



בש"פ 3434/21 - יוסף אלנאשף נגד מדינת ישראל

בבית המשפט העליון

בש"פ 3434/21

כבוד השופט ד' ברק-ארז

לפני:

יוסף אלנאשף

המבקש:

נגד

מדינת ישראל

המשיבה:

בקשת רשות ערר על החלטתו של בית המשפט
המחוזי בתל אביב-יפו מיום 18.5.2021 בע"ח
29447-05-21 שניתנה על-ידי כבוד השופט ש' מלמד

כ"ו בסיון התשפ"א (6.6.2021)

תאריך הישיבה:

עו"ד יעקב חודורוב

בשם המבקש:

עו"ד עודד ציון, עו"ד מורן פולמן

בשם המשיבה:

החלטה

1. משאית נתפסה בבדיקה משטרתית כנושאת מטען שמשקלו עולה על זה המותר על-פי הדין. במקרה מסוג זה מוסמכת המשטרה להורות על השבתת המשאית לפרק זמן קצוב בתוקף סמכותה לפי סעיף 57א לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה). אולם, האם היא רשאית, לחלופין, לנקוט בדרך של תפיסת המשאית ככלישנעברהבועבירהלפי סמכותה הכללית לעשות כן על-פי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) [נוסח חדש], התשכ"ט-1969 (להלן: פקודת סדר הדין הפלילי)?

2. שאלה זו התעוררה בפני במסגרת בקשת רשות לערור על החלטתו של בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו מיום 18.5.2021 (ע"ח 29447-05-21, השופט ש' מלמד). בית המשפט המחוזי קיבל בחלקו ערר שהגישה המדינה על החלטתו של בית משפט השלום לתעבורה בבת-ים מיום 12.5.2021 (ה"ת 531-05-21, סגן הנשיא ע' נהרי).

המסגרת הנורמטיבית



3. עוד בטרם יפורטו נסיבותיו הקונקרטיות של המקרה דנן, ראוי לפתוח בהצגת סעיפי החוק המהווים את עיקר התשתית הנורמטיבית העומדת במרכז טיעוני הצדדים.

4. סעיף 32(א) לפקודת סדר הדין הפלילי הוא הסעיף הכללי המסדיר את סמכויות התפיסה בהליך הפלילי. וזו לשונו:

"רשאי שוטר לתפוס חפץ, אם יש לו יסוד סביר להניח כי באותו חפץ נעברה, או עומדים לעבור, עבירה, או שהוא עשוי לשמש ראיה בהליך משפטי בשל עבירה, או שניתן כשכר בעד ביצוע עבירה או כאמצעי לביצועה".

בהתאם לכך, מוקנית לשוטר סמכות לתפוס חפץ בהתקיים אחת מן החלופות המנויות בסעיף זה.

5. הסדר התפיסה נועד להגשים מספר תכליות עיקריות: מניעת ביצוען של עבירות עתידיות; הצגת התפוס כראייה בהליך הפלילי; וכן "סלילת הדרך" לאפשרות של חילוט התפוס במקרה של הרשעה כפי שמורה סעיף 39 לפקודת סדר הדין הפלילי (ראו גם: בש"פ 342/06 חברת לרגו עבודות עפר בע"מ נ' מדינת ישראל, פסקה 8 (12.3.2006); בש"פ 333/21 אבו ג'אבר נ' מדינת ישראל, פסקה 29 (18.4.2021) (להלן: עניין אבו ג'אבר)).

6. ככלל, סמכות התפיסה מכוח סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי תחומה לפרק זמן של ששה חודשים. אם חלפו ששה חודשים וטרם החל המשפט בו אמור החפץ לשמש כראייה או אם טרם ניתן צו לפי סעיף 34 לפקודת סדר הדין הפלילי, על המשטרה להשיב את התפוס לאדם שמידו הוא נלקח, אלא אם האריך בית המשפט תקופה זו (ראו: סעיף 35 לפקודת סדר הדין הפלילי).

7. בעניינו, עמד במרכז ההתדיינות הסדר נוסף, זה הקבוע בסעיף 57א(א) לפקודת התעבורה. וכך הוא מורה:

"(1) מצא שוטר, לאחר שקילתו של רכב מסחרי, כי הוביל אדם מטען ברכב כאשר משקלו הכולל של הרכב והמטען המובל בו עולה על המשקל הכולל המותר לפי רישיון הרכב, רשאי הוא למסור לנהג הודעה האוסרת את השימוש ברכב (להלן - הודעת איסור שימוש) לתקופה של 30 ימים, ואם במהלך שלוש השנים האחרונות נמסרה הודעת איסור שימוש באותו רכב לפי סעיף זה, או שניתן לגביו צו איסור שימוש לפי סעיף 57ג - לתקופה של 60 ימים, וליטול את רישיון הרכב;

(2) היה לשוטר יסוד להניח כי נהג עבר לעינוי עבירה מן העבירות המפורטות בתוספת השביעית, רשאי הוא לדרוש מהנהג להילוות אליו אל קצין משטרה או ליטול ממנו את רישיון הרכב, והוראות סעיף 47(ג), (ד) ו-(ו) יחולו, בשינויים המחויבים; היה לקצין משטרה יסוד להניח כי יוגש כתב אישום נגד הנהג, רשאי הוא למסור לו הודעת איסור שימוש ברכב שבו נעברה העבירה לתקופה של 30 ימים, ואם במהלך שלוש השנים האחרונות נמסרה הודעת איסור שימוש באותו רכב לפי סעיף זה, או שניתן לגביו צו איסור שימוש לפי סעיף 57ג - לתקופה של 60 ימים, וליטול את רישיון הרכב".

כפי שניתן להיווכח, עניינו של הסדר זה בסמכות המוקנית לשוטר לאסור על שימוש ברכב לפרק זמן מתוחם ומדורג (30 ימים במקרה של אירוע ראשון, ו-60 ימים במקרה של אירוע חוזר בתוך תקופה של 3 שנים) בהקשר



לביצוען של עבירות תעבורה שונות. כך, באופן קונקרטי, סעיף 57א(א)(1), שעוגן במסגרת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 42), התשנ"ז-1997, מסדיר את השימוש בכלי אכיפה זה במקרה של משקל חורג ברכב מסחרי. ביסודו של סעיף זה, כעולה מהצעת החוק שקדמה לחקיקתו, עמד רצונו של המחוקק להקנות כלים ייעודים לצורך מאבק בתופעה של ריבוי תאונות דרכים בהן מעורבים כלי רכב מסחריים הנושאים מטען בעל משקל חורג, נוכח הסכנה הרבה הגלומה בכך (ראו: הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 44) (איסור נהיגה ברכב מסחרי עם עומס יתר), התשנ"ז-1997). לכך נוסף סעיף 57א(א)(2), שחוקק במסגרת החוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 56), התשס"ג-2002, ובגדרו הורחב השימוש בסמכות האמורה גם למקרים שבהם קיים בידי שוטר יסוד סביר להניח שיוגש כתב אישום בעבירות תעבורה שונות (המנויות כיום בתוספת השביעית לפקודת התעבורה). בדרך זו משמשת האפשרות להורות על השבתת רכב כלי חשוב לאכיפת חוקי התנועה ולהרתעת עברייני תנועה פוטנציאליים (ראו: רע"פ 1286/11 אמברס' מדינת ישראל, פסקאות 9-15 (16.10.2012)).

8. כאמור בפתח הדברים, הסוגיה שמעוררת הבקשה שבפני היא האם בנוסף לסמכותה להשבתת כלי רכב מכוח סעיף 57א לפקודת התעבורה, מוקנית למשטרה (או ליחידה החוקרת) גם הסמכות לתפוס אותו כלי רכב מכוח סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי. בטרם אכריע בשאלה זו, אציג את נסיבות המקרה בו היא מתעוררת.

עיקרי התשתית העובדתית

9. ביום 27.4.2021 עצרה המשטרה לבדיקה משאית הנמצאת בבעלותו של המבקש, וכן נגרר שחובר אליה. המשאית יצאה באותה עת ממתחם הסינמה סיטי באתר גלילות (להלן: האתר) כשהיא עמוסה בחול ונוהג בה אדם המשמש כנהג שכיר של המבקש. הבדיקה נערכה על רקע מידע מודיעיני בדבר פעילות בלתי חוקית של העמסת חול באתר באמצעות משאיות ונגררים. ממידע זה עלה חשד כי כלי רכב אלו יוצאים מהאתר תוך חריגה מהמשקל המותר, באופן שמקים סיכון למשתמשי הדרך. באותו מעמד נלקחו המשאית והנגרר שחובר אליה לבדיקת משקל במשרד התחבורה, וזו העלתה כי משקל המשאית חורג בכ-25% מהמותר לפי תקנות התעבורה, התשכ"א-1961 והוא הדין גם במשקל הנגרר לגביו נמצאה חריגה של כ-15% מהמשקל המותר. על רקע האמור, בו ביום, תפסה המשטרה את המשאית והנגרר לפי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי.

10. ברקע הדברים עומד מקרה קודם מיום 14.7.2020, אשר אף בו נתפסה משאיתו של המבקש כשהיא נושאת מטען שמשקלו חורג מן המותר (להלן: המקרה הקודם). באותו מקרה הורתה המשטרה על השבתת המשאית לתקופה של 30 ימים, בתוקף הסמכות הנתונה לה כאמור לפי סעיף 57א לפקודת התעבורה.

11. ביום 2.5.2021 המבקש הגיש בקשה להחזרת תפוסים, היא הבקשה העומדת ביסודו של ההליך דנן, ובה טען כי יש להחזיר לו את המשאית והנגרר. בעיקרו של דבר, המבקש טען כי במקרה מסוג זה על המשטרה לפעול בהתאם להסדר הספציפי הקבוע כאמור בסעיף 57א לפקודת התעבורה, כפי שעשתה במקרה הקודם, ואל לה להתבסס על סמכות התפיסה הכללית מכוח סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי, שהפעלתה מובילה לתוצאה קשה ובלתי מידתית.

12. מנגד, המדינה טענה כי דין הבקשה להידחות מאחר שאין כל מניעה לעשות שימוש בסמכות התפיסה הקבועה בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי, שחלה, לשיטתה, גם כאשר מדובר בעבירות תעבורה. לעמדת המדינה, אין בהסדר הקבוע בסעיף 57א לפקודת התעבורה כדי לשלול את הסדר התפיסה הכללי, בשים לב לתכליות השונות

עמוד 3



הניצבות ביסודם. כך, הוטעם כי בעוד סעיף 57א לפקודת התעבורה נועד למנוע סיכון בעל אופי נקודתי לתקופה זמנית, סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי מגשים תכליות נוספות, כגון האפשרות לחילוט עתידי של הרכב. בהמשך לכך, המדינה עמדה על כך שאין זו הפעם הראשונה שבה נתפסה משאיתו של המבקש כאשר היא נושאת מטען בעל משקל חורג, והוסיפה כי היא אכן מתעתדת להגיש בקשה לחילוט התפוסים בהתאם לסעיף 39 לפקודת סדר הדין הפלילי. לחלופין, המדינה טענה כי אם יושבו התפוסים למבקש יהיה מקום לחייבו בהפקדת ערבויות ועמידה בתנאים נוספים שפורטו, לרבות איסור דיספוזיציה במשאית ובנגרר.

13. ביום 12.5.2021, בתום דיון שנערך במעמד הצדדים, קיבל בית המשפט לתעבורה את הבקשה להחזרת התפוסים. בתמצית, בית המשפט לתעבורה קבע כי בנסיבות שבהן מדובר ברכב מסחרי הנושא משקל חורג, כמו במקרה דנן, "דרך המלך" שבה יש לנקוט היא פעולה בהתאם להסדר הקבוע בסעיף 57א לפקודת התעבורה. בית המשפט לתעבורה ציין כי מדובר בהסדר ספציפי ומפורש שהמחוקק ייעד למקרים אלו, ואף מאפשר נקיטה של צעדים הדרגתיים – תחילה, איסור על שימוש ברכב ל-30 ימים, וככל שמדובר באירוע חוזר, איסור כזה שתחולתו לתקופה של 60 ימים. בהתאם לכך, נקבע כי היה על המשטרה לפעול במקרה דנן בהתאם להסדר הספציפי, כפי שעשתה במקרה הקודם. לבסוף, לבקשת המדינה, הורה בית המשפט לתעבורה על עיכוב ביצוע של החלטתו האמורה למשך 48 שעות על מנת לאפשר למדינה שהות להגשת ערר עליה.

14. בערר שהגישה המדינה לבית המשפט המחוזי היא חזרה על טענותיה ביחס לתכליות השונות של ההסדרים הקבועים בפקודת התעבורה ובפקודת סדר הדין הפלילי ובאשר לחומרתן של נסיבות המקרה. המדינה הדגישה כי החזרת התפוסים תסכל את האפשרות לעתור לחילוטם וכן תפגע באפשרות למנוע עבירות עתידיות העלולות לסכן את האינטרס הציבורי. לחלופין, שבה וטענה המדינה כי לכל הפחות יש מקום להתנות את השבת התפוסים בהפקדת ערבויות ותנאים נוספים שפורטו.

15. ביום 18.5.2021 התקיים הדיון בערר בבית המשפט המחוזי. המבקש טען במהלכו כי יש לדחות את הערר, בצינו כי סעיף 57א לפקודת התעבורה מבטא את רצונו של המחוקק להחיל במקרים מסוג זה הסדר ספציפי, להבדיל משימוש בסמכות התפיסה הכללית לפי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי. המבקש הוסיף כי מדובר בשימוש בלתי-מידתי בסמכות התפיסה, בשים לב לכך שטרם הוגש נגדו כתב אישום וכי המדינה אף לא הורתה על פסילה מינהלית של רישיונו של מי שנהג במשאית.

16. כאמור בפתח הדברים, בית המשפט המחוזי קיבל בחלקו את ערר המדינה, במובן זה שהורה על שחרור התפוסים בכפוף לקביעת ערבויות ותנאים שונים, לרבות איסור דיספוזיציה עד לסיום ההליכים והחלטה בשאלת החילוט, והפקדת ערבויות. בית המשפט המחוזי עמד על החומרה הנודעת להעמסת יתר של רכבים מסחריים, שיש בה לסכן את ציבור עוברי הדרך. בהמשך לכך, בית המשפט המחוזי הבהיר כי משעה שהצהירה המדינה על כוונתה לבקש בהמשך הדרך את חילוט המשאית, היה מקום לתת בידה כלי שיוכל להביא לתוצאה זו בסופו של ההליך, אף אם בעבר לא נעשה שימוש בסמכות זו.

בקשת רשות הערר והתגובה לה

17. ביום 19.5.2021 הוגשה בקשת רשות הערר שבפני ובה נטען כי שגה בית המשפט המחוזי בכך שהורה על עמוד 4



קביעת ערבויות ותנאים לשחרור התפוסים. המבקש מדגיש כי בית המשפט המחוזי לא הכריע במפורש בשאלת סמכותה של המדינה לתפוס ולחלט רכב שנעברה בו עבירת תנועה, ובפרט עבירה שנסבה על משקל חורג, וזאת בהתבסס על ההסדרים הכלליים הקבועים בפקודת סדר הדין הפלילי. לשיטתו, הרחבת השימוש בסמכויות אלה גם לעבירות מסוג זה מובילה לפגיעה קשה בזכויותיו הקנייניות של בעל כלי הרכב. המבקש מוסיף כי אף אם מצא בית המשפט המחוזי שיש למדינה סמכות כאמור, היה עליו לבחון את סיכויי בקשת החילוט ולא להסתפק אך בהצהרת המדינה באשר לכוונתה לבקש חילוט. לבסוף, המבקש טוען כי הערבויות והתנאים שקבע בית המשפט המחוזי הם מחמירים יתר על המידה, באופן שמונע, הלכה למעשה, את האפשרות של שחרור התפוסים.

18. בו ביום הוריתי על קבלת תגובת המדינה לבקשת רשות הערר וזו הוגשה ביום 20.5.2021. בתמצית, המדינה טוענת כי הבקשה אינה עומדת באמת המידה המצמצמת לקבלת רשות לערר וכי אף לגוף הדברים דינה להידחות. המדינה שבה וטוענת כי אין מניעה לעשות שימוש בסמכות התפיסה הקבועה בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי לצורכי חילוט עתידי של רכוש, אף כאשר מדובר בעבירות תעבורה. המדינה מציינת כי נעשה שימוש דומה בסמכות זו באירועים שונים בעבר, וכי מכל מקום הדבר נעשה "במשורה ובמקרים הראויים לכך" בלבד. יתרה מכך, המדינה מציינת כי שימוש דומה בסמכות התפיסה נעשה אף בהקשר לביצוען של עבירות סביבתיות, שחומרתן פחותה בהשוואה לאלו שבהן עסקינן. באופן קונקרטי, המדינה מציינת כי החלטתו של בית המשפט המחוזי לאפשר את החזרת התפוסים בכפוף לתנאים וערבויות היא מאוזנת ואף מקלה עם המבקש בנסיבות העניין.

19. ביום 6.6.2021 התקיים בפני דיון בבקשה במעמד הצדדים. לקראת הדיון הוריתי למדינה, בהחלטתי מיום 3.6.2021, להיות "ערוכה לעדכן ביחס לנהלים או למדיניות, ככל שקיימים, באשר לשימוש בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) [נוסח חדש], התשכ"ט-1969 בעבירות מהסוג הנדון בבקשה".

20. במהלך הדיון שב בא-כוח המבקש על טענתו לפיה השימוש בסמכות התפיסה מכוח סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי במקרים מן הסוג דנן הוא פסול בהתחשב בקיומו של הסדר ספציפי בפקודת התעבורה, ובפרט כאשר הדבר נעשה ללא מדיניות סדורה.

21. בא-כוח המדינה טען, מנגד, כי בעת הנוכחית הפעילות המשטרתית בסוגיה האמורה נעשית בהתאם להנחיה מס' 09/2015 של מדור תאונות דרכים באגף התנועה, שעניינה חילוט רכבים בגין עבירות תעבורה (להלן: הנחיית אגף התנועה). לצד זאת, הובהר כי בהנחיה האמורה לא נכללת התייחסות קונקרטית לעבירות הנוגעות למשקל חורג, כבמקרה דנן. בא-כוח המדינה הוסיף וציין כי בשנת 2020 החלה עבודת מטה באשר לגיבוש הנחיות חדשות בעניין, אולם זו טרם הסתיימה. כמו כן, בא-כוח המדינה עדכן כי במקרה דנן הוגש לבסוף כתב אישום כנגד המבקש וכנגד מי שנהג במשאית.

22. ביום 7.6.2021 הגישה המדינה השלמת טיעון מטעמה בהתאם לרשות שניתנה לכך בתום הדיון. המדינה שבה וציינה כי בימים אלה מתקיימת עבודה מטה, הנמצאת בשלבים מתקדמים, לגיבוש של הנחיה משטרתית מעודכנת אשר תבנה את שיקול הדעת במסגרת חילוט רכבים המעורבים בעבירות תעבורה, ותכלול גם התייחסות קונקרטית לאירועים של הובלת מטען בעל משקל חורג. לצד זאת, המדינה הדגישה כי גם בעת הזו, טרם גיבוש ההנחיה המעודכנת, הסמכות לתפוס כלי רכב בשל משקל חורג מופעלת "במקרים המתאימים" בלבד ולאחר הפעלת שיקול דעת. כך, בין היתר, צוין כי טרם החלטה על תפיסת כלי רכב לצורכי חילוט נשקלים השיקולים הבאים: מידת החרیגה מהמשקל המותר; האם



מדובר באירוע ראשון שבו נתפס כלי הרכב בביצוע העבירה או שמא באירוע חוזר; וכן מהו שווי כלי הרכב. עוד יצוין כי המדינה צירפה להשלמת הטיעון נתונים מהם עולה כי מתחילת שנת 2020 נפתחו 29 תיקים פלילים הנסבים על מטען בעל משקל חורג, מתוכם בחמישה מקרים בלבד נתפסו משאיות לצרכי חילוט עתידי. בהקשר זה, ציינה המדינה כי אומנם נתונים אלה מלמדים שברוב המקרים לא נתפסות המשאיות שבהן נעברה העבירה האמורה, אולם היא הדגישה כי מדובר "בחבלי לידה" הנלווים למגמה של הגברת השימוש בחילוט ככלי אכיפה.

23. ביום 8.6.2021 הגיש המבקש תגובה קצרה להשלמת הטיעון האמורה ובה נטען כי המדינה לא הציגה מדיניות ברורה וקונקרטית ביחס לשימוש בסמכות התפיסה לפי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי בעבירות שעניינן מטען בעל משקל חורג. כן הודגש כי כוונתה של המדינה לגבש מדיניות עתידית בעניין זה אינה מכשירה את השימוש בכלי זה כבר כעת, בפרט בשים לב לפגיעה הקשה הכרוכה בכך. המבקש אף טען כי הנתונים שצורפו להשלמת הטיעון מחזקים את טענתו כי המדינה נקטה בעניינו בהליך חריג ובלתי מידתי וכי בנסיבות אלה היה עליה לפעול בהתאם לנתיב הסטטוטורי הקבוע בסעיף 57א לפקודת התעבורה.

דין והכרעה

24. אקדים ואומר כי לאחר ששמעתי את טענות הצדדים סברתי כי יש מקום להיעתר לבקשה ולדון בה כאילו הוגש ערר לפי הרשות שניתנה – בשים לב להיבטים העקרוניים הנוגעים ליחס שבין סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי לסעיף 57א לפקודת התעבורה, כמו גם שאלות המתעוררות באשר למדיניות האכיפה ביחס למקרים שנפלים לגדרם של שני הסעיפים. הדברים אמורים אף בהתחשב בחוסר אחידות מסוים הקיים בהיבטים אלו כעולה מפסיקותיהן של הערכאות הדיוניות (ראו למשל: ב"ש (תעבורה י-ם) 931/09 מידד נ' מדינת ישראל-משטרת ישראל (10.7.2009); ב"ש (מחוזי ב"ש) 22261/09 ריבוח נ' מדינת ישראל (17.12.2009); מ"ת (תעבורה אשד) 9385-05-16 מדינת ישראל נ' אחרר (12.9.2016); ה"ת (תעבורה י-ם) 8327-09-19 דארינ' מדינת ישראל (26.9.2019)). בהתאם לכך, המבקש יכונה להלן העורר.

25. כאמור, שורש המחלוקת בין הצדדים נוגע להפעלת סמכות התפיסה של המשטרה מכוח סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי ביחס לכלי רכב כאשר נעברה בהם עבירה של נשיאת משקל חורג, תוך פתיחת הדלת לבקש בהמשך את חילוטם. זאת, בהתחשב בקיומו של ההסדר הספציפי המצוי בסעיף 57א לפקודת התעבורה ומאפשר להורות על השבתת הרכב במקרים אלו. בהמשך לכך, ככל שיימצא כי אין מניעה גורפת לעשות שימוש בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי במקרים אלו, עולה השאלה באילו תנאים ונסיבות תתאפשר הפעלת הסמכות האמורה.

26. אם כן, עמדת המדינה היא שסעיף 57א לפקודת התעבורה אינו מייתר את ההסדר הכללי הקבוע בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי, בהתחשב בשוני בתכליות שניצבות ביסוד ההסדרים. כך, לשיטתה, אף שברגיל יש מקום לנקוט בהתאם להסדר הקבוע בפקודת התעבורה, ייתכנו מצבים בהם תקום הצדקה להורות על תפיסה מכוח סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי, למשל בעת שמתעורר צורך לבקש את חילוטו של הרכב. המדינה מכירה בחשיבות הנודעת לקיומה של מדיניות ברורה באשר להפעלת הסמכויות השונות, כפי שצפויה לבוא לידי ביטוי בהשלמת עבודת המטה בסוגיה זו, אולם עומדת על כך שגם בשלב זה אין מניעה לעשות שימוש מתאים בסמכות התפיסה, כפי שנעשה במקרה הנדון.



27. מנגד, עמדת העורר היא כאמור שסעיף 57א לפקודת התעבורה הוא הסדר ספציפי שמייתר את האפשרות לפנות לסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי. לחלופין, נטען כי ההיזקקות להסדר הכללי במקרה דנן הייתה בלתי מידתית ואף לא שוויונית, בהשוואה למקרים רבים אחרים שבהם לא ננקט צעד זה על-ידי המשטרה, באופן שמעיד על היעדר מדיניות ברורה. כך, באשר לנסיבותיו של העורר, הודגש כי המשאית שנתפסה היא המשאית היחידה בבעלותו ופרנסתה של משפחתו עליה.

פרשנות ההסדרים: על סמכות ומידתיות

28. כעניין של נקודת מוצא פרשנית, מקובל לסבור כי ללא הוראה מפורשת, דבר חקיקה אחד אינו כרוך בביטול מכללא של דבר חקיקה קודם או אף בצמצום תחולתו (ראו: בג"ץ 429/86 ברזילי' ממשלת ישראל, פ"דמ(3) 505, 542-547 (1986); בג"ץ 953/87 פורז' ראשעיריית תל-אביב-יפו, פ"דמב(2) 309, 334 (1988)). כך כבר מקדמת דנא הובהר כי אין בהכרח בקיומן של סמכויות מקבילות כדי להוציא האחת את השנייה (ראו: בג"ץ 5/48 ליונ' הממונה בפועל על האזור העירוני תל-אביב, פ"דא 58, 73-74 (1948); בג"ץ 171/69 פילצר' שרה ואצורה החברה לפיתוח מזרח ירושלים בע"מ, פ"דכד(1) 113, 119-120 (1970)). אלה הם פני הדברים אף בענייננו.

29. סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי, שהוא ההסדר הכללי בתחום של תפיסת חפצים שנעשו בהם עבירות, עמד על מכונו בעת שנחקק סעיף 57א לפקודת התעבורה, תחילה כמענה ספציפי לבעיה רווחת של כלי רכב מובילים הנושאים מטען בעל משקל חורג (סעיף 57א(1)) ובהמשך ככלי אכיפתי גם במקרים נוספים של עבירות תעבורה אחרות (סעיף 57א(2)). כאמור, סעיף 57א לפקודת התעבורה נועד להסמיך את המשטרה להורות על השבתתם של כלי רכב כאלה לזמן קצוב (60 ימים לכל היותר).

30. במובן זה, וכפי שהובהר לעיל, מדובר בהסדר ייעודי המוכוון ליצירת אכיפה אפקטיבית בתחום עבירות התעבורה, מתוך מטרה ליצר הרתעה כלפי עברייני תנועה פוטנציאליים ולמנוע מסוכנות מיידית לביצועה של עבירת תעבורה (כאמור בפסקה 7 לעיל). בשים לב לכך, מקובלת עלי עמדת המדינה כי מדובר בהסדר מתוחם יותר ושונה בתכליתו בהשוואה לסמכות התפיסה הכללית מכוח סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי, אשר כפי שצוין נועדה לשרת תכליות רחבות אחרות – מניעת הישנות עבירות (אף לטווח רחוק יותר), הצגת התפוס בהליך המשפטי, וכן חילוט (כאמור בפסקה 5 לעיל). מטבע הדברים, הצורך בהגשמת תכליות אלו עשוי להתעורר, במקרים המתאימים, גם בעת שמדובר בעבירות תעבורה, בדומה לסוגי עבירות אחרים. בנסיבות אלו, בהינתן השוני שביסוד ההסדרים האמורים, ומשאין בנוסחו של סעיף 57א לפקודת התעבורה (ואף לא בדברי ההסבר שקדמו לחקיקתו) דבר וחצי דבר שיעיד על ההיפך, לא ניתן לבסס את הטענה מרחיקת הלכת שסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי כלל אינו חל בתחום תעבורתי זה. אינני מקבלת אפוא את גישתו הפרשנית של העורר.

31. להשלמת התמונה ייאמר כי החקיקה הישראלית כוללת מגוון של סמכויות תפיסה ודמויות-תפיסה, מבלי שהן נחשבות כמוציאות אלה את אלה. כך למשל, לצדן של סמכויות התפיסה והחילוט הכלליות לפי פקודת סדר הדין הפלילי הכירה הפסיקה בתחולתם המקבילה של הסדרי התפיסה והחילוט הקבועים בחוק איסור הלבנת הון, התש"ס-2000 ובפקודת הסמים המסוכנים [נוסח חדש], התשל"ג-1973 (ראו: ראוע"פ 1236/97 מדינת ישראל נ' חוזה (5.6.1997); בש"פ 7079/08 רחימי' מדינת ישראל, פסקה 9 (2.2.2009); דנ"פ 3384/09 אברס' מדינת ישראל, פסקה 3 (26.7.2009) (להלן: עניין אברס); בש"פ 3190/14 שמעון' משטרת ישראל, פסקה 6 (25.6.2014)). בהקשר אחר,



ניתן לציין למשל כי פקודת המכרות כוללת הסדרים מקבילים הנוגעים הן לתפיסת כלי רכב והן לאיסור שימוש ברכב (ראו סעיפים 111ג ו-111ו בפקודה זו). בהשאלה מדבריו של השופט (כתוארו אז) א' ברקבהקשר אחר - סמכויות התפיסה אינן "איים" שניתן להיסחף לתחומיו של אחד מהם בלבד, אלא "רשתות" המוטלות זו על גבי זו (ראו: ע"א 243/83 עירייתירושלים' גורדון, פ"דלט (1) 113, 125 (1985)).

32. אם כן, המסקנה העולה מן הדברים היא כי ברמה העקרונית אין מניעה להשתמש בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי גם לצורך תפיסת רכב שנעברה בו עבירת תעבורה. לצד זאת, אין משמעות הדברים כי סמכות זו ניתנת להפעלה ללא מדיניות סדורה. הצורך בקיומן של אמות מידה מינהליותברורות, ענייניות ושוות מקבל משנה חשיבות בעת שמדובר, כבעניינו, בסמכויות אכיפה, זאת נוכח החשש כי הפעלתן תיעשה בדרך מפלה או שרירותית, ובשים לב לפגיעה בזכויות אדם הנלוות להפעלתן (ראו והשוו: רע"פ 3676/08 זנו נ' מדינת ישראל, פסקה 35 (27.7.2009)). כן ראו: דפנה ברק-ארז משפט מינהליכרך א 231-233 (2010)). כך, נקבע בעבר כי אף כאשר עומדים בפני הרשות מספר ערוצי פעולה מקבילים, עליה להפעיל את סמכותה בדרך ש"אינה שרירותית, ועליה לתאם את נסיבותיו הפרטניות של כל עניין ועניין. בבחירה בין החלופות הרלוונטיות, על המדינה לפעול בהתאם לחובתה לבחור באפשרות הפוגעת פחות בזכויות האדם"(עניין אברם, בפסקה 3). בהקשר זה מצאתי טעם בטענותיו של העורר ככל שהן נוגעות למדיניות האכיפה בתחום זה, ובעיקר להיבט השוויון בה.

33. בנסיבות העניין, בשים לב להשלכות המשמעותיות שיש לתפיסה וחילוט של משאית שנשאה מטען בעל משקל חורג, מחד גיסא, ולקיומו של אמצעי אכיפה מידתי יותר, מאידך גיסא, מתעוררת השאלה האם יישומה של מדיניות התפיסה במקרים של עבירות מן הסוג בו עסקינן נעשה לפי "משנה סדורה", דהיינו לפי נהלים או למצער מדיניות ברורה. זאת, באופן שיבטיח כי סמכויות אלו מופעלות בצורה מידתית, ואך במקרים שבהם אין בהסדר הקבוע בפקודת התעבורה כדי לתת מענה הולם.

34. בהתייחס לכך הציגה כאמור המדינה את הנחיית אגף התנועה שנזכרה לעיל, אשר נועדה להכווין את הפעלת שיקול הדעת בתחום זה. דא עקא, עיון במסמך זה הוביל למסקנה שרב הנסתר על הגלוי, ככל שהדברים אמורים באכיפה שעניינה עבירות תעבורה מן הסוג של נשיאת מטען בעל משקל חורג, כבעניינו של העורר. סעיף 7 לנוהל זה מפרט את העבירות שבהן ככלל תופעל סמכות התפיסה. עבירות אלה הן: "הפקרה, תאונת פגע וברח"; "נהיגה ברכב על-ידי בלתי מורשה"; "שכרות/סמים"; "נהיגה בזמן פסילה"; "נהיגה במהירות קצה (מעל 195 קמ"ש) ומעלה"; "רכב בהרכבה עצמית/רכב שעבר שינוי מבנה חמור". קל להיווכח שהעבירה של נשיאת מטען בעל משקל חורג אינה נמנית עמן. אכן, מדובר בנוהל בלבד, ולעולם חריגה ממנו היא אפשרית. כמו כן, הנוהל מציין במפורש כי "בנוסף לעבירות המצוינות בטבלה, נושא החילוט יישקל גם בעבירות חמורות נוספות", תוך התייחסות ל"עברו הפלילי והתעבורתי של הנהג". אולם, אין בכל אלה כדי ללמד על המקרה שבפני. נהפוך הוא.

35. ראשית, עולה מן הנוהל כי במקרה הרגיל סמכות התפיסה מופעלת רק לגבי התנהגות השייכת לקצה הסקאלה הלא-נורמטיבית בעליל של נהיגה בדרכים, במקרים הנחזים להיות בעלי חומרה גבוהה ובאירועים חוזרים ונשנים של הפרת חוק. כך למשל, אין די בנסיעה במהירות גבוהה ביותר, אלא במהירות שלא ניתן להגדירה אלא כ"מטרופת" (כאמור מעל 195 קמ"ש). בהתאמה, במסגרת הקטגוריה של "נהיגה ברכב על-ידי בלתי מורשה", אין די בנהיגה "ללא רישיון" אלא יש צורך שיהיה מדובר ב"מי שמעולם לא הוציא רישיון נהיגה" ואף זאת רק למן הפעם השנייה שבה הדבר מתרחש.



36. שנית, בהינתן העובדה שנשיאת מטען בעל משקל חורג אינה, למרבית הצער, תופעה חריגה ונדירה, היה מצופה כי בידי רשויות האכיפה תהיה מדיניות קונקרטית ביחס להפעלת הסמכות החריפה של תפיסה במקרים אלה, להבדיל מן המקרים הרבים שבהם מסתפקת המשטרה בפעולה מכוח סעיף 57א(א)(1) לפקודת התעבורה. במבט רחב יותר אציין, כי בעבר כבר הערתי על הקושי הכרוך בהפעלתן של סמכויות תפיסה לפי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי ללא מדיניות אכיפה ברורה (ראו: ענין אבו ג'אבר, בפסקאות 46-48. כן ראו והשוו: בג"ץ 4455/19 עמותת טבקה - צדק ושוויון ליוצאי אתיופיה נ' משטרת ישראל, פסקאות 38-39 לפסק דינה של הנשיאה א' חיות (25.1.2021)). הדברים יפים גם לענייננו, בשינויים המתחייבים.

37. כאמור, בהשלמת הטיעון מטעמה עמדה המדינה על מספר שיקולים שיש לבחון לשיטתה בהקשר זה, אולם ניכר כי אין בכך כדי להעיד על קיומה של מדיניות סדורה וברורה, למצער בעת הזו. תמונה זו נלמדת אף מהנתונים שצירפה המדינה באשר לתפיסת כלי רכב במקרים הנסובים על העמסת יתר. על-פי נתונים אלה, כאמור, מתחילת שנת 2020 ועד היום, רק בחמישה מקרים (ובכללם המקרה דנן) בחרה המדינה לתפוס את כלי הרכב המעורב, וזאת מתוך סך כולל של 29 תיקים פליליים שנפתחו בענין זה בתקופה האמורה. בהקשר זה, יש להדגיש כי לא הוברר באופן מספק מהן אמות המידה לפיהן הופעלו הסמכויות האמורות דווקא במקרים אלה. כך למשל, עיון ברשימה מעלה כי בתקופה האמורה נרשם מספר לא מבוטל של מקרים שבהם רמת החריגה מהמשקל המותר הייתה גבוהה במיוחד (60% ואף 70% יותר מהמותר) ואף על פי כן נמנעה המשטרה מתפיסת הרכב המעורב. זאת, על אף שבמקרים אלה היה מדובר בשיעור חריגה דומה או אף גבוה יותר בהשוואה למקרים הבודדים שבהם הופעלו סמכויות התפיסה לפי פקודת סדר הדין הפלילי. זאת ועוד: במקרה דנן, שיעור החריגה עמד כאמור על 25% ביחס למשקל המשאית ועל 15% ביחס לנגר - השיעור הנמוך ביותר מבין המקרים בהם נתפס הרכב. אומנם, שיעור החריגה מהמשקל המותר הוא רק אחד מהשיקולים שעשויים להיות רלוונטיים בענייננו, אולם יש בדבר לחזק את המסקנה כי סמכויות התפיסה לא מומשו על-פי מדיניות ברורה. בהקשר זה, יש אף להוסיף כי מן הנתונים שהוצגו לא הוברר האם, ובאיזו מידה, ניתן משקל לשאלה אם מדובר באירוע ראשון של העמסת מטען חורג או באירוע חוזר.

38. עוד אעיר בקצרה כי לא מצאתי ממש אף בטענתה של המדינה לפיה תמונת המצב הנוכחית בתחום זה משקפת אך "חבלי לידה" של החלת מדיניות חדשה. בהקשר זה ביקשה המדינה להיבנות מדבריי בע"פ 6237/12 ג'ולאניני' מדינת ישראל (6.9.2016) (להלן: ענין ג'ולאניני), שם ציינתי, בנסיבות אותו מקרה, כי "אין להלין על רשויות האכיפה בשל כך שבתחילת הדרך לאכיפתה של עבירה חדשה אין ביכולתן להצביע על היסטוריה של תקדימים" (שם, בפסקה 4 לחוות דעתי). אולם, אין הנדון דומה לראיה. בענין ג'ולאניני, שלא כמו בענייננו, הדברים נאמרו בהתייחס לטענות כנגד התחלת אכיפה בנסיבות של שינוי אובייקטיבי שחל בדין - תיקוני חקיקה שהובילו לעיגונה של עבירה חדשה בספר החוקים. יתר על כן, כמסבר לעיל, בנסיבות המקרה דנן המדינה עצמה עדכנה כי טרם גובשה באופן סופי הנחיה מפורטת וברורה ביחס למדיניות חדשה וסדורה שאותה היא מבקשת להוציא אל הפועל. משכך, קיים קושי בטענה כי מדובר אך במורכבות זמנית הנלוות לראשית הדרך עד להטמעת השימוש בכלי התפיסה בעבירות מן הסוג דנן.

39. על רקע האמור, יש לברך על כוונתה של המדינה לגבש הנחיה משטרית מעודכנת אשר תסדיר בצורה מפורטת את אמות המידה לתפיסה וחילוט של כלי רכב במקרים של עבירות תעבורה, ובכלל זאת באופן קונקרטי באירועים הנוגעים למשקל חורג של רכב מסחרי. כפי שצינתי בדיון, התופעה של נהיגה עם מטען בעל משקל חורג היא חמורה, וההתייחסות הולמת אליה היא מובנת ואף נדרשת. אלא שאף מדיניות מחמירה צריכה להיות שוויונית, ברורה ומידתית. על כן, יש להדגיש כי כל עוד לא הושלמה עבודת המטה בנושא, קיים קושי בעת הזאת בהפעלת סמכויות התפיסה לפי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי בהקשר זה. גם מטעם זה, ככל שעבודת המטה בענין תסתיים בהקדם



- כך ייטב.

מהכלל אל הפרט

40. לנוכח האמור לעיל, משעולה מהנתונים שהוצגו כי סמכות התפיסה בעניינו של העורר הופעלה במקרה זה מבלי שהותוותה מדיניות אחיפה סדורה, אני סבורה שדין הערר להתקבל.

41. אשר על כן, אני מורה על ביטול החלטתו של בית המשפט המחוזי, כך שהתפוסים ישוחררו ויושבו לידי של העורר.

42. הצדדים לא טענו בפני באשר לאפשרות של שימוש בסמכות לפי סעיף 57א לפקודת התעבורה בעת הזו, לאחר שהתפוסים מצויים בחזקת המדינה במשך פרק זמן של כ-50 ימים. לנוכח זאת אני נוקטת כל עמדה ביחס לכך. אין צריך לומר אף שאיני נוקטת כל עמדה באשר למקרים קודמים אחרים שבהם נעשה שימוש בסמכות התפיסה, ושהחלטה זו מטבע הדברים אינה חלה עליהם.

43. לבסוף, חשוב להדגיש, כי אין בהחלטתי זו כדי לשלול גיבוש של מדיניות אחיפה שתאפשר בעתיד תפיסת משאיות שנתפסו עם מטען בעל משקל חורג, לפי הסמכות הקנויה בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי. זאת ועוד: אין בכל האמור כדי להקל ראש בחומרתן של עבירות הנוגעות להעמסת יתר של רכבים מסחריים ובסכנה הברורה הטמונה במעשים שכאלו לכלל ציבור משתמשי הדרך.

44. סוף דבר: הערר מתקבל.

ניתנה היום, ה' בתמוז התשפ"א (15.6.2021).

ש ו פ ט ת