

ת"ד 375/03/15 - מדינת ישראל נגד יוסף כהן צדק

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

24 נובמבר 2016

ת"ד 375-03-15 מדינת ישראל נ' כהן צדק
בפני כב' השופטת דלית ורד

מדינת ישראל

מאשימה

נגד

יוסף כהן צדק

נאשם

הכרעת דין

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של סטייה מנתיב נסיעה בנסיבות מחמירות, בניגוד לתקנה 40 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן- **תקנות התעבורה**), וכן עבירה של נהיגה בחוסר זהירות תוך גרם חבלה של ממש, בניגוד לתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה ובקשר עם סעיף 38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961.

על פי עובדות כתב האישום, ביום 5.2.2014 שעה 20:00 לערך, נהג הנאשם ברכב פרטי מסוג הונדה מ.ר. 9736012 (להלן- **הרכב**) בשדרות אהרון יריב ברמת השרון מכיוון דרום לכיוון צפון, והתקרר לצומת הכניסה לבסיס משה דיין (להלן- **הצומת**).

אותה שעה, נהג דוד ברק (להלן- **רוכב האופנוע**) באופנוע מסוג סאן יאנג, מ.ר. 5914962 (להלן- **האופנוע**) בשדרות אהרון יריב מכיוון צפון לכיוון דרום והתקרר לצומת.

בשדרות אהרון יריב הכביש הוא דו סטרי בעל נתיב נסיעה אחד לכל כיוון.

הנאשם נהג בחוסר זהירות בכך שלא נתן תשומת לב מספקת לדרך, סטה שמאלה מנתיב נסיעתו לנתיב הנגדי שבו נסע רוכב האופנוע וחסם את דרכו. כתוצאה מכך, רוכב האופנוע החליק, התנגש בחזית הרכב, והרכב גרר את האופנוע מספר מטרים לאורך הנתיב הנגדי - נתיב נסיעת האופנוע.

כתוצאה מהתאונה רוכב האופנוע נחבל חבלות של ממש (שברים בחוליות c5 - c6 ושבר בפימור ברגל שמאל), ועבר נתוח בחוליות וקיבוע. רוכב האופנוע נותר משותק בכל ארבעת הגפיים (קוורדרפילג).

ההגנה לא חלקה על אירוע התאונה, כיווני הנסיעה של הנאשם ורוכב האופנוע, מקום וזמן האירוע, וכן על תוצאותיה של התאונה, אך הכחישה כי התאונה נגרמה בגין חוסר זהירותו של הנאשם או סטייתו שמאלה לנתיב הנגדי.

מטעם התביעה העיד בוחן התנועה, זיו טרבלוס, (להלן- **בוחן התנועה**), מי שערך את דו"ח הבוחן, התרשים, ניסוי שדה

ראיה, התאמת נזקים, לוח צילומים, גבה את שתי הודעות הנאשם וכן ומסמכים נוספים, אשר הוגשו וסומנו ת/1 עד ת/16. הוגשו בהסכמה מזכרים שנערכו על ידי שוטרים ובוחני תנועה שהיו מעורבים בטיפול בתאונה, לרבות סרט וידאו (בצירוף דו"ח העתקה) שצולם בזירה זמן קצר לאחר שהבוחן הגיע למקום, אשר סומנו ת/17 - ת/22. כן העיד מטעם התביעה רוכב האופנוע, ותעודה רפואית בהתייחס לפציעתו הוגשה וסומנה ת/23.

מטעם ההגנה העיד הנאשם וכן המומחה מטעמה, מר ניר קוסטיקה (להלן- **מומחה ההגנה**). ראיות ההגנה כללו את הנחייה מדור 7/2010 בנוגע לפעילות בוחן בזירת תאונה אשר סומנה נ/1, וכן את חוות דעתו של מומחה ההגנה, אשר סומנה נ/2.

ממצאי בוחן התנועה

הבוחן ציין כי האירוע התרחש בדרך עירונית, כביש האספלט יבש ותקין ומנותב היטב, קו הפרדה מקווקו המפריד בין הנתיבים נראה היטב. התאונה ארעה בשעת לילה. תאורה פועלת חלקית בצד המערבי של הכביש, והראות טובה.

שדה הראיה של רוכב האופנוע ישר לפניו למקום התאונה הוא 90 מטרים. שדה הראיה של רוכב האופנוע בהתייחס לרכב עומד הוא 210 מטרים. שדה הראיה של הנאשם ישר לפניו למקום התאונה הוא 130 מטרים. בניסוי שדה ראיה ניתן היה להבחין באופנוע עומד במרחק של 170 מטרים במצב בו אורות האופנוע דלקו, ובמרחק של 90 מטרים ללא אורות. אין חולק כי האופנוע נסע כשאורותיו דולקים.

בכלי הרכב נמצאו נזקים כדלקמן:

באופנוע: נזק הרסני בחזית שכיוונו מלפנים לאחור ומשמאל לימין, פלסטיקה בחזית מרוסקת, בבורג גלגל ימיני נמצאו שבבי אספלט, שפשופים בדופן ימין, מריחות צבע לבן בידיית שמאל, הכידון התכנס משני הצדדים.

ברכב: נזק בחזית הרכב, פגוש קדמי נפל, צד ימין של הפגוש נשבר, הנזקים בפגוש הם בגובה 0.17 עד 0.53 מטרים מהקררקע, מריחות צבע כחול, מריחות צבע שחור בפגוש, לוחית רישוי קדמית נפלה, התעקמה בחלקה השמאלי, כריות אויר נפתחו.

בכביש נמצאו הממצאים הבאים:

נמצאה חריצה עמוקה בנתיב נסיעת האופנוע באורך של 0.5 מטרים, מכיוון צפון לדרום. לדעת הבוחן החריצה העמוקה מצביעה על מקום האימפקט.

נמצאה חריצה חלשה יותר, צפונית לחריצה העמוקה, בנתיב נסיעת האופנוע באלכסון מימין לשמאל בכיוון נסיעת האופנוע, באורך של 5.2 מטרים, מכיוון צפון לדרום. לדעת הבוחן חריצה זו מצביעה על כיוון החלקת האופנוע על צדו הימני טרם הפגיעה שהתרחשה במקום האימפקט. בסמוך לחריצה זו נמצאה מריחה בצבע שחור באורך של 4.6 מטרים שנגרמה עקב המגע של דופן ימין של האופנוע בכביש בעת ההחלקה. הבוחן קבע כי החלקת האופנוע על צדו הימני טרם הפגיעה היא באורך כולל של 8 מטרים, ומהירות האופנוע המינימאלית עובר לתאונה עמדה על 31.9 מטרים.

כן נמצא שובל שמן בקו ישר באורך של 15.9 מטרים המגיע עד מקום עצירת האופנוע. שובל השמן מצביע על כיוון החלקת האופנוע בכיוון הנגדי (היינו מכיוון דרום לצפון, לעומת שני החריצים שכיוונם מצפון לדרום), ונוצר לאחר המגע בין כלי הרכב ועד למקום עצירתו של האופנוע.

בעת הגעתו של הבוחן לזירה, כשעה לאחר התרחשות התאונה, האופנוע היה מונח על צדו הימני קדמי בנתיב נסיעתו. הרכב עמד בנתיב נסיעתו במקביל לאופנוע כשחזיתו מעט לפני האופנוע, זאת כמוצג בצילומים 8, 10 וצילומים נוספים בלוח הצילומים ת/14.

מסקנות בוחן התנועה היו כדלקמן:

על פי הממצאים והנזקים בכלי הרכב, האופנוע החליק על צדו הימני טרם המגע עם הרכב. הרכב נסע בנתיב נסיעת האופנוע וההתנגשות ארעה בנתיב זה. כתוצאה מההתנגשות האופנוע החליק חזרה לכיוון צפון ונעצר בנתיב נסיעתו. על סמך הממצאים שנאספו בשילוב התאמת נזקים שבוצעה בזירה ביום התאונה ואף למחרת היום, קבע הבוחן כי האימפקט ארע כאשר גוף האופנוע על דופן ימין בנתיב נסיעתו והגלגל הקדמי נושק לקו ההפרדה. זווית האופנוע ואופן שכיבתו בעת האימפקט נקבעו על סמך החריצה העמוקה שנגרמה מבורג ציר הגלגל הקדמי, אליה הצטרף סימן שהותיר כידון האופנוע על פני הכביש. האופנוע "קיבל" את מהירות הרכב בעת המגע, והחליק עד למקום עצירתו הסופי במרחק של 40.5 מטרים ממקום האימפקט, כשהוא מותיר שובל שמן. בשלב מסוים במהלך החלקתו ניתק האופנוע מהרכב והחליק באופן חופשי. מהירות הרכב בעת התרחשות התאונה עמדה על 70 קמ"ש, וזאת בהתחשב במקום עצירתו הסופי של הרכב.

עדותו של בוחן התנועה

הבוחן הסביר כי כל הממצאים נמצאו בנתיב נסיעת האופנוע, החל מחריצה אלכסונית שנגרמה על ידי האופנוע באורך של 5.2 מטרים בעת החלקתו לפני אירוע התאונה, בהמשך חריצה עמוקה שנגרמה כאשר האום של הגלגל ננעץ בתוך האספלט בעת האימפקט, ובסופו החלקתו של האופנוע לאחר אירוע התאונה עד למקום עצירתו הסופי תוך הותרת שובל שמן בקו ישר על פני הכביש. לוחית הרישוי של הרכב נמצאה אף היא בנתיב נסיעת האופנוע ושברי הפלסטיקה התפזרו בין שני הנתיבים.

בחקירתו הנגדית פירט הבוחן כי האופנוע הוא בנפח של 125 סמ"ק ורכב האופנוע החזיק ברישיון נהיגה מתאים החל משנת 2006. הרכב טען שבלם והחליק, אך לא בכל בלימה אופנוע מותיר סימני בלימה (פרוטוקול עמ' 6 שורות 31-32). שברי הפלסטיקה התפזרו בשני נתיבי הנסיעה, אך מרביתם בנתיב נסיעת הרכב. הבוחן נשאל אם נכון שכל השברים והחלפים עפים מעבר למקום האימפקט ולא ייתכן שחלק או שניים ישארו לפני מקום האימפקט, והשיב כי אינו מסכים להנחה זו. לדבריו, חלקי הפלסטיקה יכולים לעוף לכל מקום גם לפני מקום האימפקט. הבוחן אישר כי האופנוע השאיר סימני החלקה בסוף התנועה שלו כלפי הרכב, אך קודם לכן נע בלי להשאיר סימנים. כן אישר כי לא ניתן לחשב את מהירותו המדויקת של האופנוע אלא רק את מהירותו המינימאלית, זאת כיון שהאופנוע נבלם ברכב. הבוחן הופנה לנזק שנמצא בצדו השמאלי של הרכב בחלק הקדמי של דלת הנהג (ראה צילומים, 21-22 ללוח צילומים ת/14), וציין כי לא הבחין בנזק במקום התאונה, אך אם הנזק קשור לתאונה מדובר בנזק שארע אחרי האימפקט הראשוני כאשר הרכב חזר לנתיב שלו (פרוטוקול עמ' 10, שורה 11). הבוחן השיב בשלילה. כאשר נשאל אם הוא מסכים שהנזק בדופן

שמאל של הרכב נגרם באופן מידי לאחר הפגיעה בחזית הרכב, והסביר כי לאחר המגע הראשוני הרכב גרר את האופנוע לכיוון צפון. הבוחן אישר כי אינו יודע היכן התנתק האופנוע מהרכב. הוא לא הרים את הרכב על ליפט, אך ביצע התאמה של הנזקים בזירה ביום התאונה (צילומים 31-28 ללוח הצילומים ת/15), ממנה עלה כי האופנוע היה בהחלקה מלאה במנח צידי ובמצבו זה נכנס מתחת לפגוש הקדמי של הרכב. הנזק היה בחזית הרכב, החל ממרכז הרכב לכיוון ימין כמעט עד קצה ימין של הרכב, ללא כל נזק בצד השמאלי של חזית הרכב.

הבוחן אישר כי למחרת היום בוצעה התאמת נזקים של האופנוע אל מול החריצה העמוקה בכביש והסימון של הכידון על פני הכביש, וזאת בלא שהרכב הובא למקום. הבוחן נשאל על ידי בית המשפט אם ניתן לדעת באופן ודאי אם המקום שבו נמצא הרכב הוא מקום עצירתו לאחר התאונה, והשיב כי כשהוא הגיע לזירה לאחר שעה מקרות התאונה, באופן עובדתי הרכב עמד בנתיב נסיעתו, אך על פי הממצאים שנמצאו בזירה הרכב לא נעצר בנתיב בו ארע האימפקט. הבוחן נשאל אם ייתכן שהאופנוע החליק סביב מרכז הכובד שלו אחרי ההתנגשות, והשיב בשלילה וזאת בהסתמך על שובל השמן באורך של 15.6 מטרים שהיה בקו ישר. הבוחן שלל את הטענה שהרכב עלה על הגלגל, והסביר כי האופנוע נכנס מתחת לחזית הרכב עם הגלגל הקדמי והחלק שבא במגע עם הכביש, האום של הגלגל הקדמי ננעץ באספלט עקב הלחץ שהופעל על האופנוע, והוא שיצר את החריצה העמוקה. הבוחן הסביר כי במצב זה לא חייב להיגרם נזק לגלגל כיון שהפגוש של הרכב הוא חלק רך, והוא זה שרכב על החלק השמאלי של הגלגל, אולם כתוצאה מכך נשברו חלקי פלסטיק בצד שמאל של האופנוע לרבות הכנף הקדמית השמאלית. הבוחן אישר כי ייתכן שהאופנוע חזר צפונה לאחר הפגיעה באותו חריץ עמוק, אך ציין כי ייתכן שהחזרה לא בוצעה באותה עוצמה (פרוטוקול עמ' 17, שורות 7-9).

הבוחן שלל את טענת ההגנה לפיה החריצה באורך של 5.2 מטרים נגרמה לאחר ההתנגשות וציין כי החריצה היא אלכסונית, מכיוון צפון לדרום, בנתיב נסיעתו של רוכב האופנוע לכיוון מרכז הכביש. עוד הוסיף כי אם החריצה הייתה נגרמת עקב הגרירה לאחר התאונה, האופנוע היה נזרק למרכז הנתיב או שמאלה ולא נעצר לבסוף במיקום בו נעצר, היינו בין שני נתיבי הנסיעה. הבוחן לא שלל את האפשרות שהאופנוע ניתק מהרכב בסוף החריצה באורך של 5.2 מטרים, והוסיף כי אם הטענה היא שהרכב גרר את האופנוע לאורך חריצה זו, הרי שיש להסיק כי הרכב נסע מלכתחילה בנתיב הנגדי, נתיב נסיעת האופנוע. הבוחן טען כי סימני החריצה העמוקה ולצידה החריצה של הכידון נגרמו בו זמנית בעת האימפקט וביניהן קיימת חריצה נוספת שנגרמה מגוף האופנוע. הבוחן אישר כי ביצע את התאמת הנזקים לאחר שמידות האופנוע השתנו. לטענתו לא נמצא שובל של מים מהרדיאטור של הרכב. הבוחן אישר שזמן התגובה של נהג בשעת לילה עומד על 1.15 שניות וזמן נפילת האופנוע עומד על 0.5 שניות (סך הכל 1.65 שניות), וכשנשאל היכן היה הרכב בזמן שרוכב האופנוע התחיל להגיב, השיב שהרכב היה במרחק של 32.08 מטרים ממקום האימפקט, וזאת בהתחשב במהירות הרכב שעמדה על 70 קמ"ש.

עדות רוכב האופנוע

כאמור רוכב האופנוע נפצע באופן חמור וקשה ביותר, אך כבר ביום האירוע נגבתה ממנו גרסה בבית חולים איכילוב. רוכב האופנוע מסר כי בשעת התאונה נסע לעבר כביש 5, הרכב שהגיע בנתיב ממולו סטה לעברו, הוא ניסה להתחמק אך לא הצליח. יובהר כי ההגנה לא ביקשה לזמן לעדות את הבוחן שגבה אמרה זו ולא חקרה את רוכב האופנוע אודות אמרתו זו.

בעדותו סיפר הרוכב כי ביום התאונה יצא מבסיס היחידה בו שירת ונסע מרחק של 200-300 מטרים בנתיב הנסיעה מכיוון צפון לכיוון דרום על מנת להשתלב בכביש מספר 5, כשלתע הבחין ברכב הנוסע ישר מולו בנתיב נסיעתו, מתוך אינסטינקט בסיסי ניסה לבלום אך כתוצאה מהבלימה האופנוע החליק ומיד מצא את עצמו על הרצפה בלא שיכול היה להיזז את הגוף למעט הראש. הוא רכב על אופנוע בנפח של 125 סמ"ק ומחזיק ברישיון נהיגה לאופנוע מסוג זה מגיל 16, כשבעת התאונה היה בן 23. לדבריו, אינו זוכר שראה רכבים נוספים בנתיב נסיעתו, אך ייתכן שבמרחק של 200-300 מטרים לפניו, נסע רכב. הרוכב נשאל אם מבחינה עובדתית הוא זוכר שנסע במרחק של 20-30 מטרים אחרי רכב נוסף שנסע לכיוון דרום, והשיב "עובדתית לא" (פרוטוקול עמ' 30 שורה 15). הוא הבחין שהרכב נסע בנתיבו ממרחק של 20, מטרים, אך ציין כי זו הערכה בלתי מדויקת וייתכן שהמרחק עמד על 25 או 30 מטרים. הרוכב הוסיף **"אני לא יודע עד כמה ההערכה שלי יכולה להיות מדויקת. מדובר בעשרות מטרים. זה ענין של הערכה. אני יודע שהרכב היה מאד קרוב"** (פרוטוקול עמ' 31, שורות 14-16).

לא היה לרוכב הסבר מדוע לא הבחין ברכב עובר לכך. בתחילה חשב לחמוק מהרכב, אך לא הצליח לחמוק מהרכב. הרוכב נשאל אם ייתכן שלא הבחין ברכב הנאשם קודם לכן היות ולפניו נסע רכב שהסתיר לו את שדה הראיה, והשיב **"לא באופן ודאי. הרכב היחיד הראשון שראיתי זה הרכב הפוגע שראיתי שהוא נוסע בדיוק מולי בנתיב שלי, ולא היה שום רכב חוצץ בינינו"** (פרוטוקול עמ' 31 שורות 19-22).

הרוכב לא זכר אם לחץ על שני הבלמים לצורך בלימת חירום, וציין שאינו זוכר את רגע הפגיעה. הרוכב אישר כי לא הבחין בסוג הרכב, אך הוא זוכר שהרכב לא היה שגרתי, כי אולי היה נראה לו גדול (פרוטוקול עמ' 34, שורות 23-24), לדבריו, הוא נסע במרכז הנתיב והרכב חסם את נתיב נסיעתו, אך אין הוא יכול לומר אם הרכב נסע במרכז הנתיב שלו.

ראיות ההגנה

עדות הנאשם:

הנאשם לא מסר גרסה בעדותו הראשית, אלא אימץ את האמור בשתי הודעותיו במשטרה. בהודעתו הראשונה מיום האירוע מסר הנאשם כי נסע מכביש 5 לכיוון צפון במהירות של 50 קמ"ש לערך, כשהגיע לפני הצומת של בסיס משה דיין, רכבים חלפו ממולו ואחרי אותם רכבים, פתאום הבחין לשניה באור של אופנוע ממולו, או אז כריות האויר נפתחו ברכבו והוא בלם. לאחר התאונה יצא החוצה וראה את האופנוע בצד שמאל של הרכב ואת הרוכב שכוב ליד הצומת. לדבריו, לא סטה מנתיב נסיעתו אלא כל הזמן נסע ישר. בהמשך נשאל מתי ראה את האופנוע לראשונה והשיב **"אמרתי לך רכב חלף מולי ומיד פשוט זה קרה . כל כך מהר והוא היה בנתיב שלי"** (שורה 42-43).

הרכב שחלף מולו היה רכב פרטי, והאופנוע נסע במרחק של 10-15 מטרים אחרי אותו רכב. לפני הפגיעה לא הספיק לעשות דבר, ובלם את הרכב רק עם הפגיעה. כשנשאל באיזה חלק של הרכב האופנוע פגע, השיב: **"מקדימה, מתחת לאוטו"** (שורות 67-68). לאחר התאונה לא הזיז את הרכב וגם האופנוע לא הוזז. לדבריו הבחין באופנוע לראשונה כשהוא נוסע בחלק השמאלי של נתיב הנסיעה לכיוון צפון ומחליק ימינה לעברו.

בהודעתו השניה מיום 23.2.14 (ת/7), טען הנאשם כי עובר לתאונה נסע במהירות של 45-50 קמ"ש ממולו נסע רכב פרטי, או אז הבחין בקטנוע שהחליק לכיוון הנתיב שלו, ולא יכול היה למנוע את הפגיעה. כריות האויר נפתחו והרכב התמלא בעשן לבן. הנאשם הוסיף כי החזיק את ההגה ישר עד שהרכב עצר. כשהרכב נעצר דבר ראשון בדק אם הרוכב

נמצא מתחת לרכב. הנאשם ציין כי הפגיעה ארעה בחלק התחתון של רכבו, וכשנשאל אם נסע בין שני הנתיבים, הכחיש וטען כי הדבר לא אפשרי היות ורכב חלף מולו בנתיב הנגדי, ואלמלא אותו רכב היה מבחין באופנוע ומספיק לבלום. הנאשם נשאל שוב מתי לראשונה הבחין באופנוע, והשיב "ראיתי אותו על הצד כשהוא כבר בנתיב שלי" (שורה 26). כשהתבקש הנאשם להעריך את המרחק שבין הרכב שחלף ממולו לבין האופנוע שנסע לאחר אותו רכב, השיב "מכיוון שאני לא ראיתי אותו אני מעריך שהוא נסע בסביבות 10-5 מטר" (שורה 43). כשנטען כלפי הנאשם כי מקום האימפקט הוא בנתיב נסיעת רוכב האופנוע, השיב הנאשם כי הרכב התמלא עשן והוא נעל את הידיים על ההגה ובלם בחוזקה. לדבריו, היה בדרכו לבסיס נוסף הנמצא לאחר בסיס משה דיין, בו משרתת בתו.

הנאשם הכין שתי סקיצות ומסר אותן לבוחן (ראה שורה 10 בהודעה ת/7), בסקיצה שסומנה ת/8, סימן הנאשם את מיקום הפגיעה ברכב לפיו הפגיעה ארעה במרכז הרכב, ולא בצדו הימני. בסקיצה הנוספת שסומנה ת/9, הנאשם שרטט את רכבו במרכז נתיב נסיעתו, ואת כיוון החלקת האופנוע אל עבר הרכב בתנועה אלכסונית.

בחקירתו הנגדית אישר הנאשם כי הוא נזקק משקפיים (מס' 2.5) אך רק לקריאה, והוסיף "ואני גם מאשר שאני גם הייתי באותו היום בלי משקפיים וגם לא קראתי את העדות" (פרוטוקול עמ' 36 שורה 2). כשנשאל אם ציין בפני הבוחן שלא יכול היה לקרוא את ההודעה כיון שלא היה מצויד במשקפיים, השיב: "איך אני יכול להגיד לו את זה אם אין לי משקפיים? בהמשך שינה את טעמו, וטען כי כן אמר לבוחן שהוא בלי משקפיים וגם ביקש ממנו לרשום זאת (פרוטוקול עמ' 36, שורות 4-7).

הנאשם חזר על הטענה כי לראשונה הבחין באופנוע, בעת שהאופנוע כבר נסע בנתיב הנסיעה לצפון, וציין כי "האופנוע בא לנתיב שלי מיד לאחר שהרכב בחף [צ.ל. - "חלף", ד.ו.] אותי" (פרוטוקול עמ' 36 שורות 18-25). בהמשך כשנשאל הנאשם מתי הבחין לראשונה ברכב החולף, השיב כי הבחין ברכב מרחוק, ממרחק של 300-400 מטרים, מאחורי הרכב ראה הילה, ולכן ידע שנוסע אחריו רכב נוסף. הנאשם חזר וטען כי את האופנוע ראה רק כשזה כבר נע בנתיב נסיעתו לצפון, אך בהמשך שינה גרסתו כשטען: "מרחוק ראיתי את האופנוע" (פרוטוקול עמ' 37 שורה 16).

הנאשם לא ידע למסור פרטים כלשהם על הרכב החולף מלבד העובדה שמדובר ברכב פרטי. לטענתו הבחין באותו רכב כבר כמעט מתחילת הרחוב, ממרחק של 300-400 מטרים, אך בהמשך עדותו ציין כי גם רכבים נוספים חלפו ממולו, וכשנשאל מה היה המרחק בין אותם רכבים לרכב שלטענתו הסתיר את האופנוע, לא הייתה בפיו תשובה. בהמשך אישר הנאשם כי למעשה הבחין רק באורות עד לרגע שבו ראה את האופנוע (פרוטוקול עמ' 38, שו' 31-30, עמ' 39 שו' 3).

הנאשם נשאל מדוע בחקירתו מיום 23.2.14, כ- 17 ימים לאחר התאונה, לא מסר כי הרכב נפגע גם בדופן שמאל מתחת לדלת הנהג, והשיב: "אני הייתי אצל עורכי הדין והם הוציאו לי את הצילומים של המשטרה ופתאום אני רואה את המכה הזאת בצד, ואז אני שאלתי איך זה יכול להיות? לא הייתה מכה בצד, ראיתי את זה רק בתמונות של המשטרה" (פרוטוקול עמ' 39 שו' 26-28).

בהמשך אישר כי הרכב הוחזר לו לאחר התאונה ונגרר למוסך, וכי את הנזק בצד שמאל ראה בצילומים רק כשנה לאחר התאונה במשרד עורכי דינו.

עוד ציין הנאשם כי בעת ההתנגשות האופנוע התקרב לרכב בנסיעה על שני גלגלים בהטייה ימינה (פרוטוקול עמ' 40,

שורות 11, 14). בהקשר זה ראוי לציין כי הנאשם לא חזר על אמירתו בהודעתו הראשונה לפיה הרוכב נסע בחלק השמאלי של הנתיב לכיוון צפון (נתיב נסיעת הרכב).

חוות דעת מומחה ההגנה:

המומחה התייחס לנזק שנמצא בקורה השמאלית התחתונה ברכב מתחת לדלת הנהג, ולשיטתו (בסעיף 2.2.1.5 לחוות הדעת) במידה ואותו נזק נגרם מהאופנוע, יש להסיק מכך כי לאחר הפגיעה הראשונית בחזית הרכב, שארעה בנתיב נסיעת הרכב, האופנוע עבר לצד שמאל של הרכב. לטענתו, הבוחן סייג אפשרות זו של פגיעה בחזית הרכב ולאחריה הסתחררות האופנוע לצד שמאל, אך בטענה כי במנגנון פגיעה כזה האופנוע לא היה נמצא לבסוף בקו הפרדה בין שני הנתיבים אלא בצד שמאל של הכביש. בהמשך קבע המומחה שאין ספק שהנזק בחלק התחתון של הדלת ארע במהלך ההתנגשות, וממצא זה מוביל למסקנה שהרכב נסע בנתיבו לכיוון צפון, האופנוע פגע ברכב, נדחף קדימה, הסתחרר שמאלה באופן קשתי, וגלגל האופנוע הקדמי יצר את הנזק מתחת לדלת הנהג. המומחה טען כי העובדה שהאופנוע נמצא לבסוף במרכז הכביש והרכב נמצא מימנו בנתיב נסיעתו לכיוון צפון מלמדת כי התאונה התרחשה על פי התרחיש שלעיל. לטענתו, הבוחן לא היה מסוגל לשחזר את נתיב נסיעת האופנוע לפני התאונה והסתמך לענין זה אך על חריצה חלשה באורך של 5.2 מטרים. בנוסף, מיקום האימפקט נקבע רק על סמך חריצה בודדת, היינו החריצה העמוקה באורך של 0.5 מטרים. המומחה הוסיף כי הבוחן לא שלל כי שבבי האספלט שנמצאו על קצה בורג הציר של הגלגל הקדמי (שלפי טענת התביעה גרם את החריצה העמוקה), נותרו מחריצים האחרים שנמצאו בכביש ולא דווקא מהחריצה העמוקה (סעיף 2.5.9 לחוות הדעת).

המומחה טען כי לפי גרסת התביעה הגלגל הקדמי של האופנוע היה החלק הראשון אשר בא במגע עם הרכב, ואולם לגלגל עצמו לא נגרם כל נזק, ולפיכך התרחיש אותו הציעה התביעה אינו אפשרי.

לטענתו של המומחה, הנזק ההרסני בחזית האופנוע נגרם מעוצמת ההתנגשות וברור כי חלק זה של האופנוע היה הראשון שבא במגע עם הרכב. לטענת המומחה, על פי מנגנון ההתנגשות של הרכב כפי שתואר בהתאמת הנזקים שערך הבוחן, אמור היה הקטנוע אחרי ההתנגשות להסתחרר ימינה ולהימצא בנתיב הימני (תמונות 7-8 בנספח א' של חוות הדעת). המומחה הוסיף כי על פי התאמת הנזקים שביצע הבוחן ביום התאונה האופנוע שכב לרוחב הכביש, ובאף לא אחד מהצילומים שצולמו בעת התאמת הנזקים לא נראה גלגל האופנוע מתחת לרכב.

למחרת היום האופנוע לבדו הובא לזירה ובוצעה התאמת נזקים על סמך החריצה העמוקה וחריצה נוספת שנמצאה בכביש המתאימה לקצה הכידון הימני, ועל סמך ממצאים אלה קבע הבוחן את מקום האימפקט. מומחה ההגנה טען כי ברגע האימפקט היה האופנוע בשלמותו ולכן במידה ובנקודת האימפקט היתה נוצרת חריצה בכביש, הרי שחריצה זו הייתה אמורה להתאים למידות האופנוע לפני ההתנגשות (סעיף 2.5.7 לחוות הדעת). ואולם הבוחן ערך את אותה התאמת נזקים לאחר ההתנגשות כאשר האופנוע כבר היה מעוות.

לסיכום טען המומחה כי מסקנת הבוחן בדבר מקום האימפקט נשענת על התאמת מכלולי האופנוע לאחר שעבר נזק קשה ומידותיו השתנו. התאמה כזו יכולה לשקף רק מצב שבו האופנוע כבר התעוות בהתנגשות הראשונית החזיתית שבין כלי הרכב, כשלאחר אותה התנגשות האופנוע הסתחרר שמאלה ויצר את אותה חריצה עמוקה. התאמת הנזקים שביצע

הבוחן בזירה בין שני כלי הרכב מעידה שהאופנוע היה שוכב לרוחב חזית הרכב ולא בזווית בו הונח למחרת על גבי החריצים לאורך הכביש.

בנוגע לחריצה באורך של 5.2 מטרים הבוחן הגיע למסקנה כי היא מצביעה על מסלול נסיעת האופנוע לפני ההתנגשות בזווית אלכסונית שמאלה, ולדעת מומחה ההגנה נראה כי הבוחן הגיע למסקנה זו על סמך אמירת רוכב האופנוע כי החליק טרם הפגיעה.

מומחה ההגנה ציין כי מסלול החריצה העמוקה לכיוון ימין, שולל למעשה את גרסת הבוחן. הבוחן אף לא היה מסוגל להסביר את מנגנון ההיפרדות של הרכב מהאופנוע לאחר ההתנגשות, ולא התייחס לשברים הפזורים לאורך מסלול נסיעת הרכב ולמשמעות כי מרביתם נמצאו בנתיב זה.

באשר לנזק ברכב מתחת לדלת הנהג, נטען כי הבוחן המשטרתי אישר שמדובר בנזק משני לאחר שהאופנוע התנתק מחזית הרכב ועבר משמאל לרכב. לדעת המומחה, מנגנון ההתנגשות אשר תואר על ידי הבוחן מתיישב עם אפשרות מאד סבירה ולפיה הרכב אשר בעת ההתנגשות נסע במהירות של 70 קמ"ש פגע בקטנוע אשר החליק על צדו, כאשר הפגיעה ארעה בנתיב נסיעת הרכב. מיד לאחר המגע הראשוני הפגוש האלסטי של הרכב הדף את האופנוע לפניו תוך כדי סחרור קשתי שמאלה, דבר שהוביל את הגלגל הקדמי של האופנוע לפגוע בקורת הרכב התחתונה מתחת לדלת הנהג. המגע העקיף של גלגל האופנוע בצד הרכב היה קצר מאד ובכוח יחסית קטן. מיד לאחריו המשיך האופנוע להחליק באופן חופשי עד למקום בו נעצר בסמוך ובמקביל לרכב. מנגנון פגיעה זה מסביר מדוע החריצה העמוקה היא אך באורך של 0.5 מטרים וכיצד זה שלא נגרם כל נזק לגלגל הקדמי של האופנוע.

מהירות האופנוע בעת החריצה עמדה על 70 קמ"ש היות והאופנוע "קיבל" את מהירות הרכב ברגע ההתנגשות. האופנוע המשיך והחליק באופן חופשי 40.5 מטרים עד לעצירתו, וזאת במנותק מהרכב כבר מנקודת החריצה. העובדה שהמסה העיקרית של שברי הפלסטיק נמצאה בנתיב נסיעת הרכב מעידה על כך שהרכב נסע בנתיבו והמשיך ישר עד למקום עצירתו הסופי. השברים שנמצאו בנתיב נסיעת האופנוע מעידים כי לאחר ההתנגשות בחזית הרכב עבר האופנוע לצד שמאל, והתנגש בדופן שמאל של הרכב ומשם המשיך להחליק כשהוא מותיר שברי פלסטיקה לאורך החלקה.

בהמשך חוות הדעת ניתח המומחה את גרסאות הצדדים המעורבים. המומחה ציין כי רוכב האופנוע הבחין ברכב ממרחק של 20-30 מטרים, וכיון שלא היה לו די זמן להגיב הוא בלם באופן אינסטנקטיבי והחליק. המומחה הוסיף כי לרוכב לא היה כל הסבר מדוע לא הבחין ברכב קודם לכן למרות שממקום האימפקט ניתן להבחין בכל רכב הנכנס מכביש 5 - ממרחק של 70 מטר. לענין זה הפנה המומחה למזכר ת/13. נכון לציין כבר כעת כי המומחה לא דייק וכי בת/13 הבוחן לא התייחס לשדה הראיה ממקום האימפקט לעבר רכב הנכנס מכביש 5. הבוחן ציין באותו מזכר כי בהיותו במרחק של 70 מטרים ממקום האימפקט, הבחין ברכב העומד בנתיב לכיוון צפון בכניסה לכביש אהרון יריב.

בנוסף, מומחה ההגנה טען כי לרשותו של רוכב הקטנוע עמד שדה ראייה של 210 מטרים, אך התעלם כי ממצא זה נקבע ביחס לרכב עומד.

המומחה טען כי רוכב האופנוע לא זכר את מצב התנועה בנתיב נסיעתו, אך התעלם מאמירתו המפורשת של הרוכב כי שום כלי רכב לא חצץ בינו לבין הרכב.

האפשרות הסבירה ביותר שאימץ המומחה היא כי רוכב האופנוע עקף את הרכב שנסע לפניו וכשעבר לנתיב השמאלי הבחין לפתע ברכב. מומחה ההגנה ערך בסעיף 3.4 תחשיב ממנו הסיק כי בעת שהרוכב הבחין לראשונה ברכב, המרחק בין האופנוע לבין הרכב עמד על 86 מטרים.

מומחה ההגנה קבע לרוכב האופנוע זמן תגובה מורחב של 1.5 שניות, וזאת בניגוד לקביעת הבוחן לפיה זמן התגובה הוא 1.15 שניות, כפי שאף גרסו באי כוח הנאשם (פרוטוקול עמ' 23 שורות 6-7), ובתוך כך קבע כי המרחק של הרכב ממקום האימפקט היה 56 מטרים, וזאת לעומת הבוחן שקבע מרחק של 32.08 מטרים ממקום האימפקט.

בחישוב האמור המומחה התייחס למקום האימפקט כפי שנקבע על ידי בוחן התנועה, בעוד שלפי גרסתו מקום האימפקט היה עוד קודם לכן, דרומה משם, במיקום לא ידוע בנתיב נסיעת הרכב, והחריצה העמוקה אך מייצגת את המיקום אליו הגיע האופנוע לאחר שנזרק קדימה ושמאלה.

המומחה הוסיף שפתיחת כריות האויר אינה מאפשרת לנהג לבצע תמרון נהיגה וליישר את הרכב בנתיב הימני בזמן של 4 שניות, היינו הזמן שבו נעצר הרכב בהנחה שנסע במהירות של 70 קמ"ש, והעובדה שהרכב נעצר במצב ישר בנתיבו מלמדת כי מלכתחילה נסע בנתיבו.

בנספח א' לחוות דעתו ערך מומחה ההגנה שחזור של אופן אירוע התאונה באמצעות צילומים. בצילום 3 הציג את הסחרור שמאלה של האופנוע אשר פגע תחילה בחזית הרכב ולאחר מכן הסתובב סיבוב רחב ופגע בדלת הנהג. באשר לצילום 10 טען המומחה ההגנה כי לגלגל ולכנף האופנוע לא נגרמו כל נזק למרות שבצילום הוצג אך צד ימין של האופנוע). המומחה התעלם מדברי הבוחן לפיהם "**כנף קדמית של האופנוע, כל החלק השמאלי נשבר, לגלגל עצמו אין יותר מדי נזק**" (פרוטוקול עמ' 16 שורה 27). בהסתמך על כך שלא נגרם נזק לגלגל ולכנף הקדמי, קבע המומחה כי כיוון הכוח בהתנגשות פעל ישירות על חזית האופנוע וכי האופנוע היה מונח לרחוב הכביש בזווית של 90 מעלות אל מול הרכב בעת ההתנגשות. בצילום 12 הציג מומחה ההגנה את אופן הצבת האופנוע אל מול חזית הרכב בעת התאמת הנזקים, כשלטענתו האופנוע הונח לרוחב הכביש.

עדוּתו של מומחה ההגנה:

מומחה ההגנה אישר כי בדרך כלל אופנוע שמחליק על הכביש יותיר סימנים, אך טען כי במקרה דנן האופנוע לא השאיר סימנים (פרוטוקול עמ' 43 שורה 7). המומחה נשאל אם חריצה עמוקה עשויה ללמד על מקום האימפקט, והשיב כי "**לא בכל מפגש בין כלי רכב נותר חריץ כזה. אם יש אז בוודאי**" (פרוטוקול עמ' 43 שורות 12-13). כשנשאל כיצד נוצר חריץ עמוק השיב כי בשלב ההתנגשות אפשרי שמכלול של אחד מכלי הרכב שמעורבים בתאונה קורס בכוח רב כלפי הכביש וחורץ חריצה עמוקה באספלט (פרוטוקול עמ' 43 שורות 17-18).

מומחה ההגנה נשאל אם צלקות בכביש שכוללות שבבים וחריצות מעידים על מקום האימפקט, והשיב כי הם יכולים להעיד, הם נוצרו בשלב ההתנגשות, אך בהמשך טען כי לא בהכרח שהחריצים נוצרו בשלב ההתנגשות, ייתכן שהם נוצרו בשלב מאוחר יותר כתוצאה ממנגנונים שונים (פרוטוקול עמ' 43 שורות 23-26).

מומחה ההגנה נשאל והשיב כדלקמן:

"ש. שאתה מדבר על המכלול שיצר מגע עם הכביש, אתה מסכים שמדובר בחפץ שנכנס מתחת לרכב, כמו אופנוע שנמצא בשכיבה, והרכב נפגש איתו נקודת האימפקט נוצרת בעת המפגש בין כלי הרכב וקריסה מטה של המכלול על גבי האספלט תוך יצירת חריץ.

ת. במנגנון של התאונה כפי שהציג לי התובע, אכן אני מסכים שבמידה והקטנוע היה נכנס מתחת לחזית הרכב היה אמור להישאר חריץ בנקודת ההתנגשות ולהימשך לאורך גרירת הקטנוע עד עצירתו. הלחץ שיוצר הרכב על הקטנוע בשלב הגרירה אמור להותיר חריץ לאורך כל הגרירה" (פרוטוקול עמ' 44 שורות 7-1).

לגרסתו, היו שני שלבים שבהם האופנוע פגע ברכב. בשלב הראשון, פגע בחזית הרכב, ולאחר מכן האופנוע הסתחרר שמאלה ופגע בדופן השמאלית של הרכב מתחת לדלת הנהג. העובדה שהחריץ העמוק הוא באורך של חצי מטר בלבד, מלמדת כי נוצר עקב מגע קצר, כפי שארע בנקודת האימפקט המשני.

המומחה נשאל אם קיימת ראייה כלשהי לנקודת מפגש ראשונה והיכן ארעה, ארתשובתוהייתה: "אני לא הייתי הבוחן של התאונה, לא ביקרתי בזמן אמת כדי לבחון את התאונה, לא בדקתי את הממצאים אני ניזון רק מהתרשים ידוע הבוחן" (פרוטוקול עמ' 44 שורות 21-22).

המומחה נשאל, אם כן, כיצד הוא מבסס את טענתו כי הייתה התנגשות ראשונית בין הרכב לאופנוע, והשיב כי הוא מבסס זאת על סמך הממצאים והנזקים. כשהתבקש לפרט אלו ממצאים טען כי האופנוע במהלך החלקה של עשרות מטרים לא השאיר חריץ בכביש. בנוסף, טען המומחה כי הסתמך על כך שמרבית השברים נמצאו בנתיב נסיעת הרכב, והשברים שנמצאו בנתיב נסיעת האופנוע, התפזרו לאחר שהאופנוע כבר עבר משמאל לרכב. המומחה הוסיף **"זה לא שנמצא שום סימן על הכביש שיכול להעיד על התנגשות עם חזית הרכב איננה מעידה שלא היתה התנגשות כזו."** (פרוטוקול עמ' 45 שורות 4-6).

כשהתבקש המומחה לסמן על התרשים היכן ארעה אותה התנגשות קודמת בין כלי הרכב, המומחה נמנע מכך וציין כי היא ארעה מספר מטרים לפני החריץ העמוק. מומחה ההגנה אישר כי למחרת התאונה היה בזירה ונכח בעת שהאופנוע הובא למקום ונערכה התאמת נזקים. לדבריו, בזירה הוא ראה רק חריץ אחד, וכשהתבקש להסביר מדוע ראה רק חריץ אחד, תיקן את תשובתו ומסר: **"חריץ אחד עמוק. היו גם שריטות בכביש"** (פרוטוקול עמ' 45, שורות 19-20).

המומחה אישר כי לא בדק את הרכב של הנאשם. כשנשאל כיצד קבע בחוות דעתו שאין ספק שהנזק מתחת לדלת הנהג נגרם בתאונה, זאת בהתחשב בעובדה שלא בדק את הרכב, השיב המומחה כי הסביר בחוות דעתו מדוע הוא חושב שהנזק האמור יכול להיווצר ממגע של גלגל האופנוע. בהמשך טען כי מבחינתו אין ספק שנזק כזה נגרם מפגיעה של גלגל.

המומחה התבקש לאשר שהנזק בחזית הרכב הוא ממרכז הרכב ימינה, והשיב בשלילה, בטענה כי הנזק הוא במרכז הרכב. המומחה אישר כי החריצה העמוקה נגרמה מהבורג של הגלגל.

המומחה נשאל על סמך מה קבע בחוות דעתו שברגע האימפקט האופנוע היה בשלמותוהשיב: **"הנזק נוצר בזמן ההתנגשות. אם אתה טוען שהקטנוע היה עם נזק קודם, יכול להיות שאתה צודק. אני מניח שהקטנוע היה בשלמותו לפני ההתנגשות מאחר ולא הועלתה טענה אחרת"** (פרוטוקול עמ' 47, שורות 19-20).

המומחה נשאל והשיב כדלקמן:

"ש. האופנוע היה על הקרקע מחליק על צדו הימני, הוא נמצא בשכיבה ממול הרכב מקבל מכה עושה סיבוב של 270 מעלות פוגע עם הגלגל הקדמי בצד השמאלי של הרכב היכן שיש את הסימן השחור. זה המנגנון של התאונה לטענתך.

ת. הפניתי בחוות הדעת שלי לתמונה מס' 3 במצב הזה הגלגל הקדמי נמצא כפי שרואים בתמונה, מול חזית הרכב. הרכב בתנועה קדימה הודף את הקטנוע לפנים ושמאלה במהלך הסחרור של האופנוע הגלגל הקדמי פוגש את דופן שמאל של הרכב ומטביע נזק מלווה במריחה של חומר שחור שיכול להיגרם מצמיג" (פרוטוקול עמ' 48, שורות 13-19).

נאמר למומחה שאם התרחיש בדבר הסתחררות שמאלה נכון האופנוע היה אמור להמשיך בסחרור שמאלה עד הכניסה לבסיס הצבאי. המומחה שלל טענה זו והסביר כי ברגע שהאופנוע פגע בדופן השמאלית של הרכב נוצרה ההתנתקות, והאופנוע המשיך להחליק צפונה מכוח האינרציה. המומחה נשאל כיצד זה שאין נזק בחלק השמאלי של הרכב, ובפרט בפגוש ובפנס, והשיב כי האופנוע הסתחרר סביב עצמו, ולא פגע בחלק השמאלי של הרכב היות ולאחר האימפקט הראשון בחזית הרכב, שני כלי הרכב המשיכו לנוע באותה מהירות.

המומחה נשאל והשיב כדלקמן:

"ש. אם הוא נכנס לסחרור והסתובבות הוא היה צריך להמשיך כך במהלך כל המסלול עד לעצירה במקום הסופי.

ת. זה לא נכון. הוא הסתחרר שמאלה פגע ברגע שהוא התנתק מהרכב הוא המשיך בהחלקה לא תוך כדי סחרור יכול להיות סחרור של כמה מעלות אך לא סביבון, הוא המשיך לנוע צפונה, וזה לא מה שקרה. גם אם הוא מסתובב סביב הציר של עצמו הוא עדיין בתנועה צפונה.

ש. אם היה סחרור של האופנוע

ת. אני לא אמרתי שהיה סחרור של האופנוע אתה אמרת" (פרוטוקול עמ' 49 שורות 14-20)

המומחה נשאל לגבי החריצה העמוקה, ונטען כלפיו כי אותה חריצה הייתה אמורה להיות לכיוון שמאל היות וארעה בעת שהרכב הסתחרר שמאלה, והשיב כי כיוון החריצה הוא מקרי.

בהמשך נשאל המומחה והשיב כך:

"ש. כדי שתיווצר חריצה עמוקה בתוך האספלט...

ת. זה לא חריצה עמוקה.

ש. כדי שהבורג יינעץ בתוך האספלט צריך שיופעל עליו כוח מלמעלה.

ת. לא נכון. ברגע ששתי כוחות מנוגדים יש נטייה לאותו גוף בעל המסה הקלה יותר להיצמד לקרקע. הרכב שהוא בעל מסה גבוהה יותר משפיע על ההתנגשות על הגלגל של הקטנוע ויוצר לחץ כלפי הכביש. הלחץ לא חייב לבוא מלמעלה. אין שום נזק מלמעלה (פרוטוקול עמ' 50, שורות 8-13).

דין והכרעה

כל הצלקות בכביש שנמצאו בזירת התאונה היו בנתיב נסיעת האופנוע. בכלל זה חריצה עמוקה באורך של 0.5 מטרים מכיוון צפון לדרום, חריצה חלשה יותר אלכסונית באורך של 5.2 מטרים מכיוון ימין לשמאל, המובילה למקום החריצה העמוקה. לטענת הבוחן כיוון החריצה האמורה הוא מצפון לדרום והיא נוצרה במהלך החלקת האופנוע טרם התאונה, היינו האופנוע החליק מרחק של 8 מטרים והותיר חריצה באורך של 5.2 מטרים לקראת מקום האימפקט. בנוסף, נמצאו בנתיב נסיעת האופנוע שובל שמן בקו ישר המוביל למקום עצירתו של האופנוע וכן האופנוע עצמו שרובו שכוב על נתיב נסיעתו. לוחית מספר הרישוי של הרכב נמצאה אף היא בנתיב נסיעת האופנוע.

על סמך ממצאים אלה בצירוף עדות רוכב האופנוע, טענה התביעה כי התאונה ארעה בנתיב נסיעת האופנוע, וכי הרכב סטה לנתיב נסיעת האופנוע.

ההגנה הייתה צריכה להתמודד עם ממצאים אלה אשר מהם עלה לכאורה כי התאונה ארעה בנתיב נסיעת האופנוע. לשם כך הביאה ההגנה תרחיש חלופי לאופן אירוע התאונה. לפי אותו תרחיש האופנוע סטה לנתיב נסיעת הרכב, רוכב האופנוע הבחין ברכב באיחור, בלם, נפל לכביש והאופנוע החליק על צידו הימני, והגיע לרכב כשהוא שכוב לרוחב הכביש. במקום כלשהו דרומית לחריצה העמוקה ארעה התנגשות חזיתית בין האופנוע לרכב. כתוצאה מאותה התנגשות הפגוש האלסטי של הרכב, הדף את האופנוע קדימה תוך כדי סחרור קשתי שמאלה, כשאופנוע נע במהירות של 70 קמ"ש, שהיא מהירות הרכב בעת אירוע התאונה החזיתית. בעת שהאופנוע הסתחרר שמאלה, הגלגל הקדמי של האופנוע פגע בקורת הרכב התחתונה מתחת לדלת הנהג, וכתוצאה מכך נגרמה החריצה העמוקה בכביש. לאחר מכן האופנוע החליק לכיוון צפון, תחילה יצר את החריצה החלשה יותר באורך של 5.2 מטרים ובהמשך הותיר את שובל השמן עד למקום בו נעצר סופית.

יוטעם כי להגנה לא הייתה גרסה היכן בדיוק הייתה ההתנגשות החזיתית הראשונית, וכשהתבקש המומחה לסמן את מיקומה, הוא נמנע מכך והסתפק באמירה לפיה היא התרחשה מספר מטרים דרומית לחריצה העמוקה.

בחנתי את גרסת ההגנה באופן מעמיק, ולא מצאתי כי יש בה כדי לעורר ספק סביר. בנוסף, שוכנעתי כי החריצה העמוקה נגרמה בעת שהאופנוע החליק על צדו הימני ובאופן אלכסוני נכנס מתחת לרכב, האופנוע היה בשכיבה מלאה, והגלגל נכנס במרווח שבין הכביש לפגוש. הלחץ שהרכב הפעיל על אום הגלגל הוא שגרם לאותה חריצה. בהינתן שהחריצה נגרמה בנתיב נסיעת האופנוע, יש להגיע למסקנה כי הנאשם סטה לנתיב נסיעת האופנוע.

אוסף כי מצאתי קשיים לא מעטים ואף סתירות בגרסת הנאשם, וכן התרשמתי מאמינותו של רוכב האופנוע.

להלן התייחסותי לגרסת ההגנה בנוגע לאופן התרחשות התאונה:

1. כאמור ההגנה טענה כי היו שתי נקודות אימפקט. האימפקט הראשוני היה בנתיב נסיעת הרכב, במיקום כלשהו בלתי ידוע, ובו ארעה התנגשות חזיתית בין כלי הרכב. האימפקט המשני התרחש לאחר שהאופנוע הסתחרר שמאלה.

עסקינן באופנוע שבלם בלימת חירום, נפל והחליק על צדו הימני, אך לגרסת ההגנה כל משך החלקתו לא הותיר כל סימן על פני הכביש. בהמשך נגרמה תאונת דרכים קשה בין כלי הרכב, זאת בנסיבות בהן הרכב נסע במהירות גבוהה יחסית ואפילו לא הספיק לבלום לפני התאונה. ההגנה גרסה כי גם אותה תאונה לא הותירה כל סימן בכביש. לגרסתה, כל הצלקות והחריצים שעל הכביש נגרמו דווקא לאחר התאונה, בעוד שכל האירוע הקריטי שעניינו החלקת האופנוע עקב בלימת חירום, והחבטה החזקה שספג מהרכב, לא הותירו כל סימן בכביש.

משנשאל המומחה ההגנה כיצד הוא מסיק שהייתה התנגשות קודמת בנתיב נסיעת הרכב הגם שאין כל ממצא פיזי התומך בכך, טען המומחה כי הוא מסתמך על ממצאים ונזקים (פרוטוקול עמ' 44 שורה 28). בפועל, לא היה בפי הבוחן תשובה משכנעת בנוגע לאותם ממצאים ונזקים שעליהם ביסס את הגרסה שהציג בנוגע לאופן התרחשות התאונה.

כך למשל, הסתמך המומחה על פיזור השברים בכביש. כידוע שברים עשויים לעוף לכל מקום (ראה פרוטוקול עמ' 8, שורות 23-24)

מומחה ההגנה לא המציא כל אסמכתא מקצועית ממנה עולה כי על סמך פיזור שברים כפי שנמצא כאן, ניתן ללמוד על מספר נקודות האימפקט ומיקומם. נדגיש כי במקרה דנן לא מדובר בשני ריכוזים נפרדים של שברים. בנוסף, העובדה שהאופנוע הותיר חלקים מעצמו לאורך שובל השמן ואף לפניו, אין בה כדי לסייע להגנה.

המומחה טען כי העובדה שנמצאו יותר שברים בנתיב הימני מעידה שתחילה הייתה התנגשות בנתיב הימני. הימצאות השברים בנתיב השמאלי, נתיב נסיעת האופנוע, מעידה כי האופנוע עברלאחר התאונה שמאלה (סעיף 2.7.17 בחוות דעת מומחה ההגנה). קשה לקבל ניתוח זה, ונראה כי המומחה יצא מראש מהנחה בדבר קיום שתי נקודות אימפקט.

זאת ועוד, המומחה כלל לא בדק אם יש באותם שברי פלסטיקה שנמצאו בנתיב השמאלי, נתיב נסיעת האופנוע, כדי לתמוך במסקנה שהתאונה ארעה באותו נתיב. כן לא נתן המומחה את דעתו לעובדה שהרכב נפגע בעיקר בצדו הימני והפגוש בצדו הימני נתלש, דבר שיכול להסביר את הימצאות השברים בנתיב ימין.

ממצא נוסף שלשית המומחה תומך במסקנה לפיה ארעה התנגשות קודמת בנתיב נסיעת הרכב הוא כי האופנוע במהלך החלקתו עד להתנגשות לא הותיר כל סימן בכביש. יש להתפלא על טענה זו שכן הבוחן המשטרתי קבע במפורש כי האופנוע החליק לפני התאונה מרחק כולל של 8 מטרים, והותיר חריצה אלכסונית מכיוון צפון לדרום באורך של 5.2 מטרים. אותה חריצה מובילה בסיומה לחריצה העמוקה, שגם כיוונה הוא מצפון לדרום.

המומחה, נאמן לשיטתו, טען כי אין כל חריצה שנגרמה לפני ובמהלך ההתנגשות החזיתית, וכל החריצות נגרמו לשיטתו רק לאחר ההתנגשות. כפי שיובהר בהמשך, לא ניתן לקבל טענה זו.

ההגנה מבקשת אפוא מבית המשפט כי ייקבע שהייתה התנגשות קודמת בין כלי הרכב בנתיב נסיעת הרכב,

וזאת על אף העובדה שאין כל ממצא פיזי התומך במסקנה זו. אין כל חריצה או צלקת בכביש שיש בהם כדי להעיד כי האופנוע החליק בנתיב נסיעת הרכב או כי ארעה התנגשות בנתיב נסיעת הרכב.

2. לפי חוות הדעת מטעם ההגנה האופנוע הסתחרר שמאלה באופן קשתי לאחר התאונה, ובעדותו הוסיף המומחה כי האופנוע הסתחרר שמאלה סביב הציר של עצמו. המומחה נשאל כיצד זה שבמצב של הסתחררות לכיוון שמאל לא נגרם כל נזק לצד השמאלי של חזית הרכב, והשיב :

"במנגנון התנגשות כזה הוא יכול לפנות את האופנוע שמאלה מבלי שיהיה נזק בצד שמאל של הרכב והוא גם יכול לפגוש את החלק האחורי שמאלי של הרכב. כי הוא מחליק חופשי. הוא מסתחרר סביב עצמו, אין כללים בחקירה הזו. שהאופנוע עף שמאלה, הוא יכול היה לפגוש את הדופן השמאלי האחורי. הדבר לא קרה מכיוון ששניהם המשיך לנוע באותה מהירות במקביל" (פרוטוקול עמ' 49 שורות 5-1). כלומר לדעת המומחה מדובר בהסתחררות כה משמעותית לכיוון שמאל עד שהאופנוע יכול היה גם לפגוע בדופן שמאל אחורית של הרכב.

בהמשך כשעומת המומחה עם העובדה שהאופנוע לא המשיך בסחרור שמאלה עד מקום עצירתו הסופי אלא החליק בקו ישר, הסתייג המומחה עצמו מהמונח סחרור, בו השתמש לא פעם בחוות דעתו ובעדותו.

מובן כי מבחינת ההגנה חשוב לשכנע כי האופנוע הסתחרר שמאלה. אלמלא אותו סחרור שמאלה, אין בפיה כל הסבר כיצד זה שכל הממצאים על הכביש נמצאו בנתיב נסיעת האופנוע, זאת בשעה שלגרסתה התאונה ארעה בנתיב נסיעת הרכב. עם זאת, מעיון בחוות דעת המומחה לא מצאתי כל הסבר מקצועי להנחה זו. המומחה הסתפק בכך שציין שהבוחן המשטרתי לא שלל אפשרות של פגיעה בחזית ולאחריה סחרור שמאלה ופגיעה בדלת הנהג (סעיף 2.2.15). על מנת לבדוק אם הבוחן אכן לא שלל סחרור שמאלה, בדקתי את הציטוט אליו הפנה המומחה (עמ' 11 לפרוטוקול שורות 13-14). למרבה הצער לא מצאתי אסמכתא כזו.

להלן הציטוט אליו הפנה המומחה:

"ש. אבל אתה מסכים איתי, שהרכב נניח נמצא בנתיב הנגדי, לא יתכן שהאופנוע נמצא בנתיב הנגדי בזמן שהתרחש הנזק. בצמוד. הכוונה בזמן שהרכב נמצא באמצע הנתיב הנגדי לא יכול להיות שהאופנוע יהיה משמאלו. אחרת יפול הצידה.

ת. במקרה שתארת האופנוע לא יכול להגיע למצב שהוא על קו הפרדה בין שני הנתיבים אלא יישאר בצד שמאל של הכביש" (פרוטוקול עמ' 11 שורות 10-14).

מכאן עולה כי הבוחן כלל לא נשאל על הסחררות שמאלה לאחר הפגיעה בחזית הרכב. הבוחן נשאל על מצב לפיו הרכב נוסע בנתיב הנגדי ונאמר לו כי במצב כזה לא ייתכן שהאופנוע נמצא בצמוד לרכב משמאלו שכן במקרה כזה האופנוע יפול. ועל כך השיב הבוחן **"במקרה שתארת האופנוע לא יכול להגיע למצב שהוא על קו הפרדה, אלא יישאר בצד שמאל של הכביש."**

קודם לכן נשאל הבוחן במפורש אם הוא מסכים שהייתה פגיעה בחזית הרכב שאחריה האופנוע הסתובב ו נגע בדופן שמאל של הרכב, והבוחן השיב: **"לא מסכים. אחרי האימפקט יש מרחק מסויים שהרכב עובר עם האופנוע,**

ובשלב מסויים האופנוע מתנתק ממנו". כלומר, הבוחן לא קיבל את התיאוריה של הסתחררות שמאלה, וטען כי לאחר האימפקט האופנוע נגרר על ידי הרכב עד שהתנתק ממנו.

3. ההגנה טענה כי בעת אירוע התאונה החזיתית האופנוע שכב לרוחב הכביש. מצאתי לנכון לבדוק אם הנחה זו נכונה, שכן ייתכן וזהו ההסבר שההגנה נשענת עליו בנוגע להסתחררות שמאלה של האופנוע.

דא עקא, לא מצאתי כל הסבר מדוע לדעת ההגנה בעת האימפקט האופנוע שכב לרוחב הכביש.

ההגנה הסתמכה על התאמת הנזקים שביצע הבוחן בזירה ביום התאונה, (צילומים 31-27 בלוח צילומים מיום 5.2.14, ת/15). מומחה ההגנה טען בנספח א' לחוות דעתו, סעיף 12, כי "**ניתן להבחין כי הקטנוע הוצב לרוחב הכביש בשונה להצבתו למחרת על החריצים בכביש**". להדגמת טענה זו הביא המומחה צילום אחד בלבד מתוך התאמת הנזקים, ולמרבה הצער השמיט צילומים אחרים מהם עולה בבירור כי האופנוע הונח באופן אלכסוני. נפנה לצילום 31 בו ניתן להבחין כי גלגל האופנוע הקדמי הונח מתחת לרכב, נפנה לצילום 29 בו ניתן להבחין בקיומו של מרחק בלתי מבוטל בין החלק האחורי של האופנוע לבין חזית הרכב. **המסקנה היא כי בעת התאמת הנזקים האופנוע הונח באלכסון, חלקו הקדמי מתחת לרכב וחלקו האחורי לא רק שאינו צמוד לרכב אלא נמצא במרחק ממנו.**

מכאן כי אין בהתאמת הנזקים כדי לסייע להגנה בטענתה לפיה האופנוע שכב לרוחב הכביש בעת אירוע התאונה החזיתית. זאת ועוד, **הצבתו של האופנוע באופן אלכסוני בעת התאמת הנזקים שבוצעה ביום התאונה, מתיישבת עם הזוית האלכסונית בו הונח למחרת היום בעת שבוצעה התאמת נזקים של האופנוע אל מול החריצה העמוקה והחריצה הנוספת שנגרמה באמצעות כידון ימין.**

טענה נוספת שהעלה המומחה על מנת לתמוך בגרסה לפיה האופנוע התנגש ברכב כשהוא שכוב לרוחב הכביש, צוינה בסעיף 10 של נספח א' לחוות הדעת. המומחה טען כי כיוון הכוח בהתנגשות פעל על חזית האופנוע מבלי שהגלגל והכנף הקדמי ניזוקו, דבר שיש בו כדי להעיד שהאופנוע היה מונח לרוחב הכביש.

דא עקא, המומחה הציג במצורף להסבר צילום של צדו הימני של האופנוע. משאין חולק כי האופנוע החליק על צדו הימני, הרי הצד הימני של האופנוע היה שכוב על הכביש, ולכן לא נפגע באופן משמעותי בהתנגשות החזיתית. עיון בצילום 13 בלוח הצילומים ת/15 מדגים את צדו השמאלי של האופנוע והנזק הרב שנגרם לו. הצד השמאלי של הרכב הוא זה שבא במגע עם הרכב בעת ההתנגשות החזיתית. נפנה לדברי הבוחן בהם תיאר את הנזקים בצד שמאל של האופנוע: "**אפשר לראות בתמונות שיש חלקי פלסטיקה בצד שמאל שנשברו, כנף קדמית של האופנוע, כל החלק השמאלי שלו נשבר, לגלגל עצמו אין יותר מדי נזק**" (פרוטוקול עמ' 16, שורות 26-27).

יצוין כי מעיון בצילומים שנעשו בעת התאמת הנזקים, ובפרט צילומים 31-30 בלוח הצילומים ת/15, ניתן להבחין כיצד חזית האופנוע פגעה בחלק הקדמי של הרכב, וזאת במצב בו האופנוע נמצא במנח אלכסוני. החלק שנפגע באופן קשה היה צדו השמאלי של האופנוע, כאשר החלק הימני היה מונח על הכביש.

לאור כל האמור, אני סבורה שיש לדחות את טענת ההגנה כי האופנוע היה מוצב לרוחב הכביש בעת אירוע התאונה. בהתאם אני דוחה את טענת ההגנה כי בעת התאמת הנזקים האופנוע הוצב לרוחב הכביש בעוד שבעת הצבתו במקום

האימפקט (החריץ העמוק), האופנוע הונח באופן מאונך ואלכסוני.

4. כאמור ההגנה טענה שהרכב הדף את האופנוע קדימה תוך כדי סחרור קשתי שמאלה. כתוצאה מהסחרור הגלגל של האופנוע פגע בקורת הרכב התחתונה מתחת לדלת הנהג. המומחה ציין בחוות דעתו (סעיף 2.7.15) כי המגע היה קצר מאד ובכוח יחסית קטן. חרף זאת, טענה ההגנה כי אותו מגע יצר את החריצה העמוקה. לא מצאתי בחוות הדעת הסבר מדוע נגרמה חריצה עמוקה ממגע שנגרם בכוח קטן יחסית. יש אף לשים לב שהנזק ברכב בדופן שמאל נראה קל יחסית ועיקרו טביעת צבע שחור.

המומחה טען בעדותו כי בעת האימפקט המישני האופנוע לא נכנס מתחת לקורת הרכב. ניתן להניח כי אם האופנוע היה נכנס מתחת לקורת הרכב, שהיא בגדר חלק קשיח, הגלגל היה אמור להינזק. משלא הופעל על הגלגל לחץ מלמעלה, התבקש המומחה להסביר כיצד בכל זאת נגרמה חריצה עמוקה.

המומחה נשאל והשיב כדלקמן:

ש. כדי שתיווצר חריצה עמוקה בתוך האספלט...

ת. זה לא חריצה עמוקה.

ש. כדי שהבורג יינעץ בתוך האספלט צריך שיופעל עליו כוח מלמעלה.

ת. לא נכון. ברגע ששתי כוחות מנוגדים יש נטייה לאותו גוף בעל המסה הקלה יותר להיצמד לקרקע. הרכב שהוא בעל מסה גבוהה יותר משפיע על ההתנגשות על הגלגל של הקטנוע ויוצר לחץ כלפי הכביש. הלחץ לא חייב לבוא מלמעלה. אין שום נזק מלמעלה.

ניתן להבחין כי זו הפעם הראשונה בה טען המומחה כי החריצה אינה עמוקה, זאת בניגוד לאמירותיו החוזרות בחוות דעתו לפיהן מדובר בחריצה עמוקה. כך למשל, בסעיף 2.3.26 לחוות דעת, ציין המומחה "לא ייתכן שלחץ כה גדול על גלגל האופנוע אשר בעת ההתנגשות דחק אותו בכוח רב לכביש, יגרום לחריצה העמוקה, מבלי שלגלגל עצמו ייגרם ולו נזק קטן."

בעוד שבחוות דעתו פירט המומחה כי החריצה נגרמה עקב לחץ גדול אשר דחק את הגלגל בכוח רב לכביש, עתה טען כי די היה במגע של הרכב על הגלגל כדי ליצור את החריצה. עתה גרס המומחה כי אין צורך בקיומו של נזק לגלגל.

מכאן שאין בפיו של המומחה כל הסבר מדוע לא נגרמה חריצה עמוקה בעת ההתנגשות החזיתית שארעה בין כלי הרכב, וזאת כאשר אותה התנגשות הייתה בעוצמה רבה, להבדיל מההתנגשות המשנית. כל זאת לאחר שהראנו כי בעת ההתנגשות החזיתית האופנוע לא היה שכוב לרוחב הכביש.

בסיכומי של דבר מצאתי כי עדותו של המומחה באשר למנגנון החריצה העמוקה אינו נתמך באסמכתא מקצועית ואינו משכנע כשלעצמו. בהקשר זה יש מקום להפנות לדברי המומחה לפיהם חריצה נוצרת כתוצאה מקריסה מנגנוני הרכב בכוח רב כלפי הכביש, בעוד שלטענתו המגע המשני היה בכוח קטן יחסית.

5. עיון בצילומי החריצה העמוקה באורך של 0.5 מטרים, מעלה כי אכן זו חריצה משמעותית ביותר. כיוונה הוא מצפון לדרום, ובסיומה בקצה הדרומי נאסף האספלט עקב עומק החריצה. הבוחן המשטרתי קבע כי כיוון החריצה הוא מצפון לדרום, ומומחה ההגנה לא חלק עליו.

חריצה עמוקה מהווה אינדיקציה ברורה למקום האימפקט בין כלי הרכב.

המומחה נשאל אם חריצה עמוקה עשויה ללמד על מקום האימפקט, והשיב כי "לא בכל מפגש בין כלי רכב נותר חריץ כזה. אם יש אז בוודאי". המומחה נשאל כיצד נוצר חריץ, והשיב: "בשלב ההתנגשות יש אפשרות שמכלולים של אחד מכלי הרכב שמעורבים בתאונה, קורס בכוח רב, למטה כלפי הכביש וחורץ חריצה עמוקה באספלט (פרוטוקול עמ' 43 שורות 17-26).

אציין כי הדוגמא שהביא המומחה בהמשך עדותו בנוגע למנגנון היווצרות חריץ שלא בעת האימפקט אינה נוגעת לעניינינו, שכן המומחה תיאר מצב של כשל ברכב ולא מצב של התנגשות בין שני כלי רכב.

לא היה להגנה כל הסבר כיצד ארעה חריצה עמוקה מכיוון צפון לדרום, וזאת כאשר לטענתה החריצה ארעה בעת הסתחררות האופנוע שמאלה. לפי גרסת ההגנה החריצה הייתה אמורה להיות מכיוון מזרח למערב, היינו לכיון שמאל, ולא לכיוון דרום. המומחה בנסיון להתמודד עם קושי זה, טען כי כיון החריצה הוא מקרי, והוסיף כי האופנוע נזרק שמאלה אך גם צפונה, אולם לא היה בפיו כל הסבר מדוע החריצה היא לכיוון דרום.

ברור, אם כן, כי כיוון החריצה אינו מתיישב עם גרסת ההגנה בדבר סחרור שמאלה לכיוון מערב.

6. כאמור, לגרסת ההגנה האופנוע הסתחרר שמאלה, ולכאורה היה אמור להמשיך באותה הסתחררות לכיוון שמאל עד לבסיס הצבאי, וזאת בפרט לנוכח העובדה שבעת ההתנגשות האופנוע "קיבל" את כל מהירות הרכב שעמדה על 70 קמ"ש.

חרף זאת טען המומחה מטעם ההגנה כי אין מניעה שלאחר אותה הסתחררות, האופנוע ימשיך ויחליק בקו ישר עד למקום עצירתו סמוך לקו הפרדה בין שני הנתיבים.

ההסבר שנתן המומחה לכך שהאופנוע לא המשיך בתנועתו שמאלה היה כדלקמן: "בהתנגשות הראשונית הרכב העניק לקטנוע את המהירות שהוא היה בה. הקטנוע הוא תוך כדי תאוצה לפנים הוא גם קיבל תנועה שמאלה. ברגע שהוא פגש את הדופן השמאלית של הרכב נוצרה ההתנתקות והאופנוע המשיך להחליק צפונה במקביל לרכב מכוח האינרציה. (פרוטוקול עמ' 48, שורות 26-30).

המומחה לא הסביר מדוע המפגש עם דופן שמאל של הרכב שהיה לטענתו בעוצמה נמוכה, גרם לכך שהאופנוע שינה לגמרי את נתיב ההסתחררות של האופנוע, והחל להחליק בקו ישר.

זאת ועוד, ככל שהייתה "התנתקות" ואותו מגע עם דופן שמאל של הרכב אף גרם לחריצה עמוקה, הרי אותה התנתקות אמורה הייתה אף להשפיע על מהירות האופנוע. חרף זאת טען המומחה בחוות דעתו כי האופנוע גם לאחר אותה "התנתקות" החליק במהירות של 70 קמ"ש. וכך כתב המומחה בסעיף 2.7.14 לחוות דעתו: "ברגע ההתנגשות

הקטנוע מקבל את כל מהירות הרכב, כך שברגע שהתנתק מהירותו עמדה על 70 קמ"ש ומשם החליק באופן חופשי עד לעצירתו. תיאור זה מתיישב עם גרסת התביעה לפיה בהתנגשות החזיתית קיבל האופנוע את מהירות הרכב, והחליק בקו ישר עד למקום עצירתו במרחק של 40.5 מטרים ממקום האימפקט. תיאור זה אינו מתיישב עם גרסת ההגנה בדבר קיום שתי נקודות אימפקט. זאת ועוד, מרחק ההחלקה אינו מתיישב עם גרסת ההגנה לפיה הייתה התנגשות חזיתית במקום כלשהו הנמצא מספר מטרים דרומית לחריצה העמוקה שכבר אז קיבל האופנוע את מהירות הרכב. בהמשך האופנוע הסתחרר שמאלה ונוצר מגע נוסף. מכאן עולה שלפי גרסת ההגנה האופנוע עבר מרחק נוסף אשר לא נלקח בחשבון בעת חישוב מרחק ההחלקה.

בנוסף, לגרסת ההגנה ארעה "התנתקות" בעת הפגיעה בדופן שמאל של הרכב ויצירת החריצה העמוקה. אותה התנתקות הייתה כה משמעותית עד אשר לגרסתה של ההגנה, האופנוע הפסיק להסתחרר בעוצמה ובמהירות לכיוון שמאל ושינה לחלוטין את מסלולו. עם זאת, לשיטת ההגנה משום מה אותה "התנתקות" לא שינתה את מהירותו.

7. בנוגע לחריצה באורך של 5.2 מטרים במסלול נסיעת האופנוע, ההגנה לא הסכימה כי אותה חריצה נגרמה לפני ההתנגשות עת החליק רוכב האופנוע. לשיטתה, גם אותה חריצה נגרמה לאחר ההתנגשות, וליתר דיוק, לאחר האימפקט המשני בדופן הרכב. לטענתה, לאחר האימפקט המשני המשיך האופנוע להחליק צפונה באופן חופשי עד למקום עצירתו הסופי.

אין חולק כי בסיום החלקתו הותיר האופנוע שובל שמן בקו ישר. ההגנה טענה כי החריצה באורך של 5.2 מובילה לאותו שובל שמן ולכן גם היא נוצרה לאחר האימפקט המשני.

טענתה זו של ההגנה אינו מתיישבת עם הממצאים הפורנזיים ומתעלמת מאותם הממצאים. בדו"ח הבוחן צוין במפורש כי **"נמצאה חריצה חלשה יותר...בנתיב נסיעת רכב א'** [הוא האופנוע - תוספתשלי- ד.ו.ו.] **באלכסון מימין לשמאל בכיוון נסיעת רכב א'.** היינו, עסקינן בחריצה אלכסונית, שמסלולה אף הודגם בתרשים ת/3. ההגנה לא חלקה על ממצאי הבוחן אך התעלמה מהעובדה שהחריצה אינה בקו ישר.

המומחה טען בחוות דעתו כי הבוחן לא שלל את האפשרות שהחריצה נגרמה אחרי ההתנגשות, אך לא דייק בדבריו אלה. הבוחן טען במפורש כי חריצה זו נוצרה לפני ההתנגשות (פרוטוקול עמ' 17 שורות 23-24). בהמשך הסביר הבוחן: **"החריץ הולך מכיוון באלכסון מכיוון צפון לדרום..במידה וזה היה הפוך האופנוע היה נזרק ולא נעצר היכן שנעצר אלא במרכז הכביש או שמאלה, ולא היכן שנעצר בין הנתיבים . אני מתכוון שזה הולך שמאלה לכיוון מערב"**(פרוטוקול עמ' 17 שורות 29-30).

ההגנה, אם כן, מציעה לבית המשפט תרחיש לאופן אירוע התאונה לפיו האופנוע נע במסלול הכולל "קפיצות" בלתי סבירות, ללא כל הסבר מניח את הדעת שיש בו כדי לתמוך בגרסתה. אסביר:

לשיטתה, ארעה תחילה תאונה חזיתית בנתיב נסיעת הרכב, הגם שמדובר בתאונה קשה נוכח מהירות הרכב אשר בלם רק עם הפגיעה, תאונה זו לא הותירה כל סימן או צלקת בכביש. לאחר מכן האופנוע "קיבל" את מהירות הרכב והסתחרר שמאלה עד כדי סיבוב כמעט מלא והגיע למצב של מנח אלכסוני מול דופן שמאל של הרכב. עקב אותה מכה בדופן הרכב שלטענת ההגנה הייתה בכוח קטן יחסית (חוות דעת המומחה - סעיף 2.7.13), נוצרת חריצה עמוקה בכביש, שכיוונה לדרום אינו מתיישב עם כיוון נסיעת הרכב לצפון ולא עם היזרקותו של האופנוע שמאלה לכיוון

מערב. בשלב זה הפסיק האופנוע את ההסתחררותו שמאלה, והחליק על הכביש לכיוון צפון והותיר חריצה אלכסונית באורך של 5.2 מטרים. בהמשך האופנוע מפסיק ללא סיבה נראית לעין את החלקתו האלכסונית לכיוון שמאל, ובאופן בלתי מוסבר חוזר ימינה לאזור קו הפרדה בין שני הנתיבים ומחליק בקו ישר לפי הסימן שהותיר שובל השמן.

נבהיר כי לפי גרסת התביעה החריצה העמוקה נגרמה ברגע האימפקט, בהתנגשות החזיתית שנגרמה בין כלי הרכב, ולאחריה החליק הרכב באופן ישר צפונה, דבר המתיישב עם שובל השמן, ולכן במקומו הסופי נמצא האופנוע בקו ישר צפוני למיקומו בשעת האימפקט.

כפי שהובהר, אין בסיס לטענת ההגנה כי האופנוע שכב לרוחב הכביש בעת התאמת הנזקים. לכן לא היה מקום להתבסס על טענה זו על מנת לנמק מדוע החריצים נגרמו לאחר ההתנגשות, כפי נעשה בסעיף 2.5.12 של חוות דעת המומחה מטעם ההגנה.

8. ההגנה שמה את יהבה על הנזק בקורת הרכב בדופן שמאל מתחת לדלת הנהג, אך לא הביאה כל ראיה כי מקורו באירוע התאונה. המומחה מטעמה השתמש במינוחים סותרים בהקשר זה. מחד טען כי **"במידה והנזק מתחת לדלת הנהג נגרם מהקטנוע"**, אך מאידך, טען **"אין ספק כי הנזק בדופן שמאלה הרכב מתחת לדלת הנהג המלווה במרחית צבע נגרם מהקטנוע במהלך ההתנגשות"** (סעיפים 2.2.15-2.2.16 בחוות הדעת).

מומחה ההגנה היה מעורב בחקר התאונה ממועד סמוך להתרחשותה, דבר הנלמד מנוכחותו בזירה בעת התאמת הנזקים שבוצעה למחרת היום בשעות הצהריים. למרות זאת המומחה לא מצא לנכון לבדוק את הרכב או לבקש שהרכב יבדק בנוכחות הבוחן. המומחה נשאל מדוע לא בדק את הרכב, וההסבר שמסר להימנעותו זו, לא היה משכנע (פרוטוקול עמ' 45, שורות 24-29), זאת בפרט כאשר לדידו עסקין בנזק קריטי לצורך הבנת מנגנון התרחשות התאונה.

יטעם כי המומחה הביא את דברי הבוחן בהקשר לאותו נזק באופן לא מדויק. המומחה טען כי **"הבוחן אישר שזק כזה יכול להיות נזק משני לאחר שהאופנוע התנתק מחזית הרכב ועבר שמאלה"** (סעיף 2.7.9 לחוות הדעת). ואולם כשנשאל הבוחן אודות הנזק האמור לא הייתה בפיו כל טענה לפיה האופנוע עבר שמאלה, אלא הבוחן ציין שאם אותו נזק קשור לתאונה, אזי הוא נגרם בעת שהרכב חזר לנתיב נסיעתו לאחר התאונה. אביא את הדברים כלשונם: **"אם זה נזק שקשור לתאונה זה הנזק שהיה לאחר האימפקט הראשוני כאשר הרכב חזר לנתיב שלו"** (פרוטוקול עמ' 10, שורות 11-12).

מצאתי לנכון לאמץ את גרסת הבוחן לפיה ככל שהנזק קשור בתאונה הרי הוא נגרם בעת שהרכב חזר לנתיבו, וזאת בהינתן שהגלגל הקדמי של האופנוע הקדמי בלט לנתיב נסיעת הרכב הן בעת האימפקט והן במנח הסופי בו נמצא האופנוע.

יודגש כי הנאשם עצמו ציין בשתי הודעותיו במשטרה כי האופנוע נכנס מתחת לרכב, זאת בניגוד לחוות דעת מומחה ההגנה. בהודעתו הראשונה מיום 5.2.14, נשאל הנאשם באיזה חלק של הרכב האופנוע פגע, ותשובתו הייתה **"מקדימה מתחת לאוטו"**. בהודעתו השניה שנבנתה ביום 23.2.14 (18 ימים לאחר התאונה) הגיש הנאשם תרשים (ת/8) בו שרטט כי הפגיעה ברכב הייתה בחזית.

זאת ועוד, באותה הודעה טען הנאשם כדלקמן: "**הדבר הראשון שעשיתי חיפשתי את הרוכב מתחת לאוטו שלי, חשבתי שהוא נמצא מקדימה**" (שורות 8-9). מכלול אמירות אלה תומך בגרסת התביעה לפיה האופנוע נכנס מתחת לרכב, הנאשם חש בכך וציין במפורש כי הפגיעה הייתה **מתחת לרכב** ואף ציין כי לאחר התאונה חיפש את הרוכב מתחת לרכב.

מחקירתו של הנאשם עלה במפורש כי הגרסה אודות נזק שנגרם בדופן הרכב היא בגדר גרסה מאוחרת וכבושה, שהנאשם עצמו התוודע לה כדבריו, רק כשנה לאחר התאונה. אביא את הדברים כלשונם:

ש אתה לא ציינת בחקירה אחר כך, למה לא ציינת שיש לך נזק גם בדלת השמאלית קדמית מתחת לדלת הנהג?

ת. מיד אחרי התאונה, התמקדתי בחלק הקדמי של הרכב, לא התמקדתי בכלל....

ש. 17 יום לאחר התאונה למה לא ציינת אז את הנזק?

ת. אני הייתי אצל עורכי הדין, והם הוציאו לי את הצילומים של המשטרה, ופתאום אני רואה את המכה הזאת בצד, ואז אני שאלתי איך זה יכול להיות? לא הייתה מכה בצד, ראיתי את זה רק בתמונות של המשטרה, לפני כן לא חשבתי על זה בכלל. (פרוטוקול עמ' 39, שורות 24-28).

בהמשך עדותו ציין הנאשם כי את הצילומים ראה כשנה לאחר אירוע התאונה.

9. מומחה ההגנה הסביר כי בעת ההתנגשות החזיתית האופנוע "קיבל" את מהירות הרכב, בהמשך שני כלי הרכב נעו באותה מהירות, ומסיבה זו הגלגל הקדמי האופנוע פגע מתחת לדלת הנהג (סעיף 2.7.14 לחוות הדעת). בעדותו הוסיף המומחה כי לאחר ההתנגשות החזיתית שני כלי הרכב המשיכו לנוע במקביל באותה מהירות (פרוטוקול עמ' 49, שורה 5). לדבריו, אם לא היו ממשיכים לנוע באותה מהירות, הנזק יכול היה להיגרם גם בדופן האחורי של הרכב, ולא מתחת לדלת הנהג.

עם זאת, מומחה ההגנה התעלם מהעובדה שהנאשם בלם רק בעת הפגיעה. בה בעת האופנוע "קיבל" את מהירות הרכב שעמדה בעת ההתנגשות על 70 קמ"ש. מהירות האופנוע פחתה תוך כדי ההחלקה וזאת להבדיל מהרכב שמהירותו פחתה באמצעות השימוש בבלמים. בנסיבות אלה, לא ברור מדוע טען המומחה כי שני כלי הרכב המשיכו לנוע באותה מהירות. לא מן הנמנע כי מנגנון ההאטה הנפרד של כל אחד מכלי הרכב, יש בו כדי להסביר מדוע התנתק האופנוע מהרכב. היינו, בשלב מסוים הרכב בלם ומהירותו פחתה לעומת מהירות האופנוע ש"קיבל" את מהירות הרכב בעת ההתנגשות, טרם הבלימה.

ניתוח גרסאות המעורבים בחוות דעת המומחה:

רוכב האופנוע העיד כי לראשונה הבחין ברכב ממרחק של 20-30 מטרים. מומחה ההגנה ציין כי לרשות רוכב האופנוע עמד שדה ראייה של 210 מטרים, ובנסיבות אלה אין לכאורה כל הסבר מדוע רוכב האופנוע הבחין ברכב בשלב כה מאוחר. אציין כי שדה ראייה של 210 מטרים נקבע בהתייחס לרכב עומד, ועל כן אינו רלוונטי לעניינו. שדה הראייה

שקבע הבוחן הרלוונטי לעניינו עומד על 90 מטרים.

המומחה טען בחוות דעתו כי האפשרות הסבירה ביותר היא שרוכב האופנוע עקף רכב אחר שנסע לפניו.

רוכב האופנוע מסר בעדותו רק את הנתונים שזכר בבירור, וציין במפורש כי לגבי נתונים אחרים הוא מעדיף לאמר שאינו זוכר.

רוכב האופנוע הכחיש כי עקף רכב אחר וציין "לא עקפתי. אני זוכר באופן ברור זה את הנסיעה בנתיב שלי, ואת הרכב הפוגע בנתיב שלי" (פרוטוקול עמ' 29 שורות 26-27). המומחה התעלם מדברים אלה.

נאמן לשיטתו שלא למסור נתונים שאינו זוכר בבירור, ציין הרוכב כי אין לו הסבר מדוע לא הבחין ברכב ממרחק של 90 מטרים.

עם זאת, לא ניתן להתעלם מגרסתו הראשונית של הרוכב שנמסרה ביום התאונה, בעודו בבית החולים כשהוא פצוע קשה. לפיה הרכב סטה לעברו (ת/20). צפוי היה כי המומחה יבדוק גם אפשרות זו לפיה רוכב האופנוע החל להיות מודע לסיכון הטמון ברכב, רק כשהבחין בסטייתו של הרכב אל עבר נתיבו.

רוכב האופנוע נחקר שוב ושוב אם נסע בעקבות רכב אחר. כך למשל, נשאל הרוכב "אנו שואלים מבחינת עובדתית, אם אתה זוכר שנסעת בעקבות רכב נוסף שנסע לפניך 20-30 מטרים?, והרוכב השיב "עובדתית לא" (פרוטוקול עמ' 30 שורות 13-14). המומחה העדיף לפרש דברים אלו לפיהם רוכב האופנוע לא זכר אם נסע בעקבות רכב אחר, בעוד שמניתוח התשובה עולה בבירור כי גרסת הרוכב הייתה שעובדתית לא נסע במרחק קצר לפניו רכב אחר. אמירות נוספות של רוכב האופנוע תומכות בניחות זה. כך למשל, כשנשאל הרוכב אם הרכב שנסע לפניו הסתיר לו את רכב הנאשם, השיב: "לא. באופן ודאי. הרכב הראשון שראיתי זה הרכב הפוגע, שראיתי שהוא נוסע בדיוק מולי בנתיב שלי, ולא היה שום רכב חוצץ בינינו" (פרוטוקול עמ' 31, שורות 21-22). אני סבורה כי נכון לקבוע כי עדותו של רוכב האופנוע הייתה אמינה.

המומחה ציין כי הנאשם נשאל מדוע לא הבחין באופנוע קודם התאונה ותשובתו הייתה כי האופנוע היה מוסתר על ידי רכב שנסע לפני האופנוע.

ניתן להבין כי המומחה קיבל גרסה זו כסבירה (סעיף 3.7 לחוות הדעת).

ככל שלגרסת ההגנה רוכב האופנוע עקף רכב שנסע לפניו, היה על הנאשם להבחין באופנוע היוצא לעקיפה, היה עליו להבחין באופנוע הנוסע ממולו, בנפילתו של האופנוע וכן בהחלקתו על גבי הכביש. יוער כי לפי גרסת מומחה ההגנה חלף פרק זמן של 2 שניות עד למועד שבו נפל האופנוע לכביש, שעליו יש להוסיף פרק זמן נוסף שבו האופנוע החליק על הכביש עד שהתנגש ברכב.

הנאשם לא הבחין ביציאת האופנוע לעקיפה, בנסיעתו מולו או בנפילתו. מעדותו עלה כי הבחין באופנוע רק בסמוך מאד להתנגשות, בעת שהאופנוע כבר היה במהלך החלקה. מסיבה זו הנאשם לא עשה דבר לפני ההתנגשות, אפילו לא בלם. הנאשם בלם רק בעת הפגיעה. בהודעתו הראשונה נשאל הנאשם "האם הספקת לעשות משהו לפני הפגיעה",

הנאשם השיב: "**בלמתי יחד עם הפגיעה**". בהודעתו השנייה שנגבתה 18 ימים לאחר התאונה, נשאל הנאשם: האם הספקת לעשות משהו לפני הפגיעה, והנאשם השיב: "**כלום**" (ת/7 שורות 27-28).

יש להביא בחשבון שהנאשם נסע בשעת לילה, בכביש לא רחב, המואר באופן חלקי, וחרף זאת נהג במהירות גבוהה יחסית, מהירות העולה ב- 20 קמ"ש על המהירות המירבית על פי חוק. הנאשם הבחין באופנוע רק בסמוך מאד לאירוע התנגשות, בעוד שאם האופנוע יצא לעקיפה היה עליו להבחין במהלך העקיפה והנפילה של האופנוע. מכאן ניתן להסיק כי הנאשם נהג במהירות גבוהה יחסית ובחוסר תשומת לב. מחדלים אלה הם שהובילו לאירוע התאונה.

בעוד שרוכב האופנוע הבחין ברכב, בלם, נפל והחליק, הרי הנאשם לא עשה דבר עד להתנגשות עצמה.

בסכומו של דבר, אני סבורה כי המומחה ניתח את גרסאות המעורבים באופן מגמתי ובלתי משכנע. אם נוסיף לכך את העובדה שהמומחה קבע קיומו של אימפקט ראשוני בנתיב נסיעת הרכב חרף העדר כל ממצא פיזי התומך במסקנה זו, וכן את הגרסא שהעלה המומחה לפיה האופנוע ביצע "קפיצות" בלתי מוסברות ובלתי סבירות (תחילה הסתחרר שמאלה לכיוון מערב, בהמשך החליק באופו אלכסוני, ולבסוף דילג ימינה למרכז הכביש והחליק באופן ישר), עולה קושי לקבוע ממצאים על סמך חוות דעתו של המומחה.

זאת ועוד, המומחה הדגים בחוות דעתו (בצילום 3 בנספח א') את הסיבוב המשמעותי במסלול הסחרור של האופנוע, בהמשך שינה את גרסתו וטען "יכול להיות סחרור של כמה מעלות" (פרוטוקול עמ' 49, שורה ובסופו של דבר טען "**אני לא אמרתי שהיה סחרור של האופנוע**", **אתה אמרת**) (פרוטוקול עמ' 49, שורה 20). המומחה חזר וציין בחוות דעתו כי החריצה באורך של חצי מטר היא בגדר חריצה עמוקה (למשל סעיפים 2.5.4, ו- 2.7.5), ואישר בעדותו כי כשהגיע לזירה הבחין בחריץ עמוק (פרוטוקול עמ' 45 שורה 20), אך בהמשך עדותו טען "**זה לא חריצה עמוקה**" (פרוטוקול עמ' 50 שורה 9).

מקום האימפקט - גרסת התביעה:

מומחה ההגנה אישר בעדותו כי בשלב ההתנגשות יש אפשרות שמכלולים של אחד מכלי הרכב שמעורבים בתאונה קורס בכוח רב למטה כלפי הכביש, וחורץ חריצה עמוקה באספלט (פרוטוקול עמ' 43, שורות 17-18). במקרה דנן נמצאה חריצה עמוקה ומימינה חריצה נוספת. אין מחלוקת בין הצדדים כי החריצה העמוקה נגרמה מהאום של הגלגל הקדמי, וכי החריצה הנוספת נגרמה מהכידון הימני של האופנוע. הבוחן המשטרתי מצא שבבי אספלט על אום הגלגל, וקבע כי הם נגרמו בעת יצירת החריצה העמוקה. ניתן אכן להבחין בצילומים כי בסיומה של החריצה העמוקה, בחלקה הדרומי, באספלט.

בחוות הדעת מטעם ההגנה נאמר כי כשנשאל הבוחן המשטרתי אם ניתן לשלול שבבי האספלט נוצרו מהחריצים האחרים ולא דווקא מהחריצה העמוקה, השיב הבוחן שאינו יכול לשלול זאת (סעיף 2.5.9 של חוות הדעת).

לאמיתו של דבר הבוחן שלל טענה זו באופן ברור. הבוחן נשאל האם הוא יכול לפסול שבבי האספלט נאספו לאו דווקא מחריץ האימפקט, אלא מחריצים אחרים, והשיב: "מהחריצה האמצעית אני יכול לפסול את זה" (פרוטוקול עמ' 22).

צינו כי על פי התאמת הנזקים שבוצעה בזירה האופנוע הונח באופן אלכסוני. אף הנחתו על החריצה העמוקה שיצר אום הגלגל והחריצה הנוספת של הכידון הייתה במנח אלכסוני.

ההגנה טענה כי לא ניתן לתת משקל להתאמת הנזקים שבוצעה אל מול החריצים במקום האימפקט היות ולטענתה התאמת הנזקים בוצעה לאחר שמידות האופנוע התעוותו כבר בעת האימפקט. לגרסת ההגנה ברגע האימפקט האופנוע היה בשלמותו ולכן במידה ובנקודת האימפקט הייתה נוצרת חריצה בכביש, הרי חריצה זו אמורה הייתה להתאים אחת לאחת למידות האופנוע לפני ההתנגשות החזיתית. (סעיף 2.5.7 בחוות הדעת). בענין זה מקובלת עלי עמדת התביעה בסעיף 40 לסיכומיה. התביעה טענה כי התאמת נזקים נעשית תמיד עם אותו רכב ספציפי שהיה מעורב בתאונה, אף אם ניזוק במהלך התאונה. בנוסף, טענה התביעה כי שתי החריצות הן החריצה העמוקה והן החריצה שהותיר הכידון נגרמו בו זמנית בזמן האימפקט במהלך תנועת האופנוע, ולכן התאמת הנזקים הייתה חייבת להיעשות עם האופנוע שניזוק.

בנוסף, עסקינן באופנוע שנפל על צדו הימני, ובהמשך החליק על צדו הימני מרחק של 8 מטרים והותיר חריצה על פני הכביש. לפיכך לא ברורה טענת ההגנה כי האופנוע היה בשלמותו ברגע האימפקט. יש להניח כי ככל שהתאמת נזקים הייתה מבוצעת עם אופנוע תקין, הייתה ההגנה מתרעמת על כך שהעובדה שהאופנוע נפל והחליק על צדו הימני לפני אירוע האימפקט לא הובאה בחשבון. ואכן, המומחה מטעם ההגנה חזר בו מטענתו כי האופנוע היה שלם בעת האימפקט, כשצוין בעדותו: "**אם אתה טוען שהקטנוע היה עם נזק קודם, יכול להיות שאתה צודק**" (פרוטוקול עמ' 47 שורה 19).

זאת ועוד, התאמת הנזקים במקום האימפקט בוצעה אל מול הכידון הימני. האופנוע היה שכוב על צדו הימני עוד ממועד החלקתו. הבוחן הסביר כי החריצה נגרמה בצד הימני של האופנוע כשצוין "**האופנוע נכנס מתחת לחזית הרכב עם הגלגל הקדמי, והחלק שבא במגע עם הכביש, החלק הימני שלו, הדופן הימני, האום של הגלגל הימני ננעץ באספלט**" (פרוטוקול עמ' 16, שורות 3-5). הצד השמאלי של האופנוע פגע פגיעה חזיתית ברכב, וכתוצאה מכך חזית האופנוע התעוותה ונגרם נזק כבד לצדו השמאלי. ההגנה לא הבהירה מדוע אותה פגיעה חזיתית רלוונטית לצד הימני של האופנוע שהיה שכוב על הכביש, בפרט נוכח טענת המומחה מטעמה כי לצד הימני של האופנוע לא נגרם נזק משמעותי (ראה, צילום 10 בנספח א' של חוות הדעת).

בהקשר זה יש להפנות לחקירתו הנגדית של הבוחן המשטרתי בעמ' 24 לפרוטוקול, בו עימתה ההגנה את הבוחן עם האפשרות שהאופנוע ניזוק עוד לפני שהגלגל נכנס מתחת לרכב. מכאן כי ההגנה עצמה סברה כי נגרם לאופנוע נזק כלשהו עוד לפני האימפקט.

הבוחן המשטרתי חזר וטען בעדותו כי החריצה העמוקה נגרמה בעת האימפקט (כך למשל, בעמוד 24 שורה 20). ואולם ההגנה טענה כי לא ייתכן שלחץ כה גדול על גלגל האופנוע, אשר בעת ההתנגשות ידחוף אותו בכוח רב לכביש, יגרום לחריצה עמוקה של הבורג באספלט, מבלי שלגלגל עצמו ייגרם נזק (סעיף 2.3.2.6 בחוות הדעת).

הבוחן נחקר בענין זה והשיב כדלקמן:

ש. אז הרכב עם איזה חלק עלה על הגלגל?

ת. המונח עלה על הגלגל לא נכון, האופנוע נכנס מתחת לרכב, הפגוש יש לו גובה מסויים ויש רווח בין הקרקע לפגוש והרכב נכנס מתחת לפגוש, לא הגלגל של הרכב פגע באופנוע, הוא נטבע תחתיו ונוצר לחץ ונהיה בעקבות זאת חריצה. גם רואים זאת בתמונות (פרוטוקול עמ' 16 שורות 12-16).

הסברו של הבוחן אודות אופן כניסתו של האופנוע מתחת לרכב, מתיישב עם גרסת הנאשם עצמו אשר מסר בהודעתו הראשונה כי **האופנוע פגע מקדימה, מתחת לאוטו**, ובהודעתו השנייה סיפר כיצד לאחר התאונה חיפש את הרכב מתחת לרכב, והוסיף כי **הפגיעה הייתה בחלק התחתון של הרכב.**

בסכומו של דבר מצאתי כי בין כלי הרכב ארעה התנגשות חזיתית, והחריצה העמוקה נוצרה בשעת האימפקט. היות ומקום האימפקט נמצא בנתיב נסיעת האופנוע, יש להגיע למסקנה כי הנאשם סטה לנתיב נסיעת האופנוע.

גרסת הנאשם:

הנאשם טען כי נסע במהירות של 45-50 קמ"ש. בפועל, נסע הנאשם במהירות גבוהה יחסית של 70 קמ"ש.

הנאשם נסע במהירות העולה באופן ניכר על המהירות המירבית המותרת על פי חוק, ובכך נטל על עצמו סיכון. זאת ועוד, המהירות בה נסע אינה מתאימה לתנאי הדרך והזמן, וזאת בהתחשב בעובדה שהתאונה ארעה בשעת חשיכה, בכביש לא רחב, המואר באופן חלקי.

בהודעתו הראשונה מסר הנאשם כי רכב חלף שנסע בנתיב הנגדי (לכיוון דרום) חלף אותו, ומיד לאחר מכן הבחין באופנוע הנוסע בנתיב לכיוון צפון. הנאשם נשאל מה היה המרחק בינו לבין האופנוע אותה עת ונמנע מלמסו גרסה, כפי שנמנע לאורך כל הדרך. עם זאת, הנאשם העריך שהאופנוע נסע במרחק של 10-15 מטרים לאחר הרכב החולף. הנאשם טען כי כשהבחין באופנוע, האופנוע היה מוטה מעט ימינה.

בהודעתו השנייה שנגבתה ביום 23.2.14, טען הנאשם אני נוסע בנתיב שלי במהירות של 45-50 קמ"ש לערך, ממולי נוסע רכב פרטי לכיווני וחולף אותי, ואז אני מבחין בקטנוע שמחליק לכיוון הנתיב שלי."

הנאשם נשאל שוב מתי הבחין לראשונה באופנוע, וציין כי הבחין בו לראשונה כשהאופנוע כבר היה על הצד בנתיב נסיעת הרכב. עתה טען הנאשם כי האופנוע נסע במרחק של 5-10 מטרים לאחר הרכב החולף.

נראה לכאורה כי בהודעתו השנייה הנאשם קיצר את המרחק שבין הרכב החולף לבין האופנוע שנסע אחריו, על מנת להראות כי לא נפלה רשלנות מצידו.

בין כך ובין כך, גרסתו של הנאשם אינה סבירה. אף אם נתחשב במרחק המירבי שציין הנאשם, היינו 15 מטר, אין זה

סביר כי האופנוע יצא לעקיפה, הבחין ברכב, בלם, נפל, והחליק, וכל זאת בטווח של 15 מטר בלבד. לא היה לנאשם כל הסבר מדוע לא הבחין באופנוע הנוסע בנתיב לכיוון צפון בעת שיצא לעקיפה, נסע בנתיב הרכב, ונפל על הכביש. טענת הנאשם כי בנתיב לכיוון דרום נסע רכב אחר, אינה רלוונטית לענין שדה הראיה של הנאשם קדימה, לנתיב נסיעתו הוא, הנתיב לכיוון צפון.

בעוד שרוכב האופנוע הבחין ברכב, בלם, נפל לכביש והחליק, הרי הנאשם לא עשה דבר עד להתנגשות בין כלי הרכב. הנאשם בלם בלימת חירום רק עם הפגיעה עצמה. יוטעם כי הבוחן קבע כי שדה הראיה של הנאשם לעבר אופנוע עמד על 130 מטרים. בפועל, הבחין הנאשם באופנוע ממרחק קצר ביותר בעת שהאופנוע כבר היה בהחלקה, ולכן הנאשם לא הספיק לעשות דבר עד לתאונה עצמה.

להבדיל מגרסתו של הנאשם בשתי הודעותיו, הייתה לנאשם גרסה אחרת בעת עדותו. בעוד שבהודעותיו טען הנאשם כי הבחין לראשונה באופנוע בעת שהאופנוע החליק בנתיב לכיוון צפון, עתה טען הנאשם כי הבחין בהילה מאחורי הרכב שנסע ממולו, והוסיף **"מרחוק ראיתי את האופנוע, אבל ברגע שאת מתקרב לרכב, אתה כבר לא מתייחס לאופנוע שהוא אחרי הרכב, ברגע שהתקרבתי לרכב כבר לא ראיתי את האופנוע"** (פרוטוקול עמ' 37, שורות 16-17). הנאשם נשאל מה היה המרחק בינו לבין הרכב החולף במועד שבו הבחין ברב לראשונה, והשיב **"מרחוק, אני מעריך 300-400 מ', כמעט מתחילת הרחוב"**. בהמשך, הנאשם סתר את עצמו. הנאשם נשאל כמה רכבים עוד חלפו אותך, האם היו עוד רכבים פרט לרכב הזה שחלף אותך, והשיב: **"היו אבל לא ספרתי כמה"** (פרוטוקול עמ' 37, שורות 18-19). מובן כי אם חלפו את רכב הנאשם רכבים נוספים, הרי הנאשם לא יכול היה להבחין באותו רכב ספציפי ממרחק של 300-400 מטרים, כמעט מתחילת כניסתו לרחוב.

נוכח השינוי בגרסאותיו של הנאשם, הסתירות שהתגלו בהן, העובדה שהנאשם לא ידע למסור כל פרט שהוא אודות הרכב החולף למעט העובדה שמדובר ברכב פרטי, אני סבורה כי קם קושי משמעותי לקבל את גרסת הנאשם בדבר רכב חולף שנסע לפני האופנוע.

בסופו של דבר, אני סבורה כי הנאשם נושא באחריות לאירוע התאונה. התאונה נגרמה עקב נהיגתו של הנאשם במהירות גבוהה יחסית ובלתי מתאימה לתנאי הדרך. בד בבד הנאשם נהג בחוסר תשומת לב ובחוסר ריכוז, ולא הבחין באופנוע אלא סמוך מאד לאירוע התאונה.

אשר על כן, ארשיע את הנאשם בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום.

ניתנה היום, כ"ג חשוון תשע"ז, 24 נובמבר 2016, במעמד הצדדים