

הצעה להחלטה

מחליטים, במטרה להקטין את הקטל בדרכים, להפעיל בשנים 2017-2018, תכנית בהיקף תקציבי של כ-4 מיליארד ש"ח, המביאה לידי ביטוי את אחריות כלל משרדי הממשלה לנושא, כל משרד בתחום סמכותו ואחריותו במסגרת המאבק בקטל בדרכים, כמפורט להלן:

הכוונת התנהגות מפחיתת תאונות של המשתמשים בדרך

1. לרשום את הודעת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, כי תכין ותפעיל, בתוך 45 יום ממועד קבלת החלטה זו, תכנית להפחתת מספר ההרוגים בתאונות דרכים בקרב משתמשי דרך ששיעור מעורבותם בתאונות דרכים עם הרוגים חורג באופן מובהק משיעורם בקרב משתמשי הדרך; בשנת 2017 תתמקדנה התכניות בהולכי רגל, בחברה הערבית ובכלי רכב כבדים. לצורך כך תקצה הרשות ממקורותיה סך כולל של 25 מלש"ח לשנים 2017 - 2018.
2. משרד הבריאות ימשיך להפעיל בבתי חולים הכלליים, בשנים 2017 - 2018, הדרכות להורים לתינוקות ראשוניים, למניעת היפגעות תינוקות בבית ומחוצה לו, לרבות שימוש נכון במושבי הבטיחות ברכב.
3. משרד החינוך ימשיך, באמצעות אגף 'זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח', לקיים תכניות ופעולות בנושא הבטיחות בדרכים בגני הילדים ובבתי הספר היסודיים והעל-יסודיים, על מנת להמשיך ולבנות את מעטפת הבטיחות האישית והפיסית של התלמידים, ולהטמיע מיומנויות ונורמות התנהגות נכונות ובטוחות במרחב התעבורתי; זאת, בהתאמה לגיל ולרמת ההתפתחות הקוגניטיבית של משתמשי דרך אלה, כהולכי רגל, כרוכבי אופניים, כנוסעים ברכב וכנהגים צעירים. התקצוב לתוכניות ולפעולות בשנים 2017 – 2018 ייעשה בתיאום בין משרד החינוך לבין הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, בדגש על חינוך תעבורתי בסמוך לגיל הוצאת רישיון נהיגה, על בסיס הסיכום הקיים בין המשרד והרשות לשנים אלו.

בטיחות כלי רכב

4. הממשלה רושמת את הודעת משרד התחבורה כי יפעיל, במסגרת תכניות העבודה שלו לעניין המאבק בתאונות הדרכים, פיילוט לשלוש שנים, החל בשנת 2017, לעידוד התקנת מערכות בטיחות להתרעה מפני סטייה מנתיב ואי-שמירת מרחק (להלן: "מערכות התרעה") בכלי רכב פרטיים משומשים; זאת, באמצעות מתן הנחה כספית באגרת רישוי הרכב, המותנית בהתקנת מערכת התרעה, וזאת עד לסך כולל של 180 מלש"ח לשנים 2017 – 2019. זאת בהתאם לקריטריוני הזכאות והיקף ההנחה אשר יסוכמו בין משרד התחבורה לבין אגף התקציבים במשרד האוצר.
5. שר התחבורה יתקין תקנות שיחייבו, החל ביום 1.1.2018, התקנת מערכות בטיחות הכוללות התרעה סטייה מנתיב ושמירת מרחק בכל כלי הרכב החדשים המיובאים לישראל, וזאת בכפוף ובהתאם לביצוע בחינה של ההשפעה הרגולטורית של המהלך (RIA) בהתאם לנוהל שנקבע בהחלטת ממשלה 2118 מיום 22.10.2014. הטבת המס

ברכישת רכב בגין מערכות בטיחות תימשך, לכל הפחות, עד לשנת 2021, וזאת בהתאם לנוהל שיסוכם בין משרד התחבורה לבין משרד האוצר, בתוך 30 יום ממועד קבלת החלטה זו ובהתאם לבדיקת ה- RIA האמורה. יובהר כי ככל שדו"ח ה- RIA יצביע על אי-כדאיות בתיקון התקנות, רשאי יהיה שר התחבורה להימנע מתיקון התקנות כאמור.

6. טכוגרף דיגיטלי

- א. משרד התחבורה יגיש לאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, בתוך 180 יום, תיקון לתקנות התעבורה לעניין המצאות טכוגרף דיגיטלי בכל כלי רכב כבד שמועד עלייתו לכביש תהיה לאחר אישור התקנות, בכפוף לעמדת משרד המשפטים והמשרד לביטחון הפנים, וכן בכפוף ובהתאם לביצוע בחינה של ההשפעה הרגולטורית של המהלך (RIA) בהתאם לנוהל שנקבע בהחלטת ממשלה 2118 מיום 22.10.2014. ככל שדו"ח ה- RIA יצביע על אי-כדאיות בתיקון התקנות, רשאי יהיה שר התחבורה להימנע מתיקון התקנות כאמור.
- ב. לצורך הגשת התיקון כאמור, יגבשו משרד המשפטים והמשרד לביטחון הפנים, תוך 30 יום ממועד קבלת החלטה זו, את התייחסותם לתיקון המוצע לעניין הימצאות טכוגרף דיגיטלי בכל כלי רכב כבד חדש.
- ג. במקביל, יפעל משרד החוץ לקידום הצטרפות לאמנת AETR, בתוך 180 יום ממועד קבלת החלטה זו.

פיתוח תשתיות

7. הממשלה רושמת את הודעת משרד התחבורה, כי במסגרת תכנית העבודה לשנים 2017 – 2018, יפעל להמשך השקעה בתשתיות לשיפור בטיחות הדרך, כדלקמן:
 - א. הקצאת סך של לפחות 460 מליון ש"ח, על פני השנים 2017 – 2018, לטיפול במוקדי סיכון ברשת הדרכים הבין-עירונית. משרד התחבורה ומשרד האוצר יפעלו להקדים תקצוב בגין פרויקטים הזמינים לביצוע טרם המועד המתוכנן.
 - ב. הקצאת סך של לפחות 2.61 מיליארד ש"ח, על פני השנים 2017 – 2018, לשיפור רשת הדרכים והתאמת תשתיות התחבורה לתקינה מחייבת ולתקני בטיחות, באמצעות שדרוג ושיקום רשת הדרכים.
 - ג. הקצאת סך של לפחות 240 מלש"ח, על פני השנים 2017 – 2018, לטיפול בפניות שמאלה במרחב הכפרי ולפרויקטים קטנים, בהתאם להגדרתם ותיעדופם במסגרת המתודולוגיה שתסוכם בין משרד התחבורה לבין אגף תקציבים במשרד האוצר.
 - ד. הקצאת 400 מלש"ח, בהרשאה להתחייב, לצורך השתתפות בפרויקטי בטיחות ברשויות המקומיות, בהתאם לתבחינים מקצועיים שנקבעים במסגרת תכנית העבודה העירונית של משרד התחבורה בהתייעצות עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.
8. להטיל על הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לפרסם, בתוך 180 יום ממועד קבלת החלטה זו, ובהתאם לקריטריונים שתיקבע, קול קורא לתמיכה ברשויות תמרור

במגזרי המיעוטים, לצורך הגשת תכניות תמרור. בהתאם לאמור, יתעדף משרד התחבורה מתן אישורים לתכניות תמרור שיוגשו על ידי הרשויות במגזרי המיעוטים. היקף התמיכה במסגרת הקול הקורא יעמוד על 5 מיליון ש"ח, ויוקצה לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים על ידי משרד האוצר בשנים 2017 – 2018.

ייעול אכיפה

9. הממשלה רושמת את הודעת המשרד לביטחון הפנים כי בהמשך לרכישת 100 ניידות תנועה, יתגבר את אכיפת דיני התעבורה שבאחריות משטרת ישראל באמצעות 160 תקני שוטרים ו-200 תקני סטודנטים לתחום התנועה במשטרת ישראל (להלן: את"ן), בהתאם לסיכום התקציבי לשנים 2017 - 2018 עם משרד האוצר.

10. המשרד לביטחון הפנים/משטרת ישראל יפעילו, בתוך 6 חודשים ממועד קבלת החלטה זו, פיילוט, ב - 3 מקטעים לפחות, למדידת מהירות ממוצעת במקטעי דרך, ללא הפקת דו"חות לציבור. משרד התחבורה, בתיאום עם המשרד לביטחון הפנים, יקדמו את הליכי החקיקה, ככל שיידרשו, לצורך הפעלת אמצעי האכיפה כאמור, בכפוף לתוצאות הפיילוט ותוך הסדרת מכלול ההיבטים הדרושים להפעלתו, לרבות הקצאת תוספת תקציב, ככל שיידרש ויסוכם עם אגף תקציבים במשרד האוצר.

11. שרת המשפטים תבחן, בתיאום עם השר לביטחון הפנים, ובהתייעצות עם גורמים רלוונטיים נוספים, בתוך 120 יום, תיקון חקיקה, לפיו לא יוכל אדם להגיש בקשה להישפט בגין אישום בעבירת תנועה, לפני שהגיש בקשה לביטול הודעת הקנס. זאת על מנת שעבירות תעבורה במדרג חומרה נמוך ייבחנו תחילה ברשויות המנהליות ובכך יופחת העומס בבתי המשפט. ככל שיוחלט לקדם תיקון חקיקה בנושא, תפיץ שרת המשפטים, בהסכמת השר לביטחון הפנים, תזכיר חוק תוך 90 יום מסיום הליך הבחינה.

12. שרת המשפטים תבחן, בתיאום עם השר לביטחון הפנים, ובהתייעצות עם גורמים רלוונטיים נוספים, בתוך 120 יום, תיקוני חקיקה נדרשים לקביעת קריטריונים לזימון לעדות בבית משפט, של שוטרים, מתנדבי משטרה ועובדי ומתנדבי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים העוסקים במיזם "שומרי הדרך" וחותרים על הדוחות המועברים למשטרה, ששחזרו דו"חות באמצעי אכיפה אלקטרוניים. ביצוע הבחינה ייעשה אך ורק לגבי דיונים בעבירות תעבורה במדרג חומרה נמוך, במטרה לצמצם עיכוב הליכים משפטיים על ידי נאשמים בביצוע עבירות תנועה, תוך הגנה ראויה על זכותו של הנאשם להליך הוגן. ככל שיוחלט לקדם תיקון חקיקה בנושא, תפיץ שרת המשפטים, בהסכמת השר לביטחון הפנים, תזכיר חוק תוך 90 יום מסיום הליך הבחינה.

13. מבלי לגרוע מאחריות משטרת ישראל, רשות הרישוי ויתר הגורמים המוסמכים על פי דין, ובשים לב להסרת החסמים בסעיפים 14 – 17, להטיל על מטה ישראל דיגיטלית במשרד לשוויון חברתי (להלן: "מטה ישראל דיגיטלית") לקדם הקמת מערכת מקוונת (או הקמת ממשקים בין מערכות קיימות) שתגביר את יכולת האכיפה נגד נהגים הנוהגים בזמן שרישיון הנהיגה שלהם פסול, ותאפשר הנגשת מאגר פסולי הרישיון לאזרח, באופן הבא:

א. בהתאם לסעיף 7 להחלטת ממשלה מס' 2733 מיום 11.6.2017 בנושא אישור

התכנית הדיגיטלית הלאומית וקידום המיזם הלאומי ישראל דיגיטלית, יוקם צוות משימה משותף למשרד לביטחון הפנים, משרתת ישראל, משרד התחבורה והנהלת בתי המשפט, אשר יתוכלל על-ידי מטה ישראל דיגיטלית. הצוות יהיה אמון על אפיון ותכנון המערכת וביצוע הוכחת היתכנות (Proof of concept) להקמתה. המשרדים השותפים יעמידו את העובדים מהאגפים המקצועיים, המשפטיים והטכנולוגיים הנדרשים לפעילותו של הצוות. לעבודת הצוות יסייעו מחלקת ייעוץ וחקיקה, הרשות למשפט טכנולוגיה ומידע, רשות התקשוב הממשלתי, צה"ל, שירות בתי הסוהר ונציגי גופים רלוונטיים אחרים.

ב. המשרד לביטחון הפנים ישאל למשרד לשוויון חברתי, באופן מידי, תקן למשרה זמנית, בהיקף משרה אחת, לתקופה שתסוכם בין המשרדים, אך לא תפחת משנה וחצי.

ג. ככל שהוכחת ההיתכנות תסתיים בהצלחה, יוקצו המשאבים הדרושים להקמת המערכת בהתאם לסיכום בין משרד ראש הממשלה ואגף תקציבים במשרד האוצר.

14. להטיל על שר התחבורה להפיץ תזכיר חוק לתיקון פקודת התעבורה, כך שתבוטל חובת ההפקדה של רישיון הנהיגה לאחר שנפסל, ובתנאי שתימצא חלופה שתבטיח את ידיעת הנהג בדבר תום תקופת הפסילה והתנאים לחידוש הרישיון.

15. להטיל על משרד התחבורה, בסיוע הצוות להתאמת התשתית החקיקתית לעידן הדיגיטלי, שהוקם לפי סעיף 4(ד) להחלטת ממשלה מס' 1046 מיום 15.12.2013 (להלן: "הצוות להתאמת התשתית החקיקתית לעידן הדיגיטלי"), לבחון תיקוני חקיקה ו/או אמצעים אחרים (לרבות אמצעים דיגיטליים), שיאפשרו לקבוע כי ההודעה על פסילת רישיון נהיגה הובאה לידיעת הנהג שרישיונו נפסל.

16. להטיל על הצוות להתאמת התשתית החקיקתית לעידן הדיגיטלי לבחון את הנושא של "חזקות מסירה" של גזרי דין של בתי המשפט לעניין פסילת רישיון ו/או אמצעי מסירה אחרים, לרבות התייחסות למסירה באמצעים דיגיטליים.

17. להטיל על משרד התחבורה, בסיוע משרד המשפטים והמשרד לביטחון הפנים, לבחון תיקון חקיקה בדבר אופן ריצוי פסילות רישיון של נהגים המצויים במאסר, כך שתקופת מאסר בפועל (למעט עבודות שירות) לא תבוא במניין תקופת הפסילה.

שילוב חדשנות טכנולוגית באכיפה

18. להטיל על המשרד לביטחון הפנים ומשרתת ישראל, בתיאום עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ומשרד המשפטים, להקים, בתוך 90 יום ממועד קבלת ההחלטה, יחידה משטרתית שתרכז את הטיפול בעבירות מתועדות שמתקבלות ממיזם "שומרי הדרך" של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ולבחון את אופן קבלתן. לצורך כך, יקצה משרד האוצר למשרד לביטחון הפנים, באופן מידי, סך של 2 מלש"ח עבור הקמת תשתית המחשוב להקמת היחידה ו-3 מלש"ח לשנה, בין השנים 2017 - 2018. התקצוב לשנת 2017 יועבר בסמוך להחלטה זו; התקצוב לשנת 2018 ידון בין משרד האוצר והמשרד לביטחון הפנים. בהתאם לכך, תגדיל משרתת ישראל את היקף הטיפול באירועים המועברים ממיזם "שומרי הדרך", כך שמספרם יגדל מ-400 ל-

1,500 לחודש, לכל הפחות, עד לחודש מרץ 2018, בכפוף להעברה מתאימה של אירועים ממיזם שומרי הדרך למשטרה ובאופן הבא :

מועד לביצוע	ספט' 2017	דצמ' 2017	ינו' 2018	פבר' 2018	מרץ 2018
מספר אירועים חודשי מ"שומרי הדרך"	600	800	1000	1,200	1,500

19. לרשום את הודעת השרה לשוויון חברתי כי תחום הבטיחות בדרכים, בדגש על מניעת השימוש בטלפונים חכמים ועל פתרונות לצורך אכיפה כנגד שימוש מסוג זה, נכלל ברשימת התחומים המועדפים המתפרסמת לציבור בימים אלה במסגרת מסלול ההטבה לעידוד חדשנות טכנולוגית בתעשייה המוכוונת לאתגרי המגזר הציבורי אשר מפעילה הרשות הלאומית לחדשנות טכנולוגית.

טיפול בנפגעי תאונות דרכים

20. במסגרת תכנית העבודה לשנים 2017 – 2018, יתגבר משרד הבריאות את אמצעי הפינוי לבתי החולים באמצעות פינוי מוטס של נפגעי תאונות דרכים בהתאם לקריטריונים רפואיים ולשיטת ההפעלה שיקבע משרד הבריאות. לצורך כך יקצה משרד הבריאות, בשנים 2017 - 2018, ממקורותיו, סך של 6 מיליון ש"ח בשנה.

21. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, בשיתוף עם הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ומשרד הבריאות, תגבש, בתוך 120 יום, שיטה אחידה לרישום חומרת הפגיעה של הנפגעים בתאונות הדרכים, על מנת לקבל תמונה מדויקת של רמת הפגיעה ולהעריך באופן מיטבי את העלות הכלכלית למשק.

דברי הסבר

רקע כללי

החל מסוף העשור הראשון של שנות ה-2000 חלה ירידה משמעותית במספר ההרוגים בתאונות הדרכים. בשנת 2008 מספר ההרוגים הכולל עמד על 433 ומספר ההרוגים למיליארד ק"מ נסועה עמד על 8.8. החל משנת 2009 ירד מספר ההרוגים בצורה דרמטית מתחת ל-350 (ול-6.5 למיליארד ק"מ נסועה). על אף הירידה האמורה, בין השנים 2012 ל-2015, במקביל לגידול של 12% במספר כלי הרכב, חל שינוי במגמה, ומשיעור של 5.25 הרוגים למיליארד ק"מ נסועה בשנת 2012, עלה שיעורם, כאמור, ל-5.87 בשנת 2015. כיום ניצבת מדינת ישראל במקום טוב במדדי הבטיחות בדרכים ביחס לשאר מדינות העולם, וממוקמת ברבעון התחתון בקרב מדינות ה-OECD מבחינת שיעור ההרוגים מכלל האוכלוסייה. עם זאת, נוכח שינוי המגמה כאמור, הוחלט לגבש מדיניות לעניין המאבק בתאונות הדרכים על מנת להפחית את מספר ההרוגים ולהמשיך במגמת הירידה שחלה בעשור האחרון, וזאת באמצעות הכלים הבאים המחולקים לתחומי אחריות המשרדים הרלוונטיים בהחלטה זו:

1. הכוונת התנהגות מפחיתת תאונות של המשתמשים בדרך

עפ"י השנתון הסטטיסטי של משטרת ישראל לשנת 2015, 98% מהתאונות הקטלניות נובעות מסיבות שמקורן בהתנהגות אנושית, לרבות אי-ציות לחוקי תנועה, נהיגה בלתי זהירה והתנהגות הולכי רגל. משתמשי דרך ששיעור מעורבותם בתאונות דרכים עם הרוגים חורג באופן מובהק משיעורם בקרב משתמשי הדרך, כוללים את המגזר הערבי והולכי הרגל. 30% מההרוגים בתאונות הדרכים בשנת 2015 הינם ערבים, על אף שהם מהווים רק 21% מהאוכלוסייה. הולכי הרגל מהווים כ-30% מכלל ההרוגים בתאונות. נוסף על אלה, חלקם של האוטובוסים והמשאיות הגדולות (16 טון ומעלה) בתאונות קטלניות עומד על 11.3%, והוא גדול פי 1.8 מחלקם בנסועה, העומד על 6.2%.

2. בטיחות כלי רכב

במחקר שפרסמה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ביולי 2012, בו נבדקו 5 מערכות בטיחות אלקטרוניות לרכב, נמצא כי למערכות אלה תרומה מובהקת לצמצום תאונות הדרכים ולמספר ההרוגים. להלן הממצאים עבור 3 מהמערכות:

- א. מערכת התרעה על סטייה מנתיב - פוטנציאל צמצום מספר ההרוגים ב-7.7% ו-3.3% ממספר הנפגעים בתאונות דרכים בין-עירוניות, במצב של 100% הטמעה.
 - ב. מערכת התרעה על סכנה להתנגשות קדמית - פוטנציאל צמצום מספר ההרוגים ב-5.2% ו-8.8% ממספר הנפגעים בתאונות דרכים במצב של 100% הטמעה.
 - ג. מערכת לרישום נתוני נהיגה (טכוגרף) - פוטנציאל צמצום מספר ההרוגים ב-7.3% ו-2.5% ממספר הנפגעים בתאונות דרכים במצב של 100% הטמעה.
- על בסיס ממצאים אלה פועל שר התחבורה לעידוד התקנת מערכות בטיחות להתרעה מפני סטייה מנתיב ואי-שמירת מרחק ברכבים משומשים ולחיוב התקנתם בכלל הרכבים החדשים המיובאים לישראל וכן בשימוש בטכוגרף דיגיטלי בכלי רכב כבדים.

3. פיתוח תשתיות

עפ"י הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, תשתית דרכים תקינה תורמת לבטיחות בדרכים בשני אופנים: בשיפור התפקוד של משתמשי הדרך השונים ובצמצום הפגיעה במקרה של תאונה, בשל היותה של התשתית סלחנית יותר לטעויות אנוש. הניסיון הבין-לאומי מלמד כי אפשר להקטין באופן ממשי את מספר תאונות הדרכים ואת חומרתן באמצעות שיפור התשתית ההנדסית והפיכתה לסלחנית לטעויות הנהגים. במוקדי סיכון אפשר לצמצם באופן ניכר את שיעור התאונות על ידי יישום אלמנטים הנדסיים בטיחותיים. בשנים האחרונות פעל משרד התחבורה לשיפור תשתיות הבטיחות בדרכים באמצעות השקעה של מיליארדי ש"ח לטיפול בפרויקטים בטיחותיים בכבישים בינעירוניים ועירוניים, במגזר היהודי והלא יהודי, בכל רחבי הארץ. נוכח העובדה כי שיפור התשתיות כאמור סייע בצמצום מספר וחומרת תאונות הדרכים במקומות בהם בוצעו הפרויקטים, ישקיע משרד התחבורה בשנים הקרובות יותר מ – 3.5 מיליארד ש"ח עבור המשך שיפור תשתיות הבטיחות ברשת הדרכים העירונית והבינעירונית.

בשים לב לממצאים מהשנים 2012 - 2017, לפיהם שיעור ההרוגים מהמגזר הערבי בתאונות דרכים עירוניות עמד על 29%, והוא גבוה בכ-50% משיעורם בכלל האוכלוסייה (20%), בהתאם למחקר שפרסמה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שמצביע, בין היתר, על כך שסביבה שאין בה אכיפת חוק ראויה גוררת הפרת חוק בהיבט רחב יותר, ובהתייחס לאמור בדבר התרומה של תשתיות תקינות לבטיחות בדרכים, הוחלט לשים דגש על שיפור תשתיות עירוניות במגזר זה, כחלק מפעילות הממשלה לצמצם בו את מספר ההרוגים. במסגרת זו יפורסם קול קורא, לתמיכה ברשויות תמרור במגזרי המיעוטים, לצורך הגשת תכניות תמרור. יובהר כי ברבים מיישובי המיעוטים לא קיימות תכניות תמרור.

4. ייעול אכיפה

"אכיפה של חוקי התעבורה והענישה הבאה בעקבותיה הן כלים משמעותיים להשפעה על התנהגות המשתמשים בדרך ועל הסיכוי שלהם להיות מעורבים בתאונות דרכים. מחקרים רבים בעולם מראים כי האכיפה צריכה להיעשות בהיקף רחב, כך שנהגים ירגישו כי הסיכוי להיתפס הינו משמעותי...ישנן הערכות כי ציות מלא לחוק בנושאים של מהירות, של שימוש באמצעי ריסון ברכב, של נהיגה תחת השפעת אלכוהול, של התנהגויות אחרות בתנועה של המצב הטכני של כלי הרכב ושל רישיונות נהיגה יכול להציל 48% מההרוגים בתאונות דרכים ועד 27% מהפצועים האחרים" (נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים). נוסף לכך, עם חדירת הטלפונים הניידים החכמים הוגבר היסח הדעת בזמן הנהיגה. על בסיס ממצאים אלה יפעל המשרד לביטחון הפנים לתגבר את היקף האכיפה באמצעים העומדים לרשותו, לרבות ניידות ושוטרי תנועה, אמצעי אכיפה אלקטרוניים ובדיקות תקינות כלי רכב כבדים.

5. שילוב חדשנות טכנולוגית באכיפה

שומרי הדרך

על מנת לשנות את תרבות הנהיגה בישראל ולקדם נהיגה על פי החוק בקרב כלל הנהגים ולסייע למשטרת ישראל באתגר אכיפת עבירות תנועה, באוגוסט 2016 השיקה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, בשיתוף אגף התנועה – משטרת ישראל ועמותת "נתיב

בטוח", את המיזם: "שומרי הדרך – שינוי חברתי בכבישים". מטרת המיזם היא לתעד עבירות תנועה חמורות המבוצעות בכבישי הארץ, בדגש על בריונות כביש, ולהעבירם לטיפול משטרת ישראל, האמונה על הנושא, ובכך לייצר הרתעה מפני ביצוע עבירות תנועה. מתנדבי המיזם עושים שימוש ביישומון ("אפליקציה") ייחודי שפותח תוך הסתייעות במומחים ובהם מומחים לאבטחת מידע ולחקר תאונות דרכים מהטכניון. היישום מופעל בטרם תחילת הנסיעה, ומצלם באופן רציף את הכביש ואת כלי הרכב הנראים מהשמשה הקדמית. כאשר המתנדב מבחין בעבירת תנועה הוא נותן הוראה קולית השולחת את הדיווח באופן אוטומטי ומאובטח למרכז הסינון והבקרה שהוקם ברשות. כל תיעוד שמתקבל נבחן בקפידה על מנת לבדוק האם ניתן לזהות בבירור את עבירת התנועה ופרטי הרכב, ואת סוג העבירה שנצפתה. אירועים מתועדים של עבירות שהוגדרו כחמורות ומסכנות חיים, בהתאם לתעדוף של אגף התנועה במשטרת ישראל, מועברים באופן מאובטח להמשך טיפול של במשטרת ישראל. המיזם מהווה עבור משטרת ישראל אמצעי הרתעה ואכיפה, נוסף על אלה הקיימים, אשר עלותו זולה מהם באופן משמעותי.

בנוסף, על בסיס הממצאים המראים כי לאמצעי הבטיחות האלקטרוניים פוטנציאל השפעה משמעותי בצמצום מספר תאונות הדרכים, ובעקבות ההצלחה של מיזם "שומרי הדרך" בהגברת האכיפה בדרכים, תפרסם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, בשיתוף משרד התחבורה, הרשות לחדשנות, קול קורא לתמיכה במיזמים לפיתוח אמצעים טכנולוגיים להגברת הבטיחות בנהיגה, בדגש על מניעת השימוש בטלפונים חכמים ועל פתרונות לצורך אכיפה כנגד שימוש מסוג זה.

6. טיפול בנפגעי תאונות דרכים ורישום נתוני נפגעים

מחקר משנת 2013 שפרסמה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, המבוסס על נתוני רישום הטרומה הלאומי בישראל לשנים 1998 – 2008, מצביע על כך שללא השיפור במערכת הבריאות, מספר ההרוגים כתוצאה מתאונות דרכים היה גבוה משמעותית בשנים האמורות. עפ"י המחקר, נמצא כי בשנת 2008, ללא השיפור במערך הטרומה, מספר הפצועים שנפטרו באשפוז היה עומד על 202, במקום 93 בפועל. כלומר, מספר ההרוגים בפועל נמוך ב – 53% מהמספר ללא השיפור במערך הטרומה. על בסיס ממצאים אלה, יתגבר משרד הבריאות אמצעי פינוי יבשתיים ואוויריים. כמו כן, לאור החשיבות של מערך נתונים אמין, תגבש הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, בשיתוף עם הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ומשרד הבריאות, שיטה אחידה לרישום חומרת הפגיעה של הנפגעים בתאונות הדרכים. זאת על מנת לקבל תמונה מדויקת של רמת הפגיעה ולהעריך באופן מיטבי את העלות הכלכלית למשק.

נתונים כלכליים והשפעה על משק המדינה

בלימת העלייה בתאונות הדרכים

תקציב

כמפורט בגוף ההחלטה. ההחלטה אינה מוסיפה תקציבים מעבר למגבלות תקציב המדינה 2017 – 2018 כפי שאושר.

השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

לא רלוונטי

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

שר הבריאות - תומך
השרה לשוויון חברתי – תומכת
שר האוצר - תומך

החלטות קודמות של הממשלה בנושא

עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה

מצורפת חוות דעת

סיווגים

סיווג ראשי: 01ביצועי ;
תחום פעולה עיקרי: 02חברה וכלכלה

מוגש על ידי ראש הממשלה
ועל ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים
ועל ידי השר לביטחון הפנים
ועל ידי שרת המשפטים
ועל ידי שר החינוך

כ"א בסיון התשע"ז
15 ביוני 2017



היועצת המשפטית

ירושלים, כ"א בסיון, התשע"ז

15 ביוני, 2017

סימוכין: 7879359812

חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה ולוועדות השרים

נושא הצעת ההחלטה: בטיחות בדרכים – עיקרי פעילות לשנים 2017-2018

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטי המשפטיים:

1. עניינה של הצעת ההחלטה בהפעלת תכנית לשנים 2017-2018 שמטרתה להפחית את הקטל בדרכים. התכנית המוצעת מביאה לידי ביטוי את אחריות משרדי הממשלה הרלוונטיים לנושא, כל אחד בתחומי אחריותו וסמכותו.
2. הצעת ההחלטה כוללת פעולות להכוונת התנהגות מפחיתת תאונות של המשתמשים בדרך (סעיפים 1-3). פעולות שתכליתן הגברת בטיחות כלי רכב (סעיפים 4-6). השקעה בפיתוח תשתיות (סעיפים 7-8), פעולות לייעול ותגבור האכיפה (סעיפים 9-17), שילוב חדשנות טכנולוגית באכיפה (סעיפים 18-19), ומענים בתחום הטיפול בנפגעי תאונות הדרכים (סעיפים 20-21).
3. רכיבי ההצעה השונים ייושמו על ידי משרדי הממשלה ויתר הגופים המפורטים בהצעת ההחלטה במסגרת אחריותם וסמכותם על פי דין ועל פי השיקולים המקצועיים הרלוונטיים בתחומיהם השונים במסגרת זו חלק מהפעולות בהצעה ממוקדות בקהלי יעד מסוימים, וזאת על פי השיקולים המקצועיים הרלוונטיים, כמפורט בהצעה ובדברי ההסבר לה (כדוגמת סעיפים 1 ו-8).
4. חלק מסעיפי ההצעה עוסקים בתיקוני חקיקה ראשית וחקיקת משנה.
5. במסגרת זו, סעיף 5 להצעת ההחלטה מטיל על שר התחבורה לפעול להתקנת תקנות שיחייבו התקנת מערכות בטיחות בכלי רכב חדשים. זאת בכפוף ובהתאם לביצוע בחינה של הערכת השפעות הרגולציה, כמתחייב מהחלטת ממשלה מס' 2118 מיום 22.10.14. ככל שדו"ח הערכת השפעות הרגולציה יצביע על אי כדאיות שבתיקון יהיה רשאי שר התחבורה להימנע מהתקנת התקנות.
- סעיף 6 להצעת ההחלטה מטיל על שר התחבורה לקדם תיקון לתקנות התעבורה לעניין המצאות טכוגרף דיגיטלי בכלי רכב כבד, זאת בכפוף להשלמת התייחסותם של משרדי המשפטים ובטחון הפנים בנושא, ולביצוע בחינה של הערכת השפעות הרגולציה כאמור. כאשר ככל שדו"ח הערכת השפעות הרגולציה יצביע על אי כדאיות שבתיקון יהיה רשאי שר התחבורה להימנע מתיקון התקנות. במקביל וכתנאי לתיקון התקנות יינקטו הפעולות לקידום הצטרפות מדינת ישראל לאמנת AETR (European Agreement concerning the Work of Drivers of Vehicles).

החלטת ממשלה מס' 2118 מיום 22.10.14

6. בסעיפים 11-12 ו-14-17 להצעה מוצע כי השרים הנוגעים בדבר יקדמו או יבחנו את קידומה של חקיקה במכלול נושאים שיש בהן כדי להשפיע על ייעול האכיפה, הכל כמפורט בהצעה. חלק מהתיקונים האמורים, רלוונטיים גם לעניין סעיף 13 להצעת ההחלטה, אליו נתייחס להלן, ואשר עוסק במערכת מידע לעניין מי שרשיונם נפסל.

7. לעניין סעיף 13 להצעת ההחלטה -

לצורך ייעול והגברת האכיפה בנושא פסולי רישיון על ידי הרשויות הרלוונטיות, נמצא שיש צורך במערכת מידע מקוונת, או ביצירת ממשק בין מערכות קיימות, הכוללות מידע כאמור. האפקטיביות של מערכת המידע מושפעת גם מהסדרים חוקיים שונים הנוגעים לפסילת רישיון.

בסעיף 13 להצעת ההחלטה מוצע אפוא, מבלי לגרוע מאחריות משטרת ישראל, רשות הרישוי ויתר הגורמים המוסמכים על פי דין, ובשים לב להסרת חסמים בדרך של בחינת תיקוני חקיקה והסדרים מינהליים הרלוונטיים להיבטים שונים של פסילת רישיון, להטיל על מטה ישראל דיגיטלית במשרד לשוויון חברתי, לקדם הקמת מערכת מקוונת (או הקמת ממשקים בין מערכות קיימות) לעניין מי שרשיונם נפסל.

בשלב הראשון יוקם צוות משימה לעניין, במתכונת שנקבעה בסעיף 7 להחלטת ממשלה מס' 2733 מיום 11.6.2017 בנושא "אישור התכנית הדיגיטלית הלאומית וקידום המיזם הלאומי ישראל דיגיטלית" הצוות יהיה אמון על אפיון ותכנון המערכת וביצוע הוכחת היתכנות (Proof of concept) להקמת המערכת. במסגרת זו תבחנה גם כלל הסוגיות המשפטיות הנוגעות לעניין.

כאמור, בהצעת ההחלטה מצוין כי אין כה לגרוע מאחריותם של הגורמים הרלוונטיים על פי דין בהקשר זה. יצוין כי בהתאם לבש"פ 9075/12 ג'אבר נגד מדינת ישראל (פסק דין מיום 14.4.2014, פורסם באתר הרשות השופטת), הסמכות לחשב את מניין ימי פסילת רישיון נהיגה על-פי גזר דין מסורה לרשות הרישוי בנוסף, בהתאם לסעיף 61א לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן - הפקודה) מוטל על משטרת ישראל לנהל מאגר מידע, שיהיה פתוח לעיון הציבור, ושבו ייכללו נתונים מסוימים כמפורט בסעיף 61א הני"ל, לגבי כל אדם שהורשע בעבירת תעבורה או בעבירה לפי חוק אחר הכרוכה בנהיגה ברכב, ובית המשפט פסל אותו, בפסק דין אחד, מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה העולה על 60 ימים.

8. יישום ההצעה על ידי המשרדים והגורמים המעורבים ביישומה ייעשה בכפוף להוראות כל דין החל על העניין.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פיתרון:

בשים לב לכל האמור לעיל, ההצעה אינה מעוררת קשיים משפטיים.

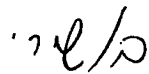
עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם:

טיוטת הצעת ההחלטה הופצה ליועצים המשפטיים של המשרדים הרלוונטיים ביום 12 ביוני 2016, והוטמעו בה הערות שונות שהתקבלו. הלשכות המשפטיות של משרד הבריאות, החוץ, שוויון חברתי והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה אישרו כי אין להם הערות להצעה. עד למועד זה טרם התקבלו עמדות נוספות.

עמדת היועץ המשפטי של המשרד שהשר העומד בראשו מגיש את הצעת ההחלטה:

בשים לב לאמור לעיל, אין מניעה משפטית לאישור הצעת ההחלטה.

חוות דעת זו מתואמת עם היועצים המשפטיים של משרד התחבורה, המשרד לביטחון פנים, משרד המשפטים ומשרד החינוך.



יעל כהן, עו"ד

סגנית בכירה ליועצת המשפטית