



ע"פ 8837/01/17 - ניב דורה נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

עפ"ת 8837-01-17 דורה נ' מדינת ישראל
לפני: כבוד הנשיא אברהם טל - אב"ד כבוד השופטת ורדה מרוז, סג"נ
כבוד השופטת זהבה בוסתן
המערער ניב דורה
נגד
המשיבה מדינת ישראל

פסק דין

רקע

1. שבת בבוקר, יום 27.09.14 שעה 07:00 לערך. המערער, חייל צעיר ביחידה מובחרת, עשה את דרכו לביתו, בתום בילוי לילי ממושך, ברכב מסוג שברולט מ.ר. 14-209-66 (להלן: "**הרכב**") בכביש מספר 4 מדרום לצפון. אותה עת רכב חגי רודריג ז"ל (להלן: "**המנוח**") על אופניו בשול ימין של הכביש, לאחר שחלף על פני צומת פרדסיה. בהיות המערער במרחק של כ-800 מטר מהצומת לכיוון צפון, הוא סטה לפתע מהנתיב הימני בו נסע לנתיב השמאלי ומיד לאחר מכן, חזר לנתיב הימני. שניות לאחר מכן, התנגש עם חזית רכבו בחלק האחורי של אופני המנוח.
2. המנוח נפגע בראשו ובחלקים נוספים בגופו כתוצאה מהטחת גופו על חזית הרכב, השמשה הקדמית וגג הרכב. לבסוף, הוטח גופו על הקרקע, מרחק של כ-54 מטר ממקום התאונה, בתוך השול הימני. מותו נקבע במקום. אופניו הוטלו למרחק 69.8 מטר וחלקים מהם, כמו גם אביזרים של המנוח נמצאו במקומות שונים בשול הימני ובתעלה הסמוכה לו. רכב המערער נעצר מרחק של 104.8 מטר ממקום התאונה, על הכביש.
3. העובדות האמורות פורטו בכתב האישום שהוגש כנגד המערער ועל יסודן ייחסה לו המאשימה עבירה של גרם מוות ברשלנות לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א - 1961. בכתב האישום נטען, כי לאחר שהמערער סטה עם רכבו שמאלה ולאחר מכן, חזר לימין, כמתואר לעיל, המשיך בסטייה לעבר השול הימני, פגע בגלגל האחורי של אופני המנוח וגרם למותו.
4. עוד נטען בכתב האישום, כי במהלך 24 השעות עובר לתאונה, ישן המערער, לסירוגין, כארבע שעות



בלבד ובמהלך 10 השעות עובר לתאונה, בילה עם חבריו מחוץ לביתו, במהלך ישי שעה אחת בלבד, בין 05:00 ל-06:00 לערך. בעת התרחשות התאונה היה שרוי, אפוא, המערער בעייפות גדולה.

5. המערער טען כי התאונה אירעה על הנתיב הימני בכיוון נסיעתו ונגרמה כתוצאה מסטייה פתאומית של האופניים מהשול לנתיב נסיעתו. לשיטתו, התאונה היתה בלתי נמנעת נוכח הסטייה הפתאומית של האופניים לנתיב נסיעתו. גרסתו נתמכת בחוות דעת מומחה, מר אבנר רוזנגרטן, בעל הסמכה לחקירה ושיחזור תאונות דרכים וכן, מומחה בתחומים פורנזיים שונים.

6. בית המשפט השלום לתעבורה בפתח תקווה (כב' השופטת רות רז) הרשיע את המערער, בעבירה של גרם מוות ברשלנות, בפסק דין מנומק כדבעי. ממצאיו נמסכו על עדויות בוחני תנועה מטעם משטרת ישראל, על ראיות פורנזיות וראיות נסיבתיות. בית המשפט גזר על המערער 13 חודשי מאסר, 15 שנות פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה, קנס ומאסר מותנה.

7. בערעור זה משיג המערער על ממצאיו ומסקנותיו של בית משפט קמא וטוען כי לא הוכחה אשמתו בגרימת התאונה, למצער, לא מעבר לספק סביר. לחילופין, עותר המערער להקל בעונשו בהתחשב בנסיבותיו האישיות, היותו צעיר, נורמטיבי, לוחם מצטיין ונעדר זיקה לעבריינות, לרבות בעבירות תעבורה.

8. לאחר בחינה מעמיקה ויסודית של הראיות, העדויות וטענות הצדדים, הגענו לכלל מסקנה כי פסק דינו של בית משפט קמא מבוסס ומנומק, דבר דבור על אופניו ואין עילה להתערב בממצאיו ובמסקנותיו.

חזית המחלוקת

9. חזית המחלוקת צרה ומתמקדת במקום התרחשות התאונה; האם אירעה על הכביש בנתיב הימני, בכיוון נסיעת המערער, עקב סטיית המנוח מהשול באופן שנמנעה מהמערער האפשרות למנוע אותה, או שמא נגרמה עקב סטיית המערער לשול הימני ופגיעתו בחלק האחורי של אופני המנוח, עת שרכב על השול?

10. בית משפט קמא קבע כי המערער, ברשלנותו, סטה מנתיב נסיעתו לעבר השול הימני, פגע במנוח וגרם למותו.

עובדות שאינן שנויות במחלוקת

שדה ראייה



11. שדה הראייה בכיוון נסיעת המערער היה פתוח למרחק של 394.60 מ'.

ממצאים בזירת התאונה

12. להלן הממצאים שנמצאו ותועדו על ידי בוחני התנועה מטעם המשטרה בזירת התאונה:
- שלדת האופניים נמצאה על השול הימני, כאשר הכידון מונח על פס ההפרדה הצהוב - גבול נתיב הנסיעה הימני והשול הימני. על הכביש, בסמוך לשול נמצא חריץ שנגרם עקב הטלת האופניים.
 - הרכב נעצר על הכביש בנתיב הימני לכיוון צפון, מרחק של 104 מ' ממקום התאונה.
 - על מעקה הבטיחות התוחם את גבול שטח השול הימני נמצא כתם דם של המנוח. סמוך אליו נמצא כתם דם גדול. כן, קיים שובל דם גם בשול הימני.
 - צמיג אחורי של האופניים, שצבעו אדום במרכז ושחור בשני צדיו, ולידו חישוק הגלגל האחורי של האופניים נמצאו מתחת למעקה השול הימני.
 - נעל שמאל של המנוח נמצאה על השול הימני, סמוך לפס ההפרדה הצהוב. נעל ימין ובקבוק מים השייכים למנוח נמצאו בתעלה מימין לשול, מעבר למעקה הבטיחות.
 - קסדת המנוח נמצאה על השול הימני בצדו הימני ומשקפיו גם כן על השול הימני, בסמוך לקו ההפרדה הצהוב.
 - על השול הימני קים סימן הטבעה אדום מלווה בחריצים. הסימן מתחיל במרחק של 1.2 מ' מקו ההפרדה הצהוב ומסתיים במרחק של 1.4 מ' ממנו ואורכו 1.9 מטר (להלן: "סימני ההטבעה").

נזקים שנגרמו לכלי הרכב

13. הנזקים שנמצאו על הרכב:
- מספר מוקדי נזק בחזית הרכב המעידים על פגיעת חזית הרכב בגלגל האחורי של האופניים; על הפגוש הקדמי, על מספר הרישוי, על מכסה המנוע ועל השמשה הקדמית וגג הרכב נראו סימני פגיעה, חלקם עקב מגע הצמיג וכיסא האופניים ברכב וחלקם עקב נחיתת גוף המנוח על מכסה המנוע, לאחר פגיעת הרכב באופניו. מוקדי הנזק ממוקמים על הציר המרכזי של הרכב.
 - קיימת התאמה מלאה בין מוקד הפגיעה במרכז מכסה המנוע לבין מיקום כיסא האופניים. התאמה נוספת קיימת בין מזלג אחורי של האופניים לנזק שנגרם בפגוש קדמי של הרכב, ללמך על פגיעה חזיתית של הרכב בחלק האחורי של האופניים. בנוסף, נגרם שבר למזלג האחורי של האופניים.
 - התאמה נוספת נמצאה בגובה ובגודל בורג שמאלי של בלם אחורי של האופניים לבין הטבעת עיגול

על מספר הרישוי הקדמי של הרכב.

- נמצאה התאמה מלאה בין צבעו השחור של הצמיג האחורי של האופניים לבין סימן צמיג שנמצא על הפגוש הקדמי של הרכב.
- נמצאה התאמה בין הצבע האדום של סימני ההטבעה לבין הצמיג האחורי של האופניים, אשר הונח בקצה הדרומי של סימני ההטבעה.

14. הנזקים שנגרמו לאופניים:

- גלגל אחורי נותק ונשבר. הצמיג השתחרר מהחישוק.
- בחלק האחורי של שלדת האופניים - מספר שברים וכיפופים.
- הזרועות האלכסוניות האחוריות של האופניים מכופפות פנימה, הזרוע השמאלית כפופה מעט יותר מהימנית. מומחה ההגנה גרס כי הדבר מלמד על סטיית האופניים לשמאל ביחס לרכב בעת התאונה (להלן: "הזרועות").

סרטון מע"צ

15. סמוך לאחר צומת פרדסיה מותקנת מצלמת אבטחה מטעם מע"צ שתיעדה את התנועה על הכביש (להלן: "הסרטון"). הסרטון הוגש באמצעות עד התביעה, פקד מוזס. ההגנה התנגדה להגשתו אך בית המשפט דחה את ההתנגדות והמערער משיג על החלטה זו במסגרת ערעורו.

הסרטון הוגדל ותועד באמצעות תמונות 'סטילס' על ידי מז"פ ורפ"ק מוזס תיעד את הסרטון בדו"ח שערך וממנו עולה כי בשעה 07:07:07 נצפית רוכבת אופניים (עדת התביעה אורלי ברזילי) - נכנסת לתמונה מכיוון דרום לצפון, ובמרחק קצר אחריה המנוח, רוכב על אופניו בשול ימין. בשעה 07:07:34 ניתן להבחין בקבוצה של 3 רוכבי אופניים (בהם עד התביעה רפאל פריימן ועד ההגנה עופר ערוסי) נוסעים בכיוון נסיעת המנוח. בשעה 07:07:57 מופיע רכב המערער ובשעה 07:08:01 נראה רכב הנהוג על ידי עדת התביעה צביה מילר. שניהם נוסעים בנתיב הימני. בשעה 07:08:03 נצפה רכב המערער מתחיל בסטייה מתונה לנתיב השמאלי. רכבה של העדה מילר נשאר בנתיב הימני. בשעה 07:08:22 רכב המערער סוטה חזרה לימין עד סמוך לאזור השול הימני(לפי הגדלת הסרטון). התאונה עצמה לא תועדה.

ראיות המאשימה

16. כאמור, המאשימה טוענת כי בהמשך לסטייתו לימין כפי שנצפתה בסרטון, הגיע המערער לשול הימני, אז התיישר ופגע בחלק האחורי של אופני המנוח, חזית באחור.



כך תיאר את התרחשות התאונה בוחן התנועה אלון לפיקוביץ':

"נסיבות התאונה היו כך. על פי מצלמת מע"צ והממצאים שמצאתי בזירת התאונה אני קובע שפרטי שברולט עברה את צומת פרדסיה כאשר היא בנתיב ימין לצפון לאחר מכן סוטה באופן לא ברור בצורה מתונה לנתיב שמאלי כאשר אין שום דבר לפניו שאמור לה לגרום לסטות לנתיב השמאלי. לקראת מקום התאונה הפרטית שברולט סוטה בחדות ימינה עוברת את הנתיב הימני מגיעה לשול ימין פוגעת עם חזיתה של השברולט בחלקו האחורי של אופנים בצורה ישרה. כתוצאה מן הפגיעה נדחף הגלגל האחורי של האופנים לכיוון הכביש כ- 1.20 לתוך השול, כאשר הוא נדחף. בזמן הפגיעה חזית של הפרטית פגע בגלגל האחורי של האופנים מהעוצמה הגלגל נדחף לכביש, הג'נט נשבר. כתוצאה מכך הושאר פס אדום, כי הצמיג היה בצבע אדום, עם חריצים מהחישוק של האופנים. לאחר הפגיעה הרכב עלה על מכסה המנוע, על שמשות הרכב על גג הרכב והוטל מאחורי הרכב על שול ימין. האוטו המשיך בתנועתו קדימה וסטה שמאלה ונעצר על נתיב הימני. הפגיעה מתרחשת בשול הימני. אופנים היו 1.20 לתוך השול. קבעתי את זה לפי סימן הטבעת צמיג והחריצים שנוצרו בזמן הפגיעה. מפנה את בית המשפט לצילום מס. 16, 17 ו- 18 ניתן לראות שהצמיג בצבע אדום מתאים לסימן. ניתן לראות חריצים קטנים בצבע אדום שנוצרו. הסימן האדום נוצר מהצמיג. החריצים הקטנים נוצרו מהחישוק".

17. הבוחן לפיקוביץ' שלל את גרסת המערער, לפיה המנוח סטה לנתיב נסיעתו וקבע כי הממצאים בזירת התאונה, לרבות הנזקים על כלי הרכב, אינם מתיישבים עם גרסה זו: "אם האופניים היו בסטייה שמאלה היינו רואים נזק בדופן שמאל של האופנים. כל הנזק באופנים הוא מאחור לפניו בצורה ישרה. לא מסתדר עם טענה כי האופנים היו בזווית או בסטייה". הבוחן לפיקוביץ' הטעים כי אילו היתה התאונה מתרחשת כגרסת המערער, אזי גופת המנוח ויתר אביזריו היו צריכים להימצא בחלקו השמאלי של הכביש ולא בשול הימני, כפי שנמצאו בפועל:

"כשרכב נוסע קדימה והאופנים סוטים שמאלה ונפגעים מחזית הרכב מופעלים שני כוחות. אחד ישר ואחד שמאלה. אין שום כוח שיפעיל ימינה. לכן שאלתי את השאלה.... אף ממצא לא עף שמאלה. לכן הגרסה הזאת לא יכולה להיות".

18. מסקנותיו של הבוחן לפיקוביץ' נתמכות בהתאמת הנזקים המלאה שנמצאה בין נזקי הרכב לנזקי האופניים:

"הגובה שבו נמצא סימן של הבורג מתאים יותר בגובהו של הגלגל האחורי... זה מתאים בדיוק לגובה של הבורג של הבלם, הצמדנו אותו הוא מתאים בגודל שלו, כשהתאמנו את התאמת הנזקים זה יוצא אחד לאחד. כששמים את המזלג על הנזק בפגוש, הבורג נמצא בסימן של הנזק".

בנסיבות אלו, קבע כי פגיעת הרכב באופניים היתה "ישרה ומלאה"
עמוד 5



19. הבוחן הטעים, כי המערער לא זכר בחקירתו את ה"זיגזג" שעשה עם רכבו עובר לתאונה מימין לשמאל וחזרה לימין, ללמדך כי היה שריו בעייפות כבדה ובסבירות גבוהה, אף "רדום". הבוחן לפיקוביץ' דחה את עמדת מומחה ההגנה, מר רוזנגרטן, לפיה מהירות נסיעת הרכב בעת התאונה עמדה על 90 קמ"ש, בהעדר נתון המאמת הערכה זו. הוא ציין, כי נהיגת המערער ברכב עובר לתאונה, הייתה בלתי סבירה ולא התיישרה עם כללי נהיגה נורמטיביים:

"אני לא יכול להסביר את צורת הנהיגה מצומת פרדסיה עד למקום התאונה זה לא נהיגה של נהג נורמטיבי שנוהג בצורה ישרה. אני לא יכול להסביר צורת נסיעה של נהג שרואים במצלמות שנוסע בנתיב הימני, עובר בלי שום סיבה בצורה מתונה לנתיב השמאלי, לאחר מכן סוטה ימינה בלי שום סיבה שנראית לעין. אני לא יכול להגיד לך מה הנהג עשה את זה תשאל את הנהג".

20. הבוחן לפיקוביץ' דבק בעמדתו לפיה זווית הטחת גוף המנוח על הרכב היתה "בצורה ישרה", הגם שאישר כי לא ידוע אם "בצורה סימטרית בדיוק".

21. בהתייחסו לסימני הטבעת הצמיג על השול הימני, גרס הבוחן לפיקוביץ' כי לא ראה לנכון למדוד את רוחבם בהינתן ההתאמה המלאה שנמצאה בין הצמיג לבין הסימנים, כאשר הצמיג הונח על הסימנים: **"לקחתי את הצמיג והנחתי אותו על סימן, זה התאים, לא מדדתי במטר"**. אף ביחס לבדיקת התאמת צבע של הסימנים לצבע הצמיג - סבר הבוחן שאין צורך בבדיקה זו, מה גם שלשיטתו, הדבר לא נהוג ומקובל. הבוחן לפיקוביץ' הסביר כי מקור החריצים שנמצאו עם סימני ההטבעה, בשבירת הגלגל וחשיפת החישוקים שהותירו הסימנים:

"תוך כדי הדחיפה של האוטו. הגלגל ננעל. כשחזית הרכב פוגעת בגלגל האחורי של האופנים הגלגל האחורי נדחף לכיוון הכביש. הגלגל ננעל ומשאיר את הסימן ותוך כדי הוא נשבר. לפני שהוא נשבר הוא משאיר חריצים קטנים... תוך כדי שחזית הרכב דוחפת את הגלגל אז גם הג'נט נדחף לכביש ובסוף ה- 1.90 הג'נט נשבר לגמרי. מה היה תוך כדי ה- 1.90 מתי הג'נט התחיל להיסדק או להישבר אני לא יודע".

22. רפ"ק צביקה מוזס, קצין בוחנים מחוז מרכז, הגיע למקום התאונה בתוקף תפקידו כדי לפקח על עבודת הבוחן בשטח, לסייע לו ו"לוודא שהחקירה מתנהלת בצורה המקצועית ביותר". באותו מעמד, צילם רפ"ק מוזס את הממצאים והפעולות שבוצעו בזירה והוא מתועד בחלק מהתמונות. רפ"ק מוזס העיד כי היה שותף מלא לדו"ח הבוחן שנחתם על ידי הבוחן לפיקוביץ', על אף שבפועל לא חתם עליו. הוא הטעים כי **"כל מילה אשר כתובה בדוח היא בהסכמתי ובאישורי"**.

23. ב"כ המערער, עו"ד אהוד מלמה, התנגד לקבילות עדותו של רפ"ק מוזס כעד מומחה, הואיל ולא חתם על דו"ח בוחן התנועה. בית משפט קמא דחה ההתנגדות בהחלטה מנומקת וקבע כי העדות קבילה. בשל חשיבות ההחלטה היא תובא כלשונה:



"לפני בקשת המאשימה להעיד את העד צביקה מוזס, הרשום ברשימת עדי התביעה, כעד מומחה.

לאחר שעיינתי בספרו של יעקב קדמי "על הראיות" חלק שני בעמ' המתייחסים לעדות של עד מומחה, מצאתי מקום לשנות את החלטתי הקודמת שניתנה היום.

העד העיד כי בתוקף תפקידו כקצין בוחנים של מחוז מרכז הוא יוצא לכל זירה של תאונה קטלנית כפי שיצא גם לזירת התאונה הנוכחית. העד העיד כי בתוקף תפקידו הוא אחראי על החקירה ועל צוות החקירה.

העד העיד כי הגם שחתימתו אינה נמצאת על דו"ח הבוחן (כפי הנראה מחמת טעות), הרי שכקצין יחידת הבוחנים הוא מפקח ומאשר את כל עבודתם של הבוחנים, במיוחד כאשר מדובר בתאונה קטלנית.

אמנם העד אכן לא חתם על דו"ח הבוחן שנערך ע"י העד אלון ליפקוביץ כפי שהיה עליו לעשות בסוף הדו"ח ב"אישור הקצין הממונה". יחד עם זאת, צפייה בסרטון ת/7 מהווה אישור וראיה לכך שהעד נטל חלק בעבודת החקירה והבוחנות, ועל כן אני מקבלת את עדותו כי הוא היה אחראי על חקירת התאונה ובנסיבות אלה העובדה שאינו חתום על דו"ח הבוחן, משקלה נמוך ביותר.

בעמ' 760 לספרו הנ"ל של יעקב קדמי נאמר: "עדות מומחה יכול שתינתן "בכתב" (חו"ד מומחה/תעודת רופא) בכפוף להעדת עורך חוות הדעת או התעודה, ויכול שתינתן מלכתחילה "בעל פה".

במקרה שלפניי היה העד מפקח על החקירה ועל עבודת הבוחנות, צילם את סרטון השחזור (ת/7), הסביר את הנעשה בסרטון וקולו נשמע בסרטון. בנסיבות אלה ניתן להתייחס לסרטון והנאמר בו כאל חוות דעת מומחה של העד.

בנסיבות אלה, כאשר ת/7 היו חלק מחומר הראיות אין לומר כי ההגנה תופתע מעדותו של העד.

כמו כן, אני מפנה לעמ' 605 בספרו האמור של קדמי, סעיף 6, בו יש התייחסות לחו"ד מומחה החתומה בידי ראש יחידה שאנשיה בצעו את הפעולות שהיו דרושות למתן חו"ד ונאמר כי חוות הדעת קבילה כראיה על אף שראש היחידה "מוסר" באמצעותה עדות מפי השמועה. "קיימת הסתברות גבוהה ביותר, שתעודה שנמסרה או עדות שניתנה ע"י האחראי... משקפות אל נכונה את נכונות הממצא...". כפי שציינתי הגם שהעד, ראש היחידה, לא חתם על דו"ח הבוחן, לפי עדותו מדובר בטעות פורמלית, ויש לקבל דבריו כי הוא אישר את דו"ח הבוחן.

נוכח כל האמור לעיל החלטתי לקבל עמדת המאשימה ולאפשר לעד למסור עדות מומחה. עדותו בחקירה ראשית תשמע היום ואני אדחה את חקירתו הנגדית למועד מאוחר יותר על מנת לאפשר להגנה למצות את החקירה ולהתכונן אליה כראוי".

24. רפ"ק מוזס התייחס, בין היתר, לסימני ההטבעה וגרס כי הם ממחישים את הפרשי המהירויות בין הרכב לאופניים. רפ"ק מוזס הבהיר את הכלל הפיזיקלי מכוחו הוטלו גופת המנוח ואבזריו לעבר השול הימני:

"זה בעצם חיבור של האנרגיה שבעצם הרכב מעביר לרוכב בפגיעה, וגם האנרגיה של הרוכב בעצם הרכיבה שלו. ולכן מה שקורה זה שהאופניים מוטחות לפני, מבחינת הרכב שעובר אותם במהירות יותר גבוהה, האופניים מוטחות לפני ולמעלה, והרכב חולף מתחתם. ואז מתקבלת ההטחה לפני".



לשיטתו, גם סימני דם המנוח שנמצאו על השול תומכים בסטיית הרכב לימין ופגיעתו במנוח, שנהג על השול.

העדה צביה מילר

25. הגב' מילר נהגה ברכבה בעקבות המערער, לכיוון צפון. העדה צינה כי הבחינה ב"זגזוג" רכבו של המערער לשמאל ולאחר מכן לימין עד לאירוע התאונה אולם נזהרה מלציין את מיקום התאונה, הגם שהוסיפה כי לדידה הרכב היה בנתיב הימני.

גרסת המערער

26. המערער טען כי נהג בנתיב הימני כאשר לפתע הבחין בסטיית האופניים מהשול הימני לעבר נתיב נסיעתו. בהודעה מיום 27.9.2014 (ת/11) ציין כי:

"הוא (המנוח - ו.מ) היה בסטייה שמאלה. ש. הוא היה בסטייה חדה שמאלה? ת. די חד... רוכב האופניים סטה שמאלה חד ואני פגעתי בו, זה מה שאני יודע, אין לי הסבר.. אני נסעתי לדעתי צמוד לימין, אבל באופן חוקי והמצב שראיתי את האופניים היה מרחק סביר בינינו" (עמ' 3).

בהודעה מיום 30.9.14 (ת/13) אמר:

"אני יודע שנסעתי בנתיב שלי כמו שצריך ורוכב האופניים סטה שמאלה....לפני הפגיעה או בפגיעה עצמה סטיתי שמאלה" (ש' 96).

בעדותו בבית המשפט הוסיף:

"אני הבחנתי ברוכב האופנים המנוח מרחק של 50 מטר בערך, נוסע על השול לפני". לטענתו, באותה עת המרחק ביניהם היה **"פחות או יותר 40-50 מטר"**. המערער העריך את מהירות נסיעתו 90 קמ"ש והוא אישר כי אותה עת:

"מאחורי היו קבוצת רוכבי אופנים ורכב נסע מאחורי. מלפני במרחק קצר היה רוכב האופנים המנוח. לפניו רוכבים בודדים ולא היו עוד מכוניות".

את התאונה תיאר כך:



"אני נוסע בנתיב הימני מלפני רוכב האופנים נוסע על השול. אני מתקדם ממש בשבריר שניה רוכב האופנים סוטה מהנתיב ואני פוגע בו מאחור בגלגל האחורי. זה היה בשבריר של שנייה אני לא הספקתי לעשות שום דבר. בגלל הפגיעה הייתה לי פעולת היגוי של שמאלה ימינה, ימינה שמאלה. במהלך כל פעולת ההיגוי אני נמצא בנתיב ולא נכנס לשול. אני נעצר בנתיב הימני".

כאשר הבחין בסטיית המנוח לנתיב נסיעתו טען כי "לא הספקתי לעשות כלום". את סטיית האופניים תיאר כך "האופנים סטו אלי, סטייה חדה וכמעט התיישרו. אני פגעתי בו בגלגל האחורי".

27. בהתייחס למצבו הפיזיולוגי ורמת עייפותו, אישר המערער כי ביממה עובר לתאונה ישן מעט, אולם בעת שנהג היה ערני וצלול. לעניין זה ראוי להביא את דברי חברו, המשרת עמו בצבא, יותם פלאוט אשר תיאר את היממה שחלפה עד קרות התאונה:

"יצאנו ביום רביעי הביתה מהבסיס. כולנו היינו חיילים באותו זמן. באנו הביתה. כל מה שהיה ביום רביעי אני לא זוכר. ביו חמישי נסענו לירדנית, נהר הירדן. בילינו שם. הלכנו לישון בסביבות השעה 22:00. נסענו לשם בבוקר ביום חמישי והלכנו לישון בסביבות השעה 22:00. ישנו שם באוהל. קמנו ביום שישי בשעה 07:00-08:00. בילינו שם עוד. תכננו לצאת סביב השעה 12:00-13:00. אני לא זוכר באיזו שעה יצאנו בדיוק. חזרנו הביתה. בערב באותו יום, יום שישי, יצאנו לסרט בערב. אחרי הסרט באופן די ספונטני החלטנו לנסוע למסיבה בקיבוץ העוגן."

העד הוסיף כי הוא והמערער עברו בצבא שבוע הכשרה וכאשר הגיעו לסרט היו "עפוצים", קרי, עייפים ו"מנקרים" - נוטים לישון מעת לעת. ראה דבריו:

"היינו כולנו עייפים. חזרנו מהצבא. היינו חמישה חברים אם אני לא טועה. היינו בזמן הכשרה בצבא. זו תקופה מעייפת פיזית. הכשרת לוחמים. כל הסופים כולם מאוד עייפים. בסרט כולנו היינו עייפים. עפוצים...ההכשרה היא משהו אינטנסיבי ופיזי ומעייף. אני ביחד עם ניב באותה חטיבה ואנו עוברים אותה הכשרה".

28. אין מחלוקת כי לאחר המסיבה שב המערער לביתו בכפר יונה סביב השעה 02:00 ויצא לחברתו המתגוררת בראשון לציון קרוב לשעה 04:00. בין לבין, המערער "נח", לשיטתו, הגם שהתכתב עם חברתו בטלפון. בשעה 06:00 לערך הוא שם פעמיו לביתו, לאחר שישן בבית החברה כשעה. התאונה אירעה בדרכו לביתו.

עפר ערוסי - רוכב אופניים

29. עפר ערוסי רכב על אופניו מרחק של כ - 200 מ' מאחורי המנוח. לדבריו, עובר לתאונה הוא הבחין ברכב כאשר נסע בנתיב הימני אולם הטעים: "האמת שאני לא זוכר את הרכב נוסע בשניות לפני



הפגיעה", הוסיף כי "לא ראיתי את הרכב לפני התאונה" ולמעשה כלל לא ראה את התאונה אלא הבחין בנעשה רק לאחר ששמע את נפץ ההתנגשות.

מומחה ההגנה - העד רוזנגרטן

30. מר רוזנגרטן משמש עד מומחה במגוון תחומים; ירי (תפ"ח 1130/09 **מדינת ישראל נ' ניר סומך**), בדיקות נוזל וגינאלי (תפ"ח 40865-04-10 **מדינת ישראל נ' פלוני**), דיו וסיבים (ת"פ 7158-08 **מדינת ישראל נ' אלהוואשי**) צבע (תפ"כ"ס) 2300-09 **מדינת ישראל נ' ג דפרב**), סמים (ת"פ 33888-10-14 **מדינת ישראל נ' עמית**), ובנוסף, ערך חוות דעת ביחס לחקירות תאונות דרכים. בית משפט קמא קבע כי **"אין לעד מומחיות מיוחדת בתחום חקירת תאונות דרכים ובוחנות"**.

31. מומחה ההגנה קבע על יסוד הנזקים בכלי הרכב, כי התאונה התרחשה על הנתבי הימני ובעת התרחשותה, זווית של 7 מעלות הפרידה בין הרכב לאופניים. לשיטתו, זווית זו מלמדת על אופן התרחשות התאונה, עקב סטיית האופניים שמאלה מהשול לנתבי הימני, מקום נסיעת הרכב, בתוך זמן תגובת הנהג. לפיכך, לדידו, הייתה זו תאונה בלתי נמנעת.

32. מומחה ההגנה העריך את המהירויות הממוצעות של הרכב והאופניים על פי מדידת מרחקים שונים מנקודות ציון מוגדרות ונעזר בצילומי מצלמת חברת נתבי ישראל. לשיטתו, עובר לתאונה, נסע הרכב במהירות ממוצעת של 90 קמ"ש והאופניים במהירות 34 קמ"ש.

33. מומחה ההגנה שלל מכל וכל קיומם זיקה אפשרית בין סימני הטבעת הצמיג לתאונה וטען כי הסימנים אקראיים. לביסוס טענתו, ערך המומחה ניסוי קריסת חישוק אופניים, באמצעות הפעלת לחץ על חישוק עד לשבירתו. את הניסוי הוא ערך על מספר חישוקים ולדבריו, נוצר עיוות בחישוק לאחר כ- 5 ס"מ. על יסוד ממצא זה, חישוב מומחה ההגנה את זמן קריסת החישוק, לאחר שהכניס לנוסחה נתוני מהירות על פי האומדן שערך והגיע למסקנה כי החישוק קרס ונשבר בתוך 3 אלפיות שנייה ומאותו שלב ואילך, הוא לא השאיר סימני הטבעה. לעניין זה ציין, כי רפ"ק מוזס הסכים כי עם קריסת החישוק מסתיימים סימני הטבעה (בחקירתו הראשית עמ' 57 לפרוטוקול). מומחה ההגנה הוסיף כי סימני הטבעה אינם מתאימים לתרחיש התאונה כגרסת בוחני התנועה, הואיל והלחץ שהופעל על הצמיג האחורי של האופנים על ידי הרכב היה צריך לגרום לצמיג להתרחב ועל כן, היה ניתן לצפות שסימני הטבעה ילכו ויתרחבו - עובדה שלא התרחשה בפועל, שכן סימני הטבעה אחידים במידותיהם. לשיטתו, אף צבעם היה צריך להשתנות ולהתעצם אולם בפועל הם הפכו לבהירים יותר. לכן, צירף מומחה ההגנה את המחדל באי בצוע בדיקת התאמת צבע. על יסוד כל האמור לעיל טען, כי אין משקל לסימני הטבעה. לסיכום סוגיה זו, הסביר המומחה:

"נניח לרגע שהסימן האדום על השול הוא מתווה התאונה. כמו שלפיקוביץ אומר. זה אומר שהאופנים במהלך התאונה נסעו עם כיוון הסימן האדום. הם היו חייבות להגיע לגדר, הם לא

עמוד 10



הגיעו לגדר. כל הממצאים הפורנזיים האחרים היו צריכים להגיע למזרח מהגדר. הקסדה, הרכב, כל הממצאים. הם לא הגיעו. הגלגל האחורי היה צריך להיות ממש מתחת לגדר באזור הסימן האדום, הוא לא נמצא שם. זו עוד סיבה שבגללה לא ייתכן כי הסימן האדום על השול שייך לתאונה."

מומחה ההגנה הוסיף, כי אף הרכב, על פי אותו רציונל, היה צריך להיתקל בגדר הביטחון, דא עקא הוא נמצא על הנתיב הימני.

34. עוד בטרם נצלול לגופם של דברים, יוער כי על פי הרציונל המתואר על ידי המומחה, אם היו האופניים סוטים שמאלה - היה צריך למצוא את גופת המנוח, כמו גם את אביזריו, בשמאל הכביש, אך אלה נמצאו בשול הימני.

על כך נשאל והשיב:

"לגבי הרכב הוא לא נתקע במכונית אלא פגע בשמשה וגרם לה נזקים וגם לגג ועף חזרה. אין לי הסבר ולא יכול להיות לי הסבר למה הוא לא התנגש התנגשות פלסטית לחלוטין כמו האופניים. אני לא יודע למה מנגנון הפגיעה של האופניים הוא פלסטי ופגיעת המנוח היא אלסטית".

35. לשיטת מומחה ההגנה, כתם הדם המצוי בראש שובל הדם על השול הימני, הוא מקום האימפקט. תימוכין לכך הוא מבקש למצוא בסימן השחור של הצמיג שנמצא על פגוש הרכב, המלמד לדבריו על סטיית האופניים, זאת הואיל ואם היה הצמיג ישר, היה מותיר סימן אדום המצוי במרכזו.

36. משקל רב יחס מומחה ההגנה לפער בכיפוף בין זרועות האופניים. לדידו, הכיפוף החד בזרוע השמאלית לעומת כיפוף מתון בזרוע הימנית, תומך במסקנה שהאופניים היו בסטייה שמאלה. לעניין זה טען, כי המשטרה ביצעה התאמת נזקים חלקית ושגויה ומכאן מסקנתה השגויה:

"הדרך הנכונה לביצוע התאמת הנזקים היא להסיט את האופניים שמאלה יחסית לרכב וזאת על מנת שהנזק בקורה האלכסונית שמאלית של החק האחורי של האופניים יהיה מותאם גם הוא".

מומחה ההגנה הוסיף כי:

"תאונת דרכים זה אירוע פיזיקלי וצריך לפתור אותו באמצעים פיזיקליים לחלוטין, מתמטיקה ופיזיקה, וכך אנו פותרים את תאונות הדרכים, הזווית של 7 מעלות נוצרה כתוצאה מהפעלת כוחות בין המכונית לאופניים. כאשר האופניים נמצאות בזווית כלשהי למכונית, הזווית הזו של האופניים היא לא 7 מעלות אלא טיפה יותר מ-7 מעלות כי על המנוח פעל שקול הכוחות. של המכונית שפגעה בו ושל האופניים. ולכן נוצרה הזווית של 7 מעלות".

הוא ציין כי לא מצא לנכון לעיין בעדויות שנאספו במהלך החקירה, לרבות לא בעדות המערער, וממילא אף לא



שוחח עמו טרם שערך את חוות הדעת:

"חקירת תאונת דרכים ואמרתי את זה בחקירה הראשית שלי, היא חקירה פיזיקאלית בלבד. אין לה קשר ואסור שיהיה לה קשר עם עדויות. עדות של עד ראייה ובוודאי של מעורב אין להן שום משמעות. יותר מזה, בדרך כלל עדי ראייה טועים ברוב המקרים".

עמדותיו מבוססות, אפוא, על ניסויי מעבדה בלבד.

הכרעת הדין של בית משפט קמא

37. ככלל, אימץ בית משפט קמא את מסקנות בוחני התנועה מטעם משטרת ישראל והעדיף אותן על פני מסקנות מומחה ההגנה. להתרשמותו, לבוחני התנועה ניסיון מוכח בחקר תאונות דרכים, להבדיל ממומחה ההגנה. ראה דברי בית משפט קמא:

"שוכנעתי כי יש להעדיף בתחום זה של חקירות תאונות דרכים את חוות הדעת שניתנו על ידי בוחני המשטרה שלהם מומחיות ספציפית מוכחת בחקירת תאונות דרכים. לשניהם מומחיות בחקירת תאונות דרכים, בעבודת בוחנות הכוללת ביצוע התאמת נזקים, איתור ממצאים בזירת תאונה ושחזור תאונות דרכים. לשני הבוחנים ידע רב בתחום וכן ניסיון רב. אדגיש את עבודתו רבת השנים של קצין הבוחנים מוזס בחקירת תאונות דרכים. שוכנעתי מעדות אמינה ואחראית של שני הבוחנים ואני מאמצת את מסקנותיהם".

בית משפט קמא דחה מכל וכל את מסקנות מומחה ההגנה:

"אינני מקבלת את המסקנות אליהן הגיע מומחה ההגנה אשר בחלקן מתבססות על נתונים שאינם מדויקים ובחלקן על תיאוריות שלא ניתן ליישמן בחקירת התאונה הנדונה".

וכן הוסיף כי בחקירות תאונות דרכים אין להסתפק בתיאוריות וחישובים פיזיקליים מתמטיים:

"אצטט מדברי כבוד סגן הנשיא כספי בפרשת טל מור, בהתייחסותו לעדות של פיזיקאי שנתן חוות דעת מומחה מטעם ההגנה, ואשר יפים גם בהתייחס לעדות מומחה ההגנה : '..אין די בידע ובבקיאות בפיסיקה, כדי להפוך את הפיסיקאי לבוחן תאונות מומחה. פיסיקה אינה חזות הכל ולצורך בחינת תאונות דרכים נחוצים ידע וניסיון שאינם מתמצים אך בפיסיקה' " (עמוד 40 לחלק ה' שו' 18-16).

38. בית משפט קמא דחה את גרסת המערער כבלתי מהימנה וקבע כי היא אינה מתיישבת עם הממצאים



בזירת התאונה והנזקים שנגרמו לכלי הרכב. למעלה מהדרוש הוסיף בית משפט קמא, כי אף אם היה ממש בגרסת המערער, הוא התרשל בכך שלא נקט אמצעי זהירות סבירים, בהינתן שדה הראייה הרחב שהיה לו, המצא קבוצת רוכבי אופניים, לרבות המנוח, בנתיב הימני, בהם הבחין. בנסיבות אלה היה על המערער לצפות אפשרות של סטיית מי מרוכבי האופניים לעבר רכבו, אך תחת זאת, נהג המערער בקרבה מסוכנת למנוח. בית משפט קמא הדגיש כי **"אופן נסיעת המערער, לפי גרסתו, מעיד על התעלמות מרוכב האופניים ויצירת מצב מסוכן בכך שנהג בצד ימין של נתיב נסיעתו כאשר האופניים צמודים לקו השול"**.

לפיכך, אף לגרסתו, הוא גרם ברשלנותו למות המנוח.

39. בית משפט קמא קבע כי הממצאים בזירה עולים בקנה אחד עם מסקנות בוחני התנועה ומצביעים על אשמת המערער. כך קבע, על יסוד עדויות בוחני התנועה, כי סימני הטבעת הצמיג בשול הימני מלמדים על מקום האימפקט וההתאמה שנמצאה בין נזקי הרכב לנזקי האופניים מהווה ראיה לפגיעה חזיתית של הרכב באופניים. בכך, דחה בית משפט קמא כבלתי רלבנטית את התזה שהעלה מומחה ההגנה ביחס לקיומה של זווית בת 7 מעלות בין הרכב לאופניים בעת הפגיעה וקבע כי אמנם הייתה זווית קלה בין כלי הרכב בעת ההתנגשות, אולם היא זניחה ואין בה כדי לסתור את מסקנות בוחני התנועה.

40. בית משפט קמא סמך מסקנותיו, בין היתר, על סטיית הרכב לשמאל ולימין כפי שנצפתה בסרטון. הגם שהתאונה אינה מתועדת, הרי שתנועת הרכב עובר להתרחשותה תומכת במסקנות בוחני המשטרה, לפיהן המשיך המערער בסטייה הנצפית בסרטון לעבר השול הימני, אז התיישר ומיד לאחר מכן פגע עם חזית רכבו באופניים (עמ' 154 להכרעת הדין).

41. בית משפט קמא דחה את האומדן שערך מומחה ההגנה ביחס למהירויות הממוצעות של כלי הרכב עובר לתאונה לפיהן, מהירות המערער עמדה על 90 קמ"ש ומהירות האופניים על 34 קמ"ש. לשיטתו, החישוב אינו משכנע, הנתונים לא הוכחו, מה גם שהחישוב מתייחס למהירות ממוצעת שאינה משקפת, למצער לא בהכרח, את מהירותם של כלי הרכב בעת התאונה.

42. בית משפט קמא דחה את גרסת מומחה ההגנה לפיה בזמן האימפקט היו האופניים בזווית לכיוון שמאל ביחס לרכב. כן נדחתה התזה שהציג לפיה סימני צמיג האופניים שנמצאו על פגוש הרכב מהווים אינדיקציה להיות האופניים בזווית לשמאל ביחס לרכב בעת הפגיעה. אמנם מומחי התנועה אישרו בעדויותיהם דבר קיומה של זווית צרה בין האופניים לרכב בעת הפגיעה, אולם הזווית זניחה לקביעה כי פגיעת הרכב באופניים היתה חזית באחור.

43. בית משפט קמא קבע כי אין יסוד לממצאי מומחה ההגנה שאינם נסמכים על ניסויים, ככל שהדבר נוגע לסימן הצמיג השחור על פגוש הרכב. כן קבע כי מומחה ההגנה התעלם מהשפעת הדיווש באופניים ודרך



תזוזתם מצד לצד - המשליכה על הטבעת סימני הצמיג על הפגוש.

44. בית משפט קמא הוסיף כי אין בקיומם או העדרם של סימני צמיג על הרכב משום ראיה לדרך גרימת התאונה. תימוכין למסקנתו מצא בית משפט קמא ת"פ 2892-07-10 **מדינת ישראל נגד טל מור** שם נקבע:

"היעדר של סימן הטבעה בנקודת המגע שבין הפגוש הקדמי של רכב המערער לבין הגלגל האחורי של האופניים, איננו מהווה סימוכין לדבר כלשהו. היעדר ממצא פוזיטיבי כזה, כפי שהדבר קורה לעיתים, איננו אומר שלא הייתה פגיעה בנקודת המגע הזו, מה עוד שסימנים אחרים מעידים על כך שהייתה פגיעה." (עמוד 27 שו' 23-26 חלק ה').

45. ביחס לזווית הטלת גופת המנוח, אימץ בית משפט קמא את מסקנות בוחני התנועה, לפיהן המנוח הוטל על הרכב בזווית ישרה - מסקנה הנסמכת על סימני הנזק שנגרמו למכסה המנוע, לשמשה ולגג הרכב - המצויים ברצף ובקו ישר. בכך, דחה את מסקנות מומחה ההגנה, הנסמכות על שני קווים שסימן על הרכב בתמונה 4 לחוות דעתו, באמצעות "פוטושופ" - להבדיל מהדגמה על הרכב באופן פיסי - כי זווית ההטלה של המנוח על הרכב הייתה של 7 מעלות.

בית משפט קמא לא שוכנע מהדרך בה העביר מומחה ההגנה את הקווים על גבי הרכב בתמונה לצורך קביעת זווית ההטלה, תוך התעלמות מהעובדה שאין מדובר בנזק נקודתי. גוף המנוח, שהיה בעל נפח, הותיר נזק שהיקפו רחב, ועל כן לא ניתן לקבוע במדויק כיצד נוצר הנזק, ובוודאי שאין מקום לקביעה כי מדובר בזווית מדויקת בת 7 מעלות בה הוטח המנוח על הרכב, כפי שקבע מומחה ההגנה.

46. זאת ועוד, בית משפט קמא קבע כי מומחה ההגנה יצר מצג מטעה בתמונה 5 לחוות דעתו, כאשר צייר את זווית הפגיעה רחבה באופן ניכר מ-7 מעלות. על כך ציין בית משפט קמא:

"העד קבע את הזווית רק בהסתמך על שתי נקודות עוגן, הפגיעה של כיסא האופניים במכסה המנוע ומרכז הפגיעה בשמשה, ולפי תמונה 10 לחוות הדעת לא נראה כי העד מחבר את קו הנזקים שקבע עד לנזק בגג הרכב. לא שוכנעתי כי הקו שיצר העד מקשר בין כל מרכזי הנזקים בצורה מדויקת אלא סומן באופן שרירותי."

בית המשפט קמא פסל את מסקנות מומחה ההגנה, הנסמכות על תנאי מעבדה, והטעים כי נסיבות תאונת דרכים שונות מתנאי מעבדה:

"שני בוחני התנועה קבעו, ואני מאמצת קביעתם, כי מדובר בפגיעת חזית אחור באופן ישר כאשר ייתכנו תזוזות קלות וזווית קלות בין הרכב לבין האופניים. שניהם העידו כי כאשר מדובר בפגיעה ישרה המשמעות אינה של פגיעה ישרה באופן סימטרי לחלוטין לפי מד



מעלות של 90 מעלות. אין המדובר באירוע פסיקלי במעבדה אלא בתאונת דרכים בין אופניים עליהן מדוש רוכב כשגוף האופניים נע וזז לפי דוש הרוכב וברכב הנהוג על ידי נהג".

47. בית משפט קמא דחה את עמדת מומחה ההגנה לפיה הפער בכיפוף זרועות האופניים תומך במסקנתו בדבר סטיית המנוח לשמאל וקבע כי המומחה נמנע מלבצע התאמת נזקים להוכחת טענתו ועל כן, אין לייחס לה משקל. לעניין זה, העדיף בית משפט קמא את הסברו של רפ"ק מוזס, לפיו מקור הפער בזווית הכיפוף בין זרועות מזלג האופניים טמון בתזוזתם בזמן הפגיעה, קרי, האופניים לא היו בעמדה סימטרית בעת הרכיבה עליהם. זאת ועוד, האימפקט בגלגל האחורי, שלאחריו נפגעו יתר חלקי האופניים, מלמד כי הנזק לזרועות אינו מבטא בהכרח את זווית הפגיעה. אם בכך לא די, הרי שהתאמת נזקים שערכו בוחני התנועה גוברת על טענתו התיאורטית של מומחה ההגנה, אשר לא נבדקה על ידו. בית משפט קמא ציין כי:

"לא די בטענה בעלמא כי התאמת הנזקים שערכה המשטרה שגויה אם העד אינו מדגים ואינו מגבה בשחזור את התאמת הנזקים כפי שלטענתו צריך היה לבצע".

48. בית משפט קמא דחה את גרסת מומחה ההגנה לפיה, 'מסלול ההטלה' של גוף המנוח נקבע על פי כתם הדם שנמצא בתחילת שובל הדם, המסמן את המקום בו פגיעתו בקרקע, או כדברי המומחה **"מנקודת ההטלה של המנוח משמשת המכונית ועד נקודת הפגיעה הראשונה אליה הוטל המנוח על הכביש, ניתן למתוח קו ישר שייקרא 'מסלול ההטלה'"** (סעיף 19 לחוות הדעת).

ממילא, נדחתה אף התיזה לפיה זווית התנועה של המנוח, אשר לשיטת מומחה ההגנה הייתה 7 מעלות, היא אף זווית ההטלה האופקית שלו לעבר הקרקע. בית משפט קמא הוסיף, כי כתם הדם בתחילת שובל הדם מפושט ואינו מתרכז בנקודה אחת ועל כן, כלל לא ברור כיצד מתח המומחה את הקו הדמיוני בין הנקודות השונות, המהוות לשיטתו את מסלול ההטלה.

49. בית משפט קמא קיבל את עמדת התביעה, לפיה לא קיימת זהות בין זווית הטלת גוף המנוח על הרכב לבין זווית האימפקט שכן, אין מדובר בגוף הומוגני הפוגע על משטח בנקודה אחת וממילא אינו חוזר בזווית זהה. לעניין זה הוסיף בית משפט קמא, כי בקביעתו דלעיל, התעלם מומחה ההגנה ממסלול ההטלה של המנוח על הרכב טרם נחיתתו על הקרקע, החל ממכסה המנוע, דרך השמשה הקדמית וכלה בגג הרכב - בחלק האחורי ובמרכזו. אין בפי מומחה ההגנה הסבר לפשר המסלול המתואר. הוא אף לא תמך את החישוב שערך בספרות מקצועית או במאמר, מחקר או בחינת תאונת דרכים אחרת. לא הוכחה, אפוא, קביעת מומחה ההגנה כי זווית הטלה של גוף אדם על גבי רכב זהה לזווית ההחזרה.

בית משפט קמא ביקר את מומחה ההגנה, אשר מחד הסתמך על עקרונות הפיזיקה בדבר זווית ההטלה של גוף המנוח ומאידך, גרס ביחס לזווית הטלת האופניים כי כללי הטלתם שונים:



"האופניים נתקעו במכונית ושברו אותה. ואז כל הנטייה שלהם שמאלה והמהירות שלהם שמאלה מתבטלת כי הם נתקעו במכונית ושוברים אותה. ואז מרגע שהם עוזבים את המכונית, הם ינועו בכיוון התנועה המשותף שלהם שהוא כיוון המכונית. הרוכב לעומת זאת לא שובר את המכונית מפני שהכוח שהוא מפעיל על השמשה קטן ממה שהשמשה מסוגל לספוג, ואז הוא מוטל ימינה בזווית ההחזרה " (עמוד 127 שו' 27-30).

50. כאמור, בית משפט קמא ערך הפרדה בין חישוב זוויות הטלה באירועים של תאונות דרכים לבין תנאי מעבדה ובהסתמכו על פרשת טל מור, העלה ספק אם דרך החישוב המתמטית הולמת הסקת מסקנות ביחס לזירת התאונה (שם, עמוד 40 חלק ה' שו' 13-8). כך או כך, קבע בית משפט קמא כי חישובי מומחה ההגנה נסמכים על נתונים משוערים, הן ביחס למהירות נסיעת כלי הרכב, הן באשר למיקום כתם הדם ולזווית החזרת הגופים ועל כן, אין לקבל את מסקנותיו ביחס למקום האימפקט, אשר אינן אלא השערות.

51. בהתייחסו למחלוקת עמוקה שהתגלעה בין בוחני התנועה לבין מומחה ההגנה ביחס לסימני ההטבעה, כאשר הראשונים קבעו על פיהם את מקום האימפקט בעוד שהאחרון גרס כי הם אינם קשורים לתאונה - קבע בית משפט קמא כי לא שוכנע שהניסוי מהווה ראייה לכך שנקבל תוצאה דומה בתנאים של תאונת הדרכים. יתירה מזו, הניסוי העלה כי במצב בלימה סימני ההטבעה מתעגלים לקראת סופם ואילו במקרה דנן, הסימנים ישרים, ומשכך נשמט היסוד לגרסת ההגנה.

52. בית משפט קמא דחה את טענת ההגנה לפיה היה על המאשימה להציג מקרים נוספים בהם תאונות דומות הותירו סימני הטבעה ארוכים בדומה לסימנים דנן, וקבע כי שומה היה על ההגנה להציג דוגמאות להוכחת התזה שהציגה בדבר אורך הסימנים.

בית המשפט קמא הוסיף: **"אני מוצאת עדויות בוחני המאשימה לפיהן יש לקבוע כי הסימן האדום נוצר על ידי האופניים בהן רכב המנוח וכתוצאה מדחיפת האופניים על ידי הרכב עדויות אמינות ומקצועיות".**

53. בית משפט קמא לא ייחס משקל לטענת ההגנה לפיה החריצים שנמצאו לאורך סימני ההטבעה שומטים את הקרקע לקיום זיקה בין סימני ההטבעה לתאונה וכן, התעלם מהטענה לפיה לא בוצעה השוואת צבע בין סימני ההטבעה לצבע הצמיג בקבעו: **"שוכנעתי מהראיות שהובאו בפני כי סימן הצמיג האדום שנמצא בזירת התאונה נוצר על ידי הצמיג האחורי של האופניים עליהם רכב המנוח".** לעניין זה הסתפק בית משפט קמא בהתאמה המלאה שנמצאה בין צמיג האופניים לסימני ההטבעה, כפי שהומחשה בתמונה 20 למוצגי התביעה, וכן בשפשוף שנמצא על הצמיג ונגרם עקב פגיעת חזית הרכב. זאת ועוד, בסמוך לסימני ההטבעה. על השול הימני, נמצאו אביזריו של המנוח התומכים בסטיית הרכב לימין ופגיעתו במנוח על השול.

1. לסיכום, בית משפט קמא העדיף את מסקנות בוחני המשטרה המנוסים **"מומחיותם בתחום חקירת**



תאונות דרכים עדיפה על פני חוות דעת מומחה ההגנה" וקבע:

"שוכנעתי כי התאונה ארעה בשול ימין בעת שרכב המערער נסע בשול ימין ופגע עם חזית הרכב באופניים שנסעו ישר לפניו".

הערעור כלפי הכרעת הדין

55. הערעור נסוב על ממצאי ומסקנות הכרעת הדין וכן על חומרת העונש בגזר הדין. בנוסף, משיג המערער על החלטת בית משפט קמא מיום 26/11/15 לאפשר לרפ"ק מוזס להעיד כעד מומחה ולהתיר את הגשת הסרטון והנאמר בו כחוות דעת מומחה, הגם שלא ערך חוות דעת בהתאם לאמור בפקודת הראיות. בנוסף, משיג המערער על החלטת בית משפט קמא מיום 01/02/16 שלא לאפשר לבא כוחו לחקור חקירה חוזרת את עד ההגנה ערוסי, שנכח במקום התאונה, בשל ויכוח שהתגלע בין באי כוח הצדדים אשר צעקו זה על זה.

56. המערער טוען כי שגה בית משפט קמא בקביעתו כי עבודת בוחני התנועה מקצועית ואמינה וקיבל את מסקנותיהם ביחס לאופן קרות התאונה.

לטענתו, ביצעו בוחני התנועה עבודה רשלנית, לא מקצועית ומסקנותיהם פזיזות, שגויות ונעדרות הסבר ביחס לכל טיעוני ההגנה.

57. המערער חזר על טיעוניו לפני בית משפט קמא אודות העדר היתכנות קיומה של זיקה בין סימני ההטבעה בשול לאירוע התאונה וקובל על מסקנותיו של בית משפט קמא בעניין זה, שהן בניגוד לראיות שהוצגו ובסתירה להיגיון ולשכל הישר. תימוכין לטענתו מבקש המערער למצוא בעדות רפ"ק מוזס, אשר הבין כי הסימנים אינם עולים בקנה אחד עם היתכנות התאונה, ועל כן גרס כי הם לא תועדו לכל אורכם. לדידו של המערער, סימני ההטבעה הם "לב ליבו של התיק". הכיצד אפוא הם לא תועדו אלא בתחילתם, כפי שגרס רפ"ק מוזס? המערער סומך טיעוניו על דברי רפ"ק מוזס אשר אישר כי הסימנים לא יכולים להיות אחידים ברוחבם ולפיכך אין זיקה בינם לבין התאונה ואין לייחס להם משקל. לכך מוסיף המערער כי לא נלקחו דגימות צבע מהסימנים ומהצמיג לצורך אימות ההתאמה ביניהם - מחדל התומך בטיעוניו.

58. המערער מוסיף, לעניין החריצים לאורך סימני ההטבעה, כי נתגלעה מחלוקת בין ליפקוביץ' לרפ"ק מוזס באשר למקורם, אולם בית משפט קמא לא הכריע בה חרף חשיבותה ונותר, אפוא, ספק ביחס לזיקה בין סימני ההטבעה לתאונה.

59. המערער טוען כי שגה בית משפט קמא כשנמנע מלייחס משקל לאורך סימני ההטבעה - 1.90 מ' - שאינו מתיישב, לעמדת ההגנה, עם אירוע התאונה על פי גרסת התביעה. בהיותו ער לתוצאת הניסוי שערך מומחה ההגנה, לפיו כאשר מדובר בבלימת אופניים, מתעגלים סימני ההטבעה בסופם, טוען המערער, כי אין בעובדה זו כדי לסתור את עמדתו וכי בכל מקרה, אורך הסימנים על פי מתווה התאונה שקבע בית משפט קמא, לא היה מגיע לכ - 2 מ' אלא לסנטימטרים בודדים בלבד. המערער מוסיף, כי הוכחה גרסתו



לפיה צמיג לא יכול להותיר סימנים כאשר חישוקו נישבר ועל כן, נשמט היסוד לראיית התביעה שעניינה סימני ההטבעה, מה גם שהיא נמנעה מלהביא "עדות הזמה" מטעמה בעניין זה.

המערער מוסיף, כי שגה בית משפט קמא עת דחה את ממצאי ניסוי בלימה שערכו מומחי ההגנה (מר רוזנגרטן וגב' אולגה ניקולנסקי), אשר נועד לסתור את גרסת רפ"ק מוזס לפיה הטבעת הסימן האדום לא הייתה מתרחשת בכל דרך אחרת זולת ההתנגשות בין הרכב לאופניים.

60. כך, אף אין לקבל את גרסת רפ"ק מוזס לפיה, אין משקל לאורכם של סימני ההטבעה, שהועלתה לאחר שנוכח לדעת כי אין מקרים דומים בהם אורך סימני הטבעת הצמיגים דומה למקרה דנן.

61. המערער עותר לאמץ את עמדת המומחה לפיה, במצב בו מופעל לחץ על הצמיג - הוא מתרחב והופך לפחוס ואז אין לצפות שצבעו יתבהר, כפי שאירע. עובדה זו מחזקת את המסקנה כי אין לסימני ההטבעה זיקה לאירוע התאונה.

62. המערער טוען כי שגה בית משפט קמא בקביעתו שסימן של צמיג שחור שנמצא על הרכב בגובה 51 ס"מ, נגרם כתוצאה מדיווש המנוח על אופניו והוא מתאים לאירוע התאונה, כפי שנקבע. לטענתו, הסימן מלמד על סטיית האופניים לשמאל, כפי שקבע המומחה מטעמו. המערער הוסיף, כי בהעדר הסבר מניח את הדעת מטעם בוחני התנועה, יש לקבל כנכונה את עמדת המומחה מטעמו לפיה **"חלקו השחור של הצמיג פגע במכונית תוך שהאופניים בסטייה שמאלה ביחס למכונית. עקב הפגיעה נגרר הגלגל ימינה וניתק מהאופניים."** (עמ' 8 לחוו"ד מומחה הגנה נ/4 מעל תמונה מס' 3).

63. המערער טוען כי שגה בית משפט קמא בקבלו כראיה את מבחן התאמת הנזקים כפי שבוצע ע"י בוחני התנועה. לדידו, הבוחנים התעלמו מחוסר הסימטריה בין זרועות האופניים, המלמד על הזווית בה היו מצויים האופניים ביחס לרכב בזמן הפגיעה.

64. המערער טוען כי בית משפט קמא התעלם בהכרעת דינו מחריצים שנמצאו על הנתיב הימני כתוצאה מנפילת האופניים לאחר מעופם, המאששים, לשיטתו, את גרסתו בדבר מקום אירוע התאונה.

65. המערער מוסיף כי שגה בית משפט קמא בהתעלמו בהכרעת הדין מהעדר ההתאמה בין מקום המצא הגלגל האחורי של האופניים לאחר התאונה, מתחת למעקה הבטיחות בשול הימני, לבין סימני ההטבעה. לדידו, אם הסימנים נוצרו על ידי הגלגל האחורי, כי אז מקום נפילתו של המנוח היה צריך להיות **"הרבה לפני המקום בו נמצא ולפני סימן ד בתרשים"**.

66. המערער טוען כי שגה בית משפט קמא בדחותו את טענתו, לפיה אם היה סוטה מנתיב נסיעתו בשל עייפות וחוסר עירנות, יש להניח שהיה פוגע במעקה הבטיחות. גרסת בוחני התנועה, לפיה הרכב נכנס לשול במהירות ובזווית ופגע באופניים אינה מתיישבת עם המצב הסופי בו נמצא הרכב, על הכביש. אין



בפי מומחי המשיבה הסבר לפשר מיקומו הסופי של הרכב, על הנתיב הימני, עם זווית קטנה לימין.

67. המערער טוען כי שגה בית משפט קמא בדחותו את גרסתו כבלתי מהימנה. המערער מטעים כי דבק בגרסתו ממועד התאונה ולאורך כל הדרך - מהלך 3 הודעות שמסר במשטרה, ועדותו בבית המשפט. הגרסה לא נסתרה, על אף הלחצים שהופעלו עליו בחקירתו במשטרה, בין היתר, באמצעות הארכת מעצרו ועימות עם עובדות לא נכונות. המערער מוסיף, כי הקביעה בדבר היותו עיף אינה מתיישבת עם הבקאות שהפגין במיקום כלי הרכב ורוכבי האופניים שנסעו אחריו ולפניו. המערער מוסיף, כי לא הסתיר פרטים מחוקריו או מבית המשפט אלא פירט בהזדמנות הראשונה את סדר יומו עובר לתאונה באורח כן ואמין.

68. המערער טוען כי נפלה שגגה תחת ידי בית משפט קמא בקביעה כי חל שינוי בגרסת המערער ביחס לסטיית רכבו לאחר הפגיעה באופניים. המערער מסביר כי בהודעותיו במשטרה טען שלאחר הפגיעה סטה שמאלה ובבית משפט הוסיף כי סטה שמאלה וימינה (עמ' 159 ש' 11-12 להכרעת הדין) כך שאין מדובר בשינוי מהותי.

תגובת המשיבה לערעור כלפי הכרעת הדין

69. ככלל, טוענת המשיבה כי הכרעת דינו של בית משפט קמא מנומקת ומבוססת ואין להתערב בה. המשיבה מטעימה, כי הערעור 'נשען' על זווית של 7 מעלות, שחושבה על ידי מומחה ההגנה באמצעות 'בדיקה' על גבי תמונות (תמונה 13 לחוות הדעת) ללא מתן הסבר על שום מה נבחרה נקודת המוצא לבדיקת הזווית הנטענת. החישוב מתעלם ממנח הגוף של המנוח על מכסה המנוע, אשר אינו ידוע, כיצד ואיזה איבר פגע במכסה המנוע ומכאן, העמימות הסובבת את פשר מדידת הזווית.

70. המשיבה טוענת כי התאמת הנזקים על ידי בוחני התנועה נעשתה כדבעי. לא ברור מה היה קורה אילו זרועות האופניים היו מוצמדות שתיהן לרכב, כפי שגרס מומחה ההגנה, וכיצד היה הדבר משפיע על התאמת יתר הנזקים, על נקודות העוגן של הכיסא והבורג - האם הן היו עדיין צמודות לרכב עם הסטת האופניים לשמאל? המשיבה מוסיפה, כי אין זהות בין הדינמיקה של הגוף לרכב לבין זו הקיימת בין האופניים לרכב, בהינתן דרך דיווש האופניים על ידי המנוח והזזתם בתוך כך מצד לצד ועל כן לעולם לא תיווצר סימטריה.

דין והכרעה

חובת זהירות כלפי רוכבי אופניים



71. ערעור זה נסוב, רובו ככולו, על טענת המערער, לפיה המנוח סטה, לפתע מהשול הימני לנתיב הימני, כיוון נסיעת המערער, התיישר ואז פגע בו המערער בזווית של 7 מעלות.
72. אין מחלוקת, כאמור, בדבר קיומו של שדה ראייה רחב בכיוון נסיעת המערער, אף לא ביחס לעובדה לפיה המערער הבחין במנוח ובחבריו שרכבו לפניו ואחריו עובר לתאונה.
73. העובדות הללו, המונחות בבסיס גרסת המערער, שומטות הקרקע מתחת לערעורו, אף מבלי להיכנס לשאלת מקום התאונה, אם ארעה בנתיב נסיעת המערער, כטענתו, או על השול הימני כפי שקבע בית משפט קמא.
74. כלל הוא, כי על הנהג ברכב חלה חובת זהירות **מוגברת** כלפי רוכבי אופניים הנוסעים בקרבתו ואין נפקא מינא אם הם רוכבים בשולי הכביש או בנתיב הנסיעה. עוצמתם ומהירותם של כלי רכב מנועיים מעניקים להם בכורה על הכביש ולצידה חובת זהירות מוגברת כלפי רוכבי האופניים, האיטיים ושבריריים מהם.
75. על המערער חלה אפוא החובה להתאים את אופי נהיגתו לכביש ולנסיבותיו ומשהבחין ברוכבי האופניים שנסעו לצדו ובסמוך אליו, לאורך הדרך, היה חייב לשמור מהם מרחק ולמנוע קרבה מסכנת.
76. בית משפט קמא עיגן חובת זהירות כללית זו כלפי רוכבי אופניים בהלכה הפסוקה.

בע"פ (מחוזי ת"א) 70604/04 **ראובן בן משה וובר נ' מדינת ישראל** נאמר:

"נסיעתו של רוכב אופניים על הכביש - מחייבת זהירות גם כאשר מדובר בבגיר שנוהג באופן יציב. על המערער היה לצפות גם רכיבה רשלנית, לרבות סטייה לכביש. אפילו הייתי אומרת כי המנוח התרשל בעצם כניסתו לכביש סואן, אין מדובר ברשלנות המנתקת את הקשר הסיבתי בין רשלנות המערער לבין התאונה. תרומת רשלנות - אין די בה. בניגוד לטענתו של הסניגור - הזהירות המצופה אינה מחייבת כי נהג הרכב לא "ינתק מבטו מרוכב האופניים"... נהג לעולם אמור לקלוט את תמונת המצב בקטע הכביש הרלוונטי, כאשר תמונת המצב כוללת גם מה שמתרחש בשולי הכביש, או במקרים אחרים מדרכה, אי תנועה וכו' (ראה למשל: ע"פ (ת"א) 71306/01 מדינת ישראל נ' לניאדו, דינים מח' לג(6) 826). בענייננו הדבר פשוט עוד יותר: המערער הבחין במנוח, ונתון זה, אמור היה למן הרגע שנקלט בתודעתו, להיות חלק ממכלול השיקולים המרכיבים את אופן נהיגתו. דרישה כי יתרחק מהשול, או יקפיד על שמירת מרחק הולם מהאופניים - אינה מהווה סטנדרט זהירות בלתי סביר..."

בעפ"ת 3523-07-14 **סימיון נ' מדינת ישראל** בית המשפט המחוזי (מרכז) נאמר:

"אילו קיבלנו את גרסתה של המערערת לפיה המנוח רכב על השול וסטה באופן פתאומי לכיוון



רכבה, איננו סבורים כי היה בכך כדי להפחית באופן ממשי מרשלנותה, מצופה מנהג סביר שיבחין במשתמשים האחרים בדרך, בין אם הם מצויים על השול ובין אם על הכביש, ויתאים את נהיגתו לאותם משתמשים ולא יסכן את חייהם ובריאותם. באופן מיוחד נדרש מנהג סביר שישים ליבו לרוכבי אופניים המשתמשים בדרך, וכשהוא חולף על פניהם ינהג במשנה זהירות, ואף יביא בחשבון את האפשרות כי יסטו לכיוון רכבו. "

77. חובה זו נשכחה, או שמא נזנחה, על ידי ההגנה במהלך ברור ההליך המשפטי. גישת המומחה מטעמה לפיה, **לא** חלה על הנהגים בדרך חובת זהירות **מוגברת** כלפי רוכבי אופניים הרוכבים בשולי הכביש עומדת לו לרועץ ומצביעה על הלך רוחו בהכנת מתווה ההגנה.

לדבריו:

"הרוכב לא מהווה סכנה כאשר הוא נוסע על השול. אני נוסע בשול יש בערך 70 אלף איש על המדרכה והם לא מהווים סכנה. שול הוא כמו מדרכה לרוכבי האופניים. מתי אני מתחיל להגיב כשהאופניים חורגות מהשול. אז הם מתחילות להוות סכנה ואני צריך להתחיל לחשוב מה אני עושה ואז זו הפתעה. כי אופניים אשר נוסעים בשול זה חזיון נפוץ. לא צריך להגיב אליהם".

78. דברים אלו שגויים ומעוררי דאגה. ברי כי הם לא עולים בקנה אחד עם חובת הזהירות כפי שנקבעה בהלכה הפסוקה. ודוק, הסכנה הנשקפת מהולכי רגל, שמא ירדו לפתע מהמדרכה לכביש, וזאת כאשר המדרכה מיועדת להולכי הרגל והכביש מיועד לנסיעת כלי רכב, ידועה ומוכרת, ומהטעם הזה, הוגבלה מהירות הנסיעה בשטחים עירוניים. באשר לרוכבי האופניים, אשר נסיעתם על הכביש מותרת, ונסיעתם על השול היא מטעמי זהירות בלבד, הסכנה הנשקפת מהתנהגות בלתי צפויה מצידם, גדולה לאין ערוך.

79. המערער אישר, כאמור, שהבחין במנוח מבעוד מועד אך חרף זאת לא עשה מאומה למניעת הסכנה שנשקפה ממנו. ראה דבריו במשטרה בהודעה מיום 27.9.2014 (11/ת) לפיהם:

"אני נסעתי לדעתי צמוד לימין, אבל באופן חוקי והמצב שראיתי את האופניים היה מרחק סביר בינינו" (עמ' 3). ובהודעה מיום 30.9.14 (13/ת) גרס: "אני יודע שנסעתי בנתיב שלי כמו שצריך ורוכב האופניים סטה שמאלה..."

בעדותו בבית המשפט הוסיף:

"אני הבחנתי ברוכב האופניים המנוח מרחק של 50 מטר בערך, נוסע על השול לפני... מלפני במרחק קצר היה רוכב האופניים המנוח. לפניו רוכבים בודדים ולא היו עוד מכוניות".

דבריו מהווים הודאה בדבר אי קיום חובת הזהירות כלפי המנוח בין אם סטה המנוח לשמאל, כגרסת המערער, ובין אם המערער סטה לעבר המנוח כפי שקבע בית משפט קמא. תיאור העובדות מפי המערער מטיל עליו את האשם בגרימת התאונה.



80. לכל אלה יש להוסיף את העייפות בה היה שריו המערער עובר לתאונה. ייתכן שתחושתו ה'סובייקטיבית' היתה ערנית וצלולה לכאורה, אולם הנתונים האובייקטיביים מדברים בעד עצמם ומקימים 'חזקת עייפות' אשר המערער לא השכיל לסתור אותה.

די בתיאור שמסר חברו הקרוב, יותם פלאוט, ביחס להשתלשלות האירועים שחווי יומיים טרם התאונה, כדי ללמד על ההתשה והעייפות שצברו. לאחר הכשרה צבאית קשה ומפרכת ביחידה קרבית מובחרת, יצאו המערער וחבריו לחופשה, אשר במהלכה אירעה התאונה. בתחילת החופשה המערער טייל עם חבריו בצפון הארץ משך יממה ולן באוהלים. כאשר שב למחרת לביתו, הוא יצא בערב לסרט ומיד אחריו, למסיבה, שבסיומה, שב לביתו בסביבות השעה 02:00. אז הוא ביקש לבלות עם חברתו, שהתגוררה בראשון לציון, מרחק 20 - 30 קילומטרים מביתו. לאחר כשעה ומחצה של 'מנוחה', לכאורה, בביתו, במהלכה התכתב עם חברתו, הוא יצא לביתה, שם ישן כשעה ובשעה 06:00 חזר לביתו ואז, בדרכו, אירעה התאונה. אין צורך בחוות דעת מומחה כדי להגיע למסקנה כי יש לפעילות אינטנסיבית כזו השפעה ברורה על הפיזיולוגיה של הגוף, אף אם מדובר בצעיר, בריא ובעל כושר גופני. לפיכך, בצדק קבע בית משפט קמא כי המערער היה עייף בעת קרות התאונה. בעפ"ת 3523-07-14 **סימיון נ' מדינת ישראל** קבע בית המשפט:

"על כל זאת יש להוסיף כי גם מצופה מנהג סביר שלא ינהג כשהוא עייף לאחר שלא ישן כל הלילה. על נהג העולה על הכביש במצב זה להביא בחשבון כי יירדם תוך כדי נהיגתו, או למצער, לא יהיה במלוא חושי ואל יבחין מבעוד מועד בסכנות הדרך".

דברים אלו יפים גם לענייננו.

81. זאת ועוד, הוכח באמצעות הסרטון, כי עובר לתאונה 'זיגג' המערער על הכביש, תחילה לשמאל ולאחר מכן, חזרה לימין, מבלי שהיתה לו כל סיבה לכך. המערער לא זכר כי עשה כן, דבר שמלמד על עייפותו. בעצם סטייתו לימין, עובר לתאונה, יש משום חיזוק למסקנה שהמשיך בסטייה לימין, עלה על השול, התיישר ואז פגע במנוח.

82. מסקנות אלו מייתרות למעשה את הדיון במחלוקת שבין הצדדים אך עם זאת, בחינת הסוגיות המרכזיות מלמדת כי דין הערער להידחות אף לגופו כפי שיפורט להלן.

83. לא נפל דופי בהחלטת בית משפט קמא לקבל את עדות רפ"ק מוזס כעד מומחה, המעוגנת בדיון ובפסיקה. רפ"ק מוזס הגיע לזירת התאונה בתוקף תפקידו כקצין המומחה על עבודת בוחני התנועה. בהיותו בזירה הוא תיעד את ממצאיה ומכאן, הרלבנטיות של עדותו. רפ"ק מוזס הוא עד מומחה בתוקף תפקידו ופעילותו באיסוף הממצאים בזירה קשורה למומחיותו. למעלה מן הדרוש יצוין, כי בסיכומיו ובערעורו הסתייע ב"כ המערער בעמדותיו של רפ"ק מוזס כתמיכה בטעונו, זאת לאחר שביקש לאיינה.

אין מקום אפוא להתערב בהחלטת בית משפט קמא.

84. ההחלטה שלא לאפשר חקירה חוזרת של העד ערוסי באה על רקע חילוקי דעות שהתגלעו בין באי כוח



הצדדים, שהרימו קולותיהם זה על זה באורח לא הולם ולכן הפסיק בית משפט קמא את עדות העד ערוסי בשלב החקירה החוזרת. המערער טוען כי בכך, נפגעו זכויותיו להגנה.

85. אכן, התנהגות בלתי הולמת של מי מבאי כוח הצדדים אינה מקימה עילה לפגיעה בזכויות נאשם. אולם, בחינה העובדות לגופן מלמדת כי עדות העד ערוסי הייתה לא רלוונטית, שמלכתחילה לא היה בה כדי לתרום להגנת המערער. העד הטעים בפתח דבריו, במהלך החקירה הראשית, כי לא ראה כיצד התרחשה התאונה וכי דבר התרחשותה התחוויר לו רק לאחר ששמע את קול נפץ האימפקט. העד רכב מרחק של כ- 200 מ' מאחורי המערער וממילא לא היה בעדותו כדי לשפוך אור על אשר אירע. זאת ועוד, העד לא סתר עצמו בחקירתו הנגדית וגרסתו כפי שהניח בחקירתו הראשית נותרה על כנה. לאור האמור לא נגרע דבר מהגנת הנאשם בכך שלא התאפשרה חקירתו החוזרת של העד ערוסי.

86. מיקום התאונה - בית משפט קמא קבע כי מקום האימפקט הוא בתחילת סימני ההטבעה על השול הימני. כידוע ערכאת ערעור אינה מתערבת בממצאים עובדתיים של הערכאה הדיונית המתבססים על קביעות בעניין מהימנות עדים. בענייננו, בית משפט קמא שמע עדים ומומחים מטעם שני הצדדים והעדיף את גרסת בוחני התנועה מטעם התביעה לאחר שהתרשם ממקצועיותם וניסיונם. בנסיבות אלו, אין מקום לחרוג מהכלל הנ"ל.

87. אף אנו, כבית משפט קמא, התרשמנו שחוות דעתו של מומחה ההגנה לוקה במגמתיות, מתעלמת מעובדות, לרבות מעובדות שאינן שנויות במחלוקת. כך, נמנע מומחה ההגנה מלעין בעדויות המערער, לא קרא את כתב האישום, ללמדך כי העובדות 'לא עניינו אותו'.

ראה דבריו:

"ש. השאלה שלי היא לגבי החישוב. זו גרסת הנאשם. אתה לא מתייחס לזה? החישוב שלך היא לא מבוסס על סטייה והתיישרות שהיא גרסת הנאשם. לא מדובר על ממצאים פורנזיים שאתה מתייחס עליהם או לא. אתה מתעלם מגרסת הנאשם.

ת. הסברתי קודם למה אני לא מתייחס לגרסת הנאשם בחישובים שלי. אני צריך להביא את האופנים ממקום למקום. יש אין סוף אפשרויות להביא את האופנים ממקום א' למקום ב' אם נותנים להם בדרך מספר מסלולים. מעשית זה לא ניתן לחישוב בכלל. כי אני אמצא אין סוף אפשרויות. לכן אנו הולכים תמיד על הפשט ולא על הדברים האיזוטריים"

חוות דעתו של מומחה ההגנה מנותקת, אפוא, לחלוטין מנסיבות התאונה, אף מאלה שאושרו על ידי המערער. גישה זו של מומחה ההגנה חורגת מהנהוג ומהמקובל, לפיה ככל שהדבר נוגע לבחינת תאונות דרכים. גרסות המעורבים רלבנטיות לביסוס המסקנות ואין להתעלם מהן.



88. זאת ועוד, מבלי לפגוע בהשכלתו הרחבה של מומחה ההגנה ובמקצועיותו בעניינים פורנזיים, עולה כי ניסיונו בבחינת תאונות דרכים אינו רב. בצדק נתן בית משפט קמא משקל לניסיונם העשיר של בוחני התנועה, אשר עיסוקם העיקרי והיומיומי הוא בחינת תאונות דרכים. ודוק; ברי כי קיימת זיקה בין התרחשות תאונות דרכים לעקרונות פיזיקליים, אולם בחינתן כפופה להיתכנות הנסמכת על נסיבות ועובדות כפי שהוכחו. ניסוי מעבדה טובים ככלי עזר לניתוח זירת תאונה אולם הם אינם תחליף לבחינת העובדות בשטח.
89. בניגוד לבוחני התנועה, נזהר מומחה ההגנה מלקבוע את מיקום האימפקט והוסיף כי אין דרך לקבוע את המיקום המדויק, כדבריו:
- "אני לא יודע איפה נקודת האימפקט באמת. אני רק נותן איזור של אימפקט המופיע בתמונה מס. 14. אני לא יכול להסתמך על שובל הדם וזאת שאלה תיאורטית ולא נכונה לשאול אותי. בוודאי שלא לעשות חישובים על סמך דבר שלא נכון או לא בהכרח נכון. אם היה תיעוד נכון של האירוע היה ממצא פורנזי על הכביש שהיה מתאר את מקום האימפקט בקירוב יותר נכון, אך אין".**
90. הקביעה לפיה האימפקט בין שני כלי הרכב אירע בזווית של 7 מעלות, נסמכת על המדידה שערך מומחה ההגנה על 'פוטושופ' של תמונה! המומחה בחר נקודה למדידה בהנחה כי עליה נחת גוף המנוח, ברם הנזק נפרס על פני שטח. על כן, צדק בית משפט קמא בדחותו את מסקנות המומחה אגב הקביעה כי מדובר בזווית צרה וזניחה לאירוע.
91. המומחה השתמש בעקרונות פיזיקליים מקום שהדבר עלה יפה עם מסקנותיו. מנגד, כאשר לא התקיימה התאמה, טען כי כל גוף מתנהל באורח שונה - עמדה שאינה עולה בקנה אחד עם העקרונות הפיזיקליים שפירט:
- "בתאונה הזאת יש ניואנסים. האופנים נפגעו או עברו תאונה בצורה מסוימת והרוכב עבר את התאונה בצורה אחרת. קו הנזקים או זווית הפגיעה של הרוכב במכונית היא של 7 מעלות. לכן הוא יוטל הצידה בזווית של 7 מעלות. האופנים נתקעו במכונית ולכן כל המהירות הצידיית שלהם התבטלה כי הם נתקעו במכונית, יצרו את השבר בפגוש ואז עזבו את המכונית ישר קדימה. לכן האופנים פגשו את הקרקע על המסלול הימני והרוכב ויתר החלקים השייכים והיו על גופו פגשו את הקרקע על השול"**
92. עמדה זו אינה בהירה כשלעצמה ובוודאי שאין היא מתיישבת עם העובדות המוסכמות לפיהן פגע הרכב באופניים, חזית באחור, אף אם בזווית מסוימת. אין מחלוקת שהאופניים לא 'נתקעו' במכונית, כפי שטען.
93. מומחה ההגנה גרס כי אם הרכב היה סוטה לעבר האופניים, חזקה עליו כי היה מסיים את תנועתו בגדר הבטיחות או כדבריו **"אז כל הגופים היו צריכים לעוף קדימה מהמכונית ישר קדימה וזה אומר מעבר לגדר הבטיחות לעבר השדה"**. אכן כך. עם זאת, אין להתעלם מדברי בוחני התנועה לפיהם



הרכב היה בזווית קלה לימין, לאחר שסטה מהכביש לשול הימני והתיישר טרם שפגע באופניים. אותה זווית לימין, היא זו שגרמה להטחת גופת המנוח ומרבית אביזריו לעבר שולי השול הימני. באשר לרכב - זה אכן לא נמצא במקום הצפוי, אך סביר להניח שהמערער היטה את ההגה שמאלה מיד לאחר שפגע במנוח והעלה את הרכב לכביש.

94. על פי התזה שהציג מומחה ההגנה, היה מקום לצפות שגופת המנוח ואביזריו יעופו לכיוון שמאל הדרך - אולם הדבר לא אירע.

95. ניתוח פשטני של תרחיש התאונה מוביל למסקנה הבאה: הרכב פגע באופני המנוח, להבדיל מפגיעה בגופו. כתוצאה, נדחפו האופניים בכיוון נסיעתם והמנוח, שנותר שבריר שנייה באוויר, נחת על מכסה המנוע, משם הועף לעבר השמשה ולאחר מכן לשני מוקדים בגג הרכב. זווית ההטחה של המנוח על הקרקע נגזרת מפערי המהירויות בין הרכב לאופניים (נתונים שאינם ידועים אך ברי כי מהירות הרכב היתה גבוהה פי כמה ממהירות האופניים) ומזווית הפגיעה. לאחר שנפגעו אופניו, נותר המנוח כאמור באוויר וקיבל תוספת מהירות מהרכב בציר האנכי, אולם על הציר האופקי נשארה מהירותו כמהירות האופניים. על כן, גופתו נעה משמאל לימין, עד סמוך למעקה הבטיחות. מכאן, שכיוון הנסיעה המקורי של המנוח טרם התאונה היה משמאל לימין ביחס לכביש.

96. בוחן התנועה לפיקוביץ' הסביר את הרציונל לאמור לעיל והטעים על שום מה לא יכלה התאונה להתרחש כגרסת ההגנה:

"כשרכב נוסע קדימה והאופניים סוטים שמאלה ונפגעים מחזית הרכב מופעלים שני כוחות. אחד ישר ואחד שמאלה. אין שום כוח שיפעיל ימינה. לכן שאלתי את השאלה.... אף ממצא לא עף שמאלה. לכן הגרסה הזאת לא יכולה להיות".

גרסת רפ"ק מוזס תומכת בדברים לעיל:

"הרכב פוגע באופניים בחזית אחור בעצמה כזו שגורמת לאופניים להתרומם לאחור ביחס לרכב, תחילה האופניים פוגעים עם המושב באזור מכסה המנוע. אח"כ הרכב פוגע עם הגוף בשמשה, לא ניתן לדעת עם איזה חלק של הגוף, בהמשך בקדמת הגג. האופניים שנמצאים במהירות איטית ביחס לרכב מוטלים לאחור, מעל הגג של הרכב, והרכב שהוא מהיר יותר ממשיך בתנועה קדימה והרכב והאופניים מוטחים לכביש".
לפיקך, ממצאי הזירה עולים בקנה אחד עם מסקנות בית המשפט קמא לפיהן הרכב סטה משמאל לימין.

97. סימני ההטבעה - בית משפט קמא קבע כממצא כי סימני ההטבעה מהווים ראיה למקום האימפקט. רפ"ק מוזס הסביר בעדותו את דרך הטבעת הסימנים:



"רוכב האופניים נוסע לפני הרכב רואים את זה גם לפי התאמת הנזקים. וברגע שהרכב פוגע עם חזיתו בגלגל האחורי של האופניים הגלגל שהיה בתנועה עד לרגע המגע ננעל, נתפס, ואז הוא נשאר נעול כתוצאה מההתנגשות והוא נדחף לפניו כשהוא במצב נעול, החיכוך של הצמיג עם האספלט יוצרת את מריחת הצמיג, היא אופיינית כמעט לכל תאונות האופניים בתצורה הזאת של חזית אחור של פגיעת רכב באופניים. בתאונה הספציפית הזאת ביצענו בשטח ורואים את זה בסרט כיצד אנחנו מתאימים בין הצמיג הייחודי שסוליתו בצבע אדום לאותו סימן שמצאנו בשוליים. יש כאן התאמה ברוחב הסוליה, בצבע. האופניים נמצאים באולם ביהמ"ש ואני מצביע על הצמיג האחורי. הסוליה זה החלק שבא במגע עם הכביש הוא בצבע אדום. השוליים השחורים, הדופן, לא נמצאים במגע עם הכביש.

באופניים מקצועיות לחץ האוויר בצמיג הוא מאוד גבוה, יותר מאשר ברכב פרטי, כמו גוש אבן, כך שגם משקל הרוכב משפיע בצורה מעטה על מערכת הצמיג ביחס לכביש. מה שחשוב עוד לגבי הסימן, הוא היה ארוך יחסית, 1.9 מטר. זה סימן שלא יכול להתרחש בשום דרך אחרת אלא רק בהתנגשות רכב באופניים. אני לא מאמין שרוכב אופניים שייתן עכשיו בלימת חירום וינעל גלגל אחורי בלבד ישאיר סימן כל כך ארוך וגם ישר".

98. רפ"ק מוזס היה איתן בדעתו בדבר ההתאמה שבין סימני ההטבעה לצמיג. הוא דחה את גרסת ההגנה ביחס לשינוי מידות הסימנים או צבעם כאשר גרס כי צמיג האופניים דחוס ואינו מושפע על נקלה ממשקל או לחץ. על כן, לא היה מקום לצפות לפחיסתו על השול. עדות זו לא נסתרה ובצדק אומצה על ידי בית משפט קמא.

99. כך אף ביחס להתאמת הנזקים ובחינת הצבע. בהינתן התאמה מלאה שנמצאה בזירת האירוע בין הצמיג לסימנים - האפשרות שהעלה מומחה ההגנה לפיה אין זיקה בינם לתאונה והם נמצאו בזירה באקראי היא רחוקה ובלתי סבירה. ממצאי בית המשפט קמא נשענים אף בסוגיה זו על אדנים מוצקים ואין מקום להתערב בהם.

100. החריצים המלווים את סימני ההטבעה - לא נמצא הסבר ברור וחד משמעי ביחס למקור החריצים המלווים את סימני ההטבעה. מקובלת עלינו קביעת בית משפט קמא, כי אין בעובדה זו כדי לשלול או להפריך את העובדה שסימני ההטבעה נגרמו בעטייה של התאונה ובאמצעות הצמיג האחורי של האופניים.

101. שובל דם - בוחני התנועה מצאו כי כיוון שובל הדם של המנוח תומך במסקנותיהם בדבר זווית ההטיה משמאל לימין. לברי רפ"ק מוזס:

"שובל הדם בתאונה הזאת יש לו משמעות מאוד גדולה. השובל מקביל לשוליים מתחילתו ועד מקום השכיבה של הנפגע ומצביע רק על כיוון אחד אפשרי של התאונה. שזה פגיעה בשוליים. הטחה כלפי מעלה, הנפילה בשוליים וכיוון ישר והחלקה בעצם של גופו של הרוכב עד מקום השכיבה הסופי. מאחר ואני מכיר טענות אפשריות בתאונות מהסוג הזה, אם הפגיעה הייתה למשל בנתיב הימני ולא בשוליים מעולם לא היינו מקבלים שובל דם שכיוונו ישר בתוך השוליים. דבר נוסף, הייתה השפרכת דם על המעקה, אנחנו לא מדברים על גוף



הומוגני כמו כדור שמתגלגל, אלא רוכב שהוטח לכביש לאחר הנפילה מתגלגל תו"כ ההחלקה הזאת, הרגליים הגפיים, חורגות מציר התנועה שהסברתי. ואז יכולה להיות נקודה מסוימת שבה תהיה השפצת דם או פגיעה במעקה".

102. מומחה ההגנה ייחס משקל רב לכתם הדם שנמצא בסמוך לשובל הדם ואף קבע כי הוא מקום האימפקט. מאידך, הוא שלל מכל וכל זיקה בין כיוון תנועת שובל הדם לבין זווית ההטיה ומיקום התאונה:

"ש. איך שובל הדם שהשאיר המנוח מסתדר עם יתר הממצאים ועם הטענות שלך
ת. אין בחוות דעתי אין שום אמירה המתבססת על שובל הדם
ש. למה

ת. הסיבה היא כי ברגע שמתייחסים לשובל הדם על הקרקע אנו נמצאים במקום לא בטוח. במקום שאין לנו ידע מה קורה שם. הכתם הדם הראשון נותן לנו ידע..שובל הדם הוא לא המשך ישיר, בהכרח, של מסלול ההטלה. שובל הדם הוא אינטראקציה בין הרוכב לקרקע".

103. תשובותיו של מומחה ההגנה מעוררות תמיהה. הפער בין המשקל הרב שייחס לכתם הדם הראשון לבין העדר משקל אותו ייחס לשובל שהגיע אחריו אינו מוסבר. מנגד, עמדות בוחני התנועה ברורות ובהירות ובצדק העדיף בית משפט קמא את עמדותיהם.

104. סימני צמיג על הרכב - מקובלת עלינו קביעת בית משפט קמא, אשר העדיף את עמדת בוחני התנועה, שהסבירו כי הסימנים הוטבעו בהתאם לזווית ההטיה של האופניים בעת הפגיעה הנגזרת מתנועת דיווש המנוח. אין לקבל את עמדת מומחה ההגנה, אשר ביקש ללמוד מסימנים אלה על הטיית האופניים לשמאל. ההסברים שנתנו בוחני התנועה, כאמור, סבירים ועולים בקנה אחד עם כלל הממצאים אודות התאונה. גישת מומחה ההגנה מנגד היא מגמתית ומתעלמת מהתמונה הכוללת, המצביעה באורח מובהק על סטיית הרכב לימין.

105. זרועות האופניים - הפער בין כיפוף זרוע שמאל לזרוע ימין של האופניים אינו מלמד מאומה על הטייתם. מקובלת עלינו עמדת בית משפט קמא כי מקור הפער יכול להיות בדיווש ובהטיית האופניים לצד זה או אחר. כך או כך, מומחה ההגנה נמנע, כפי שציין בית משפט קמא, מלערוך התאמת נזקים באמצעות שתי הזרועות ולפיקך, לא השכיל להוכיח את עמדתו לפיה האופניים היו מוטים לשמאל.

106. מיקום האופניים - אין לקבל את טענת המערער לפיה מיקום האופניים וחריצתם על הכביש מלמדים על סטיית האופניים לשמאל. מומחה ההגנה עצמו הבחין בין 'התנהלות' האופניים לבין 'התנהלות' גופים אחרים. לעניין זה מקובלת עלינו עמדת רפ"ק מוזס שקבע כי:

"האופניים הוטחו לפני כן כמו גוף הרוכב. גם אם אני אקח את האופניים ואזרוק אותם, בגלל המבנה הלא הומוגני שלהם, את הכיוון הכללי אני יכול לומר. אם אזרוק למזרח הם יזרקו



למזרח אבל מבחינת ההחלטה של האופניים מספיק שאחד הזיזים, פדל או קצה כידון יפגע בכביש ויגרם לאופניים להתגלגל בזווית טיפה שונה מהכיוון המקורי."

107. מיקום הרכב - אין בפי איש הסבר של ממש על שום מה נמצא הרכב במרחק של 104 מ' ממקום האימפקט, כשהוא חונה על הכביש בסמוך לקו הצהוב. עם זאת, ברי מרחק העצירה שנמצא בזירה הוא ארוך מהמצופה מנהג שבולם את רכבו במהלך התאונה. רפ"ק מוזס ציין:

"ש. אמרת שהפגיעה בשול. מה פתאום הרכב נמצא אחרי התאונה בנתיב.

ת. אין לי הסבר. אני לא זוכר מבחינת החקירה, לא ראיתי את העדות אם שאלנו אותו אם הוא הסיט את ההגה או לא. מה שכן בחנו, זה למה הרכב נעצר במקום כ"כ רחוק ממקום הפגיעה. אנחנו תמיד בודקים בשחזורים כשאנחנו רוצים לבדוק מתי הנהג הגיב. אם נהג הגיב לפני מקום פגיעה וגם בלם חירום, אפשר למצוא אותו בקרבת מקום הפגיעה. כאן אנחנו רואים רכב שנעצר במרחק של 104 מטר ממקום הפגיעה. ז"א שנהג והנהג הגיב רק לאחר הפגיעה, שלא ברור למה, כי זה אור יום וראות טובה. אם הוא היה מגיב מיד ברגע הפגיעה ובולם חירום בעקבותיה ב-90 קמ"ש, היה צריך להיעצר במרחק של 72 מטר ממקום הפגיעה. עצם זה שנעצר במרחק כ"כ גדול, העיר את תשומת ליבנו, בחנו את העניין הזה, ואני חושב שעשינו חישובים. זה מראה על נהג שלא הגיב בזמן או לא הגיב בכלל, לקח לו הרבה זמן להתעשת ולהבין מה קרה. זה מרחק כ"כ גדול שנהג יכול לעבור לנתיב ולהתיישר."

108. רפ"ק מוזס אישר, אם כן, כי אין בפיו הסבר לפשר מיקומו של הרכב, אולם הוסיף כי לא מן הנמנע שהמערער התעשת והתיישר לימין. כך או כך, עובדת המצא הרכב על נתיב נסיעתו אינה שומטת את היסוד לסטייתו ימינה ופגיעתו באופניים.

109. עדות העדה צביה מילר - בית משפט קמא החליט שלא לייחס משקל לעדות העדה ככל שהיא נוגעת למיקום התאונה. איננו רואים מקום להתערב בקביעה זו, הנסמכת על התרשמות בית המשפט מהעדה. נעיר, כי העדות על פניה הייתה מבולבלת. העדה הבחינה ב'זיגזג' רכב המערער, הא ותו לא. היא אישרה כי לא ראתה את התאונה ודרך התרחשותה ולפיכך, בצדק נמנע בית המשפט קמא מלייחס משקל לדבריה לפיהם הרכב היה כל הזמן בנתיב הימני.

סוף דבר

110. הכרעת הדין של בית משפט קמא מפורטת, מנומקת ומעוגנת בראיות מוצקות. בית משפט קמא מצא כי רשלנות המערער הוכחה כדבעי. בפועל, קבע כי העובדה שהמערער לא נקט אמצעי זהירות למניעת המפגש עם האופניים מיד לאחר שהבחין בקבוצת רוכבי האופניים ובהם המנוח, טרם התאונה מבססת את רשלנותו בגרימת התאונה. לאחר שנתיח את כלל הממצאים לפני ולפנים, הוסיף בית משפט קמא כי הם מתיישבים עם מסקנותיו לפיהן התאונה אירעה בשול הימני, עקב סטיית רכב המערער ופגיעה באופניים.



111. מסקנות וממצאים אלו מקובלים עלינו ועל כן, אנו מורים על דחיית הערעור על הכרעת הדין.

נימוקי הערעור על גזר הדין

112. המערער משיג על חומרת העונש ועותר להקל בעונשו. המערער מבקש ליתן בכורה לשיקולי השיקום ולאפשר לו להמשיך בחייו, על דרך השתת מאסר שירוצה בעבודות שרות, שכן, לטענתו, שליחתו למאסר עלולה לדרדר את מצבו הנפשי, הרעוע ממילא בעקבות התאונה.

113. המערער טוען כי שגה בית משפט קמא בקביעת מתחם ענישה גבוה, שאינו מתיישב עם מתחמי הענישה שנקבעו במקרים חמורים מזה שלפנינו.

114. המערער מלין על המשקל המועט שנתן בית משפט קמא לתסקיר שירות המבחן ולעדויות האופי שניתנו בעניינו המצדיקים, לשיטתו, סטייה ממתחם הענישה והעדפת האינטרס השיקומי על פני שיקולי גמול והרתעה.

115. המערער טוען כי שגה בית משפט קמא בהטילו עליו עונש פסילת רישיון נהיגה לתקופה ממושכת של 15 שנים מבלי שפירט את נימוקיו לכך. לשיטתו, במקרים דומים ואף חמורים יותר נגזרו עונשי פסילה נמוכים בהרבה.

116. המערער עותר לקצר את תקופה המאסר שהושתה עליו ל- 6 חודשים אשר ירוצו בעבודות שרות וכן, לקצר את תקופה הפסילה באורח משמעותי.

117. בית משפט קמא הטעים בגזר דינו את רשלנותו הגבוהה של המערער, אשר בהיותו עיף ומותש נהג ברכב, סטה לשול מבלי שהבחין מבעוד מועד במנוח, על אף שהיה לאל ידו לעשות כן וגרם למות המנוח. בנסיבות אלו, קבע בית משפט קמא, כי העונש הראוי הוא מאסר בפועל, שכן השתת עונש מאסר שירוצה בעבודות שרות אינה הולמת את נסיבות המקרה ומהווה סטייה ניכרת ממתחם הענישה הקיים.

118. זאת ועוד, ידועה ההלכה הפסוקה לפיה בעבירה של גרם מוות ברשלנות, אין מייחסים משקל רב לנסיבותיהם האישיות של מבצעי העבירות - אנשים מן היישוב, דרך כלל, המקיימים אורח חיים נורמטיבי.

119. לאחר שסקר את הפסיקה הרלבנטית, העמיד בית משפט קמא את מתחם הענישה בין 10 חודשי מאסר ל- 20 חודשים.

בעניין זה הפנה בית משפט קמא לרע"פ 3714/15 **מרב מלר נ' מדינת ישראל**, שנסיבותיו דומות למקרה דנן.



שם, פגעה נהגת רכב עם חזית רכבה ברוכב אופניים אשר נסע צמוד לקו השול וגרמה למותו. נקבע, כי התאונה ארעה בין היתר, עקב נהיגה במצב של עייפות, לאחר 20 שעות ערנות, בסיום עבודה במשמרת לילה, ולכן לא הבחינה הנהגת במנוח. נקבע רף רשלנות גבוה ומתחם הענישה הועמד על 10-18 חודשי מאסר. הושת על הנהגת עונש מאסר לתקופה בת 15 חודשים ובערעור הופחת העונש ל - 10 חודשי מאסר בשל נסיבות מיוחדות, שעניין היריון בסיכון גבוה בו הייתה הנהגת אותה עת. בבר"ע שהוגשה לבית המשפט העליון נקבע, בין היתר, כי רשלנות הנהגת אכן גבוהה ומחייבת עונש מאסר בפועל ולא בעבודות שירות. בית משפט קמא גזר, ובצדק, גזרה שווה מהמקרה דלעיל על עניינו.

120. בהתייחסו לנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה ציין בית משפט קמא, בהתייחסו לתסקיר שירות המבחן, כי מדובר בצעיר נורמטיבי שמעורבותו בתאונה חריגה לאורחות חייו.

כן התייחס לצערו העמוק לנוכח התוצאה הטרגית של התאונה והאמפתיה והכאב שהביע כלפי המנוח ובני משפחתו ולא נעלמו מעיני בית משפט קמא גם ההשפעות הפיזיות והרגשיות של התאונה על המערער, המתקשה להכיל את האירוע הטראומתי וברי כי האירוע טלטל את עולמו.

121. שירות המבחן תיאר את מצבו השברירי של המערער והמליץ על טיפול למניעת התדרדרות במצב. לשיטתו, מאסר בפועל עלול לגרום לנסיגה במצבו הנפשי, להקטנת סיכויי שיקומו וקטיעת שירותו הצבאי של המערער. על כן המליץ שירות המבחן על השתת עונש מאסר שירוצה בעבודות שירות ושילובו של המערער בקבוצה טיפולית.

122. בית משפט קמא עמד גם על עדויות מפקדיו בצבא של המערער ומחנכו בבית ספרו, אשר תיארו את אופיו ואישיותו החיובית.

123. העונש שהשית על המערער, בסופו של יום, לתקופה בת 13 חודשי מאסר, לקח בחשבון את כל הנסיבות המתוארות, הן את נסיבות גרימת התאונה והן את הנסיבות האישיות.

124. לאחר ששקלנו את טיעוני הצדדים, נחה דעתנו כי אין להתערב בעונש שהשית בית משפט קמא על המערער. אין ספק כי לתחושתם הסובייקטיבית של המערער ובני משפחתו העונש כבד וחמור, אך מנגד, עולמה של משפחה שלמה חרב כתוצאה מהתאונה, כאשר חייו של אדם, בעל, ואב לילדות פעוטות, קופדו אך בשל רשלנותו הגבוהה של המערער.

125. העונש שנגזר על המערער מאזן נכונה בין המחיר האישי שעליו לשלם לבין התוצאה הטרגית שהורשע בגרימתה. ריבוי תאונות דרכים בכלל ותאונות קטלניות בפרט, בדגש על תאונות שנגרמות ע"י צעירים שעושים דרכם בתום בילוי, עייפים ומותשים, מלמד כי מדיניות ענישה חמורה ומרתיעה היא המדיניות הראויה, בהיותה מבטאת את שיקולי ההלימה וההרתעה ואת העדפת השמירה על חיי אדם על פני שיקולים אישיים וסיכויי שיקום של המערער.



126. לפיכך, לאור האמור לעיל אנו מורים על דחיית הערעור על כל חלקיו.

המערער יתייצב לריצוי מאסרו בבית סוהר הדרים, ביום 1.5.18 עד השעה 10:00, או על פי החלטת שב"ס, כשברשותו תעודת זהות וגזר הדין של בית משפט קמא.

על ב"כ המערער לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיון מוקדם, עם ענף אבחון ומיון של שב"ס, טלפונים: 08-9787377, 08-9787336.

התנאים שנקבעו לעיכוב ביצוע עונש המאסר יעמדו בתוקפם עד להתייצבות המערער לריצוי עונשו.

ניתן היום, יט' שבט תשע"ח, 4 פברואר 2018, במעמד ב"כ הצדדים והמערער.

זהבה בוסתן,
שופטת

ורדה מרוז, שופטת
סג"ג

אברהם טל, נשיא
אב"ד