



בבית הדין הצבאי לערעורים

בפני :

אל"ם מאיה הלר - שופטת

בעניין :

ק/XXX רס"ן ר' א' – המערער (ע"י ב"כ, סרן נתנאל יעקב-חי ; סמל (מיל') עו"ד
כפיר דור)

נגד

התובע הצבאי הראשי – המשיב (ע"י ב"כ, רס"ן ניר שני ; סגן עומר שילון)

ערעור על פסק דין של בית הדין הצבאי לתעבורה במחוז שיפוטי חיל האוויר שניתן
בתיק ח"א (תעבורה) 13/18 (רס"ן חיים בלילטי – שופט) ביום 14.8.2018. הערעור
(הכרעת הדין וחומרת העונש) נדחה.

פסק-דין

רקע כללי

1. המערער, רס"ן ר' א', הורשע על-ידי בית הדין קמא, לאחר שמיעת ראיות, בעבירה שעניינה נהיגה במהירות העולה על המותר, לפי תקנה 54(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961. המערער הורשע על כך שביום 22.10.2017, בשעה 15:57, נהג בקילומטר 164 בכביש 40 מדרום לצפון, בדרך בין עירונית, שבה המהירות המותרת היא 90 קמ"ש, במהירות של 131 קמ"ש (לאחר הפחתה), דהיינו במהירות העולה ב-41 קמ"ש על המותר.
2. בית הדין קמא הנכבד השית על המערער 25 ימי פסילה בפועל, 60 ימי פסילה על תנאי למשך שנתיים וקנס כספי בסך 400 ש"ח.
3. ההגנה לא השלימה עם הכרעת הדין ולחלופין, עם מידת העונש.
4. להלן אבחן את טענות ההגנה כסדרן. תחילה אדון בטענות כנגד הכרעת הדין, ובהמשך, ככל שאדרש לכך, אדון בטענות כנגד חומרת העונש.

ההליך לפני בית הדין קמא

5. המערער הודה כי נהג ברכב צבאי במקום ובמועד המפורטים בכתב האישום, אך כפר "במהירות, במיומנות, בתקינות, בנוהלי האכיפה, ובזיהוי הרכב כמבצע העבירה". לא הועלו טענות כנגד אמינות המכשיר או הימנעות מביצוען של הבדיקות השגרתיות שמכשיר, עובר להפעלתו ולאחריה.

6. במהלך שמיעת הראיות העידו מטעם התביעה הצבאית – מפעיל הממל"ז, אשר מדד את מהירות נסיעתו של המערער – סמל פין והאתת – סמ"ר (במיל") סרור, אשר סימן לרכב שבו נהג המערער לעצור. במסגרת פרשת ההגנה העיד המערער לבדו.

7. סמל פין העיד כי הוסמך להפעיל מד מהירות לייזר (ממל"ז) בחודש אפריל 2016 ומאז ביצע מכמונות מהירות בתדירות של כפעמיים בשבוע. העד מסר כי בקטע הדרך הרלוונטי מהירות הנסיעה המותרת היא 90 קמ"ש. משלא זכר את פרטי המקרה הוגש הדוח שערך (ת/1), בהסכמת ההגנה ובכפוף לחקירתו הנגדית של העד. סמל פין השיב לשאלות ההגנה כי ערך את הדוח "בזמן אמת" במקום המדידה וכי את החלקים שהוא רשם על גבי הדוח (פרטי עבירה, רישום עבירה, נסיבות, תגובה ושרטוט) מילא ברצף, בעוד שאת חלקו האחרון של הדוח הוא רשם בסופה של המשמרת. משנדרש להתייחס לשלושה תיקונים שערך על גבי הדוח, ביחס לנתיב נסיעתו של המערער (נכתב נתיב ימני ושונה לנתיב שמאלי) מסר העד "אם תיקנתי, תיקנתי במקום". בהמשך עדותו הסביר כי המערער נמדד בנתיב השמאלי אך חזר לנתיב הימני בטרם הגיע לאתת שסימן לו לעצור. לשאלה נוספת האם אפשר "שבגלל שהתבלבל בנתיבים, רשמת שלוש פעמים שהוא נסע בנתיב ימין", השיב: "לא, כי אני בטוח במאה אחוז. אני לא עוצר רכב שלא כיוונתי עליו את הממל"ז במאה אחוז".

בהמשך, נשאל העד שאלות ביחס להיות רכבו של המערער בעקיפה בעת הרלוונטית. מפאת חשיבות הדברים להכרעה בתיק זה, יובאו הדברים בהרחבה:

י"ס: יכול להיות שהוא היה במצב עקיפה?

ע: כן

ס: רכב במצב עקיפה, משמע שיש רכב בנתיב ימין?

ע: כן

ס: הרכב הזה יותר קרוב אליך ועל מנת לצאת ימינה אתה צריך לעקוף את הרכב?

ע: כן

ס: תסביר איך נשמר קשר עין רצוף?

ע: הרכב עוקף את הרכב השני, אני עדיין יכול לראות את הרכב כי אני צמוד לכביש וגם כי הרכב השני אינו מסתיר את כל הרכב.

ס: הגיון פיזיקלי פשוט, רכב שקרוב אליך מסתיר יותר ולא פחות

ע: כן

ס: רכב הנאשם עוקף רכב אחר על פי עדותך, הרכב יותר קרוב אליך?
 ע: נכון אבל עדיין יש לי נתיב ראייה.
 ס: איפה כל התאוריה הזו, של עקיפה של חזרה לימין של מצב התנועה, של איזה רכב נעקף, בדו"ח שלך?
 ע: אני לא רשמתי איזה רכב נעקף, לא רשמתי שהוא עקף רכב. אתה אמרת שהוא עקף רכב".

סמל פין אישר כי האתת עמד במרחק של כ-200 עד 300 מטרים בהמשך הכביש, במקום מוגבה יותר מהמקום שבו עמד. עם זאת, מסר כי אין עצמים המפריעים לשמור על קשר עין בינו ובין האתת. לדבריו: "משום שאני צמוד לכביש אני יכול לראות עד מקום העצירה של הרכב וגם אני יכול לראות את הניידת ממקום הלזירה שלי. והכביש ישר ללא פיתולים עד למקום העצירה".

8. כאמור, הדוח שנרשם כנגד המערער (ת/1) הוגש כראיה מטעם התביעה. הדוח מפרט את נסיבות העבירה ופרטיה, לרבות ציון הפרטים שהועברו בקשר על-ידי מזהה העבירה לאתת ובהם: "מיצובישי אטרוז' תכלת בנתיב ימין עם 3 ספרות 901"; תגובת המערער לקבלת הדוח ("יצאתי לעקיפה של מס' רכבים שנסעו במהירות נמוכה מהמותר, אני לא חושב שהגעתי למהירות שצויינה בלייזר"); תרשים נסיבות האירוע; הבדיקות שבוצעו לוודא תקינותו ודיוקו של מכשיר הממליץ ותוצאותיהן; ונתונים ופעולות נוספות שבוצעו לצורך וידוא אמינות ההפעלה. כך, צוין, כי:

"א. היה קו ראייה נקי מהפרעות פיזיות בין המכשיר לבין קטע הדרך הנמצא בפיקוח.
 ב. רכב המטרה לא היה מוסתר ע"י עצם או רכב אחר.
 ג. נקודת ההצבעה האדומה הייתה מכוונת כל זמן המדידה על מרכז רכב המטרה, עד לקבלת צליל אישור המדידה.
 ד. היה קשר עין רצוף בין המפעיל והרכב הנמדד עד לעצירתו.
 ה. טווח גילוי רכב המטרה היה 122.5 מטר...
 ו. הרכב הנמדד היה בנתיב ימין שמאל מתוך 2 נתיבים כשהוא בתנועה מתקרבת".

9. סמ"ר (במיל') סרור העיד כי במשך כשלוש שנים בתפקידו כשוטר צבאי ביצע מכמונות. משכך, התקשה לזכור את עניינו של המערער, אם כי אישר את חלקו הרשום על גבי הדוח (ת/1). לדבריו עצר את רכבו של המערער לאחר שקיבל דיווח בקשר מהשוטר שזיהה את העבירה. במהלך חקירתו הנגדית הוצגה לעד תמונה של רכבו של המערער. בתגובה לשאלת הסנגור באיזה צבע רכב הוא מבחין השיב: "זה תכלת מטאלי, לא בהיר מדי. זה גוון של תכלת, אפשר לקרוא לזה כחול, בשבילי זה תכלת".

עיון בת/1 מלמד כי הפרטים המזהים שהועברו לאתת על-ידי מזהה העבירה הם, כאמור: שלוש ספרות אמצעיות של לוחית הזיהוי של הרכב – 901; סוג הרכב – מיצובישי אטרוזי; צבע הרכב – תכלת. בהתאם סימן לרכב שבו נהג המערער לעצור במקום.

10. המערער העיד בפרשת ההגנה. לדבריו, התנועה בקטע הכביש הרלוונטי היתה עמוסה, כי ביצע עקיפה וחזר לנתיב הימני, וכי לאחר שנעצר ונמסר לו שנהג במהירות החורגת מן המותר מסר לשוטרים ש"המהירות שבה נטען [ש]נסעתי אינה נכונה". בחקירתו הנגדית אישר המערער כי ביצע עקיפה, שבמהלכה הגביר את מהירות נסיעתו, אם כי לא ידע לומר באיזה שלב של הדרך בוצעה עקיפה זו. כן מסר שהפעיל את יישומון הניווט (waze) המתריע בעת חריגה מהמהירות המותרת.

11. בית הדין קמא קבע ממצאי מהימנות ברורים ביחס לכלל העדים שנשמעו לפניו. אשר לעדותו של סמל פין נקבע כי "מדובר במפעיל ממל"ז מיומן ומנוסה... ניכרה גם בקיאותו של העד באשר לאופן ביצוען של בדיקות תקינות המכשיר עובר להפעלתו ולאחריה". נקבע אף שעדותו "מהימנה ביותר" וכי אין בתיקון שבוצע על גבי הדוח, ביחס לנתיב נסיעתו של המערער "משום פגם היורד לשורשו של עניין" הן משום שהיה בפיו הסבר, אף שההגנה לא חפצה להעמיק בו והן משום שתיקון זה מתיישב עם אופן נסיעתו של המערער (תחילה בנתיב השמאלי ולאחר סיום העקיפה חזרה לנתיב הימני).

גם ביחס לעדותו של סמ"ר (במיל') סרור נקבע כי הלה "העיד באופן מהימן וענייני לשאלות שנשאל".

עוד קבע בית הדין קמא, כי יש להעדיף את עדויות השוטרים על פני עדותו של המערער.

12. בהתאם נקבעו ממצאי עובדה שלפיהם יש בראיות שהונחו לפני בית הדין קמא, ובהן אופן הדיווח על הרכב מבצע העבירה ותוכן הדיווח "כדי לחזק את עצם זיהוי הרכב" ובואר כי אין במחלוקת שהתעוררה לגבי צבעו של הרכב "כדי לפגום באופן כלשהו במשקל הזיהוי... עיקרו של הזיהוי נסמך על מספרי לוחית הזיהוי לגביהן לא התעוררה מחלוקת... זיהוי משולש המתבסס על מס' הרכב, בנוסף לסוגו וצבעו אינו מותיר מקום לספק". בית הדין קמא אף קיבל את דבריו של סמל פין "בדבר שמירת קשר העין" עם הרכב הנמדד עד לעצירתו על-ידי האתת. עוד נקבע, כי אין די בהעלאת טענה לביצוע עקיפה כדי לפגום באמינות הזיהוי או המדידה, כל עוד "עדיין זוהה רכב המטרה ללא הפרעה. הדברים תלויים בזווית בה עמד מפעיל הממל"ז". במקרה דנן, ראה בית הדין לקבל את עדותו של סמל פין, שלפיה "הוא משוכנע בטיב

המדידה שערך וכי חרף אפשרות שהרכב הנמדד היה בעת עקיפה הקפיד על שמירת קשר העין עם הרכב שכן נשמר נתיב הראייה אליו, כנדרש בהנחיות".

13. משקבע בית הדין קמא כי הוכחה העבירה מעבר לספק סביר, הורשע המערער בעבירה שיוחסה לו בכתב האישום, ונגזר-דינו, כאמור.

הערעור על הכרעת הדין

טענות ההגנה בערעור

14. חמישה ראשי טיעון בערעורה של ההגנה: נטען, כי שגתה הערכאה קמא משראתה ליתן אמון בעדותו של סמל פין ולקבוע כי המדובר במפעיל ממל"ז מיומן, וזאת על אף התיקונים שערך ביחס לנתיב נסיעתו של המערער, בשלושה מקומות שונים, על גבי הדוח. לדידה של ההגנה, "טעות זו שתוקנה 3 פעמים יש בה לעורר ספק בדבר תקינות ומיומנות האכיפה". פרק נכבד בערעורה של ההגנה הוקדש לטיבו של הריאיון שנערך על-ידי התביעה עם עדיה, עובר לדיון. נטען, כי נפל פגם באופן עריכת ראיונות אלו, וכי שגה בית הדין מכיוון ש"לא נתן דגש לעובדה כי העד הוסיף מסמכים וראיות לאחר 'רענון' עדותו". טענה נוספת הועלתה ביחס לזיהוי הרכב על פי צבעו. נטען, כי צבעו של הרכב הוא "כחול" ולפיכך, יש בעובדה שהעדים זיהו את צבע הרכב כ"תכלת" כדי להצביע על קושי בזיהוי רכבו של המערער כרכב אשר נסע במהירות שנמדדה. כן נטען, כי עדותו של סמל פין ביחס לביצוע עקיפה על-ידי המערער היא בבחינת עדות כבושה, משנתון זה לא תועד על גבי הדוח שערך, לפיכך אין ליתן משקל לעדותו של העד שהוסיף להבחין ברכבו של המערער חרף העקיפה שביצע. לבסוף נטען, כי משסמל פין העיד כי הרכב הנעקף "אינו מסתיר את כל הרכב", משמע, כי הסתיר את חלקו. במצב דברים זה, המדובר בביצוע מדידת מהירות בניגוד להנחיות משטרת ישראל, שלפיהן יש לבצע אכיפת מהירות רק כאשר כל הרכב גלוי וחשוף למפעיל.

תגובת התביעה הצבאית

15. מנגד, עתרה התביעה כי אותיר את הכרעת-דינה של הערכאה קמא על כנה ולא אתערב בה. נטען, כי אף שסמל פין הציע להסביר מדוע נערכו התיקונים על גבי הדוח, נמנעה ההגנה מלאפשר זאת, במסגרת החקירה. אשר לשאלת זיהוי הרכב נטען כי משהועברו לאתת שלושה אמצעי זיהוי, לרבות שלוש ספרות אמצעיות של לוחית הזיהוי, אזי קטלוגו של צבע הרכב, כתכלת או כחול, אינו מעלה או מוריד לעניין זה, זאת אף משסמל פין העיד כי נשמר קשר עין רציף בינו לבין הרכב עד שזה נעצר על-ידי האתת. אשר לטענות הקשורות באופן ביצוע מדידת המהירות במהלך

עקיפה, נטען, כי סמל פין לא נשאל על-ידי ההגנה שאלות בנוגע לביצוע פעולת האכיפה במהלך העקיפה, אלא אך ביחס לשמירת קשר העין עם הרכב שנמדד. אשר על כן, אין ולו ראשית ראייה ללמד כי המדידה בוצעה בניגוד להנחיות. משכך "הרכב ייתכן והיה בעקיפה אבל לא בזמן מדידה". הוטעם, כי עובדה זו מתיישבת עם המפורט בדוח, דהיינו כי "רכב המטרה לא היה מוסתר ע"י עצם או רכב אחר". בכל מקרה, הוסיף התובע וטען, כי אין איסור על עצם ביצוע אכיפת מהירות במהלך עקיפה, ובלבד שנשמרות ההנחיות לביצוע המדידה, כפי שאירע במקרה דנן.

דיון והכרעה

16. בית המשפט העליון פסק כי ניתן להסתמך על מדידה שנערכה על-ידי מכשיר הממליץ ולהרשיע על בסיסה, אף אם ראייה זו ניצבת לבדה, ובלבד שהתקיימו התנאים הבאים, שנטל הוכחתם על התביעה: המכשיר הופעל על-ידי מפעיל מיומן; ההפעלה בוצעה בהתאם להוראות היצרן; ובוצעו למכשיר הבדיקות השגרתיות בטרם ההפעלה (ראו: רע"פ 7093/10 **מדינת ישראל נ' דריזין**, פ"ד סו(1) 28 (2012); וראו גם הסקירה בע"ת/2/17 **סמ"ר מזרחי נ' התובע הצבאי הראשי** (2017)). אבחן להלן האם התקיימו התנאים האמורים, בראי טענות ההגנה.

מהימנותו ומיומנותו של מפעיל הממליץ

17. סמל פין, אשר עדותו נמצאה מהימנה, העיד כי הוסמך להיות מפעיל ממליץ בחודש אפריל 2016 ואף הציג את תעודת המפעיל המעידה על הסמכתו (להסתמכות על תעודת הסמכת מפעיל ממליץ להוכחת מיומנותו של המפעיל ראו: רע"פ 8764/13 **חי נ' מדינת ישראל** (טרם פורסם, 3.3.214)). יתר על כן, העיד סמל פין, כי ביצע מכמונות מהירות באורח תדיר במהלך שירותו הצבאי כשוטר צבאי. באמצעות סמל פין הוגש, מכוח כלל "הקפאת הזכירה שבעבר", הדוח שבו פורט אופן עריכת המדידה ונסיבות האירוע (ת/1).

18. כידוע, הכלל הוא כי אין ערכאת הערעור מתערבת בממצאי מהימנות וממצאי עובדה שקבעה הערכאה קמא אלא במקרים חריגים, שבהם נפלה טעות ברורה וגלויה (ראו: רע"פ 7618/12 **בלאט נ' מדינת ישראל** (טרם פורסם, 12.11.2012); ע"פ 7955/10 **חאלדי נ' מדינת ישראל** (טרם פורסם, 8.8.2011); ע"ת/2/17 **סמ"ר מזרחי נ' התובע הצבאי הראשי** (2017) והפסיקה המוזכרת שם)). ההגנה ביקשה לבסס את אי-מהימנותו ומיומנותו של פעיל הממליץ על כך שבמהלך עריכת הדוח, בשלושה מקומות שונים (פרטי העבירה, דו"ח מפורט לשוטר מזהה העבירה ובפרק תיאור הפעולות שבוצעו לצורך אמינות ההפעלה), ביצע מחיקה של המילה "ימין"

שהתייחסה לנתיב הנסיעה, ושונתה למילה "שמאל". בהקשר זה אף גרסה ההגנה כי הסבריו של המפעיל הם בבחינת עדות כבושה שחשודה כלא מהימנה וכי ראיון ההכנה לעדות שנערך לעד חרג מהמותר והיה בבחינת השלמת חקירה.

19. לאחר שבחנתי את טענות ההגנה, בראי התשתית העובדתית שלפניי, לא סברתי כי זהו המקרה שיש להתערב לגביו בממצאי המהימנות שקבע בית הדין קמא. ראשית, כאמור, ההתערבות בהתרשמותו הבלתי אמצעית של בית הדין הדיוני ממהימנות העדים צריכה להיעשות במשורה, במיוחד משההגנה לא הצביעה על סתירות בעדותו של עד התביעה. כפי שניתן להיווכח, הדוח שערך סמל פין (ת/1) הוגש בהסכמת ההגנה, בכפוף לחקירתו נגדית, שבמהלכה לא קועקה מהימנותו של העד ולא נמצאו סתירות בין עדותו ליתר העדויות. כך, לא נסתרה עדותו מתוכה וזו אף לא נסתרה בהשוואה לראיות חיצוניות, כגון עדותו של האתת או המערער. למעשה, יש בדבריו של המערער דווקא כדי לחזק את הכתוב בדוח שערך סמל פין, ובכלל זאת העובדה כי בקטע הדרך הרלוונטי נסע המערער תחילה בנתיב שמאל ולאחר מכן חזר לנתיב ימין, כפי שמופיע בפרק "דו"ח מפורט לשוטר מזהה העבירה" וב"תרשים נסיבות האירוע". יתר על כן, אף שההגנה, כאמור, הקדישה בהודעת הערעור פרק נרחב לאופן שבו ערכה התביעה הצבאית את הריאיון עם עדיה, לרבות טענות קשות באשר לזיהום העדויות (סעיף 21 להודעת הערעור), לא הצביעה ההגנה על מסמך או ראיה, שהם תולדה של ראיון זה, שעליהם הסתמכו עדי התביעה בעת מסירת עדותם או שהערכאה הדיונית הסתמכה עליהם לצורך קביעותיה במסגרת הכרעת הדין. לא רק שהטענה שלפיה נפל פגם באופן שבו נערכו הריאיונות נותרה עלומה, אלא שההגנה ציינה בסעיף 22 להודעת הערעור את היפוכם של הדברים: "העובדה כי עובדת תיקון הדו"ח 3 פעמים אודותיה העיד העד פין **לא עלתה במסגרת אותו רענון, ותשובותיו באו רק לאחר חקירה נגדית**, היא עדות כבושה שעליה היתה אמורה התביעה לעמוד ברענון העד, ולהעביר את רשמיה להגנה במעוד מועד" (ההדגשה כאן ובהמשך הוספו, אלא אם צוין אחרת).

20. אשר לסוגיית תיקון הרישום על גבי הדוח ביחס לנתיב הנסיעה – אין חולק בדבר חשיבות התיעוד וניהול רישום מדויק בזמן אמת (וראו: ע"פ 1361/10 **מדינת ישראל נ' זגורי** (טרם פורסם, 2.6.2011); ע/16/14 **טור' כהן נ' התובע הצבאי הראשי** (2016)), אך יש להוסיף ולשאול, האם במקרה דנן, יש בתיקון הדוח כדי לפגום במהימנות העד או באמינותו של הדוח.

21. בחינת הדברים במקרה זה מלמדת כי אין להתערב בקביעת בית הדין קמא, אשר לא ראתה בתיקון זה משום פגם המאיין את משקלו הראייתי של הדוח. כפי שבואר בהכרעת הדין, בנסיבות העניין ניתן הסבר מניח את הדעת לתיקון האמור,

אף שחזר הוא בשלושה מקומות שונים על גבי הדוח. כפי שעלה, בעת שנמדדה מהירות נסיעתו של המערער נסע הרכב בנתיב השמאלי. לאחר מכן, ועוד בטרם סימן האתת למערער לעצור בצד הדרך, שב המערער לנסוע בנתיב הימני. בעודו בנתיב הימני סימן האתת למערער לעצור וכך היה. השתלשלות זו של האירועים מתיישבת אפוא עם הטעות שחלה בעת כתיבת הדוח. משסמל פין הבחין בשגגה זו, במהלך כתיבת הדוח במקום האירוע, תוקן הליקוי על אתר. ודוק, עיון מדוקדק בדוח (ת/1) מלמד כי התיקונים לא בוצעו כ"אוטומט" ומבלי שהופעל שיקול דעת. ולראיה – בדו"ח המפורט לשוטר מזהה העבירה נכתבו הדברים הבאים: "בהיותי במכמורת מהירות... הבחנתי ברכב הנוסע בנתיב ימני שמאל וכיוונתי אליו את הממל"ז. כאשר הנקודה האדומה הייתה על לוחית הזיהוי שלו לחצתי על הדק הלזירה. כאשר נשמע צליל האישור מסרתי את הפרטים הבאים אל האתת... מיצובישי אטרוז' תכלת בנתיב ימין עם 3 ספרות". משמע, התיקון בדוח, ביחס לנתיב נסיעתו של המערער, נערך אך לגבי השלב שבו בוצעה המדידה על-מנת לדייק בפרטים, בעוד ציון נתיב הנסיעה הימני פורט באשר לשלב המאוחר יותר. כאמור, בנסיבות העניין, ומשאופן נסיעה זו אושר אף על-ידי המערער, אין לראות בתיקון שנערך על גבי הדוח ככזה הפוגם במשקלה של הראיה או במהימנות עדותו של סמל פין. בד בבד, אין בעצם תיקונו של הדוח, בנסיבות העניין, כדי לפגוע במקצועיותו של סמל פין או להעיד על חוסר מיומנות בהפעלת הממל"ז או בביצוע פעולות לאכיפת נסיעה במהירות המותרת.

ביצוע בדיקות למכשיר והפעלתו בהתאם להוראות

22. עיון בת/1 מלמד כי בוצעו במכשיר טרם הפעלתו ולאחריה, מלוא הבדיקות השגרתיות הנדרשות וכי תוצאת כלל הבדיקות היתה תקינה. למעשה, ההגנה לא העלתה טענות בהקשר זה. מנגד, הועלתה טענה שלפיה ההפעלה לא בוצעה בהתאם להנחיות המחייבות של משטרת ישראל, משום שהמדידה בוצעה בעת שהרכב ביצע עקיפה. משכך ביקשה ההגנה להסיק, כי המדידה בוצעה כלפי רכב שלא כל חלקיו היו גלויים לעיני המפעיל. ההגנה לא הציגה כראיה את הוראות ההפעלה של הממל"ז, אך הפנתה לעפ"ת (ב"ש) 37108-08-10 **מדינת ישראל נ' שבע** (7.2.2011), שם צוטטה אחת ההנחיות הקובעת כי "8) **ההפעלה תעשה כלפי רכב שכל חלקיו הניתנים להראות גלויים לעיני המפעיל**". נטען, כי משסמל פין העיד כי במהלך עקיפה אין הרכב הנעקף "מסתיר את כל הרכב", יש ללמוד כי חלקים מסוימים הימנו מוסתרים לעין המפעיל, ודי בכך, לשיטת ההגנה, כדי ללמד על ביצוע הפעלה שלא בהתאם להנחיות.

23. ראשית, כבר קבעתי, כי "אין די בעובדה כי הרכב הנמדד היה נתון בעקיפה, כדי לפגום באמינות המדידה" (ע"ת/18/18 סמל גוצן נ' התובע הצבאי הראשי (2018)). מעבר לכך, ובזה העיקר – דין הטענה להידחות על הסף, משהגנה לא הניחה תשתית ראייתית ולו בסיסית לתמוך, מבחינה עובדתית, בטענתה כי המדידה התרחשה בעת שהרכב עקף. כעולה מהפרוטוקול שצוטט בהרחבה לעיל, תשובתו האמורה של סמל פין (וגם תשובות נוספות) ניתנה במענה לשאלת הסנגור בנוגע לסוגיית שמירת קשר העין עם רכבו של המערער ("תסביר איך נשמר קשר עין רצוף"). כך, סמל פין לא נשאל האם הוא הכיר את ההנחיה האוסרת על מדידה במצב של הסתרה חלקית של הרכב הנמדד; האם ביצע מדידה בעת שהרכב היה בעקיפה, בניגוד – כנטען – להנחיות; ואף לא נשאל הכיצד במהלך המדידה לא הוסתר חלקו של הרכב אם היה הרכב במהלך עקיפה. הלכה היא, כי הימנעותו של צד מלהפנות שאלה לעד, בחקירתו הנגדית, פועלת לחובתו. כך, הימנעותו של המערער מלעמת את סמל פין עם הטענה כי המדידה בוצעה במהלך עקיפה, בעוד תוכן הדוח גורס אחרת, פועלת אך לחובתו של המערער. כפי שפורט, סמל פין סימן על גבי הדוח, בחלק המפרט אלו פעולות בוצעו על-מנת לוודא את אמינותה של המדידה כי "היה קו ראייה נקי מהפרעות פיזיות בין המכשיר לבין קטע הדרך הנמצא בפיקוח", כי "רכב המטרה לא היה מוסתר ע"י עצם או רכב אחר" וכי "נקודת ההצבעה האדומה הייתה מכוונת כל זמן המדידה על מרכז רכב המטרה, עד לקבלת צליל אישור המדידה". עובדות אלו לא נסתרו בראיות אחרות. גם המערער לא ידע לציין באיזה שלב, ביחס "ללזירה" ולעצירתו בצד הדרך, ביצע את העקיפה. משהתביעה הציגה ראיות שבכוחן לבסס את יסודות העבירה, עובר נטל הבאת הראיה לכתפיו של המערער, להקים לכל הפחות ספק, במסקנות המשפטיות העולות מהעובדות שהוכחו (ראו: ע"פ 1656/16 דוידוביץ נ' מדינת ישראל, פסקה 63 (טרם פורסם, 20.3.2017)). ראיות שכאלו אין בנמצא. במצב דברים זה, יפים לענייננו קביעותיו של בית-דין זה, במקרה דומה:

"משקבעה הערכאה קמא כי המדידה שביצע השוטר יערכה בהתאם לכל הכללים, ולא הוטל כל ספק במקצועיות העד, אין כל עילה להטיל ספק בבדיקות שערך על בסיס השערה סתמית שהעלתה המערער, שלא נתמכה בכל ראיה, או על בסיס טיעונים שעד התביעה לא עומת עימהם" (ע"ת/46/13 רס"ן נהרי נ' התובע הצבאי הראשי (2014))

זיהוי הרכב

24. ברי, כי אין די בביצוע המדידה כדבעי, אלא שיש הכרח כי לא תיפול טעות בזיהויו של הרכב אשר נמדד, כרכב אשר נעצר על ידי השוטרים הצבאיים ואשר הדוח נכתב לפי פרטיו.

25. ההגנה לא חלקה על כך שמזהה העבירה דיווח בקשר לאתת שלושה אמצעים לזיהויו של הרכב הנמדד: "מיצובישי אטרז' תכלת בנתיב ימין עם 3 ספרות 901". ההגנה אף לא העלתה טענות כנגד מהימנותו של האתת, אשר אישר את עדותו של סמל פין ומסר כי עצר את רכבו של המערער בהתאם לנתונים הללו שנמסרו לו.

26. טענה ההגנה כי מאחר שסמל פין דיווח לאתת שצבע הרכב הוא "תכלת", כי האתת עצר רכב בצבע "תכלת", ומשצבעו הרשמי של הרכב הוא "כחול", יש בכך להקים ספק באשר לזיהויו של הרכב.

27. בית הדין קמא נדרש לסוגיה זו, דחה את טענות ההגנה והכריע כי "עיקרו של הזיהוי נסמך על מספרי לוחית הזיהוי לגביהן לא התעוררה מחלוקת. מובן, כי לעתים לא די בזיהוי על סמך צבע וסוג רכב. אולם, זיהוי משולש המתבסס במרכזו על מס' הרכב, בנוסף לסוגו וצבעו אינו מותיר מקום לספק".

28. בפני חזרה ההגנה על טענותיה לגבי הספק שבזיהוי לאור הגדרת צבעו של הרכב על-ידי השוטרים. דא עקא, שההגנה התעלמה בטיעוניה מזיהויו של הרכב על בסיס ספרותיה האמצעיות של לוחית הזיהוי, שהוא, כאמור, האמצעי המדויק יותר, בהיותו אמצעי מבדיל מיתר הרכבים. במצב דברים זה, מששלוש הספרות שדווחו על-ידי סמל פין, תאמו את הספרות האמצעיות בלוחית הזיהוי של רכבו של המערער, שוכנעתי, כי מסקנתו של בית הדין קמא כי לא עולה ספק בנוגע לזיהויו של רכבו של המערער כרכב אשר נמדדה מהירותו על-ידי סמל פין, עומדת בעינה. מסקנה זו מתחזקת אף מן הטעם שהשוטרים הצבאיים העידו כי קיים שדה ראיה פתוח בין מקום עמידתו של מפעיל הממל"ז לבין המקום שבו עמדה הניידת, כשבנוסף – העיד סמל פין כי שמר על קשר עין רציף עם הרכב, מרגע המדידה ועד לעצירתו בצד הדרך על-ידי האתת. למותר לציין כי כלל הנתונים תועדו על אתר, בדוח, בזירת האירוע.

29. למעלה מן הצורך, אציין, כי אף שהמערער כפר במהירות הנסיעה שיוחסה לו בכתב האישום, הוא לא טען כי נסע במהירות המותרת; לא ציין בעדותו באיזו מהירות נהג בפועל ולמעשה גם בתגובתו המיידית, בעת קבלת הדוח, נמנע מלהכחיש את ביצוע העבירה והסתפק בהשערה שלפיה "אני לא חושב שהגעתי למהירות שצויינה בלייזר".

30. סוף דבר, לא עלה בידי ההגנה לקעקע את תוכנו של הדוח (ת/1) אשר נערך על אתר על-ידי סמל פין וסמ"ר (במילי) סרור ואשר מצוין בו כי המערער נמדד נוהג במהירות של 131 קמ"ש מעל המהירות המותרת באותה דרך. נוכח הראיות שהונחו לפני הערכאה קמא אף לא קם ספק בשאלת זיהוי הרכב הנמדד כרכב אשר נעצר על-ידי האתת. דין הערעור על הכרעת הדין להידחות, אפוא.

ערעור ההגנה על מידת העונש

31. המערער הורשע, לאחר שמיעת ראיות, בנהיגה במהירות העולה ב-41 קמ"ש על מעל המותר, בדרך בין עירונית. בית הדין קמא גזר על המערער 25 ימי פסילה בפועל לצד פסילה מותנית וקנס כספי בסך 400 ש"ח. טען המערער כי בית הדין קמא חרג באופן קיצוני מהעונש הראוי למערער שזוהי עבירת התעבורה הראשונה הנזקפת לחובתו, חרף שנים רבות שבהן הוא אוהז ברישיון נהיגה.

32. כידוע, ערכאת הערעור לא תתערב בגזר-דינה של הערכאה הדיונית אלא אם מדובר בסטייה מהותית ממדיניות הענישה הראויה. התערבות בעונש תעשה רק אם:

"הערכאה הדיונית נכשלה בטעות או שהעונש שנגזר על ידה חורג במידה קיצונית מן העונשים המוטלים, בדרך כלל, בנסיבות דומות" (ע"פ 2825/11 פלוני נ' מדינת ישראל (טרם פורסם, 25.7.2011)).

בחינת עונשו של המערער, בנסיבות העניין ובחריגת מהירות כה גבוהה, מלמדת כי אין חומרה יתירה בעונש אשר נגזר על המערער.

33. כפי שנפסק –

"על בית דין זה מוטל תפקיד משמעותי במלחמת החורמה במיגור הקטל בכבישים. נפסק, כי 'המהירות הגבוהה פוגעת במידה ניכרת ביכולתו של הנהג לנקוט אמצעי זהירות ולהגיב כנדרש על מכשולים פתאומיים בדרך. מכאן, בעיקר, הסיכון הרב הנשקף ממנה' (ע"ת/42/16 התובע הצבאי הראשי נ' רס"ל צוברי (2016)). אשר על כן, על הענישה להלום את הסיכון הרב הגלום בנהיגה במהירות כה גבוהה" (ע"ת/2/17 סמ"ר מזרחי נ' התובע הצבאי הראשי (2017)).

בהתאם יש לקבוע, כי העונש אשר הושת על המערער, איזן כראוי בין היבטי החומרה והמסוכנות הנשקפת מהעבירה למערער, למשפחתו שנכחה ברכב וליתר משתמשי הדרך, ועולה בקנה אחד עם הענישה המוטלת במקרים דומים (ראו: ע"ת/3/17 התובע הצבאי הראשי נ' סא"ל בקר (2017); ע"ת/48/16 התובע הצבאי הראשי נ' סגן אבו חמוד (2016); ע"ת/10/16 התובע הצבאי הראשי נ' רס"ן רוס (2016); ע"ת/3/15 התובע הצבאי הראשי נ' רס"ן לוי (2015)). בקבעי כך לא התעלמתי

מחוות דעת מפקדו של המערער, שלפיה "תפקידו של הקצין כולל ביקורים רבים בבסיסים... [ש]אינם בעלי נגישות תחבורתית סדורה" וכי "יכולת ההתניידות של הקצין ברכב הינה קריטית לתפקידו". יחד עם זאת, עולה כי בית הדין קמא, התחשב בצרכי התפקיד של המערער, כמו גם בוותק הנהיגה, ולכן גזר את דינו של המערער בחלקו התחתון של מתחם העונש ההולם שנקבע (15 עד 75 ימי פסילת רישיון נהיגה בפועל).

34. אשר על כן, נדחה אף הערעור כנגד חומרת העונש שנגזר למערער. ריצוי העונש יחל היום, 5 בנובמבר 2018, בתום הדיון.

ניתן והודע היום, כ"ז בחשון התשע"ט, 5 בנובמבר 2018, בפומבי ובמעמד הצדדים.

מאיה הלר, אל"ם
שופטת בית הדין הצבאי
ל ע ר ע ר י ם

חתימת המגיה: _____
העתק נאמן למקור
סרן קורל מכני
קצינת בית הדין
תאריך: _____