



ת"ד 13286/05/20 - מדינת ישראל נגד גומעה אל מחדי

בית משפט השלום לתעבורה באשדוד

ת"ד 13286-05-20 מדינת ישראל נ' אל מחדי
בפני כבוד השופטת, סגנית הנשיא נועה חקלאי

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

גומעה אל מחדי

הנאשם

נוכחים:

ב"כ המאשימה - מר מתן דהן, מתמחה

הנאשם בעצמו

ב"כ הנאשם - עו"ד מוסקלנקו ועו"ד סגל

הכרעת דין

1. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירות של נהיגה בקלות ראש, אי ציות לתמרור 302 המחייב מתן זכות קדימה וגרימת תאונת דרכים שתוצאותיה נזק וחבלות של ממש, בניגוד לסעיפים 1961(א) + 1961(ב) ו- 1961(ג) לפקודת התעבורה (נוסח חדש), תשכ"א- 1961 (להלן - "פקודת התעבורה") ובניגוד לתקנות 22(א) ו- 21(ב) לתקנות התעבורה, תשכ"א- 1961. (להלן - "תקנות התעבורה").

על פי עובדות כתב האישום, ביום 2.2.20 נהג הנאשם את רכבו ברשלנות, לא ציית לתמרור 302 המוצב בצומת בכיוון נסיעתו, נכנס לצומת מבלי ליתן זכות קדימה לרכב המעורב אשר הגיע מימינו, חסם דרכו ופגע בו. כתוצאה מהתאונה ניזוקו 2 כלי הרכב ונחבלו הנאשם, הנהג המעורב ונוסע ברכב הנאשם אשר נחבל חבלות של ממש בדמות שברים של זיז רוחבי בחוליות L2—L3 בעמוד השדרה.

2. הנאשם בתשובתו לאישום הודה בנהיגה ברכב במקום ובזמן המצוינים בכתב האישום, הודה כי מוצב במקום תמרור 302 אך כפר בחוקיותו. הנאשם הודה בתוצאות התאונה אך כפר בכך שנהג ברשלנות, כפר באי הציות לתמרור ובאחריותו לקרות התאונה.



3. לאור כפירת הנאשם במיוחס לו נשמעו הוכחות בתיק.

מטעם המאשימה העידו השוטרים משה פריין (ע"ת 1), רובין גבריאלי (ע"ת 2), מאיר יחזקאל (ע"ת 3), הנהגת המעורבת - הגב' לרינה עמר (ע"ת 4) והבוחן המשטרתי עידו שחור (ע"ת 5) והוגשו מסמכים.

מטעם ההגנה העיד הנאשם וכן העיד המומחה יואב קיץ (ע"ת 2).

4. המאשימה בסיכומיה ביקשה להרשיע את הנאשם וביקשה לאמץ את גרסת עדי התביעה אשר לדבריה העידו בצורה מהימנה, ועדותם לא נסתרה. ב"כ המאשימה טענה כי הנאשם מסר גרסאות שונות: בחקירתו במשטרה אמר שלא היה לו שדה ראיה בשל הבניינים שבמקום ובעדותו בבית המשפט טען שמכונות הן שהסתירו לו את שדה הראיה. לדבריה אין ליתן כל משקל לעדות מומחה ההגנה שכן כל חוות דעתו מבוססת על הערכות. המאשימה טענה כי מומחה ההגנה סירב לשתף פעולה, התלהם, צעק והתרגז. לשיטתה המומחה צילם את שדה הראיה שלא מתוך הרכב ולכן לא ניתן ללמוד דבר מהצילומים.

5. ב"כ הנאשם בסיכומיו ביקש לזכות את הנאשם. הפנה לסתירות בעדויות עדי התביעה, למחדלי החקירה ובדגש על מחדלים בעבודת הבוחן אשר לא בירר כלל אודות מהירות הנסיעה של הרכב המעורב, לא ערך שחזור ולא בדק אם התאונה נמנעת. ב"כ הנאשם הלן על האופן בו בוצע ניסוי שדה הראיה וטען כי יש לאמץ את גרסת ההגנה לפיה מהירות הרכב המעורב היתה מאוד גבוהה ולפיכך הרכב המעורב היה מחוץ לשדה הראיה של הנאשם עת נכנס אל הצומת.

דין

א. הפרק העובדתי

הבוחן המשטרתי

6. הבוחן (ע"ת 5) הגיע לזירת התאונה, אסף ממצאים אשר תועדו בסקיצה שערך (ת/12) ובדוח הבוחן (ת/13). הבוחן מדד שדה ראיה מקו הצומת בכיוון נסיעת הנאשם, לצד ימין (כיוון הגעת הרכב המעורב) ומצא כי שדה הראיה הוא לפחות 100 מ'. עוד קבע כי גם לרכב המעורב שדה ראיה של 100 מטר עד לצומת. הבוחן הגיע למסקנה כי הנאשם לא עצר בקו הצומת, החל להיכנס לצומת כשהרכב המעורב כבר היה קרוב, והוא הגורם האחראי לתאונה (ת/12 סע' 14).

לצורך הבנת התאונה מצ"ב סקיצה שערך הבוחן (ת/12).

7. על אף עבודת הבוחן כפי שמפורט לעיל, עבודתו לוקה בחסר:

הבוחן לא ערך שחזור של התאונה (עמ' 9 לפרו' ש' 21), הבוחן לא שאל את הנהגת המעורבת לגבי מהירות נסיעתה ואינו יכול לקבוע את מהירותה (עמ' 9 לפרו' ש' 32, 36).



מומחה ההגנה

8. ההגנה הגישה חוות דעת של מומחה מטעמה (נ/3), אך חוות דעתו אינה מקובלת עליו כלל ולא מצאתי ליתן לה כל משקל. להלן נימוקיי.

9. בנוגע לחישובים שערך מומחה ההגנה ביחס למהירות נסיעת הנאשם והזמן שעבר עד לאימפקט בין הרכבים (עמ' 6 לחוות הדעת):

המומחה הפנה לנוסחה כדי לחשב את זמן הנסיעה של הנאשם מקו העצירה (שם טען הנאשם שעצר בטרם הכניסה לצומת) ועד הקו הדמיוני של הצומת, ובהמשך כדי לחשב מהקו הדמיוני של הצומת ועד מקום האימפקט.

a הוא ערך התאוצה.

s הוא מרחק הנסיעה.

t הוא הזמן שלקח לנהג לנוסע את המרחק s.

לטענת המומחה, המרחק מקו העצירה ועד לקו הדמיוני של הצומת הוא 5 מ', המרחק מהקו הדמיוני של הצומת ועד למקום האימפקט הוא 8.2 מ' ובסך הכל המרחק מקו העצירה ועד לאימפקט הוא חיבור של השניים - קרי 13.2 מ'.

עוד טען המומחה כי התאוצה של רכב הנאשם בהיותו רכב גדול היא לכל היותר 1 מטר לשנייה בריבוע.

מעבר לאזכורה של הנוסחה שלעיל המומחה לא הציג את החישובים שערך ולא הסברם מהם הנתונים שהציב בנוסחה.

לא ברור כיצד הגיע המומחה לזמני הנסיעה הנקובים בחוות דעתו.

אם מציבים בנוסחה $a=1$, $s=5$, מתקבל זמן של 3.16 שניות.

אם מציבים $a=1$, $s=13.2$ מתקבל זמן של 5.13 שניות. (ובשים לב שזמן של 3.16 שניות חלף לכאורה מקו העצירה ועד לקו הדמיוני, הרי שנותרו עוד 1.97 שניות עד לאימפקט).

לא ברור כיצד קבע המומחה זמן של 4.1 שניות מהקו הדמיוני ועד לאימפקט. יכול והמומחה הגיע לערך הנ"ל על ידי הצבה בנוסחה של הערכים $a=1$, $s=8.2$ (כשאלו הנתונים מתקבל הערך של 4.05 שניות), אך הצבה כזו היא שגויה שכן בקו הדמיוני של הצומת הרכב לא היה בעצירה אלא בנסיעה במהירות של 10 קמ"ש, כך על פי גרסת ההגנה, ועל כן למיטב הבנתי, הנוסחה הנ"ל שמתאימה לתחילת נסיעה ($v_1=0$) לכאורה אינה מתאימה כאן.

כך או כך, החישובים שתוארו על ידי לעיל הם לא יותר מאשר ניסיונות להתחקות אחר חישובים שערך המומחה, שכן המומחה עצמו בחקירתו הנגדית סירב בתוקף להסביר את חישוביו וטען "אסור לי לעשות חישוב - כי זו הטעיה של



בית המשפט" (עמ' 16 ש' 17).

לא זו אף זו, המומחה עמד בתוקף על כך ששימוש בתאוצה קבועה (למשל $a=1$) הוא שגוי (עמ' 16 ש' 10-5), כך שלא ברור מהי התאוצה בה השתמש בנוסחה עת קבע את הזמנים כפי שקבע, אם בכלל השתמש בנוסחה אותה הציג בחוות דעתו.

בכל הכבוד למומחה ההגנה אין כל הטעיה בביצוע חישובי תאוצה, תאוצה, מהירות זמן ודרך. ניתן להתווכח מהו בסיס הנתונים בו יש לעשות שימוש, מהי הנוסחה שיש להשתמש בה, אבל לא יעלה על הדעת לטעון שלא ניתן לבצע חישוב, כי חישוב, כל חישוב, יהיה בו כדי להטעות את בית המשפט.

אין בידי לקבל טענה זו.

בהעדר חישוב מתמטי, לא ברור הכיצד המומחה קבע את המהירות שקבע. האם על סמך אינטואיציה? על סמך הערכה? על מה מתבססת ההערכה?

בנסיבות אלו, ולאור סירוב המומחה להציג את האופן בו ערך את החישובים שבעקבותם קבע את זמני הנסיעה בהם נקב ומבלי שהסביר הכיצד חישוב את מהירות נסיעת הנאשם לא מצאתי ליתן כל משקל למסקנותיו.

נהפוך הוא, על פניו, על סמך הנוסחה שלעיל, נוסחה שהמומחה עצמו הציג, ככל שהתאוצה עומדת על 1 מ' לשניה בריבוע כפי שהוא עצמו הציע, והמרחקים שהוא עצמו אישר, עולה הרושם כפי שציינתי לעיל כי זמן הנסיעה מרגע הכניסה לצומת ועד למקום האימפקט, הוא 1.97 שניות ולא 4.1 שניות.

10. בנוגע לחישוב שערך מומחה ההגנה לצורך התחקות אחר מהירות נסיעת רכבה של הנהגת המעורבת (עמ' 7 לחוות הדעת):

אינני מקבלת את טענת מומחה ההגנה כי **כל** הנזקים שנגרמו בתאונה מקורם אך ורק מהאנרגיה הקינטית של **הרכב המעורב** - תוך התעלמות כליל מהאנרגיה הקינטית של רכב הנאשם, כאילו הוא כלל לא חלק מהתאונה.

יתרה מכך, לא ברור על סמך מה קבע המומחה כי לפחות 2/3 מאנרגיית המהירות של הרכב המעורב "התבזזה" לצורך גרימת הנזק לרכב המעורב ולצורך הפיכתו של רכב הנאשם ועל בסיס נתון זה הסיק כי מהירות הרכב המעורב היתה לפחות 96 קמ"ש)

מדובר בנתון חסר כל בסיס, ולא הוצג ביחס אליו כל גיבוי בספרות המקצועית או כל בסיס תמיכה מקצועי מכל סוג.

להתרשמותי מדובר בהערכה סתמית.



באותה מידה יכול היה המומחה להעריך כי נדרשת לפחות 4/5 מאנרגיית המהירות של הרכב המעורב כדי לגרום לאותם הנזקים, במקרה כזה היה ניתן לכאורה להגיע לתוצאה לפיה מהירות הנסיעה של הרכב המעורב בעת האימפקט היתה 32.1 x 5 קרי 160.5 קמ"ש.

עוד טען המומחה כי על פי נזקי הרכב המעורב, הנזק הוא נזק אופייני לפגיעה של רכב בעצם דומם במהירות נסיעה של 50-60 קמ"ש (עמ' 13 ש' 27-28) אלא שאין כל בסיס להערכה זו, מה גם שהרכב המעורב כלל לא התנגש בעצם דומם אלא ברכב נוסע.

המומחה חזר ואישר כי קביעת מהירות הרכב המעורב מבוססת על הערכה בלבד (עמ' 15 ש' 25).

משכך, ובשים לב שעסקין בהערכה בלבד, ומשלא התרשמתי כי ההערכה מבוססת על בסיס איתן, לא מצאתי ליתן כל משקל להערכה זו.

11. כן מצאתי להניח לטובת הנאשם כי שדה הראיה מקו הצומת הוא 75 מ', כפי שמצא מומחה ההגנה (ולא מעל 100 מ' - כפי שקבע הבוחן המשטרתי) זאת משום שממצא זה לא נסתר בחקירתו הנגדית שכן המומחה כלל לא נחקר על נתון זה בחקירתו הנגדית.

12. אם כן, משהבוחן המשטרתי לא בדק את מהירות נסיעת הנהגת המעורבת ולא ערך שחזור, ומשלא מצאתי ליתן כל משקל לחישובים שהציגה ההגנה, נותרנו עם עדות הנהגת המעורבת ועדות הנאשם.

עדות הנהגת המעורבת

13. הנהגת המעורבת (ע"ת 4) מסרה הודעה קצרצרה במשטרה 24 ימים אחרי התאונה. שם טענה כי בכיוון נסיעת הנאשם קיים תמרור עצור וכי הנאשם לא עצר כשנכנס לצומת, והיא פגעה עם חזית רכבה בדופן ימין של רכב הנאשם (נ/1 ש' 4-5).

בעדותה בבית המשפט סיפרה כי הנאשם נהג במהירות מופרזת, לא עצר בעצור ולא נתן לה זכות קדימה (עמ' 7 ש' 12-14).

בחקירתה הנגדית הבהירה שלא זו בלבד שהנאשם לא עצר אלא "הוא אפילו לא האט, נסע בנסיעה רציפה והתפרץ לכיוון הכביש" (עמ' 7 ש' 31). לדבריה, היא לא ראתה שהוא לא עצר אלא משערת זאת: "אני משערת שאם היה עוצר, במקום שכן היה צריך לעצור, הוא לא היה נכנס לצומת של הכביש ולא היה פוגע בי בעוצמה כפי שהוא פגע" (עמ' 8 ש' 4-5).

לדבריה כתוצאה מהתאונה נגרם לה קרע בגיד, ועל אף שחלפו שנתיים ממועד התאונה היא עדיין סובלת מכאבים, עדיין עוברת פיזיותרפיה, מוגבלת בהרמת משאות כבדים, בישיבה ממושכת, סובלת מסחרחורות ובחורף בקור



הכאבים מאוד חמורים (עמ' 7 ש' 19-22).

14. עדותה של הנהגת המעורבת זכתה לאמוני המלא. עדותה לא נסתרה בחקירתה הנגדית. הגם שהנהגת המעורבת לא ראתה את רכבו של הנאשם בטרם הכניסה לצומת ולכאורה לא ראתה את השלב בו חצה את קו העצירה, היא מתארת את אופן כניסתו אל הצומת, במהירות מופרזת, בנסיעה רציפה - וכפי שיפורט להלן אופן הנהיגה המתואר אינו מתיישב עם החובה ליתן זכות קדימה.

עדות הנאשם

15. הנאשם בחקירתו במשטרה ציין: "עצרתי בצומת כי ראיתי שיש לי עצור, אבל זה היה לפני שנפתח לי שדה ראייה לרכב מימין ואז התקדמתי קדימה ואז לא ראיתי אותה וכשאתי כמעט כבר חציתי את הצומת היא נתנה לי מכה אחרי גלגל אחורי" (ת/8 ש' 3-5).

יודגש - הנאשם לא הועמד לדין על כך שלא **עצר**, עובדה זו כלל לא יוחסה לו בכתב הנאשם. נטען כלפיו בעובדות כתב האישום כי הנאשם **לא נתן זכות קדימה** לרכב המעורב.

הנהגת המעורבת לא ראתה את רכב הנאשם עת חלף על פני קו העצירה ועל כן עדותה לא יכולה לסייע בעניין זה וגם הבוחן המשטרתי העיד כי אינו יכול לשלול את האפשרות שהנאשם עצר בקו העצירה (עמ' 9 ש' 30).

ועם זאת, אין די בעצירה בקו העצירה (גם אם כך היו פני הדברים), אלא תמרוך 302 מחייב גם **מתן זכות קדימה**.

16. כשהנאשם נשאל מתי הסתכל ימינה בפעם האחרונה השיב: "אני עצרתי כמו שאמרתי כמה מטרים לפני קו הצומת ואז בגלל הסתר של הבניינים לא ראיתי טוב את המתקרבים ולא ראיתי את הרכב השני, ואז **התחלתי לנסוע ולא הסתכלתי שוב ימינה** ולא ראיתי את הרכב השני ורק כשהייתי בתוך הצומת כבר כמעט לפני התאונה ראיתי אותו מימין ושמעתי את הצפירה שלו ולא יכולתי כבר למנוע את התאונה ואז היא התנגשה בי אחרי הגלגל האחורי (ת/8 ש' 18-21).

כשהבוחן הטיח בפניו שמקו הצומת יש שדה ראייה של יותר מ-100 מ' לימין ואם היה מסתכל שוב ימינה מקו הצומת הוא היה רואה את הרכב המעורב, אמר הנאשם: "מסכים. אני נהג ותיק. אני יודע שהייתי צריך לעצור שם. **טעות במקום העצירה שלי**".

בעדותו בבית המשפט, תוך ניסיון לשפר את גרסתו, טען שכן הסתכל שוב ימינה אך ציין "הייתי צריך עוד זהירות. עוד עצירה. זה מה שהתכוונתי" (עמ' 12 ש' 4-7).

אציין כי גרסתו של הנאשם בבית המשפט לא זכתה לאמוני. אינני מקבלת את טענתו (עמ' 12 לפרו' ש' 15) לפיה לא אמר את המילה "לא" במשפט שרשם הבוחן מפיו בעת חקירתו: "ואז התחלתי לנסוע **ולא** הסתכלתי שוב ימינה



ולא ראיתי את הרכב השני..." (ת/ש' 19).

בעדותו בבית המשפט העיד: "עצרתי לפני קו עצירה. **היו רכבים מצד ימין שהסתירו לי** והיה בניין. שלט העצור היה בסוף הקיר. לא ראיתי טוב בשל שדה ראיה מוגבל" (עמ' 11 ש' 16-18).

כשנשאל מדוע לא טען בחקירתו במשטרה כי רכבים הסתירו לו טען שלא נשאל על רכבים (עמ' 12 לפרו' ש' 12).

כך או כך, גם אם חנו רכבים במפרצון החניה מימינו של הנאשם בכיוון ממנו הגיעה הנהגת המעורבת, על פי מדידות שערך מומחה ההגנה רכבים אלו מצמצמים את שדה ראיה למי שמגיע מכיוון הגעת הנאשם ועוצר **לפני** קו העצירה, אך הם **אינם מגבילים את שדה הראיה למי שבוחן את מצב התנועה מהקו הדמיוני של הצומת.**

הוכח שבעת כניסת הנהגת המעורבת אל הצומת היא היתה בשדה ראיית הנאשם

17. אין בידי לקבל את טענת ההגנה לפיה לא הוכח שבעת הכניסה אל הצומת הנהגת המעורבת היתה בשדה הראיה של הנאשם.

18. אמנם ראוי היה שהבוחן ישאל את הנהגת המעורבת לגבי מהירות נסיעתה, ויערוך שחזור תוך בחינת זמן פינוי הצומת, עם זאת, על אף המחדל האמור, הוצגו בפני ראיות מספיקות שיש בהן כדי להוכיח מעבר לכל ספק סביר שהנהגת המעורבת היתה בשדה ראייתו של הנאשם, בטרם נכנס עם רכבו אל הצומת.

בית המשפט העליון קבע בשורה ארוכה של פסקי דין כי אין במחדלי חקירה כשלעצמם כדי להביא לזיכויו של נאשם אם הונחה תשתית ראייתית מספקת להוכחת אשמתו. [ראו למשל: ע"פ 1826/14 רווית דוד נ' מדינת ישראל (4.8.14); ע"פ 8447/11 סולימאן נ' מדינת ישראל (24.9.2012); ע"פ 6040/05 אלנבארני' מדינת ישראל (9.8.2006); רע"פ 2132/11 ארז נ' מדינת ישראל (20.3.2011)].

ראו ע"פ 7320/07 פלוני נ' מדינת ישראל ([פורסם בנבו], 13.5.09) :

"אף לו נמצאו מחדלי חקירה, אין בעובדה זו כשלעצמה כדי להוביל לזיכויו של המערער. הלכה היא, כי אין מוטלת על התביעה החובה להציג את הראיה הטובה ביותר, ודי כי תציג ראיה מספקת. בסופו של יום, שאלת נפקותם של מחדלי חקירה מוכרעת בהתאם לנסיבות המקרה הפרטניות, תוך בחינת השאלה אם יש בתשתית הראייתית אשר הונחה לפתחו של בית-המשפט, כדי לבסס את הרשעת הנאשם בעבירה שיוחסה לו במידה הנדרשת בפלילים..."

19. **לא בכל מקרה בו מתרחשת תאונת דרכים החישובים המתמטיים הם תנאי שאין בלתו לצורך הרשעה.**

ראו בעניין זה רע"פ 1871/22 **ירון דנוך נ' מדינת ישראל** (23/03/22) - שם הורשע המבקש בבית משפט קמא בגרימת תאונת דרכים ופגיעה בהולכת רגל במעבר חציה, זאת על בסיס עדויות עדי ראיה ובהעדר עבודת בוחן. בית המשפט המחוזי דחה את הערעור תוך שציין כי:



"צודק הסניגור המלומד בטענתו כי החקירה לא מוצתה בשל מחדלה של המשטרה לשלוח למקום התאונה בוחן תאונה, כדי לבחון את נסיבות התאונה; נוכח כך לא עמדו בפני בית המשפט נתונים אובייקטיביים להשלמת התמונה הראייתית, ובכללם קביעת גובה מהירות הנסיעה, מיקום הפגיעה בהולכת הרגל, מיקומה לאחר הפגיעה, מדידת מרחקים ושדה ראייה, ואולי אף נמנע איסוף עדויות של עדים לתאונה. יש להצר על כך שלא קוימה חובתה הטבעית של המשטרה לבצע חקירה מהירה של תאונה קשה בתוצאתה, ויש לקוות כי השיקולים הקשורים בתעדוף חקירה זו או אחרת, נבחנים היטב וברגישות הראויה על ידי אגף התנועה, בהתאם לנהלי המשטרה.

בית המשפט קמא ביסס ממצאיו, נוכח האמור, בעיקר על יסוד העדויות שהיו בפניו, וכן על תמונות לא ממצות מאיזור התאונה שבוצעו על ידי שוטר סיור. כידוע, אין ערכאת ערעור נוטה להתערב בממצאי מהימנות הנקבעים על ידי הערכאה הדיונית, אלא במקרים חריגים, ובענייננו לא ראיתי מקום לסטות מעיקרון זה."

בקשת רשות ערעור נדחתה.

20. כפי שציינתי לעיל, עדותה של הנהגת המעורבת זכתה לאמוני, ואני מקבלת את גרסתה לפיה הנאשם נכנס אל הצומת בנסיעה רצופה ובמהירות מופרזת.

אין בידי לקבל את טענת מומחה ההגנה לפיה חלפו 4.1 שניות מרגע הכניסה של הנאשם אל הצומת ועד האימפקט (נתון שלא ברור מה עומד מאחוריו). זאת ועוד, כפי שפורט לעיל, גם על פי הנוסחה שהציע מומחה ההגנה והנתונים שלכאורה סופקו בחוות דעתו עולה הרושם כי מרגע כניסת הנאשם אל הצומת ועד רגע האימפקט חלפו פחות מ- 2 שניות. (ראו סעיף 9 לעיל).

21. אף אין בידי לקבל את הטענה שהנהגת המעורבת התקרבה אל הצומת במהירות "טיסה" של 96 קמ"ש.

אין לכך כל בסיס בחומר החקירה.

אמנם הנהגת המעורבת כלל לא נשאלה בעת מסירת הודעתה במשטרה על מהירות נסיעתה, כפי שראוי היה, ואף לא נשאלה כל שאלה בעניין זה בעת עדותה בבית המשפט, לא על ידי ב"כ המאשימה ולא על ידי ב"כ הנאשם, אך גם הנאשם עצמו לא טען, בשום שלב, לא בחקירתו במשטרה ולא בעדותו בבית המשפט, כי הנהגת המעורבת נסעה לכיוונו במהירות כה מופרזת. מדובר בספקולציה נטולת כל בסיס.

22. גם אילו הייתי יוצאת מנקודת הנחה כי הנהגת המעורבת הגיעה במהירות "טיסה" אל הצומת (96 קמ"ש כטענת מומחה ההגנה) - קרי 26.6 מטר הרי שעל פי שדה הראייה שמצא מומחה ההגנה (75 מ') הנאשם היה אמור להבחין בנהגת המעורבת כ- 3 שניות לפני האימפקט (ואם שדה הראייה עולה על 100 מ' כפי שקבע הבוחן המשטרתי - לפחות 4 שניות). מכאן עולה בבירור כי גם במהירות "טיסה" הנהגת המעורבת היתה בשדה ראייתו של הנאשם בטרם כניסתו אל הצומת.



כאמור, אין בידי לקבל את התרחיש שביקשה ההגנה להציג, זאת לאור האמון שמצאתי ליתן לעדות הנהגת המעורבת לפיה הנאשם נכנס אל הצומת בנסיעה רצופה במהירות מופרזת, עדות זו מתיישבת עם גרסת הנאשם במשטרה, לפיה נכנס אל הצומת בנסיעה ולא בחן את מצב התנועה בהיותו בקו הדמיוני של הצומת. אם הנאשם חצה את הצומת במהירות גבוהה ובנסיעה רצופה, זמן שהייה שלו בצומת היה קצר, דבר המלמד על כך שהנהגת המעורבת היתה קרובה למקום האימפקט בעת הכניסה אל הצומת ובוודאי שבתחום שדה ראייתו.

מקל וחומר אם שדה הראיה עולה על 100 מ' כפי שקבע הבוחן המשטרתי.

המטריה המשפטית

23. תקנה 64(ד) לתקנות התעבורה קובעת:

64(ד) נוהג רכב המתקרב לצומת שלפניו מוצב תמרור המציין חובה לעצור, **יעצור במקום שיוכל לראות את התנועה בדרך החוצה**, ואם סומן קו עצירה - לפני קו העצירה, **ויתן את זכות הקדימה לרכב אחר המתקרב** או הנכנס לצומת מכביש אחר.

תקנה 1 מגדירה מתן זכות קדימה באופן הבא:

"מתן זכות קדימה" - מתן אפשרות לעוברי דרך אחרים שלהם נקבעה זכות קדימה, להתקדם בדרך בלי לעצור, להמתין, לשנות את מהירותם או לסטות מקו התקדמותם;

24. כפי שעולה מלשון התקנות שלעיל, חובה היה על הנאשם, אשר בכיוון נסיעתו הוצב תמרור 302(תמרור עצור) ליתן לנהגת המעורבת זכות קדימה, קרי לאפשר לה להתקדם בנתיב נסיעתה מבלי לשנות את מהירות נסיעתה ומבלי לסטות מנתיבה.

25. סעיף 21 לחוק העונשין תשל"ז 1977 קובע מהי רשלנות:

21(א) "רשלנות - אי מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה, כשאדם מן היישוב יכול היה, בנסיבות הענין, להיות מודע לאותו פרט, ובלבד -
(1)..."

(2) שבעבירה שעם פרטיה נמנית תוצאה שנגרמה על ידי המעשה או סכנה העלולה להיגרם בשלו - העושה נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה או לגרימת הסכנה כאמור."

26. מעדותו של הנאשם כפי שתוארה לעיל, בין אם עצר בקו העצירה הנמצא 5 מ' לפני קו הצומת ובין אם לאו, עולה בבירור כי **נכנס אל הצומת מבלי שבחן את הנעשה בצומת במקום בו נפתח שדה הראיה, אלא בחן את הנעשה בצומת ממקום בו שדה הראיה מוגבל** ואינו מאפשר לראות בצורה מיטבית את התנועה המתקרבת.

בהתנהלות האמורה יצר הנאשם סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה ולגרימת הסכנה - ובכך התרשל.



27. ב"כ הנאשם הפנה לרע"פ 7468/07 לוקשינסקי נ מדינת ישראל, (19.3.12) שם זוכתה המערערת לאחר שנקבע כי לא הוכח שבעת כניסתה אל הצומת הנהג המעורב היה בשדה ראייתה, ואף לא הוכח כי לאחר שנכנסה אל הצומת, ובשלב שבו ניתן היה להבחין בנהג המעורב, יכולה היתה המערערת למנוע את התאונה. שם נקבע כי :

"נהג אכן יכול להימצא אחראי למותו של אחר 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. עם זאת יש לזכור כי הרשלנות נבחנת "בנסיבות העניין" (סעיף 21(א) לחוק העונשין), ומובן שתנאי הדוחק שבהם פועל הנהג הם חלק מאותן נסיבות. כפי שכבר נקבע בהקשר קרוב, רמת הזהירות הנדרשת מן הנהג שמצא עצמו בלב הצומת במצב דוחק שלא באשמתו ודאי נמוכה מזו שנייחס לנהג הממתין בכניסה לצומת ועיתותיו בידיו לבחור אימתי יוכל לחצות בבטחה (ראו: ע"א 732/77 יוסף נ' אדלר, פ"ד לד(2) 414, 415 (1980)).

בשונה מרע"פ לוקשינסקי שלעיל, בעניינו של הנאשם קבעתי שהנהגת המעורבת **כן היתה בשדה ראייתו בטרם נכנס אל הצומת**, ולפיכך אין מדובר במי שהיה אמור להגיב ב"מצב דוחק", אלא במי שיכול היה בטרם כניסתו אל הצומת כש"עיתותיו בידיו" להמתין עד שהנהגת המעורבת תסיים בבטחה את חציית הצומת.

28. הנאשם בכפירתו כפר בחוקיות התמרור. ואולם, במהלך שמיעת הראיות הנאשם לא הביא כל ראיה לסתור את חזקת החוקיות אשר עוגנה בעניין זה בתקנה 22(א) לתקנות התעבורה, ולא עמד בנטל הרובץ לפתחו להוכיח שהתמרור הוצב, סומן או נקבע שלא כדין. על פניו, ובהעדר כל התייחסות לכך גם בסיכומי ההגנה, עולה הרושם כי הנאשם זנח טענתו זו. משכך, לא מצאתי להרחיב בעניין זה מעבר למפורט לעיל.

סוף דבר:

29. שוכנעתי מעבר לכל ספק סביר שהנאשם התרשל בכך שנכנס עם רכבו אל הצומת מבלי שבחן את הנעשה בצומת במקום בו נפתח שדה הראיה, אלא, על פי עדותו, בחן את מצב הצומת בהיותו בקו העצירה, ממקום בו שדה הראיה מוגבל.

30. שוכנעתי מעבר לכל ספק סביר שבטרם החל הנאשם להיכנס עם רכבו אל הצומת, יכול היה הנאשם להבחין ברכב המעורב, שהיה כבר בתוך תחום שדה הראיה שלו, (אף אם הייתי קובעת כי הרכב המעורב התקרב אל הצומת במהירות "טיסה" של 96 קמ"ש - נתון שאין לו כל בסיס בחומר הראיות).

31. נוכח האמור, שוכנעתי מעבר לכל ספק סביר שהתאונה נגרמה עקב רשלנות הנאשם, ואילו לא היה מתרשל, ובוחן את מצב הצומת בטרם הכניסה אליה, יכול היה להבחין בנהגת המעורבת, ליתן לה זכות קדימה ולמנוע את התרחשות התאונה.

נוכח האמור, אני מרשיעה את הנאשם בעבירות המיוחסות לו.

ניתנה היום, ח' חשוון תשפ"ג, 02 נובמבר 2022, במעמד הצדדים