



ת"ד 5691/11/21 - מדינת ישראל נגד ישראל לוגסי

בית משפט השלום לתעבורה באשדוד

ת"ד 5691-11-21 מדינת ישראל נ' לוגסי
בפני כבוד השופטת, סגנית הנשיא נועה חקלאי

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

ישראל לוגסי

הנאשם

נוכחים:

ב"כ המאשימה - עו"ד נצר

הנאשם בהעדר

ב"כ הנאשם - עו"ד כפיר דור

הכרעת דין

בהתאם למצוות סעיף 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב] תשמ"ב 1982, (להלן - החסד"פ") אני מודיעה כי זיכיתי את הנאשם מהעבירות המיוחסות לו בכתב האישום, וזאת מחמת הספק.

כתב האישום

1. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של נהיגה בקלות ראש בניגוד לסעיף 62(2) + 38(2) לפקודת התעבורה (נוסח חדש), תשכ"א- 1961 (להלן - "פקודת התעבורה") ועבירות של אי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חצייה וגרימת תאונת דרכים בניגוד לתקנות 67(א) ו- 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א- 1961. (להלן - "תקנות התעבורה").

על פי עובדות כתב האישום, ביום 5.8.21 נהג הנאשם את רכבו באשקלון, ברשלנות, לא איפשר להולכת הרגל לחצות את הכביש בבטחה במעבר חצייה משמאל לימין כיוון נסיעתו, פגע בה וגרם לה חבלה שהצריכה טיפול רפואי.



2. הנאשם בתשובתו לכתב האישום הודה בנהיגה ברכב במקום ובזמן המצוינים בכתב האישום, הודה כי הולכת הרגל חצתה את הכביש במעבר חציה, כפי שנטען, הודה כי נחבלה בתאונה, הודה בתוצאות התאונה, אך כפר בכך שנהג ברשלנות וכפר באחריותו לגרימת התאונה.
3. בהעדר מחלוקת ביחס לנתונים העובדתיים הנלמדים מחומר החקירה הקיים בתיק, הסכימו הצדדים להגשת כל חומר החקירה כולו, ללא צורך בשמיעת העדים.
4. המאשימה בסיכומיה ביקשה להרשיע את הנאשם, טענה כי הולכת הרגל התקרבה למעבר החציה בהליכה, שדה הראיה פתוח ממרחק של 28.2 מ' והיה על הנאשם להבחין בה ולמנוע התאונה. המאשימה ציינה כי הנאשם בחקירתו במשטרה לא ידע ליתן הסבר מדוע לא הבחין בהולכת הרגל. המאשימה ציינה כי הבוחן המשטרי קבע שהגורם לתאונה הוא הנאשם שהתקרב למעבר החציה וכשל מלהבחין בהולכת הרגל. דוח הבוחן הוגש בהסכמה, מסקנותיו לא נסתרו ועל כן יש להרשיע הנאשם עם פי מסקנות הבוחן. לדברי המאשימה הנאשם הודה שלא האט את מהירות נסיעתו כפי שמחוייב על פי חוק, טענתו כי הולכת הרגל הוסתרה על ידי קורת רכבו נשללה על ידי הבוחן המשטרי מה גם שאין בטענה זו כדי לשמש הגנה, שכן אם שדה הראיה לעבר מעבר החציה מוגבל, על הנאשם לקחת זאת בחשבון ולהתאים מהירות נהיגתו. לדברי המאשימה, לנאשם היה זמן רב כדי להגיב ולמנוע את התאונה בהתחשב בשדה הראיה ובמהירות נסיעתו. לפיכך, לשיטת המאשימה - היא עמדה בנטל הראייתי הדרוש להוכחת אשמתו של הנאשם מעבר לכל ספק סביר.
5. ב"כ הנאשם בסיכומיו ביקש לזכות את הנאשם. לדבריו אין בחומר החקירה נתונים אודות מהירות חציית הולכת הרגל, מהירות נסיעת הנאשם, לא ברור מהיכן שדה הראיה של 28.2 מ' נמדד, לאיזה כיוון הוא נמדד, אין נקודת ציון. ב"כ הנאשם הפנה לכך שהבוחן לא ערך שחזור. לדבריו אין מדובר באחריות מוחלטת ועל פי הפסיקה יש להוכיח שהתאונה נמנעת באמצעות חישובים מתמטיים, ואם עסקין בתאונה בלתי נמנעת, או שנמנעת בשבריר שניה יש לזכות. לדבריו, יש להציג נתונים באיזה מהירות התאונה נמנעת על מנת לבחון אם נהג סביר היה מצליח למנוע התאונה.
- ב"כ הנאשם הפנה לאסופת פסיקה ממנה עולה כי בתי משפט זיכו מאחריות לגרימת תאונה במקרים דומים.

דין

התשתית הראייתית

6. התשתית הראייתית שהציגה המאשימה בתיק מבוססת על דוחות פעולה של שוטרים שהגיעו לזירת התאונה, הודעת הולכת הרגל, הודעת נאשם ומסמכים שערך הבוחן:
- הוגשו 3 דוחות פעולה של שוטרים שהגיעו למקום (שפורקר - ת/6, אטוס - ת/7 ונייגו - ת/8). כל השלושה ציינו כי מצורפות תמונות לדוחות הפעולה שערכו וכן מצורף סרטון, אך בחומר הראיות שהוגש לתיק, אין תמונות ואין סרטונים.



· הוגשה הודעתה של הולכת הרגל (ת/2) וכן תעודה רפואית על שמה (ת/3).

הולכת הרגל מסרה הודעה קצרה בחלוף למעלה מחודש ממועד התאונה. מהודעתה עולה כי היא הלכה לכיוון הקניון, הגיעה למדרכה, חצתה את הנתיב הנגדי, את אי התנועה ואז ירדה אל הכביש במעבר החציה הנוכחי ונפגעה מרכבו של הנאשם.

הולכת הרגל לא נשאלה לגבי קצב החציה, מהירות הליכתה, האופן בו חצתה (האם עצרה והמתנה על אי התנועה או שחצתה בחציה רצופה), המקום בו חצתה, האם במרכז מעבר החציה או בקצה הקרוב לכיוון הגעת הנאשם או דווקא בקצה המרוחק. הולכת הרגל לא נתבקשה להצביע על מקום האימפקט, לא בזירת האירוע ואף לא באמצעות סקיצה.

להערכת הולכת הרגל היא חצתה קצת יותר ממחצית הכביש עד הפגיעה (ת/2 ש' 10) [הערכה שאינה מתיישבת בהכרח עם נתוני הסקיצה (ת/11) בשים לב למיקום הפגיעה ברכב ולמיקומו של הרכב ביחס לכביש].

· הוגשה חקירתו של הנאשם באזהרה (ת/5).

הנאשם בחקירתו טען כי הבחין בהולכת הרגל לראשונה כאשר רכבו כבר על מעבר החציה. הנאשם לא ידע ליתן הסביר מדוע לא הבחין בהולכת הרגל קודם לכן והעלה השערה לפיה היא הוסתרה על ידי קורת רכבו. הנאשם נשאל לגבי מהירות נסיעתו וציין שנסע "ממש לאט" (ת/5 עמ' 2 ש' 26). בניגוד לטיעוני ב"כ המאשימה בסיכומיו, הנאשם כלל לא נשאל אם האט לפני מעבר החציה, ולא הודה בכך בחקירתו.

· בתיק זה הוגשו מסמכים שערך הבוחן: הוגש דוח בוחן (ת/1), דוח פעולה (ת/9), נספח לסקיצה (ת/10) וסקיצה (ת/11).

מהסקיצה (ת/11) ניתן ללמוד מספר נתונים עובדתיים הרלוונטים לתאונה:

ניתן ללמוד כי רכבו של הנאשם נעצר כשהוא על מעבר החציה, כשפינה שמאלית קדמית של הרכב ממוקמת בקצה מעבר החציה, דופן שמאל קדמי של הרכב נמצא ברחק של 0.2 מ' מאי התנועה, ודופן שמאל אחורי של הרכב נמצא במרחק של 1.8 מ' מאי התנועה.

עוד ניתן ללמוד כי רוחב מעבר החציה הוא 3 מ', ורוחב הכביש בסמוך למקום הוא 5 מ'.

מדוח הפעולה (ת/9) עולה כי הבוחן תיעד את הזירה בתמונות וכן ערך ניסוי שדה ראיה, מלווה בצילום תמונות, אלא שלא הוגשו לעיוני התמונות, לא התמונות שתיעדו הזירה ולא התמונות שתיעדו את ניסוי שדה הראיה.

על פי ניסוי שדה הראיה קבע הבוחן כי ניתן להבחין בהולך רגל שעומד על שפת המדרכה לפני מעבר החציה, כשהרכב נמצא במרחק של 28.2 מהמקום (ת/11).



חשוב להדגיש כי בנסיבות שבפני לא הובאה כל ראיה לכך שכאשר רכבו של הנאשם היה במרחק של 28.2 מ' ממעבר החציה הולכת הרגל כבר עמדה על שפת המדרכה.

הבוחן לא ערך שחזור של התאונה

7. הבוחן לא ערך שחזור של התאונה.

הנימוק שנתן הבוחן לכך שלא ביצע שחזור הוא: "התאונה אירעה עדיין בשלב התגובה של הנהג, ולכן אין משמעות לשחזור כי הרי בכל מהירות כשהנהג אינו מגיב טרם הפגיעה תתרחש התאונה" (מסקנות הבוחן - פסקה 14 בדוח הבוחן - ת/1 עמ' 4).

אין בידי לקבל נימוק זה. מטרת השחזור אינה לבחון אם ניתן למנוע התאונה כאשר נהג אינו מגיב טרם הפגיעה, אלא לבחון אם ניתן למנוע את התאונה כאשר נהג כן מגיב במועד, ולבחון מהי מהירות הנסיעה המירבית בה ניתן היה למנוע את התאונה.

כפי שעולה מסעיף 3(ב)(1) להנחיות מדור תד 5/2018 שהוגשו לתיק:

"מוטלת חובה על הבוחן לבצע **שחזור מתמטי בו יקבע האם התאונה נמנעת אם לאו**, כמו כן יש לקבוע **מהי המהירות בה נמנעת התאונה** תוך התייחסות למהירות המותרת במקום התאונה... וזאת בכדי לסייע לבית המשפט בתיחום רשלנות הנהג".

העובדה שהנאשם טען כי הבחין בהולכת הרגל רק כאשר רכבו כבר היה על מעבר החציה, אמנם אינה במחלוקת (ת/5 ש/23), אך אינה פוטרת את הבוחן מהצורך לבצע שחזור.

8. היה על הבוחן לבדוק את גרסת הנאשם לפיה הבחין בהולכת הרגל כשרכבו כבר על מעבר החציה.

משמעות גרסתו של הנאשם היא שהוא הגיב ובלם את רכבו על פני מרחק של פחות מ- 3 מטרים (שכן החל בתגובה כשהרכב כבר על מעבר החציה ונעצר כשרכבו עדיין על מעבר החציה, כאשר חזית רכבו בקצה מעבר החציה).

היה על הבוחן לערוך ניסוי בלימה עם רכב הנאשם כדי לקבוע יעילות הבלימה.

על פי נתונים אלה יכול היה הבוחן לחלץ את מהירות נסיעת הנאשם, כשעל פניו בהינתן גרסת הנאשם כמפורט לעיל עולה הרושם כי עסקין במהירות נסיעה מאוד איטית.



9. היה על הבוחן לבדוק האם הנאשם איחר בתגובתו ומהו משך האיחור.

אילו הבוחן היה אוסף את הנתונים הנדרשים בדבר אופן חציית הולכת הרגל, לרבות **משך הזמן בו היתה הולכת הרגל בשדה הראיה של הנאשם** (אפילו עוד בטרם הגיעה אל שפת המדרכה), מרחק החציה של הולכת הרגל וקצב החציה, יכול היה הבוחן לקבוע אם הנאשם איחר בתגובה ואת משך האיחור בתגובה.

10. היה על הבוחן לבדוק את מהירות הנסיעה בה התאונה היתה נמנעת.

אילו הבוחן היה עורך שיחזור, היה יכול לקבוע את מיקומו של הרכב בעת שהולכת הרגל נכנסה לשדה הראיה שלו, ולבחון באיזו מהירות ניתן היה למנוע את התאונה.

המטריה המשפטית

11. סעיף 21 לחוק העונשין קובע מהי רשלנות.

21(א) "רשלנות - אי מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה, כשאדם מן היישוב יכול היה, בנסיבות הענין, להיות מודע לאותו פרט, ובלבד -

(2) שבעבירה שעם פרטיה נמנית תוצאה שנגרמה על ידי המעשה או סכנה העלולה להיגרם בשלו - העושה נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה או לגרימת הסכנה כאמור."

לשאלה מהו **סיכון בלתי סביר ראו** בע"פ (ת"א) 38835-08-16 רון מירז נ' מדינת ישראל (5.7.17); עפ"ת (י-ם) 41847-08-18 יוסף כהן נ' מדינת ישראל (25.12.18)

12. חובותיו של נהג כלפי הולך רגל אשר חוצה את הכביש במעבר חצייה הוסדרו בתקנות התעבורה, בין היתר, בתקנות 51, 52(6) ו- 67(א) לתקנות התעבורה, המחייבות לנהוג במהירות סבירה בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי הדרך, להאט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך ובמיוחד בהתקרב למעבר חציה וכן לאפשר להולכי רגל להשלים את חציית הכביש בבטחה.

13. על האיזון בין החובה להאט עד כדי עצירה לפני מעבר חצייה, לבין הצורך להתקדם ולפנות את הכביש מהר ככל האפשר, עמד כב' הש' זוסמן בה"מ 475/69 חיים רוכורגר נ' מדינת ישראל (03/11/69) (תקנות 39, 40 (6) ו-72(א) המצוטטות להלן הן בהתאמה, תקנות 51, 52(6) ו- 67(א) לתקנות התעבורה בנוסחן כיום, בשינויים קלים):

" המחוקק חפץ ביקרם של הולכי הרגל, שיוכלו לילך ברחובות בבטיחות וללא חשש של פגיעה. אך המכונית, על אף היותה כלי מסוכן ופעמים משחית, משרתת צרכי חברה חיוניים שלמענם חייב הולך



הרגל להשלים עם הסכנה הנובעת מתנועה בדרכים, ובלבד שהסכנה לא נוצרת על ידי התנהגות רשלנית של נהג. "פשרה" זו בין צרכי התחבורה ובין הבטיחות של עובר דרך מצאה את ביטויה בהוראת התקנה 39 הנ"ל.

איטיות מופרזת של כלי רכב אינה תמיד מעלה. מקום שנהג מאט כאשר הנסיבות מאפשרות לו להתקדם מהר, עלולה הנהיגה לגרום לפקקי תנועה ולסתום את רחובות העיר, ויצא שכר האיטיות בהפסד הציבור....

תקנה 72(א) אינה מחייבת את הנהג בעצירה לפני מעבר החצייה... הנהג חייב להאט בהתקרבו אל המעבר, כמו שכבר נקבע בתקנה 40(6), אך אם נסיעתו אינה בחזקת סכנה להולכי רגל עליו להתקדם, ולפנות את הכביש מהר ככל האפשר. **אם תחייב נהג להאט עד כדי האפשרות לעצור לפני המעבר, כלשונה של תקנה 72(א), אך לא כרוחה, פירושו של דבר, שבמטרים האחרונים לפני המעבר חייב הנהג להפחית את מהלך הנסיעה עד כדי שיוכל לעצור "במקום", ועליו יהא לנסוע לא יותר מהר מאשר 5 או 10 ק"מ לשעה בערך. התואר נסיעה שכזאת ברחוב ראשי של כרך גדול, החצוי מעברים במרחק של כמה עשרות מטרים זה מזה? אם זה יהא הכלל, "תזחל" התנועה לאורך כל הדרך, וכבישי הערים יהיו סתומים וחסומים לחלוטין. תקנות התעבורה אינן באות ליצור מכשול בדרכים, וכך גם תקנה 72 (א) לא באה אלא לקבוע את מידת המהירות הסבירה של נהג המתקרב למעבר חציה. הוא חייב להאט, כדי שיוכל להגיב ביעילות ובמהירות על סכנה הצפויה לעוברי דרך..."** (ההדגשות לא במקור - נ.ח.)

14. על נהג המתקרב למעבר חציה חלה חובת זהירות מוגברת - **אך אין זו חובה מוחלטת.**

בע"פ 8827/01 ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל (13.7.03), קבע כב' הש' חשין, כי חובת הציפיות קיימת גם כאשר הנעשה ליד מעבר החצייה מוסתר, וגם כאשר מקצת ממעבר החצייה מוסתר, בין בשל רכב החונה ליד מעבר החצייה, בין בשל רכבים אחרים הנוסעים לפניו והמונעים ממנו מראות את הנעשה במעבר החצייה, חובה לצפות כי באותו "שטח מת" ימצא הולך רגל.

בבג"צ 8150/13 דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית (6.8.14), התייחס כב' הש' הנדל לדבריו של כב' הש' חשין בעניין שטרייזנט וקבע:

"אמרה זו אינה קובעת אחריות גורפת ואבסולוטית על נהג המגיע למעבר חציה, ועדיין על בית המשפט לבחון כל מקרה לגופו, בהתאם לנסיבות הקונקרטיות..."

ניתן אפוא להצביע על שני כללים גדולים בכגון דא שאינם סותרים זה את זה.

הכלל הראשון הוא כי על נהג המתקרב למעבר חציה **מוטלת אחריות מוגברת**. זהו השטח של הולך הרגל. אכן, גם על הולך הרגל חלים כללים בהגיעו לשטח זה, אך על השולט בכלי בעל-כוח קטלני מוטלת האחריות, הראשונה במעלה, לנהוג בזהירות. אחריות זו כוללת, על-פי הפסיקה, חובה לצפות, במידה זו או אחרת, את האפשרות כי הולך הרגל עלול להתרשל - כך במיוחד כלפי קבוצות אוכלוסייה ממוקדות כגון ילדים וקשישים...

הכלל השני הוא כי **האחריות אינה מוחלטת. אין עסקין באחריות קפידה**. העבירה היא גרם מוות ברשלנות. טרם מורשע נאשם בעבירה כזו, על התביעה להוכיח שלשה מרכיבים: **התרשלות**, גרימת מוות, וקשר סיבתי משפטי ועובדתי ביניהן". (ההדגשות לא במקור-נ.ח.)



ראו גם עפ"ת (נצרת) 28434-05-13 איתי ברזל נ' מדינת ישראל (23/10/2013) :

"קביעה קטגורית זו של בית המשפט קמא ולפיה, מקום בו נהג המערער ברכב, לא הבחין בהולכת רגל שחצתה על מעבר חצייה, פגע בה וגרם למוותה, מבלי הצורך להידרש להוכחת כל אחד מיסודות עבירת הרשלנות ברף ההוכחה הנדרש בפלילים, עומדת היא בניגוד לדין ולפסיקה. **אין בעצם הפגיעה במנוחה שחצתה על מעבר חצייה, אשר גרמה למוותה, כדי לגבש קטגורית את אחריות הנהג הפוגע, בפלילים.** עדיין עומדת למשיבה החובה להוכיח את כל אחד מיסודות עבירת הרשלנות בנטל ההוכחה הנדרש בפלילים והשאלה היא האם צלחה המשיבה בהוכחה הנדרשת...

השאלה היא, מה צריך ומה יכול היה המערער לעשות על מנת למנוע את התאונה, ובהינתן, כי לא יכול היה לעשות דבר, או למצער, התביעה לא הוכיחה מה יכול היה לעשות, אזי יזוכה המערער. ...

על המשיבה להוכיח אפוא, כי הפגיעה במנוחה הייתה יכולה להימנע ולהוכיח באופן פוזיטיבי כיצד הייתה יכולה התאונה להימנע. רק אם מגיעים למסקנה חישובית ולפיה, התאונה הייתה יכולה להימנע ובאילו תנאים יכולה הייתה להימנע, כי אז היה ניתן לקבוע, כי המערער חרג מתנאי ההתנהגות הנדרשים וכי התגבשו בעניינו יסודות עבירת ה"רשלנות" ולפיכך, יש להרשיעו בפלילים....

משכך אפוא, קביעתו השיפוטית של בית המשפט קמא ולפיה כל מקרה של פגיעה בהולכת רגל על מעבר חצייה, למעט מצב בו זו "צנחה מהשמיים", מהווה מניה וביה, רשלנות של הנהג הפוגע, הינה קביעה שגויה, שלא ניתן להותירה על כנה. (ההדגשות לא במקור-נ.ח.)

מן הכלל אל הפרט:

לא הוכח כי הנאשם התרשל

15. אין בתיק אינדיקציה לכך שהנאשם נהג במהירות בלתי סבירה או כי נטל סיכון בלתי סביר באופן בו התקרב עם רכבו אל מעבר החציה. כאמור, בניגוד לטיעוני המאשימה אין כל ראיה לכך שהנאשם לא האט מהירות נסיעתו, ודווקא הנתונים שנאספו מתיישבים עם האפשרות שנסע מאוד לאט.

16. מהנתונים שנאספו עולה הרושם כי הנאשם איחר להבחין בנוכחותה של הולכת הרגל במקום.

כאמור, מהודעת הולכת הרגל, עולה כי היא חצתה את הנתיב הנגדי, את אי התנועה ואז ירדה אל הכביש במעבר החציה הנוכחי, ונדמה כי הנאשם יכול היה להבחין בהולכת הרגל עוד לפני שהגיע עם רכבו אל מעבר החציה.

עם זאת לא נערכה בדיקה האם ניתן להבחין בהולכת הרגל בנתיב הנגדי או על אי התנועה, אלא נבדקה רק האפשרות להבחין בהולך רגל כשהוא עומד על שפת המדרכה לפני הירידה אל הכביש.

זאת ועוד, משלא בוצע שחזור, אין נתונים היכן היה רכבו של הנאשם בשעה שהולכת הרגל נכנסה לשדה הראיה שלו, וכמה זמן עבר מרגע שנכנסה הולכת הרגל לשדה הראיה ועד שהבחין בה והחל להגיב, כך שהגם שעולה הרושם כי



הנאשם איחר להבחין בנוכחותה של הולכת הרגל, אין בתיק די נתונים המאפשרים לקבוע באופן נחרץ אם הנאשם איחר בתגובה ומהו משך האיחור בתגובה.

אין די בהתרשמות כי הנאשם איחר בתגובה כדי לקבוע שהתרשל, אלא יש צורך להוכיח את האיחור, ואת משכו.

17. אין חולק כי הנאשם לא סיפק הסבר מניח את הדעת לכך שלא הבחין בהולכת הרגל [האופציה שהציע כי אולי קורת הרכב הסתירה (ת/5 ש' 36) נשללה על ידי הבוחן (ת/9)], אך אין בהעדר ההסבר כדי לפטור את הבוחן מלבדוק אם הנאשם איחר בתגובה ומהו משך האיחור.

18. בתי המשפט קבעו לא אחת, כי אין הצדקה להרשעה בפלילים כשעסקין באיחור של חלקיקי שניות

ראו למשל בע"פ (ירושלים) 1195/97 **דוד כהן נ' מדינת ישראל**:

"עניין לנו בתאונה קטלנית, שהרשעת האחראי לתאונה תלויה, לא במעט, בחישובים של מרחק עצירה, שדה ראייה, מהירות הנסיעה של הרכב, ...כשאנו עוסקים באנשים חיים, יש לנקוט משנה זהירות בהרשעה המבוססת על חישובים של שברי שניות וחלקי מטרים, לאמור:
"אין לשפוט אותם על-פי ממוצעים מבלי להותיר שוליים בטוחים שיש בהם כדי למנוע עוול. כבר ידוע הוא שאנשים שונים זה מזה גם במהירות תגובתם. כל עוד לא נבדקת מהירות התגובה במסגרת מבחני הרישוי יש להניח שחלק מהנהגים מגיבים קצת יותר לאט ועדיין אין לראות בהם רשלנים. כשמדובר בפער של מטרים בודדים ושל שניות או שברי שניות הכף חייבת להטות לטובת נאשם כשהמדובר במקרי גבול" (וראה ע"פ 437/67 שאזכר בע"פ 308/71 הרשקוביץ נ' מדינת ישראל, פ"ד כה(2), 673).

זאת ועוד:

"כשההכרעה בין אשם וחף מפשע תלויה בהבדל של שניה או מחצית השנייה, ולא היו ממצאים עובדתיים בטוחים השוללים כל אפשרות סבירה של טענת מינימאלית כזאת בחישוב הזמן והמרחק, נראה לנו שהמערער היה זכאי להנות מן הספק" (שם, שם).

ראו גם ע"פ (תל אביב-יפו) 70608/04 **אשר מור נ' מדינת ישראל**; עפ"ת (חיפה) 24027-10-14 **פוצ'קוב נ' מדינת ישראל**.

לא הוכח כי ניתן היה למנוע את התאונה

19. גם אילו היה מוכח שהנאשם התרשל, על המאשימה מוטל להוכיח כי ניתן היה למנוע את התאונה אלמלא הנאשם התרשל.



ראו בעניין זה, את שנקבע ברע"פ 1274/99 יואל לידיני נ' מדינת ישראל (23.8.99):

"גם בהנחה - אותה נבחן מיד - שהוכח כי המערער התרשל בכך שלא הבחין במנוח עת זה חצה את הכביש, מוטל הנטל להוכיח את קיומו של קשר סיבתי בין התרשלות המערער לבין התוצאה הקטלנית על המשיבה. בהעדר ראיות המצביעות על קשר סיבתי זה יש ליהנות את הנאשם מן הספק לגבי קיומו..."

ראו גם עפ"ת (נצרת) איתי ברזל נ' מדינת ישראל (23/10/13) קבע בית המשפט:

"אין בידינו נתונים כדי לקבוע האם התאונה הייתה, מבחינת הנהג, נמנעת או בלתי נמנעת, שכן אחד הנתונים החשוב לעניין זה הוא באיזה מהירות הייתה התאונה נמנעת, ... משכך, ושעה שגם חסר הנתון המדויק של מהירות הנהג, עובר לתאונה, אזי חסרים הנתונים המרכזיים, שעל פיהם, ניתן לקבוע, אם בכלל, את רשלנות המערער..."

ובאותו הקשר בבג"צ 8150/13 דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית (6.8.14):

"הגם שמוסכם כי הנהג לא הבחין במנוחה עת חצתה את הכביש עד לסמוך לפגיעה בה, עדיין יש להידרש לחישובים המתמטיים של שדה הראייה הרלוונטי, של מהירותו של הרכב הנוסע ושל הולכת הרגל המנוחה, ושל המהירות (והמרחקים) שבה התאונה הייתה נמנעת.... בענייננו, ויש להצטער על כך, עולה מפסק-הדין של בית המשפט המחוזי כי בדיקות לא נערכו או שלא נערכו בצורה מתאימה.

20. כאמור, הבוחן לא הציג כל נתון ולא ערך כל שחזור שיש בו כדי להוכיח שניתן היה למנוע התאונה (ובאיזו מהירות ניתן למנוע התאונה).

סוף דבר

21. בנסיבות התיק שלפניי:

הגם שהולכת הרגל נפגעה מרכבו של הנאשם עת חצתה את הכביש במעבר חציה, לא הונחה התשתית הראייתית הנדרשת לצורך הכרעה בשאלה האם הנאשם התרשל בנהיגתו והאם ניתן היה למנוע את התאונה אלמלא התרשל.

משלא בוצע שחזור של התאונה חסרים נתונים מהותיים הנדרשים כדי לקבוע אם הנאשם אחר בתגובתו, מהו משך האיחור ואם עסקינן בתאונה נמנעת ובאיזו מהירות היא נמנעת.

המאשימה לא הוכיחה מעבר לכל ספק סביר כי הנאשם נקט סיכון בלתי סביר, נהג במהירות שאינה מתאימה לנסיבות או איחר בתגובתו.



המאשימה לא הוכיחה כי ניתן היה למנוע את התאונה אילו היה הנאשם נוהג אחרת.
משפט פלילי לפנינו לכל דבר ועניין ועל המאשימה להרים את נטל הראיה המוטל עליה מעבר לכל ספק סביר.
בפרשה שבפני המאשימה לא הרימה את נטל הראיה הרובץ לפתחה ולא ניתן לקבוע במידת הוודאות הנדרשת
במשפט פלילי כי התאונה נגרמה עקב נהיגה רשלנית של הנאשם.

לאור האמור, מצאתי לזכות את הנאשם מהעבירות שיוחסו לו בכתב האישום, ולו מחמת הספק.

זכות ערעור כחוק.

ניתנה היום, כ"א תמוז תשפ"ב, 20 יולי 2022, במעמד הצדדים