



גמ"ר 3389/07/15 - פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש נגד ש א

בית משפט השלום לתעבורה באשדוד

גמ"ר 3389-07-15 פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש נ' א
בפני כבוד השופטת נועה חקלאי

בעניין: פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש
ע"י ב"כ עו"ד אדוה ויצגן
נגד
ש א
ע"י ב"כ עו"ד אמירה רינגר ועו"ד איתן סטולר
המאשימה
הנאשמת

הכרעת דין

בהתאם למצוות סעיף 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב] תשמ"ב 1982, אני מודיעה כי זיכיתי את הנאשמת מהעבירות המיוחסות לה בכתב האישום.

א. כללי

רקע- כתב האישום

1. כנגד הנאשמת הוגש כתב אישום בו נטען כי ביום 22.10.14 בשעה 7:20 או בסמוך לכך, נהגה הנאשמת ברכב ברחוב מנחם בגין באשקלון, ברשלנות, לא אפשרה להולך הרגל א מ ז"ל (להלן: "הולך הרגל" או "המנוח"), אשר חצה את הכביש במעבר חצייה, להשלים את החצייה בבטחה ופגעה בו עם חזית רכבה.

כתוצאה מהפגיעה סבל המנוח מפגיעה רב מערכתית, אושפז בבית חולים ונפטר כתוצאה מהחבלות 5 ימים לאחר מכן, ביום 27.10.14.

נטען כי הנאשמת נהגה רכבה ברשלנות, בכך שהתקרבה למעבר החצייה מבלי שכלל הבחינה בהולך הרגל, לא נתנה להולך הרגל זכות קדימה, לא שמה ליבה אל הנעשה על מעבר החצייה ובקרבתו, לא התאימה את אופן נהיגתה לתנאי הדרך ובפרט לא האטה מהירות נסיעתה - למרות ששדה הראייה שלה, לעבר הנעשה בצדו הימני של מעבר החצייה, היה מוגבל עקב נסיעת שיירת כלי הרכב.

הוראות החיקוק שיוחסו לנאשמת בכתב האישום הן: גרימת מוות ברשלנות - עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה התשכ"א - 1961 (להלן - "פקודת התעבורה"), אי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חצייה - עבירה על תקנה 67(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א 1961 (להלן - "תקנות התעבורה").



2. הנאשמת כפרה במיוחס לה.

מטעם המאשימה העידו 3 עדי ראיה: אגניה הפטאו (ע"ת 1), דימה רפאלוב (ע"ת 2) ומיכאל זכרצנקו (ע"ת 4), העיד בוחן התנועה המשטרתי עידו שחור (ע"ת 3) והעידו 2 רופאים: ד"ר עמית פרנקל (ע"ת 5) וד"ר צ'בוליה יאנינה (ע"ת 6).

מטעם ההגנה העידו הנאשמת (ע"ה 1), חברתה י ל, אשר נסעה ברכבה בעת התאונה (ע"ה 3) והמומחה דורון פת (ע"ה 2).

עמדת המאשימה

3. לטענת ב"כ המאשימה, הנאשמת פגעה עם רכבה במנוח, אשר חצה את הכביש במעבר החצייה או בתחומו, וגרמה למותו.

לדבריה, הנאשמת נהגה רכבה במהירות של 40 קמ"ש לפחות, מהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך, בשים לב לכך שחלקו הימני של מעבר החצייה היה מוסתר על ידי מכוניות שנסעו בנתיב ובשים לב לתנאי הסנור. הנאשמת התמקדה רק בשליש התחתון של השמשה הקדמית ולא בחנה את הצדדים.

לטענתה, היה על הנאשמת להאט עד למהירות המאפשרת עצירה, ללא קשר לקיומו של הולך הרגל, היה עליה להבחין במנוח בטרם הפגיעה, להגיב, ובכך למנוע התאונה או לפחות להפחית את נזקיה.

עמדת ההגנה

4. לטענת ב"כ הנאשמת, לא הוכחה אחריותה של הנאשמת לקרות התאונה.

לשיטתה, לא הוכח שדה ראיה של 100 מ', כפי שנטען בכתב האישום. לא הוכח שהמנוח חצה את הכביש במעבר החצייה, לטענתה חצה המנוח את הכביש מבין מכוניות נוסעות, 10 מ' אחרי מעבר החצייה. לא הוכחה סיבת מותו של המנוח, לא הוכחה מהירות נסיעת הנאשמת והראיות מתיישבות עם מהירות הפחותה מ- 30 קמ"ש.

לדבריה הראיות מצביעות על כך שהתאונה בלתי נמנעת במהירות 30 קמ"ש, לא הובאה כל ראיה באיזו מהירות התאונה הייתה נמנעת ולא הוכחה רשלנותה.

העובדות שאינן במחלוקת:

5. למעשה כמעט ואין מחלוקת בין הצדדים ביחס לממצאים שנמצאו בזירת התאונה. המחלוקת נסובה על המסקנות העולות מממצאים אלו והמשמעות המשפטית הנובעת מכך.

אין מחלוקת ביחס לעובדות הבאות:

הנאשמת נהגה רכבה בנתיב השמאלי מבין 3 נתיבים ברחוב מנחם בגין באשקלון, לכיוון הצומת עם רחוב אייר. מעבר החצייה מסומן היטב על הכביש, מתומרר בתמרור עילי ומוכר לנאשמת. הולך הרגל חצה מימין לשמאל כיוון נסיעת הנאשמת, נפגע מחזית הרכב, תחילה נפגע מהפגוש, לאחר מכן עלה על מכסה המנוע, ראשו פגע בשמשה הקדמית של הרכב וזו נופצה, ומשם נפל המנוח לצד שמאל, אל הכביש.

הנאשמת כלל לא הבחינה במנוח עד הפגיעה בו, רכבה נעצר כשחלקו האחורי מרוחק 19.6 מממערב החצייה



וחזיתו מרוחקת 24 מ' ממעבר החצייה. סמוך לקצה הנתיב השמאלי, ליד אבני השפה, במרחק 11 מ' מסוף מעבר החצייה נמצא כתם דם, המלמד על מקום נפילתו של המנוח.

המנוח היה בן 91.5 שנים, גובהו היה 1.8 מטר, הוא חצה את הכביש כשהוא מתהלך עם מקל הליכה, הוא נחל חבלה רב מערכתית, הובהל לבית החולים ברזילי, משם הועבר לבית החולים סורוקה ונפטר 5 ימים לאחר התאונה.

העובדות שבמחלוקת

6. העובדות שבמחלוקת ואשר לגביהן דרושה הכרעה הן:

מהי המהירות בה נהגה הנאשמת בעת האימפקט?

מהי מהירות הנסיעה בה התאונה הייתה נמנעת?

היכן חצה הולך הרגל את הכביש?

האם הנאשמת איחרה בתגובתה ומהו משך האיחור? (מהו שדה הראייה, מרחק החצייה של הולך הרגל, מהירות החצייה, זמן החצייה)

האם כלי רכב בנתיב הימני הגיבו להימצאותו של הולך הרגל בנתיב הימני?

מהי סיבת מותו של המנוח?

ב. הפרק העובדתי

מהירות נסיעת רכב הנאשמת

7. מהירות נסיעת רכב הנאשמת אינה מפורטת בעובדות כתב האישום. לא נמצאו בזירת התאונה סימני בלימה או סימנים אחרים מהם ניתן ללמוד על מהירות הרכב.

מהירות נסיעת רכב הנאשמת על סמך עדויות עדי הראיה:

8. המהירות על פי ע"ת 1 הפטיה אג'נה:

"כ- 30 קמ"ש אבל מדובר בנסיעה איטית, לא מהירה.... הנתיב השמאלי זרם יותר מהימני, הנתיב שהייתי בו זרם יותר לאט" (עמ' 7 ש' 12-14).... "זה לא הגיע ל- 45, זה היה פחות... זו לא הייתה זחילה, נסיעה איטית אבל לא זחילה.... אני לא יודע את המהירות המדויקת אבל בנתיב שלי פחות מ-30 זה בטוח ובנתיב השמאלי כ- 30." (עמ' 9 ש' 34; עמ' 10 ש' 2-8)

9. המהירות על פי ע"ת 2 דימה רפאלוב:

"היה פקק, התנועה הייתה סדירה, 40-50 קמ"ש לערך, רגיל" (עמ' 12 ש' 27)..." 30-40 קמ"ש בערך..." (עמ' 16 ש' 16).



בהודעתו במשטרה: "הייתה תנועה של רכבים בשני הנתיבים שנסעו להערכתי במהירות של 40-50 קמ"ש, אולי אפילו פחות" (נ/1 ש' 4-5) "המזדה נסעה במהירות של השיירה" (נ/1 ש' 26).

10. המהירות על פי הנאשמת:

בהודעותיה במשטרה: "לדעתי נסעתי על מהירות של 30-40 קמ"ש, לא יותר כי זו הייתה שיירה ולא היה ניתן לפתח מהירות" (ת/13 עמ' 2 ש' 14). "ממה שאני זוכרת שהנסיעה הייתה לאורך כל הדרך כ- 30 קמ"ש ושהיא הייתה מלווה בהרבה לחיצות על הברקס, כלומר האטה, וככל שהתקרבותי לרמזור הבא הייתה האטה של הנסיעה שלי כל הזמן" (ת/14 א עמ' 2 ש' 3-4).

בעדותה בבית המשפט: "המכוניות בשלושה נתיבים התנהלו באיטיות רבה. הנסיעה הייתה איטית מאוד..." (עמ' 49 ש' 14-15), ובהמשך: "נסעתי לאט כי הייתה הרבה תנועה, נסעתי לאט כי היה מעבר חצייה, נסעתי כי היה סנזור, נסעתי לאט כי אני נהגת זהירה" (עמ' 58 ש' 1-2).

ובהמשך: "ש. את אומרת שנסעת במהירות איטית, אפילו פחות מ-30 קמ"ש? ת. להערכתי כן, ומאוד, במיוחד שעברנו את מעבר החצייה ואת רחוב אייר, יש התקרבות לרמזור הבא ולכן כל המכוניות החלו לבלום והנהיגה הייתה עוד יותר איטית... ש. יכול להיות שזה היה אפילו 20 קמ"ש? ת. להערכתי כן, זה יכול להיות אפילו הרבה פחות מ-20 קמ"ש. במצב של נסיעה-בלימה, נסיעה בלימה, אי אפשר להעריך כי העיניים לא על מד המהירות אלא על ההגנה ועל החלון, זו הערכה כי לא מדדתי, אני לא יכולה להגיד במדויק... ברור לי שזה עד 30, כי הנסיעה הייתה מאוד איטית, יכול להיות ש-31 או 32 קמ"ש, אבל זה לא היה מעבר לכך, חד משמעי... בקטעים מסוימים זה יכול להיות שזה גם ירד מ-20 קמ"ש. בנהיגה בעומס תנועה הנהיגה היא דלק בלם דלק בלם, בתנאי נסיעה כאלה המהירות יורדת, היא יכולה לרדת ל-5 היא יכולה לעלות ל-7... זה לא מספר קבוע שנחרט בראש... האטה בלימה נסיעה, נסיעה האטה בלימה ולכן אי אפשר לנקוב במהירות אחידה... 0-30 קמ"ש... 40 בוודאי לא." (עמ' 60 ש' 8; עמ' 61 ש' 4-7; עמ' 61 ש' 19).

11. המהירות על פי ע"ה 3, י ל

"הייתה תנועה צפופה ואיטית מאד" (עמ' 50 לפרוטוקול מיום 18.9.16 ש' 1).

מהירות נסיעת הנאשמת על סמך ניפוח השמשה

12. השמשה הקדמית ברכב הנאשמת נופצה. אין מחלוקת בין הצדדים כי ניפוח השמשה נעשה כתוצאה מפגיעת ראשו של המנוח בשמשה (ראו עדות ע"ה 2 עמ' 68 ש' 33-עמ' 69 ש' 2).

ב"כ המאשימה הפנתה שאלה לע"ה 2: "יש ניפוח שמשה. למה אתה מתעלם ממנו לצורך יחוס המהירות?" (עמ' 76 ש' 17). נדמה כי ע"ת 3 הוא שצריך לענות על שאלה זו. אין בחומר החקירה שנערך על ידי ע"ת 3, כל התייחסות לניפוח השמשה כאינדיקציה לקביעת מהירות הרכב בעת האימפקט. עניין זה עלה לראשונה בחקירתו הנגדית (עמ' 36 ש' 26-29).

גם מומחה ההגנה (ע"ה 2), לא התייחס בחוות דעתו לעניין ניפוח השמשה, ואף הוא נדרש לעניין לראשונה רק בחקירתו הנגדית (עמ' 76 ש' 17 -עמ' 77 ש' 28). לטענתו, על פי הספרות המקצועית, ניפוח שמשה מלמד על מהירות 40 קמ"ש, כאשר גובה הולך הרגל הוא 1.67 מ' ואורך שלוחה קדמית של הרכב הוא 1.32 מ'. אורך השלוחה הקדמית של רכב הנאשמת הוא 1.1 מ' וגובהו של המנוח 1.8 מ' (עמ' 77 ש' 3-7). לדבריו: "בחבורת של ברמי יש ניפוח שמשה במהירויות יותר נמוכות ומכיוון שכך לא ראיתי לנכון לעסוק בזה... " (עמ' 76 ש' 19-20). "כשאת לוקחת שלוחה קצרה יותר מהספרות ואדם גבוה יותר מהספרות זה יכול להתאים" (עמ' 77



ש' 16-17). ע"ה 2 הפנה לדוגמאות שנמצאות בעמ' 169 ו- 175 בחוברת שהגישה ב"כ המאשימה (עמ' 76 ש' 23-27, עמ' 77 ש' 20-26).

לאור האמור, אני מקבלת את עמדת מומחה ההגנה, כי ניפוח השמשה אינו מלמד בהכרח על מהירות מינימום של 40 קמ"ש בעת הפגיעה, אלא ניפוח השמשה יכול להיגרם גם במהירויות נמוכות יותר, ומושפע מגורמים נוספים, לרבות אורך השלוחה הקדמית של הרכב וגובה הולך הרגל.

13. זאת ועוד, אילו ניפוח השמשה היה מלמד בהכרח על מהירות מינימלית של 40 קמ"ש כפי שטוענת ב"כ המאשימה, חזקה על ע"ת 3 כי היה קובע כך במפורשות בדו"ח הבוחן שערך, ואף היה שולל מכל וכל את טענת הנאשמת בדבר נסיעה במהירות של 30 קמ"ש. אך כאמור, לא זו בלבד שע"ת 3 לא שלל אפשרות זאת, אלא שהשחזור היחיד שנערך על ידו מבוסס על נסיעה במהירות 30 קמ"ש.

גם בעדותו בבית המשפט, לא שלל ע"ת 3 את האפשרות של נסיעה במהירות 30 קמ"ש, וכך אמר: "על סמך השחזור עם המהירות שהשתמשתי בה של 30 קמ"ש ותגובה אחרי פגיעה הגעתי לממצאים האלה. **אני לא סמוך ובטוח שזו המהירות המדויקת** כשיש לי גם ממצא של ניפוח שמשה שגם הוא מעיד על מהירות בקירוב של 40 קמ"ש מינימום..." (עמ' 36 ש' 26-29).

סיכום - מהירות נסיעת הנאשמת

14. הגם שעדותה של הנאשמת בבית המשפט בדבר מהירות נסיעתה הייתה מגמתית במידה מסוימת, כפי שטענה ב"כ המאשימה בסיכומיה, המהירות בה נהגה הנאשמת לא הוכחה בצורה חד משמעית. העדויות שנשמעו כמו גם העובדה שנופצה שמשת הרכב מתיישבים גם עם האפשרות שברגע האימפקט נהגה הנאשמת במהירות של 30-40 קמ"ש, או אף קצת יותר או קצת פחות מכך.

מהירות הנסיעה בה התאונה הייתה נמנעת

15. בוחן התנועה, ע"ת 3 קבע כי במהירות 30 קמ"ש התאונה בלתי נמנעת (ת/3 בסעיף 14.8, עמ' 33 ש' 34-עמ' 34 ש' 1) וכמובן שגם במהירויות גבוהות יותר התאונה בלתי נמנעת (עמ' 34 ש' 5-7).

ע"ת 3 **לא קבע באיזו מהירות התאונה הייתה נמנעת**, הוא גם לא סיפק את הנתון כשהתבקש במפורש לעשות כן בחקירתו הנגדית:

"ש. תחשב לי בבקשה באיזו מהירות לדעתך התאונה הייתה נמנעת? **ת.** אני חייב לציין לפני החישובים. ברגע שהנאשמת לא ראתה את הולך הרגל היא לא יכולה הייתה למנוע את התאונה. במהירות הזו שנמדדה כשערכתי את השחזור זו התוצאה שהתאונה בלתי נמנעת. **ש.** כתבת לו הייתה נוסעת במהירות איטית יותר הייתה יכולה למנוע... תגיד לי באיזו מהירות מדובר? **ת.** **לא חישבתי**" (עמ' 35 ש' 10-17) לדבריו: "עליה להאט עד למהירות שתאפשר עצירה" (עמ' 35 ש' 20).

ע"ת 3 לא קבע מהי אותה מהירות שתאפשר עצירה.

מכאן כי לא הוכח מהי מהירות הנסיעה בה ניתן היה למנוע את התאונה.

היכן חצה הולך הרגל את הכביש?

16. לא נמצא בזירת התאונה ממצא כלשהו היכול ללמד **במדויק** על המקום בו חצה הולך הרגל את



הכביש.

הגם שהולך הרגל חצה את הכביש כשבידו מקל, והגם שע"ת 1 הבחין בשקית קופת חולים שהייתה על הכביש (עמ' 11 ש' 28), חפצים אלו, שאולי היו יכולים לשפוך אור על מקום החציה, לא נותרו בזירת התאונה עת הגיע הבוחן המשטרתי (ע"ת 3) למקום ולא תועדו על ידו במסמכים שערך. ע"ת 1 לא זכר אם התבקש על ידי ע"ת 3 לערוך הצבעה על מיקום השקית (עמ' 11 ש' 34) או על המקום בו שכב הולך הרגל לאחר הפגיעה (עמ' 12 ש' 1).

מקום חצית הולך הרגל על פי עדויות עדי ראייה:

17. מקום החציה על פי ע"ת 1 הפטיה אג'נה:

"לא יודע אם הוא היה על מעבר חציה, אם לפני או אחרי אבל זה היה באזור" (עמ' 8 ש' 1).

העד לא צפה במישרין במעבר החציה בעת האימפקט, אלא נסע בנתיב הימני כ- 2 מכוניות אחרי הנאשמת (עמ' 4 ש' 13), כשהיה במרחק 3 מכוניות לפני מעבר החציה, הבחין שהולך הרגל כמעט נפגע מהרכב בנתיב הימני. (עמ' 7 ש' 25 וגם עמ' 10 ש' 24).

18. מקום החציה על פי ע"ת 2, דימה רפאלוב:

בהודעתו במשטרה: "בטוח שהוא היה קרוב למעבר החציה, אולי קצת אחרי, קשה לדעת בדיוק, **אולי כמה מטרים אחרי**." (נ/1 ש' 31-32).

בבית המשפט: "אני ראיתי את הפגיעה אחרי מעבר החציה. אני ראיתי את הבן אדם שוכב, הפגיעה עצמה הייתה על המעבר **אולי**." (עמ' 15 ש' 4-6).

מדבריו של ע"ת 2 ניתן להבין כי הוא לא ראה את רגע האימפקט, אלא הסיק שהאירוע התרחש בקרבת מעבר החציה וזאת על בסיס המיקום שלו ועל סמך הנתונים שראה בזירה לאחר האירוע (עמ' 13 ש' 12-23). הערכותיו אינן מדויקות, כך למשל העיד שראה את המנוח שוכב כ- 5 מ' פלוס מינוס אחרי מעבר החציה (עמ' 13 ש' 17), בעוד אין מחלוקת בין הצדדים כי המנוח נמצא במרחק של 11 מ' לאחר מעבר החציה.

19. מקום החציה על פי ע"ת 4 מיכאל זכרצנקו:

בהודעתו במשטרה: "ש. האם מהמרחק בו היית יכולת להבחין אם המכה בהולך הרגל היתה על מעבר החציה? ת. אני לא יכול להגיד בוודאות היכן הייתה המכה" (נ/2 ש' 16-18).

בעדותו בבית המשפט מסר, כי ראה את הולך הרגל עוד לפני התאונה, חוצה משמאל לימין כיוון נסיעת הנאשמת, הולך צעד אחד במעבר החציה ונפגע: "ראיתי אותו חוצה במעבר החציה" (עמ' 30 ש' 29). "תנועה קדימה, צעד אחד קדימה והרכב נכנס בו" (עמ' 29 ש' 25).

אינני מקבלת את גרסתו האחרונה, אין ספק שאינה נכונה, שהרי גם המאשימה אינה סבורה כי הולך הרגל חצה משמאל לימין אלא בכיוון ההפוך, מימין לשמאל.

ע"ה 2 רמז (נ/4 סעיף 3.3.6, עמ' 83 ש' 21-3) כי יכול וע"ת 4, אשר הבחין בתאונה בעמדו ברחוב עמיעד כ- 30 מ' מרחוב מנחם בגין, הבחין בהולך הרגל כשהוא ממוקם בערך בקו של מעבר החציה במסלול הנגדי, קרי כמה מטרים אחרי שהסתיים מעבר החציה בכיוון נסיעת הנאשמת (מעברי החציה במקום מדורגים - ראו ת/17). ע"ת 4 עצמו לא נחקר על כך בחקירתו הנגדית, ולפיכך אין בידי לקבוע אם כך היו פני הדברים.



כך או כך, בשים לב שע"ת 4 טעה לחלוטין בכיוון החצייה, ולאור גרסתו במשטרה, כי הבחין לראשונה במנוח כשרגליו באוויר (נ/2 ש' 13-15), לא מצאתי כי ניתן לקבוע על סמך עדותו את מיקום החצייה של הולך הרגל.

20. מקום החצייה של הולך הרגל על פי הנאשמת:

דברים שמסרה הנאשמת בזירת התאונה לעדים אחרים:

על פי דו"ח פעולה ת/16 שהוגש בהסכמה, מציין השוטר רובין רמי כי הנאשמת אמרה לו, בזירת התאונה, כי הולך הרגל לא עבר במעבר החצייה, אלא ליד. ע"פ עדות ע"ת 1 הנאשמת אמרה לו עוד בזירת התאונה שהולך הרגל "לא היה במעבר חצייה ושהוא התפרץ לכביש" (עמ' 9 ש' 12-13). בת/6 מציין ע"ת 3 כי הגיע לזירת התאונה, הציג עצמו בפני הנאשמת והיא סיפרה לו: "...וכשעברה את מעבר החצייה הופתעה לפתע מהולך הרגל שלדבריה פתאום התנגש ברכב מקדימה".

הודעותיה במשטרה:

"לדעתי, זה היה אחרי מעבר החצייה וגם אחרי שירדתי מהאוטו ולמקום הגיע גם חייל על מדים, שאמר שהוא נסע אחריי וגם הוא אמר לי להירגע כי הוא ראה שהאיש יורד לכביש לא במעבר חצייה, אלא כמה מטרים אחרי" (ת/13 ע'2 ש' 27-28), "בוודאי שאני יודעת שיש במקום מעבר חצייה גם עברתי אותו. ש. ..כמה מטרים עברת אותו? ת. אולי שלושה מטרים כי נסענו בשיירה של כלי רכב. (ת/15 עמ' 2 ש' 7-9).

עדותה בבית המשפט:

"הפגיעה להערכתי אני לא יכולה למדוד או לאמוד מרחקים, אבל אני מצביעה על תמונה 10 ומראה שהפגיעה הייתה מספר מטרים לאחר מעבר החצייה.... אני לא יכולה למקד בהערכה שלי במטרים. מאוד קשה בתוך הבהלה והטראומה שמישהו נפגע באוטו, אני לא יכולה באותה שנייה להעריך איפה פגעתי כשראיתי אדם שוכב ליד האוטו..." (עמ' 58 ש' 4-10) ... "יכול להיות שאמרתי 3 או 4 מ' מתוך מחשבה שזה המרחק אבל צריך למדוד, על ידי מומחים, זה לא אני מודדת, אני לא יכולה להעריך מרחקים." (עמ' 58 ש' 32-34).

21. השחזור:

בשחזור שערך ע"ת 3 עם הנאשמת ביום התאונה, הנאשמת הצביעה על מקום האימפקט כפי שהעריכה אותו אך ע"ת 3 לא ערך מדידה עם גלגלת של המקום המדויק עליו הצביעה (עמ' 24 ש' 21 - עמ' 25 ש' 12).

ע"ת 3 העיד כי הוא זוכר בקירוב שהיה מדובר בכמה מטרים אך לא יכול להעיד במדויק. הוא העריך את המרחק בסביבות 4 מ', הערכה זו נשמעת מפיו בסרטון "הובלה והצבעה" ת/6, על הערכה זו אף חזר בבית המשפט (עמ' 25 ש' 5-8). (בעמ' 24 ש' 10 נרשמה הערכה מפי ע"ת 3 שמרחק ההצבעה היה 10 מ'. נדמה כי עסקין בטעות הקלדה שכן מיד אחרי כן, בתגובה לתשובתו נשאל: "אני אומרת לך שזה יותר מ- 4 מטרים" (עמ' 24 ש' 10-12).

ע"ה 2 העריך על סמך צפייה בסרטון השחזור, כי הנאשמת הצביעה על נקודת אימפקט רחוקה יותר מ-4 מטרים: "הוא טוען שזה 4 מטרים ורואים בסרטון שהוא לא יוצא מהרכב למדוד, ואני בדקתי את הסרטון, העברתי אותו "פריים ביי פריים" וראיתי כמה הרכב התקדם ממעבר החצייה ועד למקום בו היא אמרה לו פה זה קרה, וזה היה הרבה יותר מ- 4 מ', כך שאי המדידה של הבוחן היתה גם כן איזו הערכה מספרית כללית" (עמ' 78 ש' 3-7).

22. אין בידי לקבל את טענת ב"כ המאשימה בסיכומיה, כי ברגע ש"הנאשמת הצביעה בשחזור על המקום בו התרחשה הפגיעה לטענתה, נקודה זו אינה בגדר הערכה אלא בגדר ידיעה של הנאשמת" (עמ' 95 ש' 13-15), בפרט שבמהלך השחזור אשר מתועד בת/6, חוזרת הנאשמת ואומרת את המילה "בערך"



כשהיא נדרשת להתייחס למקום בו התרחשו הדברים.

בעניין זה מקובלת עלי עדות הנאשמת: "הערכתי. הערכה זו לא עובדה וזו לא אקסיומה" (עמ' 61 ש' 15).

מקובלים עלי גם דברי ע"ה 2: "כאשר נהג כלשהו מעורב בתאונה מהסוג הזה והרכב נעצר והוא רץ ורואה אדם שוכב על הכביש, שום אדם בעולם, לא באור יום ולא בלילה, אינו מסוגל לבוא ולהגיד האימפקט היה פה או פה או שם. כל מספר שהיא תיתן יהיה חסר משמעות. אף אדם בעולם לא מסוגל לבצע את זה... זה הניסיון שלי. נכון שאנשים מצביעים שמקום האימפקט היה בנקודה הזו והבוחן בא ומודד עם סנטימטר את מקום האימפקט. האימפקט יכול להיות קדימה אחורה ימינה ושמאלה מהמקום בו הצביעה...." (עמ' 78 ש' 15-8).

ראו לעניין זה דברי בית המשפט המחוזי בע"פ (נצרת) 742/97 **יצחק אשמוז'ני מדינת ישראל**:

"פרטים שמוסר נהג המעורב בתאונה, ובמיוחד תאונה בעלת אפקט כה דרמטי וטראומטי, כפי שהיה כאן, אם הם נמסרים מיד בסמוך לתאונה, אינם בהכרח מדויקים ואמינים יותר מדברים שהוא עשוי למסור לאחר מכן וכי יש לנהוג בזהירות כלפי אלה כמו גם ביחס לאלה, וכי את עיקר המשקל יש ליתן לממצאים האובייקטיביים".

24. מקום החציה ע"ה 3 י ל:

"ש. בקרבת מקום התאונה יש מעבר חצייה? ת. כן. הוא היה רחוק ממקום התאונה במרחק 3-4-5 מטרים, אני לא יודעת להעריך בדיוק. ש. כלומר, עברתם את המעבר ואת קרתה התאונה? ת. כן" (עמ' 49 ש' 29-26) ובהמשך: "ש. אם משהו בתיק אמר שהתאונה התרחשה כ- 3-4 מטרים לאחר מעבר החצייה הוא מדייק? ת. אני לא יודעת להעריך בדיוק, גם אני מעריכה כך. ש. במשטרה הערכת שזה היה 3 מ', זה נכון? ת. נכון" (עמ' 50 ש' 15-18).

מקום חציית הולך הרגל על פי מקום הימצאו של כתם הדם

25. בזירת התאונה נמצא כתם דם, במרחק 11 מ' אחרי מעבר החצייה, בצד השמאלי של הנתיב השמאלי בו נסעה הנאשמת, בסמוך לשפת הכביש. (ת/2 סעיף 9; ת/1; ת/7; ת/5א תמונות 11,12).

אין מחלוקת בין מומחי התביעה וההגנה כי המקום בו חצה הולך הרגל את הכביש היה לפני מיקום כתם הדם וכי הולך הרגל נפל במרחק מסוים אחרי הפגיעה.

כך מתאר ע"ת 3 את התרחשות התאונה: "כפי שרואים בתמונות לגבי הנזקים ברכב, הפגיעה הראשונית הייתה מקדימה בחזית מכסה המנוע, כשהולך הרגל עלה עם גופו על מכסה המנוע ולאחר מכן הראש פגע בשמשה הקדמית. כשישנה עלייה של הולך הרגל על הרכב בזמן שהוא בתנועה, מה שמרחיק את הולך הרגל מאזור האימפקט וקדימה. לעניין כתם הדם שסמוך למדרכה, בגלל חצייתו של הולך הרגל מימין לשמאל, הולך הרגל נפל אחרי המכה עם הראש בשמשה משמאל לרכב ומשם כתם הדם." (עמ' 37 ש' 1-9).

גם ע"ה 2 מאשר, כי הפגיעה הראשונית הייתה בפגוש הקדמי, לאחר עלייה על מכסה המנוע, פגיעה בשמשה עם הראש ונפילה הצידה לצד שמאל של הרכב. (עמ' 68 ש' 29; עמ' 69 ש' 33).

ע"ה 2 שלל את האפשרות שבעת ההתנתקות מהרכב המנוח הועף מרחק רב קדימה, שכן לדבריו, הולך הרגל "כמעט ולא מקבל תנע" (עמ' 74 ש' 3)... "הוא עולה על הכנף ונופל הצידה, הוא לא מקבל את מהירות הרכב ועף קדימה אלא המהירות שמוקנית לו בווקטור של כיוון הרכב **אפסית**. הוא יוצא מתחום הרכב ונופל בצד... ואז הוא יפול **קרוב** למקום האימפקט (עמ' 83 ש' 29 - עמ' 84 ש' 3).



גם ע"ת 3 לא טען שהולך הרגל הועף הרחק קדימה, אלא מתאר התקדמות של הולך הרגל בעודו נישא על הרכב, ונפילה לצד שמאל: "...בפגיעה חזיתית כל גוף, מכוח האינרציה זו מרחק מסוים קדימה...." (עמ' 36 ש'21-22).

26. המאשימה חלקה על קביעת ע"ה 2 שנקודת המגע הראשונית של המנוח בפגוש הייתה 30-40 ס"מ מדופן שמאל, עובדה שהובילה את ע"ה 2 להגדיר את מנגנון התאונה כ"פגיעה פינתית" (fender vault) (עמ' 69 ש'4-33).

ע"ת 3 לא ציין את נקודת המגע של המנוח בפגוש הקדמי אלא רק את מיקום המעיכה על מכסה המנוע (ת/2 סעיף 5; ת/3; ת/5א).

מקובלת עלי עמדת ע"ה 2 כי "לגוף האדם יש עובי, זו לא נקודת מגע נקודתית, יש לו 20 ס"מ לכאן ולכאן, המעיכה תופסת שטח... אי אפשר לבוא ולהגיד שהאימפקט היה בסימן הכי קיצוני מהמעיכה..." (עמ' 69 ש'9-16). לדבריו, המעיכה על מכסה המנוע באיזור "הגריל" מלמדת על כך שהפגיעה הראשונית בפגוש הייתה באזור הפנס, באזור המעוגל של הפינה השמאלית. ע"ה 2 צייר על גבי תמונה 5 בת/5א את המקום בו הוא מעריך שהולך היה על גבי הרכב.

לא מצאתי משמעות רבה למחלוקת בעניין נקודת המגע של המנוח בפגוש. ובהתאם לכך האם מנגנון התאונה הוא המנגנון המכונה "פגיעה פינתית" או שעסקינן במנגנון אחר, שכן לא מצאתי מחלוקת בין המומחים באשר למסלול אותו עבר הולך הרגל מרגע הפגיעה ועד לנפילתו הסופית (פגיעה בפגוש, עליה על מכסה מנוע, פגיעת ראש בשמשה, התנתקות מהרכב ונפילה לצד שמאל).

27. באשר לשאלה מהו ה"מרחק המסוים" שהולך הרגל זו קדימה מכוח האינרציה, כפי שהעיד ע"ת 3, נדמה כי לא הוצגו נתונים המאפשרים לענות עליה בצורה מדויקת.

ב"כ המאשימה ביקשה להביא נתונים אלו במסגרת סיכומיה, עת הפנתה לספר הבוחנים שהגישה ואשר בו יש התייחסות למרחק שעובר הרכב מרגע הפגיעה של הולך הרגל בפגוש ועד לפגיעה בשמשה (1.5 מ' במהירות 30 קמ"ש, 2 מ' במהירות 40 קמ"ש) (עמ' 98 ש'9-13). ב"כ הנאשמת התנגדה להסתמכות על נתונים מהספר, מבלי שאלו זכו להתייחסות בחוות דעת המומחה (עמ' 98 ש'15-19).

אכן, נתונים וחישובים אשר רלוונטים לקביעת מנגנון התאונה, או דרושים כדי ללמד על מקום האימפקט, מקומם בדו"ח הבוחן, בחומר הראיות. יש להביאם במסגרת פרשת התביעה ולא בסיכומים. כך או כך, אימוץ הנתונים שהציגה המאשימה בסיכומיה היה מרחיק את האימפקט ממקום נפילת המנוח מרחק של 1.5-2 מ'. קרי הנתונים, לו היו מובאים בשלב הבאת הראיות היו מלמדים על חציה במרחק של 9-9.5 מ' אחרי מעבר החציה.

ההגנה אף היא לא הציגה נתונים המלמדים על המרחק שעבר המנוח מרגע הפגיעה ועד לנפילה. ע"ה 2 העריך כי יכול וכל התהליך התרחש במטר אחד (עמ' 74 ש'1-3).

ע"ת 2, דימה רפאלוב העריך: "הרכב משך את הנאשם עוד 5-10 מטרים, יכול להיות מהפגיעה עצמה" (עמ' 13 ש'14).

מקום חציית הולך הרגל על פי מקום העצירה הסופי של הרכב

28. ניתן היה לחשב את המקום בו חצה הולך הרגל את הכביש על פי מקום העצירה הסופי של הרכב, אילו היו ידועים מהירות נסיעתה של הנאשמת בעת האימפקט, זמן התגובה ומרחק העצירה.



29. מקום העצירה הסופי של הרכב:

אין מחלוקת כי רכב הנאשמת נעצר כשהמרחק בין חלקו האחורי של הרכב למעבר החציה הוא 19.6 מ' והמרחק בין חלקו הקדמי של הרכב למעבר החציה הוא 24 מ' (ת/ת-5; עמ' 36 ש' 8-23; נ/4 סעיף 3.3.34).

30. זמן התגובה:

ע"ת 3 קבע כי זמן התגובה של הנהגת הוא 1.05 שניות. (ת/7; עמ' 34 ש' 2-4).

ע"ה 2 הסכים לכך, בהסתייגות קלה, לפיה ניתן היה לייחס לנאשמת זמן תגובה קצר יותר, שכן על פי גרסתה היא התחילה להגיב בעקבות סטייה של רכב בתוך נתיב נסיעתה עוד לפני שהגיבה לפגיעה בהולך הרגל (עמ' 75 ש' 22-29).

שני המומחים שללו מכל וכל את הטענה שהיה מקום להאריך את זמן התגובה בשל גורם ההפתעה:

ע"ת 3: "מה שמצופה מנהג זה שהוא מבחין בסכנה עליו להגיב באופן מידי ולא חשוב אם מדובר במעבר חציה או אם לאו. אין שום סיבה להוסיף גורם הפתעה כאשר אין לנו שום עניין מורכב של לילה או רמזור או כל סיטואציה אחרת של הנהג להפעיל שיקול דעת. עליו פשוט להגיב לבלימת חירום" (עמ' 34 ש' 26-29).

ע"ה 2: "מפנה למסקנות ..חוזר הדרכה 35/91 ... כאן מדובר בנהגת שנוהגת שנים רבות, וכאן היא העידה שהייתה ערנית וחיפשה קדימה והייתה מוכנה לכל דבר, זאת אומרת שזמן התגובה היה צריך להיות קצר מזה שנתן הבוחן. כשערכתי את חוות הדעת לא חלקתי על הבוחן בעניין הזה, ואני לא מבין למה עכשיו התביעה חולקת על ממצאי הבוחן". (עמ' 75 ש' 13-3). "אם זמן התגובה הוא לא 1.05 כפי שקבע הבוחן ומהירות הפגיעה היא לא 30 קמ"ש כפי שקבע הבוחן אז קודם כל צריך למחוק את דוח הבוחן ואז לדעתי אין ראיות בתיק..." (עמ' 74 ש' 17-19).

לאור עמדת שני המומחים, שאף נתמכת בנוהל ת/22 אני קובעת כי זמן התגובה הרלוונטי הוא 1.05 שניות ולא "זמן תגובה בהפתעה" כפי שטענה ב"כ המאשימה בסיכומיה (עמ' 91 ש' 22-25).

31. מרחק העצירה

אין מחלוקת כי מרחק העצירה של הרכב במהירות 30 קמ"ש הוא 13.95 מ' (בנתוני זמן תגובה של 1.05 שניות ומקדם חיכוך 0.68 שניות) (ת/7; נ/4 סעיף 3.8) ומרחק העצירה במהירות 40 קמ"ש (בנתוני זמן תגובה של 1.05 שניות ומקדם חיכוך 0.7 שניות) הוא 20.67 מ'. (עמ' 38 ש' 29-30).

32. מקום חציית הולך הרגל אם הנאשמת נהגה במהירות 30/40 קמ"ש

אם הנאשמת נהגה במהירות 30 קמ"ש, מקום חציית הולך הרגל הוא 10.05 מ' אחרי מעבר החציה (24 מ' -המקום בו נמצא הרכב, פחות 13.95 מ' - מרחק העצירה של הרכב).

אם הנאשמת נהגה במהירות 40 קמ"ש, מקום חציית הולך הרגל הוא במרחק 3.33 מ' אחרי מעבר החציה (24 מ' פחות 20.67 מ').

כל זאת אם הנאשמת החלה בתגובה מיד בנקודת האימפקט.



כפי שהעיד ע"ת 3: "ש. מה קורה אם יש איחור בתגובה או תגובה ארוכה יותר? ת. "כמוכן שכל איחור בתגובה מרחיק את מרחק העצירה, ישנם גורמים אחרים נוספים שיכולים להרחיק את מרחק העצירה, למשל בלימה לא חזקה מספיק כמו בלימת חירום." (עמ' 39 ש' 3-1).

יצוין כי לא עלתה בשום שלב טענה, ואף לא הוצגה כל תשתית ראייתית לכך שלאחר רגע האימפקט, איחורה הנאשמת בתגובה.

סיכום - מקום החצייה של הולך הרגל

33. בניגוד לדברי ב"כ המאשימה (עמ' 92 ש' 7-8), ע"ת 3 לא קבע כלל את מקום החצייה של הולך הרגל. במסמכים שערך, הוצג שחזור יחיד על פי נתונים שסיפקה הנאשמת, (נסיעה במהירות 30 קמ"ש, תגובה אחרי האימפקט) שמלמדים על מקום חצייה כ- 10 מ' אחרי מעבר החצייה.

מהעדויות שנשמעו ניתן ללמוד, כי מקום החצייה היה באזור מעבר החצייה, וקיימת תמיכה לאפשרות שהמנוח חצה מספר מטרים אחרי מעבר החצייה.

לפי ע"ה 2 כתם הדם שנמצא במרחק 11 מ' אחרי מעבר החצייה, מלמד כי המנוח חצה כמטר לפני מיקום הכתם, המאשימה טענה למרחק גדול יותר אך לא הציגה נתונים.

מקום עצירתו הסופי של הרכב מלמד שאם הנאשמת נהגה במהירות 30 קמ"ש הרי שהמנוח חצה 10 מ' אחרי מעבר החצייה, ולו נהגה במהירות 40 קמ"ש הרי שחצה כ- 3.33 מ' אחרי מעבר החצייה.

סיכומי של דבר, כל הראיות שהובאו מלמדות על האפשרות שהמנוח חצה בטווח של 0-10 מ' אחרי מעבר החצייה.

גם ע"ת 3 מאשר זאת: "ש. למעשה הסכמת גם מהדוח בוחן שלך בסעיף 14.2 שלמעשה הולך הרגל חצה באזור מעבר החצייה, ולא במעבר החצייה? ת. נכון. רק אוסיף שכשציינתי כך, יתכן שהוא כן חצה במעבר החצייה, אך אני לא יכול לדעת בוודאות אם חצה שם אך בכל מקרה הוא חצה באזור מעבר החצייה" (עמ' 33 ש' 30-33).

האם הנאשמת איחרה בתגובתה?

34. אין מחלוקת כי הנאשמת לא ראתה את הולך הרגל עד לרגע הפגיעה, לדבריה: "חשתי מכה באוטו ולא ידעתי מה פשר המכה" (עמ' 49 ש' 19) ובהמשך: "ברגע הפגיעה את חשבת שזה ענף? ת. נכון, לא ידעתי במה פגעתי כי לא ראיתי משהו." (עמ' 58 ש' 17-18).

על מנת לבחון אם הנאשמת איחרה בתגובתה, יש צורך לדעת כמה זמן לפני הפגיעה היה המנוח בשדה ראייתה של הנאשמת. לשם כך דרוש לדעת מהו שדה הראייה שעמד לרשות הנאשמת, מהירות החצייה, מרחק החצייה של הולך הרגל וזמן החצייה ואז ניתן לחשב כמה זמן לפני האימפקט היה הולך הרגל בשדה הראייה של הנאשמת.

שדה הראייה שעמד לרשות הנאשמת

35. בניסוי (ת/12), מצא ע"ת 3 כי ניתן להבחין בהולך רגל ממרחק של 12 מ'.

ע"ת 3 הדגיש כי "המרחק 12 מ' שנמדדו הם מהאובייקט שחוצה. אם תזיז גם את הרכב וגם את הולך הרגל 3 מטרים קדימה, עדיין יישאר המרחק 12 מ' " (עמ' 35 ש' 3-4).



ע"ת 3 הדגיש כי שדה הראייה מוגבל ל- 12 מ' **לא בשל הסנוור**, אלא בגלל הסתר הרכב. (עמ' 27 ש' 3-4; עמ' 28 ש' 1-2), עם זאת, לא שלל את האפשרות כי במועד התאונה יכול והסנוור היה יותר משמעותי, ולכן יכול ושדה הראייה היה קצר יותר: "יתכן כי בעת התאונה השמש הייתה מעט גבוהה יותר ולכן גם הסנוור היה משמעותי יותר, גם במרחק קרוב יותר למעבר החצייה מאשר היה לי בעת הניסוי." (ת/1) (ראו גם עמ' 27 ש' 15-32; עמ' 26 ש' 17-19: "השמש אמנם הפריעה לראייה מושלמת אך עדיין היה ניתן לראות בבירור גם את מעבר החצייה מבעוד מועד וגם את הולך הרגל ברגע שהוא צץ לפני הרכב מימין").

36. מספר הערות ביחס לשדה הראייה שנמדד:

א. מקובלת עלי הסתייגותו של ע"ה 2 לפיה, במהלך הניסוי, כלי הרכב בנתיב הימני היו במצב סטטי (ראו הסבריו של ע"ת 3 עמ' 28 ש' 7-28 ביחס להעמדת המכוניות בעת הניסוי). בעוד בזמן התאונה כלי הרכב היו בנסיעה, ויכול ושדה הראייה לעבר הולך הרגל התקצר עקב תנועת כלי הרכב (עמ' 68 ש' 5-7).

אין מחלוקת כי בעת האירוע הייתה תנועה צפופה בכביש. להערכת ע"ת 1 היה מרחק של 3-4 מ' בין כלי הרכב (עמ' 11 ש' 19-24) להערכת ע"ת 2 היה מרחק של 1.5 מ' בין כלי הרכב (עמ' 16 ש' 16-18).

ב. ניסוי שדה הראייה (ת/12) נעשה על ידי ע"ת 3 ללא נוכחות של הנאשמת, על אף שעל פי נוהל ת/22 יש לבצע את הניסוי עם הנהג. הגם שזמן קצר לאחר התאונה, נערך ניסוי הובלה והצבעה בהשתתפות הנאשמת (ת/6ב), לא נשאלה הנאשמת לגבי שדה הראייה לעבר מעבר החצייה ולעבר הולך הרגל.

ג. בניסוי שדה הראייה (ת/12), כמו גם ניסוי ההובלה והצבעה (ת/6ב), לא בוצעה מדידה מדויקת של המרחקים, אלא הערכה של הבוחן, ע"ת 3, בעודו יושב ברכב, הערכה אשר מבוססת לכאורה על ספירת אבני שפה. אבני השפה לא צולמו ולא תועדו בכל דרך אחרת, באופן שמאפשר מעקב אחר נכונות המדידה.

ד. ע"ת 3 לא בדק אם ניתן להבחין בהולך הרגל בטרם החל בחצייה ומאיזה מרחק. לא נבדק אם ניתן היה להבחין בהולך הרגל על אי התנועה בטרם החל לחצות. לא נבדק מתי ניתן להבחין בהולך הרגל, בהנחה שחצה מספר מטרים אחרי מעבר החצייה.

ה. הלכת אשמוז: בע"פ 742/97 (נצרת) **יצחק אשמוז נ' מדינת ישראל** נקבע כי "בעת שנדרשים לשאלה מאיזה מרחק יכול להבחין נהג לראשונה בעצם או דמות שנמצאים לפניו ושדבר קיומם ידוע לו כי אז הוא יבחין בו פי שניים מוקדם יותר מאשר נחוץ לו לאתרו כאשר הוא אינו יודע את דבר קיומו" (להלן - "הלכת אשמוז").

ע"ה 2 קבע, שיש לאמץ בענייננו את הלכת אשמוז (נ/4 סעיף 3.2.6) והפנה (עמ' 82 ש' 12-15) לספרו של יובנקס (נ/4 נספח ב/5): Pedestrian Accident Reconstruction and Litigation, Second Edition, Jerry J. Eubanks & Paul F. Hill

שם, בפרק 8, פסקה 8.3 שכותרתה: Response Time עמ' 316-317 נכתב:

For example, attorney, police officers, or consultants visit the scene of an accident to "recreate" the collision. From their observations, they attempt to judge whether an object 'such as stop sign or pedestrian' was clearly visible.... For reasons that have nothing to do with bias or other factors, almost invariably, such estimates will substantially overestimate the actual relative visibility or visibility distance, by about **1/3 more than the actual available distance**" (ההדגשה לא במקור - נ.ח).

בנסיבות התיק שלפניי, לו תתקבל "הלכת אשמוז", משמעות הדבר כי יש לקצר את שדה הראייה שעמד לרשות



הנאשמת בערך בשליש, קרי במקום 12 מ' - רק 8 מ'.

ע"ת 3 שלל את "הלכת אשמוז". לדבריו לא צריך לעשות הפחתה בשדה הראייה (עמ' 27 ש' 6-14).

ב"כ המאשימה הגישה נוהל עריכת ניסוי שדה ראייה בחקירת תאונות דרכים (ת/22), אשר אף הוא שולל את "הלכת אשמוז" והפנתה לפסיקה בעניין שטיינברגר (עפ"ת (ת"א) 16810-02-10 מ"י נ' שטיינברגר, רע"פ 1355/12 שטיינברגר נ' מ"י). שם אמנם לא נדונה במפורש שאלת תוקפה של "הלכת אשמוז" אך בפועל בתי המשפט אימצו את מלוא שדה הראייה שנמדד על ידי הבוחן, ללא ההפחתה שנקבעה ב"הלכת אשמוז".

לא מצאתי להידרש בהחלטה זו לשאלת נכונות הלכת אשמוז.

בנתוני התיק שבפני אין הבדל מבחינת המסקנות כפי שיובהר להלן, אם שדה הראייה היה 12 מ' כפי שקבע ע"ת 3, או 8 מ' על פי "הלכת אשמוז".

ו. בעובדה 5 בכתב האישום נטען, כי מעבר החצייה נראה היטב ממרחק של 100 מטרים בכיוון נסיעת הנאשמת, אלא שע"ת 3 אישר ששדה הראייה של 100 מ' מכיוון נסיעת הנאשמת, זה המצב כשהכביש ריק מכל רכב (עמ' 33 ש' 10-17). כך גם מצוין בדו"ח הבוחן (ת/2 סעיף 4).

ע"ת 3 לא בדק מאיזה מרחק ניתן להבחין במעבר החצייה, כאשר יש תנועת מכוניות על הכביש. ע"ת 3 אישר שלא בדק מאיזה מרחק ניתן היה להבחין בתמרור העילי של מעבר החצייה בתנאי סנור, כפי שהיה בעת התאונה (עמ' 33 ש' 25).

37. לסיכום, ומבלי להידרש לנכונות "הלכת אשמוז", אני קובעת כי שדה הראייה שעמד לרשות הנאשמת, ממנו יכולה הייתה להבחין בהולך הרגל, לא עלה על 12 מ' ויכול ואף פחות מכך, לאור ההערות שפורטו לעיל.

מהירות החצייה של הולך הרגל

38. למעט ע"ת 1, איש מעדי הראייה לא ראה את הולך הרגל בעת ההליכה. לדברי ע"ת 1 הולך הרגל הלך "בקצב של אדם מבוגר" (עמ' 8 ש' 8).

ע"ת 3 קבע כי מהירות החצייה של הולך הרגל היא 1.5 מ'/שנייה, כפי שכתב בת/7 "מהירות הולך הרגל גבוהה יחסית לגילו בשל עדות הבת לעניין זה ולטובת הנהגת". בחקירתו הנגדית נשאל על ידי ב"כ הנאשמת: "בתו גם אמרה שאביה היה אדם בריא ועשה ספורט? ת. מה שהעידה". (עמ' 22 ש' 30-31).

ע"ה 2 טען כי היה מקום לייחס להולך הרגל מהירות של 1.6 מ'/שנייה, שזה הערך הגבוה ביותר בטבלה שבחוזר ההדרכה המשטרתי, ביחס לקבוצת הגיל של המנוח (ת/9), וזאת בשם לב לעדויות המלמדות על כך שהלך במהירות גבוהה יחסית לגילו, הלך כל יום לפארק, עשה ספורט, היה בריא יחסית וכי הוא אדום גבוה (4/ סעיף 3.5).

בעדותו בבית המשפט, אף הוסיף כי הספרות מלמדת שכאשר יש בקרבת מקום רכב שמסכן את הולך הרגל קיימת נטייה להאיץ את המהירות, והמחקרים מדברים לדבריו, על גידול מעל ל-80% מהמוצא (עמ' 81 ש' 1-18).

יצוין, כי בתו של הולך הרגל לא העידה בבית משפט ואף לא הוגשה העדות שמסרה במשטרה.

לאור העדויות שנשמעו אני קובעת, כי מהירות ההליכה שיחס ע"ת 3 להולך הרגל היא סבירה, הגם שניתן אף לייחס 1.6 מ'/שנייה כפי שהציע ע"ה 2.



מרחק החצייה הגלוי של הולך הרגל

39. ע"ת 3 קבע בת/7 כי מרחק החצייה הגלוי של הולך הרגל הינו 2.22 מ'. המרחק מורכב מהמרחק שחצה הולך הרגל בנתיבים הימני והשמאלי.

בנתיב הימני: מרגע שיצא מהסתר הרכב שנסע בנתיב הימני ועד לסיום הנתיב. על פי ניסוי שדה הראייה שבוצע (ת/12) - מרחק זה הוא מטר.

בנתיב השמאלי: מתחילת הנתיב ועד לנקודת הפגיעה -1.22 מ' (ת/7). נקודת הפגיעה נקבעה במרחק 1.08 מ' מהקצה השמאלי של רכב הנאשמת.

ע"ה 2 העלה הסתייגויות ביחס לבסיס הנתונים אשר הוביל לקביעת מרחק החצייה הגלוי (נ/4 סעיף 3.4; עמ' 80 ש' 11-15). לדבריו, אם ע"ת 3 היה מסיט את הרכב בנתיב הימני 20 ס"מ שמאלה, המרחק היה מתקצר. אם היה מסיט את רכב הנאשמת 20 ס"מ ימינה בתוך הנתיב, המרחק היה מתקצר.

למרות ההסתייגויות שלעיל, ע"ת 3 לא נחקר על כך בחקירה נגדית ולפיכך אני מקבלת את קביעתו של ע"ת 3 כנכונה. קרי הולך הרגל חצה חצייה גלויה של 2.22 מ'.

ביחס למרחק החצייה בנתיב השמאלי נדמה כי ע"ת 3 בהחלט היטיב עם הנאשמת, שכן, על פי טענת ע"ה 2, נקודת הפגיעה של המנוח בפגוש הייתה במרחק 30-40 ס"מ מדופן שמאל של הרכב (עמ' 69 ש' 33-4), ולא 108 ס"מ כפי שהציב ע"ת 3 בחישוביו, ולפיכך לכאורה, יכול והיה מקום להוסיף למרחק החצייה הגלוי עוד 68-78 ס"מ, על פי הנתונים שסיפק ע"ה 2.

כפי שצינתי לעיל, אין בפני ממצאים המאפשרים קביעה מדויקת של מיקום נקודת המגע הראשוני של הולך הרגל ברכב, ולפיכך, אני מאמצת את מרחק החצייה של 2.22 מ' שקבע ע"ת 3.

זמן החצייה הגלוי של הולך הרגל

40. ע"ת 3 קבע כי זמן החצייה בו הולך הרגל היה גלוי הינו 1.48 שניות (ת/7). זאת על ידי חלוקה של מרחק החצייה (2.22 מ) במהירות החצייה (1.5 מ/שנייה).

אילו יבוצע החישוב על פי מהירות של 1.6 מ'/שנייה, כפי שהציע ע"ה 2, הרי שזמן החצייה הגלוי אף היה מתקצר ל-1.38 שניות. אילו מרחק החצייה הגלוי היה מתקצר או מתארך, בהתאם לדברים שלעיל זמן החצייה הגלוי היה משתנה בהתאם.

לסיכום, זמן החצייה הגלוי הוא 1.48 שניות לערך, ויכול להשתנות בהתאם להשתנות הנתונים, אשר על בסיסם הוא חושב.

כמה זמן לפני האימפקט היה הולך הרגל בשדה הראייה של הנאשמת?

41. אילו נהגה הנאשמת במהירות 30 קמ"ש (8.33 מ' לשנייה), כשהולך הרגל יצא ממסתור המכוניות, קרי 1.48 שניות לפני האימפקט, הנאשמת הייתה במרחק של 12.32 מ' ממקום האימפקט (8.33X1.48). מרחק שהוא עדיין מחוץ לשדה הראייה שלה על פי שדה הראייה המקסימלי של 12 מ' שקבע ע"ת 3. קל וחומר, אם שדה הראייה היה קצר יותר, בשל עוצמת הסנוור ביום התאונה, בשל המכוניות שנסעו בנתיב הימני, או בשל "הלכת אשמוז", ככל שתתברר כנכונה.

אילו נהגה הנאשמת במהירות 40 קמ"ש, כשהולך הרגל יצא ממסתור המכוניות מימין, הייתה הנאשמת במרחק



של 16.44 מ' מקום מהאימפקט (שניות 1.48X 11.11 מ"/לשנייה), שאף הוא מחוץ לשדה הראייה. לא הוצג לפניי חישוב, היכן היה הולך הרגל כאשר נכנס לטווח שדה הראייה של הנאשמת וכמה זמן חלף מרגע שנכנס לשדה ראייתה ועד לרגע האימפקט, שהוא זמן האיחור בתגובה.

סיכום - האם הנאשמת איחרה בתגובה?

42. בשים לב לנתונים לעיל, לא הוכח כמה זמן חלף מרגע שהולך הרגל נכנס לשדה ראייתה של הנאשמת, בין אם שדה הראייה היה 12 מ' או פחות מכך.

אין ספק שזמן האיחור בתגובה קצר מזמן החצייה הגלוי שהוא כ- 1.48 שניות. יש לקצר זמן זה ככל שגדלה מהירות הליכתו של הולך הרגל, וככל שקטן שדה הראייה שעמד לרשות הנאשמת. כאמור, מאחר שלא הוצג בפניי חישוב רלוונטי, ובשים לב לאי הדיוק בנתוני הבסיס, לא ניתן לקבוע מהו משך אותו איחור בתגובה.

האם כלי רכב בנתיב הימני הגיבו להימצאותו של הולך הרגל על הכביש?

43. ב"כ המאשימה טענה בסיכומיה כי: "לא נשללה הטענה כי ניתנה להולך הרגל זכות קדימה בנתיב הראשון" (עמ' 90 ש' 7-8). ב"כ המאשימה התבססה על עדותו של ע"ת 2 דימה רפאלוב:

"אנחנו נעצרנו לפרק זמן מסוים ואז שוב התחלנו לגלוש, כנראה אחת המכוניות נתנה זכות קדימה למבוגר לעבור את הכביש וכשהוא עבר את הנתיב הימני הרכבים שלנו התחילו לנסוע ואז מה שקרה קרה, או שהולך הרגל בא מצד שמאל וישר הייתה פגיעה". (עמ' 15 ש' 30-33).

דבריו אלו של ע"ת 2, הינם בגדר השערה בלבד, עד זה לא ידע לומר אם הולך הרגל הגיע מצד שמאל ומיד נפגע, או אם בכלל חצה מצד ימין (נ' 1 ש' 19-20).

בעניין זה אני מעדיפה את עדותו של ע"ת 1 אשר הבחין בהולך הרגל חוצה את הכביש, הבחין בו כשהוא כמעט ונדרס בנתיב הימני והבחין שהמכוניות שלפניו לא האטו ולא נתנו זכות קדימה. כך לדבריו: "אדם מבוגר עבר, רכב אחד עבר ממש בסוף אליו מצד ימין ואז המאזדה נכנסה בו" (עמ' 7 ש' 25).. הרכב שהיה שניים לפני שנסע לא הבחין בהולך הרגל, הוא המשיך לנסוע רגיל. **אף אחד מהרכבים למעשה לא בלם, כולם המשיכו לנסוע רגיל.**" (עמ' 8 ש' 4-5) ... "אחד שהיה שני רכבים לפניי פספס אותו בשנייה... זה כבר לקראת סוף הנתיב. הרכב נוסע ישר והאדם המבוגר הספיק לעבור את הרכב, ממש צמוד" (עמ' 10 ש' 24-29).

זאת ועוד, ע"ת 1 נסע לכאורה לפני רכבו של ע"ת 2, כפי שעולה מהעדויות ואף מסיכומי המאשימה (עמ' 89 ש' 20, 32), כך שיכול היה להבחין טוב יותר בתגובת המכוניות שנסעו לפניו. לאור האמור אני קובעת כי כלי הרכב בנתיב הימני לא הגיבו להימצאותו של הולך הרגל בנתיב הימני, ולא האטו את מהירות נסיעתם.

גם הנאשמת העידה, כי כלי הרכב בנתיב הימני לא האטו: "הם נסעו כל הזמן, לא הייתה עצירה של מכוניות, עצירה מלאה, הם נסעו כל הדרך, בנסיעה איטית, אבל הייתה נסיעה כל הזמן, לא הייתה עצירה" (עמ' 53 ש' 30-31)... "מכוניות הסתירו את מעבר החצייה כשהן כל הזמן היו בתהליך של נסיעה וללא בלימה, ובין המכוניות לא רואים מישהו שעובר..." (עמ' 56 ש' 13-14).

44. ע"ת 1, תיאר את התאונה כאילו כל רכב יכול היה להיות הרכב הפוגע: "ש. זה לא היה מן הנמנע שגם אתה יכולת לפגוע בהולך הרגל? ת. יכול להיות. ש. זה עניין של מזל שהיא פגעה ולא אתה? ת. נכון." (עמ' 11 ש' 3-6)

נדמה כי גם בוחן התנועה ע"ת 3 שותף במידה מסוימת לתחושה זו של ע"ת 1, כך עולה מעדותו (עמ' 37 ש' 15)



11-26):

ש. לאור התנועה בשני הנתבים, לו הולך הרגל באמת היה חוצה במעבר חצייה, סביר להניח שמישהו היה רואה אותו על אי התנועה? **ת.** כך היה צריך לקרות. **ש.** ואז הנהגים בנתיב הימני היו עוצרים? **ת.** זה מה שמצופה מהם נכון. **ש.** אבל אף אחד מהם לא ראה אותו על אי התנועה. אחד ראה אותו במרכז הנתיב וגם הוא לא יודע אם זה היה מעבר החצייה. האם אתה מסכים שזה לא היה במעבר החצייה אחרת היו צריכים לראות אותו? **ת.** אני מסכים שנהגים שהתקרבו אל מעבר החצייה אל אזור חציית הולכי הרגל היו צריכים לעצור ולבדוק האם הולך הרגל מתכוון לחצות. **ש.** ואם הם היו עוצרים אז גם היא הייתה עוצרת והתאונה הייתה נמנעת? **ת.** נכון. **ש.** האם אתה מסכים שלמעשה הנאשמת נפלה קורבן לנסיבות שהולך הרגל הצליח לעבור בין מכוניות נוסעות, עבר מנתיב אחד לנתיב שני וקפץ לה ובעצם זה חוסר מזל? **ת.** זו הבעת דעה אישית שאני יכול להזדהות עם הסיטואציה הקשה שהנאשמת נקלעה לה ולהבין איך זה קרה אבל לעניין המשפטי לא לי לקבוע.

מהי סיבת מותו של המנוח-האם נפטר כתוצאה מהחבלות שנחבל בתאונה?

45. המאשימה הגישה לבית המשפט דו"ח רפואי של צוות מד"א, אשר פינה את המנוח מזירת התאונה אל בית החולים ברזילי באשקלון (ת/18). מהדו"ח עולה כי המנוח פונה כשהוא במצב קשה, סובל מפציעה רב מערכתית.

הוגשה תעודת פטירה (ת/19) עליה חתום ד"ר עמית פרנקל (ע"ת 5), בה צוינה סיבת פטירתו של המנוח: מולטי טראומה שנגרמה כתוצאה מתאונת דרכים וחבלת ראש.

ד"ר פרנקל העיד כי המנוח הועבר אל בית החולים סורוקה מבית החולים ברזילי כשהוא סובל מטרומה רב מערכתית שהתבטאה בעיקר בשבר בגולגולת, דימום תת מוחי ושברים בחוליות עמוד השדרה באזורים שונים (עמ' 41 ש' 18-21 לפרוטוקול). לדבריו המנוח הגיע עם "פגיעה שעירבה כמעט את כל מערכות הגוף כשבמרכז התמונה החמרה קיצונית ביכולת הנשימה שלו" (עמ' 42 ש' 5-6). ד"ר פרנקל ציין, כי את תעודת הפטירה ערך לאחר שעיון בתיק המסמכים של המנוח, כפי שנהוג לעשות בשגרת העבודה, הוא אינו זוכר את המקרה הספציפי, ואף לא משוכנע כי ראה את המנוח בעת אשפוזו. כשנשאל ד"ר פרנקל אם הוא יכול לומר בוודאות שהמנוח לא נפטר מגורם אחר, למשל שבץ לב או אוטם מוחי, השיב: "במלוא הרצינות, בעיני דומה השאלה לשאלה של צנחן, שהמצנח שלו לא נפתח ושואלים האם יתכן ששתי שניות לפני שהגיע לקרקע יכול היה לחוות אוטם בשריר הלב. אוסיף ואומר כי בעיני, בהסתמך על הידע הרפואי שלי, הרושם שלי, ללא ספק שהתמותה של הפצוע במקרה זה היא תוצאה של פגיעה גופנית רב מערכתית" (ע' 43 ש' 26-29).

הוגש סיכום אשפוז מבית החולים סורוקה (ת/20), אליו הגיע המנוח כ-5 שעות לאחר התאונה. ד"ר ציבוליה יאנינה (ע"ת 6), קיבלה את המנוח בבית החולים. היא ציינה, כי בדרך כלל חולה מגיע עם מכתב שחרור מבית החולים הקודם ודו"ח מד"א. לדבריה, כנראה שהמסמכים הללו היו בתיק כשהיא קיבלה את המנוח, קרוב לוודאי שראתה אותם, אך לא זכרה את הפרטים במועד מתן העדות (עמ' 45 ש' 25-29).

46. ההגנה טענה, כי לא הוכח קשר סיבתי בין תוצאות התאונה לבין מותו של המנוח, זאת משום שלא הובא התיעוד הרפואי באשר למצבו של המנוח בבית החולים ברזילי. למרות שפונה לשם כשהוא בהכרה עם לחץ דם ודופק תקינים, במצב קשה אך יציב, לא הובא תיעוד לאופן העברתו מברזילי לסורוקה ואף לא בוצעה נתיחה לאחר המוות. לדבריה, ועל פי הפסיקה אליה הפנתה, ללא נתיחת הגופה לא ניתן לקבוע את הקשר הסיבתי בוודאות גבוהה.



אין בידי לקבל טענה זו.

בפסק הדין שהציגה ב"כ הנאשמת, בת"פ (נצרת) 3833/05 **מדינת ישראל נ' מזרחי ציון**, קבע בית המשפט, כי לא הוכח מעבר לכל ספק הקשר הסיבתי בין רשלנות הנאשם שגרמה לתאונה לבין תוצאות התאונה.

אלא שהנתונים שם היו שונים בתכלית: שם, המנוח אושפז תקופה של מעל חודש ימים, בתעודת הפטירה צוין כי הסיבה המידית שגרמה לפטירתו היא ספסיס- אלח דם בשל דלקת ריאות, על ידי זיהום של בית החולים, בעוד תאונת הדרכים והחבלה הרב מערכתית נרשמו כסיבות משניות שתרמו למוות. שם, העיד עד התביעה, ד"ר קוגל, כי ב- 70% בנסיבות שם יש קשר סיבתי בין התאונה למות המנוח. בנתונים שם, קבע בית המשפט שחשיפת האמת חייבה את נתיחת הגוויה ובהעדר ניתוח נקבע כי לא הוכח הקשר הסיבתי מעבר לכל ספק.

אמנם לא הוגש לתיק בית המשפט התיעוד הרפואי מבית החולים ברזילי ולא בוצעה נתיחת הגופה, אך חסרונם של אלו, לאור הראיות שהוצגו, ובפרט לאור עדותו של ד"ר פרנקל שהעיד כי ללא ספק התמותה של הפצוע היא בשל פגיעה רב מערכתית, אין בהם כדי לעורר ספק ביחס לסיבת מותו של המנוח.

ראו בהקשר זה, את דברי כב' השופט א. רובינשטיין ברע"פ 92361/11 **אברהם קדוש נ' מדינת ישראל**:

"ומכאן לניסיון החיים והשכל הישר: המבקש התנגש במכוניתו של המנוח, קשיש בן 79, אשר עד ליום האירוע תפקד באופן עצמאי לחלוטין וניהל חיים מלאים ותקינים. מיד לאחר שנפגע, אושפז המנוח בבית החולים, הידרדר ולאחר שלושה שבועות נפטר. עדותו של פרופ' היס תומכת במסקנה עליה מצביע השכל הישר, והיא שהתאונה היא הסיבה להידרדרות; אולם אין צורך שתבסס לבדה הרשעה מעל כל ספק סביר, שעה שזו נסמכת על המסכת הראייתית השלמה (שתוארה בהרחבה על-ידי הערכאות הקודמות), ובה תפקודו המלא של המנוח חרף בעיות הלב, לרבות נהיגה, נסיעה לחו"ל וסיוע לילדיו. סעיף 309(4) לחוק העונשין תומך בכך, גם בנסיבות של "גולגולת דקה".

לאור האמור, אני קובעת שהמאשימה הוכיחה מעבר לכל ספק כי המנוח נפטר כתוצאה מהפגיעה שנפגעה בתאונה.

סיכום הפרק העובדתי:

47. לאור כל המפורט לעיל אני קובעת את הממצאים העובדתיים הבאים:
 - א. מהירות נסיעת הנאשמת בעת האימפקט נעה בין 30-40 קמ"ש, הגם שלא ניתן לשלול מהירות נמוכות או גבוהות יותר מהטווח הנ"ל.
 - ב. לא הובאו ראיות למהירות בה הייתה התאונה נמנעת.
 - ג. מקום החצייה של הולך הרגל היה באזור מעבר החצייה, האזור נע ממעבר החצייה ועד לכל היותר 10 מ' לאחוריו.
 - ד. שדה הראייה שממנו ניתן להבחין בחציית הולך הרגל, הוא לכל היותר 12 מ' ואף יכול ופחות מכך. מרחק החצייה של הולך הרגל 2.22 מ' לערך (נתון לא מדויק). מהירות החצייה של הולך הרגל היא 1.5-1.6 מ' לשנייה, לערך. זמן החצייה של הולך הרגל הוא 1.48 שניות לערך.
 - ה. לא בוצע חישוב, ממנו ניתן ללמוד כמה זמן חלף מרגע שהמנוח נכנס לשדה הראייה של



הנאשמת ועד לרגע האימפקט, קרי משך האיחור בתגובה.

משך האיחור הוא פחות מ- 1.48 שניות שזה זמן החצייה הגלוי (המוערך) של הולך הרגל.

ו. המכוניות שנסעו בנתיב הימני לא הגיבו להימצאותו של הולך הרגל על הכביש, לא האטו ולא עצרו, אלא המשיכו נסיעתם כרגיל.

ז. הולך הרגל נפטר כתוצאה מהחבלה הרב מערכתית אשר נגרמה לו בתאונה, ולא מכל סיבה אחרת.

48. ב"כ הנאשמת הפנתה בסעיף 12 לסיכומיה, לשורה ארוכה של פסקי דין הקובעים כי כאשר יש שתי גרסאות עובדתיות אפשריות יש לבחור בזו הנוחה לנאשמת. ראו התייחסות דומה בספרו של קדמי, על הראיות, חלק רביעי, עמ' 1681:

"לא בכדי על כן נוהגים לומר: כי בית המשפט מצווה לבכר את הגרסה הנוחה יותר לנאשם-ובלבד שהיא סבירה-לגבי כל אחד ממרכיבי אחריותו למעשה העבירה המיוחס לו".

ראו גם, ע"פ 281/82 אהרון אבו חצירא נ' מדינת ישראל, פ"ד ל"ז (3), ע"פ 4086/91 יוסף מימון ואח' נ' מדינת ישראל, פ"ד מ"ו (2), 868 ע"פ 3974/92 מוריס אזולאי ואח' נ' מדינת ישראל, פ"ד מ"ז (2) 565.

בהתאם להלכה, מעתה ואילך, יעשה הניתוח המשפטי בהתבסס על הממצאים העובדתיים האפשריים הנוחים יותר לנאשמת, קרי מהירות נסיעה של 30 קמ"ש ואולי אף קצת פחות, שדה ראייה 12 מ' ואולי אף פחות מכך, מקום חצייה של הולך הרגל כ- 10 מ' אחרי מעבר החצייה.

ג. המטריה המשפטית

הוראות החיקוק הרלוונטיות

49. סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז 1977 מגדיר את העבירה של גרימת מוות ברשלנות. סעיף 64 לפקודת התעבורה, מגדיר את המקרה הספציפי של גרימת מות ברשלנות תוך שימוש ברכב.

לצורך הוכחת העבירה של גרימת מוות ברשלנות, יש לבחון את התקיימות יסודות עוולת הרשלנות בנזיקין, קרי: חובת זהירות (מושגית וקונקרטית), הפרת חובת הזהירות- התרשלנות, נזק וקשר סיבתי בין ההתרשלנות לנזק. (ראו למשל ע"פ 186/80 יערי ואח' נ' מדינת ישראל, פ"ד לה (1) 769; ע"פ 35/52 רוסנשטרייך נ' היועץ המשפטי, פ"ד ז 58; ע"פ 47/56 מלכה נ' היועץ המשפטי, פ"ד 1545 וכן ע"פ 119/93 ג'ייסון לורנס נ' מדינת ישראל, פ"ד מח(4), 1).

במישור הפלילי יש להחמיר בקביעת רמת הזהירות הנדרשת, כמו גם במידת הסטייה ממנה ביחס למקובל בעוולת הרשלנות במישור האזרחי.

ראו בעניין זה את דברי בית המשפט העליון ברע"פ 1007/05 מדינת ישראל נ' בוחבוט:

"במישור הפלילי, יש להחמיר בקביעת רמת הזהירות הנדרשת, כמו גם במידת הסטייה ממנה, ביחס למקובל בעוולת הרשלנות במישור האזרחי. אף שמושגי יסוד מדין הרשלנות האזרחי מנחים לצורך



קביעת היקף החובה והסטייה ממנה במישור הפלילי, הערכים המוגנים בשני המישורים אינם זהים...השוני העיקרי, בין רמת הזהירות הגבוהה הנדרשת בתחום הפלילי ביחס לזו הנדרשת במישור האזרחי קשור במידת הסטיגמה המוסרית הנלווית להרשעת אדם בפלילים, שאינה אופיינית למישור האזרחי. ... לטעם זה נלווית גם ההכרה כי עבירות הרשלנות בפלילים הן חריג לכלל לפיו הרשעת אדם בפלילים מחייבת קיומה של מחשבה פלילית, הנעדרת במצב של רשלנות. אופייה של הרשלנות כחריג לאחריות בפלילים, וחולשת היסוד הנפשי האופיינית לעבירה זו מחייבים כי היא תתבסס על יסוד מוצק בתחום העובדתי-אובייקטיבי (פרופ' מ' קרמניצר "על הרשלנות בפלילים: יסוד נפשי, יסוד עובדתי, או שניהם גם יחד" משפטים כד, 71, 84, 89).

ראו גם עפ"ת(חיפה) 24027-10-14 **פוצ'קוב נ' מדינת ישראל**.

50. 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.

תקנה 51 לתקנות התעבורה קובעת:

"לא ינהג אדם רכב אלא במהירות סבירה בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי הדרך והתנועה בה, באופן שיקיים בידו את השליטה המוחלטת ברכב".

תקנה 52 לתקנות התעבורה קובעת:

"בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש, לרבות רכבו הוא, ובמיוחד במקרים אלה:

(3) כשהראות בדרך מוגבלת מכל סיבה שהיא;

(6) בהתקרבו למעבר חציה;

תקנה 67 (א) לתקנות התעבורה קובעת:

"נוהג רכב המתקרב למעבר חציה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החציה בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך".

על נהג המתקרב למעבר חצייה חלה חובת זהירות מוגברת - אך לא מוחלטת

51. בית המשפט העליון עסק רבות בסוגיית חובות נהג אשר מתקרב עם רכבו למעבר חצייה.

כך בע"פ 558/97 **מלניק נ' מדינת ישראל** קבע כב' הש' אור, כי יש אף לצפות שהולך רגל ינסה לחצות את הכביש, שלא יהיה ער לרכב מתקרב, ואף שיתרשל.

בע"פ 8827/01 **ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל**, 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**, התייחס כב' הש' הנדל לדבריו של כב' הש' חשין בעניין שטרייזנט וקבע:



"אמרה זו אינה קובעת אחריות גורפת ואבסולוטית על נהג המגיע למעבר חצייה, 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 חצייה 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 עסקינן באחריות קפידה. העבירה היא גרם מוות ברשלנות. טרם מורשע נאשם בעבירה כזו, על התביעה להוכיח שלשה מרכיבים: התרשלנות, 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**:

"קביעה קטגורית זו של בית המשפט קמא ולפיה, מקום בו נהג המערער ברכב, לא הבחין בהולכת רגל שחצתה על מעבר חצייה, פגע בה וגרם למותה, 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 למותה, 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.)

האם חובת הזהירות חלה כאשר הולך הרגל חוצה 10 מ' אחרי מעבר החצייה?

52. גם אם החצייה של הולך הרגל אינה במעבר החצייה ממש, אלא בסמוך לו, בתחומו, עדיין חלה על הנהג חובת זהירות מוגברת כלפי הולך הרגל. השאלה שלפניי היא מהו קו הגבול של תחום מעבר החצייה?

נדמה, כי לא נקבע בפסיקה קו גבול מוגדר לעניין תחום מעבר החצייה.

בפסק הדין ת"ד (חיפה) 30975-06 **מדינת ישראל נ' אריאל פפיאשולי**, אליו הפנתה ב"כ המאשימה, נדון



מקרה בו הולך הרגל חצה במרחק של 9.3 מ' לפני מעבר החצייה. בית המשפט הרשיע את הנאשם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בקבועו:

"בענייננו עסקינן במקרה שבו הרכב "מתקרב למעבר חצייה" (מרחק של 9.3 מ' ממעבר החצייה) כך שהתנהגות הנאשם אינה יכולה להיות אותה התנהגות שהייתה לפני וללא קשר להתקרבותו למעבר החצייה..."

בנסיבות התיק שלפניי, גם אם המנוח חצה במרחק של 10 מ' אחרי מעבר החצייה, הוא עדיין חצה בתחום הצומת, וקרוב מאוד למעבר החצייה המיועד להולכי הרגל שיוצאים מרחוב אייר ומתכוונים לחצות את רחוב בגין (ראו התוכנית הגאומטרית ת/17).

על כן, לאור מבנה הצומת, גם במרחק 10 מ' אחרי מעבר החצייה, עדיין קיימת חובה לצפות שיחצו במקום הולכי רגל, ובשל כך קיימת חובת זהירות מוגברת.

החובה לנהוג במהירות סבירה כאשר מתקרבים אל מעבר החצייה

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

"תקנה 40 אינה מחייבת נהג בהאטה על דרך הסתם, בלא להתחשב במידת המהירות בה הוא נהג ובתנאי הדרך, אלא עליו להאט כדי לצאת ידי חובתו הקבועה בתקנה 39, היינו, שתהא מהירותו סבירה בהתחשב בנסיבות.... 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 חצייה. הוא חייב להאט, כדי שיוכל להגיב ביעילות ובמהירות על סכנה הצפויה לעוברי דרך..." (ההדגשות לא במקור - נ.ח.)

בע"פ 8827/01 - **ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל**, תק-על 2003(2), התייחס כב' הש' חשין לחובה לנהוג



במהירות סבירה (פסקאות 33-34):

"מהירות הנסיעה בכלי רכב חייבת להיות סבירה: לתאום את הנסיבות, את תנאי הדרך ואת התנועה בה. המהירות הסבירה אינה ניתנת לכימות מראש (להבדיל מן המהירות המרבית המותרת) ונגזרת היא, בין השאר, מתנאי השטח, מתנאי הראות, ממזג האוויר וכו'. אין דומה המהירות הסבירה ביום גשום למהירות הסבירה ביום בהיר; אין דומה המהירות הסבירה בדרך עקלקלה למהירות הסבירה בדרך ישרה; ואין דומה המהירות הסבירה בדרך שאין בה מעבר חצייה למהירות הסבירה בדרך שעליה מעבר חצייה לשימושם של הולכי רגל..."

סבירותה של המהירות בנסיבותיו של כל מקרה תיקבע, בין השאר, בשים לב לחובה המוטלת על נהג להאט את מהירותו, ועל-פי הנדרש אף לעצור את רכבו בכל מקרה שבו צפויה סכנה להולכי רגל. כך הוא, במיוחד, שעה שנוהג ברכב מתקרב אל מעבר חצייה. על-פי נורמות אלו - הקבועות גם בתקנות 52 ו-67(א) לתקנות התעבורה - תיקבע גם המהירות הסבירה שיש לנהוג בה ברכב לפני מעבר חצייה."

האם הנאשמת התרשלה בנהיגה במהירות בלתי סבירה?

54. בעפ"ת (נצרת) 28434-05-13 **איתי ברזל נ' מדינת ישראל** 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..."

פסיקתו של בית המשפט המחוזי בעניין ברזל, עמדה בביקורת בג"צ:

בבג"צ 8150/13, **דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית**, קבע כב' הש' הנדל:

"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.

(ראו גם, עפ"ת (נצרת) 1321/03 **יניב חיים נ' מדינת ישראל**; עפ"ת (מרכז) 30354-03-13 **ירימי נ' מדינת ישראל**).

55. במקרה שלפניי, המהירות המרבית המותרת במקום היא 60 קמ"ש (ת/3). הנאשמת נהגה במהירות פחותה מכך, לא הוצגה המהירות המדויקת, אך יש תימוכין בראיות לכך שנהגה במהירות 30 קמ"ש ואולי אף פחות. **לא הוצגו כלל** נתונים המלמדים על המהירות בה ניתן היה למנוע את התאונה. על כן, כמו בעניינו של ברזל, כך גם במקרה שלפניי, **בהעדר נתונים מרכזיים אלו, לא ניתן לקבוע אם הנאשמת התרשלה.**

56. ב"כ המאשימה הפנתה בסיכומיה, לגמ"ר (ת"א) 5083-02-12 **פמת"א נ' סונגו**, אלא ששם, להבדיל מהתיק שלפניי, הונחה התשתית הראייתית הנדרשת: הוכח שהנאשם נהג במהירות שלא פחתה מ-50



קמ"ש, שיכול היה ואף הבחין בהולכות הרגל במרחק של 30 מ' ממעבר החצייה, שרכב שנסע לפניו בנתיב שלידו האט כדי לאפשר להולכות הרגל לחצות ואף צפר לו צפירת אזהרה, ששדה הראייה לעבר 3 הולכות הרגל לא הוסתר, שהנאשם איחר איחור עצום ורב של 2.35 שניות בתגובתו, שהתאונה הייתה נמנעת אילו נהג במהירות 31 קמ"ש ואיחר שנייה בתגובתו, ואף נמנעת במהירות 50 קמ"ש - ללא איחור בתגובה.

57. בתחילת שנת 2015 (אחרי קרות התאונה), תוקנה תקנה 67 לתקנות התעבורה באופן שהוספו ס"ק 67 (א) ו- 67 (א2). סעיף 67(א2) קובע כדלקמן:

"התקרב נוהג רכב למעבר חצייה ובנתיב אחר האט רכב לפני מעבר החצייה, יאט את רכבו לפני מעבר החצייה האמור, ואם הרכב בנתיב האחר עצר - יעצור אף הוא; היה הולך רגל חוצה את הכביש במעבר החצייה, ייתן לו זכות קדימה."

המחוקק קשר את הדרישות מנהג המתקרב למעבר החצייה, להתנהגות הנהגים בסביבתו. זאת מתוך ההנחה, שיש סיבה (שעדיין נסתרת מעינו של הנהג) לכך שכלי רכב בנתיבים שלידו האטו או עצרו. התנהגות כלי הרכב בנתיבים הסמוכים אמורה להוות "תמרור אזהרה".

במקרה שלפניי, כלי הרכב בנתיב הסמוך, לא שינו במאומה את מהירות נסיעתם, לא זו בלבד שלא היוו "תמרור אזהרה", אלא במידה מסוימת, העובדה שהמשיכו בנסיעה באותה המהירות, ללא כל תגובה להימצאותו של הולך רגל בנתיב נסיעתם, היוותה אף מכשלה.

האם הנאשמת התרשלה באיחור בתגובה?

58. כאמור, לא הוכח לפניי משך האיחור בתגובה. קבעתי כי בהכרח האיחור קצר יותר מ- 1.48 שניות (זמן החצייה הגלוי, המוערך של הולך הרגל) ומתקצר ככל שמהירות ההליכה של הולך הרגל גדולה יותר וככל ששדה הראייה קטן יותר.

ב"כ המאשימה טענה בסיכומיה, כי אם הייתה הנאשמת מגיבה, אף אם התאונה לא הייתה נמנעת, הייתה יכולה להפחית את נזקיה (עמ' 88 ש' 16-18).

לא הוצגה תשתית ראייתית להוכחת טענה זו.

ראו בעניין זה, את שנקבע ברע"פ 1274/99 יואל לידני נ' מדינת ישראל:

"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..."

אף אם הייתה הנאשמת מבחינה בהזדמנות ראשונה במנוח ומגיבה, לאור הזמן הקצר שחלף עד הפגיעה, ספק אם הייתה עוברת משלב התגובה לשלב הבלימה ומפחיתה בכך את עצמת הפגיעה.

59. לא זו אף זו, בתי המשפט קבעו לא אחת, כי לא ניתן לבסס ממצאים מרשיעים על סמך חישובים תיאורטיים, ופערים של מטרים ספורים וחלקי 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 ראיה, 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" (נראה ע"פ 437/67 שאוזכר 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 למשל ע"פ (תל אביב-יפו) 70608/04 אשר מור נ' מדינת ישראל:

"אלא, שהלכה היא: כשההכרעה בין אשם וחף מפשע תלויה בהבדל בחשבון של שנייה או מחצית שנייה, ולא היו ממצאים עובדתיים בטוחים השוללים כל אפשרות סבירה של טעות מינימלית כזאת בחישוב הזמן והמרחק, נראה לנו שהמערער היה זכאי ליהנות מן ספק"

ראו למשל עפ"ת (חיפה) 24027-10-14 פוצ'קוב נ' מדינת ישראל:

"לא ניתן לסמוך על הנתונים שנקבעו לגבי מהירות נסיעת הרכב, ובעיקר לגבי מהירות ריצתו של המנוח בזמן התגובה, במידת הביטחון הדרושה להרשעה בפלילים. בנסיבות אלו סבור אני כי יש לשמור על הממד האנושי בהחלת הנורמה הפלילית, כפי שהיא מסתברת ביחס לאדם ממוצע שומר חוק, להבדיל מיחיד-סגולה'...."

ד. סוף דבר

60. בנסיבות התיק שלפניי, הגם שהוכח כי הולך הרגל המנוח נפגע על ידי רכב הנאשמת עת חצה באזור מעבר החצייה (עד 10 מ' אחרי המעבר) והוכח כי הפגיעה בו היא שגרמה למותו, לא הונחה התשתית הראייתית הנדרשת לצורך הכרעה בשאלה האם הנאשמת התרשלה בנהיגתה והאם התאונה הייתה נמנעת אלמלא התרשלה: לא הוצגו כלל נתונים ביחס למהירות הנסיעה בה הייתה התאונה נמנעת, לא הוצגו נתונים לגבי משך האיחור בתגובה וכי אלמלא האיחור בתגובה, התאונה הייתה נמנעת.

משפט פלילי לפנינו לכל דבר ועניין ועל התביעה להרים את נטל הראיה המוטל עליה מעבר לכל ספק סביר ולא כך המצב בענייננו.

למרות התוצאה הטרגית של התאונה שגרמה למותו של המנוח, לא ניתן לקבוע במידת הוודאות הנדרשת במשפט פלילי כי התאונה נגרמה עקב נהיגה רשלנית של הנאשמת.

לאור האמור, מצאתי לזכות את הנאשמת מהעבירה של גרימת מות ברשלנות, ולו מחמת הספק.



61. באשר לעבירה של אי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חצייה בניגוד לתקנה 67(א) לתקנות התעבורה, נראית לי מסקנתו של בית המשפט בתיק ת"ד (חיפה) 30975-06 **מדינת ישראל נ' אריאל פפיאשוילי**, שם חצתה הולכת הרגל את הכביש 9.3 מ' לפני מעבר החצייה:

"בעבירה זו אין להרשיע את הנאשם וזאת מאחר והיא מתייחסת להולכי רגל אשר **"חוצים במעבר"** החצייה עצמו או בקרבתו הממשית. בענייננו, אין למתוח את הקו ולומר שהולכת הרגל הייתה בתוך מעבר החצייה." (ההדגשות במקור - נ.ח.)

בשים לב לאפשרות שהולך הרגל חצה שלא במעבר החצייה עצמו, אלא עד 10 מ' לאחריו, אני מזכה את הנאשמת מעבירה זו, אף זאת מחמת הספק.

זכות ערעור כחוק.

ניתנה והודעה היום ה' חשוון תשע"ז, 06/11/2016 במעמד הנוכחים.