



ה"ת 531/03/23 - מוחמד אזברגה נגד מדינת ישראל

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

ה"ת 531-03-23 אזברגה נ' מדינת ישראל

בפני	כב' השופט הבכיר, אלון אופיר
מבקשים	מוחמד אזברגה ע"י ב"כ עו"ד אפרת צרפתי ועו"ד לירז דהן
נגד	
משיבים	מדינת ישראל ע"י שלוחת תביעות תנועה נגב

החלטה

בהמשך להחלטתי מיום 16.4.23 ודיון שהתקיים בעקבות החלטה זו בפני ביום 23.4.23, להלן החלטתי הסופית בבקשה זו, ולצורך מתן ההחלטה הסופית, אחזור על עיקרי החלטת הביניים שניתנה על ידי ביום 16.4.23:

בפני בקשה להחזרת תפוס אותה הגיש המבקש לאחר שרכב מסוג מרצדס מ.ר 61-661-55 אשר לכאורה מצוי בבעלותו נתפס על ידי משטרת ישראל בהתאם לסמכותה הלכאורית שבסעיף 32(א) בפקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) [נוסח חדש] תשכ"א-1969 (להלן: בפקודה).

בהתאם לעמדת המדינה, עם הרכב נשוא בקשה זו, בוצעה לכאורה עבירה בניגוד לתקנה 54(א) בתקנות התעבורה, עת אדם אחר (שאינו המבקש) נהג ברכב זה במהירות לכאורית של 213 קמ"ש מקום בו המהירות המותרת המכסימאלית היא 110 קמ"ש.

לשיטת המדינה בכוונתה לעתור לחילוט הרכב שנתפס אם יורשע בסופו של יום נהג הרכב כחלק מענישתו בפרשה זו, וכדי למנוע סיכול של כוונה זו, בוצעה פעולת תפיסת הרכב.

עוד טענה המדינה כי **אין היא מתנגדת עקרונית לקבלת הבקשה להשבת התפוס**, אך ככל שהבקשה תתקבל, עומדת המדינה על קביעת מגבלות השבה הכוללות הפקדת 30% משווי הרכב, רישום צו מניעה ברשות הרישוי לטובת משטרת ישראל, שיעבוד הביטוח המקיף לטובת משטרת ישראל, ורישום שיעבוד ברשם המשכונות לטובת משטרת ישראל. בנוסף ביקשה המדינה התחייבות עצמית של המבקש ולפיה לא תבוצע דיספוזיציה ברכב וככל שתהיה הפרה של התנאים לעיל, יתחייב המבקש להשיב הרכב למשטרה תוך 5 ימים. (המדינה הפנתה לפסיקה תומכת ביחס לתנאים המבוקשים על ידה).



ב"כ המבקש טענה מספר טענות כנגד עמדת המדינה:

ראשית טענה כי אין כל פוטנציאל עתידי לחילוט הרכב עת יינתן גזר דינו של הנהג ברכב (אם וכאשר יורשע), שכן נהג הרכב אינו הבעלים של הרכב.

בנוסף, למבקש אין בעלות בלעדית ברכב שכן רכב זה משועבד כנגד הלוואה שלקח ובנסיבות אלה לא ניתן לבצע חילוט מבלי שחברת המימון מעורבת בהליך (פעולה שלא בוצעה כלל בתהליך של תפיסת הרכב לפי נוהל משטרת 300.10.04 שנכנס לתוקף ביום 8.12.2022 והוגש כחלק מטיעוני המבקש).

עוד נטען, כי פעולת המדינה עת תפסה את הרכב היא פעולה עונשית כנגד מי שלא ביצע בפרשה זו כל עבירה, הוא לא נחקר על ידי המשטרה בכל דרך, ובנסיבות אלה פעלה המשטרה בחוסר סמכות ובניגוד מוחלט לנוהל החילוט שתוקף רק ביום 8.12.22.

כתמיכה לטיעוניה, סרקה ב"כ המבקש לתיק בית המשפט רישיון רכב אשר נחזה להיות רישיון הרכב נשוא הבקשה, ולפי הרשום ברישיון הרכב, זה משועבד לחברת "מימון ישיר מקבוצת י" בניגוד גמור להצהרת המדינה בפני ולפיה רכב זה אינו משועבד לכל גורם.

גם המדינה הגישה פסיקה לה התייחסה בטיעוניה בפני.

לאחר ששמעתי את טיעוני הצדדים בפני קבעתי כי החלטתי תינתן ביום 18.4.23 בשעה 10:30 והצדדים פטורים מחובת התייצבות.

לאחר שקראתי את כל הפסיקה לה הפנו הצדדים, בחנתי את החוק הרלוונטי לנושא שבפני וקראתי את נוהל המשטרה שמספרו 300.10.04 - "חילוט כלי רכב בעבירות תעבורה" אשר תוקף ביום 8.12.22 (להלן - **הנוהל החדש**), הגעתי לכלל מסקנה כי פרשה זו מחייבת דיון נוסף בנוכחות הצדדים בפני, שכן מסד הנתונים שהגישו הצדדים לעיון רחוק מלספק ורחוק מלאפשר מתן החלטה שמן הסתם יש לה השלכות רחב כבדות משקל, ואסביר את עמדתי:

ב"כ המבקש טענה כי תנאי לביצוע החילוט הוא כי מבצע העבירה הוא הבעלים של הרכב.

טענה זו נכונה חלקית לאור הוראות סעיף 39(ב) בפקודה המקבעות חלופה נוספת.

בהתאם לנוהל החדש (סעיף 4 (ט) בו) ובהתאם לסעיף 39(ב) בפקודה, תנאי לחילוט הרכב יהיה כי בעל הרכב (במקרה זה המבקש) אפשר למבצע העבירה להשתמש ברכב **לצורך** ביצוע העבירה.

עמוד 2



כלומר, השימוש ברכב ניתן למבצע העבירה לצורך ביצוע העבירה.

על פניו לא מצאתי בחומר הראיות שהציגה לי המדינה ראיה לקבוע בסעיף 39(ב) בפקודה, וללא ראיה כזו, על פניו צודקת ב"כ המבקש כי פוטנציאל החילוט של הרכב כאשר מבצע העבירה אינו בעל הרכב, נמוך מאד עד לא קיים.

כדי לבחון את השאלה לעיל, אמורה הייתה המשטרה **לפי סעיף 5(ה) בנוהל** לצרף לתיק הפ.ל אשר הוגש כנגד מבצע העבירה לכאורה תיק חילוט מיוחד ובו ירוכזו כל המסמכים הנדרשים לביצוע החילוט ובכלל זה: הודעות נהג, הודעת בעלים, תע"ץ משרד הרישוי על הבעלות ברכב, הודעות כל הטוענים לזכות, מסמכי שיעבוד, מסמכי מימון, אסמכתא לשווי הרכב על פי מחירון לוי יצחק, אירועים קודמים בהם בוצעו עבירות דומות עם אותו הרכב/נהג, צו איסור דיספוזיציה, מסמך על תפיסת הרכב ורישומו כמוצג (ככל שהרכב נתפס גם כמוצג).

בפרשה שבפני, לא הביאה המדינה לדיון הראשוני שהתקיים בפני את תיק החילוט שחובה הייתה עליה ליצר בפרשה זו, וכך אין לי כל בסיס מידע ביחס לשאלות הליבה על בסיס תוכרע בקשה זו.

מנגד, ב"כ המבקש לא תמכה את טיעוני המבקש בכל תצהיר רלוונטי שלו, ולכן טענות המבקש ביחס לבעלותו הלכאורית ברכב, ביחס להיות הרכב משועבד, ביחס ליתרת חוב שיש לו ביחס לרכב, וביחס לנסיבות בהן רכבו הגיע לידי הנהג שלכאורה ביצע את העבירה, נותרו עלומות ובכל אופן לא מבוססות על תצהיר ערוך כדיון.

בנוסף, רישיון הרכב שסרקה ב"כ המבקש לתיק נסרק באיכות ירודה שלא מאפשרת קריאה של זהות הבעלים הרשום של הרכב, וכל שניתן להבין (באופן חלקי) הוא כי הרכב שזה רישיון הרכב שלו נמצא תחת שיעבוד.

נוכח המצב שתואר לעיל, קבעתי כי לצורך קבלת החלטה של בית המשפט בבקשה זו יתקיים בפני דיון נוסף אליו **תביא המדינה** את תיק החילוט שנדרש בנוהל ובו כל המסמכים הרלוונטיים בהתאם לנוהל (וככל שאין בידי המדינה מסמכים או ראיות אלה, תצהיר על כך בדיון שיקבע להלן בפני).

לאותו הדיון, **קבעתי כי תמציא ב"כ המבקש** תצהיר מטעמו ובו יתייחס המבקש לכל הסוגיות שאוזכרו על ידי לעיל, אלא אם יחליט המבקש שלא להתייחס לחלק מהסוגיות מפאת הגנה עתידית על זכויותיו אם וכאשר תבקש המדינה לחלט את הרכב במסגרת ענישת הנהג בו.

כמו כן **התבקשו באות כח המבקש להציג העתק קריא או מקור** של רישיון הרכב הרלוונטי.

במסגרת דיון שהתקיים בפני ביום 23.4.23, הגיש המבקש תצהיר רלוונטי וכן העתק של רישיון הרכב במצב קריא.

מטעם המדינה התייצב לדיון קצין האכיפה הכלכלית של המחוז הדרומי אשר הגיש לעיוני תיק חילוט שנאסף ממסמכים שונים לקראת הדיון בפני.

במהלך הדיון התבררו מספר עובדות שלא היו ידועות לבית המשפט בדיון הקודם:

עמוד 3



ראשית, ובניגוד גמור להצהרת המדינה בדיון הראשוני, התברר כי הרכב נשוא הבקשה אכן משועבד ברובו לחברת מימון, ולמבקש בעלות או זכות בחלק קטן משמעותית משווי הרכב. לצורך ההמחשה, לו יהיה רכב זה מעורב בתאונה וחברת הביטוח תאלץ לממן ולהשיב את ערכו לבעליו, יקבל המבקש רק כמאה אלף שח ואילו חברת המימון תקבל כ- 200 אלף שח.

מתברר כי הרכב נשוא הבקשה משועבד לחברת המימון "מימון ישיר מקבוצת ישיר" ובנוסף

הוא מעוקל מיום 27.12.22 כתוצאה מתיק המרצה 38841-12-22 של בית משפט השלום בבאר-שבע.

שווי הרכב הכולל הוא 310 אלף שח (נכון לינואר 2023) מתוכו יתרת ההלוואה לסילוק מלא של השיעבוד עומדת על 208,077 אלף שח.

יוצא כי המבקש מחזיק הלכה למעשה בשווי השווה לשליש מהרכב בלבד.

בנוסף, ומאחר ומבצע העבירה לכאורה עם הרכב אינו המבקש, הרי שמדובר בחריג לאופציית החילוט לפי הנוהל החדש של משטרת ישראל, וכדי להתקדם בהליך מסוג זה, נדרשת המשטרה טרם התפיסה של הרכב לקבל אישור של ראש היחידה המנהלת את התיק.

תיק החילוט אכן כולל מכתב כזה, חתום על ידי רפ"ק אלי מוסרי, אך משום מה אין אינדיקציה לתאריך בו נכתב מסמך זה, ואין לדעת האם תפיסת הרכב באה לפני הכנתו של מסמך זה או לאחוריו.

כפי שציינתי לעיל, בהתאם לנוהל החדש (סעיף 4 (ט) בו) ובהתאם לסעיף 39(ב) בפקודה, תנאי לחילוט הרכב יהיה כי בעל הרכב (במקרה זה המבקש) אפשר למבצע העבירה להשתמש ברכב **לצורך** ביצוע העבירה.

כלומר, השימוש ברכב ניתן למבצע העבירה **לצורך ביצוע העבירה**.

בעניין זה, הסבירה המדינה כי שלחה מספר זימונים לחקירתו במשטרה של המבקש, אך זה לא התייצב לחקירה, לא שיתף פעולה עם המשטרה בניסיונה לברר את הנדרש לפי סעיף 39(ב) בפקודה ולכן לא ניתן לזקוף מחדל ראיתי זה לחובת המדינה ואין להביא חוסר זה בראיות שמציגה המדינה כשיקול נגד לרצון המשטרה להמשיך ולהחזיק ברכב או לשחררו בתנאים המבוקשים על ידה.

לאחר ששקלתי את כלל הנתונים לעיל, ולאחר שקראתי היטב את תיק החילוט ובחנתי את תוכנו מול הנוהל המשטרי שתוקף לאחרונה להלן החלטתי:

פוטנציאל החילוט של הרכב נשוא בקשה זו קלוש עד לא קיים.

טענת משטרת ישראל כי זימנה את בעל הרכב לחקירה במשטרה וזה לא התייצב, אינה פוטרת את המשטרה, כתנאי לביצוע חילוט עתידי, להוכיח כי בעל הרכב אפשר למבצע העבירה להשתמש ברכב **לצורך** ביצוע העבירה.



משמעות הדבר היא כי כדי שבית המשפט הדן בתיק מהירות הקצה יוכל להורות כחלק מענישת הנאשם על חילוט הרכב לטובת המדינה, תאלץ המדינה להוכיח בפניו כי המבקש מסר את רכבו לנאשם בתיק המהירות **לצורך ביצוע העבירה**, כלומר כדי שינהג ברכב במהירות של 213 קמ"ש.

לחלוטין לא ברור לי כיצד תוכיח המדינה טענה כזו, קל וחומר כאשר בנקודת זמן זו אף לא הצליחה לבצע חקירה של המבקש.

גם אם צודק התובע בטיעוניו כי המבקש פועל על פניו בחוסר תום לב כאשר מצד אחד הוא אינו מגיע לחקירה אליה זומן (ובכך מכשיל את יכולת המשטרה להוכיח את נסיבות מסירת הרכב) ומצד שני פונה לבית המשפט בבקשה להשיב לו את הרכב, הרי שאין בהתנהגות המבקש דבר עם שאלת פוטנציאל החילוט בסופו של הליך משפטי, ככל שעובדתית לא תוכיח המדינה כי הרכב נמסר לצורך ביצוע העבירה.

בנוסף, בעלת הרכב המרכזית בשלב זה, חברת המימון ששני שלישי בשווי הרכב הנוכחי משועבדים לטובתה, לא הייתה כל חלק מהליך תפיסת הרכב, היא לא זומנה לחקירה באשר לעמדתה בכל הקשור לתפיסת הרכב, וברור כי חברת המימון גם לא מסרה את הרכב לחזקתו של הנהג בו לצורך ביצוע העבירה, ולכן ככל שניתן לראות בחברת המימון (לה משועבד הרכב) הבעלים המרכזי הנוכחי שלו, הרי שפוטנציאל החילוט של רכב זה כמעט ולא קיים.

עיקרון, רצונה של המדינה לבצע חילוט של רכבים לאחר שעם רכבים אלה מבוצעות עבירות תעבורה חמורות ומסכנות חיים, הוא רצון לגיטימי העולה בקנה אחד עם האינטרס הציבורי וגם עם הוראות החוק וסמכויות הענישה של בית המשפט.

יחד עם זאת, חובה על משטרת ישראל לפעול ולנהוג בהקפדה יתרה על כל הוראות נוהל החילוט החדש

(נוהל המשטרה שמספרו 300.10.04 - "**חילוט כלי רכב בעבירות תעבורה**" אשר תוקף ביום 8.12.22) שכן אי הקפדה על ביצוע מדוקדק של הוראות נוהל זה יגרור תפיסה שלא כדין של רכבים, פגיעה בזכויות קניין של אזרחים וחשיפה של המשטרה לתביעות אזרחיות מיותרות ללא יכולת מהותית להגיע לחילוט ממשי בסופו של תהליך.

בפרשה זו על פניו ביצעה המשטרה את רוב הפעולות הנדרשות בנוהל, אך נראה כי אלה לא אוגדו בצורה מסודרת מבעוד מועד בתיק חילוט מאורגן הכולל את כל המסמכים הדרושים כתנאי לתפיסה של הרכב וכהכנה לחילוט עתידי שלו.

עצם העובדה כי לתביעה נמסר נתון שגוי מטעם יחידת האכיפה הכלכלית ולפיה הרכב נשוא הבקשה אינו מצוי תחת שיעבוד, יוצרת מצב אבסורדי ולפיו ההחלטה על תפיסת הרכב התקבלה מן הסתם על אדנים שאינם נכונים גם אם המדובר בטעות בתום לב.

חילוטו של רכב אשר אינו מצוי בבעלות מבצע העבירה, קשה ומורכב שבעתיים ממצב בו נהג הרכב הוא גם בעליו.

ברגע שקיים פיצול זהויות בין מבצע העבירה לבעל הרכב (קל וחומר אם הרכב משועבד או מעוקל כפי שבמקרה דנן), תידרש המשטרה להוכיח כתנאי לענישה הכוללת חילוט, כי רכב זה נמסר על ידי הבעלים לנהג בו **לצורך ביצוע**



העבירה.

ראיות בידי המשטרה למתואר לעיל הוא תנאי בלעדיו לא ניתן יהיה לבצע חילוט עתידי בהתאם לחוק.

לצורך ההמחשה, לא דומה הדבר לסיטואציה בה בעלים של טרקטור מוסר את כלי הרכב לכנופיית שודדי כספות לצורך חילוץ כספת כבדה מבניין או ממרתף.

במצב המתואר לעיל, ברור כי קיימת זיקה בין בעל הרכב למבצע העבירה לצורך ביצוע העבירה. מסירת רכב לאדם אחר שלא למטרה ספציפית הקשורה בביצוע עבירה, על פי רוב אינה כדי שאותו אדם ינהג ברכב במהירות קצה. המדובר בהתנהגות שהיא מנותקת ממסירת הרכב (בד"כ בתום לב) ואין בעצם המסירה משום ראייה לכך כי הרכב נמסר לצורך ביצוע העבירה.

בנסיבות אלה, גם הנוהל המשטרתי מחייב אישור של ראש היחידה מראש כדי לבצע תפיסה של רכב לצורך חילוט עתידי, שכן נדרשת הפעלת שיקול דעת משפטית באשר לסיכויי החילוט בנסיבות הספציפיות של אירוע נתון.

עוד צריכה המשטרה לשים לב להוראות נוספות בנוהל כגון עבר תעבורתי בעבירות מהירות כמתואר בטבלה הרלוונטית שבנוהל החדש כתנאי לתפיסת הרכב, ובאופן כללי עליה לוודא הקפדה על כל פרטי הנוהל, שכן בית המשפט כ"רגולטור" של הליך זה יבחן את התנהלות המשטרה בהתאם לנוהל שהיא עצמה הפיקה ותקפה.

אני קובע כי במקרה זה אין סיכוי ממשי או ריאלי כי המדינה תוכל לבקש חילוט של הרכב אשר נתפס על ידה אם יורשע בסופו של יום מבצע העבירה עם רכב זה.

יחד עם זאת, אני קובע כי פעולת המשטרה, גם אם לא הייתה סדורה ובהתאם להוראות הנוהל בצורה דווקנית, הייתה פעולה סבירה עת ביקשה לתפוס את הרכב לאחר שבוצעה אתו לכאורה עבירה של מהירות קצה מסכנת חיים.

באיזון שבין סבירות פעולת המשטרה ובין חוסר הפוטנציאל שהתברר בסופו של יום לחילוט הרכב הספציפי, תוך שלקחי בחשבון גם את החלטת המבקש שלא להתייצב לחקירה במשטרה אליה זומן בעניין זה ובכך יצר התמשכות מיותרת של ההליך **אני קובע כי משטרת ישראל תשיב למבקש את רכבו המשועבד (מרצדס מ.ר 6166155) באופן מידי ללא כל תנאי נוסף בכפוף לתשלום הוצאות אחסנת הרכב עד ליום שחרורו על ידי המבקש.**

ניתנה היום, י"א אייר תשפ"ג, 02 מאי 2023, בהעדר הצדדים.

חתימה