

# 5 שנות מאסר על עצירת רכבת

20:00 21.10.2014

בועז סנג'רו

ממשלת ישראל הכריזה על מלחמת חורמה בנהגים. קשה מאוד לפרש אחרת את הצעת החוק שיזמה — תיקון 112 לפקודת התעבורה — ושתובא לדין (בוועדת הכלכלה משום מה, ולא בוועדת חוקה, חוק ומשפט) ב-27 באוקטובר.

בניגוד לסברה המקובלת, החוק הפלילי לא נועד רק לעבריינים, אלא הוא מגדיר ותוחם את יכולתן של רשויות המדינה לפגוע באזרח, ובכך בעצם תוחם גם את זכויותיו. ככל שהכנסת מוסיפה איסורים פליליים או מחמירה בעונשים, נותרת לנו, האזרחים, חירות קטנה יותר. כך במיוחד כשמדובר בהתנהגויות שאינן אסורות מאז ומתמיד בכל החברות כמו עבירות האלימות, אלא הן אסורות רק משום שאסרו עליהן, כמו עבירות תעבורה.

הצעת החוק החדשה מאיימת לרמוס את עקרון הפרופורציה ולהחמיר מאוד, שלא לצורך, עם נהגות ונהגי ישראל. בפתח דברי ההסבר להצעה מוצהר, כי מטרתה היא "החמרת אמצעי האכיפה". זאת אף על פי שבחוק הקיים קבועות אינספור עבירות תעבורה עם עונשים לא קלים, ולמרות שהמחקרים מלמדים כי הגורם המרכזי לתאונות הדרכים איננו העדר איסורים, אלא תשתיות כבישים לקויות והעדר אכיפה של איסורים על נהיגה שהיא באמת מסוכנת (בהבדל מאיסורים שקל לאוכפם ולגבות קנסות על הפרתם).

כמה מסעיפי הצעת החוק מרחיבים את סמכויות השוטרים לפסילה מינהלית של רישיון הנהיגה ולהשבתת הרכב — גם כשלא מדובר בעבירה שנעברה לנגד עיני השוטר, וגם כשלא נגרמה תאונה. הסדרים כאלה מעניקים למשטרה סמכויות שיפוטיות, מייתרים את בתי המשפט ומכרסמים בזכויות האזרח. ההסברים המובאים לכך רחוקים מלשכנע: "מאחר שחזקת התקינות השלטונית עומדת לרשות הרישוי", מוצע לבטל את הצורך באישור של בית המשפט לפסילה המינהלית בתוך 30 ימים.

הצעת החוק מחמירה מאוד, לרעת הנהגים, גם את ההסדרים של בדיקות שכרות, אף על פי שהעוסקים בנושא יודעים שהבדיקות הללו אינן מדויקות, ונפלות בהן טעויות רבות. בנוסף, כפי שכתב שופט התעבורה ד"ר אברהם טננבוים: "מהו 'הפרופיל' של 'הנהג העבריין' הממוצע שמואשם בעבירה של נהיגה בשכרות? ... רובם הגדול של הנהגים/נהגות שהובאו לפני הם בחורים/בחורות צעירים שיצאו לבילוי עם חבריהם. כמות האלכוהול שצרכו לא היתה גבוהה. בדיקות המאפיינים שערכה להם המשטרה היו תקינות, וחלקם לא יכלו לדעת בדיוק את רמת שכרותם... רובם ככולם הם אנשים חיוביים, נורמטיביים לחלוטין, שומרי חוק... הם הפנימו את העבירה, וברור כי מעתה ייזהרו משנה מונים מנהיגה כזו. מדובר באנשים בראשית דרכם שלחלקם השלילה מהווה פגיעה קשה בהכנסתם ובאורח חייהם".

בשם ה"יעילות" מוצע כי בית המשפט יכפיל את הקנס של נהג שהעז להתייצב למשפט, וללא בושה מוסבר, כי "הצעת חוק זו כוללת גם כמה הצעות שנועדו להרתיע מפני בקשות להישפט". בדומה מוצע, כי נהג המעז לבקש להישפט יחויב להפקיד ערובה בגובה הקנס (כלומר, מבחינה מעשית, לשלם את הקנס מראש).

חוסר ההבנה של עקרונות המשפט הפלילי מגיע לשיאו בהצעה לקבוע עבירה ועונש כדלקמן: "65(ג) לא יימצא עובר דרך על מסילת ברזל שאינה מסילת ברזל מקומית, אלא במפגש מסילת ברזל. (ד) עובר דרך, למעט נוהג רכב, העובר על הוראות סעיף קטן (ג), דינו — מאסר וקנס...; נוהג רכב העובר על הוראות סעיף קטן (ג), דינו — מאסר שלוש שנים וקנס... ואם גרמה העבירה לעצירתה של רכבת, דינו — מאסר חמש שנים וקנס..." דברי ההסבר: "רכב החוצה או המנסה לחצות מסילה בעת שרכבת מתקרבת, עלול לגרום לתאונה, תוך גרימת נזק ונפגעים הן ברכב החוצה והן ברכבת, ובכל מקרה מחייב בלימה עד כדי עצירה מוחלטת של הרכבת, דבר שיש בו כדי לשבש את תפקודה התקין של הרכבת ולפגוע בשירות שעליה לתת ללקוחותיה".

מאסר הוא עונש קשה ביותר, ויש לייחדו לעבירות חמורות, ובמיוחד לעבירות אלימות. אפילו על עבירות אלימות העונשים המקובלים הם לעתים קרובות פחות חמורים. כאן מוצע עונש חמור ביותר, של 5 שנות מאסר, על עיכוב תנועת הרכבת. דומה כי כל מלה נוספת מיותרת, ובכל זאת אינני יכול להימנע מלשאול: מהו עונשו הראוי של חבר כנסת שיתמוך בעונש כל כך לא פרופורציוני, עד כי "יש בו כדי לשבש את תפקודו התקין" של בית המחוקקים "ולפגוע בשירות שעליו לתת ללקוחותיו"?

פרופ' סנג'רו הוא ראש החטיבה למשפט פלילי ולקרימינולוגיה במרכז האקדמי למשפט ולעסקים