

האומנם החמרת הענישה מונעת תאונות דרכים? / ד"ר בועז סנג'רו*

כפעם בפעם מוצע להחמיר בענישת עבריינים, מתוך מחשבה שהדבר נחוץ לשם הקטנת שיעורי הפשיעה. זאת, בדרך-כלל, במנותק מן המציאות המשפטית הישראלית. בישראל עדיין תקפה חקיקה פלילית שמקורה במנדט הבריטי על ארץ ישראל, שיש בה יותר מדי עבירות, עם הגדרות רחבות מדי ומעורפלות ועם עונשים מרביים מופרזים. בנוסף, שיעור הזיכויים הולך ופוחת, וכבר הגיע לרמה האפסית של 2 פרומיל (כן, על-פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, רק 2 מ-1,000 נאשמים צפויים להיות מזוכים על-ידי בית-המשפט). שיעורי הכליאה בישראל הם מהגבוהים במערב (שאליו אנו, כנראה, רוצים להידמות) והם הולכים וגדלים מעשור לעשור, חרף העובדה שבת-הסוהר מלאים עד אפס מקום. לפי המחקרים הקרימינולוגיים המקצועיים, המאסר איננו משקם, אלא נהפוך הוא: לאחר שסבל מאוד בכלא, והתחבר שם עם עבריינים, משתחרר האסיר עם יחס אנטי-חברתי יותר מזה שהיה לו כשנכלא. ובכל זאת, רווחת בציבור (לרבות בקרב חברי בית-המחוקקים) האשליה כי ניתן וצריך להחמיר עוד יותר. כביכול אין דרכים אחרות להתמודדות (חינוך, הסברה, תשלום פיצויים) עם בעיות חברתיות מלבד כליאתם של חלק מהנוגעים בדבר.

מפעם לפעם מוצע להחמיר עוד יותר את הענישה על עבירות תעבורה. מבקשים להשיג הרתעה. שוכחים שמכיוון שבחלק ניכר מעבירות התעבורה מדובר ב"אחריות קפידה", שהיא אחריות כמעט מוחלטת ולא נדרשת אפילו רשלנות (וודאי שלא נדרשת מודעות), ספק אם ניתן תמיד להרתיע, וברור שבחלק מהמקרים אנו מענישים ללא כל אשמה וגורמים עוול.

השבוע פורסם (ynet, 12.3.08) כי שר התחבורה מופז תקף בחריפות את שופטי התעבורה והאשים אותם בכך שהם "שמים מקלות בגלגלי המאבק בתאונות הדרכים". זאת משום שכמה שופטים סירבו לאשר הסדר של פסילה מנהלית סיטונית של רישיונות נהיגה שיזם משרד התחבורה. ומדוע סירבו לפקודת השר?

* ד"ר בועז סנג'רו הוא ראש החטיבה למשפט פלילי וקרימינולוגיה במרכז האקדמי למשפט ולעסקים.

רק משום שהסדר הפסילה החדש איננו מעוגן בחוק כנדרש...כמה לא יפה מצידם להיות כל-כך דקדקנים כעל כף המאזניים מונחת "המלחמה בתאונות הדרכים", לא פחות.

לבסוף, ברצוני להעלות את האפשרות שעצם הביטוי השגור "המלחמה בתאונות הדרכים" ממקד את תשומת-הלב בחיפשו של אויב (הנהג הנוראי) ובהחמרה עימו (וב"מלחמה" - כמו במלחמה), ומסיח את הדעת מגורמים משמעותיים מאוד אחרים לתאונות הדרכים, כגון העדר השקעה מספקת בתשתיות. כך, למשל, סבורני כי קיומם באלף השלישי למנינם של כבישים בין-עירוניים ללא הפרדה פיזית בין המסלולים המנוגדים (מלבד הקו הרציף הלבן המסומן על גבי הכביש, שהוא בעצם הפרדה רעיונית בלבד), הוא מחדל חמור של רשויות המדינה וטעות פטאלית (במובן הגשמי ביותר של המלה) בהקצאת המשאבים. לו נקלע לכוכבנו חוצן וצפה בשתי מכוניות הנוסעות (כחוק!) במהירות יחסית של 180 קמ"ש (90 קמ"ש כל אחת) זו לעבר זו וחולפות במרחק של סנטימטרים ספורים זו מזו, משני צידיו של פס לבן המשורטט על הכביש, היה וודאי חושב שמדובר במטורפים המשחקים במשחק מסוכן מאוד, בסגנון "רולטה רוסית". אלא שהשיח המקובל, אודות "מלחמה" (לא פחות) בתאונות הדרכים, המגובה בתשדירי תעמולה המכתירים נהגים רשלנים כפושעים ואפילו כרוצחים, מקשה על זיהוי הרשויות המקמצות בתשתיות כבישים ומבזבזות חיי אדם כ"אויב" שעליו אולי יש להכריז "מלחמה".