



ת"ד 8832/10/12 - מדינת ישראל, באמצעות לשכת תביעות תעבורה י-ם נגד ראובן שמביק

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 8832-10-12 מדינת ישראל נ' שמביק
בפני כבוד השופט נאיל מהנא

בעניין: מדינת ישראל
באמצעות לשכת תביעות תעבורה י-ם
ע"י ב"כ עו"ד עינת נחמיה

המאשימה

נגד

ראובן שמביק ע"י ב"כ עו"ד רמי זוכוביצקי

הנאשם

הכרעת דין

כתב האישום מושא תיק זה הוגש מלכתחילה מתוך טעות. ניתנה למאשימה הזדמנות לבחון את המשך ההליכים כנגד הנאשם לאחר שהתגלה מקור הטעות. אולם המאשימה בחרה שלא כדרכה, להמשיך בהליכים המשפטיים כנגד הנאשם, תוך גרימת בזבז משאבים רבים, זמן שיפוטי יקר ובעיקר עוול לנאשם.

מקרה זה הינו מקרה בודד שבו היו מעורבים מספר מומחים מטעם המאשימה, שכולם מסרו עדות בבית המשפט, אולם אף אחד מהם לא היה מוכן לקחת יוזמה אמיצה ולתקן את המעוות לאחר גילוי הטעות, טעות שכאמור התגלתה במהלך שמיעת הראיות, שעל בסיסה הוגש כתב אישום מיותר זה נגד הנאשם.

כבר בשלב זה אומר כי החלטתי לזכות את הנאשם מהעבירות המיוחסות לו בכתב האישום כפי שיפורט להלן.

מבוא

1. על פי עובדות כתב האישום, ביום 11.11.12, סמוך לשעה 15:30, נהג הנאשם במשאית, ונסע בדרך שדרות בן זאב בבית שמש, לכיוון רמת בית שמש (להלן: "המשאית"). בהגיעו לקטע הדרך קרוב למכולת אשפה, העמיד את המשאית בנתיב הנסיעה באופן שהפריע לתנועה, חסם את הנתיב והחל לפרוק שקי פסולת בניה שהועמסו על המשאית לתוך המכולה. קטנוע שנסע על הכביש באותו כיוון נסיעה נהוג על ידי ב ש (להלן: "נהג הקטנוע") איבד שליטה על הקטנוע, החליק, נפל ופגע בצידה הימני האחורי של המשאית. בעקבות התאונה נחבל נהג הקטנוע בגופו חבלות של ממש, ובין היתר נגרמו לו פגיעות רב מערכתיות, חבלת ראש, חבלות בבית החזה, שברים מרובים בגפיים, קרע של



הטחול ולדאבון הלב עד היום שוהה במרכז השיקומי בית לוינשטיין.

2. לנאשם יוחסו העבירות הבאות:

- **נהיגת רכב ברשלנות**, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**");
- **העמדת רכב באופן שיש בו הפרעה** - עבירה לפי תקנה 71(1) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**");
- **גרימת חבלה של ממש**, עבירה לפי סעיף 38(3) לפקודת התעבורה.

3. **לטענת המאשימה** רשלנותו של הנאשם מתבטאת בכך שהעמיד את המשאית באופן שהפריע לתנועה, חסם את נתיב הנסיעה ובכך גרם לתאונה.

4. **הנאשם** כפר במיוחס לו וטען כי, הוא לא עצר את המשאית במקום האמור אלא היה במהלך נסיעה רצופה בנתיב הימני עת התרחשה התאונה.

הראיות

5. מטעם המאשימה העידו בפני העדים הבאים:

רפ"ק משה כהן, המשמש כראש מדור תאונות דרכים באגף התנועה במחוז ירושלים שערך את חוות הדעת בעניין פענוח דיסקת הטכוגרף של המשאית (ת/1) (לצורך העניין ייקרא להלן: "**המומחה לטכוגרף**");

מר אהרון זכריה, עד ראיה שנסע ברכבו בסמוך למקום התאונה (להלן: "**עד הראייה**");

גב' ברקת ליאת, עדת ראיה שנסעה ברכבה בסמוך למקום התאונה (להלן: "**עדת הראייה**");

רס"ב אילן יוסף, בוחן תנועה שהגיע למקום התאונה וערך מזכר (ת/2), לוח תצלומים (ת/3 ו- ת/4). יצוין, כי לאחר הגשת המסמכים וטרם שמיעת עדותו ביקשה ב"כ המאשימה להפסיק את הדיון וזאת על מנת להעביר את התיק לעיון מחדש באגף התנועה לצורך בחינת המשך ההליכים;

רס"ב ליאון דכטר, בוחן התנועה אשר היה אמון על חקירת נסיבות התאונה מושא כתב האישום וערך סקיצה (ת/5), תרשים (ת/6), דוח בוחן (ת/7), דוח תפיסת דיסקת טכוגרף (ת/8), דוח תנועת דיסקת הטכוגרף (ת/9), מכתב שנשלח למד"א לקבלת השעה המדויקת של שיחת המודיע לגבי התאונה (ת/10), גבה את הודעת הנאשם (ת/11) וערך תצלומים (ת/12) (להלן: "**הבוחן**");

רס"ר דגן טדה, השוטר שהגיע ראשון למקום התאונה וערך דוח פעולה (ת/13).

6. מטעם הנאשם העיד הנאשם לבדו.

השאלות הדרושות הכרעה

- האם בעת התאונה היתה המשאית בעצירה כטענת המאשימה, או שמא היתה במהלך נסיעה כטענת הנאשם.



- האם אופן נהיגתו של נהג הקטנוע גרם לתאונה ובכך ניתק הקשר הסיבתי בין התנהגות הנאשם לאירוע התאונה.
 - שאלת קיומו של גורם זר מתערב - וזניחת כיוון חקירה זה.
- אדון בשאלות אלה כסדרן.

דין

מצב המשאית בעת התאונה

7. שורש המחלוקת נעוץ בשאלה האם בעת התאונה משאית הנאשם הייתה בעצירה, כגרסת המאשימה, או בנסיעה כגרסת הנאשם.
8. אין מחלוקת כי הנאשם נהג משאית העוסק בהובלת חומרי בניין. אין גם מחלוקת כי עסקינן בכביש חד סטרי בעל שני נתיבי נסיעה. כמו כן, אין חולק כי באותו היום מזג האוויר היה גשום והכביש היה רטוב.
9. על מנת לדלות מידע האם המשאית הייתה בעצירה או בתנועה ביקשה המאשימה להתבסס על תרשים דיסקת הטכוגרף לפיו מועד עצירת המשאית היה טרם שעת אירוע התאונה, דהיינו שהתאונה התרחשה בעת שהמשאית הייתה כבר בעצירה. בנוסף, הביאה המאשימה לעדות שני עדי הראייה על מנת שיעידו על מצב המשאית בעת התרחשות התאונה.
- אדון בקצרה להלן בכל אחת מהסוגיות: הטכוגרף ועדי הראייה.

הטכוגרף

10. אין מחלוקת כי התאונה התרחשה בסמוך לשעה **15:30** לערך. אין גם חולק כי בשעה 15:32 התקבלה קריאה במשטרה בגין האירוע (ת/13), ובשעה 15:34 התקבלה קריאה במגן דוד אדום (ת/10).
- נשאלת השאלה, עד כמה ניתן לסמוך על כך שבפער הזמנים שבין שעת עצירת המשאית על פי דיסקת הטכוגרף לבין שעת התרחשות התאונה, המשאית אכן הייתה בעצירה מוחלטת. לאמור, האם ניתן להתבסס על הטכוגרף כדי לקבוע מועד עצירת המשאית. התשובה לכך היא שלילית כפי שיוסבר להלן.
11. אתאר בקצרה את מטרת הטכוגרף על מנת להבין כיצד הגעתי למסקנה שלא ניתן, בנסיבות העניין, לקבל את גרסת המאשימה בהקשר למצב המשאית בעת התאונה.
- בהתאם לתקנה 364 לתקנות התעבורה, מחויבים סוגים שונים של רכבים בהתקנת מכשיר המכונה "טכוגרף" המסמן, בכל עת, על גבי הדיסקה את היות הרכב בנסיעה או בעמידה, את מהירות נסיעתו, מרחק הנסיעה ואת זמן הנהיגה של הנוהג ברכב.
12. אין מחלוקת כי במשאית היה מותקן טכוגרף. דיסקת הטכוגרף הוצאה מהמשאית ע"י הבוחן אשר



הגיע לזירת האירוע בסמוך להתרחשות התאונה.

13. במהלך שמיעת הראיות בפני התברר כי השעון הפנימי של הטכוגרף לא היה תקין וכי הוא בפיגור של מספר דקות מהשעה האמיתית.

14. המומחה לטכוגרף קבע בחוות דעתו כי "**מרישומי הדסקה, עולה כי שעת העצירה הסופית של הרכב היא 15:22**". לפיכך, הבוחן הגיע למסקנה כי בשעת התאונה, 15:30, הרכב לא היה בתנועה אלא בעצירה מוחלטת כאשר מנוע הרכב דולק.

15. המומחה לטכוגרף ציין בחוות דעתו כי הזמנים והשעות שנרשמו בחוות דעתו הינם עפ"י שעון הטכוגרף, ויש לוודא כי אין הפרש בזמנים בין שעון הטכוגרף לבין השעה ה"אמיתית", ולערוך את ההתאמות עם השעה הנכונה.

16. ואכן התברר כי היה קיים פער זמנים בין השעון הפנימי של הטכוגרף לבין השעה ה"אמיתית" כפי שיוסבר להלן: הבוחן ערך דוח תפיסת דיסקת טכוגרף לפיו ציין כי שעת הוצאת הדיסקה על פי שעון הטלפון הנייד שלו היא 17:26 ואילו השעה שהופיעה במכשיר הטכוגרף באותה עת היתה 17:17. לאמור, **פיגור של 9 דקות מהשעה האמיתית** (עמ' 19, ש' 25 - 32).

17. הבוחן הסביר כי באם המומחה לטכוגרף קבע בחוות דעתו כי שעת העצירה הסופית של הרכב היא 15:22 על פי שעון הטכוגרף אזי צריך להוסיף לכך 9 דקות על מנת לדעת שעת העצירה הסופית של הרכב ולכן קבע כי שעת העצירה האמיתית היא 15:31 (עמ' 23, ש' 13-15), או קצת לפני קצת אחרי 15:30 או 15:32 (עמ' 23, ש' 16-17).

18. יוצא איפוא כי, על פי המסקנות שקבע הבוחן, שעת העצירה האמיתית של המשאית היא בדיוק שעת התרחשות התאונה ולא לפני כן. כך למעשה לא ניתן לומר שהתאונה ארעה בעת שהמשאית היתה בעצירה כי אם יותר מתקבל על הדעת שהעצירה היתה לאחר שהתרחשה תאונה.

19. הבוחן התבקש במהלך חקירתו בפני ליתן הסבר כיצד, לאור הממצאים שלעיל, הגיע למסקנה וודאית שבמועד התרחשות התאונה המשאית הייתה בעצירה. כלומר, כיצד קבע שהמשאית היתה בעצירה טרם התרחשות התאונה זמן שעל פי אותם ממצאים שעת העצירה תאמה לשעת התאונה. למרות ששאלה זו הופנתה אליו מספר פעמים במהלך חקירתו הנגדית, הבוחן לא נתן תשובה מספקת וחזר והשיב כי הוא הולך "**לפי דיסקת טכוגרף**" (עמ' 30, ש' 6; ש' 9; ש' 4 - 18). כלומר גם לאחר שהתגלה שקיים פער בין השעה האמיתית לשעה הפנימית של הטכוגרף, הבוחן בחר לצורך העניין לערוך מסקנותיו על פי שעון הטכוגרף ולא השעה האמיתית.

20. אדגיש כי תשובותיו של הבוחן יש בהן בכדי לעורר תמיהה מדוע גם לאחר שנתגלתה טעות והסתבר כי שעת העצירה הסופית של הרכב על פי הטכוגרף הייתה בסמוך לשעת התאונה, הוא לא מצא לנכון לשנות את מסקנותיו ולקבוע כי לא היה צורך בהגשת כתב האישום נגד הנאשם.

"ש. איך הוא בזמן שקורית התאונה שיכלה לקרות בין 15:30 לבין 15:32 והוא עצר בין שעות אלו אז איך אתה יכול לקבוע בוודאות שהוא עצר בתאונה.



ת. לפי דיסקת טכוגרף.

ש. אבל הטכוגרף אומר שעצר או ב- 15:30 או ב- 15:31 או ב- 15:32. תן לי שעת עצירה.

ת. אני מעיין בחוו"ד המומחה. העצירה הייתה ב- 15:22."

(עמ' 30, ש' 4 - 22).

לאמור, המומחה לטכוגרף חזר וציין כי שעת העצירה הינה 15:22 בהתאם לדיסקת הטכוגרף על אף שכבר התברר שזו אינה השעה ה"אמיתית". הבוחן התעלם מחוסר ההתאמה בין שעון הטכוגרף לשעה ה"אמיתית" באשר לטענתו הנאשם אחראי לתחזוק מכשיר הטכוגרף ומשלא עשה כן כראוי אין לו להלין אלא על עצמו: **"אני מסתמך על דיסקת הטכוגרף זה מכשיר שקיים בתוך האוטו. אחריות הנהג לתחזוק את המכשירים בצורה תקינה. העצירה הייתה ב- 15:22"** (עמ' 30, ש' 17 - 17).

21. כאן המקום לציין, כי מטרת חקירת נסיבות התאונה הינה כידוע להגיע לחקר האמת. אל לנו לחטוא לכך שמא יורשעו חפים מפשע או שמטרת החקירה היא לחפש ראיות שיש בהן כדי לסבך חשודים. אין חולק כי אחריות הנהג היא לתחזק את מכשיר הטכוגרף המותקן בתוך הרכב ולדאוג שיפעל בצורה תקינה. אולם, משנתגלתה טעות וחוסר התאמה בין שעון המכשיר לשעה ה"אמיתית" באופן שיש בה כדי לקעקע את המסקנות אליהן הגיע הבוחן, היה צורך לקחת עובדה זו בחשבון ולא לייחס לנאשם כל אחריות לתאונה. הגישה הפורמליסטית, אותה נקטה המאשימה, בעת שהתעלמה מפער הזמנים האמור, לא היה בה כדי לקדם את חקר האמת ואף גרמה להגשת כתב אישום מיותר לחלוטין שבטעות יסודו.

22. לגופם של דברים, התעורר אף למעלה מספק בקשר למצב המשאית בעת אירוע התאונה, ספק שהוא קרוב יותר לקביעת עובדה כי שעת העצירה על פי דיסקת הטכוגרף תואמת לשעת התרחשות התאונה וספק אם התאונה התרחשה בעת שהמשאית היתה בעצירה כפי שטוענת המאשימה.

23. לא זו אף זו, גם אם נניח ששעת עצירת המשאית על פי דיסקת הטכוגרף קודמת לשעת התרחשות התאונה עדיין ספק אם המשאית היתה בעצירה מוחלטת או שמא בנסיעה איטית. שכן המומחה לטכוגרף העיד בפניי כי תנועה של רכב תיראה בדיסקת הטכוגרף החל ממהירות של 6 קמ"ש ומעלה, וכלשונו **"יתכן והייתה תנועה מאוד קלה של הרכב עד למהירות של 6 קמ"ש שאותה לא נראה ברישום הטכוגרף"** (עמ' 5, ש' 21 - 22). לאמור, יתכן כי המשאית הייתה במהלך נסיעה איטית בנתיב הנסיעה במהירות של עד 6 קמ"ש שאינה מתועדת במכשיר הטכוגרף.

24. ניתן היה לזכות את הנאשם על סמך אותן מסקנות ביחס לטכוגרף. אולם למעלה מן הצורך, אביא בקצרה את הסתירות בגרסאות עדי הראיה שיש בהן כדי לתמוך בגרסת הנאשם.

הסתירה בגרסאות עדי התביעה

25. שני עדי הראייה: הגב' ליאת ברקת ומר אהרון זכריה, הינם עדים אובייקטיביים לחלוטין, אשר נסעו באופן אקראי כל אחד ברכבו סמוך למקום התאונה בכיוון נסיעת המעורבים.

26. מעדותם של שני העדים עולה כי קיימות סתירות רבות המשאירות סימני שאלה רבים ומעוררים



ספק ביחס לאופן התרחשות התאונה. מדובר בסתירות מהותיות הן לעניין מצב המשאית: בנסיעה או עמידה. כמו גם, לעניין מקום הימצאות הנאשם בעת התרחשות התאונה: בתוך המשאית או מחוצה לה. ובנוסף, לעניין אופן פגיעת רוכב הקטנוע, מהירות נסיעתו והתנהגותו טרם התרחשות התאונה.

27. העדה גב' ליאת ברקת העידה בפניי כי היא עמדה ראשונה בתור ברמזור אדום. לגרסתה, היא הבחינה ברכב אחר שפגע בנהג האופנוע וגרם לתאונה. בהתאם לעדותה **"המשאית עמדה בצד ימין בשולי הדרך במפרץ"** המיועד לכך (עמ' 11, ש' 1) בעדותה הראשית לא ידעה להשיב על השאלה האם המשאית בלטה לנתיב הנסיעה או לאו, וכלשונה **"לא יכולה להגיד עד כמה בלטה, אבל כמה שזכור לי עמדה בתוך המפרץ שהיה מיועד לכך בצד ימין של הדרך"** (עמ' 11, ש' 3-4). אולם, במהלך חקירתה הנגדית, אישרה כי בהודעתה במשטרה שנגבתה יום למחרת האירוע מסרה כי המשאית עמדה במפרץ באופן שלא בלטה לנתיב הנסיעה (עמ' 12, ש' 24 - 26). כמו כן הוסיפה כי היא חושבת שנהג המשאית היה מחוץ למשאית במועד התרחשות התאונה.

28. העד מר אהרון זכריה, העיד בפניי וציין כי הוא עמד ראשון בתור ברמזור אדום המיועד לפניה שמאלה לבאים לכיוון בית שמש, והאופנוע הגיע אחריו, עקף את שירת הרכבים ונעצר לפניו.

בהתאם לעדותו, הוא לא זוכר בוודאות מה היה מצב המשאית במועד התאונה ולדבריו **"אולי המשאית נסעה לאט לאט..."** (עמ' 8, ש' 21). עם זאת לדבריו, הנהג היה במשאית במועד התרחשותה. גרסה זו יש בה בכדי לעורר ספק שמא אכן המשאית הייתה במהירות איטית שאינה עולה על 6 קמ"ש ולפיכך הדבר לא תועד במכשיר הטכוגרף.

29. עיינו הרואות כי שני עדי התביעה שהינם עדים אובייקטיביים לחלוטין מסרו גרסאות שונות לגבי מצב המשאית במועד התאונה באופן שיש בו בכדי לעורר ספק רב ואף לקעקע את טענת המאשימה כי הנאשם היה בעצירה מוחלטת בנתיב הנסיעה.

האם הנאשם השליך פסולת במכולה הסמוכה למקום התאונה

30. כאמור, אין מחלוקת כי בסמוך למקום התאונה נמצאת מכולת אשפה. מהראיות שהובאו בפניי עולה כי השוטרים שהגיעו למקום הבחינו שעל המשאית נמצאים שקי אשפה על גביהם הכיתוב **"ב. סופרי- מרכז הבניה בע"מ"**, ומבדיקה שערכו התגלה כי גם במכולת האשפה היו שקי דומים עם אותו הכיתוב.

31. מכאן, התעורר החשד שמא הנאשם השליך פסולת באותה מכולה. חשד זה התבסס גם על העובדה כי לטענת המאשימה אחרת לא הייתה קיימת סיבה מוצדקת לנסיעת הנאשם דווקא מדרך זו ליעד אליו היה אמור להגיע.

32. יש להדגיש כי השאלה האם הוכחה השלכת הפסולת או לאו יש בה רק בכדי להוות ראיה נסיבתית המובילה למסקנה שהנאשם עצר את רכבו באותו מקום או לאו. שכן יודגש הנאשם לא הועמד לדין על עבירה של השלכת פסולת בניגוד לחוק שמירת הניקיון, התשמ"ד - 1984.

33. הנאשם נחקר במשטרה בסמוך לאחר האירוע ומסר כי, הוא עובד כנהג משאית בחברת חומרי



בניין ובמסגרת תפקידו מוביל חומרי בניין בכל אזור בית שמש (ת/11, ש' 62-63). לגרסת הנאשם, באותו היום התחיל את יום עבודתו בשעה 07:30 בהגיעו לאתר העבודה הנמצא באזור תעשייה צפוני בית שמש, קיבל לבצע שלוש נסיעות לאזור רמת בית שמש. לגרסתו, על פי תוכנית העבודה העמים על המשאית את חומרי הבנייה המיועדים ל-3 לקוחות שאליהם היה אמור להגיע. הנאשם מסר כי במסגרת עבודתו כאשר מגיע ללקוח במידה ויש ברשותו פסולת הוא מעביר אותה לשפיכה באתר הנמצא בחצר החנות באזור התעשייה הצפוני.

34. לגרסת הנאשם, באותו היום, בביקורו אצל הלקוח האחרון, שאת שמו וכתובתו מסר כבר בחקירתו במשטרה, התבקש על ידי אותו לקוח לפנות שני שקי אשפה לשפיכה באתר. לגרסת הנאשם אותם שני שקים שנמצאו על המשאית היו אותם שני שקים שנלקחו מאותו לקוח.

35. הנאשם מסר, כאמור, כבר בחקירתו במשטרה את שמו ומענו של הלקוח שממנו נלקחו שקי הפסולת שנתפסו במשאית, אולם יש להצטער על כך שהמאשימה בחרה שלא לחקור אותו לגבי אותם שקים או לפחות לבדוק את כמות השקים שנלקחו מאותו לקוח. חקירת המעסיק בעניין זה גם היה בה כדי לשפוך אור לגבי כמות השקים (עמ' 26, ש' 23).

36. הנאשם הסביר כי אמנם במכולת האשפה נמצאו שקים התואמים לשקים שהיו ברשותו אולם, לגרסתו, מדובר בשקי אשפה המיועדים לפסולת בניה אשר נמכרים לכל החפץ בכך תמורת סך של 15 ₪ לשק. המאשימה בחרה שלא לבדוק גם טענה זו והסתפקה בעובדה שמדובר בשקים עם כיתוב דומה בכדי לשייך אותם לנאשם.

37. אעיר כי הנאשם הסביר שנסיעתו במסלול נסיעה זה בדרכו ליעדו, בכך שישנם 3 מסלולי נסיעה לחנות ומהיכרותו את הדרכים בחר דווקא בדרך זו בכדי לקצר את זמן הגעתו ליעד (ת/11, ש' 77-80). על כך נשאל גם בחקירתו הנגדית והשיב נחרצות שמדובר בדרך הקצרה ביותר.

טענה זו לא נסתרה ולא הובאה כל ראיה שיש בה בכדי לסתור גרסת הנאשם בנקודה זו.

38. התרשלות המשטרה באי חקירת הלקוח ו/או המעסיק, מהווה מחדל חקירה, שבלעדיהם לא ניתן לבסס כראוי את הטענה כי הנאשם עצר באותו המקום לצורך שפיכת פסולת.

ראיות אחרות שיש בהן כדי לתמוך בגרסת הנאשם

39. הגם שהיה צורך בחקירה מעמיקה יותר על מנת להגיע למסקנה כי לא היה מקום להעמיד את הנאשם לדין, אולם גם על פי חומר החקירה שנאסף על ידי המשטרה, לא היה מקום להעמיד את הנאשם לדין. אתמקד במספר ראיות כדלקמן:

40. מיקום המשאית במועד ההתנגשות: עדת הראייה מסרה בעדותה כי המשאית הוזזה מספר מטרים קדימה. אמנם הבוחן קבע בחוות דעתו כי רישום זה לא מופיע בדיסקת הטכוגרף, ולכן מיקום הימצאות המשאית הוא מקום הפגיעה בקירוב. אולם, במהלך חקירתו בבית המשפט שינה הבוחן את מסקנתו והעיד כי המשאית הוזזה ממקומה ומקום הימצאותה אינו מקום הפגיעה וזאת בהתבסס על עדותה של עדת הראייה "אני לא יכול להגיד במטרים כמה הוזזה המשאית אני יכול רק להסתמך על עדות



העדה שהמשאית זזה קדימה על מנת לשחרר את המעורב (עמ' 23, ש' 24 - 25), הבוחן אישר כי העדה מסרה כי לדעתה "הנהג הזיז את המשאית קדימה במפרץ ולא סטה לנתיב הנסיעה" (עמ' 23, ש' 29 - 30). כאשר התבקש הבוחן ליתן הסבר הכיחד אם מתבסס על עדותה של עדת הראייה שלטענתה המשאית עמדה במפרץ, הסיק כי המשאית חסמה נתיב נסיעה השיב: "לא קבעתי את מקום עצירת המשאית בזמן ההתנגשות...." (עמ' 24, ש' 3 - 4). ולבסוף השיב כי הוא כלל לא יכול לקבוע האם המשאית עמדה במפרץ החניה או שמא חסמה נתיב נסיעה "אני לא יכול לקבוע אם המשאית היתה במפרץ או בנתיב נסיעה...." (עמ' 24, ש' 18). זאת ועוד, הבוחן ציין כי אמנם העדה מסרה כי המשאית לא חסמה את נתיב הנסיעה שכן התנועה זרמה ללא הפרעה. אולם, לטענתו, הוא הסיק כי העדה התכוונה למצב התנועה לאחר שהמשאית הוזזה קדימה (ש' 24, ש' 20 - 24), מסקנה זו אינה עולה בקנה אחד עם המשתקף מהתמונות שצולמו על ידי הבוחן (ת/12, תמונה מס' 55). לפיכך, קיים גם ספק לעניין מרחק עצירת המשאית ביחס למכולת האשפה.

41. שנית, מנוף המשאית לא היה מורם, רגליות התמיכה סגורות והמנוע פועל: אין חולק כי מנוע המשאית היה פועל בעת התרחשות התאונה. יתר על כן, בעת התאונה המשאית לא הייתה עם מנוף מורם אשר באמצעותו מתבצעת העברת הפסולת למכולה כפי שניתן ללמוד מתמונה מס' 1 (ת/12) וגם רגליות התמיכה בעת פריקת הסחורה היו סגורות, עובדות אלו יש בהן בכדי לחזק את גירסת הנאשם כי לא ביצע השלכת פסולת באותו מקום.

42. שלישית, לא היה מגע בין הקטנוע למשאית: מהראיות שהובאו בפניי עולה כי לא היה מגע פיזי בין הקטנוע למשאית וכי הקטנוע זיגזג והחליק עוד טרם המפגש עם המשאית.

עוד עולה מחומר הראיות כי לאחר שנהג הקטנוע החליק ונפל מהקטנוע, הקטנוע המשיך להחליק באותו כיוון של נסיעת רכב הנאשם.

הגם שאין כל משמעות לקיומו של מגע פיזי בין שני המעורבים במקרה שלפנינו, וזאת להבדיל משאלת האחריות בהתאם לחוק בפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, אך יש בכך בכדי לאשש את הטענה שלא היה בהימצאות המשאית במקום שבו נמצאה לאחר התאונה (בין אם בנסיעה ובין אם בעמידה) כדי להוות גורם ממשי להתרחשות התאונה.

אחריות נהג הקטנוע, קיומו של גורם זר מתערב וניתוק הקשר הסיבתי

43. נהג הקטנוע הינו העד המרכזי שיכול היה לשפוך אור על נסיבות התאונה. לטענת המאשימה, נהג הקטנוע לא נקרא לעדות עקב מצבו הרפואי.

44. ממכלול הראיות שהובאו בפניי הן מעדותו של העד מטעם המאשימה שהיה עד ראייה להתרחשות התאונה והן מעדותו של הבוחן עולה כי התנהגותו של נהג הקטנוע הייתה הגורם המרכזי לקרות התאונה, ואסביר;

בהתאם לדוח הבוחן לנהג הקטנוע היה שדה ראייה של 120 מטר ישר לפניו לכיוון מקום התאונה.

עד הראייה, אהרון זכריה, העיד בפניי כי עת עמד ברמזור אדום נהג הקטנוע הגיע אחריו עקף את שיירת



הרכבים ונעצר לפניו. העד תיאר בפני את אופן נסיעתו הפרועה של נהג הקטנוע ומהירות נסיעתו "..."**הרמזור היה ירוק , ש' הוא נתן גז במכה אחת והתחיל לזגזג ולזגזג-נפל מהאופנוע ונגרר מתחת למשאית**" (עמ' 8, ש' 1-3), וחזר והסביר "..."**הרמזור נהיה ירוק הוא נתן גז בבת אחת והכביש היה רטוב ירד גשם אז התחיל לזגזג והחליק עם הגוף שלו...**" (עמ' 8, ש' 7-9). בעדותו זו יש בכדי לאשש את טענת הנאשם שמסר כבר בחקירתו במשטרה כי נהג הקטנוע נסע במהירות גבוהה.

45. הבוחן בעדותו בבית המשפט אף אישר כי לרוכב האופנוע אחריות לגרימת התאונה פרט להתנהגות הנאשם (עמ' 22, ש' 4).

אם לא די בכך, הנאשם מסר כי באותה עת היה רכב שנסע בנתיב השמאלי וניסה לעקוף אותו מצד שמאל ואילו נהג הקטנוע הגיע במהירות וניסה לעקוף רכב זה מימינו אז התרחשה התאונה.

46. עדת הראיה מסרה כי באותה עת היה רכב טרנזיט שביצע עקיפה באופן פרוע הוא זה אשר פגע בנהג הקטנוע. העדה אישרה בעדותה בפני כי מדובר ברכב ההסעות "**הסעות מהדרין אהרון זכריה**" אשר צולם על ידי הבוחן (ת/4). לא זו אף זו, הבוחן אישר בעדותו בפני כי העדה חזרה וציינה מס פעמים בעדותה במשטרה את מעורבותו של נהג הטרנזיט.

47. לאמור, מעדותה של עדת הראיה התעורר ספק שמא התאונה לא ארעה בשל רשלנותו של הנאשם כי אם בשל גורם זר מתערב.

48. מן המקובץ עולה כי התנהגותו של נהג הקטנוע עובר לתאונה, אופן נהיגתו, מהירות נסיעתו והנסיעה בזיגזג גרמו לאיבוד שליטה על האופנוע באופן שהיווה גורם לתאונה.

לסיכום

לאור כל האמור לעיל, אני קובע כי המאשימה לא הצליחה להוכיח את האשמה המיוחסת לנאשם ובעיקר לא הוכח כי התאונה ארעה בעת שהמשאית היתה בעצירה באופן שהיווה הפרעה לתנועה, ועל כן החלטתי לזכות את הנאשם מהעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

ניתנה היום, ט' תשרי תשע"ו, 22 ספטמבר 2015, במעמד הצדדים

זכות ערעורכחוק לבית משפט המחוזי בירושלים.