



עפ"ת 29414/12/18 - דניאל מאיר ארז נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בבאר שבע
עפ"ת 29414-12-18

בפני כב' ס. הנשיאה השופט י' צלקובניק
המערער דניאל מאיר ארז ע"י ב"כ עו"ד ליאור ליברמן
נגד
המשיבה מדינת ישראל ע"י ב"כ עו"ד ואדים סיגל

פסק דין

ביום 16.10.2015, סמוך לשעה 11:00, נהג המערער ברכבו הפרטי ברחוב מנחם בגין באשקלון, ממערב למזרח, ופגע בהולך רגל, מר בירמן יצחק, יליד 1931, שחצה את הכביש מימין לשמאל, כיוון נסיעת המערער. עקב התאונה נחבל הולך הרגל ונגרמו לו שברים מרוסקים בפנים ובכתף, ופציעות נוספות.

המערער הורשע, לאחר ניהול הוכחות, בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום: נהיגה בקלות ראש לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה (נוסח חדש), בנסיבות סעיף 38(3) לפקודת התעבורה, התנהגות הגורמת לנזק לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961, ואי מתן זכות קדימה להולך רגל לפי תקנה 67(א) לתקנות התעבורה.

בית המשפט קמא גזר על המערער חודש מאסר על תנאי למשך שנתיים; של"צ למשך 250 שעות; פסילת רישיון נהיגה למשך 8 חדשים; פסילה על תנאי של 3 חדשי רישיון נהיגה למשך 3 שנים; קנס בסך של 1800 ₪ או 18 ימי מאסר תמורתו.

הערעור מופנה כנגד ההרשעה, ולחלופין כנגד העונש, ובמיוחד כנגד אורך תקופת הפסילה הממשית.

במהלך הדיון בפני ציין ב"כ המשיבה בהגינות ראויה, כי לא היה מקום להרשעת המערער בעבירה לפי תקנה 67(א) לתקנות התעבורה, הדנה בחובות המוטלות על נהג המתקרב **למעבר חציה** כלפי הולכי רגל החוצים במעבר, שכן אין חולק כי במקום התאונה לא היה כלל מעבר חציה.

משכך, מזוכה המערער מהעבירה לפי תקנה 67(א) לתקנות התעבורה.

הכביש במקום התאונה הינו בן 3 נתיבים, והמהירות המותרת בו הינה 60 קמ"ש. בוחן התאונה ציין בדוח הבוחן (ת/2א) כי שדה הראיה עד למקום התאונה הינו 150 מ' לפחות. המערער טען בעדותו כי נסע בנתיב האמצעי מבין השלושה, וסטה לעבר הנתיב השמאלי ועלה על אי תנועה שם פגע בעץ, בניסיונו להימנע מפגיעה בהולך הרגל, שנפגע מחזית הרכב, בצד ימין (לוח תצלומים, ת/6). לדברי המערער, הבחין בהולך הרגל ממרחק של כ- 50 מ'; הולך הרגל חצה את הכביש מכיוון תחנת אוטובוס בה היו אנשים, בקו אלכסוני, כשגבו מופנה לרכב המתקרב. המערער הצביע בפני בוחן התאונה, במקום התאונה, על כיוון החציה של הולך הרגל על הכביש, ועל פי מדידת הבוחן, על פי ההצבעה, חצה הולך הרגל מרחק של 8.2 מ'. עוד הצביע המערער בפני הבוחן על נקודת האימפקט, שתאמה לסימני חיכוך צמיג שהיו

עמוד 1



במקום (סקיצה וצילומים שערך בוחן התאונה במקום התאונה ת/2, ת/6).

המערער לא חלק על כך שלא הבחין בהולך הרגל עד שזה הגיע למרכז הנתיב האמצעי - מרחק של 5.3 מ' על פי חישובי בוחן התאונה (ע' 8 לעדותו); עוד טען כי הולך הרגל הלך במהירות, ואף עבר לריצה קלה כאשר הבחין ברכבו. בעדותו טען בנוסף, כי מימינו היה רכב "שהשתלב מימין" וכי סטה שמאלה כדי לא לפגוע בהולך הרגל וגם ברכב שנע מימינו, שהיה במקביל אליו (עדות המערער, ע' 5). בהקשר זה, יש לציין, כי המערער מסר באמרתו ת/1 כי לא נעו כלי רכב בנתיב הימני והאמצעי, וכי "**הכביש היה ריק**" (שורה 35). לשאלה מדוע לא הבחין בהולך הרגל מיד עם רדתו לכביש השיב, כי ראה אותו לראשונה בנתיב האמצעי (שורות 62-63).

בהכרעת הדין נקבע כי המערער נסע בנתיב השמאלי, בהתבסס על מה שמסר המערער באמרתו (ת/1א: "**הייתי בנתיב שמאלי ביותר**", שורה 12), שנגבתה במקום התאונה, כשעתיים ומחצה לאחר התאונה. יצוין כי באמרה נוספת, ת/1ב, שנגבתה ביום 18.10.2015, חזר המערער על דבריו כי נסע בנתיב השמאלי.

בוחן התאונה קבע תחילה, בדוח הבוחן, כי בהינתן קצב הליכה של 1.2 מ' בשניה, בהתחשב בגילו של הולך הרגל, הרי שלנוכח המרחק שעבר הולך הרגל (8.2 מ' על פי הצבעת המערער), חלפו 6.8 שניות מרגע הירידה לכביש עד רגע הפגיעה; לנוכח מהירות הנסיעה של 60 קמ"ש, נדרש לרכב זמן עצירה של 3.45 שניות, ומכאן שהמערער אחר בתגובתו במשך 3.3 שניות, וכי אם הנהג היה מגיב בזמן היה עוצר את הרכב 55 מ' לפני מקום האימפקט.

בית המשפט היה נכון לאמץ עם זאת, את טענת המערער כי מהירות החציה של הולך הרגל היתה בקצב מהיר, למרות שהולך הרגל, מר בירמן, שלא זכר את פרטי התאונה, מסר בעדותו כי הוא נוהג לחצות את הכביש במקום בהליכה איטית.

נקבע, תוך התבססות על עדותו של בוחן התאונות, שעדותו נמצאה על ידי בית המשפט כ"מקצועית ואמינה" (ע' 16), ועל טבלאות שהוצגו (ת/5), כי גם בקצב חציה מהיר (של 1.9 מ' לשניה), בהינתן גילו המבוגר מאד של הולך הרגל (בן 84 לערך), עדיין היה סיפק בידי המערער לעצור את רכבו ולמנוע תאונה אם היה מבחין בהולך הרגל במועד, וכי הנהג איחר בתגובתו; עוד צוין, כי רשלנותו של הולך הרגל שחצה את הכביש שלא במעבר חציה כאשר גבו מופנה לרכב, אין בה כדי לשלול אחריותו של המערער לכך שלא הבחין בהולך הרגל במועד.

ב"כ המערער טען בפניו כי החישוב שערך הבוחן אינו מדויק, והוא מתבסס על כך שהמערער נסע בנתיב השמאלי ביותר, ולא בנתיב האמצעי כפי שטען המערער בעדותו. עוד נטען, כי הסקיצה של מקום התאונה אותה ערך הבוחן, אינה מדויקת ולא ניתן להסתמך עליה, ואף הקביעה בעניין מקום האימפקט מתבססת על הערכה בלבד, נוכח קיומה של טביעת הצמיג, שאין לדעת אם ניתן לשייכה לתאונה, וכי המערער הצביע על טביעת הצמיג בהכוונת הבוחן. עוד נטען, כי שדה הראיה היה למרחק של 50 מ' ולא 150 מ' כפי שקבע הבוחן, שהינו נתון "סטירילי", שעה שאין כלי רכב על הכביש.

לאחר בחינת הראיות לא מצאתי מקום להתערב בהכרעת דינו של בית המשפט קמא.

נסיבות התאונה נקבעו בעיקרן על פי דברי המערער עצמו, ועל ההצבעה שביצע בפני בוחן התאונה, במקום התאונה, זמן קצר לאחר התרחשות התאונה. הקביעה כי המערער נהג בנתיב השמאלי התבססה על הנאמר על ידי המערער



באמרתו הראשונה, וגם באמרה נוספת שנמסרה יומיים לאחר התאונה, חזר המערער כאמור, על דבריו אלה.

המערער הצביע בפני בוחן התאונה, על מסלול החציה של הולך הרגל, ובוחן התאונה מצא התאמה בין נקודת האימפקט עליה הצביע המערער לבין סימן הצמיג על הכביש, והמערער לא ביסס בבית משפט קמא טענתו כי הבוחן כיוון את המערער להצביע על המיקום בכביש, בו נמצא טביעת הצמיג.

בית המשפט נהג זהירות יתר, וקבע כי גם בקצב חציה של 1.9 מ' לשניה, כפי שטענה ההגנה בבית משפט קמא - ולא רק בקצב חציה רגיל של 1.2 מ' לשניה המתאים להולך רגל בן 84 - ניתן היה למנוע התאונה, אם המערער היה מבחין בעוד מועד בהולך הרגל. בעניין זה יש לציין, כי לא הייתה מחלוקת כי הולך הרגל חצה 5.3 מ' (רוחב נתיב הימני + מחצית הנתיב האמצעי), עד שהמערער הבחין בו לראשונה, ועל פי חישובי הבוחן, גם בהינתן נתון זה לבדו, הרי שבקצב הליכה של 1.9 מ' לשניה, ניתן היה למנוע את התאונה (עדות הבוחן, ע' 8-9 לפר').

המערער לא הצביע על כל סיבה ממשית מדוע לא הבחין בהולך הרגל עד שהגיע לאמצע הנתיב האמצעי, ועוד באמרתו הראשונה, בסמיכות זמן לשעת התרחשות התאונה, אישר כי לא היה דבר שמנע ממנו לראות את תנועת הולך הרגל. בנסיבות אלה צדק בית המשפט קמא בקביעתו כי התרשלות המערער מתמצית בכך שלא הבחין במועד בהולך הרגל, ובשל כך בלם את רכבו באיחור באופן שלא היה בו כדי למנוע את הפגיעה בהולך הרגל.

בנסיבות אלה, דוחה אני את הערעור כנגד הכרעת הדין, בכפוף, כאמור, לזיכוי של המערער מהעבירה לפי תקנה 67(א) לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961.

המערער טען בנוסף, כי יש מקום להקל בעונשו. נטען, כי הפסילה שהוטלה חריגה בחומרתה, וכי יש לאזן בין עונש הפסילה לבין עונש השל"צ שהוטל, על פי המלצת שירות המבחן. ב"כ המערער עמד על עברו התקין יחסית של המערער, ועל הפגיעה בעבודתו נוכח משך הפסילה. עוד טען, כי יש להתחשב ברשלנותו התורמת של הולך הרגל שחצה את הכביש שלא במעבר חציה, כשגבו מופנה לעבר תנועת כלי הרכב.

לא מצאתי מקום להתערב בעונשים שהוטלו, למעט במשך השל"צ.

בית המשפט קמא קבע אומנם כי רשלנותו של המערער מצויה "ברף בינוני - בדרג נמוך", ואף נתן ביטוי בגזר הדין לכך שהולך הרגל סיכן עצמו שלא לצורך בדרך בה חצה את הכביש, שלא במעבר חציה. עם זאת, לא ניתן להתעלם מכך שאם היה נותן המערער דעתו, ככל נהג סביר, לנעשה סביבו - בהינתן שדה הראיה הפתוח, ולאחר שהמערער מסר באמרתו כי לא היו כלי רכב נוספים על הכביש עובר לפגיעה בהולך הרגל - היה יכול להבחין בעוד מועד בהולך הרגל החוצה את הכביש, למנוע את התאונה שהסבה להולך הרגל חבלות גוף ממשיות, שאין צורך להבהיר מה משמעותן נוכח גילו המתקדם של קרבן התאונה. נוכח אלה, אין אני רואה כל חומרה בעונש פסילת הרישיון עליו הורה בית המשפט קמא.

עם זאת, נוכח נסיבותיו האישיות והמשפחתיות של המערער, תסקיר שירות המבחן, והעובדה כי המערער לא הסתבך בעבר בתאונה, זיכוי של המערער מהעבירה לפי תקנה 67(א) לתקנות התעבורה ומכלול העונשים שהוטל, מצאתי מקום להפחית ממשך השל"צ, ולהעמידו על 120 שעות.



אין שינוי בעונשים האחרים.

המערער יפקיד את רישיון הנהיגה עד יום 5.5.2019, בבית משפט השלום לתעבורה באשדוד.

פסק הדין יועבר לצדדים ולשירות המבחן בדואר/נט.

ניתן היום, י"ב אדר א' תשע"ט (17 פברואר 2019), בהעדר הצדדים.

**יורם צלקובניק, ס.
נשיאה**