

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

בית המשפט המחוזי מרכז-lod

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

לפני כבוד השופט מרשק מרום, אב"ד כבוד השופט העמיה צלקובניק כבוד השופט דריאן-גמליאל	מעורערים 1. מוחמד בDIR 2. אנס בDIR שניהם על-ידי ב"כ עזה"ד דוד יפתח, יוסי זילברברג ודן ענבר	נגד משיבה מדינת ישראל באמצעות פמ"מ וע"י ב"כ עזה"ד רוני שוהם
---	---	--

פסק דין השופט 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 עמיה מיכלס) בת"פ 50934-03-19, במסגרת הורשעו שני המעורערים לאחר שמייעת ראיות, ונגזר דיןם בגין ביצוע עבירות של:

מעערר 1 הורשע בעבירות המניות 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 2 א לפקודת ביטוח רכב מנوعי [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 תנאי בני 7 ו- 5 חודשים משנה תקדים שונים (ת"פ 14-1375-08-14, פ"ל 14-10-4967) במצטבר זה זהה ולעונש המאסר שהוטל, כך **শסָר-הַכֵּל נגזר על המערער עונש מאסר בפועל בן 44 חודשים**; מאסרים על תנאי וPsiila על תנאי כמפורט בגזר-הדין; **קנס בסך 10,000 ₪** או 2 חודשים מאסר תמורה; Psiila בפועל למשך 5 שנים והופעל עונש Psiila על תנאי בן 5 חודשים (פ"ל 14-10-4967) במצטבר, כך **শסָר-הַכֵּל נדון לPsiila בפועל בת 5 שנים ו-5 חודשים מיום שחרורו ממאסר.**

מעערר 2 הורשע בעבירות המנוית 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 14-08-1375) לנשיאה בחופף ובמצטבר, וכך **শסָר-הַכֵּל נגזר על המערער עונש מאסר לנשיאה בפועל למשך 9 חודשים**; מאסר על תנאי Psiila על תנאי כמפורט בגזר-הדין; **קנס בסך 3,000 ₪** או חודש מאסר תמורה; **Psiila בפועל למשך שנתיים מיום שחרורו ממאסר.**

כן ניתן צו לחייב ארבעת כלי הרכב שצינו בכתב-האישום.

העובדות

2. מעערר 1 הוא הבעלים של עסק לשירותי גירה (להלן: העסק), ובבעלותו היו מספר רכבים, בהם רכבי גרא (ארבעה רכבי גרא, אשר ימוספרו בהתאם בפירוט האישומים) וכן שני רכבים פרטיים (סוג "איונייק" ו"טוסון"). בין השנים 2018 - 2019 המערערים יחד עם נאם נסף (נאשם 3 - שב uninno לא הוגש ערעור, אשר היה נהג גרא 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, ועבירים אותם לשטחים באמצעות גרא פלסטיני, לשם הסואת העובדה כי הרכב מועבר על ידם לתיקון בשטחים.

באישום 1 הורשע המעערער 1 בכך, שהוביל הרכב פולקסווגן של אדם בשם מוכתר. הגירה נעשתה באמצעות מערער 2 שנаг בגרר 2, כשהlidzo ישב מוכתר, עד לכינסה ליישוב צופים, שם פרק את הרכב על הכביש ונסע מהמקום. בהמשך נכנס לרכב אדם שזהותו אינה ידוע, ובמקביל הגיעו הגיע מעערער 1 למקום ברכב האיונייק בעודו נוהג בזמן Psiila, והחל לנסוע במורד הכביש מכיוון היישוב צופים לכיוון מחסום 107, שבו הפולקסווגן נסע בירידה אחריו. בהמשך חצו השניים קו הפרדה לבן, עברו את מחסום 107, ועצרו לצד הדרך. לאחר מספר דקות נסע מעערער 1 מהמקום ברכב האיונייק אל תוך קלקילה. בהמשך הגיעו למקום אדם שזהותו אינה ידועה, אשר נהג ברכב קיה הנושאת לוחית זיהוי פלסטינית, חיבר את רכב הפולקסווגן לרכב הקיה באמצעות כבלים,

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

באים 2 הורשע מערער 1 בכך, שנעתר לבקשת אדם בשם חנוכיב להעביר מונית שירות מסווג מרצדים השicket לאחיו לצורכי תיקונה בשטхи האזרחות הפלסטינית. מערער 1 הוביל את המונית מננתניה באמצעות אחד מנהגי הגרר של העסק שזהותו אינה ידועה תוקן שהשתמש בגרר 4, כשהלידו ישב חנוכיב, עצר בשול הדרכן במרחק של כ-300 מטרים מהיכר לכיוון הכפר סלפית ופרק את המונית על הכביש. בהמשך הגיע למקום נהג שזהותו אינה ידועה ברכב גראר הנושא לוחית זיהוי פלסטינית, ונעמד מאחוריו גראר 4 והמונייה. משעזב נהג הגרר של המערער את המקום, הוביל נהג הגרר הפלסטיני את המונית לשטхи האזרחות הפלסטינית ונסע לכפר חוווארה, שם פרק את המונית לצורכי תיקונה בכניסה למוסך המתמחה בתיקון kali רכב מסווג מרצדים והכל בידיעתו ובנהנחיתו של מערער 1.

באים 3 הורשע מערער 1 בכך, שהוביל באמצעות גראר 3, בו נהג אחד מנהגו, רכב מסווג הונדה סיוק השיר'ןladem בשם שעיבי, שפנה אליו באותו יום לצורכי תיקונו. הרכב נגרר על ידי גראר 3 והועבר בהמשך לגרר 4, בנוכחות מערער 1 שעמד בסמוך. שני דקות לאחר מכן הוביל מערער 1 את הסיוק וכן רכב נוסף באמצעות נהג גראר 4 לשביל עפר הסמוך לבביש 5 ופרק אותה. בהמשך העמיסו אחרים שזהותם אינה ידועה את רכב הסיוק ואת הרכב הנוסף על גראר בעל לוחית רישיון פלסטינית, ולאחר שנגה גראר 4 נסע מהמקום, נסעו האחרים בגרר הפלסטיני בכביש 5 לכיוון כביש 60 לצורכי תיקונו בשטхи האזרחות הפלסטינית, והכל בידיעתו ובנהנחיתו של מערער 1.

באים 4 הורשעו המערערים 1 ו- 2 בכך, שנגאו בקלות ראש בצוותא בעת שקשרו לרכב הטוסון באמצעות כבל רכב מזדה 3 וגררו את המזדה לשטхи האזרחות הפלסטינית, כאשר מערער 1 נהג ברכב הטוסון ואילו מערער 2 ישב ברכב המזדה. בהמשך עצרו המערערים בשול הימני את kali הרכב כ-500 מטר לפני מיחסום 109, ניתקו את הכבש שחבר בין שני kali הרכב, והמשיכו בנסיעה כר' מערער 2 נהג ברכב המזדה לפני הטוסון. מערערים 1 ו-2 עברו את המחסום וגעצרו כ-100 מטר לפני היכר בכניסה לקלקיליה. מערער 1 נהג ברכב בזמן פסילה.

באים 5 הורשע מערער 1 בכך, שנגאו בקלות ראש ברכב הטוסון, תוקן שגרר רכב מזדה 6 הקשור לרכבו בכבל, והמשיך בנסעה בדרך זו לכיוון צומת מורה, כביש 5 וכביש 6 - והכל בעודו בזמן פסילה ולא ביטוח.

באים 6 הורשעו המערערים 1 ו-2 בכך, שמערער 1 נעתר לבקשת אדם בשם סלאמה להעביר עבורי רכב מסווג BMW לצורכי תיקונו בשטхи האזרחות הפלסטינית. באותו היום הובילו מערערים 1 ו-2 את הרכב בצוותא מכפר קאסם באמצעות גראר 1 בו נהג מערער 2. מערער 2 עצר את הגרר כ-300 מטר לאחר שעבר את מיחסום 109, כשלפניהם עמד גראר הנושא לוחית זיהוי פלסטינית, והכל בידיעתו ובנהנחיתו של מערער 1. מערער 1

2 ונוג הגרר הפלסטיני ירדו מרכבי הגרר וושוחחו ביניהם. לאחר מכן פרק מערער 2 את הרכב מהגרר והמשיר בנסעה, ואילו נוג הגרר הפלסטיני החל להעmis את ה- WMW על הגרר הפלסטיני עד לרגע בו הגיעו שוטרים למקום.

באישום 7 הורשע מערער 1 בכך, שנעתר לבקשת אדם בשם יפי עלי מנת שיתקן את רכבו של חברו של יפי מסוג טויטה בשטח האזרחות הדרומית הפלסטינית. עוד באותו היום הוביל מערער 1 את הטויטה ממוקם שאיןנו ידוע, תוך שנוג בזמן פסילה. בנוסף, מערער 1 נוג ברכב בקלות ראש בך שגרר את הטויטה באופן בו חבר הרכב לרכב הטוסון באמצעות כבל. באופן זה עבר מערער 1 דרך מחלף מורשה, כביש 5, מחלף קסם, מחלף חורשים וככיש 6, עד שהגיע למחסום 109, אותו חזה לכיוון שטח האזרחות הדרומית הפלסטינית על מנת שהרכב יתוקן שם.

באישום 8 הורשעו מערער 1 ונasm 3 בכך, שהובילו רכב מסווג מרצדס לתיקון בשטח האזרחות הדרומית הפלסטינית באמצעות גרר 2, בו נוג נasm 3, בשעה שבעל הרכב ישב לידו. לאחר שחצה את מחסום 110 מכיוון ישראל, עצר נasm 3 את הגרר מאחוריו תחנת הדלק סונול בכניסה לאסלאם. בעל הרכב ירד מרכב הגרר, ונasm 3 פרק את המרצדס בשעה שלפניו עמד רכב גרר פלסטיני, והכל בידיעתו ובנהתיו של מערער 1. בהמשך עזב נasm 3 את המקום, ואילו הגרר הפלסטיני נשאר במקום, ובהמשך נתפס על ידי המשטרה.

באישום 9 הורשע מערער 1 בכך, שנעתר לבקשת אדם בשם נאצ'ר להוביל רכב מזדה הנמצא בבעלות אשתו לצורך תיקונו בשטח האזרחות הדרומית הפלסטינית. מערער 1 הוביל את המזדה ממוקם שאיןנו ידוע באמצעות אחד מנהגי הגרר של העסק שזיהותו אינה ידועה, עבר את מחסום 109 מכיוון ישראל, עצר בשול הדרק C-300 מטר מהכיכר לכיוון קלקיליה, פרק את המזדה על הכביש ועצב את המקום. בסמוך לשעה 14:28 הגיעו למקום שני אנשים שחייבו את רכב המזדה בכבול לרכיבם וגררו אותו לקלקיליה לצורך תיקונו, כל זאת בידיעתו ובהנחיתו של מערער 1.

באישום 10 הורשע מערער 1 בכך, שנוג בזמן פסילה ברכב מסווג WMW בעת שעשה דרכו מירדן לישראל, באזור מעבר הגבול באילת.

עיקרי הכרעת הדין

3. המחלוקת בתיק מבוססת על גרסת מערער 1 לפיה הכחיש כי תיאם עם גורם פלסטיני כלשהו את גירתו כלפי הרכב, וכן הכחיש כי נוג בפסילה. במרכז המשפט עמדה הטענה המשפטית שההעברת כלי רכב ל"שטחים", ובפרט למקום בו נתפסו המערערים - לעיתים בתוך ישוב ישראלי או בסמוך אליו, אינה מהוות עבירה. המערערים אמנים הodo שלעתים גררו את כלי הרכב למקום כלשהו "מעבר למחסום", אך בהעדר כל אישור על כן, וככל שכל הרכב נגררו בהמשך לעד נוסף על-ידי גורם אחר, הם אינם נשאים באזרחות פלילית בשל מעשים אלו.

4. בית-המשפט התייחס לבלבול שחל בשימוש במושג "שטחים" על-ידי המאשימה, עדי התביעה והמעוררים. עם זאת קבע, כי גם למעוררים היה ברור שלצורך הדיון המילה "שטחים" משמעוֹתָה אזהרים בשטחי יהודה ושומרון שאינם כוללים יישובים ישראליים. בית-המשפט קמא דין בפרשנות המושג, "שטחי האחריותazarיות הזרחות הפלסיטינית" (להלן: "שטחי האחריות הפלסיטינית" או "השטחים") בהרבה, אך קבע, שבസופו של יום לסוגיה זו אין ממשמעות מעשית להגנת המעוררים.
5. בית-המשפט קמא עבר לנתח את סעיף 10(א)(7) לחוק הגבלת השימוש, הקובע איסור ספציפי לפיו אין להעביר רכב באמצעות רכב כדי לתקן בשטחי האחריות הפלסיטינית. לפי חוק הגבלת השימוש, המפונה לפקודת ביטוח רכב מוגעי וממנו להסכים מדינתיים שנחתמו, הסיק בית-המשפט קמא, כי אדם מבצע עבירה כל אימת שהוא גורר רכב אחר כדי לתקן בכל מקום שאינו יישוב ישראלי או אתר צבאי ב"אזור C" שב יהודה ושומרון - ובמילים אחרות: אין להעביר רכב לשם תיקונו בכל מושך ב"אזור C", אלא רק במקרים הממוקמים ביישובים ישראליים או אתרים צבאיים שבאזור זה.
6. היסוד הנפשי הדורש לביסוס העבירה לפי סעיף 10(א)(7) לחוק הוא מחשبة פלילית, ובහינתן שאין מדובר בעבירות תוצאה, די אם תוכח מודעותו של הגורר לטיב המעשה ולקיים נסיבות העבירה. המדבר בעבירות מטרה, ועל התביעה להוכיח את מודעותו של הנאשם לכך, שהעברת הרכב נעשתה כדי או מתוך מטרה או מתוך כוונה שתוקן בשטחי האחריות הפלסיטינית - במנוגן מהשאלה אם הרכב אכן תוקן באזור זה בפועל.
7. בית-המשפט קמא דין בשאלת החלטתו של כלל הצפויות בעניינו, חרף העובדה שעסוקין בעבירות מטרה (ולא בעבירת תוצאה), ובבחן על-פי פסיקת בית-המשפט העליון את העבירה באופן פרטני, תכילתית حقקתה ומטרותיה. בית-המשפט קמא קבע, כי בדומה לעבירות "מסכנות חיים", ניתן להחיל את הכלל גם בעניינו - שכן, הפרשנות התכליתית והערכית המוגנים העומדיםabisod העבירה מובילים למסקנה שהפעולות העבריאניות בה מבקש החוק להגביל שימוש להילחם כוללת גם היבטים מסכני חיים. במקביל, מミלא במקרים שבהם יעד הגרירה מעורר חשד, הרוי שבהתאם לסעיף 20(ג)(1) לחוק העונשין אפשר יהיה לואות באדם שחשד בקיומה של אפשרות זו כמו שהיא מודיע לה ככל שמננע מלבררה. המשמעות היא, שבכל אותן מקרים המעוררים חשד, על הגורר רכב למחסומים לבדוק מה הוא יעד הגרירה, ואם לא יעשה כן, הוא עלול להיחשב כמו שהיא מודיע לאפשרות שהרכב יתוקן בשטחי האחריות הפלסיטינית - בין מכוח הלכת הצפויות, בין לפי הוראות סעיף 20(ג)(1) לחוק העונשין.
8. בית-המשפט קמא בבחן את מגוון גרסאותו של המערער 1 בחקירותו במשטרת וקבע, שלמעשה המערער 1 הודה שהבין שכלי הרכב שהتابקש לגורר מיעדים לתקן ב"שטחים", ובאותה נשימה הבahir שהדבר אינו מעוניינו. עוד קבע כמצאה עובדתי, כי ברבים מהאישומים (בהתאם לפירוט בהכרעת-הדין וכי שיתומצת בהמשך) הוכח, שהמערער 1 ידע מה הוא יעד התקון המדוקדק, בחלוקת מהmarkerים אף היה מעורב אישית בתיאום הגרירה ליעד שאינו יישוב ישראלי ואף בהובלת הרכב ובчивורו לגרר הפלסיטיני.
9. מטעם התביעה העידו בעלי כלי הרכב הנגררים; עדויות שוטרים שעקבו אחרי המעוררים ותיעדו את מעשיהם; עדויותיהם של כמה מנהגי הגרר; ופלט שיחות בין המעורבים. מטעם ההגנה העידו

המערערים ונאש 3.

10. בית המשפט קמא "יחד פרק ספציפי להערכת מהימנותו של המערער 1 וקבע, כי גרסתו של מערער 1 לא הייתה אחדה - לעיתים שינה גרסתו בהתאם לשאלות שנשאל ולראיות שהוצעו בפניו, ולעתים דבק בגרסהתו, על אף שהוצעו 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 להפלו (וכן נדחתה טענת ההגנה לפיה יש להתייחס אליהם כאל "עדי מדינה"). מערער 1 סתר עצמו בדבר יחסיו עם נהגי הגרר הפליטנים, וטען טענות מיתאמות ומוגמתויות - בהן טענות לפיהן כל הרכב שגרר היו מיעדים לפירוק, וכי נהגי כל הרכב הם אלו שהודיעו את לוחיות הרישון מהרכבים טרם הגירה. הטענות שהעליה אין מתחשבות עם ראיות גרסאות אחרות שמסטר, ובית-המשפט קמא קבע כי התקשה "עד מאד" ליתן אמון בדבר המערער 1 וקבע עלי-פהם ממזאי עובדה (פסקה 24 להכרעת-הדין).
11. לאחר דיון בסוגיות אלו, עבר בית-המשפט קמא לבחון את המסכת הראיתית של כל אישום ואישום, ולהלן אתmatch את קביעות בית-המשפט קמא בהתאם.
12. אישום 1: הוכחה נוכחותו של המערער 1 במקום וניגומו ברכב (דו"ח פועלה - ת/11, צלומי מספר רישוי הרכבים - ת/84, סרטון רחפן משטרתי שתיעד את האירוע - ת/42, ת/43). נקבע כי מערער 1 היה מודע לכך שיעד התקיקון הוא בשטחי האחירות הפליטנית, לאור עדותו של בעל הרכב הנגזר מוכתר, אשר העיד על כך שהמערער 1 סירב לגורור את הרכב המקרטע לקלקיליה ואמר לו שיוריד אותו בכניסה לעיר. המערער 1 הודיע את הרכב שלא בסמוך למוסך כלשהו, ועל כן קבע בית-המשפט קמא כי ידע שעדי הגירה אינם סופי. מן העדות צילומי הרחפן עליה עוד, כי כ- 100 מטר לאחר המחסום, במקום שבו המערער 1 הודיע את רכבו של מוכתר, הגיע סימולטנית רכב עם לוחית רישיון 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. ראייה נוספת היא התנהגותו המפלילית של המערער, אשר עם יציאתו מקלקיליה הבחן ברכב משטרתי, סירב להוראת השוטר אשר כריז לו לעמוד בצד, והחל בנסיעה מהירה תוך שעקב מספר kali רכב וחצה פס הפרדה לבן. כנגד ראיות אלו עמדו גרסאות משתנות של המערער 1, אשר בחקירותו במשטרה טען כי כלל לא נכח במקום. בית-המשפט קמא קבע, כי הוכחה שהמערער היה מודע לעדי הנסעה הסופי וכל פרטיה הפרטים של "המבצע", הוכח תכנון קפדי ומודזיך - והכל באופן שאפשר לבית-המשפט קמא לקבוע מעבר לספק סביר שהמערער 1 תיאם את הגירה כולה, לרבות התיאום עם הרכב הפליטני, ועל כן הרשע אותו בביצוע עבירות של העברת רכב על-ידי רכב לתיקון בשטחים, נהיגה בקלות ראש, הפרעה לשוטר, נהיגה בזמן פסילה ולא ביטוח (ראו בהמשך תמצית קביעותיו של בית-המשפט קמא אשר לעבירה של נהיגה בפסילה לנבי כל האישומים הרלבנטיים).

13. אישום 2: באישום זה העידו בעל הרכב הנגזר (מוניית) ואחיו, כי מערער 1 ידע על הצורך בתיקון הרכב והבעלים אף ביקש שהתיקון יהיה בסמוך בחווארה. שוטר היה עד לחקירה הרכב מהגרר של מערער 1 (שהיה נהוג על-ידי אחד מנהגי הגרר של המערער) בארייאל בשול הדרכ במרקח של 300

מטר מכיר לכיוון הכפר סלפית ("באמצע שום מקום", כפי שתיאר אחד השוטרים בזירה), כשבמקום כבר המתין הגර הפלסטיני והתקיים קשר לא מקרי בין נהגי הגרים (דו"ח שוטר ת/38 + סרטונים ת/45), לאחריו הגר הישראלי עזב את המקום, הגר הפלסטיני העמיד את המונית ונסע לכיוון כללי חווורה ופרק את המונית בסמוך למושך "עadel Mansour". אל מול ראיות אלו תיאר בית-המשפט קמא את גרסאותיו של המערער 1 בחקירותו ובעדות אשר השתנו בהתאם לראיות שהוטחו בו. בית-המשפט קמא קבע, כי הראיות במקורה זה גם הן מצביעות על כך כי המערער 1 היה מודע לעובדה שהוא גורר הרכב לצורך תיקונו במקום אסור על פי חוק, כשהמעקב המשטרתי אף העלה כי המונית תוקנה בפועל במושך בישוב חווורה - ועל כן המאשינה עמדה בנTEL המוטל עליה להוכיח את המיחסן למערער 1 באישום זה - עבירה של העברת רכב על-ידי רכב לתיקון בשטחים.

.14 **אישום 3:** באישום זה הורשע המערער 1, לביקשת המאשינה, בנוגע להובלות הרכב אחד בלבד - של ינון שעיבוי, אשר העיד כי אדם באזרע התעשיה אמר כי יתקן את רכבו "ליד כוכב יאיר", ולאחר שהרכב תיקן, אותו אדם החזיר לו את הרכב. באישום זה הוגשו ראיות מטעם עוקבים, אשר תיעדו את הרכב המדובר וכן רכב נוסף מועמס על גורר 3 בבית העסק של המערער, בעודו נוכח במקום (ת/35, ת/138). המערער עזב את המקום ברכבת טוסון, ואחד העוקבים הוסיף, שראתה את המערער 1 נסע ברכבת הטוסון בכਬיש בו נסע הגרר ועליו שני כלי רכב. הגרר נסע בכביש 5 עד לשביל צדי, הנג הגרר יצא מהרכבת, הלך בשביל עפר, ופגש בשני גברים שפרקו את שני כלי הרכב והעמיסו אותם לרכב גרר בעלلوحית רישי פלסטינית. הנג 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 תマー בראיות.

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

.15 **אישום 4:** המערער 1 הודה בחקירותו שאכן גרר את הרכב המזדה באמצעות כבל (ת/66), ובית- המשפט קמא ציין כי לא תהייחס לכך בעדותו בבית-המשפט. בנוסף, שוטר העיד, כי הבחן במהלך פעילותן יזומה ברכבת הטוסון של המערער 1 נהוג על-ידי מושך אחריו בכביל את רכב המזדה, בו נג המערער 2, לכיוון המחסום. אותו שוטר תיעד את האירוע בדו"ח פעולה (וין בסרטון), ממנו עולה, כי לאחר שהמערערים עברו את המחסום לכיוון קלקליה, הם השאירו את הרכב 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 לתמיכת של דו"חות פעולה של שני שוטרים נוספים). זיהויו של המערער 2 הוכח באמצעות השוטרים, אשר העידו על היכרותם עימיו, 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

ழימון עדת הגנה רלבנטית לאחת הגרסאות שהופיעו). בית-המשפט קמא דין בטענות שונות שהועלו על-ידי הסניגורים בדבר מחדלי חקירה שונים, ודחה אותן (פסקה 61 להכרעת הדין). בית-המשפט קמא קבוע, لكن, כי הוכח שהמערערים גרוו את הרכב המזדה באמצעות כל גמיש על כביש ראשי לאורן מספר קילומטרים באופן שיש בו לסקן את הציבור באופן ממשי, והכריע שיש להרשיע את המעערערים בעבירה של נהיגה בקלות ראש, ואת מעורר 1, בנוסף, בעבירה של נהיגה בפסילה ולא ביטוח.

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

.17. אישום 6: המעערערים לא חלקו על כך כי הם אלו שהעבירו את כלי הרכב על גבי גrror 1. הבעלים של הרכב - סלאמה - הוכרז עד עין, ובית-המשפט קמא ביכר בסופו של יום את האמור בהודעתו במשטרה (ת/151). סלאמה מסר בהודעתו, כי פנה אל עסקו של מעורר 1 בשל תקלת שהתגלה במהלךו. האחרון המליך על תיקון שתחנת הדלק בתחום, ועל אף שסלאמה ביקש לתקן את הרכב באלפי מנשה, שלח לו מעורר 1 גrror להעמיס את רכבו. עוד אישר, כי מעורר 2 היה נהג הגורר, וזאת על בסיס היכרות רבת שנים עימיו. 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 בחקירה התקשרות שהעידו על קשר הדוק בין סלאמה, בפרט ביום האירוע (ת/139ג).

ההגנה טענה כי לא הוכח שתחנת הדלק בתחום היא מקום אסור לתיקון רכבים לפי החוק, וכן גrror, על בסיס עין במפות שהוגשו בהסכמה ההגנה (ת/163, ת/163א), כי זו מצוייה בין שני כפרים פלסטיניים, כאשר היישובים הישראלים הסמוכים רוחקים מהמקום, ועל כן קבוע בית-המשפט קמא, כי המאשינה הוכיחה שהמוסך אינו ממוקם ביישוב ישראלי, כאשר טענות ההגנה נותרו מעורפלות ולא תימוכן.

בית-המשפט קמא קבוע, כי מודעות המעערערים לנסיבת זו נלמדת משמה הערבי של התחנה; מקרבתה לכפרים פלסטיניים; מהורדת לוחית הרישוי של הרכב הנגרר במהלך הגירה המלמדת על כוונת הסתרה; מהצורך בגין פלסטיני לאחר מעבר המchosום, שהוא מתאפשר אם היה מדובר ביישוב ישראלי; וכן מהתנהגותו המפלילה של מעורר 1 ויחסו האלים אל השוטרים.

עדויות המעערערים מהוות חיזוק לראיות התביעה, בכך שטענות בסתרה לראיות חיצונית וכן לגרסאות שמסרו במשטרה, וכן השמייעו מני טענות כבושות בתוך גרסאותיהם המשתנות.

בית-המשפט קמא קבוע, لكن, כי הוכח שני המעערערים ביצעו עבירה של העברת רכב על-ידי רכב כדי לתקןו בשטחים.

.18. אישום 7: על-פי עדותם של עד התביעה יפני, הוא היה בקשר עם מעורר 1 אשר לתיקון הרכב ובקש שייגר ל"מוסך רביע" בכניסה לקלקיליה. בסופו של יום, המעורר 1 אף הודה כי הוא שגרר את

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

.19. אישום 8: במרכז ראיות התביעה מצוית עדותם של בעל רכב המרצדים (אדם אילם) ובנו, אשר מסרו כי ביקש מהגרר אליו התקשר בנו שיגרור את רכבו לשכם. עוד עולה, כי הגריריסט (נאשם 3) הודיע את לוחיות הרישי של המכליות, הודיע את הרכב בדרך ואמר שיגיע גור אחר לגירית הרכב לשכם, שכן הוא אינו יכול להיכנס ל"בפנים".

הבן מסר בעדותתו כי לאחר שביקש גיריה לשכם, הגירה תואמה עם המערער 1 למחרת ואביו ה策רף לנסעה. לאחר שהאחרון התקשר אליו עצבנוי בשל הצורך בהחלפת הגורר, התקשר הבן לגריריסט שאמר שיגיע גור אחר בגלל שהוא לא יכול להיכנס ל"בפנים".

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

גם במקרה זו עקבה המשפטה אחרי המתרחש, כפי שעולה מעדויות שלושה בלבדים, דו"חות פעולה שהוגשו (ת/24; ת/30), תמונות וסרטונים. מריאות אלו עולה, שני רכבי הגור עמדו בסמיכות האחד לשני, כאשר רכב הגור הפלסטיני המתינו לבואו של רכב הגור של המערער 1 בו נאג הנאשם 3, נעמד לפני בשעה שנאשם 3 פרק את רכב המרצדים, ולאחר מכן עזב הגור בו נאג הנאשם 3 את המקום.

המעערער 1 מסר גרסה בלתי מהינה, במהלךה אף האשים את כל העדים והשוטרים כי הם אלו שמשקרים, גרסה המציה בסתרה לכל הראיות הנ"ל וכן למחקרי תקשורת.

כל אלו, יש להוסיף את גרסת הנאשם 3, לפיה לא פרק את הרכב במוסף ואת העבודה שהבן העביר למערער 1 את פרטי המוסף (ת/153).

בית-המשפט קמא מצא להעדייף 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 לתקןו בשטחים על-ידי מערער 1 (וכן נאשם 3).

.20. אישום 9: מטעם התביעה העיד נאצ'ר, בן זוגה של בעל הרכב, ששלל את טענתו של מערער 1 לפיה הרכב היה מיועד לפירוק, ואף טען כי הרכב שב אליו לאחר תיקון במצב טוב. עוד מסר, כי מערער 1 סירב לבקשתו לגרור את הרכב למוסך בכלכלי, אלא מסר כי יכול לגרום את הרכב עד

למחסום, שם יצטרך נאצר להזמין גරר פלסטיני. בת-זוגו של נאצר חיזקה את עדותו, כאשרההרכבת תוקן במוסר בכלכלייה.

מעבר רכב הגורר נקלט בצלמות המחסום (ת/140ג); גירית הרכב כשהוא לאلوحית רישי ופרקתו בצד הדרק, תועדו בסרטון (ת/21); וכן הוגש דוח פעולה של בלש המתאר את גירית הרכב עד אחרי שלטי האזהרה בכניסה לכלכלייה (ת/16).

גם במקרה זה, המערער 1 מסר גרסאות משתנות, חלון תМОHOות, בית המשפט קמא העדיף את גרסתו של נאצר, על אף שwonתת מהפני חשבו משלילת אישור השהייה שלו, על פני גרסת מערער 1.

בבית-המשפט קמא קבוע, שהוכח כי המערער 1 היה מודע לכך שהרכב לא מיועד להיות מתוקן בישראל, ואין חשיבות לשאלת לאיזה מוסר בדיק נגרר הרכב. בית-המשפט קמא דחה את הטענה לקיומו של מחדר חקירה על רקע החסר בגרסת בעל המוסר או ציון שם המוסר אליו נגרר הרכב, שכן לקבלת טענה מעין זו השלכות מעשיות מרחיקות לכת ועלולה להביא לסתוק האפשרות לאכוף את האיסור הקבוע בחוק בשל הקושי לאוסף ראיות בתוככי ערים פלסטיניות.

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

.21 **אישום 10:** מערער 1 טען שיש ברשותו רישיון בתוקף, וכי קיבל "פטק" לפיו השוטר שתפס אותו נוהג במהירות מופרחת אישר לו לנ ג ד ליום 28.2.19. עם זאת, אישור מעין זה לא הוכח. עוד נדחתה טענתו לפיה לא היה בארץ בזמן שרישינו נשלל ועל כן לא היה מודע לכך.

בבית-המשפט קמא קבוע, כי מדובר בטענה מיתמת, שכן השימוש המתואר באישום זה אמן נערך בהיעדרו, אך נכון בועו"ד מטעמו אשר החזיק בייפוי כוח מטעם מערער 1 בדיק לצורך כך. בית המשפט קמא קבוע כי הוכחו יסודות עבירה נהיגה בזמן פסילה באישום זה.

.22 כנגד מערער 1 נטען בأישומים 1,4,5,7 כי נהג בזמן פסילה. בית-המשפט קמא הרחיב בפירוט התשתית הראיתית המבוססת הרשעה בעבירה נתען באישומים אלו, ובין השאר התביעה הציגה תעודה עובד ציבור, המעידה על שלילת רישיונו במשך 9 חודשים, וכי לא הפקיד את רישיונו במועד שנקבע. עוד הציגה מזכיר של שוטר (ת/133) בו מפורטים החפצים שנפתחו ברכבו, בהם מכתב שנשלח עבورو בו נמסר לו שרישינו מותלה וכי עליו להפקיד אותו מידית. הימצאות מסמך זה בראשות מערער 1 מונעת ממנו להתחחש לכך שידע כי נאשר עליו נהוג. בנוסף, במהלך חקירתו מיום 22.1.2019 נמסר לו מפורשות שנاسر עליו נהוג ברכב וכי הוא פסול נהיגה (ת/66), יש בכך כדי לחזק את התשתית הראיתית לביצוע עבירה של נהיגה בפסילה באישומים המאוחרים לחקירה זו - אישומים 1 ו- 10.

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

.23 בית-המשפט קמא דחה את טענותו של המערער 1 בדבר אכיפה ברורנית - על רקע העובדה שלא נחקרו או נעצרו נהגי גור פלסטינים, או בשל העובדה שלא הוגש כתבי אישום כנגד בעלי הרכבם. בית-המשפט קמא קיבל את טענות התביעה לפיהן, הנגאים הפלסטיים אינם בגדר חשודים, ובעלי הרכבם אמנים נחקרו אך מדיניות התביעה היא שלא להגיש כתבי אישום כנגד בעלי רכבים בעלי ערך נקי. בית-המשפט קמא דחה את טענות המערער 1 לפיה הובטחה או ניתנה טובת הנאה לבעלי הרכבם.

עיקרי גור דין

.24 בית המשפט קמאקבע כי בנסיבות העבירות פגעו המערערים בערכיהם המוגנים, בהם בטיחות הציבור וככללת מדינת ישראל, כאשר מידת הפגיעה של מערער 1 בערכיהם היא גבוהה, ואילו מידת הפגיעה של מערער 2 בערכיהם היא נמוכה-ביןונית. התבוננות בסעיף 10(א)(7) לחוק העונשין מלמדת כי מדובר בעבירה שאינה קלחת ערך. נקבע כי העבירות נועברו בנסיבות חמירות, באופן מתמשך וחזרתי, אף רצף האירועים מגבש פן מחמיר, הממקם את מעשי מערער 1 במדרג חומרה גבוהה ממשמעותית מהנאשמים האחרים.

.25 מערער 1, שהוא בעל העסוק ובעליו של הרכבם, ביצע את העבירות, בעזרת אחרים, מתוך תכנון, במשך שנה ולשם הפקת רווח כלכלי. העובדה כי נתפס נוהג בפשילה 4 פעמים ואף ברוח משוטרים שכrazו לו לעצור מכך נשנה חומרה לעבירות התעבורה בהם הורשע.

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

.26 לעניין מדיניות הענישה, ב"כ המערערים הפנה לגוז הדין הקודם שניתן בעניינים ונקבע, כי על אף שמערער 1 ביצעת פחות עבירות ביחס לתיק הקודם בעניינו, נסיבות העבירות במרקלה זה הן יותר חמורות - לאור מעמדו של המערער 1, שבתיק זה היה בעל עסק והפעיל את הנאשמים האחרים, לנוכח התחכם שהוא כורע ביצוע העבירות, לתכנון, ולעבירות הנלוות החמורים שנלווה לגרירת כלי הרכב. לכן, בעניין מערער 1 נקבע מתחם כולל הנע בין 24-42 חודשים מאסר, ומתחם פסילה הנע בין 6-2 שנים. בעניין מערער 2, נקבעו המתחמים הבאים: בגין עבירת הגירה - מתחם הנע בין מאסר מותנה וקנס לבין 5 חודשים מאסר לנשיאה בעבודות שירות וקנס; בגין עבירת נהיגה בקלות ראש, וביחס לחלקו בעבירה - מתחם הנע בין 6 חודשים מאסר לנשיאה בעבודות שירות, וכן מתחם פסילה הנע בין 3 שנים.

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

קדומות בתעבורה. לחובת המערער 2 הרשעה בעבירות מאותו סוג הכוללת 6 תיקים פליליים וכן 55 הרשעות קדמות בתעבורה, הכוללות עבירות תעבורה שביצע במהלך ניהול המשפט. העונשים שהוטלו על המערערים בהליך קודם וכן מסרים מותנים לא מנעו מהם מלשוב ולבצע עבירות זהות- הפעם ביתר תחכם ובשילוב עבירות תעבורה חמורות. לצד כל אלו, עסקין בנאים אשר לא נטו אחריות על מעשיהם, לרבות לא בשלב הטיעונים לעונש - חרף העובה שהורשו עבירות זהות.

.28 בית-המשפט קמא דחה את הטענה כי יש להתחשב בחולוף הזמן כנימוק לקללה, מהטעם שמרבית הזמן שחלף נבע עקב בחירת המערערים לנשל הוכחות, כשהתנהלותם הובילו לא אחת לדוחות דין ולביטולם.

.29 בסופו של יום, חרף הנטונים לחומרה המצדיקים העמדת עונשם של המערערים בשליש העליון של המתחמים שנקבעו, אך לאור העובה שהעונשים המוטלים על המערערים הם תקדים, החליט בית-המשפט קמא כי יש למקם את עונשם בחלק העליון של השלישי המרכזי של המתחמים שנקבעו, תוך חפיפה חלקית של המאסר על תנאי התליי כנגד המערער 2 בשל אורכו. על כן, הושתו על המערערים העונשים המפורטים בפתח פסק-הדין, ובנוסף הורה בבית-המשפט קמא על חילוץ ארבעה כל רכב.

נימוקי הערוור - הכרעת-הדין

.30 לפי חוק הגבלת השימוש, קיימ איסור בנסיבות רכב לתיקון בשטחי האחריות, אשר מוגדרים בסעיף 1 לפకודת ביטוח רכב מנوعי ומהם מוחרים היישובים המופיעים בהסכם הבינים הישראלי-פלסטיני. לטענת הגנה, המשיבה לא הגישה את ההסכם ואף לא את המפה שצורפה לו. המפות שהגישה (ת/163 ו-ת/163א') אינן מדויקות ורלוונטיות, ובלעדי מפתח ההסכם לא ניתן לדעת מהם גבולות האיסור הפלילי, ש策יר להיות ברור.

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

.32 לשון סעיפים 10 ו-18א לחוק הגבלת השימוש אינה ברורה. קיימת כפילות בסעיפים אלו וכן קיימים ניסוח מגושם של האיסור הפלילי. בנוסף, עולה סוגיה פרשנית בסוגיה מי הוא ה"אדם" שמוסר או מעביר את הרכב לפי סעיף 10(א)(6) וסעיף 10(א)(7) - האם מדובר בבעליים שביקש את הגירה או בגרריסט עצמו.

.33 לטענת הגנה, יש לפרש את האיסור בסעיף 18(ב1)(2) ובסעיף (ב1)(1), כדרישה להוכחת העברת הרכב לשטחי האחריות האזרחתית הפלסטינית בפועל. פרשנות זו מתישבת עם המשך סעיף 18א ממנו עולה דרישת מהוותת 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 הדרosh 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 הצפויות, ובוודאי שלא היה מקום להחיל את כלל עצמת העניינים כתחליף להוכחת המטרה. הפסיקה אליה הינה בית-המשפט קמא אשר להלכת הצפויות עניינה בעבירות העוסקות בח'י אדם, והיא אינה רלבנטית לעבירה דן - שכן התכלית העיקרית של חוק הגבלת השימוש הוא מניעת גנבות. נכון אמרו, מבקש כי נקבע שאין להחיל את הלכת הצפויות ואת כלל עצמת העניינים תחת המטרה הקבועה בסעיף העבירה הנ"ל.

.36. מהפן העובדתי נטען, כי המערערים לא העבירו את הרכבים לשטחים, לא בעצם ולא בצוותא. אולם כתוב האישום ייחס להם העברת הרכב באמצעות הגרריסטים הפלסטינים, אך לא נקבע כך בהכרעת הדין. לא הוכח כי רכבי הגרר הפלסטינים עברו לתחום האחריות, שכן המchosומים אינם ממוקמים בדיק על קו גבול הכניסה לשטחי האחריות.

.37. המערערים סברו כי החוק אוסר על גיראה לשטחים, והאמינו כי פועלו כחוק בהקשר זה. אך יש להוסיף, כי המערער 1 נחקר פעמיים בגין שני אירועים והכחיש כי נכנס לשטחים, המדינה לא זהירה אותו - לא חולט גරר של העסק ולא הוגש כתב-אישור ממשך השנה, لكن גם המשיך במשיו, עד אשר החלו פעולות חקירה בגין פעילות אחרת. על כן, מבחינת היסוד הנפשי נטען, כי המערער 1 סבר שפועל כדין בשל התנהלות המדינה.

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

.39. הקביעה לפיה די במידעות שהרכבים יתוקנו בשטחי האחריות היא פרשנות מרוחיבה, שאינה מתישבת עם לשון החוק הפלילי, ויש לדרש ביצוע עבירה מוגמרת לשם התגבשות האיסור.

.40. שגה בית-המשפט קמא בהרשיינו את המערער 1 בנהיגה בפשילה.

בימוקי הערעור - גזר-דין

.41. שגה בית המשפט קמא בהטלת עונש קיצוני על מערער 1, כשהמדובר בתיק תקדים ובדם שהוא הוא לו מסרו הראשון.

- .42. שגה בית המשפט קמא בהטלת עונש מאסר בפועל על מעורר 2, לאור חלקו המוצמצם בעבירה וכן בגין אי-עונשו המופחת (מאסר מותנה) שהוטל על הנאשם הנוסף וכן שבעל הרכב שיזם את העבירה לא הואשם כלל.
- .43. اي 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 מעורר 1, כאשר הוטל עליו עונש חמוץ בהרבה בתיק דן בהשוואה לעונש שהוטל על אביו בתיק הקודם, למרות שהיא חמוץ יותר בנסיבותיו - שכן בתיק הקודם הרכבים הועברו בפועל למוסך בשטחי האחריות. המערערים שינו את דרכיהם לאחר ההליך הקודם, וניסויי לפעול לפי החוק מנוקדות מבטם.
- .45. שגה בית המשפט קמא בהטלת מאסר מותנה אם יעבור מעורר 1 עבירות נגד שוטרים, ללא כל הצדקה לכך בנסיבות כתוב האישום.
- .46. שגה בית המשפט קמא בקביעתו לחלו את הרכבים, לאחר שהמאמישה הגישה בקשה חילוט לא מנומקמת.
- .47. **בסיומו של יום, מבקש שנורה על זיכוי המערערים מהמיוחס להם, ולהילופין, להקל משמעותם בעונשם, לבטל את רכיב המאסר, לצמצם את הקנסות ואת משך הפסילה ולבטל את החילוט.**

תגבות המשפט

- .48. אין מקום להתערב בהכרעת הדיון המנומקמת של בית המשפט קמא, אשר כוללת את כל השיקולים הרלוונטיים וمبוססת על קביעות מהימנות לצד קביעת נורמות ראיות ופרשנות חוק ההולמת את תכליתו.
- .49. בית המשפט קמא קבע בהכרעת הדיון כי גבולות השטחים האסוריים בחוק היו ידועים וברורים, וגרסת מעורר 1 מעידה כי הוא ידע להבחין בין השטחים המותרים לאסוריים.
- .50. טענת ההגנה לפיה המושג "אדם" המופיע בסעיף 18א(ב1) כוונתו לבעלי הרכב, לא נשמעה במהלך ניהול התיק בבית המשפט קמא ולפיכך ראוי להידחות על הסף. בכל מקרה, גם לגופו של עניין דין להידחות, שכן עיון בדברי ההסבר מעלה כי המחוקק כיוון את האיסור גם כלפי הנוגג או הבעלים של גරר.
- .51. אין לקבל את פרשנות ההגנה בגין פרשנות סעיפים 10(א)(7) ו-18א(ב1)(2), לפיהם העבירה

מתממשת רק בהעברת הרכב לtower שטחי האחירות. פרשנותו של בית המשפט היא הנכונה ואין להתערב בה.

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

.53. לא הייתה כל אכיפה בררנית במקרה זה, לאור מדיניות התביעה הכללית שלא להגיש כתוב אישום נגד בעל רכב שהוא בעל עבר פלילי נקי. הסבר זה הוצג בפני בית המשפט קמא ונמצא משכנע ובעל סבירות והיגיון. קיים שינוי 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 ערעור 1, ובית-המשפט קמא פירט את התשתיית הראייתית המוצקה המבוססת הרשעה, לרבות בעבירות של נהיגה בזמן פסילה ונוהגה בקלות ראש.

.55. אין להתערב בגין הדין המידתי של בית המשפט קמא, אשר התחשב בעבירות שביצעו המערערים; בחומרתן; בתכנון המקדים; באירוע האחריות; בעברם הפלילי; וביעדר המורה מביצוע עבירות נוספות.

.56. בית המשפט קמא קבע כי ניתן לקבוע נסיבות מחמירות לצורך קביעת מתחם הענישה לumarur 1, בשל צבירת העבירות הרבות שביצע, בהן חלקו היה משמעותי יותר מחלוקת של ערעור 2. יש להוtier על כנמ את המתחמים שקבע בית המשפט קמא, נכון התחכם והתכנון ביצוע העבירות החמורות, אשר נלוו להן עבירות תעבורת חמורות. על כן,זכה מקרה זה, בצדק, למתחמים מחמורים בהשוואה למועד הקודם בו הורשו המערערים, בהם הייתה התחשבות בעונשם, בין היתר בשל תקדים הענישה.

.57. לאור האמור, נכון העבודה שהמערערים לא עברו הליך שיקומי, הפרו מסר מותנה וניהלו את ההליך עד תומו, העונשים שהוטלו עוניים על עקרון ההלימה.

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

.59. **ambilush ci nasha et ha-ururo ul kol chalukio.**

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 كما במישור המשפט ובמישור העובדתי בכך להמחיש, כי הכרעת-הדין מבוססת על יסודות איתנים, ואין כל יסוד להתערבות ערכאת הערעור.

62. סעיפים החוק המרכזיים לעניינו הם:

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

(א) **העשה אחת מלאה, דין - מאסר שלוש שנים:**

...

(7) מעביר רכב באמצעות רכב אחר כדי לתקן בשטхи האחריות האזרחתית الفلسطينية בניגוד להוראות סעיף 18א(ב1)(2).

סעיף 18א(ב1)(2), אלו הוא מפנה, קובע:

(ב1)

...

(2) לא מעביר אדם רכב באמצעות רכב אחר כדי לתקן בשטхи האחריות האזרחתית الفلسطينية.

שטхи האחריות האזרחתית الفلسطينية

63. הסוגיה הראשונה המכחיבת התייחסות היא טענת באו-כוח המערערים לפיה לא הוגשו מסמכים מהם ניתן לדעת מה הם גבולות האיסור ומותר מבחינה גיאוגרפית, והכל בהקשר של המושג "שטхи האזרחתית الفلسطينية" המופיע בסעיף האישום המרכזי. בית-המשפט كما היה עיר לכך, שבמהלך ניהול המשפט - וכן בכתב האישום עצמו - נעשה שימוש מוטעה במילה "שטחים" על-ידי ב"כ הצדדים כולם (לרבבות על-ידי נציגי התביעה) וכן על-ידי העדים.

64. בית-המשפט كما הרחיב בסקירה על אודות פרשנות המושג "שטхи האזרחתית الفلسطينية", המצוי אכן בגדר יסוד מיסודות העבריה של העברת רכב באמצעות רכב לצורך תיקונו באופןם שטחים. בית-המשפט كما סקר סוגיה זו בפסקאות 7 ו- 8 להכרעת-הדין (בעמודים 5 ו- 6), ואחזר על עיקרי הדברים: כפי שקבע בית-המשפט כאמור, סעיף 18א(א) לחוק הגבלת השימוש קובע שמנוח זה יפורש בהתאם להגדתו בסעיף 1 לפקודת ביטוח רכב מנوعי, שם נקבע שטхи האזרחתיות האזרחתית الفلسطينية הם: "**יהודה ושומרון וחבל עזה, למעט היישובים והאתרים הצבאיים כמשמעותם בהסכם**"; מסעיף ההגדרות עולה, כי מדובר בהסכם הבינים המוכר לציבור במונח

"הסכם אוסלו", ומהסכם זה יחד עם **המנשך הרלבנטי** שפרסם לאחר מכן מפקד כוחות צה"ל באיזור יהודה ושומרון עליה ההגדרה של "הישובים הישראליים" בגדה המערבית, שימושו **הישובים הישראליים באיזור C**.

65. בית-המשפט קמא הסיק, لكن, כי לא ניתן לתקן רכב בכל מקום בשטח C, אלא אף ורק במקום אשר מוגדר יושב ישראלי או אחר צבאי. על רקע גדר המחלוקת בתיק, וכן דברי המערערים עצם, חרב השימוש המבלבל שנעשה בביטוי "שטחים" בכתב-האישום ובמהלך ניהול המשפט, בית-המשפט קבע על בסיס התרשומותיהם גרסאותיהם בחקירה, כי מילא אין בסוגה זו כדי להשפיע על המiosis לערערים בכתב-האישום - והצדק עימיו. בית-המשפט קמא קבוע, שגם לערערים ברור היה, שלצורך הדיון, המילה "שטחים" משמעו אזורים בשטחי יהודה ושומרון שאינם כוללים יישובים ישראליים (ראו ציטוטים מדברי המערער 1 בפסקה 5 בעמ' 4 להכרעת-הדין).

66. למורת זאת, בית-המשפט קמאבחן באופן פרטני, בהתאם לצורכי, האם המשימה עמדה בנטול הוכחה המוטל עליה להוכיח את סוגיות המיקום. כך, למשל, הדברים נבדקו במסגרת התשתיתית הריאיתית שהוצאה באישום 6 - באשר למקוםמה של תחנת הדלק תחסין. בית-המשפט קמא נעזר במפות שהוגשו בהסכמה 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, כיโนכחות הקביעות המשפטיות והעובדתיות של בית-המשפט קמא, אשר כולן מקובלות עליי, ממילא נראה כי אין בטענות אלו כדי להועיל לערערים, כפי שיובחר להלן.

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

68. סעיף 10(א)(7) הוסיף בתיקון מס' 4 לחוק בשנת 2008, ובמסגרתו המחוקק בחר לייחד סעיף ספציפי שבו איסור על העברת כל רכב באמצעות כלי רכב אחר - ובמילים אחרות, איסור על גיררת רכב לצורך תיקומו בשטחי האחוויות הפלسطינית. 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, ولو בשל העובדה, כי הביטוי "בעל רכב" זכה לעיגון מפורש ונפרד במסגרת סעיף הגדירות לחוק, כאשר בסעיף 1 לחוק נקבע כי **בעל רכב - הבעלים הרשות בראשון הרכבת שנית על-פי הפקודה**. בוגוף החוק, הביטוי "בעל רכב" מופיע באופן מפורש בסעיף 3 לחוק לעניין "חויבת מבטח", ואילו בסעיף בו עסקינו, נעשה שימוש במושג רחב יותר - "**אדם**", ועל כן, ברור שמדובר לשונית דין הטענה להידוחת.

.69. הדבר אף עולה בקנה אחד עם תכילת תיקון מס' 4 לחוק. בדוחים על הצעת החוק עולה במפורש, כי מטרת הוראה זו היא למונע העברת רכב לתיקון בשטחי הרשות¹⁸, ובהתבסס על דברי נציג המשטרה בדוחים נמסר, כי רוב כלי הרכב שנמסרים לתיקון באזוריים אלה מועברים באמצעות גורר. על כן, מטרת האיסור המוצע הוא מניעת ביצוע עבירות בעיקר על-ידי מי שעיסוקם הוא בגרירת כל רכב לשטחי הרשות לצורכי תיקונים (ראו בדברי הכנסת, ישיבת יום 31.3.2008).

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

"תיקון כל רכב בשטחי האחוזות הארץ-ישראלית הפלסטינית (להלן - שטחי הרשות¹⁹) גורם לפגיעה קשה בכל הציבור בישראל בתחוםים שונים, החל בבתיוחות וכלה בנזקים כלכליים למדינת ישראל ולמשק, הנאמדים במאות מיליון שקלים חדשים בשנה. פגיעה זו מתבטאת, בין היתר, בגניבות רכב בהיקף רחב, של כ - 15000 גנבות בשנה, בסחר בחלקי חילוף גנובים, ביזוף סימני זיהוי של כל רכב, במכירת כל רכב לא בטיחותיים, באובדן הכנסות למדינה ובעליה בתעריפי ביטוח הרכב. על פי נתוני ייחידת 'אטגר' של משטרת ישראל, מדי יום ביוםו מועברים לשטחי הרשות כ - 50 כל רכב מישראל לשם תיקונים או פירוקם והעברתם בחזרה לישראל למוסכים או לבתי עסק, חלקיקי רכב משומשים. כדי להביא לצמצום הפגיעה האמורה במישור הכלכלי והפלילי, ומעל לכל לשם שמירה על חי אדם ולצמצום מספר תאונות הדרכים הקטלניות, מוצע, בהצעת החוק המתפרקמת בזה, לאסור תיקון כל רכב בשטחי הרשות¹⁹". (מתוך הצעות חוק - הכנסת 206, ' באדר א' התשס"ח, 12.2.2008; הדgesות של, ד.מ.מ.).

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

.72. תכילת החוק, כפי שזו פורטה לעיל, הביאה את בית-המשפט, בצדך, להכריע כי ראוי להחיל את הלכת הצפויות בעניינם של המערערים. היהות ובית-המשפט קמא נדרש לנושא בהרחבה, ואף ב"כ הצדדים מיקדו את טענותיהם לפניו בסוגיה זו, אתייחס לכך. עם זאת אני רואה לנוכח להציג, כי בשלב זה של הערעור, התייחסות זו היא במידה מה מעבר לצורך - נוכח התשתית הראיתית שפורטה בהכרעת-הדין של בית-המשפט קמא, המאפשרת לקבוע את היסוד הנפשי על בסיס ראיות ושירות, ולא על בסיס חזקות ראייתיות.

.73. העבירה לפי סעיף 10(א)(7) לחוק אינה עבירה תוכאה, היסוד הנפשי הנדרש הוא של מחשבה פלילית, ועל כן די אם תוכח מודעתו של הגורר לטיב המעשה ולקיים נסיבות העבירה. סעיף העבירה נוקט בלשון "כדי", ועל כן עסקין בעבירות "מטרה" - כשהמשמעות היא, שעל התביעה להוכיח את

מודיעותו של הנאשם לכך, שההעברה הרכב נעשתה מתוך מטרה שיתוקן בשטחי האחריות הפלסטינית. ניתוח זה של העבירה מבסס את מסקנת בית-המשפט קמא לפיה, **שאלת המטרה מנוטקת מהשאלה אם הרכב אכן תוקן בשטחי האחריות הפלסטינית בפועל**. די להזכיר שהגורר היה מודע לכך שהרכב יתוקן בשטחי הרשות הפלסטינית כדי שיורשע בעבירה בה עסקין (כשבית-המשפט קמא צין בכך, כי בדרך כלל שאלת סיומו של ישוב כישראלי או פלסטיני לא מתעוררת במקרים המובהקים, ובמקרים גבולים ניתן יהיה להיעזר במפות הנספח להסכם אוסלו - סוגיה שכאמור לא מתעוררת במקרה דנן). טענת ההגנה לפיה קיבלת פרשנות זו מובילה באופן מעשי לענישה בגין מחשבות בלבד" דין להידחות, שכן, כאמור, אין מדובר בעבירות תוכאה אלא בעבירה התנהגותית-UBEירת מטרה, ועל כן העבירה מוגמרת עם הוכחת המודיעות של הגורר לכך שהרכב מועבר לשטחי האחריות הפלסטינית לצורך תיקונו מבלי שיש צורך בהוכחת תיקון הרכב בפועל.

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

.75. הכל הצפויות עוגן לגבי עבירות תוכאה בסעיף 20(ב) לחוק העונשין, הקובלע: **"לענין כוונה, ראייה מראש התרחשות התוצאות, אפשרות קרובה לוודאי, כמוות מטרת גרגמן"**. אלא, שנקבע כי הלכת הצפויות חלה במקרים מסוימים גם בעבירות שאין תוכאות (וכאמור, כזו היא העבירה בה עסקין), ויש לבחון לגבי כל עבירה וUBEירה מסווג זה, האם תחול הלכת הצפויות (ראו למשל: ע"פ 2333/07 **תענוך נ' מדינת ישראל** (12.7.10) - החלטת הכלל על איסור הלבנת הון; רע"פ 2038/04 **לם נגד מדינת ישראל** פד ס(4) 95 (2006), בעמ' 126 - החלטת הכלל עלUBEירת איוםים; ע"פ 217/04 **אלקורעאן נגד מדינת ישראל** (29.6.2005) - החלטת הכלל עלUBEירה של סיכון חי אדם). על-פי פסיקת בית-המשפט העליון שלאחר תיקון 39 לחוק העונשין נקבע, כי הלכת הצפויות אינה חלה באופן גורף על כלל UBerbויות המטרה באשר הן, אלא יש לבחון את תחולתה לגבי העבירה הקונקרטית בכל מקרה לגופו, על פי תכילת החוקה, טיבה ומטרותיה (ראו, למשל, **בענין תענוך**, בפסקה 237; **בענין אלקורעאן** בפסקה 9).

.76. בעבירות מטרה המדווח ברצון או בשאייפה להשיג יעד מסוים, מעבר לנדרש ביסוד העובדתי של העבירה, ומטרה כאמור ניתן להoxic בנסיבות ראיות - בין אם ישירות ובין אם נסיבותות, 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 החלטת הכלל היא, כי מתקיימת שיקולות מוסרית בין מי שביקש להשיג את היעד המוגדר בעבירה, לבין מי שראה מראש את השגתו של יעד צזה אפשרות קרובה לוודאי (**בענין אלקורעאן**, בפסקה 10).

.77. בית-המשפט קמא קבע, כי על בסיס פסיקת בית-המשפט העליון **בענין אלקורעאן**, שם נקבע כי יש להחיל את הלכת הצפויות עלUBEירה של סיכון חי אדם במקרים שלUBEירות "MSCENOOT CHIMIM", כך ראוי להחילה גם עלUBEירה לפי סעיף 10(א)(7) לחוק. ואכן, אין להתערב בקביעתו של בית-המשפט

כמו על רקע תכילת החוק, כפי שזו באה לידי ביטוי מובהק בדברי ההסבר לתיקון 4 לחוק. תכליתו של האיסור באופן מוצהר היא למען שמירה על חי אדם ולצמצום מספר תאונות הדרכים הקטלניות, בהתבסס על נתונים שנמסרו לעליyi המשטרת נציגי המחוקק בדבר הפגיעה שנגרמת כתוצאה מהעברת רכבים לתיקון בשטחים באופן לא מפוקח. מדובר בערך עליון, שלו מעשה לא עומדת זכות לגיטימית של המערערים (כדוגמת חופש העיסוק); ראו והשו לפסקת בית-המשפט העליון בראע"פ 9818/01 **ביתון נגד סולטן**, פ"ד נת(6) 554 (2005), שם נקבע בדעת רוב, כי החלטת הצפויות אינה חלה על עבירה של פרסום לשון הרע, בשל האיזון הנעוץ בין העריכים המתנגדים - הזכות לשם טוב, המצו במרכז הערך המוגן בעבריה - לעומת חופש הביטוי). אשר על כן, השמירה על חי אדם באמצעות אכיפה לצורך בטיחות מצדיקה הגנה מפני פגעה - לא רק כאשר העברין מודע למטרה להשתתת היעד האסור, אלא גם מקום בו הוא צפה כאפשרות קרובה לוודאי את התממשות המטרת 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 "עיצמת העיניים"):

"13. המסקנה שלפיה יש מקום להחיל את החלטת הצפויות בגיןו **סעיף 10(א)(7)** לחוק מקבלת משנה תוקף שעיה שמנגד לא הוזג כל נימוק, המושתת על פרשנות תכילתית, המבקש לבאר מודיע אין יצאוד בדרך זו. ב"כ הנאשימים תהה אם על נהגי רכבי הגיר להפוך ל"בלשים", או אם עליהם לשאול את בעל הרכב היכן יtopicן, כאשר יכול שדרישה זו תפגע בחופש העיסוק שלהם. דומה שההתשובות לשאלות אלו מובנות מalthan, בשים לב לכך שmailtoא על כל נהג גיר לדעת מבעוד מועד מהו יעד הגירירה, שהרי בלבד נטען זה לא ידע לאן עליו לנסוע ולא ידע לתמחר את עלות הגירירה. במקרים שביהם יעד הגירירה מעורר חשד, הרי שבהתאם להוראת סעיף 20(ג)(1) לחוק העונשין אפשר יהיה לראות באדם שחשד בקיומה של אפשרות זו כדי שהיא מודיע לה, ככל שנמנעו מלבררה. במקרה, אפשר יהיה לראות באותו אדם כדי שצפה יחולו, למשל, במקרים שביהם היה נהג הגיר מודיע לעובדה שהרכב מוקולקל, אולם גיר אותו לעיד שאינו מוסר; או שגיר את הרכב למקום כלשהו "באמצע הדרך" או "אחרי המחסום"; או שגיר את הרכב ליישוב ישראלי שמעבר למיחסום אך לא למוסר; ומובן, אם גיר את הרכב **ליישוב פלسطיני**.

משמעות הדבר היא שככל אוטם מקרים, כמו במקרים אחרים המעוררים חשד, על הגירר רכב אל מעבר למיחסומים לבדוק מהו יעד הגירירה, ואם לא יעשה כן, הוא עלול להיחס כמי שהוא מודיע לאפשרות שהרכב יtopicן בשטחי האזרחות הפלסטינית, בין מכוח הוראות סעיף 20(ג)(1) לחוק ובין מכוח החלטת הצפויות. כאמור, משימה זו מושמה פשוטה היא עברו נהג הגיר, שכן סביר להניח שיעד הגירירה יהיה מילא השאלה הראשונה שישאל את בעל הרכב התקול, ללא כל קשר להוראות החוק, לרבות במקרים שביהם הנטייה איננה לעיד **מעבר למיחסום**".

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

ניתוח הריאות וקביעת ממוצאי עובדה

.80. בית-המשפט קמא ישם בדקדקנות את המתווה הנורטטיבי אותו קבע לצד קביעת ממוצאי מהימנות, ולא מצאתי כל מקום להתערב בהן. ממוצאי 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 והmittmannot של המערערים.

.81. עיון כולל במקומות שנקבעו על-ידי בית-המשפט קמא מעלה, כי המערערים (ובמיוחד המערער 1) פועלו בשיטת ביצוע דומה (ועל כן, בית-המשפט קמא אף קבע, שניתן לשימוש כלליים של "עדות שיטה" ו"מעשים דומים", אם כי נוכח התשתית הראיתית שהוכחה, אין בכך צורך ממש).

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

.83. המערערים - ובמיוחד המערער 1, אשר היו מודעים לאיסור רכב למוסך בשטחים, גרוו את הרכבים לנקודות המצוויות ב"שומ מקום", בין אם בתוך שטחי ישראל, בין אם לאחר המחסום: באישום 1, המערער 1 פרק את הרכב על כניסה לבנייה לישוב צופים, ולאחר מכן דרדר את הרכב עד לאחר מחסום 107 בצד הדרק; באישום 2 הורד מהגרר בשול הדרק כ- 300 מטרים מכיכר לכיוון הכפר סלפיה; באישום 4, הורד הרכב בסופו של דבר לשביל עפר הסמוך לכיביש 5; באישום 6 הורד הרכב מהגרר 300 מטר לאחר מחסום 109; באישום 7 מקום הבדיקה אינו ידוע במידוק, אך המערער גרר אותו בכבל אל מעבר למחסום 109; באישום 8 הרכב הורד מהגרר מאחור תחנת דלק בכניסה לישוב אריאל; באישום 9 הגיר נעצר לאחר מחסום 109 בשול הדרק כ- 300 מטר מכיכר לכיוון קלקיליה, שם פרק את הרכב.

.84. בחלק מהאישומים המתין כבר במקום גירר פלסטיני, ובחלקם الآخر הגיע למקום בזמן סמור רכב פלסטיני אשר גירר את הרכב הזוקק לתיקון ליעדו. דו"חות הפעולה של השוטרים מעידים על התנהלות מובהקת של רכבי הגירר השיכים לumarur 1 מול רכבי גירר פלסטינים, וקיימות גם ראיות ושירות לכך שהumarur 1 תיאם את הגיררה מול "עמיתו" הפלסטינאים. בנוסף, בחלק מהמקרים אף התנהלה פעילות משטרתית שהוכיחה, שאכן הרכבים תוקנו בשטחים.

.85

לכל אלו יש להוסיף, כי למעשה המערער 1 הודה בעצמו שהבון שכל הרכב שהתקבש לגרור מיעדים לתיקון ב"שטחים", ובאותה נשימה הבHIR שהדבר אינו מעניינו. אך, למשל, מסר באחת מהקירותו: "אני גrr. אני לא יודע מה הם עושים, מפרקים, גונבים, ורים. אני לא מעוניין אותו מה עושים עם הרכב אחר כן. אני רק צריך להוריד אותו בישראל וכל השאר לא מעוניין אותו" (ת/88, שורות 499 - 500). עוד, בחקירה אחרת (ת/73), משוחת בו שהוא מתאם את המשר הנסיעה עם גrr פלסטיני, השיב (בשורה 38): "אין מצב, לפעמים מתקשר אליו גrr פלסטיני" ומנסה לתאם אתי אז אני מיד מפנה אותו לבעל הרכב ואומר לו שאוטי זה לא מעוניין..."; ומשנשאל אם הוא מבין שהרכב בעצם נכנס לתיקון ב"שטחים" אבל הוא מנטק קשר בשלב מסוים, השיב: "כן, אני מבין אבל אותו זה לא מעוניין, אני עלי' לעשות את הגירה חוקית ואחר כך מה בעל האוטו עשה אותו זה לא מעוניין, אחריות להגיע עד לאריאל ואחריו זה, זה לא מעוניין אותו" (ש' 41-43). גישה זו של המערער, אשר עליה מבוססת שיטת הביצוע המתוארת בכתב-האישום, ממחישה את פליליות מעשיו של המערער, אשר סעיפי החוק הרלבנטי ביקשו להתמודד בדיק עם "חסר ידיעה" מעין זה כמו של המערער 1, אשר עשה שימוש פלילי בעסקו כדי להעביר רכבים לתיקון בשטחים, כמווהו גם המערער 2 - אם כיairaום ספוראים כמתואר בכתב-האישום.

עבירות הניהga בפסקה וטענות אחרות

.86

בית-המשפט קמא ניתח את הרשות המערער בעבירות נהיגה בזמן פסילה באישומים 1, 4, 5, 7, ו - 10 בפרק ייחודי. מצויו של בית-המשפט קמא מבוססים על ראיות חפניות, דז'חות פעולה של שוטרים, עדויות שונות - והכל תוך דחית גרסתו הבלתי מהינה של המערער 1. לא הועלה כל טעם ממשי על-ידי ההגנה המצדיק התערכות ערוכה במצבה העובדה והמהימנות שנקבעו על-ידי בית-המשפט קמא, ואין לנו אלא להפנות לנition המודדק של בית-המשפט קמא בפסקאות 110 - 111, המבוסס כדבוי את הרשות המערער 1 בעבירות כאמור.

.87

כך היא גם עמדתי באשר לטענות הגנה נוספת שהעלנו ב"כ המערערם, בהקשר של אכיפה סלקטיבית ומהדי' חקירה, אשר כולן קיבלו מענה בהכרעת-הדין היסודית של בית-המשפט קמא.

.88

נוכח האמור לעיל, לדידי לא נותר כל ספק, כי המערערם אכן ביצעו את העבירות המיוחסות להם, ויש לדחות את כל הטענות המשפטיות והעובדתיות שהעלנו הסניגורים המלומדים לפני הכרעת-הדין.

הערעור על גזר-הדין

.89

אשר לגזר-הדין דעתך היא, כי בית-המשפט קמא החמיר עם המערער 1, באופן אשר מחייב את התערכותנו, יש לקבל את הערעור בעניינו באופן חלקן.

- .90. הערך המוגן בעבריה המרכזית שענינה העברת רכב באמצעות גරר לשטחי הרש"פ קשור לשמירה על בטחון הציבור והבטיחות בדרכים, כפי שהרחבתי לעיל, ואין המדבר בחוק בעל משמעות רכושית-כלכלית גרידא. העונש הקבוע הצד הערית המרכזית של העברת רכב באמצעות גרר לשטחי הרש"פ עומד על 3 שנות מאסר, ויש בכך כדי ללמד על גישת המחוקק לפיה אין המדבר בעבריה קלת ערך.
- .91. כפי שקבע בית-המשפט קמא, הערכים המוגנים נפגעו בעוצמה שונה על-ידי כל אחד מהמערערים, כאשר כמובן העברי הדומיננטי הוא המערער 1. רצף האירועים וריבויים מעמידים את מעשיו של המערער 1 במדרג חומרה גבוהה ביחס למעערער 2 (ולנאמם 3). המערער 1 הוא הבעלים של בית-העסק, רכבי הגראר והרכבים הפרטיים באמצעותם בוצעו העבירות, אשר המדבר במסכת עבירות אשר בוצעה מתוך מניעכלכלי, מתחכם ומתחכמת מטען היבש אשר התפרשה על פני שנה. עבירות התעבורה הנוספות שביצع המערער 1, גם הן מחייבות מסר עונשי ברור, שכן המדרער בנסיבות סיכון את המשתמשים בדרך באופן בו גראר חלק מכל רכב, ובנוסף הוכיח זלזול בחוק בהגנה בזמן פסילה במספר הזדמנויות.
- .92. מערער 2 הוא אחיו של מערער 1 ושימש כנаг גראר בעסק של אחיו. הוא הורשע בשני אירועים מוקדים של העברת רכב אחד לצורך תיקונו בשטחים, ובעירה אחת של נהיגה בקלות ראש. אמנם, גם הוא סיכון באופן ממשי את המשתמשים בדרך ואת בטחון הציבור, אך כפי שבית-המשפט קמא קבע, לגבי לא ניתן לטעון שמדובר בעבירות שבוצעו באופן שיטתי.
- .93. אשר בעבריה המרכזית, הפסיקה היחידה שהייתה עוגן לקביעת המתחם היא גזר דין מהליך קודם שניתן בעניינים של המערערים (ת.פ. 1375-08-14, 1164-08-14). חיפוש עדכני נוספת שנערך על-ידי מעלה, כי לא ניתן למצוא במקרים מסוימת פסיקה נוספת לרלבנטית. בית-המשפט קמא פירט את כל הנסיבות הרלבנטים מגזר דין זה, ואזכיר רק, כי המערער 1 (שהיה שם נאשם 2) הורשע בביצוע 35 עבירות של העברת רכב באמצעות רכב אחר לצורך תיקון 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 תקדים המקרה, קבע בית-המשפט (כב' השופט הימן), כי יש לקבוע מתחמים מתוניים, גזר 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 חודשים מאסר בפועל. ערעור שהגיש האב על חומרת העונש התקבל ונקבע, כי גם הוא ישא עונש של 6 חודשים מאסר בדרך של עבודות שירות (על-ג' (מחוזי מרכז-לוד) 16-06-66286, מיום 17.2.22).

- .94. מקובלת עליי גישת בית-המשפט קמא לפיה, אמן המערער 1 ביצע בהליך דין פחות עבירות, אך מנגד - נסיבות ביצוע העבירות בהליך הנוכחי חמורות יותר, בשים לב למעמדו של המערער 1 - שעתה הוא בעל העסק, לכך שהפועל רבים אחרים, לתחכם, לתיאום ולמידת התכnon הכרוך ביצוע העבירות הנוכחיות, וכן בשל ריבוי עבירות התעבורה שנלווה לגרירת כל רכב. אין ספק, שמדובר בעבריה הנוכחית, וכן בשל ריבוי עבירות התעבורה שנלווה לגרירת כל רכב. אין ספק, שמדובר

אלו מחייב השתת מסר בפועל ממשי, ואולם על רקע ההליך הקודם, נראה לי שהיה מקום לקובע מתחם עונשי פחות מחמיר לגבי מעורער 1, שינווע בין 18 - 36 חודשים מסר בפועל לצד עונשים נלוויים, לצד מתחם הפסילה בפועל שקבע בית-המשפט קמא (2 - 6 שנים). לעומת זאת, לא מצאתי מקום להתערב במתחם העונשה שנקבע לגבי מעורער 2, על כל רכיביו.

.95 אשר לעבר הפלילי של המערערים: לחובת מעורער 1 הרשעה קודמת אחת הכללת 30 תיקים פליליים כנגדי באותו התחום, בגין הושת עליו עונש מסר של 6 חודשים בעבודות שירות ומסר מותנה, אותו הפעיל בית-המשפט קמא במצטבר. לחובת המעורער 2 הרשעה קודמת אחת הכללת 6 תיקים פליליים כנגדי באותו התחום, בגין הושת עליו עונש מסר של 3 חודשים בעבודות שירות ומסר מותנה אותו הפעיל בית-המשפט קמא בחופף ובמצטבר בשל אורכו.

.96 העבר התעבורתי של המערערים הוא מכבי: לחובת המעורער 1 לא פחות מ - 88 הרשעות קודמות בתעבורה, לרבות נהיגה ב מהירות מופרזת, נהיגה בקלות ראש, סטייה מנתיב נסיעה, ולאור השנים שילם عشرות רבות של קנסות, ובנוספּ מסר על תנאי חב הפעלה בן 5 חודשים בגין עבירה של נהיגה בזמן פסילה - לא הרתיעו אותו מלנהוג באופן פורע חזק ומסכן בכבישים.

לחובת המעורער 2 - 55 הרשעות תעבורה קודמות ב מגוון עבירות, לרבות נהיגה בזמן פסילה, זיווג זיהוי של רכב, אי ציות לתמרורים שונים וסטייה מנתיב תנועה תוך הפרעה לתנועה. גם מעורער זה שילם במהלך השנים עשרות קנסות, ובית-המשפט קמא אף ציין שמסר כי בעת מתן גזר הדין נשא עונש מסר בעבודות שירות במשך 9 חודשים בגין אחת מהרשעותיו בעבירות תעבורה. בית-המשפט קמא דחה את הבקשה להפנות את המעורער 2 למוניה על עבודות השירות, לאחר שהובילו שהמעורער ביצע את העבירות דן בעודו מסר על תנאי תלוי ועומד כנגדי, ביצע 10 עבירות תעבורה נוספת ניהול ניהול המשפט, ולא קיבל אחריות על מעשיו.

.97 לא ראוי להתערב במסקנת בית-המשפט קמא לפיה אין להתחשב בחלוף הזמן כנימוק להקלת בעונש, לאור הקביעה לפיה מרבית הזמן שהוביל נבע מהתנהלות המערערים שהובילה לא אחת לדחיתת הדיונים.

.98 המערערים זכאים לנוהל את משפטם, ואין לזקוף את ניהול המשפט כנגדם. עם זאת, הטענות שהעלו מעדות על העדר מORA מהעלאת האשמות כלפי כל גורם אשר היה עימם בקשר עסקית או אחר, חסר תובנה למעשים - ובעיקר חסר 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 העונשה, לרבות לא בהוראה לחילוט כלי הרכב. בניגוד לטענת ההגנה, אין מדובר ב"כפל עונש", ועניןם של המערערים מחייב באופן מובהק פגעה בجسم וחילוט כלי הרכב ששימשו אמצעי לביצוע העבירות.

לסיום, מצאתי שיש להפחית 6 חודשים המאסר בפועל שהושת על המערער 1.100 כשיין הצדקה לשנות את אופן הפעלת המאסרים על תנאי או רכיב אחר מרכבי הענישה; אשר למערער 2 - לאחר שלא מצאתי כל שגגה במתחם שנקבע בעניינו, הייתה שבית-המשפט קמא מילא הפעיל את המאסר על תנאי בחופף ובמצטבר - הרי שאין מקום להתערבות ערכאת ערעור בעניינו גם בשלב גזר-הדין. "יאמר, כי תוצאה זו תהיה ביטוי למכלול הנ吐ים השונה בין השניים ולענישה המציה בהלימה למעורבותם הפלילית ולמצבם המשפטי (וכן עם גזר-הדין שניית בעניינו של נאשם 3 על בסיס הסדר טיעון סגור לאור חלקו המינורי).

101. **לאור כל האמור לעיל, יצא לחברי לדוחות את הערעור על הכרעת-הדין על כל חלקיו לגבי שני המערערים;**

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

ערעור שהגיש המערער 1 על גזר-הדין יתקבל באופן חלקיו, אך 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 משנה 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 צלקובnick:

אני מסכימ.

יורם צלקובnick, שופט עמית

השופט דרויאן-גמליאל:

אני מסכימ.

עדו דרייאן-גמליאל, שופט

סוף דבר: הוחלט כאמור בפסק-דין זה של השופטת מרשק-מרום.

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

על המערערים לחתם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למין מוקדם, עם: מרימ חיאיב רכזת מין מוקדם - 074-7831077, מריב אבוחצירה רשות מאסרים נධנים - 078-7831078, וכן להתעדכן באתר האינטרנט של שב"ס, ברשימה מצויד הראשוני שננתן להביא בעת התאיצבות.

התנאים שנקבעו לעיכוב ביצוע עונש המאסר יעמדו בתוקפם עד להתייצבויות המערערים לנשיאות עונשם.

כל שהמערערים לא הפיקדו את רשיונות הנהיגה שלהם - אלו יופקדו תוך 3 ימים בנסיבות בית- המשפט קמא.

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

דנה מרשק מרום, שופטת

יורם צלקובניק, שופט עמית

יעדו דרויאן-גמליאל, שופט