

**עפ"ת 23118/12/19 - אסמה עבד אללטיפ נגד מדינת ישראל - ע"י
פמ"מ**

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

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

בפני כבוד השופט חג' טרס'
מערער אסמה עבד אללטיפ ע"י ב"כ עו"ד מג'אדיל
נגד מדינת ישראל - ע"י פמ"מ
משיבה

פסק דין

לפני ערעור על הכרעת הדין של בית המשפט קמא, אשר לאחר שמיית הראות הרשיע את המערער בעבורות שייחסו לו בכתב האישום, ובתווך לכך מצא אותו אחראי לجرائم תאונת הדריכים הקשה שהתרחשה ביום 15.1.15 בשעה 18:40 לערך, בכביש 60. בהתאם לעובדות כתב האישום ולמצאיו בבית המשפט קמא, נהג המערער בכביש הנ"ל ברכב מסחרי מסווג פורד ובעת שהגיע לק"מ 133, סטה הוא שמאלה לנטייב הנגדי, תוך חציית קו הפרדה רצוף, והתנגש ברכב מסחרי המעוור ולנוסע ברכבו וכן למערער עצמו. בעקבות התרעשה גזר בית המשפט קמא על המערער עונשים שונים, לרבות עונש מאסר בעבודות שירות, מסר מותנה ופסילה ממושכת. מכל מקום, הערעור מופנה כלפי הכרעת הדין בלבד, ועל כן אפנה כתעת לתיאור ממצאי הכרעת הדיין.

בפתח פרק הדיון בהכרעת הדיין הגדי בית המשפט קמא הגדיר היטב את גדר המחלוקת בין הצדדים, והזכיר בהקשר זה את המחלוקת בדבר אופן התרחשויות התאוננה ולגביה מקום האימפקט. או אז הבהיר בית המשפט קמא כי הוא מקבל בנסיבות 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 **"נקודות האימפקט נמצאת בנטייב נסיעתו של המעוור, וזאת לאור חריצים בכביש הנמצאים בנטייב נסיעת המעוור. כמו כן, קיומו של קרע באספלט אשר תחילתו ורובה בנטייב נסיעת המעוור ומסתם נסיעת הנאשם. הריני מאמצת הקביעה כי הקרע באספלט נגרם כתוצאה מהתנגשות כלי הרכב, שנרגמה לкриשת המרכיב התיכון של רכבו של הנאשם. כתוצאה לכך השתפר המרכיב התיכון של רכב הנאשם באספלט"** (עמ' 5 להכרעת הדיין - כל ההדגשות, כאן ובהמשך, של - ח.ט.).

מנגד, קבע בית המשפט קמא כי חוות הדעת שהוגשה מומחה ההגנה הייתה מגמתית ו邏輯ית, על כן, נמוך. בית המשפט קמא ציין, בהקשר זה, כי מומחה ההגנה לא נכח במקום התאוננה וכי חוות דעתו מבוססת כולה על הממצאים שנאספו על ידי הבוחן המשטרתי. עוד הדגיש בית המשפט קמא את העובדה כי מומחה ההגנה לא הציע על נקודות

עמוד 1

אימפקט מדוקט, והסתפק בכך שקבע כי ההתגשות ארעה במסלול נסיעת המערער. באשר לטענות שהעליה מומחה ההגנה לגבי סימני הבז שופיעים בתמונות מזירת התאונה, קבע בית המשפט קמא כי לא נראה סימני בז על הגלגים בתמונות הרכב, ומה גם שמדובר בתאונה שאירעה בחורף ולא בלתי נמנע כי ימצאו בתקופה זו סימני בז על הרכב, ואף מומחה ההגנה אישר כי אכן התרחשה בסמוך לפני כן תאונה קודמת באותו מקום, היה בכך כדי להטיל ספק בנסיבותיו.

בהכרעת הדיון גם התייחסות קצרה לראיות המיעוט הנוספות שנשמעו, לרבות עדות המערער. בהקשר זה נקבע כי אין בידי המערער גרסה קוהרנטית המאפשרת קביעת מצאים, ומועדתו לא ניתן ללמוד כל פרט המצביע על אמימותו גרסתו, לפיה הרכב המעורב הוא שיטה לנטיב הנסיעה שלו, ועל כן אין לתת כל משקל לעדותו. עוד מוזכרת הודעת הנושא ברכב המעורב, אשר הוגש בהסכמה, ולפייה נסע הרכב המעורב בנתיבו, בעת שרכבו של המערער פגע בו. מדובר בעדות מתואמת את ממצאי הבחן, ומחזקת אותם. מכל מקום, בכך פי בית המשפט קמא, משנשללה גרסה המערער לגבי אופן קרות התאונה, לנוכח אימוץ ממצאי הבחן המשטרתי, ונקבע כי המערער סטה שמאליה וכי התאונה התרחשה בנטיב הנסיעה הנגדי, מוכחת רשלנותו של המערער ואחריותו לגרימת התאונה ולבירות שיויחסו לו בכתב האישום.

דין והכרעה:

לא מצאת טעם בפирוט כל הטיעונים עליהם נשמכת הودעת הערעור המפורטת, ואסתפק בכך שאתיחס לטענות הספציפיות, אשר לאחר עיון מדויק בפרוטוקול הדיון בפני בית המשפט קמא, במקרים שהוגשו ובהכרעת הדיון ולאחר ששמעתם טיעוני הצדדים בדיון לפניי, הובילו אותי אל המסקנה לפיה ראוי במקורה זה לקבל את הערעור ולזכות את המערער, מחמת הספק, מהUberיות בהן הורשע בבית המשפט קמא.

בפתח הדברים יבהיר כי אין למעשה חולק על כך שהכרעת הדיון מבוססת למעשה על העדפת חוות דעת הבחן המשטרתי, המומחה מטעם התביעה, על פני חוות דעתו של המומחה מטעם ההגנה (ראו, בהקשר זה, דברי ב"כ המשיבה בערעור שלפני בעמ' 3 ש' 24-23 ובעמ' 4 ש' 17-21). משקלן של יתר הראות שהוצעו נmor, עד כדי לא קיים. הודעת הנושא ברכב המעורב הוגש אמןם בהסכמה, כוללת אמןם את האמירה הכללית לפיה "**אנחנו נסענו בנטיב שלנו... ואז הרכב פגע בנו**", אך מדובר בהודעה לקובנית, אשר נגבהה מספר שבועות לאחר התאונה, ועלה ממנה בבירור כי העד לא היה מרוכז במרתחש בכיביש. מההודעה עצמה עולה כי אותו נסע היה מרוכז תחילה במכשיר הטלפון שלו ולאחר מכן הגיע החלון ימינה, ולא הבחן כלל ברכבו של המערער עד לתאונה. כאשר נשאל מפורשות מדוע קרתה התאונה, השיב בהגנות "**לא יודע**" (ח' 23 ש' 19-20). לפיכך, מצדך לא ניתן משקל של ממש להודעה זו.

באשר להודעת המערער ח' 8 ולעדותו בבית המשפט, הרי כפי שצין בית המשפט קמא, לא ניתן ליחס לריאות אלה כל משקל. כאן המקום להזכיר כי המערער עצמו נפגע בתאונה באופן חמוץ, ובשל מצבו הרפואי נגבהה הודעתו רק בחלוף חודש ימים ממועד התאונה. כפי שהתברר במהלך גביה העדות, לא היה המערער מסוגל למסור מידע רלבנטי, ומתחשובותיו עולה כי סבר בטעות כי נסע בכלל לכיוון הפוך וכי התאונה אירעה במקום אחר על כביש 60, מזה שבו

AIRUREH BFOUL. HAMURUR LA HAYA MUSOGEL AFPA L'MOSOR KOL MIDU RLBENI, ZOLAT TEUNETO CI LA STAH MANTIB NISIUTU, VOGM AM LA HAYA MUSOGEL LEHSIBUR AT HANISIVOT HAMODIKOT SHL HATRACHOT HATAONA, BRI CI AIN LEFRUTIM SHMSER MASHKAL SHL MASH LZCOTU, AO LOCHOBTO. UD RAOI LEHZCHIR, BEHKSHAR ZHA, CI HENG HAMUVRB CLAL LA HUID BMAHLR HAMSHFET, UL AF SHBNISIVOT REGILOT NITAN HAYA LZCFOT CI YSMASH CUD HAMRCAZI LOCHOBET HAMURUR. CLAL HNRAA LA NIYAN HAYA LGVOT HODUTU VLA HUID OTOM BBIH HAMSHFET LNOCHE MIZBZO HRFPAI HKSHA, AR BRI CI HDVAR AINO MONAH LFTCHO SHL HAMURUR VCLL SHMTAURO UNKB CR SPFK, HRY ZCAI HAMURUR LIHNOT MCRA.

HANA CI CN, HACRUA BHALIK ZA MBOSSET RUBBA CCOLAH UL CHOOT DUT HAMOMCHIM, UL HCHLUT BBIH HAMSHFET KM ALCMZ AT UMDAT HABOCHN HAMSHTRUTI BMLAHA, TUR DHCHIT CHOOT DUTU SHL HAMOMCHA MTEUM HAGNA. BCRK FUL BBIH HAMSHFET KM ALCZ BHATHAMM LOCHOBTO VBAHTAMM LSVCOT HAMOKNIUT LO, VLA HACHRASHM YSHIRUT MCHOOT HADUT OMFAON MTHN HADUDIOT BBBIH HAMSHFET, FIRUT BHERCHBA MDUZ BCHR LHADIF AT UDOTH HAMOMCHA HAHD UL PNI MSNEHO. CIDOU, HCLL BDDBR AI HATURBOT URCAH HURUR BEMZAI UWBDA VBKBIUT MAHMUNOT SHL HURCAHA HADIONITA, CHL GM CAASR MDVBR BUNIIN SHBMOMCHIOT, ZAAT BCKPFL LCHRIGIM SHNKBU BPSIKHA (RAO LMSHL U'P 13/3617 TIYUL BI M'YI, BPSIKHA 25). UM ZAAT, BNNSIVOT HAMKRAH SHLPNI, ANI SBOR CI AF MBALI SHAYICHM MSHKL NCBDL CHOOT DUTU SHL HAMOMCHA HAGNA, ZAAT LNOCHE NYMKOI SHL BBIH HAMSHFET KMA, MTAUORIM SIMANI SHAALA MASHIMIM HAMKSHIM UL HRSHT HAMURUR HANSMCHT CLL COLAH UL AIMOS UDMDAT HABOCHN HAMSHTRUTI BSOGIOT SHBMCHLOKHT, ANMAK.

MIKOM NKODOT HAIMFKUT:

HNTON HAMRCZI ULIO MOSHTEM CHOOT DUT HABOCHN HAMSHTRUTI, UNKB CRK GM HACRUT HADIN HMRSHIYA, HNO MIKOM NKODAT HAIMFKUT BIN HRCBIM. UL PI DZH HABOCHN UDOTHU BBBIH HAMSHFET, NKODA ZO MSHKMAT BMSLUL NSIUT HRCB HAMUVRB, BMRHAK SHL CEWSRA SNTIMTRIM MKO HAPRDHA HRCZIF HMPRID BIN HNTBIM. BNKODA ZO (MSOMMNT BMSHPR 4 BTRSIM TH/2) NMZKA KRU BASPFLT, ASHR LDUT HABOCHN MZBIV UL MKOM HAIMFKUT BIN HRCBIM.

BHAMSH ABHAR MDUZ MTAUOR SPK LGVIY AHRIOTU SHL HAMURUR LTABAONA GM AM LA NPL CL FGIM BKBIUT HABOCHN CI KRU ZA MSLAL AT NKODAT HAIMFKUT, AR APFTA BCRK SHACTZIN CI UIUN BCCL HCHOMRIM SHNASEFO UL YDI HABOCHN, VBMIOHD BTMNONOT HMTAUDOT AT ZIRT HATAONA, MUVRIM SIMANI SHAALA, ULHIM MZBIV HAMOMCHA HAGNA, ASHR LA ZCO, LETUMI, LMUNA MSHCNU BEUDOT HABOCHN. LPICK, ANI SBOR CI MTAUOR SPK BCCL HNGUG LKBIUT MIKOM NKODAT HAIMFKUT, SPK HMCIB CABR MTEUM ZA AT KBBLT HURUO.

BEHKSHR ZA ABKSH LZBIV UL SHLOSHA NTONIM MRCZIM, ASHR HZTBROT MTHA AT HCPF LUBER HSPK HSIBR. HNTON HRA'SHON HNO YMZCOTM BTMNONOT SHL MA SHNACHA LIHROT CHARICIM NOSFIM BASPFLT HMOBILIM MTOR NTIB NISIUTU SHL HAMURUR AL UBR OTOM KRU BASPFLT SHZHOHA UL YDI HABOCHN CNKODAT HAIMFKUT, ASHR MMNO MOBILIM SIMANI HRCZA NOSFIM AL UBR MKOM BO NEAZR RCBV SHL HAMURUR LAHOT HATAONA. CHARICIM ALA NICRIM LEUN CL BTMNONOT HTKRBIV SZCROPO LOHOO'D HAMOMCHA HAGNA (RAO TMNONOT 3-4) OMIKOMM VCIYONM TOAMIM AT CIYON HANSIUA HKSHTI SHL HRCB BKVKOT HATAONA.

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 והшиб כי "הקו הנראה משמאל לקו הפרדה הלבן איננו חרוץ, לא מופיע בשרטוט, לא יודע להסביר מוקומו. בשטח זה לא נראה כמו צילום" (עמ' 14 ש' 3-2 לפורטוקול). כאן המקום לציין כי הבוחן, בהגינותו, אישר בעת שהעד בבית המשפט, בשלוש שנים לאחר התאונה, כי האירוע עצמו אכן זכור לו. על רקע זה מובן כי תשובתו הנ"ל מבוססת אך על העובדה כי בזמן אמת לא סימן את אותו "חריצים", יהיה מקרים אשר יהיה, על גבי הסקיצה שהcin בזירת האירוע. בפועל, לא סיפק הבוחן הסבר לתהיה המתוערת מהтиיעוד החזותי שבתמונה, וגם אם תיתכן אפשרות כי אכן אין מדובר בחרוץ, כפי שטען בדייעבד הבוחן, הרי שסימן השאלה נותר בעינו, ומצטרף אליו הנוספים שאתאר מיד אותה מסה קרייטית של ספק המצדיקה קבלת הערעור.

נתון שני המצביע לאמור עד כה, נוגע לסימני הגיר שסימן הבוחן בזירת האירוע. כאשר נשאל הבוחן על כך בחקירה הנגדית, הסביר כי "זה סימן שעשייתי בגין כדי להציג את מיקום החרוץ" (עמ' 13 ש' 14-15). והנה, כפי שניתן לראות בבירור בתמונות שצילם הבוחן עצמו, למשל תמונה 6 בלוח הצילומים ת/4, סימני הגיר שشرطם הבוחן, ואשר מובילים אל המקום בו נעצר לאחר התאונה הרכב המערבר, מתחילה, למרבה הפתעה, בתוך נתיב הנסיעה של המערער. ראו, בהקשר זה, גם דבריו ההסביר שכטב הבוחן לצד תמונה מ' 9 ב-ת/4, ולפייהם סימני הגיר תוחמים את הסימנים אותם השאיר הרכב המערבר מאחור האימפקט ועד למקום עצירתו.

طبع הדברים עומת הבוחן, במהלך החקירה הנגדית, עם העובדה כי סימני הגיר שסימן חודרים בעיליל אל מעבר לקו הפרדה הרצוף, ככלומר לנטיב נסיעת המערער, ומסר גם הפעם תגובה דומה, שאינה מספקת הסבר כלשהו ולפיה הסימנים "אינם מופיעים על גבי ת/2", ככלומר אינם מופיעים בתרשים (עמ' 14 ש' 25-26). יובהר, כי אין חולק על כך סימני הגיר אינם מופיעים בתרשים, וכי זה אמרו לעתך אך את הסימנים שאתורו בשטח ולא סימונו עזר שشرطם הבוחן, אך מאחר ולדברי הבוחן עצמו נudedו סימני הגיר "להציג את מיקום החרוץ" ולתייאור תוואי הסימנים שהותיר הרכב המערבר החל בנקודות האימפקט, לא סיפק הבוחן כל תשובה לתמייה היכן משתלבת קביעתו כי האימפקט היה בתוך נתיב הנסיעה של הרכב המערבר עם העובדה כי סימני הגיר המתיחסים לרכב המערבר מתחילה עמוק בתחום נתיב הנסעה של המערער.

נתון שלishi ואחרון, שאף אם משקלו אינם מכريع, הרי שהוא מצטרף לשני הנתונים מעוררי התמייה הקודמים, עניינו בסימני הבוץ או האבק, אותם ניתן לזהות בבירור בתמונה 6 ב-ת/4, בסמוך לצדו השמאלי של רכב המערער. על פni הדברים, במבט בלתי מڪוציאי, נדים אותם סימנים קשורים לתאונה לנוכח מיקומם ובשים לב לצורתם הקשתיות המקבילה לכיוון הנסעה של רכב המערער לאחר התאונה (ראו צורת הקשת המודגשת בתמונה 3 בנספח לחוו"ד מומחה ההגנה). כאשר עומת הבוחן עם תזת הגנה לפיה מדובר "בבוץ כנפיים", המuid על מיקום נקודת האימפקט, השיב תחילת כי "הכתם הלבן המופיע משמאל לרכב הפורד, מדובר באבק ואני משיך 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).

הבחן הסכימים אפוא, לבסוף, כי סימני הבזע או האבק אכן קשורים לתאונה ונובעים מהמסלול היסיבובי הקשתי שבו נוערכבו של המערער בעקבות התאונה. על רקע זה מתעוררת השאלה בדבר המשמעות הריאיתית שיש ליתן לעובדה כי סימני הבזע אשר נוצרו, אך על פי הממציאות מהתמונה, מתנוועת הgalils השמאליים של רכב המערער, ממקומים כולם בתוך נתיב הנסיעה של המערער. ככל שאכן מדובר בשפוכת הקשורה לתאונה, ואשר מקורה בחומרים שהשתחררו עקב העזוע מההתאונה מתוך בית הגלגל של רכב המערער, יש בה כדי לתמוך בטענת ההגנה כי בזמן האימפקט נסע רכבו של המערער בנתיב 서로, ולא סטה לנטייה הנגדית. קיימת כמובן אפשרות כי מדובר בזע או אבק שהוא מפוזר על הכביש עובר לתאונה ואין קשור אליה, כפי שסביר הבחן תחילתה, אך אפשרות זו נדמית בלתי סבירה בשלים לב למזג האוויר הגשם ששרר באותו יום, גם אם לא בזמן הסמוך למועד התאונה. משכך מעורר גם נתון זה ספק, אשר בשילוב עם שני הנתונים הננספים די בו כדי להקים ספק סביר בדבר מהימנות נקודות האימפקט שנקבעה על ידי הבחן, ובשל כך אף בהרשעה עצמה, המבוססת כל כולה על מיקום האימפקט שנקבע על ידי הבחן.

מקום הרכבם בעת האימפקט:

די באמור לעיל כדי להצדיק את קבלת הערעור, לנוכח הספק בדבר מיקום האימפקט שנקבע על ידי הבחן, אך אני מוצא לנכון בכלל זאת להוסיף נימוק נוסף, שמשקלו אפילו רב יותר מזה של קודמו, המחייב את זיכוי של המערער מחמת הספק. כוונתי היא לכך, שאיפלו אם נמצא מנקודות ההנחה כי הנקודה המסומנת במספר 4 בשרותו ת/2 משקפת את המקום הראשון בו הותירה התאונה את חותמה על האספלט, ובמובן זה מסמלת את "נקודות האימפקט", הרי שאין די בכך על מנת לבסס את הטענה כי רכבו של המערער סטה שמאליה וגרם לתאונה בנתיב הנסיעה הנגדית. על מנת לבסס מסקנה מעין זו, היה על הבחן 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 שהיא מתרברר כי מקו של קרע באספלט ברגע בין האספלט לבין אמצע המרכיב התיכון של הרכב המערער, הרי ששחזור התאונה לאחר והצבת הרכבים על פני הכביש בעת התאונה היו מובילים דווקא למסקנה כי הרכב המערער הוא סטה לתוך נתיב נסיעתו של המערער (שהרי את מרכז הרכב המערער היה מקום להציב במרקח 10 ס"מ בלבד מקו הפרדה הרציף, וכך ממחצית הרכב היה בתוך נתיב הנסעה הנגדית).

עיוון בחומרים שהוצגו לפני בית המשפט קמן מוביל אל המסקנה כי הבחן לא עומד בתנאי היסוד הללו באף אחד מהשלבים. ככל שמדובר בשלב הראשוני, לומר בקביעהizia חלק של איזה רכב הותיר את הקרע באספלט שבנקודה 4 ב-ת/2, אישרה ב"כ המשיבה בהגינותה, בمعנה לשאלה ישירה של בית משפט זה, כי בשום שלב עדותו של הבחן או במסמכים שערכ לא ניתן למצוא אמרה מפורשת שלו בנושא אקטוי זה (ראו עמ' 4 ש' 32-30 לפרטוקול הדיון לפני). לפיכךatri, כי קביעת השופט קמן לפיה היא **"אמצת הקביעה כי הקרע באספלט נגרם כתוצאה מהתנגשות כל רכב, שגרמה ל垦יסת המרכיב התיכון של רכבו של הנאשם"** אינה מבוססת על קביעות מפורשות של הבחן. קביעה זו מבוססת, ככל הנראה, על תהליך של הסקת מסקנות מכך שמאותה נקודת מס' 4 מוביל חרץ רציף אל עבר מקום העצירה של רכב המערער ומהתמונה המעודדת על נזק למרכב רכב המערער, אשר עשוי היה להיגרם כתוצאה מהשפוך באספלט. המדבר במסקנות אפשריות ומתகבלות על הדעת, אך בהעדר קביעה מפורשת של הבחן כי זהו המנגנון שיצר אותו קרע באספלט, ומכל שבהair בצורה מדוקית איזה חלק במרקם שקרים יצר את הקרע, לא ניתן לעורך שחזור מדויק של אופן ומקום התרחשות התאונה.

יתרה מכך, בשום שלב לא נעשה כל ניסיון מטעם הבוחן לעורר את השחוור הנדרש ולהבהיר היכן היה כל אחד מהרכבים ממקום על גבי הכביש בעת התראחות התאונה. נקודת האימפקט שאורתה, מסמלת לכל היתר את המקום הראשון שבו פגע חלק מסוים מאחד הרכבים המעורבים בתאונה באספלט, והותיר בו את חותמו, אך רכבים, בוודאי רכבים מסחריים גדולים, אינם חד ממידים ומיקומם אינו ניתן להגדירה באמצעות "נקודת מסויימת". קיים אפוא צורך, על יסוד אותה נקודת מגע ראשונה ועל יסוד זהותו של החלק ברכב שיצר אותה והתקמת הנזקים, לשחזר את מצב הרכבים בזמן התאונה על ידי הצבתם, המעשית או הוירטואלית, על גבי הכביש.

את זאת לא ניסה כלל הבוחן לעשות והסתפק בכך שציין כי סימני החיריצה לא היו יכולים להיווצר אל מולא נכנס רכבו של המערער לנטייב נסייתו של הרכב המערוב. מי שניסה לעורר את אותו שחוור מתבקש, היה דווקא המומחה מטעם ההגנה, במסגרת נספח ג' לחוות דעתו, בו ביקש הוא להדגים כי אפילו אימוץ כל מצאיו של הבוחן אינו מעיד על אחוריותו הבלעדית של המערער לתאונה, שכן הרכב המערוב סטה אף הוא באופן ניכר לתוכו נתיב נסייתו של המערער. ודוק, נוכח קביעות מהימנות של בית המשפט קמא אני מאמין את עמדת מומחה ההגנה, אך ניסיינו זה ומסקנותיו האפשריות מדגימים את המחדל שבפעילות הבוחן ובמצאיו, מחדל אשר מctrף אל הקשיו הנובע מהעדר קביעה מפורשת בדבר אופן היוזרות אותו קרע ראשו באספלט.

לאור כל האמור לעיל, במקרה חריג זה בו נשענת התשתיית הראיתית כולה על מצאי הבוחן וחווית דעתו, ולנוכח הספקות הקיימים לגבי מקום נקודת האימפקט, כמו גם לגבי מיקומם המדויק של הרכבים על גבי הכביש בעת התאונה, אני סבור כי אשםתו של המערער לגרימת התאונה לא הוכחה מעבר לכך ספק סביר וכי לא היה אף מקום להרשיעו בדיון. ודוק, אין פירוש הדבר כי התאונה לא התרחשה באופן המתואר בכתב האישום, ובהחלט יתכן כיvr הוי פנוי הדברים, אלא שבhair פלילי עסקין, ואם נותר בסופו של יום ספק סביר, זכאי המערער ליהנות מכך.

לפיך, הערעור מתקיים. הכרעת הדין המרשיעה מבוטלת, וכך גם גזר הדין שהושת מכואה. המערער זכאי מחמת הספק.

כל שולם קנס - יוחזר הוא למערער. ככל שמצו הוא בפסילה בשל הליך זה, והליך זה בלבד - יוחזר לו רישומו לפחותה.

העתק יועבר לב"כ הצדדים.

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