



ע"פ 31938/09/19 - מדינת ישראל נגד גברין אלפקיר

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

עפ"ת 31938-09-19 מדינת ישראל נ' אלפקיר

לפני	כבוד השופטת גילת שלו
המערערת	מדינת ישראל
נגד	גברין אלפקיר
המשיב	ע"י ב"כ עו"ד יאיר גרוס

פסק דין

כללי

נגד המשיב הוגש כתב אישום במסגרתו יוחסו לו עבירות של נהיגה בקלות ראש- לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א -1961 (להלן- הפקודה); סטיה מנתיב נסיעה (נסיבות מחמירות)- לפי תקנה 40 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן- התקנות); התנהגות הגורמת נזק- לפי תקנה 21 (ב)(2) לתקנות; נהיגה במהירות בלתי סבירה- לפי תקנה 51 לתקנות; נהיגה משמאל לקו הפרדה רצוף- לפי תקנה 36(ג) לתקנות; וגרימת חבלה של ממש- לפי סעיף 38(3) לפקודה.

לאחר שמיעת הראיות, זיכה בית המשפט לתעבורה בבאר שבע (השופטת א' גרבי), את המשיב מכל העבירות שיוחסו לו, מחמת הספק; ועל הכרעת הדין המזכה הוגש הערעור שלפניי.

כתב האישום וההליך בבית המשפט קמא

כעולה מכתב האישום, ביום 9.6.16, בסמוך לשעה 06:00, נהג המשיב באוטובוס בכביש הגישה המוביל ליישוב אשכולות, כאשר מדובר בכביש דו סטרי, בו שני נתיבי נסיעה (אחד לכל כיוון), וביניהם מפריד קו הפרדה לבן רצוף וכפול; ואותה עת, בכיוון הנגדי, נהגה הגב' מוניק אלקובי (להלן- הנפגעת) ברכב פרטי.

על פי הנטען, המשיב נהג בקלות ראש, במהירות בלתי סבירה לנסיבות ולתנאי הדרך, באופן שמנע ממנו את השליטה ברכב, וכתוצאה מכך סטה מנתיב נסיעתו שמאלה לתוך הנתיב הנגדי, תוך חציית קו הפרדה, וגרם לתאונת דרכים, במסגרתה התנגש עם הפינה השמאלית קדמית של האוטובוס, בפינה השמאלית קדמית של רכב הנפגעת, ושני כלי הרכב ניזוקו. כתוצאה מהתאונה, נגרמו לנפגעת חבלות של ממש, שהתבטאו בהמטומות ובשבירים רבים בגופה, כמפורט בהרחבה בכתב האישום, אשר בעטיים היא נותחה ואושפזה למשך 32 ימים.



המשיב הודה בקרות התאונה אך כפר באחריות לה, ועל כן נקבע התיק לשמיעת הראיות.

מטעם המערערת העידו הנפגעת, בוחן התנועה ארז אביגור ועורך חוות דעת טכוגרף, והוגשו מסמכים שונים ובהם דוח הבוחן, תמונות שתיעדו את הזירה בסמוך לאחר קרות התאונה, ואמרת המשיב; כאשר לפי חוות דעתו של הבוחן, התאונה אירעה בנתיב נסיעתה של הנפגעת, לאחר שהמשיב סטה עם האוטובוס מנתיב נסיעתו. מטעם ההגנה העידו המשיב והמומחה יואב קיץ, וכן הוגשה חוות דעת המומחה, שלפיה התאונה אירעה בתוך נתיב נסיעת המשיב, לאחר שהנפגעת סטתה עם רכבה לנתיב הנגדי.

יצוין כבר עתה, כי מומחה ההגנה לא חלק על הממצאים שמצא הבוחן בזירת התאונה, לרבות על כך שחריץ שנמצא בכביש, במרחק של 1.6 מ' מאמצע הכביש, בתוך נתיב נסיעת רכב הנפגעת, נגרם כתוצאה מהתאונה, ממגע של חלק מרכבה של הנפגעת בכביש. המחלוקת העיקרית בין הצדדים נסובה סביב השאלה האם החריץ נגרם ע"י חלקו השמאלי של רכב הנפגעת (והמשמעות היא שכל רכבה היה בנתיב נסיעתה בעת התאונה), או ע"י חלקו הימני של הרכב (רכב שרוחבו 1.7 מ', כך שלפחות חלק ממנו סטה לתוך נתיב נסיעת המשיב).

הכרעת דינו של בית משפט קמא

כאמור, בהכרעת הדין שניתנה ביום 31.7.19 (אשר משום מה הוכתרה בכותרת "החלטה"), זיכה בית המשפט קמא את המשיב מכל העבירות שיוחסו לו בכתב האישום. בית משפט קמא קבע, כי המאשימה לא הצליחה להוכיח מעבר לספק סביר כי המשיב ביצע את העבירות שיוחסו לו בכתב האישום, וזאת בהתבסס על מספר נימוקים.

הנימוק העיקרי, עליו חזר בית המשפט קמא מספר פעמים בהכרעת הדין, עניינו באי ביצוע בדיקת "התאמת נזקים" ע"י בוחן התנועה, עניין אותו ראה בית המשפט כמחדל חקירתי ממשי, אשר פגע ביכולתו של המשיב להתמודד עם האישום נגדו. בית המשפט ציטט מתוך חקירתו הנגדית של הבוחן אמירות מהן עולה, כי הוא לא יודע לומר איזה מחלקי רכבה של הנפגעת גרם לחריץ שנמצא בכביש; ציין כי הבוחן קבע את מקום האימפקט בנתיב נסיעת הנפגעת, רק על סמך מבט על הכביש וללא בדיקת חלקי רכבה של הנפגעת, כדי לקבוע במדויק איזה חלק גרם לחריץ; ועל כן קבע, כי לא ניתן לשלול את האפשרות הסבירה שהעלה מומחה ההגנה, לפיה הנפגעת היא זו שסטתה חלקית לנתיב נסיעת המשיב, והחריץ נגרם ע"י החלק הימני של רכבה, ולא בנקודת האימפקט בין שני כלי הרכב.

בנוגע למומחה ההגנה ציין בית המשפט, כי התרשמותו ממנו שונה בתכלית מטענות ב"כ המאשימה בסיכומיה, ופירט כי **"מומחה ההגנה העיד באופן מקצועי ביותר, ברור נהיר ורצוף. חוות דעתו ערוכה כראוי, תוך מתן הסברים מתקבלים על הדעת ומציגים אפשרות גיונית וסבירה אחרת, לאופן התרחשות התאונה. זאת, בניגוד לבוחן אשר בחר להסתמך על מראה עיניים בקביעת הסיבה לתאונה, תחת עריכת בדיקת התאמת נזקים אשר מחייב היה לבצע בענייננו, על מנת לקבוע איזה מבין כלי הרכב המעורבים בתאונה סטה לנתיב הנגדי לכוון נסיעתו. לא מצאתי כי חוות דעתו של מומחה ההגנה נסתרה בחקירתו הנגדית".** כן נקבע, כי האפשרות שהציג מומחה ההגנה לקרות התאונה היא הגיונית וסבירה **"באופן המעמיד בספק ניכר את מסקנותיו של הבוחן"**, אשר לא ביצע את הבדיקה הנדרשת.



לגבי הבוחן, ציין בית המשפט בסיום הכרעת הדין כי "אין באמור כדי לקבוע חלילה כי הבוחן איננו מקצועי, נהפוך הוא בוחן מקצועי בעל הבנה של הממצאים בשטח ככל שהיא נכונה עבורו חייבת להיות מתורגמת לראיות ובעניינינו, איזה מכלי הרכב גרם לחריצה וכיצד אירעה התאונה. מובן כי ניסיונו של הבוחן המקצועי הביא אותו למסקנה באשר לאופן בו אירעה התאונה אלא שהיה עליו לתרגם עבור בית המשפט ועבור הנאשם את הבנתו המחשבתית בדבר הראית אשר הובילו אותו למסקנתו הסופית. ככל שלא ניתן היה לאסוף את כלל הראיות, הרי שהיה על הבוחן להסביר את הסיבה לכך. על כן, ככל שקיים ספק הרי שספק זה יפעל לזכותו של הנאשם".

נימוק נוסף אליו התייחס בית המשפט, הוא כי בעדותה של הנפגעת קיימים דיווחים שאינם מתיישבים עם הראיות או עם כתב האישום, כך למשל דבריה כי במקום התאונה בכביש היתה "פניה מאד חדה של 90 מעלות", אשר לא מופיעה בכתב האישום או בדוח הבוחן; דבריה שלא יכלה לסטות ימינה בגלל שיש תהום מצד ימין, זאת בניגוד לעולה מהתמונות כי בשני צדי הכביש מותקן מעקה בטיחות; או טענתה כי האוטובוס הגיח מולה, בעוד כתב האישום מתאר תאונה בין הפינה הקדמית שמאלית של האוטובוס בפינה הקדמית שמאלית של רכבה, ולא תאונה חזיתית. בית המשפט הוסיף, כי הנפגעת לא ידעה לומר היכן היה ממוקם רכבה לפני התאונה, ובסיום הכרעת הדין, קבע כי אין בעדותה כדי לבסס את האופן בו ארעה התאונה, ולהיפך, היא תיארה תוואי כביש ואופן התרחשות התאונה, באופן השונה מהמתואר בכתב האישום.

עוד קבע בית המשפט קמא, כי לא ניתן להסיק מדברי המשיב בחקירתו, כי הוא אישר שעובר לתאונה סטה לנתיב הנגדי; כי גם בעדותו הוא לא אישר שסטה לנתיב הנסיעה הנגדי; וכי "גרסתו בוודאי איננה מבססת את אופן התרחשות התאונה כמתואר בכתב האישום".

והנימוק האחרון, עניינו בכך שהמערערת לא הוכיחה כי המשיב נהג במהירות בלתי סבירה או במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך; שכן כעולה מבדיקת הטכוגרף, המשיב נהג עובר לתאונה במהירות הנמוכה מן המהירות המותרת בכביש, והמערערת לא הביאה ראיה לגבי המהירות בה היתה נמנעת התאונה.

הטענות בערעור

לטענת המערערת, בית המשפט קמא שגה כשזיכה את המשיב מהעבירות שיוחסו לו, שכן במכלול הראיות שהוצגו בפניו, היה כדי להוכיח מעבר לספק סביר, את אחריותו של המשיב לתאונה, דהיינו, כי התאונה נגרמה בשל סטייתו מנתיב נסיעתו לנתיב הנגדי.

לטענת המערערת, מהכרעת הדין עולה, כי בית המשפט דחה את ממצאיו ומסקנותיו של בוחן התנועה, אך ורק בשל אי ביצוע בדיקת "התאמת נזקים", שהוא ניסוי שאינו רלוונטי לעניינינו, שכן מטרתו לבחון את המנח של שני כלי הרכב המעורבים בתאונה, זה כלפי זה, ולא לבחון את מקום ההתנגשות בין כלי הרכב בכביש בו נסעו; ומשכך לא היה מקום לדחות את חוות דעת הבוחן בשל נימוק זה בלבד.



מכל מקום נטען, כי המבחן היחיד בו על התביעה לעמוד הוא מבחן דיות הראיות, ואין עליה חובה להציג את כל הראיות שיכולה היתה להציג; ובמקרה שבפנינו, לא היתה על בוחן התנועה חובה לערוך "התאמת נזקים" בין האוטובוס לרכב הנפגעת, והוא רשאי היה לקבוע על יסוד מראה עיניו וכישוריו המקצועיים, אלו חלקים של שני כלי הרכב באו במגע האחד עם השני. עוד נטען, כי בית המשפט קמא שגה כשקבע, כי נוכח מצבם של כלי הרכב, ניתן היה לבצע את הבדיקה בשטח בקלות; שכן ניתן לראות בתמונות את הנזק הרב שנגרם לחזית ולדופן שמאל של רכב הנפגעת (ת/4, תמונות 3, 4, 8), שאף מומחה ההגנה כינה אותו "נזק הרסני".

לטענת המערער, מעבר לביקורת על אי עריכת הבדיקה האמורה, בית המשפט קמא לא התמודד עם הממצאים הברורים שמצא הבוחן בזירת התאונה, אשר עליהם לא חלק גם מומחה ההגנה, לא בחן את מסקנותיו של הבוחן לגבי ממצאים אלו, ולא נימק מדוע הן אינן נכונות, או מדוע הוא מקבל את חוות דעת מומחה ההגנה, ומעדיפה על פני חוות דעתו של בוחן התנועה.

בהקשר זה נטען, כי בית המשפט ציטט בהכרעת הדין חלקים מעדות הבוחן לפיהם אינו יכול לקבוע איזה מחלקי רכבה של הנפגעת גרם לחרוץ על הכביש, תוך שהתעלם לחלוטין מתשובתו הברורה לגבי השאלה שבמחלוקת, כי החרוץ נגרם ע"י החלק השמאלי של הרכב, ולא יכול היה להגרם מחלקו הימני, בו כמעט לא נגרמו נזקים; תשובה הנתמכת גם בתמונות הרכב. לטענת המערער, הסברו הברור והמקצועי של בוחן התנועה בעניין זה, יחד עם הנזקים שנגרמו לרכב הנפגעת, כעולה מהתמונות, והממצאים בזירה (מיקום החריצים, הנוזלים והשברים), מוכיחים מעבר לכל ספק סביר, כי רכב הנפגעת לא סטה מנתיב נסיעתו, וכי התאונה התרחשה עקב סטיית האוטובוס.

עוד טענה המערער, כי בית המשפט שגה כאשר קיבל את חוות דעתו של מומחה ההגנה, העומדת בסתירה למכלול הראיות, ולממצאי הבוחן עליהם מומחה ההגנה כלל לא חלק; כלל לא התמודד עם העולה מחוות הדעת, ולא ניתח אותה אל מול הממצאים שנמצאו בשטח. במצב דברים זה, טענה המערער, כי ערכאת הערעור רשאית להתערב במסקנות אלו של בית המשפט קמא.

בהקשר זה, טענה המערער למשל, כי בחוות דעת המומחה נפלה סתירה בתיאור הכוחות שפעלו על רכב הנפגעת והביאו ליצירת החרוץ בכביש, כאשר באיור 3 בחוות הדעת דובר על וקטור F המופנה ממרכז הכובד של הרכב לאחור ובמקביל לכביש - התואם למעשה את החרוץ שנגרם בכביש; ואילו באיור 4 דובר על וקטור 2F בלבד, שהפעיל על הרכב כוח ימינה, ולדברי המומחה, הביא לכך שמלוא משקל הרכב הועבר לדופן ימין. נטען, כי מדובר בסתירה פנימית מהותית, שלא ניתן ליישבה מבחינה פיזיקלית. בהקשר זה נטען, כי גם התזה של המומחה, לפיה לאחר ההתנגשות עפו כל הנוזלים והשברים ימינה, אינה נכונה; וכעולה מהתמונות, השברים והנוזלים נזרקו עם כיוון הרכב לאחור, במקביל לחרוץ, ולא ימינה.

עוד נטען, כי מומחה ההגנה ובית המשפט התעלמו מכך שמהתמונות עולה, שהנזק לרכב הנפגעת החל בפינה הקדמית שמאלית של הרכב, כפי שקבע הבוחן, ולא מדופן שמאל של הרכב, כקביעת מומחה ההגנה; כך שתיאורו של המומחה לפיו המגע הראשוני היה בין חזית האוטובוס לדופן שמאל של רכב הנפגעת, באופן שהעביר את משקל הרכב לדופן הימנית - אינו נכון. עוד נטען בהקשר זה, כי לו היה משקל הרכב מועבר לדופן הימנית של הרכב, הרי לאור עוצמת



התאונה, היו נגרמים נזקים לדופן ימין, בעיקר בתחתית, כאשר בפועל לא נגרמו נזקים לדופן ימין, פרט לשריטות שנגרמו ממעקה הבטיחות, ותואמים לגובה מעקה הבטיחות.

כן נטען, כי למרות הביקורת שמתח מומחה ההגנה על כך שהבוחן לא ביצע "התאמת נזקים" לבדיקת החלק ברכב שגרם לחריץ בכביש, ולמרות שקבע כי מדובר בבדיקה חיונית, הרי שהוא עצמו הגיע למסקנה כי הדופן הימנית של הרכב גרמה לחריץ, מבלי שביצע בדיקת התאמת נזקים.

לאור כל האמור, טענה המערערת, כי היה על בית המשפט לדחות את חוות הדעת של מומחה ההגנה. יוער, כי בשולי הודעת הערעור השיגה המערערת על כך שבית המשפט קמא דחק בה, כבר בתחילת החקירה הנגדית של המומחה, לקצר את החקירה, ללא כל נימוק, באופן שמנע ממנה את הזכות הבסיסית לחקור אותו חקירה מלאה ולשאל אותו **"עשרות שאלות ענייניות נוספות"**.

המערערת טענה בנוסף, כי כתם הנוזלים הנמצא לפני ומימין לחריץ בכביש (תמונה 3 בת/4), אשר לא היתה מחלוקת על כך שנשפך מרכב הנפגעת, והעובדה כי לא יתכן שהרכב נהדף ימינה בעת ההתנגשות, מביאים למסקנה כי הנוזלים נשפכו לכביש מחלק כלשהו ברכב, המצוי מימין לחלק שגרם לחריץ, ומכאן שהחריץ לא יכול היה להגרם ע"י דופן ימין של הרכב. לפיכך, המסקנה היחידה היא שמלוא רוחבו של רכב הנפגעת היה בתוך נתיב נסיעתה, כפי שאף קבע הבוחן.

אשר לעדות הנפגעת, טענה המערערת כי בית המשפט קמא שגה משלא קבע לגביה כל ממצא מהימנות; כי ציטט בהכרעת דינו חלקים לא רלוונטיים מעדותה, והתעלם כליל מעדותה הברורה בנקודת המחלוקת המרכזית, היינו כי היא נהגה בנתיב נסיעתה, והתאונה נגרמה לאחר שהאוטובוס סטה לתוך נתיב נסיעתה. לדעת המערערת, בית המשפט שגה כשקבע כי הנפגעת תיארה את התאונה כתאונה חזיתית, דבר שאינו נלמד מעדותה; כשקבע כי לא ידעה למקם את רכבה עובר לתאונה, כאשר מעדותה עולה, כי לא ידעה למקם את רכבה יחסית לחריץ שנראה בכביש, וכי היתה עקבית בנוגע לכך שנסעה כל העת בתוך נתיב נסיעתה; וכשקבע כי קיימת סתירה בין דבריה שחששה ליפול לתהום, לבין קיומו של מעקה בטיחות בשול הימני, סתירה שאינה קשורה לנקודת המחלוקת, ושאינה כדאי לכרסם בעדות הנפגעת בנוגע לשאלה שבמחלוקת. לטענת המערערת, אם נמצאו סתירות בעדות הנפגעת, אלו סתירות קלות שאינן נוגעות לנקודה שבמחלוקת, ולכן היה על בית המשפט לקבוע כי עדותה מהימנה; מה גם שהיא מתיישבת לחלוטין עם עדות הבוחן ומסקנותיו.

לאור כל האמור, עתרה המערערת כי בית המשפט יקבל את הערעור, ירשיע את המשיב בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום (פרט לעבירה של נהיגה במהירות בלתי סבירה, עליה לא עמדה המערערת במסגרת הערעור), וישיב את התיק לבית המשפט קמא לשמיעת הטיעונים לעונש.

במסגרת הדיון שהתקיים בפניי, הבהיר ב"כ המערערת, כי בית המשפט לא קבע ממצאי מהימנות לגבי הנפגעת, הבוחן או אף לגבי מומחה ההגנה, כך שלבית המשפט קמא אין כל יתרון על פני ערכאת הערעור, ואין מניעה שערכאת הערעור תבחן בעצמה את הראיות ותתערב במסקנותיו ובקביעותיו של בית המשפט קמא.



ב"כ המשיב, עו"ד יאיר גרוס, טען כי על בית המשפט לדחות את הערעור, שכן הודעת הערעור מהווה נסיון למקצה שיפורים מצד המדינה, תוך העלאת טענות רבות שזכרן לא בא בשום שלב בהליך שהתנהל בפני בית המשפט קמא, ושמומחה ההגנה לא עומת איתן; כשלמעשה, המערערת גורמת לו "לנהל את התיק מחדש", ואין מקום להתיר זאת בגדרו של ערעור.

לטענתו, בבית המשפט קמא, הבוחן כלל לא נשאל לגבי האופן בו הגיע רכב הנפגעת למיקומו הסופי, או לגבי אופן היווצרות החרץ; ובסיכומי המאשימה לא פורט מדוע יש להעדיף את עדותו על עדות מומחה ההגנה. יתרה מכך, תשובתו של הבוחן כי אינו יודע לומר איזה חלק ברכב גרם לחרץ, לא נאמרה כאמרת אגב, אלא בתשובה לשאלה שנשאל בחקירה הנגדית; כשמדובר בשאלה מהותית, בהתחשב בשאלה שבמחלוקת, ובעובדה שהחרץ נמצא 1.6 מ' מקו ההפרדה, ורוחבו של רכב הנפגעת הוא 1.7 מ'. לדעת ב"כ המשיב, הבוחן נכשל כשלא ערך את כל הבדיקות, מאחר שהדברים נראו לו ברורים מדי בהגיעו לזירה; והיה עליו לבצע בדיקה של התאמת נזקים, הן בין רכב הנפגעת לבין הכביש, והן בינו לבין האוטובוס, בדיקה שיכול היה לבצע בנקל. לטענתו, לו האוטובוס היה פוגע בפינה השמאלית של רכב הנפגעת, כטענת הבוחן, הרכב היה מסתובב; כאשר הנזקים אליהם הפנתה המערערת בחלקו הקדמי של הרכב, מהווים נזק עקיף בלבד.

כשהופנה לתמונות מהן עולה, כי מרבית השברים והסימנים היכולים להעיד על מקום האימפקט נמצאים בנתיב נסיעת הנפגעת, לרבות כתם השמן, טען הסנגור כי מומחה ההגנה לא נשאל על כך בחקירתו הנגדית, וכי הוא הסביר שבשל המסה הגדולה של האוטובוס, פיזור החלקים נעשה בעיקר משמאל לאוטובוס, אך נמצאו חלקיקים מפוזרים גם בנתיב נסיעת האוטובוס. לדבריו, למרות טענת המערערת במסגרת הערעור, כי לא תתכן טענת מומחה ההגנה לפיה פעלו על רכב הנפגעת שני כוחות - הן לאחר והן לצד ימין, הרי שהמומחה כלל לא נשאל על כך בחקירתו הנגדית; מה גם שמאחר שמדובר בפגיעה של רכב עם מסה גדולה ברכב עם מסה קטנה יותר, הרי שאפשר כי הוא יגרום הן להזזתו לאחר והן להרמתו מעט במהלך הדחיפה, באופן בה נוצרה החריצה.

ב"כ המשיב אישר, כי בית המשפט קמא לא קבע ממצאי מהימנות לגבי הנפגעת, והבהיר כי אף לא נטען שהיא שיקרה, אלא רק שהנתונים שמסרה בעדותה אינם מתיישבים עם נסיבות התאונה, עם אופן קרות התאונה, עם מיקום הפגיעה ועם תוואי השטח.

עוד טען ב"כ המשיב, כי דברי המשיב בחקירה, אינם עולים כדי ראשית הודיה; שכן הדברים נאמרו לאחר שהבוחן "דוחק אותו לפינה" ואמר לו שבוודאות הוא זה שסטה, ורק אז אמר שאולי סטה בכ-30 ס"מ.

ב"כ המשיב הגיש בנוסף טיעונים משלימים בכתב, במסגרתם טען כי מהסקיצה שערך הבוחן (ת/6) לא ניתן להבין שכתם השמן נמצא מימין לאזור האימפקט או לחרץ, כטענת המערערת; וכי הסקיצה אף לא נערכה בקנה מידה, כנדרש, כך שלא ניתן לדעת מה המיקום המדויק של הנזולים יחסית לחרץ, ואף לא ניתן לדעת זאת מהתמונות. לטענתו, הממצאים התפזרו רק לאחר הפגיעה, ולאור פערי המסה של כלי הרכב, טבעי שמרבית הממצאים (אך לא כולם, שכן נמצאו שברים גם בנתיב נסיעת האוטובוס) התפזרו בכיוון תנועת רכב הנפגעת, ולכיוון מקום עצירתו הסופי, כשהרכב נהדף אחורה וימינה, והממצאים לרבות הנזולים התפזרו לכיוון הדיפתו, גם לאחר גרימת החרץ; כך שגם אם כתם השמן נמצא מימין לחרץ, אין בכך לשלול את האפשרות שהחרץ נגרם מדופן ימין של הרכב, כפי שהסביר מומחה ההגנה.



ב"כ המשיב שב וטען, כי מומחה ההגנה לא עומת עם מרבית הטענות שהעלתה המערערת במסגרת הערעור, וניתן היה לברר סוגיות אלו בנקל בבית המשפט קמא; ומשכך מדובר בסברות חסרות בסיס, שכלל לא נבדקו במסגרת ניהול התיק.

דין והכרעה

לאחר שעיינתי בהודעת הערעור ובתגובת המשיב, שמעתי את טיעוני הצדדים בדיון שנערך לפניי, ועיינתי בתיק בית משפט קמא, הגעתי לכלל מסקנה כי דין הערעור להתקבל.

אקדים ואציין כי אכן, ככלל, אין זו דרכה של ערכאת הערעור להתערב בממצאי עובדה ומהימנות שנקבעו ע"י הערכאה הדיונית, למעט במקרים חריגים ונדירים (ראו למשל ע"פ 7595/03 **פלוני נ' מדינת ישראל** פ"ד נט(1) 1; ע"פ 1258/03 **פלוני נ' מדינת ישראל** פ"ד נח(6) 625; ע"פ 2485/00 **פלוני נ' מדינת ישראל** נה(2) 918). הטעם העיקרי שבבסיס כלל זה, הוא היתרון ממנו נהנית הערכאה הדיונית, היכולה להתרשם מקרוב ובאופן בלתי אמצעי מהעדים בעת מתן עדותם, ממהימנותם, מאופן מסירת עדותם, וממכלול "אותות האמת" שעלו מעדותם.

עם זאת, במהלך השנים נקבעו לכלל "אי ההתערבות" מספר חריגים, שעניינם למעשה במקרים בהם ניתן לומר כי נשלל יתרונה המובנה של הערכאה הדיונית על פני ערכאת הערעור, ובהתקיימם תשקול ערכאת הערעור התערבות בממצאי עובדה ומהימנות. בע"פ 8146/09 **אבשלום נ' מדינת ישראל ואח'** (8.9.11) (להלן - עניין **אבשלום**), מנה כב' השופט עמית את החריגים לכלל, כפי שגובשו במהלך השנים בפסיקה, ובין היתר נמנו החריגים הבאים: כאשר ממצאי הערכאה הדיונית מתבססים על שיקולים שבהגיון ובשכל ישר, או על סבירותה של עדות; כאשר מדובר במסקנות, להבדיל מעובדות; כאשר הערכאה הדיונית התעלמה לחלוטין מראיות, או לא שמה לב לפרטים מהותיים בחומר הראיות; כאשר הערכאה הדיונית התעלמה מסתירות מהותיות בעדות עליה נסמכה, או מסתירות בין העדות עליה נסמכה לבין עדויות אחרות; כאשר הערכאה הדיונית אימצה גרסה מופרכת וחסרת הגיון; וכאשר נפלה טעות מהותית, או טעות בולטת לעין בהערכת המהימנות.

בהקשר זה נקבע בעניין **אבשלום**, כדלקמן:

"כלל אי ההתערבות הוא אך תחילת הדרך של ערכאת הערעור אך לא סופה. קיימת מעין תנועת מטוטלת הסמויה מעינו של הקורא, בין כלל אי ההתערבות לבין בחינת ערכאת הערעור את חומר הראיות שבפניה, וכאשר נמצא כי פסק הדין של הערכאה הדיונית מעוגן בחומר הראיות, אזי נעשה שימוש בכלל. כלל אי ההתערבות לא חוסם א-פריורי את דרכה של ערכאת הערעור מלבחון את חומר הראיות. גם מקום בו יכתב בפסק הדין של הערכאה המבררת כי בית המשפט האמין לעד פלוני, אין זה סוף פסוק, אם וככל שהערכאה הדיונית לא תגבה את התרשמותה בחומר הראיות או בהנמקה משכנעת".

אני סבורה, כי הערעור בענייננו נמנה על אותם מקרים חריגים שבהם ערכאת הערעור רשאית וצריכה להתערב בממצאים שקבעה הערכאה הדיונית.



כאמור, בית המשפט קמא לא קבע כל ממצאי מהימנות בנוגע לעדים שהעידו בפניו, לרבות הנפגעת או המשיב; הוא לא קבע שעדותו של הבוחן לא אמינה או לא מקצועית (ולהיפך, כעולה מעמ' 13 להכרעת הדין), אלא התייחס בעיקר לאי עריכת בדיקת "התאמת נזקים"; ואף הקביעה שהאפשרות שהציג מומחה ההגנה להתרחשות התאונה היא הגיונית וסבירה, נסמכה אך על שיקולי הגיון ועל התרשמות ממקצועיותו, מאופן כתיבת חוות דעתו, ומההסברים שמסר. יתרה מכך, גם למומחה ההגנה לא היתה מחלוקת בדבר העובדות והממצאים שמצא בוחן התנועה בזירת התאונה, והמחלוקת בין שני המומחים התמקדה במסקנות הנלמדות מאותם ממצאים. וכאמור, בעניינים אלו של הגיון וסבירות של מסקנות העדים, אין כל יתרון לערכאה הדיונית על פני ערכאת הערעור.

זאת ועוד, בחינת מלוא התשתית הראייתית בענייננו, לרבות הממצאים הפיזיים בזירת התאונה, חוות הדעת והעדויות, מעלה כי הוצג בפני בית המשפט קמא מארג ראיות שלם וקוהרנטי, לפיו התאונה התרחשה בשל סטיה של האוטובוס בו נהג המשיב לעבר הנתיב הנגדי, בו נסעה הנפגעת, ראיות אשר מחלקן התעלם בית המשפט; וכי ההגיון והשכל הישר אינם מאפשרים קבלת מסקנותיו מומחה ההגנה, ולו בדרך של הקמת ספק סביר לטובת המשיב.

הממצאים בזירת התאונה ומשמעותם

כעולה מהמסמכים שערך בוחן התנועה (דוח בוחן-ת/3, סקיצה-ת/6 ודוח נזקים-ת/5), בעת בדיקתו את זירת התאונה נמצאו ממצאים רבים, שעליהם לא חלק מומחה ההגנה, ומדובר בממצאים הנראים היטב גם בתמונות שהוגשו (ת/4), כמפורט להלן:

1. בנתיב נסיעת רכב הנפגעת נמצאו נזלים וחריצים בכביש (כמסומן באות ג' בת/6, וכמתועד בבירור בתמונות 2 ו-3); כאשר הבוחן הבהיר בעדותו, כי מדובר בכתמי שמן מרכב הנפגעת (עמ' 12 לפרוטוקול).
2. מרבית שברי הזכוכיות וחלקי הרכב (לרבות שברי פיברגלס של האוטובוס) נמצאים בנתיב נסיעת רכב הנפגעת, ורק מיעוטם נמצא בנתיב נסיעת האוטובוס, וגם זאת בעיקר אחרי המקום בו נעצר רכב הנפגעת (ת/3, ת/6 וכמתועד בעיקר בתמונות 1, 2, 4, 6, 7 ו-8).
3. לרכב הנפגעת נגרם נזק מסיבי לאורך חלקו השמאלי (אותו כינה מומחה ההגנה בחוות דעתו כ"נזק הרסני"), החל בפגוש הקדמי שמאלי שנהרס ונעקר ממקומו, בכנף הקדמית שמאלית ובמכסה המנוע, עובר במעיכות לאורך דופן שמאל לרבות בדלתות הרכב, הגלגל השמאלי קדמי התעקם, קרס ואיבד אויר, הצמיג האחורי שמאלי איבד אויר, שמשות נשברו והמתלה הקדמי שמאלי התעקם (ת/5, וכן תמונות 1, 2, 3, 4, 6 ו-8).
4. בחלקו הימני של רכב הנפגעת נגרם נזק רק בפינה הימנית אחורית (בחלקה העליון), כתוצאה מפגיעה במעקה בטיחות (ת/5 ותמונה 5).
5. לאוטובוס נגרם נזק בעיקר בחלקו הקדמי שמאלי, הפגוש הקדמי משמאל נשבר, ונגרמו שפשופים בצמיג הקדמי ולאורך כל דופן שמאל (ת/5, תמונות 10, 11 ו-12).
6. נמצאו סימני הדפס צמיג של האוטובוס בנתיב נסיעת רכב הנפגעת, לאחר מקום עצירת רכב הנפגעת ועד סמוך למקום עצירת האוטובוס (ת/3, ת/6 ותמונות 7, 8 ו-9); כאשר האוטובוס עצמו נעצר כשחלקו השמאלי אחורי נמצא בנתיב נסיעת רכב הנפגעת, ומעבר לקו ההפרדה הרצוף (תמונות 1, 3, 4, 6, 9, 10).



11 ו-12).

על סמך ממצאים אלו, קבע הבוחן בחוות דעתו (ת/3), כי מקום האימפקט בין שני כלי הרכב היה בנתיב נסיעת הנפגעת, בסמוך לפני כתם השמן והחריץ, ובמרחק של 1.6 מ' ממרכז השטח שבין שני קווי ההפרדה שבמרכז הכביש (מקום האימפקט סומן בת/6 באות ד', וב-X על גבי תמונה 3 בת/4); כי לאחר האימפקט, נדחף רכב הנפגעת לאחור ופגע עם הפינה האחורית ימנית במעקה הבטיחות; כי סימני הדפס הצמיג של האוטובוס מצביעים על מסלול נסיעתו לאחר האימפקט; וכי התאונה נגרמה כתוצאה מסטייתו של המשיב מנתיב נסיעתו לנתיב הנגדי, תוך חציית קו הפרדה רצוף כפול, והתנגשותו עם הפינה הקדמית שמאלית של האוטובוס בפינה הקדמית שמאלית של רכב הנפגעת. בעדותו סיכם הבוחן, כי מסקנתו לפיה המשיב סטה מנתיב נסיעתו, מתבססת על כך שמצא את מקום האימפקט בתוך נתיב נסיעת רכב הנפגעת, כשבסיום האימפקט מצא סימני צמיג של האוטובוס בנתיב נסיעת רכב הנפגעת "בקשת ימינה", ועד למקום עצירתו הסופי של האוטובוס, שגם הוא נמצא בחלקו בנתיב הנסיעה של רכב הנפגעת (עמ' 7-8 לפרוטוקול); ובחקירתו הנגדית הסביר, כי המשיב "קיצר" את העקומה שמאלה שהיתה בכיוון נסיעתו, וכך נכנס לנתיב הנסיעה הנגדי (עמ' 12).

הבוחן הבהיר בעדותו, כי נקודת האימפקט היא **"המקום שבו נוצר החריץ בזמן ההתנגשות בין כלי הרכב ונוצרת קריסה של כלי הרכב כלפי מטה ואז נוצר חריץ של התרחבות הצמיג המצביעים על המקום שבו היתה התנגשות"**, ואישר כי החריץ נוצר מקריסת חלק מתכתי ברכב, ופגיעתו באספלט (עמ' 10-11 לפרוטוקול); ובהמשך ציין כי החריצה מתבצעת **"כתוצאה ממגע של קריסה של חלק מהרכב כתוצאה מההתנגשות"** (עמ' 12).

מסקנותיו של הבוחן הגיוניות, סדורות ומתבססות על מומחיותו ונסיונו המקצועי, והן מתיישבות עם מלוא הממצאים שמצא בזירת התאונה, עם התמונות, ואף עם גרסאות הנהגים שהונחו בפניו (כפי שיפורט בהמשך).

כעולה מהכרעת הדין, גם בית המשפט קמא לא חלק על מקצועיותו של הבוחן, ולא קבע כי מסקנותיו מופרכות או לא הגיוניות, אלא התמקד בעיקר בכך שהבוחן לא ערך בדיקת "התאמת נזקים", בכך מצא מחדל חקירה משמעותי שפגע ביכולתו של המשיב להתגונן, ונתן לעניין זה משקל רב בהכרעת הדין (עמ' 6-10 להכרעת הדין וכן עמ' 12-14). בהקשר זה קבע בית המשפט כי אין די בהתרשמותו של הבוחן ממראה עיניו בזירת התאונה, אלא היה עליו "לתרגם" את הבנתו ממראה עיניו בשטח לראיות, וככל שלא ניתן לאסוף את כלל הראיות, היה עליו להסביר את הסיבה לכך; ואף קבע כי **"מובן כי ניסיונו של הבוחן המקצועי הביא אותו למסקנה באשר לאופן בו אירעה התאונה אלא שהיה עליו לתרגם עבור בית המשפט ועבור הנאשם את הבנתו המחשבתית בדבר הראית אשר הובילו אותו למסקנתו הסופית"** (שם בעמ' 13-14).

נראה כי בהחלטת בית המשפט קמא לגבי אי עריכת הבדיקה ומשמעותה, נפלו מספר טעויות מהותיות.

ראשית, מעדות הבוחן עולה, כי הוא הסביר באופן קוהרנטי ומשכנע מדוע לא מצא מקום לבצע את הבדיקה, ומדוע אף לא יכול היה לבצעה. וכך, לשאלה מדוע לא ערך "מבחן התאמת נזקים" בין האוטובוס לבין הרכב המעורב, השיב כי לא



ראה צורך בכך, שכן "מקום התאונה ידוע, הנזקים בכלי הרכב נראים. אפשר לדעת איך התרחשה התאונה ובאיזה מקום בכביש". לשאלה איזה חלק של איזה רכב קרס וגרם לחריץ השיב "הרכב הפרטי כפי שאפשר לראות בתמונות יש לו נזק כבד. החריץ יכול להגרם מכל מיני חלקים של הרכב ולא קרס חלק אחד. אני לא יכול לדעת איזה מהחלקים הוא שגרם לחריץ מאחר ולרכב הפרטי יש נזק כבד". לשאלה אם בדק בחריץ בכביש אם נותר סימן המתאים לאחד מכלי הרכב, השיב "לא. כשנוצר חריץ בכביש לא נשאר צבע מכלי הרכב. החריץ נוצר ממשו מתכתי, גם חלקים קטנים יכולים לגרום לשריטות והם פוצעים את האספלט"; ולשאלה אם מצא סימן אספלט על אחד מחלקי הרכב כתוצאה מהחיכוך, השיב "מאחר ולרכב הפרטי נזק גדול אז יכול להיות שנמצא חלקי אספלט בכל מיני אזורים. פיזית לא בדקתי מאחר וראיתי את מיקום התאונה בכביש ואיזה רכב יכול להשאיר את החריץ שזה הרכב הפרטי והוא זה שקרס" (עמ' 11 לפרוטוקול).

כלומר, לא רק שהבוחן לא ראה צורך לבצע בדיקת "התאמת נזקים", מאחר שהתמונה שנראתה לעיניו היתה ברורה (בהתחשב במקום האימפקט, בסימנים שהעידו על סטיית האוטובוס ממסלולו, ובנזק הכבד שנגרם לרכב מצדו השמאלי, בעטיו היה לו ברור שאחד מהחלקים שקרסו- בצדו השמאלי, גרם לחריץ); הוא הסביר גם שלא יכל לערוך בדיקה כזו, שכן בדיקת האספלט לא תועיל, ולאור הנזק הנרחב שנגרם לרכב, סביר להניח שיימצא אספלט בחלקים שונים של הרכב. לא למותר לציין, כי גם מומחה ההגנה לא הצביע או ניסה לזהות חלק ספציפי ברכב שיצר את החריץ, לא ביצע בדיקת "התאמת נזקים", ואף לא ניסה לברר אפשרות לבצע בדיקה כזו במועד עריכת חוות הדעת.

בהקשר זה ראוי לציין, כי בית המשפט ציטט בהכרעת דינו קטע זה של החקירה הנגדית, וקטע נוסף בו הבוחן השיב שאינו יכול לקבוע איזה חלק ברכב יצר את האימפקט (עמ' 6-7 להכרעת הדין); אך התעלם כליל מתשובתו של הבוחן בסיום חקירתו הנגדית, בה שלל את טענת ההגנה, לפיה חלק המצוי בצד ימין של רכב הנפגעת קרס ויצר את החריץ בכביש, כדלקמן (עמ' 13 לפרוטוקול):

"אני מפנה אותך לתמונה 4 ומראה שהנזק לרכב הפרטי הוא בדופן שמאל ובדופן ימין אין נזק, כך שהמצב הזה לא יתאפשר ומה שגרם לחריץ זה צד שמאל של הרכב הפרטי כתוצאה מההתנגשות. ניתן לראות בתמונה 3 שדופן ימין שלמה ויש ניתוק של הטמבון הקדמי בצד ימין, כך שמה שיכול להביא לחריצה זה בהכרח דופן שמאל ולא ימין ולא מרכז כי שם הנזק העיקרי ושם רואים המתלה. הצמיג כולו קרס למטה ולדעתי המקצועית זה המקום שגרם לחריצה, הצד השמאלי של הפרטי".

אם כך, בשונה מקביעת בית המשפט קמא, כי בוחן התנועה לא ידע לומר איזה חלק ברכב גרם לחריץ, ושבמצב זה לא ניתן לשלול את האפשרות הסבירה שהעלה מומחה ההגנה, הרי שהבוחן קבע מפורשות כי החריץ נגרם ע"י צדו השמאלי של רכב הנפגעת, ולא יכול היה להגרם ע"י צדו הימני.

עוד ראוי לציין, כי בית המשפט לא נתן כל משקל לכך שפרט לשאלה האמורה בעמ' 13 לפרוטוקול, טענות ההגנה לפיהן רכב הנפגעת הוא שסטה מנתיב נסיעתו, לגבי מנח כלי הרכב בעת ההתנגשות, או לגבי הכוחות שהופעלו על הרכב והטו את משקלו אל הדופן הימנית, כלל לא הוצגו לבוחן, ולא ניתנה לו האפשרות להתמודד עמן.

שנית, ומבלי להקל ראש בחשיבותה של עריכת בדיקת "התאמת נזקים" במסגרת חקירת תאונות דרכים, לא ניתן לקבוע עמוד 10



כלל אפריורי, כי בכל תאונת דרכים על בוחן התנועה לבצע בדיקה כזו, ומשלא ביצעה, מדובר במחדל ראייתי; שכן הדבר תלוי בנסיבותיו של כל מקרה ומקרה ובשאלות שבמחלוקת. בית המשפט הפנה למספר פסקי דין, שעיון בהם מעלה כי אין בהם כדי לתרום מאומה לענייננו, ובאף אחד מהם לא נקבע כי בכל תיק מחויב בוחן התנועה לערוך בדיקת התאמת נזקים.

בענייננו, כאשר הבוחן הגיע לזירה זמן קצר לאחר האירוע, ראה ותיעד בשטח את הממצאים, המדברים בעד עצמם, והתרשם על סמך הממצאים בכביש והנזקים בכלי הרכב, כיצד אירעה התאונה; ושעות ספורות לאחר מכן גבה את גרסת המשיב, שלא העלה ולו בדל טענה המעיד על תרחיש אחר, אלא להיפך; ספק בעיניי אם היה מקום לבדוק המצאם של שרידי אספלט על איזה מחלקי רכב הנפגעת.

לו היה עולה ספק כלשהו לגבי אופן קרות התאונה מהממצאים בזירה, או מאוחר יותר מגרסת המשיב או מגרסת הנפגעת, אין ספק כי היה על הבוחן לבצע בדיקות נוספות, וכי אי עריכתן מהווה מחדל חקירתי, אך לא כך המצב בענייננו.

שלישית, בית המשפט קמא שגה כשקבע, כי אי עריכת הבדיקה מהווה מחדל חקירה מהותי, שיש בו כדי לקפח את יכולתו של המשיב להתגונן, ולהקים ספק סביר באשמתו. על פי הפסיקה, מחדל חקירה הינו מחדלה של המאשימה בהשגת ראיות הדרושות לנאשם להתמודדות הוגנת עם ראיות התביעה, או מחדלה בהשגת הראיות שבכוחן להקים ספק סביר לזכותו. נקבע לא אחת בפסיקה, כי מחדלי חקירה עשויים להוביל לזיכויו של נאשם, אך לא כל מחדל, או אף הצטברות של מספר מחדלים, יביאו בהכרח לזיכויו. למעשה, השאלה שעל בית המשפט לשאול את עצמו, היא האם המחדלים מגיעים לכדי הותרת ספק סביר באשמתו של הנאשם, או האם מדובר במחדל כה חמור עד כי יש חשש שמא קופחה הגנתו של הנאשם, באופן שהוא התקשה להתמודד עם חומר הראיות שמפלילו (י.קדמי, **על הראיות**, חלק רביעי (2009), עמ' 1979-1986 והפסיקה שהובאה שם).

וכך נקבע בע"פ 5104/06 בניירישלול נ' מדינת ישראל (21.5.07):

"בחינת טענה לקיומם של מחדלי חקירה אינה מבקשת לבחון האם ניתן היה לנהל את החקירה בדרך אחרת, טובה יותר, יעילה יותר, אלא האם קופחו זכויותיו של החשוד, האם בחקירתו לא נשמרו הכללים וההנחיות שגובשו על מנת לאפשר לו להתגונן כראוי ולאפשר לבית המשפט לבצע מלאכתו בגילוי האמת. כידוע, מקום בו לא קופחה הגנת הנאשם לא די במחדל החקירה עצמו כדי להביא לזיכויו הנאשם... משקלו של המחדל החקירתי ייקבע הן מתוך בחינת המחדל עצמו, טיבו ומהותו, הן - ובעיקר, מתוך בחינתו על רקע מכלול הראיות... בחינתם של מחדלי חקירה צריכה להיעשות מתוך הכרה בחומרתה של אי ההקפדה על נהלי חקירה וביצוע פעולות חקירה חיוניות מחד גיסא, ומאידך גיסא תוך הכרה בכך כי בחכמה שבדיעבד ניתן לעולם להצביע על סוגיות שניתן היה להעמיק בהן או על פעולות שלגביהן ניתן היה לפעול אחרת.

בענייננו, גם אם אתעלם מהסבריו של הבוחן בדבר אי היכולת לבצע את הבדיקה בצדו השמאלי של הרכב, מפאת מצבו; ומכך שעל פי מכלול הממצאים שמצא בשטח, מראה עיניו ומומחיותו (נתונים שעד מומחה רשאי בהחלט



להסתמך עליהם, ובכך אף יש לו יתרון על מומחה ההגנה שלא ראה את הממצאים בזמן אמת), הוא לא מצא לנכון לערוך בדיקה לצדו הימני של הרכב, שנראה בעיניו ללא פגע; הרי שהיה על בית המשפט לבחון את מכלול הראיות שהובאו בפניו, ורק באספקלריה זו לבחון את נפקותו של מחדל החקירה.

בענייננו, למרות אי ביצוע הבדיקה האמורה, מכלול הראיות שהוצג בפני בית המשפט קמא מקים תשתית ראיתית מוצקה, לפיה התאונה התרחשה בשל סטייתו של האוטובוס מנתיב נסיעתו; ולא מצאתי כי אי ביצוע הבדיקה הביא לקיפוח הגנת המשיב, או כי יש בו להקים ספק סביר באשמתו.

סיכומם של דברים, מכלול הממצאים שמצא בוחן התנועה בזירת האירוע, תומך במסקנותיו של הבוחן ומביא למסקנה חד משמעית, כי התאונה נגרמה עקב סטייתו של המשיב מנתיב נסיעתו לנתיב הנגדי, שם פגע בעוצמה ברכב הנפגעת; ואין באי עריכת בדיקות נוספות בזירה, כדי לגרוע ממסקנה זו.

חוות דעתו ועדותו של מומחה ההגנה

כאמור, בית המשפט קמא התרשם ממקצועיותו ומאופן עדותו של מומחה ההגנה, וקבע כי הסבריו היו **"מתקבלים על הדעת ומציגים אפשרות הגיונית וסבירה אחרת, לאופן התרחשות התאונה"**, וכי בהתחשב במחדל החקירה של הבוחן, הרי שאפשרות זו, מעמידה **"בספק ניכר את מסקנותיו של הבוחן באשר לאופן התרחשות התאונה"**.

מבלי לחלוק על התרשמותו של בית המשפט קמא ממקצועיותו ומומחיותו של מומחה ההגנה, אני סבורה כי בית המשפט טעה בקבעו שהאפשרות שהציג המומחה היא הגיונית וסבירה, שכן היא עומדת בסתירה מהותית לממצאים שהוצגו בפני בית המשפט, שלגביהם לא היתה כל מחלוקת.

מומחה ההגנה קבע בחוות דעתו, כי **"על פי שחזור ההתנגשות על סמך הממצאים האובייקטיביים וחוקי הפיזיקה, עולה כי בעת ההתנגשות הדופן השמאלי של הרכב הפרטי היה בתוך נתיב נסיעתו של האוטובוס... הסיבה הסבירה לתאונה - אי שמירה על הימין ע"י נהגת רכב ב" (עמ' 8). את מסקנתו זו ביסס המומחה על מספר מסקנות ביניים:**

1. התאונה אירעה בזווית חדה בין הפינה הקדמית שמאלית של האוטובוס, לבין דופן שמאל של רכב הנפגעת, כשמוקד הנזק הוא בדלת הנהג של רכבה (כפי שהדגים באיורים 3 ו-5).
2. הנחתו של הבוחן, כי מיקום החריצים על הכביש הוא מקום האימפקט, דהיינו המקום בו אירע המגע הראשון בין כלי הרכב, היא הנחה שגויה, שכן הוא לא בדק אלו חלקים באו במגע עם האספלט כתוצאה מהאימפקט.
3. בעת ההתנגשות הופעל על רכב הנפגעת כח F המקביל לכיוון תנועת האוטובוס; כאשר כח זה מורכב ממקבילית כוחות, שאחד מהם (F1) מופנה אחורה מכיוון תנועת הרכב, והשני (F2) מופנה לימין יחסית



לתנועת הרכב (כמתואר באיור 3). הכח F2 שפעל על הרכב משמאל לימין יצר מומנט כלפי מטה, שגרם לפגיעה באספלט על ידי החלק התחתון של הדופן הימני של הרכב (באיור 4 תיאר המומחה כח המסיט את כל כובדו של הרכב לימין, באופן בו דופן ימין נוגעת בכביש), וכך נוצר החרץ.

4. לאור המסקנה האחרונה ובשים לב למיקום החרץ, קבע המומחה, כי **"בהסתברות גבוהה, בעת המכה הדופן השמאלית של הרכב הפרטי היה בנתיב נסיעתו של האוטובוס. לעומת זאת, עולה שהאוטובוס נסע בנתיב נסיעתו"**.

5. יתר הממצאים שמצא הבוחן - נוזלים, חלקי רכב ושברים - נוצרו לאחר ההתנגשות וכתוצאה ממנה, ועפו עם כיוון המכה, כלומר ימינה יחסית לתנועת רכב הנפגעת.

6. לגבי סימני הצמיג של האוטובוס קבע המומחה, כי הם מעידים על תנועתו לאחר ההתנגשות, אז נאלץ המשיב לתמרן בכדי לא לאבד שליטה, בשים לב לכך שמדובר בעקומה, עד למקום עצירתו הסופית.

מסקנתו של המומחה, לפיה התאונה נגרמה בזווית חדה בין פינת האוטובוס לבין דלת הנהג ברכב הנפגעת (אשר למעשה תומכת במסקנתו כי על הרכב הופעל כח שהסיט את משקלו לימין), התבססה למעשה על תמונה יחידה של הרכב, תמונה 8 בת/4 (כעולה מעמ' 5 לחוות דעתו). תמונה 8 היא תמונה שצולמה מאחור, ובה נראה רק חלק מהנזק שנגרם לרכב הנפגעת משמאל; כאשר בתמונות 1, 2, 3 ובעיקר בתמונות 4 ו-5 ניתן להתרשם מהנזק המסיבי שנגרם לרכב גם מלפנים - בפגוש, במכסה המנוע, בכנף ובגלגל הימני קדמי (ולכן קבע הבוחן, כי הפגיעה החלה בפינה השמאלית קדמית של הרכב), אך לכך לא נתן המומחה כל מענה בחוות הדעת.

בחקירתו הנגדית סייג המומחה מעט את דבריו, וטען כי הפגיעה היתה **"באיזור הדלת"**, והסביר כי **"מדובר בפגיעה ראשונה מה שנקרא מוקד הפגיעה הוא באיזור הדלת. כמובן בפגיעה בעצומה של אוטובוס כבד יהיה נזק עקיף בכל החלק הקדמי השמאלי של הרכב הפרטי. איך הגעתי לזה שמוקד הפגיעה הוא דווקא באיזור הדלת ואני מפנה לתמונה מספר 8 רואים שחלק האחורי שמאלי של הרכב לא נפגע כלל, זאת אומרת שההתמקדות היא בין חזית הרכב לבין האמצע שלו. אילו ההתמקדות היתה באיזור הכנף אז על פי פיזיקה בסיסית הרכב היה מקבל סחרור והיה נעצר עם הפנים לכוון ממנו הגיע. מאחר והרכב רק נהדף אחורה וימינה אני מניח שהפגיעה היתה באמצע הרכב. כמובן שהנזק שנגרם לאיזור הדלת, כנף וגלגל מביאים לממצאים האלה"** (עמ' 30 לפרוטוקול). אלא שתשובתו זו אינה נותנת כל הסבר לנזק בפגוש הקדמי של הרכב, ולכך שהנזק המסיבי נראה בעיקר בחלק השמאלי קדמי של הרכב.

ראוי עוד לציין בהקשר זה, כי מסקנת הבוחן שהתאונה נגרמה מהתנגשות של הפינה השמאלית קדמית של האוטובוס בפינה השמאלית קדמית של רכב הנפגעת, מתיישבת גם עם כך שמוקד הפגיעה באוטובוס אכן נמצא בפינה השמאלית, אך נמצאו גם סימני שפשוף ושריטות לאורך כל הדופן השמאלית של האוטובוס.

בנוסף, המומחה לא הראה בחוות דעתו היכן לדעתו אירע המפגש הראשוני בין שני כלי הרכב בכביש, וניתן לשער זאת באופן כללי מאיור 5 בחוות דעתו (הגם שבאיור זה וגם בשאר האיורים לא צוין היכן החרץ בכביש, ומאיזה חלק בצדו הימני של הרכב הוא נגרם). המומחה התעלם מכך שבאזור המשוער של ההתנגשות, לשיטתו, בתוך נתיב נסיעתו של



האוטובוס, לא נמצא כל ממצא היכול להעיד על המגע הראשוני שנוצר בין שני כלי הרכב. כעולה מהתמונות (בעיקר תמונות 1, 2, 3), לא נראים שום רסיסים או שברים בנתיב נסיעת האוטובוס, אלא רק אחרי המקום בו נמצא החרץ, בשונה מהמצב בנתיב נסיעת הנפגעת, שכולו מלא חריצים, נוזלים, שברים ורסיסים (גם לפני מקום החרץ). מטבע הדברים, ברגע הראשון של ההתנגשות, בעיקר כשמדובר בהתנגשות בעוצמה רבה, כפי שאירע בענייננו, אמורים להמצא ולו שברי זכוכית או פלסטיק ספורים, גם במקום ההתנגשות עצמו, וזאת גם אם תתקבל דעתו של המומחה שמרבית החלקים עפו בכיוון הפגיעה.

המומחה אף לא נתן כל הסבר להיווצרות כתם השמן הנראה בבירור בתמונה 3, לפני ומשמאל (יחסית לצלם) לחרץ שבכביש, פרט לאמירה סתמית כי כל החלקים והנוזלים עפו ימינה עם המכה. והרי, אם החרץ מראה את מיקום הדופן הימנית של הרכב בעת ההתנגשות, כך לשיטת המומחה, הרי שהנוזלים אמורים היו להשפך בין מקום זה לבין מקום ההתנגשות, הנמצא לשיטתו בנתיב נסיעת האוטובוס. כלומר, מצופה היה לראות כתמים מימין לקו החרץ (יחסית לצלם), וכאמור, האזור שמימין ולפני החרץ, כמעט נקי לחלוטין.

ומעבר לכל האמור, התזה העיקרית של המומחה, כי החרץ נגרם כתוצאה מפגיעה של חלקו הימני של הרכב בכביש, עקב כח שהופעל עליו ימינה וכלפי מטה, אשר למעשה הסיט את מרכז הכובד של הרכב לימין, אינה מתיישבת עם הממצאים. הן מעדותו של הבוחן, שראה את הרכב בעיניו (ובכך, כאמור, יש לו יתרון על פני מומחה ההגנה), והן מתמונה 5, עולה כי בחלקו הימני של רכב הנפגעת אין כמעט נזקים, פרט לסימני הפגיעה ממעקה הבטיחות לאחר התאונה. לא רק שמומחה ההגנה לא ביצע בדיקת התאמת נזקים, למרות חיוניות הבדיקה לדעתו (עמ' 6 לחוות הדעת), בטרם הגיע למסקנות נחרצות וחד משמעיות בדבר אופן היווצרות החרץ; ולא רק שהוא עצמו לא קבע איזה חלק ספציפי ברכב גרם לחרץ; הוא אף לא הצביע בתמונות או בכל דרך אחרת על חלק או חלקים שיכולים היו לגרום לחרץ, פרט לאמירה עמומה וסתמית כי החרץ נגרם מצדו הימני של הרכב.

מנגד, כעולה מממצאי הבוחן ומהתמונות, הנזק המסיבי שנגרם לרכב בצדו השמאלי, הביא לקריסה של רוב חלקו השמאלי של הרכב כלפי מטה, לרבות הצמיגים והמתלה הקדמי שמאלי (ניתן לראות את הקריסה היטב בתמונות 4, 6 ו-8). לפיכך, מסקנת הבוחן כי החרץ נוצר בהכרח מאחד מחלקי הרכב בצדו השמאלי, מבוססת היטב, בשונה ממסקנתו של המומחה, שאינה נתמכת בכל ראיה.

שילוב כל האמור לעיל, ובעיקר הסתירה שבין מסקנות המומחה לבין הממצאים בשטח, מחייבים את המסקנה כי האפשרות שהעלה המומחה אינה סבירה ואינה מתיישבת עם ההגיון, כך שהיא לא יכולה להקים ספק סביר לזכות המשיב.

עדות הנפגעת

למעלה מן הנדרש, אתייחס גם לקביעות בית המשפט קמא בנוגע לעדויותיהם של הנפגעת והמשיב, בדבר אופן התרחשות התאונה.



בית המשפט לא קבע כל ממצא מהימנות בנוגע לעדותה של הנפגעת בפניו, אלא קבע רק כי בעדותה "אין כדי לבסס את האופן בו ארעה התאונה - נהפוך הוא, הנהגת המעורבת בעדותה תארה תוואי כביש שונה מזה המתואר בכתב האישום, הן לעניין זווית העקומה והן לעניין קיומה של תהום ללא מעקה מהצד הימני, ובמיוחד לעניין התרחשות התאונה כתאונה חזיתית ולא תאונה בה נפגעו בעיקר חלקיו השמאליים של שני כלי הרכב".

בהעדר קביעות מהימנות, וכאשר דחיית גרסתה של הנפגעת התבסס על אי התאמה מסוימת שמצא בית המשפט קמא בין תיאוריה לבין זירת האירוע, אין כל מניעה שבית משפט זה יבחן את חומר הראיות, יבחן את אי ההתאמות הנטענות ואת השלכתן על גרסתה של הנפגעת, כאשר גם עניין זה נכלל בגדר החריגים לכלל אי ההתערבות. כאמור, על אף שבית משפט זה יושב כערכאת ערעור, הוא אינו פטור מבדיקת מכלול הראיות והמסקנות שהסיק בית המשפט קמא, וככל שימצא כי נפלה טעות בולטת בממצאי בית המשפט, הוא רשאי להתערב בהם ולקבוע את המסקנות המתבקשות.

עיון בראיות שבאו בפני בית המשפט, מעלה כי הנפגעת מסרה עדות עקבית וקוהרנטית, לפיה בעת התאונה היא נסעה בתוך הנתיב שבכיוון נסיעתה, כאשר האוטובוס שהגיע מולה סטה מנתיב נסיעתו והתנגש בה, והיא לא סתרה עצמה בנקודה זו, שהיא לב המחלוקת בין הצדדים.

וכך, בהודעתה מיום 14.6.16, בעת שהיתה מאושפזת בבית החולים (נ/1), מסרה הנפגעת כדלקמן (ההדגשות לא במקור):

"בערך 400 מטר אחרי היציאה מהישוב אשכולות ראיתי אוטובוס של מטרופולין... נוסע לכיוון אשכולות. אני הייתי בנתיב שלי בצד ימין פתאום ראיתי את האוטובוס בא מולי ראיתי שהוא סטה מנתיב הנסיעה שלו לתוך הנתיב שלי לא היה לי מה לעשות ידעתי שיש תהום מצד ימין הייתי בקצה הנתיב הימני והאוטובוס התנגש ברכב שלי בעוצמה חזקה... ראיתי בוודאות את האוטובוס לא היה משהו חריג היה ערפילי בוקר שאני מורגלת אליהם, הראות קדימה היתה טובה לא היתה בעיה אני יודעת גם איפה יש סיבובים... וגם נהג האוטובוס הזה חתך את הסיבוב ואמרתי לעצמי מה הוא עושה והוא התנגש בי.

...

ש. איפה קרתה התאונה ביחס לרוחב הכביש?
ת. בנתיב הנסיעה שלי...

...

ש. מאיזה מרחק ראית את האוטובוס בפעם הראשונה?
ת. מטרים ספורים לא אפשר לי זמן תגובה, איך שהוא סיים את הסיבוב וישר נע לכיוון שלי התחושה שלי שהוא לא רואה אותי שאלתי את עצמי את זה".

גם בעדותה בבית המשפט מסרה הנפגעת דברים דומים, וכבר בתחילת עדותה תיארה, כי "בערך כמו 400 מ' אחרי היציאה מהישוב שלי, אשכולות. היתה שם פניה מאד חדה של 90 מעלות וזו פניה מוכרת ודי מסוכנת ובאיזורים האלה אני נוהגת להאט ובכלל בכביש הזה אני לא נוסעת מהר. בדיוק בפניה ראיתי מגיח מולי אוטובוס של מטרופולין. הנתיב הוא כזה שאין אפשרות לסטות. הייתי בנתיב שלי והאוטובוס שלי ממש בא לנתיב שלי ולא היתה לי שום אפשרות לעשות שום פניה היות ויש תהום מצד ימין והדבר היחיד שזכרתי זה



שצעקתי מה הוא עושה והוא נכנס בי בעוצמה ואיבדתי את ההכרה" (עמ' 16 לפרוטוקול).

בחקירתה הנגדית, עמדה הנפגעת על גרסתה זו ועל כך שנסעה כל העת בתוך נתיב נסיעתה. לשאלת הסנגור עד כמה סטה האוטובוס לכיוונה, והאם מדובר בתאונה חזיתית, השיבה **"אני ראיתי אותו באותו רגע את כל האוטובוס נכנס מולי. זה מה שראיתי. זה גם מה שעולה לי בחלומות"**; כשהוטח בפניה שאין מדובר בתאונה חזיתית, אלא צד קדמי שמאלי של האוטובוס פגע בצד הקדמי שמאלי של רכבה, השיבה **"אני אומרת מה אני ראיתי. אני ראיתי מול העיניים שלי את כל הגודל הזה מולי. זה מה שראיתי, אוטובוס מולי. להסביר אם זה היה בקצה... זה מה שראיתי"**. לשאלות מפורשות האם ראתה את האוטובוס סוטה לנתיב נסיעתה, והאם נסעה כל העת ב"נתיב הימני", השיבה הנפגעת בחיוב; ולשאלות לגבי מקום נסיעתה בנתיב, אם נסעה במרכז או התקרבה לשול, השיבה **"אני נסעתי בתוך המסגרת שלי... אני נסעתי במרכז הנתיב והסטיה" (לגבי מקום המצאו של הרכב לאחר התאונה, כנראה בתמונות- ג.ש) היא כתוצאה מהמכה" (עמ' 18-19 לפרוטוקול).**

במצב דברים זה, שגה בית המשפט כשציין כי הנפגעת לא ידעה לומר היכן היה ממוקם רכבה לפני התאונה (עמ' 4 להכרעת הדין). בית המשפט הפנה בהקשר זה לעמ' 20 לפרוטוקול, אלא ששם התבקשה הנפגעת ע"י הסנגור למקם את רכבה לפני התאונה, ביחס לחרוץ הנראה בתמונה 3 (תמונה שבה כמעט ולא נראה תוואי הדרך, אלא אזור החרוץ, מקום עצירת רכבה ומקום עצירת האוטובוס); ולא ניתן לנתק את תשובתה של הנפגעת מהשאלה שנשאלה, בעיקר מאחר שלאורך כל עדותה, שבה הנפגעת וחזרה על גרסתה כי בעת התאונה היתה בנתיב נסיעתה.

יתרה מכך, אי ההתאמות ואי הדיוקים אליהם הפנה בית המשפט אינם מהווים סתירות או אי דיוקים של ממש, הם אינם נוגעים לנקודות המחלוקת בין הצדדים, ואין בהם כדי לקעקע את ליבת עדותה של הנפגעת אשר לא נסתרה בשום שלב.

תיאור העקומה באזור התאונה, כ"**פניה מאד חדה של 90 מעלות"** היא לכל היותר הגזמה והקצנה של המצב הקיים, או שמדובר אך בתיאור של אדם פשוט שאינו מומחה, את העובדה שבמקום נמצאת עקומה חדה בכביש. בהכרעת הדין ציין בית המשפט כי **"תיאור זה של הכביש כלל אינו מופיע בכתב האישום ואף לא בדוח הבוחן"** (עמ' 4 להכרעת הדין), הגם שמיד בעמוד שלאחר מכן בסקרו את דוח הבוחן ציין, כי הבוחן הגיע למסקנה שהמשיב **"נסע בעקומה שמאלה, סטה מנתיב הנסיעה..."**. יתרה מכך, לא היתה מחלוקת בין המומחים על כך שלפני מקום התאונה נמצאת עקומה חדה שמאלה מכיוון נסיעת המשיב, והדברים עולים גם מתוך האירורים השונים ומהתמונות (בעיקר תמונה 8).

גם טענת הנפגעת כי האוטובוס הגיח מולה, אינה עומדת בסתירה לחומר הראיות. בשונה ממסקנותיו של בית המשפט, הנפגעת לא העידה על תאונה חזיתית, ואף לא ציינה בשום שלב איזה חלק מהאוטובוס פגע באיזה חלק מרכבה, שכן תיארה כי מיד עם ההתנגשות איבדה את הכרתה. הנפגעת אף השיבה באופן ברור בחקירתה הנגדית, שהיא מספרת את מה שראתה, אוטובוס שמגיח לפתע אל מול עיניה. כאשר בוחנים את דברי הנפגעת, לא ניתן להסתכל עליהם בהסתכלות סטירילית ומרוחקת, בהתעלם מכך שמדובר במי שחוותה תאונת דרכים קשה, בה נחבלה קשות, ויש להביא בחשבון את העובדה שמדובר באירוע מלחיץ, שארך שניות ספורות. במצב דברים זה, ובשים לב גם לתוואי הדרך, היינו, שבעת קרות התאונה הנפגעת היתה בכביש לפני עקומה חדה ימינה, אין זה מופרך כי במעמד מפחיד ומלחיץ זה,



בשניות שלפני שאיבדה את הכרתה, נראתה אותה התנגשות של צד בצד, כתאונה שבה האוטובוס הגיח לפתע מולה.

גם הסתירה שמצא בית המשפט קמא בדברי הנפגעת, כי לא יכלה לסטות ימינה כדי "לברוח" מהתאונה בגלל התהום מצד ימין, אל מול העובדה שבמקום מותקן מעקה בטיחות, אינה מהווה סתירה של ממש. עצם קיומו של מעקה בטיחות אינו עומד בסתירה לטענה שבמקום קיימת תהום (ואולי להיפך), ואינו אמור בהכרח לבטל את חששה של הנפגעת מנפילה לתהום.

מכל מקום, הנפגעת נשאלה על כך בחקירתה הנגדית, ומסרה תשובות הגיוניות ומניחות את הדעת לפער האמור. וכך, כאשר הסנגור הפנה אותה לתמונות, בהן נראה מעקה הבטיחות, הטיח בפניה כי המעקה אמור לבלום רכב במהלך סטיה כך שהיא לא יכלה ליפול לתהום, ושאל האם הדבר מצביע על כך שהיא לא זוכרת היכן קרתה התאונה, השיבה הנפגעת **"אתה אומר לי שבאותו רגע הייתי צריכה לחשוב להכנס בתוך המעקה במקום ליפול לתהום? ... אני לא מבינה את השאלה. אני לא מבינה מה היית רוצה שאעשה באותו רגע"** ולשאלה נוספת השיבה כי אינה מסכימה עם התזה של הסנגור. לשאלה מדוע אם כך ציינה שיש תהום, שהרי יש במקום מעקה בטיחות, השיבה **"אני מכירה את הישוב הזה, אני מהמייסדים ואני יודעת איך הוא היה לפני ואיך אחרי. זה שיש מעקה בטיחות לא נותן לי תחושה שאני יכולה להכנס למעקה. אני לא יושבת לחשוב אם להכנס במעקה הבטיחות או לת לאוטובוס להכנס בי. לא היה מקום למחשבה וגם בשניה הזו איבדתי את ההכרה"** (עמ' 19 לפרוטוקול).

גם בעניין זה, אין זה נכון לנתח את האפשרויות שעמדו בפני הנפגעת (בין לאפשר לאוטובוס לפגוע בה, לבין פגיעה במעקה הבטיחות, תוך חשש שטיפול לתהום) בדרך של חוכמה שבדיעבד, תוך נטרול הבהלה, הלחץ, והזמן הקצר מאד שהיה בידיה מרגע שראתה את האוטובוס מגיח לכיוונה מאחורי העיקול.

מכל האמור עולה, כי נראה שבית המשפט קמא התמקד בהכרעת הדין בעצם קיומם של אי התאמות או אי דיוקים בדברי הנפגעת, לעתים תוך הוצאתם מהקשרם, ולעתים תוך בחינה טכנית של הדברים; מבלי להבהיר מה נפקותם של אי הדיוקים, אשר אינם מצויים בליבת המחלוקת בין הצדדים, שכן לא היתה מחלוקת לגבי תוואי הדרך ומיקומה הכללי של התאונה; תוך בחינתם במנותק מהתשתית הראייתית שהוכחה בפניו; ובעיקר תוך התעלמות מדבריה המפורשים והברורים של הנפגעת בדבר אופן התרחשות התאונה, אשר לא נסתרו.

גרסת המשיב

בית המשפט שגה אף בקבעו כי לא ניתן להסיק מדברי המשיב בחקירתו, שהוא אישר שעובר לתאונה סטה לנתיב הנגדי (עמ' 10 להכרעת הדין); שכן דברי המשיב בחקירתו (ת/2) ברורים, והם מהווים לכל הפחות "ראשית הודיה", ומחזקים באופן משמעותי את שאר ראיות התביעה.

כעולה מת/2, שעות ספורות לאחר התאונה, ביום 9.6.16 בשעה 11:45, נחקר המשיב תחת אזהרה, בחשד לגרימת תאונת דרכים, תוך סטיה מנתיב נסיעתו. לבקשת הבוחן שיתאר איך קרתה התאונה השיב: **"היום בשעה בערך 06:00 נהגתי באוטובוס הייתי לבד נסעתי בכביש לכיוון אשכולות הייתי בעליה עם סיבוב היה ערפל נסעתי בזהירות**



פתאום שמעתי בום הסתכלתי במראה צד שמאל ראיתי רכב מתחתי עצרתי בצד ירדתי ישר מהאוטובוס האשה צעקה... התקשרתי למשטרה והם קישרו אותי עם מד"א...". בהמשך נשאל המשיב שאלות רבות לגבי תקינות האוטובוס, מהירות נסיעתו, קיומם של כלי רכב נוספים בכביש, תנאי הכביש והדרך, שדה הראיה וכיוצ"ב.

בסיום סדרת השאלות האמורה, נשאל המשיב על האפשרות כי סטה עם האוטובוס לנתיב הנגדי, וכך התנהלה החקירה (שורות 31-44, ההדגשות לא במקור):

"ש. אתה עברת לנתיב הנגדי?"

ת. אני לא חושב שעברתי לשם אולי עליתי עם הגלגל הקדמי על הקו הלבן ואז החזית של האוטובוס בלטה קצת 20 סנטימטר אולי.

ש. אני מצאתי שהתאונה הייתה בתוך הנתיב של הרכב המעורב במרחק של 1.60 מטר ממרכז הקו הלבן שמחלק את הכביש מה יש לך לומר?

ת. אין לי מה להגיד

ש. מה הסיבה שעברת לנתיב הנגדי

ת. אני לא יודע

ש. למה לא ראית את הרכב היונדאי שמעורב בתאונה לפני ההתנגשות

ת. כי היה ערפל

ש. לפי מה שאמרת אפשר לראות קדימה למרחק של 30 מטר למה לא ראית אותה

ת. רק הרגשתי את המכה מאיפה היא באה לא יודע אחר כך ראיתי שהיא באה מלמעלה

ש. מה עשית אחרי ההתנגשות מבחינת בלימה היגוי.

ת. לחצתי על הבלם עצרתי את הרכב לא זוכר שסיבבתי את ההגה".

כלומר, מעבר לראשית ההודאה בנוגע לסטייתו מנתיב הנסיעה, ומעבר לכך שלא העלה כל טענה לפיה הנפגעת היא זו שסטתה מנתיב נסיעתה, מגרסת המשיב אף עולה שלילה של טענות מומחה ההגנה, לפיהן לאחר התאונה ערך תמרונים בכביש וכך הגיע למקום עצירתו הסופי, שחלקו בתוך נתיב נסיעת הנפגעת.

אמנם, בעדותו בבית המשפט חזר בו המשיב מדברים ברורים אלו (לגבי הסטיה מנתיב), ואולם הוא לא נתן להם כל הסבר סביר, פרט לאמירות בעלמא כי הבוחן לחץ עליו.

וכך בעדותו הראשית (שלמעשה לא העיד בה דבר לגבי אופן התרחשות התאונה, עמ' 22 לפרוטוקול), לשאלה מדוע אמר את המשפט בש' 32 לת/2, השיב המשיב "אני אמרתי לו שאני לא עליתי על הפס הלבן. מרוב השאלות שלו אמרתי לו אולי, 20 ס"מ. זה לא קו אחד אלה שני קווים. אמרתי לו שלא עליתי על הפס הלבן". בחקירתו הנגדית בעניין זה, לשאלה מה נכון, אם עלה על הפס או לא, השיב "אני לא עליתי אבל מרוב שהוא לוחץ ושואל. כשהוא הגיע לתאונה הוא היה נעול שהאוטובוס אשם בלי להתווכח או לשאול. גם בחקירה שלי אצל הקצין הוא היה נעול שהאוטובוס אשם". לגבי הטענה שהבוחן קבע כי התאונה אירעה באמצע הנתיב הנגדי, השיב "אני אומר שזה לא נכון וגם לא הגיוני. על הקו הלבן באמצע. הפס הלבן הם שני פסים"; לגבי הטענה ש-20 ס"מ מהקו הלבן זה משמעותי, השיב "אני אמרתי לו שאולי אני עליתי ולא סטיתי". לשאלה מדוע כשנשאל ע"י הבוחן למה עבר לנתיב הנגדי, השיב שאינו יודע, השיב "אמרתי שאני לא יודע ובטוח שאני לא עברתי. אמרתי שאני לא



עברתי על הפס הלבן" ולשאלה חוזרת השיב "בגלל שאני אמרתי שאני לא עברתי"

(עמ' 24-25).

מעבר לכך שמת/2 לא עולה כי הופעל על המשיב כל לחץ ע"י הבוחן, וכי הוא אמר שאולי עלה עם הגלגל על הקו הלבן בתשובה לשאלה פשוטה של הבוחן האם עבר לנתיב הנגדי, עוד לפני שהבוחן עימת אותו עם ממצאיו; הרי שהבוחן לא נשאל בחקירתו הנגדית, ולו שאלה אחת על הלחץ שלכאורה הפעיל על המשיב, על כך שהיה "נעול" על אשמתו של המשיב, או בכלל על נסיבות גביית ההודעה. בנסיבות אלו, משקלה של טענת המשיב לסתירת הודאתו בפני הבוחן, אפסי.

יתרה מכך, בית המשפט התעלם מכך שהמשיב לא מסר בפניו כל גרסה לעצם קרות התאונה, למעט אותה גרסה מגומגמת בנוגע לדברים שנכתבו מפיו בחקירה. בעדותו הראשית לא מסר המשיב דבר, פרט לטענתו לגבי הלחץ שחווה בחקירה; ואף בחקירתו הנגדית לא הסביר את קרות התאונה, לא אמר שהנפגעת סתה לתוך נתיב נסיעתו, והדבר היחיד שאמר בעניין זה, הוא בתשובה לשאלת התובעת שהטיחה בפניו שהבוחן מצא שהתאונה אירעה בנתיב נסיעתה של הנפגעת, כשאמר **"אני לא יודע מה להגיד. זה לא הגיוני שאני לקחתי חצי מהנתיב שלה, אז הרכב שלה צריך להיות מתחת לאוטובוס ולא בנתיב שלה. זה לא הגיוני"** (עמ' 24 לפרוטוקול). גם בת/2 אין כל גרסה חלופית של המשיב, פרט לאותה ראשית הודאה, כי סטה מעט לכיוון הנתיב הנגדי, והוא לא טען, ולו ברמז, שהתאונה אירעה באשמת הנפגעת.

במצב דברים זה, היה על בית המשפט לקבוע, כי המשיב לא סתר את הגרסה שמסר בחקירתו ת/2, ממנה עולה הודאה במקצת בכך שעבר את קו ההפרדה ונכנס מעט לתוך נתיב נסיעתה של הנפגעת; ומכל מקום, אין בעדות מעורפלת זו כדי להוות משקל נגד לעדותה הברורה והעקבית של הנפגעת בנוגע לכך שהתאונה אירעה כשהמשיב סטה לתוך נתיב נסיעתה.

לסיכום

לאחר שבחנתי את מכלול הראיות שעמדו בפני בית המשפט קמא, ובחנתי היטב את הנמקותיו של בית המשפט במסגרת הכרעת הדין, מצאתי כי בהכרעת הדין ובאופן הערכת הראיות נפלו מספר שגגות מהותיות, המצדיקות התערבות בממצאיו ובמסקנותיו של בית המשפט קמא.

כאמור, הממצאים הפיזיים שנמצאו בזירת התאונה, שחלקם המכריע תועד בתמונות שהוצגו בפני בית המשפט קמא, מתיישבים היטב עם חוות דעתו ומסקנותיו של בוחן התנועה, ואף עם גרסתה של הנפגעת, ועם ראשית ההודאה של המשיב בת/2; וביחד הם יוצרים תשתית ראייתית שלמה, איתנה וחד משמעית, לפיה התאונה התרחשה בשל רשלנותו של המשיב, אשר סטה מנתיב נסיעתו אל תוך הנתיב הנגדי בו נסעה הנפגעת, ופגע עם האוטובוס בעוצמה ברכבה. כאמור, ובניגוד למשקל הרב שנתן לכך בית המשפט קמא, לא מצאתי באי עריכת בדיקת "התאמת נזקים" ע"י הבוחן, או באי ההתאמות בגרסת הנפגעת, נימוקים שיש בהם כדי לפגום בתמונה הראייתית הכוללת, וכדי ליצור ספק סביר באשמתו



של המשיב. בנוסף, לא מצאתי כי יש בחוות דעת המומחה מטעם ההגנה כדי להקים ספק סביר באשמתו של המשיב, שכן מסקנותיו אינן מתיישבות עם הממצאים בזירת התאונה, ואף אינן מתיישבות עם ההגיון והשכל הישר.

לאור כל האמור, אני מקבלת את הערעור, קובעת כי המערערת הוכיחה את אשמתו של המשיב בגרימת התאונה, מעבר לכל ספק סביר, ומרשיעה אותו בכל העבירות שיוחסו לו בכתב האישום, פרט לעבירה של נהיגה במהירות בלתי סבירה.

שתי הערות בשולי הדברים

תחילה, אציין, כי ראוי למערערת (ככל צד למשפט, אך בעיקר כשמדובר במי שמייצגת את המדינה) להקפיד כי טענותיה בערעור יהיו ענייניות ומבוססות, ושיוסחו בדרך המכבדת את בית המשפט. כפי שציינתי בפני הצדדים במעמד הדיון שנערך בפניי, מסעיפים מסוימים בהודעת הערעור (למשל סעיף 4), הגם שהדברים נכתבו באופן מרומז, משתמע זלזול מסוים בבית המשפט קמא. יתרה מכך, הטענה שהעלתה המערערת בסעיף 36, לפיה לא ניתנה למדינה הזדמנות נאותה לחקור נגדית את מומחה ההגנה, אינה מתיישבת עם פרוטוקול הדיון, וראוי היה שלא תעלה במסגרת הערעור.

שנית, מעיון בתיק בית המשפט עולה, כי בישיבת ההוכחות הראשונה ביום 25.12.18, החליט בית המשפט קמא להטיל על המדינה הוצאות בסך 2,000 ₪, מאחר שהנפגעת לא התייצבה לדיון, והתביעה לא פעלה לוודא את זימונה אלא רק יום לפני הדיון; תוך שקבע כי התנהלות זו הביאה לבזבוז זמן משווע, ולצורך בקביעת מועד נוסף למרות יומנו העמוס, "כאשר באופן תאורטי יכול היה הליך שמיעת הראיות להסתיים היום". למרות החלטה זו, נדחה הדיון עוד מספר פעמים - פעם אחת מאחר שבטעות לא נקבע הדיון ביומן בית המשפט בטעות, ופעם נוספת לשם שמיעת מומחה ההגנה; ובקשה מוסכמת לביטול ההוצאות, נדחתה ע"י בית המשפט. על פני הדברים, לא ברור מדוע החליט בית המשפט להותיר את החיוב בהוצאות על כנו, ונראה כי היה מקום לבטלו, בעיקר נוכח הסכמת הצד שכנגד, ונוכח העובדה שהדיונים נדחו פעמים נוספות, שלא בעטיה של התביעה, והדבר לא הביא להטלת סנקציה דומה ע"י בית המשפט.

משהערעור התקבל, התיק יושב לבית המשפט קמא לצורך גזירת הדין.

המזכירות תעביר העתק הכרעת הדין לצדדים.

ניתנה היום, ט' אדר
תש"פ, 05 מרץ
2020, בהעדר
הצדדים.
גילת שלו, שופטת