



ת"ד 11045/02/20 - מדינת ישראל נגד מרדכי דאהן

בית משפט השלום לתעבורה בחיפה

ת"ד 11045-02-20 מדינת ישראל נ' דאהן
בפני כבוד השופטת, סגנית הנשיאה טל תדמור-זמיר

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

מרדכי דאהן

הנאשמים

הכרעת דין

הנאשם נעצר על נתיב נסיעה בכביש 6 חוצה צפון, בין שתי המנהרות של איבטין, ורכב שנסע מאחוריו התנגש בו. על מי מהנהגים מוטלת האחריות לתאונה? זו השאלה העיקרית שתידון בתיק זה.

כתב האישום ותשובת הנאשם

1. **מעובדות כתב האישום עולה** כי בתאריך 12.4.19, סמוך לשעה 22:50, נהג הנאשם ברכב פרטי מסוג טויוטה בכביש 6, מצפון לדרום ובהגיעו בסמוך לק"מ 219.4, לאחר צאתו ממנהרה, נעצר על נתיב הנסיעה הימני, כאשר במקביל אליו, על הנתיב השמאלי, נעצר רכב פרטי מסוג מאזדה (להלן: **המאזדה**). עוד עולה מהעובדות כי מדובר בכביש דו מסלולי, בעל שני נתיבים לכל כיוון, על גשר היציאה מהמנהרות, שהמהירות המותרת בו היא 110 קמ"ש. בכתב האישום נטען כי הנאשם עצר את רכבו ללא סיבה סבירה, באופן שיש בו משום הפרעה וסיכון לתנועה, חסם דרכו של רכב פרטי מסוג אאודי שנסע מאחוריו (להלן: **"האאודי"**) ושני כלי הרכב התנגשו (להלן: **התאונה**).

מכתב האישום עולה כי כתוצאה מהתאונה כלי הרכב ניזוקו ונגרמו חבלות של ממש לנהג האאודי, לנוסעת ברכבו ולנאשם. לנהג האאודי נגרם שבר בעצם החזה והוא אושפז עד ליום 17.4.19. לנוסעת ברכבו נגרם שבר בעצם החזה והיא אושפזה עד ליום 15.4.19. לנאשם נגרמה חבלת ראש (שבר בבסיס הגולגולת ודימום תת עכבישי קל), הוא הועבר לשיקום בבית לוינסטין ושוחרר לאחר כחודשיים וחצי.

מכאן יוחסו לנאשם עבירות של עצירה שמפריעה לתנועה, הפרעה וסיכון לתנועה (נסיבות מחמירות), נהיגה בקלות ראש והתנהגות שגרמה נזק לרכוש וחבלה של ממש לגוף.



2. **בתשובה לאישום**, הנאשם הודה בנהיגה בזמן ובמקום, כמו גם בעצירת הרכב, ברם טען כי מצב רפואי שהוא לקה בו הוא שגרם לו לעצור ולו הנהג המעורב היה שומר מרחק, התאונה היתה נמנעת. בפתח הדיון שנקבע לשמיעת ראיות הוסיף ב"כ הנאשם וטען כי המאשימה נקטה נגד הנאשם אכיפה בררנית, משלא העמידה לדין את נהג האאודי, שנהג שלא בהתאם לתנאי הכביש ולא שמר מרחק מרכבו של הנאשם.

נוכח תשובת הנאשם לאישום, נשמעו ראיות בתיק.

מטעם המאשימה העידו שוטרים ובוחנים שהיו מעורבים בחקירת התאונה, נהג האאודי ואשתו, נהג המאזדה והנוסע שהיה עמו. מטעם ההגנה העיד הנאשם.

השאלות שדורשות הכרעה

3. לאחר ששמעתי את העדויות, בחנתי את הראיות שהוגשו לי ושמעתי את סיכומי הצדדים, מצאתי כי הלכה למעשה אין בין הצדדים מחלוקת עובדתית, אלא מחלוקת משפטית בעלת שני ראשים. הראש האחד עניינו על מי מהנהגים יש להטיל את האחריות לתאונה והראש השני עניינו טענת הנאשם להגנה מן הצדק.

אדון להלן בשאלות האמורות, תוך התייחסות לראיות הרלבנטיות.

האחריות לתאונה

4. **רס"ב מאיר מדקר**, בוחן תאונות דרכים (להלן: "**הבוחן**"), הגיע לזירת התאונה כשעה וחצי לאחר התרחשותה, אסף ממצאים בשטח וערך דו"ח בוחן (ת/11). מהדו"ח עולה כי הבוחן ערך שחזור של התאונה, בהסתמך על מהירות הנסיעה המותרת במקום - 110 קמ"ש - ועל זמן תגובה של 1.9 שניות (זמן תגובה בהפתעה (1.5 ש') + לילה (0.1 ש') + זמן מערכת (0.3 ש')). הבוחן קבע כי שדה הראייה בכיוון נסיעת האאודי היה 135 מ' וכי בהתאמה, מרחק העצירה הכולל (מרחק תגובה + מרחק בלימה) במהירות של 110 קמ"ש הוא 144.66 מ'. מכאן קבע הבוחן שאף אם נהג האאודי היה מגיב ברגע שבו הוא הבחין בנאשם, הוא לא היה מצליח למנוע את התאונה וכי הגורמים לתאונה הם הנאשם ונהג המאזדה, שעמדו כל אחד על נתיב הנסיעה שלו (הנאשם על הנתיב הימני ונהג המאזדה על הנתיב השמאלי) וחסמו את הדרך לרכבים החולפים (בדיון ביום 21.9.20 הצהירה המאשימה כי נהג המאזדה הועמד אף הוא לדין).

בחקירה נגדית הבוחן העיד כי לא ניתן היה לקבוע את מהירות הנסיעה של האאודי (מעמ' 3 לתמליל הדיון מיום 10.11.21 בש' 25 עד עמ' 5 בש' 14) ולכן הוא התבסס, בחישובים שהוא ערך, על מהירות הנסיעה המותרת במקום. לשאלת ב"כ הנאשם, הבוחן השיב כי במהירות נסיעה של 100 קמ"ש התאונה היתה נמנעת, שכן נהג האאודי היה עוצר במרחק של 11 מטר ממקום האימפקט (עמ' 6 לתמליל הדיון מיום 10.11.21 בש' 19-23). הבוחן אישר שכל שהמהירות גבוהה יותר, עוצמת הפגיעה גדולה יותר (עמ' 11 לתמליל הדיון מיום 10.11.21 בש' 20-23), הסביר מדוע



קבע זמן תגובה של 1.9 שניות (עמ' 12 לתמליל הדיון מיום 10.11.21 בש' 19-31) ובסיום חקירתו חזר והעיד כי במהירות המותרת בכביש (110 קמ"ש), התאונה היתה בלתי נמנעת (עמ' 18 לתמליל הדיון מיום 10.11.21 בש' 6-1).

5. עדותו של הבוחן נתמכה במסמכים שהוא ערך, בממצאים שהוא אסף בזירת התאונה ולמעשה היא לא נסתרה, לא בחקירה נגדית ולא על ידי חוות דעת נגדית מטעם ההגנה (למען הסר ספק - לא הוגשה חוות דעת מטעם ההגנה). ב"כ הנאשם אמנם העלה בסיכומיו טענות בנוגע לקביעות בדו"ח הבוחן, ברם אלה עלו לראשונה בסיכומים, מבלי שהבוחן עומת איתן בחקירה נגדית. כך למשל, חוזר ההדרכה משנת 1991, שאליו הפנה ב"כ הנאשם בסיכומיו, אף הוא לא הוצג בפני הבוחן. על כן, אני מאמצת את ממצאי הבוחן ואת קביעותיו ונותנת להם משקל ראייתי גבוה.

6. **נהג האאודי, מר בסאם מקאלדה** העיד כי נסע במהירות של 90-100 קמ"ש, הופתע לראות שני רכבים עוצרים עצירה מוחלטת אחרי הסיבוב, הוא בלם והתנגש ברכב שעמד בנתיב הימני, שבו הוא עצמו נסע, כיוון שלא היתה לו אפשרות לנהוג אחרת (מעמ' 10 לפרוט' בש' 19 עד עמ' 11 בש' 16). **בחקירה נגדית** מר מקאלדה אישר כי הוא נחקר במשטרה תחת אזהרה ורישיונו אף נשלל לחודשיים, שלל את האפשרות שהוא לא שמר מרחק, ושב וציין כי לא היתה לו אפשרות אחרת, אלא לבלום ולפגוע ברכבים שעמדו בכביש (מעמ' 11 לפרוט' בש' 19 עד עמ' 12 בש' 18). כשנשאל מדוע לא סטה לימין, השיב: "אם הייתי עושה ימינה לא הייתי אתכם היום" וכשנשאל מדוע לא סטה שמאלה, השיב שזה היה מסוכן אף יותר, שכן הוא עלול היה להתהפך (עמ' 12 לפרוט' בש' 21-28). עוד העיד כי לא ראה את הנאשם נוסע לפניו, והופתע לראותו לראשונה בעצירה מוחלטת (עמ' 13 לפרוט' בש' 6-2).

7. **הגב' אימאן מקאלדה**, אשתו של נהג האאודי, שנסעה עמו, העידה כי בקטע הכביש שבין המנהרה הראשונה ובין המנהרה השנייה, שני כלי רכב עצרו עצירה מוחלטת, במקביל אחד לשני, בעלה החל לבלום אבל לא הצליח לעצור (עמ' 13 לפרוט' בש' 11-31).

בחקירה נגדית גב' מקאלדה העידה שבעלה לא נסע במהירות מופרזת ושהיא ובעלה הופתעו לראות את שני כלי הרכב עומדים על הכביש. לדבריה, בעלה החל לבלום, אבל מימין היה מעקה ומשמאל עמד רכב נוסף ולכן הוא התנגש ברכב שעמד בנתיב הימני (עמ' 14 לפרוט' בש' 3-27).

8. עדויותיהם של נהג האאודי ושל אשתו הותירו בי רושם של עדויות מהימנות. השניים העידו מבלי להגזים או להתלהם ועדויותיהם חיזקו זו את זו, תמכו זו את זו ולא נסתרו. ב"כ הנאשם אמנם טען (בין השורות) כי האאודי נסע במהירות מופרזת, ברם לא הציג ראיה שתתמוך בטענה זאת. שתי העדויות אף נתמכות בסרטון ת/3, שמתעד את התאונה, כפי שיפורט להלן.

9. **צפייה בסרטון ת/3**, שנלקח ממצלמות האבטחה של כביש 6 חוצה צפון, מלמדת שהנאשם נסע בנתיב הימני בכביש מהיר, דו נתיבי, כשממשאלו נוסעת המאזדה. הנאשם והמאזדה נעצרו ונעמדו במקביל אחד לשני, תוך שהנאשם חוסם את נתיב הנסיעה הימני והמאזדה חוסמת את נתיב הנסיעה השמאלי. לא הנאשם ולא המאזדה הפעילו איתות (אורות מהבהבים) ברכב. לאחר כ-15 שניות שבהן הנאשם והמאזדה עומדים בעצירה מוחלטת, מופיע האאודי, כעבור שניה נוספת אורות הבלמים שלו נדלקים והוא מתנגש ברכבו של הנאשם.



10. בנסיבות שבהן הנאשם עצר או העמיד את רכבו בשעת לילה בכביש מהיר (כביש 6), שמהירות הנסיעה המותרת בו היא 110 קמ"ש, ללא אמצעי זהירות, וללא סיבה סבירה, יש משום רשלנות, שכן נהג סביר צריך לצפות שעצירה בכביש מהיר, שבו מהירות הנסיעה המותרת היא 110 קמ"ש, עלולה להוביל לכך שמישהו יתנגש בו.

למה הדבר דומה? "כלל הדרך", שקובע חזקה שבעובדה, המבוססת על ניסיון החיים והשכל הישר, שלפיה סטייה מנתיב הנסיעה מעידה שלא ננקטו על ידי הנהג אמצעי זהירות נאותים, שהרי אין דרכם של נהגים לסטות מדרכם. מילים אחרות, עצם הסטייה, בהעדר הסבר סביר לה, מלמדת על רשלנותו של הנהג (ראו למשל, רע"פ 1713/93 **בוקובזה נ' מדינת ישראל** (7.6.93)). לדידי, יש להקיש לענייננו מקל וחומר. היינו, אם הנאשם נדרש לספק הסבר סביר לסטייה מנתיב נסיעה, כדי להוכיח שהוא לא נהג ברשלנות, ודאי שיש לדרוש ממנו הסבר סביר לעצירה באמצע נתיב נסיעה בכביש מהיר. תשובת הנאשם לאישום, שבה נטען כי מצב רפואי שהוא לקה בו הוא שגרם לו לעצור, מלמדת כי אף הנאשם ידע או הבין שעליו הנטל להסביר מדוע הוא עצר, שאם לא כן, תיחוס לו נהיגה ברשלנות.

11. דא עקא, שהנאשם לא סיפק הסבר - לא סביר ולא בכלל - לעצירתו על נתיב הנסיעה והטענה שמצב רפואי הוא שאילץ אותו לעצור - לא הוכחה, אף לא ברמת הספק. בהודעתו ת/4 הנאשם מסר שהוא כלל אינו זוכר שעצר ואינו זוכר מה קרה בתאונה ואף בעדותו בבית המשפט, הוא לא יכול היה להסביר מדוע עצר ואישר כי אינו סובל מבעיות לב (עמ' 28 לתמליל הדיון מיום 10.11.21 בש' 12-15). כשעומת עם התשובה שבא כוחו נתן בשמו לאישום, השיב: "הוא לא אמר בגלל בעיה רפואית ... הוא אמר שיכול להיות שקרה, הלוואי והייתי זוכר מה קרה לי באותו רגע ולמה נעצרתי" (עמ' 31 לתמליל הדיון מיום 10.11.21 בש' 11-25). הנאשם אף לא המציא מסמך רפואי שיכול לתמוך את עצירתו על נתיב הנסיעה ובנסיבות, אני סבורה כי אין די בהשערה או אמירה בעלמא ש"אולי מצב רפואי גרם לו לעצור", אלא ברמת הוכחה גבוהה יותר, שהנאשם לא עמד בה (לעניין זה השוו: רע"פ 7505/21 **טל גויחמן נ' מדינת ישראל** (11.11.21)).

בהקשר זה יוער כי אף עדי המאשימה - מר מוחמד עתאמנה ומר סאמר עתאמנה, נוסעי המאזדה - לא שפכו אור על נסיבות עצירתו של הנאשם ועדויותיהם הותירו בי רושם כי רב הנסתר על הגלוי בהקשר זה (ראו עדותו של מוחמד מעמ' 23 לתמליל הדיון מיום 10.11.21 בש' 29 עד עמ' 24 בש' 2 ועדותו של סאמר בעמ' 24-25 לתמליל הדיון מיום 10.11.21).

12. לאור האמור, בהעדר מחלוקת על העצירה ובהעדר הסבר סביר לה מצד הנאשם, אני קובעת כי עצירה על נתיב נסיעה בכביש מהיר, שמהירות הנסיעה המותרת בו היא 110 קמ"ש, מהווה רשלנות רבתי מצד הנאשם. השאלה הנשאלת עתה היא האם התנהגותו של נהג האאודי מנתקת את הקשר הסיבתי בין התנהגות הנאשם ובין התרחשות התאונה. לדידי, התשובה לכך שלילית. אסביר.

עצירת הנאשם על נתיב הנסיעה מהווה פעולה אסורה, חריגה ומפתיעה, שאילולא התבצעה, התאונה לא היתה נגרמת. היינו, אף אם נהג האאודי נהג במהירות מופרזת (עובדה שלא הוכחה) או לא שמר מרחק מרכבו של הנאשם, לא היה בהתנהגותו כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנותו של הנאשם ובין תוצאות התאונה. לראיה - הסרטון ת/3, שמלמד שבין עצירת הנאשם ובין הופעת האאודי חלפו 14-15 שניות.



13. בפסק דינו של בית המשפט המחוזי בחיפה בעפ"ת 16948-11-15 **צידיקר נ' מדינת ישראל** (17.12.15) יש כדי לתמוך את המסקנה האמורה. שם דובר בנאשם שנהג ברכב פרטי בכביש 6, בנתיב השמאלי והתנגש "חזית אחור" ברכב שהאט את מהירות נסיעתו, כדי לעבור למסלול הנגדי במעבר שמיועד לרכב ביטחון, למרות שהוא לא נהג ברכב ביטחון. כתוצאה מהתאונה קיפחו את חייהם נהג הרכב המעורב וזוגתו וכנגד הנאשם הוגש כתב אישום שייחס לו עבירות של אי שמירת רוח וגרימת מוות ברשלנות. בית המשפט לתעבורה הרשיע את הנאשם בעבירות שיוחסו לו, ברם בית המשפט המחוזי מצא לזכותו, בקבעו שאין די בכך שהיה לנאשם שדה ראייה של 200 מטרים כדי למנוע את התרחשות התאונה וכי אף אם רשלנותו היתה מוכחת, הרי שבנסיבות העניין היה ברשלנותו החמורה של המנוח כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנותו של הנאשם ובין תוצאות התאונה הקטלנית.

14. בענייננו דומים פני הדברים (בהיפוך תפקידים). כאמור, הנאשם עצר את רכבו על נתיב נסיעה בכביש מהיר, מבלי שהפעיל אותות אזהרה. מדובר בהתנהגות חריגה, מפתיעה ורשלנית ובנסיבות, כדי להוכיח שנהג האאודי התרשל, היה על ההגנה להראות שמהרגע שהוא יכול היה להבחין בנאשם, זמן התגובה וזמן הבלימה שלו, אילו נסע במהירות החוקית, היו מאפשרים לו עצירה בטרם הפגיעה ברכב הנאשם. כאמור, המאשימה הוכיחה את ההפך (עדות הבוחן ומסקנותיו בדו"ח הבוחן ת/11) והנאשם לא מצא להגיש חוות דעת נגדית כדי לסתור. ועוד - אף אם נהג האאודי אחר בתגובה, לא היה בכך כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנותו של הנאשם ובין גרימת התאונה ותוצאותיה. איחור קל בתגובה אינו עולה כדי גורם זר מתערב שמנתק את הקשר הסיבתי, כאשר הגורם המרכזי לתאונה הוא הרכב שעצר.

יפה לענייננו קביעת בית המשפט העליון בע"פ 482/83 **מדינת ישראל נ' סלים יוסף סעיד** (31.5.84) להלן: **"עניין סעיד"**, שלפיה **"מעשה רשלנות של אחד אין בו, כשלעצמו, כדי לשחרר מאחריות פלילית את מי שעושה מעשה של הפרת חובת זהירות, אשר כתוצאה ממנו נגרם נזק, כאשר חייב היה לחזות מראש, כי המעשה או המחדל עשויים להזיק, וכי אדם אחר עלול להיפגע ולסבול נזק. מעשה רשלנות, ותהיה זו אף רשלנות בדרגה גבוהה של מאן דהוא אחר, אין בו, כשלעצמו, בשל חומרתו, כדי לשחרר מאחריות אם הגורם הרשלני הראשוני חייב היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות כאמור"** (לעניין זה ראו גם רע"פ 4892/12 **לוי נ' מדינת ישראל** (7.9.12)).

עוד נקבע בעניין סעיד כי **"בשעת דחק של מילכוד, אין מדקדקים עם נהג, שלא נותרה לו בחירה חופשית לפעולה שקולה, גם כאשר המעשה שעשה בכורח הנסיבות ובהחלטה רגעית לא היה בו למנוע את התאונה, שהבסיס לה הונח על-ידי נהג אחר. מי שיצר במעשהו הרשלני מצב מסוכן, שהוא בבחינת הכשרת הקרקע לרשלנותו של השני, אשר בעקבותיה התהוותה התאונה, יצר בכך מצב מסוכן נמשך, ורשלנותו נמשכת עד לאירוע התאונה ממש"** (שם, בעמ' 544 לפסק הדין).

כך גם בענייננו. הנאשם יצר בהתנהגותו הרשלנית מצב מסוכן, ששלל מנהג האאודי בחירה חופשית לפעולה שקולה. מהסרטון ת/3 עולה כי התאונה התרחשה על גשר וכי במקביל לנאשם נעצרה גם המאזדה (כאמור, נהג המאזדה אף הוא הועמד לדין). קרי, לו היה נהג האאודי סוטה מנתיב נסיעתו ימינה או שמאלה, במהירות שבה הוא נסע, הוא עלול היה למצוא את עצמו נופל לתהום.

15. סיכומי של פרק זה - הנאשם לא הראה כי היתה לו סיבה סבירה לעצור את הרכב על נתיב נסיעה בכביש



מהיר. מכאן שמדובר בהתנהגות רשלנית, שהובילה להתרחשות התאונה. לא שוכנעתי כי נהג האאודי נהג ברשלנות ואפילו הייתי משוכנעת כי כך הוא, אזי לא היה ברשלנותו כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנותו של הנאשם ובין תוצאות התאונה.

אכיפה בררנית

16. אכיפה בררנית מתרחשת כאשר במקרים דומים וללא טעם טוב להבחנה, הדין נאכף נגד אחד אך אינו נאכף נגד אחר. היינו, כדי להוכיח אכיפה בררנית יש להוכיח נקיטת יחס שונה לנאשמים שאין ביניהם הבחנה רלוונטית. בהקשר זה הדין וההלכה הפסוקה מתירים לרשויות מרחב תמרון נכבד בהיבטים הנוגעים לאכיפה הפלילית וכדי להפריך את חזקת התקינות המנהלית, על נאשם הטוען לאכיפה בררנית הנטל לסתור את החזקה ולהוכיח שבוצעה לכאורה הבחנה לא ראויה בין מי שנתוניםם שווים (רע"פ 3823/19 **פלוני נ' המחלקה לחקירות שוטרים** (2.10.19)).

בפסיקה נקבע כי קבלת טענה של הגנה מן הצדק בדמות אכיפה בררנית שמורה למקרים חריגים ולכן מדובר בנטל כבד, קרי, תחילה על הנאשם להניח תשתית ראייתית ראשונית מספקת כדי להראות כי לכאורה בוצעה אבחנה בלתי ראויה בין שווים, רק אז עובר הנטל לסתור אל כתפי הרשות (רע"פ 3507/19 **עבד אלסמד בורקאן נ' מדינת ישראל** (3.12.20)).

17. בענייננו, נהג האאודי נחקר במשטרה כחשוד, הוטלה עליו פסילה מנהלית למשך חודשיים, ברם בסופו של יום לא הוגש נגדו כתב אישום (ראו את עדות הבוחן בעמ' 8 לתמליל הדיון מיום 10.11.21 בש' 8-9 ובש' 33-37). על כך אין חולק. עם זאת, ב"כ הנאשם לא הגיש את הודעתו של נהג האאודי או את ההחלטה על סגירת התיק נגדו, כדי שניתן יהיה לבחון את סבירותה.

יתרה מזאת, כלל הוא, שבחקירת תאונה על החוקר לעשות שימוש בנתונים שמיטיבים עם החשוד/הנאשם. במקרה דנן, הנתון שמיטיב עם החשוד (במקרה דנן - נהג האאודי) הוא המהירות המרבית המותרת - 110 קמ"ש. כפי שצוין לעיל, הבוחן העיד כי על בסיס הנתון האמור, הוא מצא כי מבחינת נהג האאודי התאונה היתה בלתי נמנעת וכי הגורם לתאונה הוא הנאשם (ומר עתאמנה, שעצר משמאלו, במקביל אליו ושאף נגדו הוגש כתב אישום).

למעשה, גם אם נתחשב בנתון שמיטיב עם הנאשם בתיק דנן, שלפיו נהג האאודי נסע במהירות של 100 קמ"ש, נמצא כי מדובר באיחור של חלקיקי שניה בתגובה (הבוחן קבע כי במהירות של 100 קמ"ש נהג האאודי יכול היה לעצור את רכבו במרחק של 11 מטרים, שמהווים איחור של פחות משניה בתגובה) וכבר נפסק כי איחור של חלקיקי שניות מצדיק לעתים זיכוי (למשל, רע"פ (ת"א) 70608/04 **מור נ' מדינת ישראל - פרקליטות מחוז מרכז** (13.1.2005)).

על רקע האמור, אני סבורה כי ההחלטה שלא להעמיד לדין את נהג האאודי היא החלטה סבירה. כאמור, לאחר שבחנתי את כלל העדויות והראיות שהוצגו לי, אף אני באתי לכלל מסקנה כי נהג האאודי לא נהג ברשלנות בעוד



שהנאשם כן נהג ברשלנות. מכאן שההחלטה שלא להעמידו לדין אינה נסמכת על שיקולים שרירותיים, אלא על שיקולים ענייניים ואינה מהווה אכיפה בדרנית.

18. למעלה מן הצורך אציין, כי אפילו הייתי קובעת שאי העמדת נהג האאודי לדין מהווה פגם, אני סבורה כי עצמתו של אותו פגם היתה נמוכה, כיוון שאף אם נהג האאודי היה עומד לדין, לא היה בכך כדי לסייע בהגנת הנאשם, אלא, לכל היותר, כדי להצהיר כי לנהג האאודי רשלנות תורמת בהתרחשות התאונה.

19. משנקבע כי אין בקיום ההליך חרף הפגם משום פגיעה חריפה בתחושת הצדק וההגנות, בית המשפט אינו נדרש לשלב השלישי שבו יש לבחון אם ניתן לרפא את הפגם באמצעים מתונים יותר מאשר ביטול כתב האישום (השוו: ע"פ 4855/02 **מדינת ישראל נ' ד"ר איתמר בורוביץ'** (31.3.05)). עם זאת, אני סבורה כי טענה מסוג רשלנות תורמת מצד הנהג המעורב, מקומה במקרה דנן במסגרת הדיון העונשי (ליחס בין הגנה מן הצדק ובין סעיף 40יא לחוק העונשין, התשל"ז-1977, ראו ע"פ 7621/14 **גוסטינגר נ' מדינת ישראל** (1.3.17), פסקה 50 לפסק דינו של כבוד השופט הנדל).

סוף דבר

20. לאור כל שפורט לעיל הריני מרשיעה את הנאשם בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום - עצירה המפריעה לתנועה (נסיבות מחמירות), לפי סעיף 71(1) לתקנות התעבורה, נהיגה בקלות ראש, לפי סעיפים 62(2) + 38(2) לפקודת התעבורה ובעבירה של התנהגות שגרמה נזק לרכוש וחבלה של ממש לגוף, לפי תקנה 21 (ב) (1) לתקנות התעבורה + סעיף 38(3) לפקודת התעבורה.

ניתנה היום, ו' אדר א' תשפ"ב, 07 פברואר 2022, במעמד הצדדים