

## ת"פ 23438/04/14 - מדינת ישראל נגד יאסין בשארה

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

14 ספטמבר 2016

ת"פ 23438-04-14 מדינת ישראל נ' בשארה

לפני כבוד השופטת מיכל ברק נבו

המאשימה	מדינת ישראל
נגד	על ידי ב"כ עו"ד ליטל מהלל
הנאשם	יאסין בשארה
	על ידי ב"כ עו"ד אשר חן

הנאשם התייצב

### הכרעת דין

1. נגד הנאשם הוגש כתב אישום בגין מעורבותו בתאונת דרכים קטלנית. לפי כתב האישום, הוא נכנס לצומת לא פנוי באור אדום וגדע את חייו של רוכב אופנוע. בשל כך יוחסו לו העבירות הבאות: עבירה של הריגה, לפי סעיף 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 [חוק העונשין] ואי ציות לרמזור אדום, בניגוד לתקנה 22(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961[התקנות].

### כתב האישום

2. על פי עובדות כתב האישום, ביום 16.1.14, בשעה 16:36 או סמוך לכך, נהג הנאשם ברכב מסוג משא סגור אחוד, מתוצרת שברולט, מ"ר 42-897-65 [הרכב], ברחוב מנחם בגין בכפר סבא, ממזרח למערב [הדרך], והתקרב לצומת הרחובות מנחם בגין ומשה סנה [הצומת]. באותה עת היו תנאי הדרך והסביבה כדלקמן: מזג אוויר נאה, ראות טובה, אור יום; דרך עירונית, צומת מרומזר; כביש אספלט יבש, תקין וישר; בכיוון נסיעת הנאשם שני מסלולים לכיוון מערב, ומסלול נוסף לפנייה שמאלה בצומת; שדה ראייה פתוח בכיוון נסיעת הנאשם עד לצומת - 130 מטר, ומקו הצומת לכיוון מערב 60 מטר נוספים; מהירות נסיעה מותרת בכיוון נסיעת הנאשם עד לצומת 50 קמ"ש.

בו בזמן נהג מר דוד חן ז"ל [המנוח] באופנוע מסוג הונדה, מ"ר 42-506-78 [האופנוע], ברחוב משה סנה, מדרום לצפון. המנוח התקרב לצומת, ונעצר בנתיב השמאלי לפנייה שמאלה, לכיוון מערב [הפנייה שמאלה], שכן האור ברמזור בכיוון נסיעתו היה אדום. עת נדלק הרמזור הירוק בכיוון נסיעתו של המנוח, הוא החל בפנייה שמאלה בצומת לכיוון מערב. אותה עת התקרב הנאשם לצומת ונכנס אליו, כאשר האור ברמזור בכיוון נסיעתו הוא אדום,

במהירות של כ-68 קמ"ש. אותה העת, סיים המנוח את הפנייה שמאלה והחל בנסיעה לכיוון מערב. בשלב זה פגע הנאשם עם חזית צד שמאל של הרכב באחור האופנוע, כך שהמנוח הושלך מן האופנוע, הוטח על חלון הרכב ובהמשך על הכביש [התאונה]. כתוצאה מהתאונה, פונה המנוח לבית החולים כשהוא מחוסר הכרה וסובל מחבלות בראשו, וביום 20.1.14 נפטר בבית החולים.

## גרסת ההגנה

3. הנאשם הודה כי ביום האירוע נהג ברכב במועד ובמקום המיוחסים לו על פי כתב האישום, ואף הודה כי תנאי הדרך באותה העת, כפי שתוארו בפירוט בסעיף 2 לכתב האישום, היו טובים. הנאשם אף לא חלק על קרות התאונה ולא על התוצאה הקטלנית שנגרמה למנוח, אשר כאמור קיפח את חייו מספר ימים לאחר התאונה. עם זאת, כפר הנאשם בתיאור נסיבות התרחשות התאונה עצמה: לדבריו, חצה את הצומת באור ירוק ומהירות נסיעתו עמדה על 50 קמ"ש. משכך, המחלוקת העובדתית נעוצה בשתי השאלות הבאות: (א) מה היה צבעו של הרמזור עת חצה הנאשם את הצומת (ובהתאם - מה היה צבע רמזורו של המנוח באותה עת); (ב) מה הייתה מהירות נסיעתם של המנוח והנאשם.

## עדויות התביעה

4. בני הזוג מר יעקב פסקל וגב' שוש פסקל היו עדי ראיה לאירוע. יעקב פסקל [יעקב] העיד כי הוא מתנדב במשטרת ישראל מזה כשבע שנים. ביום האירוע נהג ברכב שבו נסעה גם אשתו, שוש פסקל [שוש] והגיע לצומת בסביבות השעה 16:00. לדבריו, עמד עם רכבו בנתיב השמאלי ברחוב משה סנה והמתין על מנת לפנות שמאלה לרחוב מנחם בגין, מאחר שהרמזור היה אדום. יעקב תיאר כי בזמן ההמתנה ברמזור, עמד לפניו רכב מסוג ג'יפ בצבע שחור ולפני הג'יפ עמד אופנוע. לאחר שהרמזור התחלף לירוק, הג'יפ שלפניו המתין מספר שניות בטרם יצא אל הצומת, אז הבחין ברכבו של הנאשם מגיע במהירות מכיוון ימין. הוא לא הבחין בפגיעה, אך שמע אותה היטב. יעקב סימן על גבי תרשים בוחן התנועה [ת/7] את מקום המצאות רכבו בעת התנגשות כלי הרכב [ר' סימון כוכבית - ת/7א], ותיאר זאת כך: "הייתי בדיוק לפני הפניה. הייתי על מעבר חציה פחות או יותר" [עמוד 16, שורה 23 לפרוטוקול<sup>[1]</sup>]. לאחר הפגיעה החנה את רכבו בשול הדרך ולאחר שקיבל את אישור המשטרה החל לעזור בסגירת מקום התאונה והכוונת התנועה, עד להגעתם של כוחות משטרה ואמבולנס, אשר פינו את המנוח וערכו במקום בדיקות וסימונים. לשאלת התובעת האם הוא בטוח כי המנוח נסע לאחר שהרמזור התחלף לירוק, השיב יעקב "במאת האחוזים" [עמוד 16, שורה 1]. יעקב הוסיף כי המתין ברמזור כעשרים שניות או חצי דקה, ולאור היכרותו עם הצומת, רמזור הפנייה שמאלה מתחלף מהר. עוד הוסיף כי אין לו היכרות מוקדמת עם מי מהנהגים באירוע.

בחקירה נגדית, השיב יעקב כי לא ראה במדויק היכן המנוח עמד עם האופנוע - אם הוא היה מעבר לקו הצומת או לפני מעבר החצייה, מאחר שהג'יפ שעמד לפניו ברמזור הסתיר. עם זאת עמד על כך שראה בבירור את הרמזור, ושלל את האפשרות על פיה המנוח נכנס לצומת בנסיעה מהירה. לדבריו, הסתכל לצדדים ולא הבחין באף אופנוע שעוקף אותו או מגיע לצומת מימין לרכבו.

מעדותה של שוש עולה כי ישבה בצד בעלה, יעקב, במושב הקדמי ימני של רכבם, כאשר הם עשו את דרכם לכיוון ביתם. כשהגיעו לצומת תיארה שוש כי עמד לפנייהם, בנתיב הפנייה שמאלה, רכב ג'יפ גבוה. אותה עת היא שוחחה

בטלפון הנייד ומבטה היה מופנה ישר לכיוון הצומת. לאחר שהרמזור הפך לירוק, רכב הג'יפ התמהמה ביציאתו לצומת, אז הבחינה ברכב שמגיע לצומת מצד ימין שלה, נכנס לצומת ועבר "במהירות בזק" [עמוד 22, שורה 1]. לדבריה, לא ראתה את התאונה אך שמעה רעש "כמו פיצוץ" [עמוד 22, שורה 4]. בהמשך תיארה שוש כי בהגעתם לצומת הרמזור היה אדום ולאחר מכן הוא התחלף לירוק, והיא לא הבחינה בבעיה כלשהי ברמזור.

בחקירה נגדית, השיבה שוש כי במהלך ההמתנה בצומת קיבלה שיחת טלפון מאחד מילדיה ולא זכרה אם היה רכב כלשהו בנתיב הימני. בהמשך עמדה על כך שלא הבחינה באופנוע נוסע בנתיב הימני להם. העדה חזרה על כך שלא הבחינה באופנוע עד לאחר הפגיעה, וזאת מאחר שהרכב שעמד לפניו ברמזור היה יותר גבוה. לאחר התאונה החנו את רכבם בצד הדרך, אז ראתה לראשונה את המנוח שוכב על הכביש בסמוך לרכב הפוגע.

5. מר מרדכי גפני [גפני], עד ראיה נוסף, נהג ברכב מסחרי גדול. הוא העיד כי ביום האירוע, בסמוך לשעה 16:00, הגיע לצומת ועמד בפנייה שמאלה. גפני תיאר שיש שני נתיבים לפנייה שמאלה והוא עמד בשמאלי מביניהם. לפניו עמד המנוח רכוב על גבי אופנוע. הוא המתין בצומת בין דקה לדקה וחצי לערך ואז הרמזור התחלף לירוק. בטרם יציאתו לצומת בחן גפני האם הצומת פנוי, אך האופנוע, שמהירותו גבוהה משל רכבו, יצא לפניו. בו בזמן הבחין ברכב שהגיע במהירות מכיוון טירה לכיוון כביש 4, אז החל ללחוץ על דוושת הבלם, והצליח לבלום בזמן. לאחר קרות התאונה הסתכל שוב על הרמזור כדי לוודא שהוא אכן נסע באור ירוק, וכך היה. גפני שרטט על גבי תרשים אזור התאונה [ת/7ב] את מיקומו במהלך התאונה, ולדבריו נעצר כמטר מרכבו של הנאשם. עוד העיד כי בהמתנה ברמזור המנוח עמד בסמוך אליו, ועמד לפני קו העצירה, ובנתיב הימני היה רכב נוסף. לאחר התאונה תיאר כי שוחח עם הנאשם ושאל אותו "מה אתה לא רואה שיש רמזור? איך אתה נוסע? אבל הוא היה בהלם. אני לא זוכר בדיוק מה הוא ענה לי" [עמוד 27, שורות 14-15]. התובעת הפנתה את העד לכך שבחקירתו במשטרה תיאר כי שוחח עם הנאשם והאחרון אמר לו כי הוא לא יכול היה לעצור את רכבו. העד השיב כי כיום, שנתיים לאחר האירוע, הוא אינו זוכר שכך אמר, אך חזר על כך שהנאשם היה בהלם ורק קיווה שהבחור יחיה. ביחס למהירות נסיעתו של המנוח, העיד גפני כי האופנוע החל את נסיעתו במהירות אפס, "שם גז והתחיל לנסוע", כלשונו.

בחקירה נגדית אישר גפני כי במהלך האירוע הסתכל על הצומת וכאשר הרמזור התחלף לירוק הצומת היה פנוי לחלוטין. גפני עמד על כך שהאופנוע עמד לפני הצומת בקו העצירה, וכי הבחין בנאשם נוסע מכיוון טירה, אך לא ידע להגיד באיזה נתיב נסע (אם בימני או בשנייה). לדבריו, כשהגיע לצומת האופנוע כבר המתין שם, ולפיכך אין אפשרות לפיה המנוח נסע בנתיב הימני ונכנס לצומת בנסיעה מהירה ורציפה.

6. מר יאיר דניאל, בוחן תאונות דרכים במרחב השרון של המשטרה [בוחן התנועה או דניאל], העיד על חוות דעתו [ת/6] ועל מסמכים נוספים שאותם ערך במסגרת חקירת התיק, בין היתר - תרשים תאונת הדרכים [ת/7] ולוח תצלומים [ת/8]. דניאל הוסמך כבוחן תנועה בנובמבר 2013 ועד כה חקר עשרות תאונות דרכים.

להלן ממצאיו על אודות התרחשות התאונה, כפי שקבע הן בחוות דעתו, הן בעדותו בבית המשפט:

א. על פני הכביש במקום התאונה נמצאו 4 סימני חריצה באורך כללי של 2.2 מטרים, שמקורם באופנוע

שנגרר על ידי הרכב הפוגע. לשיטתו סימני החריצה מעידים על מקום ההתנגשות [ת/7 - סימון האות ג]. בוחן התנועה הפנה ללוח התצלומים [ת/8], לצילומים מספר 19 ו-20, שמהם ניתן להתרשם על המקום הכללי של התנגשות כלי הרכב. מעדותו עלה כי בשל הפרשי המסות שבין כלי הרכב (רכב לעומת אופנוע), החריצים נוצרו מחלקו המתכתי התחתון של האופנוע, כאשר לא ניתן היה לקבוע במדויק מאיזה חלק. זאת ועוד: כיוון החריצים מלמד על כיוון הנסיעה הכללי של האופנוע והרכב הפוגע, קרי - מכיוון מזרח למערב.

ב. נמצא סימן טביעת/גרירת צמיג על הכביש באורך של 52 מטרים, שמסתיים במקום עצירת הרכב הפוגע [ת/7 - סימון האות ד]. לדברי בוחן התנועה, ניתן לשייך את הסימן לגלגל קדמי שמאלי של הרכב שנפגע במהלך ההתנגשות. בנוסף, נמצא סימן בלימה על הכביש באורך של 33 מטרים שמסתיים במקום עצירת הרכב [ת/7 - סימון האות ז], כאשר ניתן לשייך את הסימן לגלגלים הימניים של הרכב הפוגע. במהלך עדותו הפנה הבוחן לצילום מספר 6 [ת/8] שבו ניתן להבחין הן בנזק שנגרם לרכבו של הנאשם, הן לאופן שבו הגלגל השמאלי ניזוק והופנה לצד שמאל. לגבי סימני הבלימה, הפנה הבוחן את בית המשפט לצילומים מספר 29-30 [ת/8], שבהם ניתן לראות את סימני בלימת הרכב ואת טביעת הצמיגים על פני הכביש.

**מסקנות חוות דעתו של בוחן התנועה הן כדלקמן:** הרכב הפוגע מסוג שברולט נסע ברחוב מנחם בגין מכיוון מזרח לכיוון מערב בעיר כפר סבא. בהגיעו לצומת מרומזר עם רחוב משה סנה, המשיך ישר ונכנס לצומת, כאשר בכיוון נסיעתו דלק רמזור באור אדום. הרכב הפוגע פגע עם חזית צד שמאל שלו באחור צד ימין של אופנוע מסוג הונדה, אשר נסע ברחוב משה סנה מכיוון דרום לכיוון מערב. כתוצאה מהתאונה הרכב הפוגע המשיך את תנועתו תוך כדי בלימה לאורך 33 מטרים (מהירות הרכב עובר לתאונה הייתה 68 קמ"ש) ונעצר כאשר פניו לכיוון מערב. כתוצאה מהתאונה האופנוע החליק על דופן צד שמאל לכיוון מערב ונעצר כאשר הוא שכוב על צדו השמאלי ופניו לכיוון מזרח. עוד צוין, כי עובר לתאונה לא נמצא כל ממצא המעיד על איבוד אוויר באיזה מכלי הרכב, או ממצא תאונתי אחר. לא נמצאו ליקויים בכלי הרכב, בדרך או בשדה הראייה שיכלו לגרום לתאונה.

אשר למהירות נסיעת הנאשם: בוחן התנועה קבע את מהירות הרכב עובר לתאונה על פי סימן הבלימה, זאת תוך שימוש בנוסחה לחישוב מהירות הנסיעה, כפי שמקובל בספרות. לשם כך השתמש בנתונים הבאים: סימון הבלימה שנמדד בשטח, שעמד על 33 מטרים, ומקדם חיכוך מינימלי של 0.55. מהכנסת נתונים אלה לנוסחה [ר' ת/6, עמוד 4] קבע הבוחן את המהירות המינימלית של הרכב, עובר לתאונה שעמדה, כאמור, על 68 קמ"ש. בעדותו בבית המשפט הוסיף המומחה כי מדובר במהירות מינימלית, זאת מאחר שבשלב הראשוני של הבלימה קשה להבחין בסימני הבלימה (סימני הבלימה נוצרים כתוצאה מטמפרטורה גבוהה בין הצמיג למשטח).

בוחן התנועה אף התייחס לכיוון הנזקים שנגרמו לכל אחד מכלי הרכב, כשהנזק שנגרם לרכבו של הנאשם היה מלפנים לאחור כלשונו, בחלקו הקדמי שמאלי של הרכב, ואילו לאופנוע הנזק התרחש בדופן אחורי ימני, מאחור לפנים. דניאל העיד כי ביום 23.1.15 ערך התאמת נזקים והפנה לצילומים מספר 31 ו-41-43 [ת/8], שמהם ניתן להסיק, לשיטתו, כי ההתנגשות הראשונית בין כלי הרכב התרחשה כך ש"הפינה השמאלית קדמית של הרכב פוגעת בפינה הימנית אחורית של האופנוע. כמעט בזווית של 180 מעלות (כמעט כאשר כלי הרכב היו בקו ישר)" [עמוד 32, שורות 25-27].

אשר לקביעה כי הנאשם חצה את הצומת באור אדום, בוחן התנועה העיד כי בחינת תאונות בצמתים מרומזרים נשענת בעיקרה על עדויות עדי ראיה, אלא אם קיימת בצומת מצלמה. עדי הראייה שהיו במקום מסרו שהאופנוע נכנס לצומת כשהאור ברמזור היה ירוק מלא. דניאל הגיע למקום האירוע ביום התאונה בשעה 17:15 והעיד כי ויזואלית הרמזורים היו תקינים. עוד העיד כי קיבל מעיריית כפר סבא את תכנית הרמזורים של הצומת, אשר עודכנה לאחרונה ביום 17.6.13 [ת/12] וכן אישור כי בין 14.1.2014 לבין 16.1.2014 לא התקבלו דיווחים בעיריית כפר סבא על לקוי הרמזורים בצומת [ת/17].

דניאל ביצע ניסוי זמנים בצומת על מנת לבדוק כמה זמן בממוצע נדרש לאופנוע לעבור את המרחק ממקום עמידתו ברמזור ועד לרגע ההתנגשות. את הניסוי ערך יחד עם **פקד ציון ג'אן** ביום 10.4.16 [ת/18 ו-ת/29]. ממסקנת הניסוי עולה שבממוצע, לקח לאופנוע כ-4.606 שניות לעבור מרחק של 25 מטרים [עמוד 34, שורות 24-25]. הניסוי התקיים כך שהאופנוע עמד בקו העצירה בנתיב הפנייה שמאלה, וברגע שהרמזור התחלף לירוק החל בנסיעה, בתאוצה רגילה, עד למקום ההתנגשות הראשונית. מניתוח תכנית הרמזורים [ת/12] עולה, לשיטתו של בוחן התנועה, כי קיים הפרש מינימאלי של 5 שניות בין סיום האור הירוק ברמזור מכיוון נסיעתו של הרכב הפוגע ועד להופעת אור ירוק ברמזור מכיוון נסיעתו של האופנוע, ומשכך "אם מסתכלים על הזמן הברוטו כולל צהוב וצהוב אדום והניסוי שביצענו ניתן לראות שעבר פרק זמן של 9.606 שניות מהרגע שהסתיים הירוק בכיוון נסיעת הרכב ועד לתאונה" [עמוד 34, שורה 34 עד עמוד 35, שורות 1-2]. יוער כי הכוונה בדברי העד, על פי ההקשר, היא לכיוון נסיעתו של האופנוע ולא של הרכב, כפי שנכתב בפרוטוקול בשגגה (בהקשר זה אני מפנה להחלטתי מיום 13.12.15).

בחקירה נגדית, נשאל דניאל מדוע לא ביצע את ניסוי הזמנים בתאוצה מקסימאלית ולכך השיב כי כל נסיעה מעבר למהירות שבה נסע במהלך הניסוי הייתה מסכנת אותו וגורמת לו להחלקה על הכביש. עוד העיד, כי הוא אינו יודע באיזה מהירות נסע המנוח עובר לתאונה, והערכתו נשענת הן על תיאור עדי הראיה, הן על ניסיונו האישי כרוכב. זאת ועוד: ניתן תיאורטית לחשב את זמן התגובה של הנהג, שעל פי התיאוריה בספרות עומדת על 0.75, אך הוא לא התייחס לכך בחוות הדעת משום שסבר שאין בכך שום תועלת. בנוגע לנקודת ההתנגשות, הפנה הבוחן לסעיף 9 בחוות דעתו, שם קבע כי סימני החריצה שנמצאו על הכביש, אשר נוצרו עקב מגע בין חלק מתכתי באופנוע לבין הכביש בזמן ההתנגשות בין כלי הרכב, מצביעים על מקום ההתנגשות [ר' **סימון האות ג** בתרשים ת/7]. דניאל אף הוסיף כי בהגיעו למקום התאונה הבחין בחריצים שהיו טריים ועמוקים, ומשכך לא יתכן כי נגרמו מכלי רכב אחר. בנוסף לכך, לא חישב את זמן T (לדבריו לאחר התנגשות בין גופים קיים זמן מסויים, שמוערך במאית השנייה), שכן אין לכך משמעות מבחינתו ולא היה בכך צורך. עוד העיד כי על פי הספרות יש מהירות קריטית להחלקה ולהתהפכות, כך שכל כלי רכב שנכנס לעקומה או לפנייה שמאלה, בתנועה מעגלית, ויעבור את המהירות הקריטית, יכול להחליק או להתהפך ימינה. הבוחן העיד כי בנסיבות התיק מהירותו הקריטית של המנוח לא נבחנה.

ב"כ הנאשם הפנה את הבוחן לתצלומים 41 ו-42 [ת/8], המתעדים את התאמת הנזקים שביצע בכלי הרכב. הבוחן העיד כי תצלום 42 מתעד את נקודת המגע כפי שהוא סבר שהתרחשה, כאשר לשיטתו, מהירות נסיעתו של הרכב הייתה גבוהה יותר ממהירות נסיעתו של האופנוע והוא לא יודע לתאר באיזה זווית היה האופנוע בזמן ההתנגשות ביחס לרכב בפוגע. לדבריו, מגע כזה יגרום לאופנוע להמשיך ישר עם כיוון נסיעתו, זאת תחת ההנחה שאין כוחות חיצוניים שפועלים מנגד, והוא הדגים את דבריו בעזרת מכוניות צעצוע.

בבחינת חישוב מהירות נסיעתו של הרכב חזר המומחה על חוות דעתו (קבע כי המהירות עמדה על כ-68 קמ"ש). אשר למהירות נסיעת האופנוע הסביר הבוחן, כי בנסיבות התיק לא ניתן היה לקבוע זאת, הואיל ומרגע ההתנגשות האופנוע קיבל את מהירות הרכב, כלומר מהירות האופנוע עלתה מאחר והרכב "דחף אותו". לכך הוסיף כי בנסיבות התאונה לא ניתן לדעת האם האופנוע בלם, ומשכך קיים קושי לחשב את מהירות האופנוע עובר לתאונה. ב"כ הנאשם שאל את הבוחן האם ניתן לחשב את מהירות האופנוע לאחר התאונה ותשובתו בעניין זה הייתה שלילית.

בחקירה חוזרת, העיד הבוחן כי אם האופנוע היה פוגע ברכב, כפי שהציע ב"כ הנאשם, אז היה מצפה לנזקים קלים יותר בשני כלי הרכב, מהנזקים שנגרמו בפועל שהיו קשים באופן יחסי. עוד הוסיף כי אם התיאוריה של ההגנה נכונה, לא היה נגרם נזק בחלקו האחורי של האופנוע הן בבקליט, הן בלוחית הרישוי.

7. רס"מ יונה אמיר [אמיר], המשמש כסייר תנועה במשטרת כפר סבא, הגיע ביום האירוע, בשעה 16:48:19, לזירת התאונה. מדוח הפעולה שערך [ת/28] עולה שכאשר הגיע למקום האירוע הבחין אמיר במנוח שוכב על הכביש, כשהוא מקבל טיפל רפואי על ידי צוות מד"א. העד גפני ניגש אליו וסיפר לו כי נסע ברחוב משה סנה ועמד ברמזור אדום בצומת, כשלפניו המנוח רכוב על אופנוע. לאחר שהרמזור התחלף לירוק הוא והאופנוע החלו בפנייה שמאלה, אז פגע רכבו של הנאשם בעוצמה באופנוע. גפני תיאר בפניו כי הנאשם נסע מאוד מהר מכיוון מזרח למערב. מובן כי דברים אלה של גפני לאמיר אינם ראיה לאמיתות תכנם, אלא רק לעצם אמירתם על ידי גפני לאמיר, מיד לאחר התאונה. אמיר העיד כי שוחח גם עם הנאשם, אשר תיאר כי הוא "נסע על רחוב מנחם בגין ניסה להספיק את הירוק ופגע באופנוע שיצא מרחוב משה סנה" [ת/28, עמוד 1]. עוד תיאר כי צוות מד"א בדק את המנוח שנמצא ללא הכרה ופינה אותו לבית חולים "מאיר". אמיר דווח על האירוע לבוחן תנועה.

בחקירה נגדית, העיד אמיר שכאשר הגיע למקום התאונה סייע לסגור את הכביש. אמיר חזר על כך ששוחח עם העד גפני, עם הנאשם ועם אביו של הנאשם. הנאשם אמר לו כי ניסה להספיק את הרמזור. מעבר לכך לא שאל את הנאשם שאלות נוספות. ב"כ הנאשם ביקש לברר האם יתכן שאביו של הנאשם הוא שאמר לאמיר שכנראה הנאשם ניסה להספיק את הרמזור, אך אמיר חזר בתוקף על כך ששמע זאת מהנאשם עצמו, ואביו של הנאשם הגיע למקום האירוע בשלב מאוחר יותר (כחצי שעה לאחר מכן). עוד עלה מעדותו כי את דוח הפעולה [ת/28] כתב בעודו בשטח.

8. פקד ציון ג'אן, קצין בוחנים במשטרה, שימש באותה עת כראש מחלק תאונות דרכים במרחב השרון. במסגרת תיק זה ערך העד ניסוי זמנים יחד עם בוחן התנועה, דניאל [ת/29]. מטרת הניסוי שערכו הייתה לבדוק כמה זמן בממוצע עובר האופנוע את המרחק ממקום עמידתו ועד למקום ההתנגשות. במהלך הניסוי, סומן מקום ההתנגשות על ידי בוחן התנועה (בגיר צהוב) על סמך תרשים בתיק החקירה שערך בוחן התנועה [ת/7]. תוצאת הניסוי הייתה כי ממוצע זמני הנסיעה באופנוע מקו העצירה ועד למקום ההתנגשות (מרחק של 25 מטרים) הוא 4.606 שניות.

בחקירה נגדית אישר העד כי הניסוי נערך באמצעות אופנוע הונדה דגם SWT400, והוסיף כי מדובר באופנוע חזק. עוד אישר כי ניתן, לכאורה, לחשב את מהירות נסיעת האופנוע, אך הדבר תלוי בניסוי עצמו ובחישוב זמן התאוצה של האופנוע. בהמשך השיב לשאלות הסנגור כי יש הבדל כאשר אופנוע מחליק באופן עצמאי, לבין החלקה בשל גורם זר שהתערב. לדבריו בתיק זה לא ניתן לחשב את מהירות האופנוע לאור הבדלי המסות שבין כלי הרכב, שמשפיעים

מאוד על החישוב ויכולים לגרום לתוצאה לא נכונה. בהמשך לכך העד לא ידע להסביר מה הסטייה שיכולה תאורטית להתקבל מאותה בדיקה.

## עדויות ההגנה

9. הנאשם בחר לממש את זכותו והעיד בפתח פרשת ההגנה. הנאשם סיפר שהוא בן 21, לומד הנדסת בניין באוניברסיטת אריאל בשומרון ומתגורר בטירה. הנאשם תיאר את התרחשות התאונה באופן הבא:

"... אני זוכר שרציתי ללכת לקניון לקנות כמה דברים, עברתי צומת של שיכון עליה, פניתי ימינה לכיוון קניון רננים, רעננה, בדיוק אחרי שעברתי את הצומת היה רכב של לימוד אז עקפתי אותו, לא זוכר אם נשארתי בצד השמאלי או חזרתי לימין והמשכתי בנסיעה, היה רמזור כל הזמן ירוק ואחרי שעברתי את הצומת גם היה ירוק ואחר כך בום.

**ש. ואז מה קרה? אחרי זה מה ראית?**

ת. אחרי הפגיעה?

**ש. אחרי הפגיעה.**

ת. אחרי הפגיעה יצאתי מהאוטו לעזור לבן אדם...

**ש. מה היה ברגע הפגיעה? לאן נסעת? איזה כיוון הגיע האופנוע? אחרי הפגיעה זזת למקום אחד, האופנוע הגיע למקום אחר?**

ת. כשפגעתי ב... כשקרה... אחרי המקרה כאילו, לא.. העברית שלי... קיצור הבחור שזה.. הוא קפץ על המכסה והקסדה שלו נגעה בשמשה שלי של הרכב שלי והאופנוע עף קדימה.

**ש. ומה קרה אחר כך?**

ת. ירדתי ניסיתי לעזור כמה שאני יכול וקראתי לאנשים שיבואו לעזור גם והייתה שם במקרה עברה חובשת היא באה לעזור. אחרי זמן הגיע אמבולנס וזה...זהו"

[עמוד 60, שורות 2-16].

הנאשם חזר על כך שבעת שחצה את הצומת ראה שצבע הרמזור ירוק, והבחין באופנוע רק ברגע ההתנגשות. הנאשם העיד כי הוא אינו זוכר ששוחח לאחר התאונה עם שוטר והכחיש בתוקף כי אמר שניסה להספיק את הירוק.

בחקירה נגדית, אישר הנאשם כי נחקר במשטרה מספר פעמים וטרם החקירה נועץ בעו"ד. עוד אישר כי בזמן התאונה נהג ברכב השייך לאמו והוא מכיר היטב את הצומת ואת מקום התאונה. הנאשם הוסיף כי הוא לא יודע מי פגע במהלך התאונה, אך אם היה מבחין קודם לכן במנוח היה מסיט את רכבו ימינה. הנאשם אישר כי אמר במשטרה שפגע עם רכבו באופנוע אך טען כי כוונתו הייתה לכך שכלי הרכב התנגשו, ועשה שימוש במילה "פגע" אך לא התכוון למשמעותה במלוא מובנה. בהקשר זה הוסיף כי לפני שנתיים לא ידע לדבר היטב בשפה העברית, בשונה מהיום. בשלב הזה ביקשה התובעת להזכיר לנאשם כי במסגרת מענה לכתב האישום הוא הודה בסעיף 8 לכתב האישום שלפיו הוא פגע עם חזית צד שמאל בחלקו האחורי של האופנוע. ב"כ הנאשם התנגד, והנאשם הוצא מהאולם. לטענת ב"כ הנאשם אין לראות בכך הודאה על האופן שבו התרחשה התאונה. לכך השיבה התובעת כי מדובר בשינוי חזית במהלך חקירה נגדית וכי הדברים כתובים.

בהמשך החקירה, חזר הנאשם על כך שהוא אינו זוכר באיזה אופן התרחשה התאונה, ולא התכוון להגיד שהוא נכנס או פגע באופנוע אלא התכוון לכך שהיתה בינו לבין האופנוע התנגשות. הנאשם אישר כי לאחר הפגיעה, המנוח "קפץ" כלשונו על מכסה המנוע והוטח על שמשות החלון הקדמי של רכבו. עוד אישר כי נכנס לצומת בנסיעה רצופה ולא האט את רכבו טרם ההתנגשות. נוסף על כך, מבטו במהלך כל הנסיעה היה מופנה ישר לכיוון הכביש והרמזור, ולא הסתכל לצדדים. הנאשם אישר כי אמר במשטרה שנסע בערך במהירות של 50 קמ"ש בעת התאונה והוא זוכר גם היום שכך היה. הנאשם עמד על כך שזו הייתה מהירות נסיעתו, ולא כפי שקבע בוחן התנועה - מהירות נסיעה שעומדת על 68 קמ"ש. בהקשר זה אמר הנאשם כי הוא מודע לכך שהמהירות המקסימאלית במקטע זה של הכביש עומדת על 50 קמ"ש. הנאשם זכר שבעת התאונה נהג בנתיב השמאלי מבין שני הנתיבים בכביש שממשיכים ישר. הנאשם לא שלל את העובדה שלאחר התאונה שוחח עם שוטר, אך לא זכר את תוכן השיחה. בהמשך נזכר כי שוחח עם השוטר אמיר לאחר התאונה, ואף נתן לו רישיון נהיגה, אך מעבר לכך לא אמר לו דבר. הנאשם הוסיף כי הוא זוכר שלאחר האירוע שוחח עם גפני על אודות התאונה, אך הוא אינו זוכר את תוכן הדברים שאמר לו, ואף הוסיף "איך אני אגיד לו את זה, ויש בן אדם... מי הוא בכלל שאני אגיד לו את זה? [...]. אני הייתי בטראומה, איך אני אענה לו? לא ידעתי מה לעשות" [עמוד 72, שורות 3 ו-6].

הודעותיו של הנאשם הוגשו בהסכמה וסומנו **ת/1 - ת/4**. כך גם הוגשו תיעוד חקירותיו של הנאשם, אשר סומנו **ת/5** [חקירה מיום 2.4.14] ו-**ת/26** [חקירה מיום 21.1.14]. יצוין, כי רק החקירות שבוצעו לאחר מות המנוח מוקלטות, שכן קודם לכן היה הנאשם חשוד בעבירות שאין בצידן חובת תיעוד חזותי. בחקירותיו במשטרה עמד הנאשם על כך שנסע ברכבו בצומת, וחצה אותו במהירות של כ-50 קמ"ש, כאשר האור ברמזור היה ירוק, והוא לא הבחין במנוח עד למועד ההתנגשות. הנאשם אמר בחקירותיו כי תנאי מזג האוויר היו טובים ולא היו תקלות ברכב או ברמזורים. הנאשם התקשה להעריך את המרחק שממנו הבחין בבירור באור ברמזור, אך חזר על כך שראה את הרמזור באופן ברור. עוד מסר כי לאחר הפגיעה בלם עם רכבו והסיטו לשול הימני. הנאשם שלל כי במהלך הנסיעה עשה שימוש בטלפון נייד, ואף שלל שעובר לתאונה שתה אלכוהול, נטל תרופות או שעליו להרכיב משקפי ראייה במהלך הנהיגה. בנוסף טען כי לא ידע שעליו להאט בכניסה לצומת.

10. מטעם ההגנה העיד מר אבירן דהרי [דהרי], בן 22 מכפר סבא, שהיה עד להתרחשות התאונה. דהרי העיד בבית המשפט כי ביום התאונה נסע לכיוון כפר סבא (קרי: בכיוון הנסיעה ההפוך מהנאשם), ולאחר שעבר את הצומת שמע "בום", הסתכל במראה השמאלית וראה חלקים של אופנוע באוויר. מעדותו עולה כי ראה את התאונה כשנייה לאחר התרחשותה. לדבריו, שמע את התרחשות התאונה כ-15 מטרים לאחר שחצה את הצומת. ב"כ הנאשם העיר כי העד אמר לו ששמע את פגיעת כלי הרכב כאשר היה בין שני הרמזורים, קרי באמצע הצומת, לכך השיב העד תחילה "לא הייתי בין שני הרמזורים" ולאחר מכן הוסיף "אמרתי לך בין שני הרמזורים ראיתי מה שהיה כלומר ראיתי שמה שהיה היה בין שני הרמזורים" [עמוד 74, שורות 1-5]. בהמשך העיד כי למיטב זכרונו במהלך חציית הצומת הצבע ברמזור היה ירוק. [הודעתו במשטרה ודיסק החקירה הוגשו וסומנו **נ/4** בהסכמת הצדדים].

מהודעתו במשטרה עולה כי שתי שניות אחרי שחצה את הצומת שמע את התאונה, אז הסתכל במראה השמאלית וראה את השנייה שאחרי התאונה, והבחין "בהתרסקות" של חלקי האופנוע. דהרי חצה את הרמזור כשהעריך שצבעו היה ירוק "אבל יכול להיות שירוק מהבהב או כתום" [נ/4, שורה 38]. עוד העריך שהיה האחרון שחצה את הרמזור, ושמע את התאונה כשהיה כ-10 מטרים אחרי הצומת. לאחר האירוע החנה את רכבו בצד וניגש לעזור. לדבריו, כלי



הרכב שהיו מעורבים בתאונה לא הוזזו ממקומם, והיה שם אדם שעמד על כך שאף אחד לא יזיז אותם עד להגעתם של כוחות המשטרה. הוא הוסיף כי אינו מכיר את המעורבים בתאונה. במהלך הנסיעה היה עמו אדם נוסף. דהרי סימן על גבי תצלום אוויר את מיקומו בעת ששמע את ההתנגשות בין כלי הרכב בתאונה. תצלום האוויר הוגש במאחד עם הודעתו.

בחקירה נגדית, אישר כי עדותו נגבתה כשנה לאחר האירוע, וככל הנראה בזמנו זכר יותר טוב את האירוע מאשר היום. עוד אישר כי היה מהאחרונים שחצה את הצומת וישנה סבירות כי עשה כן כאשר צבעו של הרמזור היה ירוק מהבהב או כתום. דהרי שלל בתוקף את האפשרות שחצה את הצומת באור אדום והוסיף כי שמע את ההתנגשות כ-15 או 25 מטרים אחרי הצומת. בהמשך אף אמר שיכול להיות ששמע את התאונה במרחק גדול יותר, כפי שהציגה בפניו התובעת. העד העריך כי מהירות נסיעתו הייתה כ-50 קמ"ש והוא לא ביצע בלימת חירום כששמע את הפגיעה. עוד תיאר כי לא ראה את האופנוע נוסע בצומת או חולף לפניו. לבקשת התובעת סימן דהרי על גבי תצלום אוויר [4/נ] את המקום שבו עצר את רכבו לאחר התאונה. המקום סומן בריבוע בעט כחול ובית המשפט הוסיף בסמוך את הספרה "1".

11. מר אבנר רוזנגרטן, מנהל "המכון הפורנזי" משנת 2007, העיד בבית המשפט כמומחה מטעם ההגנה [המומחה או רוזנגרטן] על אודות חוות דעתו, שהוגשה וסומנה נ/5. רוזנגרטן בעל הסמכה משנת 2012 כטכנאי לאיחזור נתוני תאונה ומשנת 2011 ביצע עשרות חקירות של תאונות דרכים.

חוות דעתו של מומחה ההגנה התבססה על ארבעת הנתונים הבאים: ביקור בזירה; בדיקת כלי הרכב שבוצעה על ידי עוזי רז, לשעבר בוחן תנועה משטרתי (שאינו חתום על חוות הדעת ולא הוזמן להעיד); בדיקת תכנית הרמזורים; דוח בוחן המשטרה, שכלל שרטוטים וצילומים. **ממצאי חוות הדעת ומסקנותיה הן כדלקמן:**

א. מהממצאים הפורנזיים עולה שהאופנוע פגע בצד רכבו של הנאשם;

ב. רכבו של הנאשם לא גרר את האופנוע לאחר הפגיעה;

ג. מהירות נסיעת האופנוע בזמן הפגיעה הייתה כ-76 קמ"ש;

ד. האופנוע לא עמד ברמזור אלא חצה אותו תוך נסיעה רצופה;

ה. דוח הבוחן המשטרתי רצוף שגיאות בסיסיות.

בעדותו לפניי נשאל המומחה על אודות צילומי כלי הרכב המעורבים בתאונה כפי שהובאו בחוות דעתו. המומחה חזר על ממצאיו, שלפיהם בתמונה מספר 2 [ר' תמונה מספר 469 בדיסק בוחן המשטרה] ניתן להסיק כי קיים קילוף מתכת מצד שמאל לצד ימין. משמעות ממצא זה הוא שכלי רכב אחר בעל מהירות גבוהה יותר מהמכונית פגע בה ושפשף אותה מאחור כלפי לפניו. כך גם עולה מתמונה מספר 4 בחוות דעתו [ר' תמונה מספר 456 בדיסק בוחן המשטרה], שלפיה על האופנוע נראים מספר שפשופים במקומות שונים, כאשר כיוון השפשופים הוא "מקדימה אחורנית" [עמוד 77, שורה 19]. המשמעות היא שהאופנוע שופשף על ידי כלי רכב אחר שנסע במהירות נמוכה יותר, וזאת מאחר שסימני השפשוף מתחילים באופן צר ומתרחבים. עוד ציין כי בתמונה מספר 3 בחוות דעתו [ר' תמונה מספר

456 בדיסק בוחן המשטרה] ניתן לראות שתי "פגיעות מעיכה" ברכב הפוגע, אשר נגרמו להערכתו מגופו של המנוח ולא מהאופנוע.

בחקירה נגדית, העיד המומחה כי הוא מוסר חוות דעת במגוון תחומים, ביניהם זירות עבירה (זיהוי פצעי ירי), כתמי דם, קווי ירי, כימיה, סיבים, פולימרים והוא בעל מומחיות יחידה מסוגה בארץ לקביעת גיל דיו. העד הוסיף כי הוא לא הוסמך להיות חוקר זירה במשטרה. בתחום התעבורה, העיד כי לקח חלק בקורס חקירה ושחזור תאונות דרכים במהלך השנים 2011 - 2012, וקיבל הסמכה כמומחה לחקירה ושחזור תאונות דרכים בשנת 2013. עוד העיד כי המרצה הראשי בקורס היה מר עוזי רז, שבעברו היה בוחן משטרה, שעמו הוא עובד בצמוד במשך 8 שנים ואף אישר עמו, עד לפני שנה, את כל חוות הדעת.

בהמשך החקירה אישר המומחה כי הוא לא בדק את כלי הרכב, אך הסתמך על בדיקות שנעשו על ידי מר עוזי רז ומר פאדילה, הגם שאף אחד מהם לא חתום על חוות הדעת, וכן הסתמך על ממצאי הבוחן המשטרה. לשיטתו, לא עשה שימוש במדידות שערך מר עוזי רז בקביעת התאמת הנזקים בכלי הרכב, שכן כיווני הנזק "כל כך ברורים וחד משמעיים" [עמוד 82, שורה 17], כפי שתועדו בלוח התצלומים של הבוחן המשטרה. לשיטתו, סימני השפשוף על כלי הרכב מלמדים על כיווני הנזק והם הספיקו לו על מנת לקבוע את הממצאים והמסקנות, כפי שקבע. עוד טען כי התאמת הנזקים כפי שנעשתה על ידי הבוחן המשטרה היא תמוהה ולטעמו לא היה בה צורך. המומחה הוסיף שאופן העמדת כלי הרכב בהתאמת הנזקים שערך הבוחן המשטרה היא שגויה מיסודה, ואמירה זו מתבססת, בין היתר, על היעדר פגיעה בסבל האופנוע ועל הטענה כי החריצים בכביש נעשו על ידי חלק מתכתי שאמור להיות חלק "קשה" יותר מאספלט. המומחה אישר כי תמיד עדיף לעשות בדיקה של כלי הרכב ולא להסתמך על תמונות, אך במקרה הנוכחי אין זה רלוונטי.

בהמשך העיד המומחה כי לצורך כתיבת חוות הדעת הסתמך על דוח בוחן, צילומי הבוחן ורק על חלק מהעדויות בתיק. המומחה הוסיף כי העדויות באירוע אינן רלוונטיות שכן הוא בודק מבחינה פיזיקלית מה התרחש באירוע. המומחה מכיר את העדויות שלפיהן האופנוע עמד ברמזור, וטען כי מדובר בעדויות שאין בהן אמת. המומחה הסתייג מעדותו של דהרי, שממנה עלה כי בעת התרחשות התאונה היה כ-10 מטרים אחרי הצומת, וטען כי פירש אותה לא נכון, אך הוסיף כי אין לכך שום משמעות מבחינתו, שכן חוות דעתו מתייחסת רק לניתוח פיזיקלי של הממצאים בשטח, וממילא, לשיטתו, אין חשיבות לעדויות עדי הראיה. השערת המומחה כי "פגיעות המעיכה" נגרמו מהמנוח ולא מהאופנוע, אינן מופיעות באופן מפורש בחוות דעתו, אך המומחה הפנה לתרשים בעמוד 10 [נ/5] שעל פיו קבע את זווית התנגשות כלי הרכב, ועליו ניתן לבסס את השערתו זו. עוד הוסיף, כי השערתו אינה נסתרת על ידי כך שהמנוח נזרק על גבי מכסה המנוע של הרכב הפוגע ונחבט בשמשה הקדמית, אלא להיפך, עובדה זו אף מחזקת את טענתו כי מהירות נסיעת האופנוע הייתה גדולה יותר ממהירות נסיעת הרכב ומשכך, מרגע ההתנגשות - המנוח נחבט ברכב וגרם ל"פגיעות המעיכה" בכנף השמאלית (המומחה לא ידע לתאר במדויק את כיוון תנועת המנוח ולא ידע להגיד באיזה חלק מגופו יצר את הפגיעות).

מבחינת ההתנגשות הראשונית בין כלי הרכב, המומחה העיד כי ההתנגשות הייתה צד אל צד, כך שהחלק הקדמי ימני של האופנוע פגע בצדו השמאלי של הרכב והפנה לתמונה 1 בחוות דעתו [נ/5, עמוד 6]. בהמשך התבקש המומחה להפנות לנזקים שנגרמו לאופנוע בהתאם לאותה תיאוריה, והמומחה הפנה לתמונה מספר 37 [ת/8], שממנה ניתן

לראות שפשופים בחלק הקדמי. עוד הוסיף, כי בתמונה 46 [ת/8] רואים באופן מובהק את כיוון הנזק על גבי האגוז, כאשר הסימנים הכחולים נובעים מהחיכוך עם הרכב. זאת ועוד: סימני השפשוף מתחילים כשהם צרים בקדמת האופנוע ומתרחבים לקראת סופו, ומשמעות הדבר היא ש"שני סוגי הסימנים האלה, אחד על הקטנוע ואחד על המכונית מראים בברור שפגיעת הקטנוע במכונית הייתה מאחור לקדימה ומשמאל לימין ותוך כך הושארו על הקטנוע סימנים שכיוונם מקדימה אחרונית והמשמעות היא שהקטנוע נוסע מהר יותר מהמכונית" [עמוד 88, שורות 6-9].

בהמשך נשאל המומחה האם יכול להיות שהנזק הראשוני נגרם כך שהחלק הקדמי של כנף הרכב פגע בחלק האחורי ימני של האופנוע, דבר שגרם לכנף להתקפל לאחור, ואילו הנזק המשני הוא הנזק שנגרם לחלקו האחורי של כנף הרכב - החלק שצמוד לציר הדלת השמאלית קדמית. המומחה שלל זאת וטען בתוקף כי אופן התרחשות התאונה כפי שסבר בוחן התנועה איננו נכון. המומחה חזר על כך שבעדותו התקשה בוחן התנועה להסביר כיצד לא נגרם נזק משמעותי לסבל האופנוע, מקום שבו - על פי התיאוריה של התביעה - היתה נקודת ההתנגשות הראשונה. כך גם התקשה הבוחן להסביר את הימצאותם של שפשופים על האגוז (צינור הפליטה) של האופנוע. לכך הוסיף, כי מהמצאים נראה שפנס האופנוע נותר שלם ואין מסלול נזקים על מכסה המנוע.

לגבי מוט הקישור ברכב (מוט שמחבר בין ההגה לגלגל. המומחה התייחס אליו בעמוד 4 לחוות דעתו), הסביר המומחה שהוא נפגע כתוצאה מהתאונה ולא ניתן לקבוע באיזה זמן הפגיעה התרחשה. הוא עמד על כך שמוט הקישור נפגע כתוצאה מפגיעת האופנוע ועמד על ניסוחו כי האופנוע הוא זה שגרם לשבירתו של המוט.

בהמשך נשאל המומחה על אודות קביעתו בעמוד 5 סעיף 1 לחוות הדעת כי "קיים פגם קיפול מתכת בחלקה הקדמי של הכנף שכיוונו משמאל לימין" ואף הופנה לתמונה 41 בלוח התצלומים [ת/8], שממנה עולה כי מדובר בטמבון הרכב ולא בכנף השמאלי. לכך השיב המומחה כי הוא אינו יודע אם מדובר בכנף או טמבון, אלא המשמעות היחידה היא קילוף החומר אשר מצביע על כיווני התנועה. כל דבר אחר אינו רלוונטי.

במהלך חקירתו הנגדית של המומחה הגישה התובעת ספרות מקצועית, שלא נתמכה בעדות, ושאלה את מומחה ההגנה מספר שאלות בעניין זה. מומחה ההגנה הסתייג מאותה ספרות, ומשכך קבעתי כי אין לבית המשפט את הכלים הדרושים על מנת לפרש את הספרות המקצועית בצורה נכונה, ללא עדות מקצועית ישירה. זאת ועוד: התובעת הגישה את חוות דעתו הראשונית של מומחה ההגנה [ת/30] ושאלה את המומחה על אודות שינויים שערך בחוות הדעת הראשונית לעומת הסופית, כגון שינוי בקביעת המהירות הקריטית של האופנוע, שעל פי חוות הדעת הסופית עומדת על 49 קמ"ש [נ/5, עמוד 11, פסקה 7] לעומת מהירות של 38 קמ"ש בחוות דעתו הראשונית [ת/30, עמוד 10, פסקה 7]. המומחה השיב כי לאור קביעתו שהאופנוע נסע במהירות גבוהה מבלי להיזרק לצומת, היה עליו לשנות את זווית הכביש ולערוך חישוב מקל. זאת מאחר שגלגל האופנוע יוצר "הגבהת מעקמים" כלשונו.

**דין והכרעה**

**עדי הראייה**

12. אציין תחילה, כי לאיש מעדי הראיה לא הייתה היכרות קודמת עם מי מהמעורבים בתאונה, וכבר עתה אומר, שלא התרשמתי כי מי מהם העיד לא אמת, במכוון. היינו: התרשמתי שכולם העידו כמיטב יכולתם על מה שסברו שראו.

13. גפני הוא עד הראיה המרכזי, שכן לפי עדותו, הוא עמד עם רכבו ממש מאחורי המנוח על אופנועו, ראה את המנוח לפני התאונה וראה את כל מהלך הדברים. לדברי גפני, הוא עצמו עמד עם רכבו בפתח הצומת טרם התרחשות התאונה, והמנוח עמד ממש לפניו בפתח הצומת, בסמוך לנתיב השמאלי, לפני קו העצירה, ושניהם חצו את הצומת ברמזור ירוק. יתרה מכך, גפני העיד שכאשר הגיע לצומת - האופנוע כבר המתין שם. הוא הוסיף כי לאחר התאונה הסתכל שוב על הרמזור על מנת לוודא כי אכן נסע באור ירוק וכך היה. עוד תיאר כי הבחין בנאשם נכנס לצומת במהירות גדולה. מדבריו של גפני יוצא, אפוא, כי המנוח עמד לפני הצומת, ואין אפשרות כי הגיע לצומת בנסיעה רציפה, כטענת ההגנה, או במהירות, או חצה אותו באור אדום.

גפני הותיר בי רושם מהימן, ואני סבורה כי הוא העיד את אשר ראה וקלט בחושי. דבריו נאמרו בצורה קוהרנטית וניכר היה כי רצה לדייק בתיאוריו, ולא לרצות צד זה או אחר. כך, למשל, כאשר התבקש לחזור על מה שסיפר בחקירתו במשטרה לגבי מה שהנאשם אמר לו לאחר התאונה (דברים המחזקים את ראיות התביעה), השיב בכנות כי היום אינו זוכר זאת, ולא ידע לחזור על כך בחלוף שנתיים מהאירוע. מעורבותו של גפני בתאונה נמנעה בשל זהירותו וכניסתו לצומת לאחר השתהות של כמה שניות.

חשוב לציין, כי גם אם אקבל את עמדתו הבסיסית של מומחה ההגנה, שלפיה קשה ככלל לסמוך על עדויות של עדי ראיה בארוע טראומטי (ולכן הוא התעלם מהן כליל), הרי שהחלקים החשובים בעדותו של גפני מתייחסים לדברים שקרו לפני הארוע הטראומטי (התאונה), שעה שטרם היה תחת השפעת הארוע הקשה, כשעמד בנחת ברמזור. קשה להניח כי בדקות אלה טעה לחשוב כי המנוח עומד לפניו, עם אופנועו, אף שלא באמת היה שם אלא הגיע בנסיעה רציפה לתוך הצומת, כפי שטוענת ההגנה.

נוכח כל האמור, אני מקבלת את עדותו של גפני באופן מלא.

14. לעדותו של גפני יש לצרף את עדויותיהם של בני הזוג פסקל, שאמנם לא ראו את המנוח עובר לתאונה, אך דווקא בכך הפריכו את טענת ההגנה שהאופנוע נכנס לצומת בנסיעה רצופה, כפי שיובהר: יעקב, אשר נהג ביום האירוע ועמד עם רכבו בצומת מאחורי רכבו של גפני, העיד כי עמד ברמזור כאשר צבעו היה אדום, והחל בחציית הצומת רק בעת התחלפות הרמזור לירוק. גם יעקב תיאר כי גפני השתהה מספר שניות בטרם נכנס לצומת ועמד על כך שהמנוח עמד בצומת ולא חצה אותו בנסיעה רצופה ומהירה. כאמור, הוא לא ראה את המנוח על אופנועו, שכן העיד כי רכבו של גפני, הגבוה משלו, הסתיר את שהיה לפניו, אך הוא העיד שאף אופנוע לא הגיע מצידו בעודו עומד וממתין. מכאן, שהאופנוע כבר היה בנקודת העצירה בכל הזמנים שבהם הזוג פסקל עמד ברמזור. בדברים אלה יש כדי לחזק את עדותו של גפני. את עדותו של יעקב, המתנדב מזה 7 שנים במשטרת ישראל, חיזקה עדותה של אשתו, שוש, אשר תיארה כי הנאשם חצה את הצומת במהירות, ועמדה על כך שהם נסעו כאשר האור ברמזור היה ירוק. התרשמתי מעדויותיהם של יעקב ושוש הייתה כי מדובר בעדויות מהימנות, נטולות אינטרס. יעקב הותיר בי רושם של אדם אחראי, ומעבר לכך שהוא מכיר את נהלי העבודה באירועים מהסוג הזה, בהיותו מתנדב במשטרה, ניסה לדייק בתיאורו את האירוע, עד כמה

שאפשר. כך גם התרשמתי ממוש. לפיכך אני סבורה כי עדויותיהם מחזקות את עדותו של גפני והיא משתלבת במארג הראייתי הקיים, שממנו עולה שהמנוח עמד לפני קו העצירה בצומת, החל את הנסיעה במהירות אפס וחצה את הצומת רק לאחר שהרמזור התחלף לירוק. לכך יש להוסיף כי כלל העדים העידו כי ראו את הנאשם נכנס לצומת במהירות גבוהה.

15. למרות שגם עד הראיה מטעם ההגנה, דהרי, העיד בצורה אמינה, לטעמי, אין בעדותו כדי לסייע לנאשם, שכן הוא העיד כי חצה את הצומת בכיוון נסיעה נגדי לנאשם, הוא העריך שצבע הרמזור היה ירוק "אבל יכול להיות שירוק מהבהב או כתום", והוא אמר שאחריו לא חצו רכבים נוספים. מכאן שהוא כנראה עבר את הצומת ממש בסוף הרמזור הירוק, או אפילו כבר באור כתום. העד שמע את התנגשות כלי הרכב לאחר שחצה את הצומת, בין 10 ל-15 מטרים אחרי. הוא עמד על כך שהצומת היה פנוי כשחצה אותו. דומה כי עדות זו מתיישבת דווקא עם כך שהתאונה התרחשה לאחר שהרמזור בכיוון נסיעתו של דהרי התחלף לאדום. נוסף על כך, בניגוד לעדי הראיה האחרים, שראו את התאונה במבט ישיר מולם, הוא ראה את ההתרחשות מבעד למראה השמאלית, אשר שיקפה לו את שהתרחש מאחוריו. לכן ההתרשמות שלו פחות בהירה מזו של עדי התביעה. יוצא אפוא, כי עדותו של דהרי אינה תומכת בגרסת ההגנה, אלא - אם בכלל - מחזקת את עדויות התביעה.

#### עדויות מפי עדים שהגיעו למקום לאחר הארוע

16. לעדויות עדי הראייה יש להוסיף את עדותו של שוטר הסיור, אמיר, שהעיד כי מיד לאחר התאונה הנאשם אמר לו שניסה "להספיק את האור הירוק", כלשונו. דברים אלה תועדו על ידי אמיר מיד לאחר התאונה בדוח הפעולה, דבר המחזק את המסקנה שהם נרשמו בדיוקנות, והוא העיד בבית המשפט על דבריו של הנאשם. משכך, מדובר באמרת חוץ של נאשם, אשר הוכחה באמצעות עדות בבית המשפט של מי שנכח במעמד שבו האמרה נמסרה ונרשמה [סעיף 11 **לפקודת הראיות [נוסח חדש], תשל"א-1971**]. אמרה זו של הנאשם עצמו, משתלבת אף היא עם המארג הראייתי הקיים, וסותרת בצורה חזיתית את גרסת ההגנה הנוכחית.

#### עדויות בוחני התנועה וחוות דעתם

17. בטרם אפנה לפירוט חוות הדעת של המומחים ועדויותיהם, חשוב לזכור כי אלה באות לסייע לבית המשפט להגיע למסקנות, כאשר קיימת אי בהירות באשר למה שהתרחש. מטבע הדברים, הן באות מפי מי שלא היה עד לארוע ונכונותן תלויה במידת המומחיות של מוסר חוות הדעת, בדיוקנות שלו באיסוף הנתונים ששימשו בסיס לחוות הדעת וכו'. במצב כמו זה שלפני, שבו איש מעדי הראיה לא תומך בעמדת ההגנה, ומרביתם תומכים במידה כזו או אחרת בעמדת התביעה, חוות דעת הסותרת באופן מוחלט את דברי עדי הראיה תבחן ב"שבע עיניים" ועליה להיות מדויקת ומנומקת במיוחד.

18. עדותו של בוחן התנועה מטעם התביעה, דניאל, הייתה משכנעת, הגיונית, עקבית ועניינית. חוות דעתו מתיישבת עם עדויותיהם של גפני והזוג פסקל, שכן עולה ממנה כי ניתן ללמוד מן הנתונים המתייחסים לנקודת האימפקט ואופי הנזקים שנגרמו לכלי הרכב, כי הם נוצרו בעקבות כך שהאופנוע החל את חצייתו את הצומת מעצירה מוחלטת, לעומת הנאשם שנכנס לצומת במהירות ובנסיעה רציפה. לעדות זו יש להוסיף את דבריו של פקד ג'אן, אשר ביצע את ניסוי הזמנים והעיד באופן רציני, אמין ומשכנע, כאשר סבר בעדותו כי לא ניתן היה למדוד את מהירות נסיעתו של המנוח שכן

מדידה שכזו נוכח השפעת מסות כלי הרכב יכולה להוביל לתוצאה לא נכונה.

19. המומחה מטעם ההגנה, רוזנגרטן, העיד אף הוא בצורה מאד בטוחה, קוהרנטית ומשכנעת. עם זאת, המומחה העיד כי לא בדק את כלי הרכב ועיקר חוות דעתו הסתמכה על הנתונים והממצאים של בוחן התנועה מטעם התביעה. אציין, כי לא אחת אמר המומחה כי דוח הבוחן רצוף בשגיאות בסיסיות, ומשכך תמוהה בעיני העובדה כי חרף זאת, בחר מומחה ההגנה לסמוך חוות דעתו על אותם נתונים וממצאים. לכך יש להוסיף כי המומחה העיד שלא קרא את כל עדויות עדי הראיה בתיק ואף לא לקח אותן בחשבון בעת כתיבת חוות הדעת. כפי שכתבתי בפסקה 17 לעיל, מומחה ההגנה בחר באופן מכוון להתעלם מנתונים וראיות שנבעו מעדי הראיה, ואילו אני סבורה שלא נכון היה להתעלם מהם באופן כה נחרץ, שכן יש להם משקל רב בעיני. כפי שציינתי לעיל, הבנתי את גישתו שלפיה הטבע האנושי מועד להשפעה, בעוד שנתונים טכניים וממצאים פורנזיים הם אובייקטיביים, ועל כן הוא מעדיף להתבסס על ראיות מהסוג השני, ועדיין, כאשר כל עדויות הראיה לא תומכות במסקנות המומחה מהראיות הפורנזיות, אין זה נכון להתעלם מהן.

עיקר חוות דעתו של מומחה ההגנה נסמכת על הקביעה כי השפשופים שתועדו בתצלומים "מעידים על חיכוך עם גוף מהיר יותר מהמכונית שנע מכיוון אחורי המכונית לכיוון חזיתה" [נ/5, עמוד 6], כאשר מסקנה זו נסמכת אך ורק על התרשמותו של המומחה מתמונות שצילם בוחן התנועה, ללא בדיקה או התייחסות לנתונים נוספים. אני סבורה כי יש בדברי המומחה כדי לשכנע את בית המשפט שניתן להגיע למסקנות כה ברורות וחד משמעיות, כלשונו, מבחינת צילומים של כלי הרכב בלבד. ודוק, אם מארג הראיות הנוסף היה יכול להשתלב עם קביעה זו, יכול להיות שניתן היה לקבל זאת, אך המומחה אף לא טרח לבדוק האם ממצאים אלה מקבלים חיזוק כלשהו מיתר הנתונים, מלבד גרסתו של הנאשם. כל חוות דעתו של המומחה נשענת על סימנים אלה וממנה הסיק המומחה וקבע גם ממצאים נוספים. יתרה מכך, בחוות הדעת עשה המומחה שימוש במילים "כל הממצאים" [נ/5, עמוד 8], אך כוונתו לסימני השפשוף, על מאפייניהם השונים, כפי שתועדו בתצלומי בוחן התנועה.

אשר לקביעת המומחה לגבי כיוון הנזקים: "הממצאים מלמדים כי תחילת הפגיעה במכונית הייתה בכנף שמאל באזור החיבור לדלת הנהג והמשכה לקדמת המכונית" [נ/5]. המומחה לא הסביר, גם לא בעדותו, לאילו ממצאים הוא מתייחס מלבד לתמונות שתועדו על ידי בוחן התנועה. בחוות הדעת סבר המומחה כי חלקו הימני של האופנוע פגע בצדו השמאלי של הרכב [ר' תרשים ב-נ/5, עמוד 10] ו"פגיעות המעיכה" בכנף שמאל נגרמו מהמנוח ולא מהאופנוע. בהקשר הזה ציין המומחה כי לא עשה שימוש במדידות שערך עבורו מר עוזי רז בהתאמת הנזקים, ולפיכך שוב הסתמכותו נשענת על לוח התצלומים בלבד.

אשר למסקנה כי החריצים על גבי הכביש שנגרמו מהאופנוע (על כך אין מחלוקת) נוצרו לאחר התנתקות האופנוע מהרכב, ולא - כפי שטען בוחן התנועה - עקב גרירת האופנוע על ידי הרכב: מומחה ההגנה סמך קביעה זו על כך שכיוון החריצים, לשיטתו, מתחילים ממרכז הכביש וממשיכים שמאלה, וזאת בניגוד לכיוון נסיעת הרכב הפוגע, שנסע לכיוון השול הימני, ובחוות דעתו הוא מפנה לתמונה 19, שהיא תמונה 5 בחוות דעתו. בחנתי גם אני את התמונות בלוח התצלומים של בוחן התנועה [ת/8, תמונות 19 ו-20]. אציין, כי מחוות דעתו של המומחה ומעדותו עולה כי מסקנתו הנ"ל נסמכת על הצילומים שערך בוחן התנועה, ולא על התרשמותו האישית בזירה, ולכן אני יכולה באותה מידה להתבונן על הצילומים ולראות מה יש בהם (גם אם אני מומחית לעניין). אני יכולה להסכים עם מומחה ההגנה שכיוון

החריצים הוא ממרכז הכביש לעבר צד שמאל. ניתן לראות באופן ברור בתמונות 19 ו-20 שהחריצים מתחילים משמאל לקו ההפרדה המקווקו, ומסתיימים באמצעו. משכך, כיוון החריצים דווקא הולך לכיוון ימין, ולא לשמאל כפי שקבע המומחה. עובדה זו שומטת את הקרקע תחת מסקנת המומחה בנקודה זו.

אשר לנקודת ההתנגשות, המגע הראשוני (האימפקט) - גם פה חלוקים המומחים. מומחה ההגנה קבע כי נקודת ההתנגשות היא בסמוך למיקום החריצים על גבי הכביש, 21 מטרים מקו העצירה שברחוב משה שרת, ואלו בוחן התנועה קבע כי המרחק עומד על 25 מטרים. מומחה ההגנה קבע זאת על סמך "ממצאים פורנזיים ומיקום המעורבים הסופי" מבלי שהסביר באילו ממצאים מדובר. שני המומחים מאשרים כי מדובר במיקום שסמוך למיקום החריצים בכביש, כאשר בוחן התנועה נזהר בקביעתו וטען כי מדובר באזור התנגשות ואין לו את היכולת לקבוע מיקום ספציפי מדויק.

אשר למהירות נסיעתו של האופנוע - בוחן התנועה סבר כי בנתוני התיק לא ניתן לעמוד על מהירות נסיעתו של המנוח, וזאת מאחר שלאחר שלאחר ההתנגשות האופנוע "קיבל" את מהירות הרכב הפוגע. כך גם סבר פקד ג'אן בעדותו, כאשר אמר שהבדלי המסות שבין כלי הרכב משפיעים מאוד על החישוב ויכולים לגרום לתוצאה לא נכונה. בניגוד לכך, קבע מומחה ההגנה, על סמך נוסחת חישוב חוק שימור התנע (שמוגדרת כמכפלת מסת גוף במהירותו, כמוסבר בחוות דעתו בעמוד 10) כי "מהירות האופנוע בזמן הפגיעה במכונית היא כ-76 קמ"ש" [נ/5 עמוד 11]. עוד חישב מומחה ההגנה, על פי נתוני היצרן של האופנוע, כי אם היה האופנוע מתחיל את נסיעתו מעצירה מוחלטת ועובר 21 מטרים (בוחן התנועה קבע כי מדובר ב-25 מטרים) אזי בתאוצה מקסימלית מהירות נסיעתו בעת ההתנגשות הייתה 37 קמ"ש. מאחר שממצא זה אינו תואם את קביעת המומחה על אודות כיווני השפשופים כפי שנמצאו על גבי כלי הרכב, קבע מומחה ההגנה כי המסקנה היחידה שמתקבלת היא שהאופנוע נכנס לצומת בנסיעה רציפה (ולא עמד ברמזור), ולפיכך עשה כן במהירות קריטית של 49 קמ"ש, זאת על פי נתוני הצומת. לכך הוסיף המומחה כי על מכסה המנוע לא קיים מסלול "טיפוס" של המנוח (לפי ההסבר שלו - הוא לא מצא עוד ממצאים המצבעים על כך שהמנוח בפגיעה שלו עם הרכב "טיפוס" על המנוע) ולכן נתון זה מחזק את המסקנה כי מהירות נסיעת האופנוע הייתה גבוהה ממהירות נסיעת הרכב (המומחה לא הסביר אמירה זו, לא בעדותו בבית המשפט ולא בחוות הדעת). מסקנתו הסופית של המומחה היא כדלקמן:

"בהנחה כי הקטנוע נסע במהירות קבועה ברמזור, הרי שפרק הזמן שעבר מרגע הגעתו לרמזור ועד לנקודת האימפקט הוא כ-0.99 שניות. במצב זה המכונית היתה במרחק של 18.8 מטרים מנקודת האימפקט, כלומר כארבעה (4) מטרים מערבית לקו העצירה בשדרות בגין. במצב זה, הקטנוע נכנס לצומת לא פנויה במהירות הגדולה מהמהירות הקריטית, ותוך אי ציות לחוקי התנועה. במצב זה התאונה היא בלתי נמנעת היות והקטנוע הגיע לנקודת האימפקט בזמן הקטן מזמן התגובה של המכונית" [נ/5, עמוד 12, סעיף 8]

אציין, כי לא הובהר על יסוד מה הניח המומחה כי "הקטנוע נסע במהירות קבועה ברמזור". לא הובהר גם כיצד הגיע לנתון של 0.99 שניות מהרמזור לנקודת האימפקט. באופן כללי אומר, כי כל האמור בקטע זה של חוות הדעת לא לווה בהסבר ופירוט מספקים, וגם דבר זה מקשה על קבלת מסקנתו.

20. לסיכום, חוות דעתו של מומחה ההגנה, שעליה מתבססת גרסת ההגנה, נעדרת הסברים חיוניים, מתעלמת באופן מכון מנתונים וראיות, ונסמכת כולה על צילומים של סימני השפשוף על כלי הרכב, כפי שתועדו על ידי בוחן התנועה.

זאת ועוד: הממצאים והנתונים שעליהם התבסס מומחה ההגנה, ביניהם נקודת האימפקט, ההנחה כי האופנוע נסע בעקומה במהירות קבועה, הקביעה כי מרגע חציית קו העצירה ועד נקודת האימפקט חלפו 0.99 שניות - לא הוכחו ולא קיבלו ביטוי ראוי בחוות הדעת. לפיכך, אין מנוס מלקבוע שמדובר בסברה בלבד. היה טוב אילו מומחה ההגנה היה בודק ובוחן את כלי הרכב בעצמו, ולא מסיק מסקנות רק על בסיס מדידות של אנשי מקצוע אחרים, או מסתמך על נתוני בוחן התנועה, שעליהם אמר לא אחת שהם רצופים בשגיאות בסיסיות (חשוב לומר כי איני מקבלת את טענת מומחה ההגנה שיש בנתוני הבוחן "שגיאות בסיסיות", אך מנקודת מבטו של המומחה, דומני שלא ניתן מצד אחד לטעון טענה כזו, ומצד שני להתבסס על חלק מאותם נתונים, בלי לבדקם מחדש).

### **נוכח קשיים מהותיים אלה, אין בידי להסתמך על חוות הדעת מטעם ההגנה.**

21. מעבר לקשיים אלה, מומחה ההגנה מבקש למעשה מבית המשפט להתעלם מראיות ונתונים אחרים, אשר לא נסתרו, ואמינותם לא התערערה. כפי שכבר ציינתי לעיל במספר מקומות, ניתן להבין את עמדת מומחה ההגנה, המעדיף להתבסס על נתונים פורנזיים "אובייקטיביים" מאשר על עדויות של עדים בשר ודם, כאשר הנתונים הפורנזיים הם חד משמעיים ולא נתונים לפרשנות, וכאשר עדי הראיה מעידים על מצבים גבוליים. ואולם - זה אינו המצב במקרה דנן. על הנתונים הפורנזיים יש מחלוקת בין בוחן התנועה (שבחן את כלי הרכב ממש, במו עיניו) לבין מומחה ההגנה (שהסתמך על צילומים שצילם בוחן התנועה), ואילו לפחות חלק מהעדים מעידים על נתונים שקשה לטעות בהם: גפני העיד באופן נחרץ כי ראה את האופנוע עומד לפניו בצומת. זה נתון ברור וחד משמעי, שקשה להתבלבל בו. עדות זו מחוזקת בעדויות נוספות, שיתכן שהן יותר "מועדות לטעות", אך הן מתווספות לכלל המארג הראייתי: בני הזוג פסקל העידו כי לא הבחינו באף אופנוע נוסע במהירות וחולף על פניהם, והם ראו את האופנוע של המנוח נכנס לצומת עובר לתאונה, ומר דהרי העיד כי חצה את הצומת כשהרמזור הבהב ירוק או אפילו התחלף לכתום, ושמע את רגע ההתנגשות מספר שניות לאחר שעבר את הצומת. לא ניתן להתעלם מנתונים אלה, ולטעמי אין מדובר בסוג המקרים שבהם יש להעדיף מסקנות של מומחה פורנזי על עדויות של עדי ראיה, כאשר יש סתירה ביניהם.

בשולי הדברים חשוב להזכיר, כי על פי תכנית הרמזורים, אין ירוק משותף מכיוון נסיעת הנאשם ומכיוון נסיעת המנוח, וכי הרמזורים היו תקינים. גם תנאי הכביש ומזג האוויר ביום האירוע היו טובים. כל אלה מלמדים, בניגוד לקביעתו של מומחה ההגנה, שהמנוח החל את נסיעתו מעצירה מוחלטת לפני קו העצירה בצומת, ומשכך מהירות נסיעתו הייתה נמוכה יותר מהרכב.

### **עדות הנאשם**

22. עתה נפנה לעדות הנאשם. הנאשם עמד על כך שכאשר הודה כי פגע במנוח, לא התכוון למשמעותה המלא של המילה "פגע" כפי שאמר בחקירותיו במשטרה, אלא ביקש לעדן זאת וטען כי התכוון לכך שהוא התנגש באופנוע. בעיני אין לייחס משמעות מיוחדת לאופן שבו בחר הנאשם לתאר את רגע התאונה, ואיני רואה בשימוש בביטוי "פגע" משום הודיה. ממילא, גם בחקירותיו במשטרה חזר הנאשם על גרסתו כי נכנס לצומת באור ירוק במהירות המותרת של 50 קמ"ש. הנאשם עמד על כך שלא שוחח עם אף אחד בסמוך לאחר התאונה, כך שהוא אינו זוכר מה אמר לגפני ואף מכחיש כי אמר משהו לשוטר אמיר. אומר כבר עתה כי עדותו של הנאשם אינה שלמה, והרשמתי כי הוא זוכר או יודע לתאר את העובדות באופן מוטה, ולא בהכרח מתוך זכרונו. נדמה היה כי הנאשם בחר לאשר או להכחיש פרטים,



בהתאם לראיות הקיימות בתיק. כך, למשל, אישר הנאשם כי לא בלם את רכבו עובר לתאונה, דבר שאותו קשה היה להכחיש נוכח העובדה שעל פי ממצאי בוחן התנועה, לא היו סימני בלימה על הכביש. הוא הודה בנזקים שנגרמו לכלי הרכב, שעליהם ממילא לא יכולה להיות מחלוקת נוכח התייעוד בתיק. מנגד, הכחיש הנאשם כי נכנס לצומת באור אדום ואף הכחיש כי נסע מעל המהירות המותרת, הגם שגרסה זו אינה משתלבת עם המארג הראייתי הנוסף שקיים בתיק.

יתרה מכך, הנאשם העיד כי לא הבחין באופנוע עד לרגע ההתנגשות וזאת גם הסיבה שלא בלם או הסיט את רכבו עובר לתאונה. מנגד, הנאשם העיד כי מבטו היה מופנה רק כלפי הצומת ודעתו לא הייתה מוסחת על ידי שום גורם אחר כגון טלפון או אפליקציית ניווט. בין הדברים הללו קיימת סתירה, שכן אילו הביט הנאשם ישר, לעבר הצומת, עובר לתאונה, הוא היה חייב לכל הפחות להבחין באופנוע נכנס לצומת, גם אם - כטענת ההגנה - התוצאה הייתה בלתי נמנעת. הנאשם העיד כי טרם נסיעתו לא היה עייף, לא שתה אלכוהול ולא עשה שימוש בכדורים כלשהם. לפיכך, מגרסתו של הנאשם לא עולה תמונה שלמה שיכולה להסביר את התרחשותה של התאונה המצערת. הנאשם לא הותיר מקום לאפשרות כי חצה את הצומת באור ירוק מהבהב או כתום, אלא עמד על כך שהרמזור היה ירוק לחלוטין. אלא שעובדה זו אינה מתיישבת עם יתר הראיות בתיק והעובדה כי הרמזורים היו תקינים ועדי הראיה עומדים על כך שהאופנוע נכנס לצומת באור ירוק.

מכל המתואר לעיל, אני קובעת כי לא ניתן לתת אמון מלא בגרסת הנאשם בכל הקשור לנסיבות התרחשות התאונה.

23. יתר העובדות כפי שהן מתוארות בכתב האישום לא היו שנויות במחלוקת, שכן הנאשם הודה בקיומן. לאור כך אני קובעת כי המאשימה עמדה בנטל והוכחה מעבר לכל ספק את העובדות הקבועות בכתב האישום.

### **סיכום עובדתי**

24. משכך אני קובעת כי הוכחו מעבר לכל ספק העובדות הבאות:

א. הנאשם חצה את צומת הרחובות מנחם בגין ומשה סנה, מכיוון מזרח למערב, כאשר הרמזור מכיוון נסיעתו של הנאשם היה אדום;

ב. באותה עת חצה המנוח את הצומת באור ירוק, ופנה מרחוב משה סנה לכיוון רחוב מנחם בגין מערב;

ג. הנאשם נסע עובר לתאונה במהירות שהיא מעל למותר, כ-68 קמ"ש;

ד. רכבו של הנאשם פגע עם חלקו הקדמי שמאלי באופנוע בחלקו הימני אחורי, והמנוח הושלך מהאופנוע, והוטח על השמשה הקדמית שמאלית של הרכב.

### **ניתוח משפטי**

25. כפי שקבעתי, הנאשם נהג בדרך עירונית מעל המהירות המותרת וחצה את הצומת באור אדום. בשל מעשים אסורים אלה, התנגש הנאשם במנוח, אשר נכנס לצומת באור ירוק, רכוב על אופנועו. כתוצאה מכך הושלך המנוח מן האופנוע, הוטח על השמשה הקדמית שמאלית ברכבו של הנאשם ובהמשך על הכביש. כעבור מספר ימים מקרות האירוע נפטר המנוח. לאור מעשים אסורים אלו גרם הנאשם למותו של המנוח, ובכך הוכח היסוד העובדתי הקבוע בעבירת הריגה.

26. אשר ליסוד הנפשי: מאחר שמדובר בעבירה תוצאתית הדורשת מחשבה פלילית, יש להוכיח כי לנאשם היתה מודעות לאפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית (ע"פ 3158/00 **מגדיש נ' מדינת ישראל**, פ"ד נד(5) 80, 87 [15.11.00]), וכי נהג בפזיזות ביחס לאפשרות התרחשות תוצאה זו. מעשי הפזיזות יכולים לבוא לידי ביטוי באדישות, כמשמעותה בסעיף 20(א)(2) לחוק, קרי: "בשוויון נפש לאפשרות גרימת התוצאות האמורות", או בקלות דעת, כמשמעותה בסעיף 20(א)(2) לחוק, קרי: "בנטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות, מתוך תקווה להצליח למנען".

בענייננו, הנאשם העיד כי הוא מכיר את הכביש ואת הצומת, שכן נסע שם לא מעט פעמים. עוד העיד כי ביום האירוע תנאי הדרך היו טובים וכך גם מזג האוויר. הנאשם ידע שמהירות הנסיעה בדרך עירונית עומדת על 50 קמ"ש וטען כי במשך כל הנסיעה עיניו היו נשואות אך ורק לכביש. הנאשם שלל עשיית שימוש בטלפון במהלך הנסיעה, או שימוש באלכוהול או בכדורים עובר לנסיעה. לכך יש להוסיף כי עובר לפגיעת רכבו של הנאשם במנוח, הנאשם לא בלם ולא הסיט את ההגה, אלא העיד כי הבחין במנוח רק לאחר ההתנגשות. לאלה יש להוסיף את עדותו של השוטר אמיר, שלפיה לאחר התאונה הנאשם אמר לו כי ניסה להספיק את הירוק. אמנם הנאשם הכחיש נחרצות אמירה זו, אך לא ניתן להתעלם מכך שדברים אלה נשמעו באוזניו של שוטר הסיוור שהגיע בסמוך לאחר התאונה למקום האירוע והעלה דברים אלה על הכתב אותה עת. זאת ועוד: בוחן התנועה קבע כזכור, כי חלפו 9.606 שניות מהמועד שבו הסתיים האור הירוק בכיוון נסיעתו של הנאשם ועד קרות התאונה. מדובר בפרק זמן לא מבוטל, שיש בו כדי להמחיש את הסיכון הבלתי סביר שאותו נטל הנאשם עובר להתרחשות התאונה.

מכל האמור עולה כי הנאשם נהג בקלות דעת, מתוך תקווה כי יספיק את הרמזור, כפי שאמר לשוטר. בכך נטל סיכון בלתי סביר.

## סוף דבר

28. על יסוד האמור לעיל, אני קובעת כי המאשימה הוכיחה מעל לכל ספק סביר את העבירות המיוחסות לנאשם, אשר גרמו לתאונה הקטלנית שבה קיפח מר דוד חן ז"ל את חייו, ולפיכך **אני מרשיעה את הנאשם בביצוע העבירות הבאות: עבירה של הריגה, לפי סעיף 298 לחוק העונשין ועבירה של אי ציות לרמזור אדום בניגוד לתקנה 22(א) לתקנות.**

---

[1] כל ההפניות, אם לא יאמר אחרת, הן לפרוטוקול בית המשפט, הממוספר בסדר רץ