



עפ"ת (מרכז) 49261-08-23 - סער ששי מאיר נ' מדינת ישראל ורשות שדות התעופה

עפ"ת (מרכז) 49261-08-23 - סער ששי מאיר ע"י נ' מדינת ישראל ורשות שדות התעופה מחוזי מרכז
עפ"ת (מרכז) 49261-08-23

סער ששי מאיר ע"י

ב"כ עו"ד דוד גולן

נגד

מדינת ישראל ורשות שדות התעופה

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

[16.12.2024]

כבוד השופט עמית אחיקם סטולר

ע"י ב"כ עוה"ד לימור טנצר

פסק דין

בפני ערעור על הכרעת הדין של בית משפט לתעבורה - מחוז מרכז חנ' 23/0222, מיום 18/07/2023 (כבוד השופט, סגן הנשיאה טל פרי), בו הורשע המערער בעבירות של חנייה במקום אסור לפי תקנה 516 (ג) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה"); סעיף 9(ב) לכללי רשות שדות התעופה (הסעת נוסעים במוניות מנמל התעופה) (להלן: "הרש"ת); סעיף 62(1) ו-68 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), תשכ"א-1961 (להלן: "פקודת התעבורה") או "הפקודה". על המערער נגזר קנס בסך 1,800 ₪ שישולם תוך 90 יום מיום גזר הדין וכן התחייבות בסך 10,000 ₪ שלא לעבור במשך 3 שנים עבירה בה הורשע, אחרת יאסר למשך 30 ימים. עיקר הערעור נסוב על השאלה האם יש לרשות שדות התעופה סמכות להציב תמרוקים בשטחה, ללא התייעצות עם הגורם המוסמך כמצוין בתקנות התעבורה. בנוסף, האם ישנה הסמכה לרשות מכוח החוק ובאם התשובה לכך תימצא חיובית - האם יש לפקח סמכות לתת קנס לנהגי מוניות על מנת לאכוף תמרוקי הרשות.

1. כתב האישום

כתב האישום מייחס למערער כי ביום 23.3.2021 בשעה 11:46 וביום 17.9.2021 בשעה 09:42, החנה מונית שבבעלותו מסוג מרצדס בחניוני פרדס וכרם בנתב"ג, במקום בו אסורה חנייה למוניות, בהתאם לקביעת מנהל נתב"ג הנקראת - "קביעת מקומות לשם עצירה, העמדה וחניה של מוניות בנמל התעופה בן גוריון". על סמך האמור הואשם בעבירה של חנייה במקום אסור לפי סעיפים 516 (ג) לתקנות התעבורה, סעיף 9(ב) לכללי רשות שדות התעופה, סעיף 62(1) ו-68 לפקודה.

2. הכרעת הדין של בית משפט קמא

המערער טען כי הוא עובד כעשור שנים בנתב"ג, והשלט שהוצב שם אינו תמרור חוקי ובכל אופן הוא אינו זוכר האם חנה שם במועדים המוזכרים בכתב אישום.



ההגנה הוסיפה וטענה כי זו גזרה שהציבור אינו יכול לעמוד בה ולמעשה עסקין באכיפה בררנית והוכחה לכך ניתן למצוא בקנס שקיבל המערער בעבר (ביום 20.1.2020) באותן נסיבות, אך בוטל על ידי רשות שדות התעופה. מטעם התביעה העידו ארבעה עדי תביעה בדבר אופן האכיפה בשטח נתב"ג ויישום נוהלי האכיפה. בהתאם לנהלים, ישנם מקומות מסודרים ומוסכמים לעצירה לנהגי מוניות וקיים איסור לחנות בחניוני פרדס וכרם לנהגי מונית. עד תביעה מס' 1, מנהל יחידת האכיפה במחלקה למניעת עבירות ברשות שדות התעופה, מר שריג, העיד כי הוא הורה להציב שלט האוסר על חניית מוניות בכניסה לחניוני פרדס וכרם. הוא הוסיף כי בחניונים אלו מתבצעת אכיפה של עבירות חנייה. העד הפנה למסמך שפורסם באינטרנט בו מפורטים מקומות החנייה, עמידה ועצירה של מוניות לנהגים העובדים בשטח נתב"ג. העד נימק את ההחלטה של רשות שדות התעופה וטען כי היא נועדה על מנת למנוע הפקעת מחירים, שידול נוסעים, עקיפה בתור ועוד, לצורך שמירה על הסדר הציבורי בנתב"ג. עד תביעה מס' 2, מפקח ביחידת האכיפה מטעם המאשימה העיד כי ערך את דו"חות וצילם תמונות על מנת לאכוף את הנעשה בחניון. יצוין כי נערך ביקור בנתב"ג על ידי בתי משפט קמא יחד עם הצדדים ומסקנותיו בלשונו הם: "במהלך הביקור התרשמתי כי על מנת להיכנס לחניון פרדס או כרם על נהג מונית לחלוף על פני שלטים המוצבים משני צדי הכביש (ברחוב "דרך הגן") עליהם נרשם בעברית: "נהג מונית- בהתאם לקביעת מנהל הנמל, אין לעלות ולהוריד נוסעים בשטח החניון וכן אסורה החניה למוניות". שלט נוסף מוצב בכניסה לחניון פרדס מצד ימין. בכניסה לחניון כרם לא מוצב שלט אולם כניסה לחניון מחייבת מעבר דרך רחוב הגן ומעבר על פני השלטים אשר תוארו לעיל".

בהמשך קבע בית המשפט בהתאם לתקנה 9 (ב) לתקנות הרש"ת ובהתאם לתקנה 516 ג לתקנות התעבורה כי המערער העמיד את מוניתו בשני מקרים במקום שלא נקבע על ידי המנהל כמקום חניה לאותו סוג של מונית, עבר בכך על הוראות הדין. בנוסף, עוד צוין בית משפט קמא כי גם אם לא היה במקום שלט האוסר על חנייה, לא היה בכך להתיר למערער לחנות את מוניתו, שכן נקודת המוצא היא שהחנייה אסורה והחריג הוא היתר חניה, שנקבע לכך במפורש על ידי המנהל.

בנוגע לטענה בדבר אכיפה בררנית, בית משפט קמא קבע כי על מנת לבסס טענה זו, יש להוכיח שהמשיבה הפלתה בהגשת כתב האישום ממניעים לא ענייניים או על יסוד שיקולים זרים ושרירותיים (ע"פ 2681/15 בן שטרית נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו 14.02.2016)). במקרה דנן, לא הונחה תשתית ראייתית עובדתית הנדרשת להוכחת האמור ולפיכך קבע בית משפט קמא כי טענה זו אינה מתקבלת. ההחלטה לבטל את הקנס שניתנה קודם לכן כאמור, נמחקה לפניו משורת הדין ומכיוון שבאותו מועד טרם פורסם באתר של רשות שדות התעופה המסמך שאוסר את החניה למוניות.



3. נימוקי הערעור

המערער סבור כי שגה בית משפט קמא משהרשעו וכי הוא לא חנה במקום אסור. לטענת המערער טעותו של בית המשפט קמא הם באלה:
סנקציה כספית שלא בסמכות - אין בנמצא סמכות לרשות שדות התעופה להציב תמרימים בשטח, ללא התייעצות עם הגורם המוסמך שמצוין בתקנות התעבורה וכי אין בסמכות של הפקח לתת קנס לנהגי המונית ולאכוף גבייתו. לדידו, בפרק הרביעי לתקנות הרש"ת אם למפקח ישנו חשד שאדם עבר בשטח הנמל על הוראה מהוראות התקנון או על הוראה מהוראות המנהל, עליו להגיש תלונה ובה פרטי המעשה. דהיינו, אין בסמכותו להטיל דוח או סנקציה כספית.
כמו כן, לא התקיים למערער שימוע והוא לא יכול היה לטעון ולנמק בפני המנהל שאמור לשמוע אותו בנפש חפצה. הרשעה על בסיס תקנה 516 לתקנות התעבורה - לטענת המערער, לפי סעיף 516 לתקנות התעבורה אכן נאסר לחנות בניגוד לכללים, אך אין זה אומר שלא היה על בית משפט קמא לבחון שקביעת הכללים של רשות שדות התעופה מתבצעת בצורה הולמת ומתאימה. כך למשל, המשיבים לא הוכיחו כי קביעת כללי התנועה נקבעו לאחר התייעצות עם קצין משטרה או משטרת המנהל, בטרם הצבת התמרימים באיורים שונים בנמל התעופה. החובה להתייעץ עם קצין משטרה נועדה על מנת לפגוע בציבור נהגי המוניות ובפרט כאשר מדובר בפרנסתם. מדובר בזכות לחנות ככל האדם המגיע לשדה התעופה.
חובת רשות מנהלית - המערער טוען כי רשות מנהלית חבה חובה לנקוט משנה זהירות ביחס להחלטותיה במתן זכות הטיעון לנפגע מהן, הן ביחס לסבירות ההחלטה והן ביחס למידתיות והגינות הנדרשת באופן הפעלת סמכויותיה. שלט או תמרור - לטענת המערער המשיבים טוענים כי עסקינן בשלט ולא בתמרור וכפי הנראה שהחיקוק או התקנה קיימים, והשלט נועד לעזור למי שלא הבין. אולם, על פי תקנה 1 לתקנות התעבורה הגדרת תמרור הינה כל סימון או איתות לרבות רמזור שקבעה רשות תמרור המרכזית ואשר הוצב או סומן על פי הסמכה או על פי הוראה מרשות התמרור כדי להסדיר תנועה בדרכים. דהיינו, מדובר בתמרור לכל דבר שבא להכפיף את החיקוק אותו מבקשים להוציא לפועל דרך אותו שלט/סימון/תמרור.
יתרה מכך, לטענת המערער כבר נקבע בפסיקה כי תמרור ושלט הם זהים מבחינתם חוקיות והכלל הוא שיש צורך באישור הרשות המרכזית להצבת התמרור הנ"ל, ומכאן אי חוקיות הצבתו. לאור העובדה כי התמרור/שלט הוצב ללא סמכות, ההחלטה לקנוס אותו בהתאם לאותו שלט, בטלה.
תקנה 9(ב) לתקנות הרש"ת - לטענת המערער, משלא הוכח כי המערער החנה שם לשם איסוף ונסיעה במונית, ממילא תקנה זו אינה חלה עליו. לצורך העניין, טען כי יכול להיות שאשתו או חמתו נהגו במונית או בפועל הוא לא היה בתפקיד.



4. טיעוני המשיבה

המשיבה סבורה כי הכרעת הדין מנומקת ומפורטת דיה, ולא נפלה כל טעות משפטית וזאת בניגוד לנטען על ידי המערער בכתב הערעור. לפי המשיבה, נימוקי הערעור שהוגשו לבית המשפט הינם בגדר טענות חדשות ומעין מקצה שיפורים. המשיבה סוברת נגד הטענות כפי שיפורטו להלן:

טענה לרישום דוחות חניה בחוסר סמכות - טענה זו לא נכונה. פקחי המשיבה הוסמכו לאכוף עבירות חניה בשדה התעופה, וזאת בהתאם לכתב הסמכה שניתן החל ממועד תחילת האכיפה על ידי שרי התחבורה והביטוח בדרכים מתוקף סמכותם לפי סעיף 228(ב) לחוק סדר דין הפלילי (נוסח משולב), תשמ"ב-1982.

טענה לאי קיום החובה החוקית להתייעצות עם קצין משטרה, אי הסדרת התמרור ואי קיום כלל רשות שדות התעופה - טענות אלו אינן רלוונטיות לעבירה המיוחסת למערער על פי כתב האישום. כתב האישום עוסק בהפרה של הוראות הדין ובהם תקנה 516(ג) לתקנות התעבורה וכלל 9(ב) לכללי המוניות. טענות אלו בגדר טענת אין להשיב לאשמה. יודגש, כלל 9(ב) לכללי המוניות האוסר על חניית מוניות בשטח נתב"ג אינו מותנה אפוא בקיומו של תמרור אוסר על חנייה במקום. נקודת המוצא היא כי החניה אסורה והחריג הוא היתר חנייה במקום שנקבע לכך על ידי המנהל. בהכרעת דינו של בית משפט קמא הודגש כי אין בסיס לטענת הגנה נגד חוקיותו של תמרור כלשהו. קרי, בית המשפט קיבל את עמדת המשיבה שההפרה היא מכוח הוראות החיקוק בכללי המוניות ואין מדובר בתמרור, אלא בשלט האוסר על חניית מוניות במקום.

טענת אי חוקיות על עצם האיסור לחנות בחניוני פרס וכרם - טענה זו חדשה והיא לא עלתה במסגרת הטיעונים בבית משפט קמא. בדנ"פ 5387/20 רותם נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו 15.12.2021) נקבע כי הליך פלילי הוא מקום בו על הנאשם לתקוף בטענותיו את כתב האישום ולא את שיקול הדעת שניתן בעניינו. כמו כן, המשיבה הצביעה על מקור הסמכות שיש לה כדי לקבוע איסורי חניה בשטחי נמל התעופה.

טענה להרחקת המערער שלא כדין משדה התעופה לרבות אי עריכת שימוע ופגיעה בזכות הטוען - טענות אלו אינן רלוונטיות להליך הפלילי, אלא היה ראוי שיעלו במסגרת עתירה מנהלית. יצוין כי בתום הליך משפטי שניהלה המשיבה נגד המערער בעניין הרחקתו, הסתיים ההליך במתן צו בתי משפט האוסר על המערער להיכנס לשדה תעופה, למעט כנוסע ובתום לב, וזאת רק לאחר שהוכח לבית המשפט הפרות אותן ביצע המערער.

טענה כי תמרור ושלט הם היינו הך לעניין זה - מדובר בשלט אינפורמטיבי ודי בהפרה של קביעת המנהל על מנת להפר את כללי המוניות ובהתאם לכלל 9(ב) ותקנה 516 (ג) זו עבירה פלילית.

הטענה כי בית משפט קמא טעה בפרשנותו את כלל 9(ב) לכללי המוניות כאשר התבסס על מסמך ת/1 - המשיבה הוכיחה את היסודות העובדתיים של העברה ואלה אינם כוללים איסוף נוסעים. הכלל אוסר על חניה של מוניות שלא במקום חנייה שהותר על ידי המנהל לאותו סוג של מונית.

טענת המערער ספק סביר - המשיבה צריכה להוכיח את היסודות העובדתיים בכתב האישום בלבד ובעניינו הדבר הוכח מעבר לכל ספק סביר וזאת בנוסף להודאת המערער כי חנה במקום ובזמן ולאחר שלא סיפר על טענת הגנה. טענת המערער בדיון לאפליה מובנית - למשיבה עומדת חזקת תקינות המעשה המנהלי. בנוסף, הטענה לאכיפה בררנית נדחה כבר על ידי בית משפט קמא לאחר שבחן את הדברים.

5. הכרעה

לאחר שעיניתי בטיעוני הצדדים הגעתי לכלל מסקנה כי יש לדחות את הערעור כפי שיפורט להלן. ראשית, כידוע, ההלכה קובעת כי ככלל, ערכאת הערעור אינה נוטה להתערב בגזר הדין של הערכאה הדיונית, למעט מקרים חריגים שבהם הטילה הערכאה הדיונית עונש החורג מרמת הענישה המקובלת, באופן קיצוני במקרים דומים (ראו: ע"פ 6681/09 אלחטיב נגד מדינת ישראל (פורסם בנבו 13.1.10); ע"פ 8704/08 הייב נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו 23.4.09) והפסיקה שהובאה שם, ע"פ 3091/08 טרייגר נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו 29/1/09), ע"פ 7439/08 פלוני נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו 4/3/09), ע"פ 5236/05 עמאשה נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו 4/3/09).

לגופם של הטענות, אתייחס כעת ובפרט לשני טענות מרכזיות העולות בכתב הערעור:

א. תקנה 9(ב) לתקנות הרש"ת

לפי תקנות הרש"ת, נאסר על מונית לחנות בשדה תעופה פרט למקום חנייה שהוגדר מראש על ידי המנהל, וכלשון הסעיף:

(א) לא יעצור אדם, לא יעמיד מונית ולא ירשה לאחר לעשות כן לצורך העלאת נוסעים, או הורדתם, אלא במקומות בנמל שהמנהל קבע לשם כך ולפרק הזמן הדרוש להעלאת הנוסעים או להורדתם. (הדגשה שלי).

(ב) לא יחנה אדם ולא ירשה לאחר להחנות מונית אלא במקום חניה בנמל שהמנהל קבע לאותו סוג של מוניות.



ראשית, המערער טוען כי לא הוכח שהוא היה בנסיעה במסגרת עבודתו ובכובעו כנהג מונית. אינני מקבל טענה זו, מלשון הסעיף עולה באופן מובהק כי למוניות אסור לחנות בכל מקום בשדה תעופה, פרט למקומות שהוגדרו לכך מראש. אין אזכור בסעיף וגם לא ניתן לפרש אותו כך שעל הרשות להוכיח מי נהג במונית ומה הייתה מטרת נסיעתו. שנית, נראה כי עסקינן בעבירה מסוג אחריות קפידה. ברע"פ 26/97 לקס נ' מדינת ישראל [33 עמ'], נב(2) 673 (1998) (להלן: "עניין לקס") נקבע כך:

".. הגעתי למסקנה, כי על אף המאפיינים המצביעים לכאורה על היות העבירות עבירות אחריות קפידה, אין לסווג ככאלה. הטעם לדבר נעוץ בכך שעבירות אלה טרם סווגו בעבר. המגמה הבאה לידי ביטוי בתיקון 39 מחייבת אותנו לצמצם את סיווג העבירות של אחריות קפידה ככל הניתן, ולהותירו רק לעבירות שכבר סווגו ככאלה על פי הדין, לרבות הפסיקה. במצוות המחוקק ולפי סעיף 19 לחוק העונשין, בהעדר קביעה המחייבת מסקנה אחרת, יש לסווג כל עבירה כעבירת מחשבה פלילית, אלא אם נקבע בה יסוד נפשי של רשלנות" (עמ' 695).

אם כך, נראה כי קיימת אפשרות מצומצמת לסווג עבירה כעבירה של אחריות קפידה לאחר תיקון 39. הדבר יישקל בתחומים שיש בהם צורך "לעודד את האדם לגלות רמת זהירות גבוהה, כך שיעמוד בציוויים המבטיחים את שלום הציבור בתחומי הפעילות השוטפים ביותר ולעתים אף החיוניים ביותר, מבחינת היקפם ומשקלם החברתיים" (ראו: ש"ז פילר, יסודות בדיני העונשין (ירושלים, תשמ"ד) (המכון למחקרי חקיקה ולמשפט השוואתי על שם הרי סאקר), בעמ' 797).

עם זאת, בענייננו עסקינן בתקנה שנחקקה עובר לתיקון ולכן יש לפנות לסימני ההיכר המאפיינים את עבירות אחריות קפידה וזאת כפי שנקבע בעניין לקס:

"בין המאפיינים המובהקים של עבירות אחריות קפידה ניתן למנות את תכליתה של החקיקה שבמסגרתה נקבעו העבירות ואת התחומים שהיא נועדה להסדיר. מאפיין אחר הוא אופן הוכחת ההרשעה בעבירות אלה, שכן בעבירות האחריות הקפידה תצא התביעה ידי חובת ההוכחה הנדרשת להרשעה אם תוכיח את היסוד העובדתי שבעבירות. לפיכך, בעבירות האחריות הקפידה מועבר הנטל לשכמו של הנאשם להוכיח כי יש לו הגנה הפוטרת אותו מאחריות. בנוסף לכך, בהגדרת עבירות אלה אין מוזכר היסוד הנפשי, ובדרך כלל העונשים הקבועים בהן קלים יחסית" (שם, עמ' 692).

לפיכך, תכליתן של עבירות אלו, כפי שעולה מהן, הוא אופן הוכחת ההרשעה בעבירות אלה, שכן אין התביעה חייבת בהוכחת היסוד הנפשי. בהתקיים היסוד העובדתי, קמה חזקת המחוקק כי נתקיים גם היסוד הנפשי. הנאשם יכול להסיר מעליו את האחריות הפלילית אם יסתור את היסוד הנפשי המיוחס לו על-פי החוק, היינו - אם יראה כי פעל ללא מחשבה פלילית או ללא רשלנות, ובנוסף לכך יראה כי נקט את כל האמצעים למניעת העבירה. כמו כן, בהגדרת עבירות אחריות קפידה אין מוזכר היסוד הנפשי, ובדרך-כלל העונשים הקבועים בהן קלים יחסית.



דהיינו, על מנת לסווג את תקנה 9(ב) לתקנות הרש"ת כתקנה שהיסוד הנפשי בה הוא אחריות קפידה, יש לעשות שימוש במבחנים שלעיל. בדיני תעבורה לרוב הכלל הוא כי עבירות תעבורה הינן עבירות מסוג אחריות קפידה ואילו החריג הוא הצורך להוכיח בעבירות תעבורה מסוימות מחשבה פלילית או רשלנות כמו בעבירה של נהיגה בזמן פסילה, עבירת הפקרה ועוד (ראו: ר"ע 213/83 אסולין נ' מדינת ישראל, פ"ד לח(1)519).

בנוסף, לעניין חניה על מדרכה המחוקק כבר קבע כי עבירה זו היא עבירה מסוג אחריות קפידה, מכיוון שאלו עבירות בהם אין צורך שיהיה למבצע מודעות. הסיבה לכך היא על מנת להשתית את העובדה שבמידה ויש ספק אם מקום חניה מותר או אסור הרי שעל הנהג לא להחנות במקום.

אני סובר כי גם בתקנה 9 (ב) לתקנות הרש"ת כשמטרתן הינה לעודד את האזרח לגלות רמת זהירות גבוהה כך שיעמוד בציוויים המבטיחים את שלום הציבור לתחומי הפעילות השוטפים ולכן ולאור כל האמור לעיל, אני רואה בכך עבירה מסוג אחריות קפידה.

אציין כי בנסיבות העניין לא מדובר בהכבדה שציבור נהגי המוניות לא יצליח לעמוד בה - כל שעליהם לעשות הוא להוריד את החלק המזהה של המונית הנמצא על גג הרכב.

אציין במאמר מוסגר כי קיימת הסתברות גדולה יותר שמטרת הנסיעה הייתה במסגרת עבודתו של המערער כנהג מונית, מאשר ההנחה כי הנסיעה הייתה במסגרת פרטית כפי שנטען. יודגש, המסקנה האמורה עולה בין היתר מדבריו של המערער עצמו בכתב ההגנה במסגרת הדיון בבית משפט קמא שם הוא אמר כי הוא כבר עשר שנים מבצע נסיעות בנתב"ג וכי זוהי פרנסתו.

ב. תקנה 516 לתקנות הרש"ת

המערער סובר כי אין לרשות סמכות לקבוע כללי תנועה ובהתאמה תמרורים או שלטים האוסרים על מקום חנייה, אלא לאחר התייעצות עם קצין משטרה מה שלא הוכח שקרה בעניינו ובשלט האמור.

לעניין זה נבהיר, כי רשות שדות התעופה היא גוף סטטוטורי הפועל מכוח החוק והיא רשאית לקבוע לעצמה כללים כפי שציין בית משפט קמא. הדבר נקבע בעליון בבג"ץ 1081/09 אלון נ' רשות שדות התעופה (פורסם בנבו 16.03.2009):

המשיבה הינה תאגיד סטטוטורי הפועל מכוח חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977. על פי סעיף 30 לחוק זה, רשאית המשיבה לקבוע כללים לניהול והפעלה יעילים של שדות התעופה בישראל. על סמך האמור, בכללי רשות שדות התעופה (הסעת נוסעים במוניות מנמל התעופה בן-גוריון, (התשמ"ג-1983 (להלן: כללי המוניות), מופיעים קריטריונים שונים המסדירים את התנהלות נהגי המוניות שמעוניינים לעבוד בשטח שדה התעופה. בנוסף, כללי רשות שדות התעופה (שמירה על הסדר בשדות התעופה, (התשמ"ד-1984 (להלן: כללי הסדר) קובעים הנחיות התנהגות כלליות החלות על כלל האנשים השוהים בשדה וממילא גם על נהגי המוניות.

כלומר, בניגוד לנטען על ידי המערער, רשות שדות התעופה רשאית להכתיב כללים ותקנות לעניין השטח שלה, ואין הוראה לא בדין ולא בפסיקה המנחה את הרשות להעביר את כלליה תחת אישור קצין משטרה. יצוין כי מערער לא מעגן טענה זו בחוק או בפסיקה ורק על כך היה ניתן לפסול את טענת החוקיות. לסיכום:

לאור כל האמור לעיל, נראה שבנסיבות העניין היה מקום לגזור עונש קנס על המערער בגין עבירת חניה במקום אסור לחניה ולכן נדמה שהעונש אינו חרג במקרה דנן ממתחם הסבירות וראיתי אפוא להשאיר אותו על כנו וזאת גם בהתחשב במכלול הנתונים ומדיניות הענישה המקובלת, בנסיבות העניין, אני מחליט להשאיר את סכום הקנס על כנו. בנוגע לרכיב השני שנקבע בגזר הדין, קרי סכומי ההתחייבויות - נראה לי כי יהיה נכון וראוי לצמצם את סכום ההתחייבויות שהוטל על המערער כך שסכום ההתחייבויות יהיה מחצית מהסכום שנקבע ויעמוד על סך ₪ 5,000 בלבד. ניתן היום, ט"ו כסלו תשפ"ה, 16 דצמבר 2024, בהעדר הצדדים.