

על הענישה בתעבורה - היש מקום לשיקול דעת שיפוטי?

פרופ' דוד שנער

אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

מדען ראשי, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

הענישה כחלק ממערך הבטיחות בדרכים

• המרכיבים בעיצוב ההתנהגות הבטוחה בכבישים:

– חינוך

– הכשרת נהיגה

– רישוי

– אכיפה

– שיפוט

• הענישה – תוצר השיפוט והחוק - היא קצה המקל

• אז מה הפוטנציאל לכשר ההרתעה?

תורת התועלת או כיצד מקבל הנהג החלטות

- תועלת = ערך מוצר X הסיכוי לקבל את המוצר
- עלות נתפסת של ענישה = עוצמת העונש X הסיכוי לעונש
- הסיכוי לעונש על עבירת תנועה = הסיכוי להיתפס X הסיכוי להיות מורשע
- התועלת של התנהגות (למשל נהיגה במהירות) = לערך "הפרסים" (ריגוש, חיסכון בזמן) X הסיכוי לממש כל ערך כזה – ערך "העונשים" (תאונה, דו"ח) X הסיכוי של כל אחד מהם
- אבל האם הערכים – חיוביים ושלייליים – זהים לכל?³

דוגמא: העלות הנתפסת של שימוש בטלפון ללא דיבורית

- מהי ההרתעה של קנס של 750 ₪ עבור שיחה בטלפון ללא דיבורית, בהנחה שהסיכוי הנתפס על ידי הנהג להיתפס הוא 5%?
$$- 38.5 = 0.05 \times 750 \text{ ₪}$$
- ואם מורידים את הקנס ל 500 ₪?
$$- 25 = 0.05 \times 500 \text{ ₪}$$
- אבל אם הסיכוי הנתפס על ידי הנהג להיתפס הוא רק 1% אז ערך העונש = 5 ₪
- להשיג הרתעה משמעותית שוות ערך ל 100 ₪ צריך קנס של 20,000 ₪!!! (או להגדיל את הסיכוי הנתפס להיתפס ל 20%)
- ו 750 ₪, האם ערכם זהים לכל נהג?



משמעות הערך החברתי של שוויון בפני

החוק

- העונשים על עבירות תעבורה: קנס, שלילה, החרמת רכב, מאסר
- האם יש מכנה משותף לכולם? למשל כסף?
- האם עבור אותו מכנה יש שוויון אצל בני אדם שונים?
- האם מקור התשלום משנה – עבירות ברכב אישי (real money) לעומת רכב חברה? רכב של הורים?
- האם שיקולים כאלו קיימים בחוק? בראש של השופט/ת?
- מסקנה: שוויון פסיכולוגי מצריך "שיקול דעת שיפוטי"

העונש חייב להיות "משמעותי" – עבור כולם. אבל "ערך" הקנס שונה עבור אנשים שונים

הלסינקי, פינלנד (AP, 2.11.2004) – לאור דו"ח המהירות של אנסי ונג'וקי, פינים רבים שואלים את עצמם אם הגישה השוויונית שלהם לא הורידה אותם מהפסים.

אכן ונג'וקי נהג במהירות 75 קמ"ש באזור של 50 קמ"ש. אבל
??\$103,000

הקנסות בפינלנד מבוססות לא רק על חומרת העונש אלא גם על רמת ההכנסה של העבריין. ונג'וקי הוא מנהל בכיר בנוקיה והכנסתו ב-1999 הייתה \$5.2 מליון.

בית המשפט – מאוחר יותר - חתך את הקנס ל-\$5,245, אך לא לפני שהפינים התפרצו בזעם. "יש משהו רקוב במערכת הקנסות שלנו והיא זקוקה לשינוי" אומרת לינה הרקימו, מחוקקת בבית הנבחרים הדורשת את תיקון החוק.

הצמדת קנסות לרמת ההכנסה קיימת בשוודיה, דנמרק וגרמניה. אך הן קובעות תקרה – למשל \$98 בשוודיה. בפינלנד אין גבולות. ועד כמה שידוע פינלנד היא המדינה היחידה שמיישמת את זה לעבירות תנועה.



אבל לשיקול הדעת השיפוטי יש גם חסרונות

- מפחית עקביות בענישה – ומקטין את תועלת השלילית הנתפסת
- הופך את החוק ואת תהליך הענישה לנושא למשא ומתן – תמרון בין שופטים
- פותח פתח להטיות בגין עמדות אישיות ודעות קדומות
- אז האם בישראל באמת יש שונות גבוהה בין שופטים? לדעת חסין וקרמניצר – כן.



אחידות בענישה בעבירות תעבורה – יעל

חסין ומרדכי קרמניצר (משפטים, תשמ"ח)

- בדיקת גזרי דין על כל הנהגים שנשפטו על עבירות תנועה בשתי ערים ב 1984:
 - 200 נהגים שנשפטו על ידי 3 שופטים בעיר א'
 - 295 נהגים שנשפטו על ידי 6 שופטים בעיר ב'
- "נמצאו הבדלים גדולים בתגובה העונשית של המערכת השיפוטית על מקרים דומים — מקרים שאין ביניהם הבדלים רלבנטיים. הענישה איננה אפוא אחידה והעיקרון הפורמלי של הצדק אינו מתקיים. ההבדלים בענישה מבטאים עמדות שובות של השופטים באשר לתגובה ההולמת על העבירה הנדונה."



אחידות בענישה בעבירות תעבורה – יעל

חסין ומרדכי קרמניצר (משפטים, תשמ"ח)

- "ניתן לומר כי אי-השוויון בענישה, העולה מכל אחד מן הלוחות וההיסטוגרמות שהוצגו, אינו נרמז בלבד, אלא הוא חלק מהותי ממידת העונש השונה. מידה זו שונה הן כאשר נערכת ההשוואה בין נהגים מועדים לבין עצמם, אולם היא אף גדולה וחריפה יותר כאשר ההשוואה נערכת בין נהגים ראשוניים לבין עצמם."
- "בהכללה ניתן לומר, כי השופטים מטילים את מידת העונש הנראית להם כמתאימה לסוג העבירה הנדונה, כאשר מידה זו שונה משופט לשופט ומאיזור שיפוט אחד למשנהו, גם כאשר קיימת אחידות בעבירה וקיים דמיון בין העבריינים."



ואיך כל זה משפיע על ההרתעה?

- הגדלת העונש משפיעה מעט מאוד על הציות לחוק – לעומת זאת ההסתברות הנתפסת להיתפס משפיעה מאוד
[U ≠ Pr X Cost]
- כח ההרתעה של מערכת השיפוט על סמך חומרת העונש מוגבל מאוד.
- בנוסף: לעונשים חמורים הקבועים בחוק השפעת בומרנג – פחות נטייה לתת דו"ח יותר נטייה לערער, ופחות נטייה להרשיע – במיוחד כשהעונש הקבוע הוא "עונש מינימום" (אלכוהול?)
- לא כל הנהגים רגישים באותה מידה לעונשים – יש הרגישים יותר לתגמולים חיוביים
- חשוב לזכור שההרתעה רלוונטית רק ל:
 - עבירות של נטילת סיכון במכוון (מהירות, אלכוהול) ולא לעבירות בגין טעויות (חוסר תשומת לב לרמזור, אי מתן זכות קדימה)
 - עבירות אינסטרומנטליות (נסיעה בשול) ולא עבירות אקספרסיביות (צפירה שלא במצב חרום)



נושא לדוגמא: נהיגה תחת השפעת אלכוהול בישראל – מתוך סקרי הרשות אחד מכל חמישה נהגים ששתו ונהגו לא היה כשיר לנהיגה

2008	2009	
11%	**20%	רא"ב שווה או גדול מ- 50 מ"ג/ד"ל* בקרב אלו ששתו ונהגו הביתה מהבילוי האחרון
2%	5%	שווה או גדול מ- 50 מ"ג/ד"ל מכלל המדגם

* הערכה גסה על סמך דיווח עצמי על כמות שתייה בבילוי האחרון ועל סמך משקל

גוף, בקרב אלו שנהגו הביתה מהבילוי האחרון בו שתו

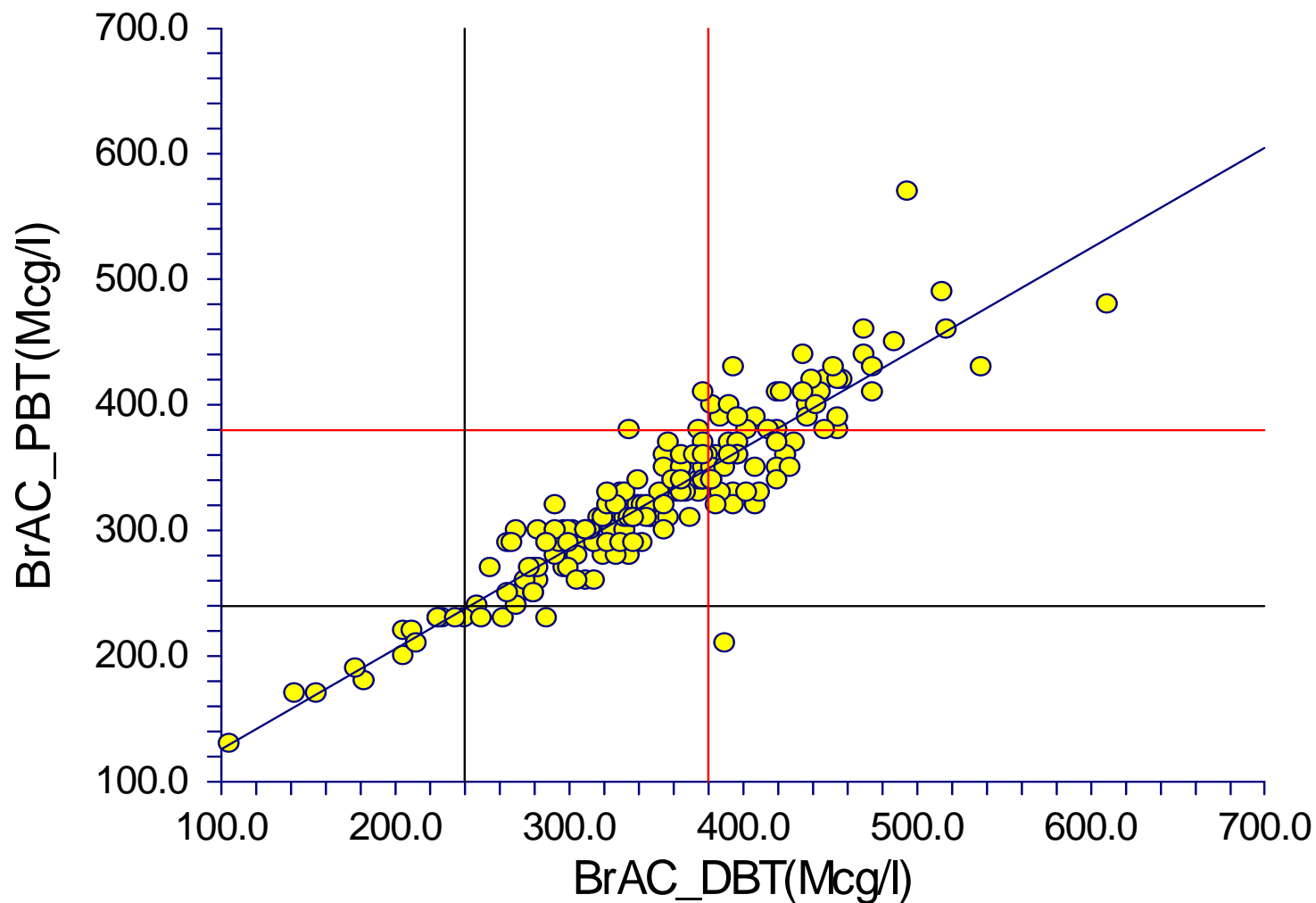
** עליה מובהקת ברמת מובהקות של 90%. קיימים הבדלים בין המדגמים.

אכיפת החוק בנושא נהיגה תחת השפעת אלכוהול

- רקע: מחקר שהוזמן על ידי השופט טננבאום להערכת תוקף הינשוף יחסית לריכוז אלכוהול בדם.
- שיטה: 61 מתנדבים, מדידות: לפני שתייה, אחרי 20 דקות, אחרי 40 דקות ואחרי שעה.
- מדדים: נשיפון (Drager Alcotest 6510 portable), ינשוף (Drager Alcotest 7110 MKIII desktop), דם.
- סה"כ 181 מדידות אחרי השתייה.
- השאלות הרלוונטיות
 - מה הקשר בין המדדים?
 - מה טיב הניבוי של ראב על סמך מדידה בינשוף?
 - כיצד לקבוע את ערך הסף בינשוף?

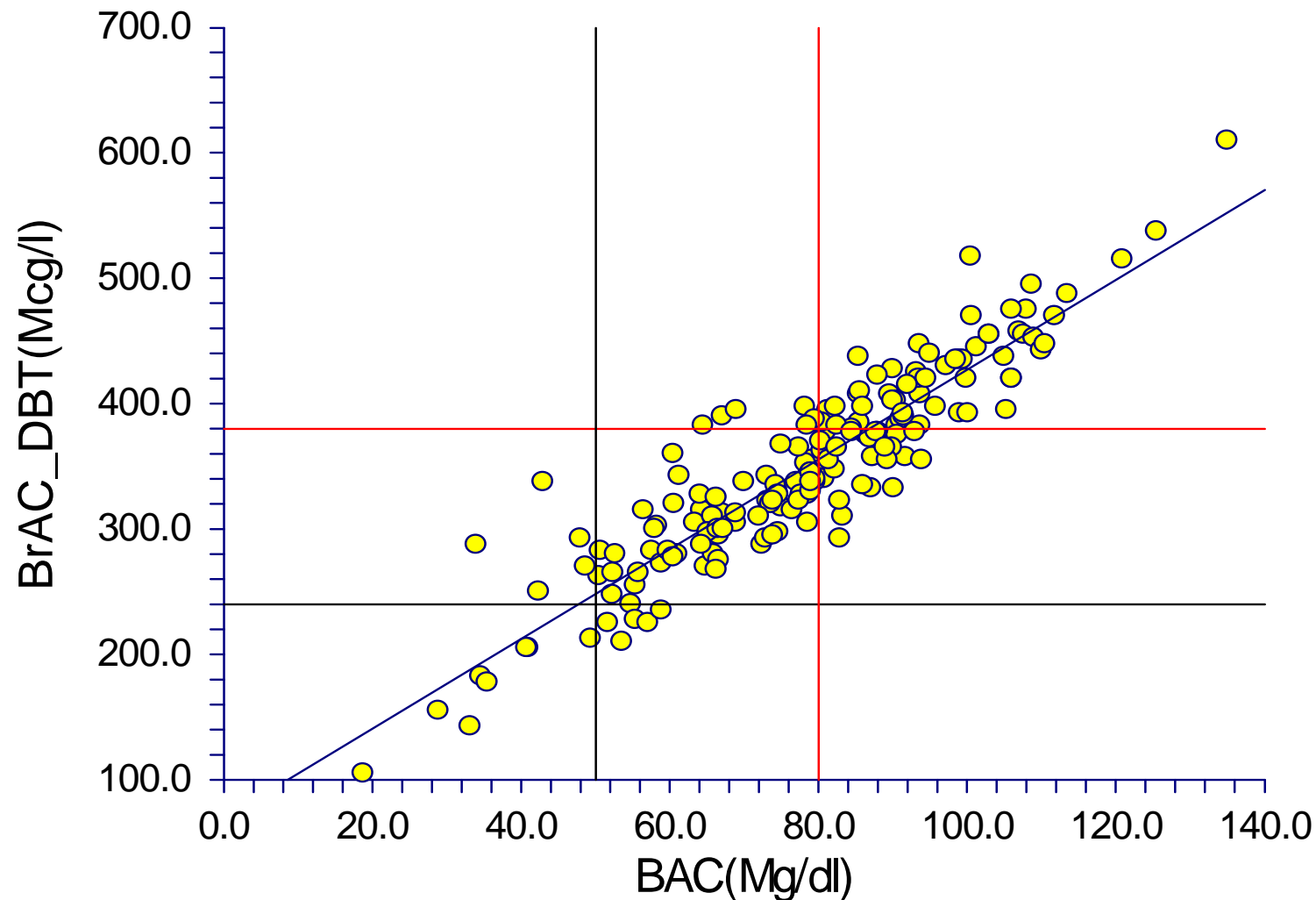
הקשר בין הינשוף לנשיפון

$$\text{BrAC_PBT} = 46.1 + 0.8 * \text{BrAC_DBT}, r = 0.92$$



הקשר בין הינשוף לרא"ב

$$\text{BrAC_DBT} = 69.2 + 3.6 * \text{BAC} , r = 0.91$$



קביעת ערך קריטי קובע

- המתאם זה לא המדד הנכון כי הוא מתאר את הקשר על כל התחום שנמדד
- המבחן האמיתי: רמת הדיוק בקביעת הערך הקריטי, כלומר מהו הריכוז באויר הנשוף שנותן ערך של 50 מג"ד"ל דם?
- לכל מכשיר מדידה יש אחוז מסוים של טעויות: אזעקות שווא והחטאות
 - אזעקות שווא – "חפים מפשע" יורשעו
 - החטאות – "פושעים" יחמקו



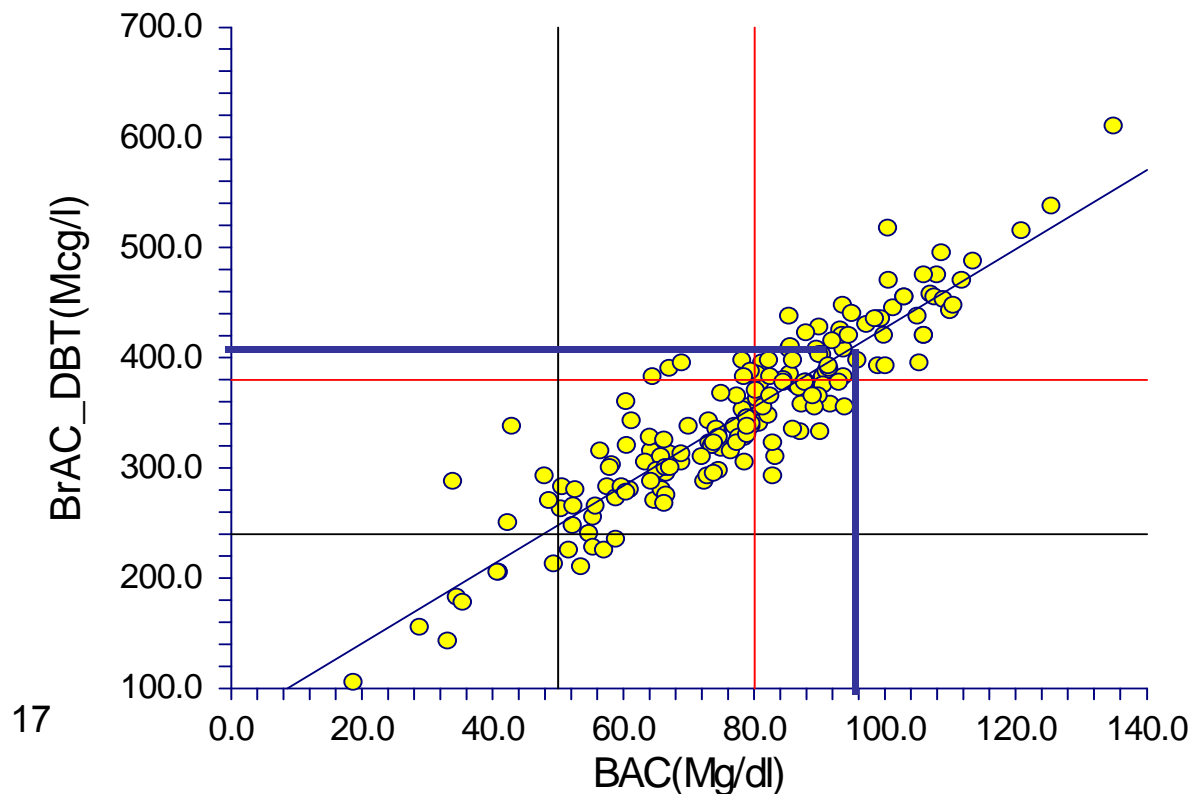
אז מה יש לנו לומר בנושא: התוצאות לאחר העיבוד הסטטיסטי

DBT BrAC (mcg/l)	Predicted BAC (mg/dl)	95% Confidence Interval		96% Confidence Interval		98% Confidence Interval	
		Lower Limit	Upper Limit	Lower Limit	Upper Limit	Lower Limit	Upper Limit
240	47.7	30.51	64.90	29.68	65.74	27.27	68.15
250	<u>50.5</u>	33.32	67.68	32.49	68.51	30.09	70.92
310	67.26	<u>50.16</u>	84.36	49.34	85.18	46.94	87.59
313	68.10	51.00	85.19	<u>50.18</u>	86.02	47.78	88.42
¹⁶ 321	70.33	53.24	87.42	52.42	88.25	<u>50.02</u>	90.65

משמעות ההמלצה של 400 מיקרוגרם\ליטר באויר נשוף

400 Mcg/l BrAC = 92 mg/dl BAC

$$\text{BrAC_DBT} = 69.2 + 3.6 * \text{BAC}, r = 0.91$$



מסקנות לאור פסיקת בית המשפט ב 7.3.2010

- המסר לנהגים ברור: ניתן לשתות פי שניים מהכמות הנגזרת מהחוק.
- למי שחרד לבטיחות בדרכים זה צעד רגרסיבי ומדאיג.

תודה על ההקשבה

דוד שנער

davids@rsa.org.il

העונש חייב להיות "משמעותי" – עבור כולם. אבל "ערך" הקנס שונה עבור אנשים שונים

HELSINKI, Finland (AP, Feb 11, 2004) -- Looking at Anssi Vanjoki's speeding ticket, many Finns are wondering whether their egalitarian spirit has taken them over the edge.

True, Vanjoki was doing 46.5 mph (74 km/h) in a 30-mph (48 km/h) zone. But \$103,000?

Fines in Finland are based not just on the severity of the offense, but on the offender's income. Vanjoki is a senior executive of Nokia. His 1999 income was \$5.2 million.

A court later slashed it to \$5,245, but not before Finns flew into a rage. "There is something rotten in our fining system and it needs changing," says Leena Harkimo, a lawmaker in the Parliament who want the law amended.

Fines linked to income for various offenses are given in Sweden, Denmark, and Germany. But they set a ceiling -- \$98 in Sweden, for example. Finland has no limits. And Finland is thought to be the only country that applies the system to traffic offenses.

(Feb. 11, 2004)