



## ת"ד 2570/04/12 - מדינת ישראל נגד גל קציר

בית משפט השלום לתעבורה בחיפה

ת"ד 2570-04-12 מדינת ישראל נ' קציר

תיק חיצוני: 36844

בפני כב' השופט גיל קרזבום, סגן נשיא

בעניין: מדינת ישראל

באמצעות לשכת תביעות תעבורה

המאשימה

נגד

גל קציר

באמצעות ב"כ עו"ד נחמי פיינבלט

הנאשם

### נימוקי הכרעת הדין

בתאריך 15.2.15 זיכיתי את הנאשם מחמת הספק. להלן נימוקי הכרעת הדין:

### כללי

1. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום בגין עבירות של סטייה מנתיב נסיעה - עבירה לפי תקנה 40(א) לתקנות התעבורה, נהיגה רשלנית - עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה, התנהגות שגרמה נזק לרכוש וחבלה של ממש לגוף - עבירה בניגוד לתקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה וסעיף 38(3) לפקודת התעבורה ואי האטה בעקומה - עבירה לפי תקנה 52(4) לתקנות התעבורה.

על פי עובדות כתב האישום, ביום 25.05.11 בשעה 09:00, נהג הנאשם ברכב פרטי בכביש 672 ובסמוך לק"מ 23.5 סטה מנתיב נסיעתו לנתיב הנגדי תוך חציית קו הפרדה רצוף, חסם דרכו של אופנוע אשר הגיע מהכיוון הנגדי וכלי הרכב התנגשו. כתוצאה מהתאונה נחבל נהג האופנוע מר חמוד חסון חבלות של ממש, בין היתר נגרמו לו שברים בחוליות, שבר בקליביקולה וסקפולה ימנית, שבר בקרסול ימני וקרע של שק האשכים. כן נחבל חבלות של ממש הנוסע שהיה רכוב על האופנוע, מר חסון נסראלדין, בין היתר נגרמו לו שברים בזיז רוחבי הימני, שבר בכנף האילאום מימין, שבר



אורכי בסקרום מימין ושבר ברמוס פוביס עליון.

כבר בשלב זה יאמר כי החבלות שנגרמו לנהג האופנוע הינן חמורות בהרבה מאלו המתוארות בכתב האישום והוא מרותק לכיסא גלגלים ומשותק מהחזה ומטה.

### לא שנויים במחלוקת

- כיווני נסיעת הרכבים.
- סטיית רכב הנאשם שמאלה לנתיב נסיעת האופנוע.
- התרחשות התאונה בנתיב נסיעת האופנוע.
- תוצאות התאונה.

### במחלוקת

- מהירות נסיעת האופנוע.
- כשירות האופנוע לנהיגה.
- טענת הנאשם לפיה סטה שמאלה לאחר שהבחין באופנוע סוטה לנתיב נסיעתו.
- שאלת אשמתו של הנאשם.

### דיון והכרעה

2. טרם דיון בשאלות שבמחלוקת תובאנה עדויות המעורבים בתאונה - נהג האופנוע, הנוסע שישב מאחוריו והנאשם.

### עדויות של נהג האופנוע מר חסון חמוד (עד תביעה מס' 6)

3. בבית המשפט העיד כי כתוצאה מהתאונה נחבל " בצוואר בחוליות C6 וגם בחוליה C7. אני יושב על כיסא גלגלים בגלל התאונה ואיני יכול ללכת. אני משותק. גם בידיים יש לי בעיות עקב הפגיעה בחוליה העליונה. כל מה שמתחת לחזה משותק. אני סובל מנכות של 100 אחוזים לצמיתות." (עמ' 37 שורות 17-19 לפרוטוקול). נשאל לגבי מהירות נסיעתו עובר לתאונה והשיב: "עד 60 קמ"ש. נסעתי בנתיב הימני." (עמ' 37 שורה 21 לפרוטוקול). לגבי אופן התרחשות התאונה העיד: "... אני לא זוכר. אני התעוררתי בביה"ח אחרי



**ניתוח. ללא זיכרון של התאונה.** " (עמ' 37 שורה 23 לפרוטוקול).

בחקירתו הנגדית אישר כי מעולם לא הוציא רישיון נהיגה על אופנוע ולשאלה כיצד ידע לנהוג באופנוע השיב: **"מניסיון של רכיבה באופניים. כשהייתי קטן. רכבתי על אופניים. ...עברתי אח"כ לטוסטוס של 50 סמ"ק, אח"כ רכשתי עוד ניסיון בכלים נוספים."** ... **"זה החל עם פדלים ואח"כ עבר למנוע. לא ידעתי שצריך להוציא רישיון. על רכב יש לי רישיון."** (עמ' 38 שורות 17-26 לפרוטוקול). לשאלה כיצד לא ידע שיש צורך ברישיון לנהיגה על אופנוע השיב: **"אני חושב שזה אותו כלי כמו רכב. התיאוריה היא אותה תיאוריה."** (עמ' 38 שורה 32 לפרוטוקול). העיד כי עסק בתיקון אופנועים ואת האופנוע עליו רכב בתאונה קיבל מאדם בעוספיה שאת שמו אינו זוכר. אישר כי רכב על האופנוע במהלך החודש שקדם לתאונה. לשאלה מדוע לא בדק את רישיונות הרכב השיב: **"זה היה אופנוע חדש. שנת 2005."** ... **"אף אחד לא בודק רישיון רכב. אתה בודק רישיון רכב כשאתה עולה?"** (עמ' 39 שורה 17 ו-31 לפרוטוקול). נשאל לגבי הרשעות קודמות בעבירות של נהיגה ללא רישיון רכב תקף וללא רישיון נהיגה ולא זכר קיומן.

לאפשרות לפיה זיגזג עם האופנוע בין הנתיבים השיב: **"יום יום נסעתי בכביש הזה. אני לא זוכר שזגזגתי. דווקא בסיבוב הזה ידוע בכפר שאף אחד לא עוקף בסיבוב הזה. כולם סוטים שמאלה. אין אף אחד שמזגזג. קשה בסיבוב הזה שלא לסטות שם שמאלה... אין אחד שלא נוסע שם ולא סוטה."** ...**"נסעתי בימין ירדתי לעבודה. העבודה בטירה."** (עמ' 40 שורות 12-6 לפרוטוקול - ההדגשה שלי ג.ק.). לטענה לפיה לא זכר את התאונה עת נחקר במשטרה השיב: **"אמרתי כי אני נזהר מהסיבוב הזה כי מי שנוסע שם תמיד סוטה שמאלה. כל רכב שעולה. בגלל זה אני נזהר. יש סיבוב גם למעלה ולמטה. אי אפשר לזגזג. למה לי לזגזג?"** ...**"את יום התאונה אני זוכר."** (עמ' 40 שורות 17-21 לפרוטוקול). שלל את טענת הסנגור לפיה נהג תחת השפעת אלכוהול. נשאל על הרגליו בהקשר זה והשיב: **"לפני התאונה באופן כללי כן שתיתי אלכוהול אבל לא באופן מיוחד."** (עמ' 41 שורה 20 לפרוטוקול). לטענה לפיה הורשע בשנת 2004 בעבירה של נהיגה בשכרות השיב: **"לא יודע מהי שכרות בכלל...אני לא זוכר. גם לא רוצה לזכור."** (עמ' 41 שורה 30 - עמ' 42 שורה 2 לפרוטוקול). נשאל לגבי תקינות האופנוע והעיד: **"אני הייתי עובד עליו. אני מכיר את האופנוע. אני יכול לעשות בדיקה גם עכשיו. הוא נמצא במשטרה. אפשר להוציא אותו ולעשות לו בדיקה...לא היה משהו מיוחד לתקן אותו, אני לא זוכר בדיוק מה. הוא היה כלי חדש. בדקתי. הכול היה תקין. הוא נמצא במשטרה. אפשר לבדוק אותו. הבוחן יודע לבדוק. ..שמנו את האופנוע אצלי. היה תיקון קטן. האופנוע נשאר אצלי. זה היה אצל חבר."** (עמ' 42 שורות 4-10 לפרוטוקול). נשאל שוב האם נסע בימין הדרך והשיב: **"גם את זה אני לא זוכר. אני יודע שזה סיבוב מסוכן וצריך לנסוע שם בזהירות."** (עמ' 43 שורה 3 לפרוטוקול). עומת עם גרסת הנאשם לפיה זיגזג והשיב: **"את זה אני לא זוכר אבל מה שאתה מסביר אין זה הגיוני. אין כזה דבר. אי אפשר לעשות באופנוע כזה דבר. בשום מהירות. רק במהירות אפס. רק אם יש מקפצות מנתיב לנתיב."** (עמ' 43 שורות 9-10 לפרוטוקול). נשאל לגבי סוג האופנוע והשיב: **"זה אופנוע סופר-ספורט. זה נקרא ככה בקטגוריה של האופנוע."** (עמ' 43 שורה 16 לפרוטוקול). נשאל לגבי המהירות המרבית בה נהג באופנוע והשיב: **"לפי החוק מה שכתוב בתמרור נסעתי, אני לא עובר את המהירות המותרת."** (עמ' 44 שורה 5 לפרוטוקול).

עדותיו מר נאסראלדין (עד תביעה מס' 7) - הנוסע שישב מאחורי נהג האופנוע

4. בבית המשפט העיד: **"... אז נסענו בבוקר לעבודה אני והבחור שאני מצביע עליו בביהמ"ש אני והנהג**



חמוד. נסענו לעבודה, מדאלית אל כרמל. הוא אסף אותי מהבית שלי. הוא אסף אותי באופנוע שתיקנו אני והבחור שאני מצביע עליו. החלפנו לו צמיגים וזהו. היינו בדרך לעבודה ונסענו דרך היערות היינו נוסעים בכביש יוצאים מהכפר נסענו בנתיב ישר לכיוון אלייקים נסענו בכביש ישר ומישהו שנכנס לנתיב שלנו ומאז אני לא זוכר כלום. אני זוכר שהוא נכנס לנתיב שלי וזוכר שנסענו בנתיב, נסענו בנתיב בצד ימין היינו יוצאים מהכפר. ומאז אני לא זוכר כלום לשאלת ביהמ"ש למה אני לא זוכר אני משיב שאיבדתי את ההכרה ואושפזתי כשבוע ימים הייתי עם קסדה." (עמ' 45 שורות 6-13 לפרוטוקול). לא זכר את מהירות נסיעת האופנוע, לא הבחין ברכב הנאשם עובר לפגיעה אך העיד כי נכנס לנתיב נסיעתם ולא זכר מתי הבחין לראשונה ברכב הנאשם. נשאל לגבי אופן נסיעת האופנוע והשיב: "לא היה שום דבר חריג בנסיעה. לא זוכר בגלל הפגיעה." (עמ' 46 שורה 1 לפרוטוקול). לטענה לפיה האופנוע זיגזג השיב: "לא נכון. כל הזמן האופנוע נסע באותו נתיב." (עמ' 46 שורה 18 לפרוטוקול). בחקירתו הנגדית נשאל מי מהרכבים סטה מנתיבו. והשיב: "נכון. אני לא זוכר. אם אנחנו סטינו אליו או ההפך." (עמ' 46 שורה 26 לפרוטוקול). אשר למספר הפעמים שראה את מר חסון נוהג השיב: "הרבה פעמים ראיתי אותו נוהג באופנוע." (עמ' 48 שורה 30 לפרוטוקול).

#### עדות הנאשם

5. בבית המשפט העיד הנאשם: "...יצאתי לדרך. נסעתי. התחלתי לנסוע ואני מכיר את הדרך הזו ונסעתי בה מאות פעמים. אני מכיר גם את התעלה שמצד ימין. אני מכיר את השוליים ואת הסיבובים שלה ויודע שהם מסוכנים ולכן נסעתי לאט. אני מתחיל לנסוע וקצת לפני העיקול החלה תעלה מצד ימין והשוליים שהם צרים, וידעתי שהיא נמצאת. זה מה שראיתי. (הנאשם מסמן בידיו כ-40 ס"מ). הגעתי לסיבוב. יצאתי מהסיבוב. איך שאני עובר את הסיבוב פתאום אני רואה מול העיניים שלי אופנוע שחור מתקדם לעברי. אני רואה אותו עובר לנתיב שלו וחוזר לנתיב שלי. אני ראיתי אותו נוסע במהירות אדירה ולא יודע כמה. ככל שהוא התקרב אליי אני הייתי צריך לקבל החלטה מה לעשות. ראיתי מול העיניים שלי או לשבור את ההגה ימינה ולהיכנס בקיר ובתעלה שהייתה שם כי לא הייתה שום אפשרות לעצור בצד או לעמוד בשוליים בשום צורה או שהוא נכנס ישירות בי ושנינו נפגעים. האפשרות היחידה שראיתי מול עיניי הייתה לשבור שמאלה כדי להציל את שנינו. זה מה שראיתי מול עיניי. קיבלתי את ההחלטה הזו ואיני יודע אם זו הייתה ההחלטה הכי נכונה בעולם בדיעבד. אני יודע שעשיתי בשבירר שנייה קבלת החלטה שאם לא, אני ראיתי את המוות מול העיניים. שברתי את ההגה שמאלה ומה שאני זוכר אחרי זה שפתאום הרכב עף. הוא פגע לי בכל הצד הימני ועף אחורה והסתובב. (העד מסמן עם הידיים... ניגש אליי אדם ואמר לי "אני ראיתי את האופנוע הזה משתולל בכביש, מזגזג. באתי גם מכיוון דאלית-אל-כרמל ואני מוכן להעיד בביהמ"ש". איני יודע מי הוא. הוא מישהו שנסע בכביש. הוא אמר "התקשרתי למד"א, ואתה תמצא אותי לפי זה נתתי לו את הפרטים שלי..." (עמ' 49 שורה 23 - עמ' 50 שורה 16 לפרוטוקול - ההדגשות שלי ג.ק).

נשאל לגרסתו במשטרה שם מסר כי האופנוע נסע במהירות של מעל 120 קמ"ש והשיב: "אמרתי לפני זה בעדותי שאני לא רוצה לנקוב במספרים. איני יודע לאמוד את המהירות שבה הוא הגיע. לי זה היה נראה כמו טיל שנשלח במהירות אדירה אליי. נסעתי במהירות שלי, מהירות איטית בעלייה, וראיתי אופנוע מגיע מולי. לי זה היה נראה מאד מהר וכשהשוטר ביקש ממני להעריך בערך, כמה פעמים ביקש ממני, ואז אמרתי לו מספר" (עמ' 50 שורות 23-26 לפרוטוקול). נשאל למרחק בו הבחין לראשונה באופנוע והשיב: "אמרתי בעדות שאני מעדיף לא לאמוד מרחקים, אבל אני יכול לומר שלדעתי המרחק שראיתי אותו בפעם הראשונה היה 100 או 100



ומשהו מטרים ממני, אולי אפילו 130 מטרים שזה היה לראשונה כשהוא היה בנתיב שלי. אז עוד לא קיבלתי החלטה לסטות שמאלה. אני יודע שאופנועים זזים מהר ולכן רציתי לראות מה הוא עושה. כשהוא עבר לנתיב שלי, נרגעתי, אבל כשהוא חזר לנתיב שלי, נלחצתי ואז ביצעתי את הסטייה. הייתי צריך לקבל החלטה במרחק קצר מאוד. ... אם הייתי סוטה ימינה הייתי נופל לתעלה. זה היה ענין של שניות לשבור את ההגה ולהיפגע בעצמי. אולי גם הוא היה נפגע מהחלק האחורי של רכבי. " (עמ' 51 שורות 12-20 לפרוטוקול).

בחקירתו הנגדית נשאל לגבי רמת ערנותו והעיד כי הלך לישון : "מאד מוקדם, בטח שלפני הדרכה. משהו כמו 20.00 או 21.00 בערב. מכין את התיק והולך לישון. אני מדריך טיולים, מורה דרך" (עמ' 51 שורות 28-29 לפרוטוקול).

לטענה לפיה סטה שמאלה על מנת להיכנס לדרך עפר השיב: "לא. אין שם כניסה. פגישתי הייתה אמורה להיות בכניסה לדאלית-אל-כרמל, ברחבה שמחנים שם, בקצה במסלול שמגיע מהמחלקה, והולך וממשיך בשביל שחור שמגיע לכיכר... אין שם ירידה מהכביש לשביל. זה לא המקרה. " (עמ' 52 שורות 9-20 לפרוטוקול). לטענה לפיה היה עליו להאט ולעצור בימין הדרך במקום לסטות שמאלה השיב: "לא הייתי יכול. הייתי בהפתעה כל כך גדולה ולא היה לי מספיק מרחק בשביל לסטות ולא היה לי מקום לעמוד בטח בצד הדרך. ...ראיתי אופנוע מגיע אליי. הוא עבר לנתיב השני. חשבתי שהוא נוסע בנתיב שלי. הוא עבר לנתיב השני. נסעתי גם ככה לאט. לא חשבתי שהוא יחזור לנתיב שלי. " לא הייתה לי אפשרות לעמוד בצד הדרך. שנית, אני רואה אותו מתקרב, עובר לנתיב שלי, לא חשבתי שיש צורך. רק שחזר לנתיב שלי חשבתי שיש צורך ולקחתי החלטה. " (עמ' 52 שורה 30 - עמ' 53 שורה 14 לפרוטוקול). לטענה לפיה היה עליו לרדת לשול הימני השיב: "אין שם מקום פיזית. לא הייתה לי אפשרות לעמוד בצד הדרך. לא ידעתי מה הוא יעשה. המשכתי כרגיל. זה מצב שאינך יודע מה לעשות בו. ...השוליים שבו אני הייתי וגם ממה שאני מכיר את הכביש הזה, אפשר לדעת שהם מאד צרים. אני יודע שהם לא היו יותר מרוחב מצומצם (20 ס"מ מסמן בידיו), ואם הבוחן כתב אחרת, אין לי מושג. אני יכול לומר לך שראיתי שוליים כאלה. " (עמ' 53 שורות 16-22 לפרוטוקול). נשאל למספר הזיגים של האופנוע והשיב: "היה בנתיב שלי, חזר לשלו, חזר לשלי, והכול במהירות גבוהה, והחלטתי לקבל את ההחלטה אחרת היה נכנס ישירות בי חזיתית. ...מה שיכולתי לעשות ניסיתי. ניסיתי למנוע את התאונה בכל דרך אפשרית. " (עמ' 53 שורות 24-27 לפרוטוקול). לטענה לפיה לא הסיט ת רכבו בזווית חדה השיב: "אני כן סטייתי אבל בשלב מסוים הוא פגע בי, ואז הפסיקה הסטייה. " ... "אני לא סטייתי ב-90 מעלות ביחס לכיוון נסיעתי. סטייתי לנתיב שלו קצת כדי לעקוף אותו כשהוא בנתיב שלי, אבל לא עם כל הרכב שלי, עם קצת מהרכב שלי. זה יכול להיות. אני לא יכול לומר אם בזמן התאונה הייתי עם חלק מהגלגלים שלי על הנתיב שלי או שכל הרכב שלי היה בנתיב שלי. אני חושב שלא. עד כמה שידוע לי. זה היה בהחלטה כל כך מהירה שאיני חושב שהיה סיכוי שאני אעבור עם כל הרכב לנתיב שלו. זו אינרציה של הרכב שלי שהחליק. " (עמ' 54 שורה 14 - עמ' 55 שורה 8 לפרוטוקול). לטענה לפיה סטיית האופנוע לנתיב נסיעתו היתה קלה ובלתי מסכנת השיב: "אני לא יכול לומר שום דבר מעבר לזה. הוא בא עם הפנים מולי. " (עמ' 55 שורה 22 לפרוטוקול). נשאל לגבי זמני האירוע והשיב: "אני לא יכול לומר. זה היה מאד מהיר. " (עמ' 55 שורה 24 לפרוטוקול). לאפשרות לפיה נהג האופנוע איבד שליטה השיב: "זה לא היה נראה. אני לא יודע לומר אם זה היה איבוד שליטה או שהוא נסע בזיגזגים כרצונו. זה היה נראה כאילו הוא נוסע מהר מרצון. אולי הוא איבד שליטה. " (עמ' 55 שורות 26-27 לפרוטוקול).

לטענה לפיה לא התקשר למשטרה לאור אשמתו השיב: "זה לא עבר לי בראש באותו רגע. היה לי הרבה יותר



חשוב להזמין אמבולנס וידוע לי בתור חובש שהדקות הראשונות הן מאד קריטיות לפצוע. הרבה יותר חשוב שהם יישארו בחיים מאשר שאני אתקשר מיד למשטרה. מיד הגיע האוטובוס של מג"ב." (עמ' 56 שורות 1-3 לפרוטוקול). נשאל לתיאורו של עד הראייה והשיב: "חולצה מכופתרת, טיפה מלא, שחום, שיער שחור. לא יודע לומר לאיזה עדה משתייך, אבל הוא ניגש אליי נלהב ואמר לי שהוא רוצה להעיד בבית משפט. שאלתי אותו "איך אני אשיג אותך". הוא אמר לי "התקשרתי למד"א. תבקש את הפרטים שלי ממד"א". ...עד היום חבל לי על זה. מבחינתי הייתי מאד שמח להזמין שיעיד כאן. אני הלכתי ישר לדרך שבה הוא אמר לי להשיג, דרך מד"א, ויותר מזה לא יכולתי להשיג. עליתי באותו מועד לאמבולנס, כולי מסוחרר. לא לקחתי את הפרטים." (עמ' 56 שורות 14-6 לפרוטוקול). נשאל לגבי מעשיו לפני חקירתו במשטרה והשיב: "דיברתי עם אחי לגבי טלפון של עו"ד. השיחה הראשונה שלי עם עו"ד הייתה שאני אשמח לייצוג, והוא לא ייעץ לי כמעט יותר מדי. לא התייעצתי ברמה של מה לומר או איך לומר. קיבלתי החלטה לפנות שמאלה. אמרתי את זה גם בעדות בידיעה שזה דבר שהוא אסור. אם לא הייתי רואה את המוות מול העיניים לא הייתי עושה את זה. אחרי התאונה ידעתי שפנית שמאלה. ידעתי שאני באיזה מקום צריך להגן על עצמי." (עמ' 57 שורות 3-7 לפרוטוקול). נשאל האם האט מהירות כאשר הבחין לראשונה באופנוע והשיב: "מעט. הורדתי את הרגל מהגז. המשכתי לנסוע כי לא הבנתי עוד מה קורה."...45". הכול מהר. לא נתתי ברקס באותו רגע כשראיתי בנתיב שלי. האטתי מעט. ראיתי אותו חוזר. אמרתי בסדר. כשהוא חזר לנתיב שלי אז התחיל הלחץ." ...כדי שהוא לא ייכנס בי וכדי לא לשבור ימינה ולהיכנס בקיר בתחתית התעלה ובשתי האופציות האלו, שנינו היינו נפגעים. האופציה היחידה היא סטייה שמאלה. כפי שעשיתי." (עמ' 57 שורות 9-15 לפרוטוקול).

#### מהירות נסיעת האופנוע

6. על סמך אורך סימן הבלימה אותו הותיר האופנוע בנתיב נסיעתו קבע הבוחן מהירות מינימאלית של 61 קמ"ש (ס' 10 לדו"ח הבוחן ת/6). חישוב זה מקובל גם על מומחה ההגנה. כך גם אין מחלוקת כי החישוב אינו מביא בחשבון את איבוד המהירות כתוצאה מהפגיעה ברכב. רוצה לומר אילו האופנוע לא היה מתנגש ברכב היה ממשיך בהליך הבלימה ומותיר סימן בלימה ארוך יותר ובהתאם היתה מתקבלת מהירות גבוהה יותר.

בבית המשפט נשאל לאופן חישוב מהירות האופנוע והשיב: "יש לנו נתון של מרחק סימן הבלימה שמצאנו בשטח ולפי סימן הבלימה אני מגיע לחישוב המהירות. אני משתמש בנוסחה. מאחר שמבחינת האופנוע היה לי סימן." (עמ' 21 שורות 4-5 לפרוטוקול). אישר כי לצורך חישוב מהירות האופנוע לא התחשב בעצמת הפגיעה מאחר ו-"בתקופה זו לא השתמשתי בנוסחה זו ולא ידעתי איך להשתמש בה. כל מכה נוספת משמעותית, ולכן אנחנו טוענים שזו מהירות מינימאלית ולא מקסימאלית." (עמ' 21 שורות 9-10 לפרוטוקול). אישר כי אילולא הפגיעה ברכב סימני הבלימה היו מתארכים ובכך גם היה קובע מהירות גבוהה יותר ביחס לאופנוע, ולא ידע להעריך בכמה יותר. לשאלה מדוע לא ניתן לקבוע מהירות גבוהה בהרבה עקב עצמת הפגיעה השיב: "כפי שהסברתי הרגע. יש מצב שבו מעורבים שני רכבים: וולוו וסובארו, והוולוו חזק יותר מהשני, והנזקים בוולוו היו חזקים יותר מהסובארו. מדובר בעניין של נקודות זוויות שבהן מתרחשת הפגיעה וכך נוצר הנזק." ...לעניין הנזק אי אפשר להתייחס כי קשה לי להסיק בגלל הנזק ולעניין המהירות האם היא גבוהה יותר או נמוכה. אני מעריך שמדובר במטרים. אני חוזר ואומר: הסימנים והסטייה של הרכב היו לכיוון נתיב הנסיעה של האופנוע, וכל המגע ביניהם היה בתוך נתיב הנסיעה של האופנוע. אם האופנוע היה ממשיך עוד? גם אם היה ממשיך עוד, הוא יכול היה לברוח ולהתחמק." (עמ' 21 שורה 26 - עמ' 22 שורה 5 לפרוטוקול). לשאלה האם יכול לשלול כי האופנוע נסע במהירות



של 100 קמ"ש ויותר השיב: **"לא, גם אז לא הייתה לי דרך לשלול זאת."** (עמ' 22 שורה 23 לפרוטוקול - ההדגשה שלי ג.ק.).

7. כפי שניתן ללמוד מהנזקים שנגרמו לרכבים (תמונות 13 ו-16 לת/15) מדובר בפגיעה בעוצמה גבוהה ביותר. פגיעה האופנוע ברכב גרמה לנזקי מעיכה קשים לרכב ואף סובבה את הרכב בכמעט 90 מעלות. עוצמת הפגיעה מלמדת כי אילולא הפגיעה היה האופנוע מותיר סימני בלימה ארוכים באופן משמעותי מאלו שנוצרו עד לרגע הפגיעה ובהתאם יש לקבוע כי מהירות האופנוע היתה גבוהה באופן משמעותי מ- 61 קמ"ש ואף יכולה שהגיע כדי 100 קמ"ש ויותר, אפשרות אותה הבוחן המשטרתי לא שלל.

8. גם מומחה ההגנה הגיע למסקנה לפיה מהירות האופנוע עלתה על 100 קמ"ש. מומחה ההגנה הגיע למסקנה זו על סמך המרחק אליו הועפו נהג האופנוע והנוסע (עמ' 9 לחוות דעת נ/5). חישובי ומסקנות מומחה ההגנה לא נסתרו כלל בהקשר זה ולא הוגשה ראיה לסתור.

9. בנסיבות אלו אני קובע כי עובר לתאונה מהירות האופנוע היתה גבוהה בהרבה מ- 61 קמ"ש ולא מן הנמנע שהגיע כדי 100 קמ"ש ויותר.

10. בהתאם, יש לקבוע כי גרסת הנאשם לפיה האופנוע נסע במהירות גבוהה מתיישבת עם הראיות בתיק.

### תקינותו של האופנוע

11. אין מחלוקת כי האופנוע עבר תאונה קודמת שכתוצאה ממנה הורד מהכביש לצמיתות. בהקשר זה העיד מטעם ההגנה השמאי מר עמוס זוננשיין אשר ערך חוות דעת שמאי (נ/4) בעקבות תאונה קודמת בה היה האופנוע מעורב (לפני התאונה הנוכחית). **"כשבדקתי אותו הוא לא היה כשיר לנסיעה. הוא היה אחרי אירוע תאונתי. על פי תקנות משרד התחבורה, ברגע שהנזק הגולמי הוא מעל 60 אחוזים, הרכב הוא לפירוק בלבד."** (עמ' 61 שורות 11-13 לפרוטוקול). לשאלה האם ייתכן שהוגדר כ- TOTAL LOSS מבחינת ערך תיקוני ומבחינה ביטוחית אבל עדיין הוא כשיר לנהיגה, השיב: **"...לא הייתי משבית אותו במקרה זה אם לא היה צורך בכך. עד ההשבתה אנו עושים את כל הבדיקות לגבי כדאיות או אי כדאיות תיקון."** **"...הוא לא היה כשיר לנהיגה. בוודאי שלא."** **"...השלדה הייתה עקומה. האופנוע מאבד את המקביליות שלו ואינו בטיחותי. זה כלי רכב עם שני גלגלים. זה יותר קריטי מרכב פרטי - פגיעה בשלדה, מאחר שקיימים רק שני גלגלים, וברגע שהשלדה עקומה האופנוע מאבד את המקביליות שלו והוא הופך להיות מסוכן."** **"אם יש נזק לשלדה, אני הולך לכיוון של החלפת שלדה. אני גם לא ממליץ על תיקון."** **"בד"כ איננו מתעסקים בעיקר בשלדות של אופנועים. אני יכול לתקן שלדה של רכב, אבל אופנוע שיציבותו תלויה בשני גלגלים ורכב אחד, אז איננו "משחקים" עם הדברים האלה. שלדה זה כולל שלדת-זנב וזה כולל שלדת-חזית ושלדה שעליה מורכב המנוע."** (עמ' 62 שורה 3 - עמ' 63 שורה 10 לפרוטוקול). לשאלה האם ניתן לראות בתמונות את הפגיעה בשלדה השיב: **"התמונות ממש גרועות פה, והן אינן המקוריות. אני מדבר על תיק משנת 2007 ואיני בטוח**



**שאוכל להוציאו מהמערכת.** " (עמ' 63 שורות 27-28 לפרוטוקול). לטענה לפיה הנזק לשלדה היה מינורי השיב: "לא. כתבתי **"פגיעה/שפשוף בשלדה"**. כשאני אומר **פגיעה/שפשוף אני מתכוון שגם זה וגם זה**. " (עמ' 63 שורות 30-31 לפרוטוקול). לטענה לפיה ניתן היה לתקן את האופנוע באופן שיהיה בטוח לנהיגה השיב: **"אם היו מחליפים את השלדה והכול, בוודאי. אפשר לחדש את האופנוע כמו כלום, אבל לא זה העניין. השאלה כמה זה עולה והחלקים.** " (עמ' 65 שורות 15-16 לפרוטוקול) – ההדגשות כולן שלי ג.ק.

12. ולא למותר לציין כי הבוחן המשטרתי לא ביצע לאופנוע כל בדיקות מעבר לקביעתו לפיה לא ניתן לבצע בדיקות עקב מצבו לאחר התאונה (ס' 8 לדו"ח הבוחן ת/6).

13. יצוין כי האופנוע לא עמד לבדיקת ההגנה. בהקשר זה העיד מומחה ההגנה מר דורון פת: **"רציתי לדעת את האופן שבו העלו חזרה שרידים של אופנוע שמיועד לפירוק למצב של נסיעה. כלומר, היו צריכים לתקן את כל החלקים והייתי יכול לבדוק את רמת התיקון ואם הוא כשיר לנהיגה בפועל, ללא קשר לכשירות של משרד הרישוי. בנוסף, מן הניסיון שלי, יש לי הרבה ניסיון בעניין הזה, בזמן שמשפצים אופנוע שלא כחוק, מתקינים חלקים לא מקוריים או של אופנועים אחרים, שעטנז, ולא מן הנמנע שזה מן המקרה כאן. יש מקרים שבהם מגדילים נפחים של מנוע לצורך ביצועים. רציתי לגמור את רמת הגימור של התיקון האם הוא במצב שגורם לאופנוע להיות במצב לא יציב, כי קרוב לוודאי, שהוא לא תוקן במוסך מורשה על פי הוראות יצר"** (עמ' 73 שורות 5-12 לפרוטוקול).

14. המאשימה לא חלקה על העובדה שהאופנוע הורד מהכביש עקב תאונה קודמת, אך ביקשה לאמץ את גרסת נהג האופנוע לפיה מדובר היה באופנוע תקין ובטוח לנהיגה. אין בדעתי לקבל אפשרות זו. מדובר באופנוע שמיום הורדתו מהכביש לצמיתות ויעודו לפירוק בעקבות תאונה הקודמת, לא עבר מבחני רישוי ולא קיבל אישור עלייה לכביש. בנוסף לא הוצג כל אישור על תיקונו לאחר התאונה.

15. בנסיבות אלו יש לקבוע כי הנאשם הוכיח, בוודאי ברמה הנדרשת ממנו בהליך זה, כי האופנוע לא היה כשיר ובטוח לנהיגה.

**הוכח כי האופנוע עבר מנתיב לנתיב 4 פעמים, כאשר בפעם השלישית הנאשם החליט לסטות שמאלה על מנת לנסות ולמנוע התנגשות, אלא שאז חזר האופנוע לנתיב הימני (נתיב נסיעתו המקורי) שם התרחשה התאונה**

16. אני נותן אמון בעדותו של הנאשם בבית המשפט. עדותו לא נסתרה בשום שלב ומתיישבת עם שאר הראיות בתיק כפי שיפורט להלן.

17. עדותו של הנאשם בבית המשפט לפיה הבחין לראשונה באופנוע נוסע בנתיב נסיעתו (נסיעת הנאשם), חוזר לנתיב



הימני וסוטה שוב לנתיב נסיעת הנאשם נמסרה כבר בשלב חקירתו במשטרה בתאריך 25.5.11: "נסעתי בעליה בכביש דו סטרי כאשר יש נתיב אחד לכל כיוון מופרד ע"י קו הפרדה לבן רצוף בכיוון הנסיעה שלי כאשר ראיתי אותו מתקרב אלי הוא היה בנתיב שלי ובדיוק עבר לנתיב שלו חזרה כאשר הוא מזגזג בין הנתיבים בשלב הזה ראיתי אותו שוב פעם נוסע לנתיב שלי כשהוא מתקרב לעברי, היתה לי אפשרות לפנות ימינה ולהתהפך לתעלה ולהיפגע בעצמי או להמשיך נתיב שלי ואזי הייתי נפגע בעצמי מהאופנוע שהיה נכנס ישירות בי האופציה היחידה שראיתי למולי היתה לשבור חזק שמאלה ולאפשר להם להמשיך לכיוון הנתיב שלי וכך עשיתי כאשר אני שברתי לכיוון שמאל לנתיב הנגדי במטרה למנוע למנוע את התאונה...." (ת/7 ש' 10-3 - ההדגשות שלי ג.ק).

למעשה הנאשם דבק בגרסתו זו למן ההתחלה ובבית המשפט חזר עליה מבלי שנסתרה גם במהלך חקירה נגדית ארוכה ובלתי מתפשרת. הנאשם לא ניסה להתחמק משאלות קשות ואף הודה כמצוטט לעיל כי בדיעבד ייתכן ושגה בהחלטתו לסטות שמאלה, לא הגזים בתשובותיו ונותר נאמן לגרסתו הראשונית במשטרה. התרשמתי כי הנאשם העיד על התרחשות הדברים כפי שחוזה בחושיו.

18. גרסתו של הנאשם לא נסתרה על ידי רוכב האופנוע והנוסע אשר העידו כמצוטט לעיל כי לא זכרו את נסיבות התרחשות התאונה. ראה גם הודעתו של נהג האופנוע במשטרה שם מסר בחקירה תחת אזהרה כי כלל אינו זוכר את אירוע התאונה (ת/17 ש' 15).

אמנם נהג האופנוע העיד כי הוא מכיר את המקום, מקפיד לנסוע בימין הדרך ובפרט בעיקול בו התרחשה התאונה אשר ידוע כעיקול מסוכן, אך את יום התאונה לא זכר. כמצוטט לעיל נהג האופנוע אף העיד כי: "כולם סוטים שמאלה. אין אף אחד שמזגזג. קשה בסיבוב הזה שלא לסטות שם שמאלה". (עמ' 40 שורות 7-8 לפרוטוקול).

19. גרסת הנאשם לא נסתרה על ידי הבוחן המשטרתי רס"ב אבי הלוי אשר העיד: "ברגע שהתרחשה התאונה הנהג יכול לומר מה שהוא רוצה, ולא התעלמתי מדבריו. התאונה עצמה פיזית התרחשה בנתיב הנסיעה של רוכב האופנוע. גרסתו יכולה להיות הגיונית. ראיתי, ברחתי לנתיב השני ורציתי לחזור והוא חזר גם. עדיין קרתה תאונה בנתיב הנגדי. האם זה שהוא חצה קו הפרדה להתחמק מהאופנוע זה מותר? זה גם אסור." "...בדקתי והתבססתי על הממצאים לגבי המסקנה שלי..". (עמ' 30 שורות 16-21 לפרוטוקול).

נשאל שוב האם גרסת הנאשם הגיונית: "אני לא חושב שגרסת הנאשם הגיונית. האופנוע הולך, חוזר, הולך, חוזר ורק אז הוא מחליט שהוא עובר לנתיב הנגדי. לפי הגרסה שלו, זה מה שהיה, וזה לא הגיוני" (עמ' 30 שורות 21-23 לפרוטוקול). נשאל האם גרסת הנאשם יכולה להתיישב עם חישובי זמן ומרחק והשיב: "קשה לי לקבוע את זה חד משמעית, אבל אני אומר שזה לא ייתכן. יש גם סימן בלימה ישר. זה מראה שהאופנוע בולם ונוסע ישר. הוא לא עושה זגזוגים כאלה עם בלימה." "... זה מה שאני אומר. יש לנו שדה ראייה של 100 מטרים ומ-100 מטרים נהג הפרייבט רואה את האופנוע עושה את הדברים האלה, הוא צריך לעמוד בשול הימני ולא להסתבך בתאונה הזו. יש שם שול ימני." (עמ' 25 שורה 25 - עמ' 26 שורה 5 לפרוטוקול). שוב נשאל לאפשרות לפיה הנאשם הבחין במסגרת שדה הראייה שעמד לרשותו באופנוע סוטה לנתיב חוזר לנתיבו, וסוטה שוב, והשיב: "אני לא רוצה להיכנס למדידות של המטרים. מהנקודה הזו הפסקתי. זה מה שיש לי עד 100 מטר. כל השאר אני



**לא יכול לשלול. "...אני רשמתי ששדה הראיה שם הוא 100 מטרים ויותר. בהנחה שזה יותר, הוא יכול לראות. אם האופנוע יכול היה טכנית לבצע את הזיגזג אני לא יכול לקבוע. "...לא יכול לקבוע ולא יכול לשלול. חשוב לי להדגיש את זה. 100 מטרים או 138 מטרים. אם רואים אופנוע מזגזג לא צריך לעשות כלום. עוצרים בצד בשול ומונעים את התאונה." (עמ' 31 שורות 20-32 לפרוטוקול - ההדגשות שלי ג.ק).**

למעשה, הבוחן המשטרתי הודה בסופה של חקירתו הנגדית כי אינו יכול לומר דבר בעניין, לא לאשר ולא לשלול את גרסת הנאשם, אך הדגיש כי גם אם גרסתו נכונה היה עליו לעצור בצד הדרך ולא לסטות לשמאל.

20. ייאמר, כי במסגרת חקירת התיק על ידי המשטרה לא נעשתה כל פעולה לבדיקת ייתכנות גרסת הנאשם ולא בוצע ניסוי עם אופנוע במהירויות שונות. גם אם המשטרה לא עשתה כן על מנת שלא להסתכן בתאונה, היה עליה לכל הפחות, לבדוק את ייתכנות גרסת הנאשם מבחינה חישובית.

הבוחן המשטרתי מר אבי הלוי נשאל בעניין והשיב: "אין לי רישיון. אם אני אעלה על האופנוע אעשה את זה בצורה מסוימת, ואם תיקח רוכב מומחה הוא יעשה את זה בצורה אחרת, ולכן ייווצר מצב, שאני למשל אסטה מהנתיב ואעבור לנתיב הנגדי, ורוכב מומחה כמו שוטר מהסיירת לא יעבור. "...קשה לי לומר את זה על אנשים אחרים. יש לנו אדם מסוים שהוא זה שעשה את התאונה וזה שמגיב ורוכב ונוהג ונוסע כפי שהוא רגיל, ואי אפשר לבוא ולקחת מישהו אחר במקומו. "...לא אמרתי שאיני יכול לשלול כי אם אמרתי שאי אפשר לבצע את הניסוי כפי שאתם מבקשים. איני יכול לומר שרוכב האופנוע היה בנתיב הנגדי. " (עמ' 23 שורה 27 - עמ' 24 שורה 7 לפרוטוקול). לאפשרות לפיה רוכב האופנוע החל לזגזג 100 מטר אחורה השיב: "לא לקחתי את המידה של 100 מטרים אחורה, ואין לי תרשים של 100 מטר אחורה." (עמ' 24 שורה 26 לפרוטוקול).

למעשה, גרסת הנאשם זכתה במידה רבה ל"התעלמות" ולא נבדקה באופן יסודי, אם בכלל.

21. מנגד הוגשה חוות דעת מטעם ההגנה (נ/5) באמצעות המומחה מר דורון פת אשר חישב ומצא כי במהירות של 100 קמ"ש יכול היה האופנוע לבצע 3 תנועות זיג על פני מרחק של 100 מ' וככל שמהירות נמוכה יותר יכול היה לבצע מספר רב יותר זיגים על פני מרחק של 100 מ' - ראה סעיף 3.6.3 לחוות הדעת. במסגרת חקירתו הנגדית נשאל לגבי מסקנותיו והסביר: "אני לא יכול להתייחס למיומנות הרוכב, אך מבחינת יכולת רוכב האופנוע, אני מתייחס ליכולת של רוכב סביר. אני מפנה את ביהמ"ש לעמ' 12 בחווה"ד נ/5 שם אני מראה את הנוסחה לחישוב. המרחק שהוא גם זמן תלוי בטווח הסטייה ומהו טווח הסטייה ימינה. לפי 100 קמ"ש הרוכב זקוק ל-32 מטרים שהם בסביבות הערכה גסה 1 שנייה בגלוי. זיג אחד שהוא סטייה אחת." (עמ' 79 שורות 20-24 לפרוטוקול). לשאלה כמה זמן (להבדיל ממרחק) לקח הזיגזג עד השיב: "התשובה הרבה יותר מורכבת. מפנה לנספח ב' לחוות הדעת שלי. יש שם כמה נספחים. אני מפנה לפרק 874 של פריק ורייני, עמ' 15. שם הם מתארים מהו הבסיס העקרוני לחישוב המרחק שדרוש לאופנוע כדי לסטות כדי להתחמק מהתנגשות במכשול. אופנוע בניגוד לרכב (מפנה לשרטוט) כדי לסטות ימינה צריך לקחת קודם הטיה שמאלה כדי לבצע מין תנופה שהיא לוקחת לו אחוז מסוים מהמרחק של הסטייה. כאשר הוא מבצע את הזיג השני, הכוונה לחזרה, הסטייה ימינה מהזיג הראשון היא כבר הסטייה המוקדמת עבור הזיג השני. הזיג



**השני קצר יותר. אני לא יכול לומר בכמה.** " (עמ' 79 שורה 27 – עמ' 80 שורה 2 לפרוטוקול). לשאלה מה המרחק הקצר ביותר אותו עובר האופנוע בזיג אחד השיב: **"למה שאזרוק סתם מספרים שאין להם בסיס? בהנחה שלא מפחיתים שום הפחתות של ההטיות המקדימות, אז המרחק לשלושה זיגים הוא כ-90 מטרים. זיג אחד הוא 32 מטרים לפי 100 קמ"ש. כשאני אומר "זיג" זה סטייה אחת משמאל לימין או מימין לשמאל. שני זיגים זה כמו זיג ראשון מלא. הזיג השני יכול להיות כחצי מרחק, ואני סתם זורק. משהו כמו באזור 45 מטרים. הזיג השלישי, עוד 15 זה כ-60."....** "בהנחה שאנו מדברים על 2 מטרים ובכל זיג מלא יש נוסחה לחישוב אני אומר שצריך להפחית עבור הזיג השני והזיג השלישי מרחק שהוא של 60 מטרים ואם אומרים שזה לא 2 מטרים או 1.80 מ', מגיעים לשישים מטרים." (עמ' 80 שורות 5-17 לפרוטוקול). לאפשרות לפיה הנאשם הבחין בשלושה זיגים של האופנוע בשדה הראייה שעמד לרשותו השיב: **"בהנחה שמדובר בשני מטרים, הכוונה למטר לכל צד ולא פחות. זה אומר שבדיוק באמצע הזיג הראשון נכנס לשדה הראייה של הנהג שהוא כ-120 מטרים וזה אומר שאם האופנוע זגזג זיגים קודמים, אותם הוא לא יכול היה לראות."** (עמ' 80 שורות 25-27 לפרוטוקול). לאפשרות לפיה במהירות של 100 קמ"ש האופנוע יבצע זיג על פני מרחק של 32 מ' בלבד השיב: **"לפי החישובים, כן. החישובים של איך מבצעים זיגים. זה לפי הנוסחה. זיג אחד יש לי נוסחה מדויקת. זיג אחד מקדם החיכוך הוא 0.3. יש ספרות מקצועית שאומרת איך לחשב."** (עמ' 80 שורות 31-32 לפרוטוקול).

22. חישוביו של מומחה ההגנה ומסקנותיו בהקשר זה לא נסתרו במסגרת חקירתו הנגדית ולא הוצגה כל ראיה שיש בה כדי ללמד אחרת.

23. יודגש, כי הנאשם העיד שהבחין באופנוע לראשונה בנתיב נסיעתו (נתיב נסיעת הנאשם), כך שלמעשה הבחין בשני זיגים של האופנוע. הראשון בו האופנוע חזר לנתיב נסיעתו המקורי והשני כאשר סטה שוב לתוך נתיב נסיעת הנאשם, שאז האחרון החליט לסטות לנתיב השמאלי על מנת להימנע מהתאונה. הזיג השלישי היה כאשר האופנוע חזר פעם נוספת לנתיב נסיעתו המקורי שם התרחשה התאונה.

24. אשר לשדה הראייה שעמד לרשותו של הנאשם בכיוון הגעת האופנוע, אני מאמץ את קביעת הבוחן לפיה מדובר בשדה ראייה של 100 מ' ויותר (ס' 4 לדו"ח הבוחן ת/6). אציין כי בתאריך 22.9.14 בוצע ביקור בזירה והתרשמתי כי ממצאי הבוחן מתיישבים עם הנתונים בשטח. הבוחן לא ציין בכמה "יותר" מ-100 מ' אך התרשמתי כי מדובר בעשרות מטרים יותר – אפשרות אותה הבוחן לא שלל. בהקשר זה יצוין כי הבוחן הפסיק למדוד אחרי 100 מ' ואישר כי אינו יכול לשלול שדה ראייה ארוך יותר וכדבריו: **"לא יכול לקבוע ולא יכול לשלול. חשוב לי להדגיש את זה. 100 מ' או 138 מ'...."** (עמ' 31 שורה 31 לפרוטוקול).

קיומו של שדה ראייה למרחק של יותר מ-100 מ' מתיישב עם גרסת הנאשם לפיה יכול היה להבחין ברוכב האופנוע מבצע מספר סטיות.

25. ער אני לעובדה שרוכב האופנוע הספיק לבצע בלימת חירום ולהותיר סימני בלימה באורך של 21 מ' בנתיב נסיעתו (הנתיב בו התרחשה התאונה), אך אין בכך כדי לפגוע בגרסת הנאשם. סימני הבלימה כלולים בתוך הזיג השלישי עת נהג האופנוע חזר ימינה לנתיב נסיעתו המקורי, התיישר וביצע בלימת חירום.



26. בשקלול הנתונים הנ"ל ובפרט האמון המלא שנתתי בגרסת הנאשם, קיומו של שדה ראייה למרחק של יותר מ-100 מ', יכולת טכנית של האופנוע לבצע 3 זיגים על פני מרחק של 100 מ' ואף על פני מרחק קטן יותר, אני קובע כי גרסת הנאשם לפיה הבחין באופנוע נוסע בנתיב נסיעת הנאשם, חוזר לנתיב נסיעתו וסוטה שוב לנתיב נסיעת הנאשם, הינה גרסה הגיונית ולא ניתן לומר כי מדובר בגרסה תלושה מהמציאות או בלתי מבוססת.

27. לכך יש להוסיף את העובדה שהאופנוע המעורב היה בלתי כשיר לנהיגה לאחר שהורד מהכביש לצמיתות בעקבות תאונה קודמת, כך שמדובר באופנוע שהשליטה בו קשה ומורכבת יותר מאופנוע תקין ומורשה.

בנוסף, רוכב האופנוע מעולם לא הוציא רישיון נהיגה על רכב דו גלגלי ובמקרה זה עלה על אופנוע מהיר וכבד בנפח מנוע של כ- 1,000 סמ"ק, המחייב מיומנות ויכולת שליטה גבוהים, בוודאי במהירויות גבוהות ובכביש מפותל ומסוכן. אמנם רוכב האופנוע העיד כי צבר ניסיון רב בנהיגה על אופנועים החל מגיל צעיר ועל האופנוע הספציפי נהג במהלך החודש שקדם לתאונה והוא בעל ידע רב באופנועים מכוח עבודתו כמכונאי בתחום, אך אין בכל אלו כדי ללמד על כשירותו לנהיגת רכב דו גלגלי בכבישים.

יש בעובדה שמדובר בנהג בלתי מורשה לנהיגה אשר רכב במהירות מופרזת, בכביש מפותל על אופנוע שהורד מהכביש לצמיתות, כדי לתמוך באפשרות לפיה איבד שליטה ונסע בזיגזג.

ויודגש, גרסת הנאשם הוכחה לטעמי במידה הנדרשת ממנו גם ללא קשר לנתונים נוספים אלו.

28. לא מצאתי לנכון להתייחס לשאלת מהימנות נהג האופנוע מהטעם שלא זכר את אירוע התאונה ולא היה בגרסתו כדי לשלול את גרסת הנאשם. עם זאת, יש לתהות כיצד לא ידע כמי שהחזיק ברישיון נהיגה על רכב פרטי, כי גם נהיגה על אופנוע מחייבת רישיון נהיגה, כיצד לא ידע את שמו של בעל האופנוע וכיצד לא זכר באם הורשע בעבר בנהיגה ללא רישיון נהיגה ובנהיגה בשכרות.

## סיכום ביניים

29. הוכח במידה הנדרשת מנאשם, אם לא מעבר לכך, כי:

- מהירות האופנוע היתה גבוהה באופן משמעותי ממהירות המינימום (61 קמ"ש) אותה חישב הבוחן, ולא מן הנמנע כי הגיע כדי 100 קמ"ש ויותר.
- האופנוע המעורב בתאונה לא היה כשיר או בטוח לנהיגה.



· נהג האופנוע מעולם לא הוציא רישיון נהיגה על אופנוע ואין לומר כי מדובר בנהג אופנוע מיומן.

· האופנוע זיגזג בין הנתיבים. הנאשם הבחין באופנוע בפעם הראשונה בנתיב השמאלי (נתיב נסיעת הנאשם), האופנוע חזר לנתיב הימני ושוב סטה לנתיב נסיעת הנאשם שאז האחרון החליט לסטות שמאלה על מנת לנסות ולהימנע מפגיעה באופנוע.

### שאלת אשמתו של הנאשם

30. כאמור, התאונה התרחשה בנתיב נסיעת האופנוע לאחר שהנאשם סטה שמאלה. נשאלת השאלה האם בנסיבות הנ"ל יש לומר כי התנהגותו היתה רשלנית. בהקשר זה טענה המאשימה כי גם אם האופנוע זיגזג, היה על הנאשם להאט ולעצור את רכבו בשול הימני ולא לבצע פעולה כה קיצונית של סטייה שמאלה וחסמת נתיב נסיעת האופנוע.

31. בכיוון נסיעת הנאשם קיים שול שרוחבו כ- 160 ס"מ (מהקו הצהוב ועד לתעלה שבימין הדרך) מתוכם 120 ס"מ אספלט ו- 40 ס"מ של כורכר. מימין לשול קיימת תעלה בשיפוע חד בעומק של עד- 1 מטר (ראה פרוטוקול ביקור בזירה מיום 22.9.14).

טכנית הנאשם יכול היה לסטות עם מרבית רוחב רכבו אל תוך השול הימני באופן שהגלגלים הימניים צמודים לסף התעלה. עוד אני קובע כי סטייה עם אחד הגלגלים הימניים מעבר לשול יכולה היתה להביא להתהפכותו אל תוך התעלה.

32. לצורך קביעת שאלת אשמתו של הנאשם יש במקרה זה צורך להתייחס לאופן נהיגתו של נהג האופנוע. בהקשר זה אין צורך להרחיב יתר על המידה. מי שנוהג במהירות מופרזת בכביש מפותל, תוך כדי ביצוע סטיות לנתיב הנגדי נוהג בפזיזות ואין זה משנה באם נהג כך במתכוון אם לאו, ואנמק.

אם זיגזג במתכוון מנתיב לנתיב הרי שבדו"ד שמדובר בנהיגה פזיזה מהטעם שהיה מודע לסיכון הרב שבנהיגתו.

אם לא התכוון לזיגזג ונהיגתו בדרך זו נבעה מהיעדר מיומנות ו/או תוואי הדרך ומהירות נסיעתו, גם כן נהג בפזיזות. זאת, מהטעם שנהג בלתי מורשה לנהיגה, אשר נוהג על אופנוע שאינו כשיר לנהיגה לאחר שהורד מהכביש, במהירות גבוהה בדרך מפותלת, מודע לסיכון שבהתנהגותו או לכל הפחות "אדיש" לתוצאות התנהגותו.

בנסיבות אלו יש לקבוע כי נהג האופנוע נהג בפזיזות או לכל הפחות ברשלנות רבתי.

33. סטיית האופנוע לנתיב נסיעת הנאשם הכניסה את הנאשם למצב "דחק קיצוני". לנאשם עמדו שלוש אופציות.



האחת, להישאר בנתיב נסיעתו. השנייה לסטות לשול הימני. אילו בחר באחת מאלו התאונה היתה כפי הנראה נמנעת, זאת, לאור העובדה שנהג האופנוע הספיק לחזור לנתיב נסיעתו המקורי. ייאמר כי אילו נהג כך והתאונה בכל זאת היתה מתרחשת, ספק עם היה מוגש נגדו כתב אישום בטענה שהיה עליו לסטות שמאלה לנתיב הנגדי.

השלישית, הפעולה בה הנאשם "בחר", סטייה שמאלה לנתיב הנגדי מתוך כוונה לאפשר לאופנוע להמשיך בנתיב אליו סטה (נתיב נסיעת הנאשם) ולחלוף על פני רכב הנאשם ללא פגיעה. פעולה זו לא הועילה והתאונה התרחשה בנתיב נסיעת האופנוע לאחר שהאחרון חזר לנתיב נסיעתו המקורי.

34. אין בעובדה שהנאשם "בחר" לסטות שמאלה לנתיב הנגדי כדי ללמד במקרה זה על רשלנותו וכל קביעה אחרת הינה בגדר "חכמה לאחר מעשה". קביעה כי בחירה כזו או אחרת מלמדת על רשלנותו אינה יכולה להתיישב עם ההתנהגות המצופה מנהג סביר במצב דחק קיצוני שנגרם שלא באשמתו.

35. בית המשפט העליון כבר נדרש לסוגיה זו בעבר. ראה בהקשר זה דברי כב' השופט בייסקי בע"פ 482/83 מדינת ישראל נ' סלים סעיד, פ"ד לח(2) 533:

**במצב דברים כזה, 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 שלה הונח על ידי המזיק הראשון.** (ההדגשה שלי ג.ק.).

עניינו של הנאשם אינו שונה. סטיית הנאשם שמאלה גם אם הסתברה בדיעבד כטעות, נבעה באופן ישיר מהתנהגותו של נהג האופנוע אשר סטה לנתיב נסיעתו והכניס את הנאשם למצב דחק קיצוני שחייב תגובה קיצונית, אם בסטייה חדה לימין ואם בסטייה לשמאל. הנאשם "בחר" בסטייה שמאלה לאחר שהאמין שזו היתה הדרך היחידה למנוע את התאונה.

בהקשר זה יצוין, כי ככל שנהג האופנוע היה אכן נותר בנתיב נסיעת הנאשם ולא חוזר לימין, אפשר וסטיית הנאשם לשמאל היתה אכן הדרך הטובה ביותר למניעת התאונה.

36. ראה גם ע"פ 205/02 יעקב עמר נ' מ. ישראל (מחוזי נצרת), שם המערער סטה לימין עקב סטיית רכב שהגיע מולו לתוך נתיב נסיעתו ובעת שהמערער ניסה לחזור לנתיב נסיעתו איבד שליטה על רכבו והתהפך. בית המשפט המחוזי קבע בין היתר כי:

**פעולתו של המערער בחזרתו אל הכביש, גם אם לא היתה מתונה יכולה להתפרש כטעות בשיקול דעת או כתוצאת המצב שנוצר שהמערער לא גרם לו ושבעטיו אבד שליטה על הרכב ולא כהתרשלות.** (עמ' 4 לפסק הדין - ההדגשה שלי ג.ק.).



בעניין "עמר" הנאשם אשר הבחין ברכב סוטה לנתיב נסיעתו בחר לרדת לשול הימני, פעולה שהביאה להתהפכותו. לא מן הנמנע כי דווקא סטייה לשמאל לנתיב הנגדי היתה מונעת את התאונה. רוצה לומר, כי במקרי קיצון מסוג זה לא ניתן לשפוט לחובה נהג שהוכנס שלא באשמתו למצב דחק קיצוני.

כך גם בעניינו של הנאשם. סטייה חדה ומהירה לימין היתה יכולה בנקל להביא להתהפכותו לתוך התעלה, מה בפרט שלא ניתן לקבוע כי היתה מונעת את התאונה ככל שנהג האופנוע לא היה חוזר לנתיב נסיעתו.

37. אשר לטענת המאשימה לפיה היה על הנאשם לסטות לשול הימני עת הבחין בנהג האופנוע לראשונה בנתיב נסיעתו, שוב, מדובר בחכמה שלאחר מעשה. לא מצופה מנהג סביר אשר מבחין ברכב אשר סוטה לנתיב נסיעתו ומיד מתקן וחוזר לנתיב נסיעתו המקורי, לנקוט בפעולת חירום והוא רשאי להניח כי אותו נהג אשר תיקן את סטייתו וחזר לנתיבו, לא יסטה שוב.

בהקשר זה ומעבר לנדרש, ייאמר כי הנאשם לא נותר אדיש לסטייתו הראשונית של נהג האופנוע וכפי עדותו שלא נסתרה, הוריד את "הרגל מהגז" (עמ' 57 ש' 9 לפרוטוקול).

בנוסף, מדובר באירוע שהתרחש בפרק זמן קצרצר. מהירותם היחסית של הרכבים יכול והגיעה כדי 150 קמ"ש (50 קמ"ש מהירות רכב הנאשם ו-100 קמ"ש מהירות האופנוע), כך שמדובר על קצב סגירת טווח של כ- 41 מ/ש וככל שמדובר בשדה ראייה שבין 100-130 מ' בו החל הנאשם להבחין באופנוע, הרי שהאירוע כולו מתחילתו ועד סופו עמד על כ- 3 ש' ופחות מ- 2 ש' מהרגע בו הבחין לראשונה באופנוע ועד שקיבל החלטה לסטות שמאלה. למעשה חלקו הראשון של האירוע, קרי מהרגע בו הנאשם הבחין לראשונה באופנוע בנתיב נסיעתו ועד חזרתו של האופנוע לימין (טרם סטייתו שוב לנתיב נסיעת הנאשם), היה קצר עוד יותר וייתכן ואף בתוך זמן תגובת נהג (בוודאי ביחס לאירוע מורכב ומפתיע), כך שעוד בטרם יכול היה הנאשם להגיב לסטייתו הראשונה של האופנוע, כבר עמד בפני סטייתו הנוספת והגיב כפי שהגיב.

לאור כל האמור לעיל, החלטתי לזכות את הנאשם ולו מחמת הספק.

להעביר לב"כ הצדדים וכן לעו"ד אלבר נחאס ב"כ נהג האופנוע.

ניתנה היום, כ"ד אדר תשע"ה, 15 מרץ 2015, בהעדר הצדדים.