

הצעה לסדר 12

# חזקת הבעלות בעבירות תעבורה

כיצד מרשיעים חפים מפשע, פוטרם  
אשמים ומעודדים עבריינות

איתן לבונטין

אוגוסט 2016



המכון הישראלי  
לדמוקרטיה

# חזקת הבעלות בעבירות תעבורה

כיצד מרשיעים חפים מפשע, פוטרים אשמים  
ומעודדים עבריינות

איתן לבונטין

תקציר מחקר

חוברת זו היא תקציר מחקר שפורסם מטעם המכון הישראלי לדמוקרטיה.  
המחקר המלא ניתן להורדה, חינם, מאתר המכון.



המכון הישראלי  
לדמוקרטיה

---

הצעה לסדר 12  
אוגוסט 2016

*Owner Liability for Traffic Offences: How the Innocent are Convicted, the Guilty are Absolved and Road Crime is Encouraged*

Eitan Levontin

המכון הישראלי לדמוקרטיה הוא מוסד עצמאי אי-מפלגתי, מחקרי ויישומי, הפועל בזירה הציבורית הישראלית בתחומי הממשל, הכלכלה והחברה. יעדיו הם חיזוק התשתית הערכית והמוסדית של ישראל כמדינה יהודית ודמוקרטית, שיפור התפקוד של מבני הממשל והמשק, גיבוש דרכים להתמודדות עם אתגרי הביטחון מתוך שמירה על הערכים הדמוקרטיים וטיפוח שותפות ומכנה משותף אזרחי בחברה הישראלית רבת הפנים.

לצורך מימוש יעדים אלו חוקרי המכון שוקדים על מחקרים המניחים תשתית רעיונית ומעשית לדמוקרטיה הישראלית. בעקבותיהם מגובשות המלצות מעשיות לשיפור התפקוד של המשטר במדינת ישראל ולטיפוח חזון ארוך טווח של תרבות דמוקרטית נכונה לחברה הישראלית ולמגוון הזהויות שבה. המכון שם לו למטרה לקדם בישראל שיח ציבורי מבוסס ידע בנושאים שעל סדר היום הלאומי, ליזום רפורמות מבניות, פוליטיות וכלכליות ולשמש גוף מייעץ למקבלי ההחלטות ולציבור הרחב.

המכון הישראלי לדמוקרטיה הוא זוכה פרס ישראל לשנת תשס"ט על מפעל חיים – תרומה מיוחדת לחברה ולמדינה.

מסת"ב 978-965-519-194-3

© כל הזכויות שמורות למחבר ולמכון הישראלי לדמוקרטיה (ע"ר), תשע"ו  
נדפס בישראל, 2016

אין לשכפל, להעתיק, לצלם, להקליט, לתרגם, לאחסן במאגר ידע, לשרד או לקלוט בכל דרך או אמצעי אלקטרוני, אופטי או מכני או אחר – כל חלק שהוא מהחומר במסמך זה. שימוש מסחרי מכל סוג שהוא בחומר הכלול במסמך זה אסור בהחלט אלא ברשות מפורשת בכתב מהמוציא לאור.

המכון הישראלי לדמוקרטיה

רח' פינסקר 4, ת"ד 4702, ירושלים 9104602

טל': 02-5300888

אתר האינטרנט: [www.idi.org.il](http://www.idi.org.il)

להזמנת ספרים:

החנות המקוונת: <http://tinyurl.com/idi-store>

דוא"ל: [orders@idi.org.il](mailto:orders@idi.org.il)

טל': 02-5300800 ; פקס: 02-5300867

כל פרסומי המכון ניתנים להורדה חינם, במלואם או בחלקם, מאתר האינטרנט. הדברים המתפרסמים בסדרת "הצעה לסדר" אינם משקפים בהכרח את עמדת המכון הישראלי לדמוקרטיה.

## תוכן העניינים

|    |                                       |
|----|---------------------------------------|
| 5  | תמצית הדין והצורך בתיקון              |
| 7  | א. כיצד מרשיעים חפים ופוטרים אשמים    |
| 15 | ב. משפט משווה                         |
| 18 | ג. כיצד מרשיעים תאגידים ופוטרים נהגים |
| 22 | ד. קריסת חוק ומשפט                    |
| 25 | ה. סטטיסטיקה וממדי הכשל               |
| 28 | ו. המלצות                             |
| 30 | ז. סיכום                              |



## תמצית הדין והצורך בתיקון

מאות אלפי עבירות תעבורה נעברות מדי שנה ברכב מזוהה שנהגו אלמוני – רובן עבירות קנס שנתפסו במצלמות ומיעוטן עבירות חמורות כגון פגע וברח. ככל המקרים האלה חל סעיף 27 לפקודת התעבורה הקובע כי "רואים את בעל הרכב כאילו הוא נהג [...] זולת אם הוכיח מי נהג" (להלן: "חזקת הבעלות").

על דעת בית המשפט העליון, רשויות האכיפה והמשפט מיישמות הוראה זו באופן מילולי. כאשר בעל רכב מואשם בעבירת תעבורה, לא די שיוכיח כי לא נהג אלא דורשים ממנו שיוכיח מי כן נהג. גם אם ברור שבעל הרכב לא ביצע את העבירה וגם אם הצביע בתום לב על כמה נהגים אפשריים – חפותו ותום לבו לא יועילו, והוא יזוכה אך ורק אם יפליל אדם אחר. יד האכיפה דורשת להרשיע מישהו, אשם או לא אשם.

הדין אינו נרתע מהרשעה של גבר בעבירת פגע וברח שביצעה בוודאות אישה, מהרשעה של אישה בעבירת הימלטות משוטרים שביצע בוודאות גבר ומהרשעה של עיוורת הן בעבירת פגע וברח והן בעבירה של נהיגה ללא רישיון. בתי המשפט מרשיעים חפים מפשע ביודעין, גוזרים עליהם עונשים כבדים ואף מאסר על מה שלא עשו – וממילא פוטרים את העבריינים האמיתיים, המסוכנים, הנותרים על הכביש לנהוג באיזן מפריע.

הדין זורע הרס גם בעבירות מהירות ואור אדום מצולמות, שבהן בעל הרכב מקבל דוח קנס בדואר. אם הבעלים אינו אשם ומבקש לבטל דוח טרם משפט, לא די שיוכיח את חפותו ואף יצביע על הנהג – אלא דורשים שייחפך למעין שוטר וישיג מהנהג הודאה חתומה. אם האשם לא יודה, החף יואשם במקומו.

כד בכד, כאשר בעל רכב מקבל דוח ורוצה לחפות על הנהג-העברייני, די שישלם ללא אומר כדי שהוא יורשע ולא הנהג. כך למשל אם נהג חדש ביצע עבירת מצלמה ברכב השייך לאביו: הדוח יופנה אל האב בעל הרכב, עצם תשלום הקנס פירושו שהאב "ייקח על עצמו" את העבירה (אף בלי לשקר) – והבן יחמוק מהעונש המחמיר שהחוק מייחד לנהגים חדשים.

על סמך ניתוח סטטיסטי יש יסוד מוצק להעריך כי עשרות אלפי הרשעות בשנה הן של חפים במקום של אשמים. במחזה אבסורד המדינה מחייבת עברייני תעבורה להשתתף בקורסים לנהיגה נכונה, אך רבים מיושבי הקורסים האלה אינם העבריינים שנהיגתם מסוכנת אלא "הורים מבוגרים, סבים וסבתות שלקחו על עצמם עבירות" (כפי שנאמר באחד מדיוני הכנסת), שנהיגתם טובה או שכלל אינם נוהגים.

בדומה, גם תאגיד עשוי לשלם דוח קנס ובכך "לקחת על עצמו" עבירת מצלמה שנעשתה ברכבו. הרשעת התאגיד פוטרת את הנהג בשר ודם – והלה אולי משיב לתאגיד את סכום הקנס, אך אינו מורשע ואינו נענש בנקודות, בפסילת רישיון או בעונש אחר. הדין מתיר לנהג ולתאגיד לקבוע בעצמם מי מהם יורשע, וכל הנוהג ברכב תאגיד רשאי לרכוש לעצמו חסינות מפני הרשעות ועונשים מרתיעים.

ברחבי העולם מבוצעות כל העת מיליוני עבירות שבהן הרכב מזוהה והנהג אלמוני; אך בשום מקום אחר אין מעזים להעלות על הדעת דין פְּשֵׁלָנוּ, שבעבירות קלות כבחמורות מוכן ביודעין להרשיע חפים ולפטור אשמים. חזקת הבעלות משקפת כשל קיצוני של חקיקה, אכיפה ושפיטה המחייב תיקון יסודי ואף חשבון נפש.

## א. כיצד מרשיעים חפים ופוטרים אשמים

### עיקר הדין

1. מאות אלפי עבירות תעבורה בכל שנה נעברות בנסיבות שבהן הרכב מזוהה והנהג אלמוני – רובן הגדול עבירות קנס שנתפסו במצלמה כגון נסיעה במהירות מופרזת ובאור אדום, ומיעוטן עבירות חמורות המחייבות כתב אישום כגון פגע וברח והימלטות משוטרים. בכל העבירות האלה צפויה הרשעה לבעל הרכב גם אם לא ביצע את העבירה, אלא אם יוכיח מיהו הנהג שביצע אותה. חפותו של בעל הרכב אינה רלוונטית גם אם הוכחה בוודאות (כגון באליבי); לא די שימסור את כל המידע שבידו ואף יצביע בתום לב על כמה נהגים אפשריים; והדין הוא – על דעת בית המשפט העליון – שיש להרשיעו כאילו נהג בעצמו משום שלא הוכיח מי נהג באמת.

תוצאות הדין קשות בלשון המעטה. על סמך ניתוח סטטיסטי של ההרשעות בעבירות קנס (שרובן נובעות מתשלום דוח), יש יסוד מוצק להעריך כי עשרות אלפי הרשעות בשנה הן של חפים מפשע במקום של אשמים. בד בבד, תמונת ההרשעות בעבירות החמורות נלמדת ישירות מפסקי הדין: בתי המשפט נוטשים את העובדות שקבעו בעצמם, מרשיעים חפים רק משום שלא הוכיחו את זהות האשמים – ואז גוזרים על המורשעים עונשים כבדים ואף מאסר בגין עבירות שלא עברו (או לא הוכח שעברו). הדין אינו נרתע מהרשעה של גבר בעבירת פגע וברח שביצעה בוודאות אישה, מהרשעה של אישה בעבירת הימלטות משוטרים שביצע בוודאות גבר ומהרשעה של עיוורת הן בעבירת פגע וברח והן בעבירה של נהיגה ללא רישיון. כך תיקים נסגרים, חפים מפשע נענשים על מה שלא עשו – והעבריינים האמיתיים, המסוכנים, נותרים על הכביש ומוסיפים לנהוג באין מפריע.

2. החוק המשמש להרשעת חפים הוא סעיף 27 לפקודת התעבורה, המתפרש ומיושם באופן מילולי: "נעשתה עבירת תעבורה ברכב, רואים את בעל הרכב כאילו הוא נהג ברכב אותה שעה [...] זולת אם הוכיח מי נהג [...] או אם הוכיח למי מסר את החזקה [...] או הוכח שהרכב נלקח ממנו בלי ידיעתו ובלי הסכמתו" (להלן: "חזקת הבעלות").



ברוב המקרים אין מדובר במסירת חזקה או בגניבה, אלא ברכב הנמצא בחזקת בעליו ומשמש גם נהגים אחרים. אם מי מהנהגים ביצע עבירה ונתפס, מובן שהוא לברו אחראי והבעלים אף לא יואשם; אך אם הנהג נותר אלמוני, על הבעלים להוכיח מיהו או שיואשם במקומו. במקרה כזה לא די בכך שהבעלים לא נהג אלא דורשים ממנו להוכיח מי כן נהג, ואחרת רואים אותו כאילו נהג בעצמו. הבעלים-הנאשם צפוי אפוא להרשעה בעבירה שלכלל הדעות לא ביצע, והוא יזוכה אך ורק אם יפליל אדם מזוהה אחר.

כך למשל, הנאשם בפרשת צמח (2011) הורשע בעבירת פגע וברח אף שלכלל הדעות לא היה ברכבו בעת שנעברה. התביעה דרשה מאסר ממושך בפועל – כאילו נתפס הנהג-העברייני – אך בית המשפט הזכיר כי הנאשם לא ביצע את העבירה ולכן גזר עליו "רק" ארבעה חודשי מאסר על תנאי, פסילת רישיון ל-13 חודשים וקנס של 66 אלף ש"ח או 22 חודשי מאסר תמורתו. בית המשפט המחוזי ובית המשפט העליון אישרו את ההרשעה ואת העונש – והנהג שבאמת פגע וברח נעזב לנפשו.

המציאות פשוטה וגלויה לעין, ובכל זאת קשה מאוד לעיכול: יד האכיפה בישראל מרשיעה ביודעין חפים מפשע ובכך רומסת כליל את יסודות המשפט והצדק, ובה בעת היא פוטרת ביודעין את האשמים ובכך מסכלת אכיפת אמת ומחריפה את העבריינות ואת הסכנה בכבישים.

3. יודגש כי בעל הרכב צפוי להרשעה, בעבירת נהיגה שלא עבר, בין שאינו רוצה ובין שאינו יכול להוכיח את זהות הנהג-העברייני האמיתי.

יש שהבעלים יודע מי נהג אך מסרב לגלות – כדי לגונן על הנהג, משום שהנהג איים עליו לכל ילשין או מטעם אחר. במקרים אחרים הבעלים אינו מסתיר דבר: הוא אינו יודע מי נהג, מצביע בתום לב על כמה נהגים אפשריים או אף מצביע על פלוני אך נכשל בהוכחה (למשל כשפלוני מכחיש). בכל המקרים הללו בעל הרכב צפוי להרשעה כאילו נהג בעצמו, גם אם ידוע שלא נהג; והדין עשוי להבחין בין הנסיבות השונות – אם בכלל – רק בשלב העונש. יד האכיפה דורשת להרשיע מישהו, אשם או לא אשם.

4. לעתים, כדי להשיג הרשעה, מוכנים להאשים את הבעלים החף גם כשהנהג החשוד מזוהה.

שתי ערכאות בפרשת בטש (2011) הרשיעו בעלת רכב בעבירת פגע וברח שלא עברה, אחרי שהבהירו כי חיפתה כנראה על בנה שלפי החשד פגע וברח בזמן שרישיונו היה פסול. מדוע מלכתחילה הואשמה האם אף שהחשוד היה הבן? בית המשפט לא עורר שאלה זו, אך התשובה בהישג יד: אילו הואשם הבן פקודת הראיות הייתה מונעת מאמו להעיד נגדו – גם אם הייתה רוצה להעיד – ולכן קשה היה להוכיח שקיבל לידו את הרכב. מי אם כן יורשע? "הפתרון" פשוט: מאשימים את האם משום שקשה להרשיע את הבן; ובית המשפט, שהיה מזכה את הבן בהיעדר הוכחה כדין לאשמתו, מוכן להרשיע את האם בהינתן ודאות מוחלטת בחפותה. המורשעת נענשה אפוא במאסר על תנאי, בפסילת רישיון ובקנס כבד בגין המעשה שלא עשתה, ובית המשפט המחוזי הסביר כי הקנס אמנם חריג בגובהו "אך לגובה הקנס יש משמעות, שכן יכול והוא יחול בעקיפין על הנהג האלמוני וכך יבוא על עונשו". כלומר, מענישים בחומרה את האם החפה בתקווה שעונשה אולי יכביד בעקיפין על הבן האשם.

בפרשת משה (2006) הורשעה בעלת רכב עיוורת בעבירת פגע וברח, אף שבית המשפט הבהיר כי החשודים האמיתיים היו ילדיה. כאילו אין עובדות ואין משפט – מרשיעים חפים מפשע היכן שקשה להרשיע את האשמים.

5. סעיף 62(5) לפקודת התעבורה קובע כי בעל רכב עובר עבירה אם אינו מוסר, לדרישת המשטרה, "ידיעה שבידו למסרה והיא עשויה להביא לזיהויו ולתפיסתו של נהג [...] שבדרך שימוש ברכב היה משום עבירה" ("עבירת שתיקה"). כלומר, בעל רכב חייב להצביע על נהג-עבריין ככל שבידו לעשות זאת, והוא אשם בעבירת שתיקה אם יסרב. מניין אפוא הדין הקיים? אם הבעלים עובר עבירה כשאינו מגלה מי נהג, מדוע להתעלם מהעובדות ולראותו כאילו נהג בעצמו? התשובה הקצרה היא שסעיף 62(5) נשכח ואינו נאכף כבר עשרות שנים, משום שחזקת הבעלות מייתרת אותו ואין בו צורך. עבירת השתיקה הועתקה מאנגליה לארץ ישראל המנדטורית ועוד נאכפה ברור הראשון שאחרי קום המדינה. באנגליה היא נאכפת גם היום כדי לזהות נהגים המבצעים מיליוני עבירות מצלמה. בעל רכב באנגליה שלא הצביע על נהג-עבריין – מותר להרשיעו בעבירת שתיקה (בכפוף להגנות), אך מובן שאסור להרשיעו בעבירת נהיגה באין ראיות שביצע אותה. בישראל,

לעומת זאת, העובדות אינן חשובות: אין צורך להאשים בעל רכב בעבירת שתיקה שעבר משום שאפשר להרשיעו בהצלחה ובקלות בעבירת נהיגה שלא עבר. אם בעל הרכב אינו מוכיח מי נהג – בין מאי-רצון ובין מאי-יכולת – בעיני הדין הוא "הנהג", ומותר להרשיעו על מה שלא עשה ולהעמיד פנים שהעבירה פוענחה והעברייני נתפס.

אשר על כן, סעיף 62(5) אינו נאכף וממעטים אף לדעת על עצם קיומו. חזקת הבעלות הפכה שתיקה לנהיגה – והדין הידרדר להרשעה ביודעיין של חפים מפשע בעבירות קלות כבחמורות.

## משמעות הדין

6. יודגש כי הבעלים החף, המורשע בעבירת נהיגה מכוח חזקת הבעלות, אינו עברייני אלא תחליף-עברייני. הוא אינו מואשם בתרומה לכיצוע העבירה (כגון סיוע או שידול), באי-מניעתה או בצורה כלשהי של אחריות שילווחית. העברייני האמיתי היחיד הוא הנהג, שאילו נתפס גם היה מואשם; ורק אם הנהג לא נתפס ואין את מי להרשיע – רק אז מאשימים ומרשיעים במקומו את בעל הרכב.

להמחשה, נניח מקרה שבו נהג נמלט משוטרים בעת שבעל הרכב נואם בפני קהל בעיר אחרת. אם הנהג ייתפס לאחר מדרף מובן שהוא לבדו יישא באחריות, ובעל הרכב לא יואשם כלל שהרי לא עבר כל עבירה. לעומת זאת, אם הנהג לא ייתפס, הבעלים ייראה פתאום בעיני הדין כאילו הוא נמלט מהשוטרים; והוא יהיה צפוי להרשעה ולעונש, בגין העבירה החמורה שלא עבר, אלא אם יוכיח מיהו הנהג-העברייני שהמטרה לא ניסתה או לא הצליחה לתפוס.

7. חזקת הבעלות פוטרת את המשטרה מהצורך למצות חקירות, שהרי גם בלעדיהן יושגו הרשעות וייסגרו תיקים. במקרים רבים המשטרה אינה מנסה כלל לאתר עבריינים ולמצוא נגדם ראיות.

בפרשת איברהים (2012) נמלט נהג משוטרים שראו את פניו והורו לו לעצור, ובתום מדרף קצר חמק ונעלם. בעלת הרכב הואשמה בעבירת הימלטות – ובית המשפט, לאחר שקבע כי לא ביצעה את העבירה, הרשיע אותה וגזר

עליה עונש כבד בגין המעשה החמור שלא עשתה. בית המשפט המחוזי המתיק את העונש אך הותיר את ההרשעה על כנה. המשטרה, מצידה, אף לא ניסתה לאתר את הנהג שנמלט ממנה. כפי שהוסבר לבית המשפט: "הנאשמת] הגיעה לתחנת משטרה ואמרו לה קחי שבועיים תנסי לאתר את אותו נהג שנהג ברכב, היא לא הצליחה". החקירה נמסרה אפוא לבעלת הרכב בעוד המשטרה משלבת ידיים וממתינה: יימצא העבריין המסוכן – טוב; לא יימצא – תורשע בעלת הרכב. כך או אחרת, ההרשעה קלה ומובטחת.

8. מטבע הדברים דפוסי החקירה והתביעה נגזרים מהדין הנקבע בבתי המשפט. כאשר בית המשפט מוכן להרשיע בעבירה הן את מי שביצע אותה והן את מי שלא ביצע אותה, ממילא חקר האמת מאבד את טעמו. אם כך או אחרת ייסגר התיק בהרשעה, בגיבוי שיפוטי מלא, מובן שבמקרים רבים יעדיפו להאשים תחליף-עבריין בקלות ובזול מלהאשים עבריין אמיתי בקושי וביוקר. רשויות האכיפה והמשפט התמכרו מזמן לדרך הקלה, ומעת שהתירו לעצמן להרשיע חפים אין הכרח שיתאמצו כדי להרשיע את האשמים.

9. מעת שמרשיעים אדם בעבירה שלא עבר, קצרה הדרך להרשיעו גם בעבירה שכלל לא נעברה. כך, העיוורת בפרשת משה (לעיל) הורשעה לא רק בעבירת פגע וברח אלא גם בעבירה של נהיגה ללא רישיון. לא היה כמובן בדל ראייה לכך שעבירה אחרונה זו נעברה, שהרי אין לדעת אם לנהג האלמוני היה רישיון אם לאו. אך חזקת הבעלות עלולה להוביל בנקל גם להרשעה בעבירות שאיש לא עבר; "עבירות" שכל קיומן האבסורדי נולד, יש מאין, מהתסבוכת המבהילה שיצר הדין.

10. אם בתי המשפט מוכנים להרשיע נאשמים שהוכחה חפותם, קל וחומר שהם מוכנים להרשיע נאשמים שלא הוכחה אשמתם.

בפרשת אבו אנטילה (2014) אירעה תאונה בשל נהיגה פראית, ומהרכב הפוגע יצאו שניים – בעל הרכב, שנתפס והואשם בין היתר בנהיגה בשכרות וברשלנות, ואדם אחר שנמלט. הבעלים טען כי האחר הוא שנהג ואף נקב בשמו המלא, אך המשטרה לא טרחה לאתר. בית המשפט פסק שאי-אפשר לקבוע מי מהשניים נהג – ואז הרשיע את הנאשם וגזר עליו מאסר בפועל ועונשים נוספים, שכן לא הוכיח כי האחר נהג. בית המשפט המחוזי אישר

תוצאה זו וכמוהו גם בית המשפט העליון, שהסביר כי הנאשם "לא הוכיח פוזיטיבית כי לא עבר את העבירה". שלוש ערכאות שלחו אדם לכלא משום שלא הצליח להוכיח את חפותו שלו ואת אשמתו של אדם אחר.

המשטרה שבה ולמדה שאין הכרח לחקור. דבר לא נעשה לאיתור האחר שהנאשם מסר את שמו המלא, ובית המשפט אף הדגיש כי מסירת השם אינה מסייעת "מבלי שניתן יהיה לפנות לאדם שנקרא בשם זה". לאמיתו של דבר, כדי למצוא את האחר די היה להקליד את שמו המלא בגוגל: הוא הורשע על פי הודאתו בעבירה אחרת של נהיגה בשכרות, שנתיים לפני ההרשעה דנן ובאותו בית משפט – ובקלות אפשר היה לאתרו ולחקרו כדי לדעת מי באמת נהג בשכרות וברשלנות ואת מי באמת צריך היה לשלוח לכלא ולהוריד מהכביש.

פרשה זו ממחישה עוד כי הדין מסוכן במיוחד כשחפות הבעלים אינה ודאית. אם הנאשם חף בוודאות בית המשפט אולי יירתע מלגזור עליו מאסר בפועל בגין מעשה חמור שלא עשה, ואולי יסתפק במאסר על תנאי, בקנס גבוה ובפסילת רישיון; אך כשמדובר "רק" בהיעדר ראיות, או כשחפות ואשמה מסתברות באותה מידה – או אז נוח יותר להרשיע וגם להעניש בכל התוקף.

## עבירות מצלמה ודוחות קנס

11. התמונה מוסיפה להתקדר סביב מאות אלפי עבירות מצלמה, שבהן שולחים לבעל הרכב דוח קנס בדואר. בכל המקרים האלה, אם הבעלים אינו אשם ומבקש לבטל את הדוח – לא די שיוכיח את חפותו ואף יצביע על הנהג אלא דורשים ממנו לעשות את עבודת המשטרה ולהשיג מהנהג הודאה חתומה. כך, גם כשהנהג החשוד מזוהה, יד האכיפה מעדיפה להרשיע חפים מלטרוד על הרשעת האשמים.

כמוסבר באתר הרשות השופטת: "בעל הרכב הטוען כי לא הוא אשר ביצע את העבירה, חייב להמציא לבית המשפט את הודאתו של הנהג שביצע את העבירה, ובכלל זה פרטיו המלאים ותצהיר מטעמו כי הוא זה אשר ביצע את העבירה". אם העבריין לא יודה החף יואשם במקומו. הדין מפקיר את החף לחסדי העבריין (שלא תמיד ימהר להודות), ויד האכיפה צריכה רק להמתין

ולראות מי יורשע – הבעלים מכוח חזקת הבעלות או הנהג מכוח הודאה שהבעלים עצמו ישיג ממנו. המסקנה קשה אך בלתי נמנעת: העיקר הוא הרשעה, ואילו הרשעת האשמים היא מטרה משנית בלבד.

כאשר הרכב הוא בבעלות משותפת מדיניות האכיפה היא להאשים את הבעלים הרשום ראשון. אם הבעלים הרשומים הם יעקב ורחל יישלח הרוח ליעקב, ואם הם רחל ויעקב יישלח הרוח לרחל. מובן שזו שרירות מוחלטת בבחירת הנאשם הצפוי להרשעה ולעונש, שכמוה כהטלת מטבע; ובכל זאת היא מתיישבת יפה עם המטרה להרשיע ולהעניש מישהו, אשם או לא אשם.

12. בר בבר, חזקת הבעלות מעורדת התחמקות המונית מהדין כשהבעלים רוצה או מסכים לחפות על הנהג (אולי אף תמורת תשלום או טובת הנאה). כל הנדרש הוא שהעבריין ינהג ברכב שאינו שלו. אם הנהג לא נתפס בכביש (על ידי שוטר) יישלח דוח קנס לבעלים – ואז עצם תשלום הקנס, ללא אומר, פירושו שהבעלים יורשע במקום הנהג וממילא גם ייענש במקומו בנקודות ובכל עונש מתאים אחר.

נניח בן שנהג ברכבו של אביו וביצע עבירת מצלמה. הרוח יישלח אל האב, ועם קבלתו הבחירה בידם – להצביע על הבן שנהג או לשלם ללא אומר כך שהאב יורשע והבן יופטר. באותה רוח אפשר גם לתכנן מראש, כגון במקרה שבו יעקב נוהג לפרנסת המשפחה ואשתו רחל ממעטת לנהוג. אם הרכב יירשם בבעלות רחל – או בבעלות משותפת שבה רחל תירשם ראשונה – די לשלם את הקנסות כדי שרחל תורשע בעבירות שיבצע יעקב. כך היא תקבל נקודות, תחויב בקורסי נהיגה ואולי תיפסל מלנהוג – והוא יזכה בחסינות (כל עוד לא נתפס בכביש), יחמוק מהרשעות ומעונשים מרתיעים וינהג בכבישים עם תחושת חסינות שהיא מסוכנת אף יותר מהחסינות עצמה.

”שיטה” זו אינה מחייבת איש לשקר, וממילא היא קורצת להמוני אנשים מהשורה. בעל הרכב מקבל דוח מוגמר שנשלח אליו, ובעצם התשלום “לוקח על עצמו” את העבירה. אדרבה, אפילו אם הבעלים יתעקש על האמת ויוכיח שלא נהג, ואף יגלה מי כן נהג – גם אז הרוח יעמוד נגדו עד שימציא הודאה מהנהג האמיתי. השקר אינו בא מהבעלים, אלא טבוע בדין.

המסר לציבור ברור: תכלית האכיפה היא שמישהו יורשע ושהקנס ישולם. אין זה משנה כל כך מי יקבל נקודות, יחויב בקורס או יאבד את רישיונו; ואם אפילו לבית משפט מותר להרשיע בניגוד לעובדות, קל וחומר לאזרח המוכן "להרשיע" את עצמו (אף בלי לשקר). הדין כמו ידיו מצמיח מסחר חופשי בהרשעות ובעונשים פליליים, ובה בעת פוגע עמוקות באמון הציבורי במשפט ובמוסדותיו.

13. בפועל, חזקת הבעלות מקלה במיוחד דווקא על מי שהחוק מבקש להכביד עליהם במיוחד – נהגים חדשים, המוגדרים בחוק כמי שטרם מלאו שנתיים מיום שקיבלו רישיון נהיגה.

נהג חדש הוא בדרך כלל צעיר שאין בבעלותו רכב והוא נוהג, למשל, ברכב השייך להוריו. עבירת מצלמה של נהג כזה תוביל לדוח שיישלח להורה בעל הרכב; ולא מעט הורים אולי ידרשו מילדם את סכום הקנס, אך יסכימו לשאת בעצמם בהרשעה ובנקודות במקום להלשין על יקירם ולסבכו עם העונש המחמיר שהחוק מייחד לנהגים חדשים. אין פלא אפוא שרבים ממשותפי הקורסים לנהיגה נכונה, שצברו הרשעות ונקודות עד כדי פסילת רישיון, אינם נהגים עבריינים אלא "הורים מבוגרים, סבים וסבתות שלקחו על עצמם עבירות" (כפי שנאמר באחד מדיוני הכנסת). התוצאה היא מחזה אבסורד: אשמים שנהיגתם מסוכנת מוסיפים לנהוג כמקודם – וחפים שנהיגתם טובה, או שאינם נוהגים כלל, נשלחים במקומם לשבת בקורסים לנהיגה נכונה.

## דין המביס את עצמו

14. סיכום הדברים עד הנה: הדין הקיים רומס משפט, מסכל אכיפת אמת, מביס את מטרותיו שלו ואף נוטש את ההיגיון כפשוטו.

בפרשת ברנע (2004) קבע בית המשפט כי נהגת אלמונית ביצעה עבירת פגע וברח – ואז הרשיע נאשם גבר. כפי שבית המשפט חזר והבהיר: "ברור שהנאשם [...] לא יכול היה לבצע את העבירה", וכן "ברור מעל לכל ספק, כי מי שנהג ברכב הייתה אישה בעוד ש[הנאשם] הינו גבר". הנאשם מצדו העיד ותבע חקירה ממצה לאיתור הנהגת, אך ללא הועיל; בית המשפט הרשיעו

לאחר שקבע כי אינו אשם, ובין היתר חזר על הלכתו של בית המשפט העליון: "חזקת הבעלות חלה על כל העבירות שבפקודת התעבורה ותקנותיה, שכן יש עניין רב בגילוי עברייני תנועה בכלל וגורמי תאונות בפרט".

הדברים מול עינינו: רגע אחד מדגיש בית המשפט את הצורך לגלות עבריינים וגורמי תאונות – ורגע אחריו הוא מרשיע ביודעין את הנאשם הלא נכון, החף מפשע, ובכך מבטיח כמו ידיו כי העבריינית שגרמה את התאונה תישאר אלמונית ותוסיף לנהוג באין מפריע. זו דמות הדין.

## ב. משפט משווה

1. אכיפה של עבירות תעבורה במשפט המשווה דומה ביסודה לכל אכיפה פלילית אחרת: הרשעה מחייבת ראיות ברורות הן לביצוע העבירה והן לזהות הנהג; מותר להרשיע רק את האשמים; ובאין ראיות אין הרשעות. איש לא יעז להעלות על דעתו כי תיתכן הרשעה וענישה בפלילים, ובכלל זה בעבירות חמורות, ללא ראיות ואף בניגוד לראיות.

עם זאת, אתגר מיוחד כרוך בעבירות נפוצות בעלות אופי רגולטורי ובראשן מיליוני עבירות מצלמה. בעבירות אלה לא תיתכן חקירה עתירת משאבים לשם איסוף ראיות, ומכאן שתי גישות לאכיפה יעילה ולגיטימית: אחת הדבקה באכיפה פלילית ולכן קובעת דרכים מעשיות לזיהוי הנהג, ושנייה המוותרת מראש על זיהוי הנהג ולכן מחליפה אחריות פלילית באחריות אזרחית.

2. להלן, בתמצית, כמה שיטות אכיפה מקובלות.

(א) עבירת שתיקה. החוק באנגליה מחייב בעל רכב, לדרישת המשטרה, להצביע על נהג שביצע עבירת נהיגה ברכבו. אם הבעלים יצביע על הנהג – הנהג צפוי להרשעה בעבירת נהיגה; אם לאו – הבעלים צפוי להרשעה בעבירת שתיקה (אלא אם יוכיח שאינו יודע מי נהג ושאין הוא יכול לכרר זאת במאמץ סביר). אם הבעלים יודה שהוא עצמו נהג, מותר להרשיעו בעבירת הנהיגה על יסוד הודאתו.



עבירת השתיקה נאכפת באנגליה בעיקר לשם זיהוי נהגים שביצעו עבירות מצלמה. מיליוני דרישות מידע נשלחות כל העת בדואר, ומרבית הנמענים מוסרים את המידע הנדרש. אשר למיעוט – בכל אחת מהשנים 2011 עד 2014 היו באנגליה יותר מ-50 אלף הרשעות בעבירות שתיקה. כך עברייני נהיגה מורשעים בגין נהיגתם ועברייני שתיקה בגין שתיקתם, והכול כדין וביעילות.

(ב) **צילום הנהג.** בקליפורניה ובשוודיה, למשל, מצולם לא רק הרכב אלא גם הנהג (צילום קרמי). לפיכך, אם בעל הרכב עצמו היה הנהג, אין קושי להוכיח זאת ובלבד שהצילום ברור ומאפשר זיהוי מעבר לספק סביר; בד בבד, אם ברור מהצילום שאדם אחר היה הנהג – יש לנסות לאתר את אותו אדם.

(ג) **אחריות-בעלים אזרחית (להבדיל מאחריות-נהג פלילית).** יש שהחוק מטיל אחריות אזרחית על בעל רכב שנהג אלמוני עבר בו עבירה. פירוש הדבר הוא שהבעלים נדרש לשלם קנס אזרחי-כספי ותו לא, שאינו כרוך בהרשעה ואינו נושא תוצאות אחרות כלשהן – לא מאסר, לא נקודות, לא פסילת רישיון ואף לא הכבדה ברמי הביטוח. כך למשל בניו-יורק ובמדינות אחרות בארצות הברית, בקנדה ובצרפת.

אחריות-בעלים אזרחית נועדה למקרים שבהם הנהג לא נתפס, בעיקר בעבירות מצלמה, ואין היא חלה כשהנהג נתפס. במיליוני עבירות מצלמה טיפוסיות, לפיכך, איש אינו מורשע בפלילים שהרי אין יודעים מיהו הנהג – ובעל הרכב נדרש לשלם קנס אזרחי מכוח אחריות-בעלים. לעומת זאת, אם הנהג (לרבות הבעלים) נתפס בכביש על ידי שוטרי הנהג אחראי בפלילים ואחריות-בעלים אזרחית אינה חלה.

(ד) **"אזרוח" עבירות קלות (דה-קרימינליזציה).** יש שהחוק קובע כי עבירות שעונשן קנס בלבד, כגון עבירות חנייה או נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית, ייצאו מהתחום הפלילי וייהפכו להפרות חוק אזרחיות. כך למשל באנגליה, בקליפורניה ובניו-יורק. יובהר כי אין הכוונה למה שקרוי אצלנו "עבירה מינהלית" (קרי עבירה פלילית שניתן לאוכפה גם באופן מינהלי), אלא להפרת חוק שמעצם מהותה שוב אינה פלילית.

דוגמה בולטת היא חנייה אסורה. עבירות חנייה בישראל הן חלק מהדין הפלילי וחזקת הבעלות חלה עליהן. בארצות אחרות הפרות חנייה הן עניין אזרחי לכל דבר, ולכן הבעלים אחראי לקנס גם אם לא החנה את הרכב בעצמו (כשם שבעל דירה אחראי לחשבון מים גם אם לא פתח את הברז בעצמו). לכל היותר, הבעלים יוכל לתבוע החזר כספי מהנהג.

3. ההסדרים שלעיל משקפים עקרונות של משפט באשר הוא משפט, והם חלים

בארצות רבות ובמיליוני מקרים בשנה. מובן שגם האכיפה בארצות אחרות סתתה אי־פה אי־שם מהעקרונות – אך סטיות מעטות וחרیגות אלה רק מדגישות את עוצמת הכשל במשפטנו, ומשני טעמים: ראשית, ערכאות זרות תיקנו את הסטיות והשיבו את הדין לחוקיות, ואילו בתי המשפט בישראל לא רק מיישמים את חזקת הבעלות אלא שבים ומצדיקים אותה; שנית, הכשל בישראל לא רק הונצח אלא שלכתחילה הוא חמור פי כמה, ללא כל השוואה, מכל כשל חריג המוכר לי מעבר לים. להלן שתי דוגמאות לאמור, אחת מאירופה והשנייה מארצות הברית, מתוך כמה דוגמאות המפורטות במחקר.

(א) בפרשת קרומפהולץ (2010) הורשע בעל רכב באוסטריה בעבירת מהירות שנתפסה באמצעי אלקטרוני. הוא טען כי רכבו משמש כמה אנשים ואין הוא יודע מי מהם נהג, אך בית המשפט האוסטרי קבע כי מותר להסיק באופן סביר שהנהג היה הבעלים עצמו. הבעלים עתר לבית הדין האירופי לזכויות אדם, שפסקתו מחייבת 47 מדינות, וטען כי הורשע ללא ראיות ורק משום שלא הצביע על הנהג. שבעה שופטים קיבלו את העתירה פה אחד, קבעו כי "לא הייתה שום ראיה שהצביעה בדרך כלשהי על זהות הנהג" ופסקו כי אוסטריה הפרה את זכות השתיקה ואת חזקת החפות המובטחות לעותר באמנת הזכויות האירופית.

יודגש כי הבעלים הורשע באוסטריה ללא ראיות לאשמתו, אך לא בניגוד לראיות ברורות ומוכחות לחפותו. הדין האוסטרי נכשל אפוא בפגיעה בלתי חוקתית בחזקת החפות, ובכל זאת לא העז לרמוס את מושג החפות עצמו ולא התיימר להרשיע אדם שבוודאות אינו אשם.

(ב) העיר מיניאפוליס שבמדינת מינסוטה החלה ב־2005 להפעיל מצלמות אור אדום מכוח חיקוק שלפיו בעל הרכב יראה כמי שנהג אם לא יוכיח

אחרת. חיקוק חריג זה נפסל עד מהרה בשלוש ערכאות משום שדרש מנאשם להוכיח את חפותו. בית המשפט העליון של מינסוטה קבע פה אחד ובהרכב מלא כי "החזקה שהבעלים היה הנהג מבטלת את חזקת החפות ומעבירה את נטל ההוכחה [...] על המדינה הנטל להוכיח מעבר לספק סביר שהבעלים נהג בעת שנעברה עבירת אור אדום, ועל הבעלים אין חובה להוכיח דבר".

החיקוק הוליד כ-25 אלף דוחות בטרם נפסל, ורובם הסתיימו בהרשעה ובעונש. עקב כך הוגשה בשם נפגעי החיקוק תביעה ייצוגית נגד העיר והמדינה (שהקנסות חולקו ביניהן), וזו הסתיימה בהסכם שהוחל על יותר מ-18 אלף מורשעים. מתוקף ההסכם נמחקו הרשעות, הושבו רישיונות, הוחזרו כספי קנסות, תוקנו פרמיות ביטוח – הכול כדי להשיב את הגלגל לאחור. מובן שחלק מהמורשעים אכן נסעו באור אדום ובפועל היו אשמים; אך כולם הורשעו מכוח חיקוק אסור שייחס להם אשמה עד שיוכיחו חפות (ולכן גרם לחלקם להודות), ולכן כולם היו זכאים לסעד. מספר ההרשעות האסורות במיניאפוליס הגיע לכ-20 אלף – כולן בעבירת קנס אחת, בעיר אחת ובמשך פחות משנה. מספר ההרשעות בישראל (גם ללא הרשעות חנייה) עומד על מיליונים – בעבירות רבות, במשך עשרות שנים, לא רק כשלא הוכחה אשמה אלא אפילו כשהוכחה חפות, ולא רק מכוח דוחות קנס אלא גם מכוח פסקי דין הגוזרים עונשים כבדים בעבירות חמורות. חזקת הבעלות, שבתי המשפט בישראל שבים ומצדיקים אותה, גרועה לאין ערוך מחיקוק חריג שבתי המשפט במינסוטה פסלו מיד ופה אחד.

## ג. כיצד מרשיעים תאגידים ופוטרים נהגים

1. כאשר רכב השייך לתאגיד מצולם בעבירה, התאגיד מקבל דוח קנס בתור בעל הרכב. אם הקנס משולם – התאגיד מורשע ולא הנהג, והעונש הוא כמובן קנס כספי ותו לא. נהגים יכולים אפוא להסתתר מאחורי תאגידים

(ובלבד שלא נתפסו בכביש), לחמוק מהרשעה ומנקודות ומפסילת רישיון, ולכל היותר להשיב לתאגיד את סכום הקנס. בפשטות, התאגיד "לוקח על עצמו" את העבירה ומחפה על הנהג.

2. ב־1981 קבע המחוקק, לצורכי חזקת הבעלות, כי בכל הנוגע לרכב תאגיד רואים "גם מנהל פעיל – או שותף או עובד מינהלי בכיר האחראים לאותו רכב [להלן: "מנהל"] – כבעל הרכב" (ההדגשה שלי). מדוע? משום שלהבדיל מהתאגיד, מנהל בן אנוש לא "ייקח על עצמו" את עבירת הנהג ולכן יצביע על הנהג לכל יורשע במקומו. כך, אם דוחות יישלחו למנהלים בתור "בעלי הרכב", ממילא יאותרו הנהגים-העבריינים שיש להרתיעם ולהענישם. אך החוק בָּשָׁלוּ והמציאות בְּשָׁלָה: יד האכיפה הוסיפה לשלוח דוחות לתאגידים, לא למנהלים, ותאגיד ששילם – הורשע.

ב־1985 תיקן המחוקק את הגדרת "בעל רכב" וב־1990 שב ואישר אותה בנוסח התקף עד היום: " 'בעל' – [...] לענין רכב הרשום על שם חבר בני אדם – מנהל פעיל, שותף או עובד מינהל בכיר בחבר, האחראים לאותו רכב". התיקון התמצה אפוא בהשמטת המילה "גם". "בעל רכב" היא מעתה רק מנהל ולא התאגיד. דוחות יוכלו להישלח רק למנהלים, אלה יאלצו להצביע על נהגים לכל יורשעו במקומם, ונהגים-עבריינים שוב לא יוכלו להסתתר מאחורי תאגידים. לפני אישור החוק הבהירה יו"ר ועדת הכלכלה כי הנוסח נקבע "ללא המילה 'גם', בכוונה מפורשת שהאחריות תחול אך ורק על נושאי תפקידים".

3. בפרשת מודיעים (1991) אישר בית המשפט העליון הרשעה של תאגיד בעבירת מצלמה, ועל יסוד הנמקה מפורטת קבע כי מותר להאשים לא רק מנהל אלא גם את התאגיד. הכיצד? מה בדבר לשון החוק ותכליתו? התשובה קשה אבל אין מנוס ממנה: בית המשפט עיקם לחלוטין את מילות החוק, לא ראה כלל את תכליתו ולא מצא – אף שחיפש – את הכוונה המפורשת שהוסברה בכנסת. הלכת מודיעים נולדה מתוך תקלה פרשנית מאלפת, קשה ביותר, אולי יחידה במינה בתולדות המשפט הישראלי כולו.

סמוך לאחר מכן פרסם היועץ המשפטי של הכנסת רשימה קצרה, הצביע על התקלה וסיים במסקנה שאפילו השופטים עצמם היו מן הסתם מאמצים:

”אין לנהוג על-פי הלכת [מודיעים], ויש לנהוג כמצוות המחוקק”. אך ללא הועיל. בניגוד לחוק, ובהתאם לפסק הדין השגוי, יד האכיפה שבה לדרך הקלה: דוחות נשלחים לתאגידים, ואם התאגיד מוכן להסתיר – הנהג יכול להסתתר. תכלית החוק סוכלה כליל ונותרה מסוכלת עד היום.

4. ב-2008 שב המחוקק והבחין בקושי, וכדי להמריץ תאגידים להצביע על נהגים קבע הסדר חדש בסעיף 30(ג) לפקודת התעבורה. על פי הסדר זה, התאגיד מקבל דוח שבו סכום הקנס גדול פי ארבעה מזה שנקבע לעבירה. אם התאגיד מצביע על הנהג-העבריין, הקנס שב לגודלו הטבעי והנהג צפוי להרשעה ולעונש (קנס, נקודות וכל עונש אחר); אם לא, התאגיד מורשע ונדרש לשלם את הקנס המוגדל.

דברי ההסבר והדיון בכנסת מלמדים שהמחוקק לא התייחס כלל להגדרת “בעל” שסוכלה אך עורונה בתוקף, ונראה שאף לא היה ער לקיומה; ואשר לחוק החדש מ-2008 – זה שפועלים לפיו – הרי הוא לוקה בפגמים קשים כדלהלן.

(א) היום, כמקודם, אין מניעה שהתאגיד ישלם את הקנס (המוגדל) ובכך יגונן על הנהג. המנהלים אינם נושאים בכל אחריות, וגם התאגיד עצמו אינו ניוזק; הקנס הרי יוצא בפועל מכיסו של הנהג, בדרך כלל, והלה רק נדרש לשלם פי ארבעה תמורת “הזכות” לבצע עבירות באין מפריע. הכול תלוי בתאגיד ובנהג: ירצו – הנהג ייתן את הדין ככל נהג אחר; לא ירצו – ישולם קנס מוגדל והנהג יחמוק מהרשעה ומעונש.

הלכה למעשה, ללא כל מעורבות של התביעה, הדין מתיר לתאגיד ולנהג-העבריין להחליט כרצונם מי מהם יורשע. כל הנוהג ברכב תאגיד מוזמן לרכוש לעצמו חסינות תמורת כסף במסלול עוקף הרשעות; ואם הנהג מקורב להנהלה או שהוא עצמו מנהל, הרי התאגיד עשוי “לקחת על עצמו” לא רק את ההרשעה אלא אפילו את סכום הקנס.

(ב) סעיף 23 לחוק העונשין קובע כי תאגיד נושא באחריות לעבירת מהירות, למשל, רק אם זו “נעברה על ידי אדם במהלך מילוי תפקידו בתאגיד”. לדעתי המסקנה פשוטה: כאשר אין יודעים אם לנהג האלמוני היה תפקיד כלשהו בתאגיד, ואם ביצע את העבירה במהלך מילוי תפקיד או שמא

בנסיעה פרטית – אין יסוד חוקי להרשעת התאגיד. הדין הקיים מתעלם אפוא לא רק מהגדרת "בעל" בפקודת התעבורה, אלא גם מההסדר הכללי בחוק העונשין הקובע את אחריותם הפלילית של תאגידיים.

(ג) החוק אף יוצר שני רבדים של אפליה. תחילה הוא מפלה לרעה את הנוהגים ברכב פרטי לעומת הנוהגים ברכב תאגיד; ולאחר מכן – בקרב הנוהגים ברכב תאגיד – הוא מפלה לרעה נהגים לא מקורבים או עניים, שידם אינה משגת לרכוש חסינות, לעומת נהגים מקורבים או עשירים שידם משגת. אלה האחרונים יוכלו לשלם קנסות מוגדלים מכיסם או אף לדאוג לתשלומם מקופת התאגיד – ובתמורה יזכו לבצע עבירות בלי לחשוש מהרשעות, מנקודות, מקורסי נהיגה, מפסילות רישיון או מכל עונש מרתיע אחר.

5. בעל רכב הרוצה בכך – אין מניעה שיקים חברה שהוא בעל מניותיה היחיד וירשום את רכבו בבעלותה של אותה חברה. דוחות בגין עבירות המצלמה שיבצע יופנו אל החברה ולא אליו, והוא יוכל להחליט בכל פעם לפי צרכיו ושיקוליו – להודות שנהג, ובכך לשאת בהרשעה ובעונשים רגילים, או לשלם קנס מוגדל, ובכך "להרשיע" את החברה ולפטור את עצמו. העברייני עצמו קובע מי יורשע.

6. סיכום הדברים: הדין הקיים מביא להרשעה של תאגידיים במקום של נהגים, מסכל אכיפת אמת, מעודד את עבריינות הכביש – והכול בניגוד חריף ליסודות המשפט, מתוך סתירה גלויה בין הוראות חוק שונות ועל יסוד תקלה פרשנית קשה, מובהקת, שנשכחה ומעולם לא תוקנה.

7. האכיפה באנגליה מבוססת כזכור על עבירת השתיקה, אך החוק קובע הסדר מיוחד לרכב תאגיד:

(א) כמו כל בעל רכב באנגליה, תאגיד נדרש להצביע על הנהג ועובר עבירת שתיקה אם אינו עושה כן.

(ב) כדי לבסס הגנה, ולהבדיל מבעלים בשר ודם, לתאגיד לא די שיראה כי אינו יודע מי נהג ולא יוכל לברר זאת; נוסף על כך עליו להראות כי לא ניהל רישום של נהגים וכי סביר היה שלא לנהל את הרישום. תאגיד

טיפוסי שלא ניהל רישום ולכן לא הצביע על נהג-עבריין כשנדרש לכך – דינו הרשעה בעבירת שתיקה.

(ג) אם עבירת התאגיד נעוצה בהתרשלות של מנהל (שלא הקפיד על רישום נהגים), הרי נוסף על התאגיד גם המנהל אשם בה. קל וחומר, המנהל אשם בעבירת שתיקה אם הסתיר את זהות הנהג בכוונה.

(ד) העיקרון פשוט: מאחר שמנהלים חשופים אישית להרשעה בעבירות שתיקה, ההנחה היא שיקפידו על רישום כדי לאפשר זיהוי נהגים. המטרה העליונה, כמובן, היא לאתר את הנהג ולאכוף עליו את הדין. אכיפה דומה בישראל אפשרית כבר היום, לדעתי, מכוח סעיף 62(5) לפקודת התעבורה.

## ד. קריסת חוק ומשפט

הדין הקיים משקף כשל משפטי קיצוני, שראוי להעמיק מעט יותר בדמותו ובכמה מגורמיו: הנצחה של תקדים שגוי, נורמליזציה של הרשעת חפים מפשע ופגיעה אנושה בחוק וביסודות המשפט.

1. הלכת מודיעים, שסיכלה את כוונת המחוקק באשר לרכב תאגיד, כשלה גם בהצדקה הכללית שהציעה לחזקת הבעלות. בית המשפט קבע כי אין הבדל בין בעל רכב בשר ודם לבעל רכב מואגד, ובשני המקרים "עליו לשמור על זהות הנהג, ואם הוא נמנע מכך, רואים אותו עצמו כאילו נהג [...] חובתו של בעל הרכב לדעת מי נהג ברכב, וחוסר הידיעה הוא המקור לאחירות". הווה אומר, בין שהוא תאגיד ובין שהוא בן אנוש, הבעלים אשם בעבירה שלא ביצע משום שאינו יודע מי ביצע אותה.

תפיסה זו נעשתה אבן פינה לדין כולו, והלכת מודיעים היא היום התקדים העיקרי של חזקת הבעלות. לדעתי, גם בהקשר זה פסק הדין ונימוקיו שגויים מן היסוד; והעובדה שבתי המשפט שבים ונשענים עליהם זה שנות דור, ללא ביקורת, מטרידה מאוד כשלעצמה.

2. חזקת הבעלות הצמיחה בהדרגה היתר מפורש להרשיע חפים במשפט הפלילי; היתר שהתגבש לאטו במדרון חלקלק, על דעת בית המשפט העליון, תחילה בעבירות קלות ועם הזמן גם בחמורות.

בפרשת הכהן (2000) קבע בית המשפט העליון כי חזקת הבעלות נדרשת בעבירות חנייה שלא בוצעו על ידי בעל הרכב "שכן אחרת כמעט אי-אפשר יהיה לאכוף את דיני החנייה". כלומר, יש להרשיע בעלי רכב בעבירות שלא ביצעו משום שאחרת לא תהיה אכיפה (קרי לא יהיה את מי להרשיע).

בפרשת הייב (2007) העיר אחד משופטי בית המשפט העליון כי חזקת הבעלות "מביאה לתוצאה קשה של הרשעת אדם בלי שמתקיימים בו היסוד העובדתי והיסוד הנפשי של העבירה, בניגוד לעקרונות היסוד של דיני העונשין". הוא ציין כי הדבר מצדיק דיון חוקתי – אולם בפועל דבר לא נעשה, והדין רק הוסיף להידרדר.

בפרשת ממדוח (2011) קבע בית המשפט העליון כי "הכרעת המחוקק היא, שלא להותיר עבירה הנערכת ברכב בעולם ערטילאי מן הטעם שלא הוברר מי בדיוק נהג ברכב בעת העבירה, ועל כן נקבעה החזקה [...] אין מקום להותיר חלל שבו לא יינתן הדין על עבירות תעבורה חמורות". הווה אומר, אין הכרח לברר מי "בדיוק" נהג וביצע עבירה חמורה, אלא יש להרשיע מישהו כדי ש"יינתן הדין".

בפרשת צמח (2011) הורשע הנאשם בעבירות קשות שלא ביצע, ובית המשפט כבר הכיר במפורש כי "המשמעות בהטלת אחריות על בעל הרכב במקרים כגון אלה, כשבעל הרכב לא הצליח להוכיח מי נהג [...] היא הרשעת חפים מפשע [...] אכן, תוצאה זו אינה נוחה. אך מה שהנפש חושקת, המציאות עושקת". מכאן קביעתו כי יש הצדקה לחזקת הבעלות, שאמנם "יוצאת דופן היא אך יש היגיון רב בצידה". בית המשפט העליון שב ואישר, ונותרנו עם התפיסה המפורשת שלא נוח להרשיע ביודעין חפים מפשע – אך זהו כורח המציאות ואף יש בכך היגיון.

בפרשת סבג (2013) כבר נסמך בית המשפט לתעבורה על פרשת צמח, תיאר אותה ללא הסתייגות כ"מקרה מובהק של הרשעת חף מפשע", ואף ציין כי



הוא רואה בה "דוגמה מצוינת" מפי בית המשפט העליון לסמכותו של בית המשפט לגזור מאסר על מורשעים חפים.

3. המשפט בישראל התרגל למציאות שבה מותר ואף הגיוני להרשיע נאשמים בעבירות שלכל הדעות לא עברו, וכבר הידרדר לנורמליזציה של הרשעת חפים מפשע כאילו הייתה רכיב נחוץ ולגיטימי של הדין. חומרת הדבר היא יוצאת דופן. הדין הקיים חותר תחת עצם הלגיטימיות של האכיפה, מאיים להתפשט גם מעבר לתחום התעבורה ועלול לערער את היסודות שבית המשפט עצמו עומד עליהם.

4. האיסור להרשיע חפים ולפטור אשמים ביודעין הוא מובן מאליו, ואין הכרח למצוא לו עוגן פורמלי בחוק. עם זאת, אפשר גם לציין הוראות ספציפיות שנדרסו תחת גלגלי הדין הקיים.

(א) זכות השתיקה. הדין רומס כליל את זכות השתיקה הקבועה בישראל בסעיף 161 לחוק סדר הדין הפלילי. נאשם מכוח חזקת הבעלות צפוי להרשעה – בכל עבירת נהיגה (שהוכחה) – רק משום שהוא שותק ואינו מצביע על הנהג. בין שבעל הרכב חשוד בעצמו בביצוע העבירה ובין שחפותו ברורה מלכתחילה, מכל מקום התוצאה אחת: מי שנעשתה ברכבו עבירה ולא יפתח את פיו – יורשע.

(ב) חזקת החפות. הדין רומס כליל גם את חזקת החפות הקבועה בסעיף 34 לחוק העונשין. יתר על כן, לא רק חזקת החפות נרמסת אלא מושג החפות עצמו, שהרי מרשיעים לא רק את מי שלא הוכחה אשמתו אלא אפילו את מי שהוכחה חפותו.

(ג) כבוד האדם. חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו נועד, בין היתר, להגן על כבוד האדם, על חירותו ועל קניינו. אף הגנה זו נרמסת כשמאשימים אדם ביודעין בעבירה שלא עבר, מאלצים אותו להפליל אחר לבל יורשע בעצמו, מרשיעים אותו על אף חפותו, מכתימים אותו בסטיגמה לא לו ומענישים אותו במאסר, בקנסות ובעונשים נוספים לפי חומרת מעשיו של אדם אחר. הדין פוגע באופן בלתי נסבל בערכים ובזכויות שהובטחו בחוק היסוד, ולא זו בלבד שפגיעה זו אינה נדרשת אלא שהיא מחבלת באכיפה יעילה.

לדעתי המסקנה ברורה: אסור להרשיע חפים ולפטור אשמים ביודעין (מכוח יישום מילולי של סעיף 27 לבפיקודת התעבורה), והדין המתיר זאת הוא בלתי חוקי ובלתי חוקתי.

5. על בתי המשפט היה לפעול מזמן, לדעתי, כדי למנוע הרשעות אסורות בעזרת אמצעים פרשניים ואחרים העומדים לרשותם תמיד לשם הגנה על עצם מהות המשפט. שום מחוקק אינו קובע עבירות כדי להעניש את מי שלא ביצע אותן; וגם אם חקיקה מרושלת (כמתואר במחקר) הובילה להוראה אומללה מעין חזקת הבעלות, לעולם אין לפרש את החוק וליישמו כך שחפים יורשעו ואשמים יופטרו ביודעין.

אילו בתי המשפט עמדו בפרץ – או לכל הפחות התריעו – יש להניח שגם המחוקק היה עושה את שלו והיינו זוכים מזמן בחקיקה מתוקנת ובאכיפה יעילה ולגיטימית של דיני התעבורה. למרבה הצער בתי המשפט לא עמדו בפרץ, לא מנעו ולא התריעו, אלא מצאו הסברים וצידוקים לדין והחריפו את פגיעתו.

## ה. סטטיסטיקה וממדי הכשל

1. הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מפרסמת דוחות שנתיים שכותרתם "הרשעות ומורשעים בעברות נהיגה", הכוללים גם פילוח דמוגרפי של מורשעים (בכללם מי שהורשעו מכוח תשלום דוח קנס). היות שרבים מהמורשעים אינם העבריינים, ממילא נוצר עיוות בתמונה המצטיירת מן ההרשעות; אך מתברר שדווקא העיוות מאפשר לאמוד את היקף התופעה של הרשעת חפים במקום אשמים.

נתמקד בהרשעות של נהגים צעירים (עד גיל 24), בפרט בעבירות מהירות; ויובהר תחילה כי התמונה הסטטיסטית מוצגת כאן לפי נתוני העבירות שבוצעו בשנת 2010, אך חוזרת על עצמה במידה רבה של דמיון משנה לשנה.

2. נהגים צעירים בכל העולם מועדים במיוחד לנהיגה מסוכנת בכלל ולעבירות מהירות בפרט, ונתונים השוואתיים מלמדים כי חלקם בעבירות אלה מגיע עד פי שניים ויותר מחלקם היחסי באוכלוסיית הנהגים. כלומר, אם נהגים צעירים הם כ-15% מכלל הנהגים, חלקם בעבירות מהירות עשוי לנוע סביב 30% מכלל העבירות. הסטטיסטיקה בישראל שונה. צעירים עד גיל 24 היו 14.9% מהמורשים לנהוג ב-2010, אך הורשעו רק ב-13.7% מכלל ההרשעות בעבירות תעבורה שנעברו באותה שנה, ורק ב-12% מכלל עבירות המהירות. תמונת ההרשעות יוצרת אפוא רושם שנהגים צעירים בישראל אינם מועדים לביצוע עבירות תעבורה ואף מבצעים פחות עבירות מהירות מחלקם היחסי באוכלוסיית הנהגים.

3. דומה שהמפתח לסטטיסטיקה זו נעוץ בדין. נהגים צעירים מרכיבים לנהוג ברכב השייך לאחרים כגון הוריהם; הרוב המכריע של עבירות המהירות נתפס במצלמות כך שהנהג נותר אלמוני; ומאחר שבמקרים רבים הבעלים "לוקח על עצמו" את העבירה ומורשע במקום הנהג, מיד הסטטיסטיקה מתעוותת – בעבירות מהירות מצולמות, שבהן הנהג אינו מזוהה, חלקם של צעירים בהרשעות יורד משום שמבוגרים מורשעים במקומם. הוא הדין בעבירות אחרות שבהן הנהג אינו מזוהה: מתוך העבירות שנעברו ב-2010, צעירים הורשעו ב-13.3% מההרשעות בעבירות אור אדום, שרובן הגדול מצולמות, ורק ב-10.5% מההרשעות בעבירות חנייה ועצירה (שהמטרה אוכפת), שבדרך כלל מתגלות כשהנהג אינו ברכב.

לעומת זאת, בעבירות שבהן הנהג מזוהה בכביש, שיעור ההרשעות של צעירים גבוה בהרבה ואף כפול מחלקם היחסי – בדומה מאוד לסטטיסטיקה המוכרת בעולם. כאמור, נהגים צעירים היו 14.9% מכלל הנהגים בישראל ב-2010 – אך חלקם בהרשעות כאשר הנהג מזוהה היה 27.4% בעבירות "נהיגה בקלות ראש" (שרובן כרוך בתאונה), 30.1% בעבירות "נהיגה בהשפעת אלכוהול או סמים" (כשהנהג מעוכב ונבדק) ו-29.7% בעבירות "אי-שמירת מרחק" (שאף הן כרוכות ברובן בתאונה).

פיצול דומה מתגלה גם בין שני סוגים של עבירות מהירות, שהובילו לכ-177 אלף הרשעות בעבירות שנעברו ב-2010. 99.5% מכלל ההרשעות האלה

היו בעבירות של מהירות "מעל הקבוע בחוק" – הלוא הן עבירות הקנס שרובן מצולמות מבלי שהנהג זוהה – וחצי אחוז נוסף (כאלף הרשעות) היו בעבירות של מהירות מופרזת "בנסיבות המקרה", שמטבען נתפסות בשטח וחלק ניכר מהן כרוך בתאונה. והנה, חלקם של צעירים היה 12% מהרשעות המהירות "מעל המותר" (כשהנהג אינו מזוהה) – אך 26.2% מהרשעות המהירות "בנסיבות המקרה" (כשהנהג מזוהה). הנתון הראשון (12%) חריג לחלוטין ומשקף את עיוותי הדין – ואילו הנתון השני (26.2%) משקף את המציאות, דומה לנתוני ההרשעות של צעירים בישראל בעבירות אחרות שבהן הנהג מזוהה, וכן מתאים יפה לנתוני ההרשעות של נהגים צעירים בארצות אחרות.

4. האמור לעיל מאפשר לאמוד את מספר המקרים שבהם חפים מפשע מורשעים במקום אשמים. אם נעגל במקצת את נתוני 2010, מהירות "מעל המותר" גררה כ-175 אלף הרשעות ומתוכן 21 אלף (12%) של צעירים. אשר למציאות, אפילו הערכה מתונה עשויה להכפיל שיעור זה לכדי 42 אלף עבירות שצעירים ביצעו בפועל, כלומר 24% מהעבירות כאשר צעירים היו 14.9% מהנהגים. לפי הערכה זו, כ-21 אלף מקרים הורשעו מבוגרים חפים במקום צעירים אשמים – ובעבירות מהירות בלבד.

מובן שאומדן חלקי זה רחוק מלמצות את ממדי הכשל. ראשית, בעלי רכב "לוקחים על עצמם" גם עבירות אחרות שבהן הנהג אלמוני כגון עבירות אור אדום (וכן מספר גדול של עבירות חנייה). שנית, לא רק צעירים חומקים מהדין אלא גם מבוגרים, כגון אישה המורשעת בעבירה שביצע הבעל ולהפך. שלישית, חפים מורשעים ואשמים מופטרים גם בכית המשפט ובעבירות חמורות (גם אם במספרים קטנים בהרבה). רביעית, הסטטיסטיקה אינה מתעדת כלל את הרוב המכריע של הרשעות תאגיד בעבירות תעבורה, ויש יסוד להעריך כי באלפי מקרים בשנה מורשע תאגיד במקום נהג-עברייני. כללו של דבר, דומה שאכיפת אמת מסוכלת בעשרות אלפי מקרים מדי שנה.

## 1. המלצות

אלה עיקרי ההמלצות המפורטות במחקר:

1. לבטל את חזקת הבעלות (סעיף 27 לבקורת התעבורה) ולתקן כנדרש הוראות חוק הנסמכות עליה.

2. עם ביטול חזקת הבעלות –

(א) לבחון אזורח (דה־קרימינליזציה) של עבירות קלות שעונשן מתמצה בקנס כגון עבירות חנייה ונסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית. אלה יחדלו להיות "עבירות" וייהפכו להפרות חוק אורחיות לכל דבר, ובעל הרכב יהיה אחראי לתשלום קנס אורחי בין אם ביצע את ההפרה בעצמו ובין אם לאו.

(ב) להסדיר בחוק את אכיפתן של עבירות מצלמה כגון עבירות מהירות ואור אדום, הגוררות קנס ועונשים נוספים. המחקר עומד בהקשר זה על שלוש חלופות עיקריות המוכרות במשפט המשווה:

- **צילום הנהג (צילום קדמי).** לא רק הרכב ולוחית הרישוי מצולמים אלא גם פני הנהג.

- **אחריות־בעלים אורחית.** באין ראייה לזהות הנהג, בעל הרכב מחויב בקנס אורחי שאינו גורר נקודות, פסילת רישיון, רישום פלילי, הכבדה בדמי הביטוח או כל סנקציה אחרת.

- **עבירת שתיקה.** בעל הרכב עובר עבירה אם אינו מוסר מידע על הנהג ככל שבידו למסור. עבירת השתיקה נוסח ישראל קבועה בסעיף 62(5) לפקורת התעבורה, אך כבר עשרות שנים אינה נאכפת. אם יוחלט לאוכפה מחדש, מוצע לתקנה ולשכללה וכן לשקול להכריז עליה כעל עבירת קנס.

מטבע הדברים, לכל אחת מהחלופות יתרונות וחסרונות. מוצע לבחון את שלושתן, ולעת עתה אין צורך להמליץ על אחת ולפסול אחרת.

(ג) אין צורך בהמלצה מיוחדת לשאר העבירות שבהן הרכב מזוהה והנהג אלמוני, ובכלל זה עבירות חמורות כגון פגע וברח והימלטות משוטרים. עם ביטול חזקת הבעלות יש לקוות שהאכיפה בעבירות אלה תשוב מאליה לדרך המלך, המחייבת הוכחת אשמה בראיות קבילות ומעבר לספק סביר.

3. לבטל את סעיף 30(ג) לפקודת התעבורה החל על מקרים שבהם נהג אלמוני ביצע עבירת קנס ברכב תאגיד. בעיקרו של דבר, ההמלצות שלעיל חלות גם בהקשר זה: חזקת הבעלות תבוטל; התאגיד יהא אחראי לקנס אזרחי בגין הפרות חוק קלות; בעבירות חמורות יידרש לאתר ולהרשיע את הנהג שביצע את העבירה; ובעבירות מצלמה על המחוקק לבחור – צילום הנהג ועבירת השתיקה נועדו לאפשר את זיהוי הנהג, ואילו אחריות-בעלים אזרחית מייתרת את זיהוי הנהג ומטילה קנס אזרחי על התאגיד. מוצע כאמור לבחון את שלוש החלופות; ויש רק להזכיר כי עבירת השתיקה, הקבועה בסעיף 62(5) לפקודת התעבורה, מאפשרת גם היום לאתר נהגים שביצעו עבירות ברכב תאגיד.

4. לקצר מאוד את פרק הזמן למשלוח דוח קנס בעבירת תעבורה (סעיף 225א לחוק סדר הדין הפלילי); וכן, כשחומרת העבירה מצדיקה כתב אישום (להבדיל מדוח קנס), לקצר מאוד את פרק הזמן למשלוח הודעה מקדימה על העבירה, שהיא תנאי להגשת כתב אישום במועד מאוחר יותר (סעיף 239א לחוק סדר הדין הפלילי). הטעם בהמלצות אלה הוא כדלהלן.

יש שבעל רכב אינו יודע על עבירה שנעשתה ברכבו (אף כשהוא עצמו נהג) או אינו יודע שעבירה כזו צולמה או נצפתה ועתידה לגרור צעדי אכיפה. במקרים אלה ואחרים, ככל שמאחרים לשלוח לבעלים דוח קנס (סעיף 225א) או הודעה מקדימה על עבירה שצפוי בה אישום (סעיף 239א), כן מקשים עליו ועל זולתו להיזכר בעובדות, לברר מי נהג או לבחון שמה נפלה טעות או שמה יש לנהג הגנה.

בעבירות שצולמו החוק הקיים קוצב ארבעה חודשים – ובנסיבות מסוימות שישה חודשים – למשלוח דוח קנס או הודעה מקדימה. בעבירות שלא

צולמו החוק הקיים קוצב שנה. מוצע לקבוע פרקי זמן הנמדדים לא בחודשים אלא בימים, כמקובל בארצות בנות השוואה.

בפועל, עקב המעבר לאכיפה אלקטרונית אוטומטית (א-3), דומה שרוב דוחות המצלמה בישראל אכן נשלחים כיום בתוך ימים. עם זאת, פרקטיקה משופרת אינה תחליף לחוק שלם ומחייב.

5. אם הדין מוביל לתוצאות אסורות – ולא רק בלתי רצויות – ממילא דרוש לתקן את הדין אף בטרם יתקן החוק.

(א) אף בטרם תימחק חזקת הבעלות מספר החוקים (אם המלצה זו תאומץ), דרוש לחדול מלנקוט הליכים פליליים נגד מי שיש ראיות ברורות לחפותם או אין ראיות מספיקות לאשמתם. יש לקרוא ליועץ המשפטי לממשלה לשקול הנחיה מתאימה ברוח זו, שתחייב את כל רשויות האכיפה והתביעה במדינה.

(ב) בכל הכבוד, יש לקרוא לבתי המשפט לחדול מהרשעת נאשמים שהוכחה חפותם או לא הוכחה אשמתם בעבירות המיוחסות להם ולשים בכך קץ לדין המתיר להרשיע חפים ולפטור אשמים ביודעין.

## 2. סיכום

1. חזקת הבעלות הצמיחה מציאות בלתי מוסברת כמעט, קשה ומטרידה מאין כמותה.

- כדבר שבשגרה ועל דעת בית המשפט העליון, בתי המשפט בישראל מרשיעים נאשמים בעבירות תעבורה שלא עברו וגוזרים עליהם עונשים כבדים ואף מאסר בגין מעשים שלא עשו. חפים מפשע מורשעים רק משום שלא הוכיחו את זהות האשמים, התיקים נסגרים – והעבריינים האמיתיים, המסוכנים, נותרים על הכביש ומוסיפים לנהוג באין מפריע.
- יש שבעל רכב חף מואשם בעבירה חמורה גם כשאדם מזוהה חשוד בה, משום שקל יותר להרשיע את בעל הרכב שלא ביצע את העבירה מלהרשיע את החשוד שכנראה ביצע אותה.

- הדין פוטר את המשטרה מהצורך לחקור בעבירות קנס ובעבירות חמורות כאחת. מלאכת החקירה מוטלת על האזרח, שיורשע וייענש אם ייכשל באיתור העבריין ובהוכחת אשמתו.
- בעבירות קנס, גם כשהנהג העבריין זוהה, יד האכיפה מעדיפה להרשיע חפים מלטרוח על הרשעת האשמים. כדי לבטל דוח ללא משפט לא די שבעל רכב יוכיח את חפותו ואף יצביע על הנהג, אלא דורשים ממנו להשיג מהנהג הודאה. אם העבריין לא יודה, החף יורשע במקומו.
- כתוצאה מעיוותי הדין, עשרות אלפי הרשעות בשנה הן של חפים במקום של אשמים. המדינה מחייבת עברייני תעבורה להשתתף בקורסים לנהיגה נכונה – אך רבים מיושבי הקורסים האלה אינם העבריינים שנהיגתם מסוכנת אלא חפים שנהיגתם טובה או שכלל אינם נוהגים.
- בדומה, יד אחת של המדינה מכבירה במיוחד על נהגים חדשים שביצעו עבירות תעבורה – ואילו ידה האחרת מקלה דווקא עליהם לחמוק מהדין, בהמוניהם, כל עוד ינהגו ברכב שאינו שלהם.
- כאשר עבירת מצלמה נעשית ברכב תאגיד, במקרים רבים מורשע התאגיד במקום הנהג שיש להרתיעו ואף להורידו מהכביש. הנהג והתאגיד בעצמם קובעים מי מהם יורשע, וכל מי שידו משגת רשאי לשלם כסף ולרכוש לעצמו חסינות מפני הרשעות, נקודות ופסילות רישיון.
- עבירות תעבורה במספר עצום נאכפות ללא ראיות ואף בניגוד לראיות, דווקא בזירה היחידה שבה המוני אנשים נורמטיביים באים במגע ישיר עם רשויות האכיפה ובתי המשפט. הדין בכבודו ובעצמו נשען על השקר, וממילא הוא מסמן דרך לאזרח ובה בעת פוגע קשות באמון הציבורי במשפט ובמוסדותיו.
- חזקת הבעלות בכל הקשריה רומסת כליל חוק ומשפט; מעודדת עבריינות ומחריפה את הסכנה בכבישים; סוטה באופן קיצוני מהמקובל במשפט המשווה; וכבר הצמיחה תפיסה שיפוטית מגובשת, מפורשת, שמתור ואף הגיוני להרשיע חפים מפשע בעבירות שלא עברו.



2. הדין והמציאות המתוארים במחקר מעוררים שאלות קשות החורגות הרחק-הרחק מתחום התעבורה. מעבר לחזקת הבעלות כשלעצמה, אין מנוס מלבחון את עצם הקלות שבה המשפט בישראל פנה לדרך אסורה, התמיד בה ללא ביקורת כמעט, מצא לה הצדקות וסופו שהסתגל אליה כאילו אין בלתי. לכן, לא די בתיקון הדין אלא דרוש גם מבט נוקב על הנסיבות שהצמיחו אותו והותירו אותו בתוקפו זמן רב כל כך. אם חשבון נפש כזה ייעשה, אפשר עוד לקוות שמעז יצא מתוק.

**ד"ר איתן לבונטין** הוא בעל תואר ראשון ושלישי במשפטים מהאוניברסיטה העברית בירושלים ותואר שני במשפטים מאוניברסיטת אוקספורד. תחום מומחיותו העיקרי הוא מוסד היועץ המשפטי לממשלה ומקביליו בארצות אחרות, ובפרט תפקידי הייעוץ לרשויות המדינה וייצוג המדינה בבית המשפט.

הצעה לסדר רואה אור במסגרת המרכז "ערכים ומוסדות דמוקרטיים",  
בראשות פרופ' **מרדכי קרמיצר** ובניהולה של **ד"ר תהילה שוורץ אלטשולר**.



המכון הישראלי  
לדמוקרטיה

מסת"ב: 3-194-519-965-978

[www.idi.org.il](http://www.idi.org.il)

