

הייה מנוע?

רב-פקד ענת יקיר-בלום, חטיבת מודיעין, אח"מ

בשנת 2004 נגנבו מתחומי ישראל כשלושים אלף מכוניות (עלייה של 19% לעומת אשתקד) ● כשני שלישים מהן לא אותרו ● לצד הנזק הכלכלי והנזק החברתי הנגרם מגניבות אלה, נגרם גם נזק בטחוני, הנובע מניצול התשתית הפלילית ע"י גורמי פח"ע ● על פשיעת הרכב, גורמים ונזקיה



בתחומי ישראל. יש, שלאחר גניבת הרכב, יוצרים הגנבים קשר עם בעל הרכב, ודורשים תמורה כספית בעד השבתו. בשל הצורך לשנע את ה"טובין" הגנוב, התפתח זיוף לוחיות זיהוי. במהלך הזיוף "מולבשת" זהות שאולה על הרכב הגנוב, אשר מאפשר לו לנוע באופן "חוקי" על הכבישים. פשיעת הרכב והרווח הטמון בה הביאו לפיתוח שיתוף פעולה "פורה" בין עבריינים פלסטינים, תושבי יהודה ושומרון ועזה לעבריינים אזרחי מדינת-ישראל, יהודים וערבים. דווקא קשרים אלו, היו הבסיס למספר פיגועי טירור חמורים, שבוצעו בשטחי מדינת-ישראל. חקירת פיגועים אלה הצביעה על מעורבותן של התשתיות הפליליות בפיגועי הטירור הן בנתיבי החדירה והיציאה ("מומחיותם" של הגורמים הפליליים הבקיאיים בהם נוצלה על-ידי גורמי פח"ע להחדרת מטענים ומפגעים), והן בהשתלבותם בשוק מסחר חלקי הרכב, כחלק מתשתית המימון של פעילותם. זאת ועוד, כלי הרכב הגנובים משמשים את גורמי הטירור כפלטפורמות למטענים ולשימוש יום-יומי. ■

תופעת "פשיעת הרכב" היא שם כולל לעבירות רכוש והונאה, הקשורות בדרך-כלל לגניבת רכב. המניע המרכזי לעבירות אלה הוא זיהוי פוטנציאל הרווח הגדול והקל (ההולך וגדל עם הזמן), הטמון בפלח "שוק" הפשיעה, לצד הבנת הסיכון הנמוך יחסית הטמון בו.

הנזק הנגרם מגניבת רכב הוא נזק מתמשך, הכולל פגיעה כלכלית (מעצם הגניבה עצמה), עלייה בדמי הביטוח, הוצאות כספיות נוספות בגין התקנת מערכות מיגון ייחודיות, פגיעה בביטחון האישי (עקב החדירה ל"קניין אישי" ועקב הידיעה, כי באזור המגורים פועלים גורמים פליליים) וכן מידה רבה של עוגמת נפש. נוסף לכל אלו ההיבט הכלכלי, הנמדד בנזק הנגרם לחברות הביטוח, המשפיע, כמובן, גם על המבוטחים עצמם. אולם, דווקא ניסיון השנים האחרונות מצביע, כי לצד הנזק הכלכלי והחברתי הנגרם מגניבות הרכב, נרם למדינת-ישראל גם נזק בטחוני, הנובע גם מניצול התשתיות הפליליות ע"י גורמי פח"ע.

העלייה במספר תאונות-הדרכים יוצרת ביקוש גבוה לחלקי חילוף זולים וזמינים. הרגיעה הבטחונית השוררת בתקופה האחרונה, מביאה לצמצום בפעילות כוחות הביטחון, ו"מקלה" בכך על עברייני הרכב לפעול באופן חופשי, יחסית.

בשנת 2004 חלה עלייה בתחום פשיעת הרכב. במהלכה נגנבו כשלושים אלף מכוניות (עלייה של 19% לעומת אשתקד). כשני שלישים מהמכוניות הגנובות אינן מאותרות.

בפשיעת רכב עוסקים עבריינים, הן אלו הפועלים באופן עצמאי, הן כנופיות והן קבוצות פשיעה מאורגנות. בקבוצות פשיעה אלה, מזמין הגניבה (הפועל על-פי הביקוש ב"שוק"), מפעיל תחתיו "פורץ" (אשר מבצע את הגניבה בפועל) ו"מוביל", אשר אחראי לשנע את ה"טובין" ל"מזמין". לכל אלה נוסף מערך "מודיעין"/התראה הכולל "סייענים", המצביעים על מיקום ה"טובין", "תצפיתנים", המוצבים בנקודות מפתח לאיסוף מל"מ והתרעה, "פותחי צירים", שתפקידם לסרוק את צירי תנועה לפני הגניבה ולאחריה ולהצביע על נוכחות כוחות ביטחון ובעלי "משחטות" (מוקדי פירוק), שאליהן מובל ה"טובין" לפירוק. הרכב הרצוי מאותר לפני פעילות העבריינים או במהלכה, נפרץ ומועבר ל"שחיטה" (פירוק כלי-הרכב לחלקים) במשחטות. אלה מצויות לרוב בשטחי יהודה ושומרון (אף על-פי שידוע על קיומן של "משחטות" רבות בתחומי הקו הירוק). החלקים המפורקים "מופצים" חזרה ל"ספקים" ולבעלי מוסכים