



גמ"ר 9357/11/16 - מדינת ישראל נגד יחיאל מיכאל ורדיגר

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 9357-11-16 מדינת ישראל נ' ורדיגר
בפני כבוד השופט נאיל מהנא

בעניין: מדינת ישראל באמצעות פרקליטות מחוז
ירושלים

המאשימה

נגד

יחיאל מיכאל ורדיגר ע"י ב"כ עו"ד יצחק
הומינר

הנאשם

הכרעת דין

החלטתי לזכות את הנאשם מחמת הספק וזאת לאחר שהגעתי למסקנה כי מדובר בתאונה בלתי נמנעת שאין להטיל אחריות בגינה על הנאשם.

מבוא

1. עסקינן בתאונת דרכים קטלנית בה קופחו חייו של כמאל אלדבאבסיה (יליד 1964) (להלן: "המנוח"), ונגרמו פגיעות גוף להולך רגל נוסף עקב פגיעתם מרכב הנאשם, בעת שחצו את הכביש.

האשמה ומהלך הדיון

2. כתב האישום מייחס לנאשם את העבירות הבאות:

גרימת מוות ברשלנות, עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 וסעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**") יחד עם סעיף 40 לפקודת התעבורה;

אי האטה לפני מעבר חציה, עבירה לפי תקנה 52(6) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1964 (להלן: "**תקנות התעבורה**") בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), תשכ"א - 1961

אי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חציה, עבירה לפי תקנה 67(א) לתקנות התעבורה בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה.

על פי המתואר בכתב האישום, בתאריך 10.11.13 בסמוך לשעה 16:40, נהג הנאשם ברכב משא סגור מסוג



מרצדס בנץ, בכביש 38, מכיוון בית שמש לכיוון צומת לא מרומזר, לכיוון נחל צאליים.

בהגיעו לצומת פנה הנאשם שמאלה מכביש 38 לכיוון רמת בית שמש.

באותה עת, החלו המנוח ואחמד ארזיקאת (יליד 1987) (שניהם יחד יקראו להלן: "**הולכי הרגל**"), לחצות את הכביש במעבר חציה, משמאל לימין בכיוון נסיעת הנאשם.

נטען בכתב האישום כי הנאשם לא האט את מהירות נסיעתו לפני מעבר החציה, פגע במנוח עם חזית הרכב, ופגע בהולך הרגל עם דופן שמאל של הרכב (להלן: "**התאונה**").

כתוצאה מהתאונה ספג המנוח פגיעת ראש, ולהולך הרגל נגרמו שבר בגולגולת, שפשופים בפנים ובגפיים, שבר בצלעות ועוד.

המנוח והולך הרגל הובלו באמבולנס לבית החולים. הולך הרגל נזקק לטיפול רפואי וכעבור שלושה ימי אשפוז שוחרר לביתו והמנוח אושפז בבית החולים וביום 02.01.14 נקבע מותו.

התשובה לאישום

3. בתשובתו לאישום, הודה הנאשם באירוע התאונה; אולם כפר בנסיבות התרחשותה כפי שתוארו בכתב האישום. הנאשם טען כי התאונה הייתה בלתי נמנעת וכי לא קיים קשר סיבתי בין התוצאה הסופית של מות המנוח לתאונה. יוער כי הטענה לגבי העדר קש"ס זנחה על ידי הנאשם במהלך ניהול ההוכחות ואף בסיכומיו ציין כי אין מחלוקת שהמנוח נהרג כתוצאה מהתאונה.

הראיות

4. הדיון נקבע לשמיעת הראיות בפניי. **מטעם המאשימה** העידו העדים הבאים:

רס"מ לאון דכטר, בוחן התנועה (להלן: "**הבוחן המשטירתי**"), אשר הגיע למקום התאונה בחן את הממצאים בזירה, גבה מהנאשם 3 הודעות (האחת, מיום 10.11.13 (ת/א') השנייה, מיום 11.11.13 (ת/ב') והשלישית, מיום 05.01.14 (ת/ג'); וערך את המסמכים הבאים: לוח תצלומים (תמונות 1-10) (ת/2); סקיצת בדיקת שדה ראיה (ת/3); סקיצת הצבעה + מזכר הבהרה (ת/4); תרשים תאונת דרכים (ת/5); לוח תצלומים מיום התאונה (תמונות 1-22) (ת/6); סקיצת בוחן (ת/7); מזכרים (ת/8); ודוח בוחן + נספחי שחזורים (ת/9).

הבוחן העיד כי קיבל דיווח על תאונת דרכים קשה והגיע לזירת התאונה ולאחר שחקר את נסיבות התרחשותה, על סמך חומר החקירה והממצאים, הגיע למסקנה שיש מקום להעמיד את הנאשם לדין.

על פי דו"ח הבוחן, הנאשם פנה שמאלה בצומת לא מרומזר ופגע בשני הולכי הרגל שחצו את הכביש משמאל לימין באזור של מעבר חציה לא מרומזר. הבוחן ציין כי ניתן להבחין בסימון של מעבר החציה ממקום בו רכב הנאשם פנה שמאלה.

הבוחן ציין כי הנאשם מסר שהבחין באחד מהולכי הרגל שבריר שנייה לפני הפגיעה, אולם טענתו לא מתיישבת עם גרסתו שמקום הפגיעה בהולך הרגל נמצא 5.85 מטר לאחר מעבר החציה.



הבוחן ציין כי בהחזרת הרכב לאחר למרחק עצירה של 10.8 מטר במהירות של 25 קמ"ש, מקום הפגיעה בהולך הרגל ומקום תחילת התגובה של הנהג נמצאים בסימון על מעבר החצייה. על סמך טענת הנאשם ומקום עצירת הרכב, שלא הוזז לאחר התאונה, ציין הבוחן שניתן לקבוע כי מקום הפגיעה במנוח נמצא בסימון על מעבר החצייה.

הבוחן ערך 8 שחזורים לגבי אירוע התאונה. השחזורים נערכו בהתאם לטענת הנהג שמקום הפגיעה נמצא מאחורי מעבר החצייה ועל פי טענת הולך הרגל לפיה הפגיעה אירעה על מעבר החצייה. מכל השחזורים עולה כי התאונה בלתי נמנעת מצד הנהג במהירות נסיעתה של 20 עד 25 קמ"ש ונמנעת במהירות פחותה כפי שמופיע במסקנות השחזורים שיובאו בהמשך להלן.

בסופו של יום קבע הבוחן המשטרתי בחוות דעתו כי התאונה נגרמה בשל חוסר זהירותו של הנאשם שלא הבחין בהולכי הרגל שחצו את הכביש מצד שמאל של כיוון נסיעתו ולא התאים את מהירות נסיעתו לפני מעבר החצייה לאפשרות לעצור כדי לאפשר להולכי הרגל לחצות את מעבר החצייה בבטחה.

אחמד ארזיקאת, חברו של המנוח אשר חצה את הכביש ביחד עם המנוח ונפגע מרכב הנאשם. בהתאם לעדותו, הוא חצה את הכביש במעבר החצייה כמטר מאחורי המנוח וזאת על מנת להגיע לרכב ההסעות שהמתין בצידו השני של הכביש. הוגשו תעודות חדר מיון ולוח תצלומים לגבי הפגיעה שנגרמה לו בתאונה (ת/10) (להלן: "**הולך הרגל**" או "**הנפגע**");

ראובן אביסרור, המעסיק שהסיע את הולכי הרגל בסיום יום עבודתם למקום התרחשות התאונה, והוריד אותם מרכבו טרם חצו את הכביש (להלן: "**המעסיק**").

בהסכמת הצדדים הוגש דו"ח הפעולה שהוכן על ידי רש"ט מתן וקנין (ת/12); וכן הוגשו מסמכים רפואיים (ת/13).

מטעם הנאשם העיד הנאשם בעצמו וכן המומחה **משה בן עזרי** אשר ערך חוות דעת מומחה מיום 24.12.17 (נ/1) וכן דף שחזור לפי גרסת הנאשם (נ/2) (להלן: "**מומחה ההגנה**").

העובדות שאינן שנויות במחלוקת

5. אין מחלוקת כי הנאשם נסע בכביש 38 ופנה שמאלה לכיוון רמת בית שמש ובאותה העת חצו את הכביש הולכי הרגל מצד שמאל לצד ימין כיוון נסיעת הנאשם.
6. הולכי הרגל ירדו מרכב המעסיק בכיוון הנגדי על כביש 38 והיו צריכים לחזור לאחר בכדי לחצות את הכביש להסעה שהמתנה להם על כביש 38 בהמשך כיוון נסיעת הנאשם בטרם פנייתו שמאלה.
7. אין גם חולק כי המהירות המכסימלית המותרת בכביש היא 80 קמ"ש, וכי הנאשם נהג במהירות שאינה עולה על מהירות זו. כולם מסכימים כי הראות הייתה טובה.

גדר המחלוקת

8. עיקר המחלוקת בין הצדדים, נוגעת לשאלה האם התאונה הייתה נמנעת כטענת המאשימה או שהיא בלתי נמנעת כטענת הנאשם. הצדדים הציגו גרסאות סותרות לאופן התרחשות התאונה כל אחד בהסתמך



על חוות דעת המומחה מטעמו. **לטענת המאשימה**, הולכי הרגל חצו במעבר חצייה אולם, הנאשם לא מילא את חובתו להאט את מהירות נסיעתו בהתקרבו למעבר חצייה ולא נתן זכות קדימה להולכי הרגל במעבר החצייה. **לטענת ההגנה**, הולכי הרגל התפרצו לכביש באופן פתאומי. הנאשם עשה כל שלא ידו, אך בנסיבות שנוצרו, לא היה ביכולתו למנוע את התאונה. לטענת הנאשם, התאונה ארעה לאחר מעבר החצייה.

דין והכרעה

תאונה בלתי נמנעת-האמנם

9. כבר עתה אציין כי לאחר שבחנתי את חומר הראיות, שמעתי את עדותו של הבוחן המשטרתי ועיינתי בחוות-דעת המומחה מטעם ההגנה, הגעתי למסקנה כי על פי ממצאי הבוחן המשטרתי עצמו לא ניתן לקבוע ברמה שמעבר לכל ספק סביר כי התאונה הייתה נמנעת וכי הנאשם התרשל בנהיגתו וגרם לתאונה.

10. אין מחלוקת בדבר קיומו של מעבר החצייה. המחלוקת מתמקדת כאמור בשאלה האם התאונה ארעה על מעבר החצייה או מספר מטרים לאחריו.

11. חובתו של נהג המתקרב למעבר חצייה מעוגנת בתקנה 52(6) לתקנות התעבורה אשר קובעת כי עליו להאט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו.

תקנה 67 לתקנות התעבורה קובעת כי **"נוהג רכב המתקרב למעבר חצייה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החצייה בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך"**.

12. בע"פ 558/97 **מלניק נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 03.05.98) (להלן: **"פס"ד מלניק"**) קבע בית המשפט העליון מהי חובת הצפיות המוטלת על נהג בהתקרבו למעבר חצייה:

"מִהֵן הַנְּסִיבוֹת לֵהֵן צָרִיךְ נוֹהֵג רֶכֶב לִיתֵן דַּעְתּוֹ בְּהִתְקַרְבוֹ לְמַעְבֵּר חֲצִייה? עָלָיו לִיתֵן דַּעְתּוֹ לִכְךָ, אִם יֵשׁ מִי אֲשֶׁר מִתְכוּוֹן לַחְצוֹת אֶת הַכְּבִישׁ בְּמַעְבֵּר הַחֲצִייה; וְאִם כֵּן - לְהִתְאִים אֶת מַהִירוֹת נְהִיגָתוֹ לְמַקְרָה שֶׁל חֲצִייתוֹ אֶת הַכְּבִישׁ. בְּמִסְגֶּרֶת זֶה, וְכַדִּי לְכַבֵּד אֶת זְכוּת הַקְּדִימָה שֶׁל הוֹלֵךְ הָרֵגֶל בְּמַעְבֵּר חֲצִייה, עָלָיו לַצְפוֹת שְׂזָה יִנְסֶה לַחְצוֹת אֶת הַכְּבִישׁ; שְׂאוּלִי לֹא יִהְיֶה עֹר לְרִכְבוֹ הַמִּתְקַרֵּב; אוּלִי יִטּוֹל עַל עַצְמוֹ סִיכּוֹן שֶׁל חֲצִייה עַל אִף הַתְּקִרְבוֹת הָרֶכֶב; אוּלִי יִסְמוֹךְ עַל כֵּךְ שֶׁהֶרֶב יִכְבֵּד אֶת זְכוּת הַקְּדִימָה שֶׁלוֹ. עָלָיו לְהִתְחַשֵּׁב גַּם בְּאִפְשָׁרוֹת שֶׁל הַתְּנֵהוּגוֹת רִשְׁלִינִית מִצִּידוֹ שֶׁל הוֹלֵךְ הָרֵגֶל".

13. בית המשפט העליון חזר על חובת הצפיות המוטלת על נהג והחובה להאט את מהירות נסיעתו בהתקרבו למעבר חצייה בקבעו כי:

"מתקין התקנות צפה אפוא סכנה האורבת להולכירגל במעברי חצייה, ועלֵכן מצא להטיל על נהג הרכב חובה להאט את מהירות נסיעתו, ועלֵפי הנדרש אף לעצור את רכבו, כדי לאפשר להולכי רגל להשלים בבטחה חצייתו של מעבר חצייה. אכן, הדעת נותנת כי על נוהגים ברכב המתקרבים למעבר חצייה שומה עליהם לצפות הימצאותם של הולכי רגל במעבר החצייה - או הולכי רגל העומדים לעלות על מעבר החצייה - ולנקוט אמצעי זהירות ראויים למנוע פגיעה בהם" (ע"פ 8827/01 שטרייזנט נ' מדינת ישראל,



פ"ד נז(5) 506 (להלן: "פס"ד שטרייזנט").

14. עוד ציין בית המשפט בפס"ד שטרייזנט הנ"ל כי:

"הנה כי כן, נהג רכב המתקרב למעבר חצייה חייב ליתן דעתו אף על אפשרות של התנהגות רשלנית מצדו של הולך הרגל ולצפות אותה. חובה זו קיימת לא אך במצב שבו עומד הולך הרגל על סף מעבר החצייה, פניו אל עבר הכביש, והתנהגותו מבטאת כוונה לחצות את הכביש. חובה זו קיימת גם במצב שבו מתעורר ספק אם אדם הנמצא בסמוך למעבר החצייה מבקש לחצות את הכביש אם לאו".

15. חובת הצפיות קיימת גם כאשר הנעשה על המדרכה ליד מעבר החצייה מוסתר מעיניו של הנהג. על נהג מוטלת חובה לצפות אפשרות שהולכי רגל שאינם נראים ירדו אל מעבר החצייה. כבוד השופט שטרסברג - כהן ציינה בבש"פ 6616/99 בר נוף נ' מדינת ישראל (פורסם בתקדין, 06.10.99):

"ידיעת הנהג על כך שהנעשה על המדרכה ליד מעבר חציה מוסתר מפניו, כשידוע הוא שבני אדם יורדים ממדרכות אל תוך מעברי חציה לשם חציית הכביש, מצדיקה נהיגה זהירה עד כדי עצירה לפני המעבר, כשאין ביטחון כי הולכי רגל "מוסתרים" לא ירדו לתוכו".

16. עוד קבע בית המשפט העליון בפס"ד מלניק הנ"ל כי חובה זו קיימת גם כאשר מקצת מעבר החצייה מוסתר מעיניו של הנהג: בין בשל רכב החונה ליד מעבר החצייה, בין בשל כלי רכב אחרים הנוסעים לפניו והמונעים ממנו לראות את הנעשה במעבר החצייה ובין מכל סיבה אחרת. על הנהג מוטלת חובה לצפות כי באותו "שטח מת" שנוצר במעבר החצייה עשוי להימצא הולך רגל - הולך רגל המניח כי נהגים המתקרבים למעבר החצייה יכלכלו את נסיעתם כך שלא יפגעו בו ויאפשרו לו להשלים בשלום את חציית המעבר (ראו גם: רע"פ 925/92 גור נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 31.03.92)).

17. יחד עם זאת, יש להדגיש כי אחריות נהג המתקרב למעבר חצייה אינה אחריות מוחלטת. כך נקבע בבג"צ 8150/13 דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה המחלקה הפלילית (פורסם בנבו, 06.08.14):

"ניתן אפוא להצביע על שני כללים גדולים בכגון דא שאינם סותרים זה את זה. הכלל הראשון הוא כי על נהג המתקרב למעבר חצייה מוטלת אחריות מוגברת. זהו השטח של הולך הרגל. אכן, גם על הולך הרגל חלים כללים בהגיעו לשטח זה, אך על השולט בכלי בעל-כוח קטלני מוטלת האחריות, הראשונה במעלה, לנהוג בזהירות. אחריות זו כוללת, על-פי הפסיקה, חובה לצפות, במידה זו או אחרת, את האפשרות כי הולך הרגל עלול להתרשל - כך במיוחד כלפי קבוצות אוכלוסיה ממוקדות כגון ילדים וקשישים. כלשון תקנה 52(6) לתקנות התעבורה התשכ"א-1961: "בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש, לרבות רכבו הוא, ובמיוחד במקרים אלה... (6) בהתקרבו למעבר חציה". הכלל השני הוא כי האחריות אינה מוחלטת. אין עסקינן באחריות קפידה. העבירה היא גרם מוות ברשלנות. טרם מורשע נאשם בעבירה כזו, על התביעה להוכיח שלשה מרכיבים: התרשלנות, גרימת מוות, וקשר סיבתי משפטי ועובדתי ביניהן".

לאמור, על התביעה להוכיח שלושה מרכיבים עיקריים על מנת לקבוע אחריותו של הנאשם: התרשלנות, גרימת



מוות וקשר סיבתי משפטי ועובדתי ביניהן.

18. על מנת להכריע בשאלת רשלנותו של הנאשם יש לבחון האם הוכח כיצד אירעה התאונה והאם בנסיבות העניין, ניתן היה למנוע את התאונה.

על מנת לקבוע אם מדובר בתאונה נמנעת יש לבדוק נתוני בסיס לשחזורים אותם ערך הבוחן המשטרתי ביחס לתאונה, כפי שיובא להלן. בשחזורים יש לבדוק האם אילו נסע הנאשם במהירות אחרת מזו בה נסע, ובאיזה מהירות, היה בידו למנוע את התאונה. לאמור, יש לחשב את זמן האיחור בתגובה של הנהג בכל אחד מהמצבים.

האזור שבו התרחשה התאונה

19. הנאשם נסע בכביש 38, מכיוון בית שמש לכיוון צומת לא מרומזר, בהגיעו לצומת פנה שמאלה, לכיוון רמת בית שמש.

20. הולכי הרגל שירדו מרכב המעסיק בצדו השני של כביש 38, חזרו לאחור בכדי לחצות את הכביש על מנת להגיע להסעה שהמתינה להם על כביש 38 בצד ימין בהמשך כיוון נסיעת הנאשם טרם פנייתו שמאלה.

21. על מנת לחצות את הכביש מהמדרכה השמאלית, מקום הגעת הולכי הרגל, יש לחצות שלושה מעברי חצייה: מעבר חצייה ראשון, מהמדרכה לאי תנועה משולש לאחר מכן לחצות מעבר חצייה שני, מאי תנועה משולש לאי תנועה שמצדו השמאלי של רכב הנאשם, ולאחר מכן לחצות מעבר חצייה שלישי, מאי התנועה שמצדו השמאלי של הרכב למדרכה שמימין הדרך.

22. בהתאם לדו"ח הבוחן המשטרתי לא היו מוצבים תמרורי 306 - תן זכות קדימה להולכי הרגל החוצים.

23. מדובר בדרך בינעירונית שהמהירות המותרת בה היא 80 קמ"ש (עמ' 9, ש' 10-14).

24. התאונה ארעה לאחר שהנאשם פנה שמאלה.

מהו מיקום חציית הולכי הרגל והאם הם התפרצו לכביש

מיקום האימפקט

25. מקום האימפקט בין רכב להולך רגל הינו בעל חשיבות רבה מאוד לצורך שחזור התאונה. ממקום זה "מחזירים את המעורבים לאחור" בהתאם לזמן ומרחק, וזאת לשם הכרעה בשאלה האם בנסיבות המקרה הנהג יכול היה או לא יכול היה למנוע את התאונה (ראו ע"פ (חי') 231/05 **נמרוד פילוס נ' מדינת ישראל** (פורסם בבנו, 23.6.05)).

26. כאמור, הבוחן המשטרתי ציין בחוות דעתו כי על סמך טענת הנאשם ומקום עצירת הרכב, שלא הוזז לאחר התאונה, ניתן לקבוע כי מקום הפגיעה במנוח נמצא בסימון על מעבר החצייה. הבוחן ציין כי בהחזרת הרכב לאחור למרחק עצירה 10.8 מטר ממהירות 25 קמ"ש, מקום הפגיעה בהולך הרגל ומקום תחילת התגובה של הנהג נמצאים בסימון על מעבר החצייה.

27. מעדותו של הבוחן המשטרתי בבית המשפט עולה כי מסקנתו בדבר מיקום הפגיעה התבססה על דברי



הנאשם. הבוחן טוען כי הנאשם מסר כי הוא כלל לא הבחין בהולכי הרגל טרם הפגיעה וכי הפגיעה התרחשה בתחילת התגובה. לפיכך, הבוחן בדק היכן התרחשה תחילת התגובה ומכאן בהתבסס על דברי הנאשם קבע את מיקום התרחשות הפגיעה "**בהודעתו הנאשם הדגיש ולא פעם אחת שלא הבחין בכלל בהולכי הרגל והפגיעה התרחשה בתחילת התגובה**. **בהחזרת הרכב לאחר ומהירות נסיעתו 25 עד 30 קמ"ש עולה כי בתחילת התגובה הרכב של הנאשם נמצא במעבר החציה ולכן קבעתי שמקום הפגיעה במעבר חציה"** (עמ' 6, ש' 24-26).

28. הבוחן המשטרתי טען כי יש לשלול גרסת הנאשם כי הולכי הרגל לא חצו במעבר החציה. הבוחן הסביר כי הנאשם טען שמקום הפגיעה נמצא במרחק של 4.85 מטר אחרי מעבר החציה כאשר הרכב התקדם ממקום הפגיעה עד למקום עצירתו מרחק של 3 מטר. לטענתו, לא הגיוני שרכב פוגע בשני הולכי רגל וגורם לפציעות קשות ומתקדם ממקום הפגיעה על פי הצבעת הנהג מרחק קצר של 3 מטר שכן אם נחזיר את הרכב לאחר 3 מטר מדובר במהירות קטנה מאוד ממקום הפגיעה עליו הצביע הנהג ולכן הגרסה לגבי מקום חציית הולכי הרגל אינה הגיונית.

29. הבוחן המשטרתי נדרש בחקירתו הנגדית כיצד יתכן שהמנוח חצה במעבר חציה שכן הוא נמצא במרחק רב שרק נסיעה במהירות גבוהה מאוד יש בה בכדי להעיף אותו לאותו מקום. בנקודה זו הסביר הבוחן כי המנוח הודבק לחזית הרכב ולא נזרק "**הרכב פוגע בהולך הרגל בחזית במעבר החציה, הולך הרגל נדבק לחזית הרכב ועובדה שלא עף לצד ובהמשך הרכב תוך כדי בלימה עוצר ובשלב הבלימה הולך הרגל נפרד מהרכב ונזרק קדימה במרחק של 4 מטר לערך שזה מרחק קצר. בנוסף כתם דם לא מצביע על המקום בו הולך הרגל שכב אחרי הפגיעה יש מצב שגם הזיזו אותו למקום אחר"** (עמ' 8, ש' 1-5).

30. הבוחן המשטרתי נשאל מדוע לא מקבל את גרסת הנאשם לפיה אין זה מתקבל על הדעת שהולכי הרגל חצו על מעבר החציה לאור המרחק הרב שבו נמצא המנוח ממעבר החציה. הבוחן ציין כי הוא מבסס מסקנתו על פי עדויות שני עדי הראייה. עד ראייה אחד, הוא המעסיק שהוריד את הולכי הרגל על כביש 38 אחרי שפנה ימינה מכיוון רמת בית שמש "**הולכי הרגל הלכו לכיוון ההסעה אין סיבה שהולכי הרגל ילכו סיבוב בין הרכבים ולא יחצו במעבר החציה"** (עמ' 8, ש' 21-23). עד הראיה השני, הוא הולך הרגל שנפגע בתאונה, אשר נחקר והצביע על מסלול הליכתם במעברי החציה. לטענתו, העד מסר כי הם הלכו הליכה רגילה ולא רצו. בנוסף לעדויות אלו, טוען הבוחן ישנו מנגנון פגיעה לפיו הרכב פוגע בהולך רגל הוא נצמד לחזית הרכב והעובדה שלא נזרק אלא המשיך עם הרכב תוך כדי שהוא נתלה עליו מחזקת מסקנתו כי המנוח נמצא במרחק מה ממקום הפגיעה. לטענת הבוחן המשטרתי הדבר אף מופיע בעדות הנאשם לפיה תוך כדי נסיעה הרכב בולם והולך הרגל נזרק קדימה.

31. בהמשך עדותו אישר המומחה כי קביעתו שהולכי הרגל חצו במעבר חציה לא מתבססת על עובדות אלא מדובר בהסקת מסקנות מעדותו של המעביד לפיה הוריד את הולכי הרגל והם היו אמורים לעלות להסעה שהמתנה להם בכיוון הנגדי ולכן סביר להניח שחצו במעבר חציה ולא בקשת (עמ' 10, ש' 19-24).

32. איני מקבל מסקנת הבוחן בנקודה זו. קביעתו זו של הבוחן המשטרתי בדבר נקודת האימפקט בהתאם לעדותו מתבססת על הסקת מסקנות בלבד ואין לה אחיזה בממצאים פיזיים פורנזיים. בנוסף, לא



השתכנעתי בדבר הסברו של הבוחן כיצד מסקנה זו מתיישבת עם מיקום הימצאותו של המנוח לאחר הפגיעה, קרי מרחק רב ממקום האימפקט.

33. הולך הרגל העיד כי הוא איבד את ההכרה ולא זוכר מה התרחש לאחר מכן אולם בהתאם לעדותו הוא זוכר רק דבר אחד: כי חצה את הכביש במעבר חצייה. ממקום התחלת החצייה ועד למקום התאונה היו שלושה מעברי חצייה. נוכח העובדה שהנפגע איבד את הכרתו לאחר מכן ואינו זוכר דבר לגבי אופן התרחשות התאונה אין אנו יכולים להסתמך בוודאות על כך שהולכי הרגל היו על מעבר חצייה בעת הפגיעה.

34. יתרה מזאת, אמנם בחקירתו הראשית שלל הנפגע כי חצה את הכביש בריצה יחד עם המנוח והשיב: **"הבן אדם שהיה איתי היה מבוגר לא יכול לרוץ. היה בן 50"** מלבד העובדה כי תשובה זו אינה מתקבלת על הדעת וכי יש בה בכדי להעיד על ניסיון להתחמק מלומר את אשר התרחש באמת, העד בהמשך עדותו מסר כי הפועלים שהמתינו בתחנה האיצי בו להזדרז ולהגיע להסעה **"המעבר נמצא בהמשך כביש 38. יש פה תחנה שמחכים הפועלים, הם היו קוראים לי כשהמקרה קרה הם המתינו ללכת לבית למעבר"** (עמ' 15, ש' 4-6); כאשר נשאל הנפגע האם הפועלים האיצי בו לבוא כי הם רוצים לנסוע השיב: **"כן היינו בהליכה וקראו לנו זה רגיל. יאללה יאללה"** (עמ' 16, ש' 21-22). לאמור, עינינו הרואות כי באם הפועלים ממתינים בהסעה להולכי הרגל והם מאיצים בהם מהעבר השני של הכביש להזדרז ולהגיע למקום ההסעה הרי הגיוני שהולכי הרגל ימהרו וירוצו לעבר ההסעה.

35. זאת ועוד, ניכר כי עדותו של הולך הרגל הייתה עדות מתגוננת שיש בה מימד של הרגשת אשמה, שהנה זה חברו אשר הלך איתו בכביש מצא את מותו ואילו הוא ניצל מאותו גורל. העד ניסה כל העת לדקלם את אשר רצה להגיד **"חצינו במעבר החצייה"** ויהי מה. דבריו של העד אינם מתיישבים עם הממצאים הפיזיים כפי שיוסבר להלן, ועדותו בעניין הייתה עדות מגמתית.

36. בנסיבות אלו לא ברור כיצד יכול היה הבוחן המשטרתי להסתמך על עדותו של הולך הרגל בכדי לקבוע מקום האימפקט. יתרה מזאת, מעדותו של המעביד לא ניתן ללמוד על מקום האימפקט שכן הוא לא ראה את מהלך החצייה אלא הוריד את השניים ונסע מהמקום. אין מחלוקת כי בדרכם היו מעברי חצייה אך אין בכך כדי להעיד כי הם חצו בוודאות במעבר החצייה.

37. זאת ועוד, איני מקבל גרסת הבוחן המשטרתי לפיה במהירות נסיעת הנאשם יכול היה המנוח להידבק למכסה המנוע ולהיזרק למרחק כה רב וזאת כפי שהסביר מומחה ההגנה. מסקנתו של הבוחן המשטרתי מתברר כי היא מבוססת בהקשר זה על דברי הנאשם בלבד לא על ממצאים **"בהודעת הנאשם שם מסר שהולך הרגל היה על מכסה המנוע שלו ובסיום הבלימה התגלגל לפני חזית הרכב שלו"** (עמ' 25, ש' 23-24). הבוחן ציין כי טענה זו נשמעה הגיונית בעיניו ולכן התבסס על דברים אלו (עמ' 25, ש' 30-31; עמ' 26, ש' 1-2).

38. הבוחן ציין כי **"אי אפשר לקבוע לאיזה כיוון עף הולך הרגל. ברגע שרכב פונה שמאלה הרכב פוגע בהולך רגל שנמצא בתנועה, כתוצאה מהתנועה בכיוון נסיעת הרכב הולך הרגל יכול לעוף גם לצד ימין וגם להסתובב לעוף אחורה וגם לעוף קדימה ואי אפשר לקבוע לאיזה כיוון עף הולך הרגל, זה תלוי במהירות ובכיוון ובמקום"** (עמ' 26, ש' 21-18). לטענתו, **"כיוון הרכב היה ברור אך**



לא ניתן היה לבדוק מה עשה הולך הרגל אולי האט אולי האיץ אולי חזר אחורה" (עמ' 26, ש' 23-24).

39. כאן המקום לציין כי כתם דם נמצא על הכביש במרחק של 4.2 מחזית הרכב, דבר שמעלה השערה כי אותו מקום מציין את מקום הפגיעה או מקום קרוב אליו.

40. הבוחן המשטרתי ציין בדו"ח שערך כי נמצאו כתמי דם בזירה כפי שמופיע בתרשים באותיות ב' ו- ד' (תמונות 9, 1). עוד ציין הבוחן כי הכתמים נמצאים במקום שבו שכבו הולכי הרגל לאחר שנפגעו. בחקירתו הראשית הסביר הבוחן המשטרתי כי כתם הדם שרואים בתמונה מס' 9 ומסומן באות ב' בתרשים, נמצא צמוד לדופן השמאלי של הרכב ומחומר החקירה עולה כי כתם דם זה נגרם מהולך הרגל שנפגע בתאונה, וזאת על פי הודעת הנאשם שאחד מהולכי הרגל נפגע מדופן שמאל ונפל ליד הרכב ואחרי זה הוזז לאי התנועה ואף מהתמונות שהציג הולך הרגל הנפגע ניתן לראות כי הוא נפצע בפנים ואיבד הרבה דם. הבוחן המשטרתי ציין כי נמצא כתם דם ששייך למנוח כפי שמופיע בתמונה מס' 14 ומסומן בתרשים באות ד' והוא נמצא 4.20 מטר מחזית הרכב. לטענתו הנאשם בחקירתו הסביר כי פגע בחזיתו בהולך הרגל כאשר הרכב נעצר בבלימה וכתוצאה מכך הולך הרגל הועף קדימה (עמ' 7, ש' 16-23) בהמשך חקירתו הנגדית כאשר נשאל האם ברור כי כתם הדם שמסומן באות ד' שייך למנוח השיב: **"לא יכול לקבוע את זה. אני רק יכול ללמוד את זה מהודעת הנאשם שכתם דם זה של המנוח"** (עמ' 25, ש' 19-20).

41. המסקנה מכל האמור לעיל היא שמיקום האימפקט כפי שנקבע על ידי הבוחן לא היה מדויק והוא בבחינת השערה שאינה מבוססת על ראיות מדעיות כלשהן ובוודאי לא ברמה שמעל לכל ספק סביר לגבי מיקום מדויק של הפגיעה אשר על פיו ניתן לבסס הרשעה בפלילים.

שדה הראיה

42. הבוחן המשטרתי ציין כי הוא לא מקבל את גרסת הנאשם לפיה הוא לא יכול היה להבחין בהולכי הרגל וזאת לטענתו גם אם היה רכב במסלול הנגדי שחסם את שדה ראייתו.

43. התאונה התרחשה בשעה 16:40 ועל פי דו"ח הבוחן המשטרתי מדובר בזמן תאורה, ותאורת הרחוב פעלה והראות הייתה טובה.

44. הבוחן המשטרתי ערך ניסוי שדה ראיה, במקום התאונה, מתוך הרכב המעורב ונסע במסלול בו נסע הרכב אל מקום הפגיעה. כן ערך הבוחן ניסוי שדה ראיה נוסף ביום 08.01.14 בשעה 15:20 בתנאי אור יום בו נסע ברכב מסחרי סיטרואן ברלינגו במסלול נסיעת רכב הנאשם וזאת על מנת לוודא ששדה הראיה באור יום אינו שונה משדה ראיה שנבדק בזמן תאורה ביום התאונה.

45. על פי ממצאי הבוחן המשטרתי מהמקום בו התחיל רכב הנאשם בפנייה שמאלה ניתן להבחין בהולך הרגל החוצה את הכביש החל מהיותו במדרכה השמאלית, במעבר הראשון, באי התנועה משולש, במעבר השני, באי התנועה שבצד שמאל של הרכב ובמעבר החצייה בו אירעה התאונה.

46. הבוחן הגיע למסקנה כי ניתן להבחין בהולך הרגל בחצייה מהמדרכה שמאלית עד למקום הפגיעה גם אם מקום הפגיעה נמצא 5 מטר אחרי מעבר החצייה.



47. בהתייחסו לטענת הנאשם כי לא יכול היה להבחין בהולכי הרגל שחצו מכיוון שחצו מאחורי רכב שעמד בצומת בכיוון הנגדי ציין הבוחן כי יכול להיות מצב שחלק מהחצייה של הולכי הרגל נחסמה על ידי רכב אולם, לטענתו, בכל זאת רואים את כל מסלול ההליכה של הולכי הרגל מכיוון המדרכה ועד למקום הפגיעה ורכב שחוסם את הולכי הרגל בהנחה שהם רצים בכביש, הוא חסם אותם שבריר של שניה (עמ' 7, ש' 24-28).

48. לא ברור מדוע הבוחן המשטרתי לא בחן את שדה הראייה והתייחס לנתון זה כי רכבים עמדו בכיוון הנגדי מצדו השמאלי וחסמו שדה הראייה וכאשר נשאל מדוע לא עשה כן השיב: **"הנאשם טען שבנתיב שמאלה עמדו רכבים טען שאחד הרכבים עמד על מעבר החצייה אחרי זה שינה גירסתו ואמר שהרכב עמד לפני מעבר החצייה. אם הרכב עומד על מעבר החצייה זה משנה את התמונה"** (עמ' 28, ש' 9-12).

49. בנסיבות אלה לא ניתן לסמוך על קביעת הבוחן המשטרתי לגבי שדה הראייה ולא מן הנמנע כי שדה הראייה במקום החצייה היה אכן מוגבל כתוצאה מרכב שהסתיר את הולכי הרגל אשר חצו מאחוריו.

השחזורים

50. הבוחן ערך 8 שחזורים. מכל השחזורים עולה כי במצב ריצה התאונה בלתי נמנעת מצד הנהג במהירות נסיעתו, ונמנעת במהירות נסיעה פחותה מהמהירות בה נסע.

51. הבוחן הגיע למסקנה כי הנאשם גרם לתאונה בכך שלא הבחין בהולכי הרגל שחצו את הכביש ולדעת הבוחן הנאשם, בעת פנייתו שמאלה, התרכז בצד ימין של הכביש לכיוון הרכבים שהגיעו מהמסלול הנגדי ולכן לא הגיב בזמן וגרם לתאונה.

52. **ארבעה שחזורים נערכו בהנחה שהולך הרגל חצה בריצה:**

שחזור מס' 1, נערך במהירות 30 קמ"ש, בהנחה שמקום הפגיעה היה במעבר החצייה, ובהנחה שהולך הרגל חצה בריצה- מסקנת בוחן הייתה כי התאונה בלתי נמנעת ממהירות של 30 קמ"ש. איחור בתגובה של 0.72 שניות. התאונה נמנעת מכל מהירות פחותה מ- 24 קמ"ש אם הנהג היה מגיב ובולם כפי שהגיב בתאונה ממהירות 30 קמ"ש.

שחזור מס' 2, נערך במהירות 25 קמ"ש, בהנחה שמקום הפגיעה היה במעבר החצייה, ובהנחה שהולך הרגל חצה בריצה- מסקנת הבוחן הייתה כי התאונה בלתי נמנעת ממהירות של 25 קמ"ש. איחור בתגובה של 1.05 שניות. התאונה נמנעת מכל מהירות פחותה מ- 25 קמ"ש אם הנהג היה מגיב ובולם כפי שהגיב בתאונה ממהירות 25 קמ"ש.

שחזור מס' 3, נערך במהירות 30 קמ"ש, בהנחה שמקום הפגיעה לא היה במעבר חצייה, ובהנחה שהולך הרגל חצה בריצה- מסקנת הבוחן המשטרתי כי מרחק העצירה 13.81 מטר גדול מהמרחק בו היה הרכב לפני מקום הפגיעה 10.81 מטר ולכן התאונה בלתי נמנעת. אין איחור בתגובה. התאונה נמנעת מכל מהירות פחותה מ- 25 קמ"ש.

שחזור מס' 4, נערך במהירות 25 קמ"ש, בהנחה שמקום הפגיעה לא היה במעבר חצייה, ובהנחה שהולך הרגל עומד 10



חצה בריצה- מסקנת הבוחן המשטרתי כי מרחק העצירה 10.8 מטר גדול מהמרחק בו היה הרכב לפני מקום הפגיעה 8.63 מטר ולכן התאונה בלתי נמנעת. איחור בתגובה של 0.12 שניות.

ארבעה שחזורים נערכו בהנחה שהולך חצה את הכביש בהליכה:

שחזור מס' 5, נערך במהירות 25 קמ"ש, בהנחה שמקום הפגיעה לא היה במעבר חצייה, ובהנחה שהולך הרגל חצה בהליכה- מסקנת הבוחן המשטרתי כי התאונה נמנעת מצד הנהג ממהירות נסיעתו 25 קמ"ש. אם היה מגיב ובולם ברגע שהולך הרגל ירד לכביש רכבו היה עוצר במרחק 7.06 מטר לפני מקום הפגיעה. איחור בתגובה של הנהג 1.45 שניות.

שחזור מס' 6, נערך במהירות 25 קמ"ש, בהנחה שמקום הפגיעה היה במעבר החצייה, ובהנחה שהולך הרגל חצה בהליכה- מהשחזור עולה כי נהג הרכב איחר בתגובה ב- 2.38 שניות. אם הנהג היה מגיב ובולם ברגע שהולך הרגל ירד לכביש רכבו היה עוצר במרחק של 4.15 מטר לפני מקום הפגיעה. התאונה נמנעת ממהירות נסיעת הרכב 25 קמ"ש.

שחזור מס' 7, נערך במהירות 30 קמ"ש, בהנחה שמקום הפגיעה היה במעבר החצייה, ובהנחה שהולך הרגל חצה בהליכה- מרחק עצירה 13.81 מטר קטן מהמרחק בו היה הרכב לפני מקום הפגיעה כשהולך הרגל ירד לכביש 21.53 מטר ולכן התאונה נמנעת ממהירות נסיעת הרכב 30 קמ"ש. הנהג איחר בתגובה ב- 2.05 שניות. אם הנהג היה מגיב ובולם ברגע שהולך הרגל ירד לכביש רכבו היה עוצר במרחק 7.72 מטר לפני מקום הפגיעה.

שחזור מס' 8, נערך במהירות 30 קמ"ש, בהנחה שמקום הפגיעה לא היה במעבר החצייה, ובהנחה שהולך הרגל חצה בהליכה- התאונה נמנעת מצד הנהג ממהירות נסיעתו 30 קמ"ש. אם הנהג היה מגיב ובולם ברגע שהולך הרגל ירד לכביש רכבו היה עוצר במרחק 7.36 מטר לפני מקום הפגיעה. איחור בתגובה היא 1.25 שניות.

53. על פי השחזורים הנ"ל התאונה בלתי נמנעת במהירות של 25 קמ"ש אם הולכי הרגל חצו בריצה. על פי הראיות שהובאו בפניי אכן התעורר ספק שמא הולכי הרגל חצו בריצה או בהליכה רגילה.

הבוחן נשאל לגבי מרחק העצירה והשיב כי זה אמור להיות 10 מ'. ממהירות של 30 קמ"ש מרחק העצירה הוא 13.81 מ'. זה מרחק התגובה והבלימה. במהירות של 25 קמ"ש מרחק העצירה הוא 10.8 מ'. ולכן לטענת הבוחן המשטרתי במצב של ריצה התאונה בלתי נמנעת במהירות של 25 קמ"ש ונמנעת במהירות שהיא פחות מ- 20 קמ"ש. אם הנאשם היה נוסע במהירות פחותה מ- 20 קמ"ש והיה מגיב ובולם כפי שהגיב בתאונה ממהירות 25 קמ"ש, התאונה הייתה נמנעת (עמ' 9, ש' 3-7).

54. חישוביו של הבוחן בכל השחזורים אינם מדויקים ואסביר: בעדותו בבית המשפט אישר הבוחן כי החישובים נערכו על פי מקדם חיכוך של 0.7 המתאים לרכב פרטי ואישר כי יש מצב שמקדם חיכוך של משאית 5 טון אמור להיות 0.5. הבוחן לא לקח בחשבון מקדם חיכוך נכון, והאפשרות כי במקדם חיכוך 0.5 מרחק העצירה (מרחק תגובה+מרחק בלימה) אמור להיות גדול יותר (ראה סעיף 8 לחו"ד המומחה מטעם ההגנה).

55. בנוסף הבוחן אינו מדייק בחישוביו שעה שהוא מחזיר את הרכב לאחור אולם לא מתייחס לשאלה האם רכב הנאשם פנה שמאלה ממצב של עצירה או ממצב של נסיעה רצופה שכן מהירות הנסיעה נקבעה ללא



התחשבות במצב של תאוצה בטרם פניה שמאלה והגעה למהירות הנטענת בכל אחד מהחישובים.

56. זאת ועוד, הבוחן המשטרתי ציין כי ממצב עצירה עד לתחילת מעבר החצייה הנאשם מגיע למהירות מקסימלית של 25 קמ"ש. הדבר סותר את כל השחזורים בהם יוחסה מהירות של 30 קמ"ש שהרי לא יעלה על הדעת כי הרכב מגיע למהירות זו על פי ממצאי הבוחן המשטרתי עצמו (ראו בהקשר זה סעיף 12(ו) לחו"ד המומחה מטעם ההגנה).

57. מכל אלו אני מגיע למסקנה כי השחזורים אינם משקפים את המציאות בשל אי דיוקים בהנחת העבודה ובנתוני בסיס מוטעים בהם עשה הבוחן המשטרתי שימוש.

58. בע"פ 1116/81 מדינת ישראל נ' חדריה, פס"מ תשמ"ב (2) 309, הביע בית משפט את השקפתו הודות הכרעה על בסיס חישובים אריתמטיים ואת האבחנה בין דייקנותם המדעית לבין המציאות האנושית, ובלשונו אמר כך:

"אני יודע להעריך את ערכן של שניות ודקות. כשאני צופה בשידורי הטלוויזיה על תחרויות של אתלטיקה קלה או שחייה אני נוכח לדעת שיש אדם שקונה את עולמו בשנייה אחת או אפילו בחלקיק של שנייה ויש אחר המאבד את עולמו בשל חלקיק כזה.

מאידך, אין חלקי עם אותם שופטים המוכנים לבסס הרשעה בעילת התרשלות על חלקיקי שניות ודקות. אני מלא התפעלות משופט היושב בכורסתו - כשם שאני יושב עתה - ובוחן באזמל דק כל חלקיק דקה בהתרחשות של תאונת דרכים שהוא דן בה. חוכמה זו שלאחר המעשה היא חלק מעבודתנו כשופטים. תפקידנו להעריך אם התנהגות מסוימת היתה סבירה או לא, ולעזרתנו עומדות לעיתים אותן טבלאות ואותם חישובים מתמטיים של מרחקים ודקות ושניות. ואני אינני מזלזל במקרים כאלו באותם חישובים של שניות - אם יש בהם כדי לסייע לי כשופט להבין את ההתרחשות שאירעה כהרף עין בעת תאונת הדרכים. אולם אין אני מוכן, בשום פנים ואופן, לסמוך על חישובים אלו לבדם בהרשעה של נאשם. אוי לאותה הרשעה שכל ביסוסה הוא אותן דקה או שנייה או חלקיהם לכאן או לכאן. השוני בין מגרש הספורט וזירת התאונה היה עצום: במגרש הספורט עומד השופט בעת האירוע עם שעון - עצר בידו והוא מודד את השניות וחלקיקיהם בדייקנות מדעית. ועל כן, אני תימה שאפשר לפסוק מי זכאי ומי אינו זכאי על-פי מדידות כאלו, אולם אנו - השופטים - אין אנו עדים להתרחשות, ואיש לא מדד בשבילנו בדייקנות את השניות והדקות. הכל נעשה על פי דברים של הערכה. זה מעריך את משך הזמן של פעולה מסוימת בכה וזה - בכה. על פי הערכות זמן אלו - קשה לקבוע מימצאים חד-משמעיים ובוודאי לא נראה לי שניתן לסמוך עליהם הרשעה של הנהג - אם אין כל ראייה וממצא אחר לסמוך עליו". (שם בעמ' 317 לפסה"ד).

59. כאן המקום להזכיר את דברי בית המשפט בע"פ 437/67 משה דיילס נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 31.03.68) שם נקבע כי:

"כשההכרעה בין אשם וחף מפשע תלויה בהבדל בחשבון של שניה או מחצית השניה, ולא היו מימצאים עובדתיים בטוחים השוללים כל אפשרות סבירה של טעות מינימלית כזאת בחישוב הזמן והמרחק, נראה לנו שהמערער היה זכאי להנות מן הספק".



60. המסקנה אליה הגעתי היא שקיים ספק שמא התאונה הייתה בלתי נמנעת. השחזורים נערכו בהתאם למקדם חיכוך 0.7, אולם, כאשר מייחסים מקדם חיכוך נכון, ובנסיבות העניין מקדם חיכוך 0.5, הדבר היה פועל לטובת הנאשם שכן הדבר היה מאריך את מרחק העצירה ומכאן קיים ספק שמא מדובר בתאונה בלתי נמנעת.

61. יוער בהקשר זה כי הבוחן המשטרתי לא השתמש במכשיר הווריקום לקביעת מקדם החיכוך והוא ביסס קביעתו על השערה שאינה בהכרח נכונה. מקובל הוא בהתאם לנהלים משטריים בתאונות דרכים קטלניות לאמוד את מקדם החיכוך האמיתי באמצעות מכשיר הווריקום ובענייננו לא נעשה הדבר ואף לא יוחס מקדם חיכוך המתאים לרכב משא בו נהג הנאשם.

62. בשים לב לאמור לעיל, לעובדה שלא ידוע מקום מדויק של הפגיעה, לא ידוע אופן מדויק של החצייה, לא ידוע אם הולכי הרגל חצו בהליכה או בריצה, ולא ידוע מהו מקדם החיכוך הנכון, אני קובע כי מסקנת הבוחן המשטרתי לא שיקפה את המציאות, דבר שמעלה בספק את אחריות הנאשם לתאונה, ספק שמן הראוי כי הנאשם ייהנה ממנו.

63. הגרסה לפיה התאונה ארעה שלא במעבר החצייה, כאשר הולכי הרגל חצו בריצה ובחלק מהחצייה הוסתרו ע"י רכב אחר שעמד עם הפנים לכיוון הצומת, הינה גרסה הגיונית ואף מתקבלת על הדעת ובהינתן כי השחזורים לא נערכו בצורה משקפת את המציאות, אני מזכה את הנאשם מחמת הספק מכלל העבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

סוף דבר

כללו של דבר, אני מורה על זיכוי הנאשם מחמת הספק.

ניתנה היום, ז' תמוז תשע"ח, 20 יוני 2018, במעמד הצדדים