



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

לפני כבוד השופט, סגן הנשיא שי יניב

כבוד השופט גרשון גונטובניק

כבוד השופט יוסי טופף

המערער

אבירן זרדב
ע"י ב"כ עו"ד ציון אמיר

נגד

המשיבה

מדינת ישראל
ע"י ב"כ עו"ד אורי גולדשטיין

פסק דין

- 1 בפנינו ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה (כב' השופטת שי קריספין), אשר הרשיע
- 2 את המערער, לאחר שמיעת ראיות, בגרימת מותו של מר דור יאיר ז"ל, בנהיגה רשלנית, עבירה לפי
- 3 סעיף 64, בקשר עם סעיף 40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: "פקודת התעבורה"). בית
- 4 המשפט קמא השית על המערער 22 חודשי מאסר לריצוי בפועל; 12 שנות פסילת רישיון נהיגה
- 5 בפועל, בניכוי פסילת רישיון נהיגה מנהלית ושיפוטית; 12 חודשי מאסר על תנאי למשך שלוש שנים,
- 6 שלא יעבור את העבירות בהן הורשע ועבירה של נהיגה בזמן פסילה; 10 חודשי פסילה על תנאי
- 7 למשך שלוש שנים; ופיצוי בסך 50,000 ₪ לאלמנתו של מר דור יאיר ז"ל. הערעור מופנה כלפי
- 8 ההרשעה, ולחילופין כלפי חומרת העונש.
- 9
- 10 **עיקרי ההליך לפני בית המשפט השלום לתעבורה**
- 11 **עיקרי כתב האישום**
- 12 2. המערער שימש נהג רכב לעבודות עפר באתר בנייה ברחוב הלח"י שבעיר בני ברק (להלן: "האתר").
- 13 ביום 2.6.20, בשעה 09:00, או בסמוך לכך, נהג המערער באתר, ברכב מסוג יעה אופני (להלן: "היעה
- 14 האופני" או "הרכב"), וביצע במקום עבודות עפר. מר דור יאיר ז"ל שימש כמהנדס האתר, ובמהלך
- 15 עבודתו חבש קסדת בטיחות ולבש אפוד זוהר.
- 16
- 17 3. בעת התרחשות תאונת הדרכים היה "אור יום" והראות הייתה טובה. האתר תואר בכתב האישום
- 18 כגדול סגור ומתוחם, כאשר יש בו "דרך עפר אשר אינה עירונית". הכניסה לאתר "נמצאת בצדו
- 19 המערבי [...] ומשם יורד שיפוע לתוך אזור חפירת היסודות". צוין בכתב האישום כי היו "מספר
- 20 מוקדים של ערימות חול, מספר מכולות פזורות המשמשות לצורך מחסנים, מכונות שאיבת בטון
- 21 הנמצאות במספר מוקדים, טרקטורים וציוד מכני הנדסי, מנופים ניידים מונעי זחל וכן גרטורים".



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

4. על-פי הנטען בכתב האישום, במהלך עבודת המערער כנהג היעה האופני באתר, פנה בנהיגה מזרחה בעיקול המצוי על דרך העפר והעמיס עפר על כף היעה האופני. צוין, שבתום ההעמסה, המערער חזר "בנסיעה לכיוון דרך העפר ממנה הגיע, ופנה ימינה לכיוון צפון" וכי "אותה העת, הלך המנוח על דרך העפר, בהליכה איטית, לכיוון צפון, כשהוא משוחח במכשיר הטלפון הסלולרי אשר ברשותו וגבו מופנה לעבר [ה]רכב [...], אשר נסע בכיוון הליכתו של המנוח". נטען כי המערער "לא הבחין במנוח אשר הלך על דרך העפר, ופגע בו עם חזית כף [ה]רכב [...], תוך שהפילו ארצה ודרס אותו מתחת לגלגל הימני של [ה]רכב". מותו של המנוח נקבע במקום כתוצאה מפגיעה רב מערכתית חמורה אשר נגרמה לו.
5. נטען, אפוא, בכתב האישום כי תאונת הדרכים ומותו של המנוח נגרמו כתוצאה מנהיגתו הרשלנית של המערער ביעה האופני, כדלהלן:
- המערער נהג ביעה האופני בקלות ראש, ברשלנות ובחוסר תשומת לב לחיי אדם.
 - המערער לא התאים את אופן נהיגתו ביעה האופני לתנאי האתר ונהג באופן אשר סיכן את כלל העובדים אשר עבדו במקום.
 - המערער פגע במנוח, עם כף החפירה של היעה האופני, על אף שדה ראייה למרחק של 34 מטר, מהם יכול היה להבחין בנוכחות המנוח בדרך העפר, וזאת מבעד לחלון הימני של הרכב, בנקודת העיקול.
 - המערער פגע במנוח עם כף החפירה של היעה האופני, על אף שדה ראייה של 21 מטר לפניו, אשר היו בפניו, עת היה היעה האופני מיושר לכיוון צפון, וכאשר יכול היה להבחין במנוח.
 - המערער נהג ביעה האופני ופגע במנוח עם כף החפירה, על אף העובדה כי מנח הכף וכמות העפר אשר הועמס לתוכה, חסמו, חלקית, את שדה ראייתו של המערער, לפניו, כך שלא יכול היה לראות את מלוא גופו של המנוח, עת זה ניצב לפניו במרחק שמ-9 מטרים ומתחת ל-21 מטרים.
 - המערער נהג ביעה האופני ופגע במנוח עם כף החפירה, על אף העובדה כי מנח הכף וכמות העפר אשר הועמסה לתוכה, חסמו, באופן מלא, את שדה ראייתו של המערער, לפניו, באופן אשר מנע ממנו לחלוטין מלהבחין במנוח, עת זה ניצב לפניו במרחק הנמוך מ-9 מטרים.
 - המערער פגע במנוח עם כף היעה האופני, על אף העובדה כי טרם העמסת כף החפירה של הרכב הבחין במנוח, עת חלף על פניו בדרך העפר.
- מסכת הראיות**
6. בפני בית המשפט קמא ניצבה מסכת ראיות רחבת היקף, אשר כללה סרטונים, תמונות ועדויות. מטעם התביעה העידו: רפ"ק שי אשכנזי, ראש מחלק חקירות באת"ן, אשר באמצעותו הוגש דו"ח ביקור בזירת האירוע (ת/64); מפקח רועי טולדנו, קצין יחידת בוחני תנועה במחוז תל אביב, אשר באמצעותו הוגשו, בין היתר: דו"ח פעולה (ת/2), הודעת המערער שנגבתה בשטח, מיום 2.6.20,



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 (ת/3), הודעת המערער מיום 15.9.20 (ת/12), סרטון ותמונות המתעדות את הזירה לאחר האירוע
 2 (ת/14), סרטון המתעד את האירוע (ת/16) ותקריב של הסרטון (ת/15- להלן: "הסרטון"); רס"ב
 3 מאיר אפריאט, חוקר זירה מהמחלקה לזיהוי פלילי במשטרת ישראל, אשר ערך דו"ח מסכם של
 4 חקירת מז"פ בזירה (ת/57); רס"ב רון גוראל, מומחה לניתוח סרטוני וידאו, אשר באמצעותו הוגשה,
 5 בין היתר חוות דעת מומחה המנתחת את סרטוני תיעוד האירוע (ת/56); רס"ר מורן מוגייזל, חוקר
 6 בתחנת בני ברק; מר דריו גנץ, מנהל העבודה באתר; מר נימר חגיו, יועץ וממונה בטיחות באתר.
 7
 8 .7. במסגרת פרשת ההגנה העיד המערער. כמו כן, ההגנה השמיעה שני עדים מומחים מטעמה: מר
 9 צביקה מוזס, עו"ד ומומחה לחקר תאונות דרכים, שהגיש חוות דעת מומחה (נ/5); ומר אפי שוורץ,
 10 מ"המכון לחקר תאונות דרכים", העוסק ב"שחזור ופענוח תאונות דרכים", שהגיש חוות דעת,
 11 שכותרתה "חקר ושחזור תאונת עבודה קטלנית" (נ/9).
 12
 13 .8. לשלמות התמונה יצוין, כי לבית המשפט קמא הוגשו בהסכמה, בין היתר: טופס הדרכת בטיחות
 14 (ת/86); הנחיית מדור ת"ד 2/2011 (נ/1) באגף התנועה במשטרת ישראל; פקודת מטא"ר 0301-13
 15 (נ/2); נוהל מת"ן 02-233-17 (נ/3); נוהל את"ן 02-233-13 (נ/4); תמצית מידע בדבר הסיכונים לעובד
 16 חדש באתר הבנייה (נ/6); הודעתו במשטרה של מר סובחי שחאדה (נ/7); והודעתו במשטרה של מר
 17 יוסי לוי (נ/8).
 18
 19 **עיקרי זירת המחלוקת**
 20 .9. הצדדים נחלקו ביניהם בשתי שאלות עיקריות: שאלת הסמכות ושאלת הרשלנות.
 21 ההגנה העלתה טענה מקדמית, שהוגדרה על-ידה כטענה לעניין ה"פורום הנאות" (עמ' 1 לפרוטוקול
 22 מיום 12.9.21). לטענת ההגנה "מאחר ולא מדובר לא בדרך ולא ברכב" אין המדובר בתאונת דרכים,
 23 ועל כן בית המשפט לתעבורה נעדר סמכות לדון בכתב האישום (עמ' 6 לפרוטוקול מיום 13.2.23).
 24 לגוף האישום, המערער כפר "באחריותו וברשלנותו" (סעיף 12 למענה לאישום), הגם שאישר את
 25 עצם הפגיעה במנוח. נטען, כי המדינה לא הוכיחה רשלנות בדרך נהיגת המערער ואת הקשר הסיבתי
 26 בין הרשלנות (ככל שהייתה) לבין מותו של המנוח. כך, נטען, כי המדינה לא הוכיחה היכן היה המנוח
 27 ביחס למערער בעת התרחשות התאונה, וכי היה באפשרות המערער לראות את המנוח לפני הפגיעה
 28 בו. לחלופין, לא הוכח מתי לפני התרחשות התאונה ניתן היה להבחין במנוח, וכן אם "היה פועל
 29 בזמן היה מצליח למנוע את התאונה... ומה האיחור בתגובה" (עמ' 6 לפרוטוקול מיום 13.2.23). כן
 30 נטען, כי תוצאות ניסוי שדה הראייה, שנערכו על-ידי הבוחן, מפקח טולדנו, אינן משקפות את
 31 ההתרחשות, וכי לא ניתן להוכיח באמצעותן את הרשלנות המיוחסת למערער. לא זו אף זו, העובדה
 32 שמפקח טולדנו לא התייחס כלל לחוות דעתו של המומחה לניתוח סרטוני וידאו, מר גוראל, מלמדת
 33 על רשלנותו.
 34
 35



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

הכרעת הדין

הסמכות העניינית

1
2
3 10. בית משפט השלום לתעבורה נדרש תחילה לטענה בדבר סמכותו העניינית. בית המשפט עמד על
4 הגדרת "רכב מנועי" שבפקודת התעבורה, ועל הגדרת "מכונה ניידת", שהיא על-פי הגדרתה "רכב
5 מנועי שלפי מבנהו מיועד לביצוע עבודות ואינו מיועד לגרירה" (תקנה 1 לתקנות התעבורה,
6 התשכ"א-1961) ועל הכללים המחייבים להחזקת רישיון נהיגה ("לא ינהג אדם במכונה ניידת, אלא
7 אם כן הוא מחזיק (1) ברישיון נהיגה בר תוקף לפי תקנות....") ועל החריגים לכך (תקנה 280 לתקנות
8 התעבורה, על סעיפי המשנה שבה). בהקשר זה דחה בית משפט השלום לתעבורה את טיעון ההגנה,
9 ובכלל זה את השקפת מומחה ההגנה, מר שוורץ, שציין "אני עדיין חושב שגם המחוקק טעה כאשר
10 הוא כתב שבמכונה ניידת נוהגים, מכונה ניידת מפעילים" (עמ' 13 לפרוטוקול מיום 22.11.22). בית
11 המשפט לתעבורה הוסיף והטעים, כי היעה האופני נע על גלגלים, ללמדנו כי גם לפי מבחן "הכשירות
12 הנורמטיבית" המדובר ברכב מנועי והתאונה שהביאה לדאבון הלב למות המנוח היא תאונת דרכים.
13 בית המשפט דחה את הטענה כי אין המדובר ב"דרך", בעמדו על ההגדרה הרחבה של "דרך" בפקודת
14 התעבורה, תוך סקירת ההלכה המושרשת, שלפיה הגדרת "דרך" בפקודת התעבורה "באה לרבות
15 ולא לצמצם את המקומות המוגדרים כ'דרך'", וכי כעולה מהראיות, הולכי הרגל נעו בדרך העפר,
16 כמתבקש באתר עבודה. בית המשפט קמא היפנה לעניין זה, בין היתר, לעדויות מנהל העבודה – מר
17 גנץ, לעדות מנהל הפרוייקט – מר רפאל אלון ולעדויות המערער.
18 בית המשפט הוסיף וציין כי בפן המהותי עיקר העדויות שבאו לפניו היו בתחום דיני התעבורה, וכך
19 גם העדים המומחים נדרשו להיבטים הנוגעים לתחום מומחיותם - חקר תאונת דרכים. מכאן,
20 ש"לא ייתכן חולק לטעמי, כי מדובר בסוגיות צריכות להידון על ידי מותב מקצועי בתחום
21 התעבורה ולא על ידי שופט שלום או שופט בית הדין לעבודה." בית המשפט קמא הטעים, כי כך
22 מלמדים גם חי המעשה שכן "בניגוד לטענת ההגנה... המקרה שבפני אינו מקרה יוצא דופן ולא
23 אחת מוגשים כתבי אישום, לבתי משפט לתעבורה, בנסיבות של גרם תאונה, תוך שימוש ברכב
24 מנועי, באתר בנייה או אפילו בשטח פרטי ומגודר...".

רשלנות המערער

25
26
27 11. בית המשפט השלום לתעבורה עמד על כך שכנהג, המערער חב חובת זהירות כללית כלפי עוברי
28 הדרך, ובכלל זה העובדים באתר. יתר על כן, למערער הייתה חובת זהירות מוגברת כנהג רכב כבד
29 ומסוכן "גם לשיטתו של הנאשם עצמו ובהתאם להנחיות הבטיחות שקיבל וטופס הבטיחות עליו
30 חתם".
31 בית המשפט קמא קבע, כי הסרטון המתעד את האירוע מלמד כי בנסיעתו "הנאשם... חולף על פני
32 הולכי הרגל שהיו על הדרך, לרבות המנוח, מגיע לאתר החפירה, מעמיס חומר, מסתובב... ונוסע...
33 כאשר המנוח עדיין מצוי על אותה דרך וגבו מופנה לעבר כיוון נסיעת הנאשם. על אף המרחק שהיה
34 ביניהם, בשלב בו פנה הנאשם ימינה בעיקול והדרך הייתה פתוחה בפניו, המשיך הנאשם בנסיעה,
35 מבלי לנקוט באמצעי זהירות כלשהם, פגע במנוח והפילו לעפר". ראש רשלנות נוסף שנקבע על-ידי



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

1 בית המשפט לתעבורה נוגע לכך, שהעמסת הכף בחומר לגובה של 2.4 מטרים הייתה "מגבלה של
2 ממש לשדה ראייה של הנאשם, בדגש על שדה הראייה מחלון קדמי לעבר חזית הרכב", ובכך לא נקט
3 את האמצעים הדרושים למניעת סיכון כמתחייב, וכעולה מתקנה 39א(ו) לתקנות התעבורה,
4 הקובעת: "לא ינהג אדם במכונה ניידת אלא אם כן נקט את כל האמצעים הדרושים למניעת סיכון,
5 פגיעה או הפרעה לתנועה".
6 בית המשפט לתעבורה לא מצא "כל רשלנות או מגמתיות בעבודת הבוחן" המשטרתי, וכי בחוות
7 דעת העד המומחה מטעם ההגנה, מר מוזס, "אין כדי לסתור את ממצאי הבוחן ומסקנותיו". אשר
8 לעדות העד המומחה הנוסף מטעם ההגנה, מר שוורץ, ציין בית המשפט קמא את התרשמותו מאופן
9 פעולתו "כמגמתי ולא אמין". בית המשפט לתעבורה נדרש בהרחבה לחוות דעתו, ולבסוף קבע כי
10 חוות הדעת "בלתי מבוססת דיה ונעדרת המומחיות והמקצועיות הנדרשת, הן בכל הנוגע לניסוי
11 שדה הראייה שערך והן בנוגע לניתוח סרטון הווידאו, כמפורט לעיל".
12 אשר לעדות המערער, ציין בית משפט קמא, כי הנאשם "עשה רושם לא אמין... וזאת בלשון
13 המעטה". בית המשפט הדגיש כי אף באשר ל"שאלות פשוטות" התחמק המערער ממתן תשובות
14 ישירות. כן ציין בית המשפט, כי אף במהלך חקירת המשטרה, בחר המערער "שלא לשתף פעולה עם
15 ניסוי שדה הראייה של הבוחן".
16 אשר לאישום המיוחס לו, נקבע כי המערער "לא הצליח להציג גרסה אחידה ועקבית בנוגע לאופן
17 התרחשות התאונה"; מסר עדות "מתחמקת" בכל הנוגע למיקומו של המנוח עובר לפגיעה בו; סתר
18 עצמו בכל הנוגע "להעמסת הכף יתר על המידה כגורם להגבלת שדה הראייה שלו"; והעיד עדות
19 "בלתי מהימנה בכל הנוגע לשימוש בטלפון הנייד במהלך הנהיגה ברכב".
20 בית המשפט לתעבורה קבע, כי על המערער היה לוודא "באופן פוזיטיבי" כי הולכי הרגל אינם
21 בדרכו, וביתר שאת כאשר הכף עמוסה ושדה הראייה שלו מוגבל. זאת ועוד, המערער לא נקט את
22 כל אמצעי הזהירות שניתן היה לצפות מנהג סביר שינקוט – "בחינת הדרך בטרם הפנייה ימינה,
23 ווידוא – לרבות תוך עצירת הרכב בתחילת הדרך, כי הולכי הדרך כבר אינם על הדרך, צפירה, קריאה
24 בקול ועוד, אלא נסע קדימה, תוך התעלמות מאותם הולכי רגל שקיים סיכוי ממשי שנמצאים
25 בדרכו".

26 לאחר בחינת כלל הראיות קבע בית משפט השלום לתעבורה:

27 "מכל האמור לעיל, אני קובעת כי הנאשם התרשל באופן
28 נהיגתו, בנסיבות בהן היה מודע לזה כי, ככלל, הולכי רגל
29 נמצאים מעת לעת בדרך ובפרט, כי היו שני הולכי רגל על
30 הדרך, פרק זמן קצר לפני כן - תחילה, בכך שהעמיס את
31 הכף של הרכב באופן שהגביל בצורה משמעותית את שדה
32 הראייה שלו קדימה ובהמשך, בכך שלא הביט ימינה בשלב
33 בו היה בעיקול ימינה, שם היה לו שדה ראייה פתוח של 34
34 מטרים ואפשרות להבחין במנוח ולאחר מכן, כאשר לא
35 הבחין במנוח במהלך הנסיעה צפונה, כאשר תחילה, היה לו
36 שדה ראייה פתוח של 21 מטרים שהלך והתקצר, עד שהגיע
37 למרחק של 9 מטרים מהמנוח ולא יכול היה להבחין בו. לו
38 היה מבחין במנוח מבעוד מועד, יכול היה הנאשם לעצור
39 ולמנוע את התאונה הטרגית."



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

1
2 בית המשפט קמא דחה את הטענה, כי למנוח הייתה "רשלנות תורמת, כלשהי" להתרחשות התאונה
3 וקבע כי רשלנות המערער "הייתה הגורם הבלעדי לקרות התאונה". בית המשפט קמא הדגיש, כי
4 ככל שהיו הפרות של נהלי הבטיחות באתר "ולא שמצאתי כי היו כאלה" לא היה להן קשר ישיר
5 לתאונת הדרכים, שכן המערער יכול היה למנוע את התאונה והתוצאה הטראגית לו נקט את כל
6 אמצעי הזהירות הנדרשים. למעלה מן הצורך הוסיף בית המשפט לתעבורה וציין, כי נוכחות המנוח
7 במקום הייתה סבירה וצפויה, במיוחד בנסיבות בהן חלף המערער על פני המנוח זמן קצר לפני כן.
8 לפיכך, אף אם היה מוכח כי המנוח התרשל באופן כלשהו "ואשוב ואדגיש כי לא מצאתי רשלנות
9 כלשהי בהתנהגותו עובר לתאונה", הרי שלא היה בכך לנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנות המערער
10 למות המנוח.
11 מכאן הרשעת המערער בעבירה המיוחסת לו בכתב האישום.

12

13

הענישה

14 12. בגזר הדין עמד בית משפט קמא על חומרת הנסיבות בהן הורשע המערער, שמהותן קיפוח חייו של
15 המנוח, תוך פגיעה בערך העליון של קדושת החיים. בית משפט קמא נתן דעתו לשיקולי הענישה כפי
16 שעוצבו בהלכה הפסוקה (ראו: ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל [פורסם במאגרים]
17 (16.11.2009) (להלן: עניין אלמוג)), ובהתאמה העניק "משקל ממשי" למידת הרשלנות, שנמצאה
18 על-ידו כ"גבוהה, מתמשכת וחמורה".

19

20 13. בית משפט קמא, מצא כי רמת רשלנותו של המערער גבוהה, מהטעמים הבאים:

21

"א. הנאשם, שהנו נהג מקצועי, נהג ברכב עבודה כבד- 17
טון, במסגרת עבודתו ולכן, חב בחובת זהירות מוגברת
22 כלפי הנקרים בדרכו.
23

24

ב. הנאשם העמיס את כף הרכב בהעמסת יתר, לגובה של
25 2.4 מטרים, תוך הגבלת שדה הראיה שלו באופן משמעותי,
26 אך על אף הגבלת שדה הראיה, היה באפשרותו של הנאשם
27 להבחין במנוח ממרחק של 21 מטרים ועד 9 מטרים, כפי
28 שהוכח בניסוי שדה הראיה שערך הבוחן, אך הוא לא
29 הבחין בו עד לאחר הפגיעה הקטלנית.

30

ג. הנאשם נסע הלוך וחזור בשביל עפר, תוך התעלמות
31 מקיומם של הולכי רגל שהיו עליו ומכך שראה את הולכי
32 הרגל בדרכו להעמיס עפר על הכף וכאמור בסעיף 26
33 להכרעת הדין: 'היעלה על הדעת כי נהג ינהג ברכב כבד
34 ומסוכן, בדרך בה ידוע לו כי יכולים להימצא אחרים, בין
35 אם הולכי רגל ובין אם כלי רכב או צמ"ה אחרים, כסומא
36 בארובה, ללא שדה ראייה קדימה ולהטיל את חובת
37 הזהירות על הנקרים בדרכו?' (עמ' 6-7 לגזר הדין).

38

39 14. בית משפט קמא קבע את מתחם הענישה כמצוי בין 16-30 חודשי מאסר בפועל, ולעניין תקופת
40 פסילת רישיון הנהיגה העמיד את המתחם על בין 10-16 שנים. בבואו למקם את המערער בתוככי
41 מתחם הענישה, ניתנה הדעת לכלל השיקולים הרלוונטיים. בית המשפט היה ער להתרשמות קצינת



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 המבחן, שלפיה הנאשם הבין את אחריותו לגרם התאונה וביטא צער וכאב על הפגיעה הקטלנית
2 במנוח, עד שנדרש לטיפול נפשי וכי הביע חשש מריצוי עונש מאסר מאחורי סורג ובריח. אולם, בית
3 המשפט מצא לדחות את המלצת שירות המבחן להסתפק בהטלת מאסר לריצוי על דרך של עבודות
4 שירות. זאת, בראש ובראשונה נוכח "מידת רשלנותו החריגה" של המערער. בית המשפט הוסיף כי:
5 "לא ראיתי דבר מנטילת האחריות והאמפטיה כלפי
6 משפחת המנוח, שמצאה קצינת המבחן אצל הנאשם.
7 ההיפך הוא הנכון, הנאשם נראה מנותק מהסיטואציה
8 לאורך כל הדיונים, העיד עדות בלתי אמינה ובלתי הגיונית,
9 סתר עצמו וכפי שטען הפרקליט בצדק, גם כאשר נשאל אם
10 היה משנה דבר מה באופן נהיגתו, נוכח התוצאה הטרגית,
11 השיב כי לא היה משנה דבר וזאת לאוזני משפחתו השבורה
12 של המנוח, שהתקשתה, בצדק רב לטעמי, לשמוע את
13 תשובתו של הנאשם, כעולה, בין היתר, מדברי אלמנתו,
14 אחיו ואמו של דור ז"ל. הנאשם בחר שלא לומר דבר גם
15 בתום הטיעונים לעונש" (עמ' 13 לגזר הדין).
16
17 15. לאחר נתינת הדעת למכלול השיקולים, ובכלל זה להיותו של המערער בגיר-צעיר הושתו על המערער
18 רכיבי הענישה כמפורט בפתח הדברים.
19
20 **עיקרי טיעוני הערעור**
21 16. לטענת המערער שגה בית משפט קמא בקבעו שהאירוע נשוא כתב האישום הינו תאונת דרכים ולא
22 תאונת עבודה. ראשית טוען המערער, שלא היה מקום להגדיר את היעה האופני בו נהג כ"רכב
23 מנועי". כאסמכתא לכך מפנה ההגנה לפסק הדין ברע"א 3521/20 **קיבוץ עין חרוד מאוחד נ' פלוני**
24 [פורסם במאגרים] (9.11.2020) (להלן "עניין עין חרוד"). כן טוען המערער כי לא היה מקום להגדיר
25 את מסלול העפר באתר העבודה כ"דרך" (זאת, הגם שבטיעונו לפנינו תיאר את מסלול העפר כ"דרך
26 רחבת ידיים" - עמ' 14 לפרוטוקול). להשקפת המערער, תוצאתה של שגגה זו, הייתה נקיטת הליכים
27 בפני בית המשפט לתעבורה, שעה ש"דין התיק היה להתברר בבית משפט שלום". נטען בהקשר זה,
28 כי מומחיות בית המשפט לתעבורה היא בדיני תעבורה, אך אין לו כל ידיעה בתחום דיני תאונות
29 העבודה. לשיטת המערער, המדובר בהבחנה מהותית, שכן, בית המשפט לתעבורה "בחן את התיק
30 דרך 'משקפי' אחריות קפידה וחבות מוחלטת". על כן, סבור המערער, כי פסק הדין קמא, "דינו
31 בטלות".
32
33 17. לגוף האישום, טוען המערער כי שגה בית משפט קמא בקביעה כי קמה רשלנות מצדו וכי מתקיים
34 קשר סיבתי עובדתי ומשפטי לגרימת המוות. אשר לרכיב ההתרשלות, נטען כי שגה בית המשפט
35 קמא בקבעו כי המערער לא נקט את כל אמצעי הזהירות הסבירים בנסיבות העניין. נטען כי המערער
36 "הביט קדימה ונהג כראוי על פי תוואי הדרך שלפניו". עוד נטען, שבית המשפט קמא הסתפק בכך
37 שהמערער יכול היה להבחין במנוח עובר לתאונה כדי לקבוע שהתחיל, ובכך אין די, שכן יאה זה לא
38 סביר "לצפות מכל נוהג צמ"ה באתר בניה, **בנסיעות קדימה**, לעצור [...] בכל רגע בו עלולים להימצא
39 הולכי רגל בקרבת מקום". כן נטען, כי באתר כגון דא חלה רמת זהירות מוגברת, גם על הולכי הרגל.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 ומשכך, אין ב"נסיעה שגרתית ואיטית קדימה [...] כאשר לפניו שדה ראייה 'פתוח לגמרי' בבחינת
 2 נטילת סיכון בלתי סביר. לדידו של המערער, קביעה שכזו ראויה, בנסיבות של "חסימת שדה ראייה"
 3 בלבד. נסיבות מעין אלו לא התקיימו בענייננו, שכן עסקינן ב"הגבלת שדה ראייה" גרידא. משכך,
 4 לשיטתו, קביעת בית משפט השלום לתעבורה מציבה "סטנדרט זהירות מנותק מנסיבות האתר,
 5 מרחיק לכת, חסר יעילות וחסר ישימות".
 6
- 7 18. אף ביחס לקביעה כי המערער התרשל בשל "העמסה חורגת" של כף היעה האופני, המערער סבור
 8 כי שגה בית המשפט קמא. נטען, כי המדובר ב"סטנדרט זהירות חדש ותקדימי". נטען, ש"מסקנתו
 9 המשפטית של ביהמ"ש קמא הנכבד לפיה העמסת הכף הייתה פעולה רשלנית מצד המערער
 10 ושהביאה בסופו של דבר לפגיעה במנוח, הינה שגויה, חסרה ונעדרת ביסוס עובדתי ונורמטיבי". מכל
 11 מקום, לטענת המערער, אין ניתן לומר שהתרשל, מבלי שהונחו לפתחו של בית המשפט קמא נתונים
 12 אשר מצביעים על הפער בין מצב בו "כף השופל מועמסת כפי שהועמסה בזמן התאונה" לבין מצב
 13 בו כף השופל "עמוסה עד גובה הכף".
 14
- 15 19. המערער מפנה לכך, שהרשלנות הפלילית אינה בעלת סטנדרט אובייקטיבי גרידא, כי אם גם בעלת
 16 "מימד סובייקטיבי". לדידו של המערער, היה על בית המשפט קמא לקחת בחשבון גם את נתוניו
 17 האישיים, "לרבות גילו, יכולתו התבונית, ניסיונו ומקצועיותו כמפעיל כלי צמ"ה בזמן התאונה".
 18 כך, נטען, כי למיטב הבנת המערער קיימות שתי אפשרויות לשדה ראייה: "או שיש שדה ראייה או
 19 שאין שדה ראייה". ברם, בנסיבות התאונה דנן, בהתאם לממצאי ניסוי שדה הראייה, אין לומר כי
 20 לא היה כלל שדה ראייה למערער, אלא המדובר בשדה ראייה מוגבל באופן יחסי, וקביעת סטנדרט
 21 הזהירות שקבע בית המשפט לתעבורה "לא יכולה 'להכתיב' את אותו הסטנדרט לכל פועל באשר
 22 הוא".
 23
- 24 20. אשר לרכיב הקשר הסיבתי, המערער הצביע על חסרונם של נתונים עובדתיים שונים, אשר לשיטתו
 25 בהיעדרם לא יכול היה בית המשפט קמא לקבוע קשר סיבתי עובדתי בין התרשלות המערער למות
 26 המנוח. הנתונים, אשר המערער מצביע על חסרונם הם: קביעת מיקום המערער; קביעת מיקום
 27 המנוח; זוויות התאונה; מהירות נסיעת המערער; מהירות המנוח; ונקודת האימפקט. על כן,
 28 ומשמדובר ב"נתונים חשובים מאין כמותם", לא הוכחה דרך התרחשות התאונה מעל לכל ספק
 29 סביר, ולא היה באפשרות בית המשפט קמא לקבוע מעל לכל ספק סביר מה יכול היה המערער
 30 לראות בזמן אמת, והאם יכול היה להבחין במנוח.
 31
- 32 21. טיעון נוסף של המערער ביחס לרכיב הקשר הסיבתי התמקד בקשר הסיבתי המשפטי. המערער
 33 ביקש להחיל את דוקטרינת "הגורם הזר המתערב", ולקבוע כי נותק הקשר הסיבתי המשפטי.
 34 המערער טוען שבאמתחתו תרחיש אפשרי להתרחשות התאונה, שלא נבחן על ידי בית המשפט קמא
 35 ושולל את אחריותו. לטענת ב"כ המערער, מעדות מפקח טולדנו עולה, שהמנוח הגיע מצד שמאל.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 נטען, כי ברגע הראשון שיכול היה המערער להבחין במנוח, הלה "עמד בצד מסלולו". כאשר שמע
2 המנוח את רעש ה**שופל** הולך וחזק "אז ורק אז בחושבו (בטעות) שהשופל נמצא משמאלו, פנה
3 אלכסונית לכיוון ימין ונכנס בשוגג למסלולו של המערער". בכך למעשה, היווה המנוח "הגורם הזר
4 שמתערב" (פרוטוקול 10.7.24, עמ' 14, שורה 20), דבר המביא לניתוק הקשר הסיבתי המשפטי,
5 ושליטת אחריותו של המערער לתאונה.
6
7 22. נטען מפי המערער כי למנהל אתר הבנייה, מר גנץ, אחריות מוגברת בניהול האתר ועל כן גם לו אשם
8 תורם לקרות האירוע. לפי שגנץ לא הועמד לדין, נטען שמדובר באכיפה בררנית, העולה כדי "פגיעה
9 מהותית בעקרונות הצדק וההגינות", ומשכך יש לזכות את המערער מחמת הגנה מן הצדק.
10
11 23. אשר לגזר הדין, סבור המערער כי הקביעה לפיה דרגת רשלנותו הייתה גבוהה ומתמשכת הינה
12 "מרחיקת לכת בנסיבות העניין ויש לשמור קביעות אלו למקרי רשלנות חמורים בהרבה". על כן,
13 סבור המערער כי מתחם הענישה שקבע בית משפט קמא "חורג משמעותית לחומרא ממתחם העונש
14 הראוי בנסיבות העניין". המערער הפנה לאסופת פסיקה, ממנה עולה לשיטתו, כי "מדיניות הענישה
15 הנוהגת בנסיבות של כלי צמ"ה באתר בניה [...] אינה למאסר בפועל" ותחתית מתחם הענישה
16 ההולם היא מספר חודשי מאסר בפועל שיכול וירוצו בעבודות שירות. אשר למיקומו של המערער
17 בתוך המתחם, המערער סבור כי יש ליתן משקל רב יותר לנסיבותיו האישיות, ולמקומו בתחתית
18 מתחם הענישה, כך שעונשו יהיה מאסר בפועל לריצוי על דרך של עבודות שירות. זאת ועוד, המערער
19 הטעים כי נוכח הסיווג השגוי של התאונה כתאונת דרכים, שהביא לסעיף אישום שגוי, לפי הפקודה,
20 המטילה חובת פסילת רישיון בהרשעה בעבירה כאמור, יש להורות גם על ביטול רכיב פסילת רישיון
21 הנהיגה.
22
23 **עיקרי טיעוני המדינה**
24 24. המדינה סומכת את ידיה על פסק הדין של בית המשפט קמא. אשר לטענת המערער בדבר סיווג
25 השגוי של התאונה נטען, כי אין ניתן להקיש מעניין **עין חרוד**, שכן באותה פרשה עמדה לדיון הגדרת
26 **כלי רכב** לפי חוק הפיצויים. הלכה פסוקה ומושרשת היא כי לא דין כלי רכב כהגדרתו לפי פקודת
27 התעבורה כמובנו בחוק הפיצויים. זאת, על רקע התכלית החקיקתית השונה. ענייננו הוא בהגדרת
28 כלי רכב לפי פקודת התעבורה המסמיכה את שופטי בית המשפט לתעבורה לדון בעבירת גרם מוות
29 ברשלנות, מקום שזו נעברה תוך שימוש ברכב. לפיכך, סבורה המדינה, התקיימות התנאים
30 המצטברים הנתענים על ידי המערער, כלל אינה נדרשת: "לא נדרש כשירות נורמטיבית כללית [...]
31 לא נדרש עיקר ייעוד" (פרוטוקול עמ' 4, שורות 10-9).
32
33 25. אשר לרשלנות המערער, נטען, שהמערער "יודע שקיימת דרך עפר ושאותה דרך עפר היא הדרך
34 היחידה באתר שבאמצעותה יכולים לעבור הולכי רגל ממקום למקום, הולכי רגל שהם גם עובדים
35 כמו המהנדס שנדרש לעבור ממקום למקום שהוא לא יכול לעבור דרך התעלות והמתקנים". נוכח



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 מאפיינים אלו של האתר, לא כל שכן כאשר המערער נהג מקצועי, הנוהג ברכב "מפלצתי [...]
 2 מסוכן", עליו לנקוט משנה זהירות.
 3
- 4 26. אשר להעמסת הכף תוך פגיעה משמעותית בשדה הראייה הפנתה המדינה לתקנה 39(ו) לתקנות
 5 התעבורה, התשכ"א-1961, כתימוכין המצויים בדין לסטנדרט הזהירות הנדרש. נטען, אפוא,
 6 שהמדובר בתקנה ה"יוצרת קונקרטיזציה, אל תעמיס באופן מסכן חיים ואל תעמיס ביתר". עוד
 7 נטען, כי ההתרשלות המיוחסת למערער היא הן על העמסת הכף לעיפה, והן על אי-הסתכלותו
 8 ימינה ואי הבחנתו במנוח. זאת לפי ש"גם על סמך אותם פרמטרים הטובים ביותר מבחינת ההגנה,
 9 המערער יכול היה לראות את המנוח אם הוא היה מסתכל ימינה בנקודת העיקול למרחק של 34 מ'
 10 שהוא המרחק". יתר על כן, הוטעם שהמערער יכול היה לראות את המנוח "מתשעה מ' ועד 21 מ'
 11 [...] באופן הולך ונגלה [...] מ-21 מ' היה אפשר לראות לגמרי [...]". זאת ועוד, המדינה הפנתה לעדות
 12 המערער, שבה ציין כי הבחין במנהל העבודה, מר שימי שוקרון, שעמד בנקודה רחוקה מהמנוח,
 13 ועמדה על כך שאף לפי מומחה ההגנה, ככל שראה המערער את מר שוקרון, הרי שיכול היה לראות
 14 גם את המנוח. על כן, עמדת המדינה היא כי נהיר מעבר לכל ספק שהמערער התרשל. אשר לטענת
 15 הגורם הזר המתערב, נטען, שאין יסוד להתערב בקביעת בית משפט קמא אשר בחן ביסודיות את
 16 הדברים וקבע את דבר קיומו של הקשר הסיבתי. אשר לטענת האכיפה הבררנית, נטען מפי המדינה
 17 כי אין בטענה זו ממש, שכן קיימת אבחנה "ראייתית ברורה בין הרשלנות הפלילית של המערער ובין
 18 עניינו של דריו גנץ שלא מצאנו אשם פלילי" (פרוטוקול הדיון מיום 10.7.24, עמ' 7, שורות 23-24).
 19
- 20 27. אשר לגזר הדין, המדינה סברה כי מידת הענישה שהושתה מתבקשת מההלכה הפסוקה, שכן רמת
 21 רשלנותו של המערער הינה **גבוהה** והטעימה שהמערער הינו נהג מקצועי, המחויב בסטנדרט זהירות
 22 גבוה. נוכח האמור, טענה המדינה כי העונש "ראוי בנסיבות לאור הפגיעה החריפה בערך המוגן
 23 שהוא החיים עצמם". (פרוטוקול הדיון מיום 10.7.24, עמ' 9, שורות 5-6).
 24
- 25 **דיון והכרעה**
 26 **הסמכות**
- 27 28. כאמור, טענת המערער היא שלפנינו תאונת עבודה, להבדיל מתאונת דרכים. לפיכך, כך נטען, בית
 28 המשפט לתעבורה נעדר סמכות לדון בכתב האישום. המערער משתית טיעונו על חוק הפיצויים;
 29 תקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה"); והנחיית מדור ת"ד 02/2011 [סעי'
 30 2(א)] באגף התנועה במשטרת ישראל בעניין סיווג תאונת דרכים "קטלנית" כחומר חקירה כללית.
 31 לשיטת המערער, להגדרה של אירוע כתאונת דרכים, נדרש להוכיח קיומם של מספר "נתונים
 32 מהותיים" והם: שהתאונה אירעה ב"דרך" כמשמעותה בפקודה; שהתאונה אירעה באמצעות רכב,
 33 במשמעותו הפלילית והאזרחית; ושמדובר בעבירת תעבורה. המדובר, כך נטען, בתנאים מצטברים,
 34 ומקום בו לא התקיים מי מהם אין המדובר ב"תאונת דרכים". נפנה, אפוא, לבחינת הטענה.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

29. ייאמר מיד, כי סמכות בית המשפט לתעבורה אינה נלמדת מההוראות הפנימיות של משטרת ישראל, מחקיקת משנה או מהדין המהותי-הנזיקי בדבר פיצויים לנפגעי תאונות דרכים. סמכות שופט התעבורה מעוגנת בסעיף 25 לפקודת התעבורה, שכותרתו "סמכותו של שופט תעבורה". סעיף 25(א) לפקודת התעבורה קובע: "מי שנתמנה שופט תעבורה לעניין פקודה זו מוסמך לדון בעבירות אלה...". בין כלל העבירות הנתונות לסמכות שופט התעבורה מצויה "עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977, שנעברה תוך כדי שימוש ברכב" (סעיף 25(א)(6) לפקודת התעבורה). כפי שצוין בעניין אללוף:
- "סעיף 25(א)(6) לפקודה מסמיך את בית המשפט לתעבורה לדון בעבירת גרימת מוות ברשלנות שנעברה תוך כדי שימוש ברכב" (בג"ץ 284/04 אללוף נ' מדינת ישראל - משרד התחבורה - רשות הרישוי, פסקה 5 [פורסם במאגרים] (13.5.2004))
- במאמר מוסגר נזכיר, כי הוראה משלימה קבועה בסעיף 64 לפקודת התעבורה הקובע:
64. העובר עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977, תוך שימוש ברכב, דינו – מאסר שלוש שנים ולא פחות משישה חודשים; אולם רשאי בית המשפט, אם ראה שנסיבות העבירה מחייבות זאת, שלא לפסוק מאסר מינימום מטעמים שיפרש בפסק הדין.
- השאלה הצריכה, אפוא, הכרעה היא אם בענייננו העבירה המיוחסת למערער נעברה "תוך כדי שימוש ברכב".
30. כזכור, המערער משתית את טיעונו על פסק הדין בעניין עין חרוד. ברם, פרשת עין חרוד אינה רלוונטית לעניין סמכות השיפוט בהליכים פליליים. בעניין עין חרוד נקבע כי יעה אופני זעיר אינו בגדר "רכב מנועי" כהגדרתו בסעיף 1 לחוק הפיצויים. ברם, לא הרי "רכב מנועי" לצורך הגדרת "תאונת דרכים" לעניין סעיף 1 לחוק הפיצויים כ"רכב" לעניין סעיף 25(א)(6) לפקודת התעבורה, לעניין סמכות השיפוט הנתונה לשופט תעבורה. ביסוד כל אחד משני דברי החקיקה עומדות תכליות שונות. נוכח תכליות שונות אלו, "הלכה עמנו כי לא קיימת חפיפה בין הגדרת "רכב" על פי פקודת התעבורה להגדרה של "רכב מנועי" על פי חוק הפיצויים" (רע"א 7451/19 עזבון המנוח אסולין ז"ל נ' דרויש, פסקה 65 לפסק דינו של השופט (כתוארו אז) עמית [פורסם במאגרים] (12.10.2020)) (להלן: "עניין אסולין").
31. על ההבדלים בין התכליות של כל אחד מהחוקים ונפקותם המשפטית, עמדה השופטת פרוקציה באחת הפרשות בציינה:
- "התייחסותה של פקודת התעבורה להגדרת 'רכב' או 'רכב מנועי' אינה מכרעת לצורך סיווג הכלי לצורכי חוק הפיצויים. תכליותיה של פקודת התעבורה ותכליות חוק הפיצויים שונות זו מזו. הראשונה נועדה להסדיר ברגולציה את תנאי השימוש ברכבים המונעים בכח מכני.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

1 השני נועד ליצור מסגרת לפיצוי על פגיעה בתאונת דרכים
2 בלא הוכחת אחריות. פועל יוצא מכך הוא, כי גם אם נאמר
3 שהקורקינט המכני מהווה 'רכב מנועי' לצורך הגדרת
4 פקודת התעבורה, ועל כן הוא חייב ברישוי וביטוח, אלמלא
5 היה איסור כללי ביבוא ובשימוש בו, כפי שהמצב בעת זו,
6 גם אז אין בכך כדי להכריע את שאלת סיווגו כ'רכב מנועי'
7 לצורך חוק הפיצויים, המניח דגש על עיקר ייעודו של
8 הכלי לשמש לתחבורה יבשתית" (ע"א 2606/06 שפורן נ'
9 תורג'מן, פסקה 22 [פורסם במאגרים] [11.05.2010]) (להלן:
10 "עניין שפורן").
11

12 לשלמות הדברים יצוין, כי לא נעלם מעינינו שבאותה פרשה העיר השופט (כתוארו אז) רובינשטיין:
13 "סבורני שראוי שלא להבחין בין סיווג הכלי בו מדובר לעניין פקודת התעבורה לבין הסיווג לעניין
14 חוק הפיצויים, ודבר זה כדאי להימנע ממנו ככל שניתן." (עניין שפורן, פסקה ז' לפסק דינו של
15 השופט (כתוארו אז) רובינשטיין). ברם, התכליות השונות של שני דברי החקיקה הולוכו, פעם אחר
16 פעם, לקביעה כי לא הרי "רכב" לעניין תשלום פיצויים ללא צורך בהוכחת אחריות, לתכלית
17 הרגולטורית שבפקודת התעבורה.

18
19 כד, בעניין סקוטר סנטר בע"מ ציין השופט (כתוארו אז) מלצר:

20
21 "יצוין כי פרשנות המונחים "רכב" ו"רכב מנועי" בפקודת
22 התעבורה היא לעתים שונה מפרשנות מונחים אלה בחוק
23 הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן:
24 חוק הפיצויים), שתכליתו שונה (ראו: ע"א 2606/06 שפורן
25 נ' תורג'מן [פורסם במאגרים], [11.5.2010]), הקובע כי
26 קורקינט עם מנוע בנזין איננו 'רכב מנועי' לצורך חוק
27 הפיצויים, חרף ההנחה כי הוא מהווה 'רכב מנועי' לצורך
28 פקודת התעבורה) (רע"פ 2171/10 סקוטר סנטר בע"מ נ'
29 מדינת ישראל – משרד התחבורה, פסקה 9 [פורסם
30 במאגרים] [07.09.2010]).

31
32 בעניין אסולין הדבר בא לידי ביטוי פעם נוספת. השופטת ברק-ארז הטעימה שהגדרת "רכב מנועי"
33 לצורך חוק הפיצויים, עוצבה במחשבה תחילה כך שתהא צרה יותר מזו המופיעה בפקודת
34 התעבורה:

35 " כל אחד מדברי החקיקה האמורים כולל הגדרה למונח
36 'רכב מנועי', אך לא בהכרח לצורך אותו עניין. חשוב
37 להקדים ולהבחין בין פקודת התעבורה, מצד אחד, לבין
38 פקודת הביטוח וחוק הפיצויים, מצד אחר. פקודת
39 התעבורה היא החיקוק המסדיר את הפן הרגולטיבי של
40 השימוש ברכב, ובכלל זה רכב מנועי, תוך קביעת כללים של
41 'אסור' ו'מותר' מבחינת ההתנהלות בכביש. לעומת זאת,
42 חוק הפיצויים ופקודת הביטוח, השלובים זה בזה,
43 מסדירים את משטר האחריות החל על השימוש בכלי רכב
44 מנועיים. בין שתי מערכות אלה יש קשר, אך לא חפיפה. כך
45 למשל, פקודת התעבורה מסדירה את נסיעתם בכביש גם
46 של כלי רכב שאינם כלי רכב מנועיים. כמו כן, כפי שניתן



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 להיווכח, ההגדרה לרכב מנועי כקביעתה בחוק הפיצויים
 2 בנוסחו המעודכן עוצבה כך שתהיה צרה יותר מן ההגדרה
 3 המופיעה בפקודת התעבורה" (עניין **אסולין**, פסקה 7 לפסק
 4 דינה של השופטת ברק-ארז).
 5
 6 בעמדה על השוני בין ההגדרות ציינה השופטת ברק-ארז :
- 7 "שתי ההגדרות חולקות את הליבה – העובדה שמדובר
 8 ב'רכב' ובכזה שינע בכוח מיכני. אולם, ההגדרה בחוק
 9 הפיצויים היא שונה – צרה יותר ורחבה יותר, בהתאם
 10 לעניין. צרה – במובן זה שכלי ממונע לא ייחשב לרכב מנועי
 11 אם אינו נע 'על פני הקרקע' **ואם אין מדובר בכלי 'שעיקר**
 12 **יעודו לשמש לתחבורה יבשתית'**; רחבה – במובן זה שהיא
 13 חלה גם על רכב נגרר או נתמך של רכב מנועי, וזאת במהופך
 14 מן האמור בפקודת התעבורה. [...] מסקנתי היא אפוא
 15 ברורה: את פקודת התעבורה, מצד אחד, ואת חוק
 16 הפיצויים ופקודת ביטוח רכב מנועי, **יש לקרוא זה לצד זה,**
 17 **אך בזהירות המתבקשת, ולא ניתן להניח חפיפה ביניהם.**
 18 **העדר החפיפה עולה הן מלשונם של חוקים אלה והן**
 19 **מתכליותיהם" (שם, בפסקה 13).**
- 20
 21 זאת, ואף זאת. לאחרונה, במסגרת דיון בשאלה האם יש בחובת התקנת מערכת התראה על השארת
 22 ילדים ברכב, שמקורה **בתקנות התעבורה**, כדי להשליך על הליכים לפי חוק הפיצויים, חזר וציין
 23 השופט (כתוארו אז) עמית :
- 24 "יש לזכור כי תכליתיה של פקודת התעבורה [נוסח חדש]
 25 (ותקנות התעבורה), **שוונות** מתכליותיו של חוק הפיצויים
 26 (ע"א 2606/06 שפורן נ' תורג'מן, פסקה 22 לפסק דינה של
 27 השופטת פרוקצ'יה [פורסם במאגרים] (11.5.2010)), **כך**
 28 **שאין בדברים כדי להכריע על ענייננו" (ע"א 2726/20 פלוני**
 29 **נ' אולוס, פסקה 17 [פורסם במאגרים] (07.02.2022)).**
- 30
 31 32. מן הכלל אל הפרט. ראשית, פקודת התעבורה מגדירה "רכב" בהאי לישנא :
- 32 "רכב" – רכב הנע בכוח מיכני או הנגרר על ידי רכב או על
 33 ידי בהמה, וכן מכונה או מיתקן הנעים או הנגררים כאמור,
 34 לרבות אופניים ותלת-אופן, ולמעט רכב שהשר פטר אותו
 35 בצו מהוראות פקודה זו כולן או מקצתן ;
 36
 37 לצד זאת, מצויות בפקודה הגדרות משנה לסוגי "רכב" שונים, כדוגמת :
- 38 "רכב מנועי" – רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא,
 39 ולרבות תלת אופנוע ואופנוע עם רכב צדי או עם גרור או
 40 בלעדיהם ולמעט רכב הנגרר על ידי רכב מנועי ;
 41 "רכב עבודה" – רכב שציוד עבודה מורכב עליו באופן קבוע,
 42 או שמבנהו עשוי לביצוע עבודה, ואינו מיועד להובלת משא
 43 או להסעת נוסעים ;
 44
- 45 סעיף 25(א)(6) לפקודת התעבורה הקובע את סמכותו של שופט תעבורה מורה, כי הסמכות לדון
 46 בעבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 היא לגבי עבירה שנעברה תוך כדי שימוש ברכב,
 47 ואין נפקא מינה מהו סוג הרכב – רכב מנועי, רכב עבודה או רכב מסוג אחר המוגדר בפקודה. מובן



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 שבגדר "רכב" נכלל גם "רכב עבודה", בהתאם להגדרתו בפקודת התעבורה. בפרשת **עין חרוד** נקבע,
 2 שהיעה האופני אינו "רכב מנועי" לפי חוק הפיצויים, הן בשים לב ללשון ההגדרה והן בשים לב
 3 לתכלית החקיקה. בהגדרת "רכב מנועי" לצורך חוק הפיצויים נדרש שעיקר ייעודו של הרכב יהא
 4 "לשמש תחבורה יבשתית" – תנאי שאינו רלוונטי בהגדרת "רכב" לפי פקודת התעבורה. מכאן,
 5 שהטעם לקביעה האמורה בעניין **עין חרוד**, נובע מהשוני בין ההגדרות לרכב מנועי לפי חוק הפיצויים
 6 לעומת פקודת התעבורה, שנעוץ בתכליות השונות של כל אחד מהחיקוקים, כפי שפורט בהרחבה
 7 לעיל. על כן, דין טענת המערער בהקשר זה להידחות.
 8
- 9 33. נמצא אפוא, כי לבית המשפט לתעבורה נתונה הייתה הסמכות העניינית לדון בכתב האישום שהוגש
 10 כנגד המערער ולא נפלה כל שגגה בכך. האם משמעות הדברים היא שסמכותו של בית המשפט
 11 לתעבורה היא "סמכות ייחודית" לדון בעבירות המפורטות בסעיף 25(א) לפקודת התעבורה? סעיף
 12 25(ג) לפקודת התעבורה מלמד שהתשובה לכך היא בשלילה:
 13 (ג) אין הוראות סעיף זה באות לגרוע מסמכות שופטים
 14 שאינם שופטי תעבורה לדון בעבירות תעבורה.
 15
- 16 אמור מעתה, כי הסמכות לדון בכתבי אישום, בגין העבירות המנויות בסעיף 25(א) לפקודת
 17 התעבורה הינה סמכות מקבילה, הנתונה הן לבית המשפט לתעבורה, והן לבית משפט אחר, בהתאם
 18 לכללי הסמכות הקבועים בחוק בתי המשפט [נוסח משולב], תשמ"ד-1984. כך, העבירה עליה נסוב
 19 ערעור זה, גרימת מוות בנהיגה רשלנית, היא כזו אשר העונש המרבי הקבוע לצידה אינו עולה על
 20 שבע שנים. לפיכך, הסמכות לדון בכתב אישום בעבירה זו, נתונה הן לבית המשפט לתעבורה, והן
 21 לבית משפט השלום (ראו סעיף 51(א)(1) (א) לחוק בתי המשפט).
 22
- 23 34. לשלמות הדברים ייאמר, כי דומה שעיקר חשיבות קיומה של הסמכות המקבילה הנתונה לבתי
 24 המשפט הכלליים (שלום ומחוזי) היא למצב דברים שבו פלוני עבר עבירה כלשהי, ולצידה עבירה
 25 מסוג "עבירת תעבורה". במקרה דוגמת זה, יוכל הדיון להיערך בפני ערכאה אחת, ולא יהיה צורך
 26 לפצל בין שתי ערכאות (ראו: יעקב קדמי **על סדר הדין בפלילים – חלק שני – הליכים שלאחר**
 27 **הגשת כתב אישום** 1258 (מהדורה מעודכנת, (2009)).
 28
- 29 35. למעלה מן הצורך ייאמר, כי בפן המהותי העמדתו של המערער לדין בפני בית המשפט לתעבורה
 30 התבקשה בנסיבות העניין, נוכח עיקר השאלות השנויות במחלוקת, כפי שהדבר מצא את ביטויו
 31 בהכרעת הדין של בית משפט השלום לתעבורה. מכל מקום, לרשויות התביעה מתחם שיקול דעת
 32 רחב ביותר ביחס להחלטה על העמדה לדין ועל אופן ניהול ההליך הפלילי, ומידת ההתערבות
 33 בשיקול דעתן "מצומצם ביותר" (ראו על דרך הדוגמה: בג"ץ 1716/24 **גור נ' היועצת המשפטית**
 34 **לממשלה**, פסקה 6 והאסמכתאות שם [פורסם במאגרים] (26.8.2024)).
 35



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

36. כזכור, עוד נטען מפי המערער, שבית המשפט לתעבורה (להבדיל מבית משפט השלום) בוחן "את התיק [...] דרך "משקפי" אחריות קפידה וחבות מוחלטת [...]". אין ממש בטענה. עבירת גרם מוות ברשלנות כשמה כן היא – **עבירת רשלנות**. אם אסמכתא לדבר צריך, כפי שציין בית המשפט העליון בהידרשו לעבירת גרם מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין:

"**האחריות אינה מוחלטת. אין עסקינן באחריות קפידה**
 [...] (בג"ץ 8150/13 **כרסנטי נ' פרקליטות המדינה** –
המחלקה הפלילית, פסקה 8 [פורסם במאגרים] (6.8.14))
 (להלן: "עניין כרסנטי"). כן ראו: ע"פ 244/73 **רבר נ'**
מדינת ישראל, פ"ד כח(1) 798, 806-807 (1974)).

37. סוף דבר, בדין דחה בית המשפט לתעבורה את טענת הסמכות העניינית שבאה לפניו.

רשלנותו של המערער

38. שלושה ראשים לטיעון ההגנה כנגד ההרשעה. האחד, נטען כי המערער לא התרשל, שכן נקט את כל אמצעי הזהירות הסבירים בנסיבות העניין. לחלופין, נטען להעדר נתונים עובדתיים הכרחיים על-מנת ללמד על קיומו של קשר סיבתי עובדתי בין התרשלות המערער למוות המנוח. לחלופי חילופין, נטען כי התנהגות המנוח עולה כדי "גורם זר מתערב" אשר מביא לניתוק הקשר הסיבתי המשפטי. נדון בטענות אלה כסדרן.

39. קביעות בית המשפט קמא לרשלנות המערער, מושתתות בעיקרו של דבר על ממצאי עובדה ומהימנות. הלכה מושרשת היא, שאין דרכה של ערכאת הערעור להתערב בקביעות אלה של הערכאה הדיונית, אשר התרשמה באורח ישיר מהעדויות שהובאו בפניה ומהשתלבותן במארג הראייתי (ע"פ 6322/20 **רחאל נ' מדינת ישראל**, פסקה 26 [פורסם במאגרים] (18.9.2022)); ע"פ 8577/22 **יפמוב נ' מדינת ישראל**, פסקה 40 [פורסם במאגרים] (21.4.2024)). באי-כוחו של המערער ערים לכך. לפיכך, הגם שלא הותירו אבן על אבן בטיעוניהם, ציינו כי הם נמנעים מלטעון במישור ממצאי עובדה ומהימנות. כך, בהודעת הערעור הוטעם, שהמערער "לא ימקד את טענותיו לגבי המהימנות והמשקל שייחס ביהמ"ש קמא הנכבד לראיות שהונחו בפניו אלא יבקש [...] לטעון כי גם על פי אותם ממצאים ממש [...] ניתן לספק הסבר חלופי לקרות התאונה".

40. להוכחת עבירת גרימת מוות ברשלנות נדרשת התביעה להוכיח – ברף הנדרש במשפט פלילי – כדלהלן:

"ראשית, יש להוכיח את התקיימות רכיבי היסוד העובדתי – מעשה או מחדל; שנית, יש להוכיח את התקיימותה של תוצאה קטלנית; ושלישית, יש להוכיח קשר סיבתי – עובדתי ומשפטי – בין המעשה או המחדל ובין המוות. כמו כן על התביעה להוכיח את היסוד הנפשי הנדרש לעבירה הרלוונטית – ... נטילת סיכון בלתי סביר להתקיימות התוצאה הקטלנית" (בג"ץ 6745/19 **לובטון נ' הפרקליט**



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 הצבאי הראשי, פסקה 34 לפסק דינה של הנשיאה חיות
2 (פורסם במאגרים) [14.3.22].
3
- 4 כאשר מדובר בעבירת "גרימת מוות בנהיגה רשלנית", ליסודות אלו מצטרף יסוד נסיבתי – "תוך
5 שימוש ברכב" (ראו בש"פ 7027/01 פלונית נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(1) 663, 659 (2001)).
6
- 7 ההלכה הפסוקה עמדה על כך, שבבחינת הרשלנות הפלילית "ניתן להסתייע ביסודות עולת
8 הנזיקין... אשר כפי שכבר נפסק, חופפים הם, מבחינה מבנית לפחות, ליסודותיה של עבירת גרימת
9 מוות ברשלנות לפי סעיף 304 לחוק העונשין" (ע"פ 7193/04 יקירביץ' נ' מדינת ישראל, פסקה 52
10 [פורסם במאגרים] (30.4.2007) (להלן: "עניין יקירביץ'"); ע"פ 119/93 לורנס נ' מדינת ישראל, פ"ד
11 מח(4) 1, 12 (1994) (להלן: "עניין לורנס")). שלושה הם יסודותיה של הרשלנות: קיומה של חובת
12 זהירות; הפרתה; וקיומו של קשר סיבתי לתוצאה (עניין לורנס, בעמ' 13). אולם עלינו לזכור כי:
13 " ... בקביעת דרגת הרשלנות הדרושה לצורך הרשעה
14 באישום הפלילי, שומה עלינו להציב מושגית רמת רשלנות
15 גבוהה מזו הנדרשת במשפט האזרחי. ... אדם המורשע
16 בפלילים, בשונה ממי שנתחייב בנוזיקין, מוכתם מעצם
17 ההרשעה בתדמית השלילית המיוחדת לעבריין. בטרם
18 תוטבע באדם סטיגמה כזו, המייחסת לו התנהגות נמהרת
19 או רשלנית, נזהיר את עצמנו שלא להרחיב את היריעה
20 הפלילית יתר על המידה, ונשאל את עצמנו, אם העובדות
21 מחייבות זאת. אין לגלוש מתחום האחריות האזרחית אלי
22 מישור האחריות הפלילית על השלכותיה הקשות, אלא אם
23 כן טובת החברה ושלום הציבור מחייבים זאת, בשל רמת
24 האחריות הגבוהה." (ע"פ 385/89 אבנת נ' מדינת ישראל,
25 פ"ד מו(1) 113, 125 (1991); כן ראו עניין יקירביץ', פסקה
26 (56)).
27
- 28 41. תחילה עלינו לעמוד על שאלת קיומה של חובת הזהירות. לחובת הזהירות שתי פנים – מושגית
29 וקונקרטית. החובה המושגית היא השאלה "אם הסוג הכללי שאליו משתייכים המזיק, הנזוק,
30 הפעולה והנזק עשוי להקים חובת זהירות" (עניין לורנס, עמ' 14). לעומתה, החובה הקונקרטית,
31 היא השאלה "אם כלפי נזוק פלוני בנסיבותיו של אירוע אלמוני - קיימת חובת זהירות" (עניין
32 לורנס, עמ' 14). מבחני חובת הזהירות המושגית והקונקרטית הינם מבחן הצפיות הכפולה דהיינו:
33 האם אדם סביר יכול היה לצפות את הנזק, והאם מבחינה נורמטיבית אדם סביר צריך היה לצפות
34 את הנזק (רע"פ 1007/05 מדינת ישראל נ' בוחבוט, פ"ד סג(1) 63, פסקה 17 לפסק דינו של השופט
35 גיבוראן (2008)) (להלן: "עניין בוחבוט"). ודוק: כאשר בדיני עונשין עסקינן, "לא די לנו בכך שקיימת
36 חובת זהירות קונקרטית בעלת היקף מסוים על פי דיני הנזיקין, עלינו לקבוע את היקפה של חובת
37 הזהירות הקונקרטית על פי הדין הפלילי" (עניין בוחבוט, פסקה 22 לפסק דינו של השופט גיבוראן).
38 מקום שנקבע כי חלה חובת זהירות מושגית וקונקרטית, "יש לנקוט באמצעי זהירות סבירים
39 להסרת הסיכון שניתן וצריך לצפותו" (רע"פ 9188/06 עדי נ' מדינת ישראל, פסקאות 26-27 [פורסם
40 במאגרים] (05.07.2010)) (להלן: "עניין עדי"). אי נקיטת אמצעי הזהירות הסבירים להסרת הסיכון



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 מהווה רשלנות. אשר ליסוד הנפשי, יש לבחון את יסוד הרשלנות "על-פי הגדרתו בסעיף 21 לחוק
2 העונשין ולאור פרשנות הפסיקה, דהיינו האם האדם הסביר מסוגל היה לצפות בנסיבות העניין כי
3 מעשהו או מחדלו יגרום לתוצאת המוות" (עניין **בוהבוט** לעיל, פסקה 17 לפסק דינו של השופט
4 ג'ובראן).
- 5
- 6 42. לבסוף, יש להצביע על קיומו של קשר סיבתי בין הפרת החובה לבין התוצאה הקטלנית. קיומו של
7 הקשר הסיבתי נבחן בשני מישורים – עובדתי ומשפטי:
- 8 "הקשר הסיבתי **העובדתי** בוחן האם התנהגות הנאשם
9 הייתה סיבה הכרחית, בבחינת 'סיבה שבלעדיה אין'
10 להתרחשות התוצאה. זהו מבחן פיסי אובייקטיבי המצביע
11 על כך שהתנהגות היוותה סיבה פיסיית הכרחית בשרשרת
12 הסיבתיות שהסתיימה בתוצאה. הקשר הסיבתי המשפטי
13 מקשר בין התנהגות העבריין לתוצאה במישור האחריות
14 המשפטית. הוא מבוסס על מבחן אובייקטיבי של חזות
15 מראש של אפשרות התרחשות התוצאה. במסגרת הקשר
16 הסיבתי **המשפטי** יש לבחון האם אדם סביר בנסיבות
17 העניין יכול וצריך היה לצפות מראש את התרחשות
18 התוצאה ואת אופן התרחשותה [...]. לצד מבחן הצפיות,
19 נוהגים שני מבחנים נוספים לבחינת הקשר הסיבתי
20 המשפטי – 'מבחן הסיכון' ו'מבחן השכל הישר'" (עניין **עדי**,
21 פסקה 29).
- 22
- 23 **מן הכלל אל הפרט**
- 24 43. בענייננו, הואיל והמערער הוא נהג, והמנוח הולך רגל באתר, ברי כי קיימת חובת זהירות מושגית.
25 כפי שכבר נאמר:
- 26 "אין חולק, כי בהיבט הכללי **חב נהג חובת זהירות** כלפי
27 המשתמשים האחרים בדרך, ובכללם הולכי הרגל, אשר
28 נמצאים בתחום הסיכון של נהיגתו, ... " (ד"נ 22/83 **מדינת**
29 **ישראל נ' חדריה**, פסקה 6 לפסק דינו של הנשיא שמגר,
30 לח(2) 285 (1984)) (להלן: "עניין **חדריה**"); כן ראו עניין
31 **לורנס**, בעמ' 21).
- 32
- 33 44. אשר לחובת הזהירות הקונקרטית, בחן בית משפט קמא אם בנסיבות הקונקרטיות יכול וצריך היה
34 המערער לצפות את נוכחותו של המנוח. קרי, האם האדם הסביר היה צופה את אפשרות נוכחותו
35 של המנוח במקום, ומכאן גם את אפשרות הפגיעה בו (השוו: עניין **חדריה**, פסקה 6 לפסק דינו של
36 הנשיא שמגר). בית משפט השלום לתעבורה עמד על כך, שהמערער אישר, כי באתר אין דרך ייעודית
37 להולכי רגל וכי הבחין במקרים נוספים בהולכי הרגל המסתובבים ליד כלי הרכב. יתר על כן,
38 המערער אישר שביום האירוע כאשר נסע בדרך, מכיוון צפון לכיוון דרום הבחין בהולכי רגל.
39
- 40 45. בחנו את התשתית הראייתית שהייתה לפני הערכאה הנכבדה קמא, ומקובלות עלינו קביעותיה. לא
41 היה חולק כי תנאי הראות באתר ביום התאונה היו טובים: "ראות טובה, אור יום" (סעיף 7 למענה



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 לאישום המתייחס לסעיף 3א. לכתב האישום). בחקירתו הנגדית, אישר המערער כי "הולכי רגל
2 מתהלכים בדרך העפר" (פרוטוקול 12.5.22, עמ' 115, שורות 7-12). כפי שכבר נאמר, לא הרי "חצר
3 של מפעל שבה מסתובבים עובדים [...] [כהרי] אזור כפרי" (עניין **חדריה**, פסקה 10 לפסק דינו של
4 הנשיא שמגר). פשיטא אפוא, שהמערער, כאדם סביר, יכול היה לצפות את נוכחותו של המנוח בדרך
5 העפר. אולם, מעבר ל"צפיות הטכנית" מובן הדבר, כפי שקבע בית המשפט השלום לתעבורה, כי
6 המערער היה **צריך** לצפות את נוכחות המנוח בדרך העפר. זאת, חובתו הבסיסית בנסיבות
7 הקונקרטיות של נהג רכב באתר עבודה פעיל, שבו הולכי רגל צועדים הלך ושוב בדרך העפר שבה
8 הוא נוהג. פעם אחר פעם נאמר כי "מכונית מהווה חפץ מסוכן, שתכונותיו מחייבות את המשתמש
9 בו ברמת זהירות גבוהה מזו הכרוכה בחפץ רגיל" (ע"פ 84/85 **ליכטנשטיין נ' מדינת ישראל**, פ"ד
10 מ(3)141, 154 (1986)).
- 11
- 12 46. הדברים אמורים על דרך קל וחומר באשר ליעה האופני. עמד על כך בית המשפט לתעבורה בצינו
13 כי היעה האופני, הוא "רכב מסוכן שבשל גובהו יש לו גם מגבלת שדה ראייה שאין ברכב פרטי ובשל
14 כך, יש לנקוט באמצעי זהירות ולנהוג במשנה זהירות" (פסקה 42 להכרעת הדין). אף המערער היה
15 מודע לחובה המוגברת המוטלת עליו:
- 16 ש: [...]אתה מסכים איתי שבגלל הסכנה שנובעת מהכלי
17 הזה, חייבים לנקוט באמצעי זהירות, להיות זהירים?
18 העד, מר זרדב: כן.
19 ש: יש כאן זהירות שמתחייבת מהאופי של הכלי, נכון?
20 ת: כן. (פרוטוקול 12.5.22, עמ' 99, שורות 1-5).
- 21
- 22 אכן, מושכלת יסוד היא, ש"על השולט בכלי בעל-כוח קטלני מוטלת האחריות, **הראשונה במעלה**
23 לנהוג בזהירות" (עניין **כרסנטי**, פסקה 8), ובוודאי שלא ליטול על עצמו סיכון בלתי סביר. אלא,
24 שהמערער העצים והגביר את הסיכון כאשר העמיס את הכף, כך שזו עמוסה וגדושה בחומר עד לגובה
25 של 2.4 מטר" (פסקה 14 לדו"ח הבוחן של טולדנו - **ת/7**), תוך פגיעה בשדה ראייתו, כאשר הוא עושה
26 את דרכו בכלי הרכב הכבד בדרך העפר, המשמשת גם את הולכי הרגל. כבר נאמר כי: "הגדרתו של
27 'דבר מסוכן' מושפעת לא רק מאופיו של הדבר [...] אלא גם מתנאי הזמן והמקום [...] (עניין **בוחבוט**,
28 פסקה 26 לפסק דינו של השופט ג'ובראן). בעניינו מאפייניו של **היעה האופני**, מאפייניה של דרך
29 העפר, כמו גם התנועה במקום שוקק פעילות באתר העבודה, כעולה מהסרטון, מדברים בעד עצמם.
30
- 31 47. בהידרשו **לרשלנות** המערער, השתית בית המשפט קמא את קביעתו שהמערער לא נקט את כל אמצעי
32 הזהירות הסבירים בנסיבות העניין על הנימוקים הבאים:
- 33 "הנאשם לא נקט בכל אמצעי זהירות שניתן היה לצפות
34 מנהג סביר שינקוט בנסיבות אלה- בחינת הדרך בטרם
35 הפניה ימינה, ווידוא- לרבות תוך עצירת הרכב בתחילת
36 הדרך, כי הולכי הרגל כבר אינם על הדרך, צפירה, קריאה
37 בקול ועוד, אלא נסע קדימה, תוך התעלמות מאותם הולכי
38 רגל שקיים סיכוי ממשי שנמצאים בדרכו ולמרבה הצער,
39 געע במנוח והרג אותו [...] הנאשם התרשל באופן נהיגתו



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 [...] תחילה בכך שהעמיס את הכף של הרכב באופן שהגביל
 2 בצורה משמעותית את שדה הראייה שלו [...] ובהמשך בכך
 3 שלא הביט ימינה בשלב בו היה בעיקול ימינה [...] ולאחר
 4 מכן, כאשר לא הבחין במנוח במהלך הנסיעה צפונה [...]
 5 מבעוד מועד" (עמ' 29,31 להכרעת הדין).
 6
 7 48. סומכים אנו דינו על כל אחד מראשי הרשלנות כפי שנקבעו על-ידי בית המשפט הנכבד קמא. לאחר
 8 בחינת מכלול הראיות שעמדו לנגד הערכאה הדיונית, דוחים אנו על הסף את טענת ההגנה, כי
 9 "סטנדרט הזהירות" שקבע בית המשפט לתעבורה "מנותק מנסיבות האתר, מרחיק לכת, חסר
 10 יעילות וחסר ישימות באתר בניה ולא יכול לעמוד כקביעה משפטית". מובן שהפירוט שצוין על-ידי
 11 בית משפט קמא אינו רשימה ממצה או שיש לנקוט בכל הצעדים כולם בכל המקרים. הדברים
 12 עשויים להשתנות בהתאם לתנאי המקום ולמאפייניו. עיקר הדברים מצוי בשורש העניין, ולפיו
 13 במצב בו שדה הראייה מוגבל, ובמקום בו מתהלכים הולכי רגל, יש לנקוט משנה זהירות. מכל מקום,
 14 בנסיבות דנן, על המערער היה לנקוט את הצעדים, שעליהם הצביע בית המשפט לתעבורה, המהווים
 15 צעדים בסיסיים ומתחייבים בנסיבות העניין.
 16
 17 זה המקום לציין, כי כמי שנהג ביעה אופני, חתם המערער על "טופס הדרכת הבטיחות – **מפעיל**
 18 **ציוד מכני הנדסי**" (ת/86), שבו הונחה, בין היתר:
 19 "7. יש לוודא הפעלת **כל אמצעי הבטיחות והזהירות**
 20 **הנדרשים [...] כל זמן העבודה באתר.**
 21
 22 8. חל איסור מוחלט הימצאות עובדים בקרבת כלים
 23 הנדסיים המופעלים באתר יש לשמור על מרחקי בטיחות
 24 מהכלים ועל קשר עין תמידי עם העובדים.
 25
 26 10. עליך לוודא כי במשך כל זמן עבודתך לא יהווה תהליך
 27 העבודה או הכלים מטריד בטיחותי."
 28
 29 (כן ראו חקירתו הנגדית של המערער, בעמ' 106 לפרוטוקול 12.5.22, שורות 24-3).
 30
 31 49. כמובא לעיל, ההגנה טענה, כי מפאת נתוניו האישיים של המערער, לא היה ער להבחנה שבין "הגבלת
 32 שדה ראייה ובין חסימת שדה ראייה". לא עלה בידנו להבין את טיעון ההגנה, הנוגע לאחד הרכיבים
 33 הבסיסיים הנדרשים ממי שמחזיק רישיון נהיגה, קל וחומר **נהג מקצועי של יעה אופני**. יתר על כן,
 34 מעיון בגרסאותיו בחקירת המשטרה ובפני בית המשפט לא התרשמנו מקושי מעין זה:
 35 ש : ... כשאתה ניצב על גבי כיסא הנהג, באיזה גובה אתה
 36 נמצא?
 37 העד, מר זרדב : מה זה באיזה גובה אני נמצא?
 38 ש : באיזה גובה אתה נמצא מעל הקרקע? אתה נמצא גבוה
 39 יותר מאשר בפרייבט?
 40 ת : ברור.
 41 ש : יש לך לפעמים, בגלל הגובה שאתה מצוי בו, שדה ראייה
 42 מת?



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 ת: שאני לא רואה?
 2 ש: כן.
 3 ת: כן.
 4 ש: יופי. כשאתה נוהג בפרייבט באותן נסיבות, בגלל שאתה
 5 נמוך יותר, שדה הראיה שלך יותר שלם?
 6 ת: כן.
 7 [...]
 8 ש: העובדה ששדה הראיה ברכב עבודה הוא מצומצם
 9 יותר, מחייבת אותך במשנה זהירות?
 10 ת: כן.
 11 [...]
 12 ש: [...] אתה אומר 'אין שדה ראייה מקסימלי לכלי, לא
 13 נוסעי, מסכים?
 14 ת: כן.
 15 [...]
 16 ש: אני אומר לך שאתה צריך שדה ראייה מקסימלי כדי
 17 להימנע מתאונה, נכון?
 18 העד, מר זרדב: כן.
 19 ש: [...] יש חובה שלך לשמור מרחק מהולכי רגל, למנוע
 20 תאונה בהם?
 21 ת: ברור.
 22 ש: בשביל זה אתה צריך שדה ראייה מקסימלי בכלי?
 23 ת: כן.
 24 ש: יופי. עכשיו אני אגיד לך אמירות ואתה תגיד לי אם
 25 אתה מסכים להן. אם אין לי, אם כף השופל חוסמת לי את
 26 שדה הראיה, אני עוצר ולא נוסע. אתה מסכים לזה?
 27 ת: כן. (פרוטוקול מיום 12.5.22, עמ' 99-101).
 28
- 29 50. בית משפט השלום לתעבורה ציין כי "לא מצא כל רשלנות או מגמתיות בעבודת הבורח", מפקח
 30 טולדנו. בדו"ח הבורח, (ת/7), מציין טולדנו, שלפי ניסוי שדה הראייה ניתן היה להבחין במנוח מבעד
 31 לחלון ימני למרחק של 34 מ'; כאשר היעה האופני מיושר לכיוון צפון למרחק של 9-21 מ'; כאשר
 32 המנוח נמצא במרחק 9 מ' ומטה לא ניתן לראותו כלל מעבר לכף היעה האופני. עוד נקבע, כי כף
 33 היעה האופני הייתה עמוסה וגדושה מעבר לקיבולת שלה והחומר חרג מסף הכף. בעת התאונה גובה
 34 הכף 0.35 מ' מהקרקע, גובה שן הכף 1.2 מ' מהקרקע, והגובה המקסימאלי של חומר בכף הינו 2.4
 35 מ' מהקרקע, כאשר ביום התאונה הכף הייתה "עמוסה וגדושה בחומר עד לגובה של 2.4 מטר"
 36 (פסקה 14 לדו"ח הבורח של טולדנו (ת/7)).
 37
- 38 51. יתר על כן, המסכת הראייתית לימדה, שהמערער התרשל התרשלות חמורה בכך שכלל לא הסתכל
 39 ימינה בטרם פנה ימינה בעיקול מכיוון דרום לצפון:
 40 "עו"ד גולדשטיין: הסתכלת ימינה?
 41 העד, מר זרדב: מה זה הסתכלתי ימינה?
 42 ש: וואלה, להסתכל ימינה כשאתה שם עם הטרקטור זה
 43 דבר כזה. אתה רואה? תסתכל, או כזה, או כזה, או כזה, זה
 44 ימינה, צד ימין בלי השעון.
 45 ת: אני לא צריך להסתכל ימינה.
 46 ש: אתה לא צריך להסתכל ימינה? למה?



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 ת: אני מתרכז בדרך שלי אני לא מחפש,
 2 ש: אבל אתה בעיקול ימינה, איך לא תסתכל!
 3 ת: אני בדרך שלי.
 4 עו"ד גולדשטיין: אתה פונה לדרך ימינה ואתה לא מסתכל
 5 ימינה, אז לאן הסתכלת?
 6 העד, מר זרדב: על הדרך. (פרוטוקול 12.5.22, עמ' 185,
 7 שורות 7-22).
 8
- 9 המערער לא ציין, ולו אמצעי זהירות כלשהו, אשר ננקט על ידו בעת התרחשות התאונה, על מנת
 10 להימנע מפגיעה בהולכי רגל.
 11
- 12 52. בדין קבע, אפוא, בית משפט השלום לתעבורה, כי רשלנותו של המערער היא רבת פנים. המערער
 13 לא הבחין במנוח, הגם שצריך ויכול היה לראותו, כאשר כלל לא הסתכל לכיוון ימין עובר לפנייה
 14 ימינה. הוא העמיס את כף היעה האופני לעיפה, אף שהיה מודע לכך שהדבר גורע משדה ראייתו,
 15 כעולה מהודעתו במשטרה ת/6; ולא נקט כל אמצעי זהירות מתבקשים באתר כגון עצירת הרכב
 16 ו/או צפירה. קביעותיו אלו של בית המשפט קמא מעוגנות היטב בתשתית העובדתית שהייתה לפניו.
 17 בטענות המערער ביחס לקביעות בית המשפט לתעבורה לרשלנותו אין אפוא ממש.
 18
- 19 53. אשר לקשר הסיבתי העובדתי, הרי כעולה מקביעות בית משפט השלום לתעבורה רשלנותו החמורה
 20 של המערער הייתה "הסיבה שבלעדיה אין" להתרחשות התוצאה הקשה והכואבת. בית המשפט
 21 לתעבורה עומד על כך, ש"התאונה מתועדת בסרטון ווידאו ממצלמה, גם אם מרוחקת וניתן לראות
 22 בדיוק כיצד התרחשה". לאחר בחינת הראיות ושמיעת טיעוני הצדדים, ובכלל זה לאפשרויות
 23 היפותטיות, שהעלתה ההגנה בטיעוניה, מקובלת עלינו קביעת בית המשפט לתעבורה כי לא עלה
 24 בידי ההגנה "לסתור או אפילו להחליש" את עוצמת התייעוד של התרחשות התאונה (בנוסף לסרטון
 25 המתעד את התאונה נפנה לתמונות 1 ו-12 לת/4, הממחישות את אופן העמסת העפר, תוך פגיעה
 26 בשדה הראיה; וכיצד ניתן היה להבחין במנוח ממרחק של 34 מטר דרך החלון הקדמי הימני טרם
 27 הפנייה ימינה ויישור היעה האופני). כמובא לעיל, פיו של המערער ענה בו, כי לקראת הפנייה ימינה
 28 כלל לא הסתכל ימינה ולכך מצטרפת אופן העמסת העפר, המצמצמת את שדה הראייה. בסרטון
 29 ניתן להיווכח כי הגם שהתאונה התרחשה "באמצע הניתב" (ראו עדות מפקח טולדנו, עמ' 76
 30 לפרוטוקול מיום 9.2.2022) המערער כלל לא הבחין במנוח בשעת הפגיעה והמשיך בנסיעה עד אשר
 31 נעצר בעקבות סימון של מנהל העבודה, מר שימי שוקרון. כך שרשלנותו החמורה והמובהקת של
 32 המערער היא שגרמה לדאבון הלב למותו של המנוח.
 33
- 34 54. לשלמות הדברים נציין, כי טיעון ההגנה בדבר הקשיים להסתמך על ניסוי שדה הראייה ובדבר
 35 "חסרים עובדתיים" הועלו בעיקרם לפני בית משפט השלום לתעבורה ונדחו על-ידו אחת לאחת,
 36 תוך אבחון פסקי הדין, שאליהם הפנתה ההגנה. קביעות בית המשפט לתעבורה מקובלות עלינו.
 37 יוטעם, כי ניסוי שדה הראייה נערך בטרם צפה מפקח טולדנו בסרטון, ושעה שהמערער סירב



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 – להשתתף בניסוי שדה הראייה. בנסיבות אלה, מפקח טולדנו בחן את כל התרחישים האפשריים –
 2 כולל המיטביים עם המערער. על רקע מכלול הראיות שהניחה המדינה, הסבריו של המערער באשר
 3 לשאלה מדוע לא הבחין במנוח, לא הניחו את הדעת, וזאת בלשון המעטה, כאשר בית המשפט
 4 לתעבורה עמד על כך שעדותו הייתה "מתחמקת" "בכל הנוגע למיקומו של המנוח". בדין קבע בית
 5 המשפט לתעבורה כי "אין כל תרחיש אפשרי למפגש בין רכב הנאשם למנוח, למעט היותם על אותו
 6 מסלול, גם לשיטתו של מוזס וכל תשובותיו המתחמקות של הנאשם, אין בהן כדי לסתור עובדה
 7 פשוטה זו". כלל יסוד נקוט בידנו, שלפיו: "הדגש צריך שיושם על "היש הראייתי" כשבית המשפט
 8 שואל עצמו האם בראיות שהוצגו על ידי המאשימה יש די כדי לבסס הרשעה מעבר לספק סביר"
 9 (ע"פ 3947/12 סאלח נ' מדינת ישראל, פסקה 29 [פורסם במאגרים] (21.1.13)). בית משפט קמא
 10 פסע בדרך זו, ואין יסוד להתערב בקביעתו.
 11
- 12 55. אשר לקשר הסיבתי המשפטי. במישור זה, נטען כי לא מתקיים קשר סיבתי משפטי, וזאת בהתבסס
 13 על דוקטרינת "הגורם הזר המתערב". המערער טוען כי אפשר שהתנהלות המנוח הייתה בבחינת
 14 "גורם מתערב זר". כמובא לעיל, לפי היפותיזה שמעלה המערער לא ניתן לשלול את האפשרות
 15 שהמנוח עמד בצד מסלולו של המערער "ברגע העיקול, הרגע עליו הכול מסכימים כי הוא הרגע
 16 הראשון שיכל המערער להבחין במנוח". או אז, "כאשר שמע המנוח את רעשו של היעה האופני, סבר
 17 בשגגה שהיעה נמצא משמאלו, פנה אלכסונית ימינה ונכנס בשוגג למסלול המערער".
 18 התרחיש ההיפותטי שמעלה ההגנה נעדר אדני ממש. המערער לא הבחין כלל במנוח, בשום שלב
 19 שהוא, לא על הדרך, ולא לצדי הדרך, כשהוא עושה את דרכו ביעה האופני העמוס לעיפה כסומא
 20 בארובה. צפייה בסרטון המלמדת על תנאי השטח מזה, ועל תנועת המנוח עובר לפגיעה בו מזה,
 21 מלמדת כי בתזה ההיפותטית אין ממש. יתר על כן, למעלה מן הצורך יצוין, כי כמובא לעיל בהנחות
 22 הבטיחות (ת/86) הונחה המערער לנקיטת כל אמצעי הבטיחות והזהירות הנדרשים; לוודא כי בעת
 23 עבודתו לא יהווה "מטרד בטיחותי"; לשמור על "קשר עין תמידי עם עובדים" ועוד. המבחן המרכזי
 24 להשפעתו של גורם זר מתערב על הקשר הסיבתי המשפטי, הוא בשאלה האם הייתה חובה על
 25 הנאשם, כאדם סביר, לצפות את התנהגות הגורם המתערב. לפיכך, נפסק כי:
 26 "מעשה רשלנות, ותהיה זו אך רשלנות בדרגה גבוהה של
 27 מאן-דהוא אחר, אין בו, כשלעצמו, בשל חומרתו, כדי
 28 לשחרר מאחריות אם הגורם הרשלני חייב היה לחזות
 29 מראש את מעשה הרשלנות כאמור" (ע"פ 482/83 מדינת
 30 ישראל נ' סעיד, פ"ד לח(2) 533, 538).
 31
 32 וכן:
 33 "אין רשלנותו של אחד בהכרח מבטלת את הקשר הסיבתי
 34 לתוצאות רשלנותו של האחר, אם הגורם הרשלני הראשוני
 35 יכול היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות השני" (ע"פ
 36 140/10 חלילה נ' מדינת ישראל, פסקה 74 [פורסם
 37 במאגרים] (10.3.11)).
 38



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

56. עוד טען המערער ל"אכיפה בררנית" המקימה לטענתו הגנה מן הצדק. זאת, בשל אי-העמדתו לדין של מנהל העבודה, מר גנץ. ב"כ המערער סקר בהרחבה את התמונה הראייתית, שעלתה בפני בית משפט השלום לתעבורה (ונלמדה לטענתו גם מחומר החקירה עובר להגשת כתב האישום) ולפיה מנהל העבודה, מר גנץ, חטא לתפקידו, תוך שלא פעל בהתאם לתכנית הבטיחות. לפיכך, נטען, כי "גם אם יש אשמה מסוימת על המערער הדבר אינו מפחית מאחריותו ואשמתו של מי שהיה אחראי, במודע, ליצירת ההתנהלות באתר הבנייה". ברם, פעם אחר פעם נפסק, כי:

"העובדה כי אחד המעורבים הועמד לדין, והשני לא, אינה מוכיחה כשלעצמה כי מדובר באכיפה בררנית ויעל המבקש לחסות בצלה של הגנה מן הצדק בטענה של אכיפה בררנית, להוכיח כי ההבחנה בין המעורבים השונים מבוססת על שיקולים בלתי ענייניים של המאשימה" (ע"פ 7645/23 יחיה נ' מדינת ישראל, פסקה 25 [פורסם במאגרים] (25.8.2024)).

57. כמובא לעיל, ב"כ המדינה הבהיר בטיעונו לפנינו, ש"מצאנו אבחנה ראייתית ברורה בין הרשלנות הפלילית של המערער ובין עניינו של דריו גנץ שלא מצאנו אשם פלילי" (עמ' 7 לפרוטוקול הערעור). חרף סימני השאלה העולים באשר לאי-נקיטת כל הליך כנגד מנהל העבודה, מר גנץ - בידי המערער לא עלה לסתור את "חזקת התקינות", הנזקפת ליכותה של התביעה (ע"פ 8057/16 שטרימר נ' מדינת ישראל, פסקה 24 [פורסם במאגרים] (9.8.17)). יוטעם, כי רשלנותו החמורה של המערער עומדת בפני עצמה, ולא ראינו בסיס לקבוע דבר קיומה של אכיפה בררנית. זאת ועוד, אף אם היינו מוצאים לקבל את טענת ההגנה, ולו בחלקה, הרי על רקע מאפייני רשלנותו העצמאית והנפרדת של המערער, לדבר הייתה השלכה מצומצמת לעניין מידת הענישה בלבד. כפי שיבואר להלן, בפן המעשי, להיבטים האמורים, ככל שעלו מהמסכת הראייתית באשר לסדרי הבטיחות באתר, מצאנו ממילא ליתן משקל מסוים בפן העונשי.

הערעור על חומרת העונש

58. אף באשר למידת העונש, עיקר טענת המערער הושתתה על "סיווגה השגוי", להשקפתו, של התאונה כתאונת דרכים. נטען, כי עיון במדיניות הענישה הנוהגת בתאונות עבודה מלמד כי זו מתונה יותר. אין בידנו לקבל קו טיעון זה. חוק העונשין (תיקון מס' 113), התשע"ב-2012 מעגן את הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה, כאשר במרכזו עיקרון ההלימה – "יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם ובין סוג ומידת העונש המוטל עליו" (סעיף 40ב. לחוק העונשין, התשל"ז-1977). נהיר הדבר שכל רשלנות נבחנת לגופה. אפשר שרשלנות בתאונת עבודה תהא חמורה יותר מרשלנות בתאונת דרכים, ולהפך. טענה דומה לזו המושמעת מפי המערער הועלתה בעניין אדר. שם דובר במלגזה שאותה החנה הנאשם בשטח מפעל, מבלי למשוך את ידיה בלם היד "עד הסוף". כעבור "מספר שניות" התדרדרה המלגזה ופגעה במנוח, באופן שגרם למותו. הנאשם הועמד לדין בפני בית משפט לתעבורה בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית. הושתו עליו 8 חודשי מאסר לריצוי בפועל, שבע שנות פסילת רישיון נהיגה ורכיבי ענישה נוספים. בערעור בפני בית המשפט



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

1 המחוזי נדחתה הטענה כי יש לראות את האירוע כ"תאונת עבודה" ובית המשפט העליון נדחתה
2 הטענה כי "אין זה אירוע רגיל של תאונה בכביש ואמות המידה לרבות מדיניות ההרתעה צריכות
3 להיות שונות", תוך שנקבע "אין בנדון דידן, כל חריגה ממדיניות הענישה הראויה, במקרים דומים"
4 (רע"פ 6184/13 אדר נ' מדינת ישראל, פסקאות 5, 6 ו-7 [פורסם במאגרים] (12.9.13)).
5

6 59. בית המשפט העליון שב וחזר פעם אחר פעם על קו הענישה המתבקש בעבירות של גרימת מוות
7 בנהיגה רשלנית:

8 "בית משפט זה שב וציין לא אחת את החומרה שבקיפוח
9 חיי אדם כתוצאה מנהיגה רשלנית, וקבע כי הענישה
10 במקרים אלה תהא ככלל בדרך של מאסר מאחורי סורג
11 ובריח. מציאות זו אינה קלה, אך הכרחית להרתעת נהגים
12 מפני נהיגה רשלנית, וחיונית למיגור נגע תאונות הדרכים
13 בישראל" (רע"פ 2205/20 גנון נ' מדינת ישראל, פסקה 12
14 [פורסם במאגרים] (25.3.20)).
15

16 שלושה הם השיקולים המרכזיים לענישה בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית:

17 "נדמה שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה
18 הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית
19 ברשלנות. האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל
20 ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת
21 החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך-כלל הנסיבות
22 האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל
23 כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה
24 המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם
25 ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת
26 בעבירה זו היא דרגת הרשלנות" (עניין אלמוג, פסקה 6).
27

28 בכגון דא, ככלל, נסיבות החומרה דוחות מפניהן את הנסיבות האישיות:

29 הנגע של תאונות הדרכים, שהפך מזה זמן רב למכת מדינה,
30 מחייב ענישה מחמירה. נהגים ותיקים וצעירים, כאחד,
31 מוצאים את עצמם מעורבים בתאונות דרכים ולא פעם
32 משום נהיגה פזיזה ובלתי זהירה [...] בנסיבות אלה, הטלת
33 עונש של מאסר מאחורי סורג ובריח מתחייבת היא, הגם
34 שעניין לנו בקטין על סף הבגירות" (ע"פ 224/21 פלוני נ'
35 מדינת ישראל, פסקה 8 [פורסם במאגרים] (27.4.22)).
36

37 60. בגזרו את הדין, עמד בית משפט השלום לתעבורה על מכלול נסיבות ההרשעה. בית משפט קמא ציין,
38 כי "לא יתכן חולק, ... כי פרק הזמן בו נהג הנאשם באופן שתואר לעיל, מעצים ומגביר את רשלנותו".
39 עוד נתן בית המשפט דעתו לכך שהמערער, נהג מקצועי, העמיס את כף הרכב בהעמסת יתר, ו"יכול
40 וצריך היה בכל שלב מרגע ההעמסה ועד לפגיעה במנוח, לתת דעתו לכך ששדה הראיה שלו מוגבל
41 ולשנות זאת, למשל לפרוק חלק מהעפר". זאת ועוד, המערער התעלם "מקיומם של הולכי רגל" ואף
42 "עשה שימוש בטלפון נייד [...] כך שנוסף על מגבלת שדה הראיה שיצר [...] דעתו לא הייתה נתונה



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

- 1 במלואה לנהיגה ולדרך". על יסוד אלו, קבע בית המשפט קמא כי רשלנותו של המערער היא "גבוהה
2 מתמשכת וחמורה", וכי יש ליתן לנתון זה משקל ממשי בגזר הדין לאור הפסיקה הנוהגת.
- 3
4 61. בהידרשו לטענת ההגנה, כי ניתן ללמוד על מדיניות הענישה הנוהגת אך ורק מתוך פסקי דין שניתנו
5 בנסיבות של גרימת תאונת דרכים קטלנית באתר בניה, קבע בית המשפט שזירת התאונה ומאפייניה
6 הייחודים יישקלו במסגרת הנתונים הנדרשים כחלק מנסיבות ביצוע העבירה. אולם, "לא באופן
7 בלעדי או מכריע". כמובא בפתח הדברים, לאחר נתינת הדעת למידת הפגיעה בערכים המוגנים,
8 לנסיבות ביצוע העבירה ולמדיניות הענישה הנוהגת, נקבע כי בדגש על רמת הרשלנות הגבוהה
9 והחמורה שנמצאה באופן נהיגתו של המערער והעדד אשם תורם מצדו של המנוח, מועמד מתחם
10 הענישה ההולם, על בין 16-30 חודשי מאסר בפועל, כמפורט לעיל.
- 11
12 62. בבואו למקם את עניינו של המערער בתוככי מתחם הענישה, נתן בית המשפט קמא את דעתו למכלול
13 הנסיבות הרלוונטיות שאינן קשורות בביצוע העבירה, ובכלל זה ההיבטים המפורטים בתסקיר
14 שירות המבחן והטיפול הנפשי שעבר המערער. עם זאת, בית המשפט קמא לא נמנע מלציין, כי
15 "למרבה הצער, לא ראיתי דבר מנטילת האחריות והאמפטיה כלפי משפחת המנוח, שמצאה קצינת
16 המבחן אצל הנאשם. ההיפך הוא הנכון..". בית המשפט קמא נותן פירוט לדברים האמורים, ובכלל
17 זה לכך, שהמערער בחר שלא לומר דבר גם בתום הטיעונים לעונש. מכאן הענישה שהוטלה בסופו
18 של יום.
- 19
20 63. בבוחנו את טיעוני ההגנה לעניין העונש, עיקר הדברים הוא, שמקובלת עלינו קביעתו של בית
21 המשפט קמא כי מידת רשלנותו של המערער היא "גבוהה, מתמשכת וחמורה". המערער נהג ביעה
22 אופני, אשר נהיר כי הוא כלי רכב מסוכן. המערער הוא נהג מקצועי. הוא היה מודע היטב לסיכונים
23 הקיימים באתר הבניה, לתנועה הערה של הולכי הרגל, כמו גם לעובדה שאין שביל גישה נפרד
24 להולכי רגל. חרף כל האמור, המערער לא מילא אחר חובה בסיסית, אשר מוטלת על כל נהג, לא כל
25 שכן נהג מקצועי כדוגמתו – להביט לימין טרם ביצוע הפנייה ימינה. לכך הצטרפו כלל היבטי
26 הרשלנות הנוספים, ובהם העמסת הכף לעיפה, תוך צמצום שדה הראייה. הערך החברתי שנפגע
27 ממעשיו של המערער הוא הנעלה בערכים – חיי אדם. רשלנות המערער גרמה למותו של אדם צעיר,
28 דור יאיר ז"ל, איש משפחה, מהנדס, שחייו נגדעו באיבם. מותו הוא אבדן כבד לרעייתו, לילדיו
29 הצעירים, לכלל בני המשפחה והידידים, ולחברה כולה.
- 30
31 64. בדרכו לקביעת מתחם הענישה הקדיש בית המשפט קמא פרק נכבד לסקירת מדיניות הענישה
32 הנהוגה, תוך אזכור הפניות הצדדים לפסיקה והצגה של פסיקה נוספת. בשים לב לכך, ולאחר נתינת
33 הדעת למידת הפגיעה בערכים המוגנים ולנסיבות העבירה העמיד את מתחם הענישה, כמובא בפתח
34 הדברים.
- 35 ייחודו של ההליך שלפנינו הוא במידת רשלנותו החריפה של המערער, נהג מקצועי, שהתרשל
36 במושכלות היסוד המחייבים נהג, ברשלנות **מתמשכת**, להבדיל מחוסר תשומת לב רגעית. על רקע



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו

ע"פ 1685-03-24 זרדב נ' מדינת ישראל

1 זה, בעיקרו של דבר, מקובל עלינו מתחם הענישה, כפי שהוצב על-ידי בית משפט השלום לתעבורה.
 2 עם זאת, כעולה מחומר הראיות שבא לפני בית המשפט לתעבורה, באתר לא ניתן הדגש הראוי
 3 להיבט הבטיחותי. כך, מנהל העבודה מר גנץ מסר כי כלל לא הכיר את "תכנית ניהול הבטיחות
 4 באתר" (עמ' 87 לפרוטוקול מיום 16.3.22) ומעדותו ניתן היה ללמוד על כך, שנהלי הבטיחות אף לא
 5 חודדו באורח סדור לעובדים (עמ' 84 לפרוטוקול מיום 16.3.22). יתר על כן, הופנינו על-ידי ההגנה
 6 לכך, שכאשר נשאל מר גנץ על כך, שנאסר על עובדים להסתובב ליד כלי הצמ"ה באתר, ללא תיאום,
 7 השיב: "צריך להיות בתיאום איתי, אבל אתה יודע, אתה שואל אותי אז מה, בוא נוציא את כל
 8 האנשים החוצה מהעבודה והכלים, הכלי יעבוד" (עמ' 101 לפרוטוקול מיום 16.3.202). לשון אחרת,
 9 לשיטתו, ההנחיה אינה ישימה בחיי המעשה. ראיית התמונה הכוללת של נסיבות התרחשות
 10 התאונה הקשה מחייבת ליתן משקל מסוים מדוד לפן זה. לפיכך, ראינו להעמיד את **עונש המאסר**
 11 **בפועל על 17 חודשים**. נוכח הרשלנות הגבוהה, המתמשכת והחמורה של המערער, התחייבה פסילת
 12 רישיון הנהיגה לתקופה משמעותית כקביעתו של בית המשפט השלום לתעבורה, אשר אינו רואים
 13 עילה להתערב בה. אף ביתר רכיבי הענישה לא נפל פגם והם נותרים אפוא על כנם.
 14
 15 סוף דבר, **הערעור לעניין ההרשעה נדחה**. הערעור לעניין חומרת העונש התקבל, בחלקו. **עונש**
 16 **המאסר בפועל מועמד על 17 חודשי מאסר לריצוי בפועל**. **יתר רכיבי הענישה נותרים בעינם**
 17 **כקביעת בית משפט השלום לתעבורה**.
 18
 19 ניתן היום, כ"ט שבט תשפ"ה, 27 פברואר 2025, במעמד הצדדים.

יוסי טופף, שופט

גרשון גונטובניק, שופט

שי יניב, שופט, סגן הנשיא

20