

**בש"פ 3434/21 - יוסף אלנאהף נגד מדינת ישראל**

**בבית המשפט העליון**

**בש"פ 3434/21**

כבוד השופטת ד' ברק-ארץ

לפני:

יוסף אלנאהף

ה המבקש:

נגד

מדינת ישראל

המשיבת:

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

תאריך הישיבה: כ"ו בסיוון התשפ"א (6.6.2021)

עו"ד יעקב חודורוב

בשם המבקש:

עו"ד עודד ציון, עו"ד מרון פולמן

בשם המשיבת:

**החלטה**

1. משאית נתפסה בבדיקה מشرطית כנושאת מטען משקלו עולה על זה המותר על-פי הדין. במקורה מסווג זה מוסמכת המשטרה להורות על השבתת המשאית לפרק זמן קצר בתוקף סמכותה לפי סעיף 57 א' לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: "פקודת התעבורה"). אולם, האם היא רשאית, לחופין, לנקט בדרך של תפיסת המשאית ככלי שנבער בהעלפי סמכותה הכלכלית לעשות כן על-פי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) [נוסח חדש], התשכ"ט-1969 (להלן: "פקודת סדר הדין הפלילי")?

2. שאלת זו התעוררה בפני במסגרת בקשה רשות לעורר על החלטתו של בית המשפט המוחזוי בתל אביב-יפו מיום 18.5.2021 (ע"ח 29447-05-21, השופט ש' מלמד). בית המשפט המוחזוי קיבל בחלוקתו ערך שהגישה המדינה על החלטתו של בית משפט השלום לתעבורה בבתי-ים מיום 12.5.2021 (ה"ת 531-05-21, סגן הנשיא ע' נהרי).

המסגרת הנורמטטיבית

עמוד 1

כל הזכויות שמורות לאתר פסק דין - verdicts.co.il

3. עוד בטרם יפורטו נסיבותיו הקונקרטיות של המקרה דן, ראוי לפתח בהציג סעיף החקוק המהווים את עיקר התשתית הנורמטיבית העומדת במרכז טיעוני הצדדים.

4. סעיף 2(א) לפקודת סדר הדין הפלילי הוא הסעיף הכללי המסדיר את סמכויות התפיסה בהליך הפלילי. וזו לשונו:

"רשיון שוטר לתפוס חפץ, אם יש לו יסוד סביר להניח כי באותו חפץ נעבירה, או עומדים לעבור, עבירה, או שהוא עשוי לשמש ראייה בהליך משפטי בשל עבירה, או שניתן כScar بعد ביצוע עבירה או כאמצעי לביצועה".

בהתאם לכך, מוקנית לשוטר סמכות לתפוס חפץ בהתאם אחד מן החלופות המנווית 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 חברות לרגו עבודות עפר בע"מ נ' מדינת ישראל, פסקה 8 (12.3.2006); בש"פ 333/21 אבו ג'aber נ' מדינת ישראל, פסקה 29 (18.4.2021) (להלן: עניין אבו ג'aber)).

6. בכלל, סמכות התפיסה מכוח סעיף 2(א) לפקודת סדר הדין הפלילי תחומה לפרק זמן של ששה חודשים. אם חלפו ששה חודשים וטרם החל המשפט בו אמרו החפץ לשמש כראייה או אם טרם ניתן צו לפי סעיף 34 לפקודת סדר הדין הפלילי, על המשטרה להסביר את התפוס לאדם שמידו הוא נלקח, אלא אם האリー בית המשפט תקופה זו (ראו: סעיף 35 לפקודת סדר הדין הפלילי).

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

"(1) מצא שוטר, לאחר שקלתו של הרכב מסחרי, כי הוביל אדם מטען ברכב כאשר משקלו הכולל של הרכב והמטוס המוביל בו עולה על המשקל הכולל המותר לפי רישון הרכב, רשאי הוא למסור לנаг הودעה האוסרת את השימוש ברכב (להלן – הודעת אישור שימוש) לתקופה של 30 ימים, ואם במהלך שלוש השנים האחרונות נמסרה הודעת אישור שימוש באותו רכב לפי סעיף זה, או שניתן לגביו צו אישור שימוש לפי סעיף 57ג – לתקופה של 60 ימים, וליטול את רישון הרכב;

(2) היה לשוטר יסוד להניח כי nag עבר לעניינו עבירה מן העבירות המפורטות בתוספת השבעית, רשאי הוא לדרש מהנаг להילוות אליו אל קצין משטרה או ליטול ממנו את רישון הרכב, והוראות סעיף 47(ג), (ד) ו-(ו) יחולו, בשינויים המחייבים; היה לקצין משטרה יסוד להניח כי יוגש כתוב אישום נגד הנаг, רשאי הוא למסור לו הודעת אישור שימוש ברכב שבו נעבירה לתקופה של 30 ימים, ואם במהלך שלוש השנים האחרונות נמסרה הודעת אישור שימוש באותו רכב לפי סעיף זה, או שניתן לגביו צו אישור שימוש לפי סעיף 57ג – לתקופה של 60 ימים, וליטול את רישון הרכב".

כפי שניתן להיווכח, עניינו של הסדר זה בסמכות המוקנית לשוטר לאסור על שימוש ברכב לפרק זמן מוגשם ומדורג (30 ימים במקרה של איורע ראשון, ו-60 ימים במקרה של איורע 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, מסדרת את השימוש בכל'iacipaזה במקורה של משקל חורג ברכב מסחרי. בסיסו של סעיף זה, כעולה מהצעת החוק שקדמה לחקיקתו, עמד רצונו של המחוקק להקנות כלים "יעודים לצורך מאבק בתופעה של ריבוי תאונות דרכים בהן מעורבים כלי רכב מסחריים הנושאים מטען בעל משקל חורג, נוכח הסכנה הרבהה בגלומה בכך (ראו: הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 44) (איסור הנהיגה 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 קיימים בידי שוטר יסוד סביר להניח שיוגש כתב אישום בעבירות תעבורה שונות (המנויות כוيم בתוספת הש夷ית לפקודת התעבורה). בדרך זו משמשת האפשרות להורות על השבתת רכב כל'יחשוב לאכיפת חוקי התנוועה ולהרתעת עבריני תנואה פוטנציאליים (ראו: רע"פ 1286/11 אמברמן מדינתיישראל, פסקאות 9-15 (16.10.2012)).

8. כאמור בפתח הדברים, הסוגיה שמעוררת הבקשה שבפני היא האם בנוסף לסמכתה להשבתת כל'יחשוב מכוח סעיף 57א לפקודת התעבורה, מוקנית למשטרה (או ליחידה החוקרת) גם הסמכות לתפוס אותו כל'יחשוב מכוח סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי. בטרם אכריע בשאלת זו, אציג את נסיבות המקירה בו היא מתעוררת.

#### עיקר התשתית העובדתית

9. ביום 27.4.2021 עקרה המשטרת לבדיקה משאית הנמצאת בבעלותו של המבוקש, וכן נגרר שחויר אליה. המשאית יצאה באותו עת ממחזור הסרטינה סיטי באתר גלילות (להלן: האתר) כשהיא עמוסה בחול ונוהג בה אדם המשמש כנהג שכיר של המבוקש. הבדיקה נערכה על רקע מידע מודיעיני בדבר פעילות בלתי חוקית של העמותה חול באתר באמצעות משאיות וngrרים. מודיעע זה עלה חישד כי כל'יחשוב אליו יוצאים מהאתר תוך חריגה מהמשקל המותר, באופן שמיים סיכון למשתמשי הדרכ. באותו מועד נלקחו המשאית והngrר שחויר אליה לבדיקת משקל משרד התחבורת, וזה העלה כי משקל המשאית חורג בכ-25% מהמותר לפי תקנות התעבורה, התשכ"א-1961 והוא הדין גם במשקל הנגרר לגבי נמצאה חריגה של כ-15% מהמשקל המותר. על רקע האמור, בו ביום, תפסה המשטרת את המשאית והngrר לפי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי.

10. ברקע הדברים עומד מקרה קודם מיום 14.7.2020, אשר אף בו נתפסה משאיתו של המבוקש כשהיא נשאת מטען שמשקליו חורג מן המותר (להלן: המקרה הקודם). באותו מקרה הורתה המשטרת על השבתת המשאית לתקופה של 30 ימים, בהתאם לה סמכות הננתונה לה כאמור לפי סעיף 57א לפקודת התעבורה.

11. ביום 2.5.2021 המבוקש הגיע בקשה להחזרת תפוסים, היא הבקשה העומדת בסיסו של ההליך דנן, ובה טען כי יש להחזיר לו את המשאית והngrר. בעיקרו של דבר, המבוקש טען כי במקרה מסווג זה על המשטרת לפעול בהתאם להסדר הספציפי הקבוע כאמור בסעיף 57א לפקודת התעבורה, כפי שעשתה במקרה הקודם, ועל לה להתבסס על סמכות התפיסה הכלכלית מכוח סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי, שהפעלתה מובילה לתוכאה קשה ובلتוי מידתית.

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

עמוד 3

הניצבות ביסודותם. כך, הוטעם כי בעוד סעיף 57 לפיקודת התעבורה נועד למנוע סיכון בעל אופי נקיותי לתקופה זמנית, סעיף 32 לפיקודת סדר הדין הפלילי מגשים תכליות נוספות, כגון האפשרות לחילוץ עתידי של הרכב. בהמשך לכך, המדינה עמדה על כך שאין זו הפעם הראשונה שבה נתפסה משאיתו של המבוקש כאשר היא נשאת מטען בעל משקל חריג, והוסיפה כי היא אכן מתעתדת להגיש בקשה לחייבת התפוסים בהתאם לסעיף 39 לפיקודת סדר הדין הפלילי. לעומת זאת, המדינה טענה כי אם יושבו התפוסים למבוקש יהיה מקום לחיבתו בהפקדת ערביות ועמידה בתנאים נוספים שפורטו, לרבות איסור דיספוזיציה במשאית ובגנרטר.

13. ביום דיון שנערך במעמד הצדדים, קיבל בית המשפט לטעבורה את הבקשה להחזרת התפוסים. בתמצית, בית המשפט לטעבורה קבע כי בנסיבות שבין מדווח ברכב מסחרי הנושא משקל חריג, כמו במקרה דנן, "דרך המלך" שבה יש לנקטו היא פעולה בהתאם להסדר הקבוע בסעיף 57 לפיקודת התעבורה. בית המשפט לטעבורה ציין כי מדובר בהסדר ספציפי ומפורש שהמחוקק יעד למקרים אלו, ואף אפשר 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 המשטרת לפעול במקרה דנן בהתאם להסדר הספציפי, כפי שעשתה במקרה הקודם. לבסוף, לביקורת המדינה, הורה בית המשפט לטעבורה על עיכוב ביצוע של החלטתו האמורה לפחות 48 שעות על מנת לאפשר למדינה שהות להגשת עrr עלה.

14. בערר שהגישה המדינה לבית המשפט המחויז היא חזרה על טענותיה ביחס לתכליות השונות של ההסדרים הקבועים בפיקודת התעבורה ובפיקודת סדר הדין הפלילי ובאשר לחומרתן של נסיבות המקירה. המדינה הדגישה כי החזרת התפוסים תסכל את האפשרות לעתור לחילוטם וכן תפגע באפשרות למנוע עבירות עתידיות העולות לסיכון את האינטרס הציבורי. לעומת זאת, המדינה ציינה כי ככל הפחות יש מקום להanten את השבת התפוסים בהפקדת ערביות ותנאים נוספים שפורטו.

15. ביום 18.5.2021 התקיים הדיון בערר בבית המשפט המחויז. המבוקש טען במהלךו כי יש לדחות את העrr, בציינו כי סעיף 57 לפיקודת התעבורה מבטא את רצונו של המחוקק להחיל בקרים מסווג זה הסדר ספציפי, להבדיל משימוש בסמכות התפיסה הכללית לפי סעיף 32 לפיקודת סדר הדין הפלילי. המבוקש הוסיף כי מדובר בשימוש בלתי-מידתי בסמכות התפיסה, שים לב לכך שטרם הוגש נגדו כתב אישום וכי המדינה אף לא הורתה על פסילה מינהלית של רישיונו של מי שנגה במשאית.

16. כאמור בפתח הדברים, בית המשפט המחויז קיבל בחלוקתו את עrr המדינה, במובן זה שהורה על שחרור התפוסים בכפוף לקביעת ערביות ותנאים שונים, לרבות איסור דיספוזיציה עד לסיום ההליכים והחלטה בשאלת החילוט, והפקדת ערביות. בית המשפט המחויז עמד על החומרה הנודעת להעמסת יתר של רכבים מסחריים, שיש בה לסכן את ציבור עברי הדרך. בהמשך לכך, בית המשפט המחויז הבHIR כי משעה שהצהירה המדינה על כוונתה לבקש בהמשך השימוש בסמכות זו.

בקשת רשות העrr והתגובה לה

17. ביום 19.5.2021 הוגשה בבקשת רשות העrr שבפני ובها נטען כי שגה בית המשפט המחויז בכך שהורה על עמוד 4

קביעת ערביות ותנאים לשחרור התפוסים. המבוקש מדגיש כי בית המשפט המחויז לא הכריע במפורש בשאלת סמכותה של המדינה ל时效 ו החלט רכב שנעבירה בו עבירות תנוועה, ובפרט עבירה שנסבה על משקל חורג, וזאת בהתבסס על הסדרים הכלליים הקבועים בפקודת סדר הדין הפלילי. לשיטוט, הרחבות השימוש בסמכויות אלה גם לעבירות מסווג זה מובילו לפגיעה קשה בזכיותו החקלאית של בעל כל הרכב. המבוקש מוסיף כי אף אם נמצא בית המשפט המחויז שיש למدينة סמכות כאמור, היה עליו לבחון את סיכויי בקשה החילות ולא להסתפק בכך שהיא המדינה אשר לכוננה לבקש חילות. לבסוף, המבוקש טוען כי הערביות והתנאים שקבע בית המשפט המחויז הם מחמירים יתר על המידה, באופן שמנוע, הילכה למעשה, את האפשרות של שחרור התפוסים.

18. בו ביום הורייתי על קבלת תגובת המדינה לבקשת רשות הערר וזה הוגש ביום 20.5.2021. בתמצית, המדינה טוענת כי הבקשה אינה עומדת באמת המידה המוצמת לקבלת רשות לעורר וכי אף לגוף הדברים דינה להידחות. המדינה שבה טוענת כי אין מניעה לעשות שימוש בסמכות התפיסה הקבועה בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי לצורכי חילות עתידי של רכוש, אף כאשר מדובר בעבירות תעבורה. המדינה מצינית כי נעשה שימוש דומה בסמכות זו באירועים שונים בעבר, וכי מכל מקום הדבר נעשה "במסורת ובנסיבות הראשיים לכך" בלבד. יתרה מכך, המדינה מצינית כי שימוש דומה בסמכות התפיסה נעשה אף בהקשר לביצוען של עבירות סביבתיות, שחומרתן פחותה בהשוואה לאלו שבahn עסקין. באופן קונקרטי, המדינה מצינית כי החלטתו של בית המשפט המחויז לאפשר את החזרת התפוסים בכפוף לתנאים וערביות היא מאוזנת ואף מקלה עם המבוקש בניסיבות העניין.

19. ביום 6.6.2021 התקיים בפני דיון בבקשתה במעמד הצדדים. לקרהת הדיון הורייתי למדינה, בהחלטתי מיום 3.6.2021, להיות "עורכה לעדכן ביחס לנוהלים או למיניות, ככל שיימינם, באשר לשימוש בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) [נוסח חדש], התשכ"ט-1969 בעבירות מהסוג הנדון בבקשתה".

20. במהלך הדיון שבבא-כוח המבוקש על טענותו לפיה השימוש בסמכות התפיסה מכוח סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי בנסיבות מן הסוג דנן הוא פסול בהתחשב בקיומו של הסדר ספציפי בפקודת התעבורה, ובפרט כאשר הדבר נעשה ללא מדיניות סדרה.

21. בא-כוח המדינה טען, מנגד, כי בעת הנוכחות הפעילות המשטרתית בסוגיה האמורה נעשית בהתאם להנחיה מס' 09 של מדור תאונת דרכים בגין התנוועה, שענינה חילות רכבים בגין עבירות תעבורה (להלן: הנחיה אגף התנוועה). 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 עבودת מטה באשר לגיבוש הנחיות חדשות בעניין, אולם זו טרם הסתיימה. כמו כן, בא-כוח המדינה עדכן כי במקורה דנן הוגש לבסוף כתוב אישום כנגד המבוקש וכנגד מי שנגה במשאית.

22. ביום 7.6.2021 הגישה המדינה שלמת טיעון מטעמה בהתאם לרשوت שניתנה לכך בתום הדיון. המדינה שבה ציינה כי בימים אלה מתקיימת עבודת מטה, הנמצאת בשלבים מתקדמים, לגיבושה של הנחיה משטרתית מעודכנת אשר תבנה את שיקול הדעת במסגרת חילות רכבים המעורבים בעבירות תעבורה, ותכלול גם התייחסות קונקרטית לאירועים של הובלות מטען בעל משקל חורג. לצד זאת, המדינה הדגישה כי גם בעת זה, טרם גיבוש הנחיה המעודכנת, הסמכות לתפוס כל רכב בשל משקל חורג מופעלת "בנסיבות המתאימים" בלבד ולאחר הפעלת שיקול דעת. כך, בין היתר, צוין כי טרם החלטה על תפיסת כל רכב לצורכי חילות נשקלים השיקולים הבאים: מידת החריגה מהמשקל המותר; האם

מדובר באירוע ראשון שבו נתפס כל הרכב בביצוע העבירה או שמא באירוע חוזר; וכן מהו שווי כל הרכב. עוד יצון כי המדינה צירפה להשלמת הטיעון נתונים מהם עולה כי מתחילה שנת 2020 נפתחו 29 תיקים פליליים הנסבים על מטען בעל משקל כורג, מתוכם חמישה מקרים בלבד נתפסו לשאיות לצרכי חילוט עתידי. בהקשר זה, ציינה המדינה כי אומנם נתונים אלה מלמדים שברוב המקרים לא נתפסות המשויות שבהן בעברית האמוריה, אולם היא הדגישה כי מדובר "בחבלי לידה" הנלוים למגמה של הגברת השימוש בחילוט ככלי אכיפה.

23. ביום 8.6.2021 הגיע המבוקש תגובה קצירה להשלמת הטיעון האמוריה ובה נטען כי המדינה לא הציגה מדיניות ברורה ו konkretiyah ביחס לשימוש בסמכות התפיסה לפי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי בעבירות שענין מטען בעל משקל כורג. כן הודה שכי כוונתה של המדינה לגבש מדיניות עתידית בעניין זה אינה מכשירה את השימוש בכל זה כבר עצה, בפרט בשיטות לב לפגיעה הקשה הכרוכה בכך. המבוקש אף טען כי הנתונים שצורפו להשלמת הטיעון מוכיחים את טענתו כי המדינה נקטה בעניינו בהליך חריג ובלתי מידתי וכי בנסיבות אלה היה עליה לפעול בהתאם לנתיב ה司טטוטורי הקבוע בסעיף 57 לפקודת התעבורה.

#### דין והכרעה

24. אקדמי ואומר כי לאחר ששמעתי את טענות הצדדים סברתי כי יש מקום להוותר לבקשתו ולדון בה כאילו הוגש ערע לפ"ר הרשות שניתנה - בשיטות לב להיבטים העיקריים הנוגעים לייחס שבין סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי לסעיף 57א לפקודת התעבורה, כמו גם שאלות המתעוררות באשר למדינות האכיפה ביחס למקרים שנופלים לגדרם של שני הסעיפים. הדברים אמורים אף בהתחשב בחוסר אחידות מסוימים הקיים בהיבטים אלו כעולה מפסיקותיהן של הערכות הדיניות (ראו למשל: ב"ש (תעבורה י-מ) 931/09 מידד נ' מדינת ישראל-משטרת ישראל (09.7.2009); ב"ש (מחוזי ב"ש) 22261/09 ריבות נ' מדינת ישראל(17.12.2009); מ"ת (תעבורה אשד') 9385-05-16 (12.9.2016); ה"ת(תעבורה י-מ) 8327-09-19 דארין מדינתישראל (26.9.2019)). בהתאם לכך, המבוקש יוכנה 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 בעברה בהם עבירה של נשיאת משקל כורג, תוך פתיחת הדלת לבקש בהמשך את חילוטם. זאת, בהתחשב בקיומו של ההסדר הכספי 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 האמוריה.

26. אם כן, עמדת המדינה היא שסעיף 57א לפקודת התעבורה אינו מיתר את ההסדר הכללי הקבוע בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי, בהתחשב בשוני בתכליות שניצבות בסיסו ההסדרים. כך, לשיטה, אף שברגיל יש מקום לנתקוט בהתאם להסדר הקבוע בפקודת התעבורה, יתכונו 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 שצפיה 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 לפיקודת התעבורה הוא הסדר ספציפי שמייתר את האפשרות לפיקודת סדר הדין הפלילי. לחופיו, נטען כי ההזיקות להסדר הכללי במקורה Dunn הייתה בלתי מידית ואף לא שוויונית, בהשוואה למקומות רבים אחרים שבהם לא ננקט צעד זה על ידי המשטרה, באופן שਮuid על היעדר מדיניות ברורה. כך, באשר לנשיבותו של העורר, הודגש כי המשאית שנתפסה היא המשאית היחידה בעולות ופרנסתה של משפחתו עליה.

#### פרשנות הסדרים: על סמכות ומידתיות

28. כענין של נקודת מוצא פרשנית, מקובל לסביר כי ללא הוראה מפורשת, דבר חקיקה אחד אינו קרור בביטול כללא של דבר חקיקה קודמת או אף במצבם תחולתו (ראו: בג"ץ 429/86 ברזילין' ממשלתישראל, פ"דמ(3) 505, 547-542 (1986); בג"ץ 953/87 פורצ'ן' ראשירותתאל אביב-יפו, פ"דמב(2) 309, 334 (1988)). כך כבר מקדמת דנא הובהר כי אין בהכרח בקיומן של סמכויות מקבילות כדי להוציא האחת את השניה (ראו: בג"ץ 5/48 ליאון' הממונהבפועל על האזרעהירוניתל-אביב, פ"דא 58, 74-73 (1948); בג"ץ 171/69 פילצרכן' שרה אוצרה החברה להפיזוח ממלא-ישראל, פ"דצד(1) 113, 119-120 (1970)). אלה הם פנוי הדברים אף בעניינו.

29. סעיף 32 לפיקודת סדר הדין הפלילי, שהוא ההסדר הכללי בתחום תפיסת חפצים שנעושו בהם עבירות, עד על מכונו בעת שנחקק סעיף 57א לפיקודת התעבורה, תחילת כמענה ספציפי לבעה רוחת של כל רכב מובילים הנושאים מטען בעל משקל חרוג (סעיף 57א(1)) ובהמשך ככל אכיפתי גם במקרים נוספים של עבירות תעבורה אחרות (סעיף 57א(2)). כאמור, סעיף 57א לפיקודת התעבורה נועד להסימך את המשטרה להורות על השבתתם של כל רכב כאשר לזמן קצר (60 ימים לכל היותר).

30. מבון זה, וכי שמדובר לעיל, מדובר בהסדר "עודי המוכoon" לייצור אכיפה אפקטיבית בתחום עבירות התעבורה, מתוך מטרה ליצור הרתעה כלפי עבריני תנوعה פוטנציאלים ולמנוע מסוכנות מידית לביצועה של עבירה 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 לפיקודת סדר הדין הפלילי, אשר כפי שצוין נועדה לשרת כלויות רחבות אחרות – מניעת הישנות עבירות (אף לטוח רחוק יותר), הצגת התפוס בהליך המשפט, וכן חילוט ( כאמור בפסקה 5 לעיל). מטבע הדברים, הצורך בהגשות תכליות אלו עשוי להתעורר, במקרים המתאים, גם בעת שמדובר בעבירות תעבורה, בדומה לסוגי עבירות אחרים. במקרה השוני שביסוד הסדרים האמורים, ומשайнן בנוסחו של סעיף 57א לפיקודת התעבורה (ואף לא בדברי ההסבר שקדמו לחקיקתו) דבר וחצי דבר שיעיד על ההיפך, לא ניתן לבסס את הטענה מרוחיקת הלכת שסעיף 32 לפיקודת סדר הדין הפלילי כלל אינו חל בתחום תעבורי זה. איני מקבלת אפוא את גישתו הפרשנית של העורר.

31. להשלמת התמונה יאמר כי החקיקה הישראלית כוללת מגוון של סמכויות תפיסה ודמיות-תפיסה, מבליל שהן נחשות כמצויות אלה את אלה. כך למשל, לצדן של סמכויות התפיסה והחילוט הכלליות לפי פיקודת סדר הדין הפלילי הכירה הפסיקה בתחוםם המקבילה של הסדרי התפיסה והחילוט הקבועים בחוק איסור הלבנת הון, התש"ס-2000 ובפיקודת הסמים המטוכנים [נוסח חדש], התשל"ג-1973 (ראו: ראו ע"פ 1236/97 מדינתישראל' חוות (5.6.1997); בש"פ 7079/08 רחימני' מדינתישראל, פסקה 9 (2.2.2009); דנ"פ 3384/09 אברמן' מדינתישראל, פסקה 3 (להלן: עניין אברם); בש"פ 3190/14 שמעון' משטרתישראל, 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 (כתאrho אז) א' ברקבקה שקר אחר – סמכיות התפיסה אינה "איהם" שניתן להיסחף לתחומי של אחד מהם בלבד, אלא "רשתות" המוטלות זו על גבי זו (ראו: ע"א 243/83 עיריית ירושלים גורדון, פ"ד לט(1) 125, 113 (1985)).

32. אם כן, המשקנה העולה מן הדברים היא כי בrama העקרונית אין מניעה להשתמש בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי גם לצורך תפיסת רכב שנעבירה בו עבירות תעבורה. לצד זאת, אין משמעות הדברים כי סמכות זו ניתנת להפעלה ללא מדיניות סדרה. הצורך בקיומן של אמות מידת מינהליותברורות, עניינות ושווות מקבל משנה חשיבות בעת שמדובר, כמובןינו, בסמכיות אכיפה, זאת נוכח החשש כי הפעלתן תעשה בדרך כלל מפליה או שרירותית, ובשים לב לפגעה בזכויות אדם הנלוות להפעלתן (ראו והשו: רע"פ 3676/08 זנו ב' מדינת ישראל, פסקה 35 (27.7.2009)). כן ראו: דפנה ברק-ארץ משפט מינהליקר א 233-231 (2010)). קר, נקבע בעבר כי אף כאשר עומדים בפני הרשות מספר ערוצי פעולה מקבילים, עליה להפעיל את סמכותה בדרך ש"אינה שרירותית, ועליה לataom את נסיבותיו הפרטניות של כל עניין ועניין. בבחירה בין החלטות הרלוונטיות, על המדינה לפעול בהתאם לחובתה לבחור באפשרות הפוגעת פחות בזכויות האדם" (ענין 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, ולקיים של אמצעי אכיפה מידתי יותר, מайдך גיסא, מתעוררת השאלה האם ישומה של מדיניות התפיסה במקרים של עבירות מן הסוג בו עסוקין נעשה לפי "משנה סדרה", דהיינו לפי הנלים או למצוער מדיניות ברורה. זאת, באופן שיבתייך 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 הנחיתת אגף התנועה שנזכרה לעיל, אשר נועדה להכזין את הפעלת שיקול הדעת בתחום זה. דא עקא, עיון במסמך זה הוביל למסקנה שרב הנסתור על הגלו, ככל שהדברים אמורים באכיפה שענינה עבירות תעבורה מן הסוג של נשיאת מטען בעל משקל חורג, כמובןנו של העורר. סעיף 7 לנוהל זה מפרט את העבירות שבחן ככל תופעל סמכות התפיסה. עבירות אלה הן: "הפקחה, תאונת פגע וברחה"; "נהיגה ברכב על-ידי בלתי מושחה"; "שכירות/סמים"; "נהיגה בזמן פסילה"; "נהיגה במהירות קיצה (מעל 195 קמ"ש) ומעלה"; "רכב בהרכבה עצמית/רכב שעבר שניי מבנה חמור". קל להיווכח שהעבירה של נשיאת מטען בעל משקל חורג אינה נמנית עמן. אכן, מדובר בנווה בלבד, ולעולם חריגה ממנה היא אפשרית. כמו כן, הנוהל מצין במפורש כי "בנוסף לעבירות המצוינות בטבלה, נשוא החילוט ישקל גם בעבירות חמורות נוספות", תוך התייחסות ל"העבר הפלילי והתעבורי של הנהג". אולם, אין בכלל אלה כדי ללמד על המקהלה שבפני. הנפור הוא.

35. ראשית, עולה מן הנוהל כי במקרה הרגיל סמכות התפיסה מופעלת רק לגבי התנוגות השויות לקצה הסקאלת הלא-נורמטיבית בעיליל של נהיגה בדרכים, במקרים הנחוצים להיות בעלי חומרה גבוהה ובאיורים וחוזרים ונשנים של הפרת חוק.ocr לדוגמה, אין די בנסיעה במהירות גבוהה ביותר, אלא במהירות שלא ניתן להגדירה אלא כ"מטורפת" (כאמור מעל 195 קמ"ש). בהתאם, במסגרת הקטgorיה של "נהיגה ברכב על-ידי בלתי מושחה", אין די בנהיגה "לא רישון" אלא יש צורך שהיא מדובר ב"מי שמעולם לא הוציא רישיון נהיגה" ואף זאת רק למנ הפעם השנייה שבה הדבר מתרחש.

36. שנית, בהינתן העובדה שנשיאות מטען בעל משקל חריג אינה, למרבית הצעיר, תופעה חריגה ונדרה, היה מצופה כי בידי רשות האכיפה תהיה מדיניות קונקרטית ביחס להפעלת הסמכות החריפה של תפיסת במרקם אלה, להבדיל מן המקרים הרבים שבהם מסתפקת המשטרה בפועלה מכוח סעיף 57(א)(1) לפקודת התעבורה. מבט רחוב יותר אכן צי עבור כבר הערטתי על הקושי הכרוך בהפעלתן של סמכויות תפיסה לפי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי לא מדיניות אכיפה ברורה (ראו: עניין ابو ג'אבר, בפסקאות 46-48. כן ראו והשוו: בג"ץ 4455/19 עמותת טבקה - צדק ושווון לਯוצאי אתיופיה נ' משטרת ישראל, פסקאות 38-39 לפסק דינה של הנשייה א' חיות (25.1.2021)). הדברים יפים גם לענייננו, בשינויים המתוחים.

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 הזה. תמונה זו נלמדת אף מהנתונים שצירפה המדינה באשר לתפיסת כלי רכב במקרים הננסבים על העמסת יתר. על-פי נתונים אלה, כאמור, מתחילת שנת 2020 ועד היום, רק בחמשה מקרים (ובכללם המקרה דן) בחרה המדינה ל特派 את כלי הרכב המערוב, וזאת מתוך סך כולל של 29 תיקים פליליים שנפתחו בעניין זה בתקופה האמורה. בהקשר זה, יש להזכיר כי לא הוברר באופן מספק מהן אמות המידה לפיה הופעלו הסמכויות האמורות דווקא במקרים אלה. כך למשל, עיון ברשימה מעלה כי בתקופה האמורה רשם מספר לא מבוטל של מקרים שבהם רמת החריגה מהמשקל המותר הייתה גבוהה במיוחד (60% ואף 70% יותר מהמותר) וכך על פי כן נמנעה המשטרה מתפיסת הרכב המערוב. 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 דן, שיעור החריגה עמד כאמור על 25% בגין משקל המשאית ועל 15% בגין לנגרר – השיעור הנמוך ביותר מבין המקרים בהם נתפס הרכב. אומנם, שיעור החריגה מהמשקל המותר הוא רק אחד מהশיקולים 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 שהוצעו לא הוברר האם, ובאיזה מידה, ניתן משקל לשאלת אם מדובר באירוע ראשון של העמסת מטען חריג או באירוע חוזר.

38. עוד עיר בקצרה כי לא מצאתי ממש אף בטענה של המדינה לפיה תמונה המצב הנוכחי בתחום זה משקפת אף "חבי' לידה" של החלט מדיניות חדשה. בהקשר זה ביקשה המדינה להיבנות מדברי בע"פ 6237 ג'ולאני מדינתיישראל (6.9.2016) (להלן: ענייג'ולאני), שם צייני, בנסיבות אותו מקרה, כי "אין להלין על רשות האכיפה בשל כך שבתחלת הדרכ לacicפה של עבירה חדשה אין יכולתן להציב על היסטורייה של תקדים" (שם, בפסקה 4 לחווות דעתך). אולם, אין הנדון דומה לראיה. בעניין ג'ולאני, שלא כמו בענייננו, הדברים נאמרו בהתייחס לטענות נגנדת תחילה אכיפה בנסיבות של שניינו אובייקטיבי שחיל בדיון – תיקוני חקיקה שהובילו לעיגונה של עבירה חדשה בספר החוקים. יתר על כן, כמפורט לעיל, בנסיבות המקרה דן המדינה עצמה עדכנה כי טרם גובשה באופן סופי הנחיה מפורת וברורה בגין מחלוקת חדשנית שאותה היא מבקשת להוציא אל הפועל. משכך, קיימן קושי בטענה כי מדובר אך במורכבות זמנית הנלווות לראשת הדרכ עד להטמעת השימוש בכל הנסיבות בעבירה בהתאם לסוג דן.

39. על רקע האמור, יש לבירך על כוונתה של המדינה לגבות הנחיה משטרתית מעודכנת אשר תסדר בצורה מפורת את אמות המידה לתפיסה וחילוט של כלי רכב במקרים של עבירות תעבורה, ובכלל זאת באופן קונקרטי באירועים הנוגעים למשקל חריג של רכב מסויחי. כפי שציינתי בדיון, התופעה של נהיגה עם מטען בעל משקל חריג היא חמורה, והתייחסות הולמת אליה היא מובנת ואף נדרשת. אלא שאף מדיניות מחמירה צריכה להיות שוויונית, ברורה ומידתית. על כן, יש להזכיר כי ככל עוד לא הושלמה עבודת המטה בנושא, קיימים קושי בעת זאת בהפעלת סמכויות התפיסה לפי סעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי בהקשר זה. גם מטעם זה, ככל שעבודת המטה בעניין תסתיים בהקדם

**מהכלל אל הפרט**

40. לנוכח האמור לעיל, משועלה מהנתונים שהוצגו כי סמכות התפיסה בעניינו של העורר הופעלה במקרה זה מבלתי שהותוותה מדיניות אכיפה סדרה, אני סבורה שדין העורר מתאפשר.

41. אשר על כן, אני מורה על ביטול החלטתו של בית המשפט המחויזי, כר' שהתפסים ישוחררו וושבו לידי של העורר.

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

43. לבסוף, חשוב להזכיר, כי אין בהחלטתי זו כדי לשלוול גיבוש של מדיניות אכיפה שתאפשר בעתיד תפיסת משאיות שנפתחו עם מטען בעל משקל חריג, לפי הסמכות הקנוייה בסעיף 32 לפקודת סדר הדין הפלילי. זאת ועוד: אין בכלל האמור כדי להקל בראש בחומרתן של עבירות הנוגעות להעמסת יתר של רכבים מסחריים וב███נה הבוראה הטעונה בנסיבות שכאלו לככל ציבור משתמשי הדרכים.

44. סוף דבר: העורר מתאפשר.

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

שופטת