



ת"ד 4546/02/17 - מדינת ישראל נגד צביה קנטור גוז

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

ת"ד 4546-02-17 מדינת ישראל נ' קנטור גוז
לפני כבוד השופט דן סעדון

בעניין: מדינת ישראל
ע"י ב"כ עו"ד תומר לביא

המאשימה

נגד

צביה קנטור גוז
ע"י ב"כ עו"ד ארבל

הנאשמים

הכרעת דין

1. הנאשמת עומדת לדין בעבירות של נהיגה בקלות ראש הגורמת חבלות של ממש, נהיגה כשברמזור אור אדום (נסיבות מחמירות) ונהיגה שלא בכיוון החץ. מכתב האישום עולה כי ביום 4.4.16 שעה 16.50 נהגה הנאשמת רכב פרטי ברחוב טאגור בת"א ממערב למזרח והתקרבה לצומת עם רחוב חיים לבנון (להלן - "**הצומת**"). הצומת בנוי ממפגש בין רחוב חיים לבנון עם הרחובות טאגור (ממערב) וקלצקין (ממזרח). ברחוב טאגור, בכיוון נסיעת הנאשמת, שלושה נתיבי נסיעה ושתי מערכות רמזורים. נתיב הנסיעה השמאלי מיועד לפונים שמאלה; נתיב הנסיעה האמצעי מיועד לנוסעים ישר; נתיב הנסיעה הימני מיועד לפונים ימינה בלבד. מערכת רמזורים אחת נועדה לשמש את הפונים ימינה מרחוב טאגור לרחוב חיים לבנון. על מערכת רמזורים זו מוצבים תמרור 206 (לפני הצומת) ו- 204 (אחרי הצומת). מערכת רמזורים שנייה מיועדת לשמש את הנוסעים ישר לרחוב קלצקין או שמאלה לרחוב חיים לבנון. במערכת רמזורים זו מוצבים תמרורי 202 (לפני ואחרי הצומת). הנאשמת נסעה ברחוב טאגור כאמור, הגיעה לנתיב הימני ביותר מבין 3 נתיבי הנסיעה (המיועד לפנייה ימינה בלבד) אך נכנסה לצומת לכיוון ישר, בניגוד לאור האדום ברמזור בכיוון נסיעתם של הנוסעים ישר בצומת. אותה עת, נסע על רחוב חיים לבנון (ימין לשמאל כיוון נסיעת הנאשמת) רכב פרטי מדגם פורשה (להלן - "**הרכב המעורב**") ונכנס לצומת באור ירוק בכיוון נסיעתו. הנאשמת חסמה את דרכו של הרכב המעורב וגרמה להתנגשות בין כלי הרכב. מעצמת ההתנגשות נהדפו שני כלי הרכב. רכבה של הנאשמת הועף לכיוון שני כלי רכב מסוג "יונדאי" שעמדו בחלקו הדרום מזרחי של הצומת (ברחוב קלצקין) באור אדום ופגע בהם. אחד מכלי הרכב שעמדו (לא ברור איזה) נהדף מן הפגיעה ופגע בהולכת רגל ובבנה הקטין.

הולכת הרגל ובנה נחבלו חבלות של ממש. להולכת הרגל נגרם שבר ברמוס המנדיבולה מימין, מספר שברים עם תזוזה ניכרת בקלויקולה מימין ושבר מנדיבולה בזוית הלסת מימין, שברים מרובים בבית החזה, שברים עדינים בצלעות 5,6,7 משמאל אספקט קדמי, שברים משמעותיים בצלעות 4,5,6,7,8 מימין אספקט קדמי לטרלי, שבר בסטרנום עם המטומה מסביב, שברים בזיזים לטרליים מימין בחוליות 7,8,9,10,11 ושברים ב- SPINOUS PROCESSED בגובה 7,8,



שבר מידלשפט קלויקולה מימין וכן לצרציה בכבד ושיתוק סרעפת ימין. היא אושפזה לתקופה ממושכת שאחריה המשיכה בטיפולים. בנה הקטין נחבל אף הוא חבלות של ממש: חבלת ראש, שברים בעצמות פרונטליות דו"צ ופרייטלית מימין כולל דחיסה עם המטומות קרקפתיות גדולות. הוא הורדם, הונשם ואושפז בטיפול נמרץ ילדים ולאחר מכן הועבר למעקב נוירוכירורגי.

2. הנאשמת הודתה בכך שנהגה במקום ובזמן כאמור. היא הודתה במבנה הצומת, בתמרור ובמערך הרמזורים הפרוש. היא כפרה בכך שנהג הרכב המעורב נכנס לצומת באור ירוק ובכך שהיא נכנסה לצומת מן הנתיב הימני ביותר ובאור אדום. הנאשמת כפרה בכך שעובר לתאונה עמדו 2 רכבי יונדאי סמוך לצומת (מכיוון רחוב קלצקין) באור אדום ברמזור וכי במועד הרלוונטי חצו את הכביש במעבר חצייה הולכת הרגל ובנה הקטין. עם זאת, הנאשמת לא חלקה עם זאת על תוצאות התאונה.

3. במסגרת פרשת התביעה נשמעו העדים הבאים: ע"ת 1 רחל נאמן, ע"ת 2 שירה כהן, ע"ת 3 חיים פיארברג, ע"ת 4 אריאלה חנה ברילנט, ע"ת 5 נאווה ליזמי, ע"ת 6 הולכת הרגל, ע"ת 7 רונה רום עמרם, ע"ת 8 מוסא נסייר, ע"ת 9 פאוזי שמשום, ע"ת 10 בוחן התנועה סימון טרטקובסקי (להלן - "**הבוחן**") וע"ת 11 שמעון קיסילביץ. במסגרת פרשת ההגנה העידו הנאשמת וע"ת 1 מר יונתן וינר טכנאי בחברה המייבאת רכבי פורשה לישראל.

דין והכרעה

4. לאחר ששמעתי את העדויות ועיינתי במסמכים שהוצגו לי מצאתי לקבוע כי הנאשמת עברה את העבירות המיוחסות לה בכתב האישום וכי הוכח כי עובר לתאונה נסע הרכב המעורב במהירות 75 קמ"ש אם כי אין לקביעה זו כל השלכה על אחריותה של הנאשמת לגרם התאונה אלא, לכל היותר, לעניין העונש.

4. הנאשמת לא חלקה על כך שנכנסה לצומת מרחוב טאגור ממזרח למערב. היא כפרה בכך שנכנסה לצומת מן הנתיב הימני ביותר ובאור אדום בכיוון נסיעתה. יש אפוא צורך להכריע בשאלה אם הנאשמת נכנסה לצומת בניגוד לאור האדום ברמזור בכיוון נסיעתה (ישר) ואם עשתה כן מן הנתיב הימני ביותר. להלן אראה כי התשובות לשתי השאלות שהצגתי הן בחיוב, וזאת מן הטעמים הבאים: **ראשית**, מצאתי לתת אמון מלא ובלתי מסויג בגרסתה של עדת התביעה רונה עמרם שראתה את מהלך התאונה כולו מנקודת המבט (בצומת) של הנאשמת. **שנית**, מצאתי לתת אמון מלא ובלתי מסויג בעדותו של עד התביעה פיארברג שנסע מכיוון נסיעת הרכב המעורב והעיד כי הרכב המעורב לא נכנס לצומת באור אדום ברמזור בכיוון נסיעתו. **שלישית**, מקובלת עלי מסקנתו של הבוחן אשר ערך התאמה בין גרסתו של עד התביעה פיארברג למופע הרמזורים והגיע למסקנה - אותה מצאתי לאמץ משלא הובאה כל ראיה לסתור אותה או את התשתית העובדתית עליה היא נסמכת - כי בעת התאונה דלק אור ירוק ברמזור מכיוון רחוב טאגור מזרחה רק לפונים ימינה בנתיב הימני ביותר. לכלי הרכב הנוסעים ישר, כמו הנאשמת, היה אור אדום בכיוון נסיעה זו. עדויות הראיה מטעם שני עדים אובייקטיביים וניטרליים, נעדרי כל עניין בתוצאות ההליך, הביאה אותי להעניק משקל נכבד לגרסתם, שלא נסתרה. שילוב הטעמים דלעיל, היינו המשקל הנכבד שיש לתת לגרסתם של עדי התביעה האמורים כשלעצמו וכתשתית עובדתית למסקנותיו של הבוחן, הביאו אותי לכלל מסקנה כי הגם שגרסת הנאשמת לפיה נכנסה לצומת באור ירוק ומן הנתיב המרכזי לא נסתרה מתוכה היא, הרי שבשים לב לכך שהנאשמת היא צד שיש לו עניין ברור בתוצאת ההליך ולא עלה בידה להביא בדל ראיה אובייקטיבית לסתור את גרסתם של עדי התביעה האמורים כי אז אין בגרסת הנאשמת כשלעצמה די כדי ליצור ספק סביר בשאלת אשמתה.

העדה רונה עמרם



5. העדה הבחינה במהלך התאונה מנקודת מבטה של הנאשמת. העדה ציינה כי עמדה עם רכבה ראשונה בנתיב האמצעי בצומת ברחוב טאגור. היא הבחינה בנאשמת מגיעה מימינה, בנתיב הימני ביותר: בלשונה - "בא אוטו פולקסווגן שחורה, נוסעת לא בנתיב נסיעה שלה נוסעת ישר ברמזור בנתיב שהיה מיועד לנסיעה ימינה בלבד. אחרי כמה שניות ראיתי פורש לבנה שהגיעה מימין מכיוון חיים לבנון, היא נסעה ישר ואז לקראת סוף הצומת הרכבים התנגשו. פולקסווגן השחורה התהפכה ועשתה סיבוב באוויר והאוטו נחת על 2 מכוניות שהיו ממול בצד השני של הכביש" (ע' 20 ש' 18-13; ההדגשות אינן במקור אלא אם צוין אחרת). העדה הוסיפה כי לא הבחינה ברכב הנאשמת מגיע מאחורי רכבה אך הבחינה "[ב]רמזור ירוק ימינה וראיתי את האוטו שלה חולף" (ע' 21 ש' 22-23). יוטעם כבר עתה כי פרטים אלה בגרסתה של העדה (עמידתה באור אדום לנוסעים ישר וקיום אור ירוק לנוסעים בנתיב הימני היותר) תואמים במדויק למסקנה אליה הגיע הבוחן, וזאת לא על בסיס ניתוח עדותה של עדה זו כי אם על בסיס ניתוח עדותו של עד התביעה פיאברג והעמדת גרסתו מול תכנית הרמזורים. ובלשון הבוחן בעדותו: "...אם אנחנו ניקח את תוכנית הרמזורים, עד ראיה חיים, מופע מס' 2 ז"א חיים מתכוון למופע מס' 2 שהיה להם אור ירוק, אח"כ הוא רואה אור צהוב כיוון הפורש. הוא מכון אותנו לסיטואציה זו. לא בסוף האדום אלא בסוף הירוק של מופע 2 ז"א התאונה קרתה בערך באזור של שניה 93 בתוכנית הרמזורים ת/14. עכשיו נבדוק מה קורה בכיוון נסיעה של שאר המעורבים. בכיוון נסיעה של נאשמת, מופע 8 בשניה 93 יש אור ירוק אבל לפנייה ימינה. מה קורה בשנייה הזו בכיוון נסיעה של עדת ראיה רונה - מופע 3 - במופע 3 יש לה אדום. זה מתיישב עם גרסתה" (ע' 49 ש' 32-29 וע' 50 ש' 4-1). מעבר לחיזוק האמור וליתר החיזוקים שיפורטו להלן התרשמתי כי מדובר בעדה אובייקטיבית וניטרלית. העדה מסרה גרסה מפורטת ברורה וקוהרנטית בנוגע למהלך התאונה. גרסה זו עמדה בהצלחה במבחן החקירה הנגדית הלא פשוטה שקיים ב"כ הנאשמת לעדה. לאור האמור מצאתי להעניק לגרסתה של עדה זו משקל נכבד ביותר.

בסיכומי ההגנה עלתה מעין טענת "הגנה מצד הצדק" שזה הילוכה: הסנגור טוען כי כאשר ביקש לברר אם לעדה זו היכרות או קשר עם "המעורב הפורש או עסקיו? פאזי שמשום" ביקש התובע כי הסנגור יגדיר מהי "היכרות" לצורך החקירה. הסנגור מגדיר זאת בסיכומיו כ"שאלה מדריכה של תובע". אינני מקבל את הטענה שכן עיון בפרוטוקול מלמד כי העדה השיבה בשלילה הן לשאלה "סגורה" ששאל ב"כ הנאשמת בחקירה נגדית והן לשאלה נוספת, שנשאלה לאחר בקשת התובע לקבל "הבהרה" בנוגע למהות קשר אליו מתייחס ב"כ הנאשמת בשאלתו. על כן, גם אם אקבל את הטענה כי התובע הציג "שאלה מדריכה" עדיין ניתנה לסנגור הזדמנות מלאה לשאול את העדה "שאלה סגורה" בחקירה נגדית ולקבל תשובה ברורה עוד בטרם התערב התובע בחקירה. ("ש. האם יש לך או למישהו מקרוביך קשר או היכרות עם המעורב הפורש או עסקיו? פאזי שמשום? ת. לא. ב"כ המאשימה - אבקש כי הסנגור יבהיר מהי הקרבה לצורך השאלה. הסנגור - הכוונה היא למשפחה גרעינית. תשובת העדה: לא") (ההדגשות אינן במקור -ד.ס.). נמצא כי להגנה ניתנה הזדמנות מלאה לחקור את העדה בחקירה נגדית בעניין קיומו של קשר או היכרות בינה או מי מקרוביה עם נהג הרכב המעורב והעדה השיבה לשאלה. אינני רואה כיצד חידוד והבהרת השאלה על פי הערת התובע גורע מכלליות השלילה ששללה העדה בתשובתה הקודמת לשאלה סגורה ששאל ב"כ הנאשמת בחקירה נגדית. טענה נוספת שעלתה בסיכומי ההגנה נוגעת לכך שהעדה לא נהגה כנהגת סבירה הנקלעת לזירת תאונה. לטעמי אין כל קשר בין אי קיום חובותיה המוסריות או החוקיות של העדה, משעה שנקלעה לזירה לאחר התאונה לבין יכולתה למסור לבית המשפט בפירוט, בדיוק ובאובייקטיביות את מה שראו עיניה עובר לתאונה.

בסיכומי ההגנה הועלתה טענה לפיה "אין סיבה שהנאשמת המכירה את האזור תבחר דווקא בנתיב הימני" (ע' 61 ש' 16-15). אסביר: מן הראיות עולה כי נהג המבקש לנסוע מרחוב טאגור לכיוון ישר מן הנתיב הימני ביותר



בצומת נאלץ "להיתקל" בדרכו בִּבְלֹט (להלן- "הבלט") שאורכו 0.5 מ', כפי שמדד הבוחן (עדות הבוחן בע' 45 ש' 21-22). ההגנה טענה כי אין זה סביר שהנאשמת, המכירה את הצומת, תבחר לנסוע ישר בצומת דווקא מהנתיב הימני ביותר בו נמצא בלט שאינו מאפשר לה לנסוע ישר. אני דוחה טענה זו. בחקירתה הנגדית של עדת התביעה רונה עמרם שאל הסגור: "ש. ... את רואה אותה נכנסת לצומת בנתיב הימני ביותר ונוסעת דרך. ת. כן. ש. אם מישוה רשם מפיו שהיא סטתה לאחר האירוע - לא מדויק? ת. סטתה לאן? ש. האם הנסיעה הייתה הישר או היה שינוי בנתיב נסיעתה אחרי הכניסה? ת. לשאלתך, ברגע שהיא נכנסה לצומת היא המשיכה ישר" (ע' 23 ש' 17-22). הנה כי כן, העדה הבינה מתוכן השאלה ("האם הנסיעה הייתה הישר...") כי כוונת השואל היא לברר את כיוון הנסיעה הכללי של רכב הנאשמת (ימינה/ שמאלה/ ישר) ועל כן השיבה - "היא המשיכה ישר". ב"כ הנאשמת הסתפק בתשובה שקיבל ולא ביקש לחדד או לדייק דבר בתשובתה של עדת התביעה. לעומת זאת, בחקירתו הנגדית של הבוחן נשאל הבוחן על מה שאמרה עדת התביעה רונה עמרם בקובץ דוחות הפעולה של המוקד ששם, לדברי ב"כ הנאשמת "היא טוענת שהנאשמת סטתה שמאלה לפני שהיא המשיכה ישר. הבוחן השיב כי "העדה רונה מתארת בדיוק את קרות התאונה... רונה תיארה שרכב סוטה שמאלה וממשיך ישר, יש בליטה בכיוון נסיעתה ולכן היא לא יכולה להמשיך ישר.. אז היא סוטה שמאלה ומתנגשת ברכב הפורש שבא מימינה" (ע' 46 ש' 3-8). לטעמי ניתן ללמוד מן האמור כי בידי ההגנה הייתה גרסה של עדת התביעה רונה עמרם ממנה עולה כי רכב הנאשמת סטה שמאלה לפני שהמשיך ישר בדרכו והתאונה אירעה אך ההגנה לא טרח לעמת את העדה עם גרסה זו והסתפקה בתשובת העדה המתייחסת לכיוון הנסיעה הכללי של הנאשמת ולא לסטייה זו או אחרת שסטתה הנאשמת בעת שנסעה לכיוון ישר. העובדה שההגנה לא טרחה לעמת את עדת התביעה עם גרסה שהייתה בהישג ידה (כעולה מחקירת הבוחן) לצורך הבהרת וחיוד נקודה מהותית זו לגרסת הנאשמת מלמדת כי אילו הייתה ההגנה מנסה לחדד ולהבהיר נקודה זו בצורה ברורה ומדויקת יותר בחקירתה הנגדית של העדה - היה בתשובותיה של העדה לעמוד לנאשמת לרועץ (ראו: ע"פ 728/84 שמעון חרמון נ' מדינת ישראל, פ"ד מא(3) 617 (1987)). לאור האמור אין בידי לקבל את טענת ב"כ הנאשמת לפיה ראוי לאמץ את גרסת הנאשמת כי היא נסעה מנתיב הנסיעה המרכזי ולא מן הנתיב הימני ביותר (כפי שהעידה עדת התביעה רונה עמרם) רק משום שאין זה סביר לייחס לה בחירה כזו.

נקודה נוספת שלא עלתה בסיכומי הצדדים אך עלתה מן הראיות ומצאתי להידרש לה שכן לטעמי היא מאפשרת לקבוע כי עדותה של העדה אמינה ומדויקת, מעבר למה שנאמר עד כה, נוגעת לאי התאמות לכאורה בין תיאור הצומת ונתיב נסיעת הרכב המעורב על ידי העדה לבין תיאור מקביל שתיאר עד התביעה פיארברג. אפרט: עד התביעה פיארברג ציין כי סמוך לכניסה למועדון הספורט נפתח הכביש ברחוב חיים לבנון לשני מסלולים. העדה ציינה, לעומת זאת, במקום שלושה מסלולים. טענה אחרונה זו של העדה נתמכת במפורש בשרטוט הבוחן ת/12. עד התביעה פיארברג ציין כי הרכב המעורב נסע בנתיב השמאלי. העדה ציינה כי הרכב המעורב נסע בנתיב הימני. עם זאת, קיים קושי לקבוע כי קיימת סתירה בין גרסאות אלה משעה שהעדה לא נשאלה ולא הובהר מהי נקודת היחסות שבחירה העדה לצורך קביעת "ימין" ו-"שמאל" בתיאור נתיבי הנסיעה ברחוב חיים לבנון. לעומת זאת, גרסתה של העדה תואמת במדויק את גרסתו של עד התביעה פיארברג לפיה לא היו כלי רכב אחרי הרכב המעורב. עד התביעה פיארברג העיד כי נסע מאחורי הרכב המעורב כאשר לפני הרכב המעורב היה רכב אפור. בשלב מסוים, נסע הרכב המעורב בנתיב השמאלי והחל להאיץ כאשר רכבו של ע"ת נוסע "פחות או יותר מימין לרכב האפור", היינו מאחורי הרכב המעורב. העדה ציינה, בדומה, כי לא נסעו כלי רכב לפני הרכב המעורב אך לא זכרה אם היו כלי רכב מאחוריו. לאור האמור מצאתי כי העדה מסרה תיאור מלא מפורט ומדויק של תנאי הדרך ומהלך התאונה. גרסתה של העדה, כך אני קובע, מדויקת ומהימנה, ובנסיבות אלה מצאתי לתת לה משקל נכבד.

עד התביעה פיארברג



6. עד זה העיד כי נסע על רחוב חיים לבנון מאחורי הרכב המעורב ועלה בידו להבחין בהתרחשות התאונה מנקודת מבטו של הרכב המעורב. מדובר בעד ניטראלי ואובייקטיבי. התרשמתי לחיוב מכנותו של העד ומיכולתו לדייק בפרטי המקרה ככל האפשר. על מה שראה - העיד העד שראה ; על מה שלא ראה - העיד ביושר כי לא ראה. העד ציין כי הבחין ברכב המעורב נוסע לכיוון הצומת. העד לא הבחין ברכב המעורב בעת שזה חצה את קו העצירה בצומת ועל כן לא היה יכול לומר בבירור מה היה האור שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו של הרכב המעורב. עם זאת, הוא העיד כי הבחין ברכב המעורב מתקרב לצומת בחסות אור ירוק בכיוון נסיעתו. בשלב מסוים הרים העד את עיניו והבחין כי בעת התאונה - ולאחר שהרכב המעורב עבר את קו העצירה ונכנס לתחום הצומת - התחלף האור בכיוון נסיעת הרכב המעורב מכתום לאדום. העד עמד על גרסה זו חרף מאמציה הניכרים של ההגנה לנסות ולקעקע אותה בחקירה נגדית. גם לעדות זו מצאתי לתת משקל ראייתי נכבד. בסיכומי ההגנה הועלתה טענה למחדל חקירה של הבוחן. המחדל הנטען מבוסס על כך שהבוחן, לשיטתה של ההגנה, לא שלל בחקירתו בוודאות את "**האפשרות שנהג הפורש ביצע מחטף רמזור. הבוחן בחקירתו לא בדק ולא שלל אפשרות כזו**" ב"כ הנאשמת הבהיר כי באומרו "**מחטף רמזור**" כוונתו היא "**[ל]כניסה לצומת של רכב הפורש בין חילופי המופעים בכיוון נסיעתו מצהוב או כתום לאדום**" (ע' 62 ש' ש' 10-11 ו- 13-14). אני סבור כי הבוחן היה רשאי להסתמך על עדותו של עד ההגנה פיארברג ולקבוע כי כיוון שחילוף מופעי הרמזור בכיוון נסיעת הרכב המעורב מכתום לאדום היה בעת שהרכב המעורב חלף על פני קו העצירה ונכנס לתחום הצומת כי אז ניתן לשלול אפשרות כי חילוף זה אירע קודם לכן, בעת שהרכב המעורב חצה את קו העצירה. לסיכום, אני קובע על יסוד עדותו של עד התביעה פיארברג, לה מצאתי לתת משקל ראייתי נכבד, כי הרכב המעורב לא נכנס לצומת באור אדום. מטעם זה מצאתי לדחות כבלתי מבוססת את הסברה (שנדחתה על ידי הבוחן) שהציע ב"כ הנאשמת לפיה הרכב המעורב נכנס לצומת בניגוד לאור אדום בכיוון נסיעתו בעת שהנאשמת נכנסה לצומת בסוף האור הירוק בכיוון נסיעתה.

עדות הבוחן

7. הבוחן ערך חקירה יסודית, לטעמי ממצה, של נסיבות התאונה. בעדותו בבית המשפט מצא הבוחן עיגון לגרסת מר פיארברג בנוגע לאור ברמזור ברחוב חיים לבנון בכיוון נסיעת הרכב המעורב בעת התאונה. הבוחן ביצע התאמה בין גרסת עד התביעה למופעים על פי תוכנית הרמזורים ת/14 (אשר הוכחה כתקינה מעדותו של עד התביעה קיסילביץ). הבוחן הגיע למסקנה שלא נסתרה - ואותה מצאתי לאמץ - לפיה התאונה אירעה בשנייה ה- 93 בתוכנית הרמזורים ת/14. באותה שנייה, ציין הבוחן, האור ירוק שדלק בצומת מכיוון רחוב טאגור היה בנתיב לפנייה ימינה בלבד. האור ברמזור לכיוון ישר, היינו כיוון הנסיעה בו נסעה הנאשמת היה אדום (ע' 49 ש' 32-26 וע' 50 ש' 4-1). הבוחן הוסיף והתייחס בעדותו גם למופע הרמזור להולכי רגל וציין כי במועד הרלוונטי היה להולכת הרגל ולבנה אור ירוק להולכי רגל. מסקנה זו מחזקת את גרסתה של הולכת הרגל, בה מצאתי לתת אמון, כי חצתה את הכביש בחסות אור ירוק להולכי רגל. לאור האמור ומשהוכח באמצעות תע"צ כי עובר לתאונה פעלה מערכת הרמזורים באופן תקין יש במסקנתו של הבוחן כדי לחזק את גרסת עדת התביעה רונה עמרם בנוגע למהלכה של התאונה.

8. בסיכומי ההגנה הועלו מספר טענות בנוגע למחדלי חקירה. אני סבור כי דין הטענות, אותן אפרט להלן, להידחות. הבוחן נשאל אם ניתן לשחזר את האור ברמזור בכיוון נסיעתו של הרכב המעורב בעת שחצה את קו העצירה. הבוחן הסביר כי לא ניתן לערוך שחזור מקום בו מהירות הרכב המעורב עד הגיעו לקו העצירה אינה ידועה. אוסיף, כי מכיוון שעד התביעה פיארברג העיד - ועדותו מקובלת עלי - כי הבחין ברכב המעורב **מאץ** מהירות נסיעתו הרי שבמצב כזה האפשרות לשחזר את מהלכי הרכב המעורב לצורך קביעה מדויקת של האור ברמזור בכיוון נסיעתו קטנה עוד יותר. מעבר לכך, נטען בסיכומי ההגנה כי הבוחן לא ניצב במקום בו עמדו עדי הראיה כדי לוודא כי ממקום זה היו יכולים



להבחין במהלך התאונה. דין הטענה להידחות. בת/15 תמונות 21-22 צולם רחוב חיים לבנון "בכיוון נסיעתה של פורשה" וניתן להבחין בבירור באורות הרמזור. הוא הדין בתמונות 23-24 בת/15 המשקפות "מבט על רחוב טאגור לכיוון הצומת עם רחוב חיים לבנון".

9. עדת התביעה רונה עמרם העידה כי לאחר ההתנגשות בין הרכב המעורב לרכב הנאשמת, התהפך רכב הנאשמת באוויר ונחת על 2 מכוניות שהיו ממול בצד השני של הכביש (ע' 20 ש' 13-18). הגרסה, בנקודה זו, זכתה לחיזוק בעדותה של שירה כהן שהעידה כי עובר לתאונה עמדה בצומת עם רכב מסוג "יונדאי" (מכיוון רחוב קלצקין) והורידה את ילדיה בחוג כאשר הייתה ראשונה ברמזור אדום. העדה לא הבחינה במהלך התאונה אך ציינה כי ראתה "רכב פולקסווגן שחור מתגלגל אלי משמאלי" (ע' 7 ש' 14). היא הוסיפה כי בעקבות פגיעת הרכב ברכבה הוכרז רכבה כ"אובדן להלכה" ("טוטאל לוס"). העדה לא הבחינה בחציית הולכי הרגל או בפגיעה של כלי הרכב אך זכרה כי משמאלה עמד רכב מסוג יונדאי, כאמור בכתב האישום.

7. העדה אראלה חנה ברילנט שעמדה עובר לתאונה בצומת מכיוון רחוב קלצקין במטרה לנסוע ישר ראתה לאחר התאונה "יוצא בחור בצעקות איומות ומתקרב למכונית שלי בהיסטריה ואז הבנתי שיש מישהו שנפגע ליד הגלגלים של המכונית שלי" (ע' 13 ש' 12-13).. עדה זו לא הבחינה במישרין בפגיעה בהולכת הרגל ובבנה אלא הבינה מתוך הסיטואציה "שמישהו היה פגוע ליד הגלגלים של המכונית שלי". עדת התביעה נאווה ליזמי הייתה אף היא בצומת מכיוון קלצקין וביקשה לפנות ימינה לרחוב חיים לבנון. גם עדה זו הבחינה "ברכב שחור עושה סיבובים באוויר ונוחת על רכב יונדאי שהיה לפני ואני קולטת אימא עפה לצד שמאל שלי ליד אי התנועה ואני קולטת ושומעת צעקות של תינוק" (ע' 14 ש' 24-26) לדבריה לא הבחינה בתאונה או בכיווני החצייה של הנפגעים בתאונה אלא רק במה שאירע "לאחר הנחיתה" של כלי הרכב. היא הבחינה באישה "עפה באוויר" ובתינוקת "שוכבת ליד מעבר החצייה..". (ע' 16 ש' 1-3). גם עד התביעה מוסא נסייר, שהיה נוסע ברכב המעורב ציין בעדותו כי לאחר התאונה "אני יוצא ראשון כי ראיתי ילד מצד ימין שלי זקוק על הרצפה. פאוזי נבהל הוא לא יצא מהרכב" ע' 29 ש' 8-9).

סיכום ביניים ומסקנות

9. לאור כל האמור אני קובע כי גרסתה של עדת התביעה רונה עמרם לא נסתרה כלל ועיקר. אני מוצא לתת אימון מלא ומשקל נכבד מאוד לגרסה זו, הן משום שמדובר בעדה ניטרלית ואובייקטיבית והן משום שהעדויות זכתה לחיזוקים שונים בראיות אחרות כמפורט לעיל. אמת, הנאשמת העידה וגרסתה - כשלעצמה - לא נסתרה בחקירתה הנגדית. עם זאת, ומתוך כך ששוויתי לנגד עיני את העובדה שהנאשמת היא צד המעוניין בעליל בתוצאות ההליך ולכך שלא הובאה מטעם ההגנה שמץ ראיה נוספת אחרת לתמוך בגרסת הנאשמת בהליך זה הרי שמסקנתי היא, כי אין בגרסת הנאשמת כשלעצמה די כדי ליצור ספק סביר בשאלת אשמתה.

מהירות הרכב המעורב

10. ההגנה הקדישה חלק נכבד בניהול ההליך בניסיון להוכיח כי עובר לתאונה נסע הרכב המעורב במהירות גבוהה מן המהירות החוקית. אני סבור כי מן הראיות שהוצגו לי ניתן לקבוע כי עובר לתאונה נסע הרכב המעורב במהירות 75 קמ"ש. עם זאת, ראוי להדגיש מספר הדגשים: ראשית, קביעה זו מתייחסת למהירות הרכב המעורב עובר לתאונה בלבד ואין להסיק ממנה דבר, לאור המפורט להלן, בנוגע למהירות עד לקרות התאונה. שנית, אין בקביעה כי הרכב המעורב נסע במהירות האמורה כדי לגרוע באופן כלשהו מאחריותה של הנאשמת לתאונה שכן לא הוכח שאילו היה הרכב



המעורב נוסע בגבולות המהירות החוקית הייתה התאונה נמנעת לצורך הבהרת מסקנתי אנתח את עדותם של מספר עדים מרכזיים בהקשר זה: עד התביעה פיארברג, עדי התביעה מוסא נסייר ופאוזי שמשום (הנוסע והנהג ברכב המעורב) ועד הגנה 1, יונתן וינר.

עד התביעה פיארברג העיד כי הבחין ברכב המעורב נוסע בנתיב הימני מבין 2 נתיבי נסיעה על רחוב חיים לבנון מצפון לדרום ואז "החל להאיץ" לכיוון הצומת. העד לא היה יכול למסור נתון מבורר על מהירות נסיעתו ומהירות נסיעת כלי הרכב בסביבת הרכב המעורב אותה עת ("ש. מה הייתה המהירות שנסעת בהתקרבך לצומת? ת. אינני יכול לומר" (ע' 11 ש' 11-10)). לאור זאת, לא ניתן לקבוע כי האצת הרכב המעורב הביאה אותו לעקוף את מגבלת המהירות החוקית עובר לתאונה. בחקירה נגדית נשאל עד התביעה: ש. מפנה להודעתך, עמ' 1 ש' 7 "רכב אפור..." .. אתה משתמש בביטוי "כאילו טיל" לגבי הפורש. פרט נמק והסבר למה השתמשת בביטוי "כאילו טיל" ולא סתם האץ? ת. כי הפורשה היה לו קול אגוז מאוד חדש (צ"ל חזק) ששונה מרכב רגיל והאצה חזקה..." (ע' 23-26) העובדה שלרכב המעורב קול אגוז חזק והאצה חזקה אין פירושה כי הנהג המעורב נסע במהירות החורגת מן המהירות המותרת עובר לתאונה.

עדי התביעה מוסא נסייר ופאוזי שמשום העידו כי איש מהם לא התבונן במד המהירות אותה עת. עד התביעה נסייר ציין כי הרכב המעורב נסע במהירות "ממש נורמלית" (ע' 28 ש' 5-6). אומר כבר עתה כי עדותם של עדים אלה הותירה רושם עגום בסוגיה עסקינן. כך, העיד עד התביעה נסייר בתחילה כי הרכב המעורב נסע במהירות "ממש נורמלית" בשלב מאוחר יותר, חלה נסיגה מסוימת מעמדתו האמורה שכן העד ציין "קודם כל אני לא זוכר הכול. אני זוכר שהוא לא מיהר לשום מקום" (ע' 28 ש' 29-32). ברור לכל בר דעת כי העובדה שנהג הרכב המעורב לא "מיהר לשום מקום" אינה אומרת דבר על המהירות בה נסע אותה עת. עד התביעה נסייר השיב כי "לא זוכר" אם הרכב המעורב עקף כלי רכב אחרים. לאחר מכן שב אליו זכרונו במפתיע והוא ציין כי הרכב המעורב "לא עקף". גם עד התביעה פאוזי שמשום ניסה להרחיק עדותו למחוזות הנוחים לו. תחילה טען כי נסע במהירות "בערך 50-55 קמ"ש" אך הודה כמעט באותה נשימה כי לא התבונן במד המהירות. עד התביעה שמשום ציין כי נסע בנתיב הנסיעה "האמצעי" למרות שהנוסע, מוסא נסייר, העיד כי על רחוב חיים לבנון קיימים 2 נתיבי נסיעה בלבד. עד התביעה שמשום אף התהדר בכך שהוא נוהג להאט לפני כניסה לצומת אך לאחר מכן סתר עצמו באופן מפורש בציינו "לא האטתי אני מסתכל לפני צומת. אני תמיד מסתכל" (ע' 34 ש' 7). נוכח הרושם העגום שהותירו בי עדויות אלה, ניתן לקבוע כי עובר לתאונה נסע הרכב המעורב במהירות העולה על המהירות החוקית אך בכך אין די כדי לקבוע אעת גובהה.

עד הגנה 1 יונתן וינר הוא טכנאי בחברה המייבאת רכבי פורשה לישראל. העד הפיק פלט דיאגנוסטיקה לרכב המעורב לאחר התאונה. בעדותו הראשית ציין העד כי מצא שבעת התאונה היה הרכב המעורב במהירות 83 קמ"ש (ע' 61 ש' 10-11). בחקירה נגדית התברר כי המהירות הנזכרת היא המהירות שנמדדה בעת פתיחת כריות האוויר ברכב המעורב וכי המהירות עובר לתאונה (בעת הפעלת מנגנון ה-ABS) הייתה 75 קמ"ש ("ש. קודם כל פעל ABS ואחר כך כריות אוויר? ת. וודאי. ש. ABS זה כשלוחצים על הברקסים ת. כן ש. כשלוחצים על הברקס זה 75 קמ"ש ד.ס.). ת. כן" וכן "תסביר - 75 קמ"ש זה כשלוחצים על הברקס והוא מתחיל לעבוד ו-83 כשהכרית נפתחת? ת. כן. (ע' 62 ש' 17-18)). העד ציין כי הרכב הובא אליו לבדיקה כאשר "היה בלבול עם השעונים" (ע' 62 ש' 19-21) וכי התאריך בתצוגה היה 3.5.16 (התאונה אירעה ביום 4.4.16). הוא ציין כי מדובר בכיוון לא נכון של התאריך והשעה ברכב המעורב (ע' 62 ש' 22-24). לאור בלבול זה ציין העד כי מן הפלט אין אינדיקציה לכך שהרכב המעורב היה מעורב בתאונה ביום 4.4.16 (ע' 63 ש' 1-3). עם זאת, העד אישר כי חיישני הרכב היו טובים ב-"100%" (ע' 63 ש' 4-6) וכי "זה בעיה בתאריך ולא מעבר לכך אבל המחשבים עובדים" (ע' 63 ש' 17-19) וכי "השעון וכיוון



השעון זה נעשה על ידי נהג וכל אחד יכול לעשות את זה (ע' 63 ש' 23-24). במענה לשאלה אם ניתן להבטיח כי הנתונים אליהם התייחס העד נכונים למועד התאונה הוא השיב " **עם הנתונים האלה אפשר לשחק. בעל האוטו לא יכול לדעת שזה נרשם במערכת. הוא לא יודע את זה. הוא פשוט רואה שעון... הוא משפיע רק על התאריך ולא מעבר לזה**" ולאחר מכן אמר : "ש. ... האם ייתכן שמקורה של הסתירה לכאורה הוא שאפשר לשבש את התאריכים והנתונים. ת. **לא**" הוא השיב בחיוב לאפשרות כי נהג יכול "לבוא ולשחק עם השעה של הרכב כך שאם תקרא את הפלטים מהמחשב תראה תאונה אבל לא ביום ובשעה שהיא אכן אירעה?" (ע' 64 ש' 12-14)

ניתן אפוא לסכם ולומר על יסוד עדותו של עד ההגנה 1 כי מחשבי וחיישני הרכב אמינים וניתן לסמוך על הקריאה המופיעה בהם וכי ככל שקיימת אי התאמה בין הנתונים לבין התאריך והשעה שבפלט הנתונים הדבר עשוי להיות מוסבר בשינוי שכל אחד יכול לערוך בתאריך ובשעה, **אם כי לא ביתר הנתונים הנמדדים**. כיוון שכך ומכיוון שלא הוכח לי כי הרכב המעורב אכן היה מעורב ביום 3.5.16 (לאחר מועד התאונה) הרי שהמסקנה ההגיונית היחידה המתבקשת בנסיבות אלה היא כי הפלט שהפיק עד ההגנה מדויק בקריאותיו, חרף אי הדיוק בתאריך ובשעה, וניתן לסמוך עליו לצורך קביעת מהירות הרכב המעורב **עובר לתאונה** (שנקבעה על פי עדות עד ההגנה על פי פתיחת כריות האוויר ברכב המעורב). אשר על כן אני קובע כי **עובר לתאונה** נסע הרכב המעורב במהירות 75 קמ"ש. אשוב ואומר: קביעה זו אינה דרושה לצורך קביעת אחריותה של הנאשמת לתאונה שכן לא הוכח כי נסיעה בגבולות המהירות החוקית הייתה מונעת את התאונה.

11. לאור כל האמור מצאתי להרשיע את הנאשמת בעבירות המיוחסות לה בכתב האישום.

ניתנה היום, ז' אב תשע"ח, 19 יולי 2018, במעמד הצדדים