

פרשנות המונחים: נהיגה בחוסר זהירות, נהיגה רשלנית, נהיגה בקלות ראש

גל מוטאי¹

מבוא

הסוגיות העיקריות בהן אדון במאמר זה הן: פרשנות המונחים **נהיגה בחוסר זהירות**, **נהיגה רשלנית**, **נהיגה בקלות ראש**. כמו כן אדון באבחנה שבין קלות הראש המצויה בתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה² לבין קלות הראש המצויה בסעיף 62(2) לפקודת התעבורה³ ובהמשך אדון באבחנה שבין נהיגה בחוסר זהירות על פי התקנה לעומת נהיגה רשלנית על פי הסעיף.

מונחים אלו, **נהיגה בחוסר זהירות**, **נהיגה רשלנית** ו**נהיגה בקלות ראש** מצויים בסעיף 62(2) לפקודת התעבורה ובתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה.

הערפול הקיים בפרשנות מונחים אלה מאפשר למערך התביעה במשטרת ישראל להחליט כגורם סוברני על סעיפי האישום. לעיתים עולה התחושה שתפקידה העיקרי של התביעה היא להחמיר בענישתם של נאשמים, לתחושה זו שותפים גם חלק משופטי ישראל כפי שדבריהם יובאו בהמשך המאמר.

השאלה היא מה תפקידה של מערך התביעה? האם מתפקידה להחמיר בענישה תוך קביעת סעיפי אישום שרירותיים או שמא לעשות צדק עם הנאשם? בתשובה לכך אומר כי האינטרס הציבורי מחייב שיהיה צדק עם הנאשם ולא דווקא החמרה. מתפקידה של התביעה, לשמור על האינטרס הציבורי. החמרה בענישה במקרים שאינם מוצדקים פוגעת באינטרס הציבורי, זאת משום שאחד מתוכו נפגע שלא בצדק, כל פעם אחד ועוד אחד, ואחדים אלה עם הזמן יהפכו רבים וכך יוצא שכולנו חשופים לפגיעה. אשר על כן הייתי ממליץ למערך התביעה לשקול היטב כל מקרה לגופו ולשים לנגד עיניה את האינטרס הציבורי בלבד.

הבהרת קווים מנחים כפי שיובאו במאמר זה גורמת לוודאות ובהירות במשפט ועל ידי כך תתאפשר אבחנה ברורה בין המונחים, כך שהתביעה תדע באילו סעיפי אישום להאשים והנאשם יידע במה הורשע.

אוסף ואומר בהקשר זה שהנני מרצה בתחום התעבורה, ומתוקף תפקידי זה במהלך מחקר אמפירי שערכתי עד כה בעשרות כיתות, קבוצות וחברות בהן לימדתי נושא זה, נגלה לי כי אין נהג בישראל שאכן יודע מהי נהיגה בחוסר זהירות, מהי נהיגה רשלנית או מהי נהיגה בקלות ראש. נוסף על האמור לעיל, האבחנה הקיימת בין מונחים אלו אינה ברורה לחלוטין. כתוצאה מחוסר המודעות הקיים בנושא, ייתכן שנהג יורשע בעבירה של נהיגה בקלות ראש, ימצא עצמו במאסר או ימצא עצמו מקבל עונש של פסילת רישיון נהיגה לתקופה

¹ עו"ד, בוגר תואר B.A במדעי המדינה בהצטיינות. בוגר תואר LL.B. במשפטים. בעל תואר מוסמך למשפטים, הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת בר אילן, עם התמחות במשפט הפלילי. פורש משטרת ישראל לאחר 20 שנות שירות, מילא תפקידים באגף התנועה בין היתר כ-11 שנות הדרכה בתחום התעבורה במרכז ללימודי המשטרה. משמש כמרצה בתחום התעבורה בחברות גדולות, קורסי נהיגה מונעת, מכללות למקצועות תעבורה. תודותיי לשופט חן אביטל על בדיקת המאמר ולד"ר אברהם טננבוים על עזרתו, ועל הערותיו המועילות והמאירות עיניי. אין הבעת התודות פירושה הסכמת המכובדים לנכתב במאמר זה.

² תקנות התעבורה, התשכ"א-1961. פורסמו ק"ת תשכ"א מס' 1128 מיום 6.4.1961 עמ' 1425. ת"ט מס' 1183 מיום 31.7.1961 עמ' 2525. (להלן: תקנות התעבורה)

³ פקודת התעבורה [נוסח חדש], פורסמה דיני מדינת ישראל [נוסח חדש] מס' 7 מיום 1.8.1961 עמ' 173. (להלן: פקודת התעבורה)

ארוכה מאד, בעת שהוא בעצם אינו יודע מהי נהיגה בקלות ראש, וחמור מכך, ייתכן שאינו ביצע עבירה זו כלל.

חוסר במקורות כתיבה

כאשר ערכתי חיפוש במקורות משפטיים שונים כגון: מאמרים, ספרות, פסקי דין של ביהמ"ש העליון ובחיקקה, הסתבר לי שלא קיימת כתיבה רבה/ מספקת בתחום התעבורה בכלל ובתחום הספציפי בו דן המאמר בפרט. **ד"ר אברהם טננבוים, וסיוון רצון במאמרם: "מגמות בדיני תעבורה – וביקורת החמרת הענישה"**⁴, טוענים כי למרות שדיני התעבורה עוסקים באחת הזכויות הבסיסיות והחשובות של כל אזרח, דהיינו, הזכות לחירות וחופש התנועה, עדיין המלומדים בישראל כמעט ולא עסקו בהם, לא בעבר ולא בהווה.

לדיני התעבורה קיימת השפעה ממשית על חיינו, השפעה זו מתרחשת החל מרגע יציאתנו מהבית ועד לרגע חזרתנו אליו. דיני התעבורה מסדירים את כל הקשור בתחום התחבורה, כלי רכב, רישיון נהיגה ואף את ההליכה ברחוב ממקום למקום. לדינים אלו קיימת חשיבות מכרעת בהזרמת התנועה ואף בהשלכה על כלכלת המדינה. חרף האמור לעיל, עיסוק המשפטיים בתחום זה הוא מזערי. כמו כן גם הדינים הקיימים בנושא (בין אם אלו הפקודות ובין אם אלו התקנות) הינם ירושה מהתקופה המנדטורית, ולטעמי אין הם מתאימים לעידן הנוכחי, עובדה זו באה לידי ביטוי בתיקונים הרבים שעוברים דינים אלו על מנת שיוכלו להתאים לתקופה הנוכחית. יוצא אפוא שקיימים סעיפים רבים בפקודת התעבורה ותקנות רבות בתקנות התעבורה שאינם נמצאים בשימוש במשך עשרות שנים, ואם נמצאים הם בשימוש, אזי שאין הם מתאימים ואין הם מעניקים פתרונות מספקים. בנוסף לכך קיימות תקנות וקיימים סעיפים אשר פוגעים קשות בזכויות האדם בישראל, והם אינם מותאמים לפסקת ההגבלה של **חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו**⁵. ניתן לומר בוודאות שבישראל נרמסות כל יום זכויות האדם הבסיסיות זאת על ידי מערכת אכיפת החוק, משרד הרישוי ובתי המשפט בישראל, כאשר הכול סוברים שהמצב הנוכחי תקין.

ההשלכות של חוסר בכתיבה אקדמאית בתחום זה, מביא אותי להתמקד בסעיפי החוק ודברי הפסיקה שמנסה לפרש את המונחים הללו⁶, אם כן מראש עמכם הסליחה.

⁴ אברהם טננבוים וסיוון רצון, "מגמות בדיני תעבורה – וביקורת החמרת הענישה", **דין ודברים ז', תשע"ג**

⁵ חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו, התשנ"ב-1992 (להלן: חוק היסוד).

⁶ במאמר זה הדיון מתמקד בתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה, ראה ה"ש 2 ובסעיף 2(2)62 לפקודת התעבורה, ראה ה"ש 3 בלבד. על כן בכל מקום בו נראה את התקנה 21(ג) וסעיף 2(2)62 ראה הערות שוליים 2-3

להלן רשימת הפרקים של המאמר והסבר קצר אודות פרקים אלו:

בפרק א': "המסגרת הנורמטיבית" – אציין את המקורות המשפטיים בהם מופיעים המונחים המדוברים, בנוסף אבהיר מדוע עולה הצורך באבחנה בין מונחים אלו.

בפרק ב': "הדיון בפסיקה" – אציג את הקולות העולים מן הפסיקה בנוגע למצב ההרשעה הנוכחי, ואת דעת הפסיקה בנוגע להבדל הקיים בין המונחים.

בפרק ג': "דיון קצר בפרשנות התקנה 21(ג) לתקנות התעבורה" – אפרק את תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה ואנתח את החלקים השונים המרכיבים אותה.

בפרק ד': "פרשנות נרחבת של נהיגה בלא זהירות" – אציג את פרשנות המונח מבחינה מילולית ומשפטית ולאחר מכן אציע מבחנים שיעזרו להכריע באם מדובר בנהיגה בלא זהירות או לאו.

בפרק ה': "מהי נהיגה רשלנית" – אציג את דרגות הרשלנות השונות תוך הרחבה אודותם.

בפרק ו': "האבחנה שבין נהיגה בחוסר זהירות לבין נהיגה רשלנית" – אציג מבחנים שבאמצעותם יהיה ניתן לבצע את האבחנה.

בפרק ז': "מהי נהיגה בקלות ראש" – אציג את פרשנות המונח מבחינה מילולית ומשפטית ולאחר מכן אסביר את חשיבותה של האבחנה.

בפרק ח': "האבחנה שבין קלות ראש לפי התקנה 21(ג) לעומת קלות ראש לפי סעיף 62(2)" – אבהיר את ההבדלים שבין שני המונחים.

בפרק ט': "האם ניתן להאשים אדם בנהיגה בקלות ראש גם ללא תאונה" – בחלק זה אנסה להגדיר קווים כלליים לאבחנה שבין קלות הראש לפי התקנה לבין קלות הראש לפי הסעיף.

בפרק י': " המבחנים לצורך האבחנה בין נהיגה רשלנית לבין נהיגה בקלות ראש" – אציג את המבחנים אשר עוזרים באבחנה שבין המונחים.

בפרק יא': "סיכום"

פרק א - המסגרת הנורמטיבית

סעיף 62(2) לפקודת התעבורה :

"העובר אחת העבירות האלה, דינו - מאסר שנתיים או קנס, כאמור בסעיף 61(א)(3) לחוק העונשין, התשל"ז-1977⁷. (להלן - חוק העונשין), ואם העבירה היא עבירת קנס שדן בה בית המשפט - קנס פי 1.25 מהקנס האמור בסעיף 61(א)(1) לחוק העונשין, התשל"ז-1977⁸ :

(2) נוהג רכב בדרך בקלות ראש, או ברשלנות, או במהירות שיש בה בנסיבות המקרה סכנה לציבור, אף אם היא פחותה מן המהירות המכסימלית שנקבעה ;

תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה :

"לא ינהג אדם רכב בקלות ראש או בלא זהירות, או ללא תשומת לב מספקת בהתחשב בכל הנסיבות ובין השאר בסוג הרכב, במטענו, בשיטת בלמיו ומצבם, באפשרות של עצירה נוחה ובטוחה והבחנה בתמרורים, באותות שוטרים, בתנועת עוברי דרך ובכל עצם הנמצא על פני הדרך או סמוך לה ובמצב הדרך."

מדוע חשובה האבחנה ?

האבחנה בין מונחים אלו חשובה במיוחד לנוכח העובדה שקיימים פערי ענישה משמעותיים בין מצב בו נהג מואשם בנהיגה בחוסר זהירות וקלות ראש לפי התקנה⁹, לעומת המצב שבו נהג מואשם בנהיגה ברשלנות או בנהיגה בקלות ראש לפי הסעיף¹⁰.

בקצרה אציין כי לגבי נהיגה רשלנית או בקלות ראש בהתאם לסעיף 62(2) לפקודה, נקבע עונש מינימום של 3 חודשים (זאת ע"פ סעיף 38 לפקודת התעבורה¹¹) וניתן אף לקבוע פסילה לתקופה ארוכה של כמה שנים ובנוסף עונש מאסר עד שנתיים. לעומת זאת לגבי נהיגה בחוסר זהירות או קלות ראש בהתאם לתקנה 21(ג) לא קיים עונש מינימום, ולכן בדרך כלל יהיה מדובר בענישה קלה עד מאד.

למרות העובדה שקיימים פערי ענישה משמעותיים בין סעיף 62(2) לבין התקנה, עדיין המונח קלות ראש אשר מופיע בתקנה 21(ג) וגם בסעיף 62(2) ובנוסף מונחים של חוסר זהירות ונהיגה רשלנית אינם מוגדרים בחקיקה ולא קיימים לגביהם קווים מנחים לתביעה, להגנה ולבתי המשפט. אי לכך התוצאה הסופית היא שלא ברור מתי ניתן להאשים ומתי ניתן להרשיע נהג בכל אחד מסעיפים אלה. בחיפוש שערכתי בפסיקה, לא הצלחתי למצוא הרחבות או פרשנויות כלשהן בנושא בהן היה ניתן להיאחז ולטעון לגביהן לצורך קביעה של כל אחד מהמונחים שלעיל באופן ברור.

⁷ סעיף 61(א)(3) לחוק העונשין, תשל"ז-1977 (להלן : חוק העונשין)

⁸ סעיף 61(א)(1) לחוק העונשין

⁹ ראה לעיל הי"ש 2.

¹⁰ ראה לעיל הי"ש 3.

¹¹ סעיף 38 לפקודת התעבורה.

פרק ב - הדיון בפסיקה

כבוד השופט טננבוים בפס"ד **שוויקי מוחמד**¹² בעניין זה אומר כך: "לאחרונה השתנתה המדיניות. במסגרת המדיניות החדשה של "הכה בנאשם ככל יכולתך" (שעל תוקפה ויעילותה יש ספקות רבים), שינתה התביעה את מדיניותה. כיום מתבקש מהתובעים להאשים בנהיגה רשלנית על פי סעיף 2)62(בשרשרת שלמה של עבירות. זאת כשהמטרה המוצהרת בפרהסיה היא להכניס עבירות אלו לגדר עונש המינימום, לכבול את שיקול דעתו של בית המשפט ולהחמיר בענישה"

לנוכח פערי הענישה המשמעותיים בין התקנה לבין הסעיף מתחדד הצורך בקביעת קווים מנחים ולפרשנות ראויה של כל אחד מהמונחים אלה.

כבוד השופט טננבוים באותו הפס"ד **מצטט מספר פסקי דין נוספים וביניהם**: ת"ד 10504/03 מ"י נ' **ויצמן**¹³, ת"ד 13599/02 מ"י נ' **בנטל**¹⁴, ת"ד 13143/01 מ"י נ' **ישראל דוד**¹⁵, כאשר מכולם ניתן לראות שלנוכח העובדה שהמחוקק קבע לנהיגה רשלנית או בקלות ראש לפי סעיף 2)62(לפקודת התעבורה עונש מינימום של 3 חודשי פסילת רישיון נהיגה, הרי שמדובר בדרגת רשלנות וסיכון גבוהה, ואילו לעבירת הנהיגה בחוסר זהירות ו/או קלות ראש לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה, לא קבע המחוקק כל ענישת מינימום ולכן מדובר בדרגת חומרה נמוכה יותר.

השופט טננבוים ממשיך ומצטט פסקי דין נוספים הקובעים כי לצורך הרשעה על פי סעיף 2)62(נדרש אף רכיב גבוה יותר של מחשבה פלילית וזו הוכחת היסוד הנפשי. להלן הציטוטים מתוך פסק הדין¹⁶:

כך למשל, בת"ד 10343/99 **מדינת ישראל נ' שק נועה**¹⁷ קבע כבוד השופט ח. טובי כי "מה שראה המחוקק להחמיר בענישה (חובת פסילה של 3 חודשים) בעבירה על פי סעיף 2)62(לפקודה והעדרה של פסילת מינימום בעבירה על פי תקנה 21 (ג) לתקנות התעבורה, נראה איפה כי ההבדל בין שתי ההוראות הנ"ל הוא היסוד הנפשי. לאמור:

על מנת שנהג פלוני יבוא בגדרה של העבירה על פי סעיף 2)62(לפקודת התעבורה, על התביעה להוכיח קיומה של מחשבה פלילית ולו בדרגה הנמוכה ביותר, להבדיל מתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה המצריכה הוכחת רשלנות (העדר מודעות) בלבד¹⁸ (פסקה 14 לפסק הדין).

¹² ת"ד (י-ם) 2136/05 **פרקליטות מחוז ירושלים נ' שויקי מוחמד**, דברי השופט טננבוים (פורסם בנבו- 5.4.05)

¹³ ת"ד (עכו) 10504/03 **מדינת ישראל נ' ויצמן יובל** (פורסם בנבו- 9.12.04)

¹⁴ ת"ד (ת"א) 13599/02 **מדינת ישראל נ' בנטל גד** (פורסם בנבו- 5.11.03).

¹⁵ ת"ד (ת"א) 13143/01 **מדינת ישראל נ' ישראל דוד** (פורסם בנבו- 30.6.02).

¹⁶ ראה לעיל ה"ש 12.

¹⁷ ת"ד (ת"א) 10343/99 **מדינת ישראל נ' שק נועה**, דברי השופט טובי בפסקה 14 (לא פורסם)

¹⁸ אינני מסכים עם קביעה זו של בית המשפט. ישנה הבחנה בין נהיגה בחוסר זהירות לבין נהיגה בקלות ראש (על פי התקנה). בנהיגה בחוסר זהירות קיים יסוד של רשלנות לעומת זאת בנהיגה בקלות ראש לא קיים יסוד זה אלא רכיב של מודעות. ניתן לראות קביעות מסוג זה בהמשך בפסקי דין של בתי המשפט לתעבורה. דיון נרחב בנושא זה יובא בהמשך המאמר.

בת"ד 1388/02 מדינת ישראל נ' הר לבן ורדית¹⁹ קבע כבוד השופט אביהו גופמן :

"על מנת להרשיע נהג בעבירה ע"פ ס' 62(2) לפקודה, על התביעה להוכיח קיומו של יסוד נפשי, קרי פזיזות או מעשה רשלנות רבתי, המגיע עד קלות דעת, וזאת, להבדיל מתקנה 21 (ג) אשר אינה דורשת כתנאי להרשעה הוכחת יסוד נפשי כלשהו, אלא רשלנות בלבד. סעיף 62 (2) דורש כתנאי להרשעה מודעות לתוצאות המעשה." (פסקה 10 לפסה"ד).

בת"ד 10157/02 מדינת ישראל נ' בראון ירון²⁰ קבע כבוד השופט מאיר דרורי :

"הוראת סעיף 62(2) רלבנטית אך ורק כשיש יסוד נפשי של פזיזות ולא בכל מקרה של רשלנות יש להשתמש בסעיף זה" (עמ' 1 מול האות ב').

בת"ד 1318/01 מדינת ישראל נ' ירימי אבי²¹ קבע כבוד השופט אביהו גופמן :

"על מנת להרשיע נהג בעבירה ע"פ סעיף 62 (2) לפקודה על התביעה להוכיח קיום יסוד נפשי, קרי פזיזות או רשלנות רבתי המגיעה לכדי קלות דעת, וזאת להבדיל מתקנה 21 (ג) אשר אינה דורשת, כתנאי להרשעה – הוכחת יסוד נפשי כלשהו (אלא רשלנות בלבד). סעיף 62 (2) לפקודה נושא בחובו דרישה של כוונה פלילית דהיינו מודעות לתוצאות המעשה, שאם לא כן תישאל השאלה מה ההבדל בין הוראת סעיף 62 (2) לפקודה והוראת תקנה 21 (ג) לתקנות. ההחמרה העולה מסעיף 62 (2) מבוססת על הדרישה לקיום יסוד נפשי כאשר על התביעה להוכיח קיום מחשבה פלילית ולו בדרגה הנמוכה ביותר." (פסקה 7 לפסק הדין).

בת"ד 2518/97 מדינת ישראל נ' משה קקון²², קבעה כבוד השופטת רובין לביא :

"על פי מידת העונשים ניתן ללמוד כי המחוקק קבע 3 דרגות של רשלנות בדיני התעבורה :

א. הדרגה הנמוכה – נהיגה ללא זהירות או ללא תשומת לב מספקת.

ב. הדרגה הבינונית – נהיגת רכב בקלות ראש.

ג. הדרגה הגבוהה – נהיגת רכב ברשלנות.²³

ולתביעה ניתן שיקול הדעת אם קלות ראש תיכלל בדרגה הגבוהה או הנמוכה." (עמ' 4 לפסה"ד).

כאמור המחוקק בשום מקום אינו מגדיר מהי נהיגה רשלנית, נהיגה בקלות ראש או נהיגה בחוסר זהירות. לאור האמור לעיל נראה שבתי המשפט מנסים בכל כוחם להבין את כוונת המחוקק ובנוסף נראה כי כל שופט בהתאם למיטב הבנתו, הטוב בעיניו יעשה. היחידים שנהנים מהפקרות זו הם מערך התביעה של משטרת ישראל, אשר בכוחה לקבוע את גורלם של הנאשמים באופן שרירותי זאת בהיעדר קווים מנחים. היא יכולה להחליט מתי להאשים נהג בעבירה לפי הסעיף ומתי לפי התקנה ובכך יכולה היא לחרוץ את גורלם של נהגים רבים בישראל.

¹⁹ ת"ד (חד"י) 1388/02 מדינת ישראל נ' הר לבן ורדית, דברי השופט גופמן פסקה 10 (פורסם בנבו- 23.12.03)

²⁰ ת"ד (ת"א) 10157/02 מדינת ישראל נ' בראון ירון, דברי השופט דרורי (פורסם בנבו- 5.10.04)

²¹ ת"ד (חד"י) 1318/01 מדינת ישראל נ' ירימי אבי, דברי השופט גופמן פסקה 7 (פורסם בנבו- 3.3.03)

²² ת"ד (ב"ש) 2518/97 מדינת ישראל נ' משה קקון, דברי השופטת רובין לביא עמ' 4 (פורסם בנבו- 16.04.2000)

²³ אני חולק על דירוג זה של כבוד השופטת רובין, אני סבור כי נהיגה בקלות ראש היא בדרגה חומרה גבוהה יותר מאשר נהיגה רשלנית, נימוקים לכך יובאו בהמשך.

אמנם **כבוד השופט טננבוים בפס"ד שוויקי**²⁴ אמר כי: "בראש ובראשונה יש להאשים נאשמים על פי התקנות הרלוונטיות או הסעיף הרלוונטי בפקודת התעבורה, וישנן כידוע הרבה כאלו. ישנן תקנות המופיעות בתוספת השנייה²⁵ וישנן כאלו שלא. תקנות המופיעות בתוספת גוררות אחריהן עונש של פסילת מינימום וממילא אין מקום להשתמש בסעיף 2)62 לפקודה. לו רצה המחוקק לתת על תקנות אלו עונש של פסילת מינימום, היה מכניס אותן ישירות לתוספת. אין צורך שהתביעה תהווה מעין "מחוקק על" ותחליט בעצמה אלו תקנות יש להכניס ואלו לא. אשר לכן הכלל צריך להיות שהאשמה היא על פי תקנות התעבורה ועל אלו בלבד. זאת מבלי קשר למידת העונש הצמודה לתקנות ספציפיות אלו ואם הן מופיעות בתוספת אם לאו." אולם לא נראה כי דברים אלה חלחלו ונפלו על אוזניים קשובות.

ברור כי על אף דברי פסיקה אלה, לא כל כך ברור מתי קלות ראש תהיה לפי סעיף 2)62 לפקודה או לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה. לא ברור לגמרי מתי עבירה מסוימת תיחשב בגדר נהיגה רשלנית, חוסר זהירות או קלות ראש.

פרק ג- דיון קצר בפרשנות התקנה 21(ג) לתקנות התעבורה²⁶

על מנת להבהיר את המונחים הללו נתחיל בפרשנות התקנה 21(ג) לתקנות התעבורה:

הגורם האנושי:

"לא ינהג אדם רכב בקלות ראש או בלא זהירות, או ללא תשומת לב מספקת בהתחשב בכל הנסיבות ובין השאר:

הרכב:

בסוג הרכב; במטענו; בשיטת בלמיו ומצבם.

תנאי הדרך:

באפשרות של עצירה נוחה ובטוחה והבחנה בתמרורים ובאותות שוטרים; בתנועת עוברי דרך ובכל עצם הנמצא על-פני הדרך או סמוך לה ובמצב הדרך".

דיון ופרשנות

הגורם האנושי:

התקנה מתייחסת לגורם האנושי ולאופן נהיגתו וקובעת כי ינהג אדם (המונח קלות ראש) בכובד ראש ובאחריות בנהיגתו, לא ייזום פעולות מסכנות, (המונח בלא זהירות) וייזום פעולות למניעת סכנה, ויישמר גם מטעויות של אחרים²⁷. כמו כן על הגורם האנושי להתייחס ל:

²⁴ ראה לעיל הי"ש 12.

²⁵ התוספת השנייה- פקודת התעבורה [נוסח חדש].

²⁶ ראה לעיל הי"ש 2.

²⁷ פרשנות נרחבת של נהיגה בקלות ראש ונהיגה ללא זהירות על פי התקנה, בהמשך המאמר.

הרכב:

לסוג הרכב:

הכוונה היא ליכולות ולמגבלות של הרכב, לשטחים שאינם נראים בעיני הנהג. לגודלו, ולגובהו של הרכב וליכולתו לתמרן או לבצע פניות.

כמו כן ההתייחסות לסוג הרכב מכוונת גם לאחריות שמוטלת על הנהג. ולכן עלינו לשאול כך: האם נהג שמסיע 50 נוסעים ברכב, בעל אחריות זהה לזו של נהג אופנוע? או האם נהג שמסיע רכב עם חומרים מסוכנים או מטען שמשקלו 20 טון, בעל אחריות זהה לזו של נהג רכב פרטי?

הקשר שבין סוג הרכב לענישה:

ככל שהרכב הוא גדול יותר ומסוכן יותר, האחריות שמוטלת על הנהג היא גדולה יותר. דברים אלה צריכים לבוא לידי ביטוי גם בענישה. כאן ראוי לדון בקצרה בנושא השוויון בענישה. בית המשפט העליון בפס"ד **אליס מילר** בהגדרתו את המונח שוויון קבע כי "שוויון הוא יחס שווה לשווים ויחס שונה לשונים ע"פ מידת שונותם."²⁸ על מנת לממש את המונח שוויון בענישה חובה על בית המשפט לקבוע ענישה שונה בהתאם לרמת הסיכון. למשל נהג רכב עם חומרים מסוכנים שנוהג במהירות גבוהה מן המותר²⁹, לא יקבל את אותה הענישה שנהג רכב פרטי יקבל באותה המהירות. שוויון בענישה מחייב כי הענישה בתעבורה תהא על פי מידת הסיכון שהנהג יוצר לעצמו ולסביבה. לטעמי לא סוג העבירה היא זו שאמורה לקבוע את מידת הענישה אלא רמת הסיכון שיצרה אותה העבירה. לאור זאת במקרה שבו רמת הסיכון גבוהה יותר, ראוי שהענישה תהיה חמורה יותר בהתאמה.

מטענו:

על הנהג להיות מודע למטענו, סוגו, משקלו, רוחבו ולגובהו של המטען ובנוסף עליו להיות מודע למגבלות שהמטען יוצר בנהיגתו במסלול שנקבע לו. הדבר מחייב הכרה קודמת של המסלול על ידי הנהג ובנוסף מחייב את הנהג לוודא שאין סכנה או הפרעה לתנועה בהובלת המטען באותו המסלול. כמו כן על הנהג להיות מודע להשפעת המטען על הרכב: ליכולתו לבצע פניות, סיבובים, ללא הפרעה וסיכון וליכולתו לעצור בבתחה.

שיטת בלמים ומצבם:

מודעות לשיטת הבלמים מאפשרת לנהג לדעת כיצד להתנהג במקרה חירום. נהג רכב שאינו מכיר את שיטת הבלמים, עלול במקרה חירום להתנהג באופן שיגרום לתאונת דרכים. למשל שיטת ה-ABS מחייבת במקרה חירום ללחוץ בחוזקה על הבלם ולהחזיק עד שהרכב יעצור. נהג שאינו מכיר את שיטת ה-ABS עלול במקרה חירום להיבהל ולעזוב את דוושת הבלם וכך להיכנס למצב של תאונת דרכים.

מודעות למצב הבלמים, מאפשרת לנהג למנוע לבלום את הרכב ולהביא את מרחק הבלימה למינימום האפשרי בהתאם לנסיבות. השאלה היא איזו רמת מודעות נדרשת מהנהג, האם נדרשת רמת מודעות של מכונאי או שמא רמת מודעות של הנהג הסביר.

²⁸ בג"צ 4541/94 אליס מילר נ' שר הביטחון, ואח', מט (4) 094 (1995).

²⁹ עבירה על תקנה 54 לתקנות התעבורה.

כמובן שנדרשת רמת מודעות של הנהג הסביר. נהג סביר אמור לדעת כיצד רכב תקין אמור להגיב בעת בלימה. כל חריגה או חשש לאי תקינות של הבלמים מחייבת את הנהג להכניס את הרכב לבדיקת מוסך מורשה. (תקלות כגון: דוושת בלם נמוכה, רעשים ממערכת הבלימה בעת בלימה, בלם יד שנמתח גבוה ועוד..)

תנאי הדרך:

באפשרות של עצירה נוחה ובטוחה והבחנה בתמרורים ובאותות שוטרים:

מודעות לאפשרות של עצירה נוחה ובטוחה מחייבת את הנהג להיות מוכן ודרוך לכל סכנה בדרך ולהגיב לה בהתאם. על מנת שנהג יוכל להגיב בהתאם לכל סכנה, עליו להביט קדימה במרחק מספיק ולצפות סכנה קרבה. על הנהג לשים לב לתמרורים ולאותות של שוטרים ולציית להם.

בתנועת עוברי דרך ובכל עצם הנמצא על-פני הדרך או סמוך לה ובמצב הדרך:

על הנהג להיות במצב שבו הוא יכול לעצור את רכבו בכל מצב כאשר הוא מתאים את נהיגתו לתנאי הדרך תוך התייחסות לתוואי הדרך, המכשולים, הפתעות ותנאי מזג האוויר.

ניתן להבין כי מטרת מתקין התקנה היא מניעת תאונות, במובן של כל תאונה ולו הקלה ביותר. כותב התקנה בנוסף לכך שהוא דורש מנהג לנהוג באחריות ובכובד ראש בנהיגתו, גם מחיל על הנהג את החובה לגלות זהירות משנה כלפי טעויות של נהגים אחרים.

פרק ד – פרשנות נרחבת של נהיגה בלא זהירות³⁰

נהיגה בחוסר זהירות שגרמה לתאונת דרכים:

כאמור ברישא של תקנה 21 (ג) לתקנות התעבורה, "לא ינהג אדם רכב בקלות ראש או בלא זהירות....."

- בחלק זה של המאמר נתמקד בהגדרת חוסר זהירות.

פרשנות מילולית:

אם נהפוך את השפה לפשוטה יותר ללא כל עיוות, הרי שניתן יהיה לרשום "ינהג אדם רכב בזהירות". כפי שצוין לעיל אין בחקיקה או בפסיקה הגדרה מפורשת וברורה של המונח נהיגה בזהירות. אשר על כן לצורך הפרשנות נפנה לפרשנות המילולית של המילה "זהירות" כפי שהיא מופיעה במילון העברי³¹.

משמעות המילה "זהירות" בשפה העברית היא "להימנע מסכנה". אם נפרש את המשפט, "ינהג אדם רכב בזהירות", הרי שניתן יהיה לכתוב "אדם יימנע מסיכון בנהיגתו".

כעת עלינו לשאול כיצד בכל זאת ניתן יהיה לתרגם את המשפט "אדם יימנע מסיכון בנהיגתו", לפעולות נהיגה בפועל זאת למרות הפרשנות המילולית?

³⁰ פרשנות המונח נהיגה בלא זהירות לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה. ראה לעיל ה"ש 2.

³¹ חשוב כאן לציין כי בעבר בתי המשפט פנו לדרך פרשנות מסוג זה כאשר דברי המחוקק לא היו ברורים.

פרשנות משפטית :

ברמה המשפטית, להימנע מסיכון מהווה את החובה הבסיסית ביותר של אדם בנהיגתו, נהיגה בחוסר זהירות היא הרמה הנמוכה ביותר של רשלנות או כל אותם המקרים שבהם רמת האשם של הנהג היא ברמה כל כך נמוכה, שהמחוקק אף לא הגדיר כל ענישה מינימאלית לגביה, כלומר אין מודעות לטיב ההתנהגות, לקיום הנסיבות ולאפשרות גרימת התוצאה, אולם כל אדם סביר היה אמור להיות מודע לרכיבי העבירה. הגדרת האדם הסביר במקרה זה : הוא אותו אדם שהתקנה דורשת ממנו לנהוג בזהירות או להימנע מסיכון בנהיגתו.

לצורך תרגום המונח **נהיגה בזהירות** או **להימנע מסיכון בנהיגה** אדון בשתי סוגיות מרכזיות : **א**) קביעת מבחנים או קווים מנחים. **ב**) פרשנות מורחבת לחובה זו גם כלפי טעויות של נהגים אחרים.

א) קביעת מבחנים או קווים מנחים :

כאמור נהיגה בלא זהירות היא הרמה הנמוכה ביותר של אשם ואלו הם כל אותם המקרים בהם הנהג לא הצליח לפתח מודעות כלשהי לרכיבי העבירה. חשוב להזכיר כי הפרשנות כאן מכוונת לכל אותם המקרים שבהם חוסר הזהירות גרם לתאונה.

לצורך הקביעה האם אכן מדובר בנהיגה בחוסר זהירות נקבע שני מבחנים או קווים מנחים :

1) מבחן פרק הזמן מרגע ביצוע העבירה ועד קרות התאונה :

פרק הזמן בין ביצוע העבירה ועד קרות התאונה מהווה גורם חשוב בהבנת העובדה הבאה : האם מדובר בחוסר זהירות או לאו. ככל שפרק הזמן בין ביצוע העבירה לבין קרות התאונה הוא ארוך יותר, הדבר מעיד על העובדה שהנהג יכול היה לגבש מודעות לטיב ההתנהגות, קיום הנסיבות ואפשרות גרימת התוצאה. בכל אותם המקרים שבהם פרק הזמן בין ביצוע העבירה (לא יזומה – חוסר תשומת לב) לבין קרות התאונה הוא מידי, אלו הם מקרים של חוסר זהירות.

2) מבחן היוזמה :

להימנע מסכנה בנהיגה משמעה גילוי תשומת ליבו של הנהג לכל המתרחש סביבו, ויוזמת פעולה למניעת הסכנה. מדובר במצב פסיבי של תשומת לב לדרך ופעולה למניעה בעת הצורך. בכל פעם שנהג יוזם פעולה כלשהי שיש בה סיכון או עבירה, הדבר מעיד על מודעות לרכיבי העבירה או לאפשרות גרימת התוצאה. כאשר ישנה מודעות, אין חוסר זהירות אלא רמה גבוהה יותר, שהיא קלות ראש.

ב) פרשנות מורחבת לחובת הזהירות גם כלפי טעויות של נהגים אחרים :

כעת עולה השאלה הבאה : האם ניתן לבצע פרשנות רחבה לחובת הזהירות ולקבוע שעל הנהג להימנע מסיכון שכלי רכב אחרים יוצרים?

אני סבור שכותב התקנה התכוון שכל אדם בעת נהיגה חייב להיות זהיר גם כלפי טעויות או עבירות של נהגים אחרים. זוהי מהותה של חובת הזהירות.

לכן עולה שאלה נוספת: האם בעת שנהג עובר בצומת ובכיוון נסיעתו אור ירוק, האם הוא חייב להיות מודע לכך שמישהו יכול לעבור באור אדום³² ולכן הוא חייב לעשות את הנדרש כדי למנוע תאונה? או האם בעת שנהג נוסע בצומת ובכיוון נסיעת רכב אחר קיים תמרור עצור, האם הנהג חייב לקחת בחשבון כי נהג אחר לא יעצור ולא ייתן זכות קדימה³³ ובכך הוא יהיה מעורב בתאונה ועל כן עליו לעשות את כל הנדרש כדי למנוע תאונה?

לטעמי התשובה היא חיובית. האם ניתן להאשים נהג כזה שעבר בירוק ומעורב בתאונה בנהיגה בחוסר זהירות? גם כאן התשובה לכך היא שבמקרים רבים ניתן יהיה להאשימו. אולם יחד עם זאת, אני מודע לכך שהמדיניות הנהוגה במקרים כאלו כיום היא שלא להגיש כתבי אישום. אני מקווה שהסיבות לאי הגשת כתב אישום נעוצות בעיקר בסיבת אי ההכבדה על מערך התביעות ועל בתי המשפט בישראל והן אינן נעוצות בעובדה שהכול סבורים שלנהגים אלו אין אשמה בעבירה.

אם כן לסיכומי של חלק זה ניתן לקבוע כי חובת הזהירות שבתקנה חלה גם כלפי טעויות של נהגים בכלי רכב אחרים.

נהיגה בחוסר זהירות שלא גרמה לתאונה:

נהיגה בחוסר זהירות ללא תאונת דרכים, היא כל אותם המקרים שקיימים בהם ריבוי עבירות קלות שהנהג לא הצליח לפתח בהן מודעות לטיב ההתנהגות ולקיום הנסיבות. כמו כן במקרה זה אף אחת מהעבירות אינן יזומות והן בוצעו בפרק זמן מאד קצר. לצורך דוגמה אביא מקרה של הסחת דעת לא יזומה ואי ציות לחיצי נתיבים³⁴.

לסיכום: ניתן לקבוע כי המאפיין העיקרי של עבירת חוסר זהירות הוא המחדל של נוהג רכב למניעת תאונה. נהיגה בחוסר זהירות, היא כל אותם המקרים בהם מצפים מנהג ליזום פעולות למניעת תאונה אך הוא אינו יזום אותן. מאפיין נוסף של נהיגה בחוסר זהירות הוא הפתעה, כאשר זו מצביעה על חוסר מודעות לסיכון שבהתנהגותו של הנהג, וכל אדם סביר היה אמור להיות מודע לכך. (על האבחנה שבין נהיגה בחוסר זהירות לנהיגה רשלנות אדון בהמשך)

³² עבירה על תקנה 22(א) לתקנות התעבורה - חובת ציות לתמרורים.

³³ עבירה על תקנות 22(א), 64(ד) לתקנות התעבורה.

³⁴ עבירה על תקנה 36(ד) לתקנות התעבורה.

פרק ה' - מהי נהיגה רשלנית³⁵

רשלנות היא התנהגות של אדם שגרמה **נזק** מבלי שהיה מודע לטיב מעשיו, לנסיבות, או לתוצאות המזיקות של התנהגותו, כאשר כל אדם, דהיינו **האדם הסביר** היה יכול להיות, או היה צריך להיות **מודע** לפרטים אלו בנסיבות דומות.³⁶

אם ניישם את הגדרת הרשלנות לדיני התעבורה ולנהיגה, יהיה ניתן לכתוב:

נהיגה רשלנית היא נהיגה של אדם שגרמה **לתאונת דרכים** מבלי שהנהג מודע לטיב התנהגותו, לנסיבות, או לתוצאות המזיקות של התנהגותו, כאשר כל אדם **הנהג הסביר** היה יכול להיות או היה צריך להיות **מודע** לפרטים אלו בנסיבות דומות.

ניתן ללמוד מהגדרה זו שמדובר בכל אותם המקרים שהנהג נכנס למצב של תאונה מבלי שהצליח לפתח מודעות לרכיבי התנהגותו. ייתכן כי רכיב הזמן הוא המכריע בסוגיה זו. דהיינו, עבירה קלה, או הסחת דעת רגעית, לא יזומה, שגרמה לתאונה כאשר באותן הנסיבות היה על האדם הסביר לשים לב לרכיבי התנהגותו.

מיהו האדם הסביר? התשובה לכך היא ברורה, האדם הסביר בנהיגה הוא אותו האדם שחובה עליו לנהוג באחריות ובכובד ראש ולהימנע מסיכון ע"פ תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה בכל עת ובכל דרך בנהיגתו.

נהיגה רשלנית יותר דומה לנהיגה בחוסר זהירות, כאשר דרגת הרשלנות היא גבוהה יותר. זאת משום שהנהג לא היה מודע לטיב ההתנהגות, לקיום הנסיבות ולאפשרות גרימת התוצאה. אולם עלינו לזכור כי קיימות דרגות לרשלנות.

רשלנות בדרגה הנמוכה:

רשלנות בדרגה הנמוכה היא כל אותם המקרים שבהם הנהג לא היה זהיר בדרגה הכי נמוכה ועל כן סעיף האישום הנכון יהיה גם גרימת תאונה בחוסר זהירות לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה. למשל הסחת דעת לא יזומה ותאונה.³⁷

רשלנות רגילה:

רשלנות בדרגה הרגילה היא רשלנות שדרגתה גבוהה יותר מחוסר זהירות. דהיינו, מדובר באותם המקרים בהם נהג ביצע עבירה ברמת חומרה בינונית וגרם לתאונת דרכים. למשל אי ציות לתמרור עצור³⁸ וגרימת תאונה. מדובר בתאונות שנגרמות יחסית בפרק זמן מאד קצר כאשר לפני כן לא היה לנהג זמן לגבש מודעות לרכיבי העבירה.

³⁵ פרשנות המונח נהיגה רשלנית לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה. ראה לעיל ה"ש 3.

³⁶ סעיף 21(א) לחוק העונשין

³⁷ ראה פרק מהי נהיגה בלא זהירות.

³⁸ תקנה 64(ד) לתקנות התעבורה.

רשלנות רבתי :

זוהי רשלנות בדרגה גבוהה מאד. מדובר במקרים בהם הנהג ביצע עבירה חמורה ע"פ **תקנות התעבורה** ובכך גרם לתאונה. למשל נהיגה ברכב לא תקין כאשר התקלות הן חמורות³⁹, הנהג לא ידע עליהן אולם הנהג הסביר היה מודע להן. או אי התאמת מהירות לתנאי הדרך⁴⁰, איבוד שליטה וגרימת תאונה והנהג מצליח להוכיח כי לא היה מודע לתנאי הדרך, אולם נהג סביר היה חייב להיות מודע לתנאים אלה.

פרק ו' - האבחנה שבין נהיגה בחוסר זהירות לבין נהיגה רשלנית

לצורך ביצוע האבחנה אני מציע שימוש במבחנים הבאים :

(1) מבחן הצפיות :

השאלה המהותית כאן היא האם קיימת חובה כלשהי בתקנות לפיה על נהג לצפות סכנה קרבה ולהיערך לה בהתאם? התשובה לכך מצויה בתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה: על הנהג להיות מודע "לאפשרות של עצירה נוחה ובטוחה והבחנה בתמרורים, באותות שוטרים, בתנועת עוברי דרך ובכל עצם הנמצא על פני הדרך או סמוך לה ובמצב הדרך".

מחלק זה של התקנה ניתן להבין בבירור שקיימת חובה לצפות סכנה קרבה. ישנם מקרים שבדיעבד, לאחר התאונה, מתברר שאילו הנהג היה צופה את הסכנה ומתכנן את נהיגתו מראש, הוא היה יכול למנוע את התרחשות התאונה. מקרים אלו הם למשל במצב בו נהג המבחין מרחוק ברכב שעומד בצד הדרך ולידו אנשים. הנהג מתעלם מעובדות אלו ובהתקרבו לרכב, אחד הנוסעים ניגש להתכופף כדי להחליף גלגל ונפגע על ידי הרכב. השאלה היא האם הנהג היה צריך לצפות סכנה כזו?

ניתן להבין שנהג חייב לתכנן את נהיגתו ולהיות מודע לסכנות הקרבות. אם כן, ניתן בהחלט במקרים כאלה להאשים נהג בנהיגה בחוסר זהירות לפי התקנה מכיוון שהנהג לא ציית לחובה המוטלת עליו ע"פ התקנה 21(ג), חובת הזהירות הכללית.

מתי ניתן להאשים נהג בנהיגה רשלנית לפי הסעיף 62(2) לפקודה? לטעמי ניתן יהיה להאשים נהג בנהיגה רשלנית בכל אותם המקרים בהם קיימת חובה ספציפית ומפורשת לפי התקנה לצפות סכנה קרבה והנהג לא צופה. לצורך הבהרה אביא את הדוגמא הבאה :

תקנה 52⁴¹ - האטה

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

(1) בתוך שטחים בנויים מאוכלסים ובקטעי דרך שבתים בנויים לצדם ותנועת הולכי רגל מצויה בהם ;

(2) בדרך שאיננה פנויה ;

³⁹ עבירה על תקנה 27(א) לתקנות התעבורה.

⁴⁰ עבירה על תקנה 51 לתקנות התעבורה.

⁴¹ תקנה 52 לתקנות התעבורה.

- (3) כשהראות בדרך מוגבלת מכל סיבה שהיא ;
- (4) בהיכנסו לעקומות חדות ובנסעו בהן ;
- (5) בקרבת קבוצת ילדים או בקרבת התקהלות ;
- (6) בהתקרבו למעבר חציה ;
- (7) בהתקרבו לפסגה או למקום שבו שדה הראיה מוגבל ;
- (8) בירידה תלולה או ארוכה ;
- (9) בהתקרבו לגשר צר ובעברו עליו ;
- (10) בפגשו או בעקפו קבוצת אנשים ההולכת בסך ;
- (11) בפגשו או בעקפו בעלי-חיים ;
- (12) בהתקרבו אל אוטובוס העומד בתחנה ובעברו על ידו ;
- (13) בהתקרבו אל אוטובוס, טיולית או רכב מסחרי המסיע ילדים וסומן כך, שנעצר לשם העלאת ילדים או הורדתם, ובעברו על ידו ;
- (14) ברחוב משולב ;
- (15) באזור מיתון תנועה ;
- (16) במנהרה."

ניתן לראות שבכל המקרים הללו קיימת חובה מפורשת ע"פ התקנה להאט את מהירות הנסיעה למהירות שתאפשר למנוע תאונה בכל מקרה. על נהג המתקרב למעבר חציה, מוטלת החובה לצפות סכנה שהולך רגל יפתיע אותו ולכן עליו לנהוג במהירות סבירה המאפשרת לו למנוע תאונה. במקרה כזה שבו נהג מופתע על ידי הולך רגל ופוגע בו במעבר חציה, ניתן לקבוע שנהיגתו הייתה ברשלנות לפי סעיף 2)62 לפקודה, זאת משום שהנהג הפר את חובת הנהיגה באחריות בכובד ראש, הנהג לא צפה סכנה קרבה בהתאם לחובה שהוטלה עליו בתקנה הכללית, ובנוסף הנהג לא האט את מהירות נסיעתו למהירות שמאפשרת לו למנוע תאונה לפי התקנה הספציפית. במילים אחרות במצב זה קיימות שתי הפרות של תקנות (גם ריבוי עבירות).

לסיכומו של מבחן זה אני סבור שבכל מקום בו קיימת חובה ספציפית ומפורשת על פי הדין לצפות סכנה והנהג לא צופה סכנות אלו, אזי שניתן להאשימו בנהיגה רשלנית לפי סעיף 2)62 לפקודת התעבורה. בכל המקרים האחרים כאשר הנהג היה אמור לצפות סכנה קרבה ולא צפה, האישום נכון יהיה לפי תקנה 21)ג) לתקנות התעבורה.

2) מבחן הצייות לאותות והוראות תמרורים :

כל אותם המקרים שבהם נהג לא ציית לתמרור {כידוע קיימת חובת צייות לתמרורים לפי תקנה 22(א)⁴² לתקנות התעבורה} והנהג לא ציית להם עקב חוסר תשומת לב לתמרור ובכך גרם לתאונה, מדובר בנהיגה רשלנית. (לעומת זאת אם הנהג לא ציית במודע, למשל אם הבחין ברמזור אדום ובכל זאת החליט להאיץ ולעבור באדום, הרי שכאן ישנה מודעות והעבירה היא נהיגה בקלות ראש לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה). עובדות אלו ניתן להסיק מתוך עדותו של הנהג או מתוך ממצאים מזירת התאונה.

נהג שמעורב בתאונה עקב תקלה מכאנית

ישנן תאונות רבות שמתרחשות עקב תקלות מכאניות. חובת הזהירות הכללית מחייבת את הנהג להיות מודע לסוג הרכב, למטענו, לשיטת הבלמים ולמצבם. כמו כן קיימת חובה ספציפית לפי תקנה 306 לתקנות התעבורה⁴³, על נהג, לנהוג ברכב תקין במצב שמונע סיכון לעצמו ולעוברי הדרך. למרות חובות אלו יש להבחין בין שלושה מצבים (ללא קשר לתוצאת התאונה):

א. הנהג ידע על תקלה שגרמה לתאונה או היה עליו לדעת:

השאלה הזו מכוונת ליסוד הנפשי. כאמור, כאשר יש לנהג מודעות לסכנה ולאפשרות גרימת התוצאה, אזי שקיימת כאן מידת אשם חמורה יותר, ולכן במקרה כזה קלות הראש תהיה לפי סעיף 62(2) לפקודה וזאת גם אם מדובר בתאונה קלה ביותר. לעומת זאת, אילו הנהג לא ידע על התקלה, אולם היה עליו לדעת, מדובר במקרה של נהיגה רשלנית לפי סעיף 62(2) לפקודה, שכן מדובר במבחן האדם הסביר.

ב. הנהג לא ידע על תקלה אולם היה עליו לדעת:

זו נהיגה רשלנית לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה, זאת משום שמדובר כאן במבחן האדם הסביר, בנסיבות אלו האדם הסביר היה אמור להיות מודע לתקלה.

ג. הנהג לא ידע על תקלה שגרמה לתאונה או לא היה עליו לדעת:

בכל מקרה שבו אין יסוד נפשי כלשהו, או מודעות לסכנה או לאפשרות גרימת התוצאה, מידת האשם נמוכה יותר, ולכן מדובר בחוסר זהירות לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה.

לסיכומו של חלק זה ניתן לקבוע כי נהיגה רשלנית נחשבת בגדר כל אותם המקרים שבהם הנהג הופתע, או לא היה מודע לרכיבי התנהגותו, כאשר קיימת חובה מפורשת בדין להיות מודע לאותם המקרים. לעומת זאת בנהיגה בחוסר זהירות, הנהג הופתע או לא היה מודע לרכיבי התנהגותו ואין לו חובה מפורשת בדין להיות מודע לרכיבי התנהגותו. כאשר ישנה חובה לנהג לצפות והוא לא צפה, אזי שעניין זה מעיד על חוסר מודעות ושאינן מודעות זו עבירת רשלנות.

⁴² ראה לעיל הייש 32.

⁴³ תקנה 306 לתקנות התעבורה.

נהיגה רשלנית היא כל אותם המקרים שבהם המחוקק מצווה על נהג במפורש לגלות ערנות יתרה, לצפות סיכון ולהיערך לקראתם והנהג לא עושה כן. למשל נהיגה ברכב לא תקין שהנהג לא יודע על התקלה אולם היה עליו לדעת.

פרק ז - מהי נהיגה בקלות ראש⁴⁴

כאמור אין בחקיקה או בפסיקה הגדרה מפורשת לנהיגה בקלות ראש. גם בפרק זה נבצע פרשנות מילולית ופרשנות משפטית של המונח נהיגה בקלות ראש. בהמשך נעסוק באבחנה שבין נהיגה בקלות ראש לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה, לעומת סעיף 21(2) לפקודת התעבורה.

פרשנות מילולית:

משמעות המונח **קלות ראש** בשפה העברית היא: **פזיזות או זלזול**. אם כן, נהיגה בקלות ראש יכולה להתפרש כנהיגה בפזיזות או נהיגה תוך זלזול בחוקי התנועה. במצבים אלו ישנה מודעות של הנהג להתנהגותו ולרכיבי העבירה.

אם נפרש את המונח "לא ינהג אדם רכב בקלות ראש", אזי שנדרוש ממנו שלא ינהג בפזיזות או תוך זלזול בחוקי התנועה. אם נרחיב וננסה להבין את כוונת המחוקק, נגלה שייתכן והמחוקק רצה שהנהג לא ייזום פעולות פזיזות בנהיגתו אשר בכוחן לסכן חיי אדם.

פרשנות משפטית:

כאמור בפסיקה, נהיגה בקלות ראש היא עבירה תוך כדי נהיגה, כאשר לנהג יש מודעות, ולו מינימאלית ביותר לטיב ההתנהגות ולרכיבי העבירה. נהיגה בקלות ראש היא פעולה פזיזה של נהג, אשר מודע לרכיבי העבירה ומודע לסיכון אך הוא מקווה שלא תתרחש תוצאה מזיקה או ייתכן שהוא אדיש לאפשרות גרימת התוצאה. **המאפיין העיקרי של נהיגה בקלות ראש היא פעולה יזומה של נהג שגורמת לסיכון חיי אדם.**

אני סבור שמרבית עבירות התנועה כאשר הן מסוג קלות הדעת, ברמה נמוכה יותר בחומרתן והן במקום שבו הנהג מקווה שלא תתרחש התוצאה המזיקה, זאת משום שאף אדם סביר לא היה רוצה להיות מעורב בתאונת דרכים.

הפרשנויות המילולית והמשפטית יחד יכולות להביא לתמונה יותר ברורה מהי נהיגה בקלות ראש, אך למרות האמור לעיל, ברור שעדיין קיים קושי לקבוע בפועל איזו עבירה נחשבת לנהיגה בקלות ראש. בנוסף עדיין קיים הצורך להבחין בין נהיגה בקלות ראש לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה לבין נהיגה בקלות ראש לפי סעיף 21(2) לפקודת התעבורה.

⁴⁴ כאמור בתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה ובסעיף 21(2) לפקודת התעבורה (ראה לעיל הערות שוליים 3-2) המחוקק ומתקין התקנה השתמשו במונח קלות ראש. בפרק זה נעסוק בפרשנות המונח וננסה להבחין בין המונח קלות ראש לפי התקנה לעומת הסעיף.

מדוע קיימת אבחנה?

אני סבור שקיימת אבחנה ביניהם, זאת למרות שהמחוקק לכאורה השתמש באותה המילה "קלות ראש" גם בסעיף 262(2) וגם בתקנה 21(ג), כיוון שכאמור לעיל בעבירה של נהיגה בקלות ראש לפי סעיף 262(2) המחוקק קבע עונש מינימום ואילו בעבירה שקבועה בתקנה לא קבע כך.

השאלה הבאה היא מתי נהג יואשם בנהיגה בקלות ראש? האם בכל פעם שנהג יוזם עבירה כלשהי וגורם לתאונה, הנהג יואשם בנהיגה בקלות ראש? התשובה לכך היא חיובית, **אולם**, צריך לזכור שלפי הכלל, קלות ראש לפי התקנה ולא לפי סעיף 262(2) לפקודת התעבורה, כך קבע גם כבוד השופט טננבוים בפס"ד שוויקי⁴⁵.

מתי ניתן להאשים נהג לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה בנהיגה בקלות ראש?

התשובה לכך ניתנה בפסיקה, שם נאמר שלאור העובדה שאין עונש מינימום לפי התקנה ומדובר בענישה קלה יחסית, דהיינו מדובר במקרים שבהם הנהג טעה טעות יזומה, רגעית, שגרמה לתאונת דרכים, ולא מדובר בעבירה חמורה, עבירה מתמשכת שהייתה לנהג את ההזדמנות לגבש מודעות לאפשרות גרימת התוצאה או להיות מודע לחומרתה.

מתי ניתן להאשים נהג לפי סעיף 262(2) בנהיגה בקלות ראש? התשובה לכך ניתנה בפסיקה, לאור העובדה שקיימת ענישה מחמירה יותר לפי הסעיף, כנראה שמדובר במקרים שבהם אשמו של הנהג ברמה גבוהה יותר או במילים אחרות רכיבי העבירה הם חמורים כגון עקיפה מסוכנת⁴⁶ או נהיגה בעייפות או תחת השפעת משקאות משכרים⁴⁷ שגרמו לתאונת דרכים, כאשר קיימת מודעות מצד הנהג לרכיבי העבירה.

פרק ח - האבחנה שבין קלות ראש לפי התקנה 21(ג) לעומת קלות ראש לפי סעיף 262(2)

לצורך האבחנה אני מציע את המבחנים הבאים:

(1) מבחן חומרת העבירה:

האם חומרת העבירה משפיעה על הקביעה האם קלות הראש תהיה לפי התקנה או לפי הסעיף? ראשית, התשובה לכך היא חיובית, אולם השאלה היא כיצד ניתן לקבוע את חומרה או את מידת חומרת העבירה?

כיצד ניתן יהיה לקבוע את חומרת העבירה, איזו עבירה חמורה יותר – למשל עקיפה בדרך לא פנויה⁴⁸ או נהיגה בשכרות⁴⁹? קשה מאד לתת תשובה ברורה וחד משמעית לשאלה זו, עניין זה נובע מכך ששתי העבירות יכולות לגרום לתוצאות הרוות אסון.

בכדי לענות על שאלה זו נשתמש במבחן חומרת הענישה – ככל שהענישה הקבועה בחוק לגבי העבירה, חמורה יותר, כך חומרת העבירה תהא בדרגה גבוהה יותר. במקרה זה ברור שכאשר מדובר בעבירות חמורות, קלות הראש תהיה לפי הסעיף ולא לפי התקנה.

⁴⁵ ראה לעיל ה"ש 12.

⁴⁶ עבירה על תקנה 47(ה) לתקנות התעבורה.

⁴⁷ עבירה על תקנה 26(2) לתקנות התעבורה.

⁴⁸ עבירה על תקנה 47(ד) לתקנות התעבורה.

⁴⁹ עבירה על סעיף 64(א)(3) לפקודת התעבורה.

הסוגיה הופכת לקשה יותר כאשר מדובר בעבירות פחות חמורות. כאן העניין יוכרע לפי נסיבות ביצוע העבירה.

למשל האם סטייה מנתיב⁵⁰ היא עבירה חמורה? יהיו שיטענו שסטייה מנתיב היא עבירה קלה ולכן מדובר בחוסר זהירות. אולם אני סבור כי השאלה המהותית ביותר הינה: מה גרם לסטייה? האם הייתה זו הסחת דעת יזומה? אם כן, במקרה זה הנסיבות הן חמורות. או האם הסטייה היא מכוונת? רק שהנהג לא בדק היטב האם בנתיב השני קיים כלי רכב נוסף ובכך גרם לתאונה, שכן במקרה זה הנסיבות פחות חמורות. או האם הסטייה התרחשה כאשר קיים קו הפרדה רצוף? שכן הנסיבות גם כאן חמורות יותר. או האם הסטייה התרחשה עקב התערבות גורם זר שאינו תלוי בנהג? שכן במקרה זה הנסיבות אינן חמורות. ניתן לראות כי לנסיבות ביצוע העבירה קיים משקל מכריע בקביעות סוגיית קלות הראש.

באמצעות דוגמאות אלו ניתן להבין כי גם בעבירה קלה יחסית יש לבחון באילו נסיבות התרחשה התאונה. הנסיבות יכולות לשנות את חומרת העבירה וככל שהנהג ביצע את העבירה בנסיבות חמורות יותר, כך ניתן יהיה לקבוע כי הקלות הראש שייכת יותר לסעיף 2)62 לפקודת התעבורה ולא לתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה.

לצורך הבהרה, אביא דוגמא נוספת – נהג שעובר באור אדום בצומת וגורם לתאונה, האם מדובר בקלות ראש לפי התקנה או לפי הסעיף? (ללא קשר לתוצאת התאונה, בסוגיה זו אדון בהמשך) גם כאן נסיבות ביצוע העבירה הן אלו שתקבענה את התשובה לשאלה זו.

ידוע כי הרמזורים מתוכנתים כך שבמידה והנהג נוסע בהתאם למהירות המותרת, אזי שתמיד יצליח לעצור לפני הצומת או לעבור את הצומת בבטחה ולעולם לא יופתע על ידי הרמזור. אם כן, במידה ונהג עבר באור אדום ובכך גרם לתאונה, קיימות 4 אפשרויות לגביו:

א. האפשרות הראשונה היא כי לפני כן הוא נהג במהירות מופרזת, הופתע ע"י הרמזור ובוחר להאיץ עוד את מהירותו ע"מ להספיק לעבור את הצומת באור צהוב, אולם לא הספיק, נקלע לאור אדום ולתאונה. ברור כי במקרה זה מדובר בקלות ראש לפי 2)62 לפקודה מכיוון שמדובר בנסיבות חמורות של ביצוע העבירה. עבירה של מהירות מופרזת⁵¹, האצה תוך מודעות לאפשרות גרימת התוצאה. כאן, עבירה יזומה אחת שגרמה לעבירה נוספת, ויחד גרמו הן לתאונה.

ב. האפשרות השנייה היא כי הנהג בוחר במודע לחצות את הצומת באור אדום, תוך זלזול בכללים הקבועים בחוק. גם במקרה זה מדובר בקלות ראש לפי הסעיף ולא לפי התקנה משום שמדובר בנסיבות חמורות של מודעות לאפשרות גרימת התוצאה.

ג. האפשרות הבאה היא שנמצא בצמוד לנהג כלי רכב מאחור, הנהג מחליט להמשיך ולחצות את הצומת באור אדום, זאת מתוך חשש שיהיה מעורב בתאונת חזית לאחור. כאן עולות נסיבות של אי תכנון נהיגה וחוסר מודעות לסביבת כלי הרכב. אני סבור שבמקרה כזה קלות הראש מתייחסת יותר לתקנה 21(ג) ופחות לסעיף 2)62 לפקודה.

⁵⁰ עבירה על תקנה 40(א) לתקנות התעבורה.

⁵¹ ראה לעיל ה"ש 29.

ד. האפשרות האחרונה היא שייטכן והנהג נעצר באדום בכיוון נסיעתו, האור בכיוון נסיעת כלי רכב אחרים התחלף לירוק, הנהג התבלבל והחל בחצית הצומת וגרם לתאונה. כאן אין ספק שמדובר בחוסר זהירות לפי התקנה, זאת משום שמדובר בנסיבות קלות של ביצוע העבירה, כאשר הנהג לא היה מודע לרכיבי העבירה ולאפשרות גרימת התוצאה.

לסיכומו של מבחן זה ניתן לקבוע שכשאנו דנים בסיווג העבירות, דהיינו, האם הן לפי התקנה או האם הן לפי הפקודה, ברור לחלוטין שככל שהעבירה היא חמורה יותר, כך הקלות הראש שייכת לסעיף ולא לתקנה **(אם כי גם כאן קיים משקל לנסיבות ביצוע העבירה)**. כמו כן בכל אותם המקרים המוגדרים כעבירות הנמצאות בתוספת הרביעית⁵² או כעבירות שנקבעו לגביהם עונשי מינימום⁵³ שגרמו לתאונה, הם נחשבים למקרים של עבירות קלות ראש לפי סעיף 2)62 לפקודת התעבורה, זאת כיוון שעבירות אלו טומנות בחובן מודעות לטיב ההתנהגות ולאפשרות גרימת התוצאה.

בעבירות הקלות לעומת זאת, פחות חשובה השאלה מהי סוג העבירה אלא חשובות יותר הנסיבות בהן בוצעה העבירה. בנסיבות קלות ניתן לקבוע כי קלות הראש שייכת לתקנה 21(ג), אך גם בעבירות הקלות במידה והעבירה בוצעה בנסיבות חמורות שגרמה לתאונת דרכים, ניתן יהיה לשייך את קלות הראש לסעיף 2)62 לפקודת התעבורה.

2) מבחן ריבוי עבירות :

השאלה היא במה יואשם נהג שמבצע מספר עבירות בו זמנית וגורם לתאונה (ללא קשר לתוצאתה)? הרי ברור לנו שאין תשובה לשאלה זו לא בחקיקה ולא בתקנות. (זאת כמו עוד שאלות רבות שנדון בהן בהמשך המאמר.) לצורך מתן תשובה, נשאלת השאלה הבאה האם ניתן לעשות פרשנות תכליתית לתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה?

פרשנות תכליתית לתקנות התעבורה :

היא האם ניתן בכלל לבצע פרשנות תכליתית לתקנות התעבורה? לכאורה, עבירות לפי תקנות התעבורה הן עבירות אחריות קפידה ויש לדבוק בהן באופן דווקני. כלומר די בכך שיתקיים היסוד העובדתי על מנת להרשיע לפיהן. במילים אחרות, ביצוע פרשנות תכליתית לתקנות עלול לרוקן אותן מתוכן. לצורך המחשה אביא דוגמא של חובה לציית לתמרורים ורמזורים. אם נפנה לפרשנות תכליתית של התקנה, נקבע כי מטרת התקנה היא למנוע תאונה ואם נהג יגיע לצומת באור אדום, יוודא שאין מכוניות מכל כיוון ויגלה שאין סכנה לתאונה, אזי שיוכל להמשיך ולעבור את הצומת באור אדום, כי הרי הוא מילא אחר מטרת התקנה. לאור האמור לעיל לא נכון לבצע פרשנות תכליתית לתקנות שהן ברורות וחד משמעיות משום שעבירות לפיהן הן עבירות מסוג אחריות קפידה.

אך אני סבור שכן ניתן לבצע פרשנות תכליתית לתקנה, אך ניתן לעשות כן רק כאשר היא איננה ברורה ואיננה ספציפית, וכך נעשה לגבי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה שהינה תקנה כללית ולא ספציפית.

⁵² התוספת הרביעית - תקנות התעבורה תשכ"א 1961.

⁵³ ראה לעיל ה"ש 11.

ברור לכל כי מטרת התקנה היא מניעת תאונות כפי שצוין עוד בתחילת המאמר. כותב התקנה בהתייחסותו לגורם האנושי כותב כך: "לא ינהג אדם בקלות ראש". השאלה היא האם עבירה אחת שגרמה לתאונה, יכולה להיחשב לנהיגה בקלות ראש? אני סבור שכן, וזאת כפי שצוין, כשהעבירה איננה חמורה בעצמה והיא לא בוצעה בנסיבות חמורות. לאור האמור לעיל ניתן לקבוע שנהג שמבצע מספר עבירות כאשר אחת מהן לפחות יזומה והן גרמו לתאונה, אף אם העבירות הן קלות ואין נפקא מינה מה נסיבות ביצוען, אזי שניתן לקבוע שקלות הראש היא לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה ולא לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה.

3) מבחן חומרת התוצאה:

השאלה כאן היא האם חומרת התוצאה תקבע במה יואשם הנהג, או שמא מה שייקבע הוא סוג העבירה וחומרתה? האם ככל שהתוצאה חמורה יותר, כך הנהג יואשם בעבירה חמורה יותר? לצורך הבהרה אביא את הדוגמה הבאה:

נהג המבצע סטייה מנתיב⁵⁴ נסיעתו עקב הסחת דעת רגעית (לא יזומה) וגורם לתאונה קלה = < סביר להניח שיואשם בקלות ראש לפי התקנה (או חוסר זהירות) והאירוע יסתיים בקנס כספי ופסילה על תנאי.

אותו הנהג סוטה מנתיב נסיעתו עקב הסחת דעת רגעית (לא יזומה) וגורם לתאונה קשה = < נכון להיום סביר להניח שיואשם בקלות ראש לפי הסעיף ואף יהיה בסכנת פסילה לתקופה ארוכה ועונש מאסר בפועל.

ואם אותו הנהג גרם גם לתאונה קטלנית? הרי ברור שיואשם בגרימת מוות ברשלנות⁵⁵ ויהיה חשוף לעונש של עד 3 שנות מאסר בפועל ופסילת רישיון הנהיגה למשך שנים.

לכן יש לבחון מה השתנה, הרי מדובר באותה העבירה! כיצד תוצאה יכולה לשנות את סוג העבירה?

לטעמי ישנה לקונה בחקיקה בישראל. אין עבירה של גרימת חבלה של ממש או גרימת מוות בקלות ראש או חוסר זהירות **לפי התקנה**, על אף שבפועל מצבים כאלה נפוצים וישנם נהגים רבים שמואשמים בעבירה לא נכונה ומקבלים ענישה מחמירה ולא מידתית לסוג העבירה שביצעו.

התוצאה לא אמורה לשנות את סוג העבירה שבה נהג מואשם. אנו לא אמורים לחיות בזירת הימורים. ההתנהגות + נסיבות + תוצאה, הן אלו שתקבענה יחד במצטבר, את סוג העבירה ולא רק התוצאה. פקודת התעבורה היא ירושה מהמנדט הבריטי ובה לאקונום רבות שזקוקות לתיקון מיידי. אני אישית אף הייתי מציע כתיבה מחדש של כל החקיקה הקשורה בתחום התעבורה בישראל ולא שימוש בפקודה שהיא ירושה מתקופת המנדט שבנויה טלאי על טלאי ושעברה עד כה מאות תיקונים.

אין ספק שקיימת חשיבות עליונה לשמירה על חיי אדם בכבישים בארץ. הדיון במאמר זה אינו מתמקד בחומרת הענישה, אלא מתמקד הוא באישומים לא נכונים ובהרשעות לא מוצדקות של נהגים. לאור זאת אני ממליץ לעמיתיי עורכי הדין לתעבורה, להביא סוגיות אלו לפתחם של בתי המשפט בישראל ע"מ לעורר מודעות ולהביא לתיקון הלאקונה שקיימת בפקודת התעבורה.

⁵⁴ ראה לעיל הי"ש 50.

⁵⁵ עבירה על סעיף 304 לחוק העונשין.

4) מבחן היסוד הנפשי :

ההיגיון שביסוד קלות הענישה לפי התקנה והקביעה שמדובר בעבירות אחריות קפידה נעוץ בכך שעבירות אלו הן עבירות שאין בהן יסוד נפשי וכל אדם נורמטיבי יכול להיקלע אליהן. הרי כל אדם נורמטיבי יכול למצוא עצמו נוהג בכביש במהירות 55 קמ"ש במקום 50 קמ"ש. **אין באמירה זו כדי לתת לגיטימציה למישהו לעבור את המהירות המותרת**, אולם במידה ועבירה כזו בוצעה, הענישה עליה אינה חמורה במיוחד.

בתקנות התעבורה ובפקודת התעבורה קיימות עבירות חמורות כגון: נהיגה ללא רישיון נהיגה⁵⁶, נהיגה בשכרות⁵⁷, עקיפה מסוכנת⁵⁸, שיש בהן יסוד נפשי. אני סבור שבמקרים שבהם נהג מודע לטיב התנהגותו הפסולה, לקיום הנסיבות ולאפשרות גרימת התוצאה, אין מקום לקלות הענישה, מה עוד שעבירות אלו לרוב הן עבירות לפי הפקודה ואינטרס הציבורי מחייב ענישה מחמירה. לאור זאת קלות הראש חייבת להיות לפי הסעיף ולא לפי התקנה.

5) מבחן פרק הזמן שהנהג סטה מהנורמות :

הסחת דעת רגעית :

חובת נהיגה בכובד ראש ובאחריות (אי נהיגה בקלות ראש) מחייבת כל נהג להיות מרוכז כל כולו בעת הנהיגה במתרחש בכביש וסביבו. במילים אחרות כל זמן שנהג אינו מרוכז בנהיגה וסביבו, אזי שהוא נמצא במצב של סכנה לעצמו ולסביבתו. אולם יחד עם זאת, הכול יודעים שבמהלך הנסיעה נהג יכול להיות מוסח מכל מיני סיבות שאינן בהכרח תלויות בו. למשל מקרה שבו הביט לרגע על שלט חוצות או דבר מה שמשך את תשומת לבו בעת הנהיגה לפרק זמן מאד קצר. גם בזמן הקצר הזה הנהג יכול להיות מעורב בתאונה ועל כן ברור כי נהיגה בקלות ראש במקרה זה היא לפי התקנה ולא לפי הסעיף. אולם השאלה המעניינת היא מה קורה כאשר ההסחה היא לפרק זמן ארוך או שההסחה היא יזומה על ידי הנהג?

הסחת דעת לפרק זמן ארוך :

כאשר ההסחה היא לפרק זמן ארוך והיא אינה רגעית ניתן להבין שהנהג כבר הצליח לגבש מודעות לטיב ההתנהגות, לנסיבות ולאפשרות גרימת התוצאה ולכן בכל מקרה כזה, בו נהג נמצא פרק זמן יחסית ארוך לא מרוכז בכביש מכל סיבה שהיא, ניתן לקבוע כי קלות הראש היא לפי סעיף 62(2) לפקודה.

אני מודע לקושי בקביעת פרק הזמן, וניתן לשאול מהו פרק הזמן שיכול להביא קלות ראש מהתקנה לסעיף. התשובה לכך לעולם לא יכולה להיות ברורה וחד משמעית. זה תלוי בגורמים רבים כגון: סוג הדרך שבה הנהג נוהג, מהירות הנסיעה המותרת באותו קטע הדרך, צפיפות התנועה, מצב הראות, מצב הכביש, מצב מזג האוויר ועוד. אם כן אלו הם המקרים שבהם שכלם הישר והבנתם את המקרה לעומק של שופטי ישראל יקבע ע"פ מה להרשיע.

⁵⁶ סעיף 10 לפקודת התעבורה.

⁵⁷ סעיף 62(3) לפקודת התעבורה.

⁵⁸ ראה לעיל ה"ש 46.

הסחה יזומה :

ישנם מקרים בהם התקנות אוסרות במפורש להשתמש במכשירים שמסיחים את הדעת, כגון: שימוש בטלפון סלולארי שיחות⁵⁹, כתיבת הודעות או תצוגה הנראית לעין⁶⁰ ועוד. בכל מקרה שבו נהג יוזם שימוש בטלפון סלולארי בעת הנהיגה, חזקה עליו כי הוא מודע לסיכונים הכרוכים בכך (זוהי חזקת במודעות) ובייחוד לאור העובדה שקיימת תקנה ספציפית האוסרת על כך. ניתן לקבוע כי הסחות דעת במקרה כזה הגורמות לתאונה הן בגדר קלות ראש לפי סעיף 2)62 לפקודת התעבורה.

עבירת הסחות דעת שגרמה לעבירה נוספת שגרמה לתאונה :

השאלה היא מה קורה עם אותם המקרים בהם הסחת הדעת גורמת לעבירה נוספת שגרמה לתאונת דרכים. התשובה לכך אינה תלויה בתוצאת התאונה, זאת כאמור משום שתוצאה אינה יכולה לשנות התנהגות. ההתנהגות היא אותה התנהגות ואם קלות הראש לפני כן הייתה שייכת לתקנה היא אינה יכולה לפתע לעבור לסעיף רק משום התוצאה.

למשל: הסחת דעת רגעית שגרמה לעבירה נוספת שגרמה לתאונה :

במקרה כזה ההתנהגות מראש אינה חמורה. ההמשך של מקרה כזה (שזו העבירה הנוספת) אינו יזום ע"י הנהג ולכן אני סבור שלא קיימת הצדקה בה יחילו על נהג קלות ראש לפי סעיף 2)62 לפקודת התעבורה.

יהיו שיאמרו כי מקרה כזה אמור להיות תלוי בסוג העבירה הנוספת שעבר הנהג. אם העבירה הנוספת היא חמורה אזי קלות הראש אמורה להיות לפי הסעיף ואילו אם העבירה הנוספת אינה חמורה אזי קלות הראש תהיה לפי התקנה.

יכולה לעלות טענה נוספת לפיה העבירה הנוספת מחמירה את הנסיבות ולכן לנוכח העובדה כי התאונה נגרמה בנסיבות חמורות, קלות הראש תהיה לפי הסעיף 2)62 ולא לפי התקנה 21)ג).

אני סבור שבמידה והיסח הדעת מראש, היא רגעית ולא יזומה אזי שמקור ההתנהגות מראש אינו חמור ועל כן אין סיבה להחמרה. עלינו לבחון את התנהגותו של נהג לפי מידת האשם הראשוני ולא לפי מה שקרה בהמשך להתנהגות הראשונית או לפי תוצאת ההתנהגות. ניתן לקבוע שככל שתוצאת ההתנהגות הראשונית היא חמורה יותר, מידת הענישה תהיה חמורה יותר. תוצאת ההתנהגות יכולה להשפיע על מידת הענישה ולא על סוג העבירה או על נסיבות המקרה. ברור לחלוטין כי מידת עונשו של נהג שבהיסח דעת רגעי גרם לעבירה נוספת שגרמה לתאונה קלה, לא תהיה שווה לאותו נהג שגרם לתאונה קטלנית בגין אותו המקרה בדיוק.

לסיכומו של חלק זה ניתן לקבוע כי אם מקור ההתנהגות בקלות ראש לפי התקנה כך יישאר גם הקלות הראש לפי התקנה ואילו לפי הסעיף אזי לפי הסעיף. כאמור ניתן לקבוע עונשים בהתאם למדרג חומרת העבירה ותוצאותיה ולא נשנה את סוג העבירה. במילים אחרות ראוי שהתוצאה תשפיע על חומרת הענישה ולא על סוג העבירה.

⁵⁹ עבירה על תקנה 28(ב) לתקנות התעבורה.

⁶⁰ עבירה על תקנה 28א לתקנות התעבורה.

יחד עם זאת ניתן לראות שקשה מאד להכריע באופן חד משמעי וגם כאן ההיגיון ושכלו הישר של בית המשפט יכול להכריע כל מקרה כזה לגופו.

מהי חזקת המודעות:

בכל מקום שבו הנהג יוזם פעולה מסוימת בנהיגה, לפניו או אחריה, פעולה שיש בה סיכון לעצמו או לעוברי דרך אחרים, חזקה עליו כי היה מודע לטיב ההתנהגות, לקיום הנסיבות ולאפשרות גרימת התוצאה. על כן בכל אותם המקרים קלות הראש תהיה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה. לצורך דוגמא אציין עבירות כגון: נהיגה בשכרות, נהיגה בעת עייפות, נהיגה ברכב לא תקין (כשהתקלה ידועה לנהג), עקיפה מסוכנת, יוזמת שיחה או כתיבת הודעת טקסט בניגוד לתקנה ועוד.

פרק ט - האם ניתן להאשים אדם בנהיגה בקלות ראש גם ללא תאונה

בניגוד לנהיגה רשלנית שדורשת תוצאה (נזק), במקרה של נהיגה בקלות ראש אין דרישה לתוצאה כלשהי. אולם השאלה היא, מתי ובאילו נסיבות ניתן להאשים נהג בנהיגה בקלות ראש? כאשר מאשימים נהג בנהיגה בקלות ראש מדובר במקרים בהם קיימת חומרה יתרה כלשהי בהתנהגותו, אשר באה לידי ביטוי בביצוע של מספר עבירות במקרה אחד. למשל, נהג שמשוחח בעת נהיגה בטלפון⁶¹ ועובר צומת באור אדום⁶². או נהג שלא מציית להוראת שוטרים⁶³ ומתנהל אחריו מרדף תוך כדי סיכון עוברי דרך.

גם כאן ניתן להבחין בין נהיגה בקלות ראש לפי התקנה לבין נהיגה בקלות ראש לפי הסעיף. ניתן לקבוע שככל שהעבירות הן חמורות יותר ומודעות הנהג למעשיו היא גבוהה יותר, כך קלות הראש היא חמורה יותר וכך היא שייכת יותר לסעיף מאשר התקנה.

האם ניתן למתוח קווים ברורים כדי לאבחן בין קלות הראש לפי התקנה לבין קלות הראש לפי הסעיף? התשובה לכך אינה ברורה וחד משמעית אולם ניתן לקבוע קווים כללים:

- א.** כל ריבוי עבירות לפי הפקודה (כגון נהיגה בשכרות + נהיגה ללא ר.נ.) הקלות הראש תהיה לפי הפקודה.
- ב.** כל ריבוי עבירות שבתוכן עבירות לפי התקנות והפקודה (כגון נהיגה ללא ר.נ. + אי ציות לאור אדום), קלות הראש תהיה לפי סעיף 62(2) לפקודה.
- ג.** כל ריבוי עבירות לפי התקנות בעבירות חמורות (כגון עקיפה בדרך לא פנויה + אי ציות לשוטרים), קלות הראש תהיה לפי סעיף 62(2) לפקודה זאת משום שהנהג הצליח לגבש מודעות לטיב ההתנהגות ולחומרת הנסיבות.

⁶¹ ראה לעיל הי"ש 59.

⁶² ראה לעיל הי"ש 32.

⁶³ עבירה על תקנה 23(א) לתקנות התעבורה.

ד. כל ריבוי עבירות לפי התקנות בעבירות הקלות (כגון הסחת דעת + פנייה לא נכונה⁶⁴), קלות הראש תהיה לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה זאת משום שהנהג לא גיבש מודעות לטיב ההתנהגות ולחומרת הנסיבות.

ה. כל ריבוי עבירות, כאשר לפחות אחת מהעבירות היא יזומה, נהיגה בקלות ראש תהיה לפי סעיף 62(2) לפקודה.

כמו כן בכל מקרה שבו מדובר בעבירה אחת חמורה ככל שלא תהיה, לא נכון יהיה להאשים בנהיגה בקלות ראש, זאת משום שקיימת תקנה ספציפית לגבי אותה העבירה בתקנות התעבורה.

מטרת השימוש בסעיף נהיגה בקלות ראש היא שלא להרבות בסעיפי אישום נגד נהג שביצע מספר עבירות במקרה אחד. אלו מקרים שבהם ניתן להאשים בנהיגה בקלות ראש ובנסיבות המקרה לפרט את כל אותן העבירות שביצע הנהג.

לסיכומו של פרק זה ניתן לקבוע שניתן להאשים נהג בנהיגה בקלות ראש גם ללא תאונה וככל שהעבירות הן קלות יותר ואין בהן מודעות טיב ההתנהגות ולנסיבות, כך קלות הראש שייכת לתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה. זאת לעומת מקרים שבהם בוצעו עבירות חמורות ואף באחת מהן הנהג הצליח לגבש מודעות לטיב ההתנהגות ולקיום הנסיבות החמורות כך הקלות הראש שייכת לסעיף 62(2) לפקודה.

פרק י - המבחנים לצורך האבחנה בין נהיגה רשלנית לבין נהיגה בקלות ראש

בעוד שברשלנות בדרגה הנמוכה נקבע שהנהיגה הייתה נהיגה בחוסר זהירות, נשאלת השאלה מה ניתן לקבוע כאשר הרשלנות היא בדרגה בינונית או גבוהה? דהיינו, כיצד ניתן לדעת האם הנהג היה מודע או לא היה מודע לרכיבי העבירה? (הרי ברור לכל שלא ניתן לחדור לראשו של אדם ולקבוע בוודאות האם היה מודע לרכיבי העבירה או לאו) אין תשובה ברורה וחד משמעית לשאלות אלו, נתונים אלה נלמדים מתוך חומר הראיות ועדויות של המעורבים במקרה.

חרף האמור לעיל, ניתן לקבוע מבחנים לצורך האבחנה למקרים שבהם חומר הראיות מאפשר להבחין בין המקרים.

להלן המבחנים :

מבחן המודעות :

בכל מקום שבו קיימת מודעות לרכיבי העבירה או לרכיבי ההתנהגות, לא קיימת רשלנות, אלא קלות ראש. זאת נוכח העובדה שבעבירת רשלנות אין לנהג מודעות לרכיבי העבירה.

מבחן פרק הזמן מרגע תחילת העבירה ועד קרות התאונה :

פרק הזמן בין קרות העבירה (הלא יזומה) לבין התאונה הוא הגורם המכריע בקביעה האם מדובר בנהיגה רשלנית או בנהיגה בקלות ראש. פרק הזמן מעיד על יכולתו של נהג להבין או לגבש מודעות לטיב ההתנהגות

⁶⁴ עבירה על תקנה 41 לתקנות התעבורה.

לקיום הנסיבות ולאפשרות גרימת התוצאה. כאשר פרק הזמן הוא קצר מאד, אזי שזה יעיד על כך שאין מודעות לרכיבי העבירה ולכן ניתן לקבוע רשלנות. לעומת זאת, ככל שפרק הזמן הוא ארוך יותר, אזי שזה יעיד על מודעות לרכיבי העבירה ועל כן ניתן לקבוע קלות ראש.

האם ניתן לקבוע מהו פרק הזמן? לטעמי קשה לקבוע פרק זמן מדויק להבחנה זו ולא נותר אלא להשאיר לבתי המשפט לקבוע כל מקרה לגופו על פי נסיבות המקרה.

מבחן היוזמה:

כאשר מדובר בהתנהגות יזומה / פעולה יזומה שגרמה לתאונה, ההנחה היא שהנהג היה מודע לרכיבי העבירה ועל כן ניתן לקבוע כי העבירה היא קלות ראש ולא רשלנות.

לסיכומו של חלק זה ניתן לקבוע שלרוב קשה להבחין בבירור בין נהיגה רשלנית לבין לנהיגה בקלות ראש, זאת משום שקשה לחדור לראשו של אדם ולדעת באם היה מודע לרכיבי העבירה או לא היה מודע. ניתן להשתמש במבחנים אלה על מנת להתחקות אחר כוונתו אולם לא תמיד ניתן יהיה להגיע בוודאות לתשובה. רק במקרים שבהם ניתן יהיה להגיע לתשובה וודאית, ניתן יהיה לקבוע נהיגה רשלנית. מלאכה קשה זו היא עבודתו של בית המשפט.

איזו עבירה חמורה יותר, נהיגה בקלות ראש או נהיגה רשלנית? (ברמה המשפטית)

למרות שעבירת נהיגה רשלנית היא עבירה שמחייבת תוצאה, עדיין עבירה זו פחות חמורה מעבירת נהיגה בקלות ראש { לפי סעיף 262(2) } זאת משום שבנהיגה רשלנית גם שהרשלנות היא חמורה ביותר, עדיין אין מודעות של הנהג לרכיבי העבירה, לעומת זאת בנהיגה בקלות ראש קיימת מודעות לרכיבי העבירה ולאפשרות גרימת התוצאה.

תמיכה לכך ניתן למצוא מתוך פסיקה של בתי המשפט במספר פסקי הדין ביניהם: **ת"ד 1388/02 מדינת ישראל נ' הר לבן ורדית⁶⁵**, ובת"ד **1318/01 מדינת ישראל נ' ירימי אבי⁶⁶** בבית המשפט לתעבורה בחדרה, נקבעו שעל מנת להרשיע נהג בעבירה לפי סעיף 262(2) לפקודה, על התביעה להוכיח קיומו של יסוד נפשי, פזיזות או מעשה רשלנות רבתי, המגיע עד כדי קלות הדעת וזאת להבדיל מהוראות תקנה 21(ג) אשר אינה דורשת כתנאי להרשעה הוכחת יסוד נפשי כלשהו, אלא רשלנות בלבד. **סעיף 262(2) דורש כתנאי להרשעה מודעות לתוצאת המעשה!!**

האם ניתן להאשים נהג באותו כתב אישום בנהיגה בקלות ראש וגם בנהיגה רשלנית?

אני סבור שבשל העובדה שבעבירת רשלנות אין מודעות לרכיבי העבירה ולא תמיד ניתן לדעת בוודאות באם הנהג הצליח לגבש מודעות לרכיבי העבירה, זאת לעומת נהיגה בקלות ראש שטומנת בחובה מודעות לרכיבי העבירה, ניתן לקבוע כי מדובר בשתי עבירות שונות בבסיסן ולא נכון יהיה להשתמש בסעיפי אישום זה באותו כתב אישום לגבי אותו המקרה.

⁶⁵ ראה לעיל ה"ש 19

⁶⁶ ראה לעיל ה"ש 21

פרק יא - סיכום

במאמר זה התמקדתי בפרשנותם של מושגים שהמחוקק. הדיון התמקד בנהיגה בחוסר זהירות תוך פרשנותו המילולית של המונח יחד עם קווים מנחים, מבחן היוזמה ומבחן פרק הזמן, לצורך אבחנה במקרים בהם ניתן לזהות נהיגה בחוסר זהירות. בפרשנות המורחבת של המונח, ניתן לראות שקיימת חובה של נהג להיות זהיר גם כלפי טעויות ועבירות של נהגים או עוברי דרך אחרים. כמו כן ניתן לראות כי המאפיין העיקרי של עבירה זו הוא מחדל למניעת תאונה עקב הפתעה או חוסר מודעות לרכיבי העבירה, כאשר בעיקר מצפים מהנהג לגלות ערנות גבוהה בנהיגתו וליזום פעולות למניעת סיכון או תאונה.

בפרשנות המונח נהיגה רשלנית, התמקדתי גם בפרשנות המילולית וגם בפרשנות המשפטית של המונח תוך ציון מבחנים לצורך האבחנה בין המונח נהיגה בחוסר זהירות לבין המונח נהיגה רשלנית. המבחנים שנקבעו הם: מבחן הצפיות ומבחן הציות לתמרורים. נקבע כי בכל אותם המקרים שבהם קיימת חובה מפורשת בחוק לצפות סכנה או לציית לתמרור והנהג לא צופה וגורם לתאונה, אלו הם המקרים של נהיגה רשלנית לעומת זאת, בכל אותם המקרים שבהם לא קיימת חובה מפורשת לצפות סכנה ונהג גרם לתאונה, יהיו אלו המקרים של נהיגה בחוסר זהירות. המאפיין העיקרי של מקרים אלה הוא חוסר מודעות של נהג לטיב ההתנהגות, קיום הנסיבות ואפשרות גרימת התוצאה כאשר האדם הסביר היה אמור להיות מודע באותן הנסיבות. לצורך כך, האדם הסביר הוגדר כאותו אדם שהתקנה דורשת ממנו להיות זהיר בנהיגתו או להימנע מסכנה.

בפרשנות המונח נהיגה בקלות ראש, התמקדתי בפרשנות מילולית והמשפטית של המונח על מנת ליצור תמונה יותר ברורה. כמו כן בוצעה אבחנה בין המונח קלות ראש לפי תקנה 21(ג) לעומת סעיף 62(2) לפקודה תוך שימוש במבחנים הבאים: מבחן חומרת העבירה, מבחן ריבוי עבירות, מבחן חומרת התוצאה, מבחן היסוד הנפשי, מבחן פרק הזמן שנהג סטה מהנורמות.

ניסיתי להביא קווים מנחים אשר בכוחם יהיה לנסות ולתרגם את כל אותם המושגים שנידונו בחקיקה וכל אותן הפרשנויות של בתי המשפט אשר מנסים לפרש את כוונת המחוקק. הקו המנחה של מאמר זה היה הצגת כל אותם המקרים שניתן לפיהם להאשים נהג לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה לפי פרשנות הפסיקה כגון: ת"ד (חד) 1318/01 **מדינת ישראל נ' ירימי אבי**⁶⁷ שבה קבע בית המשפט כי החמרה העולה מסעיף 62(2) מבוססת על הדרישה לקיום יסוד נפשי, כאשר על התביעה להוכיח קיום מחשבה פלילית ולו בדרגה הנמוכה ביותר. (הציטוט מתוך ת"ד (באר שבע) 1818-07 **מדינת ישראל נ' דור אטדגי**⁶⁸)

⁶⁷ ראה לעיל הי"ש 21.

⁶⁸ ת"ד(בי"ש) 1818-07 **מדינת ישראל נ' דור אטדגי**, (פורסם בנוב-19.9.10)

במאמר זה נידונו כל אותם המבחנים שיש לבחון (כמוכן שככל מקרה יבחן לגופו) ע"מ להבין באם ניתן להאשים נהג לפי התקנה או לפי הסעיף. סביר להניח שלמרות הכול עדיין יהיו מקרים שבהם ספק אם ניתן יהיה לקבוע קלות ראש לפי הסעיף או התקנה או האם מדובר בנהיגה בחוסר זהירות או נהיגה רשלנית. במקרים אלה אני סבור שבמשפט מתוקן הספק אמור להיות לטובת הנאשם ובכך להוריד את החומרה לקלות ראש או חוסר זהירות לפי התקנה, גם אם המקרה לכאורה חמור. ההיגיון בקביעה זו ראשית נעוץ בעובדה שידוע שבמשפט הישראלי תמיד הספק הוא לטובת הנאשם, שנית שמדובר במקרה של דיני תעבורה ולרוב מדובר בנהגים נורמטיביים שביצעו טעות שאינה מבוססת על כוונה או מודעות לטיב ההתנהגות או לאפשרות גרימת התוצאה. ההחמרה במקרים אלה לא בהכרח משרתת את האינטרס הציבורי. האינטרס הציבורי מחייב להרחיק או להגביל אנשים שיש בהתנהגותם סכנה לציבור וכי עולה החמרה ברורה בטיב התנהגותו של נהג. מקרה חד פעמי ע"י נהג, חמור ככל שיהיה **כאשר יש ספק** בדבר מודעות לטיב התנהגותו, אינו בהכרח מעיד על מסוכנותו ולכן על התביעה לקחת בחשבון גם נתונים אלה בקביעת סעיף האשמה.