

12.8.2026

לכבוד

גב' גלי בהרב-מיארה

היועצת המשפטית לממשלה

בדואר אלקטרוני: Lishkat-Yoetz@justice.gov.il

הנדון: פנייה בעניין שינוי מדיניות האכיפה והעמדה לדין בגין תקיפות גזעניות נגד נהגי תחבורה

ציבורית

הריני לפנות אליך בדרישה לפעול בדחיפות לשינוי מדיניות האכיפה וההעמדה לדין בגין תקיפות נגד נהגי תחבורה ציבורית ערבים-פלסטינים, המתרחשות בעיקר במזרח ירושלים, לרוב על ידי יהודים וממניע גזעני ואידאולוגי, ובפרט להורות כדלקמן:

- א. להנחות את גורמי החקירה במשטרה להימנע מסגירת תיקי תקיפת נהגים בעילת "חוסר עניין לציבור", ולשקול קביעת מנגנון שלפיו כל החלטה על סגירת תיק כאמור תותנה באישור דרג בכיר בלבד;
- ב. להנחות את משטרת ישראל ואת רשויות התביעה לסווג נהגי תחבורה ציבורית כעובדי ציבור לצורך סעיפי האישום והחמרת הענישה, וזאת עד להסדרה חקיקתית מפורשת;
- ג. להורות למשטרת ישראל להקים לאלתר מערכת פילוח ורישום נתונים ייעודית ומבודדת לאירועי תקיפת נהגים, לצורך זיהוי היקף התופעה, מאפייניה ואופן הטיפול בה.

ממדי התופעה וכשל המערך המניעתי

1. ביום 2.8.2026 הותקף נהג אוטובוס של חברת "סופרבוס" במהלך נסיעה בקו 2 בירושלים, לאחר שכמה צעירים דפקו על דלתות האוטובוס, וכאשר פנה אליהם בבקשה לחדול מכך, הוכה בפניו. על פי הדיווח, כתוצאה מן התקיפה איבד הנהג את הכרתו לזמן קצר, ארבע משיניו נשברו, והוא פונה לקבלת טיפול רפואי בבית החולים; המשטרה פתחה בחקירה.¹
2. מקרה אחרון זה מצטרף לשורה ארוכה של תקיפות אלימות נגד נהגי תחבורה ציבורית. בשנים האחרונות, וביתר שאת לקראת שנת 2026, הפך המרחב הציבורי באוטובוסים לזירה של הסלמה מדאגה בחומרת הפגיעות ושל תחושת הפקרה מערכתית כלפי נהגי אוטובוס ערבים, ובפרט במזרח ירושלים. לא במקרה הנהגים הנפגעים הם ערבים פלסטינים.

¹ ראו דיווח במאקו: https://www.mako.co.il/men-men_news/Article-7a9d917aa62cf91026.htm

3. מיקוד התופעה בולט במיוחד באזור ירושלים, שם תועדו אירועי שיא של 12 תקיפות בשבוע אחד², ובמקרים מסוימים אף 9 תקיפות ביום בודד נגד נהגים בשל זהותם הלאומית³. זאת ועוד, מן הראיונות שערכו סטודנטים בקליניקה בשטח בירושלים עלה כי מרבית התקיפות מתרחשות בעיר⁴. תקיפות אלו אינן "התלקחות רגעית"; הן כוללות לעיתים מארבים מתוכננים מראש, ייחודיים ואבנים וריסוס בגז לפלל תוך כדי נסיעה, פעולות המסכנות באופן ישיר לא רק את הנהג אלא גם את עשרות הנוסעים – ילדים וקשישים – הנמצאים באוטובוס⁵. מן הראיונות עולה, כי הנהגים מתארים שגרה יומיומית רוויה בחרדה קיומית, עד כדי תחושת פחד מוות ממשי בכל פעם שהם פותחים את דלת האוטובוס. כדבריהם: "אנחנו כבר לא מסוגלים לראות בנוסע אחר שמבקש שירות, אנחנו רואים בכל אדם שעולה לאוטובוס תוקף פוטנציאלי חמוש שיכול לסיים את החיים שלנו"⁶.

4. הסוגיה אף הגיעה לפתחה של הכנסת, אשר דנה בה ביום 27.1.2026 במסגרת דיון על הקמת ועדת משנה מיוחדת לתחבורה ציבורית. נתוני השטח שנאספו על ידי ארגוני הנהגים והוצגו בוועדות ובכתבות חושפים תמונה קשה של עלייה דרמטית ברמת הסיכון היומיומית, המעידה על קריסה ממשית של מערך ההרתעה. בעוד שבשנת 2022 העידו כ-37% מהנהגים על חוויות אלימות משולבת - פיזית ומילולית⁷ - הרי שנכון לשנת 2026 נתון זה זינק ללמעלה מ-52%⁸, כאשר כיום 54% מכלל נהגי התחבורה הציבורית מדווחים כי הותקפו פיזית במהלך עבודתם⁹. משמעותם הסטטיסטית של נתונים אלה היא שבכל יום מותקפים לפחות שני נהגים ברחבי המדינה, כאשר גם עוצמת הפגיעה עולה בהתמדה: שיעור הנהגים שחוו חמישה מקרי אלימות פיזית או יותר הוכפל פי שניים בתוך ארבע שנים בלבד¹⁰.

5. נוסף על כך, בדיוני ועדת המשנה בכנסת אובחנו שני דפוסים נפרדים של אלימות. הדפוס הראשון, המכונה "אלימות ותיקה", נובע מחיכוכים על רקע איכות השירות, כגון איחורים או צפיפות. הדפוס השני, המדאיג הרבה יותר, הוא אלימות המבוססת על רקע גזעני ואתני מובהק¹¹. הרוב המוחלט של הנהגים המותקפים בנסיבות אלו הם נהגים ערבים ומוסלמים, בעוד שהתוקפים הם ברובם קטינים יהודים.

² צ'רלי סמרס, "Arab bus drivers face unfettered violence in Jerusalem, with 12 attacks in a week", THE TIMES OF ISRAEL (2025) <https://www.timesofisrael.com/arab-bus-drivers-face-unfettered-violence-in-jerusalem-with-12-attacks-in-a-week/>

³ ניר חסון ויפעת ראובן, "יתשע תקיפות ביממה: מחריף גל האלימות נגד נהגי אוטובוס ערבים בירושלים", הארץ, (2025) <https://www.haaretz.co.il/news/politics/2025-11-06/ty-article/premium/0000019a-54be-d2eb-afda-d6bffa1140000>

⁴ ראיון עם נהגי אוטובוס בירושלים, שנערך על ידי רובא סהלה ובשאר ביאדסה בתאריך 12.1.2026.

⁵ הראיונות בשטח נערכו על ידי הסטודנטים בקליניקה לזכויות אדם בפקולטה למשפטים באוניברסיטת תל אביב: בשאר ביאדסה ורובא סהלה.

⁶ ראיון עם נהגי אוטובוס בירושלים, שנערך על ידי רובא סהלה ובשאר ביאדסה בתאריך 12.1.2026.

⁷ חופית כהן אולאי, "54% מנהגי התחבורה הציבורית עברו תקיפה פיזית, 73% אינם חשים בטוחים", כלכליסט, (2026) https://www.calcalist.co.il/local_news/article/skb0sm9p11x#google_vignette.

⁸ שם.

⁹ שם.

¹⁰ ניר צדוק, "בכל יום מותקפים לפחות שני נהגי אוטובוס ברחבי המדינה. אז איך מונעים את העימות הבאה?", ynet, (2026) <https://www.ynet.co.il/news/article/yokra14643407>.

¹¹ פרוטוקול מס' 1 משיבת ועדת המשנה של ועדת הכלכלה לתחבורה ציבורית, הכנסת ה-25, מושב רביעי (27 בינואר 2026), עמ' 7.

6. בישיבת ועדת הכנסת הופיע מר ששי שדה, משנה למנכ"ל ההסתדרות הלאומית, שמסר כי קיימת עלייה עקבית ומתמשכת בהיקפי הפגיעה. לדבריו, שיעור הנהגים שהצליחו להימנע מחוויית אלימות מילולית צנח מ-35% בשנת 2021 ל-23% בלבד בשנת 2026; משמעות הדבר היא כי קרוב ל-80% מכלל הנהגים בישראל חוו אלימות מילולית ברמות שונות במסגרת עבודתם.¹² עוד הדגיש כי מציאות מדממת זו מתורגמת באופן ישיר לפגיעה רחבה ועמוקה בביטחונם האישי של העובדים ולשחיקה חסרת תקדים בזכותם הבסיסית ביותר - הזכות לשוב לביתם בשלום בתום יום העבודה. באותה ישיבה הוצגו גם נתוני המעסיקים של חברות התחבורה הציבורית התחרותיות, באמצעות מר אריק סיני, יו"ר חברת "קווים", שמהם עלה כי היקף האלימות בפועל עולה עשרות מונים על הנתונים הרשמיים, וכי ההערכות הענפיות מדברות על סדר גודל של בין 6,000 ל-9,000 אירועי אלימות בשנה.

7. חרף העובדה שחברות התחבורה משקיעות אלפי שעות עבודה באיסוף נתונים, בסינון רעשי רקע ראייתיים ובהגשת תלונות מתועדות ומגובות בסרטונים, המערכת מגיבה בנסיגה כמעט מוחלטת ממיצוי הדין. במדגם ממוקד של 81 תלונות מתועדות ואיכותיות שהוגשו נמצא כי ב-76% מהתיקים - המהווים כ-95% מן המדגם שהטיפול בו הסתיים - הוחלט על גניזת ההליכים. בין אם הגניזה נשענת על עילות מנהליות של קושי ראייתי, חוסר יכולת לאתר חשודים או סגירת תיקים בעניינם של קטינים בהסדרים מקלים, השורה התחתונה נותרת זהה: מתוך עשרות מקרי אלימות חמורים, רק תיק בודד, אם בכלל, מבשיל לכדי כתב אישום.¹³

8. ואכן, תלונות רבות של נהגים נסגרות ללא טיפול אפקטיבי וללא הגשת כתבי אישום, לעיתים קרובות בעילה של "חוסר עניין לציבור" - וזאת אף שהבטחת בטיחותה של התחבורה הציבורית היא אינטרס ציבורי מובהק. התנהלות זו משקפת מדיניות פסולה של סגירת תיקים סדרתית; עדות בולטת לכך היא הנתון שלפיו למעלה מ-300 תלונות של נהגים בחברת "קווים" לבדה נסגרו בעילה זו, באופן היוצר מציאות של "דלת מסתובבת" ומקנה לתוקפים תחושת חסינות.¹⁴

9. גם חומרת התקיפות עברה עליית מדרגה מסוכנת. למעלה משליש מן האירועים המדווחים כוללים שימוש באמצעי תקיפה מאולתרים אך קטלניים, כגון סכינים, מקלות, בקבוקי זכוכית וגז פלפל.¹⁵ המקרים הקשים ביותר מתארים נהגים שאושפזו במצב אנוש, כשהם מורדמים ומונשמים לאחר דקירות בראש או חבלות קשות - אירועים המותירים צלקות פיזיות ונפשיות ארוכות טווח.¹⁶

¹² פרוטוקול מס' 1 מישיבת ועדת המשנה של ועדת הכלכלה לתחבורה ציבורית, הכנסת ה-25, מושב רביעי (27 בינואר 2026), עמ' 10.

¹³ שם, עמ' 22-23.

¹⁴ ישיבת ועדת המשנה של הכנסת מיום 27.1.2026.

¹⁵ ניר צדוק, "בכל יום מותקפים לפחות שני נהגי אוטובוס ברחבי המדינה. אז איך מונעים את העימות הבאה?", ynet, (2026).

¹⁶ <https://www.ynet.co.il/news/article/yokra14643407>.

שם.

10. לכך יש להוסיף כי ענף התחבורה הציבורית בישראל סובל ממחסור כרוני של כ-5,000 נהגים, ולפי ההערכות עוזבים את הענף מדי שנה כ-2,000 נהגים. עוד נמצא כי החסם המרכזי לגיוס עובדים חדשים ולשימור העובדים הקיימים אינו רק השכר, אלא בראש ובראשונה תחושת חוסר המוגנות¹⁷. כך, למשל, כ-73% מהנהגים העידו בסקרים כי אינם חשים בטוחים במקום עבודתם¹⁸. ראיונות העומק שסטודנטים בקליניקה ערכו עם נהגים בשטח בירושלים מחזקים נתון סטטיסטי זה לכדי זעקה אנושית: נהגים מתארים מצב שבו הם עולים לאוטובוס בחרדה ורואים בכל נוסע תוקף פוטנציאלי. הנהג, המוגדר באופן רשמי כ"עובד חיוני" המשרת את המדינה בשגרה ובחירום, מוצא עצמו מפקיר את שלומו הפיזי עבור שכר זעום ותנאי עבודה קשים, מה שמוביל לנטישה המונית של המקצוע ולפגיעה ישירה בשירות הציבורי לכלל אזרחי המדינה.

11. אוזלת היד של המערכת וסגירת התיקים הסיטונאית מייצרות אצל הנהגים תסכול עמוק ואובדן אמון ברשויות אכיפת החוק. כתוצאה מכך, עולה מן הראיונות שערכנו כי נהגים רבים בוחרים במודע שלא להגיש תלונות, או שלא להמשיך בהליכים משפטיים, מתוך הבנה שהגשת תלונה כרוכה בבזבוז זמן עבודה יקר ובחשיפה לנקמנות, ללא הגנה ממשית או תועלת מצד המדינה. "אפקט מצנן" זה מעוות את התמונה העובדתית, שכן הוא מקטין באופן מלאכותי את הנתונים הרשמיים ומגביר את תחושת ההפקרות בשטח. כך, למשל, נהגים שרואיינו בירושלים מסרו לנו במישור כי החליטו להפסיק להגיש תלונות למשטרה או לשתף פעולה עם הליכים משפטיים בעקבות מקרי תקיפה. הנימוק המרכזי שחזר על עצמו משקף ייאוש עמוק: הנהגים מסבירים כי הגשת תלונה חושפת אותם לסיכונים נקמנות, כאשר ממילא, בסופו של יום, המערכת צפויה לסגור את התיק בתוך זמן קצר.¹⁹

הצורך במענה אכיפתי ייעודי לתקיפות נגד נהגי תחבורה ציבורית

12. נסיבות התופעה, חומרתה, היקפה ותגובת הרשויות בעניין האכיפה מצדיקים ביצוע השוואה אל מול האלימות הגואה נגד צוותים רפואיים במערכת הבריאות. מנתוני מרכז המחקר והמידע של הכנסת משנת 2022 עולה כי במערכת הבריאות, אשר סובלת מהיקפי אלימות דומים מבחינת סדרי הגודל (בין 2,200 ל-3,000 אירועים בשנה)²⁰, הכירה המדינה בתופעה כ"מכת מדינה" הדורשת מענה רוחבי, תקיף ומיידי. בעוד שבגזרת הצוותים הרפואיים המדינה הקימה ועדה ייעודית (ועדת מור-יוסף)²¹, הקצתה תקציבי עתק להצבת נקודות שיטור בבתי חולים, והובילה להנחיות חקירה מחמירות לפיהן סגירת תיק תתאפשר רק באישור דרג בכיר (ראש יחידת חקירה או תביעה)²², הרי שבענף התחבורה הציבורית שולטת גישה הפוכה המותירה את נהגי האוטובוסים להתמודד לבדם בחזית המאבק.

¹⁷ פרוטוקול מס' 1 משיבת ועדת המשנה של ועדת הכלכלה לתחבורה ציבורית, הכנסת ה-25, מושב רביעי (27 בינואר 2026), עמ' 5.

¹⁸ חופית כהן אולאי, "54% מנהגי התחבורה הציבורית עברו תקיפה פיזית, 73% אינם חשים בטוחים", כלכליסט, (2026). https://www.calcalist.co.il/local_news/article/skb0sm9p11x#google_vignette.

¹⁹ ראיון עם נהגי אוטובוס בירושלים, שנערך על ידי רובא סהלה ובשאר ביאדסה בתאריך 12.1.2026.

²⁰ נעם גרינברג יישום הדוח למיגור האלימות כלפי צוותים רפואיים בישראל, עמ' 23 (מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2022).

²¹ שם, עמ' 8.

²² שם, עמ' 4-7.

13. פער רדיקלי זה בא לידי ביטוי מובהק בשורה התחתונה של שיעורי ההעמדה לדין והרתעת העבריינים. בעוד שדו"ח הכנסת בעניין מערכת הבריאות חושף כי ב-45% מהתיקים שנפתחו בגין תקיפת עובד ציבור במוסד רפואי בין השנים 2018-2021 הוגש כתב אישום²³, וב-87% מהם נרשמה הרשעה פלילית²⁴, הרי שבתיק נהגי האוטובוסים מדובר על שיעור אכיפה אפסי, כאשר מאות תלונות של חברות התחבורה נסגרות באופן סיטונאי תחת העילה המקוממת של "חוסר עניין לציבור"²⁵. הנתונים ההשוואתיים הללו מוכיחים מעל לכל ספק כי מערכת אכיפת החוק בישראל מחזיקה בכל הכלים המשפטיים והמנהליים הנדרשים כדי למגר את האלימות ולייצר הרתעה, והבחירה שלא להפעילם במקרה של נהגי האוטובוסים - שרובם המכריע ערבים ומוסלמים - אינה נובעת מחוסר יכולת אופרטיבית, אלא מהחלטת מדיניות פגומה המייצרת, הלכה למעשה, אזרחות סוג ב' והפקרה מודעת של ביטחונם האישי.

14. היעדר מענה אכיפתי הולם לתופעה זו פוגע פגיעה ממשית בזכויות היסוד של הנהגים, ובהן הזכות לחיים, לשלמות הגוף, לכבוד ולביטחון אישי, המעוגנות בחוק-יסוד: כבוד האדם וחירותו. האלימות המתמשכת שאליה הם חשופים במהלך עבודתם, בלא מענה מרתיע ויעיל מצד רשויות האכיפה, מותירה אותם חשופים דרך קבע לתקיפות הפוגעות בבריאותם הפיזית והנפשית. נוסף על כך, הפגיעה המתמשכת בתחושת המוגנות מביאה לנטישת עובדים, מקשה על גיוס נהגים חדשים ופוגעת, הלכה למעשה, גם בחופש העיסוק וביכולת להתפרנס בבטחה. במהלך הדיון בוועדת המשנה בכנסת הודגש כי הסביבה המאיימת בענף הפכה לחסם תעסוקתי של ממש, על רקע מחסור חריף של אלפי נהגים בענף.²⁶

15. קושי נוסף נעוץ בכך שחוק העונשין, בנוסחו הנוכחי, אינו כולל עבירה ייעודית של תקיפת נהג בתחבורה ציבורית. היעדר הסדר מפורש זה עלול לתרום להיעדר אחידות באכיפה. אמנם, בחלק מן המקרים נעשה שימוש בעבירה של תקיפת עובד ציבור, אך במקרים רבים אחרים האירועים מסווגים כתקיפות "רגילות" בין אזרחים.²⁷ חוסר אחידות זה מחליש את המסר ההרתעתי ומצמצם את השימוש בכלי ענישה מחמירים. בה בעת, הובעה גם העמדה כי מבחינה מהותית יש מקום להתייחס לנהגי תחבורה ציבורית כאל מי שממלאים תפקיד ציבורי חיוני, ובפרט במקרים שבהם מתקיים מניע גזעני, שאז קיים ממילא בסיס נורמטיבי להחמרה בענישה.²⁸

²³ שם, עמ' 31.

²⁴ שם, עמ' 32.

²⁵ דו"ח הוועדה לביטחון לאומי, ארגון נהגי התחבורה הציבורית בישראל: "נהג שוכב מורדם ומונשם - אי אפשר להמשיך עם האלימות הזו", (17.11.2025). <https://main.knesset.gov.il/apps/committees/2229/news/17021>.

²⁶ פרוטוקול מס' 1 משיבת ועדת המשנה של ועדת הכלכלה לתחבורה ציבורית, הכנסת ה-25, מושב רביעי (27 בינואר 2026), דברי ח"כ נעמה לזימי, עמ' 4.

²⁷ שם, בעמ' 13.

²⁸ שם, דברי שרה רובק ייעוץ וחקיקה פלילית, משרד המשפטים, בישיבת ועדת המשנה של הכנסת מיום 27.1.2026, עמ' 27.

16. לכך יש להוסיף כי, ככל הידוע, משטרת ישראל אינה מפעילה מערכת רישום ייעודית ונפרדת המאפשרת פילוח שיטתי של תקיפות נגד נהגי תחבורה ציבורית.²⁹ היעדר תשתית נתונים סדורה מקשה על זיהוי היקף התופעה, מאפייניה ודפוסי הטיפול בה, וממילא פוגע ביכולת לגבש מדיניות אכיפה ממוקדת, להקצות משאבים מתאימים ולבחון את אפקטיביות הטיפול המשטירי. בתוך כך, מי שנושאים בנטל התיעוד והאיסוף הם ארגונים אזרחיים ואיגודי עובדים, חלף הגורמים הממשלתיים המוסמכים.³⁰

17. המודל של גיבוש מדיניות אכיפה ותביעה מחמירה במענה לתופעות הנתפסות כבעלות חומרה ציבורית מיוחדת מוכר היטב במשפט ובמינהל הישראלי. דוגמה לכך ניתן למצוא במדיניות האכיפה שגובשה בעקבות אירועי 7 באוקטובר 2023, שבמסגרתה נקבעו הנחיות מחמירות ביחס לעבירות הסתה, גילויי הזדהות עם ארגון טרור ותמיכה בטרור בעת חירום או פעילות מלחמתית.³¹ מדיניות זו באה לידי ביטוי בהפעלת מלוא הכלים האכיפתיים והדיוניים העומדים לרשות המדינה. הדוגמה האמורה מלמדת כי כאשר הרשויות מזהות צורך ציבורי דחוף, הן מחליטות לגבש במהירות מדיניות אכיפה סדורה, ממוקדת ומחמירה.

18. על רקע זה, בולט במיוחד היעדרו של מענה אכיפתי דומה בכל הנוגע לתקיפות נגד נהגי תחבורה ציבורית. כאשר מדובר בתופעה חוזרת, רחבת היקף ובעלת מאפיינים ייחודיים, ובפרט מקום שבו חלק ניכר מן הנהגים הנפגעים הם ערבים-פלסטינים, הימנעות מבחינתה כתופעה מערכתית והמשך הטיפול בה כאוסף אירועים פרטניים בלבד מעוררים קושי ממשי מבחינת עקרון השוויון בפני החוק וחובת המדינה להגן על ביטחונם האישי של הנהגים.

19. **מכלול נתונים זה מחייב, אפוא, מעבר ממדיניות תגובתית למדיניות אכיפה יזומה, סדורה ושוויונית, שתבטיח כי תקיפות נגד נהגי תחבורה ציבורית יטופלו בהתאם לחומרתן, להיקפן ולהשלכותיהן על שלום הנפגעים ושלום הציבור.**

20. נדגיש כי הצעדים הפיזיים והטכנולוגיים שנקטו זה מכבר או נשקלים להתקנה באוטובוסים - ובהם מחיצות מגן, מצלמות אבטחה ולחצני מצוקה - אינם יכולים, כשלעצמם, לתת מענה מספק לתופעה. בהיעדר מדיניות אכיפה מחמירה, עקבית ופומבית, אמצעים אלה נותרים חלקיים ואינם מטפלים בשורש הבעיה. אמצעי מיגון עשויים לצמצם סיכון נקודתי, אך אינם מהווים תחליף להרתעה משפטית אפקטיבית ולמסר ברור של אפס סובלנות כלפי תקיפת נהגי תחבורה ציבורית.

²⁹ פרוטוקול ועדת המשנה לתחבורה ציבורית (27 בינואר 2026), עמ' 5.

³⁰ שם, עמ' 13.

³¹ מכתב מאת אלון אלטמן, המשנה לפרקליט המדינה (תפקידים מיוחדים), אל שמחה רוטמן, יו"ר ועדת החוקה, חוק ומשפט, בעניין "שינוי בהנחיות פרקליטות המדינה בעניין פתיחה בחקירה בעבירות הסתה והזדהות עם ארגון טרור, בעקבות מלחמת 'חרבות הברזל'". (19.10.2023)

21. נוכח האמור לעיל, תקיפות נגד נהגי תחבורה ציבורית בישראל אינן יכולות עוד להיתפס כרצף של אירועים נקודתיים או כחיכוכים אקראיים במהלך הנסיעה. מדובר בתופעה רחבה, חוזרת ובעלת מאפיינים מובהקים, אשר מצדיקה הכרה מערכתית בה כחמורה במיוחד ומחייבת גיבוש מענה אכיפתי ייעודי. בהקשר זה, התופעה מתיישבת גם עם המאפיינים שיוחסו בפסיקה ובדיוני המחוקק למצבים של ריבוי עבירות מאותו סוג בהיקף ובתדירות הסוטים באופן מהותי מן הרמה העבריינית הנוהגת.³²

לאור האמור לעיל, נבקש את התערבותך הדחופה ואת גיבושה של מדיניות אכיפה ברורה, שוויונית ואפקטיבית בהתאם לסעדים שפורטו לעיל. נודה לקבלת התייחסותך בהקדם.



בכבוד רב,
סאוסן זהר, עורכת דין

פנייה זו חוברה ביוזמת ובסיוע הסטודנטים: בשאר ביאדסי ורובא סהלה

³² דנ"פ 2316-95 עימאד גנימאת נ' מדינת ישראל, מט(4) 589, פסקה 24 (1995).