



ת"ד 5173/02/13 - מדינת ישראל נגד גד ברכה

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

ת"ד 5173-02-13 מדינת ישראל נ' ברכה
בפני כב' השופט - ס. נשיאה יהושע צימרמן

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

גד ברכה

הנאשם

הכרעת דין

כתב האישום ומהלך הדיון

בהתאם לכתב האישום, נהג הנאשם במשאית בכביש 6 מדרום לצפון, לא שם לב לדרך, לא שמר על מרחק מספיק ופגע במשאית וולבו אשר נסעה לפניו. כתוצאה מהתאונה ניזוקו שני כלי הרכב ונוסע ברכבו של הנאשם, מר אלכסנדר קפלן, נחבל חבלה של ממש - קטיעה של רגל שמאל מעל הברך, שברים פתוחים ברגל ימין ושברים בצלעות צד שמאל. כן הורדם מר קפלן ואושפז למשך 20 יום וכן נחבל נהג הרכב המעורב.

בדיון אשר התקיים ביום 5.1.14 הודיעה ב"כ הנאשם: "אנו כופרים באישום. איננו כופרים בחבלות"

מטעם המאשימה העיד בוחן התנועה רס"מ בוריס צ'חנובסקי והנהג המעורב, מר עבדאללה יוסף ומטעם ההגנה העידו הנאשם ומומחה מטעמה - אבי מעוז.

כמו כן, הוגשו לבית המשפט דו"ח בוחן, לוח תצלומים, זכרון דברים, מסמכים, דיסק תמונות, הודעות הנאשם והעדים, תרשים, סקיצה ונספח, תעודות רפואיות, חוות דעת מומחה וסקיצה.

גרסאות הצדדים

לטענת המאשימה, כפי שבאה לידי ביטוי בסיכומיה, ועל בסיס דו"ח הבוחן: "משאית הנאשם נסעה בנתיב ימני, לא שמרה מרחק עם משאית הפולטרילר, ובעת ניסיון הנאשם לסטות שמאלה ולהתחמק מהתנגשות בפולטרילר כאשר חלקו הימני של רכב הנאשם היה בנתיב ימני וחלקו בשמאלי, פגע עם חזית צד ימין של משאיתו בחלק האחורי שמאלי של הגרור. "



לטענת ההגנה, כפי שעלה מעדות הנאשם בחקירתו הראשית: "...נסעתי בנתיב הימני כל אורך הדרך, הגעתי לעליה לפני מחלף נחשונים ולפני נסע פולטריילר כשהתקרבותי אליו, הוא נסע לאט ואני נסעתי קצת יותר מהר ממנו, הדלקתי ווינקר, חלפתי שמאלי עברתי לנתיב השמאלי בצורה בטוחה שאין אף אחד אחרי, הכביש היה פנוי לחלוטין, כשהייתי בצד השמאלי של הכביש במקביל אליו התחלתי לחלוף אותו, אני הייתי בנתיב השמאלי, הגעתי לעגלה הנגררת האחורית כשאני בנתיב שמאל, תוך כדי שאני רוצה לחלוף הנהג עצמו סטה שמאלה עם הסוס שלו, אני מייד הבהבתי לו עם האורות שלי, ברגע שהבהבתי הוא לקח את ההגה ימינה חזרה לנתיב שלו ותוך מספר שניות העגלה הנגררת שניסיתי לחלוף לידה החליקה לנתיב שלי והתרחשה ההתנגשות..."

על מנת לפשט את הדברים נזקק את המחלוקת בין הצדדים לשאלות היכן וכיצד התרחשה התאונה, האם, לגרסת המאשימה - בנתיב הימני, ועקב אי שמירת מרחק בין רכב הנאשם לרכב המעורב, או כגרסת ההגנה - בנתיב השמאלי, ועקב סטיית הגרור של רכב המעורב, תוך כדי עקיפתו על ידי הנאשם.

דין והכרעה

כפי שיפורט להלן, ניתוח רצף הראיות, סימני ההשפרכה וסימני המריחה, הביאו למציאת גרסת המאשימה לאופן התרחשות התאונה, כנכונה. מנגד, ההגנה לא יצרה ספק סביר לקעקוע גרסה זו ולהעדת גרסתה ויתרה מזאת נמצאו סתירות משמעותיות בגרסת הנאשם והעדר התאמה בין גרסתו בבית המשפט לחוות דעת מומחה ההגנה ולעדו.

נקודת האימפקט - סימני ההשפרכה

בסעיף 9(ג) לדו"ח הבוחן, ציין הבוחן: **"סימני השפרכת מים מהרדיאטור של רכב 1- מצביעים על כך שההתנגשות אירעה בנתיב הימני"** ובחקירתו הראשית הסביר מדוע סימנים אלו מלמדים על נקודת האימפקט:

"ההשפרכות זה הממצא הכי קרוב למקום האימפקט, הם נוצרים אפשר להשוות את המצב הזה לסיר לחץ ברדיאטור יש טמפ' מעל נקודת הרתיחה, ברגע יציאה של המים מהרדיאטור יוצא קיטור של תערובת מים ואדים והמשקעים והלכלוך שיש ברדיאטור ברגע פגיעה באדמה תמיד הפגיעה היא לפני, ז"א רדיאטור שנפגע בחזית הרכב נוצר חור או פגיעה אחרת והמים האלה יוצאים החוצה תחת הלחץ ופוגעים לפני הרכב..."

בנוסף הבהיר הבוחן כי אין אפשרות כי תתרחש פגיעה בנתיב השמאלי (כגרסת ההגנה. י.צ.) ויימצאו סימני מים בנתיב הימני: **"הרדיאטור נמצא בחזית הרכב וכשהוא נפגע הרכב נפגע מהחזית והמים יוצאים לפני".** ניתן להתרשם מעיון בסקיצה אותה ערך הבוחן כי סימני השפרכות מים נמצאו מימין לקו ההפרדה.

הבוחן נדרש לשאלה זו בחקירה הנגדית והבהיר **"...מקום האימפקט הוא לפני סימני השפרכה, סימני השפרכה לוקח עוד קצת זמן עד שהמים משפריצים על הכביש, ויתכן שבפרק הזמן הזה משאית עברה מטר או שניים, אני לא יודע להגיד במדויק לכן אני לא יכול להצביע בוודאות על מקום האימפקט..."**

בשלב זה, ניתן לומר, על סמך סימני ההשפרכה כי אזור האימפקט היה בנתיב הימני. כפי שצוין לעיל גרסת הנאשם היתה כי התאונה התרחשה בעת נסיעתו בנתיב השמאלי. בחקירתו במשטרה (ת/7 שורות 22-24) מסר הנאשם כדלקמן: **"...והעגלה האחורית שלו נזרקה לנתיב שמאל וסגרה לי את הנתיב"**, אם אכן כך היו פני הדברים, כיצד נמצאו סימני השפרכות המים בנתיב הימני ולא כמצופה בנתיב השמאלי.



אשר על כן - אני קובע כי נקודת האימפקט היתה בנתיב הימני (הגם שלא ניתן לקבוע במדויק היכן בנתיב הימני).

סימני מריחה

בסמוך לסימני ההשפצה, בנתיב הימני, סומנו בסקיצה ובתרשים הבוחן "סימני מריחת צמיגים אחוריים של מאן" **אורך 8.2 מ".** על היווצרותם של סימנים אלו, הסביר הבוחן בחקירתו הנגדית:

"...הדינמיקה של התאונה היא כזו שרכב 1 (רכב הנאשם, י.צ.) היא משאית יותר קלה מרכב 2 ובאה במהירות גבוהה יותר מרכב 2, ברגע ההתנגשות רכב 1 נבלם על ידי רכב 2, בלי שהוא ביצע את פעולת הבלימה בעצמו, ונוצרו סימנים שסימנתי אותם באות ד'. סימני מריחת צמיגים, הסימנים האלה מתחילים מהנתיב הימני, הסימנים נוצרים בגלל שהגלגלים של רכב 1 מהירים יותר מהמהירות של רכב 2, הרכב בעצם נבלם על ידי רכב 2 ונוצר פרפור גלגלים, הסרנים לא יכולים להיעצר בבת אחת, הם מעיטים ונוצר מצב שהגלגלים מסתובבים מהר יותר מתנועת הרכב עצמו שנבלם על ידי רכב 2 ולכן יש סימני מריחה..."

הבוחן המשטרתי מסר בעדותו כי סימני המריחה מתחילים 0.4 מ' מימין לקו ההפרדה, ואולם מומחה ההגנה חלק על נתון זה. לטענתו, מהסקיצה אותה ערך הבוחן המשטרתי ניתן לראות כי בסמוך לתחילת סימני המריחה נרשמה הספרה "0" מה שמעיד כי סימני המריחה החלו בקו ההפרדה ולא מימין. לדבריו: **"מאחר ולא מדובר למעשה, בחריגה של 0.4 מ' של סימן מריחת הצמיג הימני לנתיב הימני! אלא - בחריגה של "כתם מים" לנתיב הימני. ואילו בסימן מריחת הצמיג הימני, מודד ומסמן הבוחן - 0 מהקו המקובקב שבין שני הנתיבים..."**

בהמשך ציין המומחה בחוות דעתו **"ולדעתי המקצועית סימני "המריחה", נוצרו על ידי הגלגלים הקדמיים..."**. נמצאו למדים כי בחוות דעתו, לא חלק מומחה ההגנה על שייכותם של סימני המריחה לרכב הנאשם אלא רק באשר למיקומם.

ב"כ הנאשם לא חקרה את בוחן התנועה ולא עימתה אותו עם הטענה ועם רישומיו בסקיצה ובכך לא אפשרה לו להסביר את טענתו. אולם למרות האמור, ולאור הספק שעולה מהסקיצה, אני נכון לקבל את גרסת ההגנה כי סימני המריחה החלו על קו ההפרדה. יחד עם זאת, אין בכך כדי לשנות מהקביעה בדבר "אזור" האימפקט בנתיב הימני. הנאשם מוסר בהודעתו (ת/7): **"כבר הייתי כל הרכב בנתיב השמאלי... העגלה האחורית שלו נזרקה לנתיב שמאל וסגרה לי את הנתיב, אני בלמתי וניסיתי לברוח שמאלה אבל התנגשתי בו..."**. אם כך היו פני הדברים, בלתי סביר שסימני המריחה יתחילו מקו ההפרדה והיינו מצפים שהם יחלו ממרכז נתיב שמאל.

בהתאם לגרסת ההגנה, התאונה התרחשה במיקום כלשהו בנתיב השמאלי, כאשר חזית רכב הנאשם מצויה בשמאלו של רכב המעורב, והעגלה של רכב המעורב חודרת לנתיב שמאל. כיצד, אם כן, יכול רכב הנאשם לאחר האימפקט (שהרי אין חולק כי סימני המריחה נוצרו לאחר האימפקט) להגיע לימין הנתיב השמאלי, שהרי במקום זה נמצא רכב המעורב, אשר איטי ממנו באופן משמעותי וכן כאשר מגמת התנועה הכללית שלו היא לשמאל?

מיקום אזור ההתנגשות

כפי שצוין לעיל, קביעת בוחן התנועה הייתה כי מיקום האימפקט הינו בנתיב הימני באזור השפצות המים המסומנות באות ג' בתרשימו (ת/8), ויתכן 1-2 מטר לפני תחילת ההשפצות.

מנגד, טענת ההגנה המרכזית הינה כי נקודת האימפקט היתה כ-50 מטרים לפני המקום המשוער על ידי בוחן התנועה, וכי אין ראיות לכך בתיק החקירה מפני שבוחן התנועה לא בחן זאת. אינני מקבל טענה זו. טענותיה למחדלי חקירה ואי



בחינת מלוא הזירה נענו בהרחבה על ידי הבוחן, אשר אף הסביר מדוע לא היה טעם בהגעה לזירה בכביש 6, שוב, עם אור ראשון. (עמוד 10 שורות 8-1).

אף לגופו של עניין, אני דוחה טענה זו: מתווה התאונה, הן לגרסת המאשימה, והן לגרסת ההגנה הינו: אימפקט ורק לאחריו תגובת נהג ובלימה אשר על כן, סדרם ההגיוני של הממצאים הזירה הינו, בהתאם להתקדמות הרכב, בתחילה, סימנים הנובעים מההתנגשות ורק לאחריהם, ובמקביל לחלקם, סימנים הנובעים מתגובת הנהג. במקרה דנן, הממצאים היו סימן השפרכה (תוצר התנגשות), סימן מריחה (תוצר התנגשות), סימן בלימה (תוצר תגובת נהג), פיזור שברים, כתמי דם וחלקי ארגז במקביל (תוצר התנגשות) ולבסוף שלולית מים ושמן (תוצר התנגשות).

ניתן להתרשם כי ממצאי התאונה תואמים את מתווה התאונה המוסכם שהוצג לעיל. מהתמונות וכן מהתרשים ומהסקיצה ניתן להיווכח כי מכלול ממצאי האימפקט (סימני השפרכות מים וסימני מריחה) מתחילים בנקודה מסוימת, לאחר כ-10 מטרים מתווסף הממצא המבטא את תגובת הנהג, קרי - סימני הבלימה, ועל סיומם של סימני הבלימה נמצא חלקה האחורי של משאית הנאשם. ניתן להתרשם כי כל הממצאים מופיעים ברצף מתחילת סימני השפרכות המים ועד סיום סימני הבלימה. הבוחן העיד כי בדק את הזירה לאחר אם כי מסר בעדותו: **"אני לא זוכר כמה הלכתי אחורה אני בודק זירה בצורה מסודרת, ההשפרכות של המים לא מתחיל 50-60 מטר"**.

בנסיבות אלו של רצף הממצאים, ומיקומם באופן התואם את מתווה התאונה, ובהינתן כי הבוחן בדק את הזירה מרחק מסויים לאחר, ציפיה כי במרחק רב ימצאו ממצאים נוספים אינה סבירה, אם כי מן הראוי כי הבוחן יתעד את טווח הזירה הנבדקת. בהקשרם של ממצאי השברים סבר מומחה ההגנה כי אם בוחן התנועה היה בודק 50-60 מטר לאחר היה מוצא ממצאי שברים נוספים, והיה קובע שם את מקום האימפקט. בית המשפט הסתפק בעניין, שאל את מומחה ההגנה בנושא, ותשובותיו של המומחה לא היו מניחות את הדעת. (עמוד 39 ש' 16 ואילך, ועמוד 40 ש' 1 ואילך).

זמן תגובת הנאשם ומרחק התגובה

ההגנה, כאמור, טענה כי מיקום האימפקט היה כ-50-60 מטרים לפני המקום אשר נקבע במשוער על ידי בוחן התנועה, בקביעה זו מבקשת ההגנה להתבסס בעיקר על מהירות נסיעת הנאשם, וזמן תגובתו. טרם ניתוח טענה זו, אציין כי הסנגורית אף בנקודה זו לא עימתה את הבוחן עם הנימוקים לטענה, לא הציגה בפניו את הנתונים עליהם מבקשת להתבסס כדי להוכיח טענה זו, והסתפקה בהטחה כללית וסתמית כי: **"יכול להיות שהוא הגיב 50-60 מטר קודם..."** (עמוד 11 שורה 26).

כאמור, לראשונה במסגרת חוו"ד מומחה ההגנה, הובאו הנתונים מהם מבקשת ההגנה להיבנות בטענה זו, ואולם יש לדחות טענה זו אף לגופה. בחוות הדעת נטען כי הנאשם נסע במהירות של 100 קמ"ש, שהם 27.7 מטר בשניה, ונקבע זמן תגובה של 2 שניות (זמן תגובת נהג + זמן תגובת מערכת הבלמים). משני נתונים אלו- מהירות הנאשם וזמן התגובה, גוזר המומחה את מרחק התגובה וקובע כי נקודת האימפקט הינה במרחק של 55.4 מטרים (27.7 מטר לשניה כפול שתי שניות) לאחר, מתחילת סימני הבלימה. ניתוח זה מתבסס על ההנחה בדבר זמן תגובת הנאשם, ועל ההנחה ולפיה, במשך כל זמן תגובתו ועד לתחילת סימני הבלימה, נסע הנאשם במהירות של 100 קמ"ש. דחיה של כל אחת מההנחות משמיטה את הקרקע תחת חישובי המומחה, קל וחומר דחיית שתיהן.

ואתחיל בקביעת המהירות: אומנם מהירות רכב הנאשם בתחילת האירוע הייתה, לגרסתו, 100-105 קמ"ש, ואולם מהירות זו פחתה משמעותית במהלך התאונה וזאת לפני תחילת סימני הבלימה, בהתאם להשתלשלות הכרונולוגית



שתואר לקמן, והכל על פי גרסת הנאשם: (1) עם התקרבות הנאשם לרכב המעורב, האט הנאשם את מהירות נסיעתו. (הודעת הנאשם במשטרה, ת/7 שורה 35). (2) בהמשך עם סטיית הרכב המעורב, לנתיב הימני: "ברגע שראיתי שהסוס שלו סוטה לכיווני הורדתי מייד את הרגל מהגז". (3) לאחר מכן, כאשר "העגלה האחורית שלו נזרקה לנתיב שמאל" (ת/7 שורות 22-24), ועוד לפני ההתנגשות, בלם הנאשם את רכבו וסטה שמאלה. (4) ולאחר ההתנגשות, מהירות נסיעתו הואטה עוד יותר בשל ההתנגשות, האטה המתבטאת בסימני מריחה לאורך של 8.3 מטרים.

בל נשכח כי כל זאת התרחש בעליה, וברכב שהינו משאית, וכל הורדת "הרגל מהגז" (עדות הנאשם בביהמ"ש) וקל וחומר בלימה ולו הקטנה ביותר, משפיעות השפעה רבה ומיידית על האטת המהירות. נמצאנו למדים כי בעת תגובת הנאשם לקראת בלימת החירום, לאחר כל ההתרחשות דלעיל, מהירות הנסיעה של רכב הנאשם פחתה משמעותית במשך 4 השלבים שתוארו לעיל, ומכאן שלא נכון לקבוע כי במשך זמן התגובה נסע הנאשם במהירות של 100 קמ"ש. מכל זאת עולה כי התשתית העומדת בבסיס טיעוני מומחה ההגנה נשמטה.

מעבר לנדרש אוסיף ואציין כי גם לא הוסבר מדוע קבע מומחה ההגנה זמן תגובת נהג של 1.5 שנייה. (ולאחר תוספת של 0.5 ש' - זמן תגובת מערכת, נקבע זמן תגובה כולל של 2 שניות).

כידוע זמן תגובה בסיסי ומקובל לנהג (ללא זמן תגובת מערכת) הינו 0.75 ש', זמן התגובה הארוך (1.5 ש') אשר קבע מומחה ההגנה לנהג, אמור לגלם, מלבד תוספת של זמן תגובת לילה, בעיקר תגובה למצבים מורכבים המביאים לידי ביטוי הפתעת נהג, התלבטות, וכו'. מעבר לעובדה כי כל אלו לא באו לידי ביטוי בחוות דעת המומחה, נראה כי אלו לא התקיימו במקרה זה. עד תגובת הנאשם לקראת בלימת חירום נקט הנאשם בפעולות קודמות המעידות שבעת תגובתו לקראת בלימת החירום כבר לא היה במצב של הפתעה/התלבטות. בפעולותיו הקודמות, כל זאת, כאמור, בהתאם לגרסתו, ניתן למנות: האטה לקראת יציאה לעקיפה, הבהוב לנהג המעורב עם תחילת סטייתו שמאלה, הורדת הרגל מדוושת הדלק ואף בלימה שאינה בלימת חירום לאחר סטיית העגלה לנתיבו. כל אלו קודמים, כאמור, לתגובת החירום, ומכאן שבהגיעו לתגובת החירום כבר אין גורם הפתעה/התלבטות שיש בו כדי להביא לקביעת זמן תגובה כה ארוך.

סימני בלימה:

טוען מומחה ההגנה בחוות דעתו כי סימני הבלימה אינם כפולים ועל כן סבור כי נגרמו מהגלגלים הקדמיים. כמו כן מוסיף ואומר כי קיים סימן נוסף אשר הבוחן התעלם מקיומו, ובאם היה מתייחס אליו היה מסיק אף הוא כי סימני הבלימה נגרמו מהגלגלים הקדמיים.

ראשית אומר כי, לאור ניתוח התאונה דלעיל, לא מצאתי כי בשאלה זו ובאימוץ סברת מומחה ההגנה יש כדי להוכיח את אחת מגרסאות הנאשם. אולם, למעלה מן הצורך, אציין כי לא ניתן לקבל טענה זו מבלי שההגנה עימתה את בוחן התנועה בסוגיה, במסגרת חקירתו הנגדית. בוחן התנועה ראה בליל האירוע את הממצאים בעיניו, וקבע כי מדובר בסימנים כפולים. כיצד יכול מומחה ההגנה שלא היה במקום לטעון שאין הדבר כך, וזאת בהסתמך על תמונות בלבד וללא שניתנה לבוחן התנועה ההזדמנות להשיב לטענה זו? כך הדבר אף באשר לסימן הנוסף אליו מתייחס מומחה ההגנה.

גרסאות הנאשם



גרסאות הנאשם בחקירתו במשטרה

הנאשם מסר הודעה אחת במשטרה (7/ת) וטען כדלקמן:

שורה 17 - "...ובעת יציאה לעקיפה כאשר כבר עברתי לנתיב שמאל כבר הייתי כל הרכב בנתיב השמאלי, הבהבתי עם האורות לנהג הטריילר כי הוא התחיל לגלוש לנתיב השמאלי ...".

שורה 36 - "... כאשר ראיתי שאני מתקרב לפולטריילר ... ועברתי לנתיב השמאלי ואז קרה שהפולטריילר סטה...".

לעומת זאת:

שורה 59 - "הייתי תוך כדי מעבר מימין לשמאל, חלק קדמי כבר עבר לנתיב השמאלי... אבל הפולטריילר גם סטה וגם בלם... ניסיתי לברוח שמאלה וגם בלמתי".

שורה 68 - "... ראיתי אותו ממרחק סביר, וכאשר התחלתי לעבור שמאלה... הוא סטה שמאלה ואז הבהבתי... ואז הוא סטה... והעגלה סגרה לי את הנתיב".

האם ההתנגשות אירעה כאשר רכב הנאשם כבר היה במלואו בנתיב שמאל (שורות 17, 36) או שמא ההתנגשות הייתה תוך כדי סטייה שמאלה ותוך כדי מעבר מנתיב לנתיב (שורות 59, 68)?

מדובר בסתירה היורדת לשורשו של עניין, ואם אכן התאונה התרחשה כגרסת הנאשם, היינו מצפים מהנאשם לספק בשאלה בסיסית זו תשובות עקביות.

גרסת הנאשם בבית המשפט

לעומת הסתירות שצוינו לעיל בחקירתו במשטרה, סיפק הנאשם בבית המשפט, כבר בחקירה הראשית, גרסה עקבית. לפי גרסה זו התאונה אירעה כאשר השלים את המעבר מנתיב לנתיב ואף החל לחלוף את רכב הנאשם בהיותו בנתיב שמאל ובמקביל לעגלה של רכב המעורב (עמוד 22 שורות 30 ואילך). הסנגורית בסיכומיה הדגישה כי מבקשת היא לאמץ גרסה זו של הנאשם ולפיה: "**הקבינה** (של הנאשם י.צ.) **החלה לעבור את העגלה האחורית של המשאית**". (עמוד 46 שורות 17-18). בהקשר זה שאל בית המשפט את מומחה ההגנה 'ברחל בתך הקטנה': "**בהינתן גרסת הנאשם בבית המשפט נכונה האם הדבר תואם את ניתוח התאונה כפי שאתה ניתחת בחוות דעתך**" והמומחה השיב מפורשות: "**לא תואם**". ואבהיר תשובה זו.

חוות דעת מומחה ההגנה התבססה, מן הסתם, על אחת מגרסאות הנאשם בהודעתו במשטרה ולפיה ההתנגשות אירעה בזמן מעבר הנאשם מנתיב ימין לנתיב שמאל, במצב דברים זה, כאשר רכב המעורב ועגלתו, נמצאים לפני רכב הנאשם, ובהינתן חדירת העגלה לנתיב שמאל, אולי תיתכן תיאורטית אפשרות של פגיעת חזית באחור, אשר הייתה מוסכמת על הכל. ואולם, אם ההתנגשות אירעה כאשר משאית הנאשם נמצאת במקביל לעגלת רכב המעורב, ובשלב זה נזרקה שמאלה, כיצד אפשרית פגיעה של חזית באחור? מומחה ההגנה היה ער לכך ולפיכך השיב כי גרסת הנאשם בבית המשפט איננה מתיישבת עם חוות דעתו. לפיכך, משביקשה ההגנה לאמץ את גרסת הנאשם בבית המשפט, נשמטה הקרקע כליל מתחת חוות דעת מומחה ההגנה.



סוף דבר

לאור כל האמור ומשמצאתי לאור הממצאים והעדויות לאמץ את גרסת המאשימה בכל הנוגע להתרחשות התאונה, ומשמצאתי סתירות משמעותיות בגרסאות הנאשם, ובהיעדר היתכנותה של גרסתו בבית המשפט למול חוות דעת מומחה ההגנה, אני מרשיע את הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

ניתנה היום, ל' ניסן תשע"ה , 19 אפריל 2015, במעמד הצדדים