



ע"פ 65839/05/22 - מוחמד בדיר, אנס בדיר נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ע"פ 65839-05-22 בדיר ואח' נ' מדינת ישראל
תיק חיצוני: 13201/2019

לפני כבוד השופטת מרשק מרום, אב"ד
כבוד השופט העמית צלקובניק
כבוד השופט דרויאן-גמליאל

מעוררים 1. מוחמד בדיר

2. אנס בדיר

שניהם על-ידי ב"כ עוה"ד דוד יפתח, יוסי זילברברג ודן
ענבר

נגד

משיבה

מדינת ישראל באמצעות פמ"מ וע"י ב"כ עוה"ד רוני
שוהם

פסק דין

השופטת מרשק-מרום, אב"ד:

1. ערעור על הכרעת-דין מיום 27.02.2022 ועל גזר-דין מיום 08.05.2022 של בית המשפט השלום בראשון לציון (כבוד השופט עמית מיכלס) בת"פ 50934-03-19, במסגרתו הורשעו שני המערערים לאחר שמיעת ראיות, ונגזר דינם בגין ביצוע עבירות של:

מערער 1 הורשע בעבירות המנויות בכל 10 האישומים בכתב האישום: **העברת רכב על ידי רכב לתיקון בשטחים בצוותא** - לפי סעיף 10(א)(7) לחוק הגבלת השימוש ורישום פעולות בחלקי רכב משומשים (מניעת גניבות), התשנ"ח - 1998 (להלן: "חוק הגבלת השימוש" או "החוק") + סעיף 29 (א) לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 (להלן: "חוק העונשין") (ארבע עבירות כמפורט באישומים 1, 2, 8, 9); **נהיגה בקלות ראש** - לפי סעיף 62 (2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "פקודת התעבורה") (ארבע עבירות כמפורט באישומים 1, 4, 5, 7); **הפרעה לשוטר במילוי תפקידו** - לפי סעיף 275 לחוק העונשין (אישום 1); **נהיגה בזמן פסילה** לפי סעיף 67 לפקודת התעבורה (חמש עבירות כמפורט באישומים 1, 4, 5, 7, 10); **נהיגה ברכב ללא ביטוח** - לפי סעיף 2א לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970 (להלן: "פקודת ביטוח רכב") (ארבע עבירות כמפורט באישומים 1, 4, 5, 7); **העברת רכב על ידי רכב לתיקון בשטחים** - לפי סעיף 10(א)(7) לחוק הגבלת השימוש (שלוש עבירות כמפורט באישומים 3, 6, 7).

על המערער 1 נגזר עונש מאסר בפועל בן 32 חודשים והופעלו שני מאסרים על תנאים בני 7 ו- 5 חודשים משני תיקים שונים (ת"פ 1375-08-14, פ"ל 4967-10-14) במצטבר זה לזה ולעונש המאסר שהוטל, כך **שסך-הכל נגזר על המערער עונש מאסר בפועל בן 44 חודשים**; מאסרים על תנאי ופסילה על תנאי כמפורט בגזר-הדין; **קנס בסך ₪ 10,000** או 2 חודשי מאסר תמורתו; פסילה בפועל למשך 5 שנים והופעל עונש פסילה על תנאי בן 5 חודשים (פ"ל 4967-10-14) במצטבר, כך **שסך-הכל נדון לפסילה בפועל בת 5 שנים ו-5 חודשים, מיום שחרורו ממאסר.**

מערער 2 הורשע בעבירות המנויות ב- 2 אישומים: **נהיגה בקלות ראש** - לפי סעיף 62 (2) לפקודת התעבורה (אישום מסעיף 4); **העברת רכב על ידי רכב לתיקון בשטחים** - לפי סעיף 10(א)(7) לחוק הגבלת השימוש (אישום מסעיף 6).

על המערער 2 הושת עונש מאסר בפועל בן 4 חודשים והופעל מאסר על תנאי בן 7 חודשים (מת"פ 1375-08-14) לנשיאה בחופף ובמצטבר, כך **שסך-הכל נגזר על המערער עונש מאסר לנשיאה בפועל למשך 9 חודשים**; מאסר על תנאי פסילה על תנאי כמפורט בגזר-הדין; **קנס בסך ₪ 3,000** או חודש מאסר תמורתו; **פסילה בפועל למשך שנתיים מיום שחרורו ממאסר.**

כן ניתן צו לחילוט ארבעת כלי הרכב שצוינו בכתב-האישום.

העובדות

2. מערער 1 הוא הבעלים של עסק לשירותי גרירה (להלן: העסק), ובבעלותו היו מספר רכבים, בהם רכבי גרר (ארבעה רכבי גרר, אשר ימוספרו בהתאם בפירוט האישומים) וכן שני רכבים פרטיים (מסוג "איוניק" ו"טוסון"). בין השנים 2018 - 2019 המערערים יחד עם נאשם נוסף (נאשם 3 - שבעניינו לא הוגש ערעור, אשר היה נהג גרר שכיר), היו מעבירים כלי רכב לתיקון בשטחים, בכך שהיו גוררים אותם, מורידים אותם בכניסה לשטחים אלו - בין אם לפני המחסום ובין אם לאחר שעברו דרכו, ומעבירים אותם לשטחים באמצעות גרר פלסטינאי, לשם הסוואת העובדה כי הרכב מועבר על ידם לתיקון בשטחים.

באישום 1 הורשע המערער 1 בכך, שהוביל רכב פולקסווגן של אדם בשם מוכתר. הגרירה נעשתה באמצעות מערער 2 שנהג בגרר 2, כשלידו ישב מוכתר, עד לכניסה ליישוב צופים, שם פרק את הרכב על הכביש ונסע מהמקום. בהמשך נכנס לרכב אדם שזהותו אינה ידוע, ובמקביל הגיע מערער 1 למקום ברכב האיוניק בעודו נוהג בזמן פסילה, והחל לנסוע במורד הכביש מכיוון היישוב צופים לכיוון מחסום 107, כשרכב הפולקסווגן נסע ברידה אחריו. בהמשך חצו השניים קו הפרדה לבן, עברו את מחסום 107, ונעצרו בצד הדרך. לאחר מספר דקות נסע מערער 1 מהמקום ברכב האיוניק אל תוך קלקיליה. בהמשך הגיע למקום אדם שזהותו אינה ידועה, אשר נהג ברכב קיה הנושאת לוחית זיהוי פלסטינית, חיבר את רכב הפולקסווגן לרכב הקיה באמצעות כבלים,

וגרר אותו כשהוא עובר את המחסום בכניסה לקלקיליה ומובילו אל תוך העיר. פעולות אלו נעשו בידיעתו ובהנחייתו של מערער 1. כעבור מספר דקות נהג מערער 1 בחזרה מקלקיליה לכיוון ישראל. בשלב מסוים, לאחר שהבחין בשוטרים שכרזו לו לעצור, עקף מערער 1 מספר כלי רכב על קו הפרדה רצוף עד שנכנס לכפר נבי אליאס ונמלט מהשוטרים.

באישום 2 הורשע מערער 1 בכך, שנעתר לבקשת אדם בשם חנוכיב להעביר מונית שירות מסוג מרצדס השייכת לאחיו לצורך תיקונה בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית. מערער 1 הוביל את המונית מנתניה באמצעות אחד מנהגי הגרר של העסק שזהותו אינה ידועה תוך שהשתמש בגרר 4, כשלידו ישב חנוכיב, עצר בשול הדרך במרחק של כ-300 מטרים מהכיכר לכיוון הכפר סלפית ופרק את המונית על הכביש. בהמשך הגיע למקום נהג שזהותו אינה ידועה ברכב גרר הנושא לוחית זיהוי פלסטינית, ונעמד מאחורי גרר 4 והמונית. משעזב נהג הגרר של המערער את המקום, הוביל נהג הגרר הפלסטיני את המונית לשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית ונסע לכפר חווארה, שם פרק את המונית לצורך תיקונה בכניסה למוסך המתמחה בתיקון כלי רכב מסוג מרצדס והכל בידיעתו ובהנחייתו של מערער 1.

באישום 3 הורשע מערער 1 בכך, שהוביל באמצעות גרר 3, בו נהג אחד מנהגיו, רכב מסוג הונדה סיוויק השייך לאדם בשם שעבי, שפנה אליו באותו יום לצורך תיקונו. הרכב נגרר על ידי גרר 3 והועבר בהמשך לגרר 4, בנוכחות מערער 1 שעמד בסמוך. שתי דקות לאחר מכן הוביל מערער 1 את הסיוויק וכן רכב נוסף באמצעות נהג גרר 4 לשביל עפר הסמוך לכביש 5 ופרק אותה. בהמשך העמיסו אחרים שזהותם אינה ידועה את רכב הסיוויק ואת הרכב הנוסף על גרר בעל לוחית רישוי פלסטינית, ולאחר שנהג גרר 4 נסע מהמקום, נסעו האחרים בגרר הפלסטיני בכביש 5 לכיוון כביש 60 לצורך תיקונו בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית, והכל בידיעתו ובהנחייתו של מערער 1.

באישום 4 הורשעו המערערים 1 ו-2 בכך, שנהגו בקלות ראש בצוותא בעת שקשרו לרכב הטוסון באמצעות כבל רכב מזדה 3 וגררו את המזדה לשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית, כאשר מערער 1 נהג ברכב הטוסון ואילו מערער 2 ישב ברכב המזדה. בהמשך עצרו המערערים בשול הימני את כלי הרכב כ-500 מטר לפני מחסום 109, ניתקו את הכבל שחיבר בין שני כלי הרכב, והמשיכו בנסיעה כך שמערער 2 נהג ברכב המזדה לפני הטוסון. מערערים 1 ו-2 עברו את המחסום ונעצרו כ-100 מטר לפני הכיכר בכניסה לקלקיליה. מערער 1 נהג ברכב בזמן פסילה.

באישום 5 הורשע מערער 1 בכך, שנהג בקלות ראש ברכב הטוסון, תוך שגרר רכב מזדה 6 הקשור לרכבו בכבל, והמשיך בנסיעה בדרך זו לכיוון צומת מורשה, כביש 5 וכביש 6 - והכל בעודו בזמן פסילה וללא ביטוח.

באישום 6 הורשעו מערערים 1 ו-2 בכך, שמערער 1 נעתר לבקשת אדם בשם סלאמה להעביר עבורו רכב מסוג BMW לצורך תיקונו בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית. באותו היום הובילו מערערים 1 ו-2 את הרכב בצוותא מכפר קאסם באמצעות גרר 1 בו נהג מערער 2. מערער 2 עצר את הגרר כ-300 מטר לאחר שעבר את מחסום 109, כשלפניו עמד גרר הנושא לוחית זיהוי פלסטינית, והכל בידיעתו ובהנחייתו של מערער 1. מערער 1

2 ונהג הגרר הפלסטיני ירדו מרכבי הגרר ושוחחו ביניהם. לאחר מכן פרק מערער 2 את הרכב מהגרר והמשיך בנסיעה, ואילו נהג הגרר הפלסטיני החל להעמיס את ה-BMW על הגרר הפלסטיני עד לרגע בו הגיעו שוטרים למקום.

באישום 7 הורשע מערער 1 בכך, שנעתר לבקשת אדם בשם יפעי על מנת שיתקן את רכבו של חברו של יפעי מסוג טויוטה בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית. עוד באותו היום הוביל מערער 1 את הטויוטה ממקום שאינו ידוע, תוך שנהג בזמן פסילה. בנוסף, מערער 1 נהג ברכב בקלות ראש בכך שגרר את הטויוטה באופן בו חובר הרכב לרכב הטוסון באמצעות כבל. באופן זה עבר מערער 1 דרך מחלף מורשה, כביש 5, מחלף קסם, מחלף חורשים וכביש 6, עד שהגיע למחסום 109, אותו חצה לכיוון שטחי האחריות האזרחית הפלסטינית על מנת שהרכב יתוקן שם.

באישום 8 הורשעו מערער 1 ונאשם 3 בכך, שהובילו רכב מסוג מרצדס לתיקון בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית באמצעות גרר 2, בו נהג נאשם 3, בשעה שבעל הרכב ישב לידו. לאחר שחצה את מחסום 110 מכיוון ישראל, עצר נאשם 3 את הגרר מאחורי תחנת הדלק סונול בכניסה לאריאל. בעל הרכב ירד מרכב הגרר, ונאשם 3 פרק את המרצדס בשעה שלפניו עמד רכב גרר פלסטיני, והכל בידיעתו ובהנחייתו של מערער 1. בהמשך עזב נאשם 3 את המקום, ואילו הגרר הפלסטיני נשאר במקום, ובהמשך נתפס על ידי המשטרה.

באישום 9 הורשע מערער 1 בכך, שנעתר לבקשת אדם בשם נאצר להוביל רכב מזדה הנמצא בבעלות אשתו לצורך תיקונו בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית. מערער 1 הוביל את המזדה ממקום שאינו ידוע באמצעות אחד מנהגי הגרר של העסק שזהותו אינה ידועה, עבר את מחסום 109 מכיוון ישראל, עצר בשול הדרך כ-300 מטר מהכיכר לכיוון קלקיליה, פרק את המזדה על הכביש ועזב את המקום. בסמוך לשעה 14:28 הגיעו למקום שני אנשים שחיברו את רכב המזדה בכבל לרכבם וגררו אותו לקלקיליה לצורך תיקונו, כל זאת בידיעתו ובהנחייתו של מערער 1.

באישום 10 הורשע מערער 1 בכך, שנהג בזמן פסילה ברכב מסוג BMW בעת שעשה דרכו מירדן לישראל, באזור מעבר הגבול באילת.

עיקרי הכרעת הדין

3. המחלוקות בתיק מבוססות על גרסת המערער 1 לפיה הכחיש כי תיאם עם גורם פלסטיני כלשהו את גרירת כלי הרכב, וכן הכחיש כי נהג בפסילה. במרכז המשפט עמדה הטענה המשפטית שהעברת כלי רכב ל"שטחים", ובפרט למקום בו נתפסו המערערים - לעיתים בתוך ישוב ישראלי או בסמוך אליו, אינה מהווה עבירה. המערערים אמנם הודו שלעיתים גררו את כלי הרכב למקום כלשהו "מעבר למחסום", אך בהעדר כל איסור על כך, וככל שכלי הרכב נגררו בהמשך ליעד נוסף על-ידי גורם אחר, הם אינם נושאים באחריות פלילית בשל מעשים אלו.

4. בית-המשפט התייחס לבלבול שחל בשימוש במושג "שטחים" על-ידי המאשימה, עדי התביעה והמעוררים. עם זאת קבע, כי גם למערערים היה ברור שלצורך הדיון המילה "שטחים" משמעותה אזורים בשטחי יהודה ושומרון שאינם כוללים ישובים ישראלים. בית-המשפט קמא דן בפרשנות המושג "שטחי האחריות האזרחית הפלסטינית" (להלן: "שטחי האחריות הפלסטינית" או "השטחים") בהרחבה, אך קבע, שבסופו של יום לסוגיה זו אין משמעות מעשית להגנת המערערים.
5. בית-המשפט קמא עבר לנתח את סעיף 10(א)(7) לחוק הגבלת השימוש, הקובע איסור ספציפי לפיו אין להעביר רכב באמצעות רכב כדי לתקנו בשטחי האחריות הפלסטינית. לפי חוק הגבלת השימוש, המפנה לפקודת ביטוח רכב מנועי וממנו להסכמים מדינתיים שנחתמו, הסיק בית-המשפט קמא, כי אדם מבצע עבירה כל אימת שהוא גורר רכב אחר כדי לתקנו בכל מקום שאינו ישוב ישראלי או אתר צבאי ב"אזור C" שביהודה ושומרון - ובמילים אחרות: אין להעביר רכב לשם תיקונו בכל מוסך ב"אזור C", אלא רק במוסכים הממוקמים בישובים הישראליים או באתרים צבאיים שבאזור זה.
6. היסוד הנפשי הדרוש לביסוס העבירה לפי סעיף 10(א)(7) לחוק הוא מחשבה פלילית, ובהינתן שאין מדובר בעבירת תוצאה, די אם תוכח מודעותו של הגורר לטיב המעשה ולקיום נסיבות העבירה. המדובר בעבירת מטרה, ועל התביעה להוכיח את מודעותו של הנאשם לכך, שהעברת הרכב נעשתה כדי או מתוך מטרה או מתוך כוונה שיתוקן בשטחי האחריות הפלסטינית - במנותק מהשאלה אם הרכב אכן תוקן באזור זה בפועל.
7. בית-המשפט קמא דן בשאלת החלתו של כלל הצפיות בענייננו, חרף העובדה שעסקין בעבירת מטרה (ולא בעבירת תוצאה), ובחן על-פי פסיקת בית-המשפט העליון את העבירה באופן פרטני, תכלית חקיקתה ומטרותיה. בית-המשפט קמא קבע, כי בדומה לעבירות "מסכנות חיים", ניתן להחיל את הכלל גם בענייננו - שכן, הפרשנות התכליתית והערכים המוגנים העומדים ביסוד העבירה מובילים למסקנה שהפעילות העבריינית בה מבקש החוק להגבלת שימוש להילחם כוללת גם היבטים מסכני חיים. במקביל, ממילא במקרים שבהם יעד הגרירה מעורר חשד, הרי שבהתאם לסעיף 20(ג)(1) לחוק העונשין אפשר יהיה לראות באדם שחשד בקיומה של אפשרות זו כמי שהיה מודע לה ככל שנמנע מלבררה. המשמעות היא, שבכל אותם מקרים המעוררים חשד, על הגורר רכב למחסומים לבדוק מה הוא יעד הגרירה, ואם לא יעשה כן, הוא עלול להיחשב כמי שהיה מודע לאפשרות שהרכב יתוקן בשטחי האחריות הפלסטינית - בין מכוח הלכת הצפיות, בין לפי הוראות סעיף 20(ג)(1) לחוק העונשין.
8. בית-המשפט קמא בחן את מגוון גרסאותיו של המערער 1 בחקירותיו במשטרה וקבע, שלמעשה המערער 1 הודה שהבין שכלי הרכב שהתבקש לגרור מיועדים לתיקון ב"שטחים", ובאותה נשימה הבהיר שהדבר אינו מעניינו. עוד קבע כממצא עובדתי, כי ברבים מהאישומים (בהתאם לפירוט בהכרעת-הדין וכפי שיתומצת בהמשך) הוכח, שהמערער 1 ידע מה הוא יעד התיקון המדויק, בחלק מהמקרים אף היה מעורב אישית בתיאום הגרירה ליעד שאינו ישוב ישראלי ואף בהובלת הרכב ובחיבורו לגרר הפלסטיני.
9. מטעם התביעה העידו בעלי כלי הרכב הנגררים; עדויות שוטרים שעקבו אחרי המערערים ותיעדו את מעשיהם; עדויותיהם של כמה מנהגי הגרר; ופלט שיחות בין המעורבים. מטעם ההגנה העידו

10. בית המשפט קמא ייחד פרק ספציפי להערכת מהימנותו של המערער 1 וקבע, כי גרסתו של מערער 1 לא היתה אחידה - לעיתים שינה גרסתו בהתאם לשאלות שנשאל ולראיות שהוצגו בפניו, ולעיתים דבק בגרסתו, על אף שהוצגו בפניו ראיות סותרות. בית המשפט קמא אף לא השתכנע מטענת מערער 1 לפיה נהגי הגרר, שאינם מכירים זה את זה ואשר נחקרו באזהרה בעצמם, משקרים על מנת להפילו (וכן נדחתה טענת ההגנה לפיה יש להתייחס אליהם כאל "עדי מדינה"). מערער 1 סתר עצמו בדבר יחסיו עם נהגי הגרר הפלסטינים, וטען טענות מיתממות ומגמתיות - בהן טענות לפיהן כלי הרכב שגרר היו מיועדים לפירוק, וכי נהגי כלי הרכב הם אלו שהורידו את לוחיות הרישיון מהרכבים טרם הגרירה. הטענות שהעלה אינן מתיישבות עם ראיות וגרסאות אחרות שמסר, ובית-המשפט קמא קבע כי התקשה "עד מאוד" ליתן אמון בדבר המערער 1 ולקבוע על-פיהם ממצאי עובדה (פסקה 24 להכרעת-הדין).

11. לאחר דיון בסוגיות אלו, עבר בית-המשפט קמא לבחון את המסכת הראייתית של כל אישום ואישום, ולהלן אתמצת את קביעות בית-המשפט קמא בהתאם.

12. אישום 1: הוכחה נוכחותו של המערער 1 במקום ונהיגתו ברכב (דו"ח פעולה - ת/11, תצלומי מספר רישוי הרכבים - ת/84, סרטון רחפן משטרתי שתיעד את האירוע - ת/42, ת/43). נקבע כי מערער 1 היה מודע לכך שיעד התיקון הוא בשטחי האחריות הפלסטינית, לאור עדותו של בעל הרכב הנגרר מוכתר, אשר העיד על כך שהמערער 1 סירב לגרור את הרכב המקרטע לקלקיליה ואמר לו שיריד אותו בכניסה לעיר. המערער 1 הוריד את הרכב שלא בסמוך למוסך כלשהו, ועל כן קבע בית-המשפט קמא כי ידע שיעד הגרירה אינו סופי. מן העדות וצילומי הרחפן עלה עוד, כי כ - 100 מטר לאחר המחסום, במקום שבו המערער 1 הוריד את רכבו של מוכתר, הגיע סימולטנית רכב עם לוחית רישוי פלסטינית ונעצר במקביל לרכב בו נהג המערער. המערער נסע ברכבו לכיוון קלקיליה, בעוד הרכב הפלסטיני חיבר בכבל את רכבו של מוכתר לרכבו וגרר אותו לכיוון קלקיליה. ראיה נוספת היא התנהגותו המפלילה של המערער, אשר עם יציאתו מקלקיליה הבחין ברכב משטרתי, סירב להוראת השוטר אשר כרז לו לעמוד בצד, והחל בנסיעה מהירה תוך שעקף מספר כלי רכב וחצה פס הפרדה לבן. כנגד ראיות אלו עמדו גרסאות משתנות של המערער 1, אשר בחקירתו במשטרה טען כי כלל לא נכח במקום. בית-המשפט קמא קבע, כי הוכח שהמערער היה מודע ליעד הנסיעה הסופי ולכל פרטי הפרטים של "המבצע", הוכח תכנון קפדני ומדוייק - והכל באופן שאיפשר לבית-המשפט קמא לקבוע מעבר לספק סביר שהמערער 1 תיאם את הגרירה כולה, לרבות התיאום עם הרכב הפלסטיני, ועל כן הרשיע אותו בביצוע עבירות של העברת רכב על-ידי רכב לתיקון בשטחים, נהיגה בקלות ראש, הפרעה לשוטר, ונהיגה בזמן פסילה וללא ביטוח (ראו בהמשך תמצית קביעותיו של בית-המשפט קמא אשר לעבירה של נהיגה בפסילה לגבי כל האישומים הרלבנטיים).

13. אישום 2: באישום זה העידו בעל הרכב הנגרר (מונית) ואחיו, כי מערער 1 ידע על הצורך בתיקון הרכב והבעלים אף ביקש שהתיקון יהיה במוסך בחווארה. שוטר היה עד לפריקת הרכב מהגרר של מערער 1 (שהיה נהוג על-ידי אחד מנהגי הגרר של המערער) באריאל בשול הדרך במרחק של 300

מטר מכיכר לכיוון הכפר סלפית ("באמצע שום מקום", כפי שתיאר אחד השוטרים בזירה), כשבמקום כבר המתין הגרר הפלסטיני והתקיים קשר לא מקרי בין נהגי הגררים (דו"ח שוטר ת/38 + סרטונים ת/45), לאחריו הגרר הישראלי עזב את המקום, הגרר הפלסטיני העמיד את המונית ונסע לכיוון כללי חווארה ופרק את המונית בסמוך למוסך "עאדל מנסור". אל מול ראיות אלו תיאר בית-המשפט קמא את גרסאותיו של המערער 1 בחקירתו ובעדות אשר השתנו בהתאם לראיות שהוטחו בו. בית-המשפט קמא קבע, כי הראיות במקרה זה גם הן מצביעות על כך כי המערער 1 היה מודע לעובדה שהוא גורר רכב לצורך תיקונו במקום אסור על פי חוק, כשהמעקב המשטרתי אף העלה כי המונית תוקנה בפועל במוסך בישוב חווארה - ועל כן המאשימה עמדה בנטל המוטל עליה להוכיח את המיוחס למערער 1 באישום זה - עבירה של העברת רכב על-ידי רכב לתיקון בשטחים.

14. אישום 3: באישום זה הורשע המערער 1, לבקשת המאשימה, בנוגע להובלת רכב אחד בלבד - של ינון שעייבי, אשר העיד כי אדם באזור התעשייה אמר כי יתקן את רכבו "ליד כוכב יאיר", ולאחר שהרכב תוקן, אותו אדם החזיר לו את הרכב. באישום זה הוגשו ראיות מטעם עוקבים, אשר תיעדו את הרכב המדובר וכן רכב נוסף מועמס על גרר 3 בבית העסק של המערער, בעודו נוכח במקום (ת/135, ת/138). המערער עזב את המקום ברכב טוסון, ואחד העוקבים הוסיף, שראה את המערער 1 נוסע ברכב הטוסון בכביש בו נסע הגרר ועליו שני כלי רכב. הגרר נסע בכביש 5 עד לשביל צדדי, נהג הגרר יצא מהרכב, הלך בשביל עפר, ופגש בשני גברים שפרקו את שני כלי הרכב והעמיסו אותם לרכב גרר בעל לוחית רישוי פלסטינית. נהג הגרר מטעם המערער שילם לשני האנשים סכום כסף, והרכב הפלסטיני נסע מהמקום. בית-המשפט קמא קבע, כי מערער 1 מסר גרסה מבולבלת ולא עניינית לעניין אישום זה, אותה לא תמך בראיות.

בית-המשפט קמא קבע, כי ניתן ללמוד על מודעות מערער 1 לכך שמטרת הגרירה הייתה תיקון הרכב בשטחי האחריות הפלסטינית משילוב ראיות נסיבתיות, בהן נוכחותו במקום העמסת הרכב על הגרר שלו; ליווי הגרר לכיוון המחסום; הודאתו כי פעולות ברכבי הגרר מתבצעות בשליטתו; עדותו של הבעלים של הרכב כי העביר את הרכב לתיקון, אשר התבצע; העברת הכסף מצד נהג הגרר של מערער 1 אל נהג הגרר הפלסטיני. על כן נקבע, כי המאשימה עמדה בנטל המוטל עליה להוכיח כי המערער ביצע עבירה אחת של העברת רכב על-ידי רכב כדי לתקנו בשטחים.

15. אישום 4: המערער 1 הודה בחקירתו שאכן גרר את רכב המזדה באמצעות כבל (ת/66), ובית-המשפט קמא ציין כי לא התייחס לכך בעדותו בבית-המשפט. בנוסף, שוטר העיד, כי הבחין במהלך פעילות יזומה ברכב הטוסון של המערער 1 נהוג על-ידו מושך אחריו בכבל את רכב המזדה, בו נהג המערער 2, לכיוון המחסום. אותו שוטר תיעד את האירוע בדו"ח פעולה (וכן בסרטון), ממנו עלה, כי לאחר שהמערערים עברו את המחסום לכיוון קלקיליה, הם השאירו את רכב המזדה הנגרר וחזרו ברכבו של מערער 1 למעבר הבידוק, בו עוכבו. במהלך העיכוב נמצא אצלם כבל פלדה מחובר בשאקלים, וחיפוש זה תועד בסרטון (ת/18); עדות זו זכתה לתמיכה של דו"חות פעולה של שני שוטרים נוספים). זיהוי של המערער 2 הוכח באמצעות השוטרים, אשר העידו על היכרותם עימו, בגרסת המערער 1 בחקירה וכן בעובדה שהמערער 2 נתפס בסמוך למקום זמן קצר לאחר מכן. המערערים מסרו גרסאות סותרות בדבר חלקו של מערער 2 באירוע, ומערער 2 עצמו מסר גרסאות משתנות (כשהוא אף נמנע

מזימון עדת הגנה רלבנטית לאחת הגרסאות שהשמיע). בית-המשפט קמא דן בטענות שונות שהועלו על-ידי הסניגורים בדבר מחדלי חקירה שונים, ודחה אותן (פסקה 61 להכרעת-הדין). בית-המשפט קמא קבע, לכן, כי הוכח שהמערערים גררו את רכב המזדה באמצעות כבל גמיש על כביש ראשי לאורך מספר קילומטרים באופן שיש בו לסכן את הציבור באופן ממשי, והכריע שיש להרשיע את המערערים בעבירה של נהיגה בקלות ראש, ואת מערער 1, בנוסף, בעבירה של נהיגה בפסילה וללא ביטוח.

16. אישום 5: המערער 1 לא הכחיש את האירוע המתואר באישום זה ובחקירתו אף הודה במיוחס לו (ת/91 - אם כי טען שלא גרר את הרכב לצורך תיקון בשטחים) בנוסף תועדו שני כלי הרכב - הגורר והנגרר, בצילומים (ת/140ד'). על כן נקבע, כי יש להרשיע את המערער 1 בביצוע עבירה של נהיגה בקלות ראש כמפורט בעובדות אישום זה.

17. אישום 6: המערערים לא חלקו על כך כי הם אלו שהעבירו את כלי הרכב על גבי גרר 1. הבעלים של הרכב - סלאמה - הוכרז כעד עוין, ובית-המשפט קמא ביכר בסופו של יום את האמור בהודעתו במשטרה (ת/151). סלאמה מסר בהודעתו, כי פנה אל עסקו של מערער 1 בשל תקלה שהתגלתה ברכבו. האחרון המליץ על תיקון בתחנת הדלק בתחסין, ועל אף שסלאמה ביקש לתקן את הרכב באלפי מנשה, שלח לו מערער 1 גרר להעמיס את רכבו. עוד אישר, כי מערער 2 היה נהג הגרר, וזאת על בסיס היכרות רבת שנים עימו. חיזוק לדבריו בחקירה, מצא בית-המשפט קמא בדוחות הפעולה של השוטרים במקום (ת/15; ת/29; ת/33), בסרטונים (ת/19) ובעדויותיהם בבית המשפט; וכן במחקרי התקשורת שהעידו על קשר הדוק בין המערערים לבין סלאמה, בפרט ביום האירוע (ת/139ג1).

ההגנה טענה כי לא הוכח שתחנת הדלק בתחסין היא מקום אסור לתיקון רכבים לפי החוק, ונקבע, על בסיס עיון במפות שהוגשו בהסכמת ההגנה (ת/163, ת/163א), כי זו מצויה בין שני כפרים פלסטיניים, כאשר הישובים הישראליים הסמוכים רחוקים מהמקום, ועל כן קבע בית-המשפט קמא, כי המאשימה הוכיחה שהמוסך אינו ממוקם בישוב ישראלי, כאשר טענות ההגנה נותרו מעורפלות וללא תימוכין.

בית-המשפט קמא קבע, כי מודעות המערערים לנסיבה זו נלמדת משמה הערבי של התחנה; מקרבתה לכפרים פלסטיניים; מהורדת לוחית הרישוי של הרכב הנגרר במהלך הגרירה המלמדת על כוונת הסתרה; מהצורך בגרר פלסטיני לאחר מעבר המחסום, שהיה מתייתר אם היה מדובר ביישוב ישראלי; וכן מהתנהגותו המפלילה של מערער 1 ויחסו האלים אל השוטרים.

עדויות המערערים מהוות חיזוק לראיות התביעה, בכך שעומדות בסתירה לראיות חיצוניות וכן לגרסאות שמסרו במשטרה, וכן השמיעו מיני טענות כבושות בתוך גרסאותיהם המשתנות.

בית-המשפט קמא קבע, לכן, כי הוכח ששני המערערים ביצעו עבירה של העברת רכב על-ידי רכב כדי לתקן בשטחים.

18. אישום 7: על-פי עדותו של עד התביעה יפעי, הוא היה בקשר עם מערער 1 אשר לתיקון הרכב וביקש שייגרר ל"מוסך רביע" בכניסה לקלקיליה. בסופו של יום, המערער 1 אף הודה כי הוא שגרר את

הרכב, והוגשו תמונות שתיעדו שגרר את הרכב כשהוא קשור לרכב הטוסון שלו בכבל שחיבר בין שני הרכבים (ת/140ה). בית-המשפט קמא סקר את גרסאותיו המשתנות והבלתי מהימנות של המערער, אשר הכחיש בתחילה שנהג ברכב, הודה בכך לאחר מכן - אך הבהיר שהרכב נגרר שלא מעבר לשלט המורה על איסור כניסה לשטחים. על רקע עדות יפעי והעדר מהימנותו של המערער 1, קבע בית-המשפט קמא, כי המערער 1 היה מודע לכך שמטרת הגרירה היא תיקון הרכב שלא בישוב ישראלי, ועל כן הוכחו יסודות העבירה של העברה רכב על-ידי רכב כדי לתקנו בשטחים.

19. אישום 8: במרכז ראיות התביעה מצויות עדותו של בעל רכב המרצדס (אדם אילם) ובנו, אשר מסרו כי ביקש מהגרר אליו התקשר בנו שיגרור את רכבו לשכם. עוד עולה, כי הגרריסט (נאשם 3) הוריד את לוחיות הרישוי בשל המצלמות, הוריד את הרכב בדרך ואמר שיגיע גרר אחר לגרירת הרכב לשכם, שכן הוא אינו יכול להיכנס ל"בפנים".

הבן מסר בעדותו כי לאחר שביקש גרירה לשכם, הגרירה תואמה עם המערער 1 למחרת ואביו הצטרף לנסיעה. לאחר שהאחרון התקשר אליו עצבני בשל הצורך בהחלפת הגרר, התקשר הבן לגרריסט שאמר שיגיע גרר אחר בגלל שהוא לא יכול להיכנס ל"בפנים".

במסגרת אישום זה, נשמעו העדויות של בעל הגרר הפלסטיני, אשר עובד עם מערער 1 במשך שנים רבות, וכן של הנהג פלסטיני שהגיע למקום, שמסר כי מערער 1 התקשר אליו בשעה שנעצר על ידי השוטרים, להערכתו כדי למסור לו את יעד הגרירה. בית-המשפט קמא קבע, כי עדות זו מחזקת את מודעותו של מערער 1 לעניין יעד הגרירה ולשליטתו באירוע.

גם במקרה זו עקבה המשטרה אחרי המתרחש, כפי שעולה מעדויות שלושה בלשים, דו"חות פעולה שהוגשו (ת/24; ת/30; ת/40), תמונות וסרטונים. מראיות אלו עולה, ששני רכבי הגרר עמדו בסמיכות האחד לשני, כאשר רכב הגרר הפלסטיני המתין לבואו של רכב הגרר של המערער 1 בו נהג הנאשם 3, נעמד לפניו בשעה שנאשם 3 פרק את רכב המרצדס, ולאחר מכן עזב הגרר בו נהג הנאשם 3 את המקום.

המערער 1 מסר גרסה בלתי מהימנה, במהלכה אף האשים את כל העדים והשוטרים כי הם אלו שמשקרים, גרסה המצויה בסתירה לכל הראיות הנ"ל וכן למחקרי תקשורת.

לכל אלו, יש להוסיף את גרסת הנאשם 3, לפיה לא פרק את הרכב במוסך ואת העובדה שהבן העביר למערער 1 את פרטי המוסך (ת/153).

בית-המשפט קמא מצא להעדיף את עדויותיהם של בעל הרכב ובנו על-פני עדויות המערער 1 ונאשם 3, ולנוכח מכלול הראיות נקבע, כי הוכח ביצוע עבירה של העברת רכב על-ידי רכב כדי לתקנו בשטחים על-ידי מערער 1 (וכן נאשם 3).

20. אישום 9: מטעם התביעה העיד נאצר, בן זוגה של בעלת הרכב, ששלל את טענתו של מערער 1 לפיה הרכב היה מיועד לפירוק, ואף טען כי הרכב שב אליו לאחר התיקון במצב טוב. עוד מסר, כי מערער 1 סירב לבקשתו לגרור את הרכב למוסך בקלקיליה, אלא מסר כי יכול לגרור את הרכב עד

למחסום, שם יצטרך נאצר להזמין גרר פלסטיני. בת-זוגו של נאצר חיזקה את עדותו, כשאישרה שהרכב תוקן במוסך בקלקיליה.

מעבר רכב הגרר נקלט במצלמות המחסום (ת/140ג); גרירת הרכב כשהוא ללא לוחית רישוי ופריקתו בצד הדרך, תועדו בסרטון (ת/21); וכן הוגש דו"ח פעולה של בלש המתאר את גרירת הרכב עד אחרי שלטי האזהרה בכניסה לקלקיליה (ת/16).

גם במקרה זה, המערער 1 מסר מספר גרסאות משתנות, חלקן תמוהות, ובית המשפט קמא העדיף את גרסתו של נאצר, על אף ששונתה מפני חששו משלילת אישור השהייה שלו, על פני גרסת מערער 1.

בית-המשפט קמא קבע, שהוכח כי המערער 1 היה מודע לכך שהרכב לא מיועד להיות מתוקן בישוב ישראלי, ואין חשיבות לשאלה לאיזה מוסך בדיוק נגרר הרכב. בית-המשפט קמא דחה את הטענה לקיומו של מחדל חקירה על רקע החסר בגרסת בעל המוסך או ציון שם המוסך אליו נגרר הרכב, שכן לקבלת טענה מעין זו השלכות מעשיות מרחיקות לכת ועלולה להביא לסיכול האפשרות לאכוף את האיסור הקבוע בחוק בשל הקושי לאסוף ראיות בתוככי ערים פלסטיניות.

על כן נקבע, כי הוכח שהמערער 1 ביצע עבירה של העברת רכב על-ידי רכב כדי לתקנו בשטחים.

21. אישום 10: מערער 1 טען שיש ברשותו רישיון בתוקף, וכי קיבל "פתק" לפיו השוטר שתפס אותו נוהג במהירות מופרזת אישר לו לנגד ליום 28.2.19. עם זאת, אישור מעין זה לא הוצג. עוד נדחתה טענתו לפיה לא היה בארץ בזמן שרישיונו נשלל ועל כן לא היה מודע לכך.

בית-המשפט קמא קבע, כי המדובר בטענה מיתממת, שכן השימוע המתואר באישום זה אמנם נערך בהיעדרו, אך נכח בו עו"ד מטעמו אשר החזיק בייפוי כוח מטעם מערער 1 בדיוק לצורך כך. בית המשפט קמא קבע כי הוכחו יסודות עבירת נהיגה בזמן פסילה באישום זה.

22. כנגד מערער 1 נטען באישומים 1,4,5,7 כי נהג בזמן פסילה. בית-המשפט קמא הרחיב בפירוט התשתית הראייתית המבססת הרשעה בעבירה כנטען באישומים אלו, ובין השאר התביעה הציגה תעודת עובד ציבור, המעידה על שלילת רישיונו למשך 9 חודשים, וכן כי לא הפקיד את רישיונו במועד שנקבע. עוד הציגה מזכר של שוטר (ת/133) בו מפורטים החפצים שנתפסו ברכבו, בהם מכתב שנשלח עבורו ובו נמסר לו שרישיונו מותלה וכי עליו להפקיד אותו מיידית. הימצאות מסמך זה ברשות מערער 1 מונעת ממנו להתכחש לכך שידע כי נאסר עליו לנהוג. בנוסף, במהלך חקירתו מיום 22.1.2019 נמסר לו מפורשות שנאסר עליו לנהוג ברכב וכי הוא פסול נהיגה (ת/66), ויש בכך כדי לחזק את התשתית הראייתית לביצוע עבירה של נהיגה בפסילה באישומים המאוחזרים לחקירה זו - אישומים 1 ו- 10.

גם בעניין זה מסר המערער מספר גרסאות סותרות ומשתנות, ונדחו שלל טענותיו סביב האפשרות שרישיונו לא נשלל.

23. בית-המשפט קמא דחה את טענותיו של המערער 1 בדבר אכיפה בררנית - על רקע העובדה שלא נחקרו או נעצרו נהגי גרר פלסטינים, או בשל העובדה שלא הוגשו כתבי אישום כנגד בעלי הרכבים. בית-המשפט קמא קיבל את טענות התביעה לפיהן, הנהגים הפלסטינים אינם בגדר חשודים, ובעלי הרכבים אמנם נחקרו אך מדיניות התביעה היא שלא להגיש כתבי אישום כנגד בעלי רכבים בעלי עבר נקי. בית-המשפט קמא דחה את טענות המערער 1 לפיה הובטחה או ניתנה טובת הנאה לבעלי הרכבים.

עיקרי גזר הדין

24. בית המשפט קמא קבע כי בביצוע העבירות פגעו המערערים בערכים המוגנים, בהם בטיחות הציבור וכלכלת מדינת ישראל, כאשר מידת הפגיעה של מערער 1 בערכים היא גבוהה, ואילו מידת הפגיעה של מערער 2 בערכים היא נמוכה-בינונית. התבוננות בסעיף 10(א)(7) לחוק העונשין מלמדת כי מדובר בעבירה שאינה קלת ערך. נקבע כי העבירות נעברו בנסיבות מחמירות, באופן מתמשך וחזרתי, ואף רצף האירועים מגבש פן מחמיר, הממקם את מעשי מערער 1 במדרג חומרה גבוה משמעותית מהנאשמים האחרים.

25. מערער 1, שהיה בעל העסק ובעליהם של הרכבים, ביצע את העבירות, בעזרת אחרים, מתוך תכנון, במשך כשנה ולשם הפקת רווח כלכלי. העובדה כי נתפס נוהג בפסילה 4 פעמים ואף ברח משוטרים שכרזו לו לעצור מקנה משנה חומרה לעבירות התעבורה בהם הורשע.

מערער 2, ביצע את העבירות יחד עם מערער 1, אך בשונה ממנו, הורשע בעבירה אחת של גרירת רכב ובעבירה אחת של נהיגה בקלות ראש, ולכן לא ניתן לטעון כי פעל באופן שיטתי במעשיו.

26. לעניין מדיניות הענישה, ב"כ המערערים הפנה לגזר הדין הקודם שניתן בעניינם ונקבע, כי על אף שמערער 1 ביצע פחות עבירות ביחס לתיק הקודם בעניינו, נסיבות העבירות במקרה זה הן יותר חמורות - לאור מעמדו של המערער 1, שבתיק זה היה בעל עסק והפעיל את הנאשמים האחרים, לנוכח התחכום שהיה כרוך ביצוע העבירות, לתכנון, ולעבירות הנלוות החמורות שנלוו לגרירת כלי הרכב. לכן, **בעניין מערער 1 נקבע מתחם כולל הנע בין 24-42 חודשי מאסר, ומתחם פסילה הנע בין 6-2 שנים. בעניין מערער 2, נקבעו המתחמים הבאים: בגין עבירת הגרירה - מתחם הנע בין מאסר מותנה וקנס לבין 5 חודשי מאסר לנשיאה בעבודות שירות וקנס; בגין עבירת נהיגה בקלות ראש, וביחס לחלקו בעבירה - מתחם הנע בין חודש לבין 6 חודשי מאסר לנשיאה בעבודות שירות, וכן מתחם פסילה הנע בין שנה לבין 3 שנים.**

27. בקביעת העונש בתוך המתחם התחשב בית-המשפט קמא, לחומרה, בכך שלחובתו של המערער 1 הרשעה קודמת בעבירות מאותו סוג, הכוללת 30 תיקים פליליים שנפתחו כנגדו, וכן 88 הרשעות

קודמות בתעבורה. לחובת המערער 2 הרשעה בעבירות מאותו סוג הכוללת 6 תיקים פליליים וכן 55 הרשעות קודמות בתעבורה, הכוללות עבירות תעבורה שביצע במהלך ניהול המשפט. העונשים שהוטלו על המערערים בהליך קודם וכן מאסרים מותנים לא מנעו מהם מלשוב ולבצע עבירות זהות- הפעם ביתר תחכום ובשילוב עבירות תעבורה חמורות. לצד כל אלו, עסקינן בנאשמים אשר לא נטלו אחריות על מעשיהם, לרבות לא בשלב הטיעונים לעונש - חרף העובדה שהורשעו בעבר בעבירות זהות.

28. בית-המשפט קמא דחה את הטענה כי יש להתחשב בחלוף הזמן כנימוק לקולה, מהטעם שמרבית הזמן שחלף נבע עקב בחירת המערערים לנהל הוכחות, כשהתנהלותם הובילה לא אחת לדחיות דיונים ולביטולם.

29. בסופו של יום, חרף הנתונים לחומרה המצדיקים העמדת עונשם של המערערים בשליש העליון של המתחמים שנקבעו, אך לאור העובדה שהעונשים המוטלים על המערערים הם תקדימיים, החליט בית-המשפט קמא כי יש למקם את עונשם בחלק העליון של השליש המרכזי של המתחמים שנקבעו, תוך חפיפה חלקית של המאסר על תנאי התלוי כנגד המערער 2 בשל אורכו. על כן, הושתו על המערערים העונשים המפורטים בפתח פסק-הדין, ובנוסף הורה בית-המשפט קמא על חילוט ארבעה כלי רכב.

נימוקי הערעור - הכרעת-הדין

30. לפי חוק הגבלת השימוש, קיים איסור במסירת רכב לתיקון בשטחי האחריות, אשר מוגדרים בסעיף 1 לפקודת ביטוח רכב מנועי ומהם מוחרגים היישובים המופיעים בהסכם הביניים הישראלי-פלסטיני. לטענת ההגנה, המשיבה לא הגישה את ההסכם ואף לא את המפה שצורפה לו. המפות שהגישה (ת/163 ו-ת/163א') אינן מדויקות ורלוונטיות, ובלעדי מפת ההסכם לא ניתן לדעת מהם גבולות האיסור הפלילי, שצריך להיות ברור.

31. על כן, שגה בית המשפט קמא בקביעותיו לעניין מודעותם של המערערים לכך שהרכב עתיד להיות מתוקן בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית, מבלי שהתבסס על מפה מדויקת.

32. לשון הסעיפים 10 ו-18א לחוק הגבלת השימוש אינה ברורה. קיימת כפילות בסעיפים אלו וכן קיים ניסוח מגושם של האיסור הפלילי. בנוסף, עולה סוגיה פרשנית בסוגיה מי הוא ה"אדם" שמוסר או מעביר את הרכב לפי סעיף 10(א) וסעיף 10(א)7 - האם מדובר בבעלים שביקש את הגרירה או בגריסט עצמו.

33. לטענת ההגנה, יש לפרש את האיסור בסעיף 18א(ב1)2 ובסעיף 1(ב1)1, כדרישה להוכחת העברת הרכב לשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית בפועל. פרשנות זו מתיישבת עם המשך סעיף 18א ממנו עולה דרישה מפורשת שהרכב יועבר לשטחי האחריות, ורק לאחר העברה זו מתגבשת

העבירה המוגמרת. כמו כן, ענישה המבוססת על מטרת המבצע בלבד אינה מתקבלת על הדעת, משום שלא ניתן להעניש על מחשבות.

34. בית המשפט קמא שגה בקביעתו לפיה היסוד הנפשי הדרוש לעבירה ההתנהגותית לפי סעיף 18א(ב1)(2) הוא מטרה, באופן בו העברת הרכב למקום כלשהו, תוך כוונה לתקנו בשטחים, מבססת את יסודות העבירה.

35. בית-המשפט קמא שגה בהחילו את כלל הצפיות, ובוודאי שלא היה מקום להחיל את כלל עצימת העיניים כתחליף להוכחת המטרה. הפסיקה אליה היפנה בית-המשפט קמא אשר להלכת הצפיות עניינה בעבירות העוסקות בחיי אדם, והיא אינה רלבנטית לעבירה דנן - שכן התכלית העיקרית של חוק הגבלת השימוש הוא מניעת גניבות. נוכח האמור, מבוקש כי נקבע שאין להחיל את הלכת הצפיות ואת כלל עצימת העיניים תחת המטרה הקבועה בסעיף העבירה הנ"ל.

36. מהפן העובדתי נטען, כי המערערים לא העבירו את הרכבים לשטחים, לא בעצמם ולא בצוותא. אמנם כתב האישום ייחס להם העברת הרכב באמצעות הגרריסטים הפלסטינים, אך לא נקבע כך בהכרעת הדין. לא הוכח כי רכבי הגרר הפלסטינים עברו לתוך שטחי האחריות, שכן המחסומים אינם ממוקמים בדיוק על קו גבול הכניסה לשטחי האחריות.

37. המערערים סברו כי החוק אוסר על גרירה לשטחים, והאמינו כי פעלו כחוק בהקשר זה. לכך יש להוסיף, כי המערער 1 נחקר פעמיים בגין שני אירועים והכחיש כי נכנס לשטחים, המדינה לא הזהירה אותו - לא חולט גרר של העסק ולא הוגש כתב-אישום במשך כשנה, לכן גם המשיך במעשיו, עד אשר החלו פעולות חקירה בגין פעילות אחרת. על כן, מבחינת היסוד הנפשי נטען, כי המערער 1 סבר שפעל כדין בשל התנהלות המדינה.

38. לא הוכח שהייתה למערערים מטרה שהרכבים יתוקנו בשטחי האחריות הפלסטינית, ואף לא נקבע כך בהכרעת הדין. בית המשפט קמא הסתפק ביישום הלכת הצפיות, ולכן בית המשפט מתבקש לקבוע שלא התקיים היסוד הנפשי הנדרש באיסור.

39. הקביעה לפיה די במודעות שהרכבים יתוקנו בשטחי האחריות היא פרשנות מרחיבה, שאינה מתיישבת עם לשון החוק הפלילי, ויש לדרוש ביצוע עבירה מוגמרת לשם התגבשות האיסור.

40. שגה בית-המשפט קמא בהרשיעו את המערער 1 בנהיגה בפסילה.

נימוקי הערעור - גזר-הדין

41. שגה בית המשפט קמא בהטלת עונש קיצוני על מערער 1, כשהמדובר בתיק תקדימי ובאדם שזה הוא לו מאסרו הראשון.

42. שגה בית המשפט קמא בהטלת עונש מאסר בפועל על מערער 2, לאור חלקו המצומצם בעבירה וכן ביחס לעונשו המופחת (מאסר מותנה) שהוטל על הנאשם הנוסף ולכך שבעל הרכב שיזם את העבירה לא הואשם כלל.
43. אי העמדת בעלי הרכבים לדין צריך להשפיע על ענישתם של המערערים משיקולי צדק.
44. שגה בית המשפט קמא בכך שייחס משקל רב לתיק הקודם בעניינו של מערער 1, כאשר הוטל עליו עונש חמור בהרבה בתיק דנן בהשוואה לעונש שהוטל על אביו בתיק הקודם, למרות שהיה חמור יותר בנסיבותיו - שכן בתיק הקודם הרכבים הועברו בפועל למוסך בשטחי האחריות. המערערים שינו את דרכיהם לאחר ההליך הקודם, וניסוי לפעול לפי החוק מנקודת מבטם.
45. שגה בית המשפט קמא בהטלת מאסר מותנה אם יעבור מערער 1 עבירות נגד שוטרים, ללא כל הצדקה לכך בנסיבות כתב האישום.
46. שגה בית המשפט קמא בקביעתו לחלט את הרכבים, לאחר שהמאשימה הגישה בקשת חילוט לא מנומקת.
47. **בסופו של יום, מבוקש שנורה על זיכוי המערערים מהמיוחס להם, ולחילופין, להקל משמעותית בעונשם, לבטל את רכיב המאסר, לצמצם את הקנסות ואת משך הפסילה ולבטל את החילוט.**

תגובת המשיבה

48. אין מקום להתערב בהכרעת הדין המנומקת של בית המשפט קמא, אשר כוללת את כלל השיקולים הרלוונטיים ומבוססת על קביעות מהימנות לצד קביעות נורמות ראויות ופרשנות חוק ההולמת את תכליתו.
49. בית המשפט קמא קבע בהכרעת הדין כי גבולות השטחים האסורים בחוק היו ידועים וברורים, וגרסת מערער 1 מעידה כי הוא ידע להבחין בין השטחים המותרים לאסורים.
50. טענת ההגנה לפיה המושג "אדם" המופיע בסעיף 18א(ב1) כוונתו לבעלי הרכב, לא נשמעה במהלך ניהול התיק בבית המשפט קמא ולפיכך ראויה להידחות על הסף. בכל מקרה, גם לגופו של עניין דינה להידחות, שכן עיון בדברי ההסבר מעלה כי המחוקק כיוון את האיסור גם כלפי הנוהג או הבעלים של גרר.
51. אין לקבל את פרשנות ההגנה ביחס לפרשנות סעיפים 10א(7) ו-18א(ב1)(2), לפיהם העבירה

מתממשת רק בהעברת הרכב לתוך שטחי האחריות. פרשנותו של בית המשפט היא הנכונה ואין להתערב בה.

52. קיימת תשתית ראייתית מוצקה לכל אחד מהאישומים בהם הורשעו המערערים, אשר חלק נכבד מהם מבוסס על הערכת מהימנות, ואין מקום להתערבות ערכאת ערעור גם בשל סיבה זו.

53. לא הייתה כל אכיפה בררנית במקרה זה, לאור מדיניות התביעה הכללית שלא להגיש כתב אישום נגד בעל רכב שהוא בעל עבר פלילי נקי. הסבר זה הוצג בפני בית המשפט קמא ונמצא משכנע ובעל סבירות והיגיון. קיים שוני מהותי בין המערערים - בעלי עבר פלילי בעבירות דומות, לבין בעלי הרכבים, כך שאין מדובר באבחנה בין שווים.

54. יש לדחות את כל טענות ההגנה באשר לביצוע העבירות הנלוות על-ידי מערער 1, ובית-המשפט קמא פירט את התשתית הראייתית המוצקה המבססת הרשעה, לרבות בעבירות של נהיגה בזמן פסילה ונהיגה בקלות ראש.

55. אין להתערב בגזר הדין המידתי של בית המשפט קמא, אשר התחשב בעבירות שביצעו המערערים; בחומרתן; בתכנון המקדים; באי נטילת האחריות; בעברם הפלילי; ובהיעדר המורא מביצוע עבירות נוספות.

56. בית המשפט קמא קבע כי ניתן לקבוע נסיבות מחמירות לצורך קביעת מתחם הענישה למערער 1, בשל צבירת העבירות הרבות שביצע, בהן חלקו היה משמעותי יותר מחלקו של מערער 2. יש להותיר על כנם את המתחמים שקבע בית המשפט קמא, נוכח התחכום והתכנון בביצוע העבירות החמורות, אשר נלוו להן עבירות תעבורה חמורות. על כן, זכה מקרה זה, בצדק, למתחמים מחמירים בהשוואה למקרה הקודם בו הורשעו המערערים, בהם הייתה התחשבות בעונשם, בין היתר בשל תקדימיות הענישה.

57. לאור האמור, ונוכח העובדה שהמערערים לא עברו הליך שיקומי, הפרו מאסר מותנה וניהלו את ההליך עד תומו, העונשים שהוטלו עונים על עקרון ההלימה.

58. יש להותיר את החלטת החילוט על כנה, לאור הסכמת הצדדים כי מדובר בכלי רכב שבוצעה בהם עבירה, ולאור קביעת בית המשפט קמא לעניין רכיב החילוט, אשר דחה את טענת ההגנה בדבר "עיצום כספי כפול".

59. **מבוקש כי נדחה את הערעור על כל חלקיו.**

דין והכרעה

60. אומר כבר, כי לגבי שני המערערים דין הערעור על הכרעת-הדין להידחות, ודין הערעור על גזר-הדין להתקבל באופן חלקי בעניינו של מערער 1 בלבד.

הערעור על הכרעת-הדין

61. הרחבתי בפירוט קביעות בית-המשפט קמא במישור המשפטי ובמישור העובדתי בכדי להמחיש, כי הכרעת-הדין מבוססת על יסודות איתנים, ואין כל יסוד להתערבות ערכאת הערעור.

62. סעיפים החוק המרכזיים לענייננו הם:

סעיף 10(א)(7) לחוק הגבלת השימוש, הוא הסעיף העונשי, אשר קובע:

(א) העושה אחת מאלה, דינו - מאסר שלוש שנים:

...

(7) מעביר רכב באמצעות רכב אחר כדי לתקנו בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית בניגוד להוראות סעיף 18א(ב1)(2).

סעיף 18א(ב1)(2), אליו הוא מפנה, קובע:

(ב1)

...

(2) לא יעביר אדם רכב באמצעות רכב אחר כדי לתקנו בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית.

שטחי האחריות האזרחית הפלסטינית

63. הסוגיה הראשונה המחייבת התייחסות היא טענת באי-כוח המערערים לפיה לא הוגשו מסמכים מהם ניתן לדעת מה הם גבולות האיסור ומותר מבחינה גיאוגרפית, והכל בהקשר של המושג "שטחי האחריות האזרחית הפלסטינית" המופיע בסעיף האישום המרכזי. בית-המשפט קמא היה ער לכך, שבמהלך ניהול המשפט - וכן בכתב האישום עצמו - נעשה שימוש מוטעה במילה "שטחים" על-ידי ב"כ הצדדים כולם (לרבות על-ידי נציגי התביעה) וכן על-ידי העדים.

64. בית-המשפט קמא הרחיב בסקירה על אודות פרשנות המושג "שטחי האחריות האזרחית הפלסטינית", המצוי אכן בגדר יסוד מיסודות העבירה של העברת רכב באמצעות רכב לצורך תיקונו באותם שטחים. בית-המשפט קמא סקר סוגיה זו בפסקאות 7 ו- 8 להכרעת-הדין (בעמודים 5 ו- 6), ואחזור על עיקרי הדברים: כפי שקבע בית-המשפט קמא, סעיף 18א(א) לחוק הגבלת השימוש קובע שמונח זה יפורש בהתאם להגדרתו בסעיף 1 לפקודת ביטוח רכב מנועי, שם נקבע ששטחי האחריות האזרחית הפלסטינית הם: **"יהודה ושומרון וחבל עזה, למעט הישובים והאתרים הצבאיים כמשמעותם בהסכם"**; מסעיף ההגדרות עולה, כי המדובר בהסכם הביניים המוכר לציבור במונח

"הסכמי אוסלו", ומהסכם זה יחד עם **המנשר** הרלבנטי שפרסם לאחר מכן מפקד כוחות צה"ל באיזור יהודה ושומרון עולה ההגדרה של "הישובים הישראלים" בגדה המערבית, שמשמעותה **הישובים הישראלים באיזור C**.

65. בית-המשפט קמא הסיק, לכן, כי לא ניתן לתקן רכב בכל מקום בשטח C, אלא אך ורק במקום אשר מוגדר ישוב ישראלי או אתר צבאי. על רקע גדר המחלוקת בתיק, ונוכח דברי המערערים עצמם, חרף השימוש המבלבל שנעשה בביטוי "שטחים" בכתב-האישום ובמהלך ניהול המשפט, בית-המשפט קבע על בסיס התרשמותו מהם וגרסאותיהם בחקירות, כי ממילא אין בסוגיה זו כדי להשפיע על המיחוס למערערים בכתב-האישום - והצדק עימו. בית-המשפט קמא קבע, שגם למערערים ברור היה, שלצורך הדיון, המילה "שטחים" משמעותה אזורים בשטחי יהודה ושומרון שאינם כוללים ישובים ישראליים (ראו ציטוטים מדברי המערער 1 בפסקה 5 בעמ' 4 להכרעת-הדין).

66. למרות זאת, בית-המשפט קמא בחן באופן פרטני, בהתאם לצורך, האם המאשימה עמדה בנטל ההוכחה המוטל עליה להוכיח את סוגיית המיקום. כך, למשל, הדברים נבדקו במסגרת התשתית הראייתית שהוצגה באישום 6 - באשר למיקומה של תחנת הדלק תחסין. בית-המשפט קמא נעזר במפות שהוגשו בהסכמת ההגנה (ת/163, ת/163א) ומצא, כי זו מרוחקת באופן מובהק מישובים ישראליים (ראו ניתוח בית-המשפט קמא בפסקה 72 בעמ' 35 להכרעת-הדין).

67. די באמור לעיל כדי לדחות את טענות ההגנה בהקשר זה. מעבר לכך, אומר כבר, כי נוכח הקביעות המשפטיות והעובדתיות של בית-המשפט קמא, אשר כולן מקובלות עליי, ממילא נראה כי אין בטענות אלו כדי להועיל למערערים, כפי שיובהר להלן.

עבירה לפי סעיף 10(א)(7) לחוק הגבלת השימוש - תכלית, היסוד העובדתי והיסוד הנפשי

68. סעיף 10(א)(7) הוסף בתיקון מספר 4 לחוק בשנת 2008, ובמסגרתו המחוקק בחר לייחד סעיף ספציפי ובו איסור על העברת כלי רכב באמצעות כלי רכב אחר - ובמילים אחרות, איסור על גרירת רכב לצורך תיקונו בשטחי האחריות הפלסטינית. סעיף 10(א)(7), שהוא סעיף עונשי, מפנה לסעיף 18א(ב1)(2), הנוקט במילה "אדם". במסגרת הערעור, העלתה ההגנה טענה שלא עלתה בבית-המשפט קמא, ולפיה המונח "אדם" פירושו כי האיסור מופנה כלפי הבעלים על הרכב, ולא כלפי הגורר. אין לטענה זו כל בסיס, ולו בשל העובדה, כי הביטוי "בעל רכב" זכה לעיגון מפורש ונפרד במסגרת סעיף ההגדרות לחוק, כאשר בסעיף 1 לחוק נקבע כי **"בעל רכב - הבעל הרשום ברשיון הרכב שניתן על-פי הפקודה"**. בגוף החוק, הביטוי "בעל רכב" מופיע באופן מפורש בסעיף 3 לחוק לעניין "חובת מבטח", ואילו בסעיף בו עסקינן, נעשה שימוש במושג רחב יותר - **"אדם"**, ועל כן, ברור שמבחינה לשונית דין הטענה להידחות.

69. הדבר אף עולה בקנה אחד עם תכלית תיקון מספר 4 לחוק. בדיונים על הצעת החוק עלה במפורש, כי מטרת הוראה זו היא למנוע העברת רכב לתיקון בשטחי הרש"פ, ובהתבסס על דברי נציג המשטרה בדיונים נמסר, כי רוב כלי הרכב שנמסרים לתיקון באזורים אלה מועברים באמצעות גרר. על כן, מטרת האיסור המוצע הוא מניעת ביצוע עבירות בעיקר על-ידי מי שעיסוקם הוא בגרירת כלי רכב לשטחי הרשות לצורך תיקונם (ראו בדברי הכנסת, ישיבת יום 31.3.2008).

70. בנקודה זו יש לציין, כי אמנם, חוק הגבלת השימוש נולד מתוך הצורך להרחיב את מעגל אכיפת החוק בתופעות הנלוות לגניבת רכבים - אך נראה, כי הסעיפים נושא דיון זה הוספו בעיקר מתוך ראייה של שמירה על בטחון הציבור. וכך נאמר בהצעת החוק לתיקון 4 לחוק הגבלת שימוש:

"תיקון כלי רכב בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית (להלן - שטחי הרש"פ) גורם לפגיעה קשה בכלל הציבור בישראל בתחומים שונים, החל בבטיחות וכלה בנוזקים כלכליים למדינת ישראל ולמשק, הנאמדים במאות מיליוני שקלים חדשים בשנה. פגיעה זו מתבטאת, בין היתר, בגניבות רכב בהיקף רחב, של כ - 15000 גניבות בשנה, בסחר בחלקי חילוף גנובים, בזיוף סימני זיהוי של כלי רכב, במכירת כלי רכב לא בטיחותיים, באובדן הכנסות למדינה ובעלייה בתעריפי ביטוח הרכב. על פי נתוני יחידת 'אתגר' של משטרת ישראל, מדי יום ביומו מועברים לשטחי הרש"פ כ - 50 כלי רכב מישראל לשם תיקונם או פירוקם והעברתם בחזרה לישראל למוסכים או לבתי עסק, כחלקי רכב משומשים. כדי להביא לצמצום הפגיעה האמורה במישור הכלכלי והפלילי, ומעל לכל לשם שמירה על חיי אדם ולצמצום מספר תאונות הדרכים הקטלניות, מוצע, בהצעת החוק המתפרסמת בזה, לאסור תיקון כלי רכב בשטחי הרש"פ."
(מתוך הצעות חוק - הכנסת 206, ו' באדר א' התשס"ח, 12.2.2008; הדגשות שלי, ד.מ.מ.).

71. על כן, יש לדחות את טענות ההגנה בכל הנוגע ליסוד העובדתי של העבירה, לרבות בכל הקשור לשאלת הוכחת "השטחים" ולפרשנות המושג "אדם" - הכולל, מניה וביה, את הגורר, בהתאם ללשון ולתכלית החוק.

72. תכלית החוק, כפי שזו פורטה לעיל, הביאה את בית-המשפט, בצדק, להכריע כי ראוי להחיל את הלכת הצפיות בעניינם של המערערים. היות ובית-המשפט קמא נדרש לנושא בהרחבה, ואף ב"כ הצדדים מיקדו את טענותיהם לפנינו בסוגיה זו, אתיחס לכך. עם זאת אני רואה לנכון להדגיש, כי בשלב זה של הערעור, התייחסות זו היא במידת מה מעבר לצורך - נוכח התשתית הראייתית שפורטה בהכרעת-הדין של בית-המשפט קמא, המאפשרת לקבוע את היסוד הנפשי על בסיס ראיות ישירות, ולא על בסיס חזקות ראייתיות.

73. העבירה לפי סעיף 10(א)(7) לחוק אינה עבירת תוצאה, היסוד הנפשי הנדרש הוא של מחשבה פלילית, ועל כן די אם תוכח מודעותו של הגורר לטיב המעשה ולקיום נסיבות העבירה. סעיף העבירה נוקט בלשון "כדי", ועל כן עסקינן בעבירת "מטרה" - כשהמשמעות היא, שעל התביעה להוכיח את

מודעותו של הנאשם לכך, שהעברת הרכב נעשתה מתוך מטרה שיתוקן בשטחי האחריות הפלסטינית. ניתוח זה של העבירה מבסס את מסקנת בית-המשפט קמא לפיה, **שאלת המטרה מנותקת מהשאלה אם הרכב אכן תוקן בשטחי האחריות הפלסטינית בפועל**. די להוכיח שהגורר היה מודע לכך שהרכב יתוקן בשטחי הרשות הפלסטינית כדי שיורשע בעבירה בה עסקין (כשבית-המשפט קמא ציין בצדק, כי בדרך כלל שאלת סיווגו של ישוב כישראלי או פלסטיני לא תתעורר במקרים המובהקים, ובמקרי גבול ניתן יהיה להיעזר במפות הנספח להסכם אוסלו - סוגיה שכאמור לא מתעוררת במקרה דנן). טענת ההגנה לפיה קבלת פרשנות זו מובילה באופן מעשי ל"ענישה בגין מחשבות בלבד" דינה להידחות, שכן, כאמור, אין המדובר בעבירת תוצאה אלא בעבירה התנהגותית-עבירת מטרה, ועל כן העבירה מוגמרת עם הוכחת המודעות של הגורר לכך שהרכב מועבר לשטחי האחריות הפלסטינית לצורך תיקונו מבלי שיש צורך בהוכחת תיקון הרכב בפועל.

74. במסגרת הניתוח האמור, בית-המשפט קמא קבע, כי יש להחיל את הלכת הצפיות על סעיף העבירה בה עסקין, ומסכימה אני עם כל נימוקיו של בית-המשפט קמא בסוגיה זו.

75. כלל הצפיות עוגן לגבי עבירות תוצאה בסעיף 20(ב) לחוק העונשין, הקובע: "**לענין כוונה, ראייה מראש את התרחשות התוצאות, כאפשרות קרובה לוודאי, כמוה כמטרה לגרמן**". אלא, שנקבע כי הלכת הצפיות חלה במקרים מסוימים גם בעבירות שאינן תוצאתיות (וכאמור, כזו היא העבירה בה עסקין), ויש לבחון לגבי כל עבירה ועבירה מסוג זה, האם תחול הלכת הצפיות (ראו למשל: ע"פ 2333/07 **תענך נ' מדינת ישראל** (12.7.10) - החלת הכלל על איסור הלבנת הון; רע"פ 2038/04 **לם נגד מדינת ישראל** פד ס(4) 95 (2006), בעמ' 126 - החלת הכלל על עבירת איומים; ע"פ 217/04 **אלקורעאן נגד מדינת ישראל** (29.6.2005) - החלת הכלל על עבירה של סיכון חיי אדם). על-פי פסיקת בית-המשפט העליון שלאחר תיקון 39 לחוק העונשין נקבע, כי הלכת הצפיות אינה חלה באופן גורף על כלל עבירות המטרה באשר הן, אלא יש לבחון את תחולתה לגבי העבירה הקונקרטיית בכל מקרה לגופו, על פי תכלית החקיקה, טיבה ומטרותיה (ראו, למשל, **בעניין תענך**, בפסקה 237; **עניין אלקורעאן** בפסקה 9).

76. בעבירת מטרה המדובר ברצון או בשאיפה להשיג יעד מסוים, מעבר לנדרש ביסוד העובדתי של העבירה, ומטרה כאמור ניתן להוכיח באמצעות ראיות - בין אם ישירות ובין אם נסיבתיות, תוך שימוש בהגיון, בשכל הישר ובניסיון החיים, מהן ניתן להסיק את דבר קיומה (ראו, למשל: רע"פ 4827/95 **פולק בע"מ נגד מדינת ישראל**, פ"ד נד(2) 97 (1997), בעמ' 109). המשמעות המעשית של החלת הכלל היא, כי מתקיימת שקילות מוסרית בין מי שביקש להשיג את היעד המוגדר בעבירה, לבין מי שראה מראש את השגתו של יעד כזה כאפשרות קרובה לוודאי (**עניין אלקורעאן**, בפסקה 10).

77. בית-המשפט קמא קבע, כי על בסיס פסיקת בית-המשפט העליון **בעניין אלקורעאן**, שם נקבע כי יש להחיל את הלכת הצפיות על עבירה של סיכון חיי אדם במקרים של עבירות "מסכנות חיים", כך ראוי להחילה גם על עבירה לפי סעיף 10(א)(7) לחוק. ואכן, אין להתערב בקביעתו של בית-המשפט

קמא על רקע תכלית החוק, כפי שזו באה לידי ביטוי מובהק בדברי ההסבר לתיקון 4 לחוק. תכליתו של האיסור באופן מוצהר היא למען שמירה על חיי אדם ולצמצום מספר תאונות הדרכים הקטלניות, בהתבסס על נתונים שנמסרו על-ידי המשטרה לנציגי המחוקק בדבר הפגיעה שנגרמת כתוצאה מהעברת רכבים לתיקון בשטחים באופן לא מפוקח. מדובר בערך עליון, שמולו למעשה לא עומדת זכות לגטימית של המערערים (כדוגמת חופש העיסוק; ראו והשוו לפסיקת בית-המשפט העליון ברע"פ 9818/01 **ביטון נגד סולטן**, פ"ד נט(6) 554 (2005), שם נקבע בדעת רוב, כי הלכת הצפיות אינה חלה על עבירה של פרסום לשון הרע, בשל האיזון הנעוץ בין הערכים המתנגדים - הזכות לשם טוב, המצוי במרכז הערך המוגן בעבירה - לעומת חופש הביטוי). אשר על כן, השמירה על חיי אדם באמצעות אכיפה לצרכי בטיחות מצדיקה הגנה מפני פגיעה - לא רק כאשר העברין מודע למטרה להשגת היעד האסור, אלא גם מקום בו הוא צפה כאפשרות קרובה לוודאי את התממשות המטרה האסורה, ואפילו לא רצה בה.

78. בית-המשפט קמא היטיב לסכם את מכלול השיקולים בהתייחסות פרטנית לגורר הרכב (עמ' 9 - 10 להכרעת-הדין, תוך הפניה בנוסף לכלל "עצימת העיניים"):

13. **המסקנה שלפיה יש מקום להחיל את הלכת הצפיות בנוגע לסעיף 10(א)(7) לחוק מקבלת משנה תוקף שעה שמנגד לא הוצג כל נימוק, המושתת על פרשנות תכליתית, המבקש לבאר מדוע אין לצעוד בדרך זו. ב"כ הנאשמים תהה אם על נהגי רכבי הגרר להפוך ל"בלשים", או אם עליהם לשאול את בעל הרכב היכן הרכב יתוקן, כאשר יכול שדרישה זו תפגע בחופש העיסוק שלהם. דומה שהתשובות לשאלות אלו מובנות מאליהן, בשים לב לכך שממילא על כל נהג גרר לדעת מבעוד מועד מהו יעד הגרירה, שהרי בלעדי נתון זה לא ידע לאן עליו לנסוע ולא ידע לתמחר את עלות הגרירה. במקרים שבהם יעד הגרירה מעורר חשד, הרי שבהתאם להוראת סעיף 20(ג)(1) לחוק העונשין אפשר יהיה לראות באדם שחשד בקיומה של אפשרות זו כמי שהיה מודע לה, ככל שנמנע מלבררה. במקביל, אפשר יהיה לראות באותו אדם כמי שצפה כאפשרות קרובה לוודאי את התממשות המטרה האסורה, גם אם לא רצה בה. כללים אלו יחולו, למשל, במקרים שבהם היה נהג הגרר מודע לעובדה שהרכב מקולקל, אולם גרר אותו ליעד שאיננו מוסך; או שגרר את הרכב למקום כלשהו "באמצע הדרך" או "מאחורי המחסום"; או שגרר את הרכב ליישוב ישראלי שמעבר למחסום אך לא למוסך; וכמובן, אם גרר את הרכב ליישוב פלסטיני.**

משמעות הדבר היא שבכל אותם מקרים, כמו במקרים אחרים המעוררים חשד, על הגורר רכב אל מעבר למחסומים לבדוק מהו יעד הגרירה, ואם לא יעשה כן, הוא עלול להיחשב כמי שהיה מודע לאפשרות שהרכב יתוקן בשטחי האחריות האזרחית הפלסטינית, בין מכוח הוראות סעיף 20(ג)(1) לחוק ובין מכוח הלכת הצפיות. כאמור, משימה זו משימה פשוטה היא עבור נהג הגרר, שכן סביר להניח שיעד הגרירה יהיה ממילא השאלה הראשונה שישאל את בעל הרכב התקול, ללא כל קשר להוראות החוק, לרבות במקרים שבהם הנסיעה איננה ליעד שמעבר למחסום.

79. על כן, יש לדחות את הערעור על הכרעת-הדין, ככל שהוא נוגע לקביעות הנורמטיביות-משפטיות של בית-המשפט קמא, כשלמעשה קביעות אלו מהוות את מרכז הטיעון בערעור שהוגש בשם המערערים.

ניתוח הראיות וקביעת ממצאי עובדה

80. בית-המשפט קמא יישם בדקדקנות את המתווה הנורמטיבי אותו קבע לצד קביעת ממצאי מהימנות, ולא מצאתי כל מקום להתערב בהן. ממצאי המהימנות לגבי המערערים - ובמיוחד לגבי המערער 1, הם נוקבים, מנומקים וברורים, ולא נמצא כל נימוק להתערב במסקנה הברורה של בית-המשפט קמא לפיה יש לדחות את הגרסאות המשתנות והמיתמות של המערערים.

81. עיון כולל בממצאים שנקבעו על-ידי בית-המשפט קמא מעלה, כי המערערים (ובמיוחד המערער 1) פעלו בשיטת ביצוע דומה (ועל כן, בית-המשפט קמא אף קבע, שניתן להשתמש בכללים של "עדות שיטה" ו"מעשים דומים", אם כי נוכח התשתית הראייתית שהוכחה, אין בכך צורך ממשי).

82. באישומים 1, 2, 3, 6, 7, 8 ו- 9, המדובר בבעלי רכבים, אשר אינם מכירים אחד את השני, וכולם העידו כי ביקשו בעצמם לתקן את רכביהם בשטחים, וכי המדובר ברכבים שהיו זקוקים לתיקון ולא מיועדים לפירוק.

83. המערערים - ובמיוחד המערער 1, אשר היו מודעים לאיסור לגרור רכב למוסך בשטחים, גררו את הרכבים לנקודות המצויות ב"שום מקום", בין אם בתוך שטחי ישראל, בין אם לאחר המחסום: באישום 1, המערער 1 פרק את הרכב על כביש בכניסה לשוב צופים, ולאחר מכן דרדר את הרכב עד לאחר מחסום 107 בצד הדרך; באישום 2 הורד מהגרר בשול הדרך כ- 300 מטרים מכיכר לכיוון הכפר סלפית; באישום 4, הורד הרכב בסופו של דבר לשביל עפר הסמוך לכביש 5; באישום 6 הורד הרכב מהגרר 300 מטר לאחר מחסום 109; באישום 7 מקום הפריקה אינו ידוע במדויק, אך המערער גרר אותו בכבל אל מעבר למחסום 109; באישום 8 הרכב הורד מהגרר מאחורי תחנת דלק בכניסה לשוב אריאל; באישום 9 הגרר נעצר לאחר מחסום 109 בשול הדרך כ- 300 מטר מכיכר לכיוון קלקיליה, שם פרק את הרכב.

84. בחלק מהאישומים המתין כבר במקום גרר פלסטינאי, ובחלקם האחר הגיע למקום בזמן סמוך רכב פלסטינאי אשר גרר את הרכב הזקוק לתיקון ליעדו. דו"חות הפעולה של השוטרים מעידים על התנהלות מובהקת של רכבי הגרר השייכים למערער 1 מול רכבי גרר פלסטינאים, וקיימות גם ראיות ישירות לכך שהמערער 1 תיאם את הגרירה מול "עמיתיו" הפלסטינאים. בנוסף, בחלק מהמקרים אף התנהלה פעילות משטרתית שהוכחה, שאכן הרכבים תוקנו בשטחים.

85. לכל אלו יש להוסיף, כי למעשה המערער 1 הודה בעצמו שהבין שכלי הרכב שהתבקש לגרור מיועדים לתיקון ב"שטחים", ובאותה נשימה הבהיר שהדבר אינו מעניינו. כך, למשל, מסר באחת מחקירותיו: **"אני גרר. אני לא יודע מה הם עושים, מפרקים, גונבים, וירים. אני לא מעניין אותי מה יעשו עם הרכב אחר כך. אני רק צריך להוריד אותו בישראל וכל השאר לא מעניין אותי"** (ת/88, שורות 499 - 500). ועוד, בחקירה אחרת (ת/73), משהוטח בו שהוא מתאם את המשך הנסיעה עם גרר פלסטיני, השיב (בשורה 38): **"אין מצב, לפעמים מתקשר אליי גרר פלסטינאי ומנסה לתאם אתי אז אני מיד מפנה אותו לבעל הרכב ואומר לו שאותי זה לא מעניין..."**; ומשנשאל אם הוא מבין שהרכב בעצם נכנס לתיקון ב"שטחים" אבל הוא מנתק קשר בשלב מסוים, השיב: **"כן, אני מבין אבל אותי זה לא מעניין, אני עליו לעשות את הגרירה חוקית ואחר כך מה בעל האוטו עושה אותי זה לא מעניין, אחריות להגיע עד לאריאל ואחרי זה, זה לא מעניין אותי"** (ש' 43-41). גישה זו של המערער, אשר עליה מבוססת שיטת הביצוע המתוארת בכתב-האישום, ממחישה את פליליות מעשיו של המערער, כאשר סעיפי החוק הרלבנטי ביקשו להתמודד בדיוק עם "חוסר ידיעה" מעין זה כמו של המערער 1, אשר עשה שימוש פלילי בעסקו כדי להעביר רכבים לתיקון בשטחים, וכמוהו גם המערער 2 - אם כי באירועים ספוראדיים כמתואר בכתב-האישום.

עבירות הנהיגה בפסילה וטענות אחרות

86. בית-המשפט קמא ניתח את הרשעת המערער בעבירות נהיגה בזמן פסילה באישומים 1, 4, 5, 7, ו - 10 בפרק ייחודי. ממצאיו של בית-המשפט קמא מבוססים על ראיות חפציות, דו"חות פעולה של שוטרים, עדויות שונות - והכל תוך דחיית גרסתו הבלתי מהימנה של המערער 1. לא הועלה כל טעם ממשי על-ידי ההגנה המצדיק התערבות ערכאת ערעור בממצאי העובדה והמהימנות שנקבעו על-ידי בית-המשפט קמא, ואין לנו אלא להפנות לניתוח המדוקדק של בית-המשפט קמא בפסקאות 110 - 117, המבסס כדבעי את הרשעת המערער 1 בעבירות כאמור.

87. כך היא גם עמדתי באשר לטענות הגנה נוספות שהעלו ב"כ המערערים, בהקשר של אכיפה סלקטיבית ומחדלי חקירה, אשר כולם קיבלו מענה בהכרעת-הדין היסודית של בית-המשפט קמא.

88. **נוכח האמור לעיל, לדידי לא נותר כל ספק, כי המערערים אכן ביצעו את העבירות המיוחסות להם, ויש לדחות את כל הטענות המשפטיות והעובדתיות שהעלו הסניגורים המלומדים כלפי הכרעת-הדין.**

הערעור על גזר-הדין

89. אשר לגזר-הדין דעתי היא, כי בית-המשפט קמא החמיר עם המערער 1, באופן אשר מחייב את התערבותנו, ויש לקבל את הערעור בעניינו באופן חלקי.

90. הערך המוגן בעבירה המרכזית שעניינה העברת רכב באמצעות גרר לשטחי הרש"פ קשור לשמירה על בטחון הציבור והבטיחות בדרכים, כפי שהרחבתי לעיל, ואין המדובר בחוק בעל משמעות רכושית-כלכלית גרידא. העונש הקבוע בצד העבירה המרכזית של העברת רכב באמצעות גרר לשטחי הרש"פ עומד על 3 שנות מאסר, ויש בכך כדי ללמד על גישת המחוקק לפיה אין המדובר בעבירה קלת ערך.

91. כפי שקבע בית-המשפט קמא, הערכים המוגנים נפגעו בעוצמה שונה על-ידי כל אחד מהמערערים, כאשר כמובן העבריין הדומיננטי הוא המערער 1. רצף האירועים וריבויים מעמידים את מעשיו של המערער 1 במדרג חומרה גבוה ביחס למערער 2 (ולנאשם 3). המערער 1 הוא הבעלים של בית-העסק, רכבי הגרר והרכבים הפרטיים באמצעותם בוצעו העבירות, כאשר המדובר במסכת עבירות אשר בוצעה מתוך מניע כלכלי, מתוחכמת ומתוכננת היטב אשר התפרשה על פני כשנה. עבירות התעבורה הנוספות שביצע המערער 1, גם הן מחייבות מסר עונשי ברור, שכן המערער במעשיו סיכן את המשתמשים בדרך באופן בו גרר חלק מכלי הרכב, ובנוסף הוכיח זלזול בחוק בנהיגה בזמן פסילה במספר הזדמנויות.

92. מערער 2 הוא אחיו של מערער 1 ושימש כנהג גרר בעסק של אחיו. הוא הורשע בשני אירועים ממוקדים של העברת רכב אחד לצורך תיקונו בשטחים, ובעבירה אחת של נהיגה בקלות ראש. אמנם, גם הוא סיכן באופן ממשי את המשתמשים בדרך ואת בטחון הציבור, אך כפי שבית-המשפט קמא קבע, לגביו לא ניתן לטעון שמדובר בעבירות שבוצעו באופן שיטתי.

93. אשר לעבירה המרכזית, הפסיקה היחידה שהיוותה עוגן לקביעת המתחם היא גזר-הדין מהליך קודם שניתן בעניינם של המערערים (ת.פ. 1375-08-14, 1164-08-14). חיפוש עדכני נוסף שנערך על-ידי מעלה, כי לא ניתן למצוא במאגרים פסיקה נוספת רלבנטית. בית-המשפט קמא פירט את כל הנתונים הרלבנטיים מגזר-דין זה, ואזכיר רק, כי המערער 1 (שהיה שם נאשם 2) הורשע בביצוע 35 עבירות של העברת רכב באמצעות רכב אחר לתיקון בשטחים לפי סעיף 10(א)(7) לחוק; המערער 2 הורשע ב - 3 עבירות כאמור וב - 2 עבירות של סיוע להעברת רכב; אביהם של המערערים (שהיה נאשם 1 בכתב-האישום העיקרי) הורשע ב - 36 עבירות של סיוע להעברת רכב באמצעות רכב אחר לצורך תיקונו בשטחים. בשל תקדימיות המקרה, קבע בית-המשפט (כב' השופט הימן), כי יש לקבוע מתחמים מתונים, וגזר על המערער 1 - 6 חודשי מאסר לנשיאה בדרך של עבודות שירות, על המערער 2 - 3 חודשי מאסר לנשיאה בדרך של עבודות שירות, ועל האב גזר 7 חודשי מאסר בפועל. ערעור שהגיש האב על חומרת העונש התקבל ונקבע, כי גם הוא יישא עונש של 6 חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות (עפ"ג (מחוזי מרכז-לוד) 66286-06-16, מיום 22.1.17).

94. מקובלת עליו גישת בית-המשפט קמא לפיה, אמנם המערער 1 ביצע בהליך דן פחות עבירות, אך מנגד - נסיבות ביצוע העבירות בהליך הנוכחי חמורות יותר, בשים לב למעמדו של המערער 1 - שעתה הוא בעל העסק, לכך שהפעיל רבים אחרים, לתחכום, לתיאום ולמימד התכנון הכרוך בביצוע העבירות הנוכחיות, וכן בשל ריבוי עבירות התעבורה שנלוו לגרירת כלי הרכב. אין ספק, שמגוון עבירות

אלו מחייב השתת מאסר בפועל ממשי, ואולם על רקע ההליך הקודם, נראה לי שהיה מקום לקבוע מתחם עונשי פחות מחמיר לגבי מערער 1, שינוע בין 18 - 36 חודשי מאסר בפועל לצד עונשים נלווים, לצד מתחם הפסילה בפועל שקבע בית-המשפט קמא (2 - 6 שנים). לעומתו, לא מצאתי מקום להתערב במתחם הענישה שנקבע לגבי מערער 2, על כל רכיביו.

95. אשר לעבר הפלילי של המערערים: לחובת מערער 1 הרשעה קודמת אחת הכוללת 30 תיקים פליליים כנגדו באותו התחום, בגינה הושת עליו עונש מאסר של 6 חודשים בעבודות שירות ומאסר מותנה, אותו הפעיל בית-המשפט קמא במצטבר. לחובת המערער 2 הרשעה קודמת אחת הכוללת 6 תיקים פליליים כנגדו באותו התחום, בגינה הושת עליו עונש מאסר של 3 חודשים בעבודות שירות ומאסר מותנה אותו הפעיל בית-המשפט קמא בחופף ובמצטבר בשל אורכו.

96. העבר התעבורתי של המערערים הוא מכביד: לחובת המערער 1 לא פחות מ - 88 הרשעות קודמות בתעבורה, לרבות נהיגה במהירות מופרזת, נהיגה בקלות ראש, סטייה מנתיב נסיעה, ולאורך השנים שילם עשרות רבות של קנסות, ובנוסף מאסר על תנאי חב הפעלה בן 5 חודשים בגין עבירה של נהיגה בזמן פסילה - לא הרתיעו אותו מלנהוג באופן פורע חוק ומסכן בכבישים.

לחובת המערער 2 - 55 הרשעות תעבורה קודמות במגוון עבירות, לרבות נהיגה בזמן פסילה, זיוף זיהוי של רכב, אי ציות לתמרורים שונים וסטייה מנתיב תנועה תוך הפרעה לתנועה. גם מערער זה שילם במהלך השנים עשרות קנסות, ובית-המשפט קמא אף ציין שמסר כי בעת מתן גזר הדין נשא עונש מאסר בעבודות שירות למשך 9 חודשים בגין אחת מהרשעותיו בעבירות תעבורה. בית-המשפט קמא דחה את הבקשה להפנות את המערער 2 לממונה על עבודות השירות, לאחר שהוברר שהמערער ביצע את העבירות דנן בעוד מאסר על תנאי תלוי ועומד כנגדו, ביצע 10 עבירות תעבורה נוספות במהלך ניהול המשפט, ולא קיבל אחריות על מעשיו.

97. לא ראיתי להתערב במסקנת בית-המשפט קמא לפיה אין להתחשב בחלופי הזמן כנימוק להקלה בעונש, לאור הקביעה לפיה מרבית הזמן שחלף נבע מהתנהלות המערערים שהובילה לא אחת לדחיית הדיונים.

98. המערערים זכאים לנהל את משפטם, ואין לזקוף את ניהול המשפט כנגדם. עם זאת, הטענות שהעלו מעידות על העדר מורא מהעלאת האשמות כלפי כל גורם אשר היה עימם בקשר עסקי או אחר, חוסר תובנה למעשים - ובעיקר חוסר השלמה עם הקביעה לפיה הסלימו את פעילותם הפלילית בניסיונם להקים מערכת עוקפת לאיסור הפלילי מבלי שהפנימו דבר מההליך הקודם שהתנהל בעניינם.

99. לא מצאתי כל שגגה בשאר רכיבי הענישה, לרבות לא בהוראה לחילוט כלי הרכב. בניגוד לטענת ההגנה, אין המדובר ב"כפל עונש", ועניינם של המערערים מחייב באופן מובהק פגיעה בכיסם וחילוט כלי הרכב ששימשו אמצעי לביצוע העבירות.

100. לסיכום, מצאתי שיש להפחית 6 חודשי מאסר מעונש המאסר בפועל שהושת על המערער 1, כשאין הצדקה לשנות את אופן הפעלת המאסרים על תנאי או רכיב אחר מרכיבי הענישה; אשר למערער 2 - לאחר שלא מצאתי כל שגגה במתחם שנקבע בעניינו, היות שבית-המשפט קמא ממילא הפעיל את המאסר על תנאי בחופף ובמצטבר - הרי שאין מקום להתערבות ערכאת ערעור בעניינו גם בשלב גזר-הדין. ייאמר, כי תוצאה זו תיתן ביטוי למכלול הנתונים השונה בין השניים ולענישה המצויה בהלימה למעורבותם הפלילית ולמצבם המשפטי (וכן עם גזר-הדין שניתן בעניינו של נאשם 3 על בסיס הסדר טיעון סגור לאור חלקו המינורי).

101. לאור כל האמור לעיל, אציע לחברי לדחות את הערעור על הכרעת-הדין על כל חלקיו לגבי שני המערערים;

ערעור שהגיש המערער 2 על גזר-הדין - דינו להידחות;

ערעור שהגיש המערער 1 על גזר-הדין יתקבל באופן חלקי, כך שייגזר עליו עונש מאסר בפועל לתקופה של 26 חודשים בגין העבירות נושא תיק זה, ולאחר הפעלת שני המאסרים על תנאי במצטבר (7 חודשים ו - 5 חודשים משני תיקים שונים), כפי שהורה בית-המשפט קמא, ישא הוא עונש מאסר בפועל כולל של 38 חודשים.

אין שינוי ביתר רכיבי גזר-הדין.

דנה מרשק-מרום, שופטת

השופט צלקובניק:

אני מסכים.

יורם צלקובניק, שופט עמית

השופט דרויאן-גמליאל:

אני מסכים.

עידו דרויאן-גמליאל, שופט

סוף דבר: הוחלט כאמור בפסק-דינה של השופטת מרסק-מרום.

המערערים יתייצבו למאסרם בבימ"ר הדרים ביום 5.9.23 עד השעה 10:00, או על פי החלטת שב"ס, כשברשותם תעודת זהות או דרכון, גזר-הדין של בית-המשפט קמא ופסק-דין זה.

על המערערים לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם: מרים חייאבי רכזת מיין מוקדם - 074-7831077, מירב אבוחצירה רשמת מאסרים נדחים - 074-7831078, וכן להתעדכן באתר האינטרנט של שב"ס, ברשימת הציוד הראשוני שניתן להביא בעת ההתייצבות.

התנאים שנקבעו לעיכוב ביצוע עונש המאסר יעמדו בתוקפם עד להתייצבות המערערים לנשיאת עונשם.

ככל שהמערערים לא הפקידו את רשיונות הנהיגה שלהם - אלו יופקדו תוך 3 ימים במזכירות בית-המשפט קמא.

ניתן היום, י"ד תמוז תשפ"ג, 03 יולי 2023, בהעדר המערערים וב"כ הצדדים.

עידו דרויאן-גמליאל, שופט

יורם צלקובניק, שופט עמית

דנה מרשק מרום, שופטת