

עפ"ת 20490/03/14 - מדינת ישראל נגד ישראל ויינגרטן

בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לערעורים פלייליים

10 אפריל 2014

בפני כב' השופט ארנון דראל

עפ"ת 20490-03-14 מדינת ישראל נ' ויינגרטן

עפ"ת 34000-03-14 ויינגרטן נ' מדינת ישראל

המערערת בעפ"ת 20490-03-14 והמשיבה בעפ"ת 34000-03-14	מדינת ישראל ע"י עו"ד ראופה קאסם פרקליטות מחוז ירושלים - פלילי נגד ישראל ויינגרטן ע"י עוה"ד דרור שוסהיים ומאיר דרורי
המשיב בעפ"ת 20490-03-14 והמערער בעפ"ת 34000-03-14	

פסק דין

1. ערעורים על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה בירושלים (כב' השופט א' טננבוים) בת.ד. 122-04-13. הערעור בתיק עפ"ת 20490-03-14 הוא ערעור המדינה, המאשימה בבית משפט קמא (להלן: "המערערת"), והוא מופנה כלפי גזר הדין, שניתן ביום 26.1.2014. הערעור בתיק עפ"ת 34000-03-14 הוגש על ידי הנאשם בבית משפט קמא (להלן: "המשיב"), והוא מופנה כלפי הכרעת הדין שניתנה ביום 22.10.2013 וכלפי גזר הדין. שני הערעורים נדונו במאוחד.

כתב האישום

2. תיאור העובדות שבכתב האישום המתוקן הוא כי ביום 15.8.2012 בסמוך לשעה 02:50 נהג המשיב ברכב אמבולנס ונסע בשדרות הרצל לכיוון הצומת עם רחוב וולפסון. בעת שהגיע לצומת הסיט את מבטו מהדרך לכיוון מערכת הכריזה של האמבולנס, ונכנס לצומת תוך שהוא חוצה את קו העצירה כאשר האור ברמזור בכיוון נסיעתו מורה אדום. הוא התנגש ברכב פרטי (להלן: "הרכב") שבו נהג הנפגע (להלן: "הנפגע" או "המתלונן"), שנכנס באור ירוק והגיע לצומת מימין לכיוון נסיעת המשיב. כתוצאה מהאמור רכבו של המתלונן הסתחרר מספר פעמים ונעצר לאחר שהתנגש בתמרור והפילו.

3. הרשלנות שנטענה כלפי המשיב הייתה שהסיט את מבטו מהדרך, לא ציית להוראות האור האדום ברמזור ועקב כך גרם לתאונת דרכים בה נחבל המתלונן חבלות של ממש (שלושה שברים באגן, ללא יכולת הליכה מספר שבועות ובמשך שנה לאחר התאונה לא יכול היה לשבת, תוך שהוא נזקק למשככי כאבים חזקים ולא מסוגל לחזור לעבודתו). כלי הרכב המעורבים ניזוק באופן שתואר בכתב האישום.

4. העבירות שיוחסו למשיב היו עבירת רשלנות - עבירה לפי סעיף 62(2) בקשר עם סעיף 38(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "הפקודה"); גרימת נזק - עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 (להלן: "התקנות"); רמזור אדום - עבירה על תקנה 64(ה) לתקנות וחבלה של ממש - עבירה על סעיף 38(3) לפקודה.

ההליך שהתנהל לפני בית משפט קמא והכרעת הדין

5. בהסכמת הצדדים הוגש לבית המשפט כל חומר החקירה ללא שמיעת עדים, ובית המשפט נתן את הכרעת הדין בהתבסס עליו.

6. השאלה הראשונה שבית המשפט נדרש לה הייתה האם המשיב נכנס לצומת ברמזור אדום ולפיכך אחראי לגרימת התאונה. תשובתו של בית המשפט לכך הייתה "בוודאות שכן". בית המשפט נסמך בקביעתו על צפיה בסרטון ממצלמות אבטחה של הרכבת הקלה. מתוך הסרט הוא למד כי רכבו של המתלונן נכנס לצומת ומתחיל לבצע פנייה שמאלה לכיוון שדרות הרצל כאשר מיד לאחר מכן מגיח האמבולנס ומתנגש בצדו השמאלי של הרכב. בית המשפט מצוין כי לא ניתן לראות בסרטון את הרמזורים המיועדים לכלי רכב, אך ניתן לראות את רמזורי הולכי הרגל. עוד הוא מצוין כי ניתן לראות כי מעט לפני שרכבו של המתלונן נכנס לצומת מתחלף רמזור הולכי הרגל החוצים את נתיב נסיעתו לאור אדום.

7. בית המשפט מפנה לדו"ח בוחן שנמצא בתיק החקירה ולתוכנית הרמזורים. בחוות הדעת, מסביר הבוחן כי לפי תוכנית הרמזורים, כאשר ברמזור הולכי הרגל החוצים את כיוון נסיעת הרכב של הנפגע דולק אור אדום גם בכיוון נסיעת האמבולנס דולק אור אדום ובכיוון נסיעת רכב הנפגע בפנייה שמאלה דולק אור ירוק. כמו כן הוא מפנה לאישור תקינות הרמזורים.

8. נדברך נוסף בקביעתו של בית משפט קמא בהכרעת הדין הוא הודעת הנפגע מיום 24.9.2012, שם מסר כי תוך כדי התקרבות לצומת ראה הנפגע כי ברמזור בכיוון נסיעתו דולק אור ירוק ולכן המשיך בנסיעה רצופה לתוך הצומת בה התנגש בו האמבולנס. הנפגע מסר כי בזמן התאונה עדיין דלק אור ירוק בכיוון נסיעתו.

9. המסקנה שאליה הגיע בית המשפט הייתה אפוא כי דבריו של הנפגע עולים בקנה אחד עם הנתונים ממצלמת האבטחה ומתוכנית הרמזור ולכן המשיב נכנס לצומת כאשר בכיוונו דולק אור אדום ופגע ברכבו של הנפגע אשר נסע באור ירוק. מכאן נבעה הקביעה כי המשיב הוא שאחראי לגרימת התאונה ולתוצאותיה.

10. השאלה השנייה שנדונה בהכרעת הדין הייתה האם המשיב נהג ברשלנות. בית המשפט הטעים כי נהיגה תוך אי ציות לרמזור אדום מהווה לכל הדעות נהיגה רשלנית. הוא הפנה לדברי המשיב במשטרה, שם סיפר כי מעט לפני הכניסה לצומת שמע קריאה במערכת הקשר לגבי אירוע הצלה. בכדי לענות לקריאה הוא הסיט את מבטו מהכביש

לעבר מערכת הכריזה ואז התרחשה התאונה. תשובתו לשאלה "מדוע לדעתו התרחשה התאונה" היה "הסטת המבט שלי להפעלת המערכת". לפיכך, קבע בית משפט קמא, כי ברי שהמשיב נהג ברשלנות, כאשר בהתקרבו לצומת מרומזר הסיט את מבטו מהכביש ולא וידא כי האור בכיוון נסיעתו ירוק בזמן כניסתו לצומת. בית המשפט הרשיע אפוא את המשיב בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום.

הטיעונים לעונש וגזר הדין

11. אחר הדברים האלה נדונה בבית משפט קמא פרשת גזר הדין. פרוטוקול הדיון בעניין זה אוחד לא פחות מ- 12 עמודים, ובית המשפט שמע טרם הטיעונים את עדותו של הנפגע וכן עדות עד מטעם המשיב. הנפגע עמד בדבריו על התנהלותו של המשיב מהרגע שלאחר הפגיעה ועד ליום הדיון, וכן ניסה לצקת תוכן במושג חבלה חמורה ולפרט את השלכותיה של פגיעה כזו עליו ועל משפחתו. לדבריו, בהיותו יושב ברכב לאחר התאונה, מוודא שאינו צופה בדברים מעולם של מעלה, הוא ראה בדימונו את רעייתו, הנמצאת בחודש השמיני להריונה, מגדלת את בתם הראשונה ללא אב. באותו שלב ניגש אליו המשיב וצעק "מה אתה עושה על הכביש בשעה הזאת". הוא מוסיף ומתאר כי המשיב לא הושיט לו סיוע רפואי ולא הזמין רכב הצלה אחר, תוך שהוא מתהדר בגרסה כוזבת לאירועים ומאשים אותו שעבר באור אדום. בנוסף הוא ציין כי לאחר התאונה לא מצא המשיב לדרוש לשלומם ולהציע את עזרתו משך 494 ימים ולילות. לאחר מכן הוא תאר בהרחבה את הסבל שעבר עליו מאז התאונה ואת הטיפולים שקיבל, תוך שציין את ציפיותיו מגזר הדין, ובלשונו "גזר הדין צריך להוביל את הנהג הפוגע דרך ארוכה ולהסביר לו מה היה פגום בהתנהגותו, להסביר לו מה בין טוב לרע, מה בין בזוי לראוי" (עמ' 4, ש' 25-26).

12. אחר דברי הנפגע השמיע הסנגור המלומד לבית המשפט הקלטה של השיחות שהתקיימו עם המוקד כ-2.5 דקות לאחר התאונה, וכן נשמעו גרסאות המשיב וחובש שהיה עמו באמבולנס אשר תיארו תיאור שונה לגבי הטיפול בנפגע.

13. הצדדים טענו לעונש כאשר עמדת המערערת הייתה להטלת עונש של מאסר בפועל, מאסר על תנאי, פסילה שלא תפחת מ- 24 חודשים, פסילה על תנאי וקנס. הסנגור טען לכך שמדיניות התביעה בהליך זה שונה ממדיניותה במקרים דומים וכי היא אינה עולה בקנה אחד עם הפסיקה הנוהגת. הוא ציין כי הסטת המבט של המשיב לא נבעה מרשלנות קיצונית או בינונית אלא מכך שהיה צריך להפעיל את הסירנה. הוא התייחס לכעס של הנפגע אך הצביע על כך שהראיות האובייקטיביות אינן תומכות בטענותיו לגבי התנהלות המשיב. עוד עמד הסנגור על עברו של המשיב, נסיבותיו האישיות ותרומתו הרבה לחברה בעבודתו במד"א, ועתר לפסילה מינימאלית.

14. בגזר דין מפורט ומנומק תאר בית משפט קמא את מורכבות המקרה. הוא ציין כי כל החלטה שייתן לא יכולה להיות טובה ובכל דרך שיפעל בה ישנה תחושה של אי נוחות. לדבריו, זהו אחד מאותם מקרים של "אוי לי מיצרי ואוי לי מיוצרי". בית המשפט תאר את דברי הנפגע ואת השפעת התאונה עליו. מהצד השני תאר את המשיב, שאינו עבריין תנועה או עבריין פלילי אלא צעיר בן 25, שאין לו כל עבירה תנועה ואפילו לא עבירת חניה, נהג אמבולנס הזוכה להערכה על פעילותו לטובת הציבור. הוא הזכיר שלוש נקודות העומדות לטובתו, והן כי מדובר ברכב ביטחון שיצא

לקריאת חירום מתוך מטרה להציל חיי אדם, אין מדובר בעבירה חמורה של רשלנות ומדובר בנהג חף מכל עבירת תנועה שאין כל סיבה לומר עליו שהוא נהג מסוכן. לחובת המשיב ציין בית המשפט את התוצאה הקשה של התאונה.

15. בית המשפט הבהיר כי הוא מתקשה לקבל את עמדת המערערת למאסר בפועל, תוך שציין כי לא ברור שמאסר כזה הוא עונש הולם מוסרית ולא ברור כי הוא יעיל מבחינה תועלתנית. עוד שלל בית המשפט את האפשרות לפסילה מסווגת או להטלת של"צ. אשר למתחם הענישה קבע בית המשפט כי זה נע בין ששה חודשים לשלוש שנות פסילה יחד עם קנס ומאסר על תנאי.

16. טרם הטלת העונש נדרש בית משפט קמא לשתי נקודות שהעלו הצדדים. האחת - עניינה טענות הנפגע נגד המשיב. בית המשפט לא קיבל את הטענות לכך שהמשיב לא התייחס לנפגע כאות בזמן התאונה ולאחריה. הוא כתב כי במקרה כזה קשה להסתמך על זכרוננו של הנפגע, וכי הניסיון מלמד כי הנפגע אינו זוכר במדויק את שאירע בתאונה וזכרוננו מעורפל ופגוע. הראיות לא תומכות בטענת הנפגע וישנן דווקא ראיות המעידות כי ביקשו ממנו להתפנות והתייחסו אליו כאות, כולל הקלטה ועדים. מסקנתו של בית המשפט בנקודה זו הייתה כי אין ראיות להתנהגות לקויה מצד המשיב.

17. השנייה - עניינה טענת ההגנה כי התביעה מבקשת להטיל עונש מאסר, שהוא חמור בהרבה ממה שהיא מבקשת בדרך כלל, וזאת בשל מעמדו של הנפגע כפרקליט בפרקליטות המדינה. בית המשפט ציין כי קיבל מספר בקשות של התביעה להטלת מאסר בפועל (לטעמו רבות מדי) ללא קשר לזוהות הנפגע, ולכן אינו יכול לקבל טענה זו.

18. העונש שהוטל על המשיב היה אפוא פסילה בפועל למשך שנתיים וקנס בסך 10,000 ₪ שישולם ב- 40 תשלומים. בית המשפט הורה על עיכוב ביצוע גזר הדין עד לסיום הדיון בערעור, ככל שזה יוגש.

הטענות בערעורים

19. הסנגורים המלומדים מרכזים את טענותיהם בקביעה לפיה הנפגע נכנס לצומת ברכבו הפרטי כאשר האור ברמזור בכיוון נסיעתו היה ירוק. עמדתם היא שקביעה זו, שמשמעותה היא שבעת שדולק אור אדום ברמזור להולכי הרגל בכיוון נסיעת הנפגע - דולק אור ירוק ברמזור המיועד לרכב - שגויה והיא מתעלמת מכך שיש פער זמנים בין החלפת האור המיועד לרכבים מירוק לצהוב ולאדום לבין החלפת האור המיועד להולכי רגל מאדום לירוק, וזאת כדי לאפשר לרכבים לסיים את מעברם בצומת מבלי לפגוע בהולכי הרגל.

20. לדעת הסנגורים, עיון בסרטונים מלמד כי פער הזמנים האמור מחייב את המסקנה שהמתלונן נכנס עם רכבו לצומת כאשר הרמזור בכיוון נסיעתו הראה אור אדום, ולא ירוק כפי שקבע בית משפט קמא - ולכן האחריות לקרות התאונה רובצת עליו ולא על המשיב, שכן המשיב כמי שנהג ברכב בטחון היה רשאי להיכנס לצומת גם כאשר האור ברמזור בכיוון נסיעתו היה בצבע אדום.

21. בהקשר זה מפנים הסנגורים למזכר שערך חוקר התאונות בתאריך 15.8.2012 ולנתונים הנלמדים מהסרטונים לפיהם:

בשעה **02:29:27** מתחלף האור ברמזור להולכי הרגל בכיוון נסיעת המתלונן לצבע אדום.

בשעה **02:29:46** מתרחשת התאונה.

בשעה **02:29:49** מתחלף האור ברמזור המיועד להולכי הרגל בכיוון נסיעת המתלונן לצבע ירוק.

22. עמדת הסנגורים כי בהינתן העובדה הברורה שהחלפת האור ברמזור המיועד לרכב מירוק לאדום הייתה חייבת להיעשות מספר שניות לפני המועד שבו התחלף האור ברמזור הולכי הרגל לירוק (דהיינו מספר שניות לפני 02:29:49) - הרי שהרמזור בכיוון נסיעת המתלונן בעת כניסתו לצומת היה אדום בטרם הרגע שבו אירעה התאונה (02:29:46) או ברגע הכניסה לצומת. די לשיטתם כי פער הזמנים האמור עומד על מספר שניות כדי להביא לקביעה כי בעת הכניסה לצומת - מעט לפני 02:29:46 - האור ברמזור כבר היה אדום.

23. טענות נוספות שמעלים הסנגורים בכיוונו של הנפגע הן כי לא הבחין באמבולנס טרם כניסתו לצומת למרות שהאמבולנס הפעיל אורות מהבהבים (זאת ללא קשר לשאלה אם נכנס לצומת כאשר הרמזור בכיוונו לא היה ירוק).

24. הסנגורים מלינים אף על הסתמכות בית משפט קמא על דברי הנפגע בהודעתו, וזאת אף שבית המשפט עצמו מצא שלא לקבל את גרסת הנפגע בכל הנוגע להתנהגות המשיב כלפיו בסמוך לתאונה ולאחריה, תוך שהוא מפנה לקושי הנובע מהסתמכות על עדות מי שנפגע כל כך קשה בתאונה. בית המשפט, כך הטענה, צריך היה להחיל את אותו כלל גם על גרסת המתלונן באשר לאופן בו אירעה התאונה.

25. בכל הנוגע לגזר הדין נטען על ידי המשיב כי בית המשפט קבע מתחם ענישה שגוי שאינו עולה מהפסיקה ובעת גזירת העונש לא ניתן משקל ראוי לעברו התעבורתי של הנהג שהוא ללא דופי, אישיותו ותרומתו לחברה ומשמעות הפסילה לקטיעת מטה לחמו. העונש שהוטל הוא כבד מדי, וזאת בהתחשב בכך שהמשיב היה בדרכו לטפל באירוע קרדיאלי לשם הצלת חיים. הסנגורים שבים ומלינים על גישתה של המערערת שלדבריהם נעשתה "**עקב לחצו של המתלונן על המאשימה תוך ניצול מעמדו כפרקליט בפרקליטות המדינה, והילוך אימים על התביעה המשטרתית ועל ביהמ"ש**". הסנגורים מביאים אסופה של פסקי דין שדנים במקרים דומים של תאונות בהם היו מעורבים רכבי בטחון וניתנו גזרי דין מקלים בהרבה.

26. בדיון שהתקיים בבית המשפט הוסיפו באי כוח המשיב וטענו כי בית המשפט טעה בהכרעת הדין בכך שלא נתן דעתו להיתר שיש לנהג רכב בטחון לנסוע בעת שהוא ממלא את תפקידו גם כאשר הרמזור בכיוון נסיעתו אדום. עוד

חזרו על טענתם לטעות בקביעה כי כאשר יש אור אדום להולכי רגל יש אור ירוק למכוניות, שכן הדבר חסר עיגון עובדתי ואינו קיים בשום רמזור. הם הוסיפו נתונים חדשים שלא היו לפני בית משפט קמא ואינם בחומר הראיות אך לאלה אמנע מלהתייחס. הם הבהירו כי לא נעשתה בדיקה ברורה מהו משך הזמן של כל רמזור. לפיכך, טוענים הם, נוכח הספק שנתר בשאלה מתי היה אור אדום ברמזור לכיוון נסיעת המתלונן - יש לקבל את עמדתם ולקבוע כי נכנס לצומת באור אדום או לחלופין להחזיר את הדין לבית משפט קמא לצורך בירור שאלה זו.

27. בנוסף חלקו הסנגורים על תיאורי מצבו הרפואי של המתלונן שעה שלא עמד בפני בית משפט קמא כל מסמך רפואי בדבר מצבו למעט זה הסמוך לתאונה, ועל הסתמכותו של בית משפט קמא בהקשר זה על תיאוריו של הנפגע ללא עיגון חיצוני.

28. עמדת המערערת הפוכה. היא סבורה כי בית המשפט טעה כשהקל בדינו של המשיב תוך התחשבות בכך שמדובר ברכב בטחון בנסיעת חרום. לטענתה המעבר באור אדום לא נבע מהנסיעה אלא מהתנהגות רשלנית הקשורה להסטת המבט למערכת הכריזה בעת שהתקרבו לצומת מרומזרת. היא עומדת בטעוניה על השיקול של נזק פוטנציאלי וממשי שנגרם למתלונן כשיקול לקביעת מתחם ענישה הולם יותר. לשיטתה, בשל שיקול זה מתחייבת ענישה מחמירה המגיעה כדי הטלת מאסר בפועל.

29. בדיון שהתקיים בבית המשפט השיבה ההמערערת לטענות לעניין הכרעת הדין. הפרקליטה ציינה בהגינותה כי אכן יש קושי עם קביעת בית המשפט באשר לסימולטניות של האור האדום להולכי הרגל ברמזור בכיוון נסיעת הנפגע לבין האור האדום ברמזור המיועד לכלי הרכב באותו כיוון. לכן, כדבריה **"עמדתנו היא שהרכב לכל היותר נסע באור צהוב"**. יחד עם זאת היא ציינה כי לפי הנתונים פער הזמנים הנובע ממפת לוח הזמנים "בין התחלפות האור מאור ירוק בצומת של הולכי הרגל עד לאור אדום בצומת 6 שהיא הצומת של המתלונן יש פער של 4 שניות". בהמשך לכך היא שבה ואמרה כי **"עמדתנו לכל היותר היא כי המתלונן נסע באור צהוב והנאשם באור אדום"**. נסיעת המתלונן באור צהוב היא לשיטת המערערת עדיין חוקית ולכן אין מקום לתת לכך משקל.

דין והכרעה

30. לאחר שבחנתי את טענות הצדדים בכתב ובעל פה - הגעתי לכלל מסקנה כי יש לדחות את הערעור שהגיש המשיב על הכרעת הדין, אך לקבל את ערעורו על גזר הדין וכפועל יוצא מכך לדחות את ערעור המערערת על גזר הדין.

השאלה העובדתית - האור ברמזור בכיוון נסיעת המתלונן

31. אתחיל בשאלה העובדתית שהתעוררה - אף שזו רלוונטית לערעור על גזר הדין ולא לערעור על הכרעת

הדין. המשיב אינו חולק למעשה על הקביעה שנכנס לצומת באור אדום, והמחלוקת היא בשאלה האם הנפגע נכנס לצומת כאשר האור ברמזור בכיוון נסיעתו היה ירוק, או שמא היה צהוב, כפי שהמערערת הייתה נכונה להניח בעת הדין בערעור, או אדום כפי שנטען על ידי המשיב.

32. בעניין זה נסמכת הקביעה העובדתית בהכרעת הדין על ההנחה שהחלפת האור ברמזור הולכי הרגל היא סימולטנית להחלפת האור ברמזור כלי הרכב. בדיון בערעור הוברר כי גם לשיטת המדינה, הנשענת על ממצאי הבוחן, קביעה זו אינה נכונה וכי ניתן לצאת מנקודת הנחה כי הרמזור המתייחס לרכבים מחליף את האור מירוק לצהוב ולאדום מספר שניות לפני שרמזור הולכי הרגל מחליף את האור מאדום לירוק. אותו פער של שניות, שלטענת המערערת עומד על ארבע שניות ואין ממצא ברור לגביו, מקים ספק בשאלה האם אכן המתלונן נסע עם רכבו כאשר האור ברמזור אכן היה ירוק. לדעתה של המדינה הספק מחייב מסקנה שהאור היה צהוב ואולם בהליך פלילי - הספק פועל לטובת הנאשם ולא נגדו. על כן, בהינתן הספק האמור לא ניתן היה לצאת מנקודת הנחה שהמתלונן נסע עם רכבו כאשר האור ברמזור היה ירוק אלא כי היה אדום או למצער צהוב. במהלך הדיון עלתה האפשרות להחזרת התיק לבית משפט קמא לליבון סוגיה זו ואולם מצאתי בסופו של דבר שלא נכון לעשות כן, אלא כי ניתן ללמוד מהראיות שהוגשו ומאלה שאינן על המסקנה המתחייבת, וככל שעובדה מסוימת לא הוכחה - אין לאפשר "מקצה שיפורים" להוכחתה.

33. עוד אציין כי יש ממש גם בטענה השנייה שהועלתה בעניין זה - הטענה בדבר היכולת להסתמך על גרסת המתלונן במשטרה, שניתנה זמן לא קצר לאחר האירוע. כפי שבית משפט קמא ציין בהתייחסו לגזר הדין - ראייתו הסובייקטיבית של המתלונן את הדברים לא הייתה מקובלת עליו בכל הקשור לעדותו לעניין התנהגות המשיב בעת התאונה ולאחריה וזאת תוך השוואתה לראיות האחרות. משכך ספק אם יש מקום להסתמך עליה כנדבך מרכזי בשאלת האור ברמזור. מובהר כי לא נפלה כל טעות בקביעתו של השופט המלומד בהכרעת הדין, שכן זו נעשתה טרם נשמעה פרשת גזר הדין ובטרם היה יכול להתרשם בעצמו מהמתלונן, ההמשיב והעד. ואולם בשלב הנוכחי - בו פרושה התמונה המלאה, בהינתן קביעותיו של בית המשפט בגזר הדין - המשקל שניתן לייחס להודעת המתלונן בנקודה זו הוא מוגבל.

34. על רקע זה, עמדתי היא כי יש לצאת מנקודת הנחה שלפיה המערערת לא עמדה בנטל המוטל עליה להוכחת העובדה שנטענה בכתב האישום והיא שהמתלונן נסע כאשר האור ברמזור בכיוון נסיעתו היה ירוק אלא להניח, נוכח הספק, כי האור ברמזור היה אדום או למצער צהוב.

הערעור על הכרעת הדין

35. עם זאת, אין משמעות הדבר כי המשיב לא עבר את העבירות המיוחסות לו. כאמור, אין למעשה מחלוקת על כך שהמשיב נהג באור אדום, וצפיה בסרטון מלמדת שכניסתו לצומת, כאשר תשומת לבו הוסטה, לא הייתה זהירה ובמהירות לא נמוכה. מסקנתו של בית משפט קמא בדבר הרשעתו מקובלת עלי אפוא מנימוקיה.

36. מכאן לטענה - כי לא היה מקום להרשיע את הנהג בעבירה של אי ציות לרמזור אדום. אין מחלוקת כי נסיעתו של המשיב היתה נסיעת חירום של רכב ביטחון, ובנסיבות אלו קובעות תקנות 93-94 לתקנות התעבורה,

תשכ"א-1961 כי נסיעתו באור אדום מותרת, ואף אם לנהג האחר יש אור ירוק ברמזור. עם זאת, תקנה 94(ב) מבהירה כי המעבר באור אדום בצומת מרומזר מותר לרכב בטחון, אך זאת בתנאי ש"יאט את מהלכו במידה שהבטיחות מחייבת זאת". בהינתן קביעתי לעיל לגבי חוסר זהירותו של המשיב לא מצאתי כי הונח טעם מספיק לזכותו מעבירה זו, מה גם שטענה זו הועלתה לראשונה בערכאת הערעור.

37. יש אפוא לדחות את הערעור על הכרעת הדין על מכלול היבטיו.

הערעור על גזר הדין

38. כאמור גזר הדין ניתן בהנחה עובדתית מסוימת לגבי תרומת הנפגע לתאונה. הנחה זו איננה נכונה והשאלה אם יש מקום להתערבות בגזר הדין של בית משפט קמא בכלל או בפרט לאור שינוי נתון זה. את גזר הדין יש לבחון בהתאם להנחיות שנקבעו בחוק העונשין (תיקון מס' 113) התשע"ב - 2012 (ס"ח 2330, 10.1.2012), ועל פי המתווה שפורט בע"פ 8641/12, 8678/12 **מוחמד סעד נ' מדינת ישראל** (5.8.2013) (להלן: "**סעד**"). אותו הליך תלת שלבי - שעניינו קביעת מתחם העונש ההולם, בדיקה אם יש לחרוג מהמתחם ולאחר מכן קביעת העונש המתאים בתוך המתחם - נעשה תוך התייחסות למספר גורמים. חלקם עניינם בעבירה ובנסיבותיה - חלקם עניינם בנאשם ובנסיבותיו.

39. בעת קביעת מתחם העונש ההולם יש להידרש לערכים החברתיים שנפגעו מביצוע העבירה, מידת הפגיעה בערכים אלו, מדיניות הענישה הנהוגה ונסיבות הקשורות בביצוע העבירה (סעיף 40 לחוק העונשין). אין ספק, כי הערך המרכזי שנפגע מביצוע העבירה הינו ערך קדושת החיים ושלמות הגוף, והצורך בשמירה על בטחונם של המשתמשים בדרך. אלו הם הערכים המרכזיים המוגנים על ידי דיני התעבורה. ערכים נוספים שהוזכרו הם שמירת תחושת הביטחון האישי, הסדר הציבורי והשמירה על הכלכלה הציבורית אשר עלולים להיפגע מהתרחשות תאונות דרכים (לעניין זה ראו (בשינויים המחויבים מנסיבות אותו מקרה) ע"פ 6461/11 **אחמד יאסין נ' מדינת ישראל** (22.1.2014) פסקה 11, וכן ת"פ (ירושלים) 49795-05-12 **מדינת ישראל נ' מחמד שעאבנה** (1.12.2013), פסקה 8, ת"פ (באר שבע) 17682-09-12 **מדינת ישראל נ' מסעד קרינאוי** (15.9.2013), פסקה 24, ת"פ (חיפה) 36272-01-13 **מדינת ישראל נ' חסן חגי'אזי** (19.2.2014), עמ' 9-10 וההפניות שם).

40. יש לתת את הדעת גם למדיניות הענישה הנהוגה (סעיף 40 לחוק העונשין). המערערת לא הפנתה ולו לתקדים רלוונטי אחד - שעניינו תאונה ברכב בטחון במהלך נסיעה למילוי התפקיד - שבו התקבלה עמדתה להטלת מאסר בפועל. המקרים אליהם הפנתה המדינה הינם שונים, כאשר באחד מהם מדובר היה בפגיעה בהולך רגל במעבר חציה (רע"פ 3764/05 **ורד בן זוויה נ' מדינת ישראל** (21.4.2005)), ובאחר המדובר היה במעבר אור אדום על ידי אוטובוס (רע"פ 2564/12 **יחיאל קרני נ' מדינת ישראל** (24.6.2012)). בשני המקרים לא היה מדובר ברכב בטחון במהלך נסיעה במילוי תפקידו. לעומת זאת מטעם המשיב הוגשו פסקי דין שניתנו במקרים בהם היו מעורבים רכבי בטחון. כך למשל, במקרה אחד בו עבר אמבולנס באור אדום ופגע באוטובוס תוך גרימת חבלה של ממש, נגזרו על נהג האמבולנס שלושה חודשי פסילה בפועל, וכן חודשיים פסילה על תנאי ללא קנס (ת"ד (ירושלים) 329-05-10 **מדינת ישראל נ' גבר עבדאללה** (29.9.2010)). במקרה אחר הורשע נהג אופנוע איחוד והצלה בנהיגה בחוסר זהירות, אי

מתן אפשרות להולך רגל להשלים חציה בבטחה ובגרימת חבלה של ממש. לא נטען כי תאונה זו נגרמה במהלך נסיעה לצורך הצלת חיים. על הנהג נגזר עונש של 200 שעות של"צ, פסילה למשך 45 יום, מהם 30 יום היו בפסילה מסווגת לנסיעה שאיננה לצורך מבצעי, 4 חודשי פסילה על תנאי וכן קנס בסך 1,000 ₪ (ת"ד (ירושלים) 1054-10-13 **מדינת ישראל נ' דוד לף** (9.1.2014)).

41. המסקנה הנובעת שמדיניות הענישה כפי שעלתה מדוגמאות אלה, ומהיעדרן של נוגדות, אינה תומכת במתחם הענישה שהמערער טוענת לו - מאסר בפועל.

42. בחינת הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה לצד השיקולים האחרים בקביעת המתחם תומכת במתחם שקבע בית משפט קמא. עם זאת, אחד האדנים שעליו נקבע מתחם זה - חלקו היחסי של הנאשם בביצוע העבירה - השתנה בעקבות הקביעה העובדתית שלעיל. ומאחר ולא לא ניתן לצאת מנקודת הנחה שהמשיב הוא האשם הבלעדי יש לתקן את המתחם כך שייתן ביטוי גם לכך (לעניין זה ראו למשל ע"פ (חי') 41013-04-13 **מיכל כרמון נ' מדינת ישראל** (4.7.2013), פסקה 12).

43. לצד נסיבות אלה - קביעת המתחם מחייבת התחשבות בסיבות שהביאו את המשיב לביצוע העבירה. בהקשר זה איני סבור, כעמדת המערער, כי אין קשר בין ההכרח המבצעי והמהירות להענות לקריאה לשם הצלת חיים לבין האופן בו נהג המשיב. המשיב נהג אמנם בחוסר זהירות, אך מתוך מטרה לסייע להצלת חיים במסגרת תפקידו. המדובר בנתון רלוונטי לקביעת המתחם שיש לו משקל.

44. מכל מקום, אף אם אצא מנקודת הנחה המאמצת את המתחם שקבע בית משפט קמא, שנע בין פסילה למשך 6 חודשים לפסילה למשך 3 שנים, הרי שבהיבט האחר של קביעת העונש - הקביעה מה ראוי בתוך המתחם - שעניינו נסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה - (ר' סעיף 40יא לחוק העונשין) עמדתי היא כי יש לתת משקל משמעותי להתנהגותו החיובית של המשיב ולתרומתו לחברה כפי שפורטו על ידי בית משפט קמא ועלו מטיעוני הצדדים לפניו. נסיבות נוספות שיש לשקול בקביעת העונש בתוך המתחם עניינן היעדר מוחלט של עבר פלילי בכלל ובתחום התעבורה בפרט.

45. על רקע זה, ובהינתן מכלול הנסיבות כפי שפורטו בגזר הדין ובטיעוני הצדדים לפני ולפני בית משפט קמא - מצאתי כי יש לקצר את תקופת הפסילה ולהעמידה על 8 חודשים חלף התקופה שנקבעה. המדובר עדיין בפסילת רשיון לפרק זמן לא קצר כאשר לצדה קנס משמעותי שהוטל על המשיב, אך מנגד יש בכך לתת ביטוי הולם יותר לשיקולים הנוספים לצד הפגיעה הקשה במתלונן.

46. בשולי הדברים, גם אם לא מבחינת חשיבותם, מצאתי לנכון לציין כי אין בקביעות שלעיל כדי להמעיט ממידת הסבל שאותו סובל הנפגע. עיינתי בדברים הכואבים שאמר בעת הדין בבית משפט קמא. אין ספק כי אותה תאונה מצעררת הותירה את רישומה הכואב על חיי וחיי משפחתו של הנפגע. ואולם, כפי שציין בית המשפט בגזר דינו (מפיו של המתלונן עצמו) - המדובר במקרה שבו כל תוצאה אינה נותנת מענה לסבל הרב שבו הוא נתון. כל שנותר הוא

לאחל לנפגע ולמשפחתו התאוששות מהירה ורפואה שלמה.

סיכום

47. ערעור המערערת (עפ"ת 20490-03-14) נדחה. ערעורו של המשיב (עפ"ת 34000-03-14) מתקבל, במובן זה שתקופת הפסילה תעמוד על 8 חודשים חלף התקופה שנקבעה. ביתר חלק גזר הדין לא יחול שינוי.

48. המזכירות תמציא לבאי כוח הצדדים את פסק הדין, תחזיר את תיק החקירה ואת התקליטור לפרקליטות וכן תחזיר את התקליטור האחר לסנגורים.

ניתן היום, י' ניסן תשע"ד, 10 אפריל 2014, בהעדר הצדדים.

ארנון דראל, שופט