



תת"ע 4404/03/17 - מדינת ישראל נגד משה הורביץ

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ע 4404-03-17 מדינת ישראל נ' הורביץ
בפני כבוד השופטת שרית זוכוביצקי-אורי

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

משה הורביץ

הנאשם

הכרעת דין

החלטתי לזכות את הנאשם מחמת הספק מהעבירה המיוחסת לו בכתב האישום .

האישום

כתב האישום מייחס לנאשם עבירה של נהיגה במהירות של 137 קמ"ש בדרך בין עירונית בה מותרת מהירות מרבית של 90 קמ"ש בניגוד לתקנה 54(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 (להלן: "התקנות").

העובדות שאינן במחלוקת

ביום 26.2.17 בשעה 05:50 נהג הנאשם ברכב מ.ר. 3767411 מסוג הונדה בצבע לבן (להלן-רכב הנאשם) בכביש מס' 1 ירושלים - ת"א, בק"מ 44.5 לכיוון מערב. כביש מס' 1 וגם בקטע הדרך הרלוונטי ארבעה נתיבים לכל כיוון המופרדים על ידי מעקה בטון.

באותה שעה עמדה ניידת משטרה בצד הדרך בשול ימין כיוון נסיעת הנאשם והשוטר משה בכר (להלן- השוטר) ביצע מדידות מהירות לכלי רכב המתקרבים בכיוון נסיעת הנאשם באמצעות מכשיר למדידת מהירות מסוג ממל"ז (להלן - המכשיר).

עמוד 1



המרחק בין השוטר לרכב הנמדד בעת המדידה היה 244.5 מטרים. לאחר ביצוע מדידת מהירות נכנס השוטר לניידת ונסע אחרי רכב הנאשם במטרה לעצור אותו.

השוטר עצר את הנאשם כעבור כקילומטר לאחר מחלף שורש בימין הדרך.

במד המהירות נקלט רכב שנסע במהירות של 142 קמ"ש העולה על המהירות המותרת בכביש 1.

המרחק בין מקום ביצוע העבירה שנקלטה במכשיר הממל"ז ועד מקום עצירת רכב הנאשם בסמוך למחלף שורש הוא כקילומטר. לפני מחלף שורש יש עקומה שמאלה.

בסמוך לפני מקום האכיפה מרחק של כמה מאות מטרים ממנה, ישנה יציאה מכביש 425 (מחלף נווה אילן) ולאחר מקום ביצוע העבירה וקודם למקום עצירת רכב הנאשם יש מחלף המאפשר כניסה ויציאה של כלי רכב לכביש 1 (מחלף שורש).

עיקרי המחלוקת

1. האם הרכב הנמדד הוא רכבו של הנאשם.

לטענת המאשימה מדובר ברכב הנאשם שהיה בודד בכביש ועמו נשמר קשר עין רצוף עד לעצירתו.

לטענת הנאשם רכבו אינו הרכב הנמדד. לטענתו קשר העין עם הרכב הנמדד נותק בעיקולי הדרך כיון שמדובר בכביש המתעקל ימינה ולכן השוטר לא רשם את מספר הרכב וזיהה אותו רק על פי צבעו והדגם שלו.

2. היכן נסע רכב הנאשם

לטענת המאשימה הנאשם נסע בנתיב הרביעי משמאל.

לטענת הנאשם הוא יצא ממחלף חמד מאבו גוש מאות מטרים לפני מקום המדידה והיה במגמת השתלבות עם כביש 1, משכך כלל לא נסע בנתיב השמאלי אלא בנתיב הימני ובמהירות המותרת.

2. מיומנות הפעלת המכשיר בידי השוטר

לטענת הנאשם המכשיר לא הופעל על פי נוהל לילה על אף שהפעלתו בוצעה 20 דקות לפני זריחת השמש וזאת בניגוד לנוהל להפעלת הממל"ז.

3. תקינות המכשיר.



הראיות

מטעם המאשימה העידו השוטר משה בכר ורס"מ יצחק קסטרו - טכנאי המעבדה (להלן- הטכנאי), ובאמצעותם הוגשו המוצגים הבאים: ת/1 הזמנה לדין וכתב אישום שנרשם על-ידי השוטר, ת/2 תע"צ כיול, ת/3 תע"צ לביצוע ביקורת תקופתית, ת/4 כרטיס מכשיר, ת/5 טופס ביקורת תקופתית.

מטעם הנאשם העידו מר יוני ברזילאי שערך שימוע לנאשם (להלן - עורך השימוע), הנאשם ומומחה מטעמו משה ויסמן (להלן: "המומחה") ובאמצעותם הוגשו המוצגים הבאים: נ/1 - מפה של אזור האכיפה, נ/2 תכתובת ותע"צ מיפוי, נ/3 נוהל הפעלת ממל"ז, נ/4 נוהל בטיחות להפעלת ממל"ז, נ/5 שימוע שערך עורך השימוע לנאשם, (אין נ/6), נ/7 נוהל ביצוע ביקורת תקופתית לממל"ז 02.227.32, נ/8 שרטוט שערך הנאשם, נ/9 שני דיסקים ובהם סרטונים שצולמו על-ידי הנאשם בשעות בוקר מוקדמות ביום אחר, נ/10 חוות דעת המומחה משה ויסמן.

עין

האם ניתן היה לשמור על קשר עין עם הרכב הנמדד אשר חלף על פני הניידת

תוואי הכביש במקום האכיפה הוא ישר אך עם זאת לפני מחלף שורש ישנה עקומה בכביש. השוטר הסכים כי קיימת עקומה אחת שמאלה לפני מחלף שורש בין המקום בו בוצעה האכיפה לבין המקום בו נעצר הרכב. (פרוט' עמ' 9 ש' 19-20).

אין מחלוקת כי השוטר נסע אחר הרכב מרחק של כקילומטר בטרם עצר את רכב הנאשם וכי מרחק הרכב הנמדד מהשוטר ברגע במדידה הינו 244.5 מטרים. בנסיבות אלה עלתה השאלה האם היה לשוטר מספיק זמן להיכנס לרכב ולנסוע אחר הרכב הנמדד מיד לאחר שהוא חלף אותו תוך שמירה על קשר עין רציף עימו עד לעצירתו.

ב- ת/1 רשם השוטר כדלקמן: "הבחנתי ברכב שנסע בנתיב השמאלי מתוך 4 נתיבים בודד. ביצעתי לעבר הרכב מדידה כשכל חזית הרכב גלויה לעייני והרכב נקלט במהירות של 142 קמ"ש. שמרתי ק. עין עם הרכב ונסעתי אחריו לאחר שחלף את מקום ההפעלה תוך שמירת קשר עין רצוף ולאחר שעבר הרכב את מחלף שורש סטה לנתיב השני מימין, עצרתי את הרכב בתחום ק"מ 43 מיד לאחר מחלף שורש..."

בעדותו לא זכר השוטר את האירוע. הוא הסביר כי לאחר ביצוע המדידה עליו לסגור את דלת הרכב, להניח את הממל"ז, להכניס להילוך, להתבונן במראות ולהתחיל לנסוע אחר רכב הנאשם. (פרוט' עמ' 8 ש' 1-29). לדבריו הוא הותיר את הרכב מונע. (פרוט' עמ' 8 ש' 16).

השוטר הסכים כי נסע אחרי הרכב לאחר שנמדד במהירות של 142 קמ"ש (לפני הפחתה) אך לטענתו הוא בלם, על אף שהדבר לא מצוין בדו"ח. לדבריו, כיוון שזו "פעולה אינסטנקטיבית של כולנו כאשר נוסעים מהר ורואים ניידת



משטרה לוחצים על הברקס" (פרוט' עמ' 9 ש' 8-9).

לפי חוות דעת המומחה מטעם הנאשם (נ/10), פרק הזמן שלוקח לשוטרי להתחיל בנסיעה לאחר הנחת הממל"ז, הכנסת רגליו לתוך הרכב והתחלה בנסיעה הינו של כ- 3 שניות. כיוון שהרכב נסע במהירות של 142 קמ"ש לשנייה לפי מדידת הממל"ז הוא יכול היה לעבור 39.44 מטרים בשנייה, וב- 3 שניות 118.32 מטרים.

לטענת המומחה בפרק זמן זה יכול היה השוטרי להספיק להתחיל בנסיעה עוד בטרם עבר אותו הרכב הנמדד. עם זאת לדבריו כיוון שהרכב נסע במהירות גבוהה נוצר מרחק בין הניידת לבין הרכב הנמדד שלא מאפשר קשר עין בשל העקומה בנסיעה ובשל צמחיה שהסתירה לשוטרי את המשך הדרך.

לטענתו פועל יוצא מכך שבמרחק של כ- 200 מטרים ממקום עמידת הניידת מתחילה העקומה ובשים לב לכך שלניידת לוקח פרק זמן של כ- 9-10 שניות להגיע למהירות של 100 קמ"ש בעוד הרכב הנמדד ממשיך בנסיעה במהירות של 142 קמ"ש, הוא אבדן קשר העין עם הרכב הנמדד.

המומחה הסביר כי האומדנים שלו לגבי חישוב זמן התאוצה ואובדן קשר העין הם לפי ניסיונו ומחקרים, אך אלו לא הוצגו. הצילומים שהוצגו אינם מוכיחים בהכרח אובדן קשר עין, אלא אפשרות לכך.

העובדה שלשוטרי היה די והותר זמן להתחיל בנסיעה מרגע מדידת הרכב ועד שהרכב הנמדד יחלוף על פניו היא הנותנת כי הייתה אפשרות לשמירה על קשר העין. העובדה שכ- 200 מטרים לאחר מכן הייתה עקומה אינה שוללת אפשרות של שמירת קשר עין, והכל תלוי בתאוצת הניידת ומידת התקרבותה לרכב הנמדד. איני מקבלת את הטענה השוללת קטגורית אפשרות לשמירה על קשר עין עם הרכב הנמדד.

משכך אני קובעת כי הייתה אפשרות תאורטית לשמור על קשר עין עם הרכב הנמדד.

האם בפועל הצליח השוטרי לשמור על קשר עין עם הרכב הנמדד

יש לבחון האם בפועל בנסיבות הקונקרטיות עלה בידי השוטרי לשמור על קשר עין רצוף עם הרכב הנמדד.

השוטרי העיד כי הוא בטוח לחלוטין כי הצליח לשמור על קשר עין עם הרכב הנמדד: "... ואחזק את דבריי, שאם היה לי לא ספק סביר אלא קמצוץ של ספק שהרכב שעצרתי הוא לא הרכב הנמדד לא הייתי רושם לו דוח" (פרוט' עמ' 10 ש' 16-17 וראו גם בהמשך שם ש' 25-27).

השוטרי לא שלל את האפשרות שאמר לנאשם "אני 30 שנה במשטרה ואף פעם לא טעיתי" ואף ציין כי הוא אכן מעל 30 שנה במשטרה (פרוט' עמ' 10 ש' 20-27).

הנאשם העיד כי הופתע לחלוטין מעצירתו ומטענת השוטרי כי נסע במהירות כה גבוהה. על פי עדותו הוא נסע מביתו באבו גוש והשתלב בכביש 1 מספר מאות מטרים קודם למקום האכיפה מכביש 425. לדבריו הוא נסע בימין הדרך



במהירות שלא עולה על 80 קמ"ש ואף חלף במהלך נסיעתו על פני הניידת. על פי עדותו הוא מודע לכך שניידת משטרה אוכפת שם מדי יום ולכן הקפיד על מהירות נסיעתו. זאת הסיבה לכך שהופתע לחלוטין כשהשוטר הבהב לו לעצור וטען כי נסע במהירות כה גבוהה (פרוט' עמ' 23 ש' 15-21). הנאשם אף התייחס לטענה כי נסע בנתיב השמאלי ביותר מבין 4 נתיבים במהלך המדידה ואמר: "אני צריך להיות מטורף לעבור מאבו גוש לנתיב הקיצוני ביותר. צריך סיבה מיוחדת שלא הייתה לי כי אני נוסע כחוק". (פרוט' עמ' 24 ש' 3-5).

עדותו של הנאשם הייתה אותנטית סדורה ואמינה. הנאשם התייחס לשינוי בהרגלי הנסיעה שלו מאז האירוע וטען כי הוא מרבה לנסוע באוטובוסים וכן נוהג להבהב עם אורות כשהוא רואה ניידת במטרה לבדל עצמו מכלי רכב אחרים (פרוט' עמ' 24 ש' 21-22). ניכר היה כי האירוע כולו גרם לו לטלטלה.

השוטר הסביר כי לא רשם את מספר הרישוי של הרכב אלא רק שמר על קשר עין רצוף עמו. (פרוט' עמ' 7 ש' 15-17). בנסיבות אלו יש לוודא שלא מתעורר ספק כי הרכב הנמדד והרכב שנעצר הם אותו הרכב. רכב מסוג הונדה בצבע לבן אינו רכב נדיר במחוזותינו ועל סמך נתון זה אין לקבוע שמדובר באותו הרכב.

השאלה אם השוטר הצליח בוודאות לשמור על קשר עין עם הרכב הנמדד מורכבת ממספר היבטים וביניהם היות הרכב הנמדד בודד על הכביש והפעלת הממל"ז בהתאם לנהלים שמטרתם להבטיח, בין היתר, זיהוי של כלי הרכב הנמדדים ומניעת טעות בזיהוי.

לא ניתן לקבוע ממצאים עובדתיים בקשר לתאוצת הניידת לעומת הרכב הנמדד. ההנחה היא כי ניתן לשמור על קשר עין אך אין בידי נתון ממנו ניתן ללמוד כי השוטר אמנם הצליח להדביק במהירות את הרכב הנמדד.

לעומת זאת אין ספק כי היות הרכב בודד על הכביש במהלך האכיפה היא משמעותית ליכולת לשמור על קשר עין כמו גם השאלה אם פעל השוטר בהתאם לנהלים.

שאלת הרכב הבודד

הקביעה אם רכב הנאשם היה בודד על הכביש חשובה כדי לאמוד את אמינות מדידת הרכב וגם מסייעת לשמור על קשר עין ולהימנע מטעות בזיהוי.

השוטר נשאל בעדותו למה התכוון כשציין בהזמנה לדין (ת/1) "בודד" וענה כי "בזמן המדידה הרכב היה בודד לא רק בנתיבו אלא בכל קטע ההפעלה ולא היה איזה משהו גורם שיפריע ביני לבין הרכב הנמדד, כל חזיתו היתה גלויה לעיניי" (פרוט' עמ' 5 ש' 13-14).

בהמשך אמר "רשמתי בדוח בשורה 4 למעלה שהיה בודד בכביש, אם הייתי רושם שהיה בודד בנתיבו הייתי מציין זאת, והיו כלי רכב נוספים. כאשר רשמתי רכב בודד הכוונה בכל קטע ההפעלה." (שם ש' 21-23). יצוין כי



בדוח לא נרשם "בודד בכביש" אלא "בודד" ללא הסבר.

מהסרטונים שהגיש הנאשם (נ/9) שצולמו בימים אחרים ניכר שהכביש אינו ריק ונוסעים בו כלי רכב נוספים. ניתן להניח מניסיון החיים והשכל הישר כי כביש 1 אינו ריק לחלוטין בשעה 5:50.

גם אם אקבל את סברת השוטר, אשר לא זכר את האירוע, לפיה הרכב הנמדד היה בודד בעת ביצוע המדידה על הכביש, על אף שלא נרשם הדבר מפורשות בת/1, אין לשלול את האפשרות כי במשך קילומטר נסיעת הניידת אחרי הרכב הנמדד חלפו במקום כלי רכב נוספים ובטעות אנוש זוהה רכב הנאשם כרכב שנמדד על ידי השוטר.

עם זאת אין בעובדה שהיו כלי רכב נוספים על הכביש כדי לשלול את טענת השוטר כי הוא סמוך ובטוח שהצליח לשמור על קשר עין עם רכב הנאשם.

שעת המדידה והאם יש בכך כדי להשפיע על זיהוי הרכב

הנאשם הגיש תע"צ של המרכז למיפוי ישראל (נ/2) לפיו זריחת השמש ביום ובמקום ביצוע העבירה הייתה בשעה 6:10. כיוון שהאכיפה בוצעה בשעה 5:50 נחקר השוטר בנוגע לאופן ביצוע האכיפה.

השוטר העיד כי האכיפה בוצעה לפי נוהל הפעלה ביום ולא ידע לומר אם בפועל היה חושך או לא אלא השיב: "אני מתייחס לנושא של נוהל הפעלת יום למצב תאורת הכביש, אם פעלה תאורת כביש בחוץ, תאורת פנסי רחוב, הולך לחומרא, בשעה מסוימת אם יכול לבצע מדידה ועצם העובדה שנדלקו פנסי רחוב אז אני פועל לפי נוהל הפעלת לילה וזאת להימנע ממצב של טעות בזיהוי רכב."

לפי הנוהל להפעלת ממל"ז (נ/3) במצב לילה על המפעיל לעשות שימוש באתר (שוטר/מתנדב) המסייע למפעיל לפי הנחייתו.

השוטר לא נתן הסבר מניח את הדעת לשאלה מדוע ביצע אכיפת יום כשהזריחה הייתה רק בשעה 6:10. טענת השוטר לפיה האינדיקציה לקביעת יום או לילה לצורך נוהל האכיפה היא קיומה של תאורת הרחוב, אינה מופיעה בנוהל. על פי הנוהל ובתאם לתקנות התעבורה "לילה" הוא "פרק הזמן שבין תום רבע שעה לאחר שקיעת השמש לבין רבע שעה לפני זריחתה". היות וזריחת השמש הייתה 20 דקות לאחר ביצוע האכיפה, ישנו חשש שמא לא הופעל הממל"ז בהתאם לכל הוראות הנוהל ובמטרה למנוע טעות בזיהוי.

לפי נספח 2 לנוהל, בעת עצירת רכב באכיפת לילה יש לבצע, בין היתר, את הפעולות הבאות: הפעלת מכשור אכיפה במקום מואר בתאורת רחוב והפעלת המכשיר על-ידי שני שוטרים או שוטר ומתנדב, שוטר אחד מפעיל מכשור ושוטר נוסף כאתר לעצירת כלי הרכב. כמו כן ברגע שנמדד רכב המחייב את עצירתו, על המפעיל להודיע לאתת לעצור את הרכב המתקרב ובמקביל להדליק פנסים כחולים ועל האתת לסמן לרכב לעצור בצד הדרך.



השוטר הסביר כי בכבישים חד ספרתיים לא עוצרים את הרכב אלא נוסעים אחריו כדי לא לסכן את התנועה (פרוט' עמ' 5 ש' 17-19) וכיוון שלא עוצרים את הרכב במקום אין צורך באתת גם אם האכיפה מתבצעת בלילה. לטענה זו לא הוגשו תימוכין.

מהאמור בנוהל עולה כי תפקידו של האתת הוא לסייע למפעיל הממל"ז לעצור כלי רכב, ובלילה תפקידו לסמן עצירה בפנס ולהדליק אורות כחולים. מטרת הנהל המחייב שימוש באתת, כפי שציין השוטר בעדותו, לסייע לשוטר על מנת שלא תהיה טעות בזיהוי. אין ספק כי לו היו שני שוטרים או שוטר ומתנדב בזמן האכיפה ניתן היה לקבל את הטענה לפיה למרות שהאכיפה בוצעה בלילה השוטר הצליח גם להפעיל את המכשיר וגם לעקוב אחר הרכב הנמדד מבלי שרשם את מספר הרישוי שלו והכל תוך הסתמכות על קשר עין רציף, בכביש מתעקל.

על השוטר המבצע אכיפה לבדוק את שעת הזריחה הצפויה באותו היום על מנת לפעול לפי הנהל. הקביעה אם מדובר ביום או בלילה לפי תאורת הרחוב אינה עולה בקנה אחד עם הוראות הנהל ותקנות התעבורה. בנוסף קובע הנהל כי בשעת לילה יש לבצע את האכיפה במקום מואר היטב בתאורת רחוב. על פי עדות השוטר תאורת הרחוב במקום לא דלקה. להפוך את תאורת הרחוב לאינדיקציה אם מדובר ביום או לילה היא למעשה היפוך היוצרות ומנוגדת לנוהל.

עדותו של הנאשם כאמור הייתה אותנטית ותואמת את תגובתו בעת האירוע. העובדה שהשתלב בכביש מס' 1 מספר מאות מטרים קודם למקום האכיפה, בעוד הרכב הנמדד היה בנתיב הקיצוני השמאלי ביותר מבין 4 נתיבים מעלה חשש אמיתי לטעות בזיהוי. אין כל סיבה לכך שהנאשם יסטה לנתיב הקיצוני ביותר.

השוטר שידר בטחון רב בכישוריו לבצע אכיפה וביכולתו להימנע מטעות בזיהוי, והחיזוק שהביא לכך הוא פנימי " לו היה לי ספק לא היה מבצע האכיפה". עם זאת ככל אדם יתכן ובנסיבות אלה שגה בתום לב.

השוטר אכף את העבירה בלילה ולא קיים את הוראות הנהל בעניין אכיפה בלילה. גם אם השוטר סמוך ובטוח שלא טעה לא ניתן לשלול את האפשרות שאירעה טעות אנוש. נוהל ההפעלה בא למנוע ככל הניתן טעות בזיהוי. עצם העובדה שלא נעשה שימוש בנהל הפעלת לילה הן לגבי תאורת רחוב והן לגבי אתת מעלות את הספק שמא התרחשה טעות בזיהוי.

מהותו של הספק הסביר היא כי נוצר ספק - סדק בגרסת המאשימה שמעלה אפשרות אחרת סבירה השונה מגרסתה של המאשימה, ויתכן כי זו אירעה.

"על הספק הסביר להיות רציני, הגיוני, ובעל אחיזה מעשית במציאות. לא כל השערה או אפשרות רחוקה יקימו ספק שיש בו כדי להצדיק פטור מאחריות." (ע"פ 6295/05 וקנין נ' מדינת ישראל, מיום 25.1.07)

נוכח הנסיבות כאמור ולאחר שמצאתי את עדותו של הנאשם אמינה התעורר בליבי ספק שמא מדובר בטעות בזיהוי. השוטר ביצע אכיפה בלילה לבדו מקום שהנהל מחייב אכיפה בסיוע שוטר או מתנדב נוסף. השוטר לא עצר את הרכב הנמדד מיד לאחר מדידתו אלא נסע אחריו כקילומטר בכביש מתעקל כאשר הזיהוי נעשה על פי צבע וסוג ולא לפי



מספר רישוי או חלק ממנו . אין נתונים לגבי מהירות נסיעת הניידת ולכן לא ניתן לקבוע אם הניידת הצליחה לצמצם באופן מספק את המרחק בינה לבין הרכב הנמדד שנסע במהירות של לפחות 137 קמ"ש. לא הוכח כי לאחר המדידה היה רכב הנאשם בודד על הכביש. ישנה אפשרות שלא נשללה כי לאחר המדידה נסעו לצדו של רכב הנאשם כלי רכב נוספים. בנסיבות אלה יתכן כי הרכב הנמדד עקף את רכב הנאשם והשוטר סבר בטעות כי זה הרכב הנמדד. יתכן כי הרכב הנמדד אף יצא ימינה במחלף שורש והשוטר לא הבחין בכך. כך או אחרת נוצר ספק סביר בלתי מבוטל אם לא למעלה מזה ביחס לאשמתו של הנאשם.

אציין כי לאור קביעותי כאמור לא מצאתי מקום לדון לעומק ביתר טענות הנאשם בדבר תקינות המכשיר ומיומנות הפעלתו .

לאור האמור אני קובעת כי המאשימה לא עמדה בנטל ההוכחה להוכיח אשמת הנאשם מעל לכל ספק סביר, ועל כן אני מזכה את הנאשם מחמת הספק.

מזכירות תשלח פסק הדין לצדדים ותבטל מועד הדיון ביומן.

ניתנה היום, י"ח תמוז תשע"ח, 01 יולי 2018, בהעדר הצדדים.