

## עפ"ת 53523/03/22 - חיליל עכירה נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורם פליליים

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

20/07/22

בפני כבוד השופט מאزن דאו  
המעורער חיליל עכירה  
נגד מדינת ישראל  
המשיבה ב"כ המערער: עו"ד ראמי עלי<sup>ו</sup>  
ב"כ המשיבה: עו"ד מפרקליות מחוז חיפה פלייל

### פסק דין

#### א. ראשית דבר:

1. לפני ערעור על פסק דיןו של בית משפט השלום לטעורה בחיפה, (להלן: "בית משפט קמא"), שניתן על ידי השופט רונה פרסון, בתיק ת"ד 19-05-12.
2. הכרעת הדין ניתנה ביום 21.11.2021 וגורר הדין ניתן ביום 7.2.2022.
3. העורoor מופנה כנגד הכרעת הדין ומתחזק בשאלת אם המערער נכנס לצומת באור אדום ובאם הרמזור היה תקין בזמן התאונה; לחילופין מופנה העורoor כנגד חומרת גזר הדין.

#### ב. ההליך בבית משפט קמא:

4. המערער הובא לדין בבית משפט קמא בגין העבירות הבאות:
  - (-) **אי צוות 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 תקינה 21(ב)(2) לתקנות בקשר עם סעיף 38(3) לפקודה.**

.5. בכתב האישום, נטען כי בתאריך 4.12.18 בסמוך לשעה 04:23, נהג המערער ברכב פרטי מסווג מאזהה (להלן: "רכב המערער"), בכביש 752 מכיוון דרום לצפון והגיע למחלף יגור (רמפה דרומית) לצומת עם כביש 70 המזרחי.

.6. עוד נטען בכתב האישום, שהcabish במקום תקין, ראותليلתובה, תאורות רחוב פעולה, צומת מרומזר. אותה עת הרמזורים פעלו כתקנים. במקום הנ"ל, משמאלי לימיין ביחס לכיוון נסיעת המערער, נסע רכב מסווג רנו (להלן: "רכב המערב") נהוג בידי יצחק צור (להלן: "נהג הרכב המערב"), אשר החל בנסיעתו וכינסה לצומת, תוך פניה שמאליה, לאחר שהאור ברמזור בכיוון נסיעתו התחלף מאדום לירוק.

.7. בנוסף נטען, המערער נהג ברכב בראשנות בכך שלא שם לב בדרך, לא צית לאור האדם ברמזור בכיוון נסיעתו, נכנס לצומת תוך שהוא חוצה את קו העצירה באור אדום, חסם דרכו של נהג הרכב המערב וכל הרכב התנגשו (להלן: "התאונה").

.8. כתוצאה לכך הרכב המערב נזדק שמאלה ופגע בארון תשתיית. כתוצאה מההתאונה נחבלו בגופם ונזקקו לטיפול רפואי המערער, נהג הרכב המערב ונוטע ברכבו אשר נחבל בגופו בחבלות של ממש. כמו כן נגרם נזק לכלי הרכב ולארון התשתיית.

.9. המערער כפר בעבודות כתב האישום וטען כי הוא עבר את הצומת במהירות סבירה וחוקית ותוך שהוא "עובד את הרמזור באור יירוק, אפילו לא מהbehav", אז קرتה ההתנגשות בין הרכב המערב. טען כי ישנן שתי אפשרויות, האחת היא שהרכב המערב הוא זה שעבר את הצומת באור אדום והשנייה היא שהמזרים 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 שככלו עדויותיהם של הבוחן رس"מ שי זגדון (להלן: "הבוחן"), מר אבנर בן חורין (להלן: "בן חוריין"), הס"רים; رس"ר עלם מוקולד ורס"ל קרן גל, נהג הרכב המערב, הנוטע שהוא ברכב והעד וורקי אבבה (להלן: "אבבה"), עוד הוגש בין היתר תכנית רמזרים, הודיע על תכניות הרמזור בעת תאונה, דוח בוחן, פיענוח תכנית רמזרים, מזקרים, הודיעת נהג תחת אזהרה, שניلوحות צלומים ודיסק, דוחות פעולה, מרשימים, סקיצה ומסמכים רפואיים.

.11. מטעם ההגנה העיד המערער והוגש צלום אובי 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 דין, 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 עליה בידי המשיבה להoxic מעלה לכל ספק סביר כי המערער נכנס לצומת בניגוד לאור אדום שדליך בכיוון נסיעתו ואילו הנהג המעורב עבר את הצומת באור ירוק. בית משפט קמא דחה את טענת המערער כי הרמזורים בצומת לא פעלו באופן תקין悠悠 ועבר לתאונה או בזמן התאונה. קיבל את מסקנת הבוחן כי הרמזורים היו תקינים עover לתאונה וקבע כי עדותו של הבוחן קוורנטית, 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 ומסקنته, לפיה לא נרשמה תקלת ברמזורים עover לתאונה.
13. אשר לעדותו של הנהג המעורב בתאונה קבע בית משפט קמא כי עדותו עקבית ומהימנה, לא נפלו בה סתיירות ונתמכת בעדותו של הudge האובייקטיבי והנטרלי - מר אבבה אשר נסע מאחורי רכבו של הנהג המעורב בתאונה. עדותו של אבבה הייתה קוורנטית, חד משמעות ועולה בקנה אחד עם עדותו של הנהג המעורב ומחזקת אותה.
14. בית משפט קמא הדגיש כי כעולה מעדותו של נהג הרכב המעורב, הוא עומד באחד הנתיבים שפונים שמאליה וכי כאשר הגיע לצומת היה אור אדום ברמזור, הוא עצר ברמזור והתחלף לנסוע לאחר שהרמזור התחלף לירוק.
15. זאת ועוד הנוסף הנוסף ברכבו של נהג הרכב המעורב - מר פשצקי, גם הוא העיד כי הם עמדו ברמזור וכשהתחלפו לנסוע קרתה התאונה, מה שמתישב 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 היורדים 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 סתיירות וחוסר דיוקים אשר מティלים דופי באמיתות גרטסו"
18. משמע, על פי התרשומות בית משפט קמא הבלתי אמצעית, הוא העדיף את גרסת עדி המשיבה על פני גרסת ההגנה. סופו של יום, החלטת בית משפט קמא להרשיע את המערער בעבירות שייחסו לו בכתב האישום.
19. באזור דין עמד בית משפט קמא על חומרת העבירות שהורשע בהן המערער ואשר פוגעות בערכיהם

המוגנים של שמירה על שלומו ובטחונו 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 הדריכים בארץ אשר במרכזן גרים חבלות של ממש. נוכח זאת ובהתבסס על מדיניות הענישה הנוהגה במקרים דומים קבע בית משפט קמא כי מתחם הענישה ההולם את מעשי המערער כולל מאסר בפועל לתקופה שנעה בין 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 כתוב האישום עולה כי מדובר ברשלנות ברף הבינוני.

.20. בבאו לגוזר את עונשו של המערער בתוך המתחם שקל בית משפט קמא לחומרא את תוצאות הפגיעה החמורות שנגרמו לנפגע, מידת הרשות בביצוע העבירות, עברו התובורתי של המערער הכלול שתי הרשעות קודמות, לרבות הרשעה בגין תאונת דרכים שהתרחשה שלושה חודשים בלבד לפני התאונה נשוא תיק זה. לצד זאת שקל בית משפט קמא לקולא את נסיבותו האישיות של המערער, בכר שמדובר באדם צער 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:

30 מאסר בפועל לתקופה של 40 ימים אשר יורצה בדרך של עבודות שירות בהתאם לחוות הדעת של הממונה; חודשי פסילה בפועל בניכו 60 ימי פסילה מנהלית; 6 חודשים על תנאי למשך 3 שנים; 6 חודשים פסילה על תנאי למשך 3 שנים; קנס בסך 2,800 ₪ לשישולם ארבעה תשומות שווים ורצופים; ופיצוי לנפגע בסך 6,000 ₪.

**ג. טענות המערער:**

.22. המערער הדגיש כי יש לו זכותו מכל העבירות שייחסו לו בכתב האישום וטען כי המשיבה לא עמדה בנטול המוטל עליה לפि דין להוכיח את אשמו מעל לכל ספק סביר. המערער ציין כי הראות שנפקדו והוחסרו והأدנים החסרים בראיות שהונחו בפני בית משפט קמא אינן מוליכות להרשעה כי אם ליזיכוי שאין מוטל בספק. זאת לצד מחדלי החקירה היורדים לשורש העניין, הסתיירויות הרבות בראיות ואי מיצוי החקירה עד תום.

.23. המערער טען כי קיימן מחדל חוקרי מחייב המתבטא באירוע עדות מבת הזוג של אבבה שהינה עדה לשירה לאירוע התאונה שנכחה בזירה כעולה מזכר ת/2. עוד טען המערער כי עדות רס"ר מוקליד מהוות חיזוק למחדל חוקרי זה הבלתי מוסבר בעלייל. מצד שני העלה המערער טענה נגד מהימנות העד מוקליד, שערך דו"ח הפעולה ת/28 בחלווף כחודשיים תמיימים מיום התאונה.

- .24. לטענת המערער, טעה בית משפט קמא עת לא ייחס משקל ראוי לאי מיצוי החקירה כשהוכח בכך העובדתי כי היא לא מוצתה כראוי.
- .25. עוד טען המערער כי עצם אי הזמנת סרטון המצלמה טועמן בחובו של חקירותי.
- .26. המערער ערך ניתוח לעדויות שבתייך והדגיש כי אין בעדויות אלה כדי לבסס בשום צורה הרשות המערער וכי המשיבה לא עמדה בנטול להוכחת עובדות כתוב האישום, לפיכך ביקש המערער לקבל את הערעור ולהורות על זיכוי מכל העבירות נשוא כתוב האישום.
- .27. המערער ציין כי אין בעדותו של בן חורין שום קשר לתוכנית הרמזורים וכי לא ניתן להוכיח באמצעותה מואמה לעניין תקינות מערכת הרמזורים עובר לתאונה ובזמן התאונה עצמה.
- .28. עוד טען המערער כי הרישומים על גבי תוכנית הרמזורים מהווים מידע מסויני ביותר בדבר מועד התאונה, מיקומה ושעת התרחשותה ואין בהם כדי להוכיח ولو ברמה המינימאלית, את תקינותה של מערכת הרמזרים במועד הרלוונטי, דבר שמטיל ספק בכל נושא תקינות מערכת הרמזרים.
- .29. המערער ציין שמסקנת הבוחן כי מערכת הרמזרים פעלת באופן תקין וכי לא נרשמה כל תקלת ברמזור, אין לה על מה להתבסס, בהעדר ראה מפורשת, פוזיטיבית חותכת מהגוף המוסמך.
- .30. אשר על כן טען המערער כי שגה בית משפט קמא שהרשיעו בביצוע העבירות המוחסנות לו ושהגיא למסקנה לא נכון 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 משפהה, סולל את דרכו המקצועית ולא נרשמה לחובתו שום הרשעה מאז הגשת כתב האישום ומazel האירוע נשוא תיק זה.
- .33. לטענת המערער, בית משפט קמא החמיר עמו והטיל עליו עונשים כבדים, על אף שקבע כי הדבר בראשלנות ברף הבינו.

. ד. טענות המשפטה:

34. מנגד סבורה המשפטה כי דין העורר להידחות. המשפטה טענה כי בית משפט קמא שמע את העדים ועל סמך התרשםותם מהם ועל סמך הנתונים שהוצגו בפניו קבע כי עליה בידי המשפטה להoxicה מעלה לכל ספק סביר את העבריות שיחסו לumarur. לטענתה, אין ערכאת העורר נהגת להתערב בנסיבות מהימנות וממצאים עובדיים שנקבעו ע"י הערכאה הדינית לאור היתרון המובהק שיש לה בהתרשםה מהעדים.
35. עוד טענה המשפטה כי לא נפלו בעדותו של הבוחן מחדלים הפוגעים בהגנת המערער. המשפטה צינה כי עדותו של הבוחן הייתה Kohrenstein ואמנה ולא נסתרה בחקירה נגדית. גם עדותו של נהג הרכב המערער, הייתה עקבית ומהימנה ולא נפלו בה סתיות והיא נתמכה בעדותו של עד הראייה המרכזי והאובייקטיבי - מר אבבה. עוד צינה המשפטה כי בית משפט קמא מצא את עדותו של המערער כלל מהימנה ואף עומדת בנגדו לעדותו של עד הראייה הניטראלי והוא סטר עצמו בעדותו כאשר תחילתה לא ראה את הרכב המערער לפני התאונה וכשהגע לצומת לא היו רכבים לדבריו, ואילו לאחר מכן כי הרכב המערער עמד ברמזוור כאשר הגיע לצומת. לטענת המשפטה גרסה המערער לפיה הרכב המערער שעמד ברמזוור מתישבת עם עדויות הנהג המערער, העד הניטראלי והנוסע הנוסף, כקביעת בית משפט קמא.
36. לעניין מחדלי החקירה, בדבר אי גבייה עדות מבת זוגו של אבבה, הפנטה המשפטה לקביעת בית משפט קמא לפיה הדבר אינו עולה כדי מחדל חקירה שיש בו כדי לפגוע בהגנת המערער. יתרה מזו, צינה המשפטה כי המשימה מסרה למערער את זהותה ו כתובتها של עדזה זו, כך שאם סבר המערער שהיה בעדותה כדי לסייע לו היה יכול לזמן עדת הגנה.
37. לעניין תקינות הרמזורים, הדגישה המשפטה כי בית משפט קמא התייחס באricsות לעניין זה ולא קיבל את טענת המערער בדבר אי תקינותם לאור מסקנת הבוחן שמצוותם היי תקינים ולאור עדותם של העד בן חורין שמחזקת מסקנה זו ותומכת בה.
38. אשר לגזר הדין סבורה המשפטה כי בית משפט קמא גזר על המערער עונש חולם שambil בחשבון את נסיבותיו האישיות, עברו התעבורתי הכלול הרשעה בעבירה של התנהלות הגרומת נזק, סטייה מנוטיב נהיגה בחוסר זהירות במסגרת תאונת דרכים, שהתרחשה שלושה חודשים בלבד בטרם האירוע נשוא תיק זה.
39. לפיכך ביקשה המשפטה לדחות את העורר על שני חלקיו.

. ה. דין והכרעה:

.40. לאחר שעניינו בפסק הדין, בעודיעות שהובאו בפני בית משפט קמא, במצגיהם ושמעתי את טענות הצדדים, אני מחייב לדוחות את הערעור על הכרעת הדין ולקבל את הערעור על גזר הדין באופן חלקני, במובן זה שعونש הפסילה בפועל ימודע על 15 חודשים (תחת 30 חודשים), כמפורט בהמשך.

.41. לפתחו של בית המשפט הונחה גרסה עובדתית על פייה הרכב המעורב חזה את הצומת כמשמעות או רიוק דולק בכיוון נסיעתו. גרסה שבית משפט קמא נתן בה אימון מלא בהתבסס על גרסת נהג הרכב המעורב, גרסת הנושא שהוא ברכב והעד 'אבבה'. עוד נקבע על ידי בית משפט קמא, על יסוד דו"ח הבוחן שערך פענו תכנית רמזוריים (ת/19) (תכנית הרמזוריים הוגשה וסומנה ת/17), שם ציין הבוחן כי בתאריך ובשעת התאונה פעלת תכנית רמזוריים מס' 5 (לילה), רכב המערער נסע ב蹶ע 3 ורכב המעורב נסע ב蹶ע 4, כאשר אורך מחזור 70 דקות. עוד עולה מידע הבוחן והדו"ח שערך שבין מופיע 3 ובין מופיע 4 אין רიוק משותף ברמזור וכי בכיוון נסיעת רכב המערער - הריק מהבaba, בכיוון נסיעת רכב המעורב - הריק מהבaba.

.42. קביעות אלו יש בכוחו להוכיח כי נהג הרכב המעורב חזה את הצומת כאשר בכיוון נסיעתו דלק או ריק, בנוסף יש בכוחו להוכיח שאין מופיע או ריק משותף ברמזור בין מסלול נסיעת המערער לרכב המעורב. עם זאת, אין במסד עובדתי זה כדי להצביע, בשלב זה, על כך שהמערער חזה את הצומת באור אדום. על מנת הגיעו למסקנה זו, יש להוכיח תכונות רמזוריים בשעת התאונה.

.43. תכונות הרמזוריים בעת התאונה נלמדת מראיות נסיבתיות, על בסיס בדיקה תקופתית אחרונה תקינה, תחזוקת הרמזוריים ורישום במערכת ניטור אלקטרוניות לרישום תקלות ברמזור. כאשר מוכח דבר ביצוע בדיקת תחזוקה תקופתית בהתאם לנוהל מחיב, והעד רישום תקלות למועד התאונה, ניתן לקבועו כמסקנה שהמזוריים פועלו בעת התאונה באופן תקין.

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

"במישור העקרוני, אנו מבקשים להזכיר ולדוחות את הטענה שנسبה על כך שיטת העבודה של מערכת הרמזוריים בצומת לא הוכחה כדבי. התביעה הגישה תעודת עובד ציבור הנוגעת לשיטת הפעלה של הרמזוריים וכן הביאה ראיות לכך שלא נרשמו תקלות הנוגעות להפעלה. בנסיבות רגילות, זהה הוכחה ברמה מסוימת לצורך הוכחת תקינותה של מערכת רמזוריים. בהעדר אנדייקציה כלשהי המורה לכיוון ההפור, 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' דריין 1.7.2012). אין בכך כדי לגורע מכך שנטול ההוכחה מוטל על התביעה. אולם, התביעה عمדה בנטול זה בנסיבות שבהן לא היו כל אינדייקציות לכיוון האخر. לא מותר לציין בהקשר זה כי בא כוחה של המערערת יותר על האפשרות שעדמה בפניו לחזור את עורף התעודה בכל

הנוגע למערכת הרמזוריים, ואף הימנעוו זו פועלת במקרה זה לטובת התביעה".

45. זאת ועוד בرع"פ 1733/17 **אחסאן ערabi נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 27.2.17), דובר במקרה דומה למקרה שלפניו שבו הוגש כנגד הנאשם כתב אישום המיחס לו עבירות של נהיגה כשברמזור או אדום, נהיגה בקלות ראש והתנהגות הגורמת נזק. הנאשם נכנס לצומת כשברמזור או אדום וגרם לההתנהגות כלי הרכב וכתווצה מכך נפגעה נהגת הרכב המעורב. בית משפט השלים לאחר ניהול הוכחות זיכה את הנאשם מחמת ספק מההעבריות שיוחסו לו בקבועו כי המאשימה לא הוכיחה תקינות הרמזוריים בצומת. המדינה ערערה לבית המשפט המחויז שקבע כי יש להרשיע את הנאשם בעבירות שיוחסו לו בקבועו כי:

"הואיל ובית משפט קמא ראה להאמין באופן חד משמעי לרשות הנהוגת ברכב המזודה ונוהג הרכב שנגע אחריה וקבע בצורה קטגורית כי זו חצתה את הצומת כאשר ברמזור בכיוון נסיעתה דלק אוירוק ומאחר והוכחה תקינות מערכת הרמזוריים בצומת, המסקנה המתבקשת היא כי המשיב חזה את הצומת כברמזור בכיוון נסיעתו היה מופע אדום. זו המסקנה המתחייבת מהתשתיית הראיתית שהוצגה. הדבר מוביל להרשעתו של המשיב בעבירות נשוא כתוב האישום".

בית המשפט המחויז ציין כי עדות הבוחן שערך פענו לתוכנית הרמזוריים והאישור מטעם חברת מנורה, שלפיו לא התקבלו הודעות על תקלות ברמזור ובהעדר כל ראייה שתצביע אחרת, היה נכון לקבוע שתקינות מערכת הרמזוריים בצומת הוכחה כראוי, תוך שהוא מפנה לפסק הדין בעניין פלונית שם נקבע כי "בהעדר איניקציה כלשהי המורה לכיוון ההפון, ניתן להניח בעניין זה חזקת תקינות, על בסיס הראיות שהובאו".

בקשת רשות הערעור שהגיש הנאשם לבית המשפט העליון על פסק הדין של בית משפט המחויז נדחתה תוך קביעה כי "לא מצאתי כל פגם בקביעתו של בית משפט המחויז, לפיה לא הוכח כי מערכת הרמזוריים לא הייתה תקינה על סמך הראיות שהובאו בפניו, זאת בפרט כאשר המבחן נמנע מהזמן לעדות את מנהל מערך הבקרה של הרמזוריים".

46. השאלה הטעונה הכרעה היא : **אם המשיבה עמדה בנטול הוכחה שמקים את חזקת תקינות מערכת הרמזוריים?** המשיבה הגישה מסמך שכותרתו "הודעה על תקינות הרמזור בעת התאונה" (מציג ת/1) שנועד להגשה כתע"צ המUID על תקינות הרמזוריים בצומת בעת התאונה. למרות שבית משפט קמא וגם הצדדים התייחסו למסמך כתע"צ, המסמן, לעוניות דעתינו, אינו עונה על התנאים להוות "תעודת עובד ציבור" על פי דיני הראיות זאת על פי המבחן הצורני והמהותי הדרוש.

העד בן חורין שערך מציג ת/1 העיד בבית משפט קמא. מציג ת/1 לא הוגש, במסגרת הכלל הראיתי הנוגע להגשת תע"צ כלל שנועד לחסוך בהתייצבויות העד בבית משפט. המסמן ת/1 הוגש כ"אמרה"

בכתב של העד, שניתנה מחוץ לכוטלי בית המשפט, ויש בו כדי לשקף מעין הצהרת רצינות המלמדת לגבי אמינות ומהימנות העד ולהציג עלי שיטת עבודה.

לסיכום, המוצג ת/1 אינו מוגדר כתע"צ- גם אם בית משפט קמא הגדרו כך, אלא מסמן קביל המוגש כראיה על ידי עורכו שהעיד בבית משפט. **משקל המסמן נבעל 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 לרמזוריים ובעיקר אין בו מידע **אודות העדר תקלות ביחס לתקופה שלפני התאונה**. המסמן מעיד וממלמד כי בזעה אחזהה שוטפת ובדיקה אחרתה בזעה ביום 18/11/18. לו מסמן זה, עמד לבדו, בפני בית משפט קמא כדי לבסס מסד עובדתי להוכחת תקינות מערכת הרמזוריים, המסקנה הייתה, **שאין בכוחו של ת/1 כדי לבסס 'חזקת התקינות', והיה מקום קבוע לקבוע שלא הוכיחה התביעה את תקינות מערכת הרמזוריים.**

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

48. מעין במסמן ועדותו של העד - בעמוד 7 שורות 13-14, **נשאל העד האם התקלה נרשמה בת/1 היא התקלה הייחידה שקיבלו והוא השיב בחיזוב.**

בהמשך עדותו בעמ' 8 לפרט מיום 20.12.2010, שורות 7-8, אמר:

"... בשביili הרמזור תקין כל עוד לא קיבלתי תקלת הרמזור בשביili תקין ...",

עוד מסר העד כי לא קיימת כל אפשרות שאירועה תקלת במערכת הרמזוריים, מבלתי שהוא תירשם ואף הדגיש בתשובתו כי הودעה על תקלת נרשמת וכי יש פקידה שמקבלת הודעות ומעבירה - שם, שורה 22.

בהמשך מסר העד בן חורין כי "נכוון אני אומר שהייה תאונה ורמזור לא תקין, המנגנון נפגע עקב התאונה ורמזור בעקבות זה לא תקין..." - עמ' 8 לפרט, שורה 1-4.

כעולה מעדו של בן חורין, מהות התקלה בرمזור היא בזמן התאונה הייתה תקלת ייחודית שדווחה באותו יום וכי כל תקלת שמתקבלת נרשמת ומטופלת.

בית משפט קמא נתן אימון מלא בעדות העד בין חורין (המוצג ת/1 והשלמתו במסגרת העדות), קביעה מבוססת על התרשומות ישירה מן העד, מצאי המהימנות, ביחס לעד זה, לא נקבעו תוך היזקקות בדרך מסירת העדות בלבד. הם התבפסו גם על ניתוח העדויות והשוואתן זו לזו.\_CIDOU, יתרונה של הערכאה המבררת בקביעת קביעות מהימנות בכל הנוגע לעדויות שנשמעו לפניה הוא עצום. ברגע דא, ערכאת הערעור איננה מרובה ואיינה ממהרת להתערב.

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

.49 **הטאונה, "הרמזור היה תקין אך עקב תאונה נפגע המנגנון שלו..."** - עמ' 30 לפרט' מיום השורה, 10.3.21

במה שמסר הבוחן כי "במידה ועובר לתאונה רמזורי הצומת לא היו פעילים, הדבר היה משוקף בת/1..."  
- עמ' 31 לפירוט, שורה 1.

הבחן עמד על כך כי אם היו תקלות נוספות ברמזוֹר טרם התאונה הן היו מצויות במסמך ת/1 (הודעה על תקינות הרמזוֹר). ראו ע"מ 31 לפירוט שורות 7-21.

הובון העיד כי לאחר פניהו לישראל קיבל את תכנית הרמזורים - ת/17, המתיחסת לצומת הרלונטי. הובון העיד כי על פי תוכנית הרמזורים ולוח הזמנים שהועברו לידי, בשעת התאונה פעלה תכנית רמזורים מס' 5 כאשר לפי בדיקה שערך לא היה מופע יрок משותף ברמזור וכי מידה 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 דעתו כדעת בית משפט קמא, שמצא את עדותו של הבוחן Kohrenstein, מבוססת ומהימנה וסביר כי הבוחן ביצע עבודתו נאמנה, במקצועיות וביסודיות, לאחר שערף פענווה לתוכנית הרמזורים - ת/17 ובהסתמך על ת/1 שלפיה לא נרשמה תקלת בצדמת עובר לתאונה.

51. כחיזוק לראיות הניסיוניות בדבר תקינות מערכת הרמזורים, עומדות ראיות ישירות של עדים שתומכו בפסקנה זו. בעודו נג הרכב המעורב או העד 'אבה' יש תמכונה למסקנה שמערכת הרמזורים פעלת כשרה בעת התאונה. כך עולה מעדותו של הנג המעורב לפיה הוא עמד באחד הנתיבים שפונים שמאלה וכי כאשר הגיע לצומת היה אודם ברמזור, והוא עצר ברמזור והתחיל לנסוע לאחר שהרמזור התחלף לירוק. עדות זו לפיה הרמזור מתחלף, היא עדות ישירה, שנמצאה אמינה ומהימנה על בית המשפט לירוק.

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

זאת ועוד, העד הניטרלי מר אבבה שמסר כי הם הגיעו לרמזור ועצרו, עמדו באופן מוחלט, כי היה להם אור אדום וכי רכב הנהג המעורב שהיה לפניהם גם עוצר, "ואז התחלף הרמזור לירוק והוא התחיל לנסוע. הרכב שלפני התחיל לנסוע בмагמת פניה שמאליה ואני אחריו. ברגע שהוא היה כבר בмагמת פניה שמאליה בתוך הצומת שמענו את הפגיעה ואני טרם התחלתי את הנסעה שמאליה בצומת ..." - עמ' 14 לפrox, שורה 8-1.

גם הנוסף הנוסף ברכבו של הנהג המעורב מר פשצקי, העיד כי הדבר היחיד שהוא זכר מהם עמד ברמזור וכשהתחילה לנסוע קرتה התאונה. דבר המתישב 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 שסתור עצמו בעדותו כאשר העיד תחילתה כי לא ראה את הרכב המעורב לפני התאונה וכי כשהגיע לצומת לא היו רכבים, ואילו לאחר מכן כי הרכב המעורב עמד ברמזור כשהגיעו לצומת, דבר המתישב עם עדויותיהם של הנהג המעורב, העד הניטרלי 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 הניטרלי בלבד ולבדוק, ובצירוף שאර הראות האחרות, יש כדי לבסס את הרשות המערער בדיון, ומשנה תוקף יש לcker, משעדיות אלו היו מקובלות על דעת בית משפט קמא שהתרשם מהעדים בצורה בלתי אמצעית.

54. פסק דיןו של בית משפט קמא מקובל עליי ומצאתו אותו מבוסס היבט. בית משפט קמא העיד את גרסת המשיבה על פני גרסת המערער, כך שלפנינו קביעות עובדתיות שההתערבות בהן מצומצמת למקרים החריים היוצאים הדופן ועל כך נקבע:

"בטרם אדרש לגוף הערעור אזכיר את הכלל הידוע והקובע כי ערכאת הערעור אינה מתערבת בקביעות ובנסיבות העובדות שנקבעו על ידי הערכתה הדינונית, למעט המקרים שהוכרו בפסקיקה ואשר נפלה טעות של ממש במסקנותיה ובקביעותיה של הערכתה הדינונית."

ראו ע"פ 4286/08 **אלוואשלה נ' מדינת ישראל**, (ניתן ביום 14.1.09), רע"פ 1978/09 **بني גלבוע 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 **בhaiil ג'בארין נגד מדינת ישראל** (ניתנה ביום 27.9.11), רע"פ 2485/00 **פלוני נ' מדינת ישראל**, פ"ד נה (2) עמ' 918, ע"פ 5385/05 **ቢיל אלחוורטי נ' מדינת ישראל**, (ניתן ביום 18.5.06) וע"פ

7/2103 אביהו הורוביץ נגד מדינת ישראל, (ניתן ביום 31.8.08).

55. כאמור עניינו של המערער לא נמנה עם אותם מקרים המצדיקים התערבות ערוכה זו בקביעות העובדתיות.
56. ראוי לציין כי בעניינו עמדה בפני המערער האפשרות להזמין לעדות את מנהל מערך הבקרה של הרמזוריים על מנת להוכיח טענתו בדבר אפשרות התרחשות תקלת רגעית ברמזור, אך הימנעתו מלעשות כן, פועלת לטובת המשיבה.
57. עוד יש לציין כי בעניינו תכנית הרמזוריים מצטרפת לראיות האחרות שהן עדותו של נהג הרכב המערבי, הנושא הנוסף, העד אבבה ואף גרטסו של המערער עצמו שכולם ביחד ולחוד מעידים כי נהג הרכב המערבי נכנס לצומת באור יורך ובכך הם מחזקים את מסקנת הבוחן כי המערער עבר באור אדם בזמן התאונה.
58. יצא אפוא, כי המשיבה עמדה בנטול ההוכחה המוטל עליה ולא מצאתה מקום להתערב בקביעות העובדתיות של בית משפט קמא.
59. בית משפט קמא התרשם מהנהג המערבי ומיתר העדים שהופיעו בפניו, וראה להעדייף את גרטסו של הנהג המערבי תוך שדחה את גרטסו של המערער. הלכה מושרת מימים ימימה היא שבית המשפט, בשbetaו כערצת ערעור, לא יתרעב בקביעות מהימנות של הערכת הדיניות אלא במקרים חריגים. זאת על שום יתרונה של הערכת הדיניות אשר התרשמה ישירות מן העדים ומן הראיות. רק מקום שמסקנותיה של הערכת הדיניות אין עומדות במבחן ההיגיון והשכל הישר, תתעורר ערכת הערעור בקביעותיה - (ראו: ע"א 12/7787 **יעזון המנוחمامא ז"ל נ' הסתדרות מדיצנית הדסה** (ניתן ביום 3.11.14); ע"א 13/5234 **קרנסטי נ' בנק הפועלים משכן בע"מ** (ניתן ביום 11.1.15)). לא מצatoi כי במקרה דין מתקיימות אותן נסיבות חריגות המצדיקות התערבות בנסיבות המהימנות של בית משפט קמא.
60. אשר למחדלי החקירה, אצין כי שאלת קיומם של מחדלי חקירות נבחנת בשני שלבים: ראשית, נבחנת השאלה האם התרחש מחדל חקירותי ורק אם המענה לשאלת זו הינו חיובי, תיבחן השאלה האם בשל אותו מחדל נגעה יכולתו של הנאשם להתחזק כראוי עם חומר הראיות שעמד נגדו, עד כי קיים חשש ממשי לקיטוף הגנתו או לפגיעה בזכותו להליך הוגן.
- בוחינה זו נעשית תוך שיקול המחדלים הנטענים אל מול התשתית הראיתית שהונחה בפני הערכת הדינית - (ראו: ע"פ 14/8886 **פלוני נ' מדינת ישראל** (15.3.16); ע"פ 15/434 **פלוני נ' מדינת ישראל** (4.2.16)).
61. בעניינו, שיקול המחדל החקירתי הנטען אל מול מארג הראיות שהציגה המשיבה מוביל למסקנה כי

לא נתקפהה זכותו של המערער ולא נפגעה הגנתו.

62. על כן ועל יסוד האמור לעיל, אני דוחה את העrüור מכל שהוא מתייחס להכרעת הדיין.

**וכעת עבור לדון בעrüור על העונש:**

63. אזכיר כי ערכאת העrüור לא תזרז להתערב בעונש שהוטל על ידי הערכאה הדינית, למעט המקרים שבהם הוטל עונש חמוץ וחורג מרמת העונשה 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 29.1.09); ע"פ 3091/08 **טריגר נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 09.4.09); ע"פ 9097/05 **מדינת ישראל נ' רושילובסקי** (ניתן ביום 3.7.06).

64. המדובר בעבירה חמורה של חיצית צומת ברמזור אדום, המערער נכנס לצומת באור אדום, חסם דרכו של נהג הרכב המעוור אשר החל בנסיעה ובכניסה לצומת וכלי הרכב התנגשו, וכתוצאה מכך הרכב המעוור נזקק שמאלה ופגע בארון תשתיות.

65. כתוצאה מה תאונה נחללו בגופם ונזקקו לטיפול רפואי המערער, נהג הרכב המעוור והנוסע הנוסע אשר נחלב בחבלות של ממש, אובחן אצליו קרע במעי הדק ו עבר כרייה וניתוח, נגרמו לו שבירים בצלעות ובאגן, קרע בברך ימין, אושפז במשך 8 ימים ונזקק להליר שיקום ממושך ונקבעה לו נוכות צמיתה בשיעור 69%.

66. בית המשפט העליון עמד לא אחת, כי על בתי המשפט להילחם בתאונות הדריכים, שתוצאתן חבלות המותירות נכות בשיעורBINONI ופגיעות הדורשות אשפוז ושיקום, וזאת בדרך של עונשה מחמירה, בהקשר של תאונות דרכים בכלל ונוכח שכיחותה של עבירת החצייה באור אדום בפרט, תוך שנקבע כי "ריבוי תאונות הדריכים בארץ מחייב עונשה מחמירה אשר תעשי בביסוס כללי זהירות הנדרשים לצורך שמירה על שלום וביטחונם של משתמשי הדרך" - ראו רע"פ 1694/19 **לואי יאסין נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 19.3.19) (להלן: "יאסין"); רע"פ 9094/18 **בושרי נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 19.2.19); כן ראו לע"פ 2247/10 **שלום ימני נגד מדינת ישראל**, פ"ד סד(2) 666, שם נקבע כי:

"רבות נאמר על נגע תאונות הדריכים, ההולך ופושה וקוטל בנו ללא רחם וללא הבחנה, ואשר בעטי נגבה מחיר דמים נורא, אם בהרוגים, אם בחבלים בגופם ובפציעים בנفسם, ואם בדאמבת יקירותם. רבות נאמר, דומה כי מעט מדי נעשה, וmdi שנה בשנה מקפדים מאות אנשים את חייהם ואלפים רבים נפצעים. מערכת המשפט נתקלת בהרוגים ובפציעים של תאונות דרכים הן בתחום הפלילי והן בתחום האזרחי, וmdi שנה מוגשות בבתי המשפט לערכאותיהם השונות אלפי תביעות על נזקי גופ שנגרמו

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

67. על אף שאני סבור כי העונש שהושת על המערער הולם את חומרת העבירות בהן הורשע המערער ואיןו עונש חמום, הגעתו למסקנה כי יש מקום להתייחסות ברכיב הפטילה שהוטל על המערער.

68. מוסכם עלי הניתוח שעשה בית המשפט קמא בגזר דין, לגבי חומרת העבירות והצורך בהרתעה. יחד עם זאת, יש להdagש כי רף הרשלנות של המערער הוועיד על הצד הבינוני, זאת בשונה מפסקי הדין אליהם הפנה בית משפט קמא, כך למשל בرع"פ 8588/16 **רז משה נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 8.2.16), דובר ברשלנות גבוהה מובהקת (נהיגה ב מהירות מופרזת וסטייה מנוריב נסיעה).

ראוי לציין כי מידת הרשלנות היא נסיבה מובהקת הקשורה בבחירה העבירה, ולא ניתן לשקל אותה במסגרת קביעת העונש בהתאם למתחם כפי שעשה בית משפט קמא בעניינו, ובוודאי שלא ניתן לשקל אותה פעמיים לחובת הנאשם.

זאת ועוד גם בرع"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 הייתה רבה (נהג אוטובוס מקטוציא שחצה אור אדום ב מהירות רבה).

69. לעניין מדיניות הענישה במקרים דומים די אם אפנה למקראה דומה שנדרן בעניין **יאסין** הנ"ל, שם הורשע הנאשם בנהיגה בקלות ראש, התנהגות הגורמת נזק לאדם או לרכוש וסטייה מנוריב הנסיעה, בית המשפט השלים קבע כי בנסיבות המקירה רשלנות הנאשם מציה "ברף הבינוני גבוהה" וכי מידת הפגיעה בגין מציה ברף הבינוני, נוכח זאת ובהתבסס על מדיניות הענישה קבע בית משפט השלים מתחם עונשה שנע בין מאסר עד תנאי עד מססר שירוצה בעבודות שירות לצד עונישה נלוות וגזר על הנאשם 45 ימי עבודות שירות, קנס בסך 1,000 ₪, 18 חודשי פסילת רישון נהיגה, פסילה על תנאי, פיצוי לנаг הרכב המעורב בסך של 2,000 ₪ ומאסר על תנאי. ערעור שהגיש הנאשם על הכרעת הדין נדחה, ואילו ערעוור על גזר הדין התקבל בחלוקת כר שפסילת הרישון הועמדה על 13 חודשים בפועל. בקשה רשות הערעור שהגיש הנאשם לבית משפט העליון נדחתה. יש לציין כי עברו התעבורי של הנאשם היה מכבד (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 ומайдך גיסא, עברו התעבורי של המערער הכלל גרימת תאונת דרכים לפני שלושה חודשים מהתאונה נשוא תיק זה והפגיעה

ה חמורה בנוסע הנוסף; החלטתי להקל במידה מסוימת בעונש הפסילה שהוטל על המערער ולא מצאת מקומ להתערב ביתר הוראות גזר הדין.

.71 אשר על כן, אני מקבל את הערעור על חומרת הדין באופן חלקו, מובן זה שعونש הפסילה יעמוד על 15 חודשים פסילה בפועל (תחת 30 חודשים פסילה), בגיןו 60 ימי פסילה מנהלית. יתר רכבי העונשה שנקבעו בגזר הדין, יעמודו על כנמו.

.72 היה וניתן צו עיקוב ביצוע גזר הדין, בטל בזה הצו ועל המערער להפקיד את רישיונו במציאות בית משפט קמא לאלטר לצורך תחילת מנין עונש הפסילה ולשלם את הקנס בהתאם להחלטת בית משפט קמא, אם כי מנין הזמן יהיה מיום מתן פסק דין זה.

ניתן היום, כ"א تموز תשפ"ב, 20 يولי 2022, במעמד הצדדים.