



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

בפני כב' השופט יעקב בכר

המאשימה מדינת ישראל

נגד

הנאשמים
1. אלעד ויצמן
2. ציון ברכה
3. אלון חיימוב

נוכחים:

ב"כ המאשימה: עו"ד בני סמו ועו"ד ריקי ויצהנדלר
הנאשמים: נאשם מס' 1 בלבד
הסגורים: עו"ד אבי עמר ועו"ד קובי לוי

פרוטוקול

הסניגור:

הנאשמים מס' 2 ו- 3 לא התייצבו היום. הודעתי להם על מועד הדיון.

החלטה

אני מחליט ליתן את הכרעת הדין בהעדרם של נאשמים 2 ו- 3.

ניתנה והודעה היום ט"ז שבט תשע"ב, 09/02/2012 במעמד הנוכחים.

יעקב בכר, שופט



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 10-10-5066 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

הכרעת דין

1. האישום:

על פי כתב האישום במהלך שנת 2010 במועד שאינו ידוע במדויק למאשימה, נהג נאשם 1 ברכב מסוג ב.מ.וו. (להלן: "הרכב"), הנושא מספר רישוי שאינו ידוע למאשימה, בכביש החוף (כביש מס' 2) מכיוון ת"א לכיוון חיפה. כביש מס' 2 הינו כביש בינעירוני, עם שטח הפרדה בנוי, ובו מותרת נהיגת רכב מנועי במהירות מירבית של 90 קמ"ש. באותה עת, ישב הנאשם 2 ברכב, במושב הקדמי, לצד נאשם 1 ואילו נאשם 3 ישב במושב האחורי של הרכב. במהלך הנסיעה האיץ הנאשם 1 לפרקים את מהירות נסיעתו של הרכב ונהג במהירות מופרזת של 260 קמ"ש, העולה על המהירות המירבית המותרת המצוינת לעיל. נאשם מס' 1 נהג ברכב בקלות ראש ובמהירות בלתי סבירה שיש בה כדי לסכן חיי אדם ולהוות סכנה לציבור. במהלך הנסיעה הנאשמים 2 ו-3 עודדו את נאשם 1 לנהוג במהירות מופרזת ומסוכנת, כמפורט לעיל, ותרמו ליצירת האווירה והתנאים לביצוע המעשים המתוארים לעיל, בין היתר בכך שמחאו כפיים בזמן שנאשם 1 הגביר את מהירות נסיעתו ואף הנציחו באמצעות מסרטים וידאו את המעשים המתוארים לעיל, כאשר הנאשם מס' 3 הציע לפרסם את הסרטון באינטרנט באומרו: "ל-U-TUBE. צלם אותי ... תדביק את הסקאלה". ונאשם מס' 2 אמר "אני לא מאמין. מנתניה עד חיפה תשע דקות, וואו, וואו..." ובתגובה לכך צעק נאשם מס' 3: "זה הרבה תשע דקות". בהתנהגותם כמפורט לעיל שידלו הנאשמים מס' 2 ו-3 לנהוג ברכב בקלות ראש, ובמהירות מופרזת ובלתי סבירה שיש בה כדי לסכן חיי אדם ולהוות סכנה לציבור. בהתנהגותם כפורט לעיל סייעו הנאשמים 2 ו-3 לנאשם 1 לנהוג ברכב בקלות ראש ובמהירות מופרזת ובלתי סבירה שיש בה כדי לסכן חיי אדם ולהוות סכנה לציבור.

הוראות חיקוק בהן הואשם נאשם מס' 1:

- א. נהיגה בקלות ראש ובמהירות שיש בה סכנה לציבור – עבירה לפי סעיף 62 (2) לפקודת התעבורה (התשכ"א) 1961 (להלן: "הפקודה").
- ב. נהיגה במהירות בלתי סבירה – עבירה לפי תקנה 51 לתקנות התעבורה התשכ"א – 1961 (להלן: "התקנות").



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן

ואח'

1 ג. נהיגה במהירות מופרזת – עבירה לפי תקנה 54 (א) לתקנות.

2 ד. סיכון חיי אדם – עבירה לפי תקנה 21 (ב) (4) לתקנות.

3

4 הוראות חיקוק בהן הואשמו נאשמים 2 ו-3 :

5 א. שידול לנהיגה בקלות ראש ובמהירות שיש בה סכנה לציבור – עבירה לפי סעיף 62

6 (2) לפקודת התעבורה (התשכ"א) 1961 (להלן: "הפקודה"), ביחד עם סעיפים 30 ו-

7 34 ד' לחוק העונשין התשל"ז 1977 (להלן: "חוק העונשין").

8 ב. שידול לנהיגה במהירות בלתי סבירה – עבירה לפי תקנה 51 לתקנות התעבורה

9 התשכ"א – 1961 (להלן: "התקנות"), ביחד עם סעיפים 30 ו- 34 ד' לחוק העונשין.

10 ג. שידול לנהיגה במהירות מופרזת – עבירה לפי תקנה 54 (א) לתקנות, ביחד עם

11 סעיפים 30 ו- 34 ד' לחוק העונשין

12 ד. שידול סיכון חיי אדם – עבירה לפי תקנה 21 (ב) (4) לתקנות, ביחד עם סעיפים 30

13 ו- 34 ד' לחוק העונשין.

14 ה. סיוע לנהיגה בקלות ראש ובמהירות שיש בה סכנה לציבור – עבירה לפי סעיף 62

15 (2) לפקודת התעבורה (התשכ"א) 1961 (להלן: "הפקודה"), ביחד עם סעיפים 31, 32

16 ו- 34 ד' לחוק העונשין התשל"ז 1977.

17 ו. סיוע לנהיגה במהירות בלתי סבירה – עבירה לפי תקנה 51 לתקנות התעבורה

18 התשכ"א – 1961 (להלן: "התקנות"), ביחד עם סעיפים 31, 32 ו- 34 ד' לחוק

19 העונשין.

20 ז. סיוע לנהיגה במהירות מופרזת – עבירה לפי תקנה 54 (א) לתקנות, ביחד עם

21 סעיפים 31, 32 ו- 34 ד' לחוק העונשין.

22 ח. סיוע לסיכון חיי אדם – עבירה לפי תקנה 21 (ב) (4) לתקנות, ביחד עם סעיפים 31,

23 32 ו- 34 ד' לחוק העונשין.

24

25 2. הנאשמים כפרו בעובדות כתב האישום.

26

27

28 3. פרשת התביעה :

29 מטעם התביעה העידו רס"ר מג"ד פואז. פקד רמי קאסם, רפ"ק צפריר מויסה, עופר מקדש

30 ויצחק בן הרואה.

31

32

33



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 10-10-5066 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

עד תביעה מס' 1, רס"ר מגיד פואז.

שירת באותה עת בימ"ר את"ן. כיום חוקר בתחנת אום אל פחם, גבה מהנאשמים הודעות, סומנו (ת/1, ת/2, ת/3).
כמו כן ערך תמליל סרטון היוטיוב, סומן (ת/4).
בחקירתו הנגדית ציין כי התמלול נערך על ידו בהתאם להבנתו את המלל וכן הזיהוי של הדובר, במקרים בהם לא זוהה המלל ו/או הדובר צוינו הדברים בתמליל. כמו כן ציין כי גבה עדות מאדם בשם גיוני ברכאת ואישר כי תשובתו של ברכאת לשאלה אם הוא מזהה את הרכב הייתה "בלתי אפשרית וקשה לזהות את הרכב על פי הסרטון ולוח השעונים".

העד ציין כי לא בדק את מהירות הרכב כמו גם הנתונים ביחס לכך בספר הרכב שכן אינו איש מקצוע. העד אישר כי הציע לנאשמים מס' 1 ו-3 לעבור בדיקת פולגרף כחלק משיטת חקירה ואישר כי לא נערך לנאשמים פולגרף, הוצגו מזכרים בעניין (נ/1) (נ/3).
העד הוסיף כי התמלול נערך לבקשת האחראי על החקירה.

עד תביעה מס' 2, פקד רמי קאסם.

משרת בימ"ר את"ן כקצין חקירות. במועד הרלוונטי היה אחראי על החקירה. גבה 3 הודעות מהנאשמים. סומנו (ת/5, ת/6, ת/7).
לדבריו החקירה החלה בעקבות בקשה שקיבל מקצין משטרת התנועה שהעביר לידי דיסק שיש בו לכאורה עבירות תנועה חמורות, לאחר שצפה בדיסק הבין שישנן בעיות תעבורה חמורות והחקירה החלה בזיהוי החשודים, חקירתם וגביית עדויות מעדים מומחים.
בחקירתו הנגדית אישר כי חקר אדם בשם עופר מקדש שהוא בעניין זה עד מומחה ועובד כאחראי בחב' ב.מ.ו. ואיש טכני שיכול לסייע. לשאלה אם שולמה תמורה לעופר מקדש בגין חוות הדעת שרשם השיב כי הדבר נעשה מרצונו החופשי.

עד תביעה מס' 3, רפ"ק צפריר מויסה.

משרת כקצין ביקורת ותלונות הציבור באגף התנועה. באותה עת שימש כממלא מקום דובר אגף התנועה. ערך מזכר (ת/9) לאחר שקיבל טלפון מעיתונאי שציין בפניו על קיומו של הסרטון בפייסבוק. הסרטון נשלח לו והועבר לדיסק (ת/8).
העד לא נחקר חקירה נגדית.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 10-10-5066 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

עד תביעה מס' 4, עופר מקדש.

משמש כמנהל טכני בחב' קמור, עובד בחברה כ- 17 שנה. במשך השנים האחרונות משמש כמנהל טכני. בהודעתו (ת/10) זיהה כי הרכב בו נסעו הנאשמים על פי הסרטון שהוצג לו היה ב.מ.וו סדרה 5 מדגם E60 וכך על פי לוח השעונים, פנל המזגן, ומסך התצוגה ברכב. לאחר שצפה בסרטון ציין כי הוא מבחין שנורית התראת הפנצ'ר דולקת וכן מנורת מערכת DSC דולקת, דבר המעיד על תקלה במערכת בקרת יציבות, כמו גם נורת הברקס העליונה שדולקת המעידה כי יש לבצע טיפול ברקסים ברכב, או על האפשרות שהמערכת נוטרלה. כמו כן ציין כי מד סיבובי המנוע 6500 סל"ד בערך ומהירות הרכב בסביבות 250 קמ"ש. בנוסף, מד צריכת הדלק מציג מקסימום כלומר "דוושת ההאצה לחוצה בעומס גבוה. כמו כן ניתן לראות בסרט שהנהג נמצא בהילוך חמישי, מצב ידני ומנסה להוריד הילוך והמערכת לא מאפשרת לבצע הורדה עקב מנגנון הגנה של המערכת". לדבריו מד המהירות ומד סיבובי המנוע אינם תלויים האחד בשני כך שכל אחד מהם מקבל את הפרמטרים ממחשב אחר "מד סיבובי המנוע מקבל את הנתונים ממחשב המנוע ואילו מד המהירות מקבל את הנתונים ממערכת בקרת היציבות". והוסיף כי "ניתן לראות שבזמן שהאיטו את מהירות הרכב, סיבובי המנוע ירדו ומד צריכת הדלק 0, כלומר דוושת הגז לא לחוצה וזה מצביע כי המערכת עובדת". העד ציין כי תקלה של מד המהירות או של מד סיבובי המנוע אינו משפיעה האחת על השניה כך שאפשר ובמקרה של תקלה באחת המערכות לא תגרום להשפעה על התוצאה במערכת השנייה. לשאלה באם נראה על פי הסרטון כי מד הטורים מראה קריאה שגוייה לאור הטענה כי אפשר שהמהירות המצויינת במד המהירות אינה תקינה, השיב כי, על פי הערכתו המערכת תקינה תוך שציין כי לקראת סוף הסרט נראה הרכב כשהוא מאט והמערכת מראה אינדיקציה מתאימה. לדבריו ניתן לחשב את מהירות הרכב על פי קריאת מד הטורים על פי נוסחה.

העד מסר חישוב מהירות הרכב בהתאם למד סל"ד 6500 (ת/11).

וציין על פי הסרטון שהוצג בפניו כי קיימת סטייה של 7% במהירות שכן הרכב מוגבל על ידי היצרן למהירות של 250 קמ"ש ולכן כשמד המהירות מראה מהירות של 260 קמ"ש, לאור הסטייה האפשרית כאמור, המהירות הנכונה במקרה זה היא 250 קמ"ש. העד ציין כי המחשב מונע מצב של הורדת הילוך במהירות בה היה הרכב כדי למנוע נזק עקב סיבובי המנוע כפי שניתן לראות בסרטון. כמו גם העובדה שלקראת סוף הסרטון ניתן לראות שמד צריכת הדלק ירד ל-0, דבר המצביע על כך שדוושת הדלק רפויה, סיבובי המנוע



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

עמדו על 4500 והמהירות בסביבות 130 קמ"ש. ומכאן שיש התאמה בין סיבובי המנוע למד המהירות ועל כך שהרכב במצב תקין.

העד ציין כי בבדיקות שערך לבקשת המאשימה נמצא כי במקרה של 4500 סל"ד על פי הנוסחה המהירות היא 130 קמ"ש, כמו שנמצא בסרטון.

בחקירתו הנגדית ציין כי על ג'נט רכב מסוג ב.מ.וו סדרה 5 ניתן להרכיב שלוש מידות שונות של שלושה יצרנים שונים. המידה של הצמיג אצל שלושת היצרנים תהיה זהה אולם הצמיגים לא בהכרח עשויים מאותו חומר.

לשאלה באם לצמיג יש השפעה על כושר המהירות השיב בשלילה. העד ציין כי פנצ'ר ברכב יכול לגרום לבעיית יציבות ולא ניתן במהירות כה גבוהה לנסוע עם פנצ'ר. העד שלל אפשרות של קיום טכנולוגיה המאפשרת ניפוח עצמי של הצמיג ברכב וציין כי המערכת מספקת התראה על פנצ'ר. לדבריו בחלק מהדגמים של ב.מ.וו אין גלגל רזרבי שכן הרכב מצויד בצמיד "רנפלט" בעל דופן קשיחה המאפשר המשך נסיעה על פנצ'ר במהירות של 80 קמ"ש למרחק של כ- 20 ק"מ. מהירות גבוהה יותר תסכן את הרכב והצמיג למרות שניתן לנסוע עם פנצ'ר גם במהירות של 100 קמ"ש. העד ציין כי ברכב עם פנצ'ר בו יסעו במהירות של מעל 80 קמ"ש הצמיג ייהרס, ייקרע אולם הוא אינו יודע להצביע מתי זה יקרה. העד ציין כי מרגע שהרכב עובר ללקוח החלפת הצמיגים נעשית על דעת הלקוח ובאחריותו. ביחס לגינטים ציין העד כי ישנן 3 – 4 דגמים ביניהם יכול הלקוח לבחור, אולם זה תלוי בדגם הרכב ובתקופה של הסדרה הספציפית. לשאלה באם הנתונים ביחס למהירות שצוינו בת/11 היו משתנים במקרה בו הרכב עם בלאי של 300,000 ק"מ השיב העד בחיוב אולם ציין כי במקרה והרכב לא מטופל 3 שנים ועשה מרחק 300,000 ק"מ, סביר כי המנוע לא יחזיק מעמד כמו גם השמן שיהיה בלוי. ביחס להשפעת הרוח על המהירות ציין העד כי הנוסחאות לבחינת המהירות נבנו על פי טבלאות ובתנאי מעבדה ואין לו נוסחה לכך אולם על פי ההיגיון הבריא סביר כי תהיה השפעה. העד ציין כי לאור קיומה של סטייה של עד 7% בלוח השעונים, ניתן לומר כי מהירות הנסיעה לא היתה 260 קמ"ש אלא 250 קמ"ש, זאת אף לאור מגבלת היצרן.

עוד ציין העד כי נורית התראה על קיומו של פנצ'ר באחד הגלגלים תיוותר דולקת גם במקרה בו יתוקן הפנצ'ר והנורית לא תאופס, לצורך כך יש לפנות למרכז השרות על מנת לאפס את הנורית, כמו גם האפשרות לקבל הסבר טלפוני לצורך האיפוס.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 10-10-5066 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

העד ציין כי הגם שת/11 הוא על פי תנאי מעבדה, הרי שגם עם תוספת משקל של 300 ק"ג על הרכב, תישמר המהירות אולם ייקח יותר זמן להגיע אליה.

העד אישר כי מדובר בחוות דעת ראשונה שערך ושלל לחלוטין כי מדובר בדגם רכב מסדרה 3 ו-7. העד אישר כי הוא מכיר את גיוני ברכאת שהוא יועץ שרות ולא מאבחן. העד ציין כי לדגם 540 יש אופציה של טלוויזיה אולם השוני בדגם מאותה סדרה יהיה בכך שהמסך יהיה מעט רחב יותר. העד הוסיף כי לאחר 17 שנה בחברת ב.מ.וו "קמור" לא ראה סקאלה נתקעת על מהירות מסויימת ויתכן שנתקל במהירות אפס.

לשאלה מה הכוונה "צועק" כשמד סיבובי המנוע מגיע ל-6500 סל"ד השיב "רעש עבודה". לשאלה עד כמה מדוייקת הערכתו, לפיה אם הטענה שמד המהירות אינו תקין, האם בהכרח מד הטורים מראה קריאה שגויה, השיב בשלילה ולשאלה האם עפ"י הסרטון יש תקלה במחשב המנוע, השיב "אני לא רואה, אם ישנה תקלה כזאת צריכה להידלק נורה. סימן קריאה עם נקודה ויכול להיות התראה של פנצ'ר או חוסר מים או מנורה שרופה. המנורה למעלה בצבע צהוב דולקת בכמה מצבים – מצב רפידות – מצב תקלה ובקרת יציבות ומצב בו הנהג יכול לבטל את המערכת ואז היא דולקת".

לשאלת בית המשפט, השיב העד כי אפשר שהיה ברכב פנצ'ר שתוקן אולם נורית ההתראה לא אופסה.

עד תביעה מס' - 5 יצחק בן הרואה

משמש כמהנדס מכונות בעל תואר שני בהנדסת חומרים ועובד בטכניון במעבדה לרכב. לדבריו, ערך חוות דעת (ת/12) – חלקה מתבססת על הסרטון וקבע כי הרכב הוא בהילוך חמישי ביחס העברה של אחד לאחד. לדבריו ערך חישוב שהתבסס על שלושה נתונים של יחסי העברה בסרן האחורי בשני דגמי צמיגים והתוצאה אליה הגיע היא 214 קמ"ש עד 242 קמ"ש, תוצאה אשר לדבריו, די תואמת את המהירות המופיעה בלוח המחוונים. לדבריו נערכו אלפי בדיקות מהירות אופייניים מאד, שהמהירות המופיעה על מד המהירות נמוכה ב-7% מהמהירות האמיתית בפועל וציין אגב כך את חוות הדעת שערך בהקשר זה, עבור מכשיר הדבורה.

העד ציין כי מד המהירות מקבל נתונים מחיישן בקרת היציבות שנמצא על הגלגל ואילו מד סיבובי המנוע מקבל נתונים מחיישן המצוי ביציאה מתיבת ההעברה של הרכב. לפיכך שני



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן

ואח'

1 הפרמטרים הללו לא נלקחים מאותו מקום והם נתונים שונים, בנוסף לעשרות נתונים
2 המצויים במחשב של מערכת ניהול המנוע ברכב. העד ציין כי ניתן לראות בסרטון את מד
3 המהירות ואת מד סיבובי המנוע ואת ההילוך בו היה הרכב כאשר בשלב הראשון במשך 30
4 או 40 שניות "הם היו על משהו כמו 260 קמ"ש ב-6500 סיבובים לדקה וההילוך היה הילוך
5 חמישי, בשלב מאוחר יותר בסרט לקראת ההתקרבות לחיפה, רואים שהמהירות של הרכב
6 ירדה למשהו בסביבות 130 קמ"ש וסיבובי המנוע כ-4,200 עד כמה שאני זוכר, המהירות
7 היתה נמוכה משמעותית זאת אומרת שהשעונים הם שעונים שמודדים את הנתונים של
8 הרכב. לא היתה נורית אזהרה שהופיעה והתריעה על תקלה כלשהי ברכב".

9
10 בחקירתו הנגדית ציין כי לא קיבל שכ"ט עבור חוות הדעת והדבר נעשה בהתנדבות.
11 העד ציין כי לצורך קביעת המהירות על פי היחס שבין סיבובי המנוע לנתונים של רכב, אין
12 צורך בהכרה ובמומחיות בדגם ספציפי של רכב. לדבריו, דגם רכב עשוי להשפיע על יחס
13 העברה בסרן האחורי ועל המהירות הסופית, כמו גם לחץ האוויר בצמיג אשר יש לו השפעה
14 על המהירות אולם ציין כי במהירות שהוצגה בסרטון, צמיג עם לחץ אוויר נמוך לא היה
15 מחזיק מעמד והרכב היה מאבד יציבות. העד ציין כי קיומה של הנוסחה מותנה בקיומם של
16 שני פרמטרים והם – הגלגל ויחס העברה, שינוי בקוטר הצמיג עשוי להשפיע בהתאם לגודלו
17 על הסיבוב והמרחק שיבצע. לדבריו, הבדיקות שביצע היו בהתאם לנתונים קטלוגיים של
18 צמיגים שהומצאו לו על ידי חברת ב.מ.ו.ו. וכן ציין כי מידות הצמיג יהיו זהות על אף שניתן
19 לרכוש אותם מיצרנים שונים ובדגמים שונים, אולם נתון הרדיוס הדינמי של הצמיג במצב
20 נסיעה הוא אינו עגול ולאחר מצב נסיעה ובמגע עם הכביש, הרדיוס האפקטיבי המבצע את
21 הסיבוב נמוך יותר, לכן הנתון שלקח היה מן הקטלוג.

22 העד ציין כי תוספת של 300 ק"ג של משקל הרכב לא היתה משנה את מהירות הרכב, שכן
23 היצרן מתכנן את הרכב בסדר גודל של משקל כזה. העד ציין כי כל המבחנים שעושה יצרן
24 הרכב הינם בעומס מלא, משקל הרכב + נוסעים + מטען ולכן 350, 400 ק"ג הם חסרי
25 משמעות.

26
27 העד ציין כי בחוות הדעת התייחס להשוואה של מד הסל"ד והקמ"ש ולא להכניס נתונים
28 נוספים, ומבלי להתייחס לתקלות אפשריות וציין כי להיקף החישוב (גינט) אין משמעות
29 אולם אם יותקן צמיג אחר יתקבל רדיוס דינאמי אחר אשר ישפיע בסופו של דבר גם על
30 המהירות.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

בתום פרשת התביעה הגישו הנאשמים בקשה ל"זיכוי בשל העדר הוכחה לכאורה", בהתאם
לסעיף 158 לחוק סדר הדין הפלילי. לאחר שעיינתי בטענות שהציג ב"כ הנאשמים הגעתי
למסקנה כי דין הבקשה להידחות ופרטתי בהחלטתי את הנימוקים שהביאו אותי למסקנה
כאמור ואין זה המקום לחזור עליהם כעת.

כמו כן נתקבלה בהסכמה עדותו של ג'וני ברכאת – מנהל שרות מוסך ב.מ.וו צפון.

4. פרשת ההגנה

מטעם ההגנה העידו הנאשמים.

עדותו של נאשם מס' 1.

לדבריו נסע יחד עם נאשמים 2 ו-3, בדרך חזרה מתל-אביב, כאשר באמצע הנסיעה הבחינו
כי הסקאלה (מד המהירות) "דפוקה לא היתה טובה בכלל", "פתאום ככה אמרתי להם
תראו, הוצאנו את הטלפון החלטנו לעשות הצגה שיהיה כמה שיותר אמיתי. צילמנו את
הסרטון אני אומר שהכל היה מתוכנן מראש". העד ציין כי אינו זוכר של מי הרכב אולם
הקפיד כפי שנוהג תמיד, לבדוק שיש לרכב ביטוח וטסט. העד ציין כי מהירות נסיעתו היתה
לכל היותר 100 קמ"ש והסרטון המצביע על נורות דולקות ונראה כי המהירות של 260
קמ"ש אינה אמיתית. באשר להכנה המוקדמת ציין "כן, דברנו לפני זה הסקאלה דפוקה לא
היתה טובה בכלל שמנו לב לזה באמצע הנסיעה פתאום זה קרה לא משהו שידענו עליו
היינו מופתעים וצילמנו את הסרטון ולפני זה תכננו את זה" העד הוסיף כי התכנון היה
מהיר מתוך חשש שמצב הסקאלה ישתנה, לדבריו אינו מי החל לצלם אולם ניתן לראות
שהסקאלה תקולה והמנוע "לא צעק" וארבע נוריות תקלה דולקות. זה הכל היה לשם הצגה,
ביחס להילוך חמישי טען כי "נראה לי שהבן אדם שנסע אחרי המשיך לנסוע שבוע שלם
עם הילוך חמישי".

חקירתו הנגדית.

בחקירתו הנגדית טען העד כי הוא תמיד בודק ביטוח וטסט.

העד ציין כי אינו מכיר את הרכב והתקלה היחידה היתה בסקאלה. העד לא ידע לומר היכן
בדרך הבחין בתקלה אולם כשהבחין בה החל הצילום, לאחר תיאום הגרסאות "לשם
ההצגה" והוסיף "ההצגה האמיתית".



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

ביחס לרכבים שנראים כשהנאשם עוקף אותם בנסיעה, ציין הנאשם כי הם נסעו במהירות של 10 עד 20 קמ"ש והשאלה האם זה אפשרי שכן מדובר "בכביש החוף" ביחס אליהם טען הנאשם כי "יכול להיות יש 10 תקועים בצד עצר בצד, עשה פיפי וחזר להשתלב". לשאלה מדוע נשמעים הנאשמים בזמן העקיפה אומרים 1, 2, 3 השיב "סתם כך צעקנו, צועקים 1, 2, 3 מתקרבים אליו ועוברים" העד אישור כי הבחין בסרטון במד המהירות כשהוא באזור ה-260 קמ"ש ומד הטורים עומד ממש לפני האזור האדם שלו וטען כי מדובר בתקלה והוא מסתמך על כך בשל העובדה כי לא נסע מהר.

העד לא ידע לציין את דגמי הרכבים על פניהם חלף.

העד אישר כי נסע בהילוך חמישי והוסיף כי ב-ב.מ.וו יש 6 הילוכים, כך גם ברכב שנהג אולם גם בהילוך רביעי הוא נוסע במלוא המהירות.

העד לא ידע להסביר מה פשר הנוריות הדולקות ואף לא יכול היה לזהות את והכיתוב בשלט שעקף בזמן הנסיעה. העד אישר כי בדקה 3.15 דקות של הסרטון נמצא הרכב בכניסה לחיפה כאשר 2 הנוריות הצהובות דולקות, כך גם הנוריות הכחולה והאדומה דולקות אף הן ומהירות הנסיעה "באזור ה-130" ומד הטורים "קרוב ל-5" וההילוך "עדיין הילוך חמישי". לשאלת בית המשפט האם יש אפשרות כי הרכב בו נהג יוצג על מנת להבהיר את האמת, השיב "אני לא יודע של מי הרכב" כך גם ביחס לבעליו והפרטים לגביו.

העד ציין כי ההצגה היתה בדרך בה הסרטון הוצג בפייסבוק ובפלפון בין החברים והכל מתוך מניעים של התרברבות.

בחקירתו החוזרת ציין העד כי כשנראה בסרטון שהנאשמים סופרים 1, 2, 3 – נעשה הדבר על מנת להאדיר את ההצגה וביחס לדבריו "זהו, נגמרה ההצגה" (בדקה 3.15) בסרטון ציין כי "כנראה שהסקאלה הסתדרה זהו נגמרה ההצגה".

עדותו של נאשם מס' 2.

לדבריו, נסע יחד עם הנאשמים 1 ו-3 כשהוא יושב מאחור לצידו של נאשם 3 בדרך חזרה מתל-אביב "ואז קרה מה שקרה הסקאלה השתגעה אנו בתור חברה צעירים ניצלנו את זה הוצאנו מצלמה, פלפון והתחלנו לצלם להקליט את הכל אני שחקן מאד טוב". לדבריו



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

התכנון היה ספונטני ומהירות נסיעתם היתה 100 קמ"ש בערך, מהירות נורמאלית לא משהו חריג בכלל. העד ציין כי הרכבים שנראים בסרטון נעקפים על ידי הרכב, היו רכבים שעלו מהשוליים וביחס לרכבים אחרים שנסעו לצידם, טען הנאשם כי הם פשוט לא צולמו. לדבריו, פרק הזמן שלקח לנאשמים להגיע מתל-אביב לעכו, היה כשעה וחצי בנסיעה נורמאלית וציין כי הצילום נפסק לאור המצב של הסקאלה ששבה לעבוד. העד ציין כי הסכים, כמו גם עתה, להיבדק בפולגרף.

בחקירתו הנגדית טען העד כי מטרת הסרטון היתה לצורך הצגתו בפייסבוק והוא צולם בפלפון של הנאשם 3. לשאלה כמה זמן אחרי האירוע היה לנאשם 3 פייסבוק, השיב "אין לי מושג, אני חושב שהיה לו גם לפני האירוע, עבר זמן". לשאלה אם נכון שלנאשם 3 היה פייסבוק רק כשנה לאחר האירוע, השיב "לא זוכר". העד ציין כי התקלה היחידה היתה הסקאלה ומספר הרכבים שעלו מן השוליים היו אחד או שניים. לשאלה מה היו דגמי הרכבים שעלו מן השוליים והאם הפעילו איתות עת השתלבו במסלול הנסיעה, השיב "לא זוכר, לא נראה לי". העד ציין כי בחר שלא לעשות פולגרף באופן פרטי שכן הדבר כרוך בהוצאות כספיות. העד ציין כי אין לו רישיון נהיגה אולם למרות זאת הוא יודע להעריך את מהירות הנסיעה של נאשם מס' 1. העד ציין כי אינו יודע היכן הרכב כך גם לא ידע בזמן שנחקר במשטרה. לשאלת בית המשפט למה אמר בסרטון "9 דקות מנתניה לחיפה". השיב, "כדי שזה יישמע כאילו שעשינו את זה ממש מהר, זה הכל".

עדותו של נאשם מס' 3.

הנאשם 3 הציג את דף הפייסבוק שלו (נ/4). וציין כי בחקירתו במשטרה היה לו קושי לזכור חלק מהדברים ולכן השיב על חלק מהשאלות "אין מה להוסיף" והוסיף כי דרש לערוך בדיקת פולגרף. העד ציין כי ברגע שהבינו הנאשמים כי יש בעיה עם מד המהירות "אמרנו יאללה צחוקים נוציא טלפונים ונצלם אני אוהב שטויות ולכן החלטנו לעשות את זה כמה שיותר אמיתי". הנאשם 3 ציין כי הוא זה שצילם את הסרטון, כך גם את הרכבים שהיו תקועים בשוליים וזאת בניגוד לכלי רכב שנסעו במקביל לרכבם והכל כדי ליצור את הרושם.

בחקירתו הנגדית ציין כי הפרסום בפייסבוק היה "כדי שיפרגנו ולראות אם הצלחנו או לא". לשאלה מדוע בחקירתו במשטרה משורה 17 ואילך השיב "אמרתי מה שאני זוכר אין מה להוסיף" השיב, "באותו רגע בחקירה, מתוך לחץ, זה מה שיצא אני מרגיש כאן יותר



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 10-10-5066 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

חופשי מאשר הרגשתי במשטרה כששוטרים מגיעים אליך הביתה מוציאים אותך מהבית ועושים בלגן".

הנאשם 3 ציין כי אינו זוכר אם הרכב שצולם היה שייך לו ו/או לבני משפחתו ואינו זוכר של מי הרכב ומה מספר הרישוי שלו, לדבריו המסר שביקש להעביר אינו מסר של עידוד בנהיגה מהירה אלא מסר של צחוקים. לטענתו היה חגור בזמן הנסיעה ומהירות הנסיעה היתה 80-90 קמ"ש "זה היה קצב של תנועה רגילה" הנאשם לא זכר היכן חנה הרכב כשהסתיימה הנסיעה ואף לא למי שייך הרכב. העד ציין כי הסרטון הועלה לפייסבוק לאחר שנה מיום שצולם וקודם לכן הוצג לחבריו.

לשאלת בית המשפט מה בסרטון מחזק את גרסתו כי מדובר בעצם בהצגה, השיב: "עדיין יש את הפנצ'ר ושיש את הבעיה במחשב מסתדר לו הסקאלה שם אנחנו ממהרים לסגור את הסרטון ואני אומר לכם שמספיק לכם הפעם שאני הולך להפיץ את זה, שימו לב שציון אומר לו אל תיסע על 80 לא מתאים ב-80 קמ"ש הסקאלה היתה על איזה 170 קמ"ש".

5. סיכומי המאשימה:

ב"כ המאשימה ביקש להרשיע את הנאשמים וציין כי הוכח פעם נוספת כי "תמונה אחת שווה אלף מילים". ב"כ המאשימה ציין כי בית המשפט המחוזי קבע לאחרונה (ב-ת"פ 2892-07-10 מדינת ישראל נ' טל מור) קבע כי יש לתת הכרה משפטית לצילומים והתיעוד שנאסף ביחס לנאשם ואשר יש בתיעוד זה כדי לסייע בהרשעת הנאשם. כך גם נקבע ב-ת"פ 40238/08 (מדינת ישראל נ' שי סימון ואח'), אשר גם בו סרטון וידיאו שהיה ראיה כבדת משקל שהקימה חזקה עובדתית הניתנת לסתירה והעבירה את נטל ההוכחה לכתפי הנאשמים. ב"כ המאשימה ציין כי הנאשמים תיעדו את עצמם נוהגים ברכב בצורה פרועה, קלת דעת ומסוכנת והיום מבקשים הם כי בית המשפט יקבע שלא היו דברים מעולם, בלא שהובא ולו בדל ראיה לסתירת הנסיבות ולביסוס הגנתם ביחס לצפייה בסרטון ועדויות המומחים.

ב"כ המאשימה טען כי העדים שהובאו מטעם המאשימה מלמדים על האופן בו הובאה למאשימה הידיעה על ביצוע העבירות וכן על הניתוח המקצועי המבסס את הממצאים והמסקנות העולים מהסרטון שהוצג, תוך התבססות על עדותו של עופר מקדש – מנהלה הטכני של חבי "קמור" יבואנית רכבי ב.מ.וו וכן יצחק בן הרואה – מהנדס ומנהלה של מבדקת הרכב בטכניון אשר העידו במפורש כי מד המהירות ומד הסל"ד (סיבובי מנוע)



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

מקבלים פיקוד ממערכות שונות ברכב, והן אינן תלויות האחת בשנייה. ומכאן שלא סביר ששתי המערכות הללו יתקלקלו באותו הזמן ובאותה סטייה ובדרך פלא שבו לעבוד יחדיו בצורה מדויקת וללא סימן אודות התקלה המסתורית.

ב"כ המאשימה הוסיף כי הסרטון שהוצג אותנטי ומלמד על אופן התנהגותם במהלך הנסיעה וטענת הנאשמים כאילו מדובר בהצגה מתוכננת אינה אלא בבחינת "עדות כבושה" שכן טענה זו לא הוצגה בחקירתם כמו גם סירובם למסור את פרטי הרכב ובעליו ובכך סיכלו בעצמם את אפשרות כי המאשימה תבדוק את טענות הגנתם בדבר הכשל במד המהירות. ב"כ המאשימה ציין כי הנאשמים לא נתנו הסבר הגיוני לנסיבות העולות מהסרטון, כמו גם למתח והדריכות בשעה שמהירות הנסיעה ברכב הייתה גבוהה לצד הנינוחות שעה שמהירות הנסיעה ברכב ירדה.

ב"כ המאשימה ציין כי ההגנה לא הוכיחה בראיות ועדויות מומחים את טענותיה ולא סתרה את הטענות העולות מטענות המומחים שהוצגו מטעם המאשימה. ב"כ המאשימה טען כי השימוש שעשו הנאשמים במקרה דנן בזכות השתיקה עומדת להם לרועץ והביא מדבריו של כב' השופט קדמי בהקשר זה, ב-ע"פ 5730/96 גריציאני נ' מדינת ישראל בו תואר הגבול בין הזכות לשתיקה לבין מחירה והעובדה כי לשימוש זה ישנו "מחיר", טבעי מן ההיבט הראיתי ומחזק את כוחן הלכאורי של אותן ראיות ומכביד על הנאשם שעה שיעלה גרסתו בדיון.

כמו גם הדברים שנאמרו ב-ע"פ 347/88 דמיניוק נ' מדינת ישראל בו ציין בית המשפט כי "מול חומר הראיות לכאורה על הנאשם להציג כתב הגנה ממשי, ריאלי המתקבל על הדעת אשר פרי הדמיון בלבד". צרוף הלכות אלה לכלל הראיות מובילים למסקנה כי הנאשמים הכשילו את המאשימה ומנעו ממנה לבדוק את טענות הגנתם. זאת ועוד, ביחס לביסוס האישום של נהיגה במהירות מופרזת, ציין ב"כ המאשימה כי בפסק הדין של בית הדין הצבאי לערעורים ע 35/99 סמ"ל יחיאל רוזנברג וסגן רפאל יולזרי נ' התובע הצבאי הראשי תק – צב 399(3), 1 נקבע כי ניתן לסמוך על ממצאים ואישומים פליליים על נתוני מד האוץ של כלי הרכב עצמו להבדיל מהסתמכות על נתוני מד אוץ של רכב אחר. ב"כ המאשימה ביקש להעביר מסר ברור כי לא ניתן יד לנהיגה פרועה, בריונית ומשולחת רסן, כפי שעולה במקרה דנן וביקש להרשיע את הנאשמים בעבירות המיוחסות להם.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

6.

סיכומי ההגנה:

ב"כ הנאשמים חזר על טענותיו בדבר הגנה מן הצדק – אכיפה בררנית - לפיה במקרים דומים ובעבירות דומות, בחרה המאשימה שלא לטפל באזכור את מה שכינה "פרשת דודי כהן", המפכ"ל לשעבר ועל כך שהיחס השונה בינו לבין הנאשמים מעיד על אכיפה בררנית, כמו גם במקרה אותו כינה פרשת יוחנן דנינו וביקש מטעמי צדק והגינות לקבל את טענת הנאשמים ביחס לאכיפה בררנית.

ב"כ הנאשמים ציין כי טענות הנאשמים ביחס לתקלה בלוח המחווניים לא נסתרה על ידי המאשימה מעל לכל ספק סביר וכי הספק הסביר הוכח בהתבסס בין היתר, על עדות עד התביעה יצחק בן הרואה, אשר לא הבחין בנוריות התקלה ולא ידע לזהותן, כמו גם עדותו של עופר מקדש, אשר לא התייחס בחוות דעתו לנוריות אלה וכל שעשה היו תחשיבים בתנאי מעבדה. העובדה כי הנוריות דלקו מלמדת לשיטת ב"כ הנאשמים על תקלה בלוח המחווניים וציין כי לא סביר שבמצב בו לוח המחווניים לא תקין והוא מעיד על קיומו של תקר (פנצ'ר) באחד הגלגלים לפחות, יאפשר נסיעה במהירות של 250 קמ"ש, כפי שטענה המאשימה.

ב"כ הנאשמים מצא חיזוק בדבריו של עופר מקדש, שציין כי התקלה האפשרית המוכרת לו בלוח המחווניים היתה סקאלה אשר תקועה על מהירות 0 קמ"ש ומכאן שדי בתשובה זו לחזק את גרסת הנאשמים ביחס לתקלה, כמו גם דבריו של עופר מקדש ביחס לכך שמד המהירות מקבל נתונים ממערכת בקרת היציבות ומאחר וניתן לראות כי נורת בקרת מערכת היציבות מעידה על תקלה של המערכת, הרי שלא ניתן לשלול טענת הנאשמים ביחס לתקלה של מד המהירות.

ב"כ הנאשמים הוסיף כי אין חולק שלא ניתן להגיע למהירות המיוחסת לנאשמים, שעה שישנה תקלה באחד מצמיגי הרכב, תקלה עליה מעידה נורית חיווי התקר (הפנצ'ר) ואף עופר מקדש מציין בעדותו כי במקרה כזה של פנצ'ר באחד הצמיגים תתאפשר נסיעה במהירות של 80 קמ"ש למרחק של 20 ק"מ.

ב"כ הנאשמים טען כי לא ניתן להוכיח את מהירות הנסיעה באמצעות "התמונה" וכי המאשימה סטתה מהפסיקה הרבה והחובה להוכיח את המהירות באמצעות מכשירים המיועדים לכך, כמו גם העובדה כי אין בידי המאשימה כל ראיה מעבר לסרטון וה"מומחים" אשר העידו מטעמה אינם ממלאים את החוסר הראיתי.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

ב"כ המאשימה ציין כי המהירות המיוחסת לנאשמים אינה מדויקת ומתבססת על הערכות, בהתאם לדגמים השונים של רכבי ב.מ.וו, כפי שעולה מחוות דעתו של עופר מקדש, אשר גם לגבי מומחיותו ומקצועיותו חלק ב"כ הנאשמים וציין כי עדותו אינה בהירה, אינה מדויקת ומבוססת על השערות ומכאן דינה להידחות.

ב"כ הנאשמים ציין כי עדותו של המהנדס יצחק בן הרואה אינה מתבססת על הדגם הספציפי של הרכב ומבוססת על נתונים של יחסי העברה שקיבל מהמאשימה, מידע חלקי וניתן לראות כי הנתונים שקיבל מתבססים על שלושה תתי-דגמים המובילים ל-5 תוצאות שונות, בעוד חוות דעתו של עופר מקדש מתבססת על 4 תתי-דגמים המובילים ל-7 תוצאות שונות. חוסר ראייתי זה ביחס לתת-דגם רביעי והעדר יכולתו של יצחק בן הרואה להבחין בין תתי-הדגמים השונים, יש לזקוף לחובת המאשימה. כך גם ביחס לאפשרות לפיה טווח המהירות על פי קביעתו של יצחק בן הרואה היא בטווחים של 213.9 ועד למהירות 242.3. ומכאן שהמהירות המדויקת אינה אלא הערכה שאינה עומדת בקנה אחד עם קביעת המהירות של 250 קמ"ש. ב"כ הנאשמים ציין כי העדר התייחסות מצד יצחק בן הרואה לנוריות האזהרה, מלמדת כי אין לתת משקל רב לעדותו. ב"כ הנאשמים ציין כי הימנעות המאשימה מלהעיד את גיוני ברכאת המשמש כמנהל מוסד ב.מ.וו אשר ציין כי קשה לזהות את הרכב על פי הסרטון ולוח השעונים, מלמדת כי המאשימה נמנעה בחוסר תום לב להציג את עדותו, התעלמה ממנה, עדות אשר לשיטת ב"כ הנאשמים, מפריכה ומהווה את הספק הסביר לו טוענים הנאשמים.

ב"כ הנאשמים ציין כי לא הייתה על הנאשמים חובה להמציא את הרכב לידי המאשימה ובכך להוכיח את הגנתם, שכן אין חזקה בדין אשר מעבירה אליהם את נטל ההזמה וכי מדובר בחוסר בראיה פוזיטיבית מצד המאשימה אשר עליה הנטל להציג את הראיות להוכחת אשומיה.

ב"כ הנאשמים ציין כי תחומי החיסיון וזכות השתיקה ובהן אי המצאת חפצים לידי המשיבה נקבעו בפסיקה ובספרות המשפטית והזכיר לעניין זה את ע"פ 663/81 "הזכות לאי הפללה עצמית איננה אלא תמציתו של הכלל ... לפיו איש אינו חייב להשיב על שאלה, אם התשובה לשאלה עלול להיות בה, לדעת בית המשפט, כדי להניח את היסוד להבאתו לדין פלילי של מי שמשיב את התשובה. זכות זו מתייחסת גם לדרישה להמצאתם של מסמכים ומטלטלים אחרים". ומכאן יש לדחות את ניסיונות המאשימה לרפא את כשליה הראיתים בעת ניסיון להטיל על הנאשמים לבצע את עבודתה ולהמציא לידיה את הרכב בה נסעו.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

ב"כ הנאשמים חלק על הפסיקה שהציג המאשימה וטען כי אינה ישימה במקרה דנן.

ב"כ הנאשמים ציין כי ביחס לעבירות השידול והסיוע המיוחסות לנאשמים 2 ו-3 הרי שלא הוכח כי הם תרמו ליצירת אווירה ותנאים מתאימים לביצוע המעשים ולא ניתן לייחס להם תכנון מוקדם של האירוע לרבות נטיעת היסוד הנפשי שבמעשים נשוא כתב האישום. לשיטת ב"כ הנאשמים לא די בסרטון שהוצג והתמלול אשר לוקה בחסר, שכן הוא לא נערך על ידי איש מקצוע.

ב"כ הנאשמים ציין כי לא התקיימו יסודות עבירת השידול עבירה אשר מתאפשרת שעה שהמשדל לא גיבש לפני מעשה השידול את ההחלטה לבצע את העבירה ולמעשה, המשדל, הוא ששכנע אותו לבצע את העבירה וכן מצב בו הייתה החלטה בלב המשדל, אם כי לא סופית, לבצע את העבירה, כך ששכנוע המשדל הוא בגדר הטיית הכף.

ב"כ הנאשמים חלק אף על האישום ביחס לנאשמים 2 ו-3 בעבירת הסיוע אשר לדבריו מחייב מעשה המאפשר או מקל על הביצוע, מעשה התורם ליצירת התנאים לבצוע העבירה, כגון סידורים מקדימים המאפשרים או מקלים על הביצוע טרם המעשה או בזמן ביצועו. יסודות אשר לא באו לידי ביטוי במקרה דנן.

7. דיון:

לאחר שבחנתי את הראיות שהוצגו בפני והתרשמתי מן העדויות הגעתי לכלל מסקנה כי יש מקום להרשיע את הנאשמים כפי שיפורט בהמשך.

סלע המחלוקת בתיק זה נסב סביב השאלה האם הצילום והתיעוד שביצעו הנאשמים, ביום שאינו ידוע במהלך שנת 2010 בכביש החוף, (כביש מס' 2), מכיוון תל-אביב לחיפה, משקף נאמנה את שהתרחש עובר לאירוע, לרבות מהירות הנסיעה המיוחסת לנאשמים בכתב האישום. או שמא מדובר במעשה קונדס שבוצע על ידי הנאשמים, שעה שאירעה תקלה במחווני הרכב ובתוך כך החליטו הנאשמים "לפאר עצמם" ולצלם סרטון מבזמן כאשר בפועל נסעו ברכב במהירות של 90 עד 100 קמ"ש.

שלא כבשגרה, בתיק זה לא נמדדה מהירות נסיעת הרכב בידי שוטר אלא האירוע הונצח בידי הנאשמים 2 ו-3 אשר ישבו לצידו של נאשם 1 תוך שהסרטון שצולם הועלה לרשת האינטרנט וכך הגיע לידי המאשימה.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

עו"ק סרט הצילום (ת/8) הוצג לעיון בית המשפט והוא למעשה הראיה המרכזית כנגד הנאשמים.

הנאשמים טענו בחקירותיהם כי המדובר במכשיר תקול באופן בו מד המהירות "נתקע" בקצה העליון של מחוון המהירות שהצביע על מהירות נסיעה של 260 קמ"ש. לחיזוק עמדתם טענו הנאשמים כי ניתן לראות נוריות דולקות בלוח המחוונים אשר מעידות, בין היתר, על קיומו של תקר (פנצ'ר) באחד הגלגלים, לפחות כמו גם תקלה במערכת בקרת היציבות של הרכב.

ב"כ הנאשמים טען כי קיומן של התקלות, כעולה מן הנוריות הדולקות, כפי שמוצג בסרטון אינו מאפשר נסיעה במהירות המיוחסת לנאשמים, שכן במצב בו קיים תקר (פנצ'ר) באחד הגלגלים לפחות, אין אפשרות גם על פי עדי המאשימה לנסוע במהירות המיוחסת. באשר לתקלה במערכת בקרת היציבות, כעולה מנורית האזהרה הדולקת, טען ב"כ הנאשמים כי היא מלמדת על כך שלא ניתן לשלול את טענת הנאשמים ביחס לתקלה של המהירות.

זאת ועוד, טען ב"כ הנאשמים כי לא ניתן להוכיח את מהירות הנסיעה באמצעות "התמונה" והפסיקה מלמדת כי חובה להוכיח את המהירות באמצעות מכשירים המיועדים לכך, והערכות "המומחים" מטעם המאשימה אינן בהירות, לא מבוססות ומושגות על השערות בהעדר דגם הרכב וכל שכן, הרכב הספציפי בו בוצעו העבירות, לכאורה.

מצאתי להתייחס לטענות אלה לגופן כפי שיפורט להלן:

א. הסתמכות המאשימה על סרט הצילום

עו"ק סרט הצילום (ת/8), שהוצג לביהמ"ש הוא למעשה הראיה המרכזית כנגד הנאשמים. ב"כ הנאשמים חלק על האפשרות להסתמך על סרט הצילום שכן לדבריו לא ניתן להוכיח מהירות באמצעות "התמונה" וכי המאשימה סתתה מהפסיקה הרבה והתקנות בעניין הוכחת מהירות באמצעות כלי מדידה המתאימים לכך, לפיכך לדבריו לא ניתן להרשיע בעבירת מהירות על סמך תיעוד מצולם זה.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

לא אחת עשה ביהמ"ש שימוש בראיות מצולמות ואף הרשיע באמצעותן, תוך שהכיר משפטית בצילומים אשר תיעדו התנהגות נאשמים, התנהגות שהיה בה כדי להשפיע על העבירות המיוחסות להם.

לאחרונה אף נקבע בביהמ"ש המחוזי בת"א על ידי כבוד השופט גורפינקל בת"פ 40238/08 מ"י נ' שי סימון ואח', כי סרטון וידאו הינו בבחינת ראיה אובייקטיבית כבדת משקל המקימה חזקה עובדתית אשר ככל חזקה אף היא ניתנת לסתירה, מצב דברים בו הסרטון מקים כאמור חזקה עובדתית ביחס לנאשמים, עובר נטל ההוכחה אל כתפיהם לסתור את החזקה העובדתית שנוצרה כנגדם.

ברי כי בעידן הטכנולוגי בו אנו חיים צילום ופרסום סרטונים באתרי אינטרנט והמדיה התקשורתית והאלקטרונית הפך שכיח ומצוי בהישג ידם של בני הנוער ואחרים, חלקם עושים שימוש בסרטונים לצורך מעשי קונדס אולם לעיתים יש ומדובר בתיעוד של ביצוע עבירות פליליות, כשם שנראה בסרטון שצולם על ידי הנאשמים, אשר מביא לידי ביטוי נהיגה פרועה, קלת דעת, דבר הנחזה כ"מסיבה ברכב".

לדידי, אין כל מניעה לבסס את האישומים המיוחסים לנאשמים על בסיס זה של הסרטון המצולם, בכפוף למידת המהימנות שניתן לתת לסרטון, מהימנות שתיגזר במידה רבה מן העדויות והראיות שהוצגו בפניי, כפי שיובא להלן.

ב. דגם הרכב – המאשימה התבססה לעניין זה על טענתם של הנאשמים המוצגת לאורך כל הסרטון במהלכו ציינו הנאשמים מספר פעמים את דגם הרכב ב.מ.וו, וכן על עדותו של עופר מקדש, המשמש כמנהל טכני בחב' קמור – יבואנית ב.מ.וו שעובד בחברה כ-17 שנה. על פי עדותו, לאחר שצפה בסרטון קבע כי מדובר ברכב מסוג ב.מ.וו סדרה 5, מדגם E60.

ב"כ הנאשמים טען כי קביעה זו עומדת בסתירה לעדות שמסר מנהל מוסך ב.מ.וו גיוני ברכת, אשר טען כי לא ניתן לזהות את הרכב על פי הסרטון ולוח השעונים, כפי שעשה עופר מקדש. ומכאן, לטענת ב"כ הנאשמים לא ניתן להסתמך על עדותו של עופר מקדש ביחס לדגם הרכב.

בנקודה זו מצאתי להעדיף את עדותו של עופר מקדש ביחס לדגם הרכב, שהעיד בפני על ניסיונו הרב בחב' ב.מ.וו במסגרת תפקידיו השונים, תפקידים אותם מילא במשך 17 שנה בחברה ויש להם נגיעה ישירה לרכבי ב.מ.וו על דגמיו השונים.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

1
2 עדותו של מקדש מלמדת על בקיאות רבה באפיונים השונים של סדרות הרכב מסוג
3 ב.מ.וו, כאשר לכל אחת מן הסדרות מאפיינים ייחודיים לה.

4
5 זאת ועוד, לא ניתן להתעלם מן העובדה כי הנאשמים נמנעו מלנקוב בדגם הרכב בו
6 נסעו עובר לאירוע וכל שכן להעמידו למבחן על ידי המאשימה, ביחס לאפשרות
7 שמדובר בתקלה בלוח המחוונים ובכלל.

8
9 לעניין זה טען ב"כ הנאשמים כי לא הייתה לנאשמים חובה להמציא את הרכב
10 למאשימה לאור הזכות לאי הפללה עצמית הכוללת גם את הזכות להימנע מהצגתם
11 של מסמכים ומיטלטלין אחרים.

12
13 אכן, זכות החיסיון מפני הפללה עצמית, כאמור, בסעיף 47 לפקודת הראיות, כוללת
14 גם חיסיון מפני מסירת מסמכים ומיטלטלין אחרים, כפי שקבע בית המשפט בע"פ
15 661/81 "איש אינו חייב להשיב על שאלה אם התשובה לשאלה עלול להיות בה,
16 לדעת בית המשפט, כדי להניח את היסוד להבאתו לדין פלילי של מי שמשיב את
17 התשובה זכות זו מתייחסת גם לדרישה להצגת מסמכים ומיטלטלין אחרים"
18 אולם, הגם שזכות זו עומדת לנאשמים, ניתן לזקוף לחובתם את הכשל שבמסירת
19 פרטי הרכב, פרטים אשר "נשכחו" מזיכרונם כטענתם ואי מסירתם יש בה משום
20 חיזוק לראיות המאשימה כנגד הנאשמים.

21 שכן, לדעתי היה על הנאשמים לזכור פרטים אלה למרות חלופי הזמן, המדובר
22 באירוע ייחודי וברכב ייחודי מדגם מפואר ויקר וכל שכן שעה שלטענתם מדובר
23 בתקלה משמעותית, אשר הצדיקה טיפול ברכב ותיקונו סמוך למועד האירוע, אולם
24 הנאשמים נמנעו מלעשות זאת וסבורני כי יש להביא עובדה זו לחובתם בהקשר זה.

25
26 ג. הסתמכות על מד האוץ – בשונה מהוכחת עבירה המבוססת על הפעלת מכשיר
27 אלקטרוני חיצוני, הקבוע מחוץ לרכב שמהירותו נמדדת ואשר נתון להשפעת
28 גורמים חיצוניים שונים, כמו מזג האוויר, מתח חשמלי ועוד, במקרה דנן עסקינן
29 במדידה פנימית וישירה באמצעות מד המהירות, שאמור להנחות את הנוהג ברכב
30 עצמו ו"לדווח" לו על מהירות נסיעתו. נוסף על כך, אין מדובר במדידה
31 "השוואתית", אשר מהירותו של רכב אחד מוסקת ממהירותו של רכב אחר.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

במקרה כזה של מדידה פנימית, פוחת באופן ניכר החשש כי גורמים חיצוניים שונים ישבשו את המדידה וכי המכשיר אינו משקף את מהירות הנסיעה האמיתית.

שנית, יש לזכור, כי המדובר במהירות מופרזת בעליל, העולה באופן ניכר על המהירות המותרת, סטייה אשר חורגת מגבול אי הדיוק, של מד האוץ אשר על פי העדויות שהוצגו בפני יכולה להגיע עד כדי 7% מהמהירות המופיעה על מד האוץ.

על חשיבותה של מידת הסטייה מהמהירות המותרת כשמדובר במדידה שבוצעה על ידי מד אוץ, לעניין זה ראה ע/35/99 (ערעורים צה"ל) סמל יחיאל רוזנברג נ' התובע הצבאי הראשי, תק-צב 3599(3), 1, 14 (1999)

"נעיר גם, כי אותן טעויות ואי הדיוקים, כפי שפורטו באותו מסמך, בכל הנוגע לדיוק המדידה באמצעות מד-אוץ, אין בהן כדי לשנות דבר באשר למקרה דנן, מאחר ושם מדובר היה בטעויות קטנות יחסית ואילו כאן מדובר בסטייה רבה ממהירות הנסיעה המרבית המותרת, סטייה של 35 קמ"ש מעל המותר." (שם, ע' 6).

באופן דומה, קבע ביה"ד לערעורים בעת/189/95, כי:

"גם אם נפלו אי-דיוקים מסוימים בדרך מדידת המהירות או אם קיימת תקלה מסוימת במכשיר המדידה, אין הכרח לפסול על-אתר את נתוני המדידה, אלא יש "לתחום" את שיעורה של הטעות ולקבוע "סף תחתון למהירות נסיעתו של הרכב הנמדד על יסוד נטרולה של טעות אפשרית. .". (ע' 9 לפסק-הדין).

מכאן שיש לבחון את מידת הסטייה מהמהירות בכל מקרה ומקרה, ולבחון אם היא עולה על מידת סטייה אפשרית, כתוצאה מאי-דיוק או פגם מסוים המיוחס למכשיר המדידה, לצד נתונים אחרים שיש בהם כדי לאשש/להפריך את המהירות המיוחסת.

במקרה דנן חרגה מהירות הנסיעה המיוחסת לנאשם 1 מהמהירות המותרת בכ- 160 קמ"ש, סטייה אשר כפי שציינתי אינה בגדר הסטייה האפשרית.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

צפייה בסרטון מלמדת כי ישנן לפחות שלוש נקודות בהן נראה מד המהירות יורד
מהמהירות המקסימאלית, לרבות נקודה בה הוא מגיע לאמצע הסקאלה (כ-3.14.
דקות מתחילת הסרט), השינוי במד המהירות כפי שניתן לראות בסרטון במספר
נקודות זמן שונות מלמד על כי אין ממש בטענת הנאשמים לפיה מדובר בסקאלה
תקולה שנתקעה בקצה העליון של מד המהירות, על מהירות של 260 קמ"ש.

זאת ועוד, ניתן לראות לאורך כל הסרטון כי מד הסל"ד של הרכב מציג את הנתון
6,500 סל"ד לערך, שעה שהמהירות המוצגת בלוח המחווניים מציגה 260 קמ"ש, מד
צריכת הדלק מציג מקסימום והרכב בהילוך חמישי.

אולם שעה שמהירות הנסיעה עומדת סביב 130 קמ"ש, מד הסל"ד עומד על 4,500
סל"ד ומד צריכת הדלק יורד לכיוון 0.

ההתאמה בין מד המהירות למד הסל"ד וביחס המתקיים בניהם לאורך הסרטון
מלמדת על מידת האמינות שניתן להעניק למד האוץ, כפי שהטיבו להסביר עדיי
המאשימה 4 ו-5.

מצב אותו הסביר עד תביעה מס' 4, עופר מקדש, "ניתן לראות את השינוי גם
בסיבובי המנוע וגם במהירות נראה שהמהירות הייתה תקינה כשסיבובי מנוע
גבוהים מהירות יותר גבוהה, יש התאמה בין סיבובי המנוע לבין המהירות".
והוסיף כי הדבר מלמד על כך שהרכב תקין.

העד ציין כי הנתונים ביחס למד סיבובי המנוע מתקבלים ממחשב המנוע ואילו
נתוני המהירות מתקבלים ממחשב בקרת היציבות של ה-A.B.S. כלומר מדובר
בשתי מערכות נפרדות אשר אינן תלויות האחת בשנייה וכל שכן תקלה באחת אינה
מחייבת תקלה בשנייה.

עדות זו נתמכת כאמור, גם בעדותו של עד תביעה מס' 5, יצחק בן הרואה אשר ציין
כי "שני הנתונים האלה נלקחים משני מקומות שונים, מד המהירות נלקח
מהחיישן של בקרת היציבות שנמצא על הגלגל ומד סיבובי המנוע נלקח מחיישן
שנמצא ביציאה מתיבת העברה של הרכב. לכן שני הפרמטרים האלה לא נלקחים
מאותו מקום, אלה שני נתונים שונים בנוסף לעוד עשרות נתונים שונים...".

חיזוק לעניין המהירות מצאתי אף בכך שבצפייה בסרטון בדקה 1.21 נראה הרכב
כשהוא בהילוך חמישי והנאשם 1 מבקש "להוריד" הילוך והדבר אינו מתאפשר לו,



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

1 תופעה אותה הסביר בעדותו עופר מקדש בכך שהמערכת לא מאפשרת לבצע הורדה
2 עקב מנגנון הגנה, כלומר הרכב מגן על עצמו ומונע הורדת הילוך דבר אשר עשוי
3 לגרום נזק למנוע "רואים שהוא נמצא בהילוך חמישי והמחשב מונע הורדת הילוך
4 כדי למנוע נזק עקב סיבובי המנוע. כשמורידים הילוך זה גורם להעלאת סיבובי
5 המנוע בגלל שסיבובי המנוע גבוהים המחשב מונע הורדת הילוך כדי למנוע נזק
6 לרכב והוא נשאר באותו הילוך". אין ספק כי לו היה מדובר בנהיגה במהירות של
7 90 קמ"ש כפי שנטען על ידי הנאשמים, מערכת הגנה זו לא היתה נכנסת לפעולה
8 והורדת הילוך היתה מתאפשרת על נקלה.

9
10 עוד נראה בסרטון כי הרכב חולף על פני מכוניות אחרות במהירות גדולה מאוד בלא
11 שניתן לזהות את הרכבים הנעקפים. עובדה אשר ביחס אליה טענו הנאשמים כי
12 מדובר ברכבים שעלו מן השוליים במהירות איטית, כפי שטען נאשם מס' 1 "הוא
13 יצא מהשוליים אולי... יש 10 תקועים בצד, עצר בצד, עשה פיפי וחזר להשתלב".
14 כך גם נאשם מס' 2 שציין "היו רכבים שעלו מן השוליים". ונאשם מס' 3 שטען
15 "כמו שאני רואה ואני רואה טוב מאוד ואני צילמתי, זה רכבים שנוסעים איתנו
16 באותה מהירות, לא צילמתי מסביב. אני הצלם רכבים שקלטתי שהם תקועים
17 בשוליים הוצאתי את המצלמה וצילמתי אותם בזה בניגוד לכלי הרכב במקביל
18 אלינו שלא צילמתי אותם והכל כדי ליצור את הרושם". לדעתי נראה כי אין ממש
19 בטענות הנאשמים לפיהן, רכבים שצולמו כשהם נעקפים עלו מן השוליים שכן
20 לפחות ביחס לשניים מהם נראה בבירור כנוסעים בנתיב הימני בעת שהרכב
21 התקרב אליהם וחלף על פניהם "כרוח סערה", צפייה בסרטון מלמדת כי הרכבים
22 שנעקפו ואשר לטענת הנאשמים עלו מן השוליים היו ללא איתות לשמאל, כמתבקש
23 מעלייתם לדרך המהירה, לכך התייחס גם נאשם 3 כשהשיב לשאלת ב"כ המאשימה
24 "הרכבים שעלו מן השוליים, היה להם בלינקר כשהם נכנסו למסלול?" והשיב
25 "לא זוכר, לא נראה לי שהיה".

26 לכך ניתן להוסיף כי, לא נראה בעיני סביר כי הנאשם 3 שצילם, לדבריו את האירוע,
27 יכול היה להתעלם מהרכבים שנסעו לצד הרכב בו נסעו ומנגד לצלם את הרכבים
28 שעמדו בשוליים, כדבריו, בלבד.
29 זאת ועוד, גם ניסיונם של הנאשמים לתאר את הכיתוב בשלטים המוצבים בצדי
30 הדרך נכשל בשל מהירות הנסיעה ברכב, שחלף על פני השלטים במהירות מסחררת.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

1 כמו גם הערות הנאשמים 2 ו-3 לנאשם 1 על כי, "האוטו נזרק לך" על כך הגיב
2 הנאשם 1 באומרו, " תראה איזה פניה אני לא יכול לתת ברקס", ובהמשך "מה
3 אתה רוצה שאני אעשה אני לא עוצר אני נתקע בקיר".
4

5 בהקשר זה, מצאתי אף לציין את התייחסותו של נאשם 3 בנוגע לזמן אשר ביחס
6 אליו התבטא בסרטון באופן הבא "מלפני נתניה אנחנו בחיפה ב- 9 דקות, בספר
7 תורה" תוך שציין בפניי ביהמ"ש כי אין לו את הידע לאמוד את חישוב הזמן
8 בהתאם לנתוני המהירות והדרך, התבטאות זו, הגם שאינה מתארת נכוחה את לוח
9 הזמנים המדויק וכל שכן את המרחק המדויק, שכן נתוני המרחק כלל אינם ברורים
10 ביחס לנקודת ההתחלה וסוף הסרטון, יש בהתבטאות זו המחשה של פרק הזמן
11 הקצר ביחס לכברת הדרך הרבה אותה עבר הרכב לאור המהירות המיוחסת.
12
13

14 משמעותן של נוריות התקלה – צפייה בסרטון מלמדת על כי נוריות חיווי תקלה
15 דולקות. עד תביעה מס' 4 ציין כי מדובר ב-4 נוריות. האחת נורית התראת תקר
16 (פנצ'ר), השנייה נורית של אור גבוה הדולק ברכב, נורית מערכת D.S.G – נורית
17 בקרת יציבות, ואפשר שנורית הברקס אף היא דולקת.
18

19 ב"כ הנאשמים טען כי בהתבסס על נוריות חיווי תקלה אלה, לא תתאפשר נסיעה
20 ברכב במהירות שייחסה המאשימה, שכן במצב בו קיים תקר (פנצ'ר) באחד
21 הגלגלים לא ניתן להגיע למהירות המיוחסת בכתב האישום, כפי שעולה אף מעדותו
22 של עד תביעה מס' 4, עופר מקדש שהעיד כי במצב דברים של תקר באחד הגלגלים,
23 מהירות הנסיעה האפשרית לא תעלה על 80 קמ"ש ותוגבל למרחק של כ-20 ק"מ.
24

25 יחד עם זאת, טען עופר מקדש בעדותו כי נורית חיווי תקלת התקר (פנצ'ר), אינה
26 מעידה בהכרח על כך שקיים תקר בגלגל בזמן שהנורית דולקת ואפשר שהנורית
27 תיוותר דולקת שעה שתקר שהיה באחד מגלגלי הרכב תוקן, אולם הנורית לא
28 "אופסה" ונורית ההתראה נותרה דולקת. לדבריו את האיפוס יש לבצע במרכז
29 השרות של ב.מ.וו, ניתן לבצעו גם טלפונית, מול מרכז השרות.
30 לעניין זה התייחס גם נאשם מס' 1 בחקירתו במשטרה כשנשאל "האם היה פנצ'ר
31 ברכב" והשיב "לא היה".
32



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן

ואח'

1 ביחס לנורית בקרת היציבות, טען ב"כ הנאשמים כי מאחר ומד המהירות מקבל
2 את הנתונים ממערכת בקרת היציבות כפי שעלה בעדויות בביהמ"ש, הרי שתקלה
3 במערכת זו, יש בה כדי להצביע על כשל באספקת הנתונים למד המהירות ומכאן
4 שאין לסמוך על התוצאה העולה ממנו.

11 אולם, אני אינני שותף למסקנה זו, ממספר טעמים:

- 12
13 א. צפייה בסרטון מלמדת על קיומו של קשר ויחסי ישיר בנתונים המוצגים
14 ביחס ל-3 מערכות שונות של הרכב.
15 1. מחוון מד המהירות.
16 2. מחוון מד סיבובי המנוע.
17 3. מחוון מד צריכת הדלק.

18
19
20 לאורך הסרטון נראית התאמה במיקום הסקאלה של שלושת המערכות
21 באופן בו בשיא המהירות עומד מד הסל"ד בקצה הגבול העליון שלו כך גם
22 מד צריכת הדלק, אולם שעה שמהירות הנסיעה עומדת סביב 130 קמ"ש,
23 מד הסל"ד עומד על 4,500 סל"ד ומד צריכת הדלק יורד לכיוון 0.
24 מאחר והוכח בפניי כי לפחות ביחס לשתיים מן המערכות מתקבלים
25 הנתונים משתי מערכות נפרדות שאינן תלויות האחת בשנייה, אין בנורת
26 החווי הדולקת כדי להעיד על כי לא ניתן להסתמך על מד המהירות.
27 טענת המאשימה כפי שהוכחה בפניי מלמדת על כי נתוני מד סיבובי המנוע
28 המתקבלים מהחיישן המצוי בתיבת ההעברה של הרכב אינם תלויים
29 בנתונים המתקבלים מחיישן בקרת היציבות, ביחס למהירות הרכב.
30 תקלה במערכת בקרת היציבות אשר נלווית לה תקלה בחיישן אין לה כל
31 השפעה על נתוני מד סיבובי המנוע, לפיכך ולאור ההתאמה במיקום



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

המחוגים על הסקאלות השונות, ניתן לתת אמון במד המהירות, לאור
החיזוק שמתקבל למהירות על ידי מד הסל"ד.
חיזוק נוסף לקביעה זו ניתן למצוא בבדיקות שבוצעו באגף הטכני של
חברת קמור, נמצא כי מהירות הרכב המתקבלת במצב של 6500 סל"ד
עשויה בדגמים השונים לעמוד על 221 קמ"ש – 249 קמ"ש.
ובמהירות נסיעה העומדת סביב 130 קמ"ש, מד הסל"ד יעמוד סביב 4500
סל"ד, תוצאה התואמת את המוצג בסרטון.
הוצגו נתוני מהירות אפשרית בהתחשב בדגמים השונים של סדרה 5, סל"ד
6500, מידת צמיג וקוטר גלגל אפשריים והמהירות המינימאלית שהוצגה
היתה 220 קמ"ש. (לפי 7 אפשרויות שונות).
בדיקה דומה שנערכה על ידי עד תביעה מס' 5 יצחק בן הרואה, (ב-3 תתי
דגמים עם משתנים של מידת צמיג וקוטר גלגל ב-5 אפשרויות שונות),
מלמדת על מהירות נסיעה מינימאלית של 213.9 קמ"ש- ומקסימאלית של
242.3 קמ"ש.
הפער בתוצאות מוסבר בהתאם לדגם השונה של ב.מ.וו מסדרה 5 ולסטייה
של כ-7% ביחס אליה העידו עדי המאשימה 4, ו-5 "מהניסיון שלנו ועשינו
אלפי בדיקות מהירות ברכב פרטי זה די אופייני שהמהירות שמופיעה
על מד המהירות נמוכה ב-7% לעומת המהירות האמיתית בפועל של
הרכב".

ה. גרסאות הנאשמים והתנהגותם עובר לארוע.

לאחר שצפיתי בסרטון התרשמתי גם מהתנהגותם של הנאשמים עובר לאירוע.
נאשם 1 שאחז בהגה גילה דריכות ומתח אשר באו לידי ביטוי בתנועות הגוף שלו,
זרועותיו המתוחות ובתנוחת הישיבה שלו, ליד ההגה שעה שמהירות הנסיעה
ומחוון המהירות הייתה 260 קמ"ש.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

מנגד, ניתן להבחין בתחושה של שלווה "מעין הקלה" שעה שהמהירות המוצגת על מחוון המהירות ירדה ל- 130 קמ"ש, שאז גם הדריכות, המתח ותנוחת הגוף של הנאשם 1 השתנו, וניתן להבחין בתחושת רגיעה, הקלה ניכרת לעין.

זאת ועוד, עליי לציין כי עדותו של הנאשם 1, כמו גם הנאשמים האחרים, לא הותירה עלי רושם חיובי, העדויות לוקות בחוסרים בנקודות משמעותיות, אשר יש בהן כדי להטיל צל כבד על אמינותן ואשר אין בהן כדי לתמוך בגרסה שהעלו הנאשמים, הגרסאות נחזות כמושתנות על ההסבר שסיפקו הנאשמים לכך שלוח המחווניים היה תקול עובר לאירוע, אולם הן נעדרות פרטים אחרים אשר היה בהם כדי לאשש או להפריך טענה זו.

הנאשמים בחרו שלא למסור פרטים אלה מטעמים השמורים עימם, תוך ש"אובדן הזיכרון" הפך לנחלתם ביחס לשאלות מסוימות וביחס לשאלות אחרות – שב הזיכרון במלוא עוזו.

לא מצאתי הסבר מניח את הדעת מדוע על שאלות מסוימות בחקירתו במשטרה בחר הנאשם מס' 3 להשיב כמעט באופן גורף, את התשובה "אין לי מה להוסיף", אולם כשעמד על דוכן העדים תאר נכוחה את השתלשלות העניינים ולשאלה מדוע לא מסר פרטים אלה שעה שנחקר במשטרה והסתפק בתשובה "אמרתי מה שאני זוכר, אין לי מה להוסיף" השיב, "באותו רגע בחקירה מתוך לחץ זה מה שיצא אני מרגיש כאן יותר חופשי מאשר הרגשתי במשטרה". כפי שצינתי לא מצאתי כי הטעם לשינוי בתשובותיו והתנהגותו של הנאשם 3 היה על רקע "הרגשת החופשיות שלו" בבית המשפט וכל שכן אין מקום להרגשה כזו שעה שרובצים לפתחו אישומים כגון דא.

לחובת אמינותו של נאשם 1 ניתן לזקוף גם את טענתו ביחס לשאלה שהציג לו ב"כ המאשימה בעניין האפשרות כי הרכב בו נסעו היה ללא ביטוח/טסט, והנאשם השיב כי הוא בודק ביטוח ורישיון רכב בכל רכב בו הוא נוהג, אולם בהקשר זה הציג ב"כ המאשימה כי בגיליון הרשעותיו נמצאו 3 הרשעות בגין עבירות של העדר ביטוח, רישיון נהיגה שפקע ועבירה של רישיון רכב שפקע, כולן בין השנים 2006 עד 2010.

לעניין עבירת השידול המיוחסת לנאשמים 2 ו-3, מצאתי כי ניתן להבחין במהלך הנסיעה, ב"עידוד והתמיכה" הקולניים שהעניקו לנאשם 1 להמשיך ולבצע את



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

1 הנהיגה הפרועה וניכר כי שררה ברכב אווירה של "מסיבה של ממש", בעודם
2 מעודדים את הנאשם מס' 1, "תדביקו את הסקאלה", וצועקים שעה שהתקרבו
3 לרכבים אחרים, "מה זה רכב אני רואה רכב 1, 2, 3, אין רכב" ובהמשך הסרטון
4 "סע, סע, סע" "תן לו אני רוצה להיות גג עוד 5 דקות בעכו" והאיצו בו גם כשציין
5 בפניהם "תראה איזה פניה אני לא יכול לתת ברקס", באומרים "תן לו השכבה".
6 דבר שהמחיש את המהירות המסחררת, בה נסעו ועקפו רכבים אחרים שנסעו
7 לצידם ובכך דרבנו ותרמו באופן ממשי להמשך הנסיעה המסוכנת.

8
9 סעיף 30 לחוק העונשין התשל"ז - 1977 קובע כי מעשה שידול הוא מעשה המביא
10 אחר "לידי עשיית עבירה, בשכנוע, בעידוד, בדרישה, בהפצרה או בכל דרך אחרת
11 שיש בה משום הפעלת לחץ...".

12
13 המשדל נושא באחריות לביצוע העבירה – מכוח השידול כמשמעותו בסעיף 30 והוא
14 משמש כשותף עקיף אשר תרומתו החיצונית היוותה תרומה לביצוע העבירה.
15 בהיותה עבירה התנהגותית כוללת את רכיב המעשה והנסיבות ורכיב המודעות
16 והמטרה אשר אין בהם כדי ליטול חלק בביצוע העבירה.
17 די בתרומתו ליצירת ההחלטה או לגיבושה, כך שמתקיים קשר סיבתי בין
18 ההתנהגות המשדלת לביצוע העבירה, אף מקום בו הטה הדבר את הכף – מקום בו
19 המבצע היסס (ראה לעניין זה ע"פ 8469/99, נה(2) 79, וכן ע"פ 2796/95 נא(3) 404.

20
21 לדידי, התנהגותם של הנאשמים 2 ו-3 הייתה בעלת אפקטיביות פוטנציאלית אשר
22 היה בה כדי להשפיע על הנאשם 1 לבצע את העבירות המיוחסות לו בכתב האישום,
23 וביתר שאת להמשיך ולבצען כפי שתועד בסרטון.

24 באותה נשימה, לא ניתן לומר כי התנהגותם של הנאשמים 2 ו-3 עובר לאירוע
25 הייתה חסרת כל השלכה בפועל על החלטת הנאשם מס' 1 לבצע את העבירה, כך
26 שמתקיים קשר סיבתי בין ההתנהגות המשדלת של הנאשמים 2 ו-3 לביצוע
27 העבירות על ידי נאשם 1.

28
29 אשר לעבירת הסיוע המיוחסת לנאשמים 2 ו-3, התלבטתי רבות באם ניתן לייחס
30 למעשיהם כעולה מן הסרטון את יסודות עבירת הסיוע כאמור בסעיף 31 לחוק
31 העונשין, הקובע: "מסייע מי אשר, לפני עשיית העבירה או בשעת עשייתה, עשה
32 מעשה כדי לאפשר את הביצוע, להקל או לאבטח אותו, או למנוע את תפיסת



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

המבצע, גילוי העבירה או שללה, או כדי לתרום בדרך אחרת ליצירת תנאים לשם ביצוע העבירה, הוא מסייע".

הסיוע הוא כמובן עבירה בפני עצמה והמאפיין אותה הוא תרומתה המשנית והעקיפה לביצוע העבירה העיקרית, (ראה לעניין זה ע"פ 4389/93 מרדכי נ' מדינת ישראל פ"ד נ 239,251).

כמו כל עבירה אחרת מורכבת עבירת הסיוע מיסוד עובדתי ויסוד נפשי. היסוד העובדתי הוא ההתנהגות המסייעת המצריכה "לתרום ... ליצירת תנאים לשם עשיית העבירה". ה"נסיבה" היא ההתנהגות לה מהווה הסיוע גורם משני ועקיף, סיוע אשר יכול להתרחש קודם לביצוע העבירה או בשעת עשייתה.

אשר ליסוד הנפשי הריהו מצוין בסעיף 20(א) לחוק העונשין הקובע: "מחשבה פלילית- מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה...".

תוך שהמסייע מודע לכך שהתנהגותו בנסיבות הרלוונטיות מסייעת ליצירת התנאים לביצוע העבירה, שעה שהמבצע העיקרי מבצעה, כשמעשהו של המסייע הינו מתוך מטרה העומדת לנגד עיניו, לסייע.

מודעות זו ניתן לגזור גם מהלכת הצפיות שפותחה בפסיקה לפיה התנהגות מסוימת עשויה קרוב לודאי לתרום תרומה מסייעת למבצע העיקרי, שקולה כנגד המטרה לסייע לו.

(ראה לעניין זה ע"פ 320/99 פלונית נ' מדינת ישראל, פ"ד נה(3), 22, 31-32 (2001)).

מן הכלל אל הפרט, התנהגותם של הנאשמים 2 ו-3 כעולה מן הסרטון מלמדת על כי התנהגותם מקיימת את היסוד העובדתי של עבירת הסיוע, "החיזוק" שהעניקו לנאשם 1 לנהוג במהירות, תוך שהפצירו בו "להדביק את הסקאלה", לחלוף על פני רכבים אחרים במהירות מסחררת "מה זה רכב, אני רואה רכב 1,2,3 אין רכב".

הנאשמים 2 ו-3 התעלמו ממצקתו של נאשם 1 שניסה להצדיק את הערתם כי "הרכב נזרק לד", שעה שהשיב "תראה איזה פניה אני לא יכול לתת ברכס", הוסיפו ודחקו בו "תן לו השכבה", "סע, סע, סע", "תן לו אני רוצה להיות גג עוד 5 דקות בעכו". מעשים אלה בעניינם בעלי אפקטיביות מעשית בלעדיה ספק אם הנאשם 1 היה מבצע את העבירה וכל שכן ממשיך בהתנהגות האסורה פרק זמן כה ארוך, בו סיכן את המשתמשים בדרך, את הנאשמים ועצמו.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 10-10-5066 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

ביחס לקיומם של היסודות הנפשיים בנאשמים 2 ו-3 הרי שניתן לקבוע כי, אלה היו מודעים לכך שהתנהגותם כפי שתוארה, תורמת ליצירת התנאים להגשמת מטרות של הנאשם 1 לנסיעה במהירות המיוחסת, תוך שחיזקו את רוחו. נראה כי משקלה הסגולי של מערכת הנסיבות מגבש את המסקנה כי הנאשמים 2 ו-3 היו מודעים לכך שהתנהגותם היא בבחינת סיוע להמשך נהיגתו הפרועה של נאשם 1.

לסיכום:

בנסיבות העניין מצאתי כי המאשימה השכילה להוכיח את כל העבירות המיוחסות לנאשם מס' 1, עבירת המהירות שהוכחה בפניי הינה 213.9 קמ"ש, שהיא המהירות המינימאלית שניתן לייחס לנאשם 1 ע"פ קביעת המומחים ביחס לדגם הרכב, למידת הצמיגים וקוטר הגלגל.

ביחס לנאשמים 2 ו-3 מצאתי כי המאשימה השכילה להוכיח את העבירות המיוחסות להם במלואן. לפיכך אני מוצא את הנאשמים אשמים בעבירות המיוחסות להם בכתב האישום.

ניתנה והודעה היום ט"ז שבט תשע"ב, 09/02/2012 במעמד הנוכחים.

יעקב בכר, שופט

הסניגור:

אנו מבקשים לדחות את הטיעונים לעונש. איננו ערוכים לטעונים לעונש היום.



בית משפט השלום לתעבורה בעכו

09 פברואר 2012

פ"ל 5066-10-10 מדינת ישראל נ' ויצמן ואח'

ב"כ המאשימה:

גם לאור המצב של השביתה, הכנו טיעונים לעונש בכתב. אבקש להגישם לבית המשפט כטיעונים מטעם התביעה. אנו סבורים שבמקרה החמור הזה, יש להטיל את הענישה המחמירה בסף של מאסר בפועל, פסילה בפועל למשך שנים, על מנת להעביר מסר חד וברור. אני מגיש הרשעות קודמות של הנאשמים, הן בפלילים והן בתעבורה. אנו מבקשים כי הנאשמים יהיו פסולים כבר מהיום.

הסניגור:

אין לנו התנגדות להגשת הטיעונים בכתב. אנו מתנגדים לבקשת חברי באשר לפסילת הנאשמים כבר בשלב זה. אנו מבקשים שבית המשפט ישמע את הטיעונים שלנו לפני מתן החלטה בבקשה זו. הנאשם מס' 1 היה פסול עד תום ההליכים משך 6 חודשים.

החלטה

אני קובע לטיעונים לעונש מטעם הנאשם ליום 22/2/12 שעה 13:30.

על הנאשמים להתייצב.

במידה והסניגור חפץ להגיש טיעונים לעונש בכתב, ניתן יהיה לפטור את המאשימה באותו מועד.

ניתנה והודעה היום ט"ז שבט תשע"ב, 09/02/2012 במעמד הנוכחים.

יעקב בכר, שופט