



עפ"ת 23118/12/19 - אוסאמה עבד אללטיף נגד מדינת ישראל - ע"י פמ"מ

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

עפ"ת 23118-12-19 עבד אללטיף נ' מדינת ישראל
תיק חיצוני: 21993/2015

בפני כבוד השופט חגי טרסי
מערער
נגד
משיבה
אוסאמה עבד אללטיף ע"י ב"כ עו"ד מג'אדלי
מדינת ישראל - ע"י פמ"מ

פסק דין

לפני ערעור על הכרעת דינו של בית המשפט קמא, אשר לאחר שמיעת הראיות הרשיע את המערער בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום, ובתוך כך מצא אותו אחראי לגרימת תאונת הדרכים הקשה שהתרחשה ביום 15.1.15 בשעה 18:40 לערך, בכביש 60. בהתאם לעובדות כתב האישום ולמצאי בית המשפט קמא, נהג המערער בכביש הנ"ל ברכב מסחרי מסוג פורד ובעת שהגיע לק"מ 133, סטה הוא שמאלה לנתיב הנגדי, תוך חציית קו הפרדה רצוף, והתנגש ברכב מסחרי מסוג פולקסוואגן (להלן: "**הרכב המעורב**"), שנסע כדין לכיוון השני. כתוצאה מהתאונה נגרמו חבלות קשות לנהג המעורב ולנוסע ברכבו וכן למערער עצמו. בעקבות ההרשעה גזר בית המשפט קמא על המערער עונשים שונים, לרבות עונש מאסר בעבודות שירות, מאסר מותנה ופסילה ממושכת. מכל מקום, הערעור מופנה כלפי הכרעת הדין בלבד, ועל כן אפנה כעת לתיאור ממצאי הכרעת הדין.

בפתח פרק הדיון בהכרעת הדין הגדיר בית המשפט קמא הגדר היטב את גדר המחלוקת בין הצדדים, והזכיר בהקשר זה את המחלוקות בדבר אופן התרחשות התאונה ולגבי מקום האימפקט. או אז הבהיר בית המשפט קמא כי הוא מקבל בנושאים אלה באופן מלא את גרסת הבוחן המשטרתי, אשר הותיר בו רושם חיובי. על יסוד עדותו של הבוחן והמסמכים שערך והגיש, שוכנע בית המשפט קמא כי "**נקודת האימפקט נמצאת בנתיב נסיעתו של המעורב, וזאת לאור חריצים בכביש הנמצאים בנתיב נסיעת המעורב. כמו כן, קיומו של קרע באספלט אשר תחילתו ורובו בנתיב נסיעת המעורב ומסתיים בנתיב נסיעת הנאשם. הריני מאמצת הקביעה כי הקרע באספלט נגרם כתוצאה מהתנגשות כלי הרכב, שגרמה לקריסת המרכב התחתון של רכבו של הנאשם. כתוצאה מכך השתפשף המרכב התחתון של רכב הנאשם באספלט**" (עמ' 5 להכרעת הדין - כל ההדגשות, כאן ובהמשך, שלי - ח.ט.).

מנגד, קבע בית המשפט קמא כי חוות הדעת שהוגשה מטעם מומחה ההגנה הייתה מגמתית ומשקלה, על כן, נמוך. בית המשפט קמא ציין, בהקשר זה, כי מומחה ההגנה לא נכח במקום התאונה וכי חוות דעתו מבוססת כולה על הממצאים שנאספו על ידי הבוחן המשטרתי. עוד הדגיש בית המשפט קמא את העובדה כי מומחה ההגנה לא הצביע על נקודת



אימפקט מדויקת, והסתפק בכך שקבע כי ההתנגשות ארעה במסלול נסיעת המערער. באשר לטענות שהעלה מומחה ההגנה לגבי סימני הבוץ שמופיעים בתמונות מזירת התאונה, קבע בית המשפט קמא כי לא נראים סימני בוץ על הגלגלים בתמונות הרכב, ומה גם שמדובר בתאונה שאירעה בחורף ולא בלתי נמנע כי ימצאו בתקופה זו סימני בוץ על הכביש, ואף מומחה ההגנה אישר כי אילו התרחשה בסמוך לפני כן תאונה קודמת באותו מקום, היה בכך כדי להטיל ספק בממצאיו.

בהכרעת הדין גם התייחסות קצרה לראיות המעטות הנוספות שנשמעו, לרבות עדות המערער. בהקשר זה נקבע כי אין בידי המערער גרסה קוהרנטית המאפשרת קביעת ממצאים, ומעדותו לא ניתן ללמוד כל פרט המצביע על אמיתות גרסתו, לפיה הרכב המעורב הוא שסטה לנתיב הנסיעה שלו, ועל כן אין לתת כל משקל לעדותו. עוד מוזכרת הודעת הנוסע ברכב המעורב, אשר הוגשה בהסכמה, ולפיה נסע הרכב המעורב בנתיבו, בעת שרכבו של המערער פגע בו. מדובר בעדות התואמת את ממצאי הבוחן, ומחזקת אותם. מכל מקום, כך על פי בית המשפט קמא, משנשללה גרסת המערער לגבי אופן קרות התאונה, לנוכח אימוץ ממצאי הבוחן המשטרתי, ונקבע כי המערער סטה שמאלה וכי התאונה התרחשה בנתיב הנסיעה הנגדי, מוכחת רשלנותו של המערער ואחריותו לגרימת התאונה ולעבירות שיוחסו לו בכתב האישום.

דין והכרעה:

לא מצאתי טעם בפירוט כלל הטיעונים עליהם נסמכת הודעת הערעור המפורטת, ואסתפק בכך שאתייחס לטענות הספציפיות, אשר לאחר עיון מדוקדק בפרוטוקול הדיון בפני בית המשפט קמא, במוצגים שהוגשו ובהכרעת הדין ולאחר ששמעתי טיעוני הצדדים בדיון לפני, הובילו אותי אל המסקנה לפיה ראוי במקרה זה לקבל את הערעור ולזכות את המערער, מחמת הספק, מהעבירות בהן הורשע בבית המשפט קמא.

בפתח הדברים יובהר כי אין למעשה חולק על כך שהכרעת הדין מבוססת למעשה על העדפת חוות דעת הבוחן המשטרתי, המומחה מטעם התביעה, על פני חוות דעתו של המומחה מטעם ההגנה (ראו, בהקשר זה, דברי ב"כ המשיבה בערעור שלפני בעמ' 3 ש' 23-24 ובעמ' 4 ש' 17-21). משקלן של יתר הראיות שהוצגו נמוך, עד כדי לא קיים. הודעת הנוסע ברכב המעורב הוגשה אמנם בהסכמה, וכוללת אמנם את האמירה הכללית לפיה "**אנחנו נסענו בנתיב שלנו... ואז הרכב פגע בנו**", אך מדובר בהודעה לקונית, אשר נגבתה מספר שבועות לאחר התאונה, ועולה ממנה בבירור כי העד לא היה מרוכז במתרחש בכביש. מההודעה עצמה עולה כי אותו נוסע היה מרוכז תחילה במכשיר הטלפון שלו ולאחר מכן הביט דרך החלון ימינה, ולא הבחין כלל ברכבו של המערער עד לתאונה. כאשר נשאל מפורשות מדוע קרתה התאונה, השיב בהגינות "**לא יודע**" (ת/23 ש' 19-20). לפיכך, בצדק לא ניתן משקל של ממש להודעה זו.

באשר להודעת המערער ת/8 ולעדויות בבית המשפט, הרי כפי שציין בית המשפט קמא, לא ניתן לייחס לראיות אלה כל משקל. כאן המקום להזכיר כי המערער עצמו נפגע בתאונה באופן חמור, ובשל מצבו הרפואי נגבתה הודעתו רק בחלוף כחודש ימים ממועד התאונה. כפי שהתברר במהלך גביית העדות, לא היה המערער מסוגל למסור מידע רלבנטי, ומתשובותיו עולה כי סבר בטעות כי נסע בכלל לכיוון ההפוך וכי התאונה אירעה במקום אחר על כביש 60, מזה שבו



אירעה בפועל. המערער לא היה מסוגל אפוא למסור כל מידע רלבנטי, זולת טענתו כי לא סטה מנתיב נסיעתו, וגם אם לא היה מסוגל להסביר את הנסיבות המדויקות של התרחשות התאונה, ברי כי אין לפרטים שמסר משקל של ממש לזכותו, או לחובתו. עוד ראוי להזכיר, בהקשר זה, כי הנהג המעורב כלל לא העיד במהלך המשפט, על אף שבנסיבות רגילות ניתן היה לצפות כי ישמש כעד המרכזי לחובת המערער. ככל הנראה לא ניתן היה לגבות הודעתו ולהעיד אותו בבית המשפט לנוכח מצבו הרפואי הקשה, אך ברי כי הדבר אינו מונח לפתחו של המערער וכלל שמתעורר עקב כך ספק, הרי זכאי המערער ליהנות מכך.

הנה כי כן, ההכרעה בהליך זה מבוססת רובה ככולה על חוות דעת המומחים, ועל החלטת בית המשפט קמא לאמץ את עמדת הבוחן המשטרתי במלואה, תוך דחיית חוות דעתו של המומחה מטעם ההגנה. בכך פעל בית המשפט קמא בהתאם לחובתו ובהתאם לסמכות המוקנית לו, ולאחר שהתרשם ישירות מחוות הדעת ומאופן מתן העדויות בבית המשפט, פירט בהרחבה מדוע בחר להעדיף את עדות המומחה האחד על פני משנהו. כידוע, הכלל בדבר אי התערבות ערכאת הערעור בממצאי עובדה ובקביעת מהימנות של הערכאה הדיונית, חל גם כאשר מדובר בעניין שבמומחיות, וזאת בכפוף לחריגים שנקבעו בפסיקה (ראו למשל ע"פ 3617/13 טייטל נ' מ"י, בפסקה 25). עם זאת, בנסיבות המקרה שלפני, אני סבור כי אף מבלי שאייחס משקל נכבד לחוות דעתו של מומחה ההגנה, וזאת לנוכח נימוקיו של בית המשפט קמא, מתעוררים סימני שאלה ממשיים המקשים על הרשעת המערער הנסמכת כל כולה על אימוץ עמדת הבוחן המשטרתי בסוגיות שבמחלוקת, ואנמק.

מיקום נקודת האימפקט:

הנתון המרכזי עליו מושתתת חוות דעת הבוחן המשטרתי, ועקב כך גם הכרעת הדין המרשיעה, הנו מיקום נקודת האימפקט בין הרכבים. על פי דו"ח הבוחן ועדותו בבית המשפט, נקודה זו ממוקמת במסלול נסיעת הרכב המעורב, במרחק של כעשרה סנטימטרים מקו ההפרדה הרציף המפריד בין הנתיבים. בנקודה זו (מסומנת במספר 4 בתרשים ת/2) נמצא קרע באספלט, אשר לדעת הבוחן מצביע על מקום האימפקט בין הרכבים.

בהמשך אבהיר מדוע מתעורר ספק לגבי אחריותו של המערער לתאונה גם אם לא נפל כל פגם בקביעת הבוחן כי קרע זה מסמל את נקודת האימפקט, אך אפתח בכך שאציין כי עיון בכלל החומרים שנאספו על ידי הבוחן, ובמיוחד בתמונות המתעדות את זירת התאונה, מעוררים סימני שאלה, עליהם הצביע מומחה ההגנה, ואשר לא זכו, לטעמי, למענה משכנע בעדות הבוחן. לפיכך, אני סבור כי מתעורר ספק בכל הנוגע לקביעת מיקום נקודת האימפקט, ספק המחייב כבר מטעם זה את קבלת הערעור.

בהקשר זה אבקש להצביע על שלושה נתונים מרכזיים, אשר הצטברותם מטה את הכף לעבר הספק הסביר. הנתון הראשון הנו הימצאותם בתמונות של מה שנחזה להיראות כחריצים נוספים באספלט המובילים מתוך נתיב נסיעתו של המערער אל עבר אותו קרע באספלט שזוהה על ידי הבוחן כנקודת האימפקט, ואשר ממנו מובילים סימני חריצה נוספים אל עבר המקום בו נעצר רכבו של המערער לאחר התאונה. חריצים אלה ניכרים לעין כול בתמונות התקריב שצורפו לחוו"ד מומחה ההגנה (ראו תמונות 3 ו-4) ומיקומם וכיוונם תואמים את כיוון הנסיעה הקשתי של הרכב בעקבות התאונה.



נתון זה עשוי להיות בעל חשיבות, שכן אם אכן מדובר בסימני חריצה שהותיר רכבו של המערער באספלט בעקבות התאונה, הרי פירוש הדבר הוא כי האימפקט הראשוני התרחש בעת שרכבו של המערער נסע בנתיבו שלו, ולא בנתיב הנגדי. על רקע זה עומת הבוחן במהלך החקירה הנגדית עם התמונה הרלבנטית והשיב כי **"הקו הנראה משמאל לקו הפרדה הלבן איננו חריץ, לא מופיע בשרטוט, לא יודע להסביר מקורו. בשטח זה לא נראה כמו בצילום"** (עמ' 14 ש' 2-3 לפרוטוקול). כאן המקום לציין כי הבוחן, בהגנותו, אישר בעת שהעיד בבית המשפט, כשלוש שנים לאחר התאונה, כי האירוע עצמו אינו זכור לו. על רקע זה מובן כי תשובתו הנ"ל מבוססת אך על העובדה כי בזמן אמת לא סימן את אותם "חריצים", יהיה מקורם אשר יהיה, על גבי הסקיצה שהכין בזירת האירוע. בפועל, לא סיפק הבוחן הסבר למהיית המתעוררת מהתיעוד החזותי שבתמונות, וגם אם תיתכן האפשרות כי אכן אין מדובר בחריץ, כפי שטוען בדיעבד הבוחן, הרי שסימן השאלה נותר בעינו, ומצטרף לאילו הנוספים שאתאר מיד לאותה מסה קריטית של ספק המצדיקה קבלת הערעור.

נתון שני המצטבר לאמור עד כה, נוגע לסימני הגיר שסימן הבוחן בזירת האירוע. כאשר נשאל הבוחן על כך בחקירה הנגדית, הסביר כי **"זה סימון שעשיתי בגיר כדי להדגיש את מיקום החריץ"**, (עמ' 13 ש' 14-15). והנה, כפי שניתן לראות בבירור בתמונות שצילם הבוחן עצמו, למשל תמונה 6 בלוח הצילומים ת/4, סימני הגיר ששרטט הבוחן, ואשר מובילים אל המקום בו נעצר לאחר התאונה הרכב המעורב, מתחילים, למרבה ההפתעה, בתוך נתיב הנסיעה של המערער. ראו, בהקשר זה, גם דברי ההסבר שכתב הבוחן לצד תמונה מ' 9 ב-ת/4, ולפיהם סימני הגיר תוחמים את הסימנים אותם השאיר הרכב המעורב מאזור האימפקט ועד למקום עצירתו.

מטבע הדברים עומת הבוחן, במהלך החקירה הנגדית, עם העובדה כי סימני הגיר שסימן חודרים בעליל אל מעבר לקו הפרדה הרצוף, כלומר לנתיב נסיעת המערער, ומסר גם הפעם תגובה דומה, שאינה מספקת הסבר כלשהו ולפיה הסימנים **"אינם מופיעים על גבי ת/2"**, כלומר אינם מופיעים בתרשים (עמ' 14 ש' 25-26). יובהר, כי אין חולק על כך שסימני הגיר אינם מופיעים בתרשים, וכי זה אמור לתעד אך את הסימנים שאותרו בשטח ולא סימוני עזר ששרטט הבוחן, אך מאחר ולדברי הבוחן עצמו נועדו סימני הגיר **"להדגיש את מיקום החריץ"** ולתיאור תוואי הסימנים שהותיר הרכב המעורב החל בנקודת האימפקט, לא סיפק הבוחן כל תשובה לתמיהה הכיצד משתלבת קביעתו כי האימפקט היה בתוך נתיב הנסיעה של הרכב המעורב עם העובדה כי סימני הגיר המתייחסים לרכב המעורב מתחילים עמוק בתוך נתיב הנסיעה של המערער.

נתון שלישי ואחרון, שאף אם משקלו אינו מכריע, הרי שהוא מצטרף לשני הנתונים מעוררי התמיהה הקודמים, עניינו בסימני הבוץ או האבק, אותם ניתן לזהות בבירור בתמונה 6 ב-ת/4, בסמוך לצדו השמאלי של רכב המערער. על פני הדברים, במבט בלתי מקצועי, נדמים אותם סימנים כקשורים לתאונה לנוכח מיקומם ובשים לב לצורתם הקשתית המקבילה לכיוון הנסיעה של רכב המערער לאחר התאונה (ראו צורת הקשת המודגשת בתמונה 3 בנספח לחו"ד מומחה ההגנה). כאשר עומת הבוחן עם תזת ההגנה לפיה מדובר "בבוץ כנפיים", המעיד על מיקום נקודת האימפקט, השיב תחילה כי **"הכתם הלבן המופיע משמאל לרכב הפורד, מדובר באבק ואינני משייך אותו לתאונה"** (עמ' 14 ש' 1). בהמשך, שינה מעט את גרסתו והסביר כי בעקבות התאונה ביצע רכב המערער סיבוב של כמעט 180 מעלות, וכי סיבוב זה **"מסביר את סימני האבק"** (עמ' 15 ש' 10-13).



הבוחן הסכים אפוא, לבסוף, כי סימני הבוץ או האבק אכן קשורים לתאונה ונובעים מהמסלול הסיבובי הקשתי שבו נע רכבו של המערער בעקבות התאונה. על רקע זה מתעוררת השאלה בדבר המשמעות הראייתית שיש ליתן לעובדה כי סימני הבוץ אשר נוצרו, כך על פי המצטייר מהתמונות, מתנועת הגלגלים השמאליים של רכב המערער, ממוקמים כולם בתוך נתיב הנסיעה של המערער. ככל שאכן מדובר בשפוכת הקשורה לתאונה, ואשר מקורה בחומרים שהשתחררו עקב הזעזוע מהתאונה מתוך בתי הגלגל של רכב המערער, יש בה כדי לתמוך בטענת ההגנה כי בזמן האימפקט נסע רכבו של המערער בנתיב שלו, ולא סטה לנתיב הנגדי. קיימת כמובן האפשרות כי מדובר בבוץ או אבק שהיה מפוזר על הכביש עובר לתאונה ואינו קשור אליה, כפי שסבר הבוחן תחילה, אך אפשרות זו נדמית בלתי סבירה בשים לב למזג האוויר הגשום ששרר באותו יום, גם אם לא בזמן הסמוך למועד התאונה. משכך מעורר גם נתון זה ספק, אשר בשילוב עם שני הנתונים הנוספים די בו כדי להקים ספק סביר בדבר מהימנות נקודת האימפקט שנקבעה על ידי הבוחן, ובשל כך אף בהרשעה עצמה, המבוססת כל כולה על מיקום האימפקט שנקבע על ידי הבוחן.

מיקום הרכבים בעת האימפקט:

די באמור לעיל כדי להצדיק את קבלת הערעור, לנוכח הספק בדבר מיקום האימפקט שנקבע על ידי הבוחן, אך אני מוצא לנכון בכל זאת להוסיף נימוק נוסף, שמשקלו אפילו רב יותר מזה של קודמו, המחייב את זיכוי של המערער מחמת הספק. כוונתי היא לכך, שאפילו אם נצא מנקודת ההנחה כי הנקודה המסומנת במספר 4 בשרטוט ת/2 משקפת את המקום הראשון בו הותירה התאונה את חותמה על האספלט, ובמובן זה מסמלת את "נקודת האימפקט", הרי שאין די בכך על מנת לבסס את הטענה כי רכבו של המערער סטה שמאלה וגרם לתאונה בנתיב הנסיעה הנגדי. על מנת לבסס מסקנה מעין זו, היה על הבוחן לקבוע בשלב הראשון איזה חלק של איזה רכב הוא שהותיר את הקרע באספלט בנקודה הנ"ל, ובשלב השני לבצע שחזור, לאחר התאמת הנזקים, של מיקומם של הרכבים המעורבים על גבי הכביש בעת התרחשות התאונה. כך למשל, ורק לצורך ההמחשה, ככל שהיה מתברר כי מקורו של אותו קרע באספלט במגע בין האספלט לבין אמצע המרכב התחתון של הרכב המערער, הרי ששחזור התאונה לאחר והצבת הרכבים על פני הכביש בעת התאונה היו מובילים דווקא למסקנה כי הרכב המערער הוא שסטה לתוך נתיב נסיעתו של המערער (שהרי את מרכז הרכב המערער היה מקום להציב במרחק 10 ס"מ בלבד מקו ההפרדה הרציף, כך שכמחצית הרכב היה בתוך נתיב הנסיעה הנגדי).

עיון בחומרים שהוצגו לפני בית המשפט קמא מוביל אל המסקנה כי הבוחן לא עמד בתנאי היסוד הללו באף אחד מהשלבים. ככל שמדובר בשלב הראשון, כלומר בקביעה איזה חלק של איזה רכב הותיר את הקרע באספלט שבנקודה 4-ב/ת/2, אישרה ב"כ המשיבה בהגינותה, במענה לשאלה ישירה של בית משפט זה, כי בשום שלב בעדותו של הבוחן או במסמכים שערך לא ניתן למצוא אמירה מפורשת שלו בנושא אקוטי זה (ראו עמ' 4 ש' 32-30 לפרוטוקול הדיון לפני). לפיכך ברי, כי קביעת השופטת קמא לפיה היא **"מאמצת הקביעה כי הקרע באספלט נגרם כתוצאה מהתנגשות כלי הרכב, שגרמה לקריסת המרכב התחתון של רכבו של הנאשם"** אינה מבוססת על קביעות מפורשות של הבוחן. קביעה זו מבוססת, ככל הנראה, על תהליך של הסקת מסקנות מכך שמאותה נקודה מס' 4 מוביל חריץ רציף אל עבר מקום העצירה של רכב המערער ומהתמונות המעידות על נזק למרכב רכב המערער, אשר עשוי היה להיגרם כתוצאה מהשפשוף באספלט. המדובר במסקנות אפשריות ומתקבלות על הדעת, אך בהעדר קביעה מפורשת של הבוחן כי זהו המנגנון שיצר את אותו קרע באספלט, ומבלי שהבהיר בצורה מדויקת איזה חלק במרכב שקרס יצר את הקרע, לא ניתן לערוך שחזור מדויק של אופן ומיקום התרחשות התאונה.



יתרה מכך, בשום שלב לא נעשה כל ניסיון מטעם הבוחן לערוך את השחזור הנדרש ולהבהיר היכן היה כל אחד מהרכבים ממוקם על גבי הכביש בעת התרחשות התאונה. נקודת האימפקט שאותרה, מסמלת לכל היותר את המקום הראשון שבו פגע חלק מסוים מאחד הרכבים המעורבים בתאונה באספלט, והותיר בו את חותמו, אך רכבים, בוודאי רכבים מסחריים גדולים, אינם חד מימדיים ומיקומם אינו ניתן להגדרה באמצעות "נקודה מסוימת". קיים אפוא צורך, על יסוד אותה נקודת מגע ראשונה ועל יסוד זהותו של החלק ברכב שיצר אותה והתאמת הנזקים, לשחזר את מצב הרכבים בזמן התאונה על ידי הצבתם, המעשית או הווירטואלית, על גבי הכביש.

את זאת לא ניסה כלל הבוחן לעשות והסתפק בכך שציין כי סימני החריצה לא היו יכולים להיווצר אלמלא נכנס רכבו של המערער לנתיב נסיעתו של הרכב המערער. מי שניסה לערוך את אותו שחזור מתבקש, היה דווקא המומחה מטעם ההגנה, במסגרת נספח ג' לחוות דעתו, בו ביקש הוא להדגים כי אפילו אימוץ כלל ממצאיו של הבוחן אינו מעיד על אחריותו הבלעדית של המערער לתאונה, שכן הרכב המערער סטה אף הוא באופן ניכר לתוך נתיב נסיעתו של המערער. ודוק, נוכח קביעות המהימנות של בית המשפט קמא אינני מאמץ את עמדת מומחה ההגנה, אך ניסיונו זה ומסקנותיו האפשריות מדגימים את המחדל שבפעילות הבוחן ובממצאיו, מחדל אשר מצטרף אל הקושי הנובע מהעדר קביעה מפורשת בדבר אופן היווצרות אותו קרע ראשוני באספלט.

לאור כל האמור לעיל, במקרה חריג זה בו נשענת התשתית הראייתית כולה על ממצאי הבוחן וחוות דעתו, ולנוכח הספקות הקיימים לגבי מיקום נקודת האימפקט, כמו גם לגבי מיקומם המדויק של הרכבים על גבי הכביש בעת התאונה, אני סבור כי אשמתו של המערער לגרימת התאונה לא הוכחה מעבר לכל ספק סביר וכי לא היה אפוא מקום להרשיעו בדין. ודוק, אין פירוש הדבר כי התאונה לא התרחשה באופן המתואר בכתב האישום, ובהחלט ייתכן כי כך היו פני הדברים, אלא שבהליך פלילי עסקינן, ואם נותר בסופו של יום ספק סביר, זכאי המערער ליהנות מכך.

לפיכך, הערעור מתקבל. הכרעת הדין המרשיעה מבוטלת, וכך גם גזר הדין שהושת מכוחה. המערער זכאי מחמת הספק.

ככל ששולם קנס - יוחזר הוא למערער. ככל שמצוי הוא בפסילה בשל הליך זה, והליך זה בלבד - יוחזר לו רישיונו לאלתר.

העתק יועבר לב"כ הצדדים.

ניתנה היום, כ"ג סיוון תש"פ, 15 יוני 2020, בהעדר הצדדים.