

## הצעת חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון – מספר כלי רכב המעורבים בתאונה), התשס"ז

### נייר עמדה

נייר עמדה זה מתייחס להצעת החוק שהוגשה על ידי החכ"ם גלעד ארדן וסטס מיסז'ניקוב בנוגע לתיקון חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים. הנחת היסוד לעמדת עמותת אור ירוק היא כי חוק הפלתי"ד הוא עובדה קיימת ולכן בשלב זה אין כוונתנו להציע את שינוי החוק, אלא להביע עמדה בנוגע להצעת החוק הנוכחית בלבד.

מטרת הצעת החוק היא להביא לתיקון לחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה. על פי התיקון המוצע יש להשוות בחוק את הנוסעים ברכב דו-גלגלי להולכי רגל ולקבוע כי האחריות לנזקי גוף של מי שנסע באופנוע תחול על שאר כלי הרכב המעורבים בתאונה. תיקון זה בא להחליף את צו הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (הסדרים לחלוקת נטל הפיצויים בין המבטחים), תשס"א.

### רקע

חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (הפלתי"ד) קובע כי הן הנהג הפוגע והן הנפגע רשאים לתבוע פיצויים מחברת הביטוח על נזקי גוף ורכוש שנגרמו להם עקב תאונה, ללא קשר לשאלה מי אשם בתאונה. כלומר, במקרה של תאונה שבה מעורבים מספר כלי רכב, הכלל הוא כי כל נהג אחראי לנזקי הגוף שלו ושל נוסעיו וכי כולם ביחד אחראים כלפי נפגע שהוא מחוץ לכלי הרכב. טענת המציעים את החוק היא כי כלל זה משווה בין נוהג רכב לבין רוכב בכלי דו-גלגלי למרות שרוכב הדו-גלגלי הוא פגיע יותר. למעשה, טוענים המציעים, בתאונה שמעורבים בה רכב סגור ורכב דו-גלגלי, מידת ההיפגעות של נוסעי הדו-גלגלי היא כשל הולך רגל (אשר המחוקק פטר מחבות לרכוש ביטוח כל שהוא) ואינה מקבילה לפגיעות הנוסעים ברכב. לפיכך, טוענים המציעים, כי לצורך חלוקת נטל עלות הנזקים ייחשבו הנוסעים ברכב דו-גלגלי להולכי רגל. תיקון זה מוצע כתחליף לצו הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (הסדרים לחלוקת נטל הפיצויים בין המבטחים), הידוע יותר כ"הסכם החצייה".

### הסכם החצייה

כאשר פורקה חברת "אבנר" בשנת 2000 והפסיקה לבטח את בעלי הרכב הדו-גלגלי התברר כי סך תשלומי הפרמיה שמשלמים רוכבי האופנועים איננו מכסה את עלות נזקיהם מתאונות דרכים. הוצע אז להעלות את סכומי הפרמיות פי 3 ואף 4 מהסכומים ששולמו עד אז. בפועל העלה אז הממונה על הביטוח במשרד האוצר את גובה הפרמיות בשיעור ממוצע של 30% בלבד. כיוון שלחברות הביטוח לא היה עניין לבטח את האופנוענים בשל ההפסדים הצפויים, התיר הממונה על הביטוח לחברת הפול לבטח אותם ולגבות סכומים גבוהים מעט יותר מתעריפי השוק של חברות הביטוח.

כיוון שאגף הביטוח הכיר בזמנו בסכנת ההיפגעות הגדולה של רוכבי דו-גלגלי מחד גיסא, וראה לנגד עיניו את ההפסדים הצפויים של הפול מאידך גיסא, הוכנס לשימוש הסכם החצייה במתכונתו הנוכחית החל מ-2001.

על פי הסכם החצייה, במקרים של תאונות מעורבות בין רכב דו-גלגלי לרכב סגור, הפיצוי לרוכב האופנוע מתחלק באופן שווה בשווה בין חברת הביטוח של הרכב הסגור לבין חברת הפול. כלומר, בפועל משמש הסכם החצייה כמעין סבסוד לתעריפי ביטוח החובה של האופנוענים ומפצה את רוכב הדו-גלגלי שתמיד יהיה הצד הפגיע יותר בתאונה מעורבת בינו לבין רכב סגור.

הצעת החוק מבקשת לבטל את הסכם החצייה ולהשית את כלל עלות הנזק של רוכב הדו-גלגלי במקרה של תאונה מעורבת על בעל הרכב הסגור.

### **מה נעשה במדינות אחרות?**

ככל הידוע, אין מדינות שבהן מיגזר רכב מסויים מסבסד הפסדים ביטוחיים של מיגזר רכב אחר. באופן עקרוני, במדינות שבהן קיים חוק ביטוח חובה, גובה תשלומי הפרמיות נקבע פרופורציונלית ביחס לסיכון הצפוי. יתר על כן, במדינות רבות שיעור הכיסוי הביטוחי נמוך באופן משמעותי ביחס לכיסוי הנהוג בישראל. כתוצאה מכך עלות פרמיית החובה נמוכה יותר מזו הנהוגה בישראל, אולם מה שחשוב יותר לעניין הצעת החוק, הוא שאין צורך ולכן גם אין בנמצא הסכמים שנועדו לפצות על נזקי החברות המבטחות אופנועים, כגון הסכם החצייה בישראל.

### **עמדת אור ירוק**

כאמור, עמדת אור ירוק נוגעת לחוק הקיים ואין עניינה בדיון בשינויים בתוכנו. בשל כך, אור ירוק מדגישה את ההיבטים הבטיחותיים הנגזרים מהצעת החוק ופחות מתייחסת להיבטים הכלכליים והביטוחיים הנוגעים אליה.

**אור ירוק לוקחת בחשבון כי הימצאותם של כלי רכב דו-גלגלי היא עובדה קיימת, ואין בנייר עמדה זה ניסיון לשנות את המצב הקיים, כלומר, איננו קוראים להימנעות משימוש ברכב דו-גלגלי וודאי שאיננו תומכים בעידוד השימוש בכלי רכב זה.**

הנחת המוצא של אור ירוק היא כי אין בסיס להשוואה בין היפגעות של רוכב אופנוע לבין הולך רגל, וזאת משלוש סיבות:

א. הליכה ברגל היא התנהגות טבעית, בעוד שרכיבה על אופנוע היא התנהגות המערבת שימוש בכלי הידוע כבעל רמת סיכון ופוטנציאל היפגעות גבוהים.

ב. בעוד לרוכב האופנוע יש אמצעי מיגון, כדוגמת קסדה, מגני ברכיים וכדומה, בעוד שהולך הרגל חשוף לחלוטין.

ג. בעת תאונה מעורבת, הפגיעה באופנוע כוללת גם פגיעה ברכוש וגם פגיעת גוף בעוד שהפגיעה בהולך הרגל היא פגיעת גוף בלבד.

## נתונים

הנתונים המובאים כאן מדגישים את הסכנות הכרוכות ברכיבה על אופנוע על פני רכב סגור, כפי שהן מתבטאות בשלושה היבטים עיקריים:

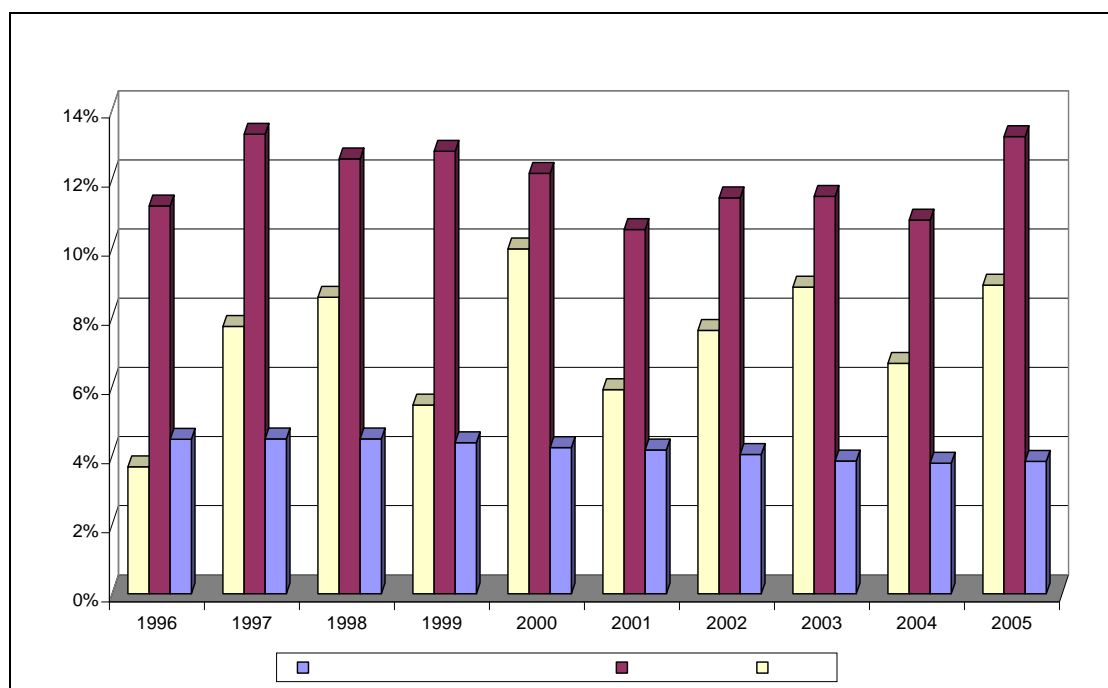
1. הסיכוי להיפגע (כלי הרכב והרוכב)

2. חומרת הפגיעה

3. קטלניות כלי הרכב

הסיכוי של רוכב אופנוע להיפגע בתאונת דרכים גדול מהסיכוי של נוסע ברכב סגור. תרשים 1 מראה כי בעוד שבעשור האחרון עמד אחוז כלי הרכב הדו-גלגליים מכלל מצבת כלי הרכב בישראל, באופן יציב על כ-4%, אחוז רוכבי הדו-גלגלי שהוגדרו פצועים קשה כתוצאה מתאונת דרכים מכלל הפצועים קשה בכל שנה עמד על 11.5-13.2%. במילים אחרות אחוז הפצועים קשה מקרב רוכבי הדו-גלגלי הוא פי 3 ואף יותר מחלקם של כלי הרכב הדו-גלגלי מכלל כלי הרכב. עוד ניתן לראות כי אחוז ההרוגים בתאונות דרכים בקרב רוכבי הדו-גלגלי גבוה אף הוא עד פי 2 משיעור כלי הרכב הדו-גלגלי מכלל כלי הרכב.

**תרשים 1: אחוז רוכבי דו-גלגלי מכלל הנפגעים ואחוז כלי רכב דו-גלגלי מכלל מצבת כלי הרכב, \*1996-2005**

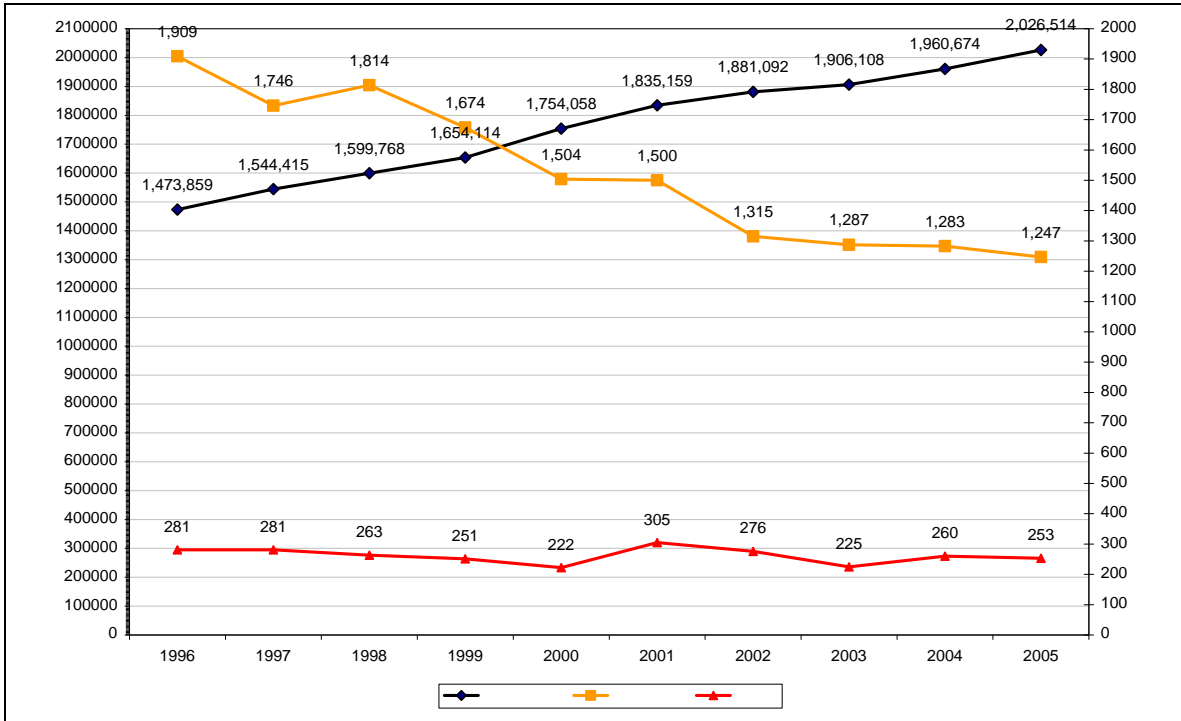


מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון סטטיסטי, שנים נבחרות. לוח 24.14.

להלן מוצגים נתונים המשווים את רמות ההיפגעות, החומרה והקטלניות של רכב דו-גלגלי לאלו של רכב סגור.

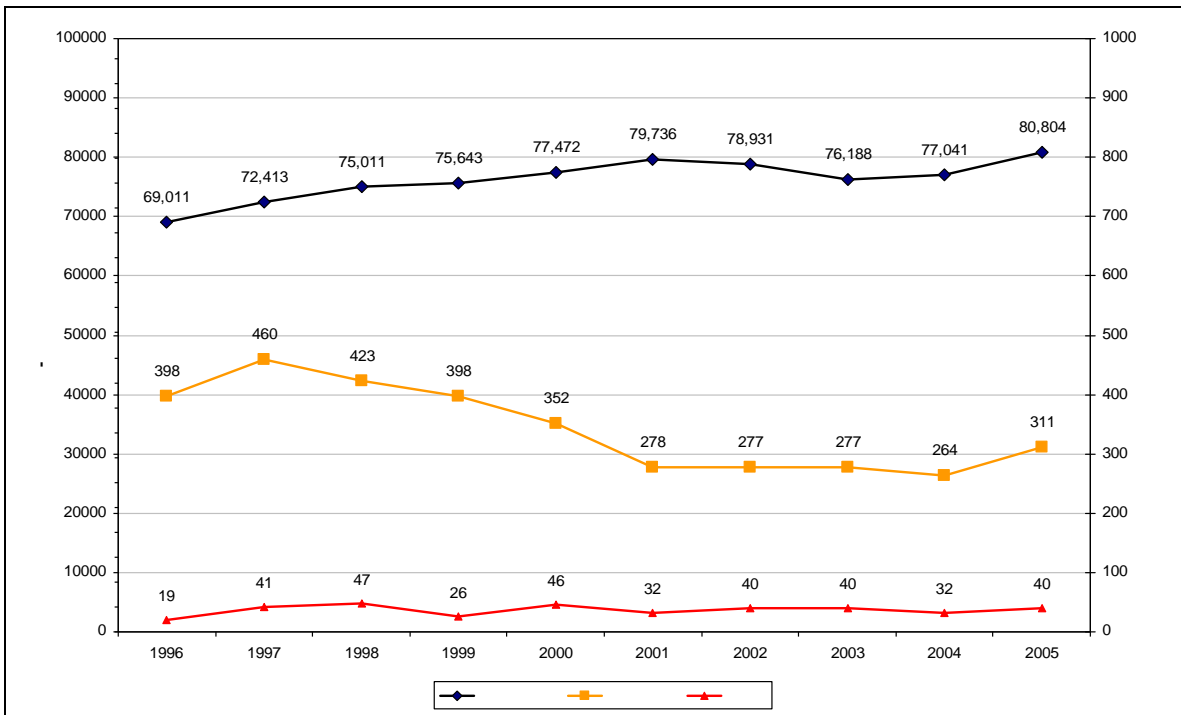
השוואת השינויים במצבת כלי הרכב לבין נתוני היפגעות בעשור האחרון מפורטת בתרשימים 2 ו-3. תרשים מס' 2 מתייחס לנוסעים ברכב סגור ואילו בתרשים מס' 3 מופיעים הנתונים המקבילים עבור רכב דו-גלגלי.

**תרשים 2: מצבת כלי רכב סגורים, פצועים קשה והרוגים, \*1996-2005**



מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון סטטיסטי לישראל, שנים שונות.

**תרשים 3: מצבת כלי רכב דו-גלגלי, פצועים קשה והרוגים, \*1996-2005**



מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון סטטיסטי לישראל, שנים שונות.

כפי שניתן לראות בתרשימים, שיעור הגידול במצבת כלי הרכב הסגורים בין השנים 1996-2005 גבוה מהגידול שנרשם במצבת כלי הרכב הדו-גלגלי בשנים אלו. בנוסף, בעוד שקיימת עלייה עקבית לאורך השנים במצבת כלי הרכב הסגורים, העלייה במספר האופנועים נבלמה בשנת 2001. ניתן לשער כי הירידה במספר האופנועים בשנים אלה הושפעה מהעלייה של כ-30% בתעריפי ביטוח החובה לרכב דו-גלגלי שהתרחשה בשנת 2001.

נתוני הנפגעים המופיעים אף הם בתרשימים 2 ו-3 מספקים תמיכה נוספת לסכנות בשימוש ברכב דו גלגלי. הנתונים מראים כי בעוד שמספר הפצועים ירד בכ-40% בקרב הנוסעים בכלי רכב סגורים, נרשמה ירידה של כ-20% בלבד בקרב רוכבי הדו-גלגלי. יתר על כן, בעוד שמגמת הירידה במספר הפצועים קשה בקרב נוסעי רכב סגור נמשכת ברציפות מאז 1998, כמות הפצועים קשה בקרב רוכבי הדו-גלגלי איננה יורדת ולאחרונה אף נמצאת בעליה. ראוי במיוחד לציין כי בניגוד למגמת העלייה במצבת כלי הרכב הסגורים ולעומתה, הירידה במספר הנפגעים בקרב כלי רכב אלו בין השנים 2001-2003, מספר הנפגעים בקרב משתמשי הדו-גלגלי נשאר יציב בשנים אלה (ומספר ההרוגים אף עלה בין 2001 ל-2002), למרות הירידה במצבת האופנועים.

במחקר שערכה חברת מתת<sup>1</sup> סוכמו נתוני היפגעות עבור כלי רכב דו-גלגליים בשנים 1998-2003, ומהם עולה התמונה הבאה:

- ההסתברות להיחרג בק"מ נסיעה ברכב דו-גלגלי גבוהה פי 14 מאשר ברכב אחר.
  - הסיכוי להיפצע (ברמת חומרה כלשהי) גבוה פי 9.5 ביחס לרכב סגור.
  - הסיכוי להתאשפז גבוה פי 25.2.
  - הסיכוי להיפצע קשה (ISS 16 או יותר, על פי ההגדרות הרפואיות) גבוה פי 16.4.
  - הסיכוי להזדקק לשיקום רפואי (קבוצת הפצועים הקשים ביותר) גבוה פי 27.5 (!).
- לצורך השוואה מבוססת יותר בין רמת הבטיחות של רכב סגור ורכב דו-גלגלי מקובל להשתמש במדדי סיכון, הלוקחים בחשבון גם את כמות הנפגעים וגם את חומרת התאונה. טבלה מספר 1, הלקוחה מדו"ח מתת, משווה את הסיכוי להיפגע בתאונה ברכב דו-גלגלי לעומת הסיכון ברכב פרטי:

**טבלה מס' 1: מדדי סיכון - נפגעים לפי חומרה בנסיעת מיליארד ק"מ ברכב דו גלגלי מול רכב פרטי " ממוצע לשנה בתקופה 2006.30.6-2004.1.1**

יחס הסיכון לק"מ נסיעה רכב דו גלגלי ביחס לפרטי	רכב דו גלגלי		נסועת נוסעים (במיליארד ק"מ-נוסע)*
	רכב פרטי	רכב דו גלגלי	
	54.27	0.93	
	204.4	38.8	<b>הרוגים</b>
<b>11.1</b>	3.8	41.7	הרוגים למיליארד ק"מ-נוסע
	985.2	292.4	<b>פצועים קשה</b>
<b>17.3</b>	18.2	314.4	פצועים קשה למיליארד ק"מ נוסע
	58,541	11,248	<b>פצועים קל</b>
<b>11.2</b>	1,079	12,095	פצועים קל למיליארד ק"מ נוסע

\* על פי שנת 2005

<sup>1</sup> תאונות הדרכים בישראל - היקפן, מאפייניהן ואומדן נזקן למשק הלאומי, מאי 2004  
<http://www.matat.com/uploads/alut%20teunot%20drahim.pdf>

מהטבלה ניתן לראות כי רמת הקטלניות של אופנועים באופן כללי בשנת 2005 עמדה על 42 הרוגים למיליארד קילומטר נסיעה, לעומת כ-4 הרוגים ברכב פרטי (ו-12 הרוגים בכלל כלי הרכב המנועיים).

במחקר מקיף על רוכבי האופנוע בישראל בשנים 2005-1999, שערך ד"ר דן מוקואס ממכון גיאוקרטוגרפיה עבור הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים<sup>2</sup>,

נמצא כי על כל 1,000 נפגעים בתאונות אופנוע יש 15 הרוגים, לעומת 8.4 הרוגים ל-1,000 נהגים ונוסעים ברכב.

## סיכום

עמותת אור ירוק איננה מתנגדת לשימוש ברכב דו-גלגלי, אלא מדגישה את רמת הסיכון הכרוכה בשימוש בכלי רכב זה.

עמותת אור ירוק מתנגדת להשוואה בין רוכבי דו-גלגלי לבין הולכי רגל, ולאור הנתונים שהוצגו, מדגישה באופן מיוחד את בעיית הבטיחות הנובעת מהשימוש ברכב דו-גלגלי.

עמותת אור ירוק מדגישה כי יש להתנגד לכל חקיקה העשויה לעודד את השימוש ברכב דו-גלגלי או להגדיל את כמות הנסועה בכלי רכב מסוכן זה.

אור ירוק מוצאת לנכון להעלות על סדר היום את הצורך בהגברת הבטיחות של השימוש ברכב דו-גלגלי ולכן מתחייבת לפעול על מנת לקדם פעילויות בתחומי ההסברה, ההכשרה והחקיקה שיתרמו לכך, כגון: הכשרה מקיפה יותר לאופנוענים, אכיפת אמצעי ניראות, החמרה בענישה כלפי תופעות של "בריונות" בקרב אופנוענים וכדומה.

<sup>2</sup> משרד התחבורה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ומכון גיאוקרטוגרפיה. 2006. הסיכון ברכיבה על אופנוע: פירוט ממצאי ראיונות, תצפיות ונתוני תאונות: תמונת מצב ב-2006.

## הצעת חוק לתיקון פקודת ביטוח רכב מנועי (ביטוח אופנועים), התשס"ז

### נייר עמדה

מטרתה המרכזית של הצעה זאת היא כי בתשלום פרמיית ביטוח החובה לרכב דו-גלגלי תינתן אפשרות למבטח לגבות מרכיב של השתתפות עצמית, כדי שבקרות מקרה ביטוח הכולל נזקי גוף, המבוטח ישא בהוצאות ההשתתפות העצמית. מדברי ההסבר להצעה משתמע כי בעקבות ההעלאה בדמי הביטוח שחלה לאחרונה, נאלצים בעלי רכב דו-גלגלי לשלם תעריף יקר ולא סביר. מטרת הוספת מרכיב ההשתתפות העצמית היא להפחית את נטל הפרמיה על כלל בעלי האופנועים ולהשיתה באופן דיפרנציאלי על אלו שיבחרו במרכיב זה. זאת על מנת שלא לגרום להפחתה במספר רוכבי הדו-גלגלי ואולי אף לעודד את המגמה של שימוש ברכב זה. מדברי מגישי ההצעה בדיון שהתקיים בועדת הכלכלה של הכנסת עולה כי הדיפרנציאציה צריכה להיעשות על פי כמות ההרשעות הקודמות ומידת המעורבות בתאונות של המבוטח, וכי הוזלת תעריפי הביטוח תעודד את השימוש ברכב דו-גלגלי ובכך תסייע להפחית את גודש התנועה ואת רמת זיהום האוויר, ולהפחית את אחוז בעלי האופנועים שאינם מבוטחים (שעומד כיום על כ-20%).

### רקע

הצעת חוק זאת הוגשה על רקע יישום הרפורמה בביטוח החובה לרכב דו-גלגלי החל ב-1.1.07, שעל פיה חלה עלייה ממוצעת של 15% בגובה פרמיית ביטוח החובה לרכב דו-גלגלי. הבסיס לרפורמה זאת הם הפסדים בגובה של כ-150 מליון שקלים בשנה של חברת הפול אשר בה מבוטחים מרבית האופנועים בישראל. מקורם של הפסדים אלו הוא הפער בין סך הפרמיות שמשלמים בעל רכב דו-גלגלי לבין סך תשלומי התביעות המשולמות להם כפיצוי בעת תאונה. כיוון שסך תשלומי הפרמיות אינם מכסים את עלות הנזקים הנגרמים בתאונות דרכים שבהן מעורב רכב דו-גלגלי, גובות חברות הביטוח פרמיות גבוהות יותר משאר בעלי כלי הרכב הסגורים. כך בממוצע מתווסף סכום של 100-200 שקלים לכל פרמיית חובה שמשלם מבוטח בעל רכב סגור, ובסך הכל בעלי הרכב הסגור מסבסדים באופן זה את הפסדי הפול ב-5.4%. מטרת הרפורמה, אם כן, היא להקטין את סבסוד נזקי כלי הרכב הדו-גלגלי על ידי שאר כלי הרכב באחוז אחד. מגישי ההצעה אינם מתייחסים לעובדה כי מיגזרי רכב אחרים מסבסדים בפועל את עלויות הנזקים של בעלי הדו-גלגלי, וטוענים כי יש להכליל בתעריפים המוזלים את מרכיב ההשתתפות העצמית.

### מה נעשה בעולם?

על-פי רוב לא נמצא תיעוד להעלאת מחירי הביטוח כאמצעי לצמצום בעיית הבטיחות (גם בהתייחסות רחבה יותר, מעבר לנקודת המבט הבטיחותית, לא נמצא תיעוד למהלך של ייקור גורף של תעריפי הביטוח לרכבים דו גלגליים, בדומה למה שמציע האוצר כמפורט לעיל או לחילופין הוזלה כפי שמציע ח"כ ארדן). רוב התכניות להגברת הבטיחות בכלי הרכב הדו-גלגלי ממוקדות בגורמי הסיכון בקטגוריה זו (הדלקת אורות יום, חבישת קסדה, מהירות, מגבלות על רשיון הנהיגה ועוד) תוך שימוש באמצעים המקובלים בתחום (חינוך והכשרה, חקיקה, מחקר, אכיפה, תשתיות, טכנולוגיה, פרסום וכיו"ב).



עמותה רשומה 4-352-033-58  
רח' הנגר 22 הוד השרון 45240  
טל: 09-7776162, פקס: 09-7776160  
email: oryarok@oryarok.org.il

[www.oryarok.org.il](http://www.oryarok.org.il)

כך למשל, נמצא כי בויקטוריה, אוסטרליה, הטילו ב- 2002 מס בטיחות על אופנועים בתגובה לעליה בשיעור ההיפגעות הגבוה של רוכבי האופנועים.<sup>3</sup> הכספים שנגבו (הוערכו 10.2 מליון דולר אוסטרליים) נועדו ליוזמות המתמקדות בבטיחות האופנועים וחוזרות אל הרוכבים, כך שהמס הגדיל באופן ניכר את התקציבים שנועדו למחקר וליוזמות בבטיחות אופנועים.

למרות החשש כי המס יביא להקטנה במספר רכישות האופנועים, מתוך הדו"ח שפורסם בתום תקופת התכנית הראשונה עולה כי לא רק שלא חל קיטון במספר האופנועים הנרשמים אלא שבמהלך חמש השנים שקדמו ליוני 2005 מספר האופנועים אף הכפיל את עצמו.

במדינות אחדות בארה"ב מונהגת תכנית של הוזלה בעלויות הביטוח כנגד השתתפות בתכניות הכשרה מיוחדות (למשל, קורס לבטיחות אופנועים/מניעת תאונות).<sup>4</sup> לפי תכנית זו, מי שמשתתף בקורסים מוכרים יהיה זכאי להפחתה של 10% מתעריף הבסיס של פרמיית הביטוח למשך שלוש שנים.

### עמדת אור ירוק

עמותת אור ירוק איננה מביעה עמדה ישירה הנוגעת לשאלת הסבסוד, שכן מדובר בעניין כלכלי וביטוחי שאיננו מעניינה של אור ירוק.

עמדת אור ירוק מתייחסת הן להצעה להדגיש את המרכיב הדיפרנציאלי בתשלום הפרמיה וכן לטענה כי יש לעודד את השימוש בדו-גלגלי על ידי הוזלת תעריפי הביטוח, עקב היתרונות, לדעת המציעים, הקיימים בשימוש ברכב זה.

### 1. דיפרנציאליות בתעריפים

לאור ירוק עמדה חיובית כלפי בידול בתעריפי הביטוח, שכן אין להתייחס לכלל ענף הרכב הדו-גלגלי כמיקשה אחת, עקב השונות הרבה בין הרוכבים ובין סוגי אופנועים בכל הנוגע למעורבות בתאונות. כפי שיפורט בנתונים, גורמי היסוד לסיכון ברכיבה על אופנוע הם גיל הנוהג באופנוע, הוותק ברכיבה ונפח המנוע<sup>5</sup> של האופנוע (ולא מספר ההרשעות הקודמות, כפי שמציע ח"כ ארדן, ממגישי ההצעה, בישיבת ועדת הכלכלה). משום כך, קביעת תעריפים דיפרנציאליים על פי מדדי הסיכון של הרוכב וכלי הרכב היא לדעתנו מוצדקת.

### נתונים

סוגיות אלו נבדקו גם הן במחקר שערך הד"ר דן מוקואס ממכון גיאוקרטוגרפיה, בשיתוף עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Andrea, D. 2006. Development of a Strategic Motorcycle Safety Program in Victoria, Australia. VicRoads

<sup>4</sup> Point & Insurance Reduction Program <http://www.nydmv.state.ny.us/broch/c32a.htm>

<sup>5</sup> חשוב לציין כי בהתייעצויות עם גורמים מקצועיים לצורך ניסוח נייר העמדה, הודגש גם כח הסוס לבלימה באופנוע כפרמטר מרכזי שיש לשקלו בחישוב פרמיית הביטוח.

<sup>6</sup> משרד התחבורה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ומכון גיאוקרטוגרפיה. 2006. הסיכון ברכיבה על אופנוע: פירוט ממצאי ראיונות, תצפיות ונתוני תאונות: תמונת מצב ב-2006.



גיל וותק הרוכב: לגורמי הגיל והוותק יש השפעה מורכבת – מצד אחד, צעירים רוכבים על אופנועים קלים יותר ורוב נסיעותיהם מתבצעות בשטח עירוני. אלו גורמים המפחיתים את הסיכון. לעומת זאת, הצעירים נוסעים יותר מהמבוגרים בשעות החשיכה. בקרב הצעירים עד גיל 20, 43% מהתאונות מתרחשות בלילה, לעומת רק 21% בקרב בני 30 ומעלה.

נפח המנוע: מהווה גורם סיכון מרכזי. על פי נתוני המחקר עולה כי ככל שנפח המנוע גדול יותר גדל שיעור המעורבות בתאונות בכלל ובתאונות חמורות בפרט; אופנועים בנפחי 500-51 סמ"ק מעורבים בתאונה באחוז גדול יותר מאחוזם במצבת האופנועים (250-51 סמ"ק – 37.6% במצבת האופנועים בקבוצה זו לעומת 39% מעורבות בתאונות, 500-251 סמ"ק – 9.2% במצבת לעומת 13.2% מעורבות). עוד עולה כי בעוד שעל כל 10,000 אופנועים עד 50 סמ"ק נהרגו 1.9 בני אדם, בקרב האופנועים הכבדים (מעל 500 סמ"ק) שיעור ההרוגים על כל 10,000 אופנועים עמד על 21.1. עורכי המחקר מסבירים ממצאים אלה בכך שרמת הביצועים הגבוהה של האופנוע הכבד מעודדת נטילת סיכונים, וכן ריבוי נסיעות בין-עירוניות בקרב רוכבי האופנוע הכבד מגביר את הסיכוי לנסוע במהירות גבוהה ולתאונות עצמיות (שחומרתן גדולה יותר מתאונות התנגשות). ואכן, הנתונים מראים כי 34% מהתאונות העצמיות הן תאונות חמורות, לעומת רק כ-11% בקרב תאונות התנגשות. לכן, אופנועים המעורבים יותר בתאונות עצמיות מציגים שיעור פצועים קשה והרוגים גדול יותר. כיוון שהתאונה העצמית שכיחה יותר בדרכים בין-עירוניות, וכיוון שאופנועים כבדים נוסעים יחסית יותר בדרכים אלו וברמת ביצועים מאד גבוהה, משקל התאונות החמורות שלהם גבוה יותר מאלו של האופנועים הקלים.

בהתייחס לרמת הסיכון של אופנועים בנפחי מנוע שונים, מצאו עורכי המחקר כי רמת הקטלניות של האופנועים הכבדים (501 סמ"ק ומעלה) היא פי 10 יותר מזו של אופנועים קלים (עד 50 סמ"ק) – 155 הרוגים למיליארד קילומטר נסיעה לעומת 19 הרוגים בקרב האופנועים הקלים.

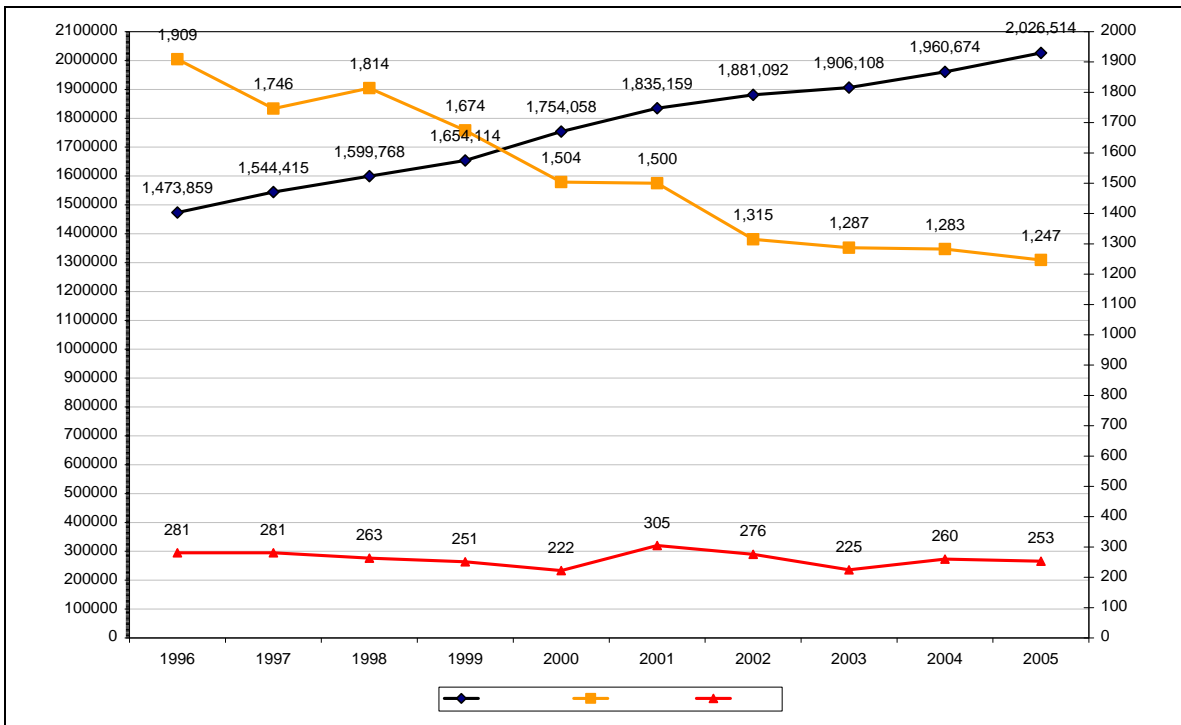
על סמך נתונים אלו ממליצים עורכי המחקר להגדיר שתי קטגוריות של אופנועים – אופנועים עם נפח מנוע עד ל-250 סמ"ק ואופנועים כבדים יותר, בכל הקשור להיבטי החינוך, הרישוי, ההסברה והאכיפה. על סמך הנתונים, נוספת המלצה של החוקרים לשקול הקלה בביטוח האופנוע לנסיעות עירוניות בלבד (אם כי המלצה זאת היא בעייתית ליישום מבחינה חוקית).

## 2. הוזלת תעריפי הביטוח ועידוד השימוש ברכב דו-גלגלי

עמדת אור ירוק מתמקדת בהשלכות הבטיחותיות שעשויות להיות כתוצאה מהוזלת תעריפי הביטוח ועידוד השימוש ברכב דו-גלגלי. חשוב לציין כי לא הוכח קשר ישיר בין תעריפי הביטוח לבין דפוסי השימוש ברכב דו-גלגלי בישראל.

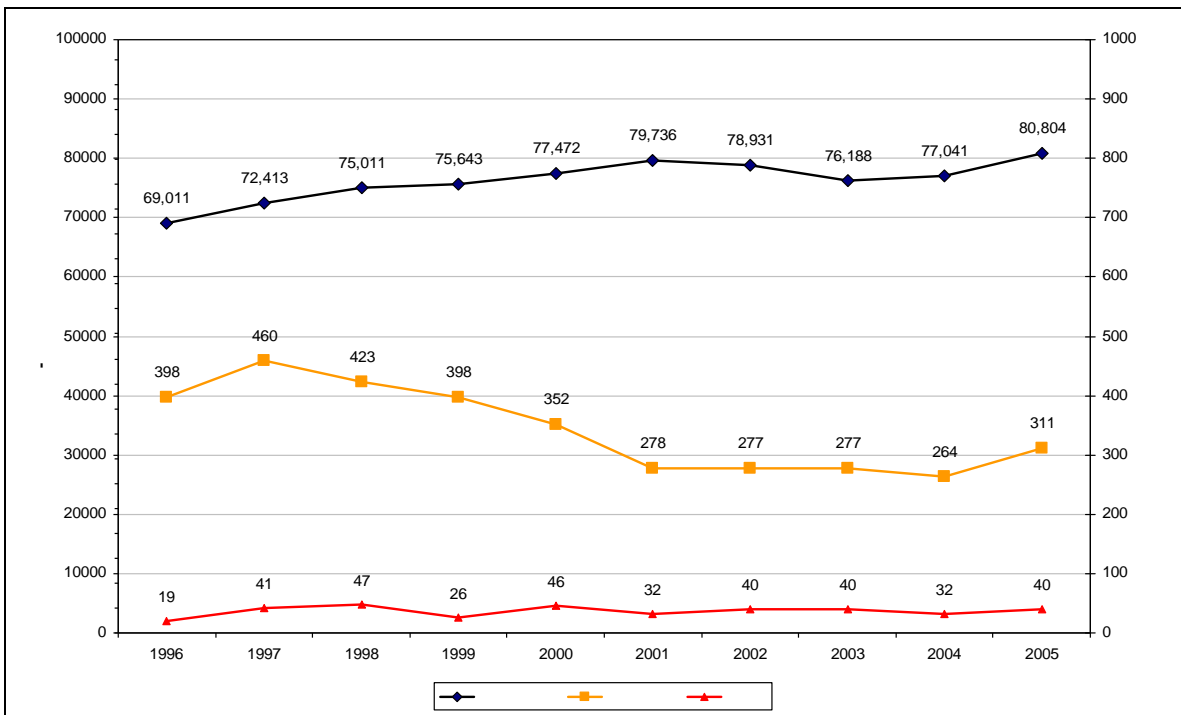
דפוסי השימוש ברכב וכמויות הנפגעים בעשור האחרון מתוארים בתרשימים 2 ו-3. תרשים 2 מתייחס לכלי רכב סגורים ותרשים 3 מתייחס לרכב דו-גלגלי.

**תרשים 2: מצבת כלי רכב סגורים, פצועים קשה והרוגים, \*1996-2005**



מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון סטטיסטי לישראל, שנים שונות.

**תרשים 3: מצבת כלי רכב דו-גלגלי, פצועים קשה והרוגים, 1996-2005**



מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון סטטיסטי לישראל, שנים שונות.

תרשים 2 מראה בבירור כי בעוד במצבת כלי הרכב הסגורים נרשמה עליה לאורך כל התקופה, בעוד שכמות הפצועים קשה ירדה. מתרשים 3, המתאר את נתוני הרכב הדו-גלגלי, לא ניתן לאתר מגמה ברורה. בין השנים 1997-2001 אמנם נרשמה עליה במצבת כלי הרכב הדו-גלגלי וירידה

עקבית במספר הפצועים קשה, אולם מגמות אלו משנות כיוון בין 2001-2003. בשנתיים אלו חלה ירידה של כ-4.5% במצבת הדו-גלגלי. יש לראות ירידה זאת לאור העובדה כי בשנת 2001 חל ייקור של כ-30% בתעריפי ביטוח החובה לאופנועים. במילים אחרות, נראה כי השינויים בתעריפי הביטוח תרמו להפחתה בכלי הרכב הדו-גלגלי בתקופה שלאחר התייקרות הפוליסות. חשוב לציין עוד, כי מסקר נסועה של הלמ"ס<sup>7</sup> עולה כי בשנים אלו לא חל שינוי בנסועת כלי רכב דו-גלגלי ונתוני הביטוח מראים כי לא נרשמה ירידה בשיעור פוליסות הביטוח שנרכשו בקרב רוכבי האופנועים גם לאחר ייקור התעריפים.

## נתונים

כרקע לעמדה זאת מובאים להלן נתונים המערערים על ההנחה של מציעי החוק כי הגברת השימוש ברכב דו-גלגלי היא ידידותית לתנועה ולסביבה:

גודש תנועה – (הנחת מציעי החוק היא כי שימוש מוגבר ברכב דו-גלגלי יפחית את מספר כלי הרכב הגדולים על הכביש ובכך יפחית את עומסי התנועה) - סוגיית העדפת סוג הרכב והשפעתה על גודש התנועה לא נבדקה לעומקה. במחקר שערך Halcrow ב-2001 ומצוטט בדו"ח של משרד התחבורה הבריטי<sup>8</sup>, נמצא כי במרכזים עירוניים ישנם בעלי רכב פרטי שאמנם בוחרים לעתים לעבור לאופנוע, ובכך תורמים להקלה בגודש התנועה, אולם נמצא עוד כי גם נוסעים בתחבורה ציבורית עוברים לרכיבה על אופנוע ובכך מוסיפים דווקא לעומס כלי הרכב על הכבישים. זיהום אוויר - על פי נתוני המשרד להגנת הסביבה נמצא שכמות הפחמימנים הנפלטת מאופנועים גבוהה פי 2 ואף יותר מאשר מכוניות<sup>9</sup>. נתוני המשרד להגנת הסביבה האמריקני מציינים עוד כי כמות הזיהום למייל באופנועים גבוהה יותר מאשר מכוניות פרטיות ואף מכוניות מסוג SUV<sup>10</sup>. ראוי לציין, כי על אף הממצאים שהוצגו, מחקרים אחרים כן מצאו כי חלק מהאופנועים מזהמים פחות מכלי רכב סגורים. בנקודה זאת יש לשים לב לכך כי בעוד שהחל משנת 2006 מחוייבים כלי רכב בישראל לעבור בדיקת עשן בעת מבחן הרישוי לרכב, על אופנועים לא חלה חובה זאת, כך שבפועל לא ניתן לעקוב אחר מידת זיהום האוויר של אופנועים ולטפל באופנועים מזהמים.

## סיכום

מהסקירה שלעיל ניתן להניח כי הוזלת תעריפי הביטוח עשויה לעודד את השימוש ברכב דו-גלגלי, וכיוון שכך עמותת אור ירוק מתנגדת להצעת החוק בעניין זה, עקב הסיכון המוכח הנובע מנסיעה ברכב דו-גלגלי. כלומר, מתוקף הסכנה הבטיחותית הברורה והמיידית, אין להסכים עם צעדים העשויים לעודד את השימוש בכלי רכב דו-גלגליים.

<sup>7</sup> הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. 2006. סקר נסועה 2005. פרסום 20/2006.

<sup>8</sup> Department of Transport. 2005. The Government's Motorcycling Strategy.

<sup>9</sup> מושל, א. ונ. שפיצר. 2002. גיבוש יעדי הפחתה לאומיים לצמצום זיהום האוויר מתחבורה. המשרד להגנת הסביבה – אגף איכות אוויר. איר מס' 43.

<sup>10</sup> United States Environmental Protection Agency, Office of Transportation and Air Quality. 2003. EPA Finalizes Emission Standards for New Highway Motorcycles.

על אף האמור לעיל, עמותת אור ירוק מדגישה כי איננה נגד השימוש ברכב דו-גלגלי, וכי היא מחוייבת לסייע ככל שתוכל בקידום הגברת האכיפה, ההסברה והכשרת הרוכבים על מנת להקטין את הסיכון בשימוש בכלי רכב זה.

עמותת אור ירוק תומכת במגמת ההתייחסות הדיפרנציאלית לרוכבי אופנועים בתעריפי הביטוח על פי פרמטרים בדוקים כגון גיל, וותק נהיגה ונפח המנוע ורואים בה התייחסות הוגנת התואמת את שיקולי הבטיחות הנדרשים.