



## ת"ד 2593/04/16 - מדינת ישראל נגד גבריאל אסקיארוב

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

ת"ד 2593-04-16 מדינת ישראל נ' אסקיארוב  
בפני כבוד השופט עמית יוסף ריבלין

המאשימה

מדינת ישראל

נגד

הנאשם

גבריאל אסקיארוב

הכרעת דין

### 1. העובדות המוסכמות

א. בתאריך 14.3.15 נהג הנאשם רכב פרטי בכביש 412 מדרום לצפון. בהגיעו לצומת בית דגן היה מעורב בת"ד עם מונית שנכנסה לצומת מימין (כיוון הנאשם). כתוצאה נחבלו הנהג המעורב ושלוש נוסעות ברכבו (אחת חבלה של ממש, ראה ת/3-4,5).

ב. בכיוון הנאשם היה מוצב תמרור 302 (עצור). הצומת מרומזר ואולם בעת שארעה התאונה הרמזורים לא פעלו וככל שניתן להבין היתה הפסקת חשמל במקום וגם תאורת הרחוב לא פעלה (ראה ת/7 עמ' 2 ש' 1, וכן עמ' 10 ש' 2 ופרו' עמ' 14 ש' 36).

ג. הנאשם נכנס לצומת בנסיעה רצופה מנתיב ימני (כיוון נסיעתו) והמעורב מנתיב ימני (כיוון נסיעתו) - ראה תרשים ת' 1. עפ"י חישובי הבוחן עליו לא חולק עד ההגנה אינ' וויסמן עבר הנאשם מקו העצירה (כיוון נסיעתו) עד מקום האימפקט 25-30 מטר (פרו' עמ' 9 ש' 29).

ד. רכב הנאשם פגע עם חזית רכבו בדופן ימני של רכב הנאשם.

### 2. העובדות השנויות במחלוקת

המעורב טען "נסעתי עם אורות. סקודה חדשה איך שאתה מפעיל האורות נדלקים" (פרו' עמ' 7 ש' 4-3).

הנאשם טען בהודעתו ת/6 "לא זכור לי שראיתי אורות של הרכב... (המעורב י.ר.)" (ש' 1) ובעדותו אמר "אם נסע עם או בלי.... תשאלי אותו. אני אורות לא ראיתי..." (פרו' עמ' 18 ש' 1 וש' 3).

עמוד 1



א. מעדות הבוחן עולה כי לנאשם לוקח זמן של כ-5 עד 6.5 שניות מקו העצירה "שלו" עד למקום האימפקט (פרו' עמ' 10 ש' 31 ופר' עמ' 11 ש' 1-2).

על פי חישוב הבוחן אם המעורב נהג במהירות של כ-50 קמ"ש היה רחוק מהצומת כדי 70 מטר (פרו' עמ' 11 ש' 5). (המעורב טען שנהג במהירות פחותה 40 קמ"ש - פרו' עמ' 6 ש' ואז המעורב רחוק יותר מהצומת).

ב. מחו"ד אינג' ויסמן (נ/1) שהעיד מטעם ההגנה והגיש את נ/1 עולה כי הנאשם עבר 25 מטר מרחק מקו העצירה שלו עד מקום התאונה (הזמן שעובר כ-6.5 שניות) משמע כאשר נכנס הנאשם לצומת המעורב היה רחוק כדי 89.9 מ' מהצומת.

ג. עפ"י שני המומחים הנאשם אם כן עבר מרחק של כ-25 - 30 מ' ועשה כן בזמן של כ-5 עד 6.5-שניות. משמע משהחל הנאשם להיכנס לצומת המעורב היה רחוק מהצומת כדי 70 עד 90 מ'.

ד. על פי עדות הבוחן המשטרתי שדה הראיה לנאשם 100-200 מטר (פרו' עמ' 11 ש' 12 וראה חוות דעת אינג' וייסמן נ' 1 ס' 2 סייפא).

ה. המעורב טען פוזיטיבית שנסע עם אורות ואילו הנאשם בגרסתו לא סתר פוזיטיבית עובדה זו. מעבר לכך המעורב העיד כי מרגע שמניע הרכב האורות נדלקים וגם עובדה זו לא נסתרה. מכאן ניתן לקבוע כי המעורב נסע עם אורות ואין מחלוקת כי אם המעורב נסע עם אורות ניתן היה להבחין בו.

ו. תמרור עצור (תקנה 64(ד) לת"ת) מחייב נהג בכיוון נסיעתו עצור לעצור לפני קו העצירה או במקום בו יכול לראות התנועה ולתת זכות קדימה לרכב העובר בדרך החוצה.

אין מחלוקת כי שדה הראיה לנאשם ימינה פתוח ולפיכך יכול היה להבחין ברכב המעורב מבעוד מועד היינו מקו העצירה שלו או תוך כדי כניסתו לצומת ולתת לו זכות קדימה. ברור גם כי בנסיבות התאונה הנאשם לא יכול רשאי להיכנס לצומת בנסיעה רציפה בלי לוודא תוך כדי כניסתו לצומת שלא מגיע רכב מימינו וברור כי בנסיבות של צומת כה רחב בן שישה נתיבים נסיעה רצופה מצביעה על חוסר זהירות. ועוד: ובהקשר לעדות הבוחן המשטרתי בד"כ אין חשיכה מוחלטת ותמיד יש תאורה מסביב (פרו' עמ' 11 ש' 14-12) כך שבשלב כל שהוא תוך כדי כניסה לצומת הנ' חייב היה להבחין מבעוד מועד ברכב המעורב ומשלא הבחין התרשל.



**בשולי הדברים אעיר:** אין ספק כי למעורב רשלנות תורמת שכן לפי תקנה 65 לת"ת צריך היה בנסיבות של צומת שאינו מרומזר לנהוג בזהירות ולהאט תוך כדי כניסתו לצומת כדי לוודא שהצומת פנוי. הנאשם נסע מרחק של כ-25 עד 30 מ' ולו המעורב היה מפנה מבטו שמאלה עובר לכניסה לצומת יכול היה להבחין בו ולהימנע מתאונה.

**סיכומם של דברים מרשיע הנאשם בעברות שיוחסו לו.**

ניתנה היום, 31.1.18, במעמד הצדדים