

תת"ע 1076/11/13 - מדינת ישראל נגד נגיב שחאדה ואחרים

בית משפט השלום לתעבורה בעכו

תת"ע 1076-11-13 תת"ע 4601-01-14 תת"ע 4513-01-14 תת"ע 3775-03-14

בפני השופט אבישי קאופמן
מאשימה מדינת ישראל
נגד נגיב שחאדה ואחרים
נאשמים

החלטה

בארבעת התיקים שבכותרת התעוררה שאלה זהה, והיא: **מה היא המהירות המותרת לנסיעה בצומת הכבישים 70 ו 8533, הידוע כצומת ג'וליס להלן: "הצומת"**.

העובדות אינן שנויות במחלוקת. המדובר בכביש בין-עירוני אשר בקטע הרלוונטי לא מוצב תמרור הגבלת מהירות. לאורך מרבית קטע הכביש הרלוונטי אין שטח הפרדה בנוי בין הנתיבים, אולם שטח כזה קיים כ - 200 מ' מכל אחד מצדי הצומת.

רכבו של מר נגיב שחאדה צולם במקום כשהוא נוסע במהירות 128 קמ"ש, רכבו של מר מוריס מעדי צולם במקום כשהוא נוסע במהירות של 126 קמ"ש, רכבו של מר ניזאר נאטור צולם כשהוא נוסע במקום במהירות של 130 קמ"ש ורכבה של גב' לביבה בולוס צולם כשהוא נוסע במקום במהירות של 125 קמ"ש.

לכל אחד מהנאשמים יוחסה נהיגה במהירות הנ"ל, לעומת מהירות מותרת - כנקוב בכתב האישום - של 80 קמ"ש בלבד, ולפיכך הומצאה להם הזמנה לדין לדין בפניי.

מר שחאדה מיוצג בידי עו"ד עפו שחאדה ואילו שלושת הנאשמים האחרים אינם מיוצגים ולא התייצבו להקראה בעניינם. למרות עובדה זו לא הסכמתי לקבל בקשת המאשימה לדונם בהעדר התייצבות וקבעתי כי תחילה יש לברר מה היא המהירות המותרת לנסיעה במקום, שכן לכאורה, לאור קיומה של גדר הפרדה במקום, המהירות המותרת הינה 90 קמ"ש.

תחילה הסתפקה המאשימה בעמדה לאקונית כי המהירות המותרת הינה 80 קמ"ש, שכן אי התנועה שבמקום "נועד להסדרת התנועה ואינו רלוונטי למהירות".

ביום 21.5.14, טרם כניסתו של עו"ד שחאדה לתמונה, העברתי את השאלה לוועדת התעבורה של לשכת עורכי הדין, (בהמשך התקבלה הודעה כי הלשכה אינה מעוניינת לקחת חלק בהליך). בעקבות החלטתי זו הגישה המאשימה טיעון משלים.

לאחר שהתברר כי קיים תיק נוסף, בו מיוצג הנאשם בידי עו"ד שחאדה, איחדתי את הדיון בתיקים וטיעוניו של עו"ד שחאדה הוגשו ביום 7.8.14.

עמדת המאשימה:

טיעון ראשון מפי המאשימה היא כי גם אם המהירות המותרת בקטע שלפני הצומת הינו 90 קמ"ש, הרי בתוך הצומת עצמה, מקום בו נמדדה מהירות הרכב, המהירות המותרת הינה 80 קמ"ש, שכן במקום זה לא קיימת גדר הפרדה.

טענה שנייה מפי המאשימה נסמכת על חוות דעת הנדסית מטעמה הקובעת כי מרבית הדרך הרלוונטית, מצומת יאסיף בדרום ועד צומת כברי בצפון, 12 ק"מ מתוך 16, הינה חד מסלולית בלא שטח הפרדה בנוי, וכי אי התנועה אשר מוצב במקום כאמור, כ - 200 מ' מכל צד של הצומת (ולמען הדיוק 170 מ' מצד אחד ו - 240 מ' מצדה האחר) אינו נחשב כ"שטח הפרדה" בתקנות התעבורה.

טענה שלישית מפי המאשימה היא כי פרשנות המתירה נהיגה במהירות של 90 קמ"ש פוגעת בביטחון הציבור, שכן הנהיגה הצומת מחייבת זהירות נוספת והאטת הרכב לעומת נהיגה בקטע דרך אחר. לפיכך, סבורה המאשימה כי יש לנקוט בפרשנות מחמירה ולקבוע כי המהירות המותרת הינה אף פחות מ - 80 קמ"ש.

עמדת הסנגור:

הסנגור סבור שאין לבצע הפרדה מלאכותית בין המהירות המותרת לפני הצומת ובין המהירות בתוך הצומת, ובלימה בתוך הצומת הינה מסוכנת ותגרום לתאונות. הסנגור סבור שחוות הדעת ההנדסית אינה יכולה לגבור על הוראות החוק ומוסיף וטוען כי אם סבורות הרשויות שיש להגביל את המהירות במקום בכדי למנוע תאונות, הרי עליהן להציב תמרור מגביל מהירות.

לאחר ששקלתי את טענות הצדדים, אני מקבל את עמדת הסנגור, דוחה את עמדת המדינה וקובע כי המהירות המותרת במקום הינה 90 קמ"ש.

הוראת החוק הרלוונטית הינה תקנה 54 לתקנות התעבורה הקובעת כי המהירות המותרת בדרך שאינה עירונית היא 80 קמ"ש, ובדרך כאמור "עם שטח הפרדה בנוי" המהירות המותרת היא 90 קמ"ש.

תקנות התעבורה מגדירות "שטח הפרדה בנוי כ:

תק' (מס' 3)
תש"ס-2000

"שטח הפרדה המחלק את הדרך לאורכה באמצעות התקן מוגבה מעל הכביש כגון אבן שפה מוגבהת, מעקה בטיחות או צמחיה".

אינני מקבל עמדת המאשימה כי השטח הבנוי הקיים במקום אינו שטח הפרדה בנוי. התקנות אינן דורשות אורך מסוים של שטח ההפרדה, ובוודאי אינן נזקקות לשאלה מדוע הועמד אותו שטח הפרדה במקום. חוות הדעת ההנדסית, כבודה במקומה מונח, אולם אין אנו עוסקים בניתוח הנדסי של הכביש, אלא בחינה משפטית של הסוגייה. אין לשכוח כי בהליך פלילי עסקינן, ויש לבחון את הסוגייה בהיבט זה, ולאור פסקי הדין של בית המשפט העליון, כפי שיפורטו להלן.

על אף שספק אם הדבר נדרש, הרי בהתייחס לחוות הדעת ההנדסית אציין שטח הפרדה של כ - 200 מ' מכל עבר של הצומת לא נבנה לצורך העמדת הרמזורים בלבד. כמו כן, לא מובנת לי הטענה כי יש להתייחס לכל קטע הכביש ולקבוע את המהירות המותרת לפי סוג הכביש. אין המדובר בקביעת מהירות ממוצעת מותרת בכביש, אלא מהירות מותרת בקטע ספציפי. אם קיים בקטע כביש מסוים שטח הפרדה בנוי, לא מובן מדוע יש להתייחס לעובדה כי במשך 1.1 ק"מ שלפני כן (לפי האמור בחוות הדעת), מצומת ג'דידה ועד לצומת ג'וליס אין שטח הפרדה. יתרה מכך, נהג המגיע מכיוון דרום, מצומת יאסיף, כגון ארבעת הנהגים במקרה דנן, ימצא במרבית הדרך שטח הפרדה בנוי. הן בקטעים בהם קיימים שני נתיבי נסיעה לכל כיוון והן בקטע בו קיים רק נתיב נסיעה אחד. לא מובן מדוע סבורה המאשימה כי קטע הכביש הרלוונטי הוא דווקא מצומת יאסיף ועד צומת כברי. מדוע לא מצומת יאסיף ועד צומת ג'וליס, מדוע לא מצומת ג'דידה או צומת טל-אל שהן הצמתים הקרובים לצומת הרלוונטי בכיוון הנסיעה מדרום לצפון?

כידוע על פי התקנות הגבלת המהירות בתמרור תקפה עד לצומת הקרובה, כך שהקטע הרלוונטי להתייחסות הוא מהצומת הקודם למקום האכיפה - צומת טל-אל. מובן כי הגדרת קטע הכביש תשפיע על הקביעה באיזה אחוז ממנו קיים שטח הפרדה, אולם הדברים נאמרים למעלה מן הדרוש, שכן כלל אינני סבור מדובר בטיעון רלוונטי.

כפי שנקבע לא אחת בידי בתי המשפט ובראשם בית המשפט העליון בכל מקרה של ספק בדבר הפירוש הנכון בהוראת התמרור, אין מקום לדרוש מהנהג שיתחיל לעשות זאת - ראו לעניין זה הלכה פסוקה מימים ימימה בע"פ 281/69 **אנוש בר שלום נ' מדינת ישראל**. שטח ההפרדה בנוי הוא בבחינת תמרור לעניינו שכן הוא הקובע את המהירות המותרת. לפיכך, נהג אינו צריך להידרש לסוגיות כגון מטרת הקמת השטח או היחס שבין אורך השטח לבין כלל קטע הכביש.

העבירה של נהיגה במהירות שמעל למותר היא מסוג אחריות קפידה, דהיינו אין חשיבות ליסוד הנפשי של מבצע העבירה. יתרה מכך, הדוחות דנן נערכו על פי חזקת הבעלות, לפיה על בעל הרכב הנטל להוכיח את זהות הנהג. כאשר הדרישות כנגד הנהג ובעל הרכב הינן מחמירות, צריכה להיות דרישה מחמירה וזהה אף כלפי המאשימה, כפי שקבע בית המשפט העליון ברע"פ 213/83 **יצחק אסולין נ' מדינת ישראל** שם זוכה אדם מנהיגה במהירות העולה על המותר דרך עירונית, שכן התמרור המורה על כניסה לדרך עירונית הוצב רק בצד אחד של הדרך ולא משני עבריה. באופן דומה זוכה הנאשם בע"פ 6043/02 **אופיר לנדנר נ' מדינת ישראל** משום שהתמרור הרלוונטי הוצב נמוך מדי לעומת דרישת

ובמילים פשוטות, אם טענה של נהג כי "לא התכוון" לנסוע במהירות שמעל למותר אינה טענת הגנה שיכולה להתקבל, הכיצד ניתן לקבל עמדת המאשימה כי בהצבת שטח הפרדה במקום "לא התכוונה" להתיר העלאת המהירות?

לא מצאתי בחוות הדעת כל הסבר הכיצד גדר הפרדה באורך של כ - 410 מ' אינה בבחינת שטח הפרדה בנוי. לפיכך, אני קובע כי מדובר בקטע כביש בו קיים שטח הפרדה בנוי כהגדרתה בתקנות התעבורה, לכל דבר ועניין.

לאור קביעה זו אין לדעתי רלוונטיות לשאר טיעוני המאשימה. עם זאת, מעבר לדרוש, אתייחס אף להלן בקצרה לטענותיה הנוספות של המאשימה.

באשר לטענה הראשונה כי בתוך הצומת עצמה אין שטח הפרדה, סבורני כי מדובר בטענה שאינה יכולה לעמוד. מרבית המצלמות "החדשות" מסוג א'3 מוצבות בצמתים ואוכפות עבירות של אי ציות לרמזור אדום ועבירות מהירות כאחת. **בכל הצמתים האחרים נאכפת מהירות מותרת של 90 קמ"ש**, ולדוגמא בצומת אבליים, צומת אחיהוד (בטרם הוסרה המצלמה עקב עבודות התשתית) וצמתים נוספות. לפיכך, מובן כי הטענה שיש לאכוף מהירות שונה בתוך הצומת אינה מקובלת אף על המאשימה עצמה, והיא נולדה לצרכי הטיעון דן בלבד.

בהקשר זה אני אף מקבל את עמדת הסנגור כי האטה פתאומית בתוך הצומת הינה מסוכנת הרבה יותר, מאשר חריגה קלה מהמהירות המותרת.

יתרה מכך, המאשימה מנסה לאחוז במקל משני קצותיו. מחד גיסא לטעון כי קטע של 410 מ' בו קיים שטח הפרדה אינו יכול להיחשב כמתיר נסיעה במהירות של 90, ומאידך גיסא כי קטע של מטרים ספורים בתוך הצומת בו לא קיים שטח הפרדה - על מנת לאפשר את פניית כלי הרכב, נחשב כמחייב בהאטה למהירות של 80 קמ"ש.

מעבר לכך, מביקור במקום עולה אף ספק אם הטענה דן נכונה עובדתית. לפחות חלק מקווי מדידת המהירות הינם בסמוך לקו העצירה, ובטרם הפסקת שטח הפרדה, אולם כאמור אינני סבור שמדובר בשאלה רלוונטית.

טענתה האחרונה של המאשימה בדבר חובת הזהירות בצומת בוודאי מקובלת עלי, אולם אף טענה זו אינה רלוונטית לעניין. כבר פסקתי לא אחת כי נהג המקרב לצומת מחויב בזהירות יתרה והחמרתו בענישת נהגים אשר חצו צומת במהירות העולה על המותר. לדוגמא אחת מני רבות בעניין זה ראו תיק 809-04-13 **מדינת ישראל נ' תגריד נח'לה**. עם זאת, אין לגזור מחובת הזהירות אף חיוב סטטוטורי בהאטה, בוודאי שלא ניתן לקבוע כי חובת ההאטה היא למהירות של 80 קמ"ש בלבד ולא ניתן לאכוף עבירת מהירות - שהינה כאמור עבירה מסוג אחריות קפידה - על סמך הפרת חובת הזהירות שהיא עבירה המחייבת מחשבה פלילית.

אם סבורות הרשויות כי יש להגביל את המהירות במקום, או בכל צומת אחר, יתכבדו ויעמידו תמרור מתאים המגביל את המהירות, לשם הבטחת בטחון הציבור כטענת המאשימה.

לאור כל האמור לעיל, מסקנתי היא, אפוא, כי מהירות הנסיעה המותרת במקום הינה 90 קמ"ש.

לפיכך, כל העבירות הרלוונטיות צריכות היו להיות מסוג ברירת משפט ולא עבירות מסוג הזמנה לדין. אני מורה, אפוא, על ביטול שלושת כתבי האישום בעניינם של הנאשמים אשר לא התייצבו לדין. המאשימה רשאית להמציא לאשמים הודעת קנס מתאימה. בכדי לפשט את ההליכים, הרי בעניינו של מר נגיב שחאדה, במוצג כאמור בידי עו"ד עפו שחאדה, יגישו הצדדים הסדר בהתאם להחלטה דנן, וזאת בתוך 30 יום. תיק זה (1076-11-13) נקבע למעקב ליום 21.9.

עוד אני מורה על העברת ההחלטה לעיון היועץ המשפטי לממשלה, אשר ישקול מתן הוראות מתאימות בכל הנוגע לאזרחים אחרים אשר קיבלו דוחות במקום, זומנו למשפטים, חויבו בקנסות גבוהים מהראוי ואף נזקף לחובתם ניקוד גבוה מהראוי ברישומי רשות הרישוי.

ניתנה היום, כ' אב תשע"ד, 16 אוגוסט 2014.