



ת"ד 4947/10/11 - מדינת ישראל נגד עידית עם-שלם

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

05 יולי 2015

ת"ד 4947-10-11 מדינת ישראל נ' עם-שלם

לפני: כב' השופטת דלית ורד

מדינת ישראל

נגד

עידית עם-שלם

הכרעת דין

כנגד הנאשמת הוגש כתב אישום בגין ביצוע סטייה שלא בבטחה, עבירה בניגוד לתקנה 40 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**") וכן בנהיגה בחוסר זהירות, עבירה בניגוד לתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה.

על פי עובדות כתב האישום, ביום 3.4.11 בשעה 18:00 לערך, נהגה הנאשמת רכב שברולט מספר רישוי 9106324 (להלן: "**הרכב**"), בכביש איילון צפון בסמוך למחלף גלילות כאשר היא על הנתיב הימני. אותה עת, נהג רון שחורי באופנוע מ.ר. 5420368 (להלן: "**רוכב האופנוע**") במקום האמור על השול הימני. הנאשמת נהגה בחוסר זהירות, לא נתנה תשומת לב מספקת לדרך, סטתה ימינה כדי למנוע פגיעה ברכב שנעצר לפניה, ושני כלי הרכב התנגשו. כתוצאה מהתאונה נחבל רוכב האופנוע בראשו ובגפיים וכלי הרכב המעורבים ניזוקו.

מטעם התביעה, העידו רוכב האופנוע המעורב, רס"ב קלרק דויד אשר גבה את הודעת הנאשמת הראשונה מיום 21.4.11 ואף ביקש ממנה לשרטט את אופן אירוע התאונה (ת/1-2), סמ"ר יריב ליכטנשטיין, אשר גבה את הודעת הנאשמת השנייה מיום 26.4.11, ושימש כחוקר תאונות דרכים אשר המליץ על העמדתה לדין של הנאשמת, ד"ר ביבס, אשר ערך את האבחנה האורטופדית לרוכב האופנוע על פי התעודה הרפואית (ת/4). בנוסף, זומן לעדות על פי בקשת ההגנה, ד"ר אבן ולרי, אשר ערך את האבחנה הכירורגית בתעודה הרפואית ת/4. הרופא התייצב לדין שנקבע ליום 26.3.14, אך לבסוף סוכם על הצדדים כי התעודה תוגש ללא חקירתו. לפי בקשת ההגנה הוגשה ההודעה השניה שמסר רוכב האופנוע במשטרה (נ/1).

מטעמן ההגנה העידה הנאשמת, אשר הגישה הצעת מחיר וכן צילומים של הרכב שצולמו על ידה למחרת התאונה, וכן צילומים של דגם דומה לאופנוע עליו רוכב האופנוע (נ/2-6). כמו כן העיד יהוד ירון, אשר ביום 23.5.11, ערך חוות דעת שמאי אודות נזקי הרכב עקב התאונה, במסגרתה אף צילם את הרכב (נ/7).

יצוין כי הנאשמת החליפה פעמיים את הייצוג המשפטי מטעמה, ובסופו של דבר בעת שמיעת פרשת ההגנה ייצגה את



עצמה.

גרסת התביעה היא כי הנאשמת נהגה בחוסר זהירות ולא שמרה מרחק מהרכב שנסע לפניה אשר נעצר על נתיב הנסיעה, ולפיכך סטתה לשול באופן פתאומי וחד, בלא שנקטה אמצעי זהירות כחלשהו, ואף בלא שהסתכלה במראה הימנית או במראה הפנימית של הרכב עובר לביצוע הסטייה. רוכב האופנוע נסע על השול הימני במהירות של 80 קמ"ש, והבחין בסטיית של הנאשמת בעת שהיה במרחק קצר מהרכב. על מנת למנוע את התאונה סטה ימינה, אך מנת לעבור במרווח שנותר בין הרכב לבין מעקה הבטיחות, אך לא הצליח בכך ופגע ברכב. אותה שעה הרכב היה במצב אלכסוני עקב ביצוע הסטייה ימינה.

רוכב האופנוע מסר את גרסתו כדלקמן: "נסעתי על השוליים באיילון בשעת צהריים אחה"צ. היה מאוד עמוס. נסעתי במהירות של בערך 80 קמ"ש. לא יודע בדיוק כמה. בשלב כלשהו קצת לפני גלילות הרכב של עידית סטה ימינה חזק והשאיר לי מרחב מאוד צר לעבור בו. מכיוון שזה נעשה במרחק די קטן ממני, לא הספקתי גם לעצור אז הצלחתי לעבור במרווח שבין הרכב שלה שהיה באלכסון לבין גדר ההפרדה הימנית. נראה לי פגעתי במראה, אולי אפילו העפתי לה את המראה."

(פרוטוקול עמ' 11, שורות 31-32, עמ' 12, שורות 1-4).

גרסת ההגנה היא כי הנאשמת נסעה במהירות של 60 קמ"ש. לקראת הפנייה לכביש 5 במחלף גלילות, רכב מסוג ג'יפ שנסע לפניה נעצר, ועל מנת למנוע את התאונה, הנאשמת סטתה לשול הימני. עובר לביצוע הסטייה הנאשמת לא הסתכלה במראות, זאת היות והסטייה בוצעה באופן אינסטקטיבי עקב המכשול שנוצר עם עצירת הרכב שלפניה. הסטייה לא הייתה חדה אלא קלה יחסית, כאשר מחצית מרכבה היה מעבר לפס הצהוב ומחציתו על הנתיב הימני. בעת שהתכוונה לחזור ולהשתלב בנתיב הימני, בעוד רכבה עומד במצב ישר, הגיע אופנוע כבד שנסע על השול במהירות גבוהה, ושרט את רכבה לאורך דופן ימין ולבסוף תלש את המראה הימנית. בנסיבות אלה טענה ההגנה כי לא נפלה רשלנות כלשהי במעשיה של הנאשמת, אלא האשם לאירוע התאונה רובץ על כתפי רוכב האופנוע, אשר לא עצר את האופנוע מבעוד מועד ולחילופין לא עקף את רכב הנאשמת מימין למרות שהיה מרווח מספיק בין רכב הנאשמת לבין מעקה הבטיחות.

וכך מסרה הנאשמת בהודעתה הראשונה במשטרה (ת/1): "מדובר בשעת עומס. הרכב אשר נסע לפניי ובאותו הנתיב עצר בפתאומיות ועל מנת לא להתנגש בו סטיתי קצת ימינה לשול הימני, ואז כאשר מחצית הרכב שלי הייתה מעבר לפס הצהוב ומחצית הרכב השני על הנתיב הימני הסתכלתי שמאלה והבחנתי שהרכב השמאלי לא נפגע, וכאשר באתי לחזור חזרה לנתיב הימני הגיח אופנוע כבד במהירות גבוהה ועל מנת לא לפגוע בי ברכב הוא ניסה לעקוף אותי מימין של הרכב ותוך כדי כך הוא שרט לי את הרכב לכל אורכו."

דין והכרעה

1. הצילומים שהגישה ההגנה וכן חוות דעת השמאי, אכן מלמדים כי הרכב ניזוק, ככל הנראה על ידי כידון האופנוע, החל מדלת האחורית ימנית, המשך בדלת הימנית, וכלה במראה שנתלשה. בנסיבות אלה, לא ניתן לקבל את גרסת רוכב האופנוע כי כידון האופנוע פגע אך במראה וגרם לתלישתה.



בנוסף, מקובלת עלי טענתה של הנאשמת כי בעת אירוע התאונה, רכבה לא היה בזווית אלכסונית, אלא הרכב כבר התיישר במקביל לנתיב הימני.

רוכב האופנוע עצמו אישר כי הנזקים המשתקפים מהצילומים היו יכולים להתרחש אך אם הרכב עמד ישר במקביל למעקה הבטיחות, וציין בעדותו כדלקמן: **"אם אני נוסע ישר והרכב שלה היה באלכסון, איך זה הגיוני שאני התחלתי לשרוט את הרכב שלה מההתחלה שלו עד הקצה? זה אומר שהייתי צריך להגיע לתחילת הרכב שלה, לעשות סיבוב, לנסוע ב- 45 מעלות, לתת קטנה שמאלה ולעבור. זה לא הגיוני בכלל. אלא אם היא נעמדה במקביל למעקה."** (פרוטוקול עמ' 16, שורות 21-24).

עם זאת, אינני מקבלת את טענת הנאשמת כי רוכב האופנוע כלל לא היה במקום בעת שהיא סתה לשול. לא הוצגו בפניי ראיות שיש בהם כדי ללמד כי היה מרווח מספיק על מנת שרוכב האופנוע יעקוף מימין את הרכב ללא כל קושי. איני סבורה כי רוכב האופנוע הגיח מאחור ושרט את הרכב בדופן ימין בלא שהייתה כל סיבה אובייקטיבית לעשות כן.

אני סבורה כי הנאשמת סתה ימינה לשול באופן פתאומי, רוכב האופנוע סטה ימינה על מנת שלא לפגוע ברכב, מתוך ציפיה לעבור בין הרכב לבין מעקה הבטיחות, אך לא הצליח למנוע את התאונה.

2. הנימוקים לממצאי אלה הם כדלקמן:

א. הנאשמת הייתה מודעת לצורך להביא ראיות וניהלה משפט ממושך, אך לא הביאה צילומים כלשהם של מקום התאונה, ולא הייתה לה כל גרסה באשר לרוחבו של השול במקום התאונה. בנסיבות אלה לא ניתן לקבוע כי היה לרוכב האופנוע מרווח מספיק על מנת לעבור בבטחה בין הרכב לבין מעקה הבטיחות, בין אם הרכב עמד כשכולו על השול ובין אם עמד כשחציו על השול. עוד יש לציין כי לא נסתרה גרסתו של רוכב האופנוע כי בין הרכב לבין מעקה הבטיחות היה מרווח של מטר לערך.

אם הרכב עמד כשחציו על השול וחציו על הנתיב הימני, היה עליו לחסום באופן חלקי את נתיב הנסיעה הימני, וכלי רכב שנסעו בנתיב הימני היו נדרשים לעקוף את הרכב, ולו באופן חלקי. לצורך כך היה עליהם להאט את מהירות נסיעתם, בפרט בשעה בה קיים עומס תנועה. לא שמעתי מהנאשמת כי כלי הרכב שנסעו בנתיב הימני עקפו את הרכב, או כי עמידתו של הרכב כשחציו על הנתיב הימני, הגבירה את עומס התנועה בכביש.

על כך יש להוסיף את אמירתה המפורשת והברורה של הנאשמת בהודעתה הראשונה כי רוכב האופנוע ניסה שלא לפגוע ברכב, ולכן עקף מימין את הרכב. אמירתה זו אינה מתיישבת עם טענותיה כיום, מהן עולה כי לא הייתה כל סיבה שהיא לפגיעתו של האופנוע ברכב.

אמירתה זו מתיישבת עם דבריו של רוכב האופנוע בהודעתו במשטרה (נ/1), כי הרכב חסם כמעט את כל רוחב השול.



ב. הנאשמת נשאלה בעדותה על מיקומו של האופנוע בעת שסטתה לשול והשיבה: **"באותו זמן לא הייתי מודעת לכך, לא הייתי מודעת לקיום אופנוע בשול באותו שלב וגם לא ראיתי אופנוע בשול, השול היה ריק.**

בהמשך כשנשאלה אם השול היה ריק בעת שהחלה את הסטייה, השיבה: **"כן, ולאחר מכן מיד התיישרתי ונסעתי מעט קדימה ותכננתי להשתלב בנתיב בחזרה. האופנוע לא היה בשול באותה עת"** (פרוטוקול עמ' 36, שורות 4-9).

מהודעותיה של הנאשמת במשטרה ואף מעדותה לא עלה כי הנאשמת הסתכלה, ולו פעם אחת, במראה הימנית או במראה הפנימית שברכב, ולכן לא היה בסיס עובדתי לטעון שהשול היה ריק.

בהודעתה (ת/3), נשאלה הנאשמת האם הסתכלה במראה הימנית או הקדמית לפני שסטתה לשול, והשיבה: **"לא, בגלל שזה היה אינסטקטיבי ומהיר"**

בהודעתה (ת/1) מסרה הנאשמת כי לאחר שסטתה ימינה, הסתכלה שמאלה על מנת לוודא שלא פגעה ברכב מסוג ג'יפ שנסע לפניה, ולא טענה כי הסתכלה ימינה או אחורה.

בעדותה טענה הנאשמת כי לאחר שהרכב התיישר, התבוננה שמאלה על מנת לבדוק אם היא יכולה לחזור ולהשתלב בנתיב הנסיעה הימני. מכאן עולה כי לכל אורך הדרך עד להתרחשותה של התאונה, הנאשמת כלל לא הסתכלה ימינה או אחורה, ולא הבחינה ברוכב האופנוע. במקרה דנן נהג רוכב האופנוע במהירות של 80 קמ"ש, אך גם אם היה רוכב אופנוע אחר, שהיה נוהג במהירות נמוכה יותר, ובסמוך למקום בו הנאשמת סטתה ימינה, היא לא הייתה מבחינה בו.

רוכב האופנוע ציין בהודעתו (נ/1) כי לאחר התאונה, הנאשמת פנתה אליו ואמרה לו מספר פעמים שהיא מצטערת, אך היא לא הבחינה בו, היות נאלצה לסטות ימינה על מנת שלא להתנגש ברכב שנסע לפניה שעצר באופן פתאומי.

בעדותו מסר רוכב האופנוע כי הנאשמת אמרה לו **"לא ראיתי אותך. תשתה מים". בערך 10 פעמים אמרה את זה** (פרוטוקול, עמ' 13, שורה 14).

כשנשאלה הנאשמת על דבריה אלו, השיבה: **"אמרתי לו שאני מצטערת שהתאונה קרתה, לא שאני גרמתי לה. אני לא זוכרת מה אמרתי אחרי התאונה כי הייתי נסערת."**

אני סבורה כי יש בתשובתה זו כדי לחזק את גרסתו של רוכב האופנוע בנוגע לאימרתיה לאחר התאונה.

ג. רוכב האופנוע טען בחקירתו הראשית כי בעת שהבחין בסטייתו ימינה של הרכב, היה במרחק של 20 מטרים מן הרכב, ואישרכי נהג במהירות של 80 קמ"ש.



רוכב האופנוע תיאר את המצב אליו נקלעבאופן הבא: " באותם רגעים אתה לא מחליט שום דבר. הגוף שלך עושה לבד, אינסטינקטים של פעולה שהגוף שלך עושה לבד. מאט, מזהה אם יש לו מרווח לעצור, מזהה אם הוא יכול לעבור וכך קורים הדברים. לא בדיוק יכול להגיד לך מה בדיוק היה מהלך המחשבות שלי כשאני מזהה רכב שאני עוד שניה נתקע בו. זה פעולות שאתה עושה בצורה אוטומטית" (פרוטוקול עמ' 17, שורות 9-12). השתכנעתי כי תיאור זה היה אותנטי.

בסיכומיה הפנתה הנאשמת לאימרתו של רוכב האופנוע בחקירתו הנגדית כי הבחין ברכב כשהוא סוטה אל השול, בעודו במרחק של 200 מטרים מן הרכב. מרחק העצירה של האופנוע במהירות של 80 קמ"ש בכביש יבש עומד על 58 מטרים. לפיכך טענה הנאשמת, כי האופנוע יכול היה לעצור לפני התאונה, במרחק משמעותי מהרכב, היינו מרחק של 142 מטרים.

אני סבורה רוכב האופנוע טעה מבלי משים כשציין 200 מטרים, וכי למעשה הכוונה הייתה ל- 20 מטרים, כפי שציין בחקירתו הראשית. רוכב האופנוע חזר ותיאר בעדותו את המצב אליו נקלע עקב סטייתו הפתאומית של הרכב, תיאור לו האמנתי. בנוסף, כאשר הרכב נוסע במהירות של 80 קמ"ש, האפשרות להבחין בסטייתו של רכב המצוי במרחק של 200 מטרים אינה פשוטה או טריוויאלית, ובדרך כלל אף אינה נדרשת. אם אכן הבחין רוכב האופנוע בסטייתו של הרכב ממרחק כה רב, יש בכך כדי להצביע כי היה מרוכז מאד במצב הכביש. היגה בריכוז רב, אינה מתיישבת עם גרסת הנאשמת, ממנה עולה כי רוכב האופנוע פגע ברכב מבלי משים וללא כל סיבה נראית לעין.

ד. אני מוכנה לקבל כי הערכתו של רוכב האופנוע, לפיה הבחין בסטייתו של הרכב ממרחק של 20 מטרים לא הייתה מדויקת, אלא מינימלסטית. אני מאמינה כי המרחק היה מעט גדול יותר, זאת לנוכח העובדה שבעת התאונה הרכב עמד במצב ישר. היינו, לאחר שהנאשמת סתה ימינה היא הספיקה אף להתיישר. בנסיבות אלה, משלא ניתן לקבוע מהו המרחק שהיה בין הרכב לבין האופנוע בעת שהרכב סטה לשול, ולנוכח קיומה של רשלנות תורמת מצדו של רוכב האופנוע, אשר נהג במהירות גבוהה על השול, אני סבורה כי נכון יהיה לזכות את הנאשמת מחמת הספק מעבירה של ביצוע סטייה שלא בבטחה.

3. עם זאת, אני סבורה כי נכון יהיה להרשיע את הנאשמת בעבירה של נהיגה בחוסר זהירות, וזאת לאור מכלול הנתונים שצינו לעיל.

על כך יש להוסיף כי הנאשמת אישרה בהודעה ת/1 קיומו של עומס תנועה בכביש. בנסיבות בהן התקרבה למחלף גלילות, בו צפוי להיות עומס של רכבים המבקשים להשתלב בכביש מספר 5, היה עליה להאט את מהירות נסיעתה. זאת לא עשתה.

הנאשמת טענה כי עצירתו של רכב הג'יפ הייתה בלתי צפויה מבחינתה, אך לא טענה כי לא הייתה כל סיבה לעצירתו. ככל ששהכביש היה עמוס, ועומס התנועה התגבר בסמוך למחלף, ניתן היה לצפות כי התנועה תעצר מידי פעם. אם הייתה הנאשמת מתאימה את מהירות נסיעתה לתנאי הדרך ושומרת מרחק מספיק מהרכב שנסע לפניה, לא הייתה נדרשת סטייה פתאומית ימינה לעבר השול.



הנאשמת אישרה כי היא הייתה לחוצה מעט היות והיה עליה להוציא את בתה בזמן מהצהרון.

הנאשמת הסתמכה על תקנה 72(א) לתקנות התעבורה הקובעת כלהלן: **"לא יעצור אדם רכב, לא יעמידנו, לא יחנה ולא ישאירנו עומד, כולו או חלק ממנו, באחד המקומות המנויים להלן, אלא לשם מניעת תאונה או לשם מילוי אחרי הוראה מהוראות תקנות אלה או אם סומן בתמרור אחרת;..."**

ואולם הנאשמת לא הואשמה בעצירה על השול או בנסיעה עליו. היא הואשמה בכך שנהגה בחוסר זהירות בנהיגתה על הכביש, ולכן נאלצה לסטות באופן לא מתוכנן ימינה לשול.

4. הנאשמת טענה לקיומה של הגנה מן הצדק, זאת והיות והוחלט לבטל את הודעת תשלום הקנס כנגד נהג האופנוע בגין נסיעה על השול, אשר סכום הקנס הקבוע בצידה עומד על 250 שקלים.

לטענתה זו התייחסתי בהרחבה בהחלטתי מיום 31.10.13, אשר במסגרתה הובאה הנחית אגף התנועה הארצי, מדור תעבורה 24/10 (להלן: **"ההנחיה"**). על פי סעיף 1 בהנחיה, ניתן שלא לרשום דו"ח בגין נסיעת רכב דו גלגלי בשול הדרך, זאת בעיקר כאשר יש עומס תנועה ואין בנסיעה בשול כדי לסכן את הרוכב ו/או משתמשי הדרך. ההיגיון שבבסיס הנחיה זו הינו יישום עיקרון הזרמת התנועה. עוד נקבע בסעיף 3 בהנחיה, כי בקרות תאונת דרכים בה מעורב רכב דו גלגלי שנסע בשול הדרך, לא תעמוד לו הגנה מכוח הנחיה זו.

באותה החלטה ציינתי כי: **"סעיף 3 בהנחיה, אינו קובע כי במקרה בו נגרמה תאונה יש להגיש דוח בגין נסיעה על השול. אין לייחס לסעיף זה קביעה המותנית בתוצאה, כך שבקיומם של התנאים שנקבעו בסעיף 1 בהנחיה לא יוגש דוח בגין נסיעה על השול, אך אם ארעה תאונה חרף קיום התנאים כאמור, יוגש דוח בגין נסיעה על השול. מטרתו של סעיף 3 היא להבהיר, כי במקרה של תאונת דרכים אשר רוכב רכב דו גלגלי שנסע בשול הדרך מעורב בה, לא תעמוד לו הגנה מכוח סעיף 1 להנחיה, במובן זה ששאלת נשיאתו באחריות לתאונה, לא תושפע מהאמור בהנחיה.**

עוד קבעתי באותה החלטה:

"במקרה דנן, כאשר רוכב האופנוע נחבל בגופו ונפצע כתוצאה מהתאונה, אשר לדעת גורמי אכיפת החוק אין הוא נושא באחריות לגרימתה, אין לראות בביטול דוח מסוג ברירת משפט אשר הקנס עליו הינו בסך של 250 שקלים, כמעשה שנעשה לשם השגת מטרה פסולה, או על יסוד שיקול זר, ואף לא מתוך שרירות גרידא, אלא כשיקול דעת המצוי בגדרו של מתחם הסבירות (ראו לדוגמא, רע"פ 1355/12, דוד אהרון שטיינברגר נ' מדינת ישראל)."

בהקשר זה יצוין כי הנאשמת שבה וטענה כי רוכב האופנוע נהג באופנוע כבד, אולם ספק אם אופנוע בנפח של 125 סמ"ק הוא אופנוע כבד, וזאת להבדיל מאופנועים בנפח של 500 סמ"ק ומעלה.



רוכב האופנוע לא נחבל חבלה של ממש, אלא האבחנה הייתה חשד לשבר בשורש יד שמאל, ובשל כך גובסה ידו מקצה האמה ועד לקצה האגודל, והוא נדרש לשמור על היד מורמת, כשהיא מגובסת.

בנוסף, רוכב האופנוע נחבל בראשו, וסבל מכאבים בגב התחתון ובברך שמאל.

אלמלא נהיגתה הבלתי זהירה של הנאשמת, לא הייתה נדרשת סטייה ימינה לשול, ורוכב האופנוע לא היה נפצע. יוטעם כי בזיכוייה של הנאשמת מחמת הספק מעבירה של ביצוע סטייה שלא בבטחה, ייחסתי משקל משמעותי למהירות נסיעתו של רוכב האופנוע על השול. בכך אני סבורה כי הושג איזון ראוי וניתן משקל הולם לטענותיה של הנאשמת.

לאחר כל האמור לעיל, ארשיע את הנאשמת בנהיגה בחוסר זהירות בניגוד לתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה ואזכה אותה מחמת הספק מביצוע סטייה שלא בבטחה, בניגוד לתקנה 40 לתקנות התעבורה.

**ניתנה והודעה היום י"ח תמוז תשע"ה,
05/07/2015, במעמד המתמחה
אליעזר סייג והנאשמת.
דלית ורד, שופטת**