



ערכים, מוסר ואחריות בדרך

הרעיון המרכזי

אדם פועל על-פי חוקי המדינה, נורמות החברה וערכיו האישיים. בפרקים הקודמים עסקנו בחוק, בציות ובאי-ציות לחוק, בנורמות הרווחות בחברה הישראלית ובגורמים לתופעה של אי-כיבוד חוקי התעבורה ואי-הציות להם.

בפרק זה נעסוק במקומם של ערכיו של האדם ובהשפעתם על התנהגותו, לא רק על-פי החוק, אלא מעבר ומעל לחוק. הכוונה היא לעסוק באותן התנהגויות שתורמות לבטיחות בדרכים ולרווחת כל עוברי הדרך, מעבר למה שמחייב החוק.

ישנם מצבים בדרך שאופן ההתנהגות בהם מעוגן בחוק, ולעניינם קיימים תמרידי דרכים מוסכמים וחוקים המווסתים את התנועה ושומרים על שלום הנעים בדרכים. אבל, ישנם מקרים אשר אין קביעה עבורם בחוק, והם נתונים לשיקול דעתו של עובר הדרך. באותם מקרים הפרט פועל על-פי ערכיו האישיים. למשל: נהג המשאית הנוסע לאיטו במעלה הדרך יורד לשוליים ומאפשר לשיירה ארוכה של מכוניות לעקוף אותו.

יכול גם להיווצר מצב שהחוק קובע כיצד יש לנהוג בו, למשל, במקרה של זכות קדימה, ובכל זאת, יחליט הפרט לוותר על זכותו על-פי החוק, ויאפשר לנהגים שבדרך צדדית להשתלב בדרך הראשית. הערכים שאנו מאמצים מעצבים את ההתנהגות שלנו כמו, למשל, זהירות לעומת פזיזות, ההישג האישי לעומת הוויתור וההתחשבות בזולת, השאיפה להגיע במועד לעומת החובה לנהוג על-פי החוק.

מטרות הלומדים:

1. יגדירו מהו 'ערך'.
2. יגדירו חלופות ערכיות להתנהגות בדרך.
3. יבינו את המשמעות של בחירות ערכיות שונות ביחס לבטיחות בדרכים ולרווחת כלל עוברי הדרך.

רצף התוכן

- מהו ערך
- ערכים והתנהגות בדרך
- חוק וערך
- מצבי תחרות בדרך
- תחרות או שיתוף פעולה בדרך
- חוק לא תעמוד על דם רעך
- תאונות 'פגע וברח'

דידקטיקה

בפרק זה ינסו התלמידים לזהות התנהגויות שהן על-פי החוק והתנהגויות שהן מעבר לנורמות המקובלות. התלמידים יבצעו תצפיות בדרך על מנת לזהות התנהגויות שמבוססות על ערכים - התנהגויות של ויתור, של סיוע לזולת ושל נשיאה באחריות אישית. התלמידים יבחנו כיצד הם היו מתנהגים במצבים דומים, יקיימו דיונים תוך 'מסע פנימה', יבדקו בדיקה אישית ובדיקה פנימית של נטיות, של עמדות ושל רגשות, ויהיו נכונים לשתף את עמיתיהם.

הפעילויות

פעילות מספר 1: ערכים והתנהגות בדרך

פעילות מספר 2: ערכים של ערכים

פעילות מספר 3: מה באמת חשוב לי בחיים?

פעילות מספר 4: מה שמעל לחוק

פעילות מספר 5: חוק לא תעמוד על דם רעך

פעילות מספר 6: 'פגע וברח'

מהו ערך?

ערכים הם עקרונות מוסריים מנחים, סטנדרטים וקני-מידה להערכת בני אדם, תופעות, מעשים ועוד. הם מהווים אבני בוחן הקובעות מה צודק ומה אינו צודק, מה נכון ומה אינו נכון, מה חשוב ומה אינו חשוב, מה טוב ומה רע, ובכך מספקים לנו בסיס נאמן לקבלת החלטות במגוון מצבים. שלושה מאפיינים למושג 'ערך':

1. ערכים הם מטרות או אידיאלים ראויים מצד עצמם, כגון 'חופש', 'צדק', 'מימוש עצמי', 'כבוד האדם' ועוד.
2. ערכים הם אמות מידה, שלפיהן אנו מעריכים ושופטים תופעות ומעשים, למשל, אם ערך החופש חשוב, הרי שכל מסגרת תכנית או פעולה המעודדות חופש יועדפו על-פני תכניות או מסגרות המגבילות חופש.
3. ערכים הם עקרונות המנחים את התנהגותנו ולא רק אמות מידה להערכת תופעות, כלומר, הם כוללים מרכיב הנעתי. אנו מרגישים חובה לנהוג כך או אחרת בהתאם לערכים שאנו מאמצים לעצמנו.

ערכים בדרכים

- שמירת החיים והענקת כבוד לחיי הזולת
- מחויבות אישית לשמירה על החוק
- כבוד לצורכי הזולת בדרך ולזכויותיו
- שמירה על איכות החיים ועל מרווח הקיום בדרך
- אחריות, שליטה עצמית, סובלנות, אדיבות, ויתור
- אזרחות פעילה ומעורבות חברתית בהקשר לסיוע למשתמשי דרך ולהסרת מפגעי בטיחות
- מחויבות לפעול למען הגברת הבטיחות בדרכים ולמניעת תאונות
- ערך ה'אחריות' בדרך כולל:
 - הכרה בכך שקיים קשר בין החלטות לבין מעשים ותוצאות.
 - הרגשת מחויבות ליזום ולנקוט פעולה, בדרך כלל ברשות הרבים - מחויבות ומעורבות.
 - מחויבות להתנהג על-פי החוק, ונכונות לתת את הדין במקרים של הפרת החוק או של תאונת דרכים.
 - אחריות אישית של אדם כלפי עצמו בדרך.
 - אחריות אישית של אדם כלפי זולתו בדרך.
 - אחריות אישית של אדם כלפי החברה בדרך.

חוק וערך

ערכים של אדם הם פרי בחירתו האישית, על-פי חינוכו, ועל-פי החברה והתרבות שבהן הוא חי. חוקים נבדלים מערכים בכך, שהם כלליים ומחייבים את כל החברה, בעוד שהערכים הם פרי בחירה אישית. כלומר, אנשים שונים באותה חברה המצייתים לאותם חוקים, יכולים להיות בעלי ערכים שונים. תוקפו 'המחייב' של הערך הוא מרגע שבחרנו בו - הוא מחייב אותנו בהתנהגותנו.

על פעולה שלא על-פי הערך שאנו מאמינים בו אין עונש חיצוני הכתוב בחוק. 'העונש' על אי-פעולה על-פי הערך הוא 'עונש' פנימי - הרגשת בוש, רגשי אשמה, חרטה וכו'. לעיתים אנו מצייתים לחוק מתוך הערך של שמירת החוק ולא דווקא מתוך הפנמת תוכן החוק, אם כי רצוי, כמובן, שנזדהה גם עם תוכנו. לדוגמה: נתייב לשירות בצה"ל על-פי חובת החוק, משום שאנו מאמינים בערך שמירת החוקים, גם אם במקרים מסוימים אנו לא שלמים עם מטרותיו ועם פעולותיו של צה"ל, כמו גם כאשר אנשים, נוהגים במהירות המותרת על-פי החוק, משום שהם מאמינים בערך שמירת החוק, גם אם הם אינם משוכנעים שנסיעה במהירות גבוהה היא גורם מרכזי לתאונות הדרכים. לא די במורא החוק ובהשראתו כדי לעצב את התנהגותנו, הערכים שאימצנו הם המנתבים אותה.

לעיתים סותר תוכן החוק את עולם הערכים שלנו, ויוצר מצב של קונפליקט בין ערך שמירת החוק לבין ערכים אחרים שלנו. מתח יכול לשרור גם בין ערך כלשהו לבין השאיפה להפיק תועלת. לעיתים, מתוך אמונה בערך מסוים ורצון לממשו בחיי היום-יום, מקריב אדם מזמנו, מממונו וממידת הפופולריות שלו, ולא רק שאין הדבר מביא לו תועלת, לפחות בטווח הנראה לעין, אלא להיפך מכך.

ערכים והתנהגות בדרך

גם ההתנהגות בדרך מושפעת מאוד מערכיו של אדם. המידה שבה אדם נמנע מלנסות להשיג 'הכול ועכשיו', להיות ראשון בכל מקרה, ולהתעלם מצורכיהם של משתמשי הדרך האחרים מושפעת מערכים שונים של אותו אדם.

שליטה עצמית, חשיבה, איסוף מידע לפני החלטה - כל אלה נתונים בזיקה לערכיו של אדם, כפי שגם סבלנות, סובלנות, יחס לזולת וזולתנות. כדאי לשים לב לזיקתם של כל אלה להתנהגות הבטיחותית בדרך.

ערכי הזהירות והמתינות מנוגדים לערכי ההישגיות, לפחות כשמדובר בהתנהגות בדרך. אם בספורט מעודדים תחרות, הפגנת נחישות ודבקות במטרה, ומדגישים את ערך ההישגיות והמצוינות, הרי שבדרכים אופן ביטוי של המצוינות צריך להיות שונה, והכלים הדרושים כדי להיות ראוי לה הם יכולת ההבחנה המרחבית, תגובות מרוסנות לטעויות של הסובבים, הקפדה על שימוש באמצעי בטיחות וכו'.

הערכים שיש לפתח ולעודד ביחס לשימוש בדרך מתקשרים לשליטה עצמית, לריסון, להערכת מצב, לאחריות ולאזרחות טובה. ערכים אלה ישפיעו, לעיתים, על החלטתו של אדם לוותר על רווח אישי למען תועלת חברתית, או לוותר על רווח מידי למען תועלת אישית מרבית בטווח הארוך.

ערכים אלה כוללים אחריות אישית, אדיבות, שיתוף פעולה, התחשבות בזולת, זהירות, ציות לחוק וסובלנות. מעל לכול עומד הערך העליון של קדושת החיים, והוא בעל משמעויות כבדות משקל ביחס לאדם המשתמש בדרך וביחס לחיי הזולת.

♦ תחרות או ויתור, תחרות או שיתוף

השימוש בדרך הוא למעשה שימוש במשאב מוגבל. כאשר אנשים רבים צריכים להשתמש באותה דרך ובאותו זמן, עלולים להיווצר ניגודי אינטרסים, והמרחב התעבורתי אכן מזמן מצבים רבים כאלה. הם באים לידי ביטוי בין הנהגים בכביש לבין הולכי הרגל שרוצים לחצות את הכביש ובין הנהגים בינם לבין עצמם.

ניגודי האינטרסים עלולים להוליד מאבק על הכביש על זכות הקדימה ועל הזכות לשליטה בו, על ה'ניצחון' על האחר. מאבקי הכוח בדרך מתבטאים בניסיון לדחוק את הנהג האחר ממקומו, להקדים אותו, לעקוף אותו ולהשיג אותו. במקרים רבים מאבקי הכוח מלווים באלימות מילולית, בתנועות מעליבות ולעיתים גם באלימות פיזית.

מאבקי כוח כאלה מסכנים את הנהג ואת זולתו. בני אדם חיים בדרך כלל במתח בין השאיפה לפעול למען הצרכים והאינטרסים הפרטיים שלהם לבין הצורך לשתף פעולה ביצירת חיים חברתיים ובהתחשבות ברצונם ובצרכיהם של האחרים. למתח הבלתי נמנע יש ביטויים רבים בנהיגה בכביש - האם אנחנו נותנים זכות קדימה? האם אנו מאפשרים לאחרים להשתלב בתנועה? האם רוצים כל הזמן ל'נצח', להשיג, לנסוע יותר מהר? האם אנו מאפשרים לאחר לעקוף אותנו? האם אנחנו מנצלים קטעי דרך, שבילים לצד הדרך, שולי דרך רחבים כדי לעקוף טור מכוניות הנע באיטיות, וכתוצאה מכך מעכבים אותו עוד יותר, ועוד מיני התנהגויות שיש בהן מאבקי כוח ותחרות.

גם בהתנהגות הולכי הרגל ורוכבי האופניים ניתן לזהות תחרות ומאבקי כוח: דחיפות, קנטור נהג או הולכי רגל הממתינים על-פי החוק, נטייה 'להלחץ' מישו המהסס לחצות כביש, רצון להגיע ראשון, התפרצות לכביש המאלצת את הנהג לבצע עצירה פתאומית.

התנהגותם של כל עוברי הדרך, תהיה תחרותית פחות ובטיחותית יותר אם הם יאמצו התנהגות פרו-חברתית, המניעה עזרה, ויתור לאחרים, והתחשבות בצרכים ובאינטרסים של האחר, כמו מתן זכות קדימה, אפשרות להשתלב בתנועה הזורמת ואפשרות לעקוף. אלא שלכל אדם מידה שונה של תכונות אלה, ואלה שאינם מאמצים אותן עלולים לנהל מאבקי כוח ותחרות בכבישים.

במקרים רבים, ויתור של אחד אינו רק מתן זכות למישהו אחר, אלא יצירת אפשרות טובה יותר לשניהם להשתמש בדרך, כמו בחציית צומת: הולך רגל במעבר חצייה לא מרומזר נותן לתנועה בכביש לזרום, וחוצה אותו רק כאשר הוא פנוי ובטוח, או כשנהג שמבחין בנהג משמאלו מאותת לימין, מאפשר לו להשתלב בנתיב הימני בבטחה. הגיוון בתגובות של עוברי הדרך נובע, בין השאר, ממידת הנטייה לשתף פעולה או להתחרות. הנטייה של נהגים לתחרות מסוכנת מאוד, ומחייבת את הולכי הרגל למשנה זהירות ולהתייחסות ספקנית באשר לכוונת הנהגים בהתנהלותם בדרך.

◆ מלבד ערכים מוסריים וחברתיים, שעליהם מושתתת

ההתנהגות בדרכים, יש לפתח:

1. מיומנות לחזות תוצאה של התנהגות זו או אחרת.
2. הבנת החשיבות של מטרת הפעולה, ההתנהגות.
3. יכולת לשקול פעולות חלופיות שונות.
4. הכרה בצורכי הזולת.
5. אמפתיה כלפי הזולת.
6. שיקול דעת מוסרי בהתאם לעקרונות מקובלים ומוסכמים.
7. שליטה עצמית בהתנהגות.

◆ מצבי תחרות בדרך

מצבים שונים בדרך, נוכחות של אחרים בדרך, אופי של יחסים בין-אישיים ורווח והפסד אפשריים, משפיעים על הנטייה לתחרותיות. קשיי תעבורה ו'פקקים' יכולים לגרום נהג למאבקי כוח ולתחרות, משום שהוא סבור, שחלק מהכרעותיו תזכנה אותו ברווח לעומת הפסד שצפוי לו בהכרעה הפוכה. האנונימיות האופיינית למצבי הדרך, התקשורת המצומצמת בין נהגים וחוסר ההיכרות תורמים להגברת הנטייה לתחרותיות, להתעוררות החשש מפני ניצול לרעה על-ידי האחרים, ולחוסר ההתחשבות בהם. בין הנוטלים חלק בדרך (נהגים, רוכבי אופניים, אופנועים והולכי רגל) שוררת תקשורת מוגבלת והם חווים בדרך כלל, מפגש חד-פעמי, שמגביר את הנטייה לתחרותיות. כי, כאשר צריכים אנשים להמשיך לפעול יחד לאורך זמן, או שהם חוזרים ונפגשים בנסיבות חברתיות, תגבר בהם הנטייה בדרך כלל לשתף פעולה. לדוגמה: בכניסה לחנייה של מקום עבודה או בניין מגורים - נראה, בדרך כלל, התחשבות רבה יותר בין הנהגים, בינם לבין עצמם, ובין הנהגים לבין הולכי הרגל.

◆ אסטרטגיית האחר

אסטרטגיית האחר מסבירה את הנטייה להתנהגות תחרותית בהשפעת התנהגותו של הזולת. דרך פעולתו של האחר ותגובתו משפיעות על התנהגות הפרט. התנהגויות תחרותיות גוררות, בדרך-כלל, תגובות תוקפניות יותר, בעוד שהתנהגויות המבוססות על שיתוף מניבות תגובות של תגמול חיובי. נהג הנוסע בדרך ונתקל בהתנהגות שיש בה שיתוף, מרוסנת, מתחשבת ומסייעת, ינהג בדרך כלל באורח דומה, בעוד שנהג הנתקל בהתנהגות תחרותית, במאבקי כוח, בניסיון להצר את צעדיו, לדחוק אותו לשוליים, לעכב אותו וכד', עלול להשיב באותו מטבע. רוכב אופניים שהבחין בחברו שרוצה להשיג, עשוי להגביר מהירות ולבחור בנתיב קצר יותר, אך ידוע בסכנותיו, או להתפתות ולחפש דרכים משלו שאינן תמיד בטוחות, כדי להגיע ראשון. גם הולך הרגל, כשהוא חש שהנהגים לא מתחשבים בו וממהרים לדרכם, עלול להיגרר למאבק על השליטה בטרטוריה של מעבר החצייה או של המדרכה.

♦ תחרות או שיתוף פעולה בדרך

ניתן להסביר את מידת התחרותיות גם באופיו של האדם, שהרי יש אנשים תחרותיים יותר השואפים תמיד להגיע ראשונים, ולזכות בהישגים גבוהים משל אחרים. במקביל, יש הנותנים הסבר לתחרותיות דווקא באמצעות משתנים מן המישור החברתי. שכן, מידת התחרותיות הבאה לידי ביטוי בדרך שונה מחברה לחברה, מתרבות לתרבות וממדינה למדינה. ייתכן גם ששורשי ההתנהגות בדרך בארץ נעוצים בערכים התרבותיים של החברה הישראלית, מעודדת התחרותיות וההישגיות, שלעיתים נוהגת בזולת כיריב שצריך להתגונן מפניו או לנצח אותו.

במקרים רבים סוברים אנשים 'שאם אני לא אתן לאחר אני ארוויח', 'או אני או הוא'. רק בלימת האחר תזכה אותי ביתרון'. מדובר בעיקרון הקרוי 'משחק סכום אפס' zero sum game, שעל-פיו, פלוס של צד אחד ומינוס של הצד השני מתאזנים לאפס. זוהי התפיסה שאותה מכנים בשפה המקצועית lose - win. הנחת המוצא שלה היא, שעל מנת להשיג את מרב הרווח עלי לגרום לכך שהצד השני יחסם, ישיג פחות. שני הצדדים פועלים האחד כנגד האחר.

החיים בעולם התחרותי מובילים אותנו לעיתים קרובות לכך, שנדמה לנו שכל מצב של משא ומתן וקונפליקט מחייב אותנו למאבק כנגד הצד האחר במטרה להביסו, אחרת האינטרסים שלנו ייפגעו. אנחנו חיים בעולם תחרותי, זהו הדפוס השכיח בעסקים, בפוליטיקה, בקהילה, ואפילו ביחסים זוגיים.

הדפוס הזה עלול לגרום פתרונות אלימים בכפייה. זוהי התפיסה שמנחה לפעמים את עוברי הדרך גם בכבישי ישראל. "אם מישו 'חתך' אותי, אחתוך אותו בחזרה ולא אצא 'פראייר'", "אם מישו נוסע מולי בחשכה באורות גבוהים ולא מנמיך אותם על-אף שסימנתי לו, אעבור גם אני לאורות גבוהים". לרוב, אין אנו נותנים דין וחשבון לעצמנו כאשר אנחנו פועלים ומגיבים בגישת lose-win. התוצאה הסופית היא lose-lose, כלומר שני הצדדים יוצאים נפסדים מן העניין. הדוגמה הקלאסית היא צומת פקוק, שכולם נדחפים בו ולא מאפשרים לאחרים לעבור. כך נוצר 'פקק', שכדי 'לשחרר' אותו נדרש זמן רב. והרי זו פגיעה באינטרס של כל הנהגים המעורבים, שהוא מעבר מהיר בצומת והמשך נסיעה. נוצרים מצבים שבהם לא נותרת כל ברירה, ומדובר בהישרדות, אז הגישה הבלתי מתפשרת חיונית. אולם הנטייה שלנו לפרש כמעט כל מצב כתנאי להישרדות, ובעיקר על הכביש, היא בעייתית מבחינה חוקית וחברתית ומסוכנת מבחינה בטיחותית.

החלופה היא התפיסה המוגדרת win-win, שעל-פיה, אמורים שני הצדדים הנתונים בקונפליקט ושותפים למשא ומתן לצאת מרוצים. גישה זו מעודדת את שני הצדדים לחשוב על הציפיות של הצד האחר, ועל-פיה, כדי לזכות במרב הרווח, על כל צד לאפשר גם לצד השני לממש את מרב הצרכים והאינטרסים שלו. גישה זו חיונית במיוחד במערכות שבהן התלות ההדדית רבה: במשפחה, בעבודה, בקהילה ובהתנהלות בדרכים.

הקושי הגדול במימוש תפיסת win-win נובע מכך, שנהגים רבים נעים במעין 'בועה'. ככל שכלי הרכב גדולים יותר, ממוזגים יותר, ובעלי מערכות שמע חזקות יותר וחלונות כהים, נראה, כי היושבים בהם שבויים בקונספציה ובאשלייה שהם לבדם על הכביש, ששום דבר לא יכול לגעת בהם או להפריע להם. הנהגים עסוקים פחות ופחות במה שקורה סביבם, ולכן מופתעים לחלוטין כאשר הם מוצאים את עצמם לפתע

בעומק הפגוש האחורי של הרכב שלפניהם. במצבים רבים נוצר ניגוד בין צרכיו של אדם לבין הצרכים של זולתו, או כשהצרכים דומים, היכולת של האחד לממש את מטרותיו נמצאת לעיתים בסתירה ליכולתו של הזולת.

לדוגמה: אדם הנוהג בכביש ראשי בשעות העומס ומבחין כי במפרץ או בכביש הצדדי שמימינו מאותת נהג המבקש להשתלב בתנועה הסואנת. הנהג שרוצה להשתלב בדרך תלוי ברצונם הטוב של הנהגים שבכביש הראשי - שהרי זכות הקדימה מוענקת להם על-פי החוק.

בידי הנהג שעל הכביש הראשי הברירה בין שתי האפשרויות: להתחשב בזולת או להתעלם ממנו. אם יתעלם ממנו, יגיע אולי מהר יותר למחוז חפצו, והנהג שמנסה להשתלב בתנועה יוסיף להמתין; אם יתחשב בו, הוא יתעכב כמה שניות על מנת לאפשר לנהג הממתין גישה לכביש הסואן.

לעיתים, מוצאים עצמם שני נהגים זה מול זה בכביש צר שהתנועה בו דו-סטריית. כל אחד מהם ניצב לפני הברירה לסטות הצידה ולאפשר לנהג שממולו לעבור בחופשיות, או להמתין עד שהנהג שממול ייתן לו את זכות הקדימה להמשיך לנסוע. מאבק במצב כזה יסב הפסד לשני הנהגים, ואיש מהם לא יוכל להמשיך לנסוע למחוז חפצו.

שיתוף, לעומת זאת, יביא תועלת לשניהם, אך כי לא תועלת שווה: הנהג שיסטה מן הדרך וימתין עד שחברו יעבור יפסיד לכאורה יותר מאשר הנהג שימשיך בנסיעתו. למעשה, שני הנהגים יפיקו במקרה זה תועלת הדדית שווה אם ישתפו פעולה ויוותרו זה לזה. ומה בקשר לנהג משאית כבדה המתנהלת לאיטה בכביש חד-סטרי צר? האם יסטה לצד הדרך ויאפשר למכונית שמאחוריו לעוקפו, או שמא ייאלץ הנהג שמאחור להתנהל לאיטו עד שהדרך תתרחב? האם ישתפו הנהגים פעולה או ייאבקו זה בזה? ומה עם הולך הרגל שממתין במעבר החצייה הלא מרומזר כבר כמה דקות, כדי שהנהגים יואילו בטובם לעצור ויאפשרו לו לעבור? ומה עם הולך הרגל שמנצל את 'זכותו' וחוצה את הכביש מבלי להתחשב בנסיבות? לוס ורייפה,¹ שני חוקרים מתחום 'תורת המשחקים', יצרו מטריצה, שמתארת באופן מופשט את האופציות שעומדות בפני אנשים שצריכים להשתמש במשאב מוגבל, ואת התוצאות שנובעות מבחירה בכל אחת מהן. לוס ורייפה כינו את מטריצת הבחירה הזו בשם 'דילמת האסיר'. במצב שבו יש לכלל משאב מוגבל, יכול כל פרט להשתמש בו (למשל: בדרך) לטובתו האישית, ולהתעלם מצרכיו של זולתו. במצב כזה, של בחירה באופציה 'תחרותית', המשאב יתדלדל במהירות, וכל המשתתפים יינזקו (לדוגמה: במצב של אור ירוק ברמזור אבל הצומת עמוס בכלי רכב. אם כל נהג יבחר להיכנס לצומת, הוא ייחסם, וכל הנוסעים שבדרך לא יוכלו להגיע ליעדם). לעומת אופציית התחרות קיימת אפשרות לשתף פעולה. אם כל המשתתפים יבחרו ב'שיתוף פעולה', יפיקו כולם רווח (אם כל הנהגים יימנעו מכניסה לצומת שאינו פנוי, אף-על-פי שמופע האור הירוק מיועד להם, יתפנה הצומת, וכל הנהגים יוכלו לעבור בו לאחר המתנה למופע הבא של האור הירוק). אם רק חלק מהמשתתפים בסיטואציה יבחרו ב'שיתוף פעולה', והחלק האחר ב'תחרותיות' ינצל המשאב על חשבונם של 'משתפי הפעולה' (הנהגים שייכנסו לצומת העמוס יזכו להגיע ליעדם מהר יותר, על חשבון זמנם של הנהגים שבחרו להמתין פרק זמן נוסף ברמזור).

כאמור, המרחב התעבורתי מזמן לנו ניגודי אינטרסים מרובים, בין נהג לנהג, בין הולך הרגל לנהג, בין הולך רגל להולך רגל, בין רוכבי האופניים ועוד. השאלה היא באיזה אופן נגשר על אותם ניגודי אינטרסים? ישנם מודלים שונים להסדרת היחסים בין הגורמים השונים - אנשים כפרטים, כקבוצות וכארגונים. במרחב התעבורתי האפשרות של ניצחון ניתנת לצד אחד, ובצדו הפסד - לאחרים (lose-win), וייתכנו גם פתרונות אשר הם בבחינת הפסד לכל הצדדים שנובעים מבחירות לא מוצלחות, בעוד שהבחירה בפתרונות שמעניקים רווח לשני הצדדים - win-win היא בחירה נכונה ובטיחותית.

1 R.D Luce & H.Raiffa, Games and Decisions: Introduction and Critical Survey, New York: John Willy, 1967.

◆ חובה מוסרית להציל נפש אדם: חוק לא תעמוד על דם רעך

במסורת היהודית קיימת חובה להציל נפש אדם ככתוב: "לא תעמוד על דם רעך" (ויקרא, י"ט, ט"ז). בשנת 1998 התקבל חוק במדינת ישראל, המחייב להושיט עזרה לאדם הנמצא בסכנה גם את אלה שלא גרמו לאותה סכנה. קביעה זו היא קביעה מוסרית חשובה.

"לא תעמוד על דם רעך" - הדין והחוק

ד"ר מרדכי הלפרין²

אסיא חוברת ס"ה-ס"ו, אלול תשנ"ט (ספטמבר 1999)

ראו מאמר מתוך:

<http://www.daat.ac.il/daat/kitveyet/assia/halperin.htm>

ראשי פרקים:

א. פרולוג

ב. חוק לא תעמוד על דם רעך, התשנ"ח - 1998

ג. דברי הסבר להצעת החוק

א' פרולוג

בשנת תשנ"ד כתב ד"ר אליעזר בן שלמה על החובה להציל נפשות במשפט העברי ובפסיקה של בית-המשפט העליון בישראל

1. ד"ר בן שלמה הציג זו מול זו את הגישה האנגלו-אמריקאית, השוללת הטלת חובת הצלת נפשות פוזיטיבית, לבין המשפט העברי, שבו מעוגנת החובה להציל נפשות הן במצוות עשה 2. והן באיסור לאו 3. כמו גם את ההבדלים בגישות הערכיות השונות העולות מפסקי דין של שופטים בבית-המשפט העליון בישראל.

כדאי לדעת, כי לא רק בארצות מערביות כדוגמת צרפת, אלא אפילו בברית המועצות קבע החוק הפלילי כעברה את ההימנעות מלהגיש עזרה לאדם בסכנת מוות, בניגוד מוחץ לגישה האמריקאית, הדוגלת בעיקרון אי-ההתערבות, וכהצרתו של קין: "השומר אחי אנוכי?". המצב במדינת ישראל לפני חקיקת החוק החדש מתואר בפירוט במאמרו של בן שלמה. את המצב החוקי ששרר אז ניתן לסכם בקצרה: עד לחקיקת חוק 'לא תעמוד על דם רעך' לא הייתה במדינת ישראל חובה כללית להצלת נפשות. למעשה, היו קיימות אז רק שלוש קבוצות מוגדרות באוכלוסייה, אשר חויבו בחקיקה ראשית או משנית להגיש עזרה ולהציל מסכנה:

1. הורים ביחס לילדיהם
2. כבאים באירוע של נזק לגוף ולרכוש
3. נוהג ברכב ביחס לנפגע תאונת דרכים

² <http://www.daat.ac.il/daat/kitveyet/assia/halperin.htm>

עיקרון שיפוי המציל על הוצאותיו לצורך ההצלה תופס מקום חשוב בחקיקה. התברר, כי דווקא הטלת חובת ההצלה הייתה עלולה לפגוע בזכותו של המציל לשיפוי, לאור סעיף 5 (א) **לחוק עשיית עושר ולא במשפט** התשל"ט - 1979, המאפשר שיפוי רק של מי שהציל בהתנדבות 'בלי שהיה חייב בכך'. משום כך נחקק סעיף 2 (א) **לחוק 'לא תעמוד על דם רעך'**, המחיל את הוראות השיפוי גם על מציל החייב בכך על-פי החוק החדש.

שאלה מעניינת היא: האם קיים חיוב הצלה במקום שהניצול, הנמצא בסכנת חיים מתנגד לפעולת ההצלה? החוק החדש, בניגוד לסעיף 2(ב) בהצעת החוק, מתעלם משאלה זו לחלוטין. רמז לגישת המחוקק ניתן לראות בחוק זכויות החולה התשנ"ו - 1996, בסעיף 2(15) ו 15(3), כאשר במצבים מוגדרים של סכנה חמורה או במצב חירום רפואי, המחוקק התיר להציל ולתת טיפול גם אם המטופל מתנגד לכך. אפילו שיפוי המציל בניגוד לדעת הניצול מוסדר בחוק עשיית עושר ולא במשפט, בסעיף 5(ג).

עמדת ההלכה על חובת ההצלה מול התנגדות הניצול מחייבת דיון נפרד. אולם בראשי פרקים נציין, כי מצוות "לא תעמוד על דם רעך" האמורה בתורה נסמכת על מצוות השבת אבידה, ומבחינה עקרונית הלאו תקף רק במקום שבו קיימת מצוות עשה של השבה. מכאן נובע, לכאורה, שבדיוק כמו בהשבת אבידה, גם איסור "לא תעמוד" לא קיים כשהניצול מתנגד. למרות זאת, הדברים אינם פשוטים, במיוחד לאור ההכרה בהסכמה רטרואקטיבית של הניצול, כפי שנלמד מהתוספתא ונדון במסגרת אסיא 11 בעבר.

חקיקת החוק שאותה הוביל ח"כ חנן פורת, יו"ר ועדת חוקה חוק ומשפט בכנסת הארבע-עשרה, איננה רק הצהרה ערכית חשובה, אלא גם תרומה ממשיית לאינטרס הציבורי. החוק מגדיל את הסיכוי של כל אחד מאתנו להינצל בעת סכנה, כאשר יותר אנשים יפעלו ויבואו לעזרתנו. על-אף שמאחורי הקלעים התנהלו מאבקים לא קלים על עצם העיקרון המוסרי הטמון בחוק תוך ניסיון לצמצום תחולתו, הרי שעם השלמת החקיקה, מציבים החוק ודברי ההסבר המצורפים להצעת החוק, את מדינת ישראל בין המדינות הנאורות שבהן ערך חיי אדם איננו מליצה בעלמא. מעתה שוררת חובה חוקית, מוסרית ומעשית:

לא תעמוד על דם רעך! ב. חוק לא תעמוד על דם רעך, התשנ"ח 1998

◀ חובת הצלה והושטת עזרה

1. (א) חובה על אדם להושיט עזרה לאדם הנמצא לנגד עיניו, עקב אירוע פתאומי, בסכנה חמורה ומיידית לחייו, לשלמות גופו או לבריאותו, כאשר לאל-ידו להושיט את העזרה, מבלי להסתכן או לסכן את זולתו.

(ב) המודיע לרשויות או המזעיק אדם אחר היכול להושיט את העזרה הנדרשת, יראוהו כמי שהושיט עזרה לעיין חוק זה: בסעיף זה, 'רשויות' - משטרת ישראל, מגן דוד אדום ושירות הכבאות.

◀ החזר הוצאות ותשלומי נזק

2. (א) הוראות סעיף 5 לחוק עשיית עושר ולא במשפט, התשל"ט - 1979, יחולו גם כאשר המזכה פעל מכוח חובתו על-פי הוראות סעיף 1.

(ב) בית-המשפט רשאי לחייב את מי שגרם לסכנה שהניצול נקלע אליה, לרבות את הניצול עצמו אם גרם לסכנה זו, לשפות את מי שהושיט עזרה בהתאם לחובתו לפי הוראות סעיף 1 על ההוצאות והתשלומים הסבירים שהוציא.

◀ שמירת דינים

3. בכפוף להוראות סעיף 2(א), אין בהוראות חוק זה כדי לגרוע מהוראות כל דין.

◀ עונשין

4. העובר על הוראות סעיף 1 לחוק זה, דינו - קנס.

◀ ביצוע

5. שר המשפטים ממונה על ביצוע חוק זה.

◀ תחילה

6. תחילתו של חוק זה בתום 90 ימים מפרסומו.

בנימין נתניהו	צחי הנגבי	עזר וייצמן	דן תיכון
ראש הממשלה	שר המשפטים	נשיא המדינה	יושב ראש הכנסת

ג. דברי הסבר

הצעת חוק לא תעמוד על דם רעך, התשנ"ג - 1992

מתוך הצעת חוק של חבר הכנסת חנן פורת, תנ"ו, הוגשה ליו"ר הכנסת והסגנים, והונחה על שולחן הכנסת ביום י"ט בכסלו התשנ"ג - 14.12.92. הצעת חוק זה מקורה בצו התורה הקובע הלכה מוסרית גדולה "לא תעמוד על דם רעך אני ה'" (ויקרא י"ט ט"ז). ובגמרא במסכת סנהדרין פורשה הלכה זו בצורה מוחשית: "מנין לרואה את חברו טובע בנהר או חיה גוררתו, או ליסטים באים עליו, שהוא חייב להצילו? תלמוד לומר: 'לא תעמוד על דם רעך'".

יתר על כן:

בתלמוד שם למדים מפסוק זה, שעל האדם להציל את חברו גם אם הדבר כרוך בטרחה רבה ובהוצאות כספיות מצדו. וכך נפסק להלכה ברמב"ם 'ביד החזקה' בהלכות רוצח ושמירת נפש (פרק א' הלכה י"ד).

ובטור חושן משפט (סימן תכ"ו סעיף א') הוסיף, כי במקרה שיש לניצול ממון הוא חייב לשלם למציל (הלכות אלה פורטו בדרך שיטתית בספרו של המשנה ליועץ המשפטי לממשלה פרופ' נחום רקובר, 'עושר ולא במשפט', עמ' 175 - 194).

הצעת חוק זו באה, אפוא, לעגן הלכה יהודית זו בחוק המדינה, ואף לשתף את המדינה באחריות-על וביישום של עקרונות מוסריים אלה, הן בתחום הממוני - בקביעה כי אם אין לניצול אפשרות לשלם למציל תישא המדינה בהוצאות ההצלה, והן בתחום הענישה - בקביעה כי מי שיימנע ביודעין מלהגיש עזרה לנפגע הנמצא בסמוך לו צפוי לעונש של עד שנת מאסר.

אמנם אין מקובל בדרך כלל להעניש על עברה המתבצעת באופן פסיבי ב'שב ואל תעשה'. אך דומה כי 'עמידה על הדם' באפס מעשה אינה רק עמידה פסיבית, אלא יש בה ביטוי בוטה וחמור להתנכרות ולזלזול בחיי אדם, ולפיכך ראויה היא לענישה הולמת במידת הצורך.

הערות:

1. אסיא נג-נד, עמ' 67-75, תשנ"ד (1994).
2. מדין השבת אבידה המחייבת אדם למנוע נזק מחברו, בין נזקי ממון ובין נזקי גוף (סנהדרין עג, א; רמב"ם נדרים, ו, ח).
3. "לא תעמוד על דם רעך" (ויקרא: יט, טז; סנהדרין, שם).
4. סעיף 127 לחוק הפלילי הרוסי משנת 1960, הובא במאמרו של בן שלמה. שם.
5. Hall, General Principles of Criminal Law. את רעיון אי-ההתערבות נימק שם המשפטן Hall במילים הבאות: "איננו מאמינים עדיין בכנות, כי כל אחד מאתנו מחויב מבחינה מוסרית להיות שומר אחיו" (הובא על-ידי בן שלמה, שם).

6. חוק הכשרות המשפטית והאפוטרופסות התשכ"ב-1962, ס"ח 120.
7. חוק שירותי כבאות התשי"ט-1959.
8. תקנות התעבורה התשכ"א 1961-, ת' 441(א), 2 (א-ב) ת' 146 (א).
9. הרב יצחק זילברשטיין, בשם חותנו הגר"ש אלישיב, על-פי הגמרא, סנהדרין עג, א (הובא באסיא נה, עמ' 48-49, תשנ"ה).
10. תוספתא שקלים פרק א.
11. מ' הלפרין, התנגדות הורים לניתוח התינוק המסוכן, אסיא מט-נ, 82-94 (תש"ן); ספר אסיא ח', 19-31.





הכנסת
מרכז המחקר והמידע

עניישה בגין תאונות "פגע וברח"

הכנסת, מרכז המחקר והמידע
קרית בי-נציון, ירושלים 91950
טל': 02 - 6406240/1
פקס: 02 - 6496103
www.knesset.gov.il/mmm

ח' באדר ב' תשע"א
14 במרץ 2011

כתיבה: נעמי שלג מי-עמי ונלעד נוה
אישור: הודיה קין, ראש צוות

תמצית

מסמך זה נכתב לבקשת חה"כ זאב ביילסקי, והוא עוסק בתופעת תאונות ה"פגע וברח". בראשית המסמך מוצגים נתונים על היקף תופעת תאונות ה"פגע וברח" בעשור האחרון. לאחר מכן מוצגים המצב החוקי ופסיקות בתי המשפט בנושא, תוך התמקדות ברמות הענישה בעבירות אלה. יצוין כי לצורך בחינת רמת הענישה פנינו להנהלת בתי-המשפט, אך נמסר לנו כי אין בידם נתונים המתאימים לשם הניתוח הסטטיסטי המבוקש.³ לאור זאת, עשינו שימוש במידע המצוי במערכת "ענישה" של מאגר המידע נבו (להלן: "מערכת נבו"), ובמקביל אף בחנו באופן רנדומאלי כמה גזרי דין מהשנים האחרונות, כדי ללמד על העונשים הנגזרים בתיקים של תאונות "פגע וברח".⁴ לבסוף, כולל המסמך סקירה משווה קצרה בנוגע להסדרת הנושא בארה"ב, בגרמניה ובבריטניה.

תופעת תאונות ה"פגע וברח" מתייחסת לתאונות דרכים בהן אחד המעורבים בוחר, בניגוד לחוק, לברוח ממקום התאונה במקום לעצור את רכבו, לבדוק את תוצאותיה ולהגיש סיוע למי שנפגעו במהלכה. המונח

3 זאת, בין היתר, בשל העובדה כי גזרי דין המתייחסים לעבירה זו כוללים בדרך כלל אישומים בעבירות נוספות, ומכאן שלא ניתן לפצל את העונש למרכיביו השונים לפי העבירות השונות.

4 מערכת זו הינה מערכת שפותחה בידי חברת "נבו" המפעילה ומנהלת מאגר מידע משפטי אלקטרוני. מערכת זו מאפשרת למשתמשים לבחון ממוצעי ענישה בחתכים שונים ביחס לעבירות ספציפיות. יודגש כי לא מדובר במדגם סטטיסטי (בין היתר, מכיוון שמערכת זו כוללת מידע חלקי בלבד ביחס לעבירות "פגע וברח" אך ורק מעשר השנים האחרונות), עם זאת יש בו כדי לתת אינדיקציה כלשהי על מדיניות הענישה של בתי המשפט בעבירה זו ועל הרטוריקה שלהם ביחס אליה.

"פגע וברח" אומץ מהוראות הדין האמריקאי ובארץ נעשה גם השימוש במונח "הפקרה לאחר פגיעה"⁵. מהמסמך עולות הנקודות הבאות:

- **בין השנים 2000-2009 אירעו למעלה מ-7000 תאונות "פגע וברח"; כלומר, מעל 700 תאונות לשנה בממוצע. מעל 10% מהתאונות האמורות היו תאונות חמורות (עם פצועים) או קטלניות (עם הרוגים).** במהלך שנת 2009 אירעו מעל 600 תאונות "פגע וברח". במחצית הראשונה של שנת 2010 אירעו 241 תאונות מסוג זה.
- תופעת תאונות ה"פגע וברח" מוסדרת בישראל בפקודת התעבורה (נוסח חדש), התשכ"א-1961 (להלן: "פקודת התעבורה") ותקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה"), הקובעות את דרכי ההתנהגות הנדרשות ממי שמעורב בתאונות ואת העונשים הפליליים שיוטלו על מי שאינו פועל לפי הוראות הדין.
- לפי פקודת התעבורה, העונש המקסימאלי בגין תאונות "פגע וברח" הוא מאסר לתקופה של עד 7 או 9 שנים, בהתאם לנסיבות התאונה.
- כתבי אישום המוגשים כנגד מבצעי עבירות "פגע וברח" כוללים עבירות נוספות המשפיעות על גובה העונש. מהמידע במערכת נבו עולה, כי כמעט בכל המקרים בהם תאונת ה"פגע וברח" הייתה קטלנית, העבירה הנוספת בגינה הוגש האישום הייתה גרימת מוות ברשלנות (שהעונש הקבוע בגינה הוא עד שלוש שנות מאסר).
- קיים פער משמעותי בין העונש המקסימאלי הקבוע בחוק והרטוריקה של חלק מבין השופטים הדנים בתיקי תאונות "פגע וברח" ובין עונשי המאסר שנמצא שנגזרו בפועל. לפי מערכת נבו, ממוצע הענישה ביחס לעבירת ההפקרה הוא כשנתיים וחצי. במקרים רבים נוטים בתי המשפט לגזור עונשי מאסר מופחתים במידה ניכרת מהעונש המקסימאלי הקבוע בחוק, זאת על אף העובדה שכתבי האישום בדרך-כלל מכילים עבירות נוספות. פער זה מתחדד לנוכח העובדה כי במקרים רבים שנבחנו התוצאה של התאונה הייתה כי נהרג אדם או שנגרמה לו חבלה חמורה.
- מהסקירה המשווה עולה כי הענישה הקבועה בחוק בישראל בגין עבירת "פגע וברח" גבוהה יותר מהמדינות האחרות הנסקרות. כמו כן, ראוי לציין, כי גם במדינות אלה התופעה והניסיונות לטפל בה נמצאים על סדר היום הציבורי. עם זאת, לא בדקנו באותן מדינות מהם העונשים הנגזרים בפועל על ידי בתי המשפט בעבירות אלה.

1. נתונים

כאמור לעיל, תאונות "פגע וברח" הינן עבירות פליליות (ראו הרחבה להלן), המתארות תאונות דרכים שלאחר התרחשותן אחד המעורבים בהן אינו עוצר בכדי לבדוק את תוצאות התאונה או לסייע למי שנפגעו במהלכה. תאונות אלו ניתנות לחלוקה לתאונות בהן לא היו נפגעים בגוף (פגיעה ברכוש בלבד) ותאונות חמורות בהן היו נפגעים ולעיתים אף הרוגים (תאונות קטלניות).

5 דן ביין "בעיות יסוד בעבירות של "פגע וברח" עיוני משפט ד 580, 552 (תשל"ה).

להלן מספר נתונים מן השנים האחרונות בנוגע להיקף תאונות ה"פגע וברח" בהתאם לחומרתן:⁶

תאונות פגע וברח בשנים 2000-2009

שנה	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	סה"כ
סה"כ תאונות "פגע וברח"	643	614	674	747	747	751	835	794	747	627	7179
תאונות "פגע וברח" חמורות (עם נפגעים)	127	101	97	94	88	94	121	77	96	68	963
מתוכן תאונות קטלניות (עם הרוגים)	22	22	19	14	19	24	24	11	17	9	181

- במהלך העשור האחרון אירעו 7,179 תאונות "פגע וברח" (שהן בממוצע 718 תאונות לשנה). מספר התאונות החמורות והקטלניות מכלל התאונות עמד על 963 (13.4%), וכמעט חמישית מהן (18.7%) היו קטלניות.
- ככלל, ניתן לראות כי במהלך העשור חלה ירידה מסוימת (אף שלא רציפה ועקבית) במספר התאונות החמורות והקטלניות, ביחס לתחילת העשור.
- במחצית הראשונה של שנת 2010 אירעו 241 תאונות פגע וברח, מתוכן 3 קטלניות ו-33 חמורות.⁷

2. ההסדרה החוקית

תאונת "פגע וברח" קבועה כעבירה פלילית בסעיף 64א לפקודת התעבורה שכותרתו: "הפקרה לאחר פגיעה". **עונש המקסימום בגין עבירה זו הוא מאסר עד לתקופה של שבע או תשע שנים**, בהתאם למפורט להלן:⁸

- **תאונה בה עשוי היה להיפגע אדם:** נוהג רכב המעורב בתאונה, והוא ידע או שהיה עליו לדעת, כי בנסיבות המקרה **עשוי היה להיפגע אדם**, ולא עצר במקום התאונה או קרוב לו ככל האפשר כדי לעמוד על תוצאות התאונה, דינו מאסר שבע שנים.
- **תאונה בה נפגע אדם:** נוהג רכב המעורב בתאונה, והוא ידע או שהיה עליו לדעת, **כי בתאונה נפגע אדם**, ולא הגיש לנפגע עזרה שהיה ביכולתו להגיש בנסיבות המקרה, לרבות הסעתו לטיפול רפואי, דינו **מאסר תשע שנים**.

6 המשרד לביטחון פנים, לשכת השר, מכתב, 23 בפברואר 2010.

7 המשרד לביטחון פנים, לשכת השר, מכתב, 5 ביולי 2010.

8 פקודת התעבורה (נוסח חדש) תשכ"א-1961, ס' 64א-ב.

ראוי לציין, כי הסעיף קובע כי עונש המאסר של מי שעובר עבירת הפקרה לאחר פגיעה יהיה מאסר בפועל ולא מאסר על תנאי, ובכך הדגיש למעשה המחוקק את החומרה של עבירה זו.

כמו כן, בסעיף 62(7) לפקודה קבועה **עבירה נוספת המתייחסת למקרים בהם אדם אינו מוסר את פרטיו ואינו עוצר למרות שבשל הימצאות רכבו בדרך מתרחשת תאונה לאדם, בהמה או רכב אחר.⁹ העונש בגין עבירה זו הינו מאסר שנתיים או קנס.**

מעבר להוראות אלה, קובעת תקנה 144 לתקנות התעבורה כללים לפיהם חייב לנהוג נהג המעורב בתאונה בה נפגע אדם. בין היתר, קבועות החובות הבאות:

- לעצור את רכבו מיד במקום התאונה או קרוב אליו ככל האפשר ולהימנע מלהזיזו, אלא אם יש הכרח להשתמש ברכב לצורך הגשת עזרה או באישור שוטר.
- להגיש עזרה לנפגע ככל יכולתו, ובעיקר למנוע נזק נוסף לנפגע.
- להזעיק את שירותי ההצלה המקצועיים ולהמתין ליד הנפגע עד להגעתם.
- במקום שאין אפשרות לפנות את הנפגע באמבולנס, ידאג להעברתו ברכב מתאים אחר לתחנת עזרה ראשונה, לרופא או לבית חולים.
- למסור את פרטיו האישיים לשוטר או לאדם שנפגע או לאדם שהיה בחברתו של הנפגע.
- לדווח על התאונה מיד ככל האפשר לתחנת המשטרה הקרובה ולמסור את פרטיו האישיים.

עוד יצוין, כי סמכות ההעמדה לדין בעבירת "הפקרה לאחר פגיעה" נתונה בידי הפרקליטות, הגם שבסמכותה להורות למשטרה להעמיד לדין על עבירה זו (במקרים שבהם לא מדובר בתאונה קטלנית). **מדיניות התביעה בקביעת כתבי האישום (קרי - העבירות בהן מוגש כתב האישום) נגזרת, בין היתר, מחומרת הפגיעה.** טיעוני התביעה לעונש תלויים ברכיבים נוספים שונים ובהם: נסיבות התאונה, הרשעותיו הקודמות של הנאשם והאם הנאשם הסגיר את עצמו למשטרה ביוזמתו או אותר בעקבות חקירה. במרבית המקרים רכיבי העונש שבית המשפט גוזר בעבירה זו הם: מאסר בפועל, פסילה בפועל, פסילה על תנאי וקנס.¹⁰

3. יחס בתי המשפט לתאונות מסוג "פגע וברח" ורמת הענישה שנגזרה בפועל

לצורך בחינת רמת הענישה בתאונות "פגע וברח" פנינו אל הנהלת בתי-המשפט, אך נמסר לנו כי אין בידם נתונים המתאימים לשם הניתוח הסטטיסטי המבוקש של רמת הענישה בגין עבירת ההפקרה.¹¹ **לאור זאת, בחרנו לעשות שימוש במערכת "ענישה" שבמאגר המידע "נבו", המאפשרת למשתמשים בה לבחון ממוצעי ענישה בחתכים שונים ביחס לעבירות ספציפיות, כולל תיקי תאונות "פגע וברח".**

9 "העובר אחת העבירות האלה, דינו - מאסר שנתיים או קנס כאמור בסעיף 61(א)(3) לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן - חוק העונשין) ואם העבירה היא עבירת קנס שדן בה בית המשפט-קנס פי 1.25 מהקנס האמור בסעיף 61(א)(1) לחוק העונשין... (7) בהיותו נוהג של רכב אינו עוצר בשעה שבגלל מציאות רכבו בדרך אירעה תאונה לאדם, או לבהמה או לרכב שאדם ממונה עליהם, ואינו מגלה, משנדרש לכך, שמו ומענו שלו ושמו ומענו של בעל הרכב ואת תו הרישום או המספר של הרכב."

10 המשרד לביטחון פנים, לשכת השר, מכתב, 23 בפברואר 2010.

11 זאת, בין היתר, בשל העובדה כי גזרי דין המתייחסים לעבירה זו כוללים בדרך כלל אישומים בעבירות נוספות, ומכאן שלא ניתן לפצל את העונש למרכיביו השונים לפי העבירות השונות.

במקביל לכך, בחנו באופן רנדומאלי כמה גזרי דין בתאונות "פגע וברח", שעסקו בתיקים שתוצאותיהם היו חבלה או הריגה ובגינם נגזר עונש מאסר.

יודגש, כי המידע שבמערכת והבחירה הרנדומאלית אינם מהווים מדגם סטטיסטי מייצג, בין היתר, מכיוון שהמערכת כוללת מידע חלקי בלבד ביחס לעבירות "פגע וברח" אך ורק מעשר השנים האחרונות. עם זאת, יש במדגם ובבחינה הרנדומאלית כדי לתת אינדיקציה כלשהי על מדיניות הענישה של בתי המשפט ועל הרטוריקה של בתי המשפט ביחס לעבירות אלה ולתופעה בכללותה. כפי שיוצג להלן, מעין במידע שהופק מהמערכת ניתן לראות כי העונשים הנגזרים בפועל בגין עבירות אלה נמוכים בצורה משמעותית מהעונש המקסימאלי שיכול היה להיגזר בגין לפי החוק. זאת, בייחוד על רקע העובדה כי עבירת ההפקרה בדרך כלל אינה מופיעה לבדה בכתב האישום, אלא בנוסף על עבירות אחרות, וביניהן: חבלה (שהעונש עליה הוא שבע שנות מאסר), גרימת מוות ברשלנות (שהעונש עליה הוא שלוש שנות מאסר) ועוד. כך, ולמרות כל האמור לעיל, לפי נתוני המערכת **ממוצע הענישה בעבירת ההפקרה הינו כשנתיים וחצי.**

מעבר לכך, וכפי שיוצג בהמשכו של חלק זה, **הענישה האמורה אף אינה עולה בקנה אחד עם הרטוריקה החריפה והביקורתית בהתייחסותו של בית המשפט העליון (ובתי משפט אחרים) לעבירות אלה ולתופעת ההפקרה בכללותה כתופעה חברתית.**

להלן יוצגו מספר דוגמאות שבחנו המעידות על כך, כי למעט יוצא דופן אחד העונשים הנגזרים בפועל בגין תאונות "פגע וברח" נמוכים באופן משמעותי מהענישה המקסימאלית הקבועה בחוק, וזאת הן במקרים בהם תוצאת התאונה הייתה הריגה והן במקרים של גרם חבלה "בלבד".¹²

■ **מדינת ישראל נגד דוד דדון** - המדובר בתאונת פגע וברח בה נהרגו שני אנשים. סעיפי האישום כללו עבירות של גרימת מוות ברשלנות (שהעונש בגינה הוא שלוש שנות מאסר) והפקרה לאחר פגיעה. העונש, שנגזר במסגרת הסדר טיעון, היה מאסר בפועל של שנה, 9 חודשי מאסר על תנאי ושליטת רישיון לצמיתות.¹³

■ **מדינת ישראל נגד שלום שרון בן מאיר אפרגן** - המדובר בתאונת פגע וברח בה נהרגה הולכת רגל. סעיפי האישום כללו גרימת מוות ברשלנות (שהעונש בגינה הוא שלוש שנות מאסר), נהיגה במהירות בלתי סבירה (שהעונש בגינה מאסר שנתיים או קנס) והפקרה לאחר פגיעה. **העונש שנגזר במסגרת הסדר הטיעון היה מאסר בפועל של 9 חודשים, 12 חודשי מאסר על תנאי, קנס ופסילת רישיון לשמונה שנים.**¹⁴

■ **מדינת ישראל נגד חדיף יצחק** - המדובר בתאונת פגע וברח שארעה לאחר שהנאשם (ששתה לפני כן משקאות משכרים) איבד שליטה ברכבו והנוסעת שלידו נפגעה. לאחר יציאתם מהרכב, הותיר את הנוסעת הנפגעת ברחוב ונמלט מהמקום. סעיפי האישום כללו הפקרה לאחר פגיעה ונהיגה בקלות ראש שגרמה לחבלה של ממש (עבירה שהעונש עליה הוא שנתיים מאסר או קנס ושליטת רישיון). **העונש שנגזר היה 6 חודשי מאסר בפועל בדרך של עבודות שירות (אם הנאשם ימצא כמתאים לריצוי העונש באופן זה), 6 חודשי מאסר על תנאי, פסילת רישיון ל-3 שנים וקנס.**¹⁵

12 דוגמאות אלה נלקחו באופן רנדומאלי ממערכת המידע.

13 ת"פ (מחוזי ת"א) 40297/04 מדינת ישראל נ' דוד דדון, תק-מח 2009(1), 1509, 1510 (2009).

14 ת"פ (מחוזי נצ') 1115/06 מדינת ישראל נ' שלום שרון בן מאיר אפרגן, תק-מח 2009(3), 12861 (2009).

15 ת"פ (מחוזי ת"א) 40267/08 מדינת ישראל נ' חדיף יצחק, תק-מח 2009(4), 707 (2009).

■ **פרקליטות מחוז חיפה פלילי נגד עטרק מג'דוב בן זיאד** - המדובר בתאונת פגע וברח שארעה לאחר ויכוח בין הנאשם (בעל הרשעות תעבורה קודמות רבות) לבין קורבן העבירה, ושלאחריה הנאשם פגע בקורבן ונמלט מהמקום למרות שאנשים שהיו במקום קראו לו לעצור. סעיפי האישום כללו גרימת חבלה חמורה בנסיבות מחמירות (שהעונש בגינה הוא 14 שנות מאסר) והפקרה לאחר פגיעה. העונש שנגזר היה 18 חודשי מאסר בפועל, 24 חודשים על תנאי, פסילת רישיון ל-3 שנים ועוד 12 חודשים על תנאי, וכן פיצויים בסך של 10,000 ₪ לנפגע.¹⁶

■ **מדינת ישראל נגד שי סימון ושלוש ימיני** - בחודש מרץ בשנת 2010 ניתן גזר דין חמור וככל הנראה יוצא דופן, כאשר בית המשפט המחוזי גזר 20 שנות מאסר לנאשם שדרס שתי צעירות באוקטובר 2008 וברח מן המקום.¹⁷ ערעור שהוגש על החלטה זו התקבל לאחרונה בבית המשפט העליון שקבע כי עונש המאסר יופחת ויעמוד על 14 שנות מאסר בלבד. במקרה זה, הנהג הואשם בנהיגה בשכרות (שהעונש בגינה הוא מאסר שנתיים או קנס), הריגה (שהעונש בגינה 20 שנות מאסר), חבלה חמורה בנסיבות מחמירות (שהעונש בגינה 14 שנות מאסר) והפקרה לאחר פגיעה.

יודגש, כי במקרה הנדון האישום כנגד הנהג התבסס על עבירה חמורה - עבירת ההריגה (ולא עבירת גרימת מוות ברשלנות כפי שקורה במקרים רבים אחרים), וכי בית המשפט המחוזי קבע את העונש החמור לעיל, למרות שהובאו בפניו תקדימים קודמים רבים בהם נקבעו עונשים נמוכים יותר (כשנתיים וחצי בממוצע) בגין עבירות מסוג זה.¹⁸ לעומתו, בית המשפט העליון קבע כי יש להפחית את העונש שהוטל על הנהג. זאת, בין היתר, מכיוון שבית המשפט המחוזי חרג באופן קיצוני מרמת הענישה המקובלת וכי הגבחת רף הענישה המקובלת אינה יכולה להיעשות בבת אחת ומהווה סטייה מעקרון אחדות הענישה. כמו כן, החליט בית המשפט העליון להפחית את עונשו של הנוסע שישב ליד הנהג לשנתיים ושישה חודשים (במקום 5 שנים כפי שנקבע בהחלטה בבית המשפט המחוזי). יחד עם זאת, ובניגוד למרבית פסקי הדין שנבחנו (והמעידים כאמור על עונשים קלים יחסית), בחינת הרטוריקה של בתי המשפט הדנים בסוגיה זו, ובפרט בית המשפט העליון, יכולה להעיד כי יחסו של בית המשפט נוקשה ואינו סלחני ביחס לתופעה וכי בית המשפט אף מבקש כי גזרי הדין יוחמרו בשל ההשלכות של התופעה.

■ בפסיקת בית המשפט עבירת ההפקרה מתוארת כעבירה קשה במיוחד,¹⁹ המהווה בעיני בית המשפט מעשה אנטי-חברתי ואנטי מוסרי מובהק, הראוי לענישה במלוא חומרת הדין. ראו לדוגמה דבריו של השופט (בדימוס) חשין:²⁰

16 ת"פ (מחוזי חי') 5224-06 מדינת ישראל ע"י פרקליטות מחוז חיפה פלילי נ' טארק מג'דוב, בן זיאד, תק-מח 2010(1), 5834 (2010).

17 ת"פ (מחוזי ת"א) 40238/08 מדינת ישראל נ' שי סימון, תק-מח 2010(1), 5864 (2010).

18 יוער, כי בית המשפט המחוזי התייחס בדיון לכך שהעבירות בוצעו תחת השפעת אלכוהול כשיקול להחמרה בענישה: "הגיעה השעה להעלות את רף הענישה... להבהיר לנהגים שעולים לרכב תוך שהם נתונים להשפעת אלכוהול, כי דינם כדין מי שיוורה בנשק ללא הבחנה". ראו גם סגל זאב. "מלכי הכביש", הארץ, 22 במרס 2010.

19 ראו דן ביין "בעיות יסוד בעבירות של 'פגע וברח' עיוני משפט ד 580, 552 (תשל"ה), ת"פ (מחוזי ת"א) 40033/03 מדינת ישראל נ' ג'האד אל הרוש, תק-מח 2003(4), 8329 (2003).

20 ראו דברי השופט חשין ברע"פ 3626/01 ויצמן נ' מ"י, פ"ד נו(3) ע' 198.

"העבירה של הפקרה אחרי פגיעה, עבירה קשה ומכוערת היא... בריחתו של הנהג מן המקום היא מעשה אנטי-חברתי ואנטי מוסרי מובהק, וראוי הוא כי ייענש בכל חומרת הדין... הנהג זה שרוע על הכביש, מתבוסס בדמו, אדם שזה עתה נפגע בתאונה שהנהג היה מעורב בה - אדם שאפשר ניתן לעזור לו, אפשר ניתן להצילו - ותחת אשר יעצור ויושיט עזרה לפגוע, לוחץ הנהג על דוושת האצה ובורח מן המקום למלט נפשו מחיוב בעונשין".

כמו כן, ראו דברי השופטת ארבל במקרה דומה, בו בחרה לתת דגש לעצם יסודות העבירה הכרוכים בהפקרת הקורבן, וזאת במקום מתן סיוע ועזרה כפי שמצופה שאדם סביר יעשה:²¹

"הפקרתו על-ידי הפוגע, כאשר אף בראייתו שלו ישנו סיכוי שהנפגע עודנו בחיים, מבטאת אדישות וחוסר אכפתיות משוועים לשלומם של הנפגע, ואף יותר מכך. זהו זלזול בוטה בחיי אדם."

■ מעבר לכך, קיימת גם דעה כי הסנקציה הפלילית הקיימת כיום אינה יעילה, וזאת בשל העובדה כי עונש המאסר אינו מרתיע את הציבור מהתנהגות פסולה זו. על כן, ולפי עמדה זו, כל עוד לא נמצאה דרך אחרת להשפיע על התנהגות הציבור, על בתי המשפט לנקוט במדיניות של גזירת עונשים מחמירים. ראו לדוגמה דברי השופט רובינשטיין:²²

"נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקורבנות... מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי הדין המחמירים. האם יש בכך תועלת של ממש? האם ההרתעה פועלת? האם יש תרומה למאבק בתאונות הדרכים בגזרי דין שעניינם מאסר אנשים נורמטיביים בקרב חברה עבריינית שאינה מקומם? התשובה לכך אינה ברורה... כל עוד לא עלה רעיון מועיל יותר, חובת בתי המשפט להמשיך במדיניות בחינת בית שמאי."

■ למרות כל זאת, חשוב לציין כי נושא הענישה הינו נושא לשיקול דעת שיפוטי. ככזה קיימות גם נסיבות בהן לדעת בית המשפט ניתן לגזור עונשים שאינם מחמירים, וזאת בייחוד כאשר קיימת ענישה חלופית. ראו לדוגמה, דברי השופט ריבלין:²³

"המציאות מלמדת כי לעתים חוסר תשומת לב או התרשלות רגעית עלולים להסתיים באסון כבד. במקרים כאלו אף כי יש בהם כדי לבסס הרשעה בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, עשוי בית המשפט בנסיבות חריגות להימנע מהטלת עונש מאסר בפועל ולהסתפק בעונש של פסילת רישיון לזמן ארוך ומאסר לריצוי בעבודות שירות."

21 ע"פ 1977/05 דוד גולה נ' מדינת ישראל, ניתן ביום 2 בנובמבר 2006. אורית גיקמן, מערכת אתר Traficlaw, משפט תעבורה - דע מהן זכויותיך! המדריך המקוון השלם לקראת משפט תעבורה. כניסה בתאריך: 13 בפברואר 2010.

22 רע"פ 548/05 מדינת ישראל נ' לוי, תק-על 2005(4) (2006).

23 רע"פ 4261/04 יעקב פארין נ' מדינת ישראל, פ"ד נט(3), 440, 450-451 (2004).

4. סקירה משווה

כפי שיוצג להלן, בחלק מן המקרים הענישה הקבועה בחוק במדינת ישראל על עבירת "פגע וברח" חמורה יותר מזו אשר קבועה בדין הפלילי במדינות הנסקרות בסקירה המשווה. כמו כן, ובדומה למצב במדינת ישראל, גם במדינות אלה תאונות "פגע וברח" נמצאות על סדר היום הציבורי (ברשויות השלטון, מערכות המשפט והציבור הרחב) ובחלקן אף נטען על-ידי גופים ציבוריים כי רמות הענישה הנגזרות על-ידי בתי המשפט אינן מספקות בכדי להרתיע את העבריינים המבצעים אותן.

4.1 ארצות הברית²⁴

בארצות הברית הענישה בגין תאונת "פגע וברח" שונה ממדינה למדינה. כך, במספר מדינות אין כלל עבירה פרטנית-עצמאית פלילית ביחס לנסיבות בהן אדם מעורב בתאונה ובזמן ממקום התאונה.²⁵ לעומת מדינות אלה, קיימות מדינות רבות בהן קבועות עבירות פרטניות-עצמאיות המתייחסות לתאונות "פגע וברח" וקבועות הסדרים מיוחדים בנוגע אליהן.

ניו יורק²⁶

במדינת ניו-יורק עבירת ההפקרה לאחר פגיעה קבועה במסגרת הקודקס העוסק ברכבים ובהסדרי תנועה. העבירה מוגדרת בצורה רחבה וכוללת, בדומה לישראל, הוראות לעניין פגיעה בגוף ורכוש.²⁷ בדומה למצב המשפטי בישראל, גם במדינה זו יסודות העבירה המרכזיים הינם עזיבת מקום התאונה או הפקרת נפגעים לאחר התרחשותה מבלי שנבדקו תוצאות התאונה או מבלי שניתנה הודעה לגורמים רלבנטיים, וזאת תוך ידיעה בפועל או מכוח הנסיבות, כי נגרם נזק לרכוש או לגוף. כמו כן, ראוי לציין, כי עבירת ההפקרה נחשבת כיום (בעקבות תיקון חקיקה שהועבר על-ידי מושל מדינת ניו-יורק בשנת 2005 במטרה לטפל בתופעה) כעבירה פלילית מדרגה רביעית (Class D felony), שהעונשים בגינה הינם מאסר שלא יפחת משנתיים וארבעה חודשים ולא יעלה על שבע שנות מאסר וקנס כספי.²⁸ כמו כן, גם במהלך שנת 2011 הועלתה הצעה לעדכון החקיקה בניו-יורק כדי להחמיר עוד יותר את הענישה בגין עבירות אלה.²⁹

ושינגטון³⁰

במדינת וושינגטון עבירת ההפקרה לאחר פגיעה מעוגנת בפרק העוסק בכלי רכב בקודקס המדינתי.³¹ על-פי הגדרת העבירה, נהג שהיה מעורב בתאונה שכתוצאה ממנה נגרמה פציעה או מוות של אדם נדרש להישאר במקום התאונה, לדווח על התרחשותה ולנסות לעזור לנפגעים ככל שביכולתו.

24 חלק זה מבוסס, בין היתר, על המקורות הבאים: רלף אמלן, מרכז אמריקה-ישראל, מכתב ושיחת טלפון, 3 במרס 2010.

25 ראו <http://www.deadlyroads.com/state-laws.html>, כניסה בתאריך: 13 ביולי 2010.

26 חלק זה מבוסס, בין היתר, על מידע מאתר האינטרנט <http://www.deadlyroads.com/laws/new-york-hit-and-run-laws.shtml>, כניסה בתאריך: 2 במרס 2010.

27 New York Vehicle & Traffic Code, Article 22 § 600.

28 New York Penal Law § 70.

29 S3620-2011: Increases penalties and requires imprisonment for leaving the scene of an incident without reporting, available at: <http://open.nysenate.gov/legislation/bill/S3620-2011>, last entry 9.3.2011.

30 חלק זה מבוסס, בין היתר, על מידע מאתר האינטרנט <http://www.deadlyroads.com/laws/washington-hit-and-run-laws.shtml>, כניסה בתאריך: 2 במרס 2010.

31 Revised Code of Washington § 46.52.020.

העובר עבירה זו עשוי לעמוד לדין בגין עבירה פלילית מדרגה שנייה (במקרה של גרימת מוות) או שלישית (במקרה של גרימת חבלה בלבד). **העונש המרבי שיכול להיות מוטל עליו הוא עד 10 שנות מאסר וקנס שלא יעלה על 20,000 דולר במקרה של גרם מוות, או עד 5 שנות מאסר וקנס שלא יעלה על 10,000 דולר במקרה של פציעה בלבד.**

טקסס³²

במדינת טקסס עבירת ההפקרה מעוגנת בקודקס התעבורה.³³ ההגדרה קובעת כי נהג המעורב בתאונה נדרש לעצור את רכבו, לחזור לזירת התאונה, למסור את פרטיו המלאים ולסייע ככל שהוא יכול לנפגעים. **עונשו של מי שעובר על הוראות אלה וכתוצאה ממעשיו נהרג אדם או נפצע אדם באופן חמור הינו מאסר שלא יפחת משנתיים ולא יעלה על 10 שנות מאסר וקנס כספי.** אם תוצאת התאונה לא הייתה מוות או פציעה חמורה יהיה עונשו מאסר של עד 5 שנות מאסר ו/או קנס כספי בסך שלא יעלה על 5,000 דולר, בהתאם לנסיבות.

4.2. גרמניה

הקודקס הפלילי הגרמני משנת 1998 (Strafgesetzbuch) קובע את עבירת ההפקרה במסגרת סעיף 142 תחת הכותרת "נטישה בלתי חוקית של מקום האירוע".³⁴ על פי סעיף זה, נהג המעורב בתאונה מחויב למסור את פרטיו האישיים לנפגע, לעדי ראייה או למשטרה ולהמתין פרק זמן ראוי, וזאת בהתאם לנסיבות האירוע. **העובר על עבירה זו, דינו עד שלוש שנות מאסר או קנס.**

מעבר לכך ובהתאם להוראות הקודקס, **מי שמונע עזרה מנפגע, גם אם לא התבקש לעזור, עשוי להיענש במאסר של עד שנה או קנס,** זאת אלא אם לא יכול היה לסייע לנפגע בשל סכנה שנשקפה לו. עוד קובע החוק את החובות הבאות: אבטחת מקום התאונה במטרה למנוע תאונות נוספות, הזעקת כוחות הצלה ומתן עזרה ראשונה בהתאם להכשרתו עד להגעת כוחות ההצלה המקצועיים.

4.3. בריטניה

סעיף 170 לחוק התעבורה של 1988 (Road Traffic Act 1988) עוסק בתאונות "פגע וברח". לפי החוק, נהג המעורב בתאונה בה נגרם נזק לרכוש או לגוף (כולל בעלי-חיים) מחויב לעצור, לדווח עליה ולמסור את פרטיו האישיים. נהג שנמלט מהמקום ולא מוסר את פרטיו האישיים צפוי להיות מואשם בביזיון בית משפט.³⁵ **במקרה שנהג בוחר לברוח ממקום התאונה, הוא עשוי לקבל עונש של עד 6 חודשי מאסר ו/או קנס 5000 לירות שטרלינג בהתאם לנסיבות המקרה.**

32 חלק זה מבוסס, בין היתר, על מידע מאתר האינטרנט <http://www.deadlyroads.com/laws/texas-hit-and-run-laws.shtml>, כניסה בתאריך: 2 במרס 2010.

33 Texas Transportation Code - Section 550.021.

34 Section 142 Unauthorized Leaving of the Scene of an Accident Strafgesetzbuch, available at: <http://www.iuscomp.org/gla/statutes/StGB.htm>, last entry 2 March 2010.

35 Road Traffic Act of 1988, available at: http://www.opsi.gov.uk/Acts/acts1988/ukpga_19880052_en_14#pt7-pt7-pb3-11g170, last entry 3 march 2010.

ראוי להדגיש, כי הממשלה בבריטניה מנסה בשנים האחרונות להתמודד עם המספר ההולך וגדל של הרוגים ופצועים בתאונות פגע וברח באמצעות דרכים שונות (ובניהן תשדירי טלוויזיה, פעולות חינוך ועוד). על פי מדגמים שנערכו בבריטניה, רוב הנהגים הגורמים לתאונות פגע וברח אינם מבוטחים, ורבים מביניהם נוהגים תחת השפעת אלכוהול או סמים. **גזרי הדין שמקבלים נהגים אלה הינם קלים יחסית וחלקם אף אינם עולים על מספר שבועות** (כך לדוגמה, גזר-דין של נהג שדרס למוות ילד בן שלוש בשנת 2004 היה רק 12 שבועות מאסר).³⁶

36 ראו מידע בנוגע למקרה זה ומקרים נוספים באתרי האינטרנט של העמותות הציבוריות העוסקות בנושא: www.brake.org.uk, www.roadsafetyweek.org.uk, כניסה בתאריך: 5 ביולי 2010.

נספח - מדגם גזרי דין בתאונות פגע וכרך 2010-2009

פרטי ההליך	תוצאות התאונה	האישום	ענישה
ת"פ (מחוזי ת"א) 40297/04 מ"י נגד דוד דדון	הריגה (שני נוסעים נהרגו)	גרימת מוות ברשלנות, הפקרה לאחר פגיעה.	מאסר בפועל של שנה, מאסר 9 חודשים על תנאי, פסילת רישיון לצמיתות.
ת"פ (מחוזי נצ') 1068/07 מ"י נגד סבייח מוחמד	חבלה	חבלה בכוונה מחמירה, הפקרה לאחר פגיעה, נהיגה ברשלנות ובמהירות תוך סכנה לציבור, ונהיגה ללא רישיון רכב.	26 חודשי מאסר בפועל, 12 חודשי מאסר על תנאי לשלוש שנים, עונש פסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה למשך 4 שנים מיום שחרור, מתוך 3 שנים בפועל והיתרה מותנית לתקופה של 3 שנים.
ת"פ (מחוזי ת"א) 40131/07 מ"י נגד רונית בן רובי	הריגה	גרימת מוות ברשלנות, הפקרה לאחר פגיעה.	28 חודשי מאסר מהם 10 חודשי מאסר בפועל והיתר על תנאי ל-3 שנים.
ת"ד (תעבורה י-ם) 2161/09 מ"י על-ידי פרקליטות מחוז ירושלים נגד אלקבץ אלברט	חבלה	הפקרה לאחר פגיעה ונהיגה רשלנית.	מאסר בפועל לתקופה של חודשיים, פסילה בפועל לתקופה של 6 חודשים, מאסר על תנאי של שלושה חודשים לשלוש שנים, קנס בסך 4,000 ש"ח או שמונה חודשי מאסר תמורתו.
ת"פ (מחוזי ב"ש) 8094/07 מ"י נגד אלכסנדר קוסטריקין	חבלה	שוד, נהיגה תחת השפעת משקאות משכרים, הפרת הוראת תמרור, הפקרה אחרי פגיעה, נהיגה ללא רישיון ונהיגה ללא ביטוח.	6 חודשי מאסר, פיקוח שירות המבחן למשך שנה, 12 חודשי מאסר על תנאי, פסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה למשך 12 חודשים, תשלום פיצויים בסך של 5,000 ש"ח.
ת"פ (מחוזי י-ם) 105/08 מ"י נגד אריק בן שטרית	חבלה	הפקרה לאחר פגיעה, תאונת דרכים הגורמת חבלה של ממש, נהיגה רשלנית.	18 חודשי מאסר בפועל, מאסר על תנאי למשך 4 חודשים, פיצוי לנפגע על-סך 2,500 ש"ח, פסילה מלנהוג במשך 5 שנים.
ת"פ (מחוזי נצ') 1115/06 מ"י נגד שלום שרון בן מאיר אפרן	הריגה	גרימת מוות ברשלנות, הפקרה לאחר פגיעה, נהיגה במהירות בלתי סבירה	9 חודשי מאסר בפועל, 12 חודשי מאסר למשך שנתיים על תנאי, קנס בסך 10,000 ש"ח או 30 ימי מאסר תמורתם, פסילת רישיון ל-8 שנים.
ת"פ (מחוזי חיפה) 5140-01- 09 מ"י נגד יוליה דרוזצ'ין	חבלה	הפקרה, נהיגה ברשלנות, סיכון חיי אדם, גרימת נזק לאדם ונהיגה במהירות בלתי סבירה	מאסר בן 6 חודשים אשר ירוצה בעבודות שירות, מאסר על תנאי למשך 9 חודשים, פסילת רישיון למשך 5 שנים, פיצוי של נפגעת התאונה על סך 3,000 ש"ח.

פרטי ההליך	תוצאות התאונה	האישום	ענישה
ת"פ (מחוזי ת"א) 40267/08 מ"י נגד חדיף יצחק	חבלה	הפקרה אחרי פגיעה, נהיגה בקלות ראש שגרמה לחבלה של ממש.	שנה מאסר מתוכה 6 חודשי מאסר בפועל והיתר על תנאי למשך 3 שנים, פסילת רישיון ל-3 שנים, קנס כספי ע"ס 7,500 ש"ח או 3 חודשי מאסר תחתיו.
ת"פ (מחוזי ת"א) 40249/08 מ"י נגד בת אל שרעבי	חבלה והריגה	הריגה, הפקרה אחרי פגיעה, נהיגה ללא רישיון, נהיגה ללא ביטוח ונהיגה בקלות ראש.	4 שנות מאסר בפועל בניכוי תקופת המעצר, פסילה מקבלת או מהחזקת רישיון למשך 20 שנים.
ת"פ (מחוזי ב"ש) 8200/07 מ"י נגד אדרי אשר	חבלה קשה	גניבה, חבלה חמורה והפקרה לאחר פגיעה.	3 שנות מאסר, מתוכן שנה וחצי לריצוי בפועל, והיתרה תהא מותנית לשלוש שנים. ממניין המאסר תנוכה תקופת המעצר (בערך חצי שנה), פסילת רישיון לשלוש שנים, פיצוי לנפגעת ע"ס 30,000 ש"ח.
ת"פ (מחוזי נצ') 89/09 מ"י נגד אזם איאד	חבלה	שוד בנסיבות מחמירות, פציעה בנסיבות מחמירות והפקרה לאחר פגיעה.	5 שנים מאסר בפועל מתוכן 4 שנים בפועל ושנה אחת על תנאי למשך 3 שנים וכן תשלום פיצויים לנפגעים.
ת"ד (תעבורה פ"ת) 2701-07 מ"י שלוחת תביעות תחנת פתח תקווה תעבורה נגד שמעון חביב	חבלה	גרימת תאונת דרכים והפקרה לאחר פגיעה.	מאסר 26 חודשים מתוכם 14 חודשי מאסר בפועל, והיתרה על תנאי למשך 3 שנים. פסילת רישיון נהיגה למשך 4 שנים.
ת"ד (תעבורה ב"ש) 1115-08 מ"י נגד יוסי אביטן	חבלה	הפקרה לאחר פגיעה, נהיגה בזמן פסילה, נהיגה ללא רישיון תקף וללא פוליסת ביטוח תקפה, נהיגה בקלות ראש וברשלנות, אי-מסירת ידיעה לשוטרי.	9 חודשי מאסר בפועל, 12 חודשי מאסר על תנאי למשך שנתיים, קנס בסך 10,000 ש"ח או 30 ימי מאסר תמורתם, 8 שנות פסילה מלהחזיק ולקבל רישיון.
ת"פ (מחוזי חיפה) 5224-06 פרקליטות מחוז חיפה פלילי נגד טארק מג'דוב בן זיאד	חבלה	חבלה חמורה בנסיבות מחמירות, הפקרה לאחר פגיעה.	18 חודשי מאסר בפועל, 24 חודשים על תנאי, פסילת רישיון ל-3 שנים ועוד 12 חודשים על תנאי, פיצויים בסך של 10,000 ש"ח לנפגע.

פרטי ההליך	תוצאות התאונה	האישום	ענישה
ת"פ (מחוזי ת"א) 40238/08 מ"י נגד שי סימון ושלום ימיני נ' מדינת ישראל	חבלה קשה והריגה	נהיגה בשכרות, הריגה, חבלה חמורה בנסיבות מחמירות, הפקרה לאחר פגיעה.	20 שנות מאסר לנהג, 5 שנות מאסר לנוסע שישב לידו.
ת"פ (שלום ת"א) 14354-08-09 מדינת ישראל נ' אבישי ויזנר	חבלה	הפקרה לאחר פגיעה.	מאסר בפועל למשך 5 חודשים שירוצה בדרך של עבודות שירות, 9 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים ופסילה למשך שנתיים.
ע"פ (מחוזי חי') 6909-02-10 גיא קליינר נ' מדינת ישראל	הריגה	גרימת מוות ברשלנות, הפקרה לאחר פגיעה.	בית-המשפט אישר את פס"ד של בית-משפט השלום וקבע - 50 חודשי מאסר, מתוכם 30 חודשי מאסר בפועל, והיתרה על תנאי למשך 3 שנים, קנס כספי בסך 15,000 ש"ח או שלוש שנות מאסר, פסילה למשך 14 שנים ופיצוי למשפחת המנוחה בסך של 50,000 ש"ח.
ת"פ (מחוזי חי') 16148-03-09 פרקליטות מחוז חיפה-פלילי נ' פלוני	חבלה	תקיפה בנסיבות מחמירות, איומים, ניסיון לתקיפה בנסיבות מחמירות, פציעה בנסיבות מחמירות כלפי בן משפחה, תקיפת קטין חסר ישע וגרימת חבלה של ממש על-ידי אחראי, הפקרה לאחר פגיעה.	46 חודשי מאסר בפועל, 14 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים ביחס לעברות שבהן הנאשם הורשע או כל עברות אלימות מסוג פשע, ועוד 7 חודשים ביחס לעברות אלימות מסוג עוון או איומים, פיצוי למתלוננת בסך 8,000 ש"ח, פסילת רישיון למשך 3 שנים.
ת"פ (שלום ר"ל) 4682/09 מדינת ישראל נ' אורי שטינהויז	חבלה	הפקרה לאחר תאונה, חבלה חמורה ושיבוש הליכי משפט.	30 חודשי מאסר בפועל בנוסף על 4 חודשי מאסר על תנאי שנפסקו כנגד הנאשם בשל תיק קודם, מאסר על תנאי למשך 9 חודשים ביחס לעברת הפקרה, פסילת רישיון למשך 6 שנים מיום השחרור, ופיצוי לנפגעת בסך 50,000 ש"ח.

1
פילוסופיה
אס'

ערכים והתנהגות בדרך

כל תלמיד באופן אישי:

א. הגדר מהו 'ערך'.

ב. רשום 5 - 6 ערכים חשובים בעיניך.

ג. רשום 5 - 6 ערכים הקשורים להתנהגות בדרך.

ד. בנסיבות מסויימות אין החוק הכתוב מחייב אותנו להתנהגות מסויימת, אך ערכינו מביאים אותנו להתנהגות שונה מזו המתחייבת מהחוק הכתוב. תן דוגמאות לכך מהחיים בכלל ומתחום ההתנהגות בדרך בפרט.

ה. עשויות להיווצר נסיבות שבהן אין החוק הכתוב מחייב אותנו להתנהגות מסוימת, אך ערכינו מנחים אותנו להתנהג על -פיהם בדרך שונה מזו המתחייבת על-פי החוק הכתוב. תן דוגמאות מהחיים בכלל, ומתחום ההתנהגות בדרך בפרט.

שלב כיתתי:

התלמידים יציגו את ממצאיהם ויתקיים דיון בכיתה על הקשר בין ערכים לבין ההתנהגות בדרך

ערכים של ערכים

הכנה:

- יש להכין 6 - 8 כרזות שיישאו הגדרות של ערכים. על כל כרזה ייכתב ערך אחד, והן ייתלו על הקירות.

ערכים לדוגמה:	חופש	אחריות
יושר	עזרה הדדית	
התנדבות	נתינה	
התחשבות בזולת	הישגיות / מצוינות	
הגשמה עצמית	הגינות	

פעילות קבוצתית

- תולים את הכרזות עם הערכים בכיתה ומזמינים את התלמידים לבחור את הערך המבטא את הדבר החשוב ביותר בחיים בעיניהם, ולעמוד ליד הכרזה שעליה נרשם ערך זה.
- כל המתקבצים ליד אותה כרזה מסבירים ומגבשים עמדה ביחס לחשיבות בחירתם לבני האדם.
- הקבוצה מתבקשת למצוא כיצד מתקשר הערך שנבחר להתנהגות בדרך.
- כל קבוצה בונה אירוע תעבורתי המעמיד את הערך שדנו בו במבחן של שיפוט מוסרי-ערכי. על האירוע להיות קצר, מתאר תמונת מצב, מחדד את הבעייתיות שבהתנהגות על-פי הערך.

ההנחייה לתלמידים היא:

"כתבו על אירוע קצר, סיפור, עלילה קצרה, המתרחשים במרחב התעבורתי, אשר במהלכם על הגיבור להחליט אם לנהוג על-פי הערך שדנתם בו.

הערך: _____

האירוע: _____

במליאה

נציג מכל קבוצה יציג את האירוע שבחרה קבוצתו, ויתקיים דיון על הערכים שנבחרו ועל הקשרם לבטיחות בדרך.

3 פעילות מס'

מה באמת חשוב לי בחיים?

בירור מטרת וצרכי איום.

לכל אחד מאתנו ישנן דעות שונות על דברים שחשוב יותר לעשותם בחיים. אחד סבור שחשוב מכול להיות אדם ישר, השני סבור שעזרה לזולת צריכה להנחותו לאורך כל הדרך, השלישי חושב שחופש ועצמאות חשובים לו ביותר, ואחר חושב שבריאות וסובלנות הם החשובים ביותר בעיניו. מכיוון שדעות אלו קשורות לדרך חיים ומתבטאות יום-יום ושעה שעה בהתנהגותנו, חשוב, שכל אדם יברר לעצמו את דעתו בעניין. אחת הדרכים לבירור כזה, אם כי ודאי שלא היחידה, היא האזנה למגוון של דעות בנושא ותגובות של אחרים עליהן. מטרתה של הפעילות לעודד את התלמידים לברר לעצמם מהם הדברים החשובים עבורם בחיים, ומהם הערכים המנחים בחירות אלה.

הכנה לפעילות

להכין כרטיסים בכמות שהיא לפחות פי ארבעה ממספר המשתתפים. על כל כרטיס יהיה רשום תיאור של דבר שעשוי להיות חשוב בחיים, מטרה או ערך. (כרטיסיות בעמוד הבא)

מהלך הפעילות

המורה יערבב את הכרטיסים ויחלק ארבעה מהם לכל משתתף. בהינתן האות יקומו כל המשתתפים, יסתובבו בחדר ויחליפו כרטיסים זה עם זה. כל משתתף ינסה להשיג כרטיסים אשר יתארו במידה מדויקת ככל האפשר את דעתו על הדברים החשובים ביותר בעיניו בחיים על-פי אמונתו, מטרותיו וערכיו. לאחר כמה דקות יקרא כל תלמיד באוזני הקבוצה את הרשום בכרטיסים שבידו, ויציין אילו מהם מביעים את דעתו ואילו נותרו בידיו במקרה. שאר התלמידים יוכלו להגיב ולהביע את דעותיהם על כך. בצורה זו ישקול התלמיד את דעתו, ינסה לברר לעצמו את דעותיו, יקשיב לדעותיהם של אחרים, ויקבל תגובות והשגות על דעותיו.

דיון כיתתי

התלמידים ידונו ביניהם ויבררו כיצד יכולה להיות השפעה להעדפותיהם הערכיות על התנהגותם בדרך.

3 פדיון
לס'

יושר

עזרה
לזולת

מימוש
עצמי

זהירות

בריאות

הצלחה

סבלנות

אזרחות
טובה

סובלנות

מעורבות
חברתית

אמת

אושר

שלמות
עצמית

התחשבות
בזולת

עושר

כוח
והשפעה

נתינה

חיי אדם

אהבה

צדק

עצמאות/
חופש

4 פעילות מס'

מה מעל לחוק?

מהלך הפעילות

התלמידים ינתחו 1 - 2 אירועים, יפעילו את שיקול דעתם הערכי, וייחשפו למתח השורר בין המוסר לבין החוק.

דוגמאות לאירועים בדרך

אירוע מס' 1

אתה נוסע בכביש הראשי, 'פקק תנועה' ארוך מזדנב לאורך מרחק רב. לפניך כמה אפשרויות:

- א. לרדת לאחת מדרכי העפר שלאורך הכביש (הרי יש לך ג'יפ 4X4). 'לטוס' שם כקילומטר אחד, ובצומת הקרוב לחזור לכביש. בדרך זו תחסוך לעצמך 5 - 7 דקות ואת טור המכוניות תעכב רק בעוד חצי דקה - דקה נוספת.
- ב. לנסוע בכביש הראשי כמו כולם.

אירוע מס' 2

אתה נוסע בכביש. אתה מגיע לצומת הקרוב, מאחוריך מכוניות אחדות, ולך יש זכות קדימה. אתה רואה את טור המכוניות הארוך הממתין בכביש הצדדי מימין, ואתה בטוח שמה שצריך לעשות הוא לעצור ולתת להם את האפשרות להשתלב בדרך.

שאלות למחשבה

1. אילו ערכים באים לידי ביטוי בכל מצב?
2. אילו שיקולים היית מביא בחשבון בהכרעתך בכל אחד מהמקרים?
3. חשוב על דוגמאות נוספת בהן עשויות להיווצר נסיבות שבהן אין החוק היבש מחייב אותנו להתנהגות מסוימת, אלא שערכינו מנחים אותנו לנהוג על פיהם בדרך שונה מזו המתחייבת על-פי החוק הכתוב.

5 פעילות מס'

חוק לא תעמוד על דם רעך

החוק מדבר על חובת ההצלה של אדם אחד על-ידי רעהו, וחוקק לפני שנים מועטות (1998) במשפט הישראלי.

ביקורות רבות נמתחו על החוק, שהוא חוק 'עשה' גם ביחס למי שאין לו חובת אפטרופסות. הסנקציה הפלילית על מפר החוק היא קנס בלבד, שמעידה גם על ה'חומרה' שמייחס המחוקק לאי-מילוי חובת ההצלה. שונה המצב אם האדם גרם בעצמו לסכנה.

מהלך הפעילות

א. קרא את הכתבות מתוך אתר האינטרנט

<http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L3720242,00.html>

ב. קרא את מאמרו של ד"ר מרדכי הלפרין (מצורף לחומר התיאורטי)

וכתוב:

- מהו, לדעתך, העונש הצפוי לנהג שהיה מעורב בתאונת דרכים, פגע ונמלט ממקום התאונה מבלי להושיט עזרה?
- החוק קובע, כי יש להושיט עזרה לאדם הנפגע בתאונת דרכים גם אם הוא אינו הפוגע, חווה דעתך.

להלן הקטעים:

1. רוכב קטנוע נהרג בנתניה, רוכב שני נמלט

שני קטנועים התנגשו באזור התעשייה של נתניה, אחד מהם התהפך ורוכבו נהרג. השני התהפך אף הוא, אך שני רוכביו נמלטו מהמקום מבלי להושיט עזרה.

רענן בן צור פורסם: 23.05.09, 21:39

תאונת 'פגע וברח' שנייה ביום אחד: רוכב קטנוע בן 23 נהרג הערב (שבת) בהתנגשות עם קטנוע אחר בנתניה. הנהג השני נמלט מהמקום.

2. נתיבות: ניסו ללחוץ יד ודרסו צעירה

צעירה בת 25 מנתיבות נפלה קורבן למשחקים של שני נהגים בכביש 25, ממערב לעיר. נהג הרכב הפוגע והנוסע ברכב השני ניסו ללחוץ ידיים דרך החלונות באמצע העקיפה, ואז סטה הנהג הפוגע ימינה ודרס את הולכת הרגל. מצבה קשה מאוד. אחר כך נמלט הנהג הפוגע מהאזור. לאחר שהתקבלה הודעה על התאונה, ונדע כי הרכב הפוגע נמלט לכיוון אשקלון, הקימו שוטרי סיור מתחנת שדרות מחסום סמוך לצומת גבים ועצרו כעבור זמן קצר רכב חשוד שעליו סימני פגיעות. הנהג נעצר לחקירה ושלושה בני אדם נוספים שהיו ברכב, כולם צעירים בשנות ה-20 לחייהם, עוכבו לחקירה.

6

שם הפעילות: פֶּגַע וְכָרַח

מהלך הפעילות

שלב א'

כל תלמיד באופן אישי:

יקרא את המסמך 'ענישה בגין תאונות פֶּגַע וְכָרַח' - נעמי שלג-מי עמי ועו"ד גלעד נווה מיום 15.7.2010.

ויענה על השאלות הבאות:

- השופט צבי גורפינקל בגזר הדין שנתן במשפטם של הנאשמים שי סימון ושלוש ימיני אמר: "עברת ההפקרה לאחר פגיעה היא עברה שיש בה פגם מוסרי כבד". חווה את דעתך.
- קיימת הצעה לקבוע עונשי מינימום של לפחות חמש שנות מאסר בתאונות פֶּגַע וְכָרַח. קרא: 'ח"כ רותם לרשת ב'. חווה דעתך.
- קיימת גישה אחרת הטוענת, שבחלק מהמקרים עזיבת הנאשם את מקום התאונה נובעת מהלם שהיה שרוי בו הנהג, מאובדן עשתונות, מאובדן אוריינטציה וכד'. בחלק מהמקרים מתייצבים הנהגים הפוגעים במשטרה לאחר כמה שעות או למחרת התאונה. כיצד לדעתך יש לנהוג במקרים כאלה

שלב ב'

- קרא על אודות המקרים המופיעים במסמך של נעמי שלג - מ.עמי ועו"ד גלעד ? ורשום: מהו העונש ומהו הנימוק לעונש?
- אילו היית השופט במשפטם של הפוגעים איזה עונש היית גוזר עליהם? נמק את החלטתך.

שלב ג'

פעילות קבוצתית

התלמידים יתפצלו לקבוצות בנות חמישה תלמידים בכל קבוצה, ויענו על השאלות הבאות על סמך מה שהכינו באופן פרטני:

- ניתן ללמוד מן המסמך, כי העונשים הנגזרים בפועל בגין עברות 'פֶּגַע וְכָרַח' נמוכים בצורה משמעותית מהעונש המקסימלי שהיה יכול להיגזר לפי החוק. עיינו שוב במסמך המכיל את מדגם גזרי דין, וחוו את דעתכם על כל אחד מהאישומים ועל הענישה לכל אישום כנאשמים, כחברים וכבני משפחה של הנפגעים, כחברים וכבני משפחה של הפוגעים, וכשופטים.

שלב ג' במליאה

- הציגו את הממצאים שלכם בכל דרך שתבחרו.
- דונו, כיצד לדעתכם עשויים החינוך, החברה, המשפחה והחברים מאותה קבוצת גיל לסייע למיגור התופעה של תאונות פֶּגַע וְכָרַח?

לקבוע עונש מינימום בתאונות פגע וברח

ח"כ רותם לרשת ב': השופטים מטילים עונשים קלים

יושב ראש ועדת החוקה, חוק ומשפט, דוד רותם מ'ישראל ביתנו', הגיש הצעת חוק לקביעת עונש מינימום בתאונות פגע וברח. חבר הכנסת רותם מציע לחייב את בתי-המשפט לגזור לפחות חמש שנות מאסר על מי שהרג אדם בתאונה וברח מהמקום.

במשדר 'בחצי היום' ברשת ב' אמר חבר הכנסת רותם לאסתי פרוז, כי למרות דבריהם של השופטים על תאונות פגע וברח, בפועל הם מטילים עונשים קלים ומגוחכים על המורשעים בעברה זו. לדברי רותם, במצב הקיים היום, מוטב לו למי שדרס לברוח ממקום התאונה מבלי להגיש עזרה, משום שהוא יודע שיש לו סיכוי להתחמק מעונש. גם אם ייענש - יוטל עליו עונש קל בדרך שהדעת אינה סובלת.

מהלך הפעילות:

1. קראו על מקרים נוספים באתרי האינטרנט הבאים:

- <http://www.iba.org.il/bet/?entity=658055&type=1>
- <http://www.iba.org.il/bet/?entity=658055&type=1>
- <http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3477663,00.html>
- <http://www.haaretz.co.il/hasite/spages/1179235.html>
- <http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3821823,00.html>
- <http://www.sederdin.com/articles/hit-and-run>
- <http://www.youtube.com/watch?v=y21N2zKwJws>

2. רשמו לכל אחד מהמקרים: מהו העונש? ומהו הנימוק לעונש?

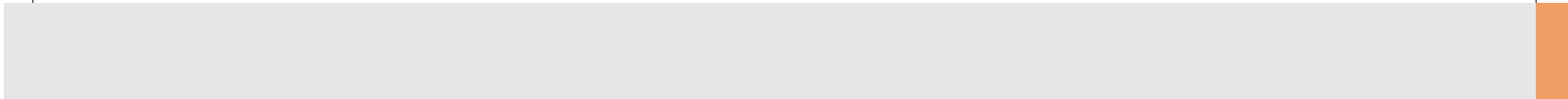
פעילות למתקדמים:

בעבודת מחקר לתואר שני באוניברסיטת בר אילן, בדקה דליה יחיאל את הקשר בין ערכים, מוטיבציות ואישיות לבין סגנון נהיגה.

קרא את המאמר המופיע באתר האינטרנט של עמותת "אור ירוק"

http://www.oryarok.org.il/webfiles/audio_files/dalya_yehiel.pdf

וחווה את דעתך על הקשר בין ערכים, מוטיבציות ואישיות לבין סגנון נהיגה. תן דוגמאות.



200

זה"ב
אזרחות *de*