



ת"פ 24252/07/18 - מדינת ישראל נגד מעיין קריף

בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ת"פ 24252-07-18 מדינת ישראל נ' קריף
לפני כבוד השופט ציון קאפח

בעניין:

המאשימה

מדינת ישראל

ע"י ב"כ עו"ד ראאד ענוז

נגד

מעין קריף

הנאשמת

ע"י ב"כ עו"ד דוד גולן

הכרעת דין

מבוא:

ביום 12.4.18 סמוך לשעה 21:10 קופדו חייו של המנוח מאיר קלטשי ז"ל בתאונת דרכים, עת רכב על אופנוע. בן 36 שנים היה במוותו.

המדינה טוענת כי הנאשמת באורח נהיגתה הביאה למות המנוח ועל כן הוגש נגדה כתב אישום.

1. אלה עובדות כתב האישום:

במועד ובשעה הנקובים לעיל נהגה הנאשמת מכונית ברח' קוממיות בבת ים מכיוון מערב לכיוון מזרח והתקרבה לצומת רח' משה דיין (להלן: "הצומת") סמוך למחלף כביש 20.

מזג אויר היה נאה והראות טובה.

הצומת מרומזר עם תאורת רחוב פועלת ומאירה היטב את הצומת לכל משתמשי הדרך.

המהירות המירבית המותרת בכיוון נסיעת הנאשמת הינה עד 50 קמ"ש לפי שמדובר בדרך עירונית.

בכיוון נסיעת הנאשמת רמזור בו ניתן להבחין ממרחק 330 מ' לפחות.

עמוד 1



אותה עת הגיע אל הצומת מרח' משה דיין משמאל לנאשמת, אופנוע הרכוב על ידי המנוח כשבכוונתו לפנות לשמאל לכיוון כביש 20. עם הגעתו לצומת, המנוח עצר עקב אור אדום בכיוון נסיעתו. לאחר שמופע האור האדום התחלף לירוק, החל המנוח בפנייה איטית שמאלה.

בשלב זה הגיעה הנאשמת לצומת כשאור אדום בכיוון נסיעתה ופגעה באופנוע בעוצמה רבה כשהירות נסיעתה נאמדת מ 89 קמ"ש עד 112 קמ"ש. מעוצמת ההתנגשות הועף המנוח מהאופנוע ונזרק אל עבר המשך הרחוב שם פגע במכונית נוספת.

כתוצאה מהתאונה נגרם למנוח נזק רב מערכתי והוא נפטר מפצעיו מספר דקות לאחר התאונה.

כמו כן נגרם נזק כבד ביותר לאופנוע ולמכונית.

המאשימה טוענת בכתב האישום כי הנאשמת נהגה את רכבה בקלות דעת, הייתה מודעת היטב לטיב מעשיה כמתואר בכתב האישום ולאפשרות של גרימת התוצאה החמורה. כן נטען כי הנאשמת נטלה על עצמה סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאה הקטלנית, תוך תקווה להצליח למנעה ובכך גרמה למותו של המנוח בתאונה הקטלנית.

על יסוד אלה יוחסה לנאשמת עבירת הריגה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977.

2. גדר המחלוקת :

האם הנאשמת נכנסה לצומת כשאור אדום ברמזור בכיוון נסיעתה והאם המנוח נכנס לצומת בחסות האור הירוק ברמזור בכיוון נסיעתו. כמו כן, מה הייתה מהירות מכונית הנאשמת עובר לתאונה.

ב"כ הנאשמת הודה בקשר הסיבתי שבין התאונה למות המנוח. עם זאת, הוא כפר באחריות הנאשמת לגרם התאונה.

3. סיכומי הצדדים בתמצית :

במסגרת סיכומיו בכתב, ביקש ב"כ המאשימה להרשיע את הנאשמת במיוחס לה.

ב"כ המאשימה הפנה לראיות שהובאו מטעמה להוכחת המיוחס בכתב האישום, והן: עדויות אנשי המשטרה, סרטוני מצלמות נתיבי איילון בצומת; עדויות הולכות רגל ועדים אחרים לעניין תקינות הרמזורים במקום התאונה.

סיכומי ההגנה- ב"כ הנאשמת הפנה בסיכומיו לאלה :



לא הוכח כי מערכת הרמזורים פעלה באופן תקין.

הקשיים העולים מעדויות עדי התביעה.

עוד ביקש ב"כ הנאשמת להאמין לעדות הנאשמת הן לאשר כניסתה לצומת באור ירוק והן באשר למהירות נסיעתה.

כמו כן עתר לאמץ את חוות דעת מומחה ההגנה.

את סיכומיו חתם הסניגור בטיעון כי יסודות עבירת ההריגה לא הוכחו. לחילופין הוא עתר להרשיע את הנאשמת בעבירה של גרם מוות ברשלנות, עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה.

כל צד תמך יתדותיו בפסיקה.

הראיות - מבט על

המסד הראייתי נשען על ראיות ישירות ועקיפות.

בטרם אתייחס לראיות יש להידרש לגרסת הנאשמת וממנה ייגזרו השאלות הצריכות הכרעה.

בעדותה בפניי מיום 16.1.19 מסרה הנאשמת את הפרטים הבאים :

היא נהגה מכוניתה במהירות 50-60 קמ"ש, **האור ברמזור בכיוון נסיעתה היה ירוק** כל העת וכך גם בכניסתה לצומת. **בשום שלב עד לפגיעה באופנוע היא לא הבחינה באור אחר ברמזור.** אף במענה לשאלותי היא חזרה והדגישה כי עד לתאונה, האור ברמזור בכיוון נסיעתה היה ירוק כל העת (עמ' 41 ש'31,4).

עד כאן גרסת הנאשמת בתמצית.

לכך יש להוסיף 2 נתונים נוספים שאינם שנויים במחלוקת, אשר תועדו במצלמות נתיבי איילון המוצבות במקום :

האופנוע הגיע משמאל לנאשמת כאשר אף בכיוון נסיעתו מוצב רמזור. הוא היה במצב עצירה טרם כניסתו לצומת כאשר הגלגל האחורי על קו העצירה והחל בנסיעה (המרחק בין קו העצירה לקו הצומת הוא כ-4 מ' - צ.ק) כאשר בכיוון נסיעתו דולק אור אדום צהוב לקראת אור ירוק.

בכיוון נהיגת הנאשמת ולפני הצומת קיים מעבר חציה להולכי רגל. האור ברמזור להולכי הרגל היה ירוק **בטרם** כניסת הנאשמת לצומת.

השאלות הטעונות הכרעה עובדתית :



א. האם אכן נכנסה הנאשמת לצומת באור ירוק כטענתה.

ב. האם התרחשה תקלה במערכת הרמזורים, טענה עליה השליכה ההגנה כמעט את כל יהבה, באופן שלנאשמת, להולכת רגל אשר עמדה לחצות את הכביש ולמנוח היה אור ירוק צולב.

ג. מה הייתה מהירות מכונית הנאשמת עובר לתאונה.

4. **האור הירוק בכיוון נסיעת הנאשמת והאפשרות לתקלה הנטענת במערכת הרמזורים בדבר אור ירוק צולב-** ייאמר מיד כאן ועכשיו כי לא נמצא ממש בטענות הללו כפי שיבואר להלן:

א. **עדת הראיה רעות אברג'יל** (להלן: "**רעות**") סיפרה בעדותה כי עמדה סמוך למעבר החציה (זה הממוקם לפני הצומת כיוון נסיעת הנאשמת-צ.ק) והמתנינה לאור הירוק ברמזור בכיוון החציה. מעת לעת התבוננה ברמזור בכיוון נסיעת הנאשמת בהמתנה כי זה יתחלף לאדום לפי שבאותו שלב נדלק האור הירוק בכיוון חצייתה. העדה סיפרה כי ראתה את מכונית הנאשמת מגיעה משמאל "2 אורות רחוקים" ונכנסת לצומת באור אדום (עמ' 9 שורות 23-24 עמ' 10 שורות 30-31). כך גם נשמעה העדה שעה שהתקשרה מיידית לאחיה המשמש כונן במד"א ואמרה לו "תגיע מהר לקוממיות, רכב עבר באדום ומישהו נפגע" (ת/33 ועמ' 11 שורות 12-14). העדה הוסיפה כי רוכב האופנוע היה בעצירה טרם כניסתו לצומת והתאונה ארעה לאחר שהתחיל בנסיעה (עמ' 10 שורות 23-24).

די בעדות זו שאני נותן בה אמון מלא כדי לשמוט הקרקע תחת טענות הנאשמת והמומחה מטעמה בדבר אור ירוק צולב. העדה זעקה מיד לאחר התאונה, בשיחת טלפון עם אחיה את אשר ראו עיניה. משמעם של דברים על פי עדות זו: א. לא נמצא כל זכר לאור ירוק צולב שהרי **העדה הבחינה באור אדום** בכיוון נסיעת הנאשמת. ב. הנאשמת נכנסה באור אדום לצומת ולא כטענתה באור ירוק.

יש לציין ולהדגיש כי עדות רעות נשזרת היטב בנצפה בסרטונים ובעדויות אנשי המשטרה אשר שחזרו את מהלך התאונה.

הגב' ענבר לוי מנהלת הבקרה בחברה המתפעלת את הרמזורים העידה כי הרמזור היה תקין והדגישה כי " באופן אוטומטי כאשר יש תקלה זה מופיע אצלנו במוקד והפעם לא הופיעה שום תקלה" (עמ' 29 שורות 3-9).

אף **מומחה ההגנה** מר גדי ויסמן (להלן: "**ויסמן**") אישר בחקירתו בבית המשפט, בין השאר, **בהתייחס לעדותה של רעות**, את הדברים הבאים:

אין בסיס לטענה בדבר אור ירוק צולב אם בית המשפט יתן אמון בדברי רעות.

טענת הנאשמת כי לאורך כל הדרך ועד לתאונה היה ירוק בכיוון נסיעתה - "**ברור שמה שאמרה הנאשמת לא יכול להיות**" (עמ' 52 שורות 5-14).



הנה כי כן לא נמצא ממש בשתי הטענות המרכזיות של ההגנה ואני דוחה אותן. אולם, בכך לא סגי. עדויות רעות וענבר לזין נתמכות בראיות אחרות נוספות.

ב. **שחזור סדר האירועים עובר לתאונה על ידי מומחי המשטרה.** יצוין כי קביעת מהירות מכונית הנאשמת על ידי מומחה התביעה נעשתה באופן שמומחה אחד ניזון מרעהו באיסוף הנתונים, על פי מומחיותו המיוחדת של כל מומחה, בבחינת כלים שלובים.

סדר העבודה: תחילה תובא תכנית הרמזורים, לאחר מכן אכריע בשאלת מהירות מכונית הנאשמת ואחתום במיקום מכונית הנאשמת עובר לתאונה, בהתייחס למהירות הנסיעה כפי שתיקבע, על פי סדר החלפת האורות בכיוון נסיעתה.

הערה מקדימה: במהלך המשפט הוברר כי שעה שהתביעה השתיתה טענותיה על בסיס גרסה 14 של תכנית הרמזורים הגרסה הנכונה הינה גרסה 13. על כן שב רפ"ק מוזס לדוכן העדים פעם נוספת. הוא הבהיר כי לא היה בהחלפת הגרסה (46/ת) כדי לשנות את הממצאים. **מומחה ההגנה ויסמן הסכים עם קביעה זו-לגבי הפאזות אין הבדל** (עמ' 54 ש' 25-26).

ג. תכנית הרמזורים

העד **רפ"ק מוזס** (להלן: "**מוזס**") קצין בוחנים, התייחס בחוות דעתו(ת/25), בין השאר, לתכנית הרמזורים. על פי התכנית, יש בכיוון נסיעת הנאשמת מופע ירוק בן 40 שניות, שלאחריו 3 שניות של אור ירוק מהבהב ולאחריו 3 שניות של אור צהוב, כאשר לאחר מכן מתחלף האור לאדום. קרי, משעה שהאור הירוק המהבהב (**והמתריע**) מופיע ברמזור בכיוון נסיעת הנאשמת, מוחלף בצהוב ולאחר מכן באדום, עומדות לרשות הנאשמת **6 שניות** על מנת להיערך לעצירה מבעוד מועד. **נתונים אלה על פי תכנית הרמזורים לא נסתרו על ידי ההגנה.**

לשם הבהרת הדברים חשוב לציין כי לאחר אור ירוק מהבהב מופיע אור צהוב לקראת אור אדום ואילו לנהגים הממתינים באור אדום מתחלף האור לאדום-צהוב לקראת אור ירוק.

הממצאים לוקטו מתכנית הרמזורים ומסרטוני המצלמות **המשקפות את האור ברמזור בכיוון חציית הולכת הרגל ובכיוון נסיעת האופנוע.** מכאן רשאי היה העד להסיק גם לגבי הרמזור בכיוון נסיעת הנאשמת. לא היה בנמצא סרטון המתעד את הרמזור בכיוון נסיעת הנאשמת אך אין מחלוקת כי העד רשאי היה להסיק מסקנות משתי המצלמות האחרות. **דרך פעולה זו לא נסתרה על-ידי מומחה ההגנה ויסמן.**

המסקנה שהסיק העד משילוב הנתונים הייתה כי האור האדום בכיוון נסיעת הנאשמת דלק 3 שניות **טרם** כניסתה לצומת. משמע הנאשמת נכנסה **לצומת 9 שניות** לאחר שהאור הירוק החל להבהב. ראה לעניין זה במיוחד סעיף 11 לת/25. לכך יש להוסיף כי שעה שמתחלף האור הצהוב לאדום בכיוון נסיעת הנאשמת, באותה שניה מתחלף האור ברמזור הנמצא בכיוון נסיעת המנוח, מאדום לאדום-צהוב לפרק זמן של 2 שניות נוספות, על מנת להבטיח פינוי הצומת (ראה ס' 9 א לת/25). קרי, שעה שרוכב האופנוע החל בנהיגה מקו העצירה, היה כבר אור אדום



בכיוון נהיגת הנאשמת 3 שניות.

בחקירתו בבית המשפט, עמד העד על ממצאיו כדלקמן :

הנאשמת נכנסה לצומת 3 שניות **לאחר הידלק האור האדום בכיוון נסיעתה**, כאשר 9 שניות קודם לכן התחיל האור הירוק להבהב כאות אזהרה שהאור עומד להתחלף.

על פי ת/10-סרטון בכיוון נסיעת המנוח - המנוח עצר טרם כניסתו לצומת עם הגלגל האחורי של האופנוע על קו העצירה.

על פי תכנית הרמזורים (ת/21- אשר הוחלפה, כאמור לעיל, בת/46) קיים פער של 5 שניות בין **סיום** מופע האור הירוק המהבהב (3 שניות אור צהוב לנאשמת ולאחר מכן 2 שניות אדום צהוב לפני האור הירוק למנוח) בכיוון נסיעת הנאשמת לבין תחילת האור הירוק בכיוון נסיעת המנוח, פער שנועד להסדיר את פינוי הצומת מכלי הרכב המגיעים בחסות האור הירוק (עמ' 16 שורות 20-25). לנתון הזמן בשילוב המהירות משמעות רבה לפי שיש בו כדי להסביר היכן הייתה מכונית הנאשמת שעה שהאור הירוק המהבהב בכיוון נסיעתה התחלף לצהוב.

המנוח החל בנסיעה, ככל הנראה באדום צהוב 1 שניה לפני הידלק האור הירוק בכיוון נסיעתו. העד הגיע למסקנה זו לפי שעל פי תכנית הרמזורים האור הירוק במעבר החציה של העדה רעות והאור הירוק בכיוון נסיעת המנוח מתחילים באותה שניה. על פי הסרטון המתעד כיוון נסיעת המנוח, הוא החל בנסיעה מקו העצירה אל קו הצומת, לפני הירוק בכיוון הולכת הרגל (עמ' 16 שורות 28-32).

לשאלה אם יש אפשרות שהמנוח החל לנסוע באדום השיב העד: "לא. כי הוכחתי בעצם ההתאמה שבין תכנית הרמזורים. הסרטון מציג חלק מהרמזורים ולפי זה אני קובע. אני עושה התאמה בין הסרטון לבין התכנית. כשאני אומר באופן חד משמעי שהוא לא נסע באדום, זה חד משמעי. לגבי האפשרות שנסע בתווך של 2 שניות אדום צהוב (השלב שלפני הירוק-צ.ק) אני משיב שכן. כי אני רואה שהתחיל לנסוע שניה לפני שהולכת הרגל התחילה בחציה " (עמ' 17 שורות 1-6).

העד עמד על דעתו כי בשעה שהנאשמת חצתה את קו העצירה היה אור אדום בכיוון נסיעתה זאת על פי הפירוט הבא : בשעה שהאור הירוק דלק בכיוון הולכת הרגל ואור אדום דלק בכיוון נסיעת הנאשמת, המנוח היה 4 מ' אחרי קו העצירה (כזכור המנוח החל בנסיעה מקו העצירה-צ.ק) **ובטרם חציית קו הצומת**. בשלב זה כבר היה אור ירוק בכיוון נסיעתו שבחסותו נכנס לצומת "לצומת הוא נכנס באור ירוק. בזמן המכה המנוח היה באור ירוק. עמוק בתוך המופע הירוק" (עמ' 17 שורות 9-15). "קו הצומת הוא חצה בירוק", "**הרמזור להולכי הרגל (מעבר החציה לרעות-צ.ק) כבר ירוק ורוכב האופנוע מתקרב לקו הצומת**" (עמ' 18 שורה 2,7-8).

עדת הראיה ספיר צוברי סיפרה בעדותה כי הגם שלא הבחינה ברמזור בכיוון נסיעת המנוח היא ראתה **שכלי רכב נסעו בעקבות המנוח** אלא שהוא היה מהיר יותר. גם בעדות זו יש נדבך נוסף לקביעה כי האפשרות שהמנוח החל בנסיעה באור אדום אין לה על מה שתסמוך. אינני מעלה על דעתי כי גם נהגים האחרים החלו בנסיעה באור אדום.

עד ההגנה יוסמן לא בדק את המרחק מקו העצירה לקו הצומת בכיוון נסיעת המנוח ! - 4 מ', העריך כי רוכב



האופנוע נסע שניה אחת **בטרם** הכניסה לצומת **ולא שלל את האפשרות כי רוכב האופנוע נכנס לצומת באור ירוק** (עמ' 52 שורות 21-29).

הנה כי כן הממצאים שנקבעו על-ידי מוזס אינם נסתרים ואף נתמכים על ידי מומחה ההגנה.

על פי תכנית הרמזורים, ת/21, ת/46, בשעה שהאור הירוק דולק להולכי הרגל (כיוון חציית העדה רעות), **לא יכול להיות** אור ירוק בכיוון נסיעת הנאשמת. מנגד, על פי אותה תכנית, יש אור ירוק בכיוון נהיגת המנוח

מוזס נשאל בהזדמנות זו לגבי תקלת רמזור אפשרית של אור ירוק צולב בין הרמזור בכיוון נסיעת הנאשמת לבין הרמזור בכיוון הולכת הרגל. העד השיב כי לא נמצאו תימוכין לנטען.

לאחר הגשת סיכומי התביעה פנה הסניגור בבקשה שכותרתה : "בקשה לזימון עד והוספת ראיה". בבקשה נטען כי נתגלו תמונות אשר צולמו על ידי אחד השוטרים המוכיחות בעליל כי בסמוך לאחר התאונה ובשעה שכוחות המשטרה פעלו בשטח הייתה תקלה ממושכת במערכת הרמזורים במקום. משכך, נתבקשתי על ידי ההגנה להחזיר לדוכן העדים שורה של עדי תביעה ובכללם עד אשר ההגנה ויתרה על עדותו.

ב"כ המשיבה התנגד לבקשה. לדבריו, כל המוצגים היו ברשות ההגנה מראשית הדיון וכי אין בהם לסייע להגנת הנאשמת.

בדיון שנערך ביום 26.3.19 דחיתי הבקשה. להלן עיקרי הנימוקים :

(1) התמונות הוגשו בהסכמת ההגנה כבר בראשית שמיעת הראיות.

(2) לא על המשוכה הפרוצדוראלית אני סומך החלטתי-לבד מניתוח הראיות כמפורט לעיל, לא נמצא ולו שוטר אחד מכל אלה שנכחו בזירת התאונה אשר התייחס לתקלה כלשהי במערכת הרמזורים. כך למשל טוען ב"כ הנאשמת כי מהתמונות עולה שבשעה שהבוחן היה במקום " רואים שני רמזורים צהובים נוגדים".

אין לטענה זו כל סימוכין והיא סותרת מניה וביה את קו ההגנה בדבר אור ירוק צולב. מחד, טוענת ההגנה כי הייתה תקלה רגעית של אור ירוק צולב אשר לא נרשמה במוקד לפי שחלפה מן העולם מאליה. מאידך, טוענת ההגנה כי התקלה הייתה ממושכת עד כי אחד השוטרים אשר הגיע למקום בעקבות התאונה צילם את האור הצהוב הצולב. ברי, כי שתי הטענות אינן יכולות לדור בכפיפה אחת והן סותרות זו את זו הן באשר לצבע האור הצולב שהיה ברמזור והן לפרק הזמן של התקלה הנטענת. לא נמצאו תימוכין בדו"ח הבוחן לנטען, לא הוגש כל מזכר של מי מהשוטרים אשר היו במקום המתעד את דבר התקלה וזו לא נרשמה במוקד. על כן לא ייפלא הוא שב"כ המאשימה טען כי מדובר באור של עמוד תאורה ולא בעמוד רמזור.

(3) מומחה ההגנה מר ויסמן נכח בכל הישיבות וישב לצד הסניגור. המוצגים, לרבות התמונות, הוגשו בנוכחותו. בשתי חוות הדעת שהגיש אין רמז לחשיבות התמונות.

אולם כאמור לעיל, החלטתי מושתתת בעיקרה על חומר הראיות אשר נגלה לעיניי.



סיכום וכללם של דברים: כפי העולה מניתוח תכנית הרמזורים בשילוב הנצפה מהסרטונים הוכח, מעל לכל ספק סביר, כי הנאשמת נכנסה לצומת שעה שהאור האדום בכיוון נסיעתה כבר דלק 3 שניות (מבלי להביא בחשבון את הירוק המהבהב והצהוב) והמנוח חצה את **קו הצומת** באור ירוק.

המומחה מטעם ההגנה קבע בחוות דעתו נ/2א' כי הרמזור תוכנן בניגוד להנחיות משרד התחבורה. קרי, לא היה מקום להוסיף לתכנית הרמזור אור ירוק מהבהב במקום בו המהירות המירבית המותרת הינה עד 50 קמ"ש. הפכתי והפכתי בטענה ולצערי לא עלה בידי לרדת לסוף דעת המומחה הנכבד.

אין מחלוקת כי מעבר חד ופתאומי מאור ירוק לאור צהוב **מקטין** את יכולת הנהג להיערך לקראת עצירה באור אדום.

מדוע אם כן יש להלין על מתכנני הרמזור אשר העניקו לנאשמת **שהות נוספת** בת 3 שניות של אור ירוק מהבהב על מנת להאט ולהיערך לקראת האור הצהוב והאדום. מר ויסמן לא הסביר ואף לא יכול היה להסביר במה **תוספת זמן** זו פגעה באפשרות הנאשמת לכלכל צעדיה כנדרש ולעצור במועד.

כך או כך, עד התביעה ברטל העיד כי תכנית הרמזורים אושרה על ידי משרד התחבורה.

ד. מהירות נסיעת מכונית הנאשמת

רס"ב רון גוראל (להלן: "גוראל") ערך את חוות הדעת ת/24 וכן העיד בבית המשפט. הוא העד אשר בתחום מומחיותו להעריך מהירות מכונית הנאשמת עובר לתאונה. חישוב המהירות נערך על בסיס נתון אותו קיבל מהבוחן ניסים כפיר אודות המרחק אותו עברה מכונית הנאשמת מקו העצירה ועד מקום האימפקט (זה הקטע אשר תועד על ידי המצלמה בצומת בכיוון נסיעתה), תוך השוואה לקצב החלפת התמונות לשנייה (fps פריימים לשנייה) כפי שהיא נצפית בסרטון. יצוין כי הבוחן הונחה על ידי המומחה לבדוק את המרחק מקו העצירה ועד למקום האימפקט. ראה תמונה מס' 8 בת/24.

הנתון אותו קיבל המומחה מהבוחן הינו מרחק של 18.8 מ'. ראה התמונה בסעיף 9 לת/24 והרישום בכתב יד הבוחן לצד התמונה.

על פי הנתונים מכונית הנאשמת צולמה 17 פריימים ואת המרחק של 18.8 מ' היא עברה ב 0.68 שניות.

התוצאה: בשנייה אחת המכונית נסעה במהירות של 27.64 מ' שהם 99.5 קמ"ש (עמ' 2 לחוות הדעת).

עם זאת, גוראל הוסיף בחישוביו, **לטובת הנאשמת**, מקדם בטחון של 2 תמונות נוספות לפי שיש אפשרות שקיימת טעות בנקודת ההתחלה והסוף. משכך, הוא קבע מהירות של לא פחות מ-89.02 קמ"ש ולא יותר מ-112.78 קמ"ש. (עמ' 24 שורות 3-4).

הסנגור והמומחה מטעמו לא חלקו על דרך החישוב אלא תקפו את הנתון העיקרי אשר שימש את המומחה והוא



מדידת המרחק שנעשתה על ידי הבוחן, לבקשת גוראל.

הבוחן ניסים כפיר (להלן: "**הבוחן**") עמד על התוצאה המדויקת של הבדיקה (ראה עמ' 7 ש' 22-29) והדגיש כי לשם השגת התוצאה המדויקת הוא "קשר" (איתר נקודת ייחוס-צ.ק) את אבן השפה הלבנה המופיעה בתמונה.

בתמונות אשר נלקחו מהסרטון אשר תיעד את התאונה - צורפו לחוות הדעת של גוראל- עולה בבירור כי המגע בין המכונית לאופנוע היה מול אבן השפה הלבנה (ראה תמונות החל מעמ' 5 ועד עמ' 9 לחוות הדעת).

מנגד, מומחה ההגנה לא ביצע מדידות של הזירה בשני ביקוריו במקום. על כן, אין בפיו ממצאים סותרים. לדבריו, "**אם הייתי מוצא משהו סותר, הייתי כותב את זה**" (עמ' 59 שורות 25-28).

במקום זה יצוין כי בסיכומיו התייחס הסנגור לשאלת מקדם החיכוך (החיכוך בין הצמיגים לאספלט המשפיע על יכולת הבלימה-צ.ק). אם לא די בכך שהבוחן לא נחקר על כך בחקירה נגדית, לא מצאתי כל רלוונטיות לסוגיה זו לפי שאין טענה כי הנאשמת החלה לבלום לפני התאונה.

לאחר מספר הנחות שהציב הסנגור בפני גוראל, עליהן חלק המומחה, בדבר טעויות אפשריות במדידת המרחק, ראיתי לנכון לקבוע כי שוכנעתי, מעל לכל ספק סביר, שחישוב המרחק שנערך על ידי הבוחן הינו מדויק וכך גם התוצאות אליהן הגיע גוראל אשר הביא בחשבון סטייה אפשרית במדידה.

הסנגור ניסה לתקוף את קביעת המהירות בדרך שונה. כריות האוויר במכונית הנאשמת לא נפתחו (לצידה ישבה חברתה). הסנגור הקשה על רפ"ק מוזס כלום אין בכך כדי להוות אינדיקציה אפשרית למהירות נמוכה בהרבה מזו הנטענת על ידי התביעה. על כל השיב העד כי פתיחת כריות אוויר הינה פונקציה של התנגדות הגוף השני. אין דין פגיעה במכונית כדין פגיעה בהולך רגל או באופנוע כבמקרה זה. כך למשל התנגשות במכונית תוליד ככל הנראה לפתיחת כריות האוויר גם במהירות 25 קמ"ש.

העד שלל את האפשרות שהמסקנה המשתמעת מאי פתיחת כריות האוויר הינה שמהירות מכונית הנאשמת הייתה נמוכה מ 40 קמ"ש בנסיבות התאונה. לדבריו, לו היה מדובר בתאונה חזיתית של רכב ברכב זו הייתה נקודה לבדיקה (ראה לעניין זה עמ' 35 ש' 9-22).

יש אפוא לקבוע כי מהירות הנאשמת בעת ההתנגשות הייתה בין 89.02 קמ"ש ל-112.78 קמ"ש.

רווח והצלה לא יעמדו לנאשמת גם אם הייתי מקבל שהייתה סטייה בבדיקת המרחק מקו העצירה בכיוון נסיעת הנאשמת למקום המגע בין המכונית לאופנוע, הנתון אשר שימש את העד גוראל. העד קבע כי לו אכן הייתה סטייה במדידה שנערכה על ידי הבוחן, **בנתונים שהציב בפניו הסנגור**, אזי מהירות מכונית הנאשמת הייתה נאמדת בלא פחות מ 81.68 קמ"ש.

עד ההגנה גדי ויסמן העיד בבית המשפט כי בהנחה שמהירות הנאשמת הייתה 81 קמ"ש, היא עברה 22.5 מטרים בשנייה (עמ' 52 ש' 16-19).



על פי חישוב זה הנאשמת הייתה במרחק של כ 200 מ' מהצומת עת הרמזור החל להבהב בירוק, 135 מ' מהצומת עת ברמזור נדלק האור הצהוב ו 67 מ' מהצומת עת נדלק האור האדום בכיוון נסיעתה.

אולם כאמור, מדובר בחישוב חלופי בלבד שאינו מיטיב עם הנאשמת, והחישוב הנכון יפורט להלן.

ה. מיקום מכונית הנאשמת בשים לב לתכנית הרמזורים ולמהירות הנסיעה

נתון זה הושלם על ידי רפ"ק מוזס על פי 2 נתונים:

האחד, המצוי בידיעתו על פי תכנית הרמזורים והסרטים - משך הזמן בשניות. השני -מהירות נסיעת מכונית הנאשמת, נתון אותו קיבל מרס"ב רון גוראל. על פי מהירות הנסיעה נדע מה המרחק במטרים אותו גומא המכונית ב 1 שניה ועל פי חישובי הזמן נוכל להסיג את מכונית הנאשמת לאחור על פי השלבים השונים.

מהירות מכונית הנאשמת עובר לתאונה עמדה על הטווח שבין 89 קמ"ש ל 112 קמ"ש על פי הנתונים שנמסרו לו. העד קבע כי בשעה שהאור התחלף **לצהוב** בכיוון נסיעת הנאשמת היא הייתה **במרחק 165.8 מ'** מהצומת ובשעה שהאור התחלף **לאדום** בכיוון נסיעתה, היא הייתה **במרחק 82.9 מ' !** מהצומת.

אני מאמץ אפוא את שחזור מיקום מכונית הנאשמת בשלבים השונים טרם כניסתה לצומת כפי שנקבע על ידי רפ"ק מוזס, לפי שאופן החישוב אינו שנוי במחלוקת. המחלוקת הינה לגבי המהירות וזו הוכרעה על ידי.

ו. המהירות המרבית המותרת במקום התאונה

מדובר בדרך עירונית בה המהירות המירבית המותרת הינה עד 50 קמ"ש. במקום שני תמרורי דרך עירונית המוצבים בדרכה של הנאשמת, משני צדי הכביש. ראה לעניין זה ס' 4 לדו"ח הבוחן - ת/15 ועדות רפ"ק מוזס כי ניתן לראות התמרורים בבירור. שני אנשי המשטרה לא נחקרו נגדית בדבר חוקיות הצבת התמרורים. חזקת התקינות מחייבת מסקנה כי התמרורים הוצבו כדין.

תקנה 22(א) לתקנות התעבורה התשכ"א - 1961 שעניינה אי ציות לתמרורים קובעת כדלהלן:

"עובר דרך חייב לקיים את ההוראות הניתנות בתמרור, אולם תהיה הגנה טובה לנאשם אם יוכיח שהתמרור הוצב, סומן או נקבע שלא כדין".

לשון התקנה מעלה כי נאשם אינו יכול לטעון דבר כנגד התמרור אלא אם כן יוכיח **הוא** שהתמרור הוצב, סומן או נקבע שלא כדין. אין על המדינה להוכיח בכל תמרור ותמרור כי הוצב כדין. קיימת חזקת תקינות כי תמרור הוצב כדין, וכל הטוען אחרת, עליו הראיה. (ראו רע"פ 4142/05 **יהודה טרבוגדה נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו]. פסקה 4 לפסק דינו של כב' השופט י. עדיאל).



בבחינת למעלה מן הדרוש יש לציין כי הנאשמת אישרה בעדותה שידעה כי מדובר בדרך עירונית.

5. לאחר שבחנתי את עדויותיהם של עדי התביעה אשר פורטו לעיל, התרשמתי, כאמור, כי אלה מהימנות ואמינות. מדובר בעדויות העולות בקנה אחד עם אדנים ראייתיים נוספים, עולות בקנה אחד זו עם זו ובכל אלה יחדיו, יש כדי להניח פסיפס ראייתי אשר האדנים בו מחזקים האחד את רעהו ועולים בקנה אחד זה עם זה.

6. הריגה או גרם מוות ברשלנות

משקבעתי כי הנאשמת גרמה לתאונה משנכנסה לצומת כשהאור ברמזור בכיוון נסיעתה היה

אדום, יש להכריע בשאלה האם יש מקום להרשיעה בעבירת הריגה, לפי סעיף 298 לחוק העונשין, או, לחילופין, בעבירה של גרם מוות ברשלנות, לפי סעיפים 64 ו- 40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] תשכ"א-1961.

עבירת ההריגה מוגדרת בסעיף 298 לחוק העונשין, כך:

"הגורם במעשה או במחדל אסורים למותו של אדם, יאשם בהריגה, ודינו - מאסר עשרים שנים".

עבירת ההריגה הינה עבירת תוצאה שקיומה מותנה בקיום מחשבה פלילית. מחשבה פלילית מוגדרת בסעיף 20 לחוק העונשין, כך:

- 20". (א) מחשבה פלילית - מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה, ולענין התוצאות גם אחת מאלה:
- (1) ...
- (2) פזיזות שבאחת מאלה:
- (א) אדישות - בשוויון נפש לאפשרות גרימת התוצאות האמורות;
- (ב) קלות דעת - בנטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות, מתוך תקווה להצליח למנען."

מכאן, כדי להרשיע את הנאשמת בעבירת ההריגה, צריכה להתקיים מודעות לאפשרות להתרחשות התוצאה, כאשר המודעות הנדרשת יכולה להיות ברמה נמוכה ולהתבטא באדישות או בקלות דעת. המבחן בין "אדישות" לבין "קלות דעת" נעוץ בעיקרו של דבר בכך שהאדיש מגלה אי אכפתיות לאפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית בעוד שקל הדעת אינו חפץ בהתרחשותה של התוצאה הקטלנית אך נוטל סיכון בלתי סביר שמא תתרחש כשבלבו תקווה שיצליח למנוע את ההתרחשות האמורה. ראה לעניין זה: ע"פ 3289/90 מדינת ישראל נ' בראונר, פ"ד מה(1), 397; ע"פ 1/52 דויטש נ' היועמ"ש, פ"ד ח(1), 456.



ודוק: אין צורך שהנאשמת תהא מודעת לאופן השתלשלות האירועים המדויק, ודי בכך שתכיר באפשרות כי התנהגותה תגרום לתוצאה קטלנית (ראו: ע"פ 3158/00 מגידש נ' מדינת ישראל, פ"ד נד(5) 80, 95 (2000)).

לעיתים קרובות קו הגבול שבין היסוד הנפשי של "רשלנות" לבין "מחשבה פלילית" אינו חד וברור. עמד על כך בית המשפט העליון בע"פ 2566/14 אדוארד גלפונד נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 17.2.16):

"לא פעם, ובייחוד בנסיבות של עבירות תעבורה, דק הוא הגבול בין הריגתו של אדם מתוך מחשבה פלילית מסוג פזיזות ברמה של קלות דעת לבין גרימת מותו של אדם ברשלנות... ההבחנה בין שתי העבירות מבוססת על מודעותו, או היעדר מודעותו, של הנאשם לאפשרות שמעשיו יביאו לתוצאה הקטלנית. עבירה של גרימת מוות ברשלנות עוסקת, על פי רוב, במצב שבו לא התכוון הנאשם, ואף לא צפה, כי תוצאת מעשיו או מחדליו תהיה קטלנית"... לעומת זאת, כאשר עסקינן בעבירת הריגה, מבחינת המודעות נדרש כי העושה יהיה מודע לאפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית... כך, אף אם לא רצה או קיווה שזו תתרחש - אך נטל סיכון בלתי סביר להתרחשותה... בהיעדר יכולת לבחון כליות ולב תדיר מסיק בית המשפט את קיומה של מודעות כאמור באמצעות הסתמכות על חזקות עובדתיות. חזקה אחת גורסת כי אדם מודע למשמעות התנהגותו ולתוצאות הטבעיות שלה. לפי חזקה שנייה, התנהגות העולה כדי התרשלנות רבתי מלמדת על קלות דעת ביחס לתוצאה הצפויה. בעניינן של תאונות דרכים נקבע כי במקרים שבהם מתגלה סטייה חמורה מהתנהגות סבירה של נהג, יכול ששתי החזקות העובדתיות תשתלבנה לכדי חזקה שלפיה התקיים היסוד הנפשי הנדרש לעבירת ההריגה."

ראה ע"פ 8150/05 מדינת ישראל נ' יוסף שלום, תקדין עליון 2006(4) עמ' 13:

"נהג אשר חוצה צומת כאשר הרמזור בכיוון נסיעתו דולק אור אדום, לא כל שכן נהג אשר מאיץ את מהירות נסיעתו בהתקרבו אל הצומת בנסיבות אלה, ניתן להניח לגביו כי הוא צפה שיתכן וכלי רכב או הולכי רגל יימצאו בצומת עת שהוא יעבור בה, היה מודע לכך שפגיעתו בנוסעים בכלי הרכב שבצומת או בהולכי הרגל במקום עלולה להיות קטלנית; אך במעשיו נטל על עצמו סיכון בלתי סביר לכך שתיגרם התוצאה הקטלנית, מה גם שלא רצה בה."

יפים הדברים לענייננו, משהנאשמת דבקה בגרסתה, שהתבררה ככוזבת ובלתי מתקבלת על הדעת, כי היא נכנסה לצומת באור ירוק. הוכח, כי הנאשמת הייתה במרחק גדול מהצומת שעה שהאור הירוק המהבהב, הצהוב והאור האדום דלקו בזה אחר זה בכיוון נסיעתה. הוכח, שבשום שלב היא לא האטה ולא בלמה את מכוניתה עד לפגיעה במנוח. הוכח כמו כן כי מהירות נסיעתה הייתה גבוהה באופן משמעותי מהמהירות המירבית המותרת באותו מקום.

לאלה יש להוסיף את דברי הנאשמת עצמה בהודעתה מיום 3.4.18 שעה 00:42: היא הבחינה לראשונה בקיומו של המנוח במקום, רק בשעה ששמעה "בום" והיא אף אינה יודעת מהיכן הגיע האופנוע! (שורות 45-48). אינני יודע במה הייתה שקועה הנאשמת אך למרבה הצער הוברר כי מבטה לא היה מופנה לכביש ולנעשה לפניה במשך פרק זמן



משמעותי. כך אירע שהיא התנגשה בעוצמה רבה עם חזית מכוניתה בדופן ימין של האופנוע.

אני סבור כי במקרה דנן מתקיימים יסודות עבירת ההריגה. התנהגות הנאשמת, שכללה נסיעה רציפה לתוך הצומת תוך **התעלמות מוחלטת** מהאורות המתחלפים ברמזור וכן נסיעה במהירות גבוהה בהרבה מהמותר באותו כביש, די בה כדי להקים חזקה בדבר מודעותה לאפשרות גרימתה של תאונת דרכים קטלנית תוך נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימתה של תוצאה זו. משלא נשללה חזקה זו קמים יסודותיה של עבירת ההריגה.

7. סוף דבר

משאשמתה של הנאשמת הוכחה מעבר לכל ספק סביר, אני מרשיע אותה בעבירת הריגה - עבירה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, תשל"ז-1977.

ניתנה היום, כ"ג אייר תשע"ט, 28 מאי 2019, במעמד הצדדים