



**מדינת ישראל
בית דין לתעבורה**

לפני כב' הדיין רוני מ. לוי

העורר: יעקב ביטון

נ ג ד

המשיבה: משטרת ישראל, 500101944

החלטה סופית

רקע-

1. עסקינן בערר על הודעת קנס תעבורה (להלן: "הדו"ח"), אשר ניתנה לעורר ביחס לאירוע מיום 06.05.2026, בגין נהיגה באופן אשר קיפח זכות אדם להשתמש שימוש מלא בדרך, וזאת לפי תקנה 21(ב)(1) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "התקנות").

השתלשלות ההליך-

2. לאחר הגשת כתב הערר שבכותרת, ביום 22.06.2026 ניתנה החלטת ביניים בערר דגן אשר במסגרתה נקבע כי המשיבה תצרף לתיק בית הדין, וזאת בתוך 7 ימים, הן את סרטון הוידאו ממקום האירוע, והן את המענה שניתן לעורר בהמשך לפנייתו אל המרכז לפניות נהגים ארצי אצל המשיבה.

3. בהמשך לכך, ביום 25.06.2026 הוגשה תגובה מטעמה של המשיבה אשר צורפו אליה הן סרטון ממקום האירוע (באמצעות מצלמה טקטית, כאמור בתגובה זו), והן העתק של המענה אשר ניתן לעורר בהמשך לפנייתו אל המרכז לפניות נהגים ארצי כאמור.

עיקרי הרקע הנורמטיבי-

4. בפתח הדברים תוזכר מושכלת יסוד המהווה את נקודת המוצא להכרעה, לפיה ככלל לזכותה של המשיבה עומד העיקרון של חזקת תקינות המינהל. בהתאם לעיקרון זה הרשות המינהלית נהנית מחזקה לפיה החלטות של רשויות מנהליות נעשו כדין, כאשר הנטל לסתור את החזקה זו "לסדוק" את הנחת התקינות מוטל על האזרח המבקש, אשר עליו להצביע על פגמים לכאורה בפעולתה של הרשות (ר' ע"ס 4072/11 עיריית בת ים נגד ירדנה לוי ואח' וכן בג"ץ 5658/23 התנועה למען איכות השלטון בישראל נ' הכנסת (1.1.24)).



מדינת ישראל
בית דין לתעבורה

5. בתקנה 21(ב)(1) לתקנות נקבע כי: "כל עובר דרך חייב להתנהג באופן שלא – יקפח זכותו של אדם להשתמש שימוש מלא באותה דרך..".

יצוין כי עסקינן למעשה בסעיף סל אשר בהתאם לפסיקה הרלבנטית בעניין, נועד בין היתר לקבוע סדרי נהיגה, אדיבות ונימוס, ומאידך למנוע נהיגה בריונית בה כל "דאלים גבר" ויותר את האחרים הממתינים בסבלנות בטור, מאחוריו.

זאת ועוד, עוד נקבע והובהר כי מדובר בסעיף סל שכולל בתוכו כל התנהגות שיש בה על מנת לקפח זכות אדם אחר להשתמש שימוש מלא בדרך, ולא רק אנשים הממתינים בטור [ר' תת"ע (תעבורה ת"א) 10126-03-19 **מדינת ישראל נגד אברהם אליק** (נבו 18.11.2019)].

6. בהקשר לכך נקבעו בפסיקה [ר' תת"ע (תעבורה תל אביב- יפו) 3723-03-22 **מדינת ישראל נ' שמעון חזן** (נבו 21.09.2022)] (להלן: "**עניין חזן**") חמישה מבחנים עיקריים (אשר אין דרישה להיותם מצטברים) לבחינת התקיימות ההפרה של קיפוח זכות השימוש בדרך. מבחנים אלו הינם כדלקמן:

- א. מרחק מהצומת- ככל שהמעבר לנתיב קרוב יותר לצומת, אזי עולה האפשרות לקיומה של הפרת קיפוח זכות.
- ב. היכרות הנהג עם המקום- ככל שהיכרות זו קיימת, אזי עולה הסבירות להפרה זו.
- ג. האם רכב אחר אפשר את הכניסה לצומת או לאו- כאשר מבחן זה רלבנטי בעיקר במצב בו מעבר הנתיב בוצע במקום רחוק מהצומת.
- ד. התנהלות הרכב שנסע בנתיב אליו נערך המעבר – ככל שהוא נאלץ להאט/לבלום/לסטות, אזי עולה הסבירות לקיומה של ההפרה.
- ה. עומס התנועה – ככל שהכביש עמוס יותר אזי עולה הסבירות לקיום ההפרה.

טענות העורר "בקליפת אגוז"-

7. במסגרת כתב הערר ציין העורר ברישת דבריו כי הוא לא ביצע את ההפרה לטענתו, כאשר בהמשך ציין האחרון כי יש להורות על ביטול הדו"ח וזאת מן הטעמים המרכזיים הבאים:



מדינת ישראל
בית דין לתעבורה

- א. לדברי העורר הוא לא הכיר את הצומת בכלל, כאשר הוא ניסה להשתלב בתנועה בכדי לפנות ימינה.
- ב. לדברי העורר רכב שהיה בטור סימן לו בידו שהוא יכול להיכנס ולהשתלב, ובעקבות כך הוא נכנס לדבריו בזהירות ובאיטיות לנתיב.
8. לאור האמור לעיל ציין העורר לבסוף בסיפת דבריו כי הדו"ח לשיטתו אינו מוצדק וכי הוא מבקש מבית המשפט: "...לשקול זאת ולבדוק ולראות שלא בצעתי שוב עבירה ונהגתי כחוק...".

דיון ומסקנה-

9. לאחר שעיינתי בערר, בדו"ח, וכן בתגובת המשיבה ובסרטון מצלמת הגוף אשר צורף אליה, באתי לכלל מסקנה כי דין הערר להידחות ללא צורך בקבלת תשובת המשיבה, וזאת לאור המפורט כדלהלן.
10. כעולה מן הדו"ח נשוא הערר, השוטר במקום (אשר היה בניידת וצפה בטאבלט בזמן אמת) צפה ברכבו של העורר נוסע בנתיב הנסיעה אשר מוביל לכביש 4 לדרום בלבד, כשהוא חולף על פני הרכבים שעומדים/מתקדמים (לסירוגין- ר.מ.ל) באיטיות בעומס בנתיב הימני. לאחר שהגיע קרוב לצומת, האט האחרון את מהירות נסיעתו ובכך הפריע לתנועת הרכבים שמאחוריו, וזאת תוך השתלבות בתנועה בנתיב ימין באופן שקיפח את זכות אותם רכבים לנוע בצורה תקינה, לאחר שהם המתינו בטור ממושכות לתורם.
- עוד צוין, בין השאר, בדו"ח כי אותה הבחנה נעשתה ללא ביצוע עריכה כלשהי בסרטונים, בצידוד שהיה תחת השגחה רציפה של השוטר במקום האירוע, ושעה שסימוני הכביש נראו באופן ברור בצבע לבן, וללא הפרעה/הסתרה כלשהי של שדה ראייתו של האחרון.
- זאת ועוד, יצוין כי הדברים עולים בהלימה אחת עם העולה מצפייה בסרטון מצלמת הגוף שצורף לתיק בית הדין כאמור, בו ניתן לראות כי אכן מדובר במצב בו העורר החל להאט ואז השתלב בנתיב ימינה, קרוב לצומת, במצב בו התנועה הייתה עמוסה ברכבים שנעו באיטיות תוך המתנה לתורם לפנות ימינה.
11. בנוסף, בחינת האמור לעיל מול עניין חזן, מעלה כי יש במפורט מעלה כדי לעגן את החלטת המשיבה (לכל הפחות) בהתאם לחלק מהמבחנים שנקבעו שם, באשר ניתן לראות מן הסרטון כי:



מדינת ישראל
בית דין לתעבורה

- אכן היה עומס תנועה במקום (דבר המעלה כאמור את הסבירות לקיום ההפרה);
- ההפרה בוצע בסמוך לצומת כמפורט מעלה;
- העורר האט את נסיעתו בכדי להשתלב בנתיב.

כן יוער בהקשר לכך בבחינת למעלה מן הנדרש, כי לא קיימת אינדיקציה ברורה דיה כי רכב אחר אפשר בכלל לעורר לבצע את אותו מעבר, ומשכך נהיר כי האחרון גם לא יכול לבסס טיעון המבוסס על כך [בניגוד למשל לעניין עפ"ת (ת"א) 19089-02-16 **אילן ציוני נ' מדינת ישראל** (נבו 25.2.2016)], עת יוער כי גם אם אכן רכב אחר אפשר לאחרון להשתלב במקום אותו לא הכיר לטענתו, הרי שאין בזאת כדי לאיין את שלושת המבחנים האמורים מעלה, ובשים לב לכך שאין מדובר כאמור במבחנים מצטברים.

12. לסיום, יוער כי לא נעלמו מעיני טענותיו של העורר לפיהן לדבריו הוא לא הכיר את הצומת וכולי, וכן כי לתחושתו הסובייקטיבית הוא לא ביצע הפרה ונהג כחוק, אולם אין בכך כדי לפגוע בעובדה כי האחרון כאמור ביצע את ההפרה נשוא הערר דנן, וכי בנסיבות אלו, גם בהתאם לפסיקה הרלבנטית, הדו"ח עומד בעינו ולא הוכח כי נפל פגם המצדיק את ביטולו.

סיכום-

- 13. אשר על כן, **הערר נדחה**. הקנס ישולם בתוך 30 ימים מיום זה.
- 14. משלא התבקשה תשובה, אין צו להוצאות.
- 15. זכות ערעור כחוק.

ניתנה היום, ט"ז תמוז תשפ"ו, 01.07.2026, בהעדר הצדדים.

רוני מ. לוי, דיין