



במייל

לכבוד
ח"כ איתן כבל, יו"ר וועדת הכלכלה
כנסת ישראל
ירושלים

לכבוד
ח"כ מיקי זוהר, יו"ר וועדת הכנסת
כנסת ישראל
ירושלים

א.נ.,

הנדון: **ביטוח חובה לרכב דו-גלגלי -
אפשרויות מימון ומשמעויותיהן**

א. אומרים ש"אופנוע הוא מסוכן", אבל צריך לזכור שמי שמחליט לעלות על אופנוע מחליט לסכן את עצמו ולא אחרים. נדיר שרוכבי אופנוע פוגעים באחרים.

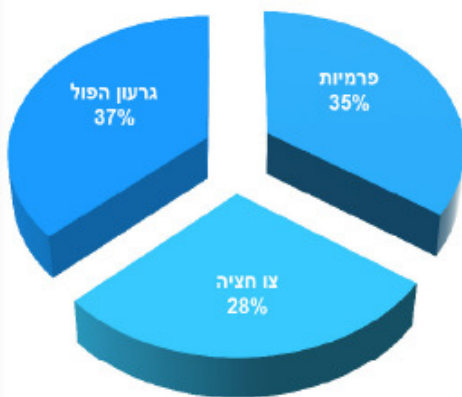
הולכי רגל ורוכבי אופניים, המהווים כשליש ממספר ההרוגים, נהרגים על ידי מכוניות ומשאיות. עידוד הרכיבה על רכב דו-גלגלי הוא אינטרס לאומי בשל היתרונות הבאים:

1. הרוכבים לא תופסים מקום בפקק;
2. הרוכבים לא תופסים מקום חניה;
3. הרכב הדו-גלגלי מאפשר ומייעל שירותי משלוחים לקידום הכלכלה והמסחר;
4. הרוכבים מסכנים בעיקר את עצמם;
5. רכב דו-גלגלי נמצא בשימוש אוכלוסיות מגוונות, צעירים וסטודנטים, שכבות חלשות ועוד.

ב. ביטוח החובה (ביטוח נזקי גוף) הוא יקר שכן הרוכבים אינם מוגנים באמצעים חיצוניים ונמצאים חשופים, על כלי רכבם, לפגעי סביבה, תשתיות לא סלחניות, הכשרה רשלנית, משתמשים אחרים בכביש, מז"א ועוד, וכן בגלל המצב המשפטי השורר בישראל:

1. פקודת ביטוח רכב מנועי קובעת סך **ניסוי נרחב ביותר**, ללא תקדים בעולם (סוציאל).
2. חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים קובע את עקרון " **ייחוד העילה**".
3. חוק הפיצויים קובע את עקרון " **העדר האשם**" ו-" **אחריות מוחלטת**".

ג. במחיר הביטוח מתחלקות היום האוכלוסיות הבאות:



1. הרוכבים **נושאים בכשליש מהעלויות** במסגרת תשלום הפרמיות.
2. נהגים המעורבים בתאונות עם רכב דו-גלגלי, **נושאים בכשליש מהעלויות** במסגרת ההשתתפות לפי סעיף 3 (ג) לחוק הפיצויים (צפוי לעודד זהירות בקרב נהגים).
3. כלל בעלי המכוניות נושאים **בכשליש מהעלויות** - במסגרת מרכיב ההעמסה (גרעון הפול) לפי סעיף 7א בפקודת ביטוח רכב מנועי (ב- 2016 היתה חריגה חד פעמית בשל הגדלת העתודות).

ד. למרות האמור, פרמיות הביטוח של הרוכבים עדיין יקרות ביותר (אלפי שקלים לשנה - מחיר פרוהיביטיבי), ולכך יש השפעה ניכרת על מצב שוק הרכב בישראל:

1. שיעור ניכר (25-50%) מאוכלוסיית הרוכבים רוכב **ללא ביטוח חובה כלל**, על כל המשתמע מכך על עקרון שלטון החוק ועל אסונות פרטיים הנגרמים בשל תאונות ללא כיסוי ביטוחי.

2. שיעור כלי הרכב הדו-גלגלי בישראל נמוך מאוד ביחס למרבית מדינות ה-OECD, ובעיקר ביחס למדינות הים התיכון הקרובות אלינו (יוון, איטליה, צרפת וכו').

ה. כדי להקטין את עלות הביטוח אפשר לעשות **רק** את אחד מהשלושה האלה:

1. **הקטנת היקף הכיסוי הביטוחי** בפקודת ביטוח רכב מנועי. **החסרון**: פגיעה בעקרון הביטוח הסוציאלי והשיוויון בפני החוק.

2. **תיקון חוק הפיצויים** ומתן אפשרות לנהל משפט על בסיס אשם ו/או על בסיס רשלנות (פקי הנזיקין). **החסרון**: עלויות התדיינות משפטית. תיקון חקיקתי מקיף.

3. **חלוקת הנטל בנשיאה בהוצאות הביטוח**. זה הפתרון בו בחר המחוקק לאורך השנים - פיזור הנזק על אוכלוסיות רחבות כך שהתוספת השולית לכל משתתף תהא קטנה והמדינה ואזרחיה ייהנו מחופש הפרט, חופש התנועה, ומהיתרונות הגלומים ברכב דו-גלגלי (ראה סעיף א' לעיל).

ו. האפשרויות לחלוקת הנטל:

1. על נהגים המעורבים בתאונות דרכים עם רכב דו-גלגלי - כיום משולמים 75% מהנזק בתאונה מעורבת בין מכונית/משאית לרכב דו-גלגלי על ידי המבטח של המכונית/משאית. קיימת הצדקה להעלאת נתון זה ל-100%:

(א) **מוסרית** - ברוב רובם של המקרים הרוכב משלם בגופו ובבריאותו על הקטנת הסיכון לאחרים.

(ב) **נזיקית** - הטלת האחריות על השוקל הטוב יותר והמונע הזול יותר (נהג המכונית) צפויה להקטין את תוחלת הנזק.

2. על כלל הנהגים - במסגרת ביטוח החובה. זה הפתרון שאומץ על ידי המחוקק, לדעתנו מסיבות של קלות ויעילות מימוש. כל סך שאינו משולם על ידי הרוכבים או על ידי המעורבים בתאונות, מוגדר כגרעון הפול **ומופחת מרווחי חברות הביטוח**, הנושאות בהוצאות הפול על פי חלקן היחסי בשוק התעבורה.

3. על כלל האוכלוסייה - הטלת נזקי התחבורה על כל הנהנים מיתרונות התחבורה, משמע - כל אזרחי המדינה. דבר זה ניתן לביצוע באמצעות ביטוח בריאות או באמצעות ביטוח לאומי, ויביא באופן מיידי להעברת מיליארד שקלים (1,000,000,000 ש"ח) כל שנה, המהווים את רווחי חברות הביטוח הנובעים מהפרטת ביטוח החובה, לידי המדינה ותושביה.

סיכום: הסדרת והוזלת ביטוח חובה לרכב דו-גלגלי הוא אינטרס לאומי ואינטרס של כל המשתמשים בכביש הציבורי בישראל. הפתרון הנכון הוא הטלת יתרת הנזק על המעורבים בתאונות עם רכב דו-גלגלי ואת היתרה על כלל האוכלוסייה, ולמצער, על המשתמשים ברכב מנועי.

בכבוד רב,



עמית בנאמן, עו"ד

מועדון האופנועים הישראלי