



ת"ד 1155/05/20 - מדינת ישראל נגד איתי אופיר

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

ת"ד 1155-05-20 מדינת ישראל נ' אופיר

בפני כבוד השופטת שירי שפר
בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

איתי אופיר

הנאשם

נוכחים:

ב"כ המאשימה: עו"ד ברקו קבדה

ב"כ הנאשם: עו"ד שירן נווה ממשרד עו"ד אורון

הנאשם בעצמו

הכרעת דין

1. כמצוות סעיף 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], תשכ"א - 1961, הריני מודיעה על זיכוי הנאשם ולו מחמת הספק מהעבירות של **אי ציות לתמרור 301 בצומת והתנהגות הגורמת נזק וחבלה של ממש**, עבירות לפי תקנות 22(א) ו-21(ב)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961 יחד עם סעיף 38 (3) לפקודת התעבורה [נ"ח], תשכ"א - 1961; ועל הרשעתו בעבירה של **נהיגה בקלות ראש**, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה [נ"ח], תשכ"א - 1961.

2. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירות כדלקמן:

נהיגה בקלות ראש, אי ציות לתמרור 301 בצומת והתנהגות הגורמת נזק וחבלות של ממש, עבירות לפי סעיפים 62 (2), 38 (2) ו- 38 (3) לפקודת התעבורה ותקנות 22(א) ו-21(ב)(2) לתקנות התעבורה.

3. ע"פ עובדות כתב האישום, ביום 16.01.2020 בשעה 16:00 או בסמוך לכך, נהג הנאשם ברכב פרטי ברחוב שמעיה ואבטליון בפתח תקווה, ובהגיעו לצומת עם רחוב נחשון, לא ציית להוראות תמרור 301 (תן זכות קדימה) המוצב בכניסה לצומת בכיוון נסיעתו, בכך שנכנס אל הצומת מבלי להבחין מבעוד מועד באופנוע שהתקרב לצומת משמאלו, לא נתן לו זכות קדימה, חסם את דרכו וכלי הרכב התנגשו.

כתוצאה מכך ניזוקו כלי הרכב ונהג האופנוע המעורב נחבל בגופו חבלות של ממש בדמות שבר דחיסה בחוליה D12 ושברים בפמור ובטיביה שהצריכו ניתוח לקיבועם.



נטען בסעיף 5 לעובדות כי הנאשם נהג ברכב ברשלנות ובקלות ראש בכך שלא שם ליבו אל הדרך ומצב כלי הרכב, לא ציית להוראות התמרור, לא נתן זכות קדימה לרכב המעורב, לא נקט באמצעים הדרושים למניעת תאונה ובכך גרם לתאונה בה נגרם נזק לגוף ולרכוש.

4. הנאשם הודה בנהיגתו במקום ובזמן, בקיומו של תמרור 301 בכניסה לצומת בכיוון נסיעתו ובתוצאות התאונה אך כפר בהגעת הנהג המעורב לצומת משמאלו, בנהיגתו ברשלנות ובאחריותו לגרימת התאונה.

5. לאור כפירת הנאשם, נשמעו הראיות.

מטעם המאשימה, העידו **נהג האופנוע המעורב - מר בר ברק** (עת/1), **עדת ראיה - גב' יפעת וינגרט** אשר נהגה ברכבה מאחורי רכב הנאשם (עת/2), **עדת ראיה - גב' נטליה פייריק** נוסעת ברכבה של ע"ת 2 (עת/3), **שוטר הסיור - רס"ר הראל שורק** (עת/4), **ובוחן התנועה - רס"מ מאור אהרוני** (עת/5) ובאמצעותם הוגשו מסמכים שונים.

מטעם ההגנה, העידו **הנאשם ומומחה מטעמו - אינג' גדי וייסמן**, אשר הגיש חוות דעת (נ/4).

בוחן התנועה ומומחה ההגנה התייחסו לדרך התרחשותה של התאונה ולמידת אחריותו הנטענת של הנאשם להתרחשותה.

6. **המאשימה בסיכומיה**, ביקשה להרשיע את הנאשם בעבירות המיוחסות לו.

לטענת המאשימה - רוכב האופנוע היה בשדה הראיה של הנאשם עת נכנס לצומת - לכן היה עליו להבחין בו ולתת לו זכות קדימה ומשלא עשה כן, התרשל, ולכן אחראי לגרימת התאונה.

המאשימה ביקשה לאמץ את גרסת נהג האופנוע המעורב לפיה נסע ישר בצומת ולא היה בכוונתו לפנות שמאלה וכי רכב הנאשם הגיע מימינו. עוד ביקשה לאמץ את עדות הבוחן אשר הסיק אף הוא כי רוכב האופנוע נסע ישר בצומת ומצא כי החרץ בכביש אשר נמצא במרחק 2 מטר משטח ההפרדה במסלול נסיעת רוכב האופנוע, מלמד על מקום האימפקט בין 2 כלי הרכב.

עוד טענה כי בעת האימפקט, לא היה רכב הנאשם בעצירה, אלא בתנועה.

לעניין עדות מומחה ההגנה - המאשימה חלקה על מומחיותו שכן לא עבר קורס בוחנים וניסיונו המקצועי הינו מהשנים 1974-1988; המאשימה חלקה על רלוונטיות חוות דעתו שכן ביקר בצומת הרלוונטי רק ביום 10.11.2021 - כשנתיים ימים לאחר התאונה ולאחר שמבנה הצומת השתנה וכבר בנו בו מעגל תנועה; המאשימה חלקה על נתונים עובדתיים שגויים בהם עשה שימוש בחוות דעתו עת קבע כי רוכב האופנוע המעורב התכוון לפנות שמאלה בצומת והיה מחוץ לשדה ראייתו של הנאשם:

המאשימה טענה כי רוכב האופנוע המעורב צריך היה לנסוע במהירות העולה על 68.22 קמ"ש כדי להיות מחוץ לשדה הראיה של הנאשם לשמאלו, בעת כניסתו לצומת - 74.1 מטרים.

7. **ההגנה בסיכומיה**, ביקשה לזכות את הנאשם וטענה כי המאשימה לא הוכיחה ברמה הנדרשת בפלילים כי הנאשם התרשל בנהיגתו וכי התאונה בנסיבות שתוארו הייתה נמנעת. ההגנה טענה כי ישנם מספר תרחישים



אפשריים לתאונה - וכי ההגנה הציגה תרחיש אפשרי המצדיק זיכוי של הנאשם ולו מחמת הספק הסביר.
לטענת ההגנה - לא הוכחה מהירות נסיעת רוכב האופנוע, לא הוכח כי רוכב האופנוע היה בשדה הראיה של הנאשם כאשר נכנס אל הצומת ולכן היתה התאונה בלתי נמנעת בשל שדה ראיה מוגבל של הנאשם לשמאלו.

לעניין עבודת הבוחן - טענה כי הבוחן ביצע עבודת בוחנות חלקית בלבד והצביעה על מחדלים בעבודתו - נתונים שונים שמסר לגבי אורך רכב הנאשם (4.2 מ' / 4.6 מ'), אי סימון נתיבים במסלול נסיעת האופנוע המעורב, אי קשירת החרץ שנמצא במרחק 2 מטר משטח ההפרדה הבנוי למי מן הרכבים המעורבים בתאונה, אי מדידת הזמן שלקח לרכב הנאשם לחצות את הכביש עד לרגע התאונה (זמן פינוי הצומת), ניסוי שדה ראיה שביצע הבוחן ולא לקח בחשבון את טענת הנאשם כי רכבים חנו משמאלו בקרבת הצומת, אי מדידת שדה הראיה של הנאשם ימינה, תשאול של הנאשם בשטח שלא תועד. לטענת ההגנה - בשל מחדלים אלו לא נפרשה תשתית ראיתית מספקת לצורך הרשעת הנאשם.

לעניין עדותו של הנהג המעורב - טענה כי תמוהה טענתו כי איבד זכרונו.

ההגנה ביקשה לאמץ גרסת הנאשם לפיה נכנס לצומת בזירות, רק לאחר שידא כי הצומת פנוי ואין רכב שמגיע משמאלו, כי חצה הצומת באיטיות והאט עד כדי עצירה בין 2 המסלולים, אזי ארעה התאונה, גרסה אשר לשיטתה, נתמכת בעדות מומחה ההגנה.

ההגנה ביקשה לאמץ קביעת מומחה ההגנה לפיה הנהג המעורב התכוון לפנות שמאלה בצומת ולא נסע ישר ולכן פגיעתו בשלב זה ברכב הנאשם אשר עמד בין שני המסלולים, היתה בלתי נמנעת.

דין והכרעה

8. העובדות הבאות אינן שנויות במחלוקת:

הנאשם נסע ברחוב שמעיה ואבטליון בפתח תקוה מצפון לדרום בעוד האופנוע המעורב נסע ברחוב נחשון משמאל לימין כיוון נסיעת הנאשם (הנאשם אומנם כפר בהגעת האופנוע לצומת משמאלו - ואולם מומחה ההגנה בחוות דעתו אימץ ממצא זה וההגנה בסיכומיה לא חזרה על טענה זו);

בכיוון נסיעת הנאשם מוצב תמרור 301 (תן זכות קדימה) ומכאן חובתו ליתן זכות קדימה לתנועה בדרך החוצה;

האופנוע המעורב התנגש עם חזיתו ברכב הנאשם - באזור גלגל שמאלי קדמי וכנף קדמית שמאלית;

עוד אין חולק כי הנאשם לא הבחין כלל באופנוע המעורב טרם התאונה.

9. השאלות שבמחלוקת הן כדלקמן:

האם היה האופנוע המעורב היה בתחום שדה הראיה של הנאשם בעת שהחל להכנס לצומת?

האם הנאשם התרשל בנהיגתו?

האם הוכח כי הנאשם יכול היה למנוע התאונה?



אדון להלן בשאלות שבמחלוקת.

האם היה האופנוע המעורב בתחום שדה הראיה של הנאשם בעת שהחל להיכנס לצומת?

לגרסת המאשימה - הנאשם יכול היה לראות את האופנוע המעורב טרם כניסתו לצומת שכן נהג האופנוע המעורב נסע בגבול המהירות המותרת (50 קמ"ש) והיה בתחום שדה הראיה של הנאשם לשמאלו (74.1 מטרים).

לגרסת ההגנה - הנאשם לא יכול היה לראות את האופנוע המעורב טרם כניסתו לצומת שכן נהג האופנוע המעורב נסע במהירות גבוהה "כמו טיל" (כעדות עדת הראיה (עת/3) ולא היה בתחום שדה ראייתו שמאלה, הקצר מ-74.1 מטרים בשל רכבים שחנו משמאלו.

10. כדי לבחון אם האופנוע המעורב היה בשדה הראיה של הנאשם כאשר החל הנאשם בחציית הצומת, נדרשים נתונים לגבי מהירות נסיעתו של האופנוע המעורב, מהירות נסיעתו של רכב הנאשם, שדה הראיה של הנאשם לשמאל לכיוון הגעת האופנוע המעורב, מקום האימפקט בכביש והמרחק שעבר רכב הנאשם מתחילת החצייה ועד לנקודת האימפקט וכן פרק הזמן שחלף בעודו נוסע מרחק זה (זמן הפינוי).

כפי שאבהיר להלן - בראיות המאשימה לא קיימים מלוא הנתונים הנדרשים. נוכח חסר בנתונים הגולמיים, לא אוכל לקבוע קטיגורית שהנאשם יכול היה להבחין באופנוע כבר בתחילת כניסתו לצומת.

11. הנתון הבעייתי ביותר, שאין לגביו ממצא פוזיטיבי, הוא מהירות נסיעת האופנוע המעורב:

נהג האופנוע המעורב (עת/1) העיד בבית המשפט ולא זכר את מרבית פרטי אירוע התאונה - למעט נסיעתו בצומת ישר ופגיעתו ברכב. **נהג האופנוע המעורב לא נשאל על ידי מן הצדדים לגבי מהירות נסיעתו ולא העיד בפני לגביה.**

אין חולק כי הנאשם לא הבחין באופנוע המעורב טרם התאונה ולכן אין בעדותו כדי לתרום לשאלת מהירות המעורב.

עת/2, גב' יפעת וינגרט, אשר נסעה אחרי רכב הנאשם, הבחינה באירוע התאונה בעודה בעצירה לפני הצומת ובמעוף רוכב האופנוע מעל רכב הנאשם לאחר התאונה, אך לא מסרה פרטים כלשהם לגבי מהירות נסיעת כלי הרכב המעורבים.

עת/3, גב' נטליה פייריק, ישבה במושב הנוסע מקדימה לצד עת/2 ולעדוה (עמוד 11 לפרוט' שורות 8-11) "אני לא נהגת. לא הסתכלתי על הדרך. פתאום היא עוצרת, לא ידעתי סיבה, היא עצרה לפני הצומת, אני רואה מצד שמאל אופנוע כמו טיל, היה לפנינו אוטו והוא נכנס לאוטו בדלת... אחורית. אם חס וחלילה היה נכנס בדלת הראשונה, היה שם נהג...." בחקירתה הנגדית הסבירה כי הבחינה באופנוע "כשהוא היה מול

העיניים שלי. לא ראיתי אותו בכל הדרך".

העדה לא נשאלה על ידי מי מן הצדדים למה התכוונה כשאמרה "אופנוע כמו טיל".

מטבע הדברים, עדותה של עדת הראיה הינה עדות סובייקטיבית, בגדר הערכה בלבד, ומצאתי כי רמת דיוקה לא הובהרה עד תום. עולה מעדותה כי אינה נוהגת וכי הבחינה באופנוע רק כשהיה מולה, ככל הנראה, שברירי שניה טרם התאונה. העדה לא דייקה בעדותה שעה שעמדה על טענתה כי האופנוע המעורב פגע בדלת אחורית של רכב הנאשם (עמוד 12 לפרוט', שורה 24) - אף כי אין חולק כי מקום האימפקט הראשוני הוא באזור גלגל קדמי וכנף שמאל ברכב הנאשם וסביר כי נוכח פערי המהירות בין שני הרכבים - ומעוף נהג האופנוע מעל רכב הנאשם לאחר התאונה - מסיקה היא כי האופנוע המעורב נסע מהר.

לעדות הבוחן - מהירות הנסיעה המותרת בכביש בו נסע האופנוע המעורב - 50 קמ"ש. מומחה ההגנה לא חלק על נתון זה.

בחקירתו הנגדית נשאל הבוחן לגבי מהירות האופנוע המעורב והשיב:

**"לא יכול להעריך את מהירות האופנוע, לפי טענת רוכב האופנוע, בעדותו, מסר כי רכב
40 ל-50 קמ"ש, בנוסף, מפנה ללוח תצלומים ת/10, תמונה 55 ו-56 שמד המהירות
20 קמ"ש ויכול לבוא כחיזוק לעדות הרוכב כי נסע בטווח של בין 50 ל-25 קמ"ש" (עמוד 16
לפרוט' שורות 8-10).**

לא די בתשובת הבוחן כי נהג האופנוע המעורב טען בחקירתו במשטרה כי נסע במהירות 40-50 קמ"ש, שכן כאמור, הדברים לא נאמרו מפי רוכב האופנוע בעת עדותו בבית המשפט בפני והודעתו במשטרה לא הוגשה לעיוני.

אשר למד המהירות של האופנוע - כאמור, אין חולק כי מד המהירות של האופנוע לאחר התאונה "נתקע" על מהירות של 20 קמ"ש (תמונות 55-56 בלוח התצלומים בשחור-לבן - ת/10).

הבוחן המשטרתי, מעבר לאמרתו לעיל בחקירתו הנגדית, בחוות דעתו ובמסקנותיו לא התייחס לנתון זה ומשמעותיותו.

גם מומחה ההגנה, בחוות דעתו (נ/4) לא התייחס לנתון זה.

מומחה ההגנה טען במסגרת חוו"ד אחרת שהגיש בעניין תאונה אחרת (ת/13 - עמ' 6) - שם "נתקע" מד המהירות של האופנוע המעורב על מהירות 180 קמ"ש - כי "דבר זה מצביע על כך כי בעת ההתנגשות ומעוצמת ההתנגשות, המחט נתפסה במקום עליו הצביעה בעת ההתנגשות - דהיינו על 180 קמ"ש. המסקנה המתבקשת היא כי עובר להתנגשות מהירות האופנוע הייתה 180 קמ"ש".

מומחה ההגנה נשאל בעניין זה בחקירתו הנגדית בבית המשפט. כל שניתן ללמוד מתשובותיו הוא כי המצאות מחט מד המהירות "תקועה" במהירות של 20 קמ"ש לא מעידה בהכרח על כך שאכן זו היתה מהירות נסיעת נהג האופנוע.



בהעדר התייחסות של הבוחן, אין בידי להכריע בין גרסאותיו השונות של מומחה ההגנה בשתי חוות הדעת שנתן אף כי סביר שבעת האימפקט - היתה מהירות האופנוע 20 קמ"ש ולכן סביר כי הספיק לבלום. גם נתון זה אינו מלמד על מהירות נסיעתו של האופנוע לפני שבלם.

כאמור, הן הבוחן והן מומחה ההגנה לא טענו באופן פוזיטיבי מה היתה מהירות נסיעת האופנוע המעורב.

12. לסיכום חלק זה, לא ניתן לקבוע כממצא פוזיטיבי את מהירות נסיעת האופנוע המעורב.

לפיכך, לצורך הדיון להלן, אניח "הנחת עבודה" שהאופנוע נסע במהירות הנעה בין גבול המהירות המותרת (50 קמ"ש) למהירות העולה על המהירות המותרת (70 קמ"ש). ההנחה שהאופנוע נע במהירות שאינה פחותה מן המהירות המירבית המותרת מתיישבת, כאמור, גם עם עדותה של עדת הראיה - עת/3 - "אני רואה מצד שמאל אופנוע כמו טיל".

אדגיש כי אין בכל האמור לעיל כדי לקבוע כלל ועיקר כי הנהג המעורב נהג שלא כדין; כל ענייננו כאן רק באותה "הנחת עבודה" לטובת הנאשם לעניין מהירות נסיעתו של האופנוע לצורך בחינת קיומו של ספק סביר באשמתו של הנאשם.

13. מהירות נסיעת רכב הנאשם:

הנאשם העיד כי התקדם ב"איטיות רבה" לתוך הצומת לאחר שעצר רכבו בקו הדמיוני של הצומת (עמוד 30 לפרוט' שורות 14-22). לעניין זה - אין בפני אלא את גרסת הנאשם ולכן מאמצת אני את עדותו כי חצה את הצומת בנסיעה איטית.

נהג האופנוע המעורב ושתי עדות הראיה שנסעו אחרי רכב הנאשם לא טענו אחרת ולמעשה לא העלו כל גרסה באשר למהירות נסיעת רכב הנאשם.

מומחה ההגנה טען כי מהירותו המקסימלית של רכב הנאשם בעת חציית הצומת היתה 15 קמ"ש אולם טענה זו אינה מתיישבת עם "סימן הצמיג" שמצא הבוחן המגיע לכיוון הגלגל הקדמי השמאלי ברכב הנאשם ואורכו 2.4 מטר. לגישת הבוחן סימן צמיג זה יכול להעיד על בלימה של רכב הנאשם. לגישת מומחה ההגנה - סימן הצמיג הינו סימן בלימה (עמוד 56, שורה 22) ובחקירתו הנגדית אישר כי סימן זה מלמד נסיעת רכב הנאשם במהירות נסיעה מינימלית ל 20.68 קמ"ש.

14. לסיכום חלק זה, מצאתי כי הנאשם החל בחציית המסלול בו נסע האופנוע המעורב ממצב עצירה בקו הדמיוני של הצומת, נסע במהירות איטית והגיע עד למהירות נסיעה מינימלית של 20.68 קמ"ש.

15. שדה הראיה של הנאשם לשמאל אל כיוון נסיעת האופנוע המעורב:



לטענת המאשימה הנאשם יכול היה להבחין לראשונה באופנוע המעורב בהיותו במרחק של 74.1 מטר משמאלו, כאמור בדוח הבוחן (ת/7).

הבוחן העיד (עמוד 19 לפרוט' שורות 9-21) כי ערך ניסוי שדה ראיה בנוכחות הנאשם, מיד לאחר התאונה, כאשר הוא מסתייע ברכב זהה לרכבו של הנאשם וברוכב האופנוע אחר אשר התקרב לעברו משמאלו. מסקנתו כי שדה הראיה של הנאשם מקו הצומת שמאלה הינו 74.1 מטרים לכיוון נסיעת האופנוע המעורב (בנוסף קבע שדה ראיה של 34.6 מטרים מקו העצירה המסומן לפני מעבר החציה - אך הצדדים לא התייחסו בטיעוניהם לשדה ראיה זה שאינו רלוונטי לשאלה שבמחלוקת נוכח טענת הנאשם כי עצר רכבו בקו הדמיוני של הצומת טרם חצייתו).

מצאתי לאמץ נתון עובדתי זה -

הנאשם אומנם טען בעדותו בבית המשפט כי שדה הראיה היה קצר יותר בשל מכוניות שחנו משמאלו בעת התאונה (עמוד 32 לפרוט' שורה 29) אולם אני דוחה טענתו זו שכן בעת ביצוע ניסוי שדה הראיה על ידי הבוחן, נכח במקום - ולא התריע בפני הבוחן כי חנו רכבים נוספים בצומת (ראו דוח הפעולה של הבוחן - ת/8).

גם בעת חקירתו תחת אזהרה (ת/7) הציג הבוחן בפני הנאשם תמונות של שדה הראיה שצילם ביום התאונה מקו הצומת, והנאשם לא טען כי תמונות אלו לא מייצגות את מצב הרכבים החונים בעת התאונה:

"ש. מראה לך תמונות של שדה ראיה מיום התאונה מקו הצומת, אני אומר לך שבבדיקה שלי שדה הראיה פתוח לשמאל 74.1 מטר לרכבים המגיעים על רחוב נחשון ממזרח, מדוע לא ראית את רוכב האופנוע?"

ת. ראיתי שפנוי לי לכן ביצעתי את החציה איטית ומבוקרת".

(עמוד 4 להודעה ת/7, שורות 83-83).

ואכן בתמונות 44-46 (לוח תצלומים בשחור-לבן - ת/10), המתעדות את ניסוי שדה הראיה שביצע הבוחן - לא תועדו רכבים חונים סמוך לצומת אלא במרחק ניכר.

יתרה מכך, גם אם חנו רכבים משמאל לנאשם ובגללם שדה ראייתו לשמאל התקצר, היה על הנאשם לבחון את התנועה בדרך החוצה ומשמאלו שעה שחזית רכבו בקו הרכבים החונים ולא בקו הצומת. לו היה עוצר רכבו בקו הרכבים החונים שלטענתו חסמו שדה ראייתו - היה שדה הראיה לשמאל נפתח שוב.

16. לסיכום חלק זה, מצאתי כי שדה ראייתו של הנאשם לשמאל, כשרכבו בקו הדמיוני של הצומת - 74.1 מטרים, כקביעת הבוחן.

17. מקום האימפקט בכביש והמרחק שעבר רכב הנאשם מתחילת החציה ועד לנקודת האימפקט:



לעדות הבוחן מקום האימפקט בכביש הינו מיקום החרץ שאורכו 40 ס"מ - המסומן בספרה 3 בתרשים שערך (ת/6), ונמצא במרחק 2 מטר משטח ההפרדה הבנוי המפריד בין שני המסלולים (עמוד 19 לפרוט', שורה 30). עוד טען כי האופנוע נסע בנתיב השמאלי לנוסעים ישר ועקב חסימת דרכו על ידי רכב הנאשם, סטה שמאלה ולכן מקום האימפקט נמצא בנתיב לפונים שמאלה במסלול נסיעת האופנוע (עמוד 23 לפרוט' שורות 11-13). הבוחן אכן לא ציין כי החרץ טרם ולא פרט איזה חלק של מי מן הרכבים גרם להיווצרותו ואולם, בחקירתו הנגדית עמד על כך שהחרץ נגרם בתאונה הנדונה ומלמד על מקום האימפקט, אחרת לא היה מציין קיומו בדוח הבוחן (עמוד 27 לפרוט' שורות 25-33, עמוד 28 לפרוט' שורה 1).

לעדות מומחה ההגנה - החרץ המדובר אינו רלוונטי לתאונה הנדונה (עמוד 56 לפרוט' שורות 24-25) אולם לא טען כי מקום האימפקט אינו במסלול נסיעת האופנוע כאשר לשיטתו האופנוע המעורב נסע בנתיב השמאלי ביותר לפונים שמאלה ושם אזור האימפקט (עמוד 45 לפרוט' שורות 32-33, עמוד 46 לפרוט' שורה 1). גרסת ההגנה באשר לאזור האימפקט מתיישבת אם כן עם מיקום החרץ.

מצאתי כי מומחה ההגנה לא הפריך קביעת הבוחן ולא הציג בפני כל תזה אחרת לגבי מקום האימפקט - שכן, כאמור, גם לגישתו הוא - מקום האימפקט היה במסלול נסיעת האופנוע.

איני סבורה כי לאור מכלול הראיות (הקיימות והחסרות) ישנה חשיבות להכרעה בעניינינו בשאלה באיזה נתיב נסע האופנוע המעורב במסלול שרוחבו הכולל אינו שנוי במחלוקת ועומד על 11.2 מטרים (תרשים (ת/6). הבוחן ערך סקיצה (ת/5) וכן תרשים בקנה מידה (ת/6) ובהם לא סימן נתיבים. עולה מתמונות 44-46 (לוח תצלומים ת/10) - כי במסלול נסיעת האופנוע לא סומנו נתיבים. **בין אם נסע האופנוע קרוב יותר לשטח ההפרדה הבנוי בין המסלולים ובין אם נסע קרוב יותר למרכז המסלול - זכות הקדימה, בכל מקרה, נתונה לו.**

לסיכום חלק זה, שוכנעתי כי החרץ משקף את מקום האימפקט ולכן המרחק שעבר רכב הנאשם ממקום עמידתו כשחזית רכבו בקו הדמיוני של הצומת ועד לנקודת האימפקט עומד על 11.5 מטרים כקביעת הבוחן (עמוד 19 לפרוט' שורה 32, עמוד 20 לפרוט' שורות 2-3).

18. זמן הפינוי - פרק הזמן שחלף מרגע תחילת נסיעת הנאשם מן הקו הדמיוני של הצומת ועד לנקודת האימפקט:

מומחה ההגנה קבע בחוות דעתו כי לאור גרסת הנאשם לפיה החל נסיעה ממצב עצירה ונסע במהירות איטית כשבכוונתו לעצור בין שני המסלולים - הרי שנסע בתאוצה של 0.8 מטר לשניה והגיע עד למהירות של 15 מטר בשניה ומסקנתו כי הזמן הדרוש לרכב הנאשם לחציית הכביש ממצב העצירה עד למקום עצירתו בין שני א"י התנועה - עומד על 6.95 שניות (עמוד 15 לחוו"ד (נ/4) פסקה ו). הבוחן לא חישב פרק זמן זה אולם בחקירתו הנגדית ציין כי הוא משער ש - 3 שניות הן פרק זמן סביר לחציית המסלול הראשון (עמוד 20 לפרוטוקול שורות 26-28):

"ש. כמה זמן מבחינתך אמורה לקחת חציה של המסלול הראשון בצומת כזה?"



ת. לא בדקתי. אני משער ש-3 שניות זה סביר."

התביעה בסיכומיה ערכה חישוב על פי נוסחה שאישר מומחה ההגנה בחקירתו הנגדית ולקחה בחשבון תאוצה של 1.47 מטר בשניה בריבוע ומהירות מקסימלית של 20.68 קמ"ש טרם הבלימה - והתוצאה - זמן פינוי של 3.91 שניות.

19. טענת מומחה ההגנה כי זמן פינוי הצומת הינו 6.95 שניות אינה מקובלת עלי והתרשמתי כי מסקנה מגמתית זו נועדה אך להוכיח כי בעת כניסת רכב הנאשם לצומת - לא היה האופנוע המעורב בשדה ראייתו.

20. בבסיס חוות דעתו של מומחה ההגנה 3 נתונים עובדתיים שגויים -

הנתון השגוי הראשון הוא ההנחה כי הנאשם התכוון לעצור בין שני המסלולים ולכן נסע לאט - ואולם, אין לכך תימוכין.

לטענת הנאשם, בשל מבנה הצומת הבנוי משני מסלולים נדרש לעצור שוב בטרם חציית המסלול המיועד לתנועה המגיעה מימין ולכן בזמן האימפקט היה בעצירה ולכל היותר במהירות אפסית (עמוד 36 לפרוט' שורות 16-17).

אני שוללת טענה זו מכל וכל:

ראשית, לפי מקום עצירתו הסופי של רכב הנאשם, כפי שמתועד בתמונות אותן צילם הבוחן (תמונות 12-19 בת/10 - תמונות בשחור לבן, ת/11 - תמונות בצבע על גבי דיסק) הינו במסלול הנגדי, כשאחור רכבו נמצא באמצע שטח ההפרדה הבנוי בין המסלולים (ורוחבו 2.4 מטרים) - כלומר רכב הנאשם בלט ברובו לתוך המסלול הנגדי המרוחק. שנית, לפי מקום הפגיעה הראשוני ברכב הנאשם לגביו אין מחלוקת - בחלקו הקדמי באזור הגלגל השמאלי קדמי, כאשר מוסכם כי מקום האימפקט בכביש הוא במסלול נסיעת האופנוע.

שילובם של 2 נתונים אלו מוביל למסקנה אחת ויחידה - **כי רכב הנאשם היה בתנועה בעת האימפקט.**

גם מומחה ההגנה שלל האפשרות כי רכב הנאשם היה בעצירה בעת האימפקט:

"הוא נעצר בתוך המסלול השני. בזמן האימפקט הוא היה בתנועה. הוא נעצר בהמשך..." (עמוד 52 לפרוטוקול, שורות 16-18).

הדברים מתיישבים גם עם "סימן הבלימה" המגיע לכיוון הגלגל הקדמי השמאלי ברכב הנאשם ומלמד על היות רכב הנאשם בתנועה בזמן האימפקט.

הנתון השגוי השני עליו מתבסס מומחה ההגנה בקביעת זמן הפינוי, הוא כי רכב הנאשם נסע במהירות מקסימלית של 15 קמ"ש בעוד שסימן הבלימה מלמד כאמור על מהירות נסיעה מינימלית של 20.68 קמ"ש.



הנתון השלישי עליו מתבסס מומחה ההגנה בקביעת זמן הפינוי הוא תאוצת רכב הנאשם - 0.8 מטר בשניה בריבוע. בחקירתו הנגדית נשאל מנין שאב נתון זה והשיב כי הנתון נלקח מהספרות המקצועית וכי יציג בהמשך אסמכתא לכך (עמוד 49 לפרוט', שורות 27-33). אסמכתא כזו לא הוצגה.

אני קובעת כי נתון תאוצת הרכב לא הוכח בפני - לא 0.8 מטר בשניה בריבוע כטענת מומחה ההגנה שלא גובתה באסמכתא מתאימה ולא 1.47 מטר בשניה בריבוע כטענת המאשימה בסיכומיה - נתון לגביו הבוחן לא העיד כלל. העובדה כי נתון זה מופיע בספר הבוחנים בטבלה שהוגשה במהלך חקירתו הנגדית של מומחה ההגנה (ת/12) אין פירושה כי יש לאמצו במקרה שבפני מבלי שנשמעה על כך עדות הבוחן ומבלי שנטען מפיו איזה נתון מכלל הנתונים בטבלה יש לאמץ.

יתרה מכך, אין חולק כי רכב הנאשם נעצר לאחר התאונה כשאחור רכבו בין שני המסלולים, בקו מרכז שטחי ההפרדה - וזאת אחרי מקום האימפקט ואחרי בלימה של 2.4 מטרים. מכאן נגזרת המסקנה כי רכב הנאשם, בעת האימפקט, לא היה בכלל בהאצה אלא בהאטה. לכן את המרחק שחלף בעת ההאצה בתחילת כניסתו לצומת יש לחשב לכל היותר עד למקום בו החל לבלום וכפי שאישר מומחה ההגנה בחקירתו הנגדית - הנאשם החל לבלום 8.43 מטר לפני מקום עצירתו הסופי, בהתחשב בזמן תגובה של 1.05 שניות (נתון נוסף אשר לא הוכח בפני ועליו חלק מומה ההגנה) (עמוד 53 לפרוט').

אני דוחה מכל וכל האפשרות אותה העלה מומחה ההגנה כי אחרי האימפקט הנאשם נתן גז ורק אז נעצר (עמוד 53 לפרוט' שורות 10-11). אפשרות זו לא נטענה על ידי הנאשם ואינה תואמת את ממצאי הבוחן.

21. לסיכום חלק זה, מצאתי כי בעת האימפקט היה רכבו של הנאשם בתנועה וכי זמן פינוי הצומת אינו ידוע.

22. סיכום הממצאים העובדתיים:

אין כל ראיה ביחס למהירות נסיעת האופנוע המעורב;

מהירות נסיעת רכב הנאשם בעת האימפקט היא לכל הפחות 20.68 קמ"ש על פי סימן הבלימה;

שדה הראיה של הנאשם מקו הצומת לכיוון נסיעת האופנוע המעורב - 74.1 מטרים;

מקום האימפקט הינו באזור החריץ שנמצא 2 מטר משטח ההפרדה, בתוך מסלול נסיעת האופנוע המעורב. מקו הצומת ועד לאימפקט חלף רכב הנאשם 10 מטרים ולכך יש להוסיף את המרחק מנקודת האימפקט ברכב ועד לחזית הרכב - ומכאן כי מרחק נסיעת רכב הנאשם בזמן הפינוי - 11.5 מטרים.

23. בהעדר יכולת לקבוע ממצא פוזיטיבי באשר למהירות נסיעת האופנוע - אניח לטובת הנאשם שרוכב האופנוע נסע במהירות 70 קמ"ש.

24. בהעדר יכולת לקבוע ממצא פוזיטיבי באשר לזמן פינוי הצומת שכן הבוחן לא בדק נתון זה (עמוד 20



לפרוט' שורה 23) - אבחן השאלה במחלוקת הן בהנחה כי זמן הפינוי בפועל עמד על 6.95 שניות, כטענת ההגנה (טענה אותה דחיתי כאמור) והן בהנחה כי זמן הפינוי הסביר הינו 3.91 שניות כטענת המאשימה.

25. בזמן פינוי של 6.95 שניות - בעת כניסת הנאשם לצומת היה המעורב במרחק של 134.83 מטר מנקודת האימפקט (מכפלת הזמן - 6.95 שניות במהירות - 19.4 מ' בשניה) ועל כן, מחוץ לשדה הראיה של הנאשם. בנסיבות אלו היה הנאשם רשאי להכנס לצומת מאחר ובתחום שדה הראיה, מכיוונו לכיוון הגעת האופנוע מעורב, הכביש היה פנוי.

26. בזמן פינוי של 3.91 שניות - כטענת המאשימה - וזוהי האפשרות הסבירה ביותר בעיני - בעת כניסת רכב הנאשם לצומת היה המעורב במרחק של 75.854 מטר מנקודת האימפקט (מכפלת הזמן - 3.91 שניות במהירות - 19.4 מ' בשניה) ועל כן, מחוץ לשדה הראיה של הנאשם (וליתר דיוק - 1.75 מטרים מעבר לו). בנסיבות אלו היה הנאשם רשאי להכנס לצומת מאחר ובתחום שדה הראיה, מכיוונו לכיוון הגעת האופנוע מעורב, הכביש היה פנוי.

27. **גם משלב זה ואילך קיים חסר מאוד משמעותי בראיות המאשימה** - שהרי לכאורה כעבור שבריר שניה כבר נכנס הנהג המעורב לשדה הראיה של הנאשם. ואולם, כפי שיפורט להלן - המאשימה לא הוכיחה כי אחרי כניסת הנאשם לצומת, מן השלב בו יכול היה לראות את האופנוע המעורב וצריך היה לראותו -היה ביכולתו למנוע התאונה.

28. **לסיכום חלק זה: אין לשלול את האפשרות שמציע הנאשם, שהאופנוע היה מחוץ לשדה ראייתו מקו הצומת עת נכנס לצומת ולכן בשלב הכניסה לצומת, לא התרשל ולא הוכחה אחריותו לגרימתה.**

29. בשולי הדברים אעיר כי החישובים בוצעו באופן שכל הנתונים נלקחו על פי האפשרות המיטיבה עם הנאשם, אך קיימת גם האפשרות שהנהג המעורב נסע פחות מ - 70 קמ"ש וכן היה בשדה הראיה של הנאשם בעת כניסתו לצומת. אפשרות שאף מתיישבת עם גרסת המאשימה לפיה נהג האופנוע המעורב, ניסה, ללא הועיל, להימנע מן התאונה המסתמנת בדרך של סטייה לשמאל. ואולם, מובן שהנחה סבירה - איננה מתקרבת לנטל ההוכחה הנדרש בפלילים.

30. עוד אציין כי כנגזרת מקביעתי לעיל, כי אין לשלול האפשרות כי הנאשם לא התרשל בשלב הכניסה לצומת הוריתי על זיכוי מחמת הספק מן העבירה של אי מתן זכות קדימה בניגוד לתמרור - עבירה הנבחנת בשלב הכניסה לצומת (רע"פ 7468/07 לוקשניסקי נ' מדינת ישראל (19.02.09), פסקה 22).

האם הנאשם התרשל באופן נהיגתו ?



31. חובת הזהירות המוטלת על נהג המחויב במתן זכות קדימה אינה מסתיימת בעת שנכנס לצומת אלא משתרעת על כל שלבי חציית הצומת. דהיינו, גם במהלך חצייתו את הצומת עליו להמשיך ולבדוק את מצב התנועה בדרך ולפעול באופן סביר למימוש זכות הקדימה הנתונה לכלי רכב אחרים הנעים בדרך החוצה וקרבים לצומת או נמצאים בצומת.

ברע"פ 7468/07 לוקשניסקי נ' מדינת ישראל (19.02.09) קבע כב' הש' מלצר את הדברים הבאים:

"נהג יכול להימצא אחראי לגרימת תאונה לא רק אם התרשל בשלב הכניסה לצומת, אלא גם אם נכנס לצומת בבטחה, אך לפתע הבחין בסכנה שאין לומר כי היתה בגדרי חובת הצפיות שלו בשלב הכניסה לצומת, והוא לא פעל באופן סביר כדי למנוע את התרחשות התאונה".

32. מצאתי כי הנאשם התרשל בנהיגתו בעת חציית הצומת בכך שלא הבחין כלל באופנוע המעורב עד לרגע התאונה וזאת חרף שדה ראייה של 74.1 מטרים שעמד לרשותו.

הנאשם, כאמור, לא חלק על כך שלא הבחין כלל ברוכב האופנוע אלא לאחר התאונה.

בין אם האופנוע המעורב נסע במהירות של 50 קמ"ש ואז חלף מרחק זה בפרק זמן של 5.3 שניות (74.1 מטר חלקי 13.88 מטר בשניה), ובין אם נסע במהירות של 70 קמ"ש ואז חלף מרחק זה בפרק זמן של 3.81 שניות (74.1 מטר חלקי 19.4 מטר בשניה) - הנאשם יכול היה להבחין באופנוע המעורב המתקרב לעברו ושווה בתחום שדה ראייתו לכל הפחות, כמעט 4 שניות (אם נניח לטובתו כי האופנוע המעורב נסע במהירות של 70 קמ"ש) ומכאן כי התרשל.

נסיעת הנאשם מהלך כמעט 4 שניות ומרחק של 11.5 מטרים, בתוך הצומת ובמסלול נסיעת האופנוע המעורב - מבלי שהבחין בו כלל לפני התאונה - עולה כדי התרשלות. מעצם העובדה כי לא הבחין כלל באופנוע המעורב נגזרת המסקנה כי לאחר כניסתו לצומת ואגב חציית המסלול הקרוב, לא המשיך לבחון התנועה משמאלו וזאת חרף חובתו להמשיך ולבחון הגעת התנועה משמאל גם במהלך חציית הצומת.

33. בנוסף, נכונה הייתי לקבל גם את טענת המאשימה בסיכומיה כי הנאשם התרשל בנהיגתו בעת חציית הצומת, בכך שנסע, על פי גרסתו, באיטיות מופלגת.

לכאורה, איטיות יתרה זו אינה סבירה וזאת לאור טענת הבוחן בחקירתו הנגדית (עמוד 20 לפרוט', שורות 24-25):

"6-7 שניות זה המון זמן, זה יכול לגרום לתאונה מצד כלשהו. זה לא סביר לחצות מסלול אחד ב-6-7 שניות. אם הוא חצה כל כך לאט, יש לו יותר זמן לראות את שדה הראייה לשמאל".



ואולם מסקנה לפיה מהירות חציית הצומת על-ידי רכב הנאשם היתה איטית באופן בלתי סביר ומסוכן מחייבת עיגון בתחשיבים אשר יכולים היו לסייע בגיבוש עמדה וקביעת ממצאים בעניין זה. ואולם, תחשיבים כאלו לא נעשו.

לא הוכח כי ניתן היה למנוע התאונה אלמלא הנאשם התרשל

34. חרף קביעתי לעיל כי הנאשם התרשל בעת חציית הצומת, עדיין מוטל על המאשימה הנטל להוכיח כי ניתן היה למנוע את התאונה אלמלא הנאשם התרשל. בנטל זה לא עמדה המאשימה.

35. הבוחן לא ניתח השניות הבאות שעד ההתנגשות ולא הוכח כי הנאשם יכול היה למנוע את התאונה לאחר כניסתו לצומת.

היה על המאשימה להציג תחשיבים וממצאים כלשהם לעניין פרק הזמן שנותר לנאשם להגיב מרגע שיכול היה לראות את האופנוע, והמרחק שנותר לו לעבור עד לפינוי הצומת, או לשם התחמקות מן האופנוע. כן נדרשת התייחסות כלשהי לזמן התגובה הסביר בנסיבות, כמו גם לשאלה באלו אמצעים היה על הנאשם לנקוט כדי למנוע התאונה והאם די היה למשל בהאצת הרכב כדי להביא לפינוי הצומת, מקום שבו המשך נסיעה במהירות האיטית הקודמת הוא שהוביל לתאונה.

לכאורה, היו בידי התביעה נתונים גולמיים שאפשרו עריכה של לפחות חלק מן התחשיבים הנדרשים, אך הבוחן לא עשה בהם שימוש. המאשימה בסיכומיה פרטה חישובים שונים ונעזרה בנוסחאות שונות שאושרו על ידי מומחה ההגנה אך כאמור הבוחן בעצמו לא העיד לגבי נתון התאוצה הנכון לשימוש בנסיבות תאונה זו, זמן התגובה הנכון לשימוש והאפשרות האובייקטיבית לפינוי הצומת במקרה של האצת הרכב, למשל.

36. בנסיבות המקרה דנן ובהתבסס על התשתית העובדתית החלקית ביותר שהציגה המאשימה, אין באפשרותי לקבוע שהנאשם - גם אם לא התרשל בכניסה לצומת (לפי האפשרות שלא נשללה כי האופנוע המעורב היה מחוץ לשדה ראייתו) וכן התרשל בנסיעתו בתוך הצומת - יכול היה למנוע התאונה לו היה מאיץ את רכבו כדי לפנות את הצומת או בולם רכבו כאשר יכול וצריך היה לראות את האופנוע ואת הסכנה הצפויה.

37. לסיכום חלק זה, בראיות המאשימה אין בסיס מספק לקביעה כי הנאשם אשר התרשל בנסיעתו בתוך הצומת בכך שלא הבחין כלל באופנוע המעורב מהלך כל זמן החציה, יכול היה למנוע התאונה לו נקט באמצעים המתאימים.

סוף דבר

38. לא הוכח כי הנאשם התרשל בעת כניסתו לצומת שכן בהעדר ממצאים פוזיטיביים לגבי מהירות נסיעת האופנוע המעורב וזמן הפינוי של רכב הנאשם, קיימת אפשרות סבירה כי האופנוע המעורב היה מחוץ לשדה ראייתו של



הנאשם עת נכנס לצומת והחל בחצייתו.

39. מצאתי כי לאחר כניסתו לצומת, הנאשם התרשל בעצם חציית הצומת מבלי שהבחין כלל באופנוע המעורב במהלך כל זמן החציה. ואולם לא הוכח כי הנאשם יכול היה למנוע התאונה אלמלא התרשל ובאילו אמצעים היה עליו לנקוט ברגע שהנהג המעורב נכנס לשדה ראייתו.

40. לאור האמור לא הוכח מעבר לכל ספק סביר שהתאונה נגרמה בשל רשלנותו של הנאשם.

41. נוכח כל האמור לעיל הריני מזכה הנאשם מן העבירות של אי מתן זכות קדימה בניגוד לתמרור וגרימת תאונה שתוצאתה חבלות של ממש וזאת מחמת הספק, ומרשיעה את הנאשם בעבירה של נהיגה בקלות ראש.

ניתנה היום, י"א אלול תשפ"ב, 07 ספטמבר 2022, במעמד הצדדים