



ת"ד 814/09/17 - המאשימה: מדינת ישראל נגד הנאשמת: יעל גוזז

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

ת"ד 814-09-17 מדינת ישראל נ' גוזז
לפני כבוד השופטת ענת יהב

בעניין: המאשימה: מדינת ישראל
ע"י ב"כ עו"ד הירשמן

נגד
הנאשמת: יעל גוזז
ע"י ב"כ עו"ד גולני אביתר

הכרעת דין

כתב אישום הוגש כנגד הנאשמת, אשר מייחס לה אחריות לגרם תאונת דרכים, בכך שלא צייתה לתמרור עצור אשר היה מוצב בכיוון נסיעתה, נהגה בקלות ראש, נכנסה לתוך הצומת, חסמה את דרכו של רוכב אופניים, שכשתוצאה מכך, סטה מנתיבו, איבד את השליטה, נפל ונחבל בחבלה של ממש בדמות שבר במיסון 2.

הנאשמת כפרה במיוחס לה, באמצעות בא כוחה וטענה, כי לא היה כל מגע בין רכבה לרוכב האופניים ובנסיבות כפי שאירעו, רוכב האופניים הוא לבדו האחראי לאירוע ולתוצאה.

בפרשת התביעה העידו:

ע"ת 1 - רוכב האופניים הנפגע - מר גנדלר אביאל

ע"ת 2 - בוחן התנועה - רס"מ רועי טולדנו - אשר הגיש מוצגים ת/1 - ת/6.

בהמשך הגישה המאשימה 2 עדויות נוספות ת/7+ת/8.

בפרשת ההגנה, העידה הנאשמת כעדה יחידה.

ראיות התביעה:



ע"ת 1 מר **גנדלר אביאל** - העיד, כי ביום 11.6.17 רכב על גבי אופניים חשמליים, בדרכו מעבודתו לביתו ברחוב בוגרשוב בתל אביב, כאשר לפני הצומת המליץ-בוגרשוב הבחין "**ברכב שעומד בתוך הצומת, כחצי ממנו בתוך הצומת, בלמתי עצירת חירום כדי לא לפגוע ברכב, טיפה סטייה שמאלה, שלא אכנס ברכב עצמו, נפלתי על מרפק שמאל**" (עמ' 5 ש' 11-14).

עוד הוסיף לעניין החבלה, שתחילה האבחנה הייתה חבלה במיסון 2, אולם לאחר כשבוע הופנה לניתוח דחוף לאחר שגילו שיש לו שבר בראש רדיוס המרפק השמאלי ובנוסף ציין, כי נקבעה לו נכות קבועה של 15% (עמ' 5 ש' 17).

בחקירתו הנגדית - אישר שראה את רכב הנאשמת כ-10 מטרים לפני הצומת ושמצב הרכב היה בעצירה מלאה, כשחצי מהרכב בתוך הנתיב ולפיכך חסם לו את נתיב הנסיעה. העד מדגיש שוב **שחצי מגוף הרכב חסם לו את נתיב הנסיעה ולפיכך בלם בלימת חירום עם פניה שמאלה "אחרת הייתי נכנס בתוך הרכב ולא הייתי פה"** (עמ' 6 ש' 1-5).

העד מסכים עם ההגנה, **שלא היה כל מגע** בין האופניים לבין רכב הנאשמת.

ע"ת 2 - רס"מ **רועי טולדנו** - הבוחן העיד, כי מדובר בתיק הצמדה באופיו ולפיכך לא יצא למקום האירוע בזמן אמת או מיד בסמוך לקרות התאונה.

העד בעדותו מפנה **לת/3** - דוח ביקור במקום שביצע ביום 8.7.17 בשעה 18:00 בצומת המליץ/בוגרשוב בעיר תל אביב. העד קבע כי מדובר בדרך עירונית בה המהירות המותרת הינה 50 קמ"ש וכי תנאי המבחן שביצע היו: "**נאה, ראות טובה, אור יום**", עוד ציין כי בכיוון נסיעת הנהגת הנאשמת מוצב תמרור 302 - "עצור" במקום מסומן קו עצירה, כשבכיוון נסיעת המעורב אין תמרור כלשהו, הכביש דו סטרי מופרד בקו.

לעניין **שדה הראיה** - ממבט הנהגת מקו העצירה לשמאל - לעבר האופניים 16 מטרים מדוד ומקו דמיוני של הצומת מבלי בליטת הרכב - למרחק 30 מטרים מדוד, שדה הראיה מכיוון נסיעת רוכב האופניים פתוח לפני 50 מטרים מדוד ואף יותר בירידה מתונה (עמ' 7 ש' 2-9).

העד מבהיר כי גם אם רכב הנאשמת היה בעצירה מלאה, האשמה רובצת לפתחה, שכן עליה לתת זכות קדימה לרכב החוצה (עמ' 7 ש' 10-14).

בחקירתו הנגדית - מעיד, כי תאונה יכול שתארע גם ללא מגע של כלי הרכב האחר בשני, ו"**מספיק שרכב דו גלגלי ייבהל מרכב שלא עוצר ומגיע מימין לו, מבצע פעולה כלשהי ונופל. אני שמח שהוא לא נפגע והקטין את עוצמת הפגיעה, אני מעריך כך**" (עמ' 7 ש' 17-22).

הבוחן מסכים שלא ביצע הצבעה עם אף אחד מן המעורבים בתאונה ואיננו יודע לומר היכן עמד רכב הנאשמת מתוך



הצומת.

בנוסף, העד מבהיר שיצא למקום לאחר שקרא את גרסאות הנאשמת והמעורב ואינו מסכים לתזה שמציגה ההגנה, שמדובר בעבירה בניגוד לתקנה 65, דהיינו כניסה לצומת לא פנוי, אלא אי ציות לתמרור עצור, מאידך כשההגנה מבקשת ממנו להתייחס לעובדה שהרכב "עומד שם בצומת חוסם את כל הנתיב, פרק זמן ארוך" ואז יש לקחת בחשבון שיש לו 50 מטרים שדה ראייה פתוח עונה העד: "אם הרכב חוסם את הצומת, הייתה לו סיבה לחסום את הצומת, זאת אומרת הוא נכנס לצומת לא פנוי, הוא אמור לפנות את הצומת" (עמ' 8 ש' 10-18).

ובכל מקרה חוזר העד ומציין ששדה הראייה נפתח ל-30 מטרים לנהגת מקו הצומת הדמיוני ולפיכך התאונה לא הייתה צריכה להיגרם (עמ' 8 ש' 21-23).

בחקירתו הנגדית, מסכים העד שלא ביצע את מבחן שדה הראייה מתוך רכב, אולם מפנה לת/5 בתמונה 3 משם ניתן לראות שעומד ב"מרכז מעבר החציה..." כך שנשאר עוד מרחק עד הכנף השמאלית של הצומת. אני מגיע לבד, אין לי סגירה של הנתיבים... אפשר לראות שיש מרחק מספיק נוסף עד הכנף של הצומת ושדה הראייה פתוח לשמאל בלי שום בעיה" (עמ' 4 ש' 3-10).

ראיות ההגנה:

הנאשמת העידה שבאותו היום, נסעה ברח' המליץ במטרה לחפש חנייה, כשכוונתה הייתה לנסוע בכיוון ישר בצומת, שם עצרה בקו העצירה בהתאם לתמרור העצור, ואז החלה לגלוש באיטיות עד לקו הצומת שנחשפה בפניה (עמ' 9 ש' 26-30) ומציינת "אני לא יודעת עד איפה התקדמתי... אין ספק שקצת בלטתי" (עמ' 10 ש' 1).

בהמשך ולאחר שבנתיב הרחוק ממנה נעצרה התנועה החוצה בצומת מימין לשמאל, אחד מהנהגים שהבחין בה פינה לה מקום וסימן לה עד היד שיכולה לעבור (עמ' 9 ש' 21-32).

באותה השעה הביטה לשמאלה וראתה שיש תנועה של כלי רכב שמתקדמת לכוונה והאופניים הוא הראשון, כשבשלב מסוים, האופניים בולמים, נופלים ונגררים לפני הרכב שלה, כשהם נעצרים בין הרכב שלה לבין טור כלי הרכב שהיו בנתיב המרוחק ממנה (עמ' 10 ש' 8-11).

מדגישה "אני לא יודעת להגיד איפה הרכב שלי היה בתוך הצומת... התקדמתי עד ששדה הראייה נפתח ואני עומדת זמן ממושך, שבו גם רמזור מספיק להתחלף.. זה שהאופניים מחליקים וכל זה קורה מבלי שהוא נובע בכלי הרכב שלי רק מוכיח שלא חסמתי את כל נתיב הנסיעה, הרכב שלי רק מוכיח שלא חסמתי את כל הנתיב הנסיעה, בלטתי, לא יודע כמה, לא בצורה שגרמה לתוצאות האלה" (עמ' 10 ש' 11-18).

לשאלת המאשימה לעניין אי מתן זכות קדימה לכלי הרכב החוצים עונה "מעבר לקו שבו נחשף שדה הראייה בפני,



לא התקדמתי... ברגע שנחשפה אלי הצומת, יכול להיות שהפגוש שלי בלט, יכול להיות שזה לא היה לפי הקו הדמיוני, לפי הספרים, אני מבחנתי, עומדת בצומת ומחכה שהוא יתפנה" (עמ' 11 ש' 28-30).

ב"כ המאשימה ביקשה להרשיע לאור הראיות כעולה מן הדיון.

ב"כ הנאשמת - ביקש לזכותה מהאחריות לתאונה, כאשר ציין שבעת שהנאשמת עמדה בצומת לא היה כלי רכב ולכן לא היה גורם כלשהו שהיה עליה לתן לו זכות קדימה, בנוסף טוען לאחריות של רוכב האופניים החשמליים אשר הבחין ברכב הנאשמת כ-10 מטרים קודם שהגיע לצומת כששדה הראיה שלו פתוח לעבר הצומת כ-50 מטרים.

לעניין בליטת הרכב לתוך הצומת, מוסיף ומדגיש, שלא ניתן לקבוע כמה הנאשמת בלטה (באמצעות רכבה) אל תוך הצומת, בתוך הטווח של חצי נתיב, אולם הבוחן לא ביקש מאף אחד מן המעורבים לבוא ולהצביע על מקום התאונה והימצאותם, כך שמחדל זה צריך להיזקק לזכותה של הנאשמת, ובכל מקרה טוען ש"גם אם היא בלטה היא לא הגורם לתאונה".

לטעם ההגנה שדה הראיה שנפתח לעיני הנהגת הינו של 30 מטרים בכביש בו המהירות של 50 קמ"ש הינה גבולית, כאשר במהלך ניסוי זה הבוחן לא שחזר את התנאים של התאונה, דהיינו, מקום עמידת והמצאות רכב הנאשמת. מחדל נוסף אותו מצינת ההגנה הוא ניסיון "לא אמת" לאתר עד נטרלי.

דין והכרעה:

אין מחלוקת, כי בכיוון נסיעת הנאשמת בצומת, קיים תמרור עצור, כאשר תמרור זה מורה ומזהיר את הנהג בשתי חובות .

האחת - חובה לעצור עצירה מלאה בקו העצירה ואחר כך על הנהג לנהוג באיטיות אל תוך הצומת עד אשר יחליט שניתן להמשיך ולחצות את הצומת, זאת תוך כדי קיום החובה **השנייה**, שהיא מתן זכות קדימה לתנועה החוצה.

הנאשמת באמצעות הסנגור טוענת כי בעת שהחלה לגלוש לתוך הצומת לא הייתה כל תנועה חוצה ועל כן "לא היה למי לתת זכות קדימה" (עמוד 15 שורות 22-24).

עוד מדגישה ההגנה כי מאחר שהנאשמת עמדה בתוך הצומת מספר שניות, הרי שאחריות התאונה מתגלגלת לפתחו של המעורב, אשר היה צריך להתייחס לעמידתה זו של הנאשמת בצומת ולהתייחס לכך ואליה ככל חפץ אחר וליתן לו את תשומת הלב ומתן שיקול דעת בעת הנהיגה (עמוד 15 שורות 29-32).

מאחר שאין מחלוקת בין הצדדים לעניין עצירת הנאשמת בקו העצירה ובעובדה, שבעת התאונה הייתה הנאשמת



בעצירה מוחלטת ולא בנהיגה - יש לבחון האם סיטואציה זו אכן מגלגלת את החובה והאחריות לתאונה לפתחו של המעורב.

מקום הימצאות רכב הנאשמת בצומת:

בעניין הסוגייה שבמחלוקת בין הצדדים, יש להוסיף בחינה של מרכיב נוסף, והוא האם יש משמעות למקום עצירת רכב הנאשמת בתוך הצומת, שכן אין ספק שהרכב של הנאשמת בלט אל תוך הצומת ולנתיב נסיעתו של המעורב, אלא שיש מחלוקת לגבי מיקום עמידת הנאשמת, כאשר המעורב מציין שרכב הנאשמת חסם לו מחצית מנתיב הנסיעה שלו ואילו הנאשמת איננה יודעת לומר היכן עצרה את רכבה, אולם מציינת בוודאות שרכבה בלט אל תוך הנתיב, תוך שהותירה מרחב מספיק למעבר של כלי רכב ומתוך כך לאופניים, כך לדבריה (עמוד 10).

כבר כאן אומר, כי יש חובה לתת זכות מעבר לתנועה החוצה הנראית לעין, אולם כמובן שכאשר הנהג אינו חוצה בנהיגה על אתר, אלא נותר לעמוד בתוך נתיב הנסיעה, כשהוא חוסם אותו במלואו או בחלקו - עליו לדעת ופשיטא הוא, שהתנועה הזורמת תגיע ותתחדש ומשכך החובה שלו נמשכת ומתחדשת אף היא כל העת בכל נקודה בצומת ואותה הוא מפר - לתת זכות קדימה לתנועה החוצה.

העובדה שהנאשמת נותרה לעמוד במקומה ולא הצליחה להמשיך ולעבור את הצומת מוכיחה, כי שיקול דעתה היה מוטעה וכנראה הושפע מכוונתו הטובה של הנהג בנתיב הנגדי אשר סימן לה עם ידו ואישר לה לעבור, אם כי עדיין אותו אישור שנתן הנהג נכון ויפה אך ורק לנתיב הנסיעה שבו נהג ואין בו כדי להתיר לה להפר את החובה החלה עליה, והיא זכות הקדימה לתנועה החוצה ובוודאי שאינו מתיר לה להעמיד את אותם הנהגים בסכנה, כפי שקרה במקרה זה, בעת שהמשיכה ועמדה על מקומה בתוך הצומת ובתוך נתיב הנסיעה.

בעניין זה אמשיך ואומר כי העובדה שהנאשמת נותרה לעמוד על מקומה היא הנותנת שלא יכולה הייתה לחצות את הצומת, ולפיכך לא הייתה אמורה להיכנס ולבלוט לתוכה.

לטעמי אין משמעות ל"עומק" הבליטה של הרכב בתוך הצומת, שכן אותה הכניסה של הרכב לתוך הצומת היא זו שגרמה לבהלה של רוכב האופנים ולתגובתו שגרמה לו לסטות מנתיב נסיעתו, לנפילתו וחבלתו בחבלה של ממש.

אף לעובדה שלרוכב האופניים היה שדה ראייה של 50 מטרים ואילו של הנהגת מקו דמיוני של הצומת היה של 30 מטרים, אין בו כדי להועיל לנאשמת, לעניין קביעת האשמה והאחריות לתאונה, אלא לצורך רף הרשלנות (בעניין זה אתן את דעתי לעניין עבירת הנהיגה בקלות ראש בהמשך ההחלטה), וכן התחשבות בית המשפט באשם התורם של המעורב, מידת האשמה של הנהגת, והעונש המתאים לה.

ושב אדגיש ואומר, העובדה שהנהגת נכנסה אל תוך הצומת והיוותה מכשול בפני מי שהיה אמור להגיע, היא היא



ההפרה של חובתה כלפי משתמשי הדרך.

הסנגור בסיכומיו תמה; ומניח בפני בית המשפט סיטואציה היפותטית, שבה מכשול שכזה היה מונח בצומת, לא למספר שניות, אלא לזמן רב יותר, כשלדעתו, אז לא ניתן היה להאשים את אותו אדם באותה אחריות לתאונה.

התשובה לכך לטעמי, היא דווקא חיובית, שכן כל מי שאחראי על קיום/הימצאות מכשול בדרך ולא ביצע או נקט באמצעים על מנת להזהיר את הבאים, כגון העברת הרכב לצידי הדרך, השמת משולש אזהרה מטרים רבים קודם המכשול, עמידה במקום תוך סימון לבאים ועוד (ובוודאי הודעה לרשויות). יש בכך משום הכשלת האחר ובכך אף אחריות לאירוע שאירע כתוצאה מכך.

לפיכך, מצאתי שהעובדה שהנאשמת מודה כי המשיכה וגלשה אל תוך הצומת וכי רכבה בלט אל תוך הצומת, הוא הגורם לחסימת דרכו של רוכב האופנים וגרימת האירוע שהסתיים בחבלתו של ממש בדמות שבר במיסון 2, ואני מרשיעה אותה בעבירות אחריות לגרם תאונת דרכים וחבלה של ממש.

לעניין טענת הנאשמת שנפילת המעורב לא הייתה קשורה למקום עמידתה, שכן לא היה מגע בינה לבין רוכב הקטנוע, הנני קובעת כי הדברים שאמר המעורב אשר נשזרים בדבריה של הנאשמת ובדבריו של בוחן התנועה, שהגורם לתגובת רוכב האופניים, הסטייה הפתאומית, איבוד השליטה והנפילה, הוא עמידתה של הנאשמת בתוך הצומת, תוך חסימת הנתיב של רוכב האופניים, במלואו או בחלקו, כל אלו היה בהם כדי להביא לתאונה זו (ראה עדות בוחן, עמוד 7, שורות 17 - 22, עדות המעורב, עמוד 6, שורות 1 - 5).

לעניין הרשעת נאשם אשר לא נתן זכות קדימה בצומת וגרם לתאונת דרכים ללא מגע פיזי בין המעורב לרכבו, ראה ת"ד 1492/08 **תביעות פתח תקווה נ' פרלוב**, ת"ד 2425/04 **מדינת ישראל נ' מחלוף יהודה**, ת"ד 11887/05 **מדינת ישראל נ' מס מלאני**.

מהו רף הרשלנות שיש לייחס לנאשמת

כתב האישום מייחס לנאשמת נהיגה בקלות ראש, לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה, שזה לשונו:

"נוהג רכב בדרך בקלות ראש, או ברשלנות, או במהירות שיש בה בנסיבות המקרה סכנה לציבור, אף אם היא פחותה מהמהירות המקסימאלית שנקבעה".

כאשר לטעמי לאור הראיות שנשמעו, והעובדה כי לא מדובר במי שנכנסה לצומת באבחה אחת, אלא טיפין טיפין, ואף על פי שנהגה ברשלנות, הרי שאותה רשלנות מצויה ברף התחתון, ומכאן המדובר בעבירה של נהיגה בחוסר זהירות, לפי סעיף 21(ג) לתקנות התעבורה, שם נרשם:



"לא ינהג אדם רכב בקלות ראש או בלא זהירות, או ללא תשומת לב מספקת, בהתחשב בכל הנסיבות, ובין השאר... והבחנה בתמרוכים... בתנועת עוברי דרך, ובכל עצם הנמצא על פני הדרך או סמוך לה ובמצב הדרך".

אמנם היסוד העובדתי דומה, ומייחס רשלנות, אולם קיים הבדל בענישה ומכאן המדרג הנורמטיבי, שיש בו כדי להורות על רף הרשלנות (לעניין זה ראה ת"ד 2136/05 **מדינת ישראל נ' שוויקי**, רע"פ 7195/15 **טשסלי נ' מדינת ישראל**, רע"פ 7213/14 **רון מאיר**, ועוד).

על כן, במקרה זה, כאשר מדובר בנהיגה איטית, זהירה, אולם כאשר בסופו של יום תשומת הלב לא הייתה מלאה, ונהג סביר אחר היה נוהג אחרת, הרי שיש לייחס לנאשמת הזו באירוע הנדון את עבירת הרשלנות בדרגת חוסר הזהירות כפי שתקנה 21(ג) מורה אותו.

מחדלים

בתיק זה ציין הסינגור כי עבודת הבוחנות לוקה בחסר, שכן לא נקבע מקום האימפקט, והבוחן יצא למקום לא בזמן אמת, ובסמוך לקרות אירוע התאונה, ואף לא ביצע שחזור מדויק מתוך רכב הנאשמת, ואף לא ביקש את גרסתה לעניין מיקום עמידתה במקום.

בעניין זה אומר, כי אכן מדובר בעבודת בוחנות שלא נערכה בסמוך לקרות התאונה, אולם לא מצאתי כי ניסוי שדה הראייה לוקה בחסר, וניתן לראות מהתמונות (ת/5 ו-ת/5א), את הצומת, את שדה הראייה שמאלה, ולא היה צורך לבצע זאת מתוך רכב הנאשמת, מה גם שההגנה איננה כופרת בכך ששדה הראייה שמאלה מקו דמיוני של הצומת פתוח 30 מטר.

לעניין מיקום עמידתו של רכב הנאשמת, די להפנות לעדותה של הנאשמת בתחנת המשטרה - ת/8, שם אמרה **"בלטתי מעט אל תוך הצומת, הנתיב של בוגרשוב הקרוב אליי, עצרתי שוב עצירה מוחלטת, כי הבחנתי בכלי רכב על רחוב בוגרשוב... במקביל מגיע רכב על רחוב בוגרשוב מכיוון מזרח למערב... וסימן לי לעבור. הסתכלתי לנתיב הנגדי... והבחנתי ברכב אופניים..."** (שורות 35 - 40).

"לא חסמתי יותר מחצי כביש, בלטתי בחצי הנתיב שקרוב אליי ואפשר לחזק זאת בכך שאת הנפילה התרחשה בערך במרכז הנתיב ולא הפריעה לתנועת כלי רכב בנתיב הנגדי" (שורות 49 - 50).

גם בעדותה פה ציינה כי לא יודעת לומר בוודאות היכן עמד רכבה, אבל שבלט עד מחצית הנתיב, לכל היותר.

מכל אלו, ברור כי אותו מחדל עליו מצביעה ההגנה איננו משמעותי.



לעניין מחדלי החקירה, אפנה לע"פ 5019 דביר חאליווה נ' מדינת ישראל, ונקבע "התביעה איננה חייבת להציג בפני בית המשפט את "הראייה המקסימאלית", אלא את הראייה המספקת, ואם אכן הוצגו בפני בית המשפט ראיות המספיקות להרשעה - קרי כאלה המבססות את אשמת הנאשם מעבר לספק סביר - אין זה משנה האם הייתה המאשימה יכולה להשיג ראייה "טובה" מזאת שהוצגה בסוף".

סוף דבר

לפיכך, ולאחר שבחנתי את כלל הראיות, את דבריה של הנאשמת, אשר התקבלו על ידי, לא מצאתי כי נגרם נזק ראיתי משמעותי שהיה בו כדי לפגוע באופן ממשי ביכולתה להתגונן, מצאתי לזכות את הנאשמת מחמת הספק מעבירה של נהיגה בקלות ראש, ומרשיעה אותה בעבירה של נהיגה בחוסר זהירות, בהתאם לתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה, וכן בעבירות של אי ציות לתמרור עצור, על פי החובה ליתן תן זכות קדימה לתנועה החוצה וגרימת חבלה של ממש למעורב.

ניתנה היום, ג' אדר ב' תשע"ט 10 מרץ 2019, במעמד הצדדים.

ק: מירי ק, איילת מ., דורין