



ת"פ 47794/06/17 - מדינת ישראל נגד ג'האד סאלח

בית המשפט המחוזי בחיפה

ת"פ 47794-06-17 מדינת ישראל נ' סאלח(עציר)

לפני כבוד השופט ארז פורת
המאשימה
מדינת ישראל

נגד
הנאשם
ג'האד סאלח (עציר)

נוכחים:

ב"כ המאשימה: עו"ד טל עופר

ב"כ הנאשם: עו"ד ויסאם עראף (ס. ציבורית)

הנאשם באמצעות ויעוד VC

הכרעת דין

1. כנגד הנאשם, ג'האד סאלח, הוגש כתב אישום בו יוחסו לו עבירות שעניינן הריגה, נהיגה תחת השפעת סמים, סטיה מנתיב נסיעה, מהירות סבירה וגרימת חבלה של ממש. זאת בשל מעורבותו בתאונת דרכים קטלנית, שהביאה למותם של המנוח א' כ' ז"ל ואמו, המנוחה ר' כ' ז"ל ולפציעתה של נוסעת נוספת, ר' פ' - אשתו של א' ז"ל.

2. התאונה התרחשה בשעת צהרים, בחודש אוקטובר לשנת 2016. על פי כתב האישום, במועד זה נהג הנאשם ברכב מסוג מרצדס בכביש 70 לכיוון צפון, בעודו תחת השפעת סם מסוכן מסוג חשיש, אותו צרך כשעה לפני כן. בהגיעו לצומת עם כביש 89 (להלן: "**צומת כברי**"), פנה הנאשם לכיוון נהריה. מדובר בכביש בינעירוני עם נתיב אחד לכל כיוון ומעקות בטיחות בשני צדדיו. עוד על פי עובדות כתב האישום, בעת הפנייה לכביש לכיוון נהריה נהג הנאשם במהירות מופרזת וביצע, דרך השול הימני, עקיפה של קטנוע שנסע באותו כיוון נסיעה. עוד נטען כי הנאשם הגיע לעקומה שמאלה בכביש זה כשהוא נוהג במהירות מופרזת, איבד שליטה על רכבו, סטה מנתיב נסיעתו ימינה ופגע במעקה הבטיחות המוצב בצד ימין של הכביש. בעקבות ההתנגשות במעקה ימין סטה רכבו של הנאשם לנתיב הנגדי ופגע ברכב טויוטה שנסע שם ושבּוּ היו ארבעה אנשים: המנוח א' כ' ז"ל, שהיה נהג הרכב; אשתו, ר' פ',



שישבה במושב הנוסע הקדמי; במושב האחורי ישבו המנוחה, ר' כ' ז"ל, אמו של המנוח; ובנם של המנוח ור', קטין בן כשנתיים שישב במושב בטיחות. כתוצאה מההתנגשות בין הרכבים נהדף רכבו של הנאשם לימין ונעצר בנתיב הימני, ורכב הטויוטה הוטל מעל למעקה הבטיחות ונעצר בתעלה שבצד הכביש. כתוצאה מכך נפגעו המנוחים ומותם נקבע במקום. כמו כן, נפצעה ר' פציעות קשות שכללו שברים בכל חלקי גופה, פגיעה בעיניים וקרע בכבד. הנאשם נפצע אף הוא ונגרמו לו שברים בגפיים התחתונות. כמו כן נגרמו נזקים כבדים לשני כלי הרכב.

כאמור, ייחס כתב האישום לנאשם את העבירות הבאות: **הריגה**, לפי סעיף 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (**שתי עבירות**); **נהיגה תחת השפעת סמים**, לפי סעיף 62(3) יחד עם 64ב(2) ו-4(4) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961, יחד עם תקנה 169 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961; **סטיה מנתיב נסיעה**, לפי תקנה 40 לתקנות התעבורה; **מהירות סבירה**, לפי תקנה 51 לתקנות התעבורה; **וגרימת חבלה של ממש**, לפי סעיף 38(3) לפקודת התעבורה. יצוין כי מאז הגשת כתב האישום תוקן חוק העונשין בחוק העונשין (תיקון מס' 137), התשע"ט-2019 (להלן: "**תיקון 137**"). תיקון זה שינה את ההסדר הקיים ביחס לעבירות ההמתה, וביטל, בין היתר, את עבירת ההריגה שבה הואשם הנאשם. לאור התיקון לחוק, ובהתייחס לסעיף 5 לחוק העונשין ולסעיף 25 לתיקון 137, לפיהם במקרה שטרם ניתן פסק דין חלוט, יחול הדין המקל עם הנאשם, עתרה המאשימה בסיכומיה להרשעת הנאשם בעבירת המתה בקלות דעת (שתי עבירות), לפי סעיף 301ג לחוק העונשין, וזאת תחת ההרשעה בעבירת ההריגה (ראו בעמ' 3 לסיכומי המאשימה בכתב).

3. הנאשם כפר כפירה כללית ביחס לעבירות המיוחסות לו בכתב האישום. הוא הודה כי היה במקום שיוחס לו בכתב האישום וכי היה נהג רכב המרצדס. כמו כן הנאשם לא כפר בקשר הסיבתי בין התאונה למות המנוחים ולחבלה של ממש שנגרמה לר' (ראו פרוטוקול הדיון מיום 28/4/2019 בעמ' 17, שורות 10-13). בסיכומיו התמקד הסנגור בטענה כי התאונה נגרמה בשל התרשלותו של הנאשם ולכן להשקפתו, יש להרשיעו לכל היותר בעבירה של גרם מוות ברשלנות ולא בעבירת המתה שבצדה מצב נפשי של קלות דעת (ראו דברי ב"כ הנאשם במסגרת הסיכומים בפרוטוקול הדיון מיום 6/5/2020 בעמ' 111 שורות 6-13). נטען כי לא הוכח שהסטייה לימין והפגיעה במעקה נבעה מהתנהגות פרועה או ממהירות גבוהה של רכבו של הנאשם (שם, בשורות 7-8). עוד נטען כנגד כך שהמאשימה לא בדקה את מחשבי רכב המרצדס. לטענת הסנגור, מחשבי הרכב היו יכולים להעיד על מהירות נסיעת רכבו של הנאשם עובר לקרות התאונה וכן לשלול או לאשש את האפשרות שהפגיעה במעקה ימין גרמה לכשל מכני ברכב, או שנגרמה בעטיו של כשל כאמור, מה שהביא לאיבוד השליטה ולסטיה לנתיב הנגדי (שם, בעמ' 109, שורות 16-17; ובעמ' 110, שורות 13-14) הסנגור אף העלה את האפשרות שהנאשם איבד את הכרתו לאחר הפגיעה במעקה ימין (שם, בעמ' 108, שורות 32-33), ועניין זה גרם לאובדן השליטה ברכב, ולגרימת התאונה. עוד נטען לפגמים בעת נטילת דגימות מהנאשם לצורך בדיקת סמים ואלכוהול בגופו. הסנגור טען כי הסכמת הנאשם לנטילת הדם לא הייתה מדעת - הן לאור מצבו הפיסי הקשה בעת שנתן את הסכמתו, והן משום שבאותו מועד לא ניתן לו הסבר בדבר החשדות כלפיו והזכויות שעומדות לו לרבות הזכות להיוועץ עם עו"ד (שם, בעמ' 110, שורות 17-31). הסנגור טען למחדלי חקירה נוספים בכך שלא היה ניסיון לאתר את נהג רכב הסייט האדום ונהג הקטנוע שיתכן והיו עדים



לתאונה (שם, בעמ' 111, שורות 1-2). יצוין כי הנאשם בחר **שלא** להעיד לפני בית המשפט במסגרת פרשת ההגנה.

4. בטרם אצלול לבחינת הראיות אציין כי ההליך העיקרי בתיק זה החל בבית המשפט עוד בחודש יולי 2017. במהלך חודש אוקטובר לאותה שנה חצה הנאשם את הגבול ללבנון ובית המשפט הורה על התליית ההליכים כנגדו. בחודש פברואר 2019 אותר הנאשם וההליכים כנגדו חודשו. עוד אציין כי התיק החל להישמע לפני מותב אחר, כב' השופטת רונית בש, שפסל עצמו מלדון נוכח הכרות עם אשתו של אחד מעדי התביעה בתיק, ולאור עמדת הצדדים בעניין.

דין והכרעה

5. בענייננו אני סבור כי המסכת הראייתית שנפרשה לפני מבססת היטב, מעבר לספק סביר, כי הנאשם נהג כשהוא תחת השפעת סם מסוכן, במהירות שלא תאמה את תנאי הכביש ובאופן שסיכן את משתמשי הדרך, והתנהגותו זו היא שגרמה לתאונה הקטלנית. על כן יש להרשיע את הנאשם בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום, למעט זאת שהנאשם יורשע בעבירת המתה בקלות דעת תחת עבירת ההריגה (שתי עבירות), כעתירת המאשימה.

6. מתוך הראיות שהוצגו לפני עולה כי מסלולו של רכב המרצדס לפני ובזמן התאונה היה כדלקמן: הרכב נסע על כביש 70 לכיוון צפון עד לצומת כברי; פנה שמאלה בצומת כברי לכביש 89 לכיוון נהריה, תוך עקיפת קטנוע מימין. לצורך השלמת העקיפה סטה המרצדס לשול ימין; כקילומטר וחצי לאחר הפנייה, באזור שבו הכביש מתעקל שמאלה, סטה המרצדס לימין ופגע במעקה (להלן: "**האימפקט הראשון**"); לאחר הפגיעה סטה המרצדס לשמאל, לנתיב הנגדי, עבר קו הפרדה מקווקו ופגע ברכב הטויוטה שהגיע מולו בנתיב הנגדי (להלן: "**האימפקט השני**") (יוער כי לפי סעיף 5 לכתב האישום הנאשם חצה קו הפרדה רצוף, אך מחומר הראיות עולה שבזמן התאונה קו ההפרדה היה מקווקו ורק לאחר מכן שונה לקו רצוף. ראו למשל עדותו של העד אליאס דאו מיום 14/7/19, בעמ' 38, שורה 9, וכן ראו תמונות של קו ההפרדה מיום התאונה בלוח התצלומים ת'5). כאמור, האימפקט השני אירע בתוך הנתיב הנגדי לנתיב נסיעת רכב המרצדס. כתוצאה מההתנגשות בין שני הרכבים נזרק רכב הטויוטה אל מעבר למעקה הבטיחות שהיה בצד שלו ונחת בתעלה בצד הכביש.

תחילתו של מסלול המרצדס תועדה בסרטון נתיבי ישראל (ת'13(א)) בו ניתן לראות את צומת כברי, ואת התחלת העקיפה מימין שביצע רכב המרצדס; ראה נוספת היא עדותו של מיכה אמיר (פרוטוקול הדיון מיום 1/7/2019, בעמ' 28-30) עד ראייה שנכח בצומת כברי, והעיד שרכב המרצדס נעמד מאחוריו ברמזור שמאלה. העד תיאר את עקיפת הקטנוע מימין על ידי המרצדס; המשך המסלול נלמד אף מדו"ח הבוחן סיוון משיחוב (ת'30), ומלוח הצילומים שצילם הבוחן חיים עוז (ת'5 - ת'5(ד)), שהצביעו על סימני מעיכות ושפשוף על מעקה ימין בנקודת האימפקט הראשון שתאמו לפגיעה שנמצאה בחלק קדמי ימני וגלגל קדמי ימני של רכב המרצדס. בהמשך נראו על הכביש סימני דחיפה קשתיים על פני הנתיב הימני, במסלול נסיעת המרצדס, מנקודת האימפקט הראשון, שהובילו לנתיב הנגדי, לנקודת האימפקט השני. עוד נראו סימני חריצה אלכסוניים



גדולים ועמוקים מכיוון נסיעת רכב המרצדס שסימנו את מקום האימפקט השני. בהמשך, לאחר מקום האימפקט השני נמצאו סימני דחיפה קשתיים בצורת "איקסים" מהם ניתן ללמוד על סבסוב רכב המרצדס סביב צירו שמאלה. הסימנים המשיכו עד למקום עצירתו הסופית של המרצדס בניצב לכביש, בין שני הנתיבים. עיגון נוסף למהלך המרצדס עובר לאימפקט השני הוא שהנאשם בחר שלא להעיד בבית המשפט ולא חלק על מסקנות אלו באמצעות חוות דעת נגדית או כל ראייה אחרת. אציין כי בהודעותיו במשטרה מסר הנאשם שאינו זוכר מה קרה לאחר הפניה שמאלה בצומת כברי (ת/11; ות/26)).

7. ההכרעה העיקרית בתיק זה נוגעת לשאלה **מה היו הגורמים** לסטיית רכבו של הנאשם ממסלולו לימין - עד לפגיעה במעקה, ובהמשך לנתיב הנגדי שמשמאלו - עד לפגיעה ברכב הטויוטה. בתוך כך יש להכריע בשאלה האם הנאשם נהג תחת השפעת סמים וכן בדבר מהירות ואופן נסיעתו של הנאשם בעת התאונה. ומכאן ייקבע מצבו הנפשי של הנאשם - האם יש לייחס לו מצב נפשי של רשלנות או של קלות דעת.

נהיגה במהירות

8. המאשימה טענה כי רכב המרצדס נסע במהירות גבוהה, וכי מהירות זו הייתה אחד הגורמים, לצד נהיגה תחת השפעת סמים, לאיבוד השליטה ולסטייה לימין ופגיעה במעקה. הנאשם טען כי לא הוכח שמהירותו עובר לתאונה הייתה גבוהה, הן משום שמחשבי רכבו לא נבדקו, והן משום שעקב הפגיעה הכפולה (במעקה ימין ובהמשך ברכב הטויוטה), לא ניתן, ועל כן גם לא נעשה בדו"ח הבוחן, חישוב של מהירות רכבו על פי הנוסחות המקובלות.

נחזור לעד מיכה אמיר שהיה כאמור, אחד הנהגים בצומת כברי (ראו פרוטוקול הדיון מיום 1/7/2019, בעמ' 28-30). הוא העיד בבית המשפט כי הגיע מכביש 70 לצומת כברי ונעמד בנתיב השמאלי ביותר לצורך פנייה שמאלה לכיוון כביש 89. מיכה אמיר העיד כי לידו, נעמד בנתיב הימני רכב נוסף, ובינו ולבין הרכב הנוסף עמד אופנוע לבן. עוד העיד כי רכב המרצדס נעמד מאחוריו, בנתיב שלו. העד תיאר כי כשהחל בפנייה שמאלה, רכב המרצדס עוד היה מאחוריו, והאופנוע שפנה אף הוא שמאלה, עבר אותו והמשיך לפניו. עוד תיאר כי עם השלמת הפניה שמאלה, ליד תחנת אוטובוס שהייתה על כביש 89 בסמוך לצומת, עבר רכב המרצדס לנתיב הימני, עקף אותו מימין, והחל להאיץ. לדבריו, מדובר בכביש שהתחיל עם שני נתיבים בכיוון נסיעתו, והתאחד לאחד. בשלב זה העיד מיכה אמיר כי מהירות רכבו שלו הייתה בין 50-60 קמ"ש. העד תיאר כי הנתיבים התאחדו ורכב המרצדס עלה על השול הימני על מנת להשלים גם את עקיפת האופנוע, כך שבנתיב הנסיעה שלו היו כעת - רכב המרצדס ראשון, מאחוריו האופנוע ומאחוריו רכבו של העד. לפי העד, בשל תנאי הכביש שהתעקל שמאלה, נעלמו מעיניו המרצדס והאופנוע, זאת עד שהגיע למקום התאונה, שלהערכתו היה במרחק של עד 1.5 ק"מ מצומת כברי. העד תיאר את התנהגות נהג המרצדס בעת העקיפה בצומת כברי כנהג "שפיתח מהירות של נהג פורמולה" (עמ' 29, שורה 11), וכן שהיה נראה כי המרצדס "מתחרה" באופנוע. לפי העד, כשהמרצדס עקף אותו ליד תחנת האוטובוס, "המהירות המצטברת [של המרצדס] בהחלט הייתה גבוהה" (עמ' 29, שורות 23-24).



עד נוסף שראה חלק אחר מנתיב נסיעתו של המרצדס היה אליאס דאו (ראו עדותו בפרוטוקול הדיון מיום 4/7/2019, בעמ' 32, שורות 19-27). באותה עת העד נהג בכביש 89, אך בכיוון המנוגד למרצדס, ואיתו ברכב נסעה אשתו מונא, שהעידה אף היא בבית המשפט. לדברי העד, שנסע באותו מסלול נסיעה של רכב הטויוטה (הרכב המעורב בתאונה), בעמדו בצומת בית חולים נהריה עמד הטויוטה בנתיב הימני ורכבו שלו בנתיב השמאלי. כשהתחילו בנסיעה עקף העד את המנוח. לדבריו לא ראה עוד רכבים בכביש מלבד רכב הטויוטה שהיה מאחוריו. העד תיאר כי: **"בסיבוב ראיתי רכב מרצדס מתקרב אלינו מהנתיב השמאלי עם שריקות של הגלגלים, כשהוא מתנדנד מצד לצד ויורד לצד השני וסוטה לנתיב שלי [של העד]"** (שם, בעמ' 37, שורות 22-23). העד מתאר שאשתו צעקה: **"הוא פוגע בנו"** ושניסה לסטות לימין כמה שניתן אך לא היו שוליים והיה מעקה. עוד תיאר כי בדרך נס המרצדס עבר אותו מבלי להתנגש בו, ואז שמע את ההתנגשות מאחוריו, עצר את רכבו וראה רכב את הטויוטה מונח מאחוריו בתעלה שמעבר למעקה. העד תיאר כי המרצדס הגיע לכיוונו במהירות, אם כי לא ידע להעריך אותה (שם, בעמ' 38, שורות 20-21). לדבריו עברו שניות בודדות מרגע שראה את המרצדס עד שזה חלף על פניו. כמו כן, העד העריך את מהירותו שלו בכ-60-70 קמ"ש, זאת לאור היכרותו עם תנאי השטח והמהירות הרגילה שנוסע בה בקטע זה של הכביש (שם, בעמ' 39, שורות 30-31).

העד לא ראה את התנגשות המרצדס במעקה ימין. אולם בשל תיאוריו העולים בקנה אחד עם סימני הדחיפה הקשתיים שנראו **לאחר** פגיעת המרצדס במעקה ימין, וכן בשל המרחק הקצר בינו לבין רכב הטויוטה שנפגע, אצא מתוך הנחה שהעד ראה את המרצדס **לאחר** שפגע במעקה ימין והחל סטייה לנתיב השמאלי, היינו, בקטע שבין נק' האימפקט הראשון לנק' האימפקט השני.

העד יריב עופר שנהג אף הוא בכיוון נסיעתו של רכב הטויוטה (מכיוון נהריה לכיוון צומת כברי), אם כי נסע לפניו ולא ראה אותו עובר לתאונה - העיד אף הוא על צפייתו ברכב המרצדס (פרוטוקול הדיון מיום 26/9/2019, בעמ' 53 - 56). הוא העיד שכשהגיע לעיקול בכביש שמע רעש חזק שנשמע כמו צווחה של מנוע. כשיצא מהעיקול לכיוון הישורת עד צומת כברי, ראה את רכב המרצדס מגיע מולו במהירות גבוהה. העד תיאר כי הבחין במהירותו הגבוהה של המרצדס עוד כשהיה במרחק של כקילומטר ממנו. לדבריו: **"הבנתי שהוא מגיע במהירות גבוהה וראו שהוא לא יציב"** (שם, בעמ' 53, שורה 22). עוד תיאר העד כי המרצדס סטה לנתיב שלו כשהתקרבו זה אל זה, וכשניסה נהג המרצדס לסטות חזרה לנתיב נסיעתו שלו גלגל שמאל קדמי של המרצדס היה באוויר. העד תיאר כי: **"הרכב [המרצדס] היה באיבוד שליטה, מהר כולו, אז מצד לצד ורואים שהוא ניסה לחזור לנתיב וכל הרכב התנדנד. הוא הצליח לחזור לנתיב שלו, זה ממש סנטימטרים ממני"** (שם, בעמ' 55, שורות 19-22). עוד העיד כי לאחר שהמרצדס עבר אותו הוא הסתכל במראה לאחור ואמר: **"אין מצב שהוא לוקח את הסיבוב"** (עמ' 53, שורה 32). עוד תיאר כי המשיך הלאה ואז שמע **"בום אדיר"** וראה דרך המראה המרכזית ענן אבק וחלקים עפים (עמ' 55, שורות 8-9). העד העיד כי היה משוכנע שרכב המרצדס פגע במעקה ימין, זאת לאור תנאי הדרך והמהירות הגבוהה שלו, וכך העיד בדיון (ראו פרוטוקול הדיון, בעמ' 54, שורות 27-32).

ש: הבנת שהוא לא לוקח את העיקול הזה.



ת: שום סיכוי. אני מכיר את הכביש הזה, נוסע בו המון. המהירות היא גבוהה והעיקול חד. זה בלתי אפשרי.

ש: באיזו מהירות מדובר?

ת: מהירות מאוד מאוד גבוהה. ללא ספק, ברמה כזו שהיה לי ברור שאין ספק שהוא [לא] לוקח את העיקול, גם צעקתי את זה ברכב".

העד שיער כי מהירות רכבו שלו הייתה כ- 80 קמ"ש. עוד תיאר כי רעש המנוע הצווח המשיך כל הזמן, גם לאחר שהמרצדס חלף אותו. העד אמר כי לא הבחין ברכב צמוד למרצדס מלפניו או מאחוריו.

על פי עדותו של יריב עופר הוא ראה את המרצדס בישורת, רגע לפני שנכנס לעיקול. תיאור זה מתאים לכך שהעד ראה את הנאשם רגע לפני נקודת האימפקט הראשון. הסנגור טען כי גם העד יריב עופר (בדומה לעד אליאס דאו) ראה את המרצדס לאחר שפגע במעקה ימין, אך מסקנה זו אינה מתיישבת עם עדויות העדים ואף לא עם הממצאים בשטח. כאמור, יריב עופר העיד שראה את רכב המרצדס מזגזג, נכנס אל מרכז הכביש לכיוון הנתיב הנגדי וחוזר לנתיב הימני, הנתיב שלו. מסלול זה אינו מתיישב עם סימני הדחיפה הקשתיים שנמצאו בזירה לאחר הפגיעה במעקה ימין. דווקא התיאור של העד אליאס דאו מתיישב עם סימנים אלו, ולפיכך ניתן לקבוע שהאחרון ראה את הנאשם לאחר האימפקט הראשון. כמו כן, העד אליאס דאו תיאר שלא ראה רכבים לפניו בנתיב נסיעתו ויש לשער שאם שני הנהגים, שנסעו באותו כיוון נסיעה, היו רואים את נהג המרצדס באותם מטרות שכן הפגיעה במעקה (אימפקט ראשון) לבין הסטייה לנתיב הנגדי, אזי שגם היו רואים את זה שכן המרחק ביניהם היה צריך להיות קטן יותר (בדומה למרחק שהיה בין רכבו של העד אליאס לבין רכבו של המנוח).

המסקנה העולה מכל אלו היא שעוד לפני פגיעת הנאשם במעקה ימין (האימפקט הראשון) הוא נהג במהירות מופרזת, תוך איבוד שליטה על רכבו וסיכון משתמשי הדרך. את זאת אני למד הן מעדותו של העד מיכה אמיר בנוגע להתנהגותו בפניה שמאלה מצומת כברי, שעולה בקנה אחד עם הנחה בסרטון נתיבי ישראל של צומת כברי (ראו ת'13/א), והן מעדותו של יריב עופר בנוגע להתנהגות המרצדס רגע לפני הכניסה לעקומה. מדובר בשני עדים שונים, זרים זה לזה ולנאשם ולמנוח, שמתארים נסיעה מהירה של המרצדס, בניגוד לכללים, תוך הגעה למצב של איבוד שליטה עוד בטרם שנכנס לעקומה ופגיעתו במעקה ימין.

עוד ציין כי גם הבוחן סיון משיחוב, שהיה הבוחן שניהל את תיק החקירה, הגיע למסקנה שרכב המרצדס נסע במהירות גבוהה (ראו את הדוח שערך שסומן ת'30). אומנם הבוחן ציין במהלך עדותו בבית המשפט ש"לא הייתה אפשרות לחשב את המהירות עובר לתאונה, על פי הממצאים בזירה" (פרוטוקול הדיון מיום 6/10/2019, בעמ' 73, שורה 21). אך גם ללא קביעת המהירות המדויקת, העריך הבוחן כי מדובר במהירות גבוהה, בין היתר בשל תוצאות התאונה - היזרקות רכב הטיוטה אל



מעבר למעקף הבטיחות, ההרס וחומרת הנזקים שנגרמו, לרבות ניתוק מנוע המרצדס מהרכב והעפתו. לטעמו כל אלו מלמדים על כוחות ואנרגיות תנועה שנוצרו עקב מהירות נסיעתו המופרזת של רכב המרצדס עובר לתאונה. יצוין כי בהמשך החקירה בבית המשפט העריך הבוחן כי לכל הפחות מהירות נסיעת המרצדס הייתה 120 קמ"ש לפני האימפקט הראשון, אך הוא ציין שמדובר בהנחה בלבד (ראו פרוטוקול שם, בעמ' 74, שורות 26-32).

הסנגור הגיש חוות דעת מטעמו אותה ערך מר דורון פת שטען כי על פי הממצאים בזירה לא ניתן לקבוע שמהירות המרצדס הייתה גבוהה מהמותר. ויודגש, חוות הדעת הנגדית לא העריכה את מהירות הרכב המדויקת, ולא טענה כי ניתן להגיע לתוצאה שונה, על סמך הממצאים בזירה והצבת נתונים בנוסחה. כל שנטען היה שבהיעדר נתונים לא ניתן לבצע חישוב, ושההערכה שניתנה על ידי הבוחן בדיון בבית המשפט אינה נכונה ואין לייחס לה משקל (ראו ב.מ.1/1, בפס' 2.10.4 לחוות הדעת; וכן פרוטוקול הדיון מיום 16/2/2020, בעמ' 103, שורות 25-32). גם מומחה ההגנה סבר ששני עדי הראייה שהגיעו בנתיב הנגדי למרצדס (יריב עופר ואליאס דאו) ראו את המרצדס לאחר האימפקט הראשון ולא לפניו. טענה שכאמור לעיל דחיתי בהסתמך על חומר הראיות.

גם אם אקבל את הטענה שלא ניתן לחשב את המהירות המדויקת של רכב המרצדס וכי לא ניתן לעשות שימוש בנתוני הזירה על מנת להכניס לנוסחאות המקובלות, דבר שכשלעצמו מוסכם על ידי שני הצדדים, אין המשמעות שלא באו ראיות המלמדות שהנאשם אכן עבר על המהירות הסבירה. סבורני שהעדויות של עדי הראייה עובר לתאונה - מיכה אמיר ויריב עופר, כאשר עדותו של האחרון הייתה שנית בודדות לפני ההתנגשות באימפקט הראשון, מבססות כדבעי את המסקנה לפיה מהירות רכב המרצדס בזמן התאונה הייתה גבוהה, לא תאמה את תנאי הכביש והייתה אחד הגורמים לאובדן השליטה ולתוצאה הטרגית. ויובהר, מסקנתו של מומחה ההגנה לפיה מכיוון שלא ניתן לחשב את מהירות המרצדס, כל שניתן הוא להניח שהרכב נסע במהירות המותרת - אינה לוקחת בחשבון את יתר הראיות בתיק שאותן לא שקלל מומחה ההגנה, לרבות: תוצאות מעבדה על הימצאות סמים בגופו של הנאשם; הודאת הנאשם במשטרה על שימוש בסמים זמן קצר לפני שהחל לנהוג (ראו להלן פירוט על סוגית השימוש בסמים); ותיאור עדי ראיה בדבר אופן נהיגת הנאשם, כששניים מהם ראו את המרצדס עובר לנקודת האימפקט הראשונה. על כן אני דוחה את מסקנתו של מומחה ההגנה לפיה המרצדס נסע במהירות המותרת, בשל היותה נסמכת על נתונים חלקיים בלבד, ואינה מביאה בחשבון את כלל הראיות שבתיק.

נהיגה תחת השפעת סמים

9. עוד שוכנעתי על פי חומר הראיות שהונח לפניי שהנאשם נהג, עובר לתאונה, כשהוא תחת השפעת סם מסוכן מסוג קנביס. בדגימת דם שנלקחה מהנאשם נמצא תוצר חילוף חומרים של קנביס (חומצת חשיש) ובדגימת השתן נמצא גם ריכוז קטן של החומר הפעיל בקנביס (THC). הנאשם בחר שלא להעיד בבית המשפט ועל כן אפנה לאמרת חוץ שלו, בה הודה בדבר השימוש בסם מסוג חשיש כשעה עד שעה וחצי לפני התאונה (ראו הודעתו השנייה במשטרה שסומנה ת/26). עוד הודה הנאשם במשטרה כי הוא



משתמש בסמים למעלה מ-20 שנה. לדבריו לא באופן קבוע, אלא מתי שמצליח להשיג. עוד אמר כי הוא משתמש בסמים שונים כמו הרואין, קוקאין, גראס, חשיש וכדורים, למעט שימוש בזריקות. הנאשם אף אמר שהיה בגמילה מסמים לפני שנתיים בבית החולים מזרע. לצד זאת, מסר במשטרה כי אינו מגדיר עצמו כמכור לסמים. עוד הודה הנאשם שהוא נוהג להשתמש בסמים ואז לנהוג ברכב מכיוון שלדבריו הדבר אינו משפיע עליו: **"בשבילי זה כמו שאני מעשן סיגריה"** ובהמשך: **"אתה אומר השפעה, אבל לא משפיע עלי, אם אני מכיר את הדרך. אני מכיר את עצמי"**. כאמור, לגבי יום התאונה הודה הנאשם באימרתו בחקירה המשטרתית שעישן חשיש, בסביבות השעה 13:00, ולאחר מכן נכנס למרצדס ונהג לכיוון צומת כפר יאסיף ומשם בחזרה דרך צומת כברי לנהריה (ראו הודעת הנאשם במשטרה בת/26 בעמ' 2-4). יצוין כי בהודעתו הראשונה של הנאשם במשטרה הוא הכחיש את השימוש בסמים ביום התאונה ואמר כי היכרותו עם סמים מסתכמת בניסיון שעשה לפני 20 שנה עוד כשהיה בלבנון ולפני שהגיע לישראל (ת/11, בשורות 66-69).

כאמור לעיל, מעבר להודאת הנאשם במשטרה, לתיק צורפו חוות דעת מהמעבדה לטוקסיקולוגיה בתל השומר. ב"כ הנאשם טען לאי קבילות ראיות אלו בשל כך שהסכמת הנאשם לנטילת דמו בבית החולים נהריה ניתנה שלא מדעת, עקב מצב פיזי קשה, כשהיה שרוי בכאבים עזים ומטושטש. כמו כן, הסנגור הפנה לסרטון שתיעד את הסכמת הנאשם ונטילת הדם ממנו (ת/14א) וטען שלא הוסברה לנאשם משמעות סירובו, וכן לא פורטו זכויות אחרות הקיימות לו כגון זכות ההיוועצות בעו"ד. לאחר שצפיתי פעם נוספת בסרטון אליו הפנה הסנגור, ולאור עדויות העדים שלקחו חלק בהשגת הדגימות - הבוחן המשטירתי זייד דראושה, האח במיון והרופא במיון, שנשמעו בפניי - שוכנעתי כי הדגימות נלקחו כדין ובסמכות.

הסמכות לדרוש דגימת שתן או דם מנהג שהיה מעורב בתאונות דרכים לשם בדיקת אלכוהול או סמים קבועה בסעיף 64ב(ב) לפקודת התעבורה. סעיף 64ב(2) קובע כי השוטר הדורש יודיע לנהג את **"מטרת נטילת הדגימה, יבקש את הסכמתו ויסביר לו את המשמעות המשפטית של סירוב לתת דגימה"**. סירוב, על פי סעיף 64ד(א) לפקודת התעבורה, משמעו כי **"יראו אותו [את המסרב] כמי שעבר עבירה לפי סעיף 62(3)"**, היינו, כי הוא **"שיכור בהיותו נוהג רכב"**. ויובהר, פעולת נטילת דגימת דם לצורך בדיקת סמים ואלכוהול מהווה פעולת חיפוש בגוף האדם, ועל כן חלים עליה העקרונות המנחים שבחוק סדר הדין הפלילי (סמכויות אכיפה - חיפוש בגוף ונטילת אמצעי זיהוי), תשנ"ו-1996 (להלן: **"חוק החיפוש"**) (ראו גם ע"פ 7066/13 **אלמליח נ' מדינת ישראל**, בפס' 82 לפסק דינו של כב' השופט שהם (22/12/2015)). עם זאת ההסדר הקונקרטי לבדיקת שכרות של נהג מוסדר בסעיפים 64ב עד 64ד לפקודת התעבורה הקובע שסירוב להיבדק יוצר חזקה חלוטה של נהיגה בשכרות (שם, בפס' 58). זאת בניגוד למשמעות הסירוב לחיפוש בגוף לפי סעיף 11 לחוק החיפוש לפיה הסירוב עלול אך לשמש חיזוק למשקל ראיות התביעה. כאמור, ההסדר לגבי סירוב שבחוק החיפוש אינו חל בענייננו, אלא ההסדר שבפקודת התעבורה. לבסוף אציין כי אין חובה, לא במסגרת חוק החיפוש ולא בהוראות הרלוונטיות שבפקודת התעבורה, להסביר לנאשם על זכותו להיוועץ בעו"ד וזכויות נוספות. הדרישה בשלב זה היא עמידה בשלושת התנאים שפורטו לעיל בלבד (הודעה על מטרת נטילת הדגימה; בקשת הסכמת הנהג; והסבר על המשמעות המשפטית של סירוב).



ער אני לכך שהנאשם היה נתון במצב פיזי מורכב בעת נטילת דגימות הדם והשתן ממנו. הדגימות נלקחו בשעה 17:25 לערך, כשלוש שעות ומחצה לאחר התאונה. הנאשם היה בחדר ההלם, כשהוא סובל מפציעות שונות. כעולה מסיכום אשפוזו במחלקת אורתופדיה (ת'45), הנאשם אושפז במחלקה למשך 10 ימים, במהלכם עבר ניתוחים וטיפולים עקב שברים בפלג גופו התחתון. ברור כי מצבו, בטרם קיבל טיפול משמעותי, שעות ספורות ממעורבותו בתאונת דרכים קשה, דרש את קבלת הסכמתו בתנאים שאינם פשוטים. עם זאת, הנאשם היה בהכרה, ההסברים ניתנו לו בשפה הערבית, שהיא שפת אמו, הוא שמע אותם והגיב אליהם בהתאמה. שוכנעתי שהבוחן עמד בשלושת התנאים המצטברים לנטילת דגימת הדם בסמכות וכדיןשהם: הודעה על מטרת הבדיקה; בקשת הסכמת האדם שמעורב בתאונה; והסבר על משמעות הסירוב. מצאתי את עדותו של הבוחן דראושה בבית המשפט - לפיה הסבריו לנאשם ניתנו עוד לפני שהחל התיעוד המוסרט - מהימנה (ראו פרוטוקול הדיון מיום 2/10/2019, בעמ' 58-60). העדות תאמה את הנראה בסרטון (ת'14(א)) - בו לא ראו את התחלת הקשר בין השוטר לנאשם. הסרטון לא התיימר להציג את מלוא הפעולות שנעשו אלא רק לתעד את שלב הסכמת הנאשם. כך לדוגמה, בתיעוד בסרטון לא ראו את מילוי טופס "זכרון דברים על נטילת דגימת דם לבדיקת שכרות" שערך השוטר דראושה בשעה 17:22 ביום התאונה; הוא לא תיעד את חתימת הרופא שביצע את נטילת דגימת הדם על טופס "דין וחשבון על נטילת בדיקת דם לבדיקת שכרות". ואף לא תיעד את חתימת הנאשם בתחתית אותו הדף (ראו ת'14 וכן עדויותיהם של הבוחן דראושה והרופא חמוד עפיף בפרוטוקול הדיון 2/10/2019, בעמ' 58-60 וכן מיום 6/10/2019, בעמ' 65 בהתאמה).

יתרה מכך, לאור התוצאה הקשה הנובעת מסירוב הנאשם לבדיקה כאמור לעיל, עולה החשיבות שבבקשת הסכמתו גם בסיטואציות בהן הוא שרוי בכאבים. נזכיר כי החוק קובע שאי הסכמה לבדיקה מקימה את חזקת הסירוב, לפיה הנהג ייחשב שנהג בהיותו שיכור, גם ללא היזקקות לכל ראיות נוספות. נהג שנמצא בהכרה ועונה לשאלות, גם אם ברור כי הוא שרוי בכאבים - מחויבת הרשות החוקרת לעשות כל מאמץ כדי לנסות ולקבל את הסכמתו, תוך עמידה בשלושת התנאים המצטברים שהוזכרו לעיל ומפורטים בסעיף 64ב(2) לפקודת התעבורה. נזכיר גם כי החוק קובע ששוטר יכול להורות על נטילת דם לבדיקת סמים מנאשם שאינו בהכרה, ללא צורך בהסכמתו (סעיף 64ב(ב) סיפה).

לכל אלו אוסיף את החיוניות בנטילת בדיקה בהקדם האפשרי לאחר התאונה. כפי שהסבירה ד"ר שלמך, סגנית מנהל המעבדה בתל השומר שערכה את חוות הדעת על דגימות הנאשם, נקודת המוצא היא שבחלופי 4 - 6 שעות מרגע השימוש בסם, כ-90% מהחומר הפעיל מתפוגג מהגוף (ראו פרוטוקול הדיון מיום 25/10/2019, בעמ' 81, שורות 10-18). האיזון הנדרש כאן לצורך הגנה על זכויות הנאשם וכבודו, לצד קבלת תוצאות הרלבנטיות לשעת התאונה, מחייב כי נאשם השרוי בהכרה ומגיב לנאמר לו, יישאל על הסכמתו לנטילת הדגימות קרוב ככל האפשר להתרחשות התאונה, וזאת בהנחה שבמועד זה מתקיימות יתר הדרישות שבפקודה, כגון שאין מניעה בריאותית ליטול את הדגימה (ראו למשל, סעיף 64ב(4) לפקודת התעבורה), שהוסברה לו המשמעות המשפטית של הסירוב וכו' (ראו והשוו דיון בכשרות תשובת נאשם לנטילת דגימת דם בטענה שהיה שרוי תחת השפעת תרופה מערפלת בע"פ 7066/13 הנ"ל).

עוד אבהיר כי שרשרת העברת הדגימות תועדה ונמצאה ללא דופי, החל מנטילתן בבית החולים



מהנאשם, דרך העברתן למעבדה הטוקסיקולוגית בתל השומר, ועד לקבלת התוצאות הסופיות. הבוחן זייד דראושה ערך מזכר בדבר תפיסת 3 שקיות, ובו תיעד את מספרן (ת/16). בשקית הראשונה הייתה בדיקת שתן ראשונית שבוצעה עוד בבית החולים ובה התקבלה תוצאה חיובית ל-THC (החומר הפעיל בקנביס). בשקית השנייה היו מבחנות דגימות הדם ובשלישית דגימות השתן - כמו כן תועד כי השקיות היו סגורות ואטומות. את השקיות העביר זייד דראושה לבוחן סיון משיחוב עוד ביום התאונה, בשעה 21:15. סיון משיחוב העביר את 2 שקיות הדגימות לבוחן חיים עוז שעבר עליהן ועל הטפסים ואישר בחתימתו. חיים עוז העיד כי שוטר בשם דימה הגיע למשרדו, אסף את הדגימות ונסע ישירות למעבדה בתל השומר (פרוטוקול הדיון מיום 15/9/2019, בעמ' 44, שורות 26-33 ובעמ' 45, שורות 1-7). דימה סקליאר חתם אף הוא על מזכרים מיום 10/10/2016 לפיהם הוא קיבל את שקיות הדגימות, תוך שמציין את מספרן, וכי הוא העביר אותן במסירה אישית למעבדה הטוקסיקולוגית בתל השומר (ת/23 ו-ת/24). ד"ר אסתר שלמך חתמה כי ביום 10/10/2016 בשעה 10:40 קיבלה מהשוטר דימה סקליאר את הדגימות. כמו כן, בת/27 (א) צורף תיעוד של שרשרת ראיות תוך מעבדתית. **לכל אורך התהליך** מספרי השקיות של כל דגימה היו תואמים. יודגש כי מלבד הסתייגות בנוגע לת/17 שכותרתו "זכ"ד השלמה לבקשת הפרקליט", לא טען הסנגור כנגד שרשרת העברת הבדיקות. אולם לאור כפירתו הכללית של הנאשם, וכן לאור הסתייגות הסנגור, מצאתי לבדוק את תקינותה ולהכריע בכך. מצאתי כי גם ללא ההשלמה שבת/17, ניתן לראות כי לא נפל נתק בשרשרת העברת הדגימות לכל אורכה, ובדיקות המעבדה נעשו כדין ובסמכות, ותוצאותיהן אמינות ומדויקות.

לסיכום חלק זה, הנאשם הודה במשטרה כי צרך סם מסוכן מסוג חשיש כשעה עד שעה וחצי לפני התרחשות התאונה בה היה מעורב. בדיקות הסמים שנעשו מדגימות דם ושתן של הנאשם הצביעו על קיום שרידי חומצת חשיש ו-THC, תוצאות שוודאי עומדות בדרישה הראייתית ל"דבר מה נוסף". הודאת הנאשם במשטרה במצורף לתוצאות הדגימות מבססות אפוא כדבעי כי הנאשם היה "שיכור" בעת שנהג ברכב המרצדס במועד התאונה, זאת לפי סעיף 62(3) לפקודת התעבורה, שמשמעו כאן הוא גם **"מי שבגופו מצוי סם מסוכן או תוצרי חילוף חומרים של סם מסוכן"** (סעיף 64ב(א)). בניגוד לשכרות בשל אלכוהול, ששם נדרש שהריכוז יהיה גבוה מהמידה הקבועה בחוק, אין ב"שכרות" הנובעת מהימצאותו של סם מסוכן בגוף דרישה למינימום של כמות כלשהי (ראו סעיף 64ב(א) לפקודת התעבורה וכן תקנה 169ב(ג) לתקנות התעבורה).

עבירת הריגה ועבירת המתה בקלות דעת

10. תיקון 137 לחוק העונשין יצר רפורמה בעבירות ההמתה. בין היתר, הסעיף ביטל את עבירת ההמתה שהייתה קבועה בסעיף 298 לחוק העונשין, לפיה: **"הגורם במעשה או במחדל אסורים למותו של אדם יואשם בהריגה, ודינו - מאסר עשרים שנים"**. עבירה זו דרשה הלך רוח של "מחשבה פלילית" כלפי היסודות העובדתיים של העבירה, שבאה לידי ביטוי הן ב"מודעות" לטיב המעשים ולקיום הנסיבות והן ב"פזיזות" ביחס לתוצאות המעשה. פזיזות, בהתאם לסעיף 20(א) לחוק העונשין יכולה הייתה לבוא לידי ביטוי הן בדרך של "אדישות", קרי, "שוויון נפש לאפשרות גרימת התוצאות האמורות", והן בדרך של "קלות דעת", שמשמעותה **"נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות, מתוך תקווה להצליח למנען"** (להרחבה על עבירת ההריגה ראו למשל, ע"פ 7000/10 עמוד 10).



אלפידל נ' מדינת ישראל (25/10/2012). התיקון הוסיף עבירות חדשות לחוק העונשין, ולמעשה הפריד בין המתה שנגרמה תחת יסוד נפשי של "קלות דעת" לבין המתה שנגרמה תחת יסוד נפשי של "אדישות". וכך נקבע בסעיף 300 שעניינו המתה בקלות דעת: **"הגורם למותו של אדם בקלות דעת, דינו - מאסר שנים עשרה שנים"**.

כאמור לעיל המאשימה ביקשה, ברוח סעיף 25(ב) לתיקון 137 המפנה לסעיף 5(א) לחוק העונשין, להרשיע את הנאשם בעבירה מקלה יותר מעבירת ההריגה שבדין הקודם והיא עבירת המתה בקלות דעת. עבירה זו, בנוסחה החדש טרם זכתה לליבון רב בפסיקה, אך בית המשפט העליון כבר התייחס לכך שאין שינוי נורמטיבי בבחינת היסוד העובדתי והנפשי בעבירה זו לעומת עבירת ההריגה, ככל שהדבר נוגע ליסוד נפשי של "קלות דעת". כך למשל נקבע כי: **"היסודות העובדתיים בעבירות ההריגה וההמתה בקלות דעת דומים, ועניינם גרימת מותו של אדם ... היסוד הנפשי של קלות דעת הוא אחת החלופות בעבירת ההריגה והמאפיין המיוחד של עבירת ההמתה בקלות דעת. הבדל חשוב בין העבירות הוא העונש, שכן בעבירת ההריגה, שנהגה לפני תיקון 137, העונש המרבי נקבע על 20 שנות מאסר, ואילו בעבירת המתה בקלות דעת העונש המרבי עומד על 12 שנות מאסר"** (ע"פ 1888/19 גרייב נ' מדינת ישראל, בפס' 18 לפסק דינו של כב' השופט אלרון (5/4/2020); וראו גם ע"פ 3891/19 זוארץ נ' מדינת ישראל, בפס' 19 לפסק דינו של כב' השופט קרא (5/4/20)).

במקרה של נהיגה במצב של שכרות שגרמה למותם של אנשים, נפסק כי היסוד העובדתי מורכב מהפרטים הבאים: **"נהיגה בכלי רכב כאשר הנוהג שיכור, כלומר: בצורה או בתנאים שיש בהם כדי לסכן אחרים (מעשה ונסיבות), וגרימת מותו של אחר כתוצאה מכך (תוצאה)"** (ע"פ 140/98 חוג'ה נ' מדינת ישראל, נב(3) 225, 238 (1998)). כפי שכבר הכרעתי לעיל, הנאשם נהג ברכב המרצדס בעודו "שיכור", ונכנס לעקומה במהירות ובאופן שסיכן את משתמשי הדרך. הוא התנגש במעקה ימין ולאחר מכן ברכב הטויוטה וכתוצאה מכך נהרגו המנוחים.

בטרם אעבור לבחינת היסוד הנפשי, אתייחס לטענת ב"כ הנאשם, כי לא נשללה האפשרות שבעקבות הפגיעה במעקה ימין נוצר כשל מכני ברכב המרצדס שגרם לאיבוד השליטה ברכב ולהתנגשות ברכב הטויוטה. לטענת הסנגור, היה על התביעה לבדוק את מחשבי רכב המרצדס על מנת לשלול את האפשרות של כשל מכני כאמור וכן על מנת לגלות את מהירות הרכב בזמן התאונה. כמו כן הסנגור טען למחדלי חקירה בכך שהמשטרה לא איתרה וחקרה את נהג רכב הסיאט האדומה שתוארה על ידי העד מיכה אמיר כנוכחת בזירת התאונה (פרוטוקול הדיון מיום 1/7/2019, בעמ' 30, שורה 11), וכן את נהג הקטנוע הלבן שאותו עקף המרצדס בצומת כברי.

בדיקת מחשבי המרצדס והטענה לכשל מכני שלא הופרך

11. הבוחן סיון משיחוב העיד כי היה בדעתו לבדוק את מחשבי רכב המרצדס כדי להוציא מהם נתונים מרגע התאונה וכן כדי לשלול קיומו של כשל מכני ברכב (ראו פרוטוקול הדיון מיום 6/10/2019, בעמ' 76, שורות 25-26 וכן מזכר המסומן ת/37). בחודש פברואר 2017 ביקר סיון משיחוב במוסך "מרצדס

עמוד 11



מילר" והבין מהמנהל הטכני של המוסך, פרחאת חלבי, שלרכב מרצדס כדוגמת רכבו של הנאשם, יש מספר מחשבים - מחשב ABS, מנוע, לוח שעונים, שעוני מנעולים ודלתות, גיר וכריות אוויר. הבוחן משיחוב סיכם עם מנהל המוסך שהמוסך ינסה לספק למשטרה שירות הפקת נתונים ממחשבי המרצדס, זאת בכפוף לכך שהדבר אפשרי מבחינה טכנית, לנוכח הנזקים ההרסניים שנגרמו לרכב בתאונה. כחודשיים לאחר מכן הגיע הבוחן חיים עוז עם נציג מהמוסך בשם אנטון - שתפקידו מנהל העבודה של המוסך (ראו מזכר שסומן ת"8) לבדיקת רכב המרצדס. הבוחן ציין במזכר שערך, שאנטון בדק ומצא שמחשב כריות האוויר שבור ולא ניתן להוציא ממנו נתונים. בחקירה הנגדית העיד הבוחן חיים עוז, שלמרות שלא ראה את המזכר שערך סיון משיחוב בדבר פירוט מחשבי הרכב השונים, הוא לא צמצם את אנטון לבדיקת מחשב הכריות בלבד (פרוטוקול הדיון מיום 26/9/2019, בעמ' 50, שורות 31-32 ובעמ' 51, שורות 1-6).

לטענת הסנגור המאשימה התרשלה בבדיקת מחשבי המרצדס. לבוחנים לא היה הידע המקצועי בדבר והם הסתמכו על נציגי המוסך, שאינם כשלעצמם מומחים לדבר, ובלא שטרחו להגיש חוות דעת מפורטת מטעמם, בדבר המניעות הקיימת בבדיקת מחשבי המרצדס. הוטעם כי לא נעשתה בדיקה מספקת בנוגע למצבם של יתר המחשבים במרצדס, והיתכנות בדיקתם כלל לא עמדה על הפרק, בשל מחדל חקירתי כאמור (ראו סיכומי הסנגור בפרוטוקול הדיון מיום 6/5/2020 בעמ' 109, שורות 26-33).

מקובלת עליי טענת הסנגור שמרגע שהוחלט על קבלת שירות שבמומחיות מנציגי מוסך "מרצדס מילר", היה על המאשימה להגיש חוות דעת מטעמם, גם אם בסופו של יום לא ניתן היה לבצע כל בדיקה בשל מצב המחשבים ברכב לאחר התאונה. היעדר הגשת חוות דעת כאמור מנע מהסנגור לחקור את אנטון בחקירה נגדית באשר להצדקה לאי בדיקת המחשבים. לצד זאת, לא היתה מניעה לנציגי ההגנה לבקש לבדוק את הרכב מטעמם ולבסס מחדל חקירתי בענין. חרף העובדה כי אפשר ולא מוצו עד תום הליכי בדיקת מחשבי המרצדס וההתכנות להפיק מהם ממצא לעניין מצבו הטכני של הרכב, סברתי כי לא הונח מקום לספק סביר שהסיבה לקרות התאונה הייתה כתוצאה מכשל מכני ברכב. שוכנעתי מעבר לספק סביר שאובדן השליטה של הנאשם ברכב נבע מאופן נהיגתו והיותו לאחר צריכת סמים ואין לכך כל קשר לתקלה טכנית ברכב.

הנאשם העיד בחקירותיו במשטרה שרכב המרצדס היה תקין וכי לפני כל נסיעה הוא בודק דלק, טמפרטורה ושעונים. עוד העיד שההגה, הבלמים והצמיגים היו תקינים אף הם. אומנם מדובר ברכב שבבעלות אביו של הנאשם, אך הוא העיד במשטרה כי הוא מרבה לנהוג בו ומכיר אותו (ת"11, שורות 30-31; ת"26, שורות 104-143). מרישיון רכב המרצדס עולה שהרכב עבר טסט זמן קצר לפני התאונה, בחודש ספטמבר 2016 (ת"46). בנוסף, בבדיקות שערך מכון התקנים לצמיגי הרכב ולג'נטים הקדמיים לאחר התאונה, נמצא שאף אחד מהם לא היה הגורם לתאונה, ושהתאונה לא ארעה בשל כשל של מי מהצמיגים או הגלגלים עובר לתאונה (ת"41, ראו גם עדותו של המהנדס שביצע את הבדיקה יקיר שטרית בפרוטוקול הדיון מיום 24/10/2019 בעמ' 85-88). כמו כן, הנאשם נהג ברכב כברת דרך מביתו עד זירת התאונה, ולכל אורך הדרך הרכב תיפקד כדבעי. עוד אציין כי הנאשם ועדי הראייה האחרים העידו כולם שבמועד התאונה הכביש היה יבש והראות טובה. כאן המקום להזכיר את



ההלכה בדבר "כלל הדרך", לפיה במקום בו תנאי הכביש והראות היו טובים ולא הייתה לתנאים הסביבתיים השפעה על התרחשות התאונה, "עובר הנטל הטקטי להבאת ראיות או למתן הסבר סביר לגבי אופן התרחשות התאונה אל כתפי הנהג הפוגע, ולו כדי הטלת ספק סביר בדבר אשמתו" (ע"פ 4498/14 גרידיש נ' מדינת ישראל, בפס' 47 לפסק דינו של כב' השופט שוהם (13.05.2015); ראו גם 1713/93 בוקובזה נ' מדינת ישראל (7/6/1993)). הנאשם לא סיפק הסבר כאמור ואין די בהעלאת השערות שלא נתמכו בראיות כלשהן. אזכיר כי המאשימה נעתרה לבקשת המומחה מטעם ההגנה לבצע בדיקה עצמית של מחשבי המרצדס. המומחה טען שבשלב שבו נקרא להשלים את חוות דעתו, כארבע שנים לאחר התאונה, לא סביר שנשמרו נתונים כלשהם במחשבים (פרוטוקול הדיון מיום 16/2/2020, בעמ' 95, שורות 32-33), אך הדבר מעולם לא נבדק, והתוצאה היא שחרף הסכמת המאשימה, לא נעשה ניסיון לבדיקת מחשבי הרכב על ידי מומחה ההגנה.

הראייה היחידה שיכולה להצביע על אפשרות של כשל מכני כלשהו, נמצאת בתיאורו של העד יריב עופר כי שמע "צווחה של מנוע" (פרוטוקול הדיון מיום 26/9/2019, בעמ' 53). אך כפי שהעיד גם מומחה ההגנה, "צווחה" זו יכולה להתרחש מסיבות שונות, כגון פירוק צינור המפלט ואינה מצביעה בהכרח על כשל מכני (פרוטוקול הדיון מיום 16/2/2020, בעמ' 106, שורות 27-29). אציין גם שמספר שניות לאחר אותה צווחה ששמע העד יריב עופר, תיאר העד אליאס רעש מסוג אחר: "שריקות של גלגלים" (פרוטוקול הדיון מיום 14/7/2019, בעמ' 32, שורה 22). אומנם קבעתי כי יריב עופר שמע וראה את המרצדס לפני הפגיעה במעקה הבטיחות ואליאס דאו שמע וראה את המרצדס לאחריה, ועדיין אין בתיאור הרעש מפי יריב עופר כדי להקים את הספק הסביר שאירע כשל מכני שמכוחו ניתק הקשר הסיבתי - עובדתי בין התנהגות הנאשם ואופן נהיגתו, לקרות התאונה.

ב"כ הנאשם העלה בסיכומיו גם את האפשרות שהנאשם איבד את הכרתו בשל הפגיעה במעקה ימין, ולכן איבד שליטה על הרכב וסטה לנתיב הנגדי. גם השערה זו, שאינה עומדת ברף המינימלי להעלאת ספק סביר, אינה יכולה להתקבל. גרסת הנאשם במשטרה לפיה אינו זוכר דבר מהתאונה אינה מספיקה כדי לעורר ספק בדבר איבוד הכרה במהלך הנהיגה. יתרה מכך, גם אם תתקבל הנחת ההגנה לפיה הנאשם איבד את הכרתו לאחר הפגיעה במעקה ימין, אזי שנהיגתו המסוכנת, לרבות היותו תחת השפעת סמים, הם שהביאו לסטייה לימין ולתחילת שרשרת האירועים שהביאו לתאונה ולכן אין הוא יכול להיפטר מאחריותו לכך. לבסוף אעיר, שגם תיזה לפיה הנאשם איבד את הכרתו עובר לפגיעה במעקה ימין, הגם שלא נטענה מצד הסנגור באופן מפורש, ואין לה אחיזה בראיות, מחזקת דווקא את הטענה שהנאשם לא היה כשיר לנהוג, לאחר שהחל לנהוג סמוך אחר צריכת סמים.

בנוגע לאיתור רכבים נוספים שהיו באזור התאונה - הבוחן משיחוב הסביר בעדותו שלא ניתן היה לשחזר את מספר הקטנוע מתוך צילומי סרטון נתיבי ישראל בצומת כברי (פרוטוקול הדיון מיום 6/10/2019, בעמ' 72, שורות 20-32 ובעמ' 73, שורות 1-18). לגבי רכב הסיאט האדום, רכב זה הוזכר בעדותו של העד מיכה אמיר. הוא העיד שכשהגיע לאזור התאונה ראה רכב בצבע אדום, שלדעתו היה מסוג סיאט, העומד בניצב לרכב המרצדס, כלומר, בכיוון הנסיעה (ראו פרוטוקול הדיון מיום 1/7/2019, בעמ' 30, שורה 11 וכן ת' 3). העד אמר שלא זכור לו מגע בין רכב הסיאט לבין רכב המרצדס וכן שלא זכור לו כיצד נראה נהג רכב הסיאט או כמה



אנשים היו בו (שם, בעמ' 35, שורות 5-11). שוכנעתי כי בהיעדר פרטים נוספים על אותו רכב, המאשימה לא כשלה משלא איתרה אותו כשספק אם ניתן היה כלל לאתר רכב זה בנסיבות שתוארו. בסופו של דבר המשטרה חקרה עדים שהיו בשלושה רכבים שונים באזור התאונה ולא ראיתי מחדל בפעולותיה לרבות באיתור עדי ראיה פוטנציאליים נוספים.

יסוד נפשי של קלות דעת

12. היסוד הנפשי דורש מודעות בפועל למעשה ולנסיבות של היסוד העובדתי, היינו - לנהיגה בכלי רכב כאשר הוא "שיכור", ולאפשרות הממשית של התרחשות התוצאה הקטלנית. בנוסף נדרש גם להוכיח "קלות דעת" ביחס לתוצאה. נפסק לעניין עבירת ההריגה כי **"די במודעות לאפשרות ממשית של פגיעה בגופו של אדם; ואין נדרשת מודעות לאפשרות ממשית של תוצאה קטלנית דווקא"** (למשל ע"פ 140-98 הנ"ל, בעמ' 238).

עוד נקבע ביחס ליסוד הנפשי, כי מי שנוהג ברכב כשהוא שיכור וגורם למותו של אדם **"מוחזק כמי שמתקיימים אצלו מרכיבי היסוד הנפשי להרשעתו בעבירת ההריגה"** (ע"פ 2163/07 סעת נ' מדינת ישראל, בפס' 5 לפסק דינו של כב' השופט פוגלמן (17/10/2017); ראו גם ע"פ 456/16 צ'ורני נ' מדינת ישראל, בפס' 36 לפסק דינו של כב' השופט מינץ (4/3/2018); ע"פ 5002/94 **בן איסק נ' מדינת ישראל**, פ"ד מט(4) 151, 163-164 (1995)). חזקה זו מתקיימת גם לאור סעיף 34ט(ב) לחוק העונשין לפיו: **"עשה אדם מעשה במצב של שכרות והוא גרם למצב זה בהתנהגותו הנשלטת ומדעת, רואים אותו כמי שעשה את המעשה במחשבה פלילית, אם העבירה היא של התנהגות, או באדישות עם העבירה מותנית גם בתוצאה"** (לאחרונה התייחס כב' השופט עמית בפסק דינו ל"כניסה למצב בהתנהגות פסולה" במקרה של שכרות בע"פ 4737/18 נגר נ' מדינת ישראל, בפס' 106 לפסק דינו של כב' השופט עמית (12/5/20)).

החזקה קיימת ביחס לכל כמות של סם שנמצאה בגופו של הנהג, ולא נדרשת כמות מינימלית להקמת החזקה. כפי שהובהר בפסיקה: **"המחוקק קבע איסור מוחלט על שימוש בסמים מסוכנים שאינו מותנה בכמות הסם שבה במדובר. לפיכך השימוש בסמים מסוכנים בכל כמות שהיא, מקים נגד נהג הרכב חזקה לפיה היה נתון בהשפעתם בעת הנהיגה וחזקה זו מעבירה אל כתפי הנהג את הנטל להוכיח בראיות כי לא כך הדבר"** (ע"פ 8748/08 ברכה נ' מדינת ישראל (10/10/2011)). עוד נפסק כי מדובר בנטל כבד, המציב בפני הנהג **"משוכה גבוהה, כמעט בלתי-עבירה"** (ע"פ 398/04 מדינת ישראל נ' **בניאשווילי**, בפס' 16 לפסק דינו של כב' השופט א' א' לוי (20/12/2004); שם, בפס' 26)). מהתשתית הראייתית שלפנינו עולה כי חזקה זו כלל לא נסתרה. הטענה לכשל מכני או לאיבוד הכרה נטענו בעלמה, כהשערות המנותקות מהשתלשלות כלל האירוע, ולא עוגנו בראיות כלשהן. הנאשם בחר שלא להעיד לפני, מאמירותיו במשטרה עולה שהיה מודע לכך שהוא נוהג לאחר שעשה שימוש בסמים ואין באמירותיו בחקירתו במשטרה לפיהן הסמים אינם משפיעים על



נהיגתו, וכך הוא פועל תדיר - שלא עמדו במבחן החקירה הנגדית - כדי לסייע לו. בנוסף עדויות עדי ראייה שראו את אופן נהיגתו של הנאשם עובר לתאונה ובסמוך לה חיזקו דווקא את הנחת המחוקק לפיה הסמים השפיעו הלכה למעשה על נהיגת הנאשם, בכך שהצביעו על נהיגה מסוכנת, מהירה ושאינה מתחשבת בתנאי הדרך לרבות בעיקול שבכניסה אליו סטה הנאשם לימין ופגע במעקה.

אשר על כן אני קובע כי הנאשם היה מודע להיותו נוהג בעודו שיכור, הוא לא סתר את החזקה ששכרותו השפיעה על נהיגתו, ועל כן הוא מוחזק כמי שמתקיים אצלו היסוד הנפשי הנדרש להרשעה - קלות דעת.

13. בסופו של יום לפני תאונה שארעה בשל סטייה של רכב הנאשם סמוך לכניסה לעקומה, כשהרכב נוסע במהירות גבוהה, ואחזתו בכביש רופפת. באותה העת נהג בו הנאשם כשהוא לאחר שימוש בסמים שערך בסמוך לכך. אופן נהיגת הנאשם, כאמור, במצורף לנהיגתו לאחר שימוש בסמים, מבססים מעל ומעבר לכל ספק סביר את אשמתו הבלעדית לקרות התאונה, ובהעדר מחלוקת - גם לתוצאותיה.

סטייה מנתיב תחבורה

14. כפי שהוכח לעיל בהתייחס לנסיבות ביצוע עבירת ההמתה בקלות דעת, הנאשם קיים את יסודות עבירת הסטייה מנתיב תחבורה לפי תקנה 40 לתקנות התעבורה לאור קרות התאונה בתוככי מסלול נסיעתו של רכב הטויוטה, ועל כן אני מרשיע אותו גם בביצוע עבירה זו.

סוף דבר

15. על בסיס חומר הראיות שהונח לפניי המבסס את אשמת הנאשם באישומים שיוחסו לו כאמור, אני מרשיע את הנאשם בביצוע העבירות הבאות:

המתה בקלות דעת, עבירה לפי סעיף 301ג לחוק העונשין (**2 עבירות**), בשים לב לכך שבתאונה מצאו את מותם שני בני אדם.

נהיגה תחת השפעת סמים, עבירה לפי סעיף 62(3) יחד עם סעיף 64(2) ו-(4) לפקודת התעבורה, יחד עם תקנה 169ב לתקנות התעבורה.

סטייה מנתיב תחבורה, עבירה לפי תקנה 40 לתקנות התעבורה

מהירות סבירה, עבירה לפי תקנה 51 לתקנות התעבורה.



כמו כן, נוכח תוצאת הפציעה שנגרמה לר' פ', עליה הנאשם לא חלק, אני קובע כי מתקיימת הנסיבה של **גרימת חבלה של ממש** שבסעיף 38(3) לפקודת התעבורה לעניין משך פסילת הרשיונות.

ניתנה היום, י"ח סיוון תש"פ, 10 יוני 2020, במעמד הצדדים