



ת"ד 9395/07/19 - מדינת ישראל נגד דוד קפון

בית משפט השלום לתעבורה בחיפה

ת"ד 9395-07-19 מדינת ישראל נ' קפון
תיק חיצוני: 199086/2019

בפני	כבוד השופט אור לרנר
מאשימה	מדינת ישראל
נגד	
נאשמים	דוד קפון

הכרעת דין

כתב האישום

נגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו את העבירות הבאות:

-אי מתן אפשרות להולך רגל להשלים מעבר חציה בבטחה, עבירה לפי תקנה 67 א לתקנות התעבורה, תשכ"א 1961 (להלן: "התקנות").

-נהיגה רשלנית, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה (נוסח חדש) תשכ"א 1961 (להלן: "הפקודה"), ולפיסעיף 38(2) לפקודה.

-התנהגות הגורמת חבלה לגוף, עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות.

ע"פ הנטען בכתב האישום, בתאריך 8/5/19 בסמוך לשעה 12:20, נהג הנאשם ברכבו הפרטי בקרית מוצקין ברח' בן גוריון, בכיוון הצומת עם רח' החשמונאים. הכביש במקום הנו דו מסלולי מופרד ע"י שטח הפרדה בנוי, המסלול שנסע בו הנאשם דו נתיבי, והנאשם נסע בנתיב השמאלי מתוך שני הנתיבים. מדובר בכביש תקין, ראות טובה עם שדה ראייה פתוח לפניו למרחק 40 מטר.

באותה עת, בהגיע הנאשם לפני צומת רח' החשמונאים, חצתה את הכביש בתוך מעבר החצייה, גב' גבי לייבוביץ (להלן: "הולכת הרגל"), אשר החלה לחצות את הכביש לאחר שרכב אלמוני שנסע בנתיב הימני נעצר לפני מעבר החציה על מנת לאפשר להולכת רגל לעבור בבטחה.

הנאשם, הבחין באיחור בהולכת הרגל הנ"ל, נהג ברשלנות, לא שם לב לדרך, לא אפשר להולכת הרגל להשלים את חציית הכביש בבטחה ופגע בה (להלן: "התאונה").



בעקבות התאונה נחבלה הולכת הרגל בגופה ונזקקה לטיפול רפואי.

גדר המחלוקת

בשלב ההקראה, בתאריך 14/3/2021, הכיר הנאשם באחריותו לתאונה, פרט להוראת החיקוק המייחסות לו נהיגה ברשלנות, וטען כי ניתן היה לייחס לו הוראת חיקוק של חוסר זהירות לפי תקנה 21(ג) לתקנות; חלף עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודה. בהתאמה הסכימו הצדדים כי במסגרת שמיעת הראיות יוצג רק הסרטון המתעד את התאונה והצדדים יטענו לעניין הוראת החיקוק.

הסדר דיוני

בתאריך 3.6.21, הסכימו הצדדים כי הסרטון ממצלמת דרך המותקנת ברכבו של הנאשם (להלן: "הסרטון"), יוגש בהסכמה, הצדדים יגישו סיכומיהם בכתב ועל בסיס אלה יכריע בית המשפט.

טענות הצדדים:

עיקרי טענות המאשימה:

- נטל ההוכחה כי הנאשם לא התרשל בנהיגתו, מוטל עליו שעה שהודה בעובדות כתב האישום וטען כי עובדות אלה מבססות עבירה אחרת מזו המיוחסת לו.
- יש להרשיע הנאשם בנהיגה רשלנית, במיוחד כאשר עסקין בתאונה שכוללת הפרת הוראה חקוקה ע"פ תמרורים, סימני דרך ומעבר חציה; שכן נהיגת הנאשם נעשתה בסטייה חמורה מהתנהגות נורמטיבים אשר פוטנציאל הסכנה הגלום בביצועה גבוה - רשלנות בפרשנותה לפי חוק העונשין, כיצירת סיכון בלתי סביר.
- הנאשם נהג ברשלנות ללא כל סיבה סבירה, כאשר הבחין באיחור בהולכת הרגל שחצתה את הכביש ולא נתן לה להמשיך את החצייה ופגע בה וגרם לה לנזקים, זאת לאחר שהרכב שעצר לידו נתן להולכת הרגל לעבור בבטחה.
- כל האמור עולה מהסרטון באופן ברור.
- בסרטון רואים כי הולכת הרגל נמצאת בשדה הראיה של מצלמת הדרך של הנאשם בעודה נעמדת על המדרכה, הולכת הרגל חצתה את הכביש בחלק הנתיב הימני, הגיעה לאמצע בכיוון הנתיב השמאלי ואז התחיל הנאשם בנסיעתו ופגע בה.
- נהיר כי המשך נסיעתו של הנאשם בוצעה ללא שיקול דעת. כאשר אין נסיבה חיצונית שהשפיעה על קרות התאונה, מפאת תנאי דרך או התנהגות הולכת הדרך עצמה.



· לסיכום, טענה המאשימה כי ביהמ"ש לא ייטה להתערב במה ליחס הנאשם, בתמיכה לטיעוניו הפנה ב"כ המאשימה לפסיקה רע"פ 488/13 יוסף ורסנו נגד מ"י, רע"פ 9090/18 עוביידה עודה נגד מ"י.

עיקרי טענות הנאשם-

- הדיון יתמקד ביסוד הנפשי ובמחשבה הפלילית של הנאשם, לאחר שהנאשם הודה באחריות לתאונה.
- בניגוד לאמור בסיכומי המאשימה, הנאשם טוען כי הוא לא הודה בעובדות כתב האישום אלא רק באחריות, והוסיף וטען כי הולכת הרגל עברה מעבר למעבר החצייה עצמו.
- מדובר במעבר חצייה הממוקם לפני כיכר, לפני מעבר החצייה יש קו עצירה, אולם שוליו הרחוקים של מעבר החצייה מחוקים כפי שנראה בסרטון.
- הנאשם עצר בקו העצירה, לאחר מכן מתקדם לקו הצומת עם הכיכר כדי שיהיה לו שדה ראייה להשתלב, בשלב זה לטענתו של הנאשם, חזית רכבו נמצאת מעבר למעבר החצייה, והוא נעצר שוב לתת זכות קדימה לרכבים בתוך הכיכר. לאחר מכן מחוסר זהירות גרידא, כאשר הנאשם ממוקד בתנועה אשר בכיכר, נגרמה אותה תאונה, שתוצאתה קלה לטענת הנאשם.
- מחדלו של הנאשם לטענתו עולה לכדי חוסר זהירות, שכן נכון שהוא מודה כי מחובתו להסתכל אם ישנם הולכי דרך פוטנציאליים שיתכן ויחצו את מעבר החצייה, אולם לא ניתן לטען כי נהיגתו אינה אחראית, יחסית לרכבים שנמצאו בזירת התאונה, ורואים אותם בסרטון מקפחים את זכותם של עוברי הכיכר ומתפרצים לצומת.

דין והכרעה

כבר בשלב זה אני מוצא לציין כי לאחר שבחנתי ועיינתי בסרטון ובסיכומי הצדדים, ולנוכח התרשמותי האישית שהובאו בפניי, הגעתי לכלל מסקנה כי יש להרשיע את הנאשם בעבירה של נהיגה בקלות ראש, לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה.

כאמור השאלה שעומדת במחלוקת, היא האם אשמתו של הנאשם עולה לכדי קלות ראש או שמא ניתן להגדירה כחוסר זהירות בלבד?

סעיף 62(2) לפקודת התעבורה קובע כי:

"62. העובר אחת העבירות האלה, דינו - מאסר שנתיים או קנס כאמור בסעיף 61(א)(3) לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן - חוק העונשין) ואם העבירה היא עבירת קנס שדן בה בית

עמוד 3



המשפט - קנס פי 1.25 מהקנס האמור בסעיף 61(א)(1) לחוק העונשין:

(1)

(2) נוהג רכב בדרך קלות ראש, או ברשלנות, או במהירות שיש בה בנסיבות המקרה סכנה לציבור, אף אם היא פחותה מן המהירות המקסימלית שנקבעה;

תקנה 21 (ג) לתקנות התעבורה קובעת כי :

"....(ג) לא ינהג אדם רכב בקלות ראש או בלא זהירות, או ללא תשומת לב מספקת בהתחשב בכל הנסיבות ובין השאר בסוג הרכב, במטענו, בשיטת בלמיו ומצבם, באפשרות של עצירה נוחה ובטוחה והבחנה בתמרורים, באותות שוטרים, בתנועת עוברי דרך ובכל עצם הנמצא על פני הדרך או סמוך לה ובמצב הדרך."

בעיון והשוואה בין שתי הוראות החיקוק, דומה כי המושג "קלות ראש" חולש על שתי ההוראות, שכן על אף הדמיון ביניהן ביסוד העובדתי המייחס רשלנות, הפער בענישה הינו הפער העיקרי. הרשעה בנהיגה בקלות ראש, שגרמה לתאונה בה נפגע אדם או ניזוק רכוש, אף ללא גרימת חבלה של ממש מחייבת פסילת מינימום של רישיון הנהיגה לתקופה של 3 חודשים.

בפסיקה קיימות גישות פרשניות שונות, בהתייחס לעניין "קביעת רף הרשלנות", ולמדרג הנורמטיבי הנדרש בין שתי הוראות החוק הנ"ל. גישה אחת אימצה את "היסוד הנפשי" ככלי המבדיל בין שתי העבירות, כך שהרשעה על פי סעיף 62(2) לפקודה מחייבת מחשבה פלילית מסוג פזיזות או קלות דעת. ראה לדוגמא **תד (תא) 10343/99 מדינת ישראל נ' שק נועה "...ההבדל בין שתי ההוראות הנ"ל הוא היסוד הנפשי. לאמור: על מנת שנהג פלוני יבוא בגדרה של העבירה על פי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה, על התביעה להוכיח קיומה של מחשבה פלילית ולו בדרגה הנמוכה ביותר, להבדיל מתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה המצריכה הוכחת רשלנות (העדר מודעות) בלבד"** (פסקה 14 לפסק הדין). כמו כן ראה **תד(ב"ש) 2518/97 מדינת ישראל נ. משה קקון** (פורסם בנבו).

במקביל, גישה אחרת אימצה את "רף הרשלנות", ככלי המבדיל בין שני הסעיפים הנ"ל, שכן כאשר מדובר ברף גבוה מדובר בעבירה ע"פ סעיף 62(2) לפקודה, לעומתה רשלנות ברף נמוך על פי סעיף 21(ג) לתקנות. שתי הגישות הנ"ל נבחנו בתיק ת"ד (י-ם) 2136/05 **מדינת ישראל נ' שוויקי** (5.4.05), ע"י כבוד השופט טננבוים, אשר לגישתו **".... הפרשנות העדיפה תהיה הפרשנות התכליתית מעבר ללשונית...."** וכי ההבדל בין הסעיפים אינו בהכרח במבחנים הנ"ל וצריך להתלוות דבר מה נוסף "נסיבה מחמירה נוספת" ביסוד העובדתי או הנפשי כדי להוכיח קלות ראש. (ראה גם **תד 4164-11-12 מדינת ישראל נ' ישי ויסמן** (13.06.2013). מאידך, לביקורת על גישה זו בטענה כי אינה ברורה דיה ראה **ת.ד. 858-08-14 מדינת ישראל נ' אבו עראר** (08.02.2015).

דומה כי העבירה ע"פ תקנה 21(ג) לתקנות, כרוב רובן של תקנות התעבורה, הינה עבירה של אחריות קפידה, שאינה דורשת יסוד נפשי כלשהו, ודורשת הוכחת היסוד העובדתי בלבד (ראה **בר"ע 213/89 יצחק אסולין נ' מדינת פ"ד לח(1), 519**), אם כי עדיין מדובר בחזקה הניתנת לסתירה- "לא יישא אדם באחריות לפי סעיף זה אם נהג ללא מחשבה



פלילית וללא רשלנות ועשה כל שניתן למנוע את העבירה; הטוען טענה כאמור - עליו הראיה" (סעיף 22 (ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977; רע"פ 4010/04 עבד אל ראזק נ' מדינת ישראל; רע"פ 2924/04 מדינת ישראל נ' רפאל אוחנה, ועוד).

במקביל, העבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה הינה עבירה אשר דורשת יסוד נפשי מסוג רשלנות, שיש להוכיח אותו כיסוד מיסודות העבירה, וכפועל יוצא הרשעה ע"פ עבירה זו דורשת "רף רשלנות גבוה" יותר מאשר הנדרש להרשעה ע"פ התקנות.

סבורני, כי אף מבחן התוצאה אינו אמור לשנות מרף הרשלנות שנקבע, לכן אין בידי לקבל את טענת ב"כ הנאשם כי תוצאת התאונה "הקלה" מעיד על רף רשלנותו. התוצאה, ככל שהיא קלה או חמורה, אין בה כדי להעיד על מידת הרשלנות.

ראה מקרים אחרים שתוצאתם הייתה קשה יותר, דן ביהמ"ש בעניין המדרג הנורמטיבי לעבירת הרשלנות, כאשר אמת המידה הקובעת היא "דרגת הרשלנות", המוטלת על נהג המתקרב לתחום מעבר החצייה מוטלת חובת זהירות מוגברת כלפי הולכי הרגל ועליו לאפשר להם לחצות בבטחה. (ראו למשל ע"פ 61289-12-14 מ"י נ' יניב אזולאי, רע"פ 3714/15 מילר נ' מדינת ישראל (8.6.15); רע"פ 2955/12 פלונית נ' מדינת ישראל (26.6.12); רע"פ 8576/11 מזרחי נ. מדינת ישראל (5.2.12); ע"פ (ב"ש) 14750-05-14 טל נ' מדינת ישראל (12.11.14).

מבלי לקבוע מסמרות לעניין הגישה הפרשנית הראויה, סבורני כי המקרה שבפנינו מצדיק הרשעתו של הנאשם בעבירה המיוחסת לו בכתב האישום על פי כל אחת מהגישות האמורות.

בענייננו, ביחד עם גרימת תאונה הואשם (והודה) הנאשם אף בעבירות נוספות וביניהן עבירה ע"פ תקנה 67(א) לתקנות "נוהג רכב המתקרב למעבר חציה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החציה בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך". הפרה של החובה החקוקה האמורה מלמדת על רף רשלנות משמעותית. כידוע מעבר החציה הינו "מבצרו של הולך הרגל ועל המתקרב אליו, חוצה אותו, עומד בקרבתו לנקוט זהירות יתירה לצפות את התנהלותו של הולך הרגל, אפילו אם זו מגיעה כדי רשלנות. יפים לעניין דבריו של כב' הש' דבור בעפ"ת 36980-03-15 ירמי נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו):

"מעבר חצייה הינו מבצר ומקום מעברם הבטוח של הולכי-רגל. קביעה זו תקפה היא, ביתר שאת, עת מדובר בילידים קטינים, הולכי-רגל בעלי מוגבלות ו/או אנשים קשישים.

כל נהג חייב לצפות, כי הולך רגל במעבר חצייה או בסמוך לו (במיוחד עת מדובר בהולך רגל בעל מאפיינים מיוחדים ו/או מוגבלות ו/או ילד ו/או אדם קשיש) לא יהא ער לרכב המתקרב ואולי אף יטול על עצמו סיכון של חצייה, בהניחו, כי בעל הרכב יכבד את זכות הקדימה שלו (רע"פ 7820/99, ז'אן נגד מדינת ישראל).

בענייננו, מעובדות כתב האישום עולה, כי הפגיעה התרחשה על מעבר החצייה המשמש כ



"שרוול בטחון" למשתמשים בדרך. חזקה על נהג שמחליט לחצות מעבר חציה, כי הוא צפה שהולכי רגל ימצאו על מעבר החציה וכי הפגיעה בהולכי רגל, בנסיבות אלה, עלולה להיות קטלנית.

אף אם קיים "שטח מת" על מעבר החציה, אין הדבר פוטר את הנהג מהחובה לצפות כי באותו שטח שנוצר עשוי להימצא הולך-רגל."

כן ר' דבריו של השופט אור בפרשת מלניק (ע"פ 558/97 מלניק נ' מדינת ישראל (3.5.98)):

"מהן הנסיבות להן צריך נוהג רכב ליתן דעתו בהתקרבו למעבר חצייה? עליו ליתן דעתו לכך, אם יש מי אשר מתכוון לחצות את הכביש במעבר החצייה; ואם כן - להתאים את מהירות נהיגתו למקרה של חצייתו את הכביש. במסגרת זו, וכדי לכבד את זכות הקדימה של הולך הרגל במעבר חצייה, עליו לצפות שזה ינסה לחצות את הכביש; שאולי לא יהיה ער לרכבו המתקרב; אולי ייטול על עצמו סיכון של חצייה על אף התקרבות הרכב; אולי יסמוך על כך שהרכב יכבד את זכות הקדימה שלו. עליו להתחשב גם באפשרות של התנהגות רשלנית מצידו של הולך הרגל." (ההדגשה שלי א"ל).

חובת הצפיות קיימת גם כאשר הנעשה על המדרכה ליד מעבר החצייה מוסתר מעיניו של הנהג. או-אז, חובה היא המוטלת על נהג לצפות אפשרות שהולכי רגל שאינם נראים ירדו אל מעבר החצייה (ראה בבש"פ 6616/99 בר נ' מדינת ישראל (לא פורסם)).

בסרטון מצלמת הדרך שהוצג, אנו עדים כי הולכת רגל, נעמדת בשולי מעבר החציה, הרכב מצד ימינו של רכב הנאשם, מאפשר להולכת הרגל לחצות את המעבר בבטחה, וכשהיא מגיעה לאמצע הדרך מול רכבו של הנאשם, הנאשם נוסע ופוגע בה.

תחילה יצוין כי אין לקבל את טענת הסניגור בדבר חציית הולכת הרגל מעבר למעבר החציה. הנאשם אמנם כפר בתחילה בעובדה זו עובדה זו (ר' פרוטוקול מיום 14.3.21) אך שעה שהגיע להסכמה דיונית כי בית המשפט יכריע אך ורק בשאלת הוראת החיקוק המיוחסת לו, הרי שבמשתמע הוא מקבל על עצמו את כל עובדות כתב האישום, אחרת היה עליו לנהל הליך הוכחות מתאים על מנת לסתור את טענתה העובדתית של המאשימה כי התאונה התרחשה על מעבר החציה. לכך יש להוסיף כי הנאשם הודה בעובדות העבירה בהוראת החיקוק שעניינה עבירה לפי תקנה 67(א) לתקנות- אי מתן אפשרות להולך רגל להשלים חציה במעבר חציה בבטחה, ולא נטען אחרת.

למעלה מן הדרוש, גם אם אקבל את טענת הנאשם כי התקדם לכיוון קו הצומת ועבר במעט את מעבר החציה עדיין אין בכך כדי להצדיק הרשעתו בעבירה החליפית. גם אם קצה רכבו של הנאשם עבר במעט את מעבר החציה, המשמעות היא שהנאשם חוסם את רכבו את רוב מעבר החציה, אם לא את כולו, וקיימת צפיות כי במקרה זה הולכי רגל יחצו לפני הרכב והכל, בתחום מעבר החציה. מעבר לכך, כעולה בבירור מהסרטון, הנאשם שוהה בלי תנועה לאורך כעשר שניות. באותן עשר שניות הולכי הרגל נעמדים על שפת המדרכה, הרכב מצד ימין עוצר בכדי לאפשר להם לעבור, ובכל הזמן הזה, נהיר כי הנאשם לא הסתכל לצד ימין שלו בכלל! הסתכל רק שמאלה לכיוון התנועה החוצה והחל את נסיעתו ישר מבלי שהסב תחילה מבטו ימינה או ישר לכיוון נסיעתו. היעלה על הדעת כי נהג לא יביט אל הכיוון אליו הוא נוסע ויוודא כי הדרך פנויה.



נהג שלא שם ליבו לדרך, ובמיוחד אי שימת לב לחציית הולך הרגל, מקום בו על פי תנאי הדרך, ושדה הראייה, באור יום, יכול היה להבחין בחצייה, נחשב לטעמי כמי שנהג בקלות ראש.

התנהגותו של הנאשם מעידה על רשלנות מצידו, שעה שהפנה מבטו לצד שמאל על מנת לבדוק מצב התנועה בכיכר לאורך זמן של כעשר שניות, תוך שזנח את תשומת ליב למצב התנועה משאר הכיוונים, ביוזעין כי הוא נמצא במעבר חצייה בצומת פעילה והסבירות להמצאות הולך רגל גבוהה. פעולתו של הנאשם הינה פעולה רצונית אין המדובר בסטיה לא רצונית לצד הכביש או היסח דעת רגעי. הנאשם בחר להתחיל לנסוע קדימה מבלי ששבה להסתכל ימינה אל מעבר החצייה, או אפילו קדימה וקשה לומר כי פעולה נשלטת ורצונית, להבדיל מפעולה שנעשית בחוסר מודעות או בצורה לא רצונית, ועשויה לגבש חוסר זהירות בלבד.

בנוסף, ר' לצורך השוואה, מקרים דומים; בהם נאשמים עצרו לפני מעבר החצייה ולאחר מכן החלו בנסיעה כאשר הולכי רגל נמצאו לפני הרכב, מקרים אשר הסתיימו למגינת הלב במותם של מי מהולכי הרגל. כך בע"פ (נצרת) **61289-12-14 מ"י נ' יניב אזולאי** (15.12.15), ציין בית המשפט, על אף שהצדדים הגיעו לכדי הסכמה לעניין החמרת העונש, כי המדובר "[ו]ברף הרשלנות שאיננה נמוכה"; כן ר' ע"פ (ב"ש) **14750-05-14 טל נ' מדינת ישראל** (12.11.14), שם הקל בית המשפט המחוזי בעונשה של הנאשם שכן רשלנותה אינה בדרגה כה גבוהה כי שקבע בית המשפט לתעבורה אך עדיין מדובר ברשלנות ברורה.

לנוכח כל האמור אני מרשיע את הנאשם בכל עבירות המיוחסות לו בכתב האישום, בגרימת תאונת דרכים שתוצאותיה חבלות לגוף, עקב אי מתן אפשרות להולך רגל להשלים מעבר חצייה בבטחה, ובכלל זאת בנהיגה בקלות ראש, עבירה על סעיף 62(2) לפקודת התעבורה.

התיק נקבע לטיעונים לעונש **ליום 22.12.21 בשעה 09:20.**

התייצבות הנאשם חובה, אחרת יישפט בהיעדרו.

להודיע לצדדים.

ניתנה היום, ב' כסלו תשפ"ב, 06 נובמבר 2021, בהעדר הצדדים.