

ע"פ 1452/11/17 - סרגיי ארגמן נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

עפ"ת 1452-11-17 ארגמן נ' מדינת ישראל
תיק חיצוני:
בפני כבוד השופט ערן קוטון
מערער סרגיי ארגמן
נגד מדינת ישראל
משיבה
פסק דין

1. לפני ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה בחיפה (להלן: "בית משפט קמא") שניתן בגדרי ת"ד 2063-06-15, לפיו הורשע המערער בביצוע העבירות שיוחסו לו ובהמשך נגזר דינו.

כתב האישום

2. לפני בית משפט קמא הונח כתב אישום בו יוחסו למערער עבירות של סטיה מנתיב נסיעה, לפי תקנה 40 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה"), נהיגה רשלנית, לפי סעיף 21(ב)(2) לתקנות התעבורה [נוסח חדש] (להלן: "פקודת התעבורה"), התנהגות הגורמת נזק, לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, וגרימת חבלה של ממש, לפי סעיף 38(3) לפקודת התעבורה.

3. על פי עובדות כתב האישום, בתאריך 18.2.15 בסמוך לשעה 19:50, נהג המערער בקטנוע ברחוב הגיבורים בחיפה לכיוון הדר, והגיע אל מול בית מס' 88. המערער, כך נטען, נהג בקטנוע ברשלנות "בכך שנסע במהירות שאינה סבירה לתנאי הדרך ומזג האוויר". בשל כך, במהלך הנהיגה איבד המערער את השליטה על הקטנוע, סטה שמאלה, פגע באבן שפה והתהפך (להלן גם: "התאונה"). כתוצאה מהתאונה נגרמה למערער בגופו חבלה של ממש (שבר ברגל שמאל) ונגרם נזק לקטנוע.

ההליך בבית משפט קמא

4. המערער כפר במיוחס לו למעט בתאונה ובתוצאותיה. המערער טען, בין היתר, כי לא הייתה רשלנות מצדו, שכן התאונה ארעה כתוצאה מ"בליטה בכביש" או "רמפה", בהעדר סימון של הנתיבים בכביש (נתיב הנסיעה ונתיב המטרונית), ובשים לב לחשכה ששררה בעת האירוע. לא ניתן היה אפוא לראות את הבליטה. בית משפט קמא קיבל ראיות ושמע עדויות ובהן עדותו של בוחן תנועה שחקר את המערער (לאחר כחודשיים מקרות האירוע), עדותו של שוטר אשר הגיע למקום האירוע ופגש במערער לאחר התאונה, ופעמיים שמע את עדותו של המערער במהלכה הוגשו תמונות רבות שעל פי הטענה מנציחות את זירת ההתרחשות (חלקן צולמו בין שני המועדים בהם העיד המערער).

5. בהכרעת דינו המרשיעה ציין בית משפט קמא כי לא היה חולק על התאונה ותוצאותיה. אף לא היתה מחלוקת על כי הקטנוע היה תקין עובר לתאונה. עוד הודגש "כלל הדרך" לפיו במקרה של סטייה או אובדן שליטה על רכב, מוטלת על נהג הרכב החובה להסביר מה הייתה סיבת הסטייה או אובדן השליטה ועליו להוכיח כי הייתה סיבה מוצדקת אשר הביאה לכך שאיבד שליטה על רכבו. נטל ההוכחה אפוא אינו מתמצה בהעלאת אפשרויות תאורטיות והיפותטיות. נקבע שעל המערער היה לשכנע בנכונות גרסתו ובדבר קיומה של סיבה מוצדקת, למצער בעמידה במאזן ההסתברות. המערער טען כי הסיבה שגרמה לאובדן השליטה ולקרות התאונה היתה בליטה בכביש הממוקמת בין שני נתיבי הנסיעה, הנתיב הרגיל והנתיב הציבורי, בליטה בה נתקל הקטנוע. כיון שהמערער לדבריו התכוון לפנות שמאלה בהמשך הדרך, הוא נסע בצדו השמאלי של הכביש ואז נתקל באותה בליטה. המערער ציין כי מהירות נסיעתו הייתה פחות מארבעים קמ"ש ועסקינן בקטנוע "בן 10 שנים" שלא נוסע מהר מידי, בפרט שנוכח עומס תנועה לא ניתן היה לנסוע במהירות.

בית משפט קמא דחה את טענות המערער וקבע - "על מנת שהקטנוע יתקל באותה בליטה בכביש, שנוצרה בעקבות הפרש גבהים בין שני הנתיבים (ככל שהמתואר בתמונות הוא אכן מקום התאונה), היה על הנאשם לנסוע ממש בין שני הנתיבים ולא בנתיב הנסיעה הימני כפי שנדרש לעשות על פי הדין. טענתו של הנאשם אינה עולה בקנה אחד עם המציאות ועם הגיונם של הדברים, אף ללא קשר לטענתו בעניין העדר סימון בין הנתיבים שכן, מהתמונות שהוא בעצמו הגיש, לא נראה כי במקום התאונה נמצאת פנייה שמאלה כפי שטען, באופן שהיה מצדיק אולי סטייה כלשהי לצדו השמאלי של נתיב הנסיעה הימני. העובדה שאין בסמוך למקום פניה שמאלה, בניגוד לטענת הנאשם, פוגעת באמינות גרסתו ומחזקת את התרשמותו של בית המשפט ממופרכותה".

6. הוסיף בית משפט קמא וקבע - "גרסתו של הנאשם בבית המשפט היא בבחינת גרסה כבושה שנסתרת על ידי הגרסה הראשונה שמסר בסמוך לתאונה באופן שיש בו כדי להביא לדחייתה של הגרסה. בהודעתו במשטרה [...] לא הזכיר הנאשם כוונה לפנות שמאלה בהמשך הדרך, אלא העיד כי "לא זוכר מה קרה לי, אני חושב שאיבדתי שליטה, סטיתי שמאלה, פגעתי באבן שפה והתהפכתי..." [...]. הנאשם ציין כי מזג האוויר באותו זמן היה סוער וגשום וסיים את עדותו באומרו "יכול להיות שניסיתי לעקוף רכב משמאל ופגעתי במדרכה". מכאן, שלפי עדותו במשטרה, ההסבר להימצאות הנאשם בתווך, בין הנתיבים, הוא ניסיונו לעקוף רכב. כוונה זו של הנאשם לעקוף רכב מצדו השמאלי שלא כדין (שכן במקום נתיב מותר אחד) מקבלת חיזוק מעדותו בבית המשפט בה ציין כי במקום היו הרבה רכבים בכביש והיה פקק. הנה כך, הנאשם יתכן וניסה לעקוף את הפקק משמאלן של המכוניות, בין שני נתיבי הנסיעה - הרגיל והציבורי, ותוך כדי ניסיון זה איבד שליטה כתוצאה מהיתקלות הקטנוע בבליטה עליה העיד. אם אכן זו הייתה הסיבה לאיבוד השליטה ולהתרחשות התאונה, הרי שאין בכך כדי לפטור את הנאשם מאחריות לה, אלא להיפך. הנאשם בהתנהגותו כאמור, לא רק שעקף בכביש רכבים שלא כדין, אלא שבנסיבות אלה, מהירות נסיעתו והתנהגותו כולה לא היו סבירים לתנאי הדרך ותנאי מזג האוויר ששררו במקום ומכאן רשלנותו".

7. בית משפט קמא אף קבע - "הוכח בפני מעבר לכל ספק סביר, כי לא הייתה סיבה מוצדקת כלשהי לאובדן שליטתו של הנאשם על הקטנוע ולקרות התאונה וכי הדבר הוא פועל יוצא של התנהגותו הרשלנית ונהיגתו באופן אשר אינו לוקח בחשבון את תנאי הדרך והמקום. הנאשם לא הצליח להרים את

הנטל המוטל עליו להראות שאובדן השליטה נעוץ בנסיבה חיצונית מוצדקת וברי כי אילו נהג בזהירות ובמהירות סבירה ואילו נסע בנתיב הנסיעה כדן, התאונה לא הייתה מתרחשת".

8. בית משפט קמא דחה את טענת ההגנה לפיה המשיבה לא עמדה בנטל ההוכחה הרובץ לפתחה ולא הראתה, באופן פוזיטיבי או באופן אחר, כיצד התרחשה התאונה או כיצד הייתה יכולה להימנע ועל כן לא הוכחה רשלנותו של המערער. בית משפט קמא הדגיש שהפסיקה אליה הופנה מציגה מקרה שונה מן המקרה מושא הערעור. בענייננו, כך נקבע, "איבוד השליטה על הקטנוע והתרחשות התאונה, בשים לב ל"כלל הדרך" וכאשר כלי רכב תקינים אינם אמורים לסטות ממסלולם או לאבד שליטה ללא סיבה מוצדקת, מעבירה את הנטל לשכמו של הנאשם, להראות קיומה של נסיבה מוצדקת כזו. המאשימה אינה אמורה לקבוע פוזיטיבית כיצד יכולה התאונה להימנע, שכן לדידה אילו נהג הנאשם במהירות סבירה המותאמת לתנאי הדרך ולמזג האוויר, הרי שהתאונה הייתה נמנעת. ארוע התאונה הוא העדות לכך כי הנאשם כשל במילוי חובותיו, כאשר אין סיבה אובייקטיבית לאובדן השליטה (כגון תקלה ברכב, התחמקות מהולך רגל או חיה, פגיעה על ידי רכב אחר וכיוצ"ב). "כלל הדרך" הוא אינדיקציה כי במצב הדברים הרגיל רכב לא סוטה ממסלולו ולא מאבד שליטה. מכאן, עובר הכדור למגרשו של הנאשם להראות מה הסיבה לכך ואם עסקינן בסיבה מוצדקת וכדן. בענייננו, הנאשם לא עמד בנטל זה".

9. כן צוין שלא היה בעדותו של עד התביעה (הבוחן שחקר את המערער אך לא ביקר במקום) לפיה המערער לא נהג במהירות העולה על המהירות המותרת כדי לסייע למערער. זאת שכן לא היה בעדותו "כדי להעיד דבר או חצי דבר על אופן התרחשות התאונה או על סבירות נהיגתו של הנאשם עובר לתאונה [...] שהרי לא בהכרח המהירות המקסימלית היא המהירות הסבירה בכל עת".

בית משפט קמא דחה את טענות המערער בנוגע לגרסתו הראשונה בחקירה בהשוואה לגרסתו הכבושה שנשמעה בבית המשפט. בית משפט קמא סבר כי גרסתו החקירתית של המערער "היא הגרסה ההגיונית יותר לארוע התאונה. וגרסה זו, היא חיזוק לנטען בכתב האישום לעניין נסיעתו של הנאשם במהירות שאינה סבירה לתנאי הדרך (ואלה כוללים גם את הרכבים שהיו בסביבה, הנתיבים ויתר הגורמים במקום) ומזג האוויר. זה הוא הסבר נוסף לאופן ארוע התאונה, אלא שהסבר זה כולו עומד לו לנאשם לרועץ שכן יש בו כדי לחזק את המיוחס לו בכתב האישום".

בהכרעת הדין אף נדחתה טענת המערער בדבר מחדלי חקירה.

10. לאחר שמיעת טיעוני הצדדים, גזר בית משפט קמא את דינו של המערער.

בגזר הדין ציין בית משפט קמא כי לחובת המערער רשומות ארבע הרשעות קודמות בעבירות תעבורה ואף קיימת לחובתו פסילה מותנית בת שלושה חודשים. עם זאת, הפסילה הוטלה למשך שנתיים ומכאן שהסתיימה בסמוך לאירוע מושא הערעור ואין לה תוקף. הוסיף בית משפט קמא והדגיש כי המחוקק קבע פסילת חובה בת שלושה חודשים לעבירות בהן הורשע המערער ובנסיבות מיוחדות רשאי בית המשפט להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר. מתחם העונש הראוי, בשים לב לעובדה כי המערער היה מי שנפגע בחבלות של ממש במסגרת האירוע, נמצא בין שלושה חודשי פסילה לשנים-עשר חודשי פסילה בצירוף לפסילה על תנאי וקנס. בית משפט

קמא נתן דעתו לכך שחבלותיו של המערער הן חבלות של ממש ואף נקבעה לו נכות צמיתה בשיעור של 24%. עם זאת, לא קיבל בית משפט קמא את בקשת המערער להימנע מפסילה (בפועל) כלל. לפיכך גזר בית משפט קמא על המערער את העונש כדלקמן -

קנס בסך 2,400 ₪ או עשרים וארבעה ימי מאסר תמורתו לתשלום בעשרה תשלומים; פסילה מקבל או החזיק רישיון נהיגה לתקופה של מאה ימים בפועל בניכוי שבעה ימי פסילה מנהלית, תוך מתן דגש לכך שבמשך חודשיים ימים לאחר האירוע לא נהג המערער עקב אשפוזו בבית החולים; פסילה על תנאי מקבל או החזיק רישיון נהיגה לתקופה של ארבעה חודשים למשך שלוש שנים והתנאי הוא שהמערער לא יעבור עבירה או עבירות בגינן הורשע או אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה או בתוספת השנייה לפקודת התעבורה.

11. להשלמת התמונה אציין כי ביום בו החלה הפסילה בפועל עליה הורה בית משפט קמא הוגש הערעור מושא פסק הדין הנוכחי. ביום 27.11.17, כארבעה שבועות מאוחר יותר, הגיש המערער בקשה לעיכוב ביצוע גזר דינו של בית משפט קמא. לאחר קבלת עמדת המשיבה, נוכח עיתוי הגשת הבקשה לרבות המועד שנקבע לשמיעת הערעור, נדחתה בקשתו של המערער לעיכוב ביצוע. להבנתי, מרצה המערער בימים אלו את עונש הפסילה בפועל.

הערעור

12. המערער ממאן להשלים עם פסק דינו של בית משפט קמא.

13. בהודעת הערעור נטען כי בית משפט קמא למד על רשלנות המערער מעצם קיומה והתרחשותה של התאונה. לגישת המערער, קיומה והתרחשותה אינן יכולות להוות ראייה לרשלנותו. על מנת לבסס טענה לפיה המערער התרשל בעת נהיגתו על הקטנוע ובשל כך נגרמה התאונה, היה על המשיבה להציג חוות דעת של איש מקצוע - בוחן תנועה. על הבוחן היה להסביר, על סמך ניסיונו המקצועי, מדוע נהג המערער באופן רשלני. במקרה זה, המשיבה לא הציגה דו"ח בוחן כלשהו. אמנם מי שחקר את המערער היה בוחן תנועה בהשכלתו ובהכשרתו אך הלכה למעשה אותו בוחן לא ערך דו"ח בוחן ואף לא יצא לשטח לבדוק את זירת התרחשות התאונה. מלבד אמירתה של המשיבה לפיה המערער נהג באופן רשלני ורשלנות זו הביאה להתרחשותה של התאונה, לא הוצגו בפני בית משפט קמא ראיות ממשיות לכך. כתב האישום מלכתחילה ייחס למערער רשלנות בכך שנסע במהירות שאינה סבירה לתנאי הדרך ולתנאי מזג האוויר, היינו על המשיבה היה להוכיח כי המערער נסע במהירות שאינה סבירה ביחס לתנאי הדרך. המשיבה לא טענה כי המערער יצא לעקיפה במקום שאינו מיועד לכך, בנוסף לא טענה כי המערער לא שת ליבו לתוואי הדרך. טענת הרשלנות התבססה על נהיגה לא סבירה על פי תנאי הדרך. לא רק שהמשיבה לא הוכיחה כי המערער נהג במהירות לא סבירה, אלא שעד התביעה, בוחן בהשכלתו ובהכשרתו, נשאל במהלך הדיון מהי המהירות הסבירה וציין כי זו המהירות החוקית, קרי מהירות של חמישים קמ"ש. המערער, לפי דבריו שלא נסתרו, נהג בקטנוע במהירות פחותה מזו. הניסיון למצוא רשלנות בנהיגתו אין לו מקום בשיטה אדוורסרית כל עוד המשיבה עצמה לא טענה לרשלנות אחרת בכתב האישום או בסיכומיה. עוד נטען כי הכביש בו נסע המערער הוא דרך ובה שני נתיבים, אחד מיועד



לתנועת כלי רכב והאחר מיועד לנסיעת המטרונית. הנתיבים מופרדים באמצעות הפרדה מפלסית בת מספר סנטימטרים והמערער התכוון לפנות שמאלה בהמשך הדרך. על כן עבר לצד השמאלי של נתיב נסיעתו. כלומר נסע בצמוד ובסמוך לנתיב המטרונית. ההפרדה המפלסית שבין הנתיב "הרגיל" לנתיב המטרונית, לא סומנה אלא לאחר התאונה, כך שבשעת ערב במהלך האירוע לא ניתן היה להבחין בה. המערער לא הבחין כי קיים פער גבהים ופגע באבן שפה, איבד שליטה על הקטנוע וכך אירעה התאונה. אין מדובר בתאונה רשלנית כי אם בסימון לקוי של תנאי הדרך על ידי מי שאחראי לכך. לו היתה הדרך מסומנת, היה המערער מבחין בפער הגבהים שבין הנתיבים ולא פוגע באבן השפה האמורה. הרשעתו של המערער, לפיכך, אינה אפשרית. לא ניתן להטיל אחריות להתרחשות התאונה על יסוד תוצאותיה. על המשיבה היה להראות כי היתה רשלנות בנהיגה. הוכחתה אינה בגדר ידיעה שיפוטית שכן היה על המשיבה להוכיח את הרשלנות באמצעות חוות דעת מקצועית. סבור המערער כי די בכך על מנת שביט המשפט של ערעור יתערב בהכרעת דינו של בית משפט קמא ויורה על זיכוי.

14. לטענת המערער גם במישור העונש טעה בית משפט קמא. נטען כי המערער נפגע חמורות בתאונה והוא הנפגע היחידי באותה תאונה. נגרמה לו נכות קשה אשר הוכרה על ידי המל"ל. המערער היה מאושפז תקופה ארוכה. לפיכך, מתחם העונש ההולם שאמור היה להיקבע בעניינו חורג מתקופת הפסילה המינימלית ומתחיל בפסילה מותנית. קל וחומר כאשר המערער לא יכול היה כלל לנהוג במשך חודשיים לאחר התאונה בשל אשפוזו. כן נטען כי היה מקום לתת משקל יתר לעובדה שרישיון הנהיגה נחוץ למערער לפרנסתו. המערער גרוש, אב לשני ילדים קטנים, טכנאי מחשבים המספק שירות ללקוחותיו בביתם. פסילת רישיון הנהיגה של המערער בפועל פוגעת ביכולתו להתפרנס ולכלכל את ילדיו. לכל הפחות ניתן היה לסייג את הפסילה כך שתחול על אופנוע בלבד, סוג הרכב בו נהג המערער בעת קרות התאונה. בנסיבות העניין, גם אם יחליט בית המשפט של הערעור להותיר את הרשעת המערער על כנה, נכון הוא להתערב בגזר הדין ולהורות על פסילה מותנית בלבד חלף רכיב הפסילה בפועל שהוטל בגזר הדין.

15. בדיון חזר ב"כ המערער ארוכות על טענותיו הרבות ונימק אותן כדבעי, תוך הבהרה מדוע לדיון לא הוכחה רשלנות במקרה דנן ומדוע לא היה מקום להחמיר בעונשו של המערער. מנגד, טען ב"כ המשיבה כי טענותיו הרבות של המערער זכו להתייחסות מפורטת ומנומקת בהכרעתו של בית משפט קמא, ואף עונשו של המערער נשקל כראוי תוך התייחסות ממצה לנסיבותיו האישיות.

דין והכרעה

16. בחנתי את הנתונים שלפניי ושקלתי עניינו של המערער.

17. יצוין כי קודם לדיון עצמו הגיש המערער לבית המשפט תיק מוצגים ובהם חלק מן המוצגים אשר עמד לעיני בית משפט קמא בטרם הכרעת הדין. מתמונות מקום ההתרחשות ניתן ללמוד כי אכן, כטענת המערער, עסקינן בכביש דו נתיבי בו נתיב אחד מיועד לנסיעת כלי רכב ואילו הנתיב השני מיועד לנסיעת המטרונית. ככל שהתרחשה התאונה במקום שצולם על ידי המערער, הרי קיים הפרש גבהים במקום,



בין נתיב המטרונית לנתיב כלי הרכב. הפרש הגבהים בא לידי ביטוי במדרגה קטנה אשר, כך נראה, בסמוך אליה קיימת בליטה מסוימת לאורך נתיב נסיעת כלי הרכב (בליטה אליה התייחס המערער בעדותו גם כאל רמפה). באם הקטנוע עליו רכוב היה המערער בשעת האירוע נתקל באותה בליטה או באבני השפה המפרידות בין נתיב המטרונית לנתיב כלי הרכב, כי אז נראה ברורות שהמערער נהג בקטנוע בצד השמאלי ביותר בנתיב המיועד לנסיעת כלי הרכב ללא הצדקה.

18. לא היתה מחלוקת על אודות שעת האירוע ועל כך שירד גשם לפרקים אותה שעה. בנסיבות אלה, ברי כי היה על המערער לנהוג על הקטנוע במרכז נתיב הנסיעה והיה עליו להסביר ולהצדיק את נהיגתו בקצה השמאלי ביותר של נתיב נסיעת כלי הרכב הסמוך וצמוד לנתיב נסיעת המטרונית. המערער ניסה להסביר את דרך התנהלותו במהלך עדותו בבית משפט קמא, אך בית משפט קמא לא קיבל כמהימנה את גרסתו שנמסרה בעדות, בהיותה גרסה כבושה אשר לא עלתה בקנה אחד עם הגרסה שנמסרה בחקירה המשטרתית. משכך, ראה בית משפט קמא בהתנהלותו הכוללת של המערער משום רשלנות בעת נהיגתו על הקטנוע בשעת ערב גשומה. ראוי לציין בהקשר זה כי הודעתו של המערער בחקירה המשטרתית נמסרה כחודשיים לאחר האירוע, עם תום תקופת האשפוז ולאחר הליך שיקומי בן שבועיים ימים. היינו, בידי המערער היה זמן די והותר לשחזר את התאונה ולהתייעץ עם עורך דין לו היה מעוניין בכך. אין מדובר בחקירה שנוהלה תחת השפעתו הישירה של האירוע ובעוד המערער שוהה באשפוז בבית החולים.

19. הלכה עמנו לפיה בית משפט של ערעור לא יטה להתערב בממצאי עובדה וממצאי מהימנות שנקבעו על ידי בית המשפט הדיוני. הטעם לכך נעוץ בעובדה שלערכאה הדיונית יתרון ממשי באשר היא שומעת את המעורבים השונים ומתרשמת מכולם באופן בלתי אמצעי. די להזכיר לעניין זה את האמור בע"פ 4327/12 פלוני נ' מדינת ישראל (5.6.13) -

"הלכה מושרשת היא כי לא בנקל יתערב בית משפט של ערעור בקביעות מהימנות וממצאים עובדתיים של בית משפט קמא. הנחת המוצא היא כי ערכאת הערעור, חסרה את הכלים להתרשם באופן בלתי אמצעי מהעדויות שנשמעו בפני הערכאה הדיונית, ומסקנותיה מתבססות, ככלל, אך על החומר הכתוב המונח לפניה (ראו, מבין רבים אחרים, ע"פ 6908/10 דוד נ' מדינת ישראל (2.1.2013); ע"פ 2661/12 פלוני נ' מדינת ישראל (19.11.2012); ע"פ 12/60 עמר נ' מדינת ישראל (7.11.2012))."

20. להלכה זו מספר חריגים בהם הרציונל העומד בבסיס ההלכה נחלש או כלל אינו מתקיים (להרחבה, ראו: גבריאל הלוי, **תורת דיני הראיות** (כרך ד, 2013) בעמ' 819-806; גבריאל הלוי, **תורת הדין הפלילי** (כרך ד, 2011) בעמ' 104-92; עמנואל גרוס, "חקר האמת והביקורת השיפוטית - התערבות של ערכאת ערעור בממצאי עובדה: עיון נוסף", **ספר גבריאל בך** (בעריכת דוד האן, דנה כהן-לקח ומיכאל בך, 2011) 225). אינני סבור כי עניינו של המערער בא בקהלם של החריגים.

21. בדוננו סבורני כי בית משפט קמא ניתח את הטענות שהעלה המערער והתמודד עמן אחת לאחת. לא

מצאתי בטענות שהועלו בערעור טענות מהותיות אשר לא זכו למענה ראוי וברור בהכרעת הדין. בית משפט קמא ביסס היטב את הכרעתו על כלל הראיות שעמדו לנגד עיניו, על התרשמותו הבלתי אמצעית מעדי התביעה ומן המערער, ועל הגיונם של דברים. יוער כי בהודעתו אמר המערער מפורשות - "יכול להיות שניסיתי לעקוף רכב משמאל ופגעתי במדרכה" (ת/1, ש' 28-29). משכך, נוכח מיקום התאונה, בצדק החיל בית משפט קמא את "כלל הדרך". היה על המערער אפוא להוכיח ולהצדיק את נהיגתו בצד השמאלי של הנתיב המיועד לנסיעת כלי רכב, ולהסביר את נסיבות התרחשות התאונה בהתאם להצדקה זו. המערער לא עמד בנטל המוטל עליו ולפיכך, בצדק, סבר בית משפט קמא כי הוכחה רשלנותו נוכח המיקום בו התרחשה התאונה, לרבות גרסתו של המערער עצמו בחקירה.

22. נזכיר כי בהינתן האירוע המתואר לעיל קמה חזקה לפיה הסטייה מקורה ברשלנות הנהג. הנטל לעורר בנדון ולו ספק סביר עובר לכתפי הנהג. נפסק ברע"פ 1713/93 **בוקובה נ' מדינת ישראל** (7.6.93).

"נהיגה כדין ובזהירות הראויה היא בציוד הימני של הכביש, ועצם המעבר המוכח לצד שמאל יוצר ראייה לכאורית בדבר נהיגה שלא בדרך הזהירה. החובה להוכיח את האשמה מעל לכל ספק סביר רובצת לעולם על התביעה, אך כאשר מוכחת נהיגה החוצה את הכביש מימין לשמאל, כפי שאירע כאן, נוצרת הוכחה לכאורה לנהיגה חסרת זהירות. בכך יוצאת התביעה חובת השלב הראשון של הבאת הראיות. מעתה עברה חובת ההוכחה לנאשם [...] הנאשם מצידו יכול להמציא עדות מטעמו הסותרת את הראיה לכאורה של נהיגה בלתי זהירה, בניגוד לכל כיוון ואופן מותרים".

כן ראו לדוגמא בהקשר זה: ע"פ 2619/14 **פלוני נ' מדינת ישראל** (30.11.14); ע"פ 4498/14 **גרידיש נ' מדינת ישראל** (13.5.15); ע"פ 7066/13 **אלמליח נ' מדינת ישראל** (22.12.15); עפ"ת (מחוזי מרכז) 44803-05-15 **בן לולו נ' מדינת ישראל** (1.10.15); עפ"ת (מחוזי ירושלים) 22128-03-11 **מדינת ישראל נ' גרינימן** (1.5.11); עפ"ת (מחוזי חיפה) 11934-05-13 **נסאר נ' מדינת ישראל** (28.9.13); עפ"ת (מחוזי חיפה) 22197-05-11 **דכוור נ' מדינת ישראל** (18.8.11).

23. משאלו פני הדברים, משלא מצא בית משפט קמא את עדות המערער מהימנה ומשזכו טענות המערער להתייחסות פרטנית ומנומקת בהכרעת דינו של בית משפט קמא, לא מצאתי עילה להתערב בקביעותיו העובדתיות והמשפטיות לפיהן הוכחו עובדות כתב האישום, לרבות רשלנותו של המערער, והעבירות הנגזרות מהן. יש להותיר אפוא את הרשעת המערער על כנה.

24. אשר לעונש שנגזר על המערער, הלכה היא כי ערכאת הערעור תתערב בעונש שהוטל על ידי הערכאה הדיונית רק במקרים חריגים, כאשר חלה טעות מהותית בגזר הדין או כאשר העונש שהוטל סוטה באופן קיצוני ממדיניות הענישה המקובלת. גם בסוגיה זו לא מצאתי טעות מהותית בגזר דינו של בית משפט קמא ואף לא סטייה קיצונית ממדיניות הענישה המקובלת.

בית משפט קמא נתן דעתו לנסיבותיו האישיות של המערער, לעובדה שנחבל קשות באירוע מושא הערעור,

לאשפוזו בעקבות התאונה ולנכותו שהוכרה על ידי המוסד לביטוח לאומי. בית משפט קמא לא מצא באלה משום נימוקים המבססים הצדקה לסטות מענישת החובה הקבועה בדין, אך העמיד את עונשו של המערער בסמוך לסף מתחם העונש ההולם שנקבע.

לגישתי, נוכח כלל הנתונים שעמדו לפני בית משפט קמא ועומדים כיום לפניי, העונש שהוטל על המערער אינו חמור כל עיקר ומאזן הוא נכונה בין השיקולים אשר יש לזקוף לחובת המערער לבין השיקולים אשר נזקפו לזכותו.

25. לאחר שנאמר כל שנאמר, איני מוצא עילה להתערב בהכרעת דינו של בית משפט קמא או בעונש שהוטל על המערער על ידי בית משפט קמא במסגרת גזר הדין. לפיכך אין מקום לקבל את הערעור.

הצדדים הביעו הסכמתם לפיה פסק הדין יינתן בהעדרם.

המזכירות תשלח את פסק הדין לצדדים ותוודא קבלתו.

ניתן היום, כ"ב כסלו תשע"ח, 10 דצמבר 2017, בהעדר הצדדים.