



עפ"ג (תל אביב) 39358-04-25 - אלדד גולצפארב נ' מדינת ישראל

עפ"ג (תל-אביב-יפו) 39358-04-25 - אלדד גולצפארב נ' מדינת ישראל מחוזי תל-אביב-יפו

עפ"ג (תל-אביב-יפו) 39358-04-25

אלדד גולצפארב

ע"י ב"כ עו"ד תמיר אלטיט ועו"ד איתמר גריאת

נגד

מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בתל-אביב-יפו - יפו

[30.09.2025]

כבוד השופט, סגן הנשיא שי יניב

כבוד השופט יוסי טופף

כבוד השופטת דנה אמיר

ע"י ב"כ עו"ד צחי הבדלי

פסק דין

1. לפנינו ערעור על גזר דינו של בית המשפט השלום לתעבורה (כב' השופט ש' שלהבת), שלפיו הורשע המערער, על פי הודאתו, בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] ובנהיגה תחת השפעת סם משכר, לפי תקנה 26(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961. בית המשפט קמא השית על המערער 12 חודשי מאסר לריצוי בפועל; עונשי מאסר מותנים; פסילה ממשית של רישיון נהיגה למשך 10 שנים, בניכוי הפסילה המנהלית והשיפוטית; פסילה מותנית של רישיון הנהיגה; ופיצוי למשפחת המנוחה בסך של 25,000 ₪. הערעור מופנה כלפי חומרת העונש.

תמצית נסיבות ההרשעה

2. ביום 26.5.23 רכב המערער על אופנוע בכביש 1, מכיוון מערב למזרח, יחד עם בת זוגו, גב' קארין אל-צפון ז"ל (להלן: "קארין ז"ל" או "המנוחה"), שאותה הרכיב המערער על המושב האחורי. כמפורט בכתב האישום המתוקן, "עובר לאמור, [...] צרך המערער סם מסוכן מסוג קוקאין, והוא רכב על האופנוע שהוא נתון תחת השפעת הסם וכשבגופו ריכוז של 93 נ"ג/מ"ל של BENZOYLECGONINE המהווה תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן מסוג קוקאין".

3. הכביש בו נסע המערער הוא חד סטרי וכולל שני נתיבי נסיעה, המופרדים ביניהם בקו מקווקו לבן. בצדו השמאלי של הכביש שטח הפרדה רחב, ומשמאלו מעקי בטיחות התוחמים את הכביש משני צדיו. התאונה התרחשה באור יום, בשעת צהריים, ראות טובה ומזג אוויר נאה. המדובר בכביש אספלט תקין ויבש. מקדם חיכוך אמדני 0.7 כאשר על שטח ההפרדה בצד הכביש אבני חצץ ולכלוך. לאורך צדו השמאלי של קטע הכביש בו נהג המערער מוצבים מספר תמרורי 108 "עקומה חדה בדרך שלפניך". לפני המערער היה שדה ראייה פתוח של 150 מטר למקום התאונה ו-102 מטר לכיוון שטח ההפרדה. על-פי המצוין בכתב האישום המתוקן, מהירות ההחלקה הקריטית בעקומת הכביש היא 141.51 קמ"ש.

עם הגיעו של המערער אל עקומת הכביש, בסמוך לקילומטר ה-109, לא התאים את מהירות נסיעתו ואופן רכיבתו לעקומת הכביש ולתנאי הדרך. כתוצאה מכך, איבד המערער את השליטה על האופנוע אשר סטה שמאלה, החליק על הכביש בתחום שטח ההפרדה והתנגש במעקה הבטיחות אשר בצד הכביש. כתוצאה מכך הוטלה קארין ז"ל מעל האופנוע והוטחה אל מעקה הבטיחות. מותה של קארין ז"ל נקבע במקום, בשל "פגיעה רב מערכתית אשר נגרמה לה בעטייה של תאונת הדרכים". המערער נפגע אף הוא בתאונת הדרכים ופונה לבית החולים, כאשר הוא פצוע באורח קשה.

בכתב האישום המתוקן, שבו הודה המערער כאמור, פורט כי מותה של קארין ז"ל נגרם כתוצאה מנהיגתו הרשלנית של המערער, כמתואר להלן:

א. המערער רכב על האופנוע בקלות ראש, ברשלנות, ובחוסר תשומת לב לחיי אדם ולחיייה של המנוחה אותה הרכיב מאחור על האופנוע.

ב. המערער לא התאים את אופן רכיבתו לעקומת הכביש ותנאי הדרך, ורכב באופן אשר סיכן את כלל משתמשי הדרך ובכלל זאת את המנוחה אותה הרכיב מאחור על האופנוע.

ג. המערער רכב על האופנוע כשבדמו תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן מסוג קוקאין.

ד. המערער רכב על האופנוע תוך שהוא מתעלם מהוראות תמרורי 108 (עקומה חדה שבדרך לפניך), המוצבים בצד הכביש, ולפני הכניסה לעקומת הכביש.

גזר הדין של בית המשפט השלום לתעבורה

4. בגזר דינו בית המשפט קמא נדרש תחילה לקביעת מתחם הענישה ההולם. זאת, תוך עמידה על מידת הפגיעה

בערכים המוגנים, שנקבעה ל"גבוהה"; נסיבות התרחשות התאונה ומידת רשלנות המערער; ומדיניות הענישה הנוהגת.

בית המשפט קמא עמד על כך, שרשלנות המערער אינה רגעית, אלא "רשלנות שנמשכה לאורך זמן מסוים". זאת, לאור העובדה שהוצבו לאורך צידו השמאלי של הכביש מספר תמרורים המורים על "עקומה חדה בדרך שלפניך".

בנוסף, חרף שדה הראייה הפתוח שהיה במקום, כנזכר לעיל, כאשר הגיע המערער לעקומת הכביש, הוא לא התאים את מהירות נסיעתו ואופן רכיבתו לתנאי הדרך. נוסף לאמור, בית המשפט קמא שקל גם את היותו של המערער נתון

תחת השפעת קוקאין, המהווה "נסיבה לחומרא". לבסוף הטעים בית משפט השלום לתעבורה כי דרך נהיגתו של

המערער היא שהביאה להעמדת האופנוע בסכנת החלקה שהתממשה על תוצאותיה הקשות. כל אלו הוליכו את בית

המשפט קמא לקבוע כי "יש להעמיד את רשלנותו של [המערער] ברף הבינוני ובגבול התחתון של הרף הבינוני הגבוה/

בואכה הרף הבינוני גבוה". מתחם הענישה לעונש המאסר לריצוי בפועל נקבע לתקופה שבין 6 ל-20 חודשי מאסר

בפועל והמתחם לפסילה הממשית של רישיון הנהיגה הועמד על 5 עד 15 שנים.

5. בבוא בית המשפט קמא למקם את המערער בתוככי המתחם, ניתן משקל לפגיעות הגופניות והנפשיות הניכרות, שנגרמו למערער בעקבות התאונה, ובכלל זה לפגיעה הנפשית, עקב מותה של בת זוגו. כמו כן, בית המשפט קמא שקל את נטילת האחריות מצד המערער, כאשר לכך משמעות כבדת משקל עבור משפחת המנוחה. עם זאת, ניתנה הדעת לכך, שמקבלת האחריות נעדרה "התייחסות לאופן נהיגתו או הבעת צער מפורשת בשל מותה של המנוחה". עוד נשקל גילו של המערער והעובדה שזו עמידתו הראשונה לדין. הצטרפות כל אלה הוליכה את בית משפט השלום לקבוע את עונשו של המערער "מעט מתחת למרכז המתחם... בכל הנוגע לעונש המאסר ובמרכז המתחם לעניין הפסילה".

עיקר הטענות בערעור

6. לטענת ההגנה, שגה בית המשפט קמא בקביעת מידת רשלנותו של המערער. נטען, כי המערער נהג "כדין, ולא נהג במהירות מעל המהירות המותרת". כן נטען, כי היה על בית המשפט קמא לתת דעתו ל"אפשרות שהמערער אשר החליק בשטח ההפרדה, החליק כתוצאה מהאבנים והלכלוך שהיו שם". כמו כן, לטענת ההגנה, בית המשפט קמא נתן משקל רב, יתר על המידה, לעובדה שהמערער הורשע בעבירה של נהיגה תחת השפעת סם משכר. נטען בהקשר זה כי "על פי כתב האישום אין שום קשר סיבתי בין התרחשות התאונה להיותו של המערער תחת השפעת סם משכר". ההגנה מציינת, כי "כאמור בתסקיר שירות המבחן, המערער צרך את הסם ערב קודם לכן". הודגש כי נוכח פרק הזמן שחלף נמצאו בגופו של המערער תוצרי חילוף חומרים בלבד, ולא הסם עצמו. נוכח כל אלו סבורה ההגנה, כי מידת רשלנותו של המערער היא "בינונית נמוכה", ולא בינונית על סף בינונית גבוהה, כקביעת בית משפט השלום לתעבורה (פס' 23 להודעת הערעור).

7. זאת ועוד, המערער טוען כי גם בקביעת מיקומו בתוך המתחם שגתה הערכאה הראשונה. נטען, כי לשורת הנימוקים שנימנו בגזר הדין של בית משפט קמא לא ניתן משקל מספק. עוד נטען, שהמדינה עתרה למקם את המערער "באמצע השליש התחתון" של מתחם העונש ההולם, ובית משפט קמא החמיר עם המערער מעבר לכך. לפיכך, נטען כי היה מקום להשית על המערער עונש מאסר, שירוצה בדרך של עבודות שירות. אף לעניין פסילת רישיון הנהיגה נטען להחמרה יתרה. לשיטת ההגנה היה מקום "לערוך הפרדה וסיווג בין פסילה לאופנוע לבין כלי רכב אחרים". לפיכך, נתבקשנו להעמיד את עונש המאסר בפועל על תקופה המתאימה לריצוי עונש מאסר בעבודות שירות, להתערב במשך פסילת הרישיון, תוך אבחנה בין תקופת פסילת רישיון לאופנוע לבין תקופת פסילת הרישיון לכל רכב אחר.

8. מנגד, עמדת המדינה היא כי דין הערעור להידחות. נטען, כי בידי המערער לא עלה להציג כל שגגה בקביעות בית משפט השלום, הן לעניין קביעת המתחם והן לעניין הענישה הקונקרטית. הודגש, כי בעבירת הרשלנות, שבה הורשע המערער, ואשר גרמה למוות, מתחייבת השתת מאסר לריצוי בכליאה ופסילת רישיון הנהיגה לתקופה משמעותית, כפי שהוטלה על-ידי בית משפט השלום לתעבורה. הוטעם, כי זו הענישה המושתתת, אף כאשר המדובר ב"נאשמים מבוגרים וחולים מאד". יתר על כן, נטען, כי חלק ניכר מטיעוני המערער, ובראשם לעניין מידת השפעת נטילת סם הקוקאין, הם טיעוני סרק חסרי יסוד, בעמדם בניגוד להודאתו של המערער בפני בית משפט השלום.

דיון והכרעה

9. דין הוא כי ערכאת הערעור לא תתערב בגזר דינה של הערכאה הדיונית, למעט במקרים חריגים, שבהם נפלה טעות היורדת לשורש העניין או כאשר גזר הדין מגלם סטייה קיצונית ממדיניות הענישה הנוהגת (ע"פ 71675-08-24 סרחאן נ' מדינת ישראל, פס' 37 [נבו] (22.6.2025); עפ"ג 70738-04-25 אסרף נ' מדינת ישראל, פס' 8 [נבו] (18.6.2025); עפ"ג 34074-12-24 עטאללה נ' מדינת ישראל, פס' 6 [נבו] (11.6.2025)). עניינו, אינו נמנה על אותם מקרים חריגים.

10. קו הענישה המנחה בעבירת גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה הותווה על ידי בית המשפט העליון בהלכת אלמוג, תוך העמדת שלושה כללי יסוד:

"... האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך-כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות" (ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל, פסקה 6 [נבו] (16.11.2009)).

פעם אחר פעם שב ועמד, אפוא, בית המשפט העליון על כך, שמדיניות הענישה הראויה בעבירת גרימת מוות ברשלנות היא על דרך של כליאה ממשית. כך, לאחרונה נאמר:

"טענות המבקש ביחס לעונש שנגזר עליו - דינן להידחות אף הן. זה מכבר עמדתי על מדיניות הענישה הראויה בעבירת גרימת מוות בנהיגה רשלנית, הכוללת ענישה מוחשית מאחורי סורג ובריח. כאשר ענישה מעין זו, משמשת כלי עזר לשם הרתעת עבריינים פוטנציאליים מביצוען של תאונות דרכים, בייחוד לנוכח שכיחות מעשי הקטל בכבישי ודרכי מדינת ישראל; כמו כן, היא נועדה להטמיע בקרב הציבור את המודעות ביחס לחובה לשמור על כללי זהירות בדרכים, בעבור הגנה על חיי המשתמשים בהם" (רע"פ 68998-03-25 זרדב נ' מדינת ישראל, פס' 11 [נבו] (8.6.2025)).

11. ייאמר מיד, כי נוכח נסיבות ההרשעה, אין בענישה שהוטלה על-ידי הערכאה קמא כל חומרה, והיא אף נוטה לקולא. ראשית, מקובלת עלינו קביעת בית משפט השלום לתעבורה כי רשלנות המערער לא הייתה רגעית, אלא מתמשכת. בדרכו של המערער היו מספר תמרורים, אשר הזהירו מפני "עקומה חדה בדרך שלפניך". המערער אף הודה בכך, ש"לא התאים את אופן רכיבתו לעקומת הכביש ולתנאי הדרך". אין המדובר, אפוא, בתאונת דרכים שהתרחשה כהרף עין, אלא בתאונת דרכים, שהיא פועל יוצא מובהק של חטאי המערער, אשר התרשל באורח מהותי באי-קיום חובת יסוד של נהג: ציות לתמרורים המזהירים מפני עקומה חדה, וחרף זאת לא התאים את מהירות הנסיעה לתנאי הדרך.

12. טענת ההגנה, החולקת על הרלוונטיות של השימוש בקוקאין ותרומתו להתרחשות תאונת הדרכים אינה נהירה לנו, שכן היא לא עולה בקנה אחד עם הודאתו של המערער בכתב האישום המתוקן, שבו נאמר, כי עובר להתרחשות תאונת הדרכים:
- ".. צרך [המערער] סם מסוכן מסוג קוקאין, והוא רכב על האופנוע שהוא נתון תחת השפעת הסם וכשבגופו ריכוז של 93 נ"ג/מ"ל של BENZOYLECGONINE [...]
- בכתב האישום המתוקן אף צוין "ברחל בתך הקטנה":
- " תאונת הדרכים ומותה של המנוחה, נגרמו כתוצאה מנהיגתו הרשלנית של [המערער], הכול כמתואר להלן: [...]
- ג. [המערער] רכב על האופנוע כשבדמו תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן מסוג קוקאין. ...".
13. נוכח אופי טענותיו של ב"כ המערער, לא למותר לחזור ולהזכיר, כי על-פי דין:
- "מקום בו ההרשעה מתבססת על עובדות כתב האישום המתוקן לצרכי הסדר טיעון, בית המשפט שמאשר את ההסדר כבול לתשתית העובדתית המפורטת בכתב האישום בו הודה הנאשם ואין מקום לסטות מתשתית זו" (ע"פ 2994/12 זגורי נ' מדינת ישראל, פס' 17 [נבו] (23.12.2012)).
- וכן:
- "העובדות היחידות שעל יסודן יש לשקול את מצב הדברים, הן אלו המפורטות בכתב האישום המתוקן, אלו ואין בלתן" (ע"פ 6421/11 סמרי נ' מדינת ישראל, פס' 6 [נבו] (29.5.12); כן ראו: ע"פ 4215/18 ח'טיב נ' מדינת ישראל, פס' 13 [נבו] (8.7.2018)).
14. כן דוחים אנו את טענת המערער, כי שגה בית המשפט קמא, בכך שלא נתן דעתו לאפשרות שמא החליק האופנוע כתוצאה מאבני החצץ בשטח ההפרדה. בית משפט השלום לתעבורה נדרש לטענה זו, ובדין קבע, כי "אופן נהיגתו של הנאשם היא שהביאה להעמדת האופנוע בסכנת החלקה שהתממשה על תוצאותיה הקשות" (עמ' 16 לגזר הדין). נהיגתו הרשלנית של המערער, באופנוע, בעקומה, תוך אי התאמת המהירות לתנאי הדרך ואי ציות לתמרורים היא שהוליכה לסטיית האופנוע לשטח ההפרדה. הדבר מוצא את ביטוי הברור בכתב האישום המתוקן, שבו הודה המערער: "המערער לא התאים את מהירותו ואופן רכיבתו לעקומת הכביש ותנאי הדרך. כתוצאה מכך, איבד [...] את השליטה על האופנוע אשר סטה שמאלה, החליק על הכביש בתחום שטח ההפרדה".
15. כללו של דבר, בדרך נהיגתו של המערער מצויה פגיעה קשה בערכים המוגנים. בקבעו את מידת הרשלנות נקט בית משפט השלום לתעבורה גישה מקלה עם המערער, שרכב על אופנוע, שעליו הרכיב את המנוחה, ונדרשה ממנו נהיגה בזהירות רבה. על רקע נסיבות התרחשות התאונה ומדיניות הענישה הנוהגת, שפורטה בגזר הדין של בית משפט השלום, לא מצאנו כל פגם במתחמי הענישה שנקבעו הן לעניין עונש המאסר בפועל והן לעניין פסילת רישיון הנהיגה.

16. אף בטיעוני ההגנה לעניין מיקומו של המערער בתוככי המתחם אין ממש. עיון בגזר דינו של בית משפט השלום, שעיקריו אוזכרו לעיל, מלמד כי בית משפט קמא נתן דעתו לשורה ארוכה של היבטי קולה. טיעון ההגנה להענקת משקל נוסף להיבטים אלה, תוך גריעה ממשקלם היחסי של היבטי הרשלנות ומכלול הנסיבות המחמירות אינו עולה בקנה אחד עם ההלכה הפסוקה והמושרשת. כפי שצוין בעניין אלמוג, לעיל: "...בדרך כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית..." (פס' 6).

17. למעלה מן הצורך נאמר, כי ערכאת הערעור בוחנת את התוצאה העונשית (ע"פ 1077/22 קאדר נ' מדינת ישראל, פס' 26 [נבו] (1.6.2022)). לפיכך, "גם אם נפלה שגגה באופן הפעלת מנגנון הבניית שיקול הדעת שעוגן בהוראות תיקון 113, אין בכך כדי להצדיק קבלת ערעור כאשר התוצאה העונשית אינה מצדיקה התערבות" (ע"פ 4678/18 אנופרייב נ' מדינת ישראל, פס' 14 [נבו] (23.1.2019)). בענייננו, הענישה שהוטלה על המערער בסופו של יום, כאשר עיקרה 12 חודשי מאסר לריצוי בפועל ופסילה ממשית של רישיון נהיגה ל-10 שנים מתבקשת ומתחייבת. קל וחומר, שאין בה חומרה יתרה והיא אינה מצדיקה התערבות של ערכאת הערעור (השוו: רע"פ 74835-05-25 לוי נ' מדינת ישראל [נבו] (16.6.2025)).

טרם סיום

18. למען שלמות הדברים נציין, כי סמוך לאחר שמיעת הטיעונים בערעור, הציגה ההגנה טיעון נוסף, על-דרך של בקשה בכתב "לשינוי גזר דין". בבקשתה מתמקדת ההגנה בתקופת פסילת רישיון הנהיגה של המערער והשלכתה הקשה על פרנסתו. ההגנה ציינה את עבודתו של המערער כאחד הבעלים של "עסק צעיר", כאשר תפקידו הוא לבקר במכוני שטיפה בכל רחבי הארץ על מנת לגייסם כלקוחות. לפיכך, ההגנה עותרת לשקול את שינוי גזר דינו של המערער, תוך צמצום משמעותי של תקופת פסילת הרישיון לנהוג ברכב פרטי, ובד בבד החמרה ברכיבי הענישה האחרים. הוצע על ידי ההגנה, להחמיר את עונש המאסר ל-14 חודשי מאסר לריצוי בפועל; להעלות את סכום הפיצוי ל-75,000 ₪; להחמיר את תקופת פסילת רישיון הנהיגה על רכב דו גלגלי כך שתהיה לצמיתות; ותחת כל האמור לקצר את תקופת פסילת רישיון הנהיגה ברכב פרטי כך שתהיה לתקופה של ארבע שנים חלף עשר שנים, כפי שנקבע על-ידי בית משפט קמא.

המדינה מתנגדת לכך, בטענה שחרף ההחמרה המוצעת במספר רכיבי ענישה, התוצאה העונשית תפגע במידה רבה באפקטיביות העונש.

19. לא נוכל להיעתר גם לבקשתה החלופית של ההגנה.

סעיף 36א לפקודת התעבורה קובע: "הטיל בית המשפט פסילה או פסילה על תנאי מקבל או מהחזיק רישיון נהיגה, יטיל את הפסילה כאמור לגבי נהיגה ברכב מכל סוג שהוא; אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות, שיפרש בפסק הדין, להורות כי הפסילה לא תחול לגבי נהיגת רכב מסוים, או לגבי סוג מסוים של רכב". ההלכה הפסוקה עמדה על המאפיין המובהק של "נסיבות מיוחדות", המאפשרות סטייה מן הכלל. כך, "בית המשפט רשאי לקבוע, כי הפסילה לא תחול על נהיגת רכב מנועי דו-גלגלי, כגון קטנועים או אופנועים, ותחול רק על נהיגה במכונית, אם הנהג גילה העדר כושר או מיומנות לנהיגה במכונית אך נהג כהלכה באופנוע, וגם היפוכו של דבר" (ע"פ 77/84 מדינת ישראל נ' שקולניק, פ"ד לט(2) 518, 505 (1985)).



אולם, בענייננו, רשלנותו הניכרת של המערער נוגעת ליסודות הנהיגה. היא אינה מצדיקה אפוא סיווג הפסילה, תוך אבחנה בין רכב דו-גלגלי לרכב אחר. כבר נאמר, כי: "שעה שמדובר ברשלנות שהיא תולדה של חוסר הזהירות של הנהג ושל אי-צפיית הנולד, הרי שאין נפקא מינה מהו סוג הרכב עליו ינהג" (בש"פ 8161/06 גבריאלי נ' מדינת ישראל, פס' 6 [נבו] (7.11.2006)). לפיכך, באחת הפרשות, שבהן בוטל סיווג רישיון הנהיגה "לרכב ציבורי בלבד", נקבע כי "לא מצאנו טעם ראוי לסיווג זה של הפסילה, שכן מסוכנותו של המערער בדרכים נודעת מעצם דרך נהיגתו, ויהיה הרכב שינהג בו אשר יהיה." (ע"פ 1688/07 מדינת ישראל נ' אלעזר, פס' 5 [נבו] (16.7.2007)).

מכל מקום, העמדת תקופת פסילת רישיון הנהיגה לכל רכב על ארבע שנים בלבד, במסגרת עתירת החלופית של ההגנה, חותרת תחת עיקרי תכליות הענישה בכגון דא. בנסיבות דנן מתחייב כי בתמהיל הענישה תהא הרחקה של המערער מן הכביש לשנים רבות, כקביעת בית משפט השלום לתעבורה. זאת, כנובע משיקולי ההלימה, על רקע תוצאותיה הכה קשות של תאונת הדרכים, בעטיה של רשלנות המערער, אשר הביאה לגדיעת חייה של קארין ז"ל, שכל חייה היו לפניה.

20. סוף דבר, אין כל חומרה ברכיבי הענישה שהוטלו בגזר הדין של בית משפט השלום לתעבורה. הערעור נדחה. ניתן היום, ח' תשרי תשפ"ו, 30 ספטמבר 2025, במעמד הצדדים.

שי יניב, שופט, סגן הנשיא
יוסי טופף, שופט
דנה אמיר, שופטת