



רעפ 68998-03-25 - אבירן זרדב נ' מדינת ישראל

בבית המשפט העליון

רע"פ 68998-03-25

לפני: כבוד השופט יוסף אלרון

המבקש: אבירן זרדב
נגד

המשיבה: מדינת ישראל
בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית
המשפט המחוזי בתל אביב-יפו ב-ע"פ
1685-03-24 מיום 27.2.2025 שניתן על ידי סגן
הנשיא ש' יניב, השופט ג' גונטובניק, והשופט י'
טופף

בשם המבקש: עו"ד עודד ציון
בשם המשיבה:

החלטה

1. לפניי בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (סגן הנשיא ש' יניב, השופט ג' גונטובניק, והשופט י' טופף) ב-ע"פ 1685-03-24, מיום 27.2.2025, בגדרו התקבל חלקית ערעור המבקש על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים) (השופטת ש' קריספין) ב-גמ"ר 8218-04-21, מימים 16.3.2023 ו-25.1.2024.

2. בכתב האישום יוחסה למבקש עבירת גרימת מוות בנהיגה רשלנית, לפי סעיף 64 וסעיף 40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה). זאת בגין אירוע דריסה שבו נפגע המנוח כתוצאה מנהיגתו של המבקש בכלי רכב מסוג יעה אופני, באתר הבנייה בו עבדו. לאחר ניהול הליך הוכחות, המבקש הורשע בעבירה כאמור, ונקבע כי מתחם העונש ההולם לעבירה הוא 16-30 חודשי מאסר בפועל; וכי מתחם העונש ההולם לפסילה בפועל של רישיון הנהיגה הוא 10-16 שנים. בהמשך ובהתחשב בנסיבותיו האישיות, נגזר על המבקש עונש של 22 חודשי מאסר בפועל; 12 שנות פסילה בפועל, בניכוי ימי הפסילה אותם ריצה; מאסר מותנה, פסילה מותנת ותשלום פיצוי לנפגעי עבירה.



3. ערעור המבקש על פסק הדין, התקבל חלקית. בסוגיית הסמכות העניינית, בית המשפט המחוזי קבע כי זו מסורה לבית משפט שלום לתעבורה, כפי שמעוגן בסעיף 25 לפקודת התעבורה. זאת, משנקבע כי היעה האופני שבו נהג המבקש, עונה להגדרת הרכב הנדרשת בעבירה, תוך שהודגש שלאור התכליות וההגדרות השונות, לא ניתן להקיש בעניין זה מהדין האזרחי. כמו כן, נקבע כי מדובר בסמכות מקבילה, הנתונה לבית משפט שלום ולבית משפט שלום לתעבורה. בסוגייה נוספת שעניינה רשלנותו של המבקש, נקבע בין היתר, שהמבקש לא נקט באמצעי זהירות סבירים עובר לתאונה; והתירשלא באופן נהיגתו, בכך שהעמיס את כף היעה האופני לעייפה באופן שהגביל את שדה ראייתו, וכן שלא הבחין במנוח שהלך בדרכו.

4. בערעור המופנה נגד גזר הדין, נקבע כי מתחם העונש ההולם אשר נקבע בבית משפט השלום לתעבורה, הולם את חומרת העבירה ואת רשלנותו "המתמשכת" של המבקש. עם זאת, משלא ניתן הדגש הראוי באתר העבודה להיבט הבטיחותי, ובכלל זאת, נהלי הבטיחות לא חודדו באורח סדור לעובדים באתר, הועמד עונשו של המבקש על 17 חודשי מאסר בפועל, תוך שיתר רכיבי הענישה נותרו על כנם.

5. בבקשה שלפניי המבקש שב וטוען בין היתר, כי הסמכות העניינית בהליך זה אינה נתונה לבית משפט השלום לתעבורה, מאחר שלא מדובר ב"תאונת דרכים". בנוסף, נטען שבית המשפט המחוזי שגה בכך שהבחין בין הגדרת ה"רכב" הנדרשת בעניינו, לשם גיבוש יסודות העבירה, לבין הגדרתו בעניין "עין חרוד" (רע"א 3521/20 קיבוץ עין חרוד מאוחד נ' פלוני (9.11.2020) (להלן: עניין עין חרוד)). עוד נטען כי בית משפט השלום לתעבורה ובית המשפט המחוזי, השיבו אחרת באשר לסיווג הסמכות העניינית של בית משפט השלום לתעבורה כסמכות מקבילה או ייחודית, וכי גם בכך יש כדי להצדיק רשות ערעור.

במישור גזר הדין, נטען שעונשו של המבקש חורג ממדיניות הענישה הנוהגת במקרים דומים, וכי נגרם לו עיוות דין, לנוכח המשקל שניתן לנסיבותיו האישיות והמלצות שירות המבחן בעניינו.

6. מנגד, המשיבה בתגובתה, סומכת ידיה על פסק דינו של בית משפט המחוזי וטוענת בין היתר, כי הדיון באירוע נשוא הבקשה - עבירת גרימת מוות ברשלנות שנעשתה תוך שימוש ברכב, מצוי בסמכותו של בית משפט לתעבורה לפי סעיף 25(א) לפקודת התעבורה. זאת, כאשר היעה האופני עונה להגדרת "רכב" בהתאם לפקודת התעבורה. במסגרת זו, הודגשו התכליות השונות של הדין הפלילי והנזיקי, שמוליכות למסקנה שלא ניתן להקיש בין הגדרתו של היעה האופני מעניין עין חרוד, לעניינו. עוד הודגש, כי מכל מקום מתבקש שבית משפט שלום לתעבורה יידון בעניינו מאחר שהוא מחזיק "במומחיות הייחודית בתיקים מסוג זה". כמו כן, נטען כי סמכותו של בית משפט לתעבורה היא סמכות מקבילה, אך אין בפער שבין הערכאות כדי להצדיק מתן רשות ערעור "בגלגול שלישי".



7. דין הבקשה להידחות. בקשת רשות ערעור ב"גלגול שלישי", תינתן במקרים שבהם טענות המבקש מעוררות שאלה עקרונית, שאינה מגודרת בנסיבותיו הפרטניות, וכשקיים חשש לעיוות דין או אי-צדק מהותי (רע"פ 41926-02-25 RUBTSOV נ' מדינת ישראל, פסקה 8 (15.5.2025)). ענייננו אינו נמנה עם מקרים אלו.

8. העבירות שבסמכותו של שופט תעבורה לדון בהן, מעוגנות בסעיף 25(א) לפקודת התעבורה, כאשר שתי קבוצות העבירות הרלוונטיות לענייננו הן:

25. (א) מי שנתמנה שופט תעבורה לענין פקודה זו מוסמך לדון בעבירות אלה:

(1) עבירות תעבורה; [...]

(6) עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977, שנעברה תוך כדי שימוש ברכב;

במקרה שלפני, למבקש יוחסה עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה הנושאת את השם "גרימת מוות בנהיגה רשלנית" והקובעת לאמור: "העובר עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977, תוך שימוש ברכב, דינו - מאסר שלוש שנים ולא פחות משישה חודשים [...]". בבית משפט זה נקבע זה מכבר כי עבירה זו מהווה "עבירת תעבורה" הנכנסת בגדרי סעיף 25(א)(1) לפקודת התעבורה. בנוסף נקבע כי מדובר בעבירה עצמאית, המאמצת את שני יסודות העבירה בסעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן: חוק העונשין) ומוסיפה לה יסוד נסיבתי נוסף החיוני לשכלול העבירה - "תוך כדי שימוש ברכב" (בש"פ 7027/01 פלונית נ' מדינת ישראל, נו(1) 659, פסקה 3 (2001)).

9. עניינו הרואות כי "רכב" המהווה את היסוד הנסיבתי בסעיף העבירה, מוגדר בהרחבה, באופן שיחול על סוגים שונים של כלי רכב. כך עולה מלשון הפקודה וכן מהגדרת "רכב" בפקודת התעבורה, בגדרה נכללים כלי רכב הנעים בכוח מכני מכל צורה שהיא, למעט רכב אשר פטר אותו השר בצו מהוראות הפקודה. הגדרה רחבה זו כוללת, מאליה בגדריה את סוג הרכב בו נהג המבקש.

זאת ועוד, על פרשנותה של הגדרת "רכב" כאמור לפי הפקודה, אין ללמוד מסיווגו בהסדרים שונים, לא כל שכן מהגדרתו בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים); ופקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התשל"ל-1970. זאת לנוכח ההגדרה השונה בדינים אלו ותכליותיהם המובחנות.

על השוני הלשוני בין ההגדרות השונות, ניתן ללמוד מקיומו של תנאי מרכזי המצוי בחוק הפיצויים לשם הגדרתו של "רכב" ושעניינו כי עיקר ייעודו "לשמש תחבורה יבשתית", בעוד שאינו קיים בפקודת



התעבורה. למעשה בפסיקה אליה מפנה המבקש לביסוס טענתו, לפיה כלי הרכב בו נהג אינו עומד בהגדרה הנדרשת בפקודה, נקבע כי ה"יעה האופני" אינו רכב מנועי לפי חוק הפיצויים, בשל כך שעיקר ייעודו אינו לשמש תחבורה יבשתית, כנדרש בחוק. אולם, כאמור תנאי זה אינו נדרש כלל וכלל בלשונה של פקודת התעבורה (עניין עין חרוד, בפסקאות 20-26 לפסק הדין של השופטת י' וילנר).

בנוסף, ביסוד כל אחד מדינים אלו מונחת תכלית אחרת. הדין הנזיקי בהקשר זה, נועד להסדיר את משטר האחריות המוחלטת החל כתוצאה משימוש בכלי רכב, לצד הסדר של גיבוי ביטוחי. לעומתו, הדין הפלילי המשתקף בפקודת התעבורה נועד לשם הסדרת המשטר הרגולטיבי החל על שימוש בכלי רכב, ובכלל זאת את החובות והזכויות של משתמשי הדרכים, למען שמירה על בטיחות התעבורה בציבור. מפאת תכליות שונות אלו, שבה וקבעה הפסיקה, כי לא ניתן בהכרח להשוות בין הדינים לצורך הגדרת כלי רכב בכל אחד מדינים אלו (ע"א 2606/06 שפורן נ' תורג'מן, פסקה 22 לפסק דינה של השופטת א' פרוקצ'ה (11.5.2010); ע"א 2726/20 פלוני נ' אולוס, פסקה 17 (7.2.2022)).

מכאן נובע כי מעשה המבקש מקיים את יסודות העבירה שיוחסה לו תוך שימוש ברכב, וכי בית משפט השלום לתעבורה רכש סמכות לדון בה בהתאם לסעיף 25(א) לפקודת התעבורה. די בכך כדי לדחות את השגות המבקש המופנות כלפי סמכותו העניינית לדון בהליך.

10. כאמור, סעיף 25 לפקודת התעבורה מקנה סמכות מקבילה לדון בעבירה שבוצעה במקרה דנן, לבית משפט שלום ולבית משפט שלום לתעבורה. למרות הפער בעניין סיווג הסמכות בין ערכאות קמא, כסמכות מקבילה או בלעדית, אין בו כשלעצמו, כדי להצדיק מתן רשות ערעור ב"גלגול שלישי". ממילא, משני סוגי הסמכויות הללו, נובע כי בית משפט שלום לתעבורה בעל סמכות לדון בהליך - כך שאף אין בפער האמור כדי לשנות את תוצאת ההליך דנן.

בטרם סיום עניין זה, אוסיף כי איני מוצא גם ממש בטענת המבקש כי לשאלת סיווג הסמכות העניינית של הערכאה השיפוטית לדון בהליך ישנן השלכות, בין היתר, ביחס לאופן בחינת האשמה והרשלנות של המבקש. זאת מאחר שבין כך ובין כך יסודות העבירה הנבחנים הם זהים, וכך בפרט, באשר לבחינת הרשלנות במעשי המבקש.

11. 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 ובריה. 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 5047/18 בלאל נ' מדינת ישראל, פסקה 11 (3.7.2018); רע"פ 9094/18 בושרי נ' מדינת ישראל, פסקה 9 (2.1.2019); רע"פ 1438/21 דוקטורוביץ נ' מדינת ישראל, פסקה 8



((5.4.2021)).

12. כאמור, עבירת גרימת מוות בנהיגה רשלנית מכילה את יסודותיה וערכיה המוגנים של עבירת גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תוך שנוסף לה רכיב נסיבתי נוסף, שעניינו כי העבירה נעברה תוך שימוש ברכב. הוספת רכיב נסיבתי זה מביאה עימה תוספת של ערך מוגן נוסף לעבירה - בדבר השמירה על בטיחות התעבורה הציבורית, מלבד ההגנה על קדושת חיי האדם המצויה ביסוד העבירה בחוק העונשין. כביטוי מוחשי לכך, באמצעות הוספת הקביעה של עונש מאסר מינימום בעבירת גרימת מוות בנהיגה רשלנית, נטע המחוקק בלב הציבור את הפגיעה החמורה המשתקפת בצירוף של שני ערכים מוגנים אלו (ש"ז פלר יסודות בדיני עונשין א 728(1984); ע"פ 211/66 שפירא נ' היועץ המשפטי לממשלה, כ(3) 375, פסק הדין של המשנה לנשיא מ' זילברג (1966); רע"פ 2996/13 נייאזוב נ' מדינת ישראל, פסקה כ (13.8.2014) (להלן: עניין נייאזוב)).

אל גישתו של המחוקק וכביטוי לחומרה שביסודה, מצטרפת גם ייחודיות העבירה בה עסקין, אשר הנאשמים שבה ככלל הם "אזרחים מן השורה", שלא צפו מראש את התוצאה שנגרמה מפעולתם, והתרשלותם בהיסח הדעת היא שהובילה לתוצאה הקטלנית. לפיכך, נקבע שבמדיניות הענישה הראויה בעבירה זו, יושם הדגש המרכזי בדרגת הרשלנות במעשי המבקש, ואילו במקרים חריגים בלבד יהא המורשע פטור ממאסר בפועל לנוכח נסיבותיו האישיות (רע"פ 1127/18 נג'ב נ' מדינת ישראל, פסקה 16 (13.2.2018); עניין נייאזוב, בפסקה כ).

13. על רקע האמור, ו"בדגש על רמת הרשלנות הגבוהה והחמורה" שנקבעה בנהיגתו של המבקש כלשונו של בית משפט השלום לתעבורה, העונש שנגזר על המבקש, הולם את מעשיו ומתחשב כראוי במכלול נסיבות העניין, ובכללן עמדת שירות המבחן ונסיבותיו האישיות הפרטניות.

14. אשר על כן, הבקשה נדחית.

15. המבקש יתייצב לשאת בעונש המאסר בפועל שהוטל עליו ביום 19.6.2025 עד השעה 10:00 בבית סוהר "ניצן", או על פי החלטת שירות בתי הסוהר, כשברשותו תעודת זהות או דרכון. על המערער לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם ענף אבחון ומיין של שירות בתי הסוהר, בטלפונים: 074-7831077 או 074-7831078.

ניתנה היום, י"ב סיוון
תשפ"ה (08 יוני
2025).

יוסף אלרון
שופט

עמוד 5

