



עפ"ת 40569/06/14 - מדינת ישראל נגד אילן אפלאלו

בית המשפט המחוזי בנצרת בשבתו כבית-משפט לערעורים פליימ

22 מרץ 2015

עפ"ת 40569-06-14 מדינת ישראל נ' אפלאלו

בפני ד"ר אברהם אברהם, נשיא

המערכת מדינת ישראל

נגד

המשיב אילן אפלאלו

ערעור על החלטת בית המשפט לתעבורה בנצרת (כב' השופטת מ' חליחל-דיאב) בתת"ע 6252-07-13

פסק דין

1. המשיב אוחז ברישיון נ ג דרגה D1. הוא נתפש נוהג בכלי הרכב מסוג N2. לגישת המערערת, רישיון נ ג דרגה D1 איננו מתיר נהיגה בכלי רכב מסוג N2. היא העמידה, על כן, את המשיב לדין באשמה כי נהג בכלי רכב בלא שיהא בידו רישיון נהיגה מתאים (ובלא ביטוח בר־תוקף).

המשיב טען להגנתו, כי הרישום ברישיון הרכב (כסוג N2) איננו מעלה או מוריד, כיוון שהגדרתה של דרגת רישיון נהיגה D1 אינה מתייחסת כלל לסוג כלי הרכב הרשום ברישיון הרכב, קרי N2, כי אם למאפייני כלי הרכב בהם רשאי לנהוג האוחז ברישיון D1, ובמאפיינים אלה מתאפיין כלי הרכב בו הוא (המשיב) נהג. על כן אין לומר עליו, כי נהג בכלי רכב בלא רישיון נהיגה המתאים לכלי הרכב, כך המשיב.

בית המשפט קמא קיבל את עמדת המשיב, ולכן ביטל את כתב האישום. מכאן בא ערעורה של המערערת.

2. על מנת להבין את המחלוקת אניח, תחילה, בתמצית, את התשתית הנורמטיבית הצריכה לנו.

סעיף 10(א) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן **הפקודה**) מורה לנו:

"איסור לנהוג בלי רישיון נהיגה"

"לא ינהג אדם רכב מנועי אלא אם הוא בעל רישיון נהיגה תקף לרכב מאותו סוג..."

מלים אחרות, אדם איננו רשאי לנהוג רכב מנועי, אלא אם רישיון הנהיגה בו הוא אוחז מתיר נהיגה בכלי רכב מן הסוג בו הוא נוהג. התאמה דרושה, אפוא, בין סוג רישיון הנהיגה, לבין סוג כלי הרכב בו מבקש לנהוג המחזיק באותו סוג של רישיון הנהיגה.

3. הפקודה לא פירשה את סוגי רישיונות הנהיגה וסוגי כלי הרכב. מלאכה זו היא הותרה למחוקק המשנה, וזה קבע, בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן **התקנות**), את סוגי רישיונות הנהיגה (אותם הוא מכנה "דרגות"), מחד, ואת סוגי כלי הרכב, מאידך.

דרגות רישיון הנהיגה הוגדרו בסימן ב' ("רישיונות נהיגה והיתרים לסוגיהם") שבפרק השני ("רישוי נהגים") של חלק ג' ("נהגים") לתקנות. הדרגות סומנו באותיות לועזיות, עם או בלי ספרה לצידן (A, C1, D, D2, וכד'; תקנות 176



עד 185). כל אחת מן הדרגות מתארת את מאפייניו של כלי הרכב בו רשאי לנהוג האוחז ברישיון נהיגה מאותה דרגה. כך, למשל, האוחז ברישיון נגדרה A1 רשאי לנהוג באופנוע, שהספק מנועו אינו עולה על 35 KW וגו' (תקנה 177).

מן העבר השני, סוגי כלי הרכב הוגדרו בסימן א' ("רישיון רכב") שבפרק השני (רישום ורישוי רכב מנועי) של חלק ד' ("כלי רכב") לתקנות. וגם כאן סומנו סוגי כלי הרכב באותיות לועזיות, עם או בלי ספרה לצידן (M, M1, N, N1 וכד'), וכל סוג מגדיר את מאפייניו של כלי הרכב. לשם ההמחשה, כלי רכב מסוג M הינו בעל ארבעה גלגלים לפחות, שייעודו הסעת נוסעים (תקנה 271א(א)(1)).

4. המערערת מבקשת לשכנע, כי מתבקשת התאמה בין דרגות רישיון הנהיגה לבין סוגי כלי הרכב, כפי שאלה הוגדרו בתקנות, גם אם בחלקים שונים שלהן, שכן סעיף 10 לפקודה מצווה על התאמה זו. הקושי עם פירוש זה נובע מכך, שהגדרות דרגות רישיון הנהיגה אינן מפנות, לפי לשון, לסוג **הרשום** של כלי הרכב, קרי זה שהוגדר בחלק האחר של התקנות, כי אם הגדירו את מאפייניו של כלי הרכב בו רשאי לנהוג מי שאוחז ברישיון נהיגה מאותה דרגה. דרגת הרישיון אינה אומרת, כי האוחז ברישיון דרגה פלונית רשאי לנהוג בכלי רכב שנרשם ברישיון הרכב כסוג פלמוני. יתר על כן, אין התאמה, ודאי לא מלאה, בין מאפייני כלי הרכב המתוארים בהגדרת דרגת רישיון הנהיגה, לבין המאפיינים המתוארים בסוג כלי הרכב. בכך נאחז המשיב, בניסיונו לשכנע כי כל שעלינו לעשות על מנת להיווכח אם הוא רשאי, כמי שנוהג ברישיון דרגה D1, לנהוג בכלי הרכב בו הוא נתפש נוהג, הוא לבחון האם המאפיינים של כלי הרכב המתוארים בהגדרת דרגת הרישיון D1, הולמים את כלי הרכב בו הוא נוהג.

5. על מנת להמחיש את הקושי נפנה הישר אל המשיב שלפנינו ואל כלי הרכב בו הוא נוהג:

כאמור, המשיב אוחז ברישיון דרגה D1, והוא נתפש נוהג בכלי רכב שברישיונו צוין כסוג N2. תקנה 271א(2) מגדירה סוג רכב N כך:

"רכב מנועי מסחרי בעל 4 גלגלים לפחות אשר תוכנן, נבנה ומיועד להובלת טובין או רכב שצוין ברישיונו כרכב עבודה"

ובהמשך מוגדר תת-הסוג N2:

"רכב N שמשקלו הכולל המותר עולה על 3,500 ק"ג אך אינו עולה על 12,000 ק"ג."

שילובן של השתיים מתאר כלי רכב מסוג N2 ככלי רכב מנועי מסחרי בעל 4 גלגלים לפחות, אשר תוכנן, נבנה ומיועד להובלת טובין, או רכב שצוין ברישיונו כרכב עבודה, ומשקלו הכולל הוא בין 3.5 עד 12 טון.

מן העבר השני, דרגת הרישיון D1 מוגדרת בתקנת משנה 184א(1) לאמור:

"רישיון נגדרה D1 הוא רישיון לנהוג:

ברכב מנועי שמשקלו הכולל המותר עד 5,000 ק"ג ומספר מקומות הישיבה, על פי רישיונו, אינו עולה על 16 נוסעים למעט הנהג;

6. עינינו הרואות, דרגה D1 אינה מפנה לסוג הרשום ברישיון הרכב, משמע N2. אין היא אומרת, כי האוחז ברישיון דרגה D1 מוגבל לנהיגה בכלי רכב שברישיונו נרשם כסוג N2. יתר על כן, אין התאמה מלאה בין מאפייני כלי הרכב כפי שתוארו בדרגת רישיון הנהיגה D1 (קרי תקנה 184), לבין אלו שהוגדרו בסוג כלי הרכב N2 (תקנה 271א(2)). לבד



ממגבלות משקל הרכב, והרי אלה שונות בשתי ההגדרות (2.5-12 טון בהגדרת הסוג N2, לעומת עד 2 טון בדרגה D1), בדרגה D1 מופיעה מגבלה של מספר נוסעים (עד 16) שאינה מופיעה בסוג כלי הרכב N2, ועל כל אלה - דרגה D1 אינה אוסרת נהיגה בכלי רכב שייעודו הובלת טובין, כפי שמגביל הסוג N2.

אם נתבונן על מאפייני כלי הרכב המוגדרים בדרגה D1, תוך התעלמות מייעודו של הנסיעה, הרי שאלה מתאימים למאפיינים של כלי הרכב בו נהג המשיב, שכן משקלו של כלי הרכב בו הוא נהג אינו עולה על 5,000 ק"ג, ומספר מקומות הישיבה שבו אינו עולה על 16. מכאן מתבקשת, לכאורה, המסקנה, כי המשיב רשאי היה, כמי שאוחז ברישיון דרגה D1, לנהוג בכלי הרכב הנ"ל.

7. מן הדברים עד כה עולה, כי ניצבים אנו בפני הכרעה פרשנית של הדין, כאשר המערערת אוחזת בפירוש, לפיו רישיון דרגה D1 מתיר נהיגה בכלי רכב שייעודו הוא בהכרח הובלת נוסעים, משמע אין הוא מתיר נהיגה בכלי רכב שתכליתו הובלת טובין, קרי N2; בעוד המשיב טוען, כי האוחז ברישיון דרגה D1 רשאי לנהוג בכלי הרכב בו הוא נהג, כיוון שכלי הרכב בו הוא נהג עונה, לפי מאפייניו (משקל וכד'), על המאפיינים המופיעים בהגדרת דרגה D1.

8. הדרך לפירושו של דין פלילי נקבעה בסעיף 34כא לחוק העונשין, התשל"ז-1977 לאמור:

"ניתן דין לפירושים סבירים אחדים לפי תכליתו, יוכרע הענין לפי הפירוש המקל ביותר עם מי שאמור לשאת באחריות פלילית לפי אותו דין".

דרך פרשנית זו הינה דו־שלבית, כאשר בשלב הראשון על הפרשן לאתר את הפירושים האפשריים הסבירים השונים, המגשימים את תכלית דבר החקיקה, ובשלב השני לבחור מתוכם את הפירוש המקל ביותר עם הנאשם. ובמילותיו של הנשיא א' ברק (דנ"פ 1558/03 מדינת ישראל נ' אסד (07.07.2006), פסקה 16-17):

"אכן, התוצאה הפרשנית הקבועה בסעיף 34כ' לחוק העונשין תחול רק אם הדין הפלילי ניתן למספר פירושים סבירים לפי תכליתו. כאשר קיים רק פירוש סביר אחד המגשים את תכליתו של הדין, יש לנהוג על פי פירוש זה. לסעיף 34כא לחוק העונשין אין תחולה. אכן, סעיף 34כא אינו חל כאשר הבחירה הינה בין פירוש סביר לפירוש אבסורדי... רק כאשר פירושו של הדין על פי תכליתו מעלה מספר פירושים וכל אחד מהם הוא פירוש סביר המגשים את תכליתו של הדין, מופעלת התוצאה הקבועה בסעיף 34כא לחוק העונשין.

"נקודת המוצא של סעיף 34כא לחוק העונשין הינה הפרשנות התכליתית... סעיף זה מעביר בחוק את הפרשנות התכליתית בפלילים, והוא מחייב את בית המשפט להפעילה... ביסוד הפרשנות התכליתית מונחים לשון הדין ותכליתו. לשון הדין הוא מובנו לקורא העברי. אין לתת ללשון הדין מובן שהוא אינו יכול לשאת בשפתו. לשון הדין היא תנאי הכרחי, אך לא מספיק. "מילותיו של חוק אינן מבצרים, שיש לכבשם בעזרת מילונים, אלא עטיפה לרעיון חי, המשתנה על פי נסיבות הזמן והמקום, לשם הגשמת מטרתו הבסיסית של החוק" (ע"פ 787/78 מזרחי נ' מדינת ישראל, פ"ד לה(4) 421, 427). בצד לשון הדין עומדת "מטרתו הבסיסית" של הדין. זו היא תכליתו. אלה הן המטרות, היעדים, האינטרסים והערכים אשר הדין נועד להגשים. לכל דין תכלית אותה הוא נועד להגשים. דין ללא תכלית הוא דבר הבל. תכלית הדין היא עניין נורמטיבי... תכלית זו מורכבת מהתכלית הסובייקטיבית ("כוונת המחוקק") שעמדה לנגד עיני היוצר ההיסטורי של הדין, ומהתכלית האובייקטיבית ("כוונת המחוקק הסביר"), המשקפת את



ערכיה של שיטת המשפט. לכל אחת מתכליות אלה רמות הפשטה שונות ומגוונות... על הפרשן לקבוע בכל מקרה ומקרה את התכלית המונחת ביסוד הדין. כאשר התכליות סותרות זו את זו במצב נתון, עליו לפתור את הסתירה. משעוצבה תכליתו של הדין, יתן הפרשן ללשון הדין אותה משמעות, אשר יותר מכל משמעות אחרת, מגשימה את תכליתו. על כן, אם מובן לשוני אחד מגשים את תכליתו של הדין, ואילו מובן אחר אינו מגשים את תכליתו, על הפרשן לבחור במובן המגשים את התכלית. אין לבחור במובן אפשרי שאינו מגשים את תכליתו של הדין..."

9. מכאן לעניינו, ושאלה ראשונה שעלינו לשאול היא, האם הפירוש שמציע כל אחד מבעלי הדין הולם את לשונו של דבר החקיקה. אם תינתן תשובה חיובית לשאלה זו, יהא עלינו לראות האם כל אחד משני הפירושים עשוי להגשים את התכלית אליה התכוון המחוקק. אם נבוא לכדי מסקנה, כי כל אחד משני הפירושים המוצעים עשוי להגשים את התכלית, בכך השלמנו את השלב הראשון במלאכה הפרשנית עליה מצווה סעיף 34 כא לחוק העונשין, שאז נפנה לשלב השני, בחירת הפירוש המקל ביותר עם המשיב, לפי מצוות החלק השני של סעיף 34 כא הנ"ל.

10. ככל הנוגע ללשון התקנות, הפירוש המוצע על ידי כל אחד מבעלי הדין מתיישב עמה.

מסקנה זו ברורה ככל הנוגע לפירוש אותו מציע המשיב, שכן תקנה 184 מגדירה את הדרגה D1 ככזו המתירה נהיגה בכלי רכב מנועי, שמשקלו פלוני ומספר הנוסעים בו פלמוני. אין לנו, לפי פירוש זה, כי אם לבחון האם מאפייני כלי הרכב בו נהג המשיב מתאימים למאפיינים שהוגדרו בתקנה 184 הנ"ל.

אלא שגם הפירוש שמציעה המערערת מתיישב עם לשון התקנות. תקנה 184 אמנם מתירה נהיגה בכלי רכב שמאפייניו מוגדרים בה, אך אין היא ממצה את כלל התנאים בהם צריך בעל הרישיון לעמוד. מלים אחרות, לשון המחוקק מאפשרת, לפי לשונה, פירוש שלפיו האוחז ברישיון D1 רשאי לנהוג בכלי רכב שמאפייניו הוגדרו בתקנה 184, כשלמאפיינים אלה מיתוספים תנאים, הקבועים בשאר תקנות האופפות את הגדרות דרגות רישיון הנהיגה, ואת סוגי כלי הרכב.

11. הפירושים שמציעים שני הצדדים מתיישבים, אפוא, עם לשון התקנות. השאלה עמה אנו נותרים הינה, האם כל אחד משני הפירושים עשוי להגשים את התכלית שביסוד דבר החקיקה. ומהי תכלית זו? ובכן, בסעיף 10 לפקודה ביקש המחוקק להתאים את סוג רישיון הנהיגה לסוג כלי הרכב. חשיבותה של התאמה זו ברורה. אדם מקבל הרשאה מן המדינה לנהוג בכלי רכב מסוג פלוני, לאחר הכשרה שהוא עובר, והכשרה זו מתאימה לסוג פלוני של כלי רכב מנועי אך לא לפלמוני. המבקש את רשות המדינה לנהוג באופנוע לומד נהיגה באופנוע, ואחר כך נבחן על נהיגה זו ומקבל את אישורה אם עבר את המבחן. המבקש להסיע נוסעים במונית עובר הכשרה המתאימה לנהיגת מונית, ואם יעבור מבחן מתאים - יקבל רישיון שיגבילו לנהיגה במונית. וכך הלאה ביחס לכל כלי הרכב, לסוגיהם.

12. האם הפירוש שמציע כל אחד מבעלי הדין מגשים תכלית זו?

ככל הנוגע לפירוש אותו מציע המשיב, פירוש זה איננו מגשים את תכליתו של הדין. התמקדות במאפייני כלי הרכב, כפי שתוארו בכל דרגה ודרגה, בלא להתבונן במבנה הכולל של הגדרת הדרגות השונות, על רקע הגדרתם של סוגי כלי הרכב, מביאה לידי תוצאות בלתי מתקבלות על הדעת, כאלה שמחוקק המשנה לא נתכוון אליהן. לשם ההמחשה אביא שתי דוגמאות:



האוחז ברישיון דרגה B רשאי לנהוג "ברכב מנועי שמשקלו הכולל המותר אינו עולה על 3,500 ק"ג, ושמספר הנוסעים בו מלבד הנהג אינו עולה על 8, ולמעט מונית, רכב סויר ואוטובוס ציבורי" (תקנה 180(א)). אם ניטול הגדרה זו, לפי לשונה, בלא להתבונן ימין ושמאל, כך מתבקש מן הפירוש שמציע המשיב, הרי שהאוחז ברישיון מסוג B רשאי לנהוג באופנוע, שכן "רכב מנועי" לפי הגדרתו בסעיף 2 לפקודת התעבורה הוא "רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרבות תלת אופנוע ואופנוע..."; משקלו הכולל אינו עולה על 3.5 טון, ומספר הנוסעים בו אינו עולה על 8. הנה כי כן, האוחז ברישיון דרגה B רשאי לנהוג באופנוע. נהיר לכל בר בי רב, כי לא לכך כיוון המחוקק, שכן הכשרתו של הנהוג באופנוע שונה בתכלית השינוי מזו של הנהוג במכונית פרטית, ולשם נהיגה באופנוע הוא ייחד את דרגת הרישיון A.

דוגמא אחרת לכשל שבפירוש שמציע המשיב ניתן לראות בנהיגה ברכב מסחרי. "רכב מסחרי" הוגדר בסעיף 2 לפקודה כרכב המשמש להובלת משא. מחוקק המשנה ייחד לנהיגה בו, במילים מפורשות, רישיון דרגה C1. אלא שאם נתבונן על רישיון דרגה B כשהיא לבדה, כפי שמבקש המשיב כי נעשה, הרי שלפי לשונה היא מתירה נהיגה בכלי רכב מסחרי, שכן היא מתירה נהיגה בכלי רכב מנועי, וכלי רכב מסחרי הוא בכלל זה.

13. דוגמאות אלה הן מקצת מרבות אחרות שניתן להביא מתוך התקנות, והן מלמדות בעליל, כי גזירת משמעות של כל דרגת רישיון מתוך עיון בלשונה בלבד, בלא ליתן את הדעת לתכלית החקיקה ולמבנה הגדרתן של דרגות הרישיון, מביאתנו לכדי תוצאות אליהן לא התכוון המחוקק. לבד מן הכוונה הכללית שלו, המבקשת להתאים את סוג הרישיון לסוג כלי הרכב, על מנת להתחקות אחר הדרך בה הוא הלך בהגדרת הדרגות השונות של הרישיון עלינו להתבונן על **מבנה** ההגדרות של דרגות הרישיון, יחד עם הגדרת סוגי כלי הרכב, אף שאלה הוגדרו בחלקים שונים של התקנות.

14. דרגות הרישיון הוגדרו נדבך על נדבך. תחילה הוגדר רישיון דרגה A לנהיגת רכב מנועי דו-גלגלי (אופנוע), למאפייניו השונים (משקל, ספק וכד'). אחר כך הוגדר רישיון דרגה B, והריהו הרישיון הבסיסי לנהיגת מכונית ארבע-גלגלית, על מאפייניה (משקל ומספר נוסעים). אחר כך מרחיב מחוקק המשנה את דרגה B לשתי דרגות, C ו-D, כאשר האוחז בכל אחת מהן רשאי לנהוג בכלי רכב שרישיון דרגה B מתיר לו, אך מיתוספים לכל אחת מהן מאפיינים, הצובעים כל אחת בצבע שונה:-

דרגות C ו-C1 מגדירות **במפורש** (בתקנות 181, 182) נהיגת כלי רכב מסחרי, ומכאן **שייעודן**: הובלת טובין (להבדיל מהסעת נוסעים);

דרגות D, D1, D2, D3 מגדירות (בתקנות 183א, 183ב, 184, 185) מאפיינים שונים של כלי הרכב, בלי שתזכרנה את סוג כלי הרכב, משמע את **ייעוד** הנהיגה בו. ואף על פי כן, ניתן ללמוד על ייעוד זה מתוך המבנה הכללי של הגדרת הדרגות, כמו גם מתוך תוכן של אלו.

ככל הנוגע למבנה, דרגות C ו-D, המרחיבות כאמור את דרגה B, משלימות זו את זו. בעוד שדרגות D כוללות התייחסות למספר הנוסעים, ללמדך על הייעוד של הסעת נוסעים, דרגות C אינן כוללות כל התייחסות למספר הנוסעים, שכן עניין הוא בנהיגת כלי רכב מסחרי, משמע להובלת טובין, להבדיל מהסעת נוסעים. מלים אחרות, דרגות D יועדו **להסעת נוסעים**, והמשלימה לייעוד זה - **הובלת טובין**, יוחדה לדרגות C.

וככל הנוגע לתוכן הגדרתן של שתי הדרגות: דרגות C מציינות, כאמור, במפורש נהיגת כלי רכב מסחרי. דרגות D כוללות סוגים שונים של כלי רכב, שכולם נועדו להסעת נוסעים: אוטובוס, אוטובוס זעיר, אוטובוס זעיר פרטי, טיולית, מונית, ורכב סויר.



15. סיכום ביניים: הפירוש המוצע על ידי המשיב, לפיו יש לקרוא את הגדרת דרגת הרישיון בלא להתבונן על סביבתה של ההגדרה, איננו משיג את תכלית החקיקה, ומוליך לידי מסקנה שאינה מתיישבת עם כוונת המחוקק, כגון האפשרות שהאוחז ברישיון דרגה B רשאי לנהוג בכלי רכב מסחרי או באופנוע. מאידך, הפירוש המוצע על ידי המערער מתגשים תכלית זו, משהוא מתאים לסוגים שונים של כלי רכב את דרגות הרישיון המתאימות להם. לא די, אפוא, לעיין במאפיינים של כלי הרכב כפי שתוארו בדרגה D1. למאפיינים אלה מיתוספים תנאים אחדים, שכולם עניינם בייעודה של הנהיגה, או - מנקודת הסתכלות אחרת - למאפייני כלי הרכב המופיעים בהגדרת הדרגה D1 יש להוסיף את התנאים שנקבעו בהגדרת סוג כלי הרכב, לפי ייעודו (מסחרי, הסעת נוסעים וכד').

16. את ייחודן של דרגות הרישיון לסוגי כלי הרכב אנו מוצאים, כאמור, בהגדרותיהם של סוגי כלי הרכב, כפי שהוגדרו בסימן א' של הפרק השני לחלק ד' של התקנות. חלק זה קובע כיצד תרשום רשות הרישוי כל כלי רכב, לפי סוגו, ובתוך כך הוא מגדיר שורה של סוגי כלי רכב, לפי מאפייניהם ולפי ייעודם. התבוננות בתקנות המגדירות את דרגות רישיון הנהיגה, לפי מבנה ההגדרה עליו עמדתי לעיל, ולפי תוכן של הדרגות השונות, מוליך לידי התאמה מתבקשת בין הדרגות השונות לבין סוגי כלי הרכב כפי שהוגדרו, משמע - דרגת רישיון A לסוג רכב L (אופנוע); דרגת רישיון D לסוג רכב M (הסעת נוסעים); דרגת רישיון C לסוג רכב N (הובלת טובין בכלי רכב מסחרי); וכך הלאה.

17. מכאן למשיב שלפנינו, שכאמור אוחז ברישיון נ ג דרגה D1, ונתפש כשהוא נוהג בכלי רכב מסוג N2. רישיון הנהיגה שלו (D1) מתיר הסעת נוסעים (קרי כלי רכב מסוג M), אך איננו מתיר נהיגה בכלי רכב מסחרי להובלת טובין (N2). לכן יש לומר על המשיב, כי הוא נהג בכלי רכב, בלא שבדיו רישיון נהיגה מתאים (ופוליסת ביטוח בת תוקף).

18. סוף דבר, מכל הטעמים הללו הנני מקבל את הערעור, ומבטל את החלטת בית המשפט קמא בה בוטל כתב האישום.

בעלי הדין הגיעו לידי הסכמה, לפיה אם יתקבל הערעור, כי אז יודה המשיב בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום, יורשע לפי הודאתו, ויגזרו עליו עונשים כפי שפרטו בהודעתם (ראו נא הסיפא לסיכומי הטענות המשלימים מטעם המערער).

על יסוד הודאת המשיב הנני מרשיעו, אפוא, בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום: עבירה בניגוד לסעיף 10(א) לפקודת התעבורה, ועבירה לפי סעיף 2(א) לפקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש), התש"ל-1970.

נוכח הנסיבות האופפות תיק זה, ובעיקר נוכח המחלוקת המשפטית הכנה שנפלה בין בעלי הדין, מצאתי לקבל את הסדר הטיעון, ובגדרו הנני גוזר על המשיב עונשים (עליהם הוסכם) כלהלן:

א. 30 ימי פסילה על תנאי של רישיון הנהיגה למשך שנתיים, והתנאי - הרשעה בעבירה מן העבירות בהן הרשעתי את המשיב.

ב. קנס בסך של 1,000 ₪, שישולם בתוך 30 יום מהיום.

ניתן היום, ב' ניסן תשע"ה, 22 מרץ 2015, בהעדר הצדדים.