



## ת"ד 4548/06/19 - מדינת ישראל נגד רוני סבן

בית משפט השלום לתעבורה בחדרה

ת"ד 4548-06-19 מדינת ישראל נ' סבן  
בפני כבוד השופט אלכס אחר

|         |                          |
|---------|--------------------------|
| המאשימה | מדינת ישראל              |
| נגד     | על ידי ב"כ עו"ד נופר כץ  |
| הנאשמת  | רוני סבן                 |
|         | על ידי ב"כ עו"ד כפיר דור |

### הכרעת דין

בפתח הכרעת הדין וכמצוות ס' 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982, אני מודיע כי החלטתי לזכות את הנאשמת מביצוע העבירות **נהיגה בקלות ראש** - לפי סעיף 62(2) + סעיף 38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א-1961 (להלן: "הפקודה"), **אי מתן אפשרות להולך רגל להשלים מעבר חציה בבטחה** - לפי תקנה 67(א) לתקנות התעבורה התשכ"א-1961 (להלן: "התקנות") + סעיף 38(3) לפקודה **והתנהגות הגורמת נזק וחבלה של ממש** - עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה + סעיף 38(3) לפקודת התעבורה בהן הואשמה בכתב האישום וזאת, כפי שיפורט להלן.

### א. כתב האישום:

- בתאריך **08.10.18** בסמוך לשעה **06:15**, נהגה הנאשמת ברכב פרטי מסוג סוזוקי מ.ר. 94-137-84 (להלן: "הרכב") בבנימינה ברחוב העצמאות ופנתה לשמאל לרחוב האירית או בסמוך לכך.
- הכביש במקום אספלט יבש ותקין, דרך עירונית, צומת רחובות, מעבר חציה מסומן בבירור על גבי הכביש בוצידי הכביש מדרכה, שעת חשיכה, תאורת כביש פעלה, שדה ראייה פתוח.
- באותה עת, באותו מקום חצתה את הכביש במעבר החציה מימין לשמאל ביחס לכיוון נסיעת הנאשמת הולכת רגל ילידת 1952.
- הנאשמת נהגה בקלות ראש, בכך שבהגיעה לצומת עצרה ואז פנתה לשמאל, מבלי שהבחינה בהולכת הרגל ומבלי שאפשרה לה להשלים את החציה בבטחה, פגעה בה והפילה אותה לכביש (להלן: "התאונה").
- כתוצאה מהתאונה, נחבלה הולכת הרגל בגופה חבלה של ממש, נגרמו לה שברים באגן והיא אושפזה מתאריך



08.10.18 עד תאריך 11.10.18 ונזקקה לטיפול רפואי ולשיקום.

בתשובה לכתב האישום הודתה הנאשמת שנהגה במקום ובזמן וכן שהולכת הרגל חצתה במעבר החציה, אך כפרה באחריותה לתאונה וכן בממצאים העובדתיים שהוצגו בכתב האישום. למעשה, השאלה הטעונה הכרעה היא האם התאונה הייתה נמנעת.

ב. עיקר פרשת התביעה:

מטעם המאשימה העידו לפני הבוחן המשטרתי מר ג'יהאד והבי והנפגעת. כמו כן הוגשו מספר מוצגים וביניהם הודעת הנאשמת תחת אזהרה, שחזור של התאונה מתאריך 09.10.18, שחזור נוסף של התאונה ללא תאריך, תצלום אוויר, סקיצת הצבעה, תמונות מזירת התאונה שצולמו במועד לא ידוע וכן תיעוד רפואי של הולכת הרגל ושל הנאשמת לאחר התאונה.

עיקר עדות הגברת מרים אנקונינה - העדה היא הולכת הרגל הנפגעת. העדה סיפרה שבאותו יום יצאה "להליכה, מגיעה למעבר חציה ממול, זו כניסה שאני עוברת מעבר חציה מגיעה לסוף מעבר החציה ופתאום מישהו מפיל אותי עם הרכב לא ראיתי מי זה חטפתי מכה שבר בירך באגן ולא ניתן לעשות ניתוח מהרכב יצאה בחורה בהיריון, ואמרה לי אוי אני מצטערת, אני לוקחת את בעלי כל יום לרכבת וזה קשה, בכתה לי בגלל שהיא לוקחת את בעלה לרכבת בבוקר, ממול יש קיוסק יצא הבחור שעובד שם, ולא יכלו להרים אותי ואמר שיקחו אותי הביתה, בבית שלי לא יכולתי לרדת כי יש מדרגות, וכשהגיע אמבולנס בעלי רצה לקחת אותי לבית חולים אמרו שלא להזיז אותי והזמינו אמבולנס ואז לקחו אותי לבית חולים ואושפזתי שם ולאחר מכן לקחו אותי לשיקום חודש ימים" (עמ' 4 לפרוטוקול ש' 16-24). בחקירתה הנגדית נשאלה האם היה חשוד ואמרה שיצאה "בחשוד ולאט לאט זה מתחיל להבהיר. זו לא הייתה גם הכניסה שלה, אני כבר הגעתי כמעט לסוף והיא הייתה צריכה להיכנס לפני כן כי זו כניסה שיוצאים ונכנסים.... לא זוכרת מה היה. אני רק זוכרת שנפלתי...אני חוצה לקראת סוף המעבר, והיא נכנסה בי במקום שתלך למקום אחר." העדה לא זכרה מה לבשה באותו היום (עמ' 5 לפרוטוקול ש' 12-22).

עיקר עדות הבוחן מר ג'יהאד והבי - העד היה הבוחן המשטרתי שאמון על חקירת התאונה (להלן: "הבוחן") וגבה, בין היתר, את הודעת הנאשמת.

לאחר האירוע, בתאריך 09.10.18 בשעה 10:33 גבה הבוחן את עדותה של הנאשמת אשר הגיעה למשטרה ודיווחה על התאונה (ת/1). הנאשמת סיפרה שיום קודם לכן נהגה ברכב "בדרכי הביתה אחרי שהקפצתי את בעלי מהבית שלי לכיוון תחנת הרכבת והייתי בדרך חזרה לכון הבית, נסעתי על רחוב העצמאות לכון רחוב האריות בנימינה, שהגעתי לצומת רציתי לפנות שמאלה בצומת לכון רחוב התלתן הרחוב בו אני גרה, נסעתי במהירות של 10-15 קמ"ש כי הייתי צריכה לעצור ולפנות שמאלה בצומת, אני עצרתי לפני הפניה שלי שמאלה ובאמצע הפניה שלי יש מעבר חציה על רחוב האריות ואז הבחנתי בהולכת רגל שמגיעה למעבר חציה מצד ימין שלי והגיעה מהר על מעבר החציה אישה עם בגדי ספורט שרצה, אני לא ראיתי אותה כי היה עדיין חושך והייתה עם בגדים כהים וללא מחזירי אור, הולכת הרגל נפגעה מחזית הרכב בצד שמאל ונפלה לכביש, מיד



יצאתי אליה להגיש עזרה, הולכת הרגל ביקשה לקחת אותה לכיוון הבית שאלתי אם צריכה לבית חולים או קופ"ח אמרה רוצה הביתה, ואני לקחתי אותה עם הרכב שלי לכיוון הבית שלה ברחוב סחלב 19, ומשם המשכתי הביתה, אני חירשת לא שומעת קוראת שפתיים לכן נתתי לה את מספר הפלאפון של אמא שלי והיא התקשרה אליה אחרי שעתיים לערך ומסרה לה שהיא לא מרגישה טוב וניגשת להיבדק בבית חולים הלל יפה, אני בהריון חודש תשיעי ומהלחץ מהתאונה הרגשתי לחצים באזור הבטן לכן ניגשתי לבית חולים הלל יפה גם כן להיבדק" (שם, ש' 15-3).

הנאשמת סיפרה שהיא מכירה טוב את מקום התאונה מאחר שהוא ליד ביתה ושלפניה "לא היה שום רכב לא הייתה תנועה". את הולכת הרגל שהגיעה "מצד ימין...בריצה עם בגדי ספורט" היא ראתה לראשונה "רק שהייתה מולי בזמן התאונה". עוד סיפרה שהכביש היה יבש אך "הראות לא הכי טובה לילה חושך לפני הזריחה...בגלל שיש הרבה עצים לא רואים טוב את האור של העמודים" (שם, ש' 33-20). הולכת הרגל "רק ירדה מכוון המדרכה לכביש והייתה מול הרכב שלי, הכביש בו פניתי הוא דו סטרי והייתי צמודה לצד ימין משם הגיעה". הולכת הרגל נפגעה מ"חזית הרכב במגן בצד שמאל מול הנהג...עשתה שני צעדים לערך עד שנפגעה ונפלה". הנאשמת סיפרה שבגלל החושך והסיבוב לא ראתה כלל את הולכת הרגל על המדרכה טרם החצייה (שם, ש' 56-38). גביית הודעת הנאשמת נסתיימה בשעה 11:12.

ככל הנראה, לאחר גביית ההודעה הוציא הבוחן צילום אווירי של מקום התאונה (ת/4) שמאחוריו נרשם "סקיצה מצורפת לעדותה של סבן רוני ע"פ הודעתה ומאשרת אותה בחתימתה". אותו צילום אווירי אינו נושא כל תאריך צילום ומלבד ציון של כיוון נסיעת הנאשמת, כיוון חציית הולכת הרגל וקיומם של עצים רבים ממש לפני ואחרי מעבר החצייה המחזקים את דברי הנאשמת בהודעתה, לא ניתן ללמוד ממנו מאום.

בתאריך 09.10.18 ערך הבוחן שחזור ת"ד (ת/2) בו נכתב ש"כל הנתונים בתיק מבוססות על פי ההצבעה עם הנהגת". עם זאת, בנתוני השחזור חישב הבוחן זמן תגובה של "נהג לא מופתע" ו"קצב הליכה ממוצע 1.3 מ/ש" של הולכת הרגל "בהליכה רגילה". בנתונים אלה חישב הבוחן שהולכת הרגל שהתה בכביש 2.3 שניות וזמן התגובה של הנאשמת 1.05. "על פי הבדיקה במקום התאונה אין הפרעות בשדה הראיה מהמקום בו נסעה הנהגת שדה הראיה לכיוון מעבר החצייה פתוח וניתן לראות את הולכת הרגל לפני הירידה אפילו למעבר שהיא על המדרכה. ולכן הזמן שהולכת הרגל שהתה בכביש .... (לא ברור - א"א) היה לפני הפניה שמאלה והנהגת הייתה צריכה להבחין בהולכת הרגל בכל שלב שלה בחצייה ולמנוע את התאונה. ולכן על פי הנתונים האלה התאונה נמנעת מצד הנהגת".

בתאריך לא ידוע ומסיבה שאינה ידועה ערך הבוחן "שחזור נוסף של התאונה הולכת הרגל חוצה בריצה" (ת/3). הפעם חישב הבוחן את אותו זמן התגובה כששחזור הראשון אך "את הממוצע של קצב הריצה של הולכת הרגל 2.2 מ/ש כלומר שהתה בכביש זמן של 1.36 שניות. כאמור שדה הראיה בכיוון נסיעת הנהגת פתוח למקום התאונה עצרה לפני הפניה שמאלה ובעצירה שלה לפני הפניה ניתן לראות את כל מעבר החצייה וגם את המדרכה ממנה הגיעה הולכת הרגל. לא משנה כמה שהתה הולכת הרגל על הכביש תוך כדי ההתקדמות של הנהגת שמאלה הייתה צריכה להבחין בהולכת הרגל מגיעה למעבר ומתחילה לחצות אותו ואז לבלום ולמנוע את התאונה לכן התאונה גם כן נמנעת מצד הנהגת". אזכיר כי בשחזור הקודם ציין הבוחן שזמן תגובה של 1.05 שניות זהו זמן תגובה של נהג לא מופתע. כלומר, לפי השחזור גם לנהג שלא מופתע היה זמן של 0.36 שניות לבלום לחלוטין



על מנת למנוע את התאונה אך בכל זאת קובע הבוחן שהתאונה הייתה נמנעת.

**במועד לא ידוע** ערך הבוחן סקיצת הצבעה (ת/6) "**עם הנהגת במקום התאונה על כוון נסיעתה כוון החצייה ומקום התאונה \*שדה ראיה למעבר ללא הפרעות לפני הפניה שמאלה ותוך כדי הפניה ניתן לראות כל המעבר + המדרכה.**" על גבי הסקיצה סומנה נקודת הפגיעה כשלוש מטר מכיוון החצייה, בתוך נתיב נסיעתה של הנאשמת כאשר רוחב הכביש כולו 6.5 מטר.

הבוחן צילם תמונות באור יום מזירת האירוע במועד לא ידוע (ת/5). עם זאת, בתמונה שעליה נרשם "**כוון נסיעת הפרטית על פי הצבעת הנהגת**" ניתן לראות שמכוון נסיעת הפרטית קיימת גדר שאולי חוסמת את שדה הראיה למעבר החצייה מכיוון נסיעת הנאשמת וכי מכיוון חציית הולכת הרגל קיים עמוד מתח גבוה רחב ומאחוריו מספר פחים וארונות חשמל. בתמונה שעליה נרשם "**כיוון חציית הולכת הרגל**" ניתן לראות את מעבר החצייה מזווית אחרת וניתן להתרשם מרוחב עמוד החשמל, הפחים שמאחוריו ועמוד התאורה כך שלמעשה, אם תגיע דמות משם, קיים שדה ראיה מצומצם למדי, לא כל שכן דמות כהה בחושך.

בבית המשפט העיד הבוחן שלמד על התאונה לאחר שהנאשמת הגיעה להודיע עליה אך לא זכר האם ביקר במקום התאונה באותו יום שהנאשמת הודיע על התאונה ונחקרה או לאחר מכן (עמ' 6 ש' 20). את הנתונים לשחזור הראשון לקח מהצבעת הנהגת "**מה שהיא מסרה עצמה**" (שם, ש' 25). לדבריו, "**השחזור בתיק זה לא שחזור של תאונה רגילה, יש רכב נוסע חציה כמה זמן לוקח לו לעצור זה לא רגיל, כי פה רכב שהגיע בצומת T רצה לפנות שמאלה, כמעט עצר, התחיל לפנות שמאלה לעבר מעבר החציה, מרגע שהנהגת עצרה לפני הפניה שמאלה, שדה ראיה לכיוון המעבר שם ניתן לראות ותוך כדי ניתן לראות את הולכת הרגל שחצתה על מעבר החציה. עשיתי את השחזור הראשון בהליכה רגילה, ואת השחזור השני ביקשו שנעשה זאת בהליכה מהירה, וזה היה השינוי היחיד בשחזורים הראשון והשני.... גם בשחזור עצמו רשמתי שברגע שהנהגת עצרה לפני הפניה שמאלה יכלה לראות את הולכת הרגל במהלך התאונה ועל כך הסתמכתי. מהמדרכה בה הגיעה הולכת הרגל והיא יכלה לראות את ההתקדמות שלה לעבר מעבר החציה**" (עמ' 7 ש' 26 - עמ' 8 ש' 6).

בחקירתו הנגדית אישר שלמעשה, משום שמצא את שדה הראיה פתוח, לא הייתה שום משמעות לקצב חציית הולכת הרגל ולמיקום הרכב בשאלת מניעת התאונה. במילותיו "**בשני המקרים לא חשוב כיצד חצתה הולכת הרגל לא משנה התוצאה גם בהליכה רגילה וגם במהירה היא יכלה לראות אותה... זה לא שחזור רגיל של תאונה, זה שחזור שמתבסס על שדה ראיה. זה גם תלוי איך היא חצתה ואם יש מעבר חציה או אין מעבר... ברגע שאנו משחזרים צריך שיהיה לי מהירות של הרכב, כדי להחזיר את הרכב מהמקום בו הוא עמד צריך להחזיר את הרכב איך הוא התקדם אם זה 5 קמ"ש אין לי את הנתונים הללו, לכן לא יכול להתאים את הרכב למקום המדויק מהמקום בו היא יצאה לכביש.**" (עמ' 8 ש' 25-15).

הבוחן אישר שעל אף הנחיית מדור 5/18 (נ/1) שהייתה בתוקף במועד התאונה, לא ערך ניסוי שדה ראיה מתוך רכב הנאשמת בשעה ובראות שהייתה בעת התאונה, אלא קבע "**שדה ראיה שנערך ממקום התאונה, מרגע שהנהגת רצתה לפנות שמאלה ועד שהיא פגעה. מבחינת הסיטואציה זה לא היה בזמן אמת, אם אני יוצא למחרת או אחרי יומיים זה לא אותו דבר**" (עמ' 9 מש' 1 ואילך). בהמשך אמר שהשחזורים והתמונות נערכו באור יום כי לא



התייחס לעובדה זו ולדבריו "ברגע שעוצרים ניתן לראות את כל מעבר החציה".

הבוחן אישר שבניגוד לנוהל, לא קבע נקודה קריטית והסתפק ב"חישוב מתמטי זה כמה זמן שהתה בכביש ואם התאונה נמנעת או לא נמנעת. ואת זה עשיתי, החישוב הוא כמה שהתה בכביש....לא ניתן לקבוע כי הרכב היה בעצירה לפני הפנייה שמאלה והיא יכלה לראות אותה עוד לפני שהיא הגיעה למעבר החציה" (עמ' 9 ש' 20-32).

יתר מוצגי התביעה:

בנוסף למוצגי התביעה שתוארו לעיל הוגשו כאמור גם מסמכים רפואיים של הנפגעת והנאשמת (ת/7).

ג. עיקר פרשת ההגנה:

עיקר עדות הנאשמת - הנאשמת בחרה להעיד ולא נחקרה בחקירה ראשית לאור הגשת הודעתה כחלק ממוצגי התביעה.

לשאלת ב"כ המאשימה העידה שהיא מכירה את מקום התאונה ועוברת בו מדי יום, אך במועד האירוע לא יכולה הייתה לראות את כל מעבר החציה והמדרכה בעת שפנתה שמאלה "כי היה חשוך" (עמ' 10 ש' 22). הנאשמת שבה על גרסתה שאת הולכת הרגל ראתה לראשונה מולה ופגעה בה באמצע מעבר החציה (שם, ש' 33). בהמשך השיבה שלא ראתה אותה על המדרכה בטרם ירדה לכביש.

יתר מוצגי ההגנה:

בנוסף למוצגי ההגנה שתוארו לעיל הוגש גם נוהל 19/96 (נ/2) אליו התייחס הבוחן בת/2 ו-ת/3.

ד. דין והכרעה:

לאחר ששמעתי את עדויות העדים שהעידו לפני, הן במסגרת פרשת התביעה והן במסגרת פרשת ההגנה, והתרשמתי מהן ומהמוצגים שהוגשו לפני אני קובע כי בסופו של יום נותר ספק סביר בשאלת אשמתה ואחריותה של הנאשמת לקרות התאונה.

הספק הסביר מתעורר לאור הראיות הדלות אותן סיפקה המאשימה שבעיקרן מסתמכות על עדות הנפגעת, עדות הנאשמת ועבודת הבוחן.

במסגרת סיכומיה, ביקשה המאשימה לאמץ את עדויות הנפגעת והבוחן ואת חישוב זמן שהות הנפגעת ועל בסיסם להרשיע את הנאשמת. כלומר, המאשימה מבקשת לקבוע שהתאונה הייתה נמנעת על אף שלא נערך החישוב של פרק



הזמן בו שהתה בכביש ביחס למיקום הרכב באותו הזמן. דהיינו, מיקום הרכב בנקודה הקריטית כפי שעולה מנהלי עבודתה שלה עצמה. בנוסף, הבוחן טוען שאין משמעות לקצב הליכת הולכת הרגל, על אף שהדבר משפיע בפירוש על זמן שהייתה בכביש ועל המרחק שהספיקה לעבור. ודאי שנתונים אלה, יחד עם מהירות הרכב, הם המשפיעים על הנדרש מהנהג ואלו הם הקובעים האם התאונה נמנעת, אם לאו.

אעיר שאינני מבין כיצד המאשימה מבקשת לאמץ את החישוב הנ"ל, שנעשה בנתונים שנמסרו בהצבעה, כשבאותה נשימה מבקשת המאשימה לדחות את מיקום הפגיעה על פי ההצבעה ולאמץ את גרסת הנפגעת שנפגעה בסוף מעבר החציה. פער זה כשלעצמו הוא פער מהותי ומשמעותי היוצר ספק סביר בגרסת המאשימה.

אמנם התרשמתי שהנפגעת העידה כמיטב יכולתה והיא השאירה על"י רושם אמין אולם כשנשאלה על הפרטים המהותיים והרלוונטיים לא זכרה את שהתרחש. כך למשל אמרה שלא לבשה שחור כי איננה אוהבת את הצבע, אך לא זכרה לומר מה לבשה באותו היום. בסיכומיה, ביקשה המאשימה לתלות בכך יתרה ואולם אין בהימנעות הנפגעת מלבישת שחור כדי להפריך את עדות הנאשמת שהנפגעת לבשה בגדי ספורט כהים. בנוסף, הנפגעת טענה שהייתה לקראת סופו של מעבר החציה, אולם לא נערכה עמה כל הצבעה או שחזור ולא ניתן להרשיע רק על סמך פרט זה, שכאמור שולל לגמרי את תוצרי עבודת הבוחן.

כך גם לעניין קצב הליכתה אשר לא היה ניתן להבין מהנפגעת מהו. הנפגעת טענה שהיא לא רצה אך סיפרה כי היא עושה הליכה מדי יום. האם מעובדה זו ניתן לומר שהייתה בכושר או שהלכה הליכה מהירה או להיפך, שדווקא הלכה באופן איטי? האם מהעובדה שהנפגעת לא ראתה את הרכב עד שהנאשמת פגעה בה ניתן לדעת מה היה המרחק ביניהן, או מאיפה הייתה יכולה הנאשמת לראות את הנפגעת? כאמור, לא ניתן לדעת. מה שכן ניתן לדעת מחזק במידת מה דווקא את גרסת הנאשמת שהיה חשוך והנפגעת חצתה את מעבר החציה במהלך פעילות ספורטיבית והיא לא ראתה אותה.

אם כך, נעבור לעבודת הבוחן.

הבוחן ערך סקיצה ושני שחזורים שהם למעשה חישובים מתמטיים. עם זאת, בשני השחזורים לא ברור מהיכן נלקחו נתוני קצב ההליכה שחושבו (נ/1) ובשחזור השני, נדמה שהבוחן עצר באמצעו כאשר קבע שבעצם אין זה משנה בכלל משך שהייתה של הנפגעת בכביש וכי בכל מקרה התאונה הייתה נמנעת.

כמפורט מעלה, למסקנה זו הגיע כי החליט ששדה הראיה היה פתוח.

פתוח מהיכן ולכמה מטרים? לבוחן הפתרונים.

כיצד הבוחן החליט ששדה הראיה פתוח כאשר התאונה התרחשה טרם זריחת השמש, בעת שהיה עדיין חשוך אך הבוחן היה בזירה בשעה בה היה אור יום מלא? כנראה שלו התשובה.

איך קבע שדה ראיה כשלא עשה ניסוי מתוך רכב הנאשמת (או דומה לו) בעוד שאישה שתדמה את הנפגעת תרד למעבר החציה בהליכה מהירה בשעת חושך, לבושה בבגדים כהים? לא ניתן לדעת.



למעשה, בתיק הבוחן אין למעשה כמעט דבר אשר יוכיח מעל לכל ספק סביר את היות התאונה בלתי נמנעת.

האם צריכה הייתה הנאשמת לאפשר להולכת הרגל לחצות בבטחה? בוודאי! אך האם יכולה הייתה לראות אותה ומהיכן? זאת לא הצליחה המאשימה להראות.

חובותיו של נהג כלפי הולך רגל אשר חוצה את הכביש במעבר חצייה הוסדרו בתקנות התעבורה, בין היתר, 52(6) ו-67(א) לתקנות התעבורה.

**תקנה 52** לתקנות התעבורה קובעת:

"**בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש, לרבות רכבו הוא, ובמיוחד במקרים אלה:**

**(6) בהתקרבו למעבר חציה;**

**תקנה 67** לתקנות התעבורה קובעת:

"(א) **נוהג רכב המתקרב למעבר חציה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החציה בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך.**  
**(א1) נוהג רכב המתקרב למעבר חציה, יאט את רכבו אם הולך רגל עומד על המדרכה בסמוך למעבר החציה ואם ניכר שבכוונתו של הולך הרגל לחצות את הכביש, ייתן לו זכות קדימה"**

על נהג המתקרב למעבר חצייה חלה חובת זהירות מוגברת אך אין זו חובה מוחלטת. כך בע"פ 558/97 **רבקה מלניק נ' מדינת ישראל** (3.5.98) קבע כב' הש' אור, כי יש אף לצפות שהולך רגל ינסה לחצות את הכביש, שלא יהיה ער לרכב מתקרב, ואף שיתרשל.

בע"פ 8827/01 **ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל** (13.7.03), קבע כב' הש' חשין, כי חובת הציפיות קיימת גם כאשר הנעשה ליד מעבר החצייה מוסתר, וגם כאשר מקצת ממעבר החצייה מוסתר, בין בשל רכב החונה ליד מעבר החצייה, בין בשל רכבים אחרים הנוסעים לפניו והמונעים ממנו מראות את הנעשה במעבר החצייה, חובה לצפות כי באותו "שטח מת" ימצא הולך רגל.

בבג"צ 8150/13 **דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית** (6.8.14), התייחס כב' הש' הנדל לדבריו של כב' הש' חשין בעניין שטרייזנט וקבע:

"**אמרה זו אינה קובעת אחריות גורפת ואבסולוטית על נהג המגיע למעבר חצייה, ועדיין על בית המשפט לבחון כל מקרה לגופו, בהתאם לנסיבות הקונקרטיות...**  
**ניתן אפוא להצביע על שני כללים גדולים בכגון דא שאינם סותרים זה את זה.**  
**הכלל הראשון הוא כי על נהג המתקרב למעבר חצייה מוטלת אחריות מוגברת. זהו השטח של הולך הרגל. אכן, גם על הולך הרגל חלים כללים בהגיעו לשטח זה, אך על השולט בכלי בעל-כוח קטלני מוטלת האחריות, הראשונה במעלה, לנהוג בזהירות. אחריות זו כוללת, על-פי הפסיקה, חובה לצפות, במידה זו או אחרת, את האפשרות כי הולך הרגל עלול להתרשל - כך במיוחד כלפי**



**קבוצות אוכלוסייה ממוקדות כגון ילדים וקשישים...  
הכלל השני הוא כי האחריות אינה מוחלטת. אין עסקינן באחריות קפידה."**

ראו גם, בשינויים המחויבים, עפ"ת (נצרת) 28434-05-13 איתי ברזל נ' מדינת ישראל (23.10.2013):

**"אין בעצם הפגיעה במנוחה שחצתה על מעבר חצייה, אשר גרמה למותה, כדי לגבש קטגורית את אחריות הנהג הפוגע, בפלילים. עדיין עומדת למשיבה החובה להוכיח את כל אחד מיסודות עבירת הרשלנות בנטל ההוכחה הנדרש בפלילים והשאלה היא האם צלחה המשיבה בהוכחה הנדרשת... השאלה היא, מה צריך ומה יכול היה המערער לעשות על מנת למנוע את התאונה, ובהינתן, כי לא יכול היה לעשות דבר, או למצער, התביעה לא הוכיחה מה יכול היה לעשות, אזי יזוכה המערער.**

...

**על המשיבה להוכיח אפוא, כי הפגיעה במנוחה הייתה יכולה להימנע ולהוכיח באופן פוזיטיבי כיצד הייתה יכולה התאונה להימנע. רק אם מגיעים למסקנה חישובית ולפיה, התאונה הייתה יכולה להימנע ובאילו תנאים יכולה הייתה להימנע, כי אז היה ניתן לקבוע, כי המערער חרג מתנאי ההתנהגות הנדרשים וכי התגבשו בעניינו יסודות עבירת ה"רשלנות" ולפיכך, יש להרשיעו בפלילים....**

**משכך אפוא, קביעתו השיפוטית של בית המשפט קמא ולפיה כל מקרה של פגיעה בהולכת רגל על מעבר חצייה, למעט מצב בו זו "צנחה מהשמיים", מהווה מניה וביה, רשלנות של הנהג הפוגע, הינה קביעה שגויה, שלא ניתן להותירה על כנה."**

האם יכולה הייתה לעצור בזמן ולמנוע את התאונה? המאשימה לא הצליחה להוכיח זאת וגם על פי החישובים שערך הבוחן, היו לרשות הנאשמת 0.36 שניות מעבר לזמן התגובה בהן היה על רכבה לעצור (כאשר בזמן זה יעבור רכבה 2.08 מטר). תוצאה זו וודאי שאיננה מאפשרת הימנעות מתאונה וודאי שאיננה מטילה אחריות פלילית על נהג כעניין של מדיניות משפטית.

הבוחן ערך את חישוביו בהינתן שהנאשמת עצרה טרם פנייתה שמאלה לרחוב האירית. עם זאת הנאשמת לא הייתה עקבית בעניין זה (ת/ש' 58) וציינה שלא הייתה בעצירה מוחלטת כי נסעה במהירות איטית ולא היה שום רכב מהכוון הנגדי. מעובדה זו התעלם הבוחן וקבע שעל הנאשמת היה לעצור בטרם הפניה שמאל ומאחר שעשתה זאת, היה עליה לראות את הולכת הרגל. האם אכן היה על הנאשמת לעצור לגמרי?

על האיזון בין החובה להאט עד כדי עצירה לפני מעבר חצייה, לבין הצורך להתקדם ולפנות את הכביש מהר ככל האפשר, עמד כב' הש' זוסמן ה"מ 475/69 **חיים רוכורגר נ' מדינת ישראל** (03.11.69).

(תקנות 39, 40 ו-72) (א) המצוטטות להלן הן בהתאמה, תקנות 51, 52 ו-67 (א) לתקנות התעבורה בנוסחן כיום, בשינויים קלים):

**"תקנה 40 אינה מחייבת נהג בהאטה על דרך הסתם, בלא להתחשב במידת המהירות בה הוא נהג**



ובתנאי הדרך, אלא עליו להאט כדי לצאת ידי חובתו הקבועה בתקנה 39, היינו, שתהא מהירותו סבירה בהתחשב בנסיבות....

תקנה 72(א) אינה מחייבת את הנהג בעצירה לפני מעבר החצייה... הנהג חייב להאט בהתקרבו אל המעבר, כמו שכבר נקבע בתקנה 40(6), אך אם נסיעתו אינה בחזקת סכנה להולכי רגל עליו להתקדם, ולפנות את הכביש מהר ככל האפשר"

בע"פ 8827/01 ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל (13.7.03), התייחס כב' הש' חשין לחובה לנהוג במהירות סבירה (פסקאות 33-34):

"מהירות הנסיעה בכלי רכב חייבת להיות סבירה: לתאום את הנסיבות, את תנאי הדרך ואת התנועה בה. המהירות הסבירה אינה ניתנת לכימות מראש (להבדיל מן המהירות המרבית המותרת) ונגזרת היא, בין השאר, מתנאי השטח, מתנאי הראות, ממזג האוויר וכו'. אין דומה המהירות הסבירה ביום גשום למהירות הסבירה ביום בהיר; אין דומה המהירות הסבירה בדרך עקלקלה למהירות הסבירה בדרך ישרה; ואין דומה המהירות הסבירה בדרך שאין בה מעבר חצייה למהירות הסבירה בדרך שעליה מעבר חצייה לשימושם של הולכי רגל... סבירותה של המהירות בנסיבותיו של כל מקרה תיקבע, בין השאר, בשים לב לחובה המוטלת על נהג להאט את מהירותו, ועל-פי הנדרש אף לעצור את רכבו בכל מקרה שבו צפויה סכנה להולכי רגל. כך הוא, במיוחד, שעה שנוהג ברכב מתקרב אל מעבר חצייה. על-פי נורמות אלו - הקבועות גם בתקנות 52 ו- 67(א) לתקנות התעבורה - תיקבע גם המהירות הסבירה שיש לנהוג בה ברכב לפני מעבר חצייה."

כאמור, הבוחן לא חישוב נתונים ולא ערך שחזור שיש בהם ללמד שהנאשמת היא הגורם שיכול היה למנוע את התאונה מעבר לספק הסביר. הבוחן לא חישוב את מהירות נסיעת הנאשמת, לא קבע את נקודת האימפקט ומיקום הנאשמת בעת שהנפגעת ירדה לכביש, לא חישוב את המהירות בה התאונה נמנעת, ערך סקיצה שטחית וללא דו"ח בוחן. מתוך המוצגים שהוגשו, לא ידוע מדוע נערך ת/3 ומתי, לא ידוע מתי צולמו ת/5 ובאיזו שעה ולא ניתן להתרשם מהן אם הן משקפות את הזירה נכון לזמן ולמקום התאונה.

בעניין זה קבע בית המשפט בעפ"ת (נצרת) איתי ברזל נ' מדינת ישראל (23.10.13):

"אין בידינו נתונים כדי לקבוע האם התאונה הייתה, מבחינת הנהג, נמנעת או בלתי נמנעת, שכן אחד הנתונים החשוב לעניין זה הוא באיזה מהירות הייתה התאונה נמנעת, ... משכך, ושעה שגם חסר הנתון המדויק של מהירות הנהג, עובר לתאונה, אזי חסרים הנתונים המרכזיים, שעל פיהם, ניתן לקבוע, אם בכלל, את רשלנות המערער"

ובאותו הקשר בבג"צ 8150/13 דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית (6.8.14):

"הגם שמוסכם כי הנהג לא הבחין במנוחה עת חצתה את הכביש עד לסמוך לפגיעה בה, עדיין יש



**להידרש לחישובים המתמטיים של שדה הראייה הרלוונטי, של מהירותו של הרכב הנוסע ושל הולכת הרגל המנוחה, ושל המהירות (והמרחקים) שבה התאונה הייתה נמנעת.... בענייננו, ויש להצטער על כך, עולה מפסק-הדין של בית המשפט המחוזי כי בדיקות לא נערכו או שלא נערכו בצורה מתאימה.**

בפועל, מסקנת הבוחן מתבססת רובה ככולה על העובדה שהנפגעת נפגעה בעת שחצתה במעבר חציה וכבר נקבע שהיעדרם של נתונים רלוונטיים אינם מאפשרים לקבוע את אשמתה של הנאשמת מעבר לספק סביר (לעניין זה ר' עפ"ת 16948-11-15 **צידיקר נ' מ"י** [ניתן ביום 17.12.15]).

כפי שנכתב ברע"פ 7468/07 לוקשינסקי נ' מ"י (ניתן ביום 19.3.12):

**"בהיעדר ראיות אחרות, אזי תחשיבים פשוטים יחסית יכולים היו לסייע בגיבוש עמדה וקביעת ממצאים בעניין זה...ברם תחשיבים כאלו לא נעשו. זה היה תפקידה של התביעה, שעליה הוטל להוכיח את אשמתו של הנאשם מעבר לספק סביר (סעיף 34(א) לחוק העונשין), שהרי העובדה שהתרחשה תאונה קטלנית לא די בה כשלעצמה כדי ללמד שמי ששרד אותה - התרשל".**

בנסיבות אלה, לא ניתן לבסס הרשעה רק על סמך מוצגי התביעה. כך גם וודאי שלא ניתן להרשיע רק על סמך חישוב מתמטי שאיננו לוקח בחשבון את שדה הראייה, נראות הנפגעת ומצב התאורה בזמן אמת. במצב זה ומשעדי התביעה לא הוכיחו את פרשת התביעה, קיים ספק סביר באחריות הנאשמת לגרימת התאונה. מספק זה זכאית הנאשמת ליהנות. על כן, אין מנוס מלזכותה מהעבירות בהן הואשמה בכתב האישום וכך אני קובע.

ניתנה היום, י"ט טבת תשפ"ב, 23 דצמבר 2021, במעמד הצדדים