



ת"ד 2320/02/10 - מדינת ישראל נגד א א

בית משפט השלום לתעבורה בנצרת

ת"ד 2320-02-10 מדינת ישראל נ' א

בפני	כבוד השופטת עדי במביליה - אינשטיין
מאשימה	מדינת ישראל
נגד	
נאשם	א א

נימוקי הכרעת הדין

הנני מזכה את הנאשם מחמת הספק.

התאונה דנן, שארעה בתאריך 26.3.08, הסתיימה בתוצאה קשה - גב' ב ל נותרה מחוסרת הכרה במצב המוגדר "צמח". בני משפחת הנפגעת נכחו בדיונים, ניכרה דאגתם לנפגעת כמו גם הכאב והסבל שהיו מנת חלקם מאז התאונה.

בתי המשפט בוחנים אירוע תאונה על בסיס ניתוח ראיות שהובאו בפניהם. מטבע הדברים, ניתוח הראיות הנו ענייני, מקצועי ומסקנותיו משפטיות גרידא, אך ידע הקורא כי תוצאות התאונה הקשות ניצבות כל העת לנגד עיני בית המשפט.

האישום:

1. בכתב האישום המתוקן יוחסו לנאשם עבירות של **התנהגות הגורמת נזק** בהתאם לתקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה עם סעיף 38(3) לפקודת התעבורה, **נהיגה ברשלנות** בהתאם לסעיף 62(2) עם סעיף 38(3) לפקודת התעבורה, **סטייה מנתיב נסיעה** בהתאם לתקנה 40(א) לתקנות התעבורה עם סעיף 38(3) לפקודת התעבורה, ו**גרימת חבלה של ממש** בהתאם לסעיף 38(3) לפקודת התעבורה.

2. בהתאם לכתב האישום, בתאריך 26.3.08 סמוך לשעה 08:55, נהג הנאשם ברכב פרטי בכביש 722 מכוון צומת השומרים לכוון יוקנעם. הנאשם נהג ברשלנות ובקלות ראש ובהגיעו סמוך לצומת קריית חרושת, סטה לימין, עלה על אי תנועה בנוי והתנגש ברכב פרטי אחר שעמד בצומת באור אדום ובו נהגה ב ל. כתוצאה מהתאונה, נגרמה לנהגת הרכב האחר פציעה קשה מאד בראש שבעקבותיה נותרה "צמח", לנאשם נגרם שבר באף ונגרמו נזקים לכלי הרכב.

כתב האישום תוקן ביום 21.10.13, לבקשת התביעה, כך שפורטו תוצאות התאונה והתווספו כעדי תביעה הרופאים



ומומחה רפ"ק ברונשטיין. צוין בכתב האישום המתוקן כי הגב' ל ב נותרה "צמח", נגרמה לה פגיעה בראש עם דימום, פגיעה מוחית קשה, שברים בצלעות 3-9 משמאל, קרעים בטחול, שברים באגן, עברה שני ניתוחים להסרת הדימום, בהמשך הועברה לטיפול נמרץ שיקומי בבית החולים "לוינסטין", הנפגעת אינה יוצרת קשר עם הסביבה, סובלת מהגבלות בטווחי תנועה בארבעת הגפיים, זקוקה לתמיכת ראש ולעזרה בכל הפעולות היומיומיות.

יריעת המחלוקת:

3. אין מחלוקת בדבר עצם התרחשות התאונה, במקום ובזמן המצוינים בכתב האישום, כמו גם בדבר כוונת הגעת המעורבים וביחס לעובדה שברכב הנאשם אותרו מסמר שננעץ בצמיג אחורי ימני ובורג שננעץ בצמיג אחורי שמאלי. עוד אין מחלוקת כי לגב' ב ל ולנאשם נגרמו, בין השאר, החבלות המתוארות בכתב האישום המתוקן, כי כלי הרכב ניזוקו ובדבר הקשר הסיבתי בין התאונה לבין החבלות והנזקים כאמור.

4. המחלוקת העיקרית נוגעת לסוגיית האחריות לתאונה.

התביעה גורסת כי האחריות לתאונה מונחת לפתחו של הנאשם, הן משום שהתאונה ארעה על נתיב הנפגעת והנאשם סטה ימינה מנתיב נסיעתו לנתיב הנפגעת, מסיבה התלויה באופן נהיגתו, הן משום שלא בדק תקינות הצמיגים עובר לנסיעה ונהג ברכב בו לחץ הניפוח אינו תקין, והן משום שלא הבחין בנפגעת לפני התאונה.

ההגנה גורסת כי הנאשם לא סטה מנתיב וכי התאונה ארעה בתוך הצומת ולא על נתיב הנפגעת. לטענת ההגנה האחריות לתאונה ולתוצאותיה מוטלת על כתפי הנפגעת הן משום שקימת סבירות גבוהה שנכנסה לצומת באור אדום והן משום שנראה כי לא היתה חגורה. לחלופין, לגישת ההגנה, לא נשללה האפשרות שהמסמר והבורג ננעצו במהלך הנסיעה למקום התאונה וגרמו לתאונה.

מהלך הכרעת הדין:

5. לנוחות הקורא אציין כי הגעתי למסקנה בדבר סטיית רכב הנאשם מנתיב נסיעתו ימינה אל מחוץ לכביש 722 לעבר נתיב עמידת הנפגעת, אך הונח בפני ספק סביר בדבר אחריות הנאשם לסטייה ולתאונה. סוגיית הסטייה וקביעת מקום האימפקט יבחנו בסעיפים 6-10 להכרעת הדין. בסעיפים 11-14 להכרעת הדין יוצג "כלל הדרך" המקיים חזקת רשלנות ומעביר אל הנאשם את הנטל להעלות ספק סביר בדבר נהיגתו הרשלנית כגורם לתאונה. בסעיפים 15-34 להכרעת הדין תוצג גרסת ההגנה ביחס לסתירת חזקת הרשלנות, יובאו עמדות המומחים מטעם הצדדים והתייחסות ביהמ"ש לממצאי המומחים ולמסקנותיהם. ההכרעה תינתן בסעיפים 35-36 להכרעת הדין.

סטיית רכב הנאשם מנתיב נסיעתו וקביעת מקום האימפקט:

6. המתנדבת עליט ינשבסקי: מתנדבת במתנ"א שהעידה בישיבת יום 9.2.12 ובאמצעותה הוגש דוח שערכה וסומן ת/12. העדה הגיע למקום לאחר קרות התאונה ובהגיעה היו במקום אמבולנסים. בעדותה תארה העדה את אופן עמידת כלי הרכב: "רכב אחד עמד בזווית לכוון כביש 722 ורכב שני שנכנס בו בדלת השמאלית קדמית

עמוד 2



שהגיע כנראה מצומת השומרים, לא יודעת. הרכב השני עמד כשהחזית מסתכלת לכוון מערב לכוון צומת התשבי...התרשים שלי אולי לא היה מדויק כי עשיתי את זה בלחץ של זמן. הרכבים עמדו אחד בזווית מצומת קרית חרושת בכניסה ל722 והשני נכנס בו בדלת השמאלית קדמית...זה לא כמו שמשורטט...נכון".

הצדדים אינם חלוקים על כך שהתיאור בעדות שונה מהשרטוט בת/12 שנערך בזמן אמת.

התביעה הכריזה על העדה כעוינת. התרשמתי כי זיכרון העדה בגד בה בחלוף שנים מהאירוע, והנני מעדיפה על פני עדותה את השרטוט שערכה "בזמן אמת" בת/12 ותואם תרשים הבוחן.

הסנגור הסיק מן השוני בין עדות העדה בבית המשפט לבין אופן עמידת כלי הרכב בתרשים הבוחן - כי הזירה שובשה, אם במכוון ואם בתום לב ע"י גורמי החילוץ, כך שכלי הרכב המעורבים עמדו לאחר התאונה בצורה אחרת מזו שנתגלתה לעיני הבוחן, אולם לא הונחה בפני כל ראיה לנטען.

כך או כך, הראיות המרכזיות שהנחו את הבוחן בקביעת מקום האימפקט ומסלול הסטייה, היו סימני העלייה על איי התנועה, הנזק לעמודים על איי התנועה, הנזק בתחתית רכב הנאשם, המחזק את המסקנה בדבר עליה על איי התנועה, ובעיקר פיזור הזכוכיות מרכב הנפגעת לפני קו העצירה שלפני הכניסה לצומת. משכך, מקום עמידתם הסופי של כלי הרכב, לאחר שרכב הנאשם גרר עמו את רכב הנפגעת למיקומו הסופי, אינו משנה מן המסקנה בדבר מקום האימפקט ועצם הסטייה.

העדה תעדה דברי הנאשם מיד לאחר התאונה עת טען כי הנהגת המעורבת "נסעה באור אדום". הנאשם לא אישר זאת בעדותו, ובהודעתו מיום 14.12.08 טען כי השיחה התנהלה כחודש לאחר התאונה וכי העלה זאת כמחשבה ולא כעובדה: "אף אחד לא תחקר אותי במקום התאונה לאחר התאונה ואותה מתנדבת...כחודש לאחר התאונה...אמרתי לה שאני חושב שאחד משנינו עבר באור אדום ברמזור ושאתם המשטרה שוללים את זה".

7. **הבוחן דנינו יעקב:** הבוחן מסר עדות ביום 1.4.12 ומסקנותיו פורטו בדו"ח הבוחן ת/16 סעיף 14:

"רכב 1 שנסע על כביש 722 מכוון כללי צומת השומרים לכוון כללי צומת התשבי בצומת כפר יהושע הרכב הנ"ל סטה לימין הדרך עלה על אי תנועה בנוי, פגע בעמודי שלטים, המשיך ועם חזיתו התנגש בדופן צד שמאל של פרטית סובארו שהייתה לפני קו העצירה ביציאה מכוון ק. חרושת ולקח אותה אתו עד שנעצר על הנתבי שפונים ימינה מק. חרושת לתשבי על המדרכה הימנית. התאונה ארעה לפני קו העצירה ביציאה מק. חרושת ולא ארעה בעקבות אי ציות לרמזור מצד נהגת פרטית 2".

גם בעדותו בבית המשפט הסביר הבוחן כי **הגורם לתאונה הנו "הסטייה של הרכב של הנאשם לכוון הסובארו"** והוסיף כי **רכב הסובארו עמד בעת ההתנגשות** (עמ' 31, 32).

למסקנות אלה הגיע הבוחן לפי הממצאים בכביש:



(א) לאור סימן פגיעה שהשאייר רכב הנאשם באבן השפה (סומן בתרשים "ג"), קבע הבוחן שרכב הנאשם עלה על אי התנועה שלימינו.

(ב) הבוחן מצא כי אחד העמודים נפגע והתכופף עד כדי פגיעה בכביש (בתרשים "ד") ומכאן הסיק שרכב הנאשם פגע בעמודי שלטים על אי התנועה.

(ג) אח"כ פגע הנאשם באבן שפה של אי תנועה אחר שבין מעברי החצייה (סומן "ה" בתרשים).

(ד) בהמשך, בכביש היציאה מקרית חרושת, לפני קו העצירה, על נתיב נסיעת הנפגעת, **איתר הבוחן שברי זכוכיות** מדלתות הסובארו (סומן "ו" בתרשים), והסיק כי זהו **מקום האימפקט**.

(ה) לאחר מכן מצא את התמרור שהתעקם ונפל ואת מקום העצירה הסופי של כלי הרכב.

הבוחן קבע שמיקום שברי הזכוכיות מהסובארו ואופן פיזורם, מצביעים על סטיית הנאשם לנתיב הסובארו, בזמן שהסובארו היה בעצירה, וכי **מקום המפגש בין שני כלי-הרכב הוא "היכן שנמצאו השברים"**. באזור ב' וו' בתרשים לפני קו העצירה" (עמ' 32 ש' 6-8). העד הסביר כי כשרכב הסובארו עומד ורכב הנאשם נוסע, השברים נופלים באותו מקום בו ארעה ההתנגשות (עמ' 30).

הנזקים שנגרמו לכלי הרכב עקב התאונה מחזקים מסקנות הבוחן:

(א) הנזק לרכב הנאשם, פורד פוקוס, מהתנגשות כלי הרכב, הנו בחזית. בנוסף, הפגוש האחורי נפל וניכרה מכה של עמוד בדופן שמאל אחור. **קיימות פגיעות בחלק התחתון של רכב הנאשם, שמקורן בעליה על אבן השפה** (תמונות 27-29). חלקים מרכב הנאשם נמצאו במיקומו הסופי.

(ב) הנזק לרכב הנפגעת, סובארו, מהתנגשות כלי הרכב הנו בדופן צד שמאל. קיימת מכה גם בפינה ימנית אחורית מעמוד שעל אי התנועה.

הבוחן שלל אפשרות שהתאונה ארעה בצומת בעקבות אי ציות לרמזור אדום מצד נהגת הסובארו, שכן אין בצומת שום ממצא, כל הממצאים הם לפני קו העצירה שלפני הצומת, על נתיב נסיעת הנפגעת מכוון קריית חרושת לכוון כללי כפר יהושע. הבוחן שלל אפשרות שהנאשם סטה כיון שראה את רכב הסובארו מתחיל לחצות את הצומת, שכן לפי פיזור השברים רכב הסובארו עמד.

8. הסנגור טען בסיכומיו כי הנאשם לא סטה מנתיב נסיעתו וכי התאונה ארעה בתוך הצומת, לאור קיום אי תנועה ועמודים המחייבים עשיית "סלאלום בלתי אפשרי". עוד טען לקיום אפשרות שהנפגעת נכנסה לצומת באור אדום וללא חגורה. לא הוצגה אף לא ראיה אחת לתמיכה בנטען.

הנאשם טען לאובדן זיכרון התאונה, ולכן לא הציע גרסה נגדית לזו שהעלתה התביעה. בעדותו



אישר הנאשם את אופן עמידתם הסופי של כלי הרכב לפי ממצאי הבוחן והוסיף כי אינו יודע היכן

מקום האימפקט: "אני לא יודע איפה היתה ההתנגשות, אני יודע איפה היא נגמרה. היא נגמרה

איפה שרואים בתמונות את כלי הרכב" (פרו' מ-18.5.14 עמ' 66 ש' 15-16).

כפי שהוסבר לעיל, הנאשם עצמו טען בהודעתו כי לא אמר למתנדבת עילית שהנפגעת נסעה באור אדום, כנתון עובדתי, אלא הציג זאת כאפשרות או מחשבה.

מומחה ההגנה, אינג' וייסמן, אינו חולק על ממצאיו ומסקנותיו של הבוחן המשטרתי לפיהם

רכב הנאשם **סטה** מנתיב נסיעתו לימין הכביש (עמ' 75, 78) ואף הסכים לממצאי הבוחן ולמסקנותיו בדבר **אופן התרחשות התאונה** (עמ' 78 ש' 24-29). בנוסף, מסכים אינג' וייסמן **למקום האימפקט**, כפי שנקבע ע"י הבוחן, לפני קו העצירה בנתיב היציאה מקרית חרושת (עמ' 78 ש' 34 עד עמ' 79 ש' 1).

מומחה ההגנה הציג ארבעה תרחישים אפשריים לקרות התאונה, וביניהם אי ציות הנפגעת לרמזור אדום או האפשרות שסטיית הנאשם ממסלול נסיעתו ימינה נבעה מרצונו להימנע מתאונה, כיון שסבר שהנפגעת אינה מתכוונת לעצור אלא להיכנס לצומת באור אדום לאור מהירות נסיעתה (פרוטוקול מיום 19.10.15 עמ' 73, עמ' 79 ש' 2-8). תרחיש נוסף שהציג היה כניסת אלמוני לצומת מבלי לציית לרמזור אדום (עמ' 73). המדובר בהשערות תאורטיות, המחייבות ראיה או גרסה מטעם הנאשם, שאין בנמצא, והנני מעדיפה על פניהן את גרסת הבוחן הנסמכת על ממצאים חד משמעיים מזירת התאונה ומנזקי כלי הרכב לאחר התאונה.

9. הסנגור טען כי קיימת סבירות גבוהה שהנפגעת נסעה ללא חגורה לאור פציעותיה בת/22, אולם בישיבת יום 19.5.13 נשמעה עדות **ד"ר מאין עמי**, מומחה ביחידה לטיפול נמרץ ברמב"ם, **שהעיד כי לא ניתן להסיק מן החבלות שנגרמו לגב' ל, על קיום חגורה או העדרה בעת התאונה**.

10. הנה כי כן, הגיע הבוחן למסקנה כי מקום האימפקט בין רכב הנאשם לבין רכב הסובארו של הנפגעת הנו על נתיב נסיעת הנפגעת לפני קו העצירה, מבלי שהספיקה הנפגעת להיכנס לצומת. עוד הגיע למסקנה כי רכב הסובארו היה בעצירה בעת ההתנגשות. מסקנות הבוחן שוללות כל אפשרות שהתאונה ארעה בצומת, שהנפגעת נכנסה לצומת ושהנפגעת לא צייתה לרמזור אדום.

לאור התרשמותי מאמינות הבוחן ומחוות דעתו המקצועית, ושעה שמסקנותיו אלה מתיישבות עם ממצאי זירת התאונה והפגיעות בכלי הרכב, ואין נסתרות ע"י ראיות ההגנה, הנני קובעת כי הגב' ל אינה אחראית להתרחשות התאונה **והתאונה התרחשה אך ורק בשל סטיית רכב הנאשם מן הכביש ימינה** עד להתנגשות עם רכב הסובארו שעמד לפני קו העצירה בנתיב היציאה מקרית חרושת, ותך "גרירת" הסובארו עמו למיקומם הסופי של כלי הרכב.

סטיית רכב הנאשם - הוכחה לכאורה לנהיגה חסרת זהירות:

עמוד 5



11. היות שהנאשם סטה מנתיב נסיעתו ימינה אל מחוץ לכביש 722, חל בנדון "**כלל הדרך**", לפיו מתקיימת חזקה עובדתית כי רכב בו נוהגים כראוי אינו סטה סתם כך ממסלולו.

12. בהתאם לרע"פ 1713/93 **בוקובזה נ' מדינת ישראל**, החובה להוכיח את האשמה מעל לכל ספק סביר רובצת על התביעה, אך כאשר מוכח כי הנאשם סטה מנתיב נסיעתו, נוצרת הוכחה לכאורה לנהיגה חסרת זהירות. בכך יוצאת התביעה חובת השלב הראשון של הבאת הראיות וחובת ההוכחה עוברת לנאשם, אשר יוכל מצדו לסתור את הראיה לכאורה בדבר נהיגה בלתי זהירה.

13. הנה כי כן, הסטייה ממסלול נסיעה יוצרת חזקה בדבר נהיגה חסרת זהירות, שהיא חזקה שבעובדה המבוססת על ניסיון החיים והשכל הישר. חזקה זו מעבירה אל הנאשם את הנטל לסתרה ולהוכיח כי הסטייה נגרמה מסיבה שאינה תלויה בו (ע"פ 2882/14 **אלכסיי טמניאן נ' מ"י**; ע"פ (ת"א) 70768/01 **אלקיים נגד מ"י**; ע"פ (ת"א) 71696/03 **מ"י נגד חן בן משה ישרים**).

14. לשם סתירת חזקת הרשלנות, די בכך שהנאשם יעורר ספק סביר כי הסטייה לא נגרמה בשל התנהגותו הרשלנית (ע"פ (י-ם) 6260/02 **ציון נגד מדינת ישראל**; ע"פ (י-ם) 9006/05 **ראובן ירון נגד מדינת ישראל**; עפ"ת (חיפה) 22197-05-11 **דכוור נגד מדינת ישראל**).

גרסת הנאשם בנוגע לסיבה לסטייה:

15. **הנאשם** העיד ביום 18.5.14. הוגשו הודעותיו מ-31.3.08, מ-13.5.08 ומ-14.12.08 (ת-18/ת-20).

הנאשם העיד (עמ' 62-63, ת-19) כי שבוע לפני התאונה עזב את הבית ביוקנעם, בו גר עם אשתו, ושכר דירה בטבעון. בבוקר התאונה, בסביבות **05:00**, נסע מדירתו שבטבעון ליוקנעם ומסר את הרכב לאשתו, נטל רכב אחר מסוג שברולט, המשמש כקיוסק נייד, ירד עמו לצומת התשבי והתארגן במקום. בסביבות **08:00** הגיע בנו להחליפו. בעדותו מסר כי בנו הביא עמו את רכב הפורד (18.5.14 עמ' 63 ש' 8). בהודעתו טען כי אשתו הביאה עמה לצמת התשבי את הפורד (ת-19 עמ' 2 ש' 6-8). כך או כך, נהג הנאשם בפורד לטבעון, התקלח, אכל **ובסביבות 09:00 שב ויצא מדירתו השכורה בטבעון** לכוון יוקנעם (עמ' 63 ש' 8-9). בדרך, בצומת כפר יהושוע, היה מעורב בתאונה.

לפי תיאוריו, מסלול נסיעתו עובר לתאונה היה מטבעון לצומת השומרים, שם פנה ימינה לכוון צומת התשבי, בכוון כללי יוקנעם. הנאשם מסר כי "אחרי צומת השומרים יש ישר כמה עשרות מטרים, יש עקומה אח"כ ימינה ואז ישר עד לצומת התשבי" (עמ' 67 ש' 21-22 ור' עמ' 64 ש' 11).

הנאשם אינו זוכר באיזה **נתיב נסיעה** נהג עובר לתאונה (עמ' 67 ש' 28).

הנאשם העריך שמטבעון עד למקום התאונה הנסיעה אורכת כ-15 דקות (עמ' 64 ש' 17).



הנאשם ציין בעדותו ובהודעותיו כי **מהלך הנסיעה ואירוע התאונה עצמו אינם זכורים לו**, לא זוכר מהיכן הגיעה הנפגעת, לא יודע היכן היתה ההתנגשות, חושב שאיבד את ההכרה ואז חזר להכרה, אך זוכר כי לאחר התאונה הנפגעת היתה עם דם על ראשה, את שתי המכוניות זרקות לצד הכביש וזוכר שניסה לעצור מכוניות בכביש (עמ' 62, עמ' 65 ש' 18, 21-31, עמ' 66 ש' 15, עמ' 67 ש' 28).

הנאשם מסר כי אינו זוכר אם בדק צמיגי הרכב לפני שיצא מהבית, אך משער שאם לא היה אויר היה מרגיש בכך (עמ' 64, 65, 66 ש' 2, 67). עם זאת, מסר שלא שיקר לשוטר, ובהודעתו אמר **שאף פעם לא בדק לחץ אוויר בצמיגים ואת הגלגלים** (עמ' 64, ת/19 עמ' 1 ש' 24).

לדבריו, אינו יודע באיזו מהירות נסע, אך סביר **שלא נסע מהר**, שכן הנו נהג זהיר ומסוגל הנהגים שיצפצפו להם מאחור כדי שיסעו יותר מהר (עמ' 66).

16. **הנאשם טען כי בעקבות התאונה נפגע בראשו**, טופל שנתיים במחלקת כאב ופוסט טראומה ובמחלקה לפגועי ראש בבי"ח רמב"ם, טופל בכדורים נגד דיכאון וחרדה תקופה ארוכה, ונותר עם נכות נפשית עקב התאונה. כמו כן, **זכרוננו נפגע ואינו זוכר את אירוע התאונה על כל חלקיו**.

הוגש מסמך רפואי ת/1 לפיו עקב התאונה נגרם לנאשם שבר באף. לא צוינה פגיעה אחרת.

הסנגור הפנה לפסק הדין בת"א 13034-09-08, אולם שם צוין מפורשות כי הפגיעה הגופנית בגין התאונה הסתכמה בפגיעה באף ובשיניים, וכי הנכות הנפשית הנה בשיעור 6.66% בלבד. אין שום התייחסות לפגיעה גופנית אחרת או לפגיעה בזיכרון בגין התאונה דנן. באותו פסק דין הובהר כי לא הוכח כל קשר בין התאונה דנן לבין אי חזרת הנאשם לעבודה ולחיים תקינים וכי התפרקות משפחתו, אף היא, אינה קשורה בהכרח לתאונה, שכן הנאשם גר בנפרד מאשתו טרם התאונה.

העידה הפסיכיאטרית, ד"ר מרינה בר, שבעת התאונה עבדה במיין בי"ח האנגלי בנצרת וערכה ב-27.4.08 חוו"ד פסיכיאטרית ראשונית לנאשם (נ/2).

העדה הסבירה שכשרשמה "פגיעת ראש, פנים עם איבוד הכרה" ראתה אבחנה זו במסמך אחר. עם זאת, **אבחנה "פוסטקונקז'ן", הכולל בד"כ ירידה בזכרון**, ריכוז, חשיבה, בנוסף לדיכאון.

המלצותיה היו טיפול אנטי דכאוני, הכולל הן תרופות והן שיקום לנפגעי ראש שזה טיפול קוגניטיבי בפוסטטראומה הכולל גם בירור מדויק של אובדן זיכרון. העדה אינה יודעת אם בפועל בוצעה בדיקת זיכרון, היא עצמה לא ביצעה בדיקה זו, ובבדיקתה הפסיכיאטרית, שכללה שיחה אחת, יכלה לראות אובדנות והמשך טיפול בלבד. העדה הוסיפה כי בשיחה מתבססת היא על דברים שהנאשם מסר לה ועל התרשמותה המקצועית מתהליכים של רגש וחשיבה. העדה הסבירה שכאבי ראש, ירידה בריכוז ואובדן זיכרון הן תלונות מפי הנאשם, ללא אבחון במכון מתאים.

מדברי העדה עולה כי לא ערכה לנאשם בדיקת זכרון, ובעיית הזכרון בנ/2 נובעת מדיווח הנאשם. עם זאת, העדה אבחנה "פוסטקונקז'ן" הכולל בד"כ גם ירידה בזכרון.



הנה כי כן, קיים מסמך רפואי המתעד פגיעה בפנים (שבר באף), כמו גם פסק דין וחוות דעת פסיכיאטרית ראשונית המשקפים השלכות נפשיות רגשיות של התאונה, אשר יכולות להתיישב עם ירידה בזכרון. נתונים עובדתיים אלה מצטברים לתלונתו העקבית של הנאשם בדבר פגיעה בזיכרון, תלונה שמצאה ביטוי כבר מבדיקתו ע"י ד"ר בר כחודש לאחר התאונה, בשלוש חקירותיו במשטרה ובהמשך בעדותו בבית המשפט. עם זאת, הנאשם בחר שלא להגיש אבחון לאחר בדיקה ביחס לבעית זכרון ולכן זו לא הוכחה. לאמור השלכות לעניין משקל טענת חוסר הזיכרון, ולמידת יכולתה להסביר העדר גרסה מטעם הנאשם בדבר הסיבה לסטייה ולאופן התרחשות התאונה.

17. הסנגור טען בישיבת יום 3.3.10 כי הנאשם לא הוזהר טרם גביית הודעותיו ולא ניתנה לו זכות להיוועץ עם עורך דין. לאחר שמיעת הראיות ועיון במסמכים הרלוונטיים לטענה זו, לא מצאתי בטענה ממש. העד דנינו יעקב מסר בעדותו מיום 1.4.12 עמ' 27 כי הנאשם נחקר לאחר שהוזהר ואף חתם שהבין את האזהרה. האמור עולה גם מהרשום בהודעות הנאשם. הבוחן, שגבה הודעות הנאשם, לא עומת כלל עם הטענה בדבר אי קיום זכות ההיוועצות וטענה זו נזנחה ע"י הנאשם.

18. לסיבה לסטיית רכב הנאשם, התייחסו המומחים הבאים:

א. דנינו יעקב: הבוחן המשטרתי שניהל חקירה זו ומסר עדות בישיבת יום 1.4.12.

ב. ד"ר איתמר שרון: משמש כמהנדס יועץ, מרצה ובודק צמיגים מומחה מטעם משטרת ישראל.

ד"ר שרון העיד בישיבת יום 9.2.12 וערך חוות דעת, תרשימים ותצלומים בדבר בדיקותיו (ת/2-ת/11).

ג. רפ"ק רומן ברונשטיין: ראש יחידת חקירות תנועה במרחב חוף, מילא תפקיד של קצין בוחנים

ארצי ועוסק בחקירת תאונות דרכים משנת 1994. העיד ביום 15.12.13 וערך חוות דעת שסומנה ת/23. לפי הרשום, ת/23 נערכה ביום 31.1.10, אך התביעה הגישה בקשה לתיקון כתב האישום ע"י הוספת העד רק ביום 14.7.13. חוות הדעת לא הועתקה להגנה עד למועד בקשת התיקון, בחלוף כ-5.5 שנים מהתאונה (26.3.08), בחלוף כ-3.5 שנים ממועד הגשת כתב האישום (11.2.10) ובסיום שמיעת עדי התביעה.

ד. מומחה ההגנה - אינג' גדי וייסמן: העד הנו מהנדס תנועה, בוגר טכניון, ובמסגרת זו למד חקר תאונות דרכים. העד שירת במשטרת ישראל באגף התנועה במחוז הצפוני לפני כ-30 שנה, שימש כיועץ לראש לשכת התנועה במחוז הצפוני בנושא הנדסת תנועה ותאונות דרכים וליווה בוחנים בחקירתם כגורם מקצועי. העד משמש כמומחה, ביקר במקום התאונה ביום 17.6.12, ערך חוות דעת (נ/1) ביום 2.6.14 ומסר עדות ביום 19.10.14.

סתירת חזקת הרשלנות - הנקרים בגלגלים האחוריים כגורם לסטייה ולתאונה:

19. אין ראיה ישירה לסיבה לסטייה. הנפגעת, גב' ב ל, מחוסרת הכרה. הנאשם טען לאובדן זיכרון. אין עדי ראיה



לתאונה.

20. סטייה מנתיב נסיעה אינה פעולה טבעית במהלך נהיגה. כדי לסתור את חזקת הרשלנות ולהתחקות אחר הסיבה לסטייה, הציגה ההגנה - באמצעות מומחה מטעמה, אינג' גדי וייסמן, ותוך הסתמכות על חוות דעת ד"ר איתמר שרון - תזה אפשרית, המבוססת על ראיות ממשיות, לפיה התאונה בלתי נמנעת מבחינת הנאשם, שכן התהוו נקרים בגלגלים האחוריים, עקב הינעצות מסמר ובורג, הנקרים הובילו לירידת לחץ האוויר בגלגלים האחוריים, ומצב זה, שאינו צפוי, היווה גורם לסטייה מנתיב תוך אבדן שליטה, מבלי שהיה ביכולתו של הנאשם למנוע את התאונה.

חוות הדעת הברורות של ד"ר שרון ואינג' וייסמן, מעלות ספק סביר ביחס לאחריות הנאשם לסטייה מן הכביש ולהתרחשות התאונה. אציג להלן את התזה האפשרית והסבירה לסתירת חזקת הרשלנות, שעלתה הן מראיות התביעה והן מראיות ההגנה, לאחר מכן אפרוש טענות התביעה ואנמק מדוע נותר הספק הסביר בעינו ודין טענות התביעה להידחות.

21. הבוחן דינינו יעקב, בעדותו מיום 1.4.12, בדו"ח הבוחן (ת/16), בנספח לסקיצה (ת/14) ובטופס הלוואי (ת/21), אותם ערך, הבהיר כי רכב הנאשם נמצא **לאחר התאונה כשכל 4 גלגליו ללא אוויר**.

הבוחן איתר **מסמר** שנעוץ בגלגל אחורי-ימני ו**בורג** שנעוץ בגלגל אחורי-שמאלי.

הבוחן לא מצא סימני חריצה או סימני בלימה או סימנים מקדימים אחרים בכביש, מכך **הסיק כי היה אוויר בגלגלים עובר לתאונה**. הבוחן שלח את הגלגלים לבדיקת ד"ר שרון.

22. ד"ר איתמר שרון: המומחה בדק צמיגי רכב הנאשם וערך את המסמכים הבאים:

א. חוות דעת ותצלומים (ת/2 - ת/5) בנוגע לצמיגים הקדמיים של רכב הנאשם, לפיהם הכשל בצמיגים הקדמיים נגרם בעקבות התאונה.

ב. חוות דעת, תרשימי לחץ ותצלומים (ת/6 - ת/11) בנוגע לצמיגים האחוריים של אותו רכב.

לעניין שני הצמיגים האחוריים קבע המומחה בחוות דעתו כי הגלגלים לא כשלו **ולא איבדו אוויר**

בפתאומיות עובר לתאונה, אך היה בשניהם נקר גס שפגע באטימותם עקב מסמר ובורג שננעצו בהם. לפי תיאור המומחה: בצמיג האחורי ימני נעוץ מסמר וגורם לנקר, קוטרו 2.25 מ"מ, ראשו בלוי לחלוטין בגובה פני הסוליה ומצד הבטנה ניכר גוף גדול ומעוקל שקצהו מושחז. בצמיג האחורי שמאלי נעוץ בורג "פיליפס" וגורם לנקר, קוטרו ראשו כ-10.5 מ"מ והוא בלוי למדי. מצד הבטנה יש קרע מוארך דרכו מרבץ החוד.

ד"ר איתמר שרון קבע בחוו"ד ת/6 ות/9 כי הנקרים מהווים גורם אפשרי לתאונה:

"יש לראות בשילוב של שני הנקרים בגלגליו האחוריים של הרכב גורם לתאונה".



בעדותו (עמ' 16 ש' 20-23) שב והדגיש מומחה התביעה כי מסקנתו "ודאית":

"יכולים להיות לתאונה גורמים שונים ולא גורם בודד. אני העליתי את האחד הבודד לתאונה, הנקרים האלה. אני קובע בוודאות ששני הנקרים האלה הם אחד הגורמים לתאונה, משום שכל חוות דעת שלי תמיד נרשמת לטובת הנאשם וכל ספק הוא לטובת הנאשם. כשיש שני נקרים בגלגלים האחוריים, שזה מצב קיצוני, אני רושם שיש לראות בהם גורם אחד לתאונה. זה לא מבטל את האפשרות שיש לתאונה גורמים נוספים".

לפי חוו"ד ד"ר שרון, ת/6 ות/9, שילוב שני הנקרים הגסים בשני הגלגלים האחוריים יוצר

השפעה מצטברת, ושני הנקרים "גרמו ל'היגוי יתר' כבד אשר הקשה מאד על השליטה ברכב

בעקומות ובשינויי נתיב. קשיי השליטה גברו מאד ככל שמהירות הנסיעה גדלה".

המומחה הסביר (עמ' 13 לפרו' וסעיף 5 לת/6 ולת/9) כי קיימת אפשרות סבירה שבגלל הנקרים

לחץ הניפוח בגלגלים האחוריים היה נמוך מהנדרש, עד כדי כך שגרם לקשיי שליטה ברכב. ד"ר

שרון הסביר מהי השפעת הנקרים: "היגוי יתר, שמקשה על השליטה ברכב בעקומות ובשינויי

נתיב, תוך זריקת זנב...קשיי השליטה גוברים מאד ככל שמהירות הנסיעה עולה, היגוי יתר הוא

מצב בו רכב נוהג לקצר את רדיוס העקומה או במילים אחרות להגיב יותר חזק על הפניית ההגה

מכפי שהנהג ציפה".

ד"ר שרון ציין בת/6 ובעדותו (עמ' 13) כי הצמיג האחורי ימני מגלה **סימנים קלים לנסיעה בלחץ**

נמוך שהנם קמטים עדינים בהיקף הבטנה ומעט מאד פירורי גומי שחורים בבטנת הצמיג. האמור

משקף כי לחץ האוויר בצמיג זה, היה נמוך לפני התאונה ולא בעקבות התאונה.

23. **מומחה ההגנה - אינג' גדי וייסמן:**

המומחה מקבל את מסקנתו של ד"ר שרון לפיה "יש לראות בשילוב של **שני הנקרים** בגלגליו האחוריים של הרכב **גורם לתאונה**" (עמ' 72 ש' 31-32).



המומחה הסביר: "אחת האפשרויות הסבירות, שגם מאוששת בחוות דעתו של מומחה הצמיגים היא שבעת שהנאשם נכנס לכוון הצומת בעקומה ימינה, **בגלל שני הנקרים** שהיו בשני הצמיגים האחוריים של הרכב, **הרכב נכנס להיגוי יתר, דהיינו "זריקת זנב"** ומאחר והזנב של הרכב נזרק שמאלה, החלק הקדמי שלו הוסט ימינה **ולכן הרכב סטה ימינה מבלי יכולת הנאשם לעשות דבר** ושני כלי הרכב התנגשו כפי שהתנגשו" (עמ' 72 ש' 26-32).

מומחה ההגנה העיד כי לדעתו הנאשם לא יכול היה למנוע את הסטייה (עמ' 81).

טענת התביעה לאחריות הנהג כיון שנדרשת פעולת היגוי לצורך כניסה למצב של "היגוי יתר":

24. רפ"ק רומן ברונושטיין:

המומחה הגיע למסקנה שהתאונה נגרמה כתוצאה מפעולת נהג ולא מכשל טכני בצמיגים. דהיינו, הנהג אחראי לסטייה מנתיב נסיעתו. אין מחלוקת כי המסקנה מבוססת על חוות הדעת של ד"ר שרון ועל ממצאי הבוחן. העד לא ביקר בזירת התאונה ולא אסף בעצמו ממצאים מזירת התאונה.

העד הסביר מהו "היגוי יתר" (עמ' 48-49): "**בעת נסיעה על לחץ אוויר נמוך בגלגלים האחוריים בעקומה, או בסטייה, מתרחשת תופעה שנקראת היגוי יתר**, פירושה ברגע שאתה מבצע היגוי בעקומה או תוך כדי סטייה לא בנסיעה בקו ישר, בזמן סטייה או נסיעה בעקומה כאשר הנהג מפנה הגה שמאלה או ימינה, מתרחשת תופעת היגוי יתר שפירושה, הרכב מקבל...היגוי יתר חריף ממה שהנהג חושב שהוא יקבל בעקבות הפעולה שעשה. זאת אומרת, אם הוא מצפה שהרכב יפנה או יסטה בזווית א' הרכב יפנה או יסטה בזווית הרבה יותר גדולה ממה שציפה".

העד קבע: "זה לא שהוא לבד סוטה, **זה קורה שהנהג מבצע פעולת היגוי מודעת ונשלטת בידיו**".

מכך ביקשה התביעה להסיק כי האחראיות רובצת לפתחו של הנאשם שביצע את פעולה ההיגוי המודעת. ואולם, גם פעולת היגוי זהירה וסבירה, כגון מעבר לנתיב הימני או נסיעה בעקומה, פעולות שמבוצעות כחלק מ"זרימת התנועה", במקום מותר ובזהירות ראויה, גם הן פעולות היגוי מודעות ונשלטות ע"י הנהג, ואין מהוות עבירה. בהעדר ראיה לפעולת היגוי שמקורה בעבירה, לא ניתן לייחס לנהג אחריות ל"היגוי יתר", עקב לחץ אוויר חסר, כאשר הפעולה התקינה והחוקית בה נקט מקבלת ממדים "חריפים" מהמתוכנן ומביאה לאובדן שליטה ברכב, שלא בעטיו של הנהג.

25. חוות דעתו של ד"ר שרון הנה חד משמעית, ד"ר שרון נקט במלה "ודאות" בתארו את הנקרים בגלגלים האחוריים כגורם לתאונה, ביצרם "היגוי יתר". בנסיבות תיק זה, תמימת דעים אני עם אינג' וייסמן, מומחה ההגנה (ר' 1/נ) כי העובדה שנדרשה פעולת היגוי של נהג, אינה מטילה לפתחו של הנאשם את האחראיות להיגוי



היתר ולסטייה מנתיב, אלא אם ביצע פעולת היגוי בלתי חוקית, וטענה מעין זו לא נטענה ולא הוכחה.

26. חוות הדעת של רפ"ק ברונשטיין ת/23 עמ' 2 סעיף 6 מובילה למסקנה כי לנאשם לא היתה יכולת לתקן בעזרת ההיגוי: "התיקון בעזרת ההיגוי בלתי אפשרי בכל המצבים - בעת הנסיעה במהירות גבוהה ובקטע עקומה, רכב עם צמיגים הנ"ל יכנס לסחרור ולנהג לא תהיה אפשרות לבצע את התיקון". במקרה דנן, לא הוכחה נהיגה במהירות העולה על המותר, אולם בכביש 722 המהירות המותרת הנה כבדרך שאינה עירונית ולכן גבוהה יחסית. כמו כן, במסגרת דו"ח הבוחן ובמסגרת חו"ד אינג' וייסמן הובהר כי מדובר בקטע של עקומה ימינה, ואין מחלוקת כי לחץ האוויר בגלגלים האחוריים היה נמוך מהתקין לפי היצרן. משכך, לפי ת/23, התיקון ע"י הנהג בלתי אפשרי ומכאן שלפי דעת רפ"ק ברונשטיין הנאשם לא יכול היה למנוע המשך הסטייה ממסלול נסיעתו.

27. רפ"ק ברונשטיין טען כי התהווה מצב מאוזן של שני נקרים בשני הגלגלים האחוריים בו זמנית,

ולכן כל עוד הנהג לא יבצע סטייה עם ההגה, הרכב לא יסטה לבד (עמ' 49-50). קביעה זו סותרת

באופן מוחלט את קביעת ד"ר שרון לפיה לנקרים השפעה מצטברת ולא מאזנת. הנני מעדיפה

בהקשר זה את חו"ד של ד"ר שרון, הן משום שהנהג בתחום מומחיותו (עדות ברונשטיין עמ' 55

ש' 26-27), והן משום שלחץ האוויר בכל אחד מן הגלגלים האחוריים לא הוכח, כך שיתכן הפרש

משמעותי ביניהם שמוביל לחוסר איזון אף לגישת מר ברונשטיין.

טענת התביעה כי לא התקיימו התנאים לאובדן שליטה עקב "היגוי יתר":

28. ד"ר איתמר שרון, מומחה הצמיגים, ציין בעדותו כי כל זמן שהרכב נוסע ישר, בלי לעקוף ובלי סטיות מנתיב, היגוי היתר לא בא לידי ביטוי (עמ' 16 ש' 28-29). עוד ציין כי ככל שמהירות הנסיעה גבוהה יותר יש יותר היגוי יתר (עמ' 16 ש' 26). ביחס ללחץ האוויר בצמיגים האחוריים ציין כי מדובר בנסיעה בלחץ אויר מופחת משמעותית מהתקין בשל הנקרים (ר' לעיל).

29. הבוחן המשטרתי: בדו"ח הבוחן ת/16 לא נרשמה מהירות נסיעה או סוג הכביש, לא נמצאו סימנים בכביש והגלגלים היו ללא אויר. עם זאת, מדו"ח הבוחן ת/16 סעיף 4 עולה כי קיימים שני מסלולי נסיעה בכביש 722 וכי בכוון נסיעת רכב הנאשם קיימת עקומה קלה ימינה.

30. אינג' גדי וייסמן: מומחה ההגנה אינו חולק על העובדה שבנסיעה ישרה היגוי היתר לא בא לידי ביטוי. עם זאת, המומחה ביקר במקום, צילם את מקום התאונה והעיד כי הצומת נמצאת בעקומה ימינה ולא במסלול נסיעה ישר. לדבריו, יתכן שבעקומה ימינה קיבל הנאשם את "זריקת הזנב", לאחר שהסיט את ההגה ימינה כדי



להיכנס לעקומה ימינה והמעשה החריף בשל היגוי יתר או שנסע בנתיב שמאלי ולקראת הצומת עבר לנתיב הימני והפעולה החריפה בשל היגוי יתר (ע' 79 ש' 34-32, ע' 80 ש' 14-1). המומחה הפנה להתעלמות רפ"ק ברונשטיין מן העקומה שבצומת (ע' 80).

31. **רפ"ק ברונשטיין:** המומחה הסביר (עמ' 49 ש' 28-19) שעל **עצמת "היגוי היתר"** משפיעים:

מהירות הנסיעה, לחץ האוויר וצורת הנסיעה: בקו ישר/עקומה/סטייה.

ביחס לצורת הנסיעה, טען העד כי בנסיעה ישר אין השפעה של היגוי יתר.

על סמך נסיעתו בעבר בכביש, אמר העד כי במקום התאונה **הכביש ישר**: "בהגעה לצומת בו ארעה התאונה כמה מאות מטרים יש שם חלק מישורי לפני מקום התאונה" (עמ' 47 ש' 2-1 ועמ' 56 ש' 6). דין טענת ברונשטיין להידחות כיון שהיא סותרת את דו"ח הבוחן המשטרתי, שבחן את הזירה בזמן אמת, ואת חו"ד אינג' וייסמן שביקר במקום, ולפיהם התאונה ארעה **בעקומה ימינה**.

מעבר לכך, אין באמרתו כדי לשלול מעבר לגיטימי בין נתיבים או עקיפה מותרת.

ביחס למהירות ולחץ אוויר:

העד נשאל מהו לחץ האוויר **האופטימלי** והשיב כי בד"כ 32 לב' (עמ' 54 ש' 16).

העד נשאל מהו לחץ האוויר **המינימלי** בגלגל הדרוש כדי שניתן יהיה לשלוט ברכב. לדבריו, יצרני הרכב לא נותנים נתון כזה אלא רק את הלחץ האופטימלי ובספרות המקצועית אין לכך ביטוי.

העד טען מזיכרונו כי באחד מתפקידיו הקודמים טיפל בתאונה עם רכב דומה, בה נערך ניסוי עם PSI 10, במהירות 60-70 קמ"ש, והיתה שליטה בהגה (עמ' 47). העד לא כלל את הניסוי בחוות דעתו הכתובה, אלא הציג מזיכרונו, פרוטוקול הניסוי עצמו **לא הוגש** כדי לבחון התאמתו לתאונה דנן, הניסוי **לא הוכר** כמייצג ע"י הקהילה המדעית והעד עצמו ציין כי אין לסוגיה זו ביטוי בספרות המקצועית. כבר משום כך אין להשתית על הניסוי האמור ממצא כלשהו ביחס לתאונה זו.

מבחינת נתוני הניסוי, הוצגו רק סוג הרכב, לחץ האוויר ומהירות הנסיעה. לעניין הנתון המרכזי של **מהירות הנסיעה**, **לא הובהר** אם מדובר ב-60 או ב-70 קמ"ש, אלא רק הערכה של 60-70 קמ"ש. חשוב יותר: הבוחן לא ציין בדו"ח הבוחן מהי המהירות המותרת בכביש 722 ואף מר ברונשטיין, למרבה הצער, לא השלים נתון חיוני זה בטרם נתן את הניסוי כדוגמה. מדובר בדרך שאינה עירונית, ולכן, לטובת הנאשם, ובהתאם לתקנות התעבורה, יש להניח שלכל הפחות מותר היה לנסוע בכביש 722 במהירות של 80 קמ"ש, מהירות העולה על 60-70 קמ"ש לפי הניסוי הנטען. מהירות נסיעת הנאשם בפועל לא נקבעה ע"י הבוחן או מומחה אחר מטעם התביעה.

ביחס ללחץ האוויר בניסוי, לא הובהר אם מדובר בנקרים בשני גלגלים אחוריים או בגלגל אחד. כזכור, לפי ד"ר שרון, **לשני הנקרים השפעה מצטברת** (רפ"ק ברונשטיין סבר שההשפעה של הנקרים מאזנת, אולם טענתו נדחתה - ר' לעיל).



מעבר לכך, לא הובהר אם הנהג שביצע את הניסוי הנו נהג רגיל מן הישוב או שעסקין בנהג מקצועי **שמיומנותו** גבוהה ואף **לא הובהר אם בניסוי הנהג היה מודע לכך שנוהג הוא בלחץ אויר מופחת** ולכן היה ערוך לנהיגה מותאמת, ללא מעבר נתיבים וללא כל פעולה שעלולה לפגוע ביציבות הרכב, אף שעבור האדם הסביר, שאינו מודע ללחץ האוויר המופחת, פעולה זו הנה חלק מ"זרימת התנועה" ומנהיגה טבעית, זהירה וסבירה.

ממכלול הסיבות שצינו ונוספות, **אין בניסוי כדי להצביע על יכולת השליטה של הנאשם ברכב במקרה דנן ועל מידת לחץ האוויר בגלגלים האחוריים בעת התאונה.**

ביחס להתכנות אובדן השליטה בגין היגוי יתר, אשוב ואפנה לחוו"ד רפ"ק ברונשטיין ת/23 עמ' 2 סעיף 6: "התיקון בעזרת ההיגוי בלתי אפשרי בכל המצבים - בעת הנסיעה במהירות גבוהה ובקטע עקומה, רכב עם צמיגים הנ"ל יכנס לסחרור ולנהג לא תהיה אפשרות לבצע את התיקון".

32. בכביש הרלוונטי המהירות המותרת הנה כבדרך שאינה עירונית ולכן גבוהה יחסית, מדובר בעקומה ימינה, לחץ האוויר בגלגלים האחוריים היה נמוך מהתקין ולשני הנקרים השפעה מצטברת על אי יציבות הרכב. משכך, מתקיימים בנדון מלוא התנאים להתהוות "היגוי יתר", שלא בעטיו של הנאשם, ולפי ת/23 תיקון ע"י הנהג בלתי אפשרי.

טענת התביעה בדבר אי בדיקת הצמיגים טרם הנסיעה והקשר הסיבתי בינה לבין התאונה:

אדון בטענה במספר שלבים: ראשית, יבחן השלב בו נגרמו הנקרים, תוך הגעה למסקנה כי נגרמו לפני הנסיעה למקום התאונה. לאחר מכן, תבחן היכולת להבחין חזותית בירידת לחץ האוויר עובר לנסיעה או לחוש בה במהלך הנסיעה ותובא המסקנה כי טענת התביעה לא הוכחה מעבר לספק סביר.

33. השלב בו ננעצו המסמר והבורג בצמיגים וגרמו לנקרים:

א. כעולה מחוות הדעת ת/6 ות/9 ומעדותו של **ד"ר שרון** (עמ' 13 ש' 17-22), הבורג והמסמר ננעצו

בצמיגים האחוריים **לפחות 150 ק"מ לפני** זירת התאונה, זאת לפי הנתונים הבאים:

· ד"ר שרון הסביר שהמסמר היה בלוי לחלוטין, וכי לפי הספרות המקצועית מסמר מתבלה אחרי כ-100 מייל שזה 161 ק"מ, לכן רשם שננעץ 150 ק"מ לפחות לפני מקום התאונה. הבורג היה בלוי למדי, אך עשוי פלדה קשה ולא פלדה רכה כמו מסמר, ולכן קבע המומחה כי היה נעוץ בגלגל לאורך אותו מרחק נסיעה.

· בעדותו (עמ' 17 ש' 7-9) הוסיף, לראשונה, כי הבורג השאיר בבטנה סימני חלודה, שמצביעים על שהייה בגלגל זמן מסוים, ולכן טען כי הסבירות שננעץ באותו בוקר נמוכה. ד"ר שרון לא ציין זאת בחוו"ד ת/6 ות/9 ואף לא לצד תמונה 4 לת/11 אליה הפנה בעדותו.



ד"ר שרון נשאל מתי ננעץ הבורג לפי החלודה, והשיב: "שבוע יכול להיות" (עמ' 17 ש' 11 לפרו' 9.2.12). הערכת זמנים זו לא באה בגדרי חו"ד המומחה, ואינה מתיישבת עם קצב דליפת האוויר, כשלפי בדיקת המומחה, האוויר דלף כמעט לחלוטין תוך פחות מיממה.

ד"ר שרון נשאל (עמ' 15 ש' 12-24) אם יתכן שהבורג והמסמר **ננעצו בצמיגים כשמצבם כבר בלוי**, אם משום שנפלו מרכב אחר ואם משום שכבר היו על הכביש מסיבה אחרת, וטען כי מדובר **בסבירות נמוכה, אך אינו יכול לשלול אפשרות זו לחלוטין**, שכן בכביש מפוזרים ברגים ומסמרים רבים, שגורמים לנקרים, ומקורם בבעלי מלאכה ששומטים אותם במהלך עבודה ובצורות אחרות.

ב. רפ"ק ברונשטיין הגיע למסקנה, המקובלת עלי, שהבורג והמסמר ננעצו בצמיגים לפני תחילת הנסיעה למקום התאונה וכלחץ האוויר היה נמוך כבר בתחילת הנסיעה (עמ' 56, 57), שכן הצמיגים לא התרוקנו מאויר בפתאומיות, אין סימני חריצה, הבלאי בראש המסמר ובראש הבורג מתאים לנסיעה לאורך עשרות ומאות ק"מ, בעוד הנאשם נהג 5 ק"מ בלבד למקום התאונה וקיימים סימנים בתוך חלל הצמיג, שנוצרים כתוצאה מנסיעה לאורך זמן מסוים בלחץ אויר נמוך. בנוסף, הפנה לקצב ירידת לחץ האויר במדידת ד"ר שרון וטען (עמ' 57 ש' 5) כי ב-7 דק' נסיעה היה יורד 1 לב' בלבד ולא היו נצפים סימנים לנסיעה בלחץ אויר נמוך. העד ציין (עמ' 54) כי לפי בדיקת ד"ר שרון לוקח מעל 12 שעות לירידה משמעותית של לחץ האוויר.

הנני דוחה מסקנת המומחה מקיום **חלודה** בצמיג. המומחה טען כי הדבר דורש רטיבות וכניסת מים לחלל פנימי, כשלפי דו"ח הבוחן בעת התאונה הכביש היה יבש. לדבריו, היווצרות חלודה מצביעה שזה לא קרה ב-10-15 דקות אלא במהלך יממה או יותר (עמ' 56 ש' 9-15). לעניין זמן התהוות החלודה, אציין כי ד"ר שרון דחה את הטענה שהחלודה תתרחש ביום או יומיים וקבע כי נדרש שבוע לערך להיווצרותה.

מכל מקום, לא הוכח הקשר בין החלודה לבין משך שהיית הבורג בגלגל לפני התאונה. ד"ר שרון והבוחן לא ציינו זאת ורפ"ק ברונשטיין **לא ידע לומר אם הרכב/הגלגלים עמדו בגשם ובבוץ עד לבדיקה**. בהעדר ידיעה על מיקום הגלגלים מאז התאונה (התאונה מיום 26.3.08 וצילום הגלגל ת/11 תמונה 4 רק ביום 10.4.08), לא הוכח אם החלודה נובעת משהיית הבורג בצמיג האחורי-שמאלי לפני התאונה או משהיית הבורג בצמיג מאז התאונה ועד לבדיקתו ע"י ד"ר שרון. הספק פועל לטובת הנאשם.

ג. הבוחן המשטרתי: הבוחן ציין כי בבורג פטריה רחבה, כך שהרכב "נסע הרבה זמן עם הבורג שהיה בתוך הגלגל" (דוח בוחן ת/16, עדותו מ-1.4.12 עמ' 33 ש' 1-3). עם זאת, לשאלת הסנגור השיב: **"יכול להיות שהבורג נפל שחוק מרכב אחר ונכנס לרכב הנאשם כשהוא שחוק"** (1.4.12 עמ' 33 ש' 6-7).

ד. איננו וייסמן:

המומחה לא שלל כאפשרות סבירה שהבורג והמסמר היו ברכב הנאשם לפני תחילת הנסיעה, אך לטעמו סביר



יותר שנעצו בצמיגים תוך כדי נסיעה למקום התאונה (עמ' 78 ש' 4-7, עמ' 77 ש' 4): "לא ניתן לשלול כי הברגים ננעצו עובר לתאונה בקרבת הצומת ואין בתיק שום ראיה שיכולה להצביע על כך שהרכב נסע כך קטע דרך של 150 ק"מ" (עמ' 73).

לגישתו, יתכן שבורג בלוי חדר לצמיג כשהוא כבר בלוי, ואין ראיה שהברגים היו חדשים מהקופסה כשננעצו בצמיגים או שעברו 150 ק"מ עד לתאונה. לדבריו: "יציאת האוויר היא לא מתונה אלא מהירה מאוד, ואני מניח במידה גבוהה של סבירות שלו היה כך, כל האוויר היה יוצא מהצמיגים בטרם הנאשם היה משלים 150 ק"מ. לכן סביר יותר, מתוך ניסיוני המקצועי, כמהנדס תנועה, שברגים בכבישים הם לא חדשים, הם בלויים ולכן סביר מאד שננעצו לתוך הצמיגים עובר לתאונה, במרחק קצר מהתאונה, והאוויר יצא בקצב מהיר ולכן קרה מה שקרה" (עמ' 73 ש' 12-24, עמ' 80 ש' 17-33).

ה. הנה כי כן, ד"ר שרון ציין כי הנקרים התהוו לפחות 150 ק"מ לפני מקום התאונה בהתאם לבלאי במסמר ובבורג, אולם אין מחלוקת בין המומחים כי אפשר שהנקרים התהוו במרחק קצר יותר. אינני וייסמן והבוחן המשטרתי ראו כאפשרות סבירה שהמסמר והבורג ננעצו ברכב הנאשם במרחק קצר מ-150 ק"מ, כשהם כבר שחוקים, וד"ר שרון לא שלל אפשרות זו. רפ"ק ברונשטיין ראה כאפשרות סבירה שהנקרים התהוו "עשרות" ק"מ מהמקום בלבד.

המחלוקת בין המומחים הנה האם קיימת אפשרות סבירה שהמסמר והבורג ננעצו במהלך הנסיעה למקום התאונה, כטענת מומחה ההגנה, או שהנקרים התהוו לפני הנסיעה למקום התאונה, כטענת מומחי התביעה.

בסוגיה זו הגעתי למסקנה כי המסמר והבורג ננעצו בגלגלי רכב הנאשם לפני תחילת הנסיעה למקום התאונה ולא במהלכה, אף שאין לדעת בדיוק מתי, וזאת על רקע קצב ירידת האוויר והסימנים לנסיעה בלחץ אויר מופחת כעולה מבדיקת הצמיגים שערך ד"ר שרון.

ד"ר שרון ציין בת/6 ובעמ' 13 לעדותו כי הצמיג האחורי ימני מגלה סימנים קלים לנסיעה בלחץ אוויר נמוך, שהנם קמטים עדינים בהיקף הבטנה ומעט מאד פירורי גומי שחורים בבטנת הצמיג.

בבדיקת קצב ירידת לחץ האוויר בצמיגים האחוריים נצפתה דליפה בקצב מהיר יחסית לצמיג ללא אבוב (ת/6, ת/9, פרו' 9.2.12 עמ' 13). בתוך פחות מיממה, לחץ האוויר היה אפסי:

כעולה מת/6, בבדיקת "מעקב לחץ", הצמיג האחורי ימני נופח ל-PSI 36 וכעבור שתיים ירד לחץ הניפוח ל-25. כעבור 7 שעות ירד לחץ הניפוח ל-13.5, כעבור כ-12 שעות ירד לחץ הניפוח ל-7.50 וכעבור כ-22 שעות ירד לחץ הניפוח ל-PSI 2 לערך.

כעולה מת/9, בבדיקת "מעקב לחץ", הצמיג האחורי שמאלי נופח ל-PSI 36 וכעבור שתיים ירד לחץ הניפוח ל-30. כעבור 7 שעות ירד לחץ הניפוח ל-21, כעבור כ-12 שעות ירד לחץ הניפוח ל-15.50, ובחלוף כ-22 שעות ירד לחץ האוויר ל-PSI 9.



הקצב המהיר של ירידת לחץ האוויר, אינו מתיישב עם טענת התביעה בדבר נסיעה בלחץ אוויר נמוך לאורך זמן ממושך ולאורך 150 ק"מ, אלא אם נסיעה זו בוצעה תוך פחות מיממה, שכן בחלוף יממה לא יוותר לחץ אוויר בצמיגים. בנוסף, לפי חו"ד ד"ר שרון, הסימנים בפנים הצמיג האחורי ימני לנסיעה בלחץ אוויר מופחת הנם מעטים, מופיעים בצמיג זה בלבד ואינם משקפים נסיעה ממושכת של 150 ק"מ.

מצד שני, אין מדובר בירידת לחץ אוויר פתאומית, ואם הנסיעה החלה בלחץ אוויר תקני ורק אז ננעצו המסמר והבורג, הרי שנדרשות מספר שעות עד שלחץ האוויר ירד באופן משמעותי.

הנאשם נסע מטבעו למקום התאונה, נסיעה למרחק של כ-5 ק"מ בלבד (ר' בוחן) שארכה פחות מרבע שעה (ר' נאשם), כך שלפי בדיקת קצב ירידת לחץ האוויר שערך ד"ר שרון, במהלך רבע שעה, ירד פחות מ-1 PSI. לא יכולה להיות מחלוקת כי ירידה מזערית זו מלחץ האוויר התקני, לא תוביל לסימני נסיעה בלחץ אוויר מופחת.

מכאן, שהנקרים וירידת לחץ האוויר ארעו לפני הנסיעה למקום התאונה.

34. היכולת להבחין חזותית בירידת לחץ האוויר לפני הנסיעה או לחוש בה במהלך הנסיעה:

אין מחלוקת שלא מוטלת על הנאשם החובה למדוד באמצעות מד את לחץ האוויר בצמיגים עובר לכל נסיעה. עם זאת, התביעה טענה כי חלה עליו החובה לבחון תקינות הצמיגים, חזותית, עובר לנסיעה וההגנה לא טענה אחרת.

הנאשם טען כי אינו זוכר את האירוע ולא היה מודע לירידת לחץ הניפוח טרם הנסיעה. לדבריו,

לא בדק את לחץ האוויר מעולם, אך רכש רכבו תקופה קצרה לפני התאונה והחליף חלק

מהצמיגים לפני חודשים ספורים. ד"ר שרון ורפ"ק ברונשטיין העידו כי הצמיגים במצב טוב, למעט

הנקרים, וכי הנאשם לא התרשל בהתקנתם.

היה על הנאשם לבדוק, ולו ברמה החזותית, את מצב הצמיגים עובר לנסיעה, אך נשאלת השאלה,

אם קיים קשר סיבתי בין אי ביצוע הבדיקה לבין התאונה. מענה לכך נגזר מן השאלה אם בבדיקה

חזותית ניתן היה להבחין בירידת לחץ האוויר טרם הנסיעה. תשובה חיובית מובילה למסקנה כי

הנאשם אחראי לקרות התאונה כיון שיכול היה לצפות את הכשל ולמנוע את הסטייה הקיצונית

אילו בדק חזותית לחץ אוויר טרם הנסיעה בהתאם חובת הזהירות המוטלת עליו. תשובה שלילית,

לפיה קיים ספק סביר בדבר יכולתו להבחין מבעוד מועד בירידת לחץ האוויר ולמנוע את התאונה,

מובילה למסקנה כי אין קשר סיבתי בין אי בדיקת הצמיגים לבין התאונה.



א. **רפ"ק ברונשטיין** טען כי **ניתן להרגיש** את לחץ האוויר הנמוך על דרך של "**שיוט קל**" ולהפסיק נסיעה (ע' 48): "בנסיעה ברכב עם לחץ אוויר נמוך בגלגלים האחוריים גורם לתופעה של שיוט הרכב בזמן הנסיעה, שיוט קל בזמן הנסיעה...בנסיעה אתה אמור להרגיש דבר כזה שאתה נוסע ואתה חייב לתקן כל הזמן, כי האוטו משייט". בעמ' 49 הסביר כי בעקבות "זריקת זנב" "הנהג יצטרך לעשות תיקונים בנסיעה" ובכביש ישר "הדבר היחיד יהיה שיוט קל של הרכב והתיקונים הקלים שאתה צריך לבצע כל הזמן תוך כדי נסיעה כדי להחזיק את הרכב במצב ישר". המומחה הוסיף (עמ' 49) כי בנסיעה מטבעו למקום התאונה יש צמתים עם פניות ועקומות, לכן הנאשם אמור היה להרגיש שבזמן שהוא מבצע פניה או סטייה, שיש פעולה נוספת בהיגוי והרכב מגיב בצורה "חריפה".

הקביעה כי ניתן לחוש בירידת לחץ האוויר אינה מבוססת ואף סויגה ע"י העד עצמו, כך שלא אקבע על פיה ממצא ביחס לנאשם הספציפי:

כשנשאל העד (עמ' 49 ש' 14-16) אם יש אנשים שלא יחושו בזה, לא שלל אפשרות שנהג לא יחושו זאת או יתן פרשנות אחרת לתחושה: "נסיעה בלחץ אוויר נמוך זה **אמור להיות מורגש** כאשר הנסיעה מתאפיינת **בעקומות. איך נהג א' או נהג ב' מפרש את ההרגשה הזו, אף אחד לא יכול לדעת.** אני כמומחה אומר שיש שוני בנהיגה בזמן של נהיגה בלחץ אוויר חסר בגלגלים האחוריים למול נהיגה בזמן של לחץ אוויר תקין".

כשנשאל כמה אנשים היו מרגישים בירידת לחץ האוויר, השיב (עמ' 55 ש' 5): "**לא יודע להגיד.** אני יכול להגיד שכל **נהג שיש לו ניסיון** נהיגה ברכב לא מאתמול ולא משלשום, אמור להרגיש שוני בנהיגה ברכב עם לחץ אוויר תקין לעומת נהיגה ברכב כאשר בגלגלים אחוריים שלו יש לחץ אוויר שונה בהרבה מלחץ תקין כמו שהיה אצלנו".

ב. **רפ"ק ברונשטיין** הוסיף וטען כי הנאשם **יכול היה להבחין בבדיקה חזותית** בירידת לחץ האוויר, וזאת לפני הנסיעה למקום התאונה.

בעדותו טען העד כי אדם המסתכל על גלגלי רכב **מזהה** שחסר אוויר **כבר במצב של חצי מלחץ הניפוח** שאמור להיות לפי היצרן.

מעדותו (עמ' 54-55) עולה כי לחץ האוויר התקין לפי הוראות היצרן הנו **בד"כ PSI 32**.

מר ברונשטיין קבע כי הנסיעה החלה עם לחץ אוויר פחות מהתקין של 32 לב' (עמ' 54 ש' 22 עמ' 55 ש' 7-8), אולם לא יכול היה לומר עד כמה נמוך: "אני טוען כי **התחיל את הנסיעה כאשר לחץ אוויר היה נמוך מאד, לא יכול לומר עד כמה נמוך, זה לא היה אפס ולא היה 30**".

העד העיד כמומחה, אך מסקנותיו מחייבות הנמקה המבוססת על עובדות.

המומחה לא בדק את הגלגלים ולא קבע לחץ ניפוח בעת התאונה או לפניה, ואין שום נתון שמעיד כי לחץ



הניפוח בעת התאונה או לפני הנסיעה פחת מ-50%, דהינו: פחות מ-16 לב'.

בנסיבות אלה, לא הוכח כי הנאשם יכול היה להבחין בחוסר האוויר טרם הנסיעה.

ג. **ד"ר איתמר שרון:** ליכולת הנאשם להבחין בלחצי הניפוח לפני הנסיעה, התייחס ד"ר שרון לראשונה במהלך עדותו בבית המשפט, מבלי שהתייחס אליהן במסגרת חוות דעתו הכתובות.

התרשמתי כי בסוגיה זו ניתנה ע"י העד תשובה לא ודאית, וכי גם לגישת העד קיים ספק סביר ביחס ליכולת להבחין בלחצי הניפוח לפני הנסיעה: "אם לחצי הניפוח בזירת התאונה, היו מספיק נמוכים על מנת לגרום לתאונה, אז הם היו לפני הנסיעה נמוכים עוד יותר ואני יכול לקבוע **בסבירות גבוהה** שבבדיקת צמיגים ניתן היה להבחין בחוסר האוויר. ש. באיזו בדיקה. ת. בבדיקה חזותית בעין בלתי מיומנת" (עמ' 14 ש' 9-5).

ניכר כי העד ברר מילותיו בקפידה עת השתמש במילים "סבירות גבוהה" ולא במלה "ודאית". לשם השוואה, באמרתו בעמ' 16 ש' 21, שהנה חלק מחוות הדעת הכתובה, נתן תשובה ודאית: "אני קובע **בוודאות** ששני הנקרים האלה הם אחד הגורמים לתאונה".

מסקנת ד"ר שרון כי לחצי הניפוח לפני נסיעה נמוכים יותר, ניתנה **על סמך ההנחה** שהגלגלים "היו קרים" עובר לנסיעה (עדותו עמ' 13 ש' 31) וכי במהלך מחצית השעה הראשונה לנסיעה לחץ הניפוח עולה (עמ' 14 ש' 1). ואולם, איש לא הביא בפני ד"ר שרון את העובדה שהנסיעה למקום התאונה לא היתה נסיעתו הראשונה של אותו רכב במהלך אותו בוקר. בפועל, לגרסת הנאשם, שלא הופרכה, הרכב היה בנסיעות, לפרקים, משעה 05:00 עד לשעת התאונה בסמוך לשעה 09:00. משכך, הנחת המוצא כי הגלגלים "היו קרים", **לא הוכחה**, ועמה לא הוכח כי לחץ הניפוח בעת התאונה היה גבוה מזה שנחזה לעיני הנאשם לפני התאונה.

ד"ר שרון אישר כי הצמיגים ברכב הנאשם היו במצב תקין עובר לתאונה ואי אפשר לומר שהנאשם התרשל בהתקנתם (עמ' 15 ש' 1, 7-8, 11 לפרו').

ד. **אינג' גדי וייסמן** העיד (עמ' 77): "בבדיקה חזותית, אפילו אני לא יכול לראות שיש ירידת לחץ אוויר בצמיג. צריך לעשות בדיקת לחץ אוויר במד. גם אם היה חוסר אוויר בתחילת הנסיעה, חזותית לא ניתן לבדוק את זה... **חוסר אוויר בשיעור של 50% ומעלה אפשר לראות חזותית. חוסר אוויר של 10%-20% - לא ניתן.**"

מומחה ההגנה הוסיף (עמ' 77 ש' 1-2): "לא היה פיצוץ. היה הפחתת אוויר תוך כדי נסיעה, לפי הגרף יציאת האוויר היתה מהירה מאוד". לדבריו (עמ' 77 ש' 22-23), היה לחץ אוויר לפני התרחשות התאונה, אך **לא ניתן לדעת מה היה לחץ האוויר.**



ה. התביעה וההגנה לא הביאו לעדות את אשת הנאשם ואת בנו, אשר לפי הטענה נסעו באותו רכב בשעות הבוקר שקדמו לתאונה, כדי לבדוק אם הבחינו או חשו בכשל בצמיגים.

מן המקובץ עולה, כי בבדיקה בעין בלתי מיומנת, ניתן להבחין בירידת לחץ האוויר רק אם לחץ האוויר נמוך ממחצית לחץ הניפוח התקני. התביעה לא הציגה ראיה ביחס למידת לחץ האוויר בגלגלי רכב הנאשם עובר לנסיעה או בעת התאונה ולכן לא ניתן לדעת אם נפל מ-50% (כ-16 לב'). משכך, לא הוכח ברמה הנדרשת בפלילים, כי לפני הנסיעה למקום התאונה, יכול היה הנאשם להבחין בעין בלתי מיומנת בירידת לחץ האוויר. בנסיבות אלה, לא הוכח כי לו בדק חזותית את הצמיגים התאונה היתה נמנעת. במילים אחרות: לא הוכח קשר סיבתי בין אי עריכת בדיקה-בעין של הצמיגים טרם הנסיעה לבין התרחשות התאונה.

הטענה כי ניתן לחוש "שיוט קל" במהלך הנסיעה, אף היא לא הוכחה מעבר לספק סביר, ותוארה כהפרעה קלה, שפרשנותה ע"י נהגים הנה אינדיבידואלית.

35. במקרה דנן, הובאו ראיות נסיבתיות המובילות למסקנה אחת ויחידה כי רכב הנאשם סטה ממסלול נסיעתו, סטייה שהביאה לתאונה קשה.

סטייה מן הכביש מקימה חזקה בדבר נהיגה רשלנית של הנאשם. עם זאת, לשם סתירת חזקת הרשלנות די לנאשם לעורר ספק סביר כי הסטייה לא נגרמה בשל התנהגותו הרשלנית.

הנאשם טען לאבדן זיכרון התאונה, אולם אינג' וייסמן, מומחה ההגנה, וד"ר שרון, מומחה מטעם התביעה, הציגו תזה אפשרית המעוגנת בראיות, ולפיה הגורם לסטייה ולתאונה הנו ירידת לחץ אוויר בצמיגים האחוריים של רכב הנאשם, שהביאה להיגוי יתר, עקב השפעתם המצטברת של שני נקרים גסים בשני הגלגלים האחוריים של רכב הנאשם, שנגרמו כיון שנעצו בהם מסמר ובורג.

המהירות המותרת בכביש 722 ותוואי הכביש במקום התאונה - עקומה ימינה, בשילוב עם לחץ האוויר המופחת, הולמים את התנאים להיווצרות "היגוי יתר" ורפ"ק ברונשטיין טען בת/23 כי חוסר השליטה אינו ניתן לתיקון ע"י הנהג.

על התביעה להוכיח כי הנאשם יכול היה למנוע את התאונה וכיצד היה עליו לעשות כן, אך התביעה כשלה מלהוכיח כי היגוי היתר נובע מפעולת היגוי בלתי חוקית שביצע הנאשם ואף כשלה מלהוכיח מעבר לספק סביר כי הנאשם יכול היה להבחין, בעין בלתי מיומנת, בירידת לחץ האוויר, טרם הנסיעה, או לחוש בכך במהלכה. משכך, לא ניתן לקבוע כי הנאשם חרג מסטנדרט הזהירות הנדרש מנהג סביר.

מארג הראיות מצביע, אפוא, על אפשרות אחרת, המבוססת על ראיות ממשיות, ולפיה סטיית הנאשם לימין הדרך לא נבעה מהתנהגות לא סבירה בנהיגת רכבו.

כמי שנושאת בנטל ההוכחה, על המאשימה להוכיח מעבר לספק סביר כי העובדות והראיות שהונחו בפני בית המשפט אינן מתיישבות עם מסקנה הגיונית אחרת זולת אשמת הנאשם. משעלטה אפשרות אחרת, שאף היא מתקבלת על הדעת, ממשית ובעלת אחיזה בחומר הראיות, אפשרות המתיישבת עם ממצאי זירת התאונה ועם בדיקת הרכב, ולפיה התנהגות הנאשם אינה רשלנית, הרי שהונח בפני ספק סביר והנני מזכה את הנאשם מחמת הספק.

כל צד יישא בהוצאותיו.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בנצרת בתוך 45 ימים מהיום.

המזכירות תשלח נימוקי הכרעת הדין לב"כ הצדדים.

ניתנה היום, א' אלול תשע"ה, 16 אוגוסט 2015, בהעדר הצדדים.