



ת"ד (תל אביב) 563-09-16 - מדינת ישראל נ' בנימין כהן

ת"ד (תל-אביב-יפו) 563-09-16 - מדינת ישראל נ' בנימין כהן-שלום תל-אביב-יפו

ת"ד (תל-אביב-יפו) 563-09-16

מדינת ישראל

באמצעות מר חיים ביטון, מתמחה

נגד

בנימין כהן

באמצעות ב"כ עו"ד אייל שמרון

בית משפט השלום בשבתו כבית משפט לתעבורה בתל-אביב-יפו

[04.04.2017]

כב' השופט אהרן האוזרמן

תובע מכוח מינוי מפכ"ל,

מדור תביעות תעבורה, את"ן ת"א

גזר דין

הנאשם הורשע על פי הודאתו באחריות לגרם תאונת דרכים בנסיבות של: אי מתן אפשרות להולך רגל לחצות במעבר חצייה בבטחה וגרם חבלה של ממש, עבירה בניגוד לתקנה 67(א) לתקנות התעבורה, בקשר עם סעיף 38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 (להלן - פקודת התעבורה); ונהיגה בקלות ראש וגרם חבלה של ממש, עבירה בניגוד לסעיף 62(2) בקשר עם סעיף 38(3) לפקודת התעבורה.
על פי עובדות כתב האישום בתאריך 12.01.16 סמוך לשעה 23:00, נהג הנאשם ברכב בבת ים ברחוב קרן קיימת, ממזרח למערב. בכיוון נסיעתו בצומת, מעבר חצייה המסומן על פני הכביש. אותה עת, חצתה את מעבר החצייה הולכת הרגל אלה נזרוב, ילידת 1954, משמאל לימין כיוון נסיעת הנאשם.
הנאשם, נהג בקלות ראש בכך שלא נתן תשומת ליבו לדרך, לא הבחין בהולכת הרגל שהחלה לחצות את מעבר החצייה, המשיך בנסיעה ופגע בהולכת הרגל בהיותה על מעבר החצייה.
כתוצאה מהתאונה נחבלה הולכת הרגל 'חבלה של ממש', בכך שנגרם לה שבר בשוק רגל ימין. הולכת הרגל עברה ניתוח תחת הרדמה מלאה לשחזור וקיבוע השבר באמצעות פלטה וברגים ואושפזה במרכז רפואי "בית בלב" לשיקום ארוך, במשך כחודשיים וחצי.
ראוי לציין כי רישיון הנהיגה של הנאשם לא נפסל כלל על ידי קצין משטרה, בשימוע שנערך לו בסמוך לתאונה.



ראיות וטיעוני הצדדים לעונש:

המאשימה עותרת לפסילה בפועל של רישיון הנהיגה ל"תקופה ארוכה ... לפי שיקול דעת בית המשפט", וכן ל-"פסילה על תנאי, קנס ופיצויים לנפגעת". [בפרוטוקול, עמ' 6 ש' 7].

מתחם הענישה לשיטת המאשימה במקרים דומים, נע בין פסילת רישיון הנהיגה מעבר ל-3 חודשי פסילת המינימום הקבועה בחוק, לתקופה של מספר חודשים ועד לפסילה למשך שנים, וכולל מאסר מותנה ועבודות של"צ. בנוסף כולל פסילה על תנאי וקנס.

ב"כ המאשימה בטיעוניו לעונש ציין בהגינותו, כי עמדת המאשימה במקרה זה, הינה לענישה שלא ברף הגבוה לשיטתו, וכי המאשימה אינה עותרת לצו של"צ או להטלת מאסר מותנה, זאת בהתחשב בנסיבות התאונה, בגילו המתקדם של הנאשם (בן 84) וכן בעובדה כי הנאשם נוהג ברכב משנת 1961 ללא כל הרשעות קודמות בתעבורה.

במסגרת הטיעונים לעונש לא הוגש תיעוד רפואי לגבי מצבה הרפואי העדכני של הנפגעת. המאשימה התבססה על הפציעות המתוארות בכתב האישום כמובא לעיל, ועל מכתב שקבלה מעוה"ד קובי שפירא, המייצג את הנפגעת במסגרת תיק הפל"ד (הוגש וסומן 1/ת), ממנו עולה כי הנפגעת סובלת כיום מנכות צמיתה בשיעור 10% שנקבעה לה ע"י ועדה רפואית של המל"ל, החל מיום 01.01.17. הנפגעת עברה שיקום ממושך, אושפזה בבית"ח משך כחודשיים וחצי. כיום היא עדין סובלת כאבים, חווה קשיי נייודות ונאלצת להסתמך על עזרת הזולת. הנפגעת באמצעות בא כוחה מבקשת למצות את "מלוא חומרת הדין" עם הנאשם וכן בקשה "להטיל עליו את העונש המרבי הקבוע בחוק".

ההגנה מצידה בקשה להפנות טיעוניה ב-3 מישורים. הראשון - נסיבות התאונה, המעידות על רשלנות נמוכה מאד לשיטתם, השני - מחדלי חקירה בעבודת המשטרה, הנוגעים לעצמת הראיות, ושלישית - התחשבות בנסיבות אישיות, וותק נהיגה רב ועבר תעבורתי תקין של הנאשם.

ב"כ הנאשם הציג בפני אסופה נכבדה של פסיקת של בתי המשפט המחוזיים ושל בתי המשפט לתעבורה, הן לעניין מתחם הענישה והן לעניין התייחסות הפסיקה לקיומם של 'מחדלי חקירה' והשלכתם על עצמת הראיות, במסגרת ההתחשבות לקולא בגזרי דין שהוטלו על הנהגים במקרים דומים, כולל כאשר מדובר בחבלות של ממש שנגרמו להולכי רגל בחצייה על גבי מעבר חצייה.

בהסכמת הצדדים (שניתנה במעמד הכרעת הדין) עיינתי בתיק החקירה, והוגשו מתוך תיק החקירה 2 מוצגים: פרוטוקול ניסוי שדה ראייה שערך הבוחן (נ/1); והודעת עד ראייה ניטראלי במשטרה (נ/2). בנוסף הוגשו 2 תצלומים ממקום התאונה (נ/3).



ב"כ הנאשם עותר להסתפק בפסילה לתקופה שאף מתחת לפסילת המינימום הקבועה בחוק [3 ח'] ועותר שלא לחייב את הנאשם בתשלום פיצוי עונשי לנפגעת.
מתחם הענישה:

הערך החברתי שנפגע ומידת הפגיעה בו:

העבירות בהן הורשע הנאשם הינן עבירות חמורות ומסוכנות. המדובר בתאונה המתרחשת על מעבר חצייה, מקום אשר מיועד להיות בטוח להולכי הרגל. זאת ועוד, תוצאות התאונה הם חבלות של ממש להולכת הרגל, אשר נסתיימו בנכות צמיתה בשיעור של 10% כפי שנקבעה ע"י המל"ל.

בקביעת מתחם העונש ההולם, העיקרון המנחה הוא עקרון ההלימה בין חומרת המעשה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם ובין העונש המוטל עליו. מדיניות הענישה אמורה גם להרתיע מפני ביצוע עבירות נוספות, ולהעביר מסר ברור על מי שבהתנהגותו פוגע בערך החברתי שהינו הגנה על שלמות הגוף והנפש, ביטחון הציבור, ביטחון הולכי הרגל ובטיחות התנועה בדרכים.

החובה המוטלת על נהג בהתקרבו למעבר חצייה, היא לתת זכות קדימה להולך הרגל המצוי בו ולאפשר לו להשלים את חצייתו בבטחה, לצורך כך על הנהג להאט את רכבו, אפילו עד כדי עצירה.

לעניין זה יפים דברי כבוד השופט חשין ב-בש"פ 7578/00 שוויקי תחסין נגד מדינת ישראל:

"...מעבר חצייה בכביש ממלכתו של הולך הרגל הוא, ורכב כי יתקרב לאותה ממלכה, חייב הוא לעצור, עד אם יעבור הולך הרגל בשלום את דרכו מעברו האחד של הכביש אל עברו האחר. נהג רכב הפוגע בהולך רגל בהלכו במעבר חצייה, מחייב עצמו לכאורה במעשה רשלנות או במעשה רשלנות חמור, וכך, רכב הפוגע בהולך רגל, המצוי במעבר חצייה, ניתן להעלות על הנוהג בו, כי עשה לכאורה מעשה רשלנות. הדבר כמו מדבר בעדו, שבעל הרכב פלש עם רכבו למקום, שאסור היה לו לבוא בו בלא היתר."

בפסיקה נקבע לא אחת, כי נוכח "נגע" התאונות בדרכים, על בתי המשפט להילחם בתאונות הדרכים בדרך של ענישה מחמירה, גם אם תוצאות התאונה אינן קטלניות.

ב-ע"פ 2247/10 שלום ימיני נגד מדינת ישראל, קבע בית המשפט העליון לעניין זה כהאי ליסנא:



"רבות נאמר על נגע תאונות הדרכים, ההולך ופושע וקוטל בנו ללא רחם וללא הבחנה, ואשר בעטיו נגבה מחיר דמים נורא, אם בהרוגים, אם בחבולים בגופם ובפצועים בנפשם, ואם בדאבת יקיריהם. רבות נאמר, דומה כי מעט מדי נעשה, ומדי שנה בשנה מקפדים מאות אנשים את חייהם ואלפים רבים נפצעים. מערכת המשפט נתקלת בהרוגים ובפצועים של תאונות דרכים הן בתחום הפלילי והן בתחום האזרחי, ומדי שנה מוגשות בבתי המשפט לערכאותיהם השונות אלפי תביעות על נזקי גוף שנגרמו כתוצאה מתאונות דרכים. מקומו של בית המשפט במלחמת החורמה נגד תופעה קשה זו לא נפקד, ועליו להמשיך להירתם ולהרים תרומתו למען מאבק עיקש זה, בין היתר באמצעות הדאגה לענישה הולמת, אשר תסייע להגברת המודעות בדבר המחיר הכרוך בהפרת כללי התנהגות על הכביש".

על פי סעיף 38(3) לפקודת התעבורה, בגין גרימת תאונת דרכים שתוצאתה חבלה של ממש, על בית המשפט להשית עונש פסילה שלא יפחת מ-3 חודשים. עונש מינימום זה מבטא את יחסו החד משמעי של המחוקק באשר לצורך לכבד את קדושת החיים ושלמות הגוף על ידי המשתמשים בדרך.

מדיניות הענישה הנהוגה בעבירות בהן הורשע הנאשם:

יש להבדיל בין טווח הענישה לגבי תאונות בהן נגרמו חבלות של ממש ואף חבלות קשות [כדוגמת המקרה דנן] - לבין תאונות בהן נגרמו חבלות מרובות ומורכבות, חבלות מסכנות חיים או מקרים בהם נותרו הנפגעים עם נכויות קשות בשיעורים גבוהים [משותקים או נכים בשיעור גבוה].

טווח הענישה בתאונות שתוצאתן גרימת חבלה של ממש, כדוגמת התאונה שבפני, הינו פועל יוצא של חומרת הרשלנות, כמו גם חומרת הפגיעות שנגרמו והשלכותיהן על חיי הנפגעים.

ברף העליון מצויים גזרי דין בהם הושטו עונשי פסילה של חודשים רבים, בנוסף לעונשי מאסר בעבודות שירות או ריצוי צו של"צ, מקום בו רשלנות הנהג גבוהה ו/או תוצאות התאונה היו קשות והנפגעים עברו ניתוחים והליכי שיקום ממושכים.

מנגד, ברף התחתון מצויים גזרי דין, בהן נגזרו עונשי פסילה של מספר חודשים, מקום בו רשלנות הנהג לא הייתה גבוהה ו/או תוצאות התאונה, על אף החבלה של ממש, לא היו קשות.

בתד (י-ם) 4062-12-10 מדינת ישראל נ' אחמד סוואחרה, נגזרו 8 חודשי פסילה על נאשם שהורשע בעבירות של רשלנות, פגיעה בהולך רגל במעבר חציה ואי האטה לפני מעבר חציה וגרם חבלה של ממש, כאשר לנפגעת מספר שברים, שהצריכו אשפוז ממושך טיפול ושיקום בביה"ח, והנפגעת נותרה עם הגבלה בתנועת ידה הימנית. ערעור הנאשם נדחה בביהמ"ש המחוזי (עפ"ת 21792-04-11).

בת"ד 6694-04-11 מדינת ישראל נ' קרש, נפסל רישיונו של נהג אוטובוס ל-11 חודשים לאחר שפגע בהולך רגל אשר חצה מעבר חצייה באור אדום, וכתוצאה מהתאונה נגרמו לו שברים בצלעות, שברים באגן, שברים בסרקוס (שהצריך ניתוח ותיקון השבר עם ברגים) ואשפוז של 35 ימים.

בעפ"ת (ת"א) 2660-05-10 אילן דלשד נ' מדינת ישראל, אישר בית המשפט המחוזי פסילה למשך 16 חודשים לנהג שנסע לאחור ופגע ב-2 הולכות רגל במעבר חצייה, כאשר אחת סבלה משברים בצלעות.



בעפ"ת (ת"א) 30911-01-10 איליה לויין נ' מדינת ישראל, הפחית בית המשפט המחוזי את עונשו של נהג שעקף שיירה של רכבים שעמדו לפני מעבר חצייה ל- 18 חודשי פסילה, וזאת לאור הספק שהתגלה האם הנפגע חצה את מעבר החצייה רגלית או ברכיבה על אופניו.

מאידך, הסנגור המכובד, הטיב להגיש מקבץ פסיקה במקרים דומים, בה נעשתה חריגה ממתחם הענישה, ואף הפחתה מעונש המינימום הקבוע בחוק (3 חודשי פסילה) משיקולים שונים הנוגעים בעיקר לנסיבות התאונה, רמת ההתרשלות ונסיבות אישיות, בחלק מהמקרים אף בהסדר טיעון. [ראה: ת"ד 5502-12-13 מדינת ישראל נ' חוסאם פרח; ת"ד 6282-08-13 מדינת ישראל נ' אחמד סואעד; ת"ד 1691-08-13 מדינת ישראל נ' ראמי פרג; ת"ד 10086-08-13 מדינת ישראל נ' אבישי אילת; ת"ד 6766-07-15 מדינת ישראל נ' משה מורדן; ת"ד 3029-04-15 מדינת ישראל נ' מרסל תגר; עפ"ת 24645-03-13 מדינת ישראל נ' מתיאס נדר; עפ"ת 22039-03-13 מדינת ישראל נ' אופיר אביטבול].

הנה כי כן, מתחם הענישה בנוגע לעבירות בהן הורשע הנאשם, במקרים דומים, תוך התחשבות ובהתאמה לסוג החבלות שנגרמו להולך הרגל, הינו בטווח רחב, זאת בעיקר כפונקציה של רמת הרשלנות וחומרת הפגיעה. לאור האמור לעיל, אני קובע כי מתחם העונש ההולם, המקובל בבתי המשפט לתעבורה במקרים דומים, ובדגש על גרם חבלות דומות, נע כמניפה בין פסילה שבין 3 ועד 16 חודשים, בין מאסר מותנה להתחייבות כספית להימנע מביצוע העבירות, ובין קנס לפיצוי כספי עונשי לנפגע.

קביעת העונש במקרה דנן:

בהתאם לעקרונות הבניית שיקול הדעת השיפוטי, כפי שנקבעו בתיקון מס' 113 לחוק העונשין, ככלל העונש נקבע בהתאם לעיקרון ה"הלימה", היינו מציאת היחס ההולם בין העונש לנסיבות ביצוע העבירה, ובהם בראש וראשונה אל מידת "אשמו" של הנאשם.

לעניין קביעת מידת "אשמו" של הנאשם, הפנה כאמור הסנגור בראש ובראשונה לנסיבות התאונה ואל אופן חקירת התאונה, וכן הפנה למוצגים שהוגשו מתוך חומר החקירה (נ/1 ו-נ/2).

בתמצית מצאתי לקבל ולאמץ את עמדת ההגנה בנקודות הבאות, כפי שעולה מעיון בחומר החקירה:
1. על פי עדות עד ראייה ניטראלי לתאונה, הנפגעת חצתה בהליכה מהירה, ובאופן פזיז:



"אני ראיתי שהיא עברה את החלק הראשון של מעבר החצייה בלי להסתכל בכלל על תנועת הרכבים בכביש וגם בחלק הראשון היה רכב שכמעט פגע בה, והספיק לבלום 2-3 מטר ממנה. היא המשיכה גם בחלק השני וירדה לכביש בכלל בלי להסתכל ואז הגיע רכב, הנהג ניסה לבלום אבל לא הצליח ופגע בה. הוא ניסה לברוח ממנה שמאלה גם."

...

"אני הייתי חצי מטר ימינה ממנה, חציתי איתה את שני מעברי החצייה. פשוט במעבר החצייה השני עצרתי כדי להסתכל על מצב הרכבים, אבל היא לא עשתה זאת, היא פשוט ירדה לכביש והתחילה לחצות בלי שום אמצעי זהירות, מה גם שהייתה לבושה הכל שחור, והיה קשה לראות אותה גם ככה."

2. על פי פרוטוקול ניסוי שדה ראייה שערך במקום בוחן המשטרה נמצא כי: "סנוור אורות של רכב שנוסע ממול, בכיוון הנגדי מפריע לשדה הראייה של הנהג לכיוון הולך הרגל. הולך הרגל הנצפה נבלע מבעד האורות של הרכב הנוסע ממול". וכן: "אורות של הרכב שנוסע ממול מהווים הפרעה לשדה הראייה".

3. רכב הנאשם נסע במהירות נמוכה מאד. אין ספק כי הנאשם בלם את הרכב וכי הרכב נעצר בתוך תחום מעבר החצייה (ולא במרחק אחריו) ממצא המעיד על מהירות נמוכה מאד. מקום עצירת הרכב כאמור מתועד ע"י הבוחן בתמונה שהוגשה (ת/3).

4. לעניין שדה הראייה במקום - הציגה ההגנה תמונה שצולמה לאחר התאונה, המציגה מגבלה בשדה ראייה בשל צמחייה באי התנועה הבנוי באופן שבו הולכת הרגל החוצה משמאל מכיוון אי התנועה, נגלית לעיני הנהג (הנוהג בנתיב השמאלי הצמוד לאי התנועה) - "ברגע האחרון".

5. זאת ועוד לא הייתה התייחסות בניסוי שדה הראייה שערך הבוחן כאמור לעובדה כי הנאשם נהג (לטענתו) מאחורי רכב אחר, והרכב שלפניו נמצא בינו לבין הולכת הרגל וגורע אף הוא מ-'נראות' הולכת הרגל בזמן הליכתה על המדרכה, בקטע הצר של אי התנועה שבין 2 חלקי מעבר החצייה במקום.

6. לא בוצע שחזור של התאונה על ידי הבוחן. בכך יש פגיעה ביכולתו של הנאשם להתגונן, ביכולתו לבסס טענתו כי התאונה בלתי נמנעת בכל מהירות. לעניין זה, הלכה היא כי, אי עריכת שחזור, כמו גם העדר קביעה של מקום האימפקט, מהווה "מחדל" בחקירת תאונת דרכים, גם כאשר מדובר בתאונה המתרחשת על גבי מעבר חצייה. אין מדובר בעבירה מסוג "אחריות קפידה". המאשימה אינה יכולה להסתמך רק על חובת ההאטה לפני מעבר חצייה, כדי לבסס את רשלנות הנהג. יש להוכיח רשלנות הנהג בנהיגה, באמצעות ביצוע שחזור וככל שניתן בממצאים "מדעיים" "פורנזיים" ובחוו"ד אובייקטיבית (של בוחן ת"ד של המשטרה). ראה: עפ"ת 28434-05-13 איתי ברזל נ' מ"י (פורסם בנבו) (20.10.13). ראה בנוסף עפ"ת 11917-11-16 בוריס טויבר נ' מ"י (פורסם בנבו) (04.12.16). שם זוכה נהג מת"ד בגרם מוות ברשלנות, בשל העדר הוכחת רשלנותו, בהעדר שחזור.



יש להדגיש כי במקרה דנן, אין בקביעות האמורות כדי להוביל לזיכוי של הנאשם, שכן מצאתי כי בנסיבות, נוכח תנאי הראות ותוואי השטח, היה על הנאשם להאט ואף לעצור לפני מעבר החצייה. הנאשם ככל הנראה לא הבחין כלל בהולכת הרגל עד לתאונה זאת למרות שניתן היה להבחין בה. היה עליו לעצור, במיוחד את נסיעתו האיטית, ואז בוודאי שהתאונה הייתה נמנעת.

לעניין אופן חקירת התאונה במקרה זה, ראוי לצטט מע"פ 5386/05 בילל אלחורטי נ' מדינת ישראל, שם קבע ביהמ"ש העליון [כב' הש' רובינשטיין]:-

" ואולם במדינת חוק מתוקנת, כפי שמבקשים אנו להיות, הציפיה היא כי התביעה תפרוש בפני בית-המשפט תשתית ראייתית רחבה, וכי בהדריכם את החוקרים על גורמי התביעה, הפרקליטות או התביעה המשטרית, לדרוש כי ככל הניתן לא תונח אבן רלבנטית שאינה הפוכה. חרף העומס המוטל על גורמי האכיפה אין מקום להתעלמות מכלל זה, והבקרה התביעתית צריכה לכלול אותו, ובמקרים רבים כך אכן קורה. "

על בסיס תיאור נסיבות התאונה כפי שעולה מחומר הראיות כאמור, אני מוצא כי במקרה דנן הייתה רשלנותו של הנאשם, שהתבטאה באי עזירה ובפגיעה בהולכת הרגל על גבי מעבר החצייה, ברמה נמוכה יחסית. עונשו צריך להיגזר לכן בקירוב לרמה התחתונה של מתחם הענישה.

הנאשם בן 84, אלמן, נוהג משנת 1961 ללא כל הרשעות קודמות, התנצל והביע חרטה בביהמ"ש. התרשמתי כי מדובר באדם נורמטיבי לחלוטין, איש עבודה ומשפחה, ובמעידה ראשונה וחד פעמית.

לאחר ששמעתי את הצדדים וטיעוניהם, לאחר ששקלתי את האינטרס הציבורי במניעת תאונות דרכים, נתתי דעתי לתוצאות התאונה המתבטאות ב-'חבלה של ממש' לנפגעת, אשר למרבה הצער הותירה בה נכות (10% צמיתה ע"מל"ל), ולאחר שהתרשמתי מנגד כי מדובר במעידה ראשונה וחד פעמית של הנאשם, על רקע עבר תעבורתי נקי לחלוטין מכל הרשעה משך 56 שנות נהיגה, בהתחשב בגילו של הנאשם ובמצבו האישי והמשפחתי, ובהתחשב בהודאתו של הנאשם באשמה, אגזור את העונש ההולם לו לדעתי במקרה זה, כדלקמן.

אני דן לפיכך את הנאשם לעונשים הבאים:

1. קנס בסך 1,800 ש"ח. הקנס ישולם ב- 6 תשלומים חודשיים שווים ורצופים החל מיום 01.05.17.
2. פסילה בפועל מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 4 חודשים. הפסילה תחל לאחר הפקדת רישיון הנהיגה, לא יאוחר מיום 01.07.17, והיא במצטבר לכל פסילה אחרת.
3. 6 חודשי פסילה על תנאי מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה, וזאת למשך 3 שנים.
4. הנאשם יחתום על התחייבות כספית בסך 8,000 ש"ח למשך 3 שנים, שלא יורשע בגרם תאונת דרכים במעבר חצייה, שתוצאתה חבלה של ממש, או שינהג בזמן פסילה. ההתחייבות יכול שתחתם בפני עורך דין ותועבר למזכירות בתוך 30 יום. היה ולא יחתום הנאשם על התחייבות זו תוך 30 יום מהיום, יאסר למשך 3 ימים. זכות ערעור בפני בית המשפט המחוזי בתל אביב, בתוך 45 ימים. מזכירות תעביר העתק מגזר הדין לב"כ הצדדים. ניתן היום, ח' ניסן תשע"ז, 04 אפריל 2017, לבקשת הצדדים בהעדרם.