



עפ"ת 53523/03/22 - ח'ליל עכריה נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

עפ"ת 53523-03-22 עכריה נ' מדינת ישראל
תיק חיצוני: 539106/2018

20/07/22

בפני **כבוד השופט מאזן דאוד**
המערער **ח'ליל עכריה**
נגד **מדינת ישראל**
המשיבה
ב"כ המערער: עו"ד ראמי עלי
ב"כ המשיבה: עו"ד מפרקליטות מחוז חיפה פלילי

פסק דין

א. ראשית דבר:

1. לפניי ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה בחיפה, (להלן: "**בית משפט קמא**"), שניתן על ידי השופטת רונה פרסון, בתיק ת"ד 12-05-19.
2. הכרעת הדין ניתנה ביום 21.11.2021 וגזר הדין ניתן ביום 7.2.2022.
3. הערעור מופנה כנגד הכרעת הדין ומתמקד בשאלה אם המערער נכנס לצומת באור אדום ובאם הרמזור היה תקין בזמן התאונה; לחילופין מופנה הערעור כנגד חומרת גזר הדין.

ב. ההליך בבית משפט קמא:

4. המערער הובא לדין בבית משפט קמא בגין העבירות הבאות:
(-) **אי ציות לאור אדום ברמזור** - עבירה לפי תקנה 22(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א 1961 (להלן: "**התקנות**").
(-) **נהיגה בקלות ראש** - עבירה לפי סעיף 62(2) בקשר עם סעיף 38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 (להלן: "**הפקודה**").

עמוד 1



(-) **התנהגות הגורמת נזק לרכוש וחבלה של ממש לגוף** - עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות בקשר עם סעיף 38(3) לפקודה.

5. בכתב האישום, נטען כי בתאריך 4.12.18 בסמוך לשעה 23:40, נהג המערער ברכב פרטי מסוג מאזדה (להלן: "**רכב המערער**"), בכביש 752 מכיוון דרום לצפון והגיע למחלף יגור (רמפה דרומית) לצומת עם כביש 70 המרומזר.

6. עוד נטען בכתב האישום, שהכביש במקום תקין, ראות לילה טובה, תאורת רחוב פעלה, צומת מרומזר. אותה עת הרמזורים פעלו כתקנם. במקום הנ"ל, משמאל לימין ביחס לכיוון נסיעת המערער, נסע רכב מסוג רנו (להלן: "**הרכב המערער**") נהוג בידי יצחק צור (להלן: "**נהג הרכב המערער**"), אשר החל בנסיעה וכניסה לצומת, תוך פנייה שמאלה, לאחר שהאור ברמזור בכיוון נסיעתו התחלף מאדום לירוק.

7. בנוסף נטען, המערער נהג ברכב ברשלנות בכך שלא שם לב לדרך, לא ציית לאור האדום ברמזור בכיוון נסיעתו, נכנס לצומת תוך שהוא חוצה את קו העצירה באור אדום, חסם דרכו של נהג הרכב המערער וכלי הרכב התנגשו (להלן: "**התאונה**").

8. כתוצאה מכך הרכב המערער נזרק שמאלה ופגע בארון תשתית. כתוצאה מהתאונה נחבלו בגופם ונזקקו לטיפול רפואי המערער, נהג הרכב המערער ונוסע ברכבו אשר נחבל בגופו בחבלות של ממש. כמו כן נגרם נזק לכלי הרכב ולארון התשתית.

9. המערער כפר בעובדות כתב האישום וטען כי הוא עבר את הצומת במהירות סבירה וחוקית ותוך שהוא "עובר את הרמזור באור ירוק, אפילו לא מהבהב", ואז קרתה ההתנגשות בינו לבין הרכב המערער. טען כי ישנן שתי אפשרויות, האחת היא שהרכב המערער הוא זה שעבר את הצומת באור אדום והשניה היא שהרמזורים לא פעלו באופן תקין. עוד טען כי אין קשר סיבתי בין התאונה לבין החבלות כפי שעולה מהתעודות הרפואיות בתיק.

10. בית משפט קמא שמע את ראיות המשיבה שכללו עדויותיהם של הבוחן רס"מ שי זגדון (להלן: "**הבוחן**"), מר אבנר בן חורין (להלן: "**בן חורין**"), הסיירים; רס"ר עלם מוקלד ורס"ל קרן גל, נהג הרכב המערער, הנוסע שהיה עמו ברכב והעד וורקו אבבה (להלן: "**אבבה**"), עוד הוגשו בין היתר תכנית רמזורים, הודעה על תקינות הרמזור בעת תאונה, דו"ח בוחן, פיענוח תכנית רמזורים, מזכרים, הודעת נהג תחת אזהרה, שני לוחות תצלומים ודיסק, דו"חות פעולה, תרשים, סקיצה ומסמכים רפואיים.

11. מטעם ההגנה העיד המערער והוגש תצלום אוויר של הצומת על גביו סימן המערער את המקום בו ראה את הרמזור לראשונה לפני התאונה - נ/1.



12. בית משפט קמא סקר את הראיות בהכרעת דינו, התייחס לשאלת המהימנות והמחלוקת העובדתית בין גרסת נהג הרכב המעורב וגרסת המערער ובחן את השאלה מי נכנס לצומת באור אדום ברמזור שבכיוון נסיעתו ובסופו של יום הסיק בית משפט קמא כי עלה בידי המשיבה להוכיח מעל לכל ספק סביר כי המערער נכנס לצומת בניגוד לאור אדום שדלק בכיוון נסיעתו ואילו הנהג המעורב עבר את הצומת באור ירוק. בית משפט קמא דחה את טענת המערער כי הרמזורים בצומת לא פעלו באופן תקין עובר לתאונה או בזמן התאונה. קיבל את מסקנת הבוחן כי הרמזורים היו תקינים עובר לתאונה וקבע כי עדותו של הבוחן קוהרנטית, מבוססת ומהימנה ולא נסתרה בחקירה נגדית. עוד התרשם בית משפט קמא מעדותו של בן חורין שערך את התעודה על תקינות הרמזור בעת התאונה וקבע כי עדותו אמינה. בית משפט קמא ציין כי עדותו של בן חורין תומכת ומחזקת את עדותו של הבוחן ומסקנתו, לפיה לא נרשמה תקלה ברמזורים עובר לתאונה.
13. אשר לעדותו של הנהג המעורב בתאונה קבע בית משפט קמא כי עדותו עקבית ומהימנה, לא נפלו בה סתירות ונתמכת בעדותו של העד האובייקטיבי והנטרלי - מר אבבה אשר נסע מאחורי רכבו של הנהג המעורב בתאונה. עדותו של אבבה היתה קוהרנטית, חד משמעית ועולה בקנה אחד עם עדותו של הנהג המעורב ומחזקת אותה.
14. בית משפט קמא הדגיש כי כעולה מעדותו של נהג הרכב המעורב, הוא עמד באחד הנתיבים שפונים שמאלה וכי כאשר הגיע לצומת היה אור אדום ברמזור, הוא עצר ברמזור והתחיל לנסוע לאחר שהרמזור התחלף לירוק.
15. זאת ועוד הנוסע הנוסף ברכבו של נהג הרכב המעורב - מר פשכצקי, גם הוא העיד כי הם עמדו ברמזור וכשהתחילו לנסוע קרתה התאונה, מה שמתיישב עם עדותו של הנהג המעורב ועדותו של אבבה.
16. עוד קבע בית משפט קמא כי לא נפלו מחדלי חקירה בעבודת הבוחן ואף אם נפלו כאלה, הרי שלא מדובר במחדלים היוורדים לשורש ההליך ואשר מובילים לקיפוח הגנת המערער.
17. אשר לגרסת המערער, קבע בית משפט קמא כי המערער **"דבק בגרסתו לפיה עבר באור ירוק אך בחקירתו הנגדית נפלו סתירות וחוסר דיוקים אשר מטילים דופי באמיתות גרסתו"**
18. משמע, על פי התרשמות בית משפט קמא הבלתי אמצעית, הוא העדיף את גרסת עדי המשיבה על פני גרסת ההגנה. סופו של יום, החליט בית משפט קמא להרשיע את המערער בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום.
19. בגזר דינו עמד בית משפט קמא על חומרת העבירות שהורשע בהן המערער ואשר פוגעות בערכים



המוגנים של שמירה על שלומם ובטחונם של הציבור בכלל וציבור המשתמשים בדרך בפרט, ושל שלמות הגוף והרכוש של המשתמשים בדרך. עוד עמד בית משפט קמא על הצורך להחמיר בענישה נוכח ריבוי תאונות הדרכים בארץ אשר במרכזן גרימת חבלות של ממש. נוכח זאת ובהתבסס על מדיניות הענישה הנהוגה במקרים דומים קבע בית משפט קמא כי מתחם הענישה ההולם את מעשי המערער כולל מאסר בפועל לתקופה שנעה בין מספר ימים עד 9 חודשים, פסילה בפועל לתקופה שנעה בין 9 חודשים עד 42 חודשים, מאסר מותנה, פסילה על תנאי, קנס ופיצוי לנפגע. עוד קבע בית משפט קמא כי מעובדות כתב האישום עולה כי מדובר ברשלנות ברף הבינוני.

20. בבואו לגזור את עונשו של המערער בתוך המתחם שקל בית משפט קמא לחומרא את תוצאות הפגיעה החמורות שנגרמו לנפגע, מידת הרשלנות בביצוע העבירות, עברו התעבורתי של המערער הכולל שתי הרשעות קודמות, לרבות הרשעה בגרימת תאונת דרכים שהתרחשה שלושה חודשים בלבד לפני התאונה נשוא תיק זה. לצד זאת שקל בית משפט קמא לקולא את נסיבותיו האישיות של המערער, בכך שמדובר באדם צעיר אשר נמצא במסלול של ביסוס מעמדו במישור התעסוקתי, הביע חרטה בפני הנפגע והתחייב שלא לחזור על מעשיו.

21. נוכח כל האמור השית בית משפט קמא על המערער את העונשים הבאים:

מאסר בפועל לתקופה של 40 ימים אשר ירוצה בדרך של עבודות שירות בהתאם לחוות הדעת של הממונה; 30 חודשי פסילה בפועל בניכוי 60 ימי פסילה מנהלית; 6 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים; 6 חודשי פסילה על תנאי למשך 3 שנים; קנס בסך 2,800 ₪ שישולם בארבעה תשלומים שווים ורצופים; ופיצוי לנפגע בסך 6,000 ₪.

ג. טענות המערער:

22. המערער הדגיש כי יש לזכותו מכל העבירות שיוחסו לו בכתב האישום וטען כי המשיבה לא עמדה בנטל המוטל עליה לפי דין להוכיח את אשמו מעל לכל ספק סביר. המערער ציין כי הראיות שנפקדו והוחסרו והאדנים החסרים בראיות שהונחו בפני בית משפט קמא אינן מוליכות להרשעה כי אם לזיכוי שאינו מוטל בספק. זאת לצד מחדלי החקירה היורדים לשורש העניין, הסתירות הרבות בראיות ואי מיצוי החקירה עד תום.

23. המערער טען כי קיים מחדל חקירתי מהותי המתבטא באי גביית עדות מבית זוגו של אבבה שהינה עדה ישירה לאירוע התאונה שנכחה בזירה כעולה ממזכר ת/2. עוד טען המערער כי עדות רס"ר מוקליד מהווה חיזוק למחדל חקירתי זה הבלתי מוסבר בעליל. מצד שני העלה המערער טענה כנגד מהימנות העד מוקליד, שערך דו"ח הפעולה ת/28 בחלוף כחודשיים תמימים מיום התאונה.



24. לטענת המערער, טעה בית משפט קמא עת לא ייחס משקל ראוי לאי מיצוי החקירה כשהוכח בפן העובדתי כי היא לא מוצתה כראוי.
25. עוד טען המערער כי עצם אי הזמנת סרטון המצלמה טומן בחובו כשל חקירתי.
26. המערער ערך ניתוח לעדויות שבתיק והדגיש כי אין בעדויות אלה כדי לבסס בשום צורה הרשעת המערער וכי המשיבה לא עמדה בנטל להוכחת עובדות כתב האישום, לפיכך ביקש המערער לקבל את הערעור ולהורות על זיכוי מכל העבירות נשוא כתב האישום.
27. המערער ציין כי אין בעדותו של בן חורין שום קשר לתוכנית הרמזורים וכי לא ניתן להוכיח באמצעותו מאומה לעניין תקינות מערכת הרמזורים עובר לתאונה ובזמן התאונה עצמה.
28. עוד טען המערער כי הרישומים על גבי תוכנית הרמזורים מהווים מידע כוללני ביותר בדבר מועד התאונה, מיקומה ושעת התרחשותה ואין בהם כדי להוכיח ולו ברמה המנימאלית, את תקינותה של מערכת הרמזורים במועד הרלוונטי, דבר שמטיל ספק בכל נושא תקינות מערכת הרמזורים.
29. המערער ציין שמסקנת הבוחן כי מערכת הרמזורים פעלה באופן תקין וכי לא נרשמה כל תקלה ברמזור, אין לה על מה להתבסס, בהעדר ראיה מפורשת, פוזיטיבית חותכת מהגוף המוסמך.
30. אשר על כן טען המערער כי שגה בית משפט קמא שהרשיעו בביצוע העבירות המיוחסות לו ושהגיע למסקנה לא נכונה שהמערער נכנס לצומת באור אדום.
31. לחילופין, ביקש המערער להקל בעונשו ולהורות על הפחתת תקופת הפסילה בפועל וביטול רכיב המאסר בפועל. לטענתו, טעה בית משפט קמא עת הטיל עליו פסילה בפועל לתקופה ממושכת של 30 חודשים ומאסר בפועל לתקופה של 40 ימים אשר ירצו בעבודות שירות.
32. עוד טען המערער, כי בית משפט קמא לא התחשב בנסיבותיו כפי שפורטו בטיעונים לעונש. המערער ציין כי הוא הקים משפחה, סולל את דרכו המקצועית ולא נרשמה לחובתו שום הרשעה מאז הגשת כתב האישום ומאז האירוע נשוא תיק זה.
33. לטענת המערער, בית משפט קמא החמיר עמו והטיל עליו עונשים כבדים, על אף שקבע כי המדובר ברשלנות ברף הבינוני.



ד. טענות המשיבה:

34. מנגד סבורה המשיבה כי דין הערעור להידחות. המשיבה טענה כי בית משפט קמא שמע את העדים ועל סמך התרשמותו מהם ועל סמך הנתונים שהוצגו בפניו קבע כי עלה בידי המשיבה להוכיח מעל לכל ספק סביר את העבירות שיוחסו למערער. לטענתה, אין ערכאת הערעור נוהגת להתערב בממצאי מהימנות וממצאים עובדתיים שנקבעו ע"י הערכאה הדיונית לאור היתרון המובהק שיש לה בהתרשמותה מהעדים.

35. עוד טענה המשיבה כי לא נפלו בעדותו של הבוחן מחדלים הפוגעים בהגנת המערער. המשיבה ציינה כי עדותו של הבוחן היתה קוהרנטית ונאמנה ולא נסתרה בחקירה נגדית. גם עדותו של נהג הרכב המעורב, היתה עקבית ומהימנה ולא נפלו בה סתירות והיא נתמכה בעדותו של עד הראיה הנטרלי והאובייקטיבי - מר אבבה. עוד ציינה המשיבה כי בית משפט קמא מצא את עדותו של המערער כלא מהימנה ואף עומדת בניגוד לעדותו של עד הראיה הניטרלי והוא סתר עצמו בעדותו כאשר תחילה לא ראה את הרכב המעורב לפני התאונה וכשהגיע לצומת לא היו רכבים לדבריו, ואילו לאחר מכן העיד כי הרכב המעורב עמד ברמזור כאשר הגיע לצומת. לטענת המשיבה גרסת המערער לפיה הרכב המעורב עמד ברמזור מתיישבת עם עדויות הנהג המעורב, העד הנטרלי והנוסע הנוסף, כקביעת בית משפט קמא.

36. לעניין מחדלי החקירה, בדבר אי גביית עדות מבת זוגו של אבבה, הפנתה המשיבה לקביעת בית משפט קמא לפיה הדבר אינו עולה כדי מחדל חקירה שיש בו כדי לפגוע בהגנת המערער. יתרה מזו, ציינה המשיבה כי המאשימה מסרה למערער את זהותה וכתובתה של עדה זו, כך שאם סבר המערער שהיה בעדותה כדי לסייע לו היה יכול לזמנה כעדת הגנה.

37. לעניין תקינות הרמזורים, הדגישה המשיבה כי בית משפט קמא התייחס באריכות לעניין זה ולא קיבל את טענת המערער בדבר אי תקינותם לאור מסקנת הבוחן שמצא כי הרמזורים היו תקינים ולאור עדותו של העד בן חורין שמחזקת מסקנה זו ותומכת בה.

38. אשר לגזר הדין סבורה המשיבה כי בית משפט קמא גזר על המערער עונש הולם שמביא בחשבון את נסיבותיו האישיות, עברו התעבורתי הכולל הרשעה בעבירה של התנהגות הגרומת נזק, סטייה מנתיב נהיגה בחוסר זהירות במסגרת תאונת דרכים, שהתרחשה שלושה חודשים בלבד בטרם האירוע נשוא תיק זה.

39. לפיכך ביקשה המשיבה לדחות את הערעור על שני חלקיו.

ה. דין והכרעה:



40. לאחר שעיינתי בפסק הדין, בעדויות שהובאו בפני בית משפט קמא, במוצגים ושמעתי את טענות הצדדים, אני מחליט לדחות את הערעור על הכרעת הדין ולקבל את הערעור על גזר הדין באופן חלקי, במובן זה שעונש הפסילה בפועל יעמוד על 15 חודשים (תחת 30 חודשים), כמפורט בהמשך.

41. לפתחו של בית המשפט הונחה גרסה עובדתית על פיה הרכב המעורב חצה את הצומת כשמופע אור ירוק דולק בכיוון נסיעתו. גרסה שבית משפט קמא נתן בה אימון מלא בהתבסס על גרסת נהג הרכב המעורב, גרסת הנוסע שהיה עמו ברכב והעד 'אבבה'. עוד נקבע על ידי בית משפט קמא, על יסוד דו"ח הבוחן שערך פענוח תכנית רמזורים (ת/19) (תכנית הרמזורים הוגשה וסומנה ת/17), שם ציין הבוחן כי בתאריך ובשעת התאונה פעלה תכנית רמזורים מס' 5 (לילה), רכב המערער נסע במופע 3 ורכב המעורב נסע במופע 4, כאשר אורך מחזור 70 שניות. עוד עולה מעדות הבוחן והדו"ח שערך שבין מופע 3 ובין מופע 4 אין אור ירוק משותף ברמזור וכי בכיוון נסיעת רכב המערער - הירוק מהבהב, בכיוון נסיעת רכב המעורב - הירוק מהבהב.

42. קביעות אלו יש בכוחן להוכיח כי נהג הרכב המעורב חצה את הצומת כאשר בכיוון נסיעתו דלק אור ירוק, בנוסף יש בכוחן להוכיח שאין מופע אור ירוק משותף ברמזור בין מסלול נסיעת המערער לרכב המעורב. עם זאת, אין במסד עובדתי זה כדי להצביע, בשלב זה, על כך שהמערער חצה את הצומת באור אדום. על מנת להגיע למסקנה זו, יש להוכיח תקינות הרמזורים בשעת התאונה.

43. תקינות הרמזורים בעת התאונה נלמדת מראיות נסיבתיות, על בסיס בדיקה תקופתית אחרונה תקינה, תחזוקת הרמזורים ורישום במערכת ניטור אלקטרונית לרישום תקלות ברמזור. כאשר מוכח דבר ביצוע בדיקת תחזוקה תקופתית בהתאם לנוהל מחייב, והעדר רישום תקלות למועד התאונה, ניתן לקבוע כמסקנה שהרמזורים פעלו בעת התאונה באופן תקין.

44. בע"פ 287/13 פלונית נגד מדינת ישראל (ניתן ביום 16.6.13), התייחס בית המשפט העליון לנטל הדרוש מהמשיבה כדי להוכיח תקינות מערכת רמזורים בקובעו כי:

"במישור העקרוני, אנו מבקשים להקדים ולדחות את הטענה שנסבה על כך ששיטת העבודה של מערכת הרמזורים בצומת לא הוכחה כדבעי. התביעה הגישה תעודת עובד ציבור הנוגעת לשיטת ההפעלה של הרמזורים וכן הביאה ראיות לכך שלא נרשמו תקלות הנוגעות להפעלתה. בנסיבות רגילות, זוהי הוכחה ברמה מספקת לצורך הוכחת תקינותה של מערכת רמזורים. בהעדר אנדיקציה כלשהי המורה לכיוון ההפוך, ניתן להניח בעניין זה 'חזקת תקינות' על בסיס הראיות שהובאו, כפי שנפסק בעבר גם לעניין תקינותן של מערכות אחרות, כדוגמת מכשירים לבדיקת מהירותם של כלי רכב (ראו והשוו: רע"פ 7093/10 מדינת ישראל נ' דרייזין (1.7.2012)). אין בכך כדי לגרוע מכך שנטל ההוכחה מוטל על התביעה. אולם, התביעה עמדה בנטל זה בנסיבות שבהן לא היו כל אינדיקציות לכיוון האחר. לא למותר לציין בהקשר זה כי בא כוחה של המערער ויתר על האפשרות שעמדה בפניו לחקור את עורך התעודה בכל



הנוגע למערכת הרמזורים, ואף הימנעות זו פועלת במקרה זה לטובת התביעה".

45. זאת ועוד ברע"פ 1733/17 **אחסאן עראבי נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 27.2.17), דובר במקרה דומה למקרה שלפנינו שבו הוגש כנגד הנאשם כתב אישום המייחס לו עבירות של נהיגה כשברמזור אור אדום, נהיגה בקלות ראש והתנהגות הגורמת נזק. הנאשם נכנס לצומת כשברמזור אור אדום וגרם להתנגשות כלי הרכב וכתוצאה מכך נפגעה נהגת הרכב המעורב. בית משפט השלום לאחר ניהול הוכחות זיכה את הנאשם מחמת ספק מהעבירות שיוחסו לו בקובעו כי המאשימה לא הוכיחה תקינות הרמזורים בצומת. המדינה ערערה לבית המשפט המחוזי שקבע כי יש להרשיע את הנאשם בעבירות שיוחסו לו בקובעו כי:

"הואיל ובית משפט קמא ראה להאמין באופן חד משמעי לגרסת הנהגת ברכב המאזדה ונהג הרכב שנסע אחריה וקבע בצורה קטגורית כי זו חצתה את הצומת כאשר ברמזור בכיוון נסיעתה דלק אור ירוק ומאחר והוכחה תקינות מערכת הרמזורים בצומת, המסקנה המתבקשת היא כי המשיב חצה את הצומת כשברמזור בכיוון נסיעתו היה מופע אדום. זו המסקנה המתחייבת מהתשתית הראייתית שהוצגה. הדבר מוביל להרשעתו של המשיב בעבירות נשוא כתב האישום".

בית המשפט המחוזי ציין כי עדות הבוחן שערך פענח לתוכנית הרמזורים והאישור מאת חברת מנורה, שלפיו לא התקבלו הודעות על תקלות ברמזור ובהעדר כל ראיה שתצביע אחרת, היה נכון לקבוע שתקינות מערכת הרמזורים בצומת הוכחה כראוי, תוך שהוא מפנה לפסק הדין בעניין פלונית שם נקבע כי **"בהעדר איניקציה כלשהי המורה לכיוון ההפוך, ניתן להניח בעניין זה 'חזקת תקינות, על בסיס הראיות שהובאו'".**

בקשת רשות הערעור שהגיש הנאשם לבית המשפט העליון על פסק הדין של בית משפט המחוזי נדחתה תוך קביעה כי **"לא מצאתי כל פגם בקביעתו של בית המשפט המחוזי, לפיה לא הוכח כי מערכת הרמזורים לא היתה תקינה על סמך הראיות שהובאו בפניו, זאת בפרט כאשר המבקש נמנע מלהזמין לעדות את מנהל מערך הבקרה של הרמזורים".**

46. השאלה הטעונה הכרעה היא : **אם המשיבה עמדה בנטל ההוכחה שמקים את חזקת תקינות מערכת הרמזורים? המשיבה הגישה מסמך שכותרתו "הודעה על תקינות הרמזור בעת התאונה" (מוצג ת/1) שנועד להגשה כתע"צ המעיד על תקינות הרמזורים בצומת בעת התאונה. למרות שבית משפט קמא וגם הצדדים התייחסו למסמך כתע"צ, המסמך, לעניות דעתי, אינו עונה על התנאים להוות "תעודת עובד ציבור" על פי דיני הראיות זאת על פי המבחן הצורני והמהותי הדרוש.**

העד בן חורין שערך מוצג ת/1 העיד בבית משפט קמא. מוצג ת/1 לא הוגש, במסגרת הכלל הראיית הנוגע להגשת תע"צ כלל שנועד לחסוך בהתייבבות העד בבית משפט. המסמך ת/1 הוגש כ"**אמרה**"



בכתב של העד, שניתנה מחוץ לכותלי בית המשפט, ויש בו כדי לשקף מעין הצהרת רצינות המלמדת לגבי אמינות ומהימנות העד ולהצביע על שיטת עבודה.

לסיכום, המוצג ת/1 אינו מוגדר כתע"צ- גם אם בית משפט קמא הגדירו כך, אלא מסמך קביל המוגש כראיה על ידי עורכו שהעיד בבית משפט. **משקל המסמך נבלע במשקל שיקבע למכלול עדותו של העד בבית המשפט.**

47. עיון במוצג ת/1 מלמד כי אין בו את כל הדרוש כדי להקים את חזקת התקינות לרמזורים ובעיקר אין בו מידע **אודות העדר תקלות ביחס לתקופה שלפני התאונה**. המסמך מעיד ומלמד כי בוצעה אחזקה שוטפת ובדיקה אחרונה בוצעה ביום 18/11/18. לו מסמך זה, עמד לבדו, בפני בית משפט קמא כדי לבסס מסד עובדתי להוכחת תקינות מערכת הרמזורים, המסקנה הייתה, **שאין בכוחו של ת/1 כדי לבסס 'חזקת התקינות', והיה מקום לקבוע שלא הוכחה התביעה את תקינות מערכת הרמזורים.**

כאמור לעיל, מוצג ת/1 הוגש בתור אמרה בכתב של העד, אשר הושלמה בעדות עורך המסמך בן חורין, ושניהם כאחד, יבחנו כמקשה ראייתית אחת, ביחס לשאלה אם יש בהן כדי להוכיח תקינות מערכת הרמזורים.

48. מעיון במסמך ועדותו של העד - בעמוד 7 שורות 13-14, **נשאל העד האם התקלה שנרשמה בת/1 היא התקלה היחידה שקיבלו והוא השיב בחיוב.**

בהמשך עדותו בעמ' 8 לפרוט' מיום 10.12.20, שורות 7-8, אמר:

" .. בשבילי הרמזור תקין כל עוד לא קיבלתי תקלה הרמזור בשבילי תקין ... ",

עוד מסר העד כי לא קיימת כל אפשרות שאירעה תקלה במערכת הרמזורים, מבלי שהיא תירשם ואף הדגיש בתשובתו כי הודעה על תקלה נרשמת וכי יש פקידה שמקבלת הודעות ומעבירה - שם, שורה 22.

בהמשך מסר העד בן חורין כי "נכון אני אומר שהיה תאונה והרמזור לא תקין, המנגנון נפגע עקב התאונה והרמזור בעקבות זה לא תקין..." - עמ' 8 לפרוט', שורה 1-4.

כעולה מעדותו של בן חורין, מהות התקלה ברמזור היא בזמן התאונה היתה תקלה יחידה שדווחה באותו יום וכי כל תקלה שמתקבלת נרשמת ומטופלת.



בית משפט קמא נתן אימון מלא בעדות העד בן חורין (המוצג ת/1 והשלמתו במסגרת העדות), קביעה מבוססת על התרשמות ישירה מן העד, ממצאי המהימנות, ביחס לעד זה, לא נקבעו תוך היזקקות לדרך מסירת העדות בלבד. הם התבססו גם על ניתוח העדויות והשוואתן זו לזו. כידוע, יתרונה של הערכאה המבררת בקביעת קביעות מהימנות בכל הנוגע לעדויות שנשמעו לפניו הוא עצום. בכגון דא, ערכאת הערעור איננה מרבה ואיננה ממחרת להתערב.

קביעת בית משפט קמא ביחס לממצאים הנובעים מגרסת העד בן חורין (הן מ-ת/1 והן מעדותו בבית המשפט),
אין מקום להתערב בהם.

49. לצד זאת, עדות בין חורין אינה עומדת לבד, לה מצטרפת את עדות הבוחן בדבר תקינות הרמזור בעת התאונה, **"הרמזור היה תקין אך עקב תאונה נפגע המנגנון שלו..."** - עמ' 30 לפרוט' מיום 10.3.21, שורה 26.

בהמשך מסר הבוחן כי **"במידה ועובר לתאונה רמזורי הצומת לא היו פעלים, הדבר היה משוקף בת/1..."** - עמ' 31 לפרוט', שורה 1.

הבוחן עמד על כך כי אם היו תקלות נוספות ברמזור טרם התאונה הן היו מצוינות במסמך ת/1 (הודעה על תקינות הרמזור) - ראו עמ' 31 לפרוט' שורות 7-21.

הבוחן העיד כי לאחר פנייתו לנתיבי ישראל קיבל את תכנית הרמזורים - ת/17, המתייחסת לצומת הרלוונטי. הבוחן העיד כי על פי תוכנית הרמזורים ולוח הזמנים שהועברו לידי, בשעת התאונה פעלה תכנית רמזורים מס' 5 כאשר לפי בדיקה שערך לא היה מופע ירוק משותף ברמזור וכי במידה ועובר לתאונה הרמזור לא היה פעיל, הדבר היה משתקף בהודעה ת/1.

50. מסקנת הבוחן לתקינות הרמזור עובר לתאונה מבוססת הן על תוכנית הרמזורים - ת/17 והן על ת/1 אשר הוגשה באמצעות עורכה בן חורין. מכל מקום דעתי כדעת בית משפט קמא, שמצא את עדותו של הבוחן קוהרנטית, מבוססת ומהימנה וסבר כי הבוחן ביצע עבודתו נאמנה, במקצועיות וביסודיות, לאחר שערך פענוח לתכנית הרמזורים - ת/17 ובהסתמך על ת/1 שלפיה לא נרשמה תקלה בצומת עובר לתאונה.

51. כחיזוק לראיות הנסיבתיות בדבר תקינות מערכת הרמזורים, עומדות ראיות ישירות של עדים שתומכות במסקנה זו. בעדות נהג הרכב המעורב או העד 'אבבה' יש תמוכין למסקנה שמערכת הרמזורים פעלה כשורה בעת התאונה. כך עולה מעדותו של הנהג המעורב לפיה הוא עמד באחד הנתיבים שפונים שמאלה וכי כאשר הגיע לצומת היה אור אדום ברמזור, הוא עצר ברמזור והתחיל לנסוע לאחר שהרמזור התחלף לירוק. עדות זו לפיה הרמזור מתחלף, היא עדות ישירה, שנמצאה אמינה ומהימנה על בית



משפט קמא, וממנה ניתן ללמוד כי אכן, הרמזור עבד בצורה תקינה והתחלפות מופעי האור ברמזור, משתלבת היטב עם עדות בן חורין והבוחן.

זאת ועוד, העד הנטראלי מר אבבה שמסר כי הם הגיעו לרמזור ועצרו, עמדו באופן מוחלט, כי היה להם אור אדום וכי רכב הנהג המעורב שהיה לפנייהם גם עצר, **"ואז התחלף הרמזור לירוק והוא התחיל לנסוע. הרכב שלפני התחיל לנסוע במגמת פניה שמאלה ואני אחריו. ברגע שהוא היה כבר במגמת פנייה שמאלה בתוך הצומת שמענו את הפגיעה ואני טרם התחלתי את הנסיעה שמאלה בצומת ..."** - עמ' 14 לפרוט', שורה 8-1.

גם הנוסע הנוסף ברכבו של הנהג המעורב מר פשכצקי, העיד כי הדבר היחיד שהוא זוכר שהם עמדו ברמזור וכשהתחילו לנסוע קרתה התאונה. דבר המתיישב עם עדותו של הנהג המעורב ומר אבבה. כל אלה הם עדות שמחזקת את גרסת בן חורין ות/1 ואת עדות הבוחן ביחס לתקינות מערכת הרמזורים.

52. זאת ועוד גרסתו של המערער שסתר עצמו בעדותו כאשר העיד תחילה כי לא ראה את הרכב המעורב לפני התאונה וכי כשהגיע לצומת לא היו רכבים, ואילו לאחר מכן העיד כי הרכב המעורב עמד ברמזור כשהגיע לצומת, דבר המתיישב עם עדויותיהם של הנהג המעורב, העד הניטראלי והנוסע הנוסף אשר העידו כולם כי הנהג המעורב עצר ברמזור אדום והחל לנסוע כאשר הרמזור התחלף לירוק.

53. מכל מקום, הן על פי עדות הנהג המעורב והנוסע הנוסף ברכבו והן על פי עדות העד הנטראלי ביחד ולחוד, ובצירוף שאר הראיות האחרות, יש כדי לבסס את הרשעת המערער בדיון, ומשנה תוקף יש לכך, משעדות אלו היו מקובלות על דעת בית משפט קמא שהתרשם מהעדים בצורה בלתי אמצעית.

54. פסק דינו של בית משפט קמא מקובל עלי ומצאתי אותו מבוסס היטב. בית משפט קמא העדיף את גרסת המשיבה על פני גרסת המערער, כך שלפנינו קביעות עובדתיות שהתערבות בהן מצומצמת למקרים החריגים ויוצאים הדופן ועל כך נקבע:

"בטרם אדרש לגוף הערעור אזכיר את הכלל הידוע והקובע כי ערכאת הערעור אינה מתערבת בקביעות ובממצאים העובדתיות שנקבעו על ידי הערכאה הדיונית, למעט המקרים שהוכרו בפסיקה וכאשר נפלה טעות של ממש במסקנותיה ובקביעותיה של הערכאה הדיונית."

ראו ע"פ 4286/08 **אלהאשלה נ' מדינת ישראל**, (ניתן ביום 14.1.09), רע"פ 1978/09 **בני גלבוש נגד מדינת ישראל** (ניתנה ביום 23.3.09), רע"פ 735/11 **שי מזור נגד מדינת ישראל** (ניתנה ביום 26.1.11) ורע"פ 6867/11 **בהיל ג'בארין נגד מדינת ישראל** (ניתנה ביום 27.9.11), ע"פ 2485/00 **פלוני נ' מדינת ישראל**, פ"ד נה (2) עמ' 918, ע"פ 5385/05 **בילל אלחורטי נ' מדינת ישראל**, (ניתן ביום 18.5.06) וע"פ



2103/07 אביהו הורוביץ נגד מדינת ישראל, (ניתן ביום 31.8.08).

55. כאמור עניינו של המערער לא נמנה עם אותם מקרים המצדיקים התערבות ערכאה זו בקביעות העובדתיות.

56. ראוי לציין כי בעניינו עמדה בפני המערער האפשרות להזמין לעדות את מנהל מערך הבקרה של הרמזורים על מנת להוכיח טענתו בדבר אפשרות התרחשות תקלה רגעית ברמזור, אך הימנעותו מלעשות כן, פועלת לטובת המשיבה.

57. עוד יש לציין כי בעניינו תכנית הרמזורים מצטרפת לראיות האחרות שהינם עדותו של נהג הרכב המעורב, הנוסע הנוסף, העד אבבה ואף גרסתו של המערער עצמו שכולם ביחד ולחוד מעידים כי נהג הרכב המערב נכנס לצומת באור ירוק ובכך הם מחזקים את מסקנת הבוחן כי המערער עבר באור אדום בזמן התאונה.

58. יוצא אפוא, כי המשיבה עמדה בנטל ההוכחה המוטל עליה ולא מצאתי מקום להתערב בקביעות העובדתיות של בית משפט קמא.

59. בית משפט קמא התרשם מהנהג המעורב ומיתר העדים שהופיעו בפניו, וראה להעדיף את גרסתו של הנהג המעורב תוך שדחה את גרסתו של המערער. הלכה מושרשת מימים ימימה היא שבית המשפט, בשבתו כערכאת ערעור, לא יתערב בקביעות מהימנות של הערכאה הדיונית אלא במקרים חריגים. זאת על שום יתרונה של הערכאה הדיונית אשר התרשמה ישירות מן העדים ומן הראיות. רק מקום שמסקנותיה של הערכאה הדיונית אינן עומדות במבחן ההיגיון והשכל הישר, תתערב ערכאת הערעור בקביעותיה - (ראו: ע"א 7787/12 **עזיבון המנוח מאמא ז"ל נ' הסתדרות מדיצינית הדסה** (ניתן ביום 3.11.14); ע"א 5234/13 **קסנטי נ' בנק הפועלים משכן בע"מ** (ניתן ביום 11.1.15)). לא מצאתי כי במקרה דידן מתקיימות אותן נסיבות חריגות המצדיקות התערבות בממצאי המהימנות של בית משפט קמא.

60. אשר למחדלי החקירה, אציין כי שאלת קיומם של מחדלי חקירה נבחנת בשני שלבים: ראשית, נבחנת השאלה באם התרחש מחדל חקירתי ורק אם המענה לשאלה זו הינו בחיוב, תיבחן השאלה האם בשל אותו מחדל נפגעה יכולתו של הנאשם להתמודד כראוי עם חומר הראיות שעמד נגדו, עד כי קיים חשש ממשי לקיפוח הגנתו או לפגיעה בזכותו להליך הוגן.

בחינה זו נעשית תוך שקלול המחדלים הנטענים אל מול התשתית הראייתית שהונחה בפני הערכאה הדיונית - (ראו: ע"פ 8886/14 **פלוני נ' מדינת ישראל** (15.3.16); ע"פ 434/15 **פלוני נ' מדינת ישראל** (4.2.16)).

61. בעניינו, שקלול המחדל החקירתי הנטען אל מול מארג הראיות שהציגה המשיבה מוביל למסקנה כי



לא נתקפחה זכותו של המערער ולא נפגעה הגנתו.

62. על כן ועל יסוד האמור לעיל, אני דוחה את הערעור ככל שהוא מתייחס להכרעת הדין.

וכעת אעבור לדון בערעור על העונש:

63. אזכיר כי ערכאת הערעור לא תזדרז להתערב בעונש שהוטל על ידי הערכאה הדיונית, למעט המקרים שבהם הוטל עונש חמור וחורג מרמת הענישה המקובלת במקרים דומים - ראו ע"פ 8589/12 **חאלד ביאטרה נ' מדינת ישראל**, (ניתן ביום 28.1.13); ע"פ 6681/09 **אלחטיב נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 13.1.10); ע"פ 8704/08 **הייב נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 23.4.09); ע"פ 5236/05 **עמאשה נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 4.3.09); ע"פ 3091/08 **טרייגר נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 29.1.09); ע"פ 9097/05 **מדינת ישראל נ' ורשילובסקי** (ניתן ביום 3.7.06).

64. המדובר בעבירה חמורה של חציית צומת ברמזור אדום, המערער נכנס לצומת באור אדום, חסם דרכו של נהג הרכב המעורב אשר החל בנסיעה ובכניסה לצומת וכלי הרכב התנגשו, וכתוצאה מכך הרכב המעורב נזרק שמאלה ופגע בארון תשתית.

65. כתוצאה מהתאונה נחבלו בגופם ונזקקו לטיפול רפואי המערער, נהג הרכב המעורב והנוסע הנוסף אשר נחבל בחבלות של ממש, אובחן אצלו קרע במעי הדק ועבר כריתה וניתוח, נגרמו לו שברים בצלעות ובאגן, קרע בברך ימין, אושפז למשך 8 ימים ונזקק להליך שיקום ממושך ונקבעה לו נכות צמיתה בשיעור 69%.

66. בית המשפט העליון עמד לא אחת, כי על בתי המשפט להילחם בתאונות הדרכים, שתוצאתן חבלות המותירות נכות בשיעור בינוני ופגיעות הדורשות אשפוז ושיקום, וזאת בדרך של ענישה מחמירה, בהקשר של תאונות דרכים בכלל ונוכח שכיחותה של עבירת החצייה באור אדום בפרט, תוך שנקבע כי **"ריבוי תאונות הדרכים בארץ מחייב ענישה מחמירה אשר תסייע בביסוס כללי הזהירות הנדרשים לצורך שמירה על שלומם וביטחונם של משתמשי הדרך"** - ראו רע"פ 1694/19 **לואי יאסין נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 31.3.19) (להלן: **"יאסין"**); רע"פ 9094/18 **בושרי נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 2.1.19); כן ראו לע"פ 2247/10 **שלום ימיני נגד מדינת ישראל**, פ"ד סד(2) 666, שם נקבע כי:

"רבות נאמר על נגע תאונות הדרכים, ההולך ופושה וקוטל בנו ללא רחם וללא הבחנה, ואשר בעטיו נגבה מחיר דמים נורא, אם בהרוגים, אם בחבולים בגופם ובפצועים בנפשם, ואם בדאבת יקיריהם. רבות נאמר, דומה כי מעט מדי נעשה, ומדי שנה בשנה מקפדים מאות אנשים את חייהם ואלפים רבים נפצעים. מערכת המשפט נתקלת בהרוגים ובפצועים של תאונות דרכים הן בתחום הפלילי והן בתחום האזרחי, ומדי שנה מוגשות בבתי המשפט לערכאותיהם השונות אלפי תביעות על נזקי גוף שנגרמו



כתוצאה מתאונת דרכים. מקומו של בית המשפט במלחמת החורמה נגד תופעה קשה זו לא נפקד, ועליו להמשיך להירתם ולהרים תרומתו למען מאבק עיקש זה, בין היתר באמצעות הדאגה לענישה הולמת, אשר תסייע להגברת המודעות בדבר המחיר הכרוך בהפרת כללי התנהגות על הכביש" - (שם, פסקה 76, בעמ' 740).

67. על אף שאני סבור כי העונש שהושת על המערער הולם את חומרת העבירות בהן הורשע המערער ואינו עונש חמור, הגעתי למסקנה כי יש מקום להתערבות ברכיב הפסילה שהוטל על המערער.

68. מוסכם עליי הניתוח שעשה בית המשפט קמא בגזר דינו, לגבי חומרת העבירות והצורך בהרתעה. יחד עם זאת, יש להדגיש כי רף הרשלנות של המערער הועמד על הצד הבינוני, זאת בשונה מפסקי הדין אליהם הפנה בית משפט קמא, כך למשל ברע"פ 8588/16 **רז משה נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 8.2.16), דובר ברשלנות גבוהה מובהקת (נהיגה במהירות מופרזת וסטייה מנתיב נסיעה).

ראוי לציין כי מידת הרשלנות היא נסיבה מובהקת הקשורה בביצוע העבירה, ולא ניתן לשקול אותה במסגרת קביעת העונש בתוך המתחם כפי שעשה בית משפט קמא בעניינינו, ובוודאי שלא ניתן לשקול אותה פעמיים לחובת הנאשם.

זאת ועוד גם ברע"פ 2564/12 **יחיאל קרני נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 25.6.12), שאליו הפנה בית משפט קמא, ראוי לציין כי תוצאות התאונה היו קשות יותר (חבלות קשות לאם ובתה הקטינה) ומידת הרשלנות היתה רבתי (נהג אוטובוס מקצועי שחצה אור אדום במהירות רבה).

69. לעניין מדיניות הענישה במקרים דומים די אם אפנה למקרה דומה שנדון בעניין **יאסין** הנ"ל, שם הורשע הנאשם בנהיגה בקלות ראש, התנהגות הגורמת נזק לאדם או לרכוש וסטייה מנתיב הנסיעה, בית המשפט השלום קבע כי בנסיבות המקרה רשלנות הנאשם מצויה "ברף הבינוני גבוה" וכי מידת הפגיעה בנפגע מצויה ברף הבינוני, נוכח זאת ובהתבסס על מדיניות הענישה קבע בית משפט השלום מתחם ענישה שנע בין מאסר על תנאי עד מאסר שירות, קנס בסך 1,000 ₪, 18 חודשי פסילת רישיון נהיגה, פסילה על תנאי, פיצוי לנהג הרכב המעורב בסך של 2,000 ₪ ומאסר על תנאי. ערעור שהגיש הנאשם על הכרעת הדין נדחה, ואילו ערעורו על גזר הדין התקבל בחלקו כך שפסילת הרישיון הועמדה על 13 חודשים בפועל. בקשת רשות הערעור שהגיש הנאשם לבית משפט העליון נדחתה. יש לציין כי עברו התעבורתי של הנאשם היה מכביד (כולל 203 הרשעות קודמות בעבירות תעבורה) והוא לא הביע חרטה כלפי הנהג הנפגע.

70. בשקלול הנתונים האמורים, מחד גיסא את מידת הרשלנות שנקבעה ע"י בית משפט קמא שהיתה ברף הבינוני, לצד עונש המאסר בדרך של עבודות שירות שהוטל על המערער ומאידך גיסא, עברו התעבורתי של המערער הכולל גרימת תאונת דרכים לפני שלושה חודשים מהתאונה נשוא תיק זה והפגיעה



החמורה בנוסע הנוסף; החלטתי להקל במידה מסוימת בעונש הפסילה שהוטל על המערער ולא מצאתי מקום להתערב ביתר הוראות גזר הדין.

71. אשר על כן, אני מקבל את הערעור על חומרת הדין באופן חלקי, במובן זה שעונש הפסילה יעמוד על 15 חודשי פסילה בפועל (תחת 30 חודשי פסילה), בניכוי 60 ימי פסילה מנהלית. יתר רכבי הענישה שנקבעו בגזר הדין, יעמדו על כנם.

72. היה וניתן צו עיכוב ביצוע גזר הדין, בטל בזה הצו ועל המערער להפקיד את רישיונו במזכירות בית משפט קמא לאלתר לצורך תחילת מניין עונש הפסילה ולשלם את הקנס בהתאם להלחטת בית משפט קמא, אם כי מניין הזמן יהיה מיום מתן פסק דין זה.

ניתן היום, כ"א תמוז תשפ"ב, 20 יולי 2022, במעמד הצדדים.