

## ת"פ 535/11/20 - מדינת ישראל נגד יוסף אלסייד

בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 535-11-20 מדינת ישראל נ' אלסייד  
תיק חיצוני:

בפני	כבוד השופטת, סגנית הנשיא נועה חקלאי
מאשימה	מדינת ישראל ע"י ב"כ עו"ד יפתח לנדאו
נגד	
נאשם	יוסף אלסייד ע"י ב"כ עו"ד טליה גרידיש

### החלטה

1. בפני בקשת המאשימה להורות על חילוט רכבו של הנאשם בו בוצעה העבירה נשוא תיק זה, וכן לחייב את הנאשם בהוצאות אחסונו של הרכב.

### רקע - ההליך שבפני:

2. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירות של איסור לכלוך והשלכת פסולת ברשות הרבים ואיסור פינוי פסולת שלא כדין בניגוד לסעיפים 2, 4, 7(ד), 13(ב)(4) ו- 13(ג)(א1)(ב) לחוק שמירת הניקיון ועבירה של עיסוק ללא רישיון או היתר בניגוד לסעיפים 4 ו- 14 לחוק רישוי עסקים, תשכ"ח 1968, יחד עם פריט 5.1 ב לצו רישוי עסקים (עסקים טעוני רישוי) תשע"ג 2013.

3. על פי עובדות כתב האישום, במועד הרלוונטי לאישום היה הנאשם בעלים ומנהל של עסק לשינוע והובלת פסולת, שפעל שלא כדין וללא רישיון עסק. הנאשם היה בעליה בפועל של משאית וולוו מ.ר. 8818815, אשר רשומה באופן פורמלי על שם אשתו (להלן - המשאית). למשאית אין רישיון רכב בתוקף מיום 30.4.18.

ביום 16.4.20 נהג הנאשם במשאית, אשר הייתה עמוסה בפסולת בניין, והשליך את הפסולת בשטח פתוח בערוץ נחל יתיר, ברשות הרבים. כשהבחין במפקחים של המשרד להגנת הסביבה ורשות מקרקעי ישראל, נטש הנאשם את המשאית וברח.

4. כתב האישום הוגש לבית המשפט ביום 1.11.20. הנאשם לא התייצב למספר דיונים והוצאו צווי הבאה. בהמשך, מונה לנאשם ייצוג מטעם הסניגוריה הציבורית. ביום 13.7.22 כפר הנאשם במיוחס לו והתיק נקבע להוכחות.
5. ביום 8.11.22 הנאשם הודה במיוחס לו במסגרת הסדר טיעון, וסוכם שיוטלו על הנאשם מאסר מותנה, קנס בסך 40,000 ₪ וכן צו של"צ בהיקף של 400 שעות. הנאשם הורשע, הופנה לשירות מבחן לקבלת תסקיר, ונקבע מועד לטעוני הצדדים לעונש ליום 22.3.23.
6. כמו כן, בשל מחלוקת הנוגעת לשאלת חילוט המשאית, הוסכם כי יתנהל דיון נפרד בשאלת החילוט ובשאלת תשלום הוצאות האחסון של המשאית.  
ביום 6.12.22 התקיים דיון כאמור.
- ב"כ המאשימה ביקש להורות על חילוט המשאית וביקש לחייב את הנאשם בהוצאות אחסונה. ב"כ הנאשם התנגדה הן לחילוט והן לחיוב הנאשם בתשלום דמי האחסון.

## דיון והכרעה

## רקע

## תפיסת המשאית

7. ביום 16.4.20 בסמוך לאחר ביצוע העבירה, תפס המפקח גיא נחשתן- ראש צוות דרום במשטרה הירוקה, את המשאית אשר הושארה על ידי הנאשם בנחל יתיר, לאחר שהנאשם ברח מהמקום. המשאית נתפסה ונגררה למגרש האחסון.
8. המשאית נתפסה, לאור החשד שבאמצעות המשאית בוצעה עבירה של השלכת פסולת ברשות הרבים, בניגוד לסעיף 13(ג)(א) לחוק שמירת הניקיון, התשמ"ד-1984.
- התפיסה בוצעה מכח סמכותו של המפקח לפי סעיף 6(2) לחוק הגנת הסביבה (סמכויות פיקוח ואכיפה) התשע"א (2011). (להלן- "חוק הגנת הסביבה").
9. דוח תפיסת המשאית נמסר לנאשם במהלך חקירתו ביום 20.4.20.
10. בדוח התפיסה לא נכתב בצורה מפורשת מה נעשה עם המשאית התפוסה והיכן היא מוחזקת.

את הרמז לכך שהמשאית אוחסנה במגרש אחסנה ניתן למצוא בחלקו התחתון של דוח התפיסה, שם נרשם כי העתקים מדוח התפיסה נמצאים בתיק החקירה, בתיק מעקב אירוע תפיסה ובמגרש אחסנה. בתחתית המסמך נכתב בכתב יד: "חניון סנקאר עד הלום 08-8568383 09:00-15:00".

### הדיון בבקשת הנאשם לשחרור המשאית

11. ביום 7.5.20 הגיש הנאשם בקשה לשחרור המשאית. הבקשה נדונה במסגרת תיק ה"ת 14936-05-20. הנאשם ציין כי הוא הבעלים של המשאית, הוא מובטל, מתפרנס מאיסוף ברזל, אב ל-7 ילדים, אין לו הכנסה והמשאית עוזרת לו להאכיל את משפחתו.

12. המשטרה הירוקה התנגדה לשחרור המשאית. בתגובתה ציינה כי המשאית נתפסה לאחר שהתגבשו ראיות המקימות חשד סביר ואף מעבר לכך, לביצוע עבירות על חוק שמירת הניקיון, כי עסקינן ב"שור מועד", אשר בעברו עבירות דומות וכי תכלית התפיסה היא כפולה: הן לצורך מניעת הישנות עבירות והן לצרכי חילוט.

המשטרה הירוקה ציינה כי המשאית נתפסה לאחר שהנאשם ברח והשאיר את המשאית במקום, וכי אין למשאית רישיון רכב תקף ואין לנאשם רישיון עסק להובלת פסולת.

13. בדיון שהתקיים במעמד הצדדים ביום 26.5.20, חזר נציג המשטרה הירוקה על טיעונו והציג לבית המשפט את עברו של הנאשם (5 עבירות סביבתיות), לרבות עבירות קודמות של השלכת פסולת. הנציג ציין כי החקירה הסתיימה וכי בימים הקרובים יעבור התיק למחלקה לצורך הגשת כתב אישום.

הנאשם טען במהלך אותו הדיון כי הוא מאחסן את המשאית במחסן, שכן אין למשאית רישיון רכב בר תוקף. עוד טען כי אדם אחר רצה לקנות ממנו את המשאית, אותו אחר לקח אותה לבדיקה ונטש אותה, ולכן ביקש הנאשם לשחרר את המשאית כדי לתקן אותה ולמכור אותה.

14. בית המשפט שדן בבקשה להחזרת המשאית עיין בחומר החקירה, קבע קיומו של חשד סביר וקבע כי גרסת הנאשם אינה מתיישבת עם חומר הראיות. בית המשפט ציין כי רישיון המשאית לא בתוקף, וכי לנאשם עבר בעבירות דומות, הגם שעבר ישן. בית המשפט הפנה לפסיקה לפיה בעבירות סביבתיות חוזרות אין מקום לשחרר תפוס בטרם סיום ההליך הפלילי, ועל כן לא מצא מקום להורות על החזרת המשאית לנאשם.

בית המשפט ציין במפורש כי "כאמור, בשלב זה, טרם הוגש כתב אישום וזה צפוי להיות מוגש, כך על פי דברי נציג המשיבה, **בתקופה הקרובה**.... ככל שיוגש כתב אישום - **יוכל המבקש להגיש בקשות מתאימות בפני המותב הדן בתיק העיקרי**".

### המשך ההחזקה במשאית

15. כתב האישום לא הוגש "בתקופה הקרובה", קרי בסמוך לאחר הדיון אשר התקיים ביום 26.5.20, אלא רק ביום 1.11.20, בחלוף למעלה מ- 5 חודשים ממועד הדיון, **בחלוף כששה וחצי חודשים מיום שנתפסה המשאית.**

16. הגם שכתב האישום לא הוגש תוך 6 חודשים ממועד תפיסת המשאית, לא הוחזרה המשאית לנאשם והיחידה החוקרת אף לא הגישה בקשה לבית המשפט להאריך את תקופת התפיסה, וזאת בניגוד להוראות סעיף 35 לפסד"פ.

[אין מדובר במחדל שמביא באופן אוטומטי לביטול התפיסה. ראו בש"פ 4971/08 וייסמן נ' מדינת ישראל (28.10.2008); בש"פ 998/05 פפיסמדוב נ' מדינת ישראל (20.03.2005)].

17. כידוע, הגם שקיימת סמכות לתפיסת המשאית, יש לבחון אם קיימת הצדקה להורות על המשך החזקה במשאית לאורך זמן. ראו בש"פ 342/06 **חברת לרגו עבודות עפר בע"מ נ' מדינת ישראל** (12.3.06); רע"פ 1792/99 גאלי נ' משטרת ישראל (10.6.99).

בעניינו של הנאשם, הגם שהמשאית היתה תפוסה כמעט שנתיים וחצי עד למועד שמיעת טיעוני הצדדים, מעבר לדיון שהתקיים ביום 26.5.20 בטרם הנאשם היה מיוצג, לא נבחנה פעם נוספת ההצדקה להמשך תפיסת המשאית.

### שמירת ערכה של המשאית התפוסה

18. אין כל אינדיקציה שבוצעו פעולות לצורך שמירת ערכה של המשאית בתקופה בה היתה תפוסה. כאשר עסקינן בנכסים ששווים הולך ופוחת באופן דרסטי עם חלוף הזמן, בתי המשפט לא אחת הורו אפילו על מכירת כלי הרכב והשקעת התמורה באופן שישמור על ערכה (ראו: בש"פ 342/06 חב' לרגו עבודות עפר בע"מ נ' מדינת ישראל (12.3.06); ע"פ 8591/14 פלוני נ' מדינת ישראל (24.12.14); בש"פ 6817/07 מדינת ישראל נ' סיטבון (31.10.07); בש"פ 10015/07 אביטל נ' מדינת ישראל (23.12.07); בש"פ 5630/13 סמואל נ' מדינת ישראל (25.8.13).

לדברי ב"כ המאשימה, בתקופה בה נתפסה המשאית לא היה אצל המאשימה מנגנון ל"ניהול" נכסים תפוסים. היום כבר קיים מנגנון שתפקידו לנהל את הרכוש התפוס.

לא זו בלבד שאין אינדיקציה לביצוע פעולות לצורך שמירת ערכה של המשאית, אלא שהמשך החזקה במשאית היה כרוך ב"נזק" יומי, קרי בעלות יומית של ₪ 60 בעבור דמי אחסון, וכפי שיפורט להלן.

### חילוט המשאית

19. ב"כ המאשימה עתר כאמור לחילוט המשאית. לשיטתו יש להורות על חילוטה בשל חומרת העבירה בנסיבותיה

ועל רקע עברו של הנאשם הכולל עברות קודמות מאותו סוג.

20. ב"כ הנאשם התנגדה לחילוט המשאית.

לדבריה, לנאשם עבר ישן משנת 2009 ו-2011, עסקינן בקנסות מנהליים ולא בהליכים שהתנהלו בבית המשפט. לדבריה, לאור עברו של הנאשם לא ניתן לתאר אותו כ"שור מועד".

ב"כ הנאשם ציינה כי מצבו הכלכלי של הנאשם קשה. מדובר באדם קשה יום. ב"כ הנאשם הגישה מסמך המלמד שלנאשם חוב בסך 375,864 ₪ ברשות האכיפה והגביה וביקשה שלא להורות על חילוט משאיתו.

21. הגם שהנאשם לא ביצע עבירה דומה בשלוש השנים שקדמו לעבירה הנוכחית, ובעניינו לא חלה ההוראה שקובעת חובת חילוט (סעיף 15ב(ב) לחוק שמירת הניקיון), מצאתי להורות על חילוט הרכב, זאת על רקע ריבוי עבירות קודמות דומות (הגם שעסקינן באירועים ישנים) ובעיקר לאור חומרת נסיבות ביצוע העבירה הנוכחית: השלכת פסולת בניין **ממשאית**, בשטח פתוח **בערוץ נחל**, ברשות הרבים, **נטישת המשאית** במקום העבירה **ובריחה רגלית** מהמפקחים שהגיעו לאכוף את העבירה, כל זאת כאשר לנאשם **אין רישיון עסק להובלת פסולת**. הנהיגה במשאית התבצעה **כשהמשאית עצמה לא תקינה וללא רישיון רכב תקף**.

22. במכלול הנתונים, לאור חומרת נסיבות ביצוע העבירה, על רקע עברו של הנאשם ותוך שנתתי דעתי לשוויה של המשאית, מצאתי כי בנסיבות העניין חילוט המשאית הוא סנקציה מידתית שיש בה, בין היתר, כדי לצמצם הסיכון להישנות עבירות וכי החילוט מוצדק בפרשה שבפני. לפיכך, אני מורה על חילוט המשאית שמספרה 8818815.

### תשלום דמי האחסון

23. התגלעה מחלוקת בין הצדדים בשאלה מי אמור לשאת בעלויות דמי אחסון המשאית מרגע תפיסתה ועד לסיום האחסון.

24. ב"כ המאשימה פירט את העלויות הרלוונטיות:

עלות גרירת המשאית למגרש היא 1,698 ₪ ובתוספת מע"מ.

עלות האחסון - 60 ₪ ליום ובתוספת מע"מ.

עלות גרירה ואחסון בעבור כל התקופה (933 יום) - 68,057 ₪ (נכון למועד בו נשמעו טיעונים הצדדים. מאז חלפו מספר חודשים, הרכב עדיין מאוחסן, ואף אחד מהצדדים לא הגיש בקשות בנוגע לתפוס).

להשלמת התמונה יצויין כי מקובל על הצדדים ששוויה של המשאית, נכון למועד טיעוני הצדדים, הוא לא יותר מ- 18,000 ₪.

25. ב"כ המאשימה טען כי יש להטיל את הוצאות האחסון על הנאשם, זאת לדבריו, מכח העיקרון אותו כינה- "המזיק - משלם". ב"כ הנאשם טענה כי על המאשימה לשאת בעלויות האחסון.

### **תשלום דמי אחסון במקרים של השבתת רכב על פי פקודת התעבורה**

26. ב"כ המאשימה ביקש ללמוד מהוראות פקודת התעבורה, על כך שיש סמכות לחייב את בעל הרכב בתשלום דמי האחסון של הרכב.

אלא שלעניות דעתי, מפקודת התעבורה ניתן ללמוד כיצד יש לפעול **על מנת שניתן יהיה לחייב את בעל הרכב בעלויות האחסון.**

27. בפקודת התעבורה, **המחוקק הסדיר באופן מפורש, בחקיקה ראשית, את החובה של בעל הרכב לשאת בעלויות דמי האחסון.**

סעיף 57ד לפקודת התעבורה קובע בצורה מפורשת שהוצאות הגרירה והאחסון יחולו על בעל הרכב:

"57ד. **הוצאות בשל שינוע רכב** למגרש שבו יועמד בתקופת איסור שימוש לפי סעיפים 57א עד 57ג **ובשל העמדתו במגרש** כאמור, בשיעור שנקבע לפי סעיף 57א(ב)(2), **ישולמו על ידי בעל הרכב**, וניתן לעכב את הרכב עד שישולמו; בית המשפט המוסמך לדון בעבירות תעבורה, רשאי, לפי בקשה שתוגש לו, להורות כל הוראה שתיראה לו בענינים האמורים בסעיף זה, ובלבד שנתן הזדמנות למי שעלול להיפגע מהחלטתו להשמיע את טענותיו."

28. זאת ועוד, המחוקק קבע שורה של הוראות המחייבות את קצין המשטרה **ליידע מראש את בעל הרכב בדבר עלויות האחסון**, ולתת לו את הבחירה היכן לאחסן את רכבו, מתוך כלל מקומות האחסון האפשריים.

ראו את שנקבע בסעיף 1(ב) לתקנות התעבורה (איסור שימוש ברכב - מגרשי אחסנה), תשס"ו-2006:

"1(ב) מגרש האחסנה שיאוחסן בו הרכב, ייקבע בהתחשב בהצעתו של הנהג, מבין מגרשי האחסנה שיש בהם, באותה שעה, מקום לאחסון הרכב, ולאחר **שהוצג לפניו המידע** אודות מיקומם של מגרשי האחסנה **והוצאות האחסנה בכל אחד מהם.**"

ראו גם את הוראת סעיף 8 לתקנות התעבורה (איסור שימוש ברכב- מגרשי אחסנה) שעוסק בתשלום הוצאות אחסנה וגרירה:

"8(א) **בעד אחסנת כלי הרכב ישלם בעל הרכב** או מי מטעמו, למפעיל מגרש האחסנה שכלי הרכב אוחסן בו, תשלום בשיעור שהציע מפעיל מגרש האחסנה במסגרת מכרז לאחסון כלי הרכב במגרש האחסנה או לפי הקבוע בתוספת, לפי הנמוך מביניהם, זולת אם בית המשפט הורה אחרת.

(ב) **בעד גרירת כלי רכב ישלם בעל הרכב** או מי מטעמו, לגורר שגרר את כלי הרכב או מי מטעמו, תשלום בשיעור שלא יעלה על הקבוע בתוספת, זולת אם בית המשפט הורה אחרת."

29. יתירה מכך, המחוקק הסדיר בתקנות תעריף אחסון מקסימלי בעבור יום השבתה.

תקופת ההשבתה הקבועה בפקודת התעבורה היא בת 30 יום, ורק במקרים חריגים של השבתה חוזרת ניתן להשבית למשך 60 יום, על פי הקריטריונים שנקבעו בחוק.

עלות האחסון המירבית, עבור 30 ימי השבתה למשאית היא ₪ 2446, זאת על פי התעריפים שקבע המחוקק, ובמקרים החריגים של השבתה חוזרת שנמשכת 60 יום, עלות האחסון המירבית היא ₪ 4893.

### תשלום דמי אחסון בעבירות על פקודת מחלות בעלי חיים

30. חוק נוסף במסגרתו המחוקק מצא לנכון להסדיר את **תשלום עלויות התפיסה וההחזקה** הוא פקודת מחלות בעלי חיים [נוסח חדש], תשמ"ה 1985.

סעיף 26 לפקודת בעלי חיים קובע כדלקמן:

26. (א) כל רופא וטרינר ממשלתי, מפקח או שוטר רשאי לתפוס ולבדוק כל בעל חיים, גוויה, **כלי רכב**, כלי שיט או חפץ שביחס אליו הוא חושד כי נעברה עבירה על פקודה זו או על הוראות ביצוע, ורשאי הוא לצוות על החזרתם לאזור או למקום שהוא חושד כי ממנו הועברו שלא כדין, או להעבירם לכל מקום ולעכבם בו בכפוף לצו מאת שופט בית משפט שלום; **על תפיסה ועיכוב שנעשו כאמור יודיע העושה אותם, בהקדם האפשרי, לשופט של בית משפט השלום שבמחוז שבו נעשתה התפיסה.**

(ב) **השופט רשאי לצוות כי בעלו של בעל חיים או חפץ שנתפסו ועוכבו לפי סעיף קטן (א), ישלם סכום הנראה לו סביר** לרופא וטרינר ממשלתי **לכיסוי הוצאות הקשורות בהעברת בעל חיים או החפץ למקום ההחזקה, והוצאות החזקתו** וכלכלתו של בעל החיים במשך ההחזקה, וכן רשאי הוא לצוות כי אם לא ישולם הסכום תוך הזמן הנקוב בצו יחולטו בעל החיים או החפץ.

31. שאלת תשלום דמי האחסון של רכב שנתפס על פי פקודת מחלות בעלי חיים כבר נדונה בבית המשפט.

ראו דברי כב' הש' קובו בת"א (רמלה) 1825/08 חב' א.ט. שירותים נ' אגמי ואח' (26.4.11):

"לפי סעיף 26 לפקודת מחלות בעלי חיים, מפקח משרד החקלאות רשאי לתפוס רכב ורשאי הוא לצוות על העברתו לכל מקום ולעכו, בכפוף לצו מאת שופט בית-משפט השלום. **על תפיסה ועיכוב כאמור על המפקח להודיע לשופט בית-משפט השלום בהקדם האפשרי. השופט רשאי להורות כי הבעלים של החפץ - ובכלל זה רכב שנתפס - ישלם סכום הנראה לו סביר לכיסוי ההוצאות הקשורות בהעברתו או בהחזקתו במקום שנקבע.** בכך קיימת פרוצדורה חוקית תקינה ומלאה לחיוב אדם אשר ביצע לכאורה עבירה הנוגעת לפקודת מחלות בעלי חיים....

... כפי שעולה מפסיקת בתי-המשפט סעיף 26(ב) לפקודה מסמיך את בית-המשפט **לקבוע הוצאות אחסנה אף של רכב.** כך למשל נקבע בנוגע להחלטת בית-משפט השלום בנוגע להוצאות אחזקה של משאית והתנאים לשחרורה בערר (מח' נצ') 1255/03 **הווארי נ' מדינת ישראל** (2003) מפי סגן הנשיא, כב' השופט א' אמינוף:

"לא למותר לציין שדי בסמכויות התפיסה והחילוט המוענקות בסעיפים 26, 27 ו-28 לפקודת בעלי החיים, כדי להקנות לבית משפט שלום את הסמכות להורות על שחרור החפצים שנתפסו וסמכות שחרור זו כוללת בחובה את הסמכות **לקבוע תנאים לשחרור החפצים הן כדי לכסות את הוצאות העברתם ממקום למקום, החזקתן והן כדי לערוב למניעת הפרות חוזרות ונשנות של הוראות פקודה** ז.

כלומר, סעיף 26(ב) בהחלט מעניק לבית-המשפט סמכות להורות אף לגבי רכב שנתפס את הוצאות אחזקתו. ..."

### תשלום דמי אחסון במקרים של אחסון רכב על פי חוק שמירת הניקיון

32. ראוי לציין כי גם **במסגרת חוק שמירת הניקיון** המחוקק הסמיך את הגורמים הרלוונטיים **להורות על השבתת כלי רכב**, של מבצעי עבירות על החוק, **למשך 30 יום.** אותה סמכות אשר נתונה לפי פקודת התעבורה.

סעיף 12א לחוק שמירת הניקיון, קובע הוראות דומות לאלו שנקבעו בפקודת התעבורה, תוך שהכיל את הוראות החוק הרלוונטיות מפקודת התעבורה:

"12א (א)היה למפקח שמונה לפי חוק הגנת הסביבה יסוד להניח כי נעברה לעיניו עבירה לפי סעיף 13(ג)(1א) (א) באמצעות רכב או מרכב, **רשאי הוא למסור לנוהג ברכב הודעה האוסרת את השימוש בו לתקופה שלא תעלה על שלושים ימים** וליטול את רישיון הרכב לאותה תקופה; בהודעה תצוין הסיבה לאיסור השימוש ברכב ולנטילת הרישיון.



(ב) הוראות סעיפים 57א(ב) עד (ו), 57ב, **57ד**, 57ה, 57ו ו-57ז לפקודת התעבורה, יחולו, לעניין זה, בשינויים המחויבים; הסמכות הנתונה בסעיפים אלה לבית המשפט המוסמך לדון בעבירות תעבורה תהיה נתונה לעניין סעיף זה לבית משפט השלום, והסמכויות הנתונות באותם סעיפים לקצין משטרה יהיו נתונות לעניין סעיף זה למפקח כאמור בסעיף קטן (א) שהשר הסמיך לעניין זה.

33. סעיף 57ד לפקודת התעבורה, הוא הסעיף שמסמיך לחייב את בעל הרכב בעלויות הגרירה והאחסון. סעיף זה אומץ בחוק שמירת הניקיון כמפורט בסעיף 12א (ב) שלעיל.

קרי, המחוקק הסמיך את המפקחים על פי חוק שמירת הניקיון **להשבית למשך 30 יום כלי רכב** שבאמצעותם בוצעו עבירות על חוק שמירת הניקיון, **תוך חיוב בעלי הרכב בתשלום דמי הגרירה והאחסון.**

34. לא זו אף זו, המחוקק, במסגרת חוק שמירת הניקיון, קבע מספר הוראות חוק נוספות המאפשרות חיוב מבצעי העבירות בתשלום הוצאות.

כך למשל, סעיף 8ב(ב) לחוק שמירת הניקיון, מסמיך את הרשות **לדרוש מבעל רכב נטוש שנגרר** את החזר כל הוצאותיה בגין הרכב, לרבות בגין **גרירת הרכב והחזקתו.**

כך למשל, סעיף 13ב(ב) לחוק שמירת הניקיון, מאפשר לחייב את מי שלא קיים צו לשמירת הניקיון, **לשלם את כפל הוצאות שהוציאה הרשות** כדי לבצע במקומו את הצו.

גם בית המשפט הוסמך בסעיף 14א) לחוק שמירה הניקיון, לחייב את מי שהורשע, בתשלום הוצאות הניקוי שהוצאו.

35. המחוקק לא הסדיר בצורה מפורשת, בחקיקה ראשית במסגרת חוק שמירת הניקיון, את הטלת תשלום דמי האחסון או הגרירה של הרכב על בעל הרכב, או על מבצע העבירה, כאשר עסקינן **ברכב שנתפס לצרכי חילוט, ומאוחסן לתקופות מאוד ממושכות.**

36. זאת ועוד, ב"כ המאשימה הגיש לעיוני את תנאי ההסדר שנערך עם בעל מגרש ההשבתה, בהתאם למכרז שפורסם.

חלק א' בהסדר שכותרתו: "תפיסת כלי רכב/מטלטלין", עוסק במתן שירותים המתייחסים לסיוע למשרד להגנת הסביבה בהפעלת סמכויותיו בתפיסת מטלטלין. בסעיף 9 שמצוי בחלק א' מצויין במפורש כי **התשלום בגין השירותים יבוצע על ידי המשרד להגנת הסביבה וכי בעל המגרש לא יהיה רשאי לגבות כל תשלום מבעל הרכב.**

בעוד חלק ב' בהסדר שכותרתו "איסור שימוש בכל רכב" עוסק במתן שירותים המתייחסים לכלי רכב שהושבתו בהחלטה מנהלית, ושם בסעיף 12 נקבע כי **התמורה בגין שירותי האחסון לפי לק ב' תשולם אך ורק על ידי בעל הרכב, ובלבד שהתמורה לא תעלה על הסכומים הקבועים בתקנות התעבורה.....**

ההסדר אליו הגיעה המאשימה עם בעל מגרש ההשבתה, מחדד את הפער בנוגע לזהות הגורם המשלם את דמי האחסון כשעסקינן באחסון בשל השבתה מנהלית, לבין זהות הגורם המשלם, כשעסקינן באחסון הדרוש לצורך הפעלת סמכויות התפיסה.

### **תכלית חוק שמירת הניקיון**

37. תכליתו של חוק שמירת הניקיון, הוא שמירה על איכות הסביבה ועל משאבי טבע ההולכים ומדלדלים, ומכאן הצורך בהקפדה על השלכת פסולת באתרים מורשים, שמירה על ניקיון המדינה, מניעת זיהום הארץ על ידי השלכת פסולת ללא כל אבחנה ברשות הרבים. מניעת הזיהום הסביבתי הנובע מן הפסולת, מניעת סיכון לציבור שעלול להיפגע מהפסולת, מניעת הפגיעה בנופי הארץ.

בית המשפט העליון, בשורה ארוכה של פסקי דין עמד על החומרה שבעבירות הגוררות פגיעה באיכות הסביבה. ראו למשל: רע"פ 244/96 כימניר בע"מ נ' מדינת ישראל(20.2.9); רע"פ 443/04 מנחם יצחק נ' מדינת ישראל (26.1.04); רע"פ 6990/10 דדון חזי וציון 1992 בע"מ נ' מדינת ישראל (24.11.10); רע"פ 1223/07 סח עלי מור שווא נ' מדינת ישראל (12.02.07); רע"פ 7861/03 מדינת ישראל נ' המ.א גליל עליון (08.05.06), ורבים אחרים.

38. לאור תכלית החוק, אין ספק כי ראוי לאפשר למשטרה הירוקה לתפוס את כלי הרכב באמצעותם מבוצעות העבירות.

בית המשפט העליון קבע, הגם שבהקשר אחר, כי יש צורך לעשות מאמץ פרשני שיביא לשמירה על המשאבים המצומצמים מאוד של טבע ונוף.

ראו ע"א 8116/99 עמותת אדם טבע ודין נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה, (23.7.2001) בעמ' 209:

"אנו מפגרים בנושא איכות הסביבה פיגור רב אחרי רוב המדינות המפותחות, הדבר חמור במיוחד בשל שטחי הטבע המצומצמים מאד של מדינת ישראל, שלגביהם כל החלטה מוטעית היא פגיעה אנושה ובלתי הפיכה בנכסים שמחובתנו לשמור עליהם מכל משמר. לטעמי, יש לבית משפט זה תפקיד גדול ביצירת המודעות שהחברה בישראל זקוקה לה. לכן **יש לעשות כל מאמץ פרשני, במסגרת הנורמטיבית הנתונה, כדי לשמור על המשאבים המצומצמים מאד של טבע ונוף.....**"

39. בתי משפט לא אחת הצדיקו תפיסה של כלי הרכב באמצעותם בוצעו עבירות על חוק שמירת הניקיון, עד לתום ההליכים, כמו גם חילוט כלי רכב במסגרת גזר הדין.

לתפיסת כלי רכב עד לתום ההליכים ראו למשל: רע"פ 10104/16 אהמד סקר נ' מדינת ישראל (12.2.17); בש"פ 4180/11 מ.ג.ש. מיכאל עבודות בטון ופיתוח בע"מ נ' מדינת ישראל (10.6.11); ע"ח (באר שבע) 32287-05-20 לקומאן מחאג'נה נ' מדינת ישראל (13.09.20).

לחילוט כלי רכב במסגרת גזר הדין, ראו למשל: עפ"ג (מרכז) 29080-08-13 דדון חזי וציון (1992) בע"מ נ' מדינת ישראל (22.10.13); ע"פ (מרכז) 51732-06-12 ת.מ.ס. סולטאן בע"מ ואח' נ' מדינת ישראל (12.5.12).

40. לפיכך, והגם שאין הסמכה מפורשת בחוק, אני סבורה כי הפרשנות הראויה מחייבת לאפשר למשטרה לתפוס את כלי הרכב מבצעי העבירות, ואך הגיוני הוא שעלויות התפיסה והאחסון יחולו על מבצעי העבירות ולא על כלל הציבור.

### **עם זאת, חיוב ההוצאות כאמור, צריך להיעשות בצורה סבירה, מידתית והוגנת.**

41. במקום בו המחוקק מצא לנכון להסדיר בחקיקה את עניין תשלום הוצאות הגרירה והאחסון, הוא התווה **כללים ברורים**: הוא קבע במפורש את החובה **ליידע מראש את בעל הרכב בדבר העלויות**, או את החובה לפנות בהקדם האפשרי לבית המשפט כדי לקבל הוראות לגבי הוצאות הגרירה והאחסון.

לא יעלה על הדעת כי דווקא במקום בו המחוקק לא הסדיר במפורש את האפשרות לחייב את בעלי הרכב בתשלום דמי האחסון, ניתן יהיה לדרוש מהם **בדיעבד**, את תשלום מלוא סכום האחסון, **ללא כל תקרה, מבלי ליידע אותם מראש כי יחוייבו בעלויות האחסון ומבלי להודיע להם מראש את תעריפי האחסון.**

42. בעניין זה מקובלת עלי עמדת ב"כ הנאשם, כי בלתי סביר ובלתי מידתי, ליידע את הנאשם רק בחלוף שנתיים וחצי ממועד התפיסה של המשאית, כי הוא נדרש לשלם עלויות אחסון של כ- 70,000 ₪ (סכום לא סופי).

קל וחומר כאשר **עלויות האחסון עולות על שווי הרכב.**

כאמור, גורמי האכיפה אשר תופסים את הרכב, אמורים לפעול לשמירת ערך התפוס ולא לייצר הוצאות שיעלו על שווי התפוס.

יש להניח, כי הנאשם, ככל אדם רציונלי, אילו היה מודע לכך מראש, היה בוחר לוותר על משאיתו ששוויה לכל היותר 18,000 ₪ וזאת כדי לא לשלם עבורה הוצאות אחסון של כמעט 70,000 ₪.

43. לעניות דעתי, כפי שהורה המחוקק בנוגע להשבתת רכב (הן לפי פק' התעבורה והן לפי חוק שמירת הניקיון) וככל שבכוונת המאשימה לדרוש מבעל הרכב את תשלום ההוצאות, יש ליידע מראש את בעל הרכב בדבר עלויות האחסון, **ומן הראוי שהטופס שמקבל בעל הרכב בעת תפיסת רכבו יכלול בצורה מפורשת, הן את פרטי מגרש האחסון והן את עלויות האחסון.**

44. לטעמי, במקרים בהם הרכב מחולט בגמר ההליך, הרי שאת הוצאות האחסון ניתן לפרוע על ידי מימוש הרכב שחולט.

ככל שהמאשימה בהתנהלותה הביאה לכך שעלויות האחסון עולות על שווי הרכב, אין לה להלין אלא על עצמה.

יכולה היתה המאשימה לשקול שחרורו של הרכב בתנאים שיבטיחו אפשרות חילוטו בגמר ההליך תוך צמצום עלויות האחסון. יכולה היתה המאשימה אף לפנות לבית המשפט בבקשה למתן הוראות לרבות בחינת אפשרות מכירת הרכב כדי למנוע ירידת ערכו כמו גם כדי למנוע הוצאות אחסון גבוהות.

45. ככל שהרכב לא מחולט בגמר ההליך במסגרת גזר הדין, אלא מוחזר לנאשם, בית המשפט ממילא יכול להתנות שחרור הרכב בחיוב הנאשם בתשלום הוצאות האחסון, או בתשלום חלקן, בית המשפט אף יכול לקחת בחשבון הוצאות אלו במסגרת השיקולים אותם שוקל בעת שהוא קובע את סכום הקנס שיוטל על הנאשם.

ראו ת"פ (עכו) 54516-09-16 מדינת ישראל נ' סקר ואח' (7.5.18); ע"פ (חיפה) 50500-06-18 מדינת ישראל המשרד להגנת הסביבה נ' אחמד סקר (5.8.18), שם כלי הרכב לא חולטו בגמר ההליך אך הנאשמים חויבו בתשלום דמי האחסון. (יש לציין כי לא נדונה שם שאלת סמכות בית המשפט לחייב את בעל הרכב בהוצאות האחסון).

46. בעניינו של הנאשם, ולאור המפורט לעיל, משמצאתי להורות על חילוט משאיתו, לא מצאתי לחייב את הנאשם בתשלום דמי האחסון שנדרשו לצורך אחסון המשאית עד לגמר ההליכים.

### **תשלום הוצאות הגרירה**

47. שונה המצב ביחס לעלויות הגרירה, כמו גם עלויות האחסון הראשוני של הרכב.

המשטרה הירוקה **נאלצה לגרור את המשאית ולאחסנה**, בין אם היתה מבקשת לחלטה בגמר ההליך ובין אם לאו, **שכן הנאשם נטש את המשאית במקום ביצוע העבירה ונמלט**. לא זו בלבד שהמשאית ננטשה אלא שבשל היות המשאית בלתי תקינה ובהעדר רישיון רכב, ממילא אסורה הנהיגה במשאית ועל כן לא היה מנוס מלגרור אותה למגרש, אף לא היה מנוס מלאחסן את המשאית, עד שהנאשם התייצב לדרוש אותה.

48. לא מצאתי הצדקה לגלגל הוצאות אלו לפתחה של המאשימה, הגם שבסופו של יום הוריתי על חילוט הרכב.

הוצאות אלו לא נועדו על מנת לאפשר את חילוט הרכב בגמר ההליך ועל כן אין הצדקה שישולמו מתוך הסכום שיתקבל ממכירת המשאית שחולטה, אלא הוצאות אלו נגרמו כתוצאה ישירה מהתנהלותו של הנאשם במקום, וללא כל קשר לחילוט, ולפיכך עליו לשאת בהן, ללא כל קשר לחילוט.

## סיכום

49. לאור חומרת נסיבות ביצוע העבירה: השלכת פסולת בניין **ממשאית**, בשטח פתוח **בערוץ נחל**, ברשות הרבים, **נטישת המשאית** במקום העבירה **ובריחה רגלית** מהמפקחים שהגיעו לאכוף את העבירה, כל זאת כאשר לנאשם **אין רישיון עסק להובלת פסולת**. הנהיגה במשאית התבצעה **כשהמשאית עצמה לא תקינה וללא רישיון רכב תקף**, ועל רקע עבר הכולל עבירות סביבתיות קודמות, מצאתי הצדקה להורות על חילוט הרכב.

50. בנסיבות שבפני, היו ליקויים בכל הנוגע להמשך תפיסת המשאית. כתב האישום לא הוגש בסמוך לאחר התפיסה, כפי שהצהיר נציג המשטרה הירוקה, המשאית הוחזקה תפוסה מעל 6 חודשים בטרם הוגש כתב אישום, מבלי שהוגשה בקשה להארכת התפיסה, המשאית התפוסה לא "נוהלה" ואיבדה מערכה, ועלויות האחסון הגיעו למימדי ענק, כמעט פי 4 משווי המשאית, כאשר בשום שלב לא הודע לנאשם כי האחסון כרוך בתשלום, וכי הוא ידרש לשאת בתשלום. ממילא לו הודעו לו תעריפי האחסון.

51. בדברי חקיקה שונים שבהם המחוקק קבע כי דמי האחסון יחולו על בעל הרכב, הוא חייב את הגורם המוסמך **ליידע מראש את בעל הרכב בדבר עלויות האחסון, או להודיע בהקדם האפשרי לבית המשפט על מנת שיקבע עלויות אחסון סבירות** (פק' מחלות בעלי חיים). המחוקק לא הסדיר בחקיקה ראשית את האפשרות לחייב את בעל הרכב בעלויות אחסון הרכב עד לגמר ההליכים.

52. לעניות דעתי, ניתן לחייב את בעלי כלי רכב שבאמצעותם מבוצעות עבירות על חוק שמירת הניקיון, בתשלום דמי האחסון, אלא שהחיוב צריך להיות סביר, מידתי והוגן.

משלא הודע לנאשם מבעוד מועד כי יהיה עליו לשלם את דמי האחסון, משלא עודכן מראש בדבר עלויות האחסון, ובשים לב שהוריתי על חילוט הרכב, לא מצאתי הצדקה לחייב את הנאשם בתשלום דמי האחסון בנסיבות שבפני.

53. כן מצאתי לחייב את הנאשם במלוא עלות הגרירה, וכן בתשלום הוצאות האחסון מיום הגרירה ועד ליום שהנאשם הגיע לדרוש את רכבו, זאת לאור העובדה שנטש את המשאית במקום ולא היה מנוס מגרירתה ואחסונה עד להתייצבותו, קרי מיום 16.4.20 ועד ליום 7.5.20 (21 יום).

54. ההוראות בנוגע לחילוט ולתשלום דמי הגרירה והאחסון, ינתנו בגוף גזר הדין.

ניתנה היום, ט' תמוז תשפ"ג, 28 יוני 2023, במעמד הצדדים.