



ת"ד 744/10/12 - מדינת ישראל נגד דורון נוימרק

בית משפט השלום לתעבורה בחדרה

ת"ד 744-10-12 מדינת ישראל נ' נוימרק
תיק חיצוני: 11-6678/2012

בפני	כבוד השופטת רונה פרסון
מאשימה	מדינת ישראל
נגד	
נאשם	דורון נוימרק

הכרעת דין

1. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום בגין עבירות של סטייה שלא בבטחה - עבירה לפי תקנה 40(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "**התקנות**"), נהיגה רשלנית - עבירה לפי סעיפים 62(2) ו-38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 (להלן: "**הפקודה**"), גרימת חבלה של ממש - עבירה לפי סעיף 38(3) לפקודה והתנהגות הגורמת לנזק לגוף ולרכוש - עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות.
2. על פי עובדות כתב האישום, בתאריך 30.5.12 בסמוך לשעה 21:00, נהג הנאשם ברכב פרטי מסוג מיצובישי מספר 6815820 (להלן: "**הרכב**"), בעתלית בכביש 2 מכיוון צפון לכיוון דרום. אותה שעה נהג מר י' פ' על קטנוע ימאהה מספר 3330168 (להלן: "**הקטנוע**"), בכביש 2 מאחורי ובכיוון נסיעת הנאשם. הנאשם נהג ברשלנות, לא נתן תשומת לב מספקת לדרך, סטה לימין בכיוון נסיעתו, פגע במעקה בטיחות מברזל, חזר לנתיב, חסם דרכו של הקטנוע ושני כלי הרכב התנגשו. כתוצאה מהתאונה נחבל הנאשם, נהג הקטנוע נחבל בחבלות של ממש וכלי הרכב המעורבים ניזוקו.
3. הנאשם כפר בעובדות כתב האישום וטען כי הוא נהג מאחורי הקטנוע וכשעקף את הקטנוע משמאל סטה הקטנוע לכיוונו כך שהנאשם נאלץ לסטות שמאלה ולפגוע במעקה הבטון, כאשר לא נוצר כל מגע בין הרכב לקטנוע.
4. מטעם המאשימה העידו רס"מ שי נטל, רס"מ חאתם חרדאן, רס"ב ראמי חוסיין וי' פ'. כמו כן הוגשו, בין היתר, דוח בוחן תנועה, דוח פעולה, סקיצה, תרשים, תמונות, מסמכים רפואיים והודעות הנאשם במשטרה.

מטעם ההגנה העידו הנאשם והמומחה מטעמו, מר ניר קוסטיקה, אשר ערך חוות דעת.



דין והכרעה

5. לאחר ששמעתי את העדים והתרשמתי מהופעתם מעל דוכן העדים ולאחר שעיינתי במוצגים ושקלתי טענות הצדדים הגעתי לכלל מסקנה לפיה עובדות כתב האישום הוכחו מעבר לכל ספק סביר.

6. המחלוקת העיקרית בתיק זה היא מחלוקת עובדתית באשר לנסיבות התרחשות התאונה. אומר כבר עתה כי הממצאים שנמצאו בזירת האירוע תואמים ככלל את חוות דעתו של הבוחן מטעם המאשימה ואף שהתגלתה טעות שתוקנה על ידו לעניין סימני הדחיפה של הצמיגים ברכב במסקנותיו, עדותו הייתה מהימנה. הבוחן לא היסס להודות כאשר נמצאה טעות בפרשנותו את הממצאים או כאשר לא ניתן היה לקבוע קביעה חד משמעית על פי הממצאים. שוכנעתי כי מדובר בבוחן מקצועי וכי מסקנותיו תאמו את הממצאים בשטח.

לעומת זאת, גרסת הנאשם אינה מתיישבת ואף מנוגדת לראיות ואף המומחה מטעם הנאשם נאלץ להסיק מסקנות העומדות בניגוד לגרסת הנאשם בחוות דעתו. מעבר לכך, לא מצאתי כי חוות דעתו של המומחה מטעם הנאשם הצליחה לבסס תרחיש סביר אחר באשר לנסיבות התרחשות התאונה. בנסיבות אלו, הנאשם לא הצליח לטעת ספק סביר בגרסת המאשימה ובאחריותו לתאונה ולתוצאותיה.

דוח הבוחן

7. הבוחן, רס"מ שי נטל (להלן: "**הבוחן**"), ערך דוח בוחן תנועה (**ת/7**) בו פירט אודות תנאי מזג האוויר, הראות והדרך במקום ובזמן התאונה, הנזקים שנגרמו לכלי הרכב כתוצאה מהתאונה והממצאים שנמצאו בזירת התאונה ומשמעותם, כפי שיפורט להלן.

תנאי מזג האוויר והראות : לילה בהיר ונאה, ראות טובה. באזור תחילת התאונה תאורת דרך חזקה פועלת.

הדרך ומצבה: דרך שאינה עירונית, כביש אספלט יבש ותקין, 2 נתיבים לדרום, שוליים סלולים. בצד ימין מעקה W ברזל, בצד שמאל מעקה בטון.

שדה ראיה:

נהג הרכב: בכיוון נסיעת הרכב פתוח עד מקום התאונה ממרחק 100 מטר מדוד לפחות.

רוכב הקטנוע: בכיוון נסיעת הרכב ניתן לראות כל רכב עם אורות במקום התאונה ממרחק 100 מטר מדוד לפחות.



הנזקים שנגרמו לכלי הרכב כתוצאה מהתאונה:

הרכב: חזית הרכב מעיכת מגע מלפנים לאחור ומשמאל לימין כולל פגוש שנפל, כנף קדמית שמאל, פנס קדמי שמאל מנופץ, גריל, מכסה מנוע, חלקי מנוע, ציר קדמי שמאל נדחף, פינה אחורית שמאל מעיכת מגע חזקה משמאל לימין ומאחור לפנים כולל כנף, דלת אחורית, פגוש שנתלש, פנס מנופץ, דלת תא מטען. הנזק בכנף תואם בצורתו למעקה ה-W. דופן ימין מעיכה מאחור לפנים ומימין לשמאל בחלק אחורי של דלת קדמית - תואם לגובה מכסה וריאטור, כנף קדמית מעל גלגל מעיכה קלה מאחור לפנים ומימין לשמאל עם שפשוף קל של צבע שחור.

הקטנוע: דופן שמאל מעיכות ושפשופים בפלסטיקה מלפנים לאחור ומשמאל לימין לכל אורך הדופן כולל כיסוי וריאטור. מסכת חזית שבורה, פנס נעקר, ארגז נעקר ועליו סימני שפשוף בחלק שמאל, מחזיר אור נשבר.

נזקים ברכוש המעורב בתאונה: שני מוקדי נזק למעקה הברזל, הראשון באורך 4.8 מפגיעת חזית הרכב, השני באורך 1.6 מטר מפגיעת פינה אחורית שמאל ברכב.

הממצאים ומשמעותם: פגוש אחורי של הרכב שנמצא בסמוך לנזק השני למעקה הברזל - מעיד על פגיעת חלק אחורי של הרכב במעקה. פיזור שברים מהרכבים - מעידים על אזור התאונה.

סימני בלימה, חיכוכי צמיגים וקביעת מהירות:

1. סימני דחיפת צמיגים מצמיגים קדמיים ברכב - מעידים על התנהלות הרכב תוך סחרור עם כיוון השעון עד הפגיעה במעקה הברזל.

2. שפוכת נוזל יבש מהרכב ובמקביל אליו סימן חריטה מחישוק קדמי שמאל ברכב - מעידים על התנהלות הרכב אחרי הפגיעה במעקה ועד עצירתו. הסימנים בצורת גלים מעידים על כך שהנהג לא שלט ברכב אחרי הפגיעה במעקה.

3. סימן חריטה מדופן שמאל בקטנוע - מעיד על אזור נפילת הקטנוע והתנהלותו עד עצירתו.

8. מסקנותיו של הבוחן בדוח כדלקמן:

1. שני הרכבים נסעו בכביש 2 מצפון לדרום.

2. לפי סימני הדחיפה שהשאירו הגלגלים הקדמיים ברכב, הרכב סטה מנתיב נסיעתו לימין תוך כדי סחרור עם כיוון השעון.

3. הרכב פגע עם חזית חלק שמאל במעקה הברזל, המשיך להסתחרר עם כיוון השעון ופגע עם פינה



אחורית שמאל במעקה הברזל.

4. לאחר מכן חזר הרכב לנתיב תוך שהנהג לא שולט בו והרכב "מזגזג", תוך שנשפך מהרכב נוזל לכביש וחישוק קדמי שמאל חורט את הכביש.

5. במהלך התנהלות הרכב בנתיב הימני היה מגע בין דופן ימין ברכב ובין דופן שמאל בקטנוע.

6. כתוצאה מהמגע התהפך הקטנוע והמשיך בהחלקה על דופן שמאל עד שנעצר בנתיב השמאלי.

7. הרכב המשיך בתנועה עד שנעצר בסמוך לשול ימין.

8. על פי מיקום תחילת סימן החריטה מהקטנוע ביחס למיקום שפוכת הנוזל והחריטה מהרכב, המגע בין הרכבים היה לאחר פגיעת הרכב במעקה הברזל.

9. לפי בדיקת מצב הרכבים ועדות נהג הרכב, מצב הרכבים לא גרם לתאונה, צמיג קדמי שמאל ברכב איבד אוויר כתוצאה מהפגיעה במעקה הברזל.

10. מבדיקת הדרך ומצבה, עולה כי מצב הדרך לא היה הגורם לתאונה.

11. לפי ממצאי זירת התאונה, הגורם לתאונה הוא סטיית הרכב, סטייה שלא נמצא לה כל גורם אובייקטיבי.

9. הבוחן צילם 26 תצלומים (ת/11) של הממצאים בזירה, הנזקים שנגרמו לכלי הרכב והתאמת הנזקים בין הרכב לקטנוע:

תמונות 1-3: מקום התאונה מכיוון נסיעת הרכבים, סימני הדחפיה ושני מוקדי הנזק שנגרמו למעקה הבטיחות מברזל.

תמונות 4-6: סימן שפשוף קל באספלט מהרכב, חריטה באספלט מדופן הקטנוע, שפוכת הנוזל היבש מהרכב ובמקביל לו חריטה מחישוק קדמי שמאל של הרכב.

תמונות 7-9: הנזקים שנגרמו בפינה השמאלית הקדמית והאחורית לרכב כתוצאה מפגיעה במעקה הברזל במוקד הראשון והשני.

תמונות 10-12: תקריב לנזק בפינה השמאלית האחורית של הרכב - ניתן להבחין בצורת מעקה ה-W שהוטבעה בפח הרכב, צד שמאל של פגוש אחורי של הרכב שנתלש, תקריב לגלגל קדמי שמאלי - ניתן להבחין בנזק תאונתי לחישוק ולסימני השפשוף.

תמונות 16-18: הנזק שנגרם לקטנוע בחזית, מאחור ובדופן שמאל.

תמונות 13-14: תקריב לנזק שנגרם בכנף קדמית ימנית של הרכב ובדופן ימין בדלתות קדמיות



ואחוריות של הרכב.

תמונות 15-21: דופן ימין של הקטנוע - אין נזקים נראים, דופן שמאל של הקטנוע- תקריב לנזקים בחלק הקדמי, האחורי ובחזית.

תמונות 22-23: ארגז הקטנוע שניתק והנזקים לצידו השמאלי.

תמונות 24-26: התאמת נזקים בין דופן שמאל בקטנוע לכנף קדמית ימנית של הרכב ודלתות צד ימין של הרכב.

10. הבוחן תיאר בחקירתו הראשית את נסיבות התרחשות התאונה באופן שתואם את מסקנותיו בדוח ואת הממצאים שמצא בזירה:

"הרכב סטה ימינה תוך כדי שהוא מסתחרר עם כיוון השעון פגע עם החזית בפינה קדמית שמאלית במעקה הברזל מצד ימין, המשיך בתנועת סחרור פגע עם חלק אחורי שמאלי שוב במעקה, לאחר מכן חזר לנתיב והמשיך בהתנהלות על הנתיב בצורת גלים או זיגזג, שתוך כדי התנועה שלו חזרה בנתיב אחרי הפגיעות במעקה הוא פגע בקטנוע וגרם לו להתהפך."

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 14, ש' 14-17).

הבוחן הסביר כי פסל את גרסת הנאשם לעניין אופן התרחשות התאונה **"כי הטענה שלו לא תאמה את הממצאים שמצאתי בשטח וגם כשעימתתי אותו עם הממצאים שלי לא היה לו הסבר ובגלל חוסר ההתאמה בין הממצאים הפיזיים לבין הטענה שלו החלטתי לסתור זאת."** (פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 13, ש' 26-28).

גרסת הנאשם

11. הנאשם בהודעתו במשטרה מיום 3.6.12 (ת/1) מסר את גרסתו כדלקמן:

"בתאריך 30.5.12 שעה 21:00 תוך כדי נסיעה בנתיב שמאלי שאני עוקף אופנוע שנסע בנתיב ימין תוך כדי עקיפה האופנוע סטה אלי לא פגע בי. אני על מנת שלא יפגע בי ברחתי שמאלה אחרת היה פוגע בי ואז פגעתי במעקה בטון צד שמאל ומיד הצלחתי להשלט (צ"ל "להשתלט", ר.פ.) על הרכב ועצרתי בשול הימני. ואז ראיתי את רוכב האופנוע מוטל על השול הימני והאופנוע לפני הרכב שלי והאופנוען אחרי הרכב שלי. ירדתי מהרכב הגשתי עזרה וגם אני נפגעת..."



הנאשם נשאל מה היה מצב הרכב והכביש והשיב: "הרכב שלי תקין היה בלמים אורות צמיגים, יש אספלט תקין יש אור לילה אין תאורה ראות טובה."

הנאשם נשאל מדוע סטה לימין וחתך את האופנוע והשיב: "אני לא סטיתי ימינה. אני נסעתי ישר בנתיב שמאל והאופנוע סטה אלי לא יודע מה הסיבה. אני על מנת לא לפגוע בו יותר נכון על מנת שלא יפגע בי ברחתי שמאלה ואז פגעתי במעקה. אני ברחתי שמאלה כדי למנוע תאונה."

הנאשם העיד כי ראה שהאופנוע סטה אליו כשהם היו מקבילים.

הנאשם נשאל האם הרגיש שהאופנוע פגע בו והשיב: "לא פגע בי ולא היה מגע בין הרכב שלי לאופנוע." טען כי הנזק שנגרם לרכבו זה תוצאה מפגיעה בקיר הבטון.

העיד כי לא היו רכבים נוספים מעורבים בתאונה.

ביקש להוסיף כי נסע אחרי האופנוע וראה שתוך כדי נסיעה הנהג מתעסק עם מכשיר הפלאפון שלו.

12. בחקירתו של הנאשם מיום 4.6.12 (ת/6), עימת הבוחן את הנאשם עם הממצאים אולם הנאשם חזר על גרסתו:

"שאלה: לפי ממצאי הזירה, אני קובע כי הרכב שלך סטה ימינה ופגע במעקה בטיחות מברזל.

תשובה: אני פגעתי במעקה הבטון מצד שמאל, במעקה מצד ימין לא זכור לי שפגעתי.

שאלה: באיזה שלב פגעת בקטנוע?

תשובה: לא פגעתי בו. ראיתי אותו הרבה לפני הסטיה שלי, הוא נסע בנתיב הימני ואני עקפתי אותו בשמאלי. ראיתי אותו 2 ק"מ לפני הסטיה ובנקודה הזו עקפתי אותו משמאל והוא סטה שמאלה לכיוון שלי ואני בשביל לא לפגוע בו ברחתי שמאלה למעקה בטון.

...

שאלה: אחרי שהראיתי לך תמונות שצילמתי במקום התאונה והסברתי לך את ממצאיי לגבי התרחשותה, מה יש לך להגיד?

תשובה: באמת זה כל מה שאני זוכר מסיטואציה שסטיתי שמאלה והרגשתי מכה חזקה בצד שמאל בגוף שלי, ההתרשמות שלי מכל המקרה זה שפגעתי בצד שמאל."



הנאשם העיד כי הרכב היה תקין, כולל הגה, בלמים וצמיגים לפני ובזמן התאונה. העיד כי נהג במהירות 100 קמ"ש או פחות.

הנאשם נשאל האם חוץ מהאופנוע והרכב שלו היו רכבים נוספים מעורבים בתאונה והשיב: **"לא. לא היו עוד רכבים באזור."**

הנאשם טען כי בזמן התאונה היה ערני, כי לא היה תחת השפעת אלכוהול, סמים או תרופות וכי: **"...גם לא התעסקתי בשום דבר בזמן הנהיגה. הייתי לבד באוטו, נסעתי אחרי הקטנוע בערך 2 ק"מ עד שעקפתי אותו וראיתי שהרוכב מתעסק בפלאפון או בגי.פי.אס, ראיתי בצד ימין של הקטנוע באזור הכידון מסך קטן מאיר. אני לא יודע אם הוא החזיק את המכשיר ביד או שהוא מחובר לקטנוע."**

הנאשם נשאל איפה עצר הרכב שלו אחרי התאונה והשיב: **"בשול בצד ימין לא הזזתי אותו. כשראיתי את האופנוע אחרי התאונה הוא היה שוכב על הנתיב השמאלי, חבר'ה של מד"א הזיזו אותו לצד שמאל. הרוכב שכב 20-30 מטר מאחורי הרכב שלי בשול הימני."**

13. בחקירתו הראשית תיאר הנאשם את נסיבות התאונה באופן דומה להודעותיו במשטרה:

"ש. ספר לבית המשפט מנקודת הראייה שלך ומה שאתה זוכר כיצד הייתה התאונה?"

ת. אני לקחתי רכב מעכו נסעתי לכיוון ת"א כביש החוף כביש 2 שני ק"מ לפני צומת עתלית נסע מאחורי אופנוע שנסע בנתיב הימני, גם אני הייתי בנתיב הימני, עברתי לנתיב השמאלי ו המשכתי בנסיעה, בזמן בו המשכתי בנסיעה אופנוען לפי מה שאני זוכר התעסק בטלפון במשהו זוהר שהיה על הכידון, לא לוח המכוונים אלא משהו אחר מזה, המשכתי בנסיעה.

ש. באיזה מצב הייתה כשראיתי אותו?

ת. היתי מצד שמאל של האופנוע התחלתי לבצע עקיפה. המשכתי לנסוע בנתיב השמאלי, לאחר מרחק כה גדול אותו אופנוען שהבחנתי בו זמן קצר קודם לכן, החל להיצמד אלי, מהצד הימני של הרכב שלי, אני היתי בצד שמאל בכביש דו נתיבי.

ש. איך אתה רואה את זה שהוא נצמד אליך?

ת. האופנוען התקרב אלי יותר ויותר ממש קרוב לחלון מצד ימין שלי, ובעצם גורם לי בשביל להימנע מפגיעה כלשהי להתחמק ממנו, מה שאני עושה אני מתחמק ממנו שמאלה ומפה זה מהלך התאונה לצורך העניין שבה אני מוצא את עצמי בסופו של דבר בצד ימין מחנה את הרכב בצד ימין, לקחתי שמאלה וככל הנראה פגעתי במעקה הביטון ההפרדה בין כביש 2 צפון לכביש 2 דרום, לאחר שהפגיעה הזו קורית הצלחתי לייצב את הרכב ולקחת אותו לשול הימני ולעצור שם. זה מהלך התאונה."



(פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 30, ש' 22-עמ' 31, ש' 10).

הנאשם חזר באופן נחרץ על טענתו לפיה לא היה כל מפגש בין הרכב לקטנוע: **"בשום שלב במהלך הנסיעה שלי בקטע שקשור לאופנוע לא היה ביננו שום מפגש לא שמעתי חבטה לא היה רעש לא ראיתי אותו פוגע בי ולא אותי פוגע בו. בשום שלב של הנסיעה לא היה מגע בין שני כלי הרכב."** (פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 31, ש' 12-14).

וכן: **"זה לא קרה בשום מצב בזמן הנסיעה. לא קרה שפגעתי בו מאחור, לא קרה שפגעתי בו מהצד שהוא פגע בי מאחור, לא היתה שום חבטה ולא מגע בין שני כלי הרכב."** (פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 32, ש' 1-2).

14. אם כן, לפי גרסת הנאשם, הוא נסע מאחורי הקטנוע וכאשר ביקש והחל לעקוף אותו, בשלב כלשהו בעקיפה כשהקטנוע נמצא במקביל אליו, סטה הקטנוע מנתיב נסיעתו שמאלה והתקרב אליו. על מנת למנוע תאונה, הנאשם נאלץ לסטות שמאלה ופגע במעקה הבטון, כאשר לא היה מגע בין כלי הרכב.

כפי שיפורט להלן, טענותיו של הנאשם אינן מתיישבות עם הממצאים שנמצאו בזירת האירוע ועם הנזקים שנגרמו לכלי הרכב. אף המומחה מטעם הנאשם סתר את גרסתו של הנאשם לעניין חוסר המגע בין כלי הרכב ולעניין הפגיעה של רכבו במעקה הבטיחות מברזל.

15. טענתו של הנאשם כי לא היה מגע בין הרכב לקטנוע מנוגדת לממצאים. לפי התאמת נזקים שערך הבוחן היה מגע בין דופן שמאל בקטנוע לדופן ימין של הרכב (תמונות 24-26, **ת/11**).

16. בחקירתו הראשית העיד הבוחן כי ישנה התאמת נזקים בין כלי הרכב בגובה הנזק ובצורתו:

"ש. יש סימנים של מפגש בין הרכב לקטנוע?"

ת. אם אתה מתכוון לסימנים על הרכבים אז כן, וגם ערכתי וצילמתי התאמת נזקים בין הנזקים בקטנוע וברכב ניתן לראות את ההתאמה בגובה הנזק וגם בצורתו."

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 14, ש' 18-20).

17. בחקירתו הנגדית הסביר הבוחן את מנגנון ההתנגשות על פי התאמת הנזקים בין הרכבים:

"ש. תסביר לבית המשפט מתוך התאמת הנזקים את מנגנון ההתנגשות?"



ת. דופן ימין ברכב פרטי, איזור חלק אחורי של דלת קדמית היה מגע עם מכסה הוריאטור של הקטנוע, מעל גלגל קדמי ימין ברכב הפרטי היה מגע עם חלקו של אזור המושב של הקטנוע.

ש. היכן הוריאטור באופנוע?

ת. טעיתי במינוח היה מגע בין תיבת מכסה תיבת האוויר בקטנוע שנמצאת מעל מעט הוריאטור. (פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 24, ש' 12-16).

הבוחן הסביר כי הפגיעה בקטנוע לא נגרמה כתוצאה מפגיעה מאחור: "בקטנוע יש נזק מאחור בלוחית הרישוי ורואים שהנזק הוא לא כתוצאה מפגיעה מאחור אלא כתוצאה מפגיעה מהדופן מלפנים לאחור." (פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 23, ש' 28-29).

18. בחקירתו הנגדית אישר הנאשם כי בחקירותיו במשטרה טען כי נגרם נזק רק בצד שמאל של הרכב וכאשר נשאל כיצד נגרמו הנזקים בצד ימין לא נתן לכך כל הסבר:

"ש. אם הקטנוע היה פוגע ברכב שלך, היה נכון לומר שהפגיעה תהייה אצלך בצד ימין?

ת. בצד ימין. כן הגיוני.

ש. יש לך היום הסבר למה בצד ימין שלך יש סימנים של פגיעה כלשהי?

ת. לי אין הסבר לא זוכר שפגעתי בצד ימין בשום דבר, לא במעקה, לא בכלי רכב לא בשום דבר שזכור.

ש. אני מפנה לך/8, שם רושמים את הנזקים שהיו ברכב שלך, מקריא.... לגבי הנזקים בצד ימין שלוש שורות אחרונות. אתה מסכים איתי שזה נזק משמעותי ואין לך הסבר לכך?

ת. אין לי הסבר.

ש. אתה זוכר את צבע הרכב שלך?

ת. לבן.

ש. ואת צבע הקטנוע?

ת. לא זוכר.

ש. בהיר או כהה?

ת. כהה.



ש. את השיפוש בצבע שחור ברכב שלך ראית?

ת. לא .

בשום שלב האופנוע והרכב שלך אינם פוגעים אחד בשני?

ת. נכון." (פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 33, ש' 21-עמ' 34, ש' 5).

אם כן, הנאשם דבק בגרסתו לפיה לא היה מפגש בין הרכב לקטנוע אף לאחר שעומת עם הממצאים ולא סיפק כל הסבר לנזקים שנגרמו לרכב בצד ימין.

19. לטענת ב"כ הנאשם בסיכומיו, דווקא היצמדותו של הנאשם לגרסתו לפיה על פי זכרוננו לא היה מגע בין הרכב לקטנוע, אף שאימוץ גרסה אחרת הייתה יכולה לפעול לטובתו יותר, אמורה לחזק את גרסתו של הנאשם כפי שקלט בחושיו את האירוע ואין לזקוף זאת לחובתו.

אין בידי לקבל טענה זו. התרשמתי כי הנאשם, בטענתו כי לא היה מגע בין כלי הרכב, ביקש להרחיק עצמו מהתאונה ומתוצאותיה. דווקא דבקו של הנאשם בגרסתו אף לאחר שנחשף לממצאים תמוהה, באשר הנאשם לא טען כי ייתכן והייתה פגיעה אך לא הרגיש בה אלא המשיך לטעון באופן נחרץ כי לא היה מגע בין כלי הרכב בשום שלב. טענה זו פוגעת במהימנותו של הנאשם באשר לנסיבות התרחשות התאונה.

20. אף המומחה מטעם הנאשם, מר ניר קוסטיקה (להלן: "מר קוסטיקה"), הסיק בחוות דעתו (נ/3) כי הממצאים מעידים על כך שהיה מגע בין כלי הרכב: "הנאשם התרשם אמנם שהקטנוע לא פגע בו וכך גם העיד, אולם הממצאים מעידים על מגע כזה..." (סעיף 3.3.16).

וכן: "הוכח כי המגע בין כלי הרכב ומנגנון ההתנגשות כפי שהוצג בהתאמת הנזקים, מלמדת על מגע קל של שפשוף בין הקטנוע לבין הרכב בשעה ששני כלי הרכב נסעו במקביל." (סעיף 4.2).

21. מר קוסטיקה העיד בחקירתו הנגדית כי הוא מסכים עם מסקנת הבוחן כי היה מגע בין כלי הרכב וזאת על פי התאמת הנזקים שערך הבוחן:

"ש. כפי שאני הבנתי בחוות הדעת ותתקן אותי היה צריך להיות מגע בין הרכב לקטנוע באיזה שלב?

ת. לא היה חייב להיות וגם הנאשם טוען שלא היה מגע, ועובדות הבוחן השווה בין הנזקים לדופן שמאל של האופנוע ולנזקי שישפוף לצד ימין של רכב הנאשם הבוחן קבע שהנזקים נגרמו במהלך מגע של צד לצד בין האופנוע לבין הרכב ואני לא חולק על מה שהוא אומר ולכן אני מסכים אם מה שהוא אומר היה מגע."



(פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 39, ש' 14-18).

22. מר קוסטיקה טען בחוות דעתו (סעיף 3.3.16) כי למרות שנוצר מגע קל, ייתכן שהנאשם לא היה מודע לכך ותחושתו האישית היתה שלא נוצר מגע.

איני מקבלת טענה זו. לפי גרסתו של הנאשם הוא הבחין בקטנוע 2 ק"מ לפני הסטייה והבחין שהקטנוע סוטה לכיוונו כך שהנאשם היה מודע להתקרבותו של הקטנוע והיה ער לקיומו ולכן אין זה סביר ואין זה הגיוני שלא הרגיש ולא הבחין בפגיעה.

23. כאמור, לפי גרסת הנאשם הוא לא סטה ימינה ולא פגע במעקה הבטיחות מברזל, טענה המנוגדת אף היא לממצאים.

תמונות 2 ו-3 (ת/11) ממחישות את הנזקים שגרם הרכב למעקה הברזל במוקד הנזק הראשון ובמוקד הנזק השני. תמונות 7-9 (ת/11) ממחישות את הנזקים שנגרמו בפינה השמאלית הקדמית והאחורית לרכב כתוצאה מהפגיעה במעקה הברזל במוקד הראשון והשני ובתמונה 10 (ת/11) ניתן להבחין בצורת מעקה ה-W שהוטבעה בפח הרכב.

בנוסף, סימני הדחיפה (תמונה 2, ת/11) מובילים למעקה הברזל.

טענתו של הנאשם כי לא סטה ימינה ולא פגע במעקה הבטיחות מברזל, על אף הנזקים שנגרמו למעקה הבטיחות מברזל והנזקים הקשים שנגרמו לרכב, פוגעת גם היא במהימנותו.

24. מר קוסטיקה העיד גם בעניין זה כי אין ספק שהנאשם פגע במעקה הברזל וזאת בניגוד לגרסת הנאשם:

"ש. ממה לדעתך נגרמו הנזקים ממעקה הברזל?"

ת. מהרכב הפרטי. מהרכב של הנאשם, אין ספק שהוא פגע במעקה הברזל. סימני הדחיפה מובילים עד למעקה הברזל."

(פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 38, ש' 22-24).

25. על פי גרסת הנאשם כאמור הוא סטה שמאלה לכיוון מעקה הבטון, אולם אין כל ממצא כי הרכב פגע במעקה הבטון. כפי שיפורט בהרחבה בהמשך, לא נמצא נזק על מעקה הבטון ולא נמצאו ברכב נזקים האופייניים לפגיעה במעקה בטון.



26. הנאשם טען בחקירתו כי לאחר שפגע במעקה הבטון לא איבד שליטה על הרכב ולו לרגע:

"ש. יכול להיות שאחרי הפגיעה במעקה הביטון איבדת שליטה ולו לרגע?"

ת. לא, החניתי ישר אחרי הפנייה את הרכב מצד ימין, זה מה שזכור לי מהתאונה.

ש. אתה נוסע במהירות של 100 קמ"ש לפתע פונה שמאלה באופן די מהיר פוגע במעקה ביטון, ואז אתה רוצה להגיד שאתה מסתכל לצד ימין רואה שאין רכבים ובביטחה עובר לשול הימני האם זה נשמע לך הגיוני?

ת. אולי לך לא נשמע הגיוני, אבל אחרי הפגיעה בצד שמאל לקחתי את הרכב במהירות בו הייתי והחניתי אותו בצד ימין.

ש. האם הסתכלת במראות שאתה לא חוסם את הנתיב הימני בדרך לשול ?

ת. לא זוכר.

(פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 34, ש' 10-18).

טענתו של הנאשם כי לא איבד שליטה על הרכב אינה הגיונית ואף היא פוגעת במהימנותו. גם בעניין זה הסיק מר קוסטיקה בחוות דעתו (סעיף 4.1) כי הנאשם איבד שליטה על הרכב אחרי הפגיעה הנטענת במעקה הבטון והעיד על כך בחקירתו הנגדית (פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 39, ש' 19-20), זאת בניגוד לגרסת הנאשם.

27. לאור כל האמור, מצאתי כי גרסתו של הנאשם בלתי מהימנה ומנוגדת לממצאים כאשר אף המומחה מטעמו הסיק מסקנות שונות מגרסתו באשר לאופן התרחשות התאונה.

הנהג המעורב י' פ'

28. נהג הקטנוע, י' פ' (להלן: "פ'" או "הנהג המעורב"), מסר בהודעתו במשטרה (5/ת) בפני הבוחן, כדלקמן:

"ב-30-5-12 בשעה 21:00 לערך נהגתי בקטנוע ימאה 301-68 מכיוון חיפה לנתניה בכביש החוף הייתי לבדי עם קסדה מלאה מעיל וכפפות וחגורת גב נסעתי בצד הימני של הכביש, אני זוכר שהייתי לפני מחלף עתלית וזוכר שלא היו מכוניות סביבי - מכוניות שעקפו אותי או שהיו מאחורי או לפני ואז אני זוכר שקיבלתי מכה, לא יודע מאיזה צד, אני זוכר שנגררתי על הרצפה, התעלפתי והדבר הבא שאני זוכר זה שאני צורח מכאבים ואנשים מעדכנים אותי שעברתי תאונה ואמבולנס בדרך..."



העיד כי נסע במהירות של 100 קמ"ש.

נשאל באיזה נתיב נסע ובאיזה נתיב היה כשקיבל את המכה והשיב: "נסעתי בנתיב הימני, אני לא זוכר באיזה נתיב קיבלתי את המכה אבל הייתי די בודד בכביש ולא עקפתי אף אחד."

העיד כי אינו יודע ממה קיבל את המכה והכחיש כי סטה מנתיב נסיעתו ופגע במעקה.

הכחיש את גרסת הנאשם לפיה סטה לכיוונו:

"שאלה: נהג הרכב הפרטי טוען שאתה נסעת בימין וכשעקף אותך משמאל סטית לכיוונו.

תשובה: לא יכול להיות. למה שאני אעשה דבר כזה."

הכחיש את טענת הנאשם כי בזמן הנהיגה התעסק עם מכשיר כלשהו:

"שאלה: עוד טוען הנהג שנסע אחריו וראה שאתה מתעסק בזמן נהיגה במכשיר אלקטרוני כלשהוא?

תשובה: לא, אני הייתי מרוכז רק בנהיגה. תמיד."

טען כי לא ראה את הרכב של הנאשם בשום שלב:

"שאלה: לפי ממצאים שלי, הרכב סטה ימינה, פגע במעקה הברזל חזר לנתיב שלו ואז היה מגע ביניכם. איך זה שלא ראית אותו?

תשובה: לא זוכר את זה, אני זוכר את המכה, אני זוכר דברים במרווחים של זמן.

שאלה: כמה רכבים היו מעורבים בתאונה?

תשובה: לא יודע.

שאלה: מתי לראשונה ראית את הרכב מיצובישי לבנה?

תשובה: אני לא זוכר שראיתי אותה, גם לא אחרי התאונה."

אם כן, הנהג המעורב לא זכר את נסיבות התרחשות התאונה אלא זכר שקיבל לפתע מכה אם כי לא זכר מאיזה צד. הוא זכר שלא היו מכוניות סביבו לפני התאונה, מכוניות שעקפו אותו או שהיו מאחוריו או לפניו, כאשר אף לא זכר שראה את רכבו של הנאשם. בנוסף, הכחיש את גרסת הנאשם כי התעסק עם מכשיר כלשהו בזמן הנהיגה וכי סטה לכיוון הנאשם.



29. בעדותו מעל דוכן העדים בבית המשפט חזר הנהג המעורב על גרסתו. הוא שב וציין כי לא היו מכוניות מסביבו וכי אינו זוכר מאיזה צד קיבל את המכה. הוא גם הכחיש כי סטה לכיוונו של הנאשם.

30. התרשמתי כי עדותו של פ' היתה מהימנה. למעשה, הדבר היחיד שפ' זכר מהתאונה הוא שהרגיש לפתע שקיבל מכה, עדות הסותרת את טענת הנאשם לפיה לא היה מגע בין כלי הרכב ומחלישה את גרסת הנאשם.

פ' העיד כי היה לו מכשיר טלפון מותקן על האופנוע אך הכחיש כי התעסק עם המכשיר בזמן הנהיגה וטען כי גם אם דיבר בטלפון אז זה היה עם אוזניות (פרוטוקול הדיון מיום 8.9.14, עמ' 10, ש' 9-16). התרשמתי כי עדותו של פ', כפי שהעיד הן בהודעתו במשטרה והן בחקירתו הנגדית, כי לא התעסק עם מכשיר הטלפון בזמן הנהיגה, מהימנה. מעבר לכך, לפי עדותו היה חבוש בקסדה כך שבכל מקרה אם שוחח בטלפון הוא עשה זאת באמצעות אוזניות.

31. לטענת ב"כ הנאשם בסיכומיו, על פי כתב האישום הנהג המעורב נסע אחרי הנאשם, אלא שאם הדבר היה נכון, הנהג המעורב היה צריך לראות את התרחיש של הבוחן לעניין קרות התאונה לנגד עיניו.

איני מקבלת טענה זו. הנהג המעורב לא זכר את נסיבות התרחשות התאונה. הוא העיד כי לא היו מכוניות סביבו, גם לא מכוניות שעקפו אותו או שהיו מאחוריו (כאשר לפי גרסת הנאשם הוא נסע מאחורי הקטנוע) ואף לא זכר שראה את רכבו של הנאשם לפני או אחרי התאונה. למעשה, מאחר והנהג המעורב לא זכר דבר מהתאונה פרט למכה שקיבל, אין בעדותו כדי לשפוך אור על נסיבות התרחשות התאונה, ובוודאי שאין בה כדי לסתור את הנטען בכתב האישום.

בנסיבות אלה, ההכרעה בדבר נסיבות התרחשות התאונה מבוססת על ניתוח הממצאים בזירת התאונה, כפי שיפורט להלן.

ניתוח הממצאים בזירה - חוות דעת הבוחן מול חוות דעת המומחה מטעם הנאשם

32. כאמור, הנאשם הגיש את חוות דעתו של מר קוסטיקה כחוות דעת מומחה מטעמו. ב"כ המאשימה טען בסיכומיו כי חוות דעתו של מר קוסטיקה אינה חוות דעת מומחה והתנגד לקבלתה.

איני מקבלת את טענת ב"כ המאשימה. מעיון בפרטי עבודתו של מר קוסטיקה עולה כי יש לו ניסיון מקצועי ענף ומגוון על פני כ- 30 שנה בתחום חקירת תאונות דרכים. מר קוסטיקה שימש כבוחן תנועה וחוקר תאונות דרכים, קצין יחידה בוחני תנועה וקצין חקירות תאונות דרכים של מחוז תל אביב וקצין בוחנים ראשי של מחוז המרכז בדרגת קצונה רב פקד. מר קוסטיקה פירט בעדותו אודות השכלתו וניסיונו המקצועי (פרוטוקול הדיון מיום



12.10.15, עמ' 36, ש' 1 ואילך) ואיני סבורה כי היה מקום לדרוש ממנו מסמכים שיוכיחו את היותו מומחה או כי פרטי השכלתו אינם רלוונטיים.

בנסיבות אלה, נחה דעתי כי למר קוסטיקה יש את הכישורים והמומחיות הדרושים בכדי לנתח את הממצאים שנמצאו בזירת התאונה ולגבש חוות דעת מקצועית באשר לאופן התרחשותה. אמנם מר קוסטיקה התבסס בחוות דעתו על הממצאים של הבוחן, הוא לא היה בזירת האירוע ולא בחן את כלי הרכב (שם, עמ' 35, ש' 29-32), אך הוא פירש את הממצאים באופן שונה מהפירוש שנתן להם הבוחן ואין בכך כדי לפסול את חוות דעתו. לעניין המשקל שיש לתת לפרשנות זו ולקביעותיו של מר קוסטיקה, אתייחס בפירוט להלן.

33. לטענת ב"כ הנאשם בסיכומיו, מטרת חוות דעתו של מר קוסטיקה היא להראות כי הממצאים שהוצגו בתיק על ידי הבוחן, מתיישבים עם מסקנה רציונאלית אחרת לקרות התאונה, שונה מזו אשר מובילה להרשעה ואף מספקת הסבר סביר שיש לו אחיזה בחומר הראיות.

34. מר קוסטיקה קבע בחוות דעתו (נ/3) את המסקנות הבאות:

- הממצאים בזירת התאונה מעידים על דחיפה של הרכב מכיוון הנתיב השמאלי ימינה, לעבר מעקה הברזל תוך כדי איבוד שליטה, אשר מתיישב עם אפשרות שפגע תחילה במעקה הבטון ומשם נדחף ימינה לעבר מעקה הברזל.

כלומר, לפי מסקנה זו הרכב פגע תחילה במעקה הבטון לאחר שסטה **שמאלה** (ולא ימינה כפי שקבע הבוחן) ומשם נדחף ימינה לעבר מעקה הברזל.

- המגע בין כלי הרכב יכול להתיישב רק עם האפשרות אותה הציג הנאשם, לפיה הקטנוע נסע במקביל לרכב מימין ותוך כדי נסיעה סטה שמאלה ונצמד לרכב.

כלומר, לפי מסקנה זו ההתנגשות בין כלי הרכב הייתה **לפני** שהרכב פגע במעקה הבטיחות מברזל (ולא אחרי הפגיעה במעקה כפי שקבע הבוחן), שכן זהו השלב היחיד שבו כלי הרכב היו יכולים לנסוע במקביל אחד לשני.

35. להלן אבחן את עיקרי המחלוקת בין חוות דעת הבוחן לבין חוות דעתו של מר קוסטיקה, לעניין ניתוח הממצאים ומסקנותיהם.

סימני הדחיפה



36. המחלוקת העיקרית בין חוות דעת הבוחן לבין חוות דעתו של מר קוסטיקה היא לענין ניתוח סימני הדחיפה.

לפי חוות דעתו של הבוחן, סימני הדחיפה נותרו מהגלגלים הקדמיים של הרכב ומלמדים כי הרכב סטה מנתיב נסיעתו לימין תוך כדי סחרור עם כיוון השעון (במהלך חקירתו מעל דוכן העדים ולאחר שהופנה לסקיצה שערך, ציין הבוחן כי טעה וכי מדובר בסימני דחיפה שנותרו משני הגלגלים השמאליים של הרכב- ראה להלן).

לעומת זאת, לפי חוות דעתו של מר קוסטיקה, על פי סימני הדחיפה האפשרות שהרכב פגע תחילה במעקה הבטון ומשם נדחף ימינה לעבר מעקה הברזל תוך כדי איבוד שליטה, היא אפשרות סבירה ביותר.

למעשה, אין מחלוקת כי סימני הדחיפה מעידים כי הרכב סטה ימינה לעבר מעקה הבטיחות מברזל. המחלוקת היא לענין ההתפתחות שקדמה לסטיית הרכב ימינה.

37. בחקירתו הנגדית העיד הבוחן, כי סימני דחיפה הם סימנים שהצמיג משאיר בזמן שהוא מחליק על צידו, כי בזמן שגלגלי הרכב משאירים סימני דחיפה הם משוחררים והם לא בבלימה, כי בדרך כלל נשארים סימני דחיפה מצמיגי רכב כשרכב סוטה במהירות גבוהה בסטייה שהיא לא הדרגתית אלא יותר חדה (פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 15, ש' 13-18). אישר כי רכב שמשאיר סימני דחיפה ראשית עליו להידחף על ידי כוח צד כלשהו שדוחף אותו במהלך הנסיעה, כי הסיבה שהרכב נכנס למצב של דחיפה זה כאשר הרכב מאבד שליטה וכי כאשר הנהג אינו שולט ברכב הוא נזרק לאותו כיוון עליו פועל הכוח (שם, עמ' 15, ש' 19-25). אישר כי עובר פרק זמן מהרגע שהרכב מתחיל להידחף עד הרגע שהוא מפתח סימני דחיפה וכי יש קטע דרך של סימנים בלתי נראים (שם, ש' 28-29).

העיד כי אין זה מחייב שבמקרים בהם כלי רכב נדחפים ומאבדים שליטה זה יהיה בנסיעה בעקומה, אלא כי זה יכול לקרות כתוצאה מפעולת היגוי רצונית או לא רצונית של נהג הרכב. הסביר כי היגוי זו עקומה שהנהג יוצר בפעולתו ולא עקומה שקיימת בכביש בהכרח (שם, עמ' 15, ש' 30 - עמ' 16, ש' 2). העיד כי מצא בזירה שני סימני דחיפה של הרכב אשר מתחילתם הם אלכסונים ימינה (שם, בעמ' 16, ש' 3-8). נשאל מה לדעתו גרם לרכב להסתחרר ולהידחף ימינה והשיב: **"יכולה להיות פעולת היגוי רצונית או לא רצונית של הנהג, מה עבר בתוך תא הנהג, לצערי, אני לא יכול לדעת אלא לפי גירסתו של הנאשם."** (שם, עמ' 16, ש' 12-13).

הבוחן העיד כי במהירות של 100 קמ"ש סטייה קלה ביותר ימינה תכניס את הרכב לכיוון מעקה הבטיחות לאורך זמן (פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 16, ש' 14-16). העיד כי לפני סימני דחיפת הצמיג שסימן בסקיצה (ת/8) הייתה התפתחות כלשהי אך היא לא באה לידי ביטוי בסקיצה משום שהתפתחות זו היא חלק מהסימנים הבלתי נראים וכי האירוע החל לפני הסימנים הנראים (שם, בעמ' 16, ש' 17-17, עמ' 17, ש' 5).



38. הבוחן שרטט את סימני הדחיפה המובילים ימינה בסקיצה (ת/8) ובתרשים (ת/12). מר קוסטיקה טען בחוות דעתו (נ/3) כי בסקיצה שערך הבוחן (ת/8) ניתן להבחין בשני סימני דחיפה אלכסוניים וישרים כמו גם בתמונה מס' 2 (ת/11) ואילו בתרשים (ת/12) הציג הבוחן שני סימני דחיפה קשתיים בעלי קשת קעורה. טען כי מאחר והבוחן לא מדד את רדיוס קשת הסימנים על גבי הסקיצה (ת/8) וסימן אותם כשהם ישרים, הרי שהצגתם על גבי התרשים (ת/12) כסימני דחיפה קשתיים אינה תואמת את המציאות וקביעתו כי סימנים אלו מעידים על סחרור הרכב אין לה על מה להישען.

מר קוסטיקה טען כי סימני הדחיפה אינם מתאימים לסימנים המתפתחים בקשת כפי שצפוי במצבים של היגוי חד ימינה, אלא מתאימים לגרסת הנאשם כי אחרי הפגיעה במעקה הבטון נדרש להשתלט על הרכב עד שנעצר לבסוף בשול ימין. טען כי הבוחן אישר בעדותו כי התהליך שקדם לסימני הדחיפה הוא תהליך איבוד השליטה ברכב וכי סימן הדחיפה מתגלה בשלב מאוחר יותר של הדחיפה. טען כי סימני הדחיפה שנמצאו בזירה היו ישרים ומראשיתם היו בזווית אלכסון ימינה כך שמעבר לחזרה ממעקה הבטון לא היה כל גורם אחר בדרך או ברכב שיכול היה להוציא את הרכב ממסלול נסיעתו המקורי. טען כי הבוחן הסכים כי האירוע החל לפני הסימנים הנראים והעובדה שכיוון הסימנים לאחור מוביל הישר לעבר מעקה הבטון מעידה על כך שהרכב נדחף חזרה מהמעקה אל הכביש.

39. מר קוסטיקה הסביר בחקירתו הנגדית אודות ההבדל בין סימני דחיפה כתוצאה מהיגוי לבין סימני דחיפה כתוצאה מפגיעה במעקה:

"...ההבדל בין היגוי דחיפה כתוצאה מהיגוי או נסיעה בעקומה, כשהדחיפה היא מתפתחת. עקומה והיגוי ההיגוי יוצר עקומה, ביחס למסלול נסיעת הרכב הופך ע"י היגוי ממסלול ישר למסלול ברדיוס. דחיפה בנסיעה ברדיוס או בעקומה היא מתפתחת בהדרגתיות סימן הבלימה בתחילתו מאד צר ודק וככל שהרכב מסתחרר בזווית גדולה יותר סימן הדחיפה הופך להיות כהה יותר ומתרחב בהתאם. כשמדובר על מצב כמו שבתאונה הזו, הכח שדחף את הרכב הוא לא הכוח הצנטריפוגלי שמתפתח בנסיעה בעקומה אלא הוא כח מיידי שיוצר הגדר בהתנגשות שהוא פועל בכיוון הנגדי בכיוון ההתנגשות, כלומר אם ההתנגשות כמו להיכנס בקיר הקיר למעשה מעקה הבטיחות ומחזיר אותו בצורה חדה מידית ימינה ולכן סימן הדחיפה מתפתח מיד, לא הדרגתי."

(פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 37, ש' 12-20).

40. כאן יצוין, כאמור, כי על אף שתחילה טען הבוחן כי סימני הדחיפה הם מהגלגלים הקדמיים,

ולאחר שהבוחן הופנה לסקיצה ששרטט (ת/8) הודה כי ככל הנראה עשה טעות וכי סימני הדחיפה נותרו משני הגלגלים השמאליים של הרכב:

"ש. תסביר לי אתה איך 1.6 שזה רוחב הרכב שאתה מסכים איתי ובזירה מופיע רכב 2.2 מ' דהיינו הרכב התרחב בעוד 60 ס"מ."



ת. עכשיו כשאתה מפנה את תשומת ליבי יכול להיות שהגלגל השמאלי קדמי השאיר את סימן הדחיפה הראשון שמסתיים בפגיעה הראשונה במעקה ואילו השני יתכן ושגיתי בקביעה שלי והוא נוצר מגלגל שמאלי אחורי.

...

ש. זאת אומרת שכבר עכשיו שאתה מעלה בפנינו את הממצא שהטענה שלך שהופיעה בדו"ח הבוחן שמה שיש בסקיצה הקווים שמשני הגלגלים הקדמיים בלבד לא נכונה?

ת. כנראה טעיתי כי כוח שיפעל לא ירחיב את הרכב ב- 60 ס"מ.

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 17, ש' 23-27, עמ' 18, ש' 5-7).

41. לטענת מר קוסטיקה, על פי מסקנת הבוחן בדו"ח, קשת הסימנים אמורה להיות קשת קמורה ימינה ולא קשת קעורה שמאלה כפי שהציג על גבי התרשים (ת/12), אשר יכולה להתאים לסחרור הרכב הפוך לכיוון השעון. טען כי העובדה שסימני הדחיפה נותרו בקשת קעורה שוללת את האפשרות שהרכב נדחף ימינה כתוצאה מהיגוי של הנאשם ימינה ומתיישבת עם אפשרות שהרכב נדחף ימינה בחזרתו ממעקה הבטון.

42. הבוחן הסביר בחקירתו את אופן התרחשות התאונה לאור התיקון בעדותו:

ש. בעקבות התיקון שלך שסימני המריחה לא משני הצמיגים הקדמיים אלא מהצמיג הקדמי שמאלי ואחורי שמאלי ולמעשה משנה את המיקום של הרכב זאת אומרת שחזית הרכב היא לכיוון מערב וצד הרכב השמאלי הוא לכיוון דרום, דהיינו בניצב לכביש?

ת. הרכב מתחילת האירוע ועד סופו עשה בעצם סיבוב של 360 מעלות כך שבשלב כלשהו החזית שלו הייתה לכל כיוון והדופן שלו הייתה בהתאמה גם לכל כיוון הרכב פגע עם החזית שלו במעקה ולאחר מכן עם החלק האחורי שלו במעקה ובסופו של דבר חזר לכיוון התנועה המקורי.

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 18, ש' 8-13).

הבוחן נשאל לגבי תנועת סחרור הרכב על פי סימני הדחיפה והשיב כדלקמן:

"ש. אתה קבעת שהרכב הסתחרר עם כיוון השעון נכון?

ת. כן.

ש. תסכים איתי שבמצב של סחרור עם כיוון השעון סימני הדחיפה אמורים להיות בקשת קמורה ימינה עם כיוון השעון ולא בקשת קעורה כפי שסימנת בתרשים?



ת. אלה הממצאים שמצאתי ניתן לראות את סימני הדחיפה גם בחלק מהתצלומים וזה הניתוח שנתי וכפי שהראיתי על הדגם אומנם לא מדויק אבל זה המהלך של התאונה לפי הניתוח והמסקנות שלי."

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 19, ש' 15-21).

43. כזכור, מר קוסטיקה טען בחוות דעתו (סעיף 3.3.5) כי אחד מתפקידיו של קיר הבטון הוא לספוג במקרה הצורך חלק מהאנרגיה של הרכב הפוגע על ידי הרמת גלגלי הרכב על גבי החלק התחתון המשופע והחזרה של הרכב לכביש עוד לפני פגיעת גוף הרכב בגדר. טען כי תודות להתנגדות ראשונית זו של הגדר, רכב הפוגע בה בזווית קטנה חוזר לדרך כמעט בלי נזק כלשהו. טען כי כוח החזרה של הגדר אשר פועל על הרכב בחזרתו לכביש יכול לגרום לדחיפת הרכב לכביש בזווית יחסית חדה שתוציא את יכולת השליטה של הנהג ברכב, כך שמיד עם החזרה של הרכב מהמעקה לכביש, ייווצרו סימני הדחיפה בזווית אלכסון ימינה. זו לדעתו של מר קוסטיקה ההתפתחות שקדמה לסימני הדחיפה.

44. מר קוסטיקה נשאל בחקירתו הנגדית אודות ההתנהלות של רכב אחרי פגיעה במעקה בטון והשיב כדלקמן:

"ש. אם העליה על מעקה הביטון היא בזווית קטנה, למה שהירידה לא תהיה גם כן בזווית קטנה אלא תזרוק את הרכב?

ת. להבדיל ממעקה בטיחות W מברזל שהוא למעשה אמור לספוג את האנרגיה של הרכב, ולהחזיר אותו ולמתן את זווית הנגישה על מנת להוציא את הרכב בזווית מתונה מהכביש בכדי שיוכל להמשיך במסלול נסיעה ולא יתהפך בשונה לכך מעקה הביטון לא סופג אנרגיה אלא המבנה שלו מאפשר עליה וירידה חזרה לכביש אבל מכיוון שהוא לא סופג אנרגיה הוא מחזיר את כח ההתנגשות חזרה לרכב ולכן לא במעט הרבה מקרים כשרכב פוגע במעקה הביטון החזרה שלו היא חזקה מאד ובזווית חדה ואף יכולה לגרום להתהפכויות."

(פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 37, ש' 9-2).

45. לטענת מר קוסטיקה, כיוון סימני הדחיפה לאחור מוביל הישר למעקה הבטון ומכאן ניתן ללמוד שהרכב נדחף ממעקה הבטון חזרה אל הכביש. מר קוסטיקה נשאל אודות מסקנתו בחקירתו הנגדית והשיב כדלקמן:

"ש. סעיף 337 התנהגות נהג יכולה להביא לסטיה של רכב? איך הגעת למסקנה שהמשך הסימנים מגיע ישר למעקה הביטון?

ת. בסעיף שהתובע הפנה אותי רשמתי למעשה מכיוון שהסימנים הללו יש להם מגמה אלכסונית ימינה הם לא מתחילים סתם לפני כן הרכב היה כבר בתנועה ימינה, הרכב לא נוסע ישר ופתאום השתנה ימינה יש להם מגמה והמגמה מובילה לכיוון מעקה הביטון הבוחן אישר שלפני הסימנים "ה" יש תנועה



אלכסונית של סימנים בלתי נראים . והכיוון אם מחזירים את הרכב לאחר מגיעים למעקה הבטיחות זה מה שאני אומר והבוחן אישר זאת במהלך החקירה. (פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 37, ש' 26-32).

עם כל הכבוד אין בידי לקבל מסקנתו זו של מר קוסטיקה, שכן אין כל ערובה שהתנועה האלכסונית של סימני הדחיפה החלה ממעקה הבטון, על אחת כמה וכמה שלא נותר כל סימן בנתיב השמאלי וכשאר כל ממצא לפגיעה של הרכב בגדר הבטון. מדובר בהשערה שאין לה על מה לסמוך.

46. בעניין זה הבוחן העיד בחקירתו הראשית כי סרק את כל הזירה ולא מצא שום נזק על מעקה הבטון או נזקים לרכב אשר אופייניים לפגיעה במעקה הבטון:

"ש. בזירה האם בדקת את כל האזור?"

ת. כשאני מגיע לזירה אני לא מתמקד ברכב או במה שנמצא בזירה הבולטת, כמובן אני מגיע מכיוון ההגעה של הרכבים במקרה זה וסורק את כל הזירה במרחק לפני המקום הסופי ובמקרה זה לא נמצאו ממצאים נוספים או במילים אחרות כל הממצאים שנמצאו נקשרו.

ש. אני כן הולך לטענה של הנאשם ואני אומר שהנאשם אומר שהוא פגע עם הרכב שלו במעקה הבטון מצד שמאל מה מצאת בזירה?

ת. לא מצאתי שום נזק על המעקה וגם הנזקים ברכב הם לא אופייניים לפגיעה במעקה בטון אלא בעצם אחר, שכן מעקה בטון משאיר שאריות אבק ובטון באיזור הנזק."

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 14, ש' 5-12).

47. לטענת מר קוסטיקה בחוות דעתו (סעיף 3.3.10), לא בכל מקרה נשאר נזק או סימן של עליית רכב על מעקה בטון ובוודאי כשהרכב עצמו לא ניזוק מהמגע במעקה, הרי שלא ישארו שרידים או ממצאים כלשהם בסמוך.

איני מקבלת טענה זו. הדעת נותנת כי לו הנאשם היה פוגע עם רכבו במעקה הבטון היה נגרם נזק או סימן למעקה. כמו כן סביר להניח שפגיעה כזו הייתה גורמת נזק לרכב והייתה משאירה שאריות של אבק ובטון באזור הנזק, בייחוד לאור טענת הנאשם כי נסע במהירות של 100 קמ"ש ומכאן שהפגיעה הייתה אמורה להיות חזקה. העובדה שלא נמצאו ממצאים המעידים על פגיעת הרכב במעקה הבטון מכרסמת בגרסת הנאשם ובחוות דעתו של מר קוסטיקה.

48. מר קוסטיקה אף חזר בו מטענתו בחקירתו הנגדית והעיד כי רכב שפוגע במעקה בטון תמיד ישאיר סימן על המעקה:



"ש. כשאתה רושם כמעט בלי נזק כלשהו? תסכים איתי שחייב להיות נזק מסויים?

ת. הכוונה נזק שזה משאיר חותם הרכב תמיד משאיר חותם על מעקה וזה יכול להסתכם בסימן מריחת צמיג על מעקה הבטיחות עם שיפשוף לגלגל. כלומר להפרדה מהביטון.

ש. המשפט לא נכון מה שרשמת?

ת. אני מדבר על רכב הרכב עצמו לא חייב להיות ניזוק."

(פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 36, ש' 29-עמ' 37, ש' 1).

49. יש לציין כי מר קוסטיקה אישר כי אין לו מחלוקת לגבי תיאור הנזקים לרכב בצד שמאל כפי שתיאר הבוחן:

"ש. הבוחן מתאר גם בדו"ח הבוחן ובתרשים שערך את הנזקים שקרו לרכב הנאשם? לפי התמונות ולפי התיאור שלו אתה מסכים לנזקים שהיו בצד שמאל, הם מתואמים בין התמונות שאתה רושם?

ת. הוא מציין את הנזקים את התיאור שלו, לא יודע לא בחנתי את הרכב ואני לא חולק.

ש. הנזקים שהוא מתאר לגבי הרכב הזה יש מחלוקת לגביהם?

ת. לא אין לי מחלוקת בכלל לגבי תיאור הנזקים שהבוחן מתאר, ולא ציינתי את זה בחוות הדעת שלי."

(פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 39, ש' 13-9).

50. הבוחן תיאר בחקירתו את אופן בדיקת מעקה הבטון כדלקמן:

"עברתי שם סרקתי לאורך הקטע תוך כדי נסיעה איטית לפני זירת התאונה כפי שאני עושה תמיד כשהמטרה של הנסיעה היא איתור ממצאים הקשורים לתאונה."

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 21, ש' 18-17).

51. לטענת מר קוסטיקה בחוות דעתו, גם אם נותר סימן כלשהו על גבי מעקה הבטון הרי שהיה קשה מאד לבוחן לאתר אותו תוך כדי נסיעה בניידת, בקטע כביש חשוך.

איני מקבלת טענה זו. הבוחן העיד כי סרק את כל הזירה במרחק ממקום התאונה ולא התמקד בזירה הבולטת. הבוחן אמנם סרק את מעקה הבטון תוך כדי נסיעה אך מדובר בנסיעה איטית לצורך איתור ממצאים ולכן אני סבורה שככל שהיה נזק על מעקה הבטון היה מבחין בכך.



52. לאור כל האמור, לא מצאתי כי על פי הממצאים שנמצאו (ולא נמצאו) בזירת התאונה קיימת אפשרות סבירה לפיה הרכב פגע תחילה במעקה הבטון ומשם נדחף ימינה לעבר מעקה הבטיחות מברזל. אמנם הבוחן לא יכול היה לפענח את הסיבה לסטיית הרכב ימינה על פי הממצאים שנמצאו בזירה אך לא מצאתי כי יש בכך כדי לשלול את חוות דעתו ולהעדיף את חוות דעת המומחה מטעם הנאשם.

מסלול פגיעת הרכב במעקה הבטיחות

53. הבוחן קבע בדו"ח (7/ת) כי הרכב פגע עם חזית חלק שמאל במעקה הברזל, המשיך להסתחרר עם כיוון השעון ופגע עם פינה אחורית שמאל במעקה הברזל.

הבוחן נשאל בחקירתו אודות שני מוקדי הנזק שנגרמו למעקה הבטיחות בהשוואה לנזקים שנגרמו לרכב בפינה השמאלית הקדמית והאחורית והשיב כדלקמן:

"ש. תאשר לי שהנזק הראשוני במעקה גרם למעיכה עמוקה במעקה, מפנה לתמונה מס' 2?

ת. עמוקה זה יחסי יש מעיכה כמו שרואים בתמונה 2.

ש. והנזק השני שאתה טוען שהוא מופיע בתמונה 3 מהווה רק שיפשופים ללא מעיכה?

ת. מדובר בזווית צילום ברורה לדעתי גם שם הייתה מעיכה קלה.

....

ש. תסכים איתי שהמעכה שרואים בתמונות 9 ו- 10 קשה יותר מהמעכה שרואים בתמונה מספר 7?

ת. לא מסכים איתך ובכל מקרה חזית הרכב יש בה את המנוע ובאופן טבעי הוא חלק מבני יותר חזק וחלק אחורי חוץ מפח ואחריו תא מטען אין שום דבר.

ש. איך אתה מסביר שבתמונה 2 הנזק הראשוני אנו רואים מעיכה עמוקה במעקה ואילו בתמונה מס' 3 שבו אתה אומר שנפגע צד אחורי שמאלי נראה נזק קטן יותר למעקה?

ת. כפי שאמרתי קודם כל יש הבדלי מהירויות אחרי הפגיעה הראשונה במעקה ובגלל האופי של מעקה הבטיחות הרכב מאבד מהירות ודבר שני יש את ההבדל המבני בין חלקי הרכב כמו שהסברתי בשאלה הקודמת."

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 18, ש' 31 - עמ' 19, ש' 14).

54. בתמונה מס' 2 בלוח התצלומים (11/ת) הממחישה את מוקד הנזק הראשון שנגרם למעקה הבטיחות ניתן לראות כי המעקה מכופף בקשת קעורה. בתמונה מס' 3 הממחישה את מוקד הנזק השני ניתן



לראות כי למעקה נגרמו שפשופים ומעיכה קלה בלבד. בתמונות מס' 7-10 ניתן לראות את הנזק שנגרם לרכב בפינה השמאלית הקדמית והאחורית.

אני מקבלת את הסברו של הבוחן כי מוקד הנזק השני במעקה הבטיחות קטן יותר ממוקד הנזק הראשון בשל הבדלי המהירויות של הרכב לאחר הפגיעה הראשונה במעקה הבטיחות ולאור ההבדל המבני בין חלקו הקדמי של הרכב לחלקו האחורי.

55. מר קוסטיקה טען בחוות דעתו כי הבוחן העיד שהמרחק בין הנזק הראשון לבין הנזק השני במעקה הבטיחות עומד על 2.2 מטר, שחזר את מהלך התנגשות הרכב במעקה הברזל וקבע כי הפגיעה הראשונית התרחשה עם פינה קדמית שמאלית לאחר שהרכב השלים סיבוב של קרוב ל-180 מעלות ולאחריה המשיך להסתחרר ימינה, השלים סיבוב של למעלה מ-180 מעלות ופגע שוב בגדר עם פינה אחורית שמאלית. טען כי מה שקבע הבוחן הוא בלתי אפשרי בעליל מאחר והמרחק בין פינה אחורית לפינה קדמית של הרכב כפי שהעיד הבוחן עומד על 4 מטרים, כך שהמרחק המינימאלי הדרוש ליצור את הנזק השני בגדר צריך לעמוד על 4 מטרים מהנזק הראשון.

בנוסף, מר קוסטיקה טען כי ניתוח התרחשות התאונה על פי הבוחן סותרת את הממצאים ואת הפיזיקה הפשוטה. טען כי במהירות נסיעת הרכב שהיתה כ-100 קמ"ש, בכל שנייה עובר הרכב מרחק של כ-28 מטרים, לכן תנועתו במהלך הסחרור אינה יכולה להיעצר לפתע ובוודאי שהרכב אינו יכול להשלים סיבוב של 360 מעלות במרחקים העומדים על מספר מטרים בודדים. מהתרשים (ת/12) עולה כי הרכב השלים סיבוב של 180 מעלות, מגדר הברזל ועד שהתיישר חזרה בנתיב, במרחק של כ-12 מטרים ומצב כזה הוא בלתי אפשרי.

56. לא מצאתי כי טענות אלו מקעקעות את חוות דעתו של הבוחן.

ראשית, הבוחן הסיק כי הנזקים לרכב בפינה השמאלית הקדמית והאחורית נגרמו כתוצאה מהתנגשותו במעקה הברזל במוקד הנזק הראשון והשני, כאשר בפינה השמאלית האחורית של הרכב ניתן לראות בבירור את צורת מעקה ה-W שהוטבעה בפח הרכב. מר קוסטיקה לא נתן בחוות דעתו כל הסבר חלופי לנזקים שנגרמו לרכב בצד שמאל או לנזקים שנגרמו למעקה הבטיחות מברזל.

שנית, הבוחן הסביר כאמור כי טעה במסקנתו וכי סימני הדחיפה לא נגרמו משני הצמיגים הקדמיים אלא מהצמיג הקדמי השמאלי והצמיג האחורי השמאלי. תיקון זה עולה בקנה אחד עם התרחיש של הבוחן לעניין הסיבוב שעשה ברכב והפגיעה של צד שמאל שלו בחלקים הקדמי והאחורי במעקה הבטיחות מברזל.

המפגש בין הרכב לקטנוע



57. הבוחן קבע בחוות דעתו כי לאחר פגיעת הרכב במעקה הברזל חזר הרכב לנתיב תוך שהנהג לא שולט בו והרכב "מזגזג", תוך שנשפך מהרכב נוזל לכביש וחישוק קדמי שמאל חורט את הכביש. קבע כי במהלך התנהלות הרכב בנתיב הימני היה מגע בין דופן ימין ברכב ובין דופן שמאל בקטנוע. קבע כי על פי מיקום תחילת סימן החריטה מהקטנוע ביחס למיקום שפוכת הנוזל והחריטה מהרכב, המגע בין הרכבים היה **לאחר** פגיעת הרכב במעקה הברזל.

לעומת זאת, לפי חוות דעתו של מר קוסטיקה, המגע בין כלי הרכב התרחש בשעה ששני כלי הרכב נסעו במקביל **לפני** שהרכב פגע במעקה הברזל והקטנוע סטה לכיוון הרכב שמאלה ושפסף אותו קלות. טען כי המגע בין כלי הרכב ומנגנון ההתנגשות כפי שהוצג בהתאמת הנזקים, אינו מתיישב עם אפשרויות שהאימפקט היה באזור אותו קבע הבוחן, לכן יש לשלול את מסקנתו שההתנגשות התרחשה במהלך המשך סחרורו של הרכב ממעקה הברזל לכביש.

58. לטענת מר קוסטיקה, הבוחן בחקירתו חזר בו מקביעתו בדוח והעלה טענה חדשה לפיה מקום האימפקט היה לפני תחילת סימני החריטה. טען כי שתי האפשרויות אותן העלה הבוחן אינן אפשריות -

על פי האפשרות הראשונה אותה העלה הבוחן בדו"ח, במהלך התנהלות הרכב בנתיב הימני כשהוא מזגזג, חורט עם החישוק ונוזל נשפך לכביש, הקטנוע היה כבר במצב של החלקה על דופן שמאל. לאור התאמת הנזקים והקביעה שבעת ההתנגשות הקטנוע היה על גלגליו, ניתן לשלול אפשרות שהאימפקט היה בקטע דרך זה.

על פי האפשרות השנייה אותה העלה הבוחן בחקירתו, הקטנוע נפגע במהלך חזרת הרכב לכביש אחרי הפגיעה במעקה הברזל. על פי מסקנת הבוחן ניתן לקבוע כי בשעה שהרכב פגע עם פינה אחורית שמאלית במוקד הנזק השני בגדר (נקודה ז' בתרשים **ת/12**), הוא למעשה היה עם החזית בכיוון הפוך לכיוון הנסיעה, כלומר לכיוון צפון ומשם עד חזרתו לכביש (נקודה כ' בתרשים **ת/12**) המשיך למעשה להסתחרר ימינה עד שהשלים סיבוב של כ-360 מעלות. כל עוד הרכב לא השלים סיבוב של 360 מעלות, הדופן הימנית שלו לא הייתה יכולה להיות חשופה לפגיעה של הקטנוע כפי שהציג הבוחן בהתאמת הנזקים ומכאן שניתן לשלול את מסקנת הבוחן לעניין אזור האימפקט.

59. אין בידי לקבל קביעותיו אלה של מר קוסטיקה. לא מצאתי כי נפלה סתירה בין מסקנתו של הבוחן בדו"ח לבין עדותו לעניין מקום האימפקט. הבוחן קבע בדו"ח כי המגע בין כלי הרכב היה לאחר פגיעת הרכב במעקה הברזל, במהלך התנהלות הרכב בנתיב הימני. בחקירתו הנגדית הבהיר כי האימפקט היה לפני סימני החריטה מהחלקת האופנוע ולא מדובר בטענה שסותרת את מסקנתו בדו"ח.

הבוחן הסביר בעדותו כי סימן החריטה מהאופנוע אינו מקום האימפקט:

"ש. תאשר לי שהמקום בו מתחיל חריץ האופנוע הוא 2.4 מחריץ הרכב?"

ת. כן. אבל כמו שאמרתי החריטה מהאופנוע היא לא מקום האימפקט שכן כפי שאמרתי אם מקום



האימפקט היה מקום נפילת האופנוע החריטות היו נגרמות מדופן ימין של האופנוע ומכאן שהאופנוע התנהל בתנועה בין האימפקט ועד נפילתו ותחילת סימני החריטה.

ש. תאשר לי שלמעשה מהרגע שהאופנוע חרץ על הכביש את השריטה שלו הוא היה בעצם על הכביש?

ת. הוא היה בהחלטה על הדופן השמאלית.

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 21, ש' 4-9).

60. הבוחן הסביר כי הקטנוע המשיך בתנועה לאחר האימפקט וכי הפגיעה לא הייתה מאד חזקה ולכן נפל לצד שמאל ולא לצד ימין:

ש. אני טוען שהאופנוע לאחר המגע עם הרכב היה צריך ליפול לצד ימין ולא ליפול צד שמאל?

ת. ההתהפכות של הקטנוע לא חייבת להיות מידית, הפגיעה כפי שרואים בתצלום 13,14 ובהתאמת הנזקים שבוצעה בתצלומים תמונה 24 25 26 היא לא פגיעה מאד חזקה ולכן ההתהפכות של הקטנוע לא חייבת להיות מידית, ייתכן וסביר להניח שהרכבים נפרדו ואז הקטנוע התהפך על דופן שמאל.

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 20, ש' 14-17).

אם כן, גם לפי גרסת הבוחן הקטנוע היה על גלגליו בעת האימפקט, באופן אשר מתיישב עם התאמת הנזקים שערך הבוחן בין כלי הרכב.

61. באשר לטענתו של מר קוסטיקה כי יש לשלול את מסקנת הבוחן לעניין אזור האימפקט, הרי שהבוחן הסיק כי המגע בין כלי הרכב היה במהלך התנהלות הרכב בנתיב הימני, לאחר פגיעת הרכב במעקה הברזל, אך הסביר כי אינו יכול לקבוע את מקום האימפקט באופן מדויק באשר לא נמצאו ממצאים אשר יעידו על כך.

יש לציין כי מר קוסטיקה העיד כי הוא מסכים עם הממצאים של הבוחן באשר לנזקים שנגרמו בצד ימין של הרכב וכן הסכים כי היה מגע בין כלי הרכב בניגוד לטענת הנאשם, כאשר המחלוקת היא אך לעניין אזור האימפקט שלטענתו אירע כששני הרכבים נסעו במקביל.

לא מצאתי כי גרסת הבוחן באשר לאזור האימפקט נסתרה. קביעתו של הבוחן כי האימפקט התרחש לאחר פגיעת הרכב במעקה הברזל מתבססת על הממצאים שמצא בזירה, כאשר גם לשיטתו הקטנוע היה על גלגליו בעת האימפקט באופן המתיישב עם התאמת הנזקים. אמנם הבוחן לא קבע את מקום האימפקט באופן מדויק, אך הוא הסביר כי לא נמצאו ממצאים המעידים על כך.



62. לסיכום, לאור כל המפורט לעיל, אני מבכרת את חוות דעתו של הבוחן על פני חוות דעתו של מר קוסטיקה (ועל פני גרסת הנאשם).

מצאתי כי חוות דעתו של הבוחן תאמה ככלל את הממצאים וכי עדותו היתה מהימנה. הבוחן לא היסס להודות כאשר נמצאו טעויות או חוסר דיוקים במסקנותיו והסביר כי הוא יכול לנתח את נסיבות התרחשות התאונה רק על סמך הממצאים שמצא בזירת האירוע. מכל מקום, גם אם גרסתו של הבוחן באשר לאופן התרחשות התאונה אינה מדויקת, אין בכך כדי לשלול את גרסת התביעה לעניין סטיית הנאשם ממסלול נסיעתו ופגיעה בקטנוע.

למעשה, כפי שטען ב"כ המאשימה בסיכומיו, אין מחלוקת בדבר התרחשותה של התאונה ובדבר החבלות שנגרמו לנהג המעורב כתוצאה מהתאונה. המחלוקת מתמקדת בשאלה האם הנאשם סטה מנתיב נסיעתו, חסם את נתיב נסיעת נהג הקטנוע ופגע בו. הנאשם הודה כי סטה מנתיב נסיעתו (אמנם לטענתו סטה שמאלה ולא ימינה) וכי חסם את נתיב נסיעתו של נהג הקטנוע. המומחה מטעם הנאשם הודה כי על פי הממצאים הנאשם איבד שליטה על הרכב וכי היה מגע בין הרכב לקטנוע. בנסיבות אלו, אני סבורה כי המאשימה עמדה בנטל והוכיחה את עובדות כתב האישום מעבר לכל ספק סביר, שכן נוכח התרשמותי מצאתי לדחות את טענות הנאשם והתכחשותו לפגיעה בקטנוע.

63. גרסת הנאשם באשר לאופן התרחשות התאונה אינה מתיישבת ואף מנוגדת לממצאים. התרשמתי כי בטענת הנאשם כי לא היה מגע בין כלי הרכב ביקש הנאשם להרחיק עצמו מהאחריות לתאונה ולתוצאותיה באופן אשר פוגע במהימנותו. אף המומחה מטעם הנאשם הסיק כי היה מגע בין כלי הרכב וזאת בהתבסס על הממצאים. בנוסף, עדותו של המעורב בתאונה לפיה הרגיש את המכה מחלישה את גרסת הנאשם. טענת הנאשם כי לא סטה ימינה ולא פגע במעקה הברזל, מנוגדת אף היא לממצאים ולמסקנת המומחה מטעמו.

מסקנתו של המומחה מטעם הנאשם לפיה על פי סימני הדחיפה קיימת אפשרות סבירה שהנאשם סטה תחילה שמאלה לעבר מעקה הבטון ואז נדחף חזרה אל הכביש ימינה נשללה מאחר ואינה עולה מהממצאים שנמצאו (ולא נמצאו) בזירה ומהנזקים שנגרמו לרכב. הנאשם אף לא סיפק הסבר סביר לסיבת סטייתו שמאלה כביכול, כאשר גרסת המעורב בתאונה לפיה לא התעסק עם מכשיר הטלפון שלו בזמן הנהיגה נמצאה מהימנה.

אף ביתר מסקנותיו של המומחה מטעם הנאשם אין כדי לשלול את גרסת התביעה. בנסיבות אלה, לא מצאתי שהנאשם הצליח לטעת ספק סביר בגרסת המאשימה ובאחריותו לתאונה ולתוצאותיה.

מחדלי חקירה

64. ב"כ הנאשם העלה בסיכומיו מספר טענות באשר לקיומם של מחדלי חקירה אשר פגעו לטענתו בצורה אנושה ביכולתו של הנאשם להתגונן.



65. ההלכה המרכזית בעניין מחדלי חקירה ונפקותם סוכמה בע"פ 5386/05 **אלחרוטי נ' מדינת ישראל** (18.5.06) והאמסכתאות המצוטטות שם.

66. לטענת ב"כ הנאשם, הבוחן לא בדק את השיחות שנכנסו או יצאו מהטלפון של רוכב הקטנוע במועד התרחשות התאונה על אף שמדובר בנתון בסיסי שיכול היה לאשש את אשמתו של נהג הקטנוע בתאונה. הפנה לכך שאף רס" חאתם מ חרדאן (להלן: **"רס"מ חרדאן"**), אשר גבה את הודעת הנאשם במשטרה ביום 3.6.12 (ת/1), העיד בחקירתו הנגדית כי הוא לא הורה לבוחן להוציא פלט שיחות של נהג הקטנוע (פרוטוקול הדיון מיום 8.9.14, עמ' 4, ש' 8-10).

67. הבוחן נשאל בחקירתו מדוע לא בדק את פלט שיחות הטלפון של הנהג המעורב והשיב:

"לא בדקתי, מאחר ולא ידועה לי שעת התאונה המדויקת ובכל מקרה, במקרה של שיחת טלפון כשאדם רכוב על גבי אופנוע וחבוש בקסדה היא תתנהל עם אוזנייה או דיבורית אחרת וגם הנאשם עצמו אמר שהוא ראה מסך קטן מאיר ליד הכידון בצד ימין ובוודאי ובוודאי שהרוכב לא אחז במכשיר בזמן שיחת הטלפון."

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 26, ש' 16-19).

68. כפי שהסביר הבוחן וכפי שקבעתי בהחלטתי מיום 8.9.14, במסגרתה דחיתי את בקשת ב"כ הנאשם להורות על הוצאת צו פירוט שיחות של הנהג המעורב במועד התאונה, ממילא לא ניתן לתחום את אירוע התאונה לשעה מדויקת ומאידך העיד המעורב בתאונה כי יש לו קסדה ואוזניות וגם אם היה משתמש בטלפון היה עושה זאת באמצעותם.

על כן, איני מקבלת את טענת ב"כ הנאשם כי העובדה שהבוחן לא בדק את פלט שיחות הטלפון של הנהג המעורב ביום התאונה או העובדה שרס"מ חרדאן לא מצא לנכון לבקש זאת מהווים מחדלי חקירה שפגעו בהגנת הנאשם.

69. לטענת ב"כ הנאשם, הבוחן כלל לא בדק את גרסת הנאשם ואת הסקיצה שנערכה על פי גרסתו (ת/2). טען כי הבוחן שמע את גרסת הנאשם לראשונה ביום 3.6.15, כך שכאשר הגיע לזירת התאונה, כלל לא ידע אודות גרסת הנאשם לפיה עלה על מעקה הבטון ולכן לא הייתה לו סיבה לבדוק את מעקה הבטון וסביבתו. טען כי בנסיבות אלה היה על הבוחן לחזור למקום התאונה ולו אף כדי להפריך את גרסת הנאשם, אם לא לאשש אותה.

הבוחן נשאל בחקירתו הנגדית מדוע לא בדק את הסקיצה שנתן הנאשם והשיב:

"בעצם הסריקה שלי במועד התאונה לא מצאתי שום דבר...כל בדיקה שאני אבצע מספר ימים אחרי



התאונה לא תהייה רלוונטית כי גם אם במקרה ימצאו סימנים שלא הבחנתי בהם במהלך הסריקה סביר להניח שהם לא היו קשורים לתאונה הזאת ובוודאי שלא יהיה ניתן לקשור אותם לתאונה הזו בדיעבד.

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 21, ש' 23-27).

70. ב"כ הנאשם התנגד בסיכומיו לטענתו של הבוחן וטען כי מדובר במכה בבטון, שאינה נעלמת אף לאחר מספר ימים. טען כי באי בדיקתו של הבוחן את גרסת הנאשם, הוא לא עשה כל פעולה הנדרשת לקביעת נסיבות התאונה ובכך גרם עוול חמור לנאשם.

71. אני מקבלת את טענות ב"כ הנאשם. ראשית, אף שהבוחן לא הכיר עדיין את גרסת הנאשם, הוא העיד כי סרק את כל הזירה במרחק ממקום התאונה הסופי, לרבות מעקה הבטון ולא מצא כל נזק על מעקה הבטון, כאשר גם הנזקים שנגרמו לרכב אינם אופייניים לפגיעה במעקה בטון (פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 14, ש' 5-12). הבוחן העיד כי סרק את מעקה הבטון תוך כדי נסיעה איטית לפני זירת התאונה כדי לאתר ממצאים הקשורים לתאונה ולא מצא שום דבר (שם, עמ' 21, ש' 16-27).

שנית, גרסת הנאשם נגבתה רק ביום 3.6.12, מס' ימים אחרי התאונה. אני מקבלת את טענת הבוחן כי כל בדיקה נוספת שהיה מבצע מספר ימים לאחר התאונה ממילא לא היתה רלוונטית משום שלא היה ניתן לקשור את הממצאים לתאונה בדיעבד.

72. לטענת ב"כ הנאשם, הבוחן לא פעל בהתאם להנחיות המדור המחייבות לחזור ולצלם את זירת האירוע באור יום כאשר מדובר בתאונות קטלניות או קשות שהתרחשו בלילה. הפנה לכך שאף רס"מ חרדאן העיד כי הוא לא הורה לבוחן לחזור למקום האירוע למחרת היום וזאת בניגוד לנהלים.

73. ראשית, ב"כ הנאשם לא הגיש ההנחיות הנ"ל ועל כן לא ניתן לקבוע אם הן רלוונטיות למקרה דנן.

שנית, הבוחן הסביר כי על פי הדיווח שקיבל לא היה מדובר בתאונה קשה ועל כן ממילא הנוהל לא חל:

"לפי הנוהל שאתה הצגת והסימונים שסימנת מדובר גם בסעיף 3 וגם בסעיף 6 על תאונה קשה עם חשש כמו שמצויין בדו"ח הבוחן שלי ת/9 הדיווח שאני קיבלתי היה על פצוע אחד קל והאחד בינוני, וזה לפי הדיווח של מד"א זה שבהמשך התפתחה הפציעה לקשה ולמיטב ידיעתי לא היה חשש לחייו של איש מהמעורבים ההתייחסות שלך לא רלוונטית לזה."

(פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 23, 4-7).

רס"מ חרדאן העיד בעניין זה בחקירתו הנגדית כי: **"הבוחן שמטפל בתיק הוא זה שיוצא לזירה ועל פי הנוהל הוא לא צריך לחזור שנית למקום התאונה גם אם יראה לנכון וגם אם התאונה קרתה**



בלילה. (פרוטוקול הדיון מיום 8.9.14, עמ' 3, ש' 19-20).

74. ב"כ הנאשם טען כי רס"ב ראמי חוסיין (להלן: **"רס"ב חוסיין"**), השוטר אשר הגיע ראשון לזירת התאונה, ציין במפורש בדוח הפעולה שערך **(ת/3)** כי במקום היו שני אזרחים שטענו כי היה רכב שלישי שהיה מעורב בתאונה ועזב את המקום, אלא שהבוחן התעלם מבדיקת אפשרות זו לחלוטין ואין כל התייחסות לכך בדוח שלו.

75. רס"ב חוסיין תיאר בדוח פעולה **(ת/3)** כדלקמן:

"הגענו למקום כביש 2 דרומית למחלף עתלית לדרום ק"מ 89.9 הבחנתי ברכב פרטי מיצובישי לבן מספר 6815820 בנתיב הימני עם פגיעות בצד שמאל מאחור בחזית הרכב וקטנוע צבע שחור מספר 3330168 בשטח הפרדה עם פגיעות בחזית ובצד שמאל במקום היו שני אזרחים שעצרו לעזור ולטענתם לא ראו את התאונה הגיעו אחרי וטענו כי פונו שני פצועים ע"י מד"א וכן טענו כי היה רכב שלישי מעורב בתאונה ועזב את המקום אין להם פרטי הפצועים פונו טרם הגעתי סימנתי את המקום נתיב ימין חסום לאחר בדיקה עם מד"א דרך המשלט דיווחו שפונו מהמקום שני פצועים רוכב הקטנוע במצב קשה ולאחר מכן אמרו כי רוכב הקטנוע פונה במצב בינוני ונהג הפרטית פונה במצב קל דיווחתי לבוחן שי והגיע למקום הכוונה תנועה במקום וזומן גרר משטרתי באישור הבוחן הרכבים נגררו הכביש נפתח לתנועה צוות מע"צ הגיעו למקום וסימנו את הפגיעה במעקה בטיחות אין לי פרטי המעורבים."

בחקירתו הנגדית העיד רס"ב חוסיין כי לא רשם את פרטיהם של אותם אזרחים (פרוטוקול הדיון מיום 8.9.14, עמ' 6, ש' 10).

76. אכן, רצוי היה שרס"ב חוסיין ירשום את פרטיהם של אותם שני אזרחים כדי לאפשר בהמשך את גביית עדותם. יחד עם זאת, איני סבורה כי אי רישום פרטיהם של אותם שני אזרחים או העובדה שהבוחן לא בדק את התרחיש לפיו היה מעורב רכב שלישי בתאונה מהווה מחדל חקירה שפגע בסיכויי הגנתו של הנאשם, שהרי הנאשם עצמו חזר והעיד הן בחקירותיו במשטרה והן בעדותו בבית המשפט כי לא היו רכבים נוספים מעורבים בתאונה.

כך, בחקירתו במשטרה מיום 4.6.12 **(ת/6)** נשאל הנאשם האם חוץ מהאופנוע והרכב שלו היו רכבים נוספים מעורבים בתאונה והשיב: **"לא. לא היו עוד רכבים באזור."**

גם בחקירתו הראשית העיד הנאשם כי: **"לא הייתה תנועה מסביב היינו שני כלי בודדים על כביש החוף בקטע הזה."** (פרוטוקול הדיון מיום 12.10.15, עמ' 31, ש' 24).



77. לטענת ב"כ הנאשם, הבוחן מציין במזכר שערך כי הוא מצא פריטים נוספים כמו מטבעות וכי נמסר לו תיק שחור על ידי השוטרים, כאשר אין כל התייחסות לממצאים הללו בדוח הבוחן.

78. הבוחן ערך דוח פעולה (9/ת) בו תיאר את זירת האירוע לאחר שהגיע למקום:

"דיווחה ניידת מתנ"א על ת.ד. במקום, פונו 1 במצב בינוני ו-1 קל. הגעתי למקום, מדובר בפרטית וקטנוע, הפרטית לא הוזזה ממקומה לפי ממצאים, הקטנוע הוזז ונמצא שעון על מעקה הבטון. ערכתי סקיצה וממצאים, במקביל נשלחה ניידת לביה"ח כרמל לבדיקת נסיבות התאונה עם נהג הפרטית שנפגע קל - מסרו כי לא זוכר פרטים. בסיום נגררו שני הרכבים בגרירה משטרתית. לציין כי מהקטנוע ניתק הארגז האחורי אשר נמסר לי ע"י השוטרים במקום ביחד עם תיק צד קטן מבד שחור ור.ג עם תמונה של נהג הקטנוע. בנוסף מעבר למעקה הבטיחות מברזל נמצאו מס' מטבעות של 10 אגורות אותם לא אספתי וכן מטבע של חצי דולר אותו לקחתי. במהלך התאונה קיבלתי ארוע נוסף של ת.ד. קשה בפרדס חנה ולכן עזבתי את המקום מיד עם סיום איסוף הממצאים."

הבוחן נשאל בחקירתו מדוע לא ביקש מהשוטרים להצביע לו מהיכן נאסף תיק הצד והשיב: **"לא חשבתי באותו רגע שזה רלוונטי"** (פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 24, ש' 27).

79. אני סבורה כי אם היה בממצאים אלה כדי להוות אינדיקציה כלשהי באשר לאופן התרחשות התאונה, הבוחן היה מוצא לנכון לציין זאת בדוח. קביעתו של הבוחן כי ממצאים אלה אינם רלוונטיים מסורה לשיקול דעתו ואין בכך כדי להוות מחדל חקירה.

מעבר לכך, איני מקבלת את טענת ב"כ הנאשם כי הבוחן לא אסף ממצאים באופן שבו היה עושה זאת אילולא נקרא לזירה אחרת. בהקשר זה העיד הבוחן כי עזב את מקום התאונה רק לאחר שסיים את עבודתו בזירה (פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 24, ש' 32).

80. לטענת ב"כ הנאשם, הבוחן לא שלח את הצמיג הקדמי השמאלי שהתפוצץ לבדיקה למרות שהנחיות המדור מחייבות אותו לעשות כן בכל מקרה בו נתגלה צמיג מחוסר אוויר ואין לו כל שיקול דעת בעניין זה.

81. הבוחן נשאל בחקירתו מדוע לא שלח את הצמיג לבדיקה כפי שמחייבות ההנחיות והשיב:

"...לא שלחתי את הצמיג לבדיקה כי לא הועלתה טענה לליקוי כלשהו במהלך העדויות שהנאשם מסר הממצאים בזירה ובניהם סימני החריטה, אישרו לי כי הליקוי בצמיג נגרם בעקבות ואחרי הפגיעה במעקה." (פרוטוקול הדיון מיום 7.1.15, עמ' 23, ש' 25-23).



82. אמנם ההנחיות מורות כי בעת שנמצא צמיג מחוסר אוויר יש לתפוס את הצמיג ולשלוח אותו לבדיקה, אך לא התרשמתי כי במקרה דנן העובדה שהצמיג לא נתפס ולא נבדק עולה כדי מחדל חקירתי אשר פגע בסיכויי הגנתו של הנאשם.

ראשית, הנאשם לא העלה כל טענה לליקוי כלשהו בצמיג עובר לתאונה, לא בחקירותיו במשטרה ולא בעדותו בבית המשפט, אלא להיפך, הנאשם טען כי הרכב לרבות הצמיגים היה תקין (ת/1, ת/6). שנית, הבוחן הגיע למסקנה על פי הממצאים שמצא בזירה, כי הליקוי בצמיג נגרם עקב הפגיעה במעקה הבטיחות מברזל.

בהיעדר כל טענה לליקוי בצמיג עובר לתאונה מצד הנאשם ולאור הממצאים בזירת התאונה המעידים כי הצמיג התפוצץ אחרי הפגיעה במעקה הבטיחות מברזל הגעתי לכלל מסקנה כי לא נפלו פגמים בשיקול דעתי והתנהלותו של הבוחן. מעבר לכך, גם אם הבוחן לא פעל בהתאם להנחיות המדובר בהנחיות פנימיות הנוגעות לנהלי העבודה של הבוחנים ולאחר שהתרשמתי מעדותו וממומחיותו של הבוחן הגעתי לכלל מסקנה כי הוא ביצע עבודתו נאמנה.

83. לאור כל האמור, לא מצאתי כי התקיימו בתיק זה מחדלי חקירה חמורים המעלים חשש כי קופחה הגנתו של הנאשם.

84. באשר לנזק, מהמסמכים הרפואיים אודות סיכום אשפוז זמני של המעורב בתאונה (ת/4) עולה כי נגרם לו שבר בקרסול והוא עבר ניתוח ואושפז בבית החולים לתקופה של שבועיים. פ' העיד כי מעבר למפורט במסמכים אלה הוא עבר עוד 7 ניתוחים, כי הוא מועמד לניתוח החלפת קרסול וכי נקבעו לו 60% נכות צמיתה על ידי ביטוח לאומי. טען כי כיום אינו רוכב על אופנוע וכי הוא עו"ד אשר היה לו משרד שהתמוטט לאחר התאונה כי הוא היה עורך דין יחיד במשרדו (פרוטוקול הדיון מיום 8.9.14, עמ' 7, ש' 22-27).

יצוין עוד כי לאחר הגשת סיכומי הצדדים הגיש פ', ביום 12.9.16, אישור מביטוח לאומי לפיו נקבעה לו דרגת נכות יציבה בשיעור 73% החל מתאריך 1.4.14.

85. סיכומי של דבר, אני קובעת כי המאשימה הוכיחה את עובדות כתב האישום מעבר לכל ספק סביר. בהתאם, אני מרשיעה את הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

יצוין כי אני דוחה את טענות הנאשם אודות כפל בסעיפי האישום.

86. **טיעונים לעונש יישמעו בפני בית משפט השלום לתעבורה בחיפה ביום 12.12.16 בשעה 11:50.**



87. המזכירות תשלח עותק הכרעת הדין לצדדים ותזמנם לדיון בהתאם.

ניתנה היום, ט' חשוון תשע"ז, 10 נובמבר 2016, בהעדר
הצדדים ובהסכמתם.