**הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתו**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 92**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ט"ו בחשוון התשס"ז (6 בנובמבר 2006), שעה 08:30**

**ס ד ר ה י ו ם**

**השלכות ההעלאה הצפויה בביטוח החובה לרכב דו-גלגלי**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: גלעד ארדן - מ"מ היו"ר

אבישי ברוורמן

אבשלום וילן

יצחק זיו

יואל חסון

ישראל חסון

דוד טל

אמנון כהן

יעקב כהן

אלכס מילר

אורית נוקד

**מוזמנים**: ידין ענתבי - המפקח על הביטוח ושוק ההון, משרד האוצר

יואב בן אור - סגן המפקח על הביטוח ושוק ההון, משרד האוצר

פיני שחר - אגף הפיקוח על הביטוח ושוק ההון, משרד האוצר

לימור בנאי - דוברות, אגף הפיקוח על הביטוח ושוק ההון, משרד

האוצר

דפנה עין דור - מנהלת אגף תכנון וכלכלה, משרד התחבורה

והבטיחות בדרכים

שרית לוי - ראש תחום מחקר הגורם האנושי, משרד התחבורה

והבטיחות בדרכים

ציון בוריה - מפקח ארצי על בתי-ספר לנהיגה, משרד התחבורה

והבטיחות בדרכים

עו"ד עמית ברגמן - מועדון האופנועים

זוהר גרינברג - מועדון האופנועים

אליעזר אלג'ם - מועדון האופנועים

דורון קדמיאל - מועדון האופנועים

יעקב אלחדיף - מנכ"ל הפול, תאגיד המנהל של המאגר לביטוח רכב

חובה

שמואל מלכיס - מנהל המחלקה הכלכלית, איגוד חברות הביטוח

שי פוגל - איגוד חברות הביטוח

דב אבידב - לשכת סוכני הביטוח

דרור גולדמן - יו"ר איגוד יבואני הרכב הדו-גלגלי, איגוד לשכות

המסחר

גיורא נדל - איגוד לשכות המסחר

אייל פרובלר - מרכז את ארגון חברות ההסעה, איגוד לשכות המסחר

גדי אבירם - חברת מטרו, איגוד לשכות המסחר

משה פרחי - כתב מגזין מוטו

יהודה משי זהב - יו"ר זק"א

חיים וינגרטן - מפקד יחידת האופנועים, זק"א

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמה וערכה**: אהובה שרון – חבר המתרגמים בע"מ

**השלכות ההעלאה הצפויה בביטוח החובה לרכב דו-גלגלי**

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבקש לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה, כאשר הנושא שעל סדר היום הוא השלכות ההעלאה הצפויה בביטוח החובה לרכב דו-גלגלי. מיד יצטרף אלינו המפקח על הביטוח במשרד האוצר. ההחלטה – להעלות את דמי ביטוח החובה לכלי הרכב הדו-גלגליים במדינת ישראל - הייתה החלטה של האגף שבראשותו ואני כמובן אאפשר למפקח להסביר את ההחלטה ואת הסיבות להחלטה.

בדרך כלל תעריפי ביטוח לא נדונים בוועדת הכלכלה אלא בוועדת הכספים של הכנסת, ולכן אני קודם כל רוצה להודות ליושב-ראש ועדת הכספים, חבר הכנסת ליצמן, ולומר שהדיון הזה מתקיים בתיאום אתו. אני אפגש אתו אחר-הצהרים, יחד עם המפקח על הביטוח, כדי לנסות להבין קצת יותר את פרטי הרפורמה. הדיון הזה מתקיים גם בוועדת הכלכלה עקב ההשלכות שאני סבור שיכולות להיות לרפורמה הזו על ענף התחבורה במדינת ישראל, וזה אכן בסמכות ועדת הכלכלה, ועל כל נושא הבטיחות בדרכים.

מסגרת הדיון היא כ-45 דקות ולכן אני מבקש מכל הדוברים לומר את דבריהם בקצרה. זה לא סוף פסוק אלא אנחנו נמשיך לעסוק בנושא הזה. לכן אל תחשבו שכל מה שאתם צריכים לומר, חייב להיאמר דווקא כאן סביב השולחן.

בעיני ענף כלי הרכב הדו-גלגלי, יש לו תרומה חשובה גם לכלכלה הישראלית, גם לאיכות הסביבה וגם לבטיחות בדרכים. אנחנו יודעים שעל כבישי ישראל יש היום – לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה – כשמונים אלף כלי רכב דו-גלגליים, לפחות לפי אלו ששילמו את הטסט, ויש למעלה מ-300 אלף, אולי יותר קרוב ל-400 אלף, אזרחים שיש להם רישיון נהוגה על כלי רכב דו-גלגלי, וגם עבדכם הנאמן בתוכם. כמי שרכב הרבה שנים. אני מכיר את היתרונות של כלי רכב דו-גלגליים ואני חושב שהיתרונות האלה בעיקר מתמקדים בכך שכלי הרכב הדו-גלגליים חוסכים בצפיפות. ברור שהצפיפות הזאת רק תגבר, אם אותם שמונים אלף רוכבים יעברו מחר בבוקר לנהוג על כלי רכב. במדינה שלנו הכבישים שלה גם ככה צפופים, והגורם מספר אחד לקרות תאונות דרכים הוא הסטייה מנתיב, וכשאתה סוטה מנתיב, לצערנו הרבה פעמים, כתוצאה מהצפיפות, אתה מתנגש ברכב אחר.

בעיה נוספת היא בעיית החניה, ששוב, כלי הרכב הדו-גלגליים מאוד מסייעים להקל עליה. אם במדינה שלנו היו הרבה יותר כלי רכב דו-גלגליים, כמו במדינות עם אקלים דומה לאקלים במדינת ישראל, יכול להיות שזה היה פותר הרבה מאוד מצוקות חניה בערים הגדולות, אולי כתוצאה מזה גם בעיות אלימות כי אנשים עצבניים אחרי שהם מחפשים חניה.

בעיה נוספת היא בעיה של איכות הסביבה וזיהום האוויר. אנחנו יודעים עד כמה זיהום האוויר בערים הגדולות אצלנו הוא הרבה יותר גבוה, כמה אנשים מתים כל שנה כתוצאה מזיהום אוויר, וגם בנושא הזה כלי הרכב הדו-גלגליים – כמובן בהשוואה לכלי רכב רגילים – משפרים את איכות החיים ומקלים על זיהום הסביבה.

גם בנושא של מעורבות בתאונות הדרכים – וזה נתון שאני עדיין רוצה לבדוק אותו – הוצג לי שבשמונים אחוזים מהמקרים, בהם לצערנו הרב כלי רכב דו-גלגלי מעורב בתאונת דרכים, מי שאחראי על התאונה הוא לא נוהג הרכב הדו-גלגלי אלא נוהג הרכב הרגיל.

לכן השאלה היא האם החלטה להעלות עוד יותר את ביטוחי החובה שמושתים על נוהגי כלי הרכב הדו-גלגליים תגרום לכך שאולי בכך אנחנו יכולים להביא למצב של חיסול ענף כלי הרכב הדו-גלגלי. השאלה היא האם אנחנו באמת מסייעים לכל הנושאים האלו - אנחנו, כמקבלים החלטות במדינה רוצים לסייע להם, אבל אנחנו גם צריכים לשקול שיקולי מדיניות כי הרי לא על כל דבר מסתכלים דרך החור שבגרוש – או לא. לפעמים מדינה צריכה גם לחשוב מה נכון לעודד בתחומה ובאיזה נושאים אנחנו רוצים לתמוך אם לדוגמה היינו מסתכלים בכל דבר לפי החור שבגרוש, יכול להיות שאולי היה צריך לחשוב על עוד איזה שהן אגרות והיטלים. לדוגמה, זה כמובן רעיון ביזארי, הולכי רגל במדינת ישראל מהווים שליש ממספר ההרוגים בתאונות דרכים ואנחנו עומדים על כ-170 בשנה בממוצע. ברור שמי שפוגע והורג הולכי רגל, ברוב המקרים, אם לא בכולם, אלה לא כלי הרכב הדו-גלגליים.

אני מקווה ורוצה להאמין שהמפקח על הביטוח ואגף הביטוח ושוק ההון במשרד האוצר שקל את כל השיקולים האלה לפני שהוא קיבל את ההחלטה ואת ההצעה המוגשת היום להעלות את התעריפים.

מעיון, שטחי עדיין, ברפורמה או בהחלטה על העלאת הביטוחים ראיתי שלוקחים בחשבון פרמטר של גיל ושל מין, כדי להעלות את הביטוח ב-7.5 אחוזים, אבל נושא של עבירות חמורות שרוכב האופנוע או הקטנוע עבר בהיסטוריה שלו, זה דבר שבעצם תורם אולי 2.5 אחוזים כדי להעלות את הפרמיה. אני חושב שהשיקול צריך להיות הפוך. כלומר, אם אנחנו רוצים לחנך את הציבור לנהוג בזהירות ולא לעבור עבירות חמורות, ואם אין ברירה – ולדעתי יש ברירה – אלא להעלות תעריפים, לדעתי ההתמקדות צריכה להיות בהעלאת תעריפים לאותם נהגים שעוברים את העבירות החמורות ביותר.

עד כאן כרגע דבריי. בהמשך אני אומר מה בדעתי לעשות. אני אאפשר למפקח על הביטוח להציג את הרפורמה.

ידין ענתבי:

אני אומר קודם כל כמה מלים לגבי הקונטקסט הכללי של הרפורמה בענף ביטוח רכב חובה, כי אנחנו נמצאים כאן בתהליך יחסית ארוך של רפורמה מאוד משמעותית בישראל ויושבים כאן חברי כנסת שהיו שותפים גדולים לחלק גדול מהיישום שלה.

ענף ביטוח רכב חובה בישראל מגלגל בישראל סדר גודל של ארבעה מיליארד שקלים בשנה. עד לפני שלוש או ארבע שנים הענף הזה היה מולאם במלואו. הממשלה היא זו שהייתה קובעת את התעריפים ולשר האוצר – באישור ועדת הכספים – הייתה סמכות לקבוע זאת. הייתה רק חברה אחת שביטחה באמצעות שיתוף פעולה עם חברות ביטוח אחרות, והיו מנגנונים מאוד מוזרים של זקיפת הפסדים על הציבור ועדכון מחירים בדרך כלל, או על-פי רוב, רק במקרים שחברות הביטוח הצליחו להוכיח לנו באמצעים אקטוארים שהענף הזה מפסיד.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל בסופו של דבר ב"אבנר" הצטברו רווחים.

ידין ענתבי:

נכון.

היו"ר גלעד ארדן:

הרווחים היו אמורים ללכת למאבק בתאונות הדרכים, אבל בסוף האוצר שתה את הסכומים.

ידין ענתבי:

לא. כלל לא. הרפורמה ברכב חובה זו הדוגמה הקלאסית איך הפרטה של ענף מייעלת את הטיפול ואיך באמת כוחות השוק באלפי מונים יותר טובים מהתערבות של ממשלה.

עד לפני שלוש או ארבע שנים הדברים האלה היו סיסמאות, אבל היום אנחנו אחרי תקופת יישום לא מבוטלת ואנחנו יודעים שהמחירים בפועל ירדו בסדרי גודל של עשרות אחוזים לאורך כל השנים. היום התפרסמה עוד ידיעה בנושא.

דוד טל:

אתה יכול לומר כמה הם אותם עשרות אחוזים?

ידין ענתבי:

סדר גודל של ארבעים אחוזים, וזאת מתחילת הדרך, בסביבות שנת 1997 ועד היום. כנראה שגם היום יש עדיין מקום להפחתה נוספת בתעריפים, אבל בתחילת שנת 2006 הודענו על ביטול הפיקוח שלנו על תעריפי ביטוח הרכב, למעט האופנועים שבהמשך אני אתייחס אליהם, כי אנחנו מרגישים שהשוק עובד גם בלי הפיקוח שלנו. היום יש באתר שלנו מערכת וכל מבוטח בישראל שקונה פוליסת חובה יכול להיכנס ולקבל השוואה מלאה של כל התעריפים בכל חברות הביטוח. אם פעם היה תעריף אחד על כל הרכבים הפרטיים בישראל, היום יש תעריפים מאוד דיפרנציאלים שמשתנים במאות שקלים בין מבוטח למבוטח ובין חברה לחברה.

המקום היחידי שנותרנו בו עם בעיה, ולמעשה לא הצלחנו לפתור אותה, זה הכיסוי הביטוחי שניתן לאופנועים. האופנועים, כמו בכל מקום אחר בעולם, הם גורמים מסוכנים, ותיכף אני אתייחס למספרים האומרים שמונים אחוזים תאונות, ואני לא אומר אם הם אשמים או לא אשמים.

היו"ר גלעד ארדן:

הם מסוכנים בעיקר לעצמם.

ידין ענתבי:

הם בעיקר מסוכנים לעצמם. זה נכון.

דוד טל:

אני אוכל הרבה שוקולד, וזה מאוד מסוכן לי, אבל אתה לא מעלה את המחיר של השוקולד.

ידין ענתבי:

שוקולד זו הדוגמה המושלמת. אנחנו הופכים את הביטוח למוצר כמו שוקולד. אם אתה אוכל עשרה קילו שוקולד בשנה ואני אוכל רק קילו אחד בשנה, אתה צריך לשלם פי עשר יותר ממני. בדיוק אותו הדבר אנחנו אומרים לגבי הביטוח. ביטוח זה מוצר צריכה לכל דבר, ואם אתה צורך יותר ביטוח, אתה צריך לשלם יותר ביטוח. צריכה של ביטוח זה צריכה של סיכון. נכון שזה קצת פחות מוחשי מאשר צריכה של שוקולד או סיגריות או אלכוהול, אבל צריכה של סיכון שווה כסף והיא עולה כסף. זו בדיוק הטענה שלנו לגבי האופנועים. כמו שאתם לא מצפים מאדם שנוסע כל יום מירושלים לתל-אביב וצורך הרבה דלק, לשלם כמו מישהו שנוסע רק בתוך העיר, אין שום סיבה בעולם שמי שצורך הרבה ביטוח, יהיה מסובסד על-ידי גורמים אחרים שלא צורכים הרבה ביטוח.

היו"ר גלעד ארדן:

מי מפצה היום הולך רגל שנפגע בתאונה כאשר רכב דרס אותו?

ידין ענתבי:

לפי החוק, היום מפצה אותו נהג הרכב כי כל העלות של נזקי תאונות בישראל היא על בעלי הרכב בישראל, לרבות אופנועים.

היו"ר גלעד ארדן:

לפי התיזה שלך שמי שצורך יותר ביטוח צריך לשלם, אולי צריך להקים איזו קרן, לחייב כל אזרח במדינה שהוא הולך רגל בעשרה שקלים בחודש, כדי שהיא תפצה. זה לא הוגן שאותם כלי רכב בעצם נושאים בעלות של אותם הולכי רגל שנפגעים, כי הולכי הרגל מהווים שליש מההרוגים בתאונות הדרכים.

ידין ענתבי:

הם שליש מההרוגים, אבל הטענה שמי שעושה שימוש בכלי התחבורה הוא זה שיוצר את הסיכון. אם היה לנו עולם רק עם הולכי רגל, כנראה שבעולם כזה לא היו תאונות. לעומת זאת, אם היה לנו רק עולם של אופנועים, אני בטוח שהיו הרבה תאונות כי אתם יודעים יותר טוב ממני – ויושבים כאן אנשים שמכירים היטב את העולם הזה – יש הרבה מאוד תאונות סמויות, יש הרבה תאונות שקשורות לאי-שמירת מרחק וכולי.

אני רוצה לחזור לדוגמה של השוקולד, כי זו הדוגמה הקלאסית ומושלמת.

דוד טל:

אילו הייתי אוכל רק שוקולד, הדוגמה הזו הייתה קלאסית ומצוינת, אבל היות שיחד עם השוקולד אני אוכל עוד הרבה דברים אחרים, אני חושב שצריך לראות את השוקולד כחלק ממרכיב אחד. אתה צריך לבדוק את עוצמת השוקולד בצל הצריכה שלי.

ידין ענתבי:

אני מסתכל על סל הצריכה שלך כולו. אם אתה אוכל פי שלוש יותר מאשר אדם אחר, אתה צריך לשלם עבור המזון יותר. ביטוח זה מוצר צריכה לכל דבר.

אני רוצה להתייחס למדיניות הממשלה. ממשלה לא מעודדת דברים באמצעות ביטוח. אפשר לומר שאנחנו חושבים שאופנועים זה הדבר הכי חשוב בעולם, אנחנו חושבים שצריך לעודד אותם בגלל סיבות של פקקים, בגלל סיבות של זיהום אוויר, בגלל סיבות של מקומות חניה – הכול דברים מאוד נכונים, אבל אני חושב שצריך להסתכל על התמונה הכוללת. צריך להסתכל גם על מספר ימי אובדן עבודה שהולכים למשק בעקבות תאונות של אופנועים, על השימוש המופרז בתשתיות של בריאות, בתי-חולים, חדרי מיון, חדרי ניתוח וכולי, בגלל התאונות שנגרמות לאופנועים. אם אחרי כל הדבר הזה תתקבל החלטה שבכל-זאת רוצים לעודד אופנועים, לממשלה יש אלף שיטות כדי לעודד, כפי שהיא מעודדת דברים אחרים באמצעים הכלים הרגילים שיש לה, ואלה הכלים של המס. אפשר להפחית מס קנייה, אפשר להפחית את המס על הדלק, אפשר להפחית לגמרי את אגרות הרישוי, אפשר לתת סובסידיה ישירה לכל אחד שרוצה לקנות אופנוע, אם באמת מקבלים את ההנחה, ולדעתי הממשלה בשלב הזה לא מקבלת אותה, שיש צורך, שיש נכונות ויש דרישה כלכלית, אמיתית ומוצדקת, לעודד את המוצר הזה.

לגבי החשש של הפגיעה האנושה בענף. את החשש הזה אנחנו שומעים לפחות חמש שנים. בעבר היו כבר כמה העלאות מחירים של האופנועים ולמרות כל ההעלאות המחירים, מספר האופנועים המיובאים לישראל מדי שנה רק עולה. למיטב זכרוני, ואני יכול לבדוק את זה, הגידול באופנועים בישראל יותר גבוה מאשר הגידול בכלי הרכב הפרטיים, למרות שהביטוח של האופנועים גדל ושל הרכבים קטן. לכן זה לא הפרמטר היחיד שצריך להסתכל עליו. כלומר, מחיר הביטוח הוא מחיר אחד בתוך כל הפקטור הזה ולכן אני לא בטוח שבעקבות ההעלאה הזאת במחירים של האופנועים, מספרם או השימוש בהם יצטמצם בצורה משמעותית.

היו"ר גלעד ארדן:

עשיתם עבודה השוואתית לגבי מדינות אחרות? כאן יכולה להיווצר סיטואציה שסטודנטים או אנשים שמחזיקים כלי רכב דו-גלגליים – כמו קטנועים - הפרמיה השנתית יכולה להגיע לארבעים-חמישים אחוזים מערך הכלי. זה דבר שקיים במקומות אחרים בעולם או שאנחנו חלוצים גם בנושא הזה?

ידין ענתבי:

שוב, אין קשר בין המחיר של האופנוע לבין הביטוח, כמו שאין קשר בין משקל הגוף שלי לבין כמה שוקולד אני צורך.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מעריך שהסיכון עליו אתה מדבר, שמהווים רוכבי האופנועים, קיים גם במקומות אחרים בעולם כי הנהגים כאן לא נוהגים שונה מנהגים אחרים בעולם. יכול להיות שכאן המדינה דואגת פחות לתשתיות שלהם, ואולי למדינה יש יותר אחריות על ההיפגעות שלהם – ואני מכיר אישית את התשתיות במדינת ישראל, והן לא תמיד מותאמות לרוכבי רכב דו-גלגלי - אבל אני שואל אם עשיתם בעניין הזה איזושהי עבודה, או שאתה אומר – וזכותכם לחשוב כך – שעשיתם עבודה, וכפי שאמרת לחבר הכנסת טל, זה שוקולד, כך שכמה שאתה צורך, כך אתה משלם. כמה עלויות יש לחברות הביטוח לכסות את נזקי הגוף של הרוכבים, זה בדיוק מה שאתה רוצה שיממנו לך.

דרך אגב, חשוב לומר לפרוטוקול שזה סותר את ההחלטה של אחד משרי האוצר הקודמים שאפשר בתקנות לסבסד את הביטוח של רוכבי הרכב הדו-גלגלי עד תקרה של שמונה אחוזים מהיקף ענף ביטוחי החובה. אולי תגיד לי שאני טועה.

יעקב כהן:

אולי נוכל לשמוע מה סכום ההעלאה?

ידין ענתבי:

מדובר ב-15 אחוזים, שזה בממוצע כמה מאות שקלים לאופנוע.

היו"ר גלעד ארדן:

היום התפרסם ב"מעריב" – ואני מברך על כך ומקווה שתאשר את הפרסום – שבנוסף להורדה של עשרה אחוזים בביטוח חובה לרכבים שחלה בשנה שעברה, בזמן הקרוב תהיה עוד הוזלה של עוד שישה אחוזים בביטוח החובה.

יעקב כהן:

למה יש הוזלה?

ידין ענתבי:

כי המחיר שנקבע לאורך השנים כנראה היה גבוה יותר, ושנית, יש ירידה תמידית בתאונות הדרכים בישראל.

לגבי העולם. רוב העולם מטפל בביטוח האופנועים – וזאת לא סוגיה שמעסיקה רק את ישראל – על-ידי צמצום הכיסוי הביטוחי, וצריך להגיד את זה. אם זה משהו שהכנסת חושבת שהיא תצטרך לטפל בו, כמובן שהסמכות המלאה נתונה בעניין הזה למחוקק. חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים הוא חוק שנותן כיסוי ביטוחי מאוד רחב, ובתור שכזה, כאשר הכיסוי הביטוחי רחב, כשאני אומר שאני רוצה מראש לצרוך הרבה שוקולד ואת השוקולד הכי טוב שיש, אז אני צריך לשלם הרבה כסף בשביל זה. כמובן שהפחתה של היקף הכיסוי הביטוחי, בין אם על-ידי פיצוי בגין אובדן השתכרות, או הנהגת השתתפויות עצמיות, ברור שהיא תפחית בצורה משמעותית את הביטוח.

אני רוצה להתעכב על נקודה אחת והיא התעריף הדיפרנציאלי. אותו מודל שקבענו לגבי רכבים פרטיים – דהיינו, אין מחיר אחיד לסיכון אחיד, כלומר, יש נהגים צעירים, יש נהגים מבוגרים, יש נהגים ששללו להם את הרישיון ויש כאלו שלא, יש כאלו שנוסעים הרבה ויש כאלו שנוסעים מעט, יש גברים ויש נשים, שגם כאן הסטטיסטיקה שונה – את אותו מודל שהצלחנו בו מאוד לגבי רכבים פרטיים, חלק מההצעה שלנו היום הוא להעתיק אותו לגבי האופנועים. גם שם ברור שנהג בן 22 על קטנוע לא זהה לנהג בן 35 על אותו קטנוע, ונהג שיש לו עבר עם תאונות, לא זהה לנהג שיש לו עבר ללא תאונות. את אותו מודל אנחנו מעתיקים גם לאופנועים, מתוך הנחה שגם שם זה כמובן ישפיע על ההתנהגות בכביש.

דוד טל:

מותר לכם לחרוג, כפי שאתם עושים בהרבה מקומות אחרים כשאתם רוצים לחרוג, בגלל החשיבות שציין יושב-ראש הוועדה, כמו נפח תחבורתי גדול על רכב ארבע גלגלים לעומת רכב דו-גלגלי, או כמו היעדר מקומות חניה וכל מיני דברים מהסוג הזה. יש סטודנטים רבים המשתמשים ברכב הזה, ויש כאלה שהרכב משמש להם פרנסה בעבודתם כשליחים ומה שיקרה הוא שאולי לא ישתלם להם להחזיק קטנועים קטנים כאלה משום שהפרמיה תעלה על מחיר הקטנוע שהם מחזיקים או ירצו לרכוש. יש מקום שתעשו איזשהו איזון? ברמה העקרונית אני מסכים אתך, אבל יש מקום שתחריגו את האופנועים ותחלקו אולי את הרמה הזו שאתם מדברים עליה, את הסיכון הנוסף הזה, לגבי כל שאר הרכבים במדינה, כך שבעצם הכבשה תישאר שלמה וכולם יהיו שבעים.

ידין ענתבי:

צריך להבין שאין פה יש מאין. כל העלות שחסרה היום אנחנו מגלגלים מהאופנועים על בעלי הרכב האחרים בישראל. כלומר, זה לא איזשהו תקציב מדינה, וזה בניגוד לחלק מהפרסומים שהיו בשבועות האחרונים. זה לא איזשהו כסף שעכשיו אנחנו חוסכים למשרד האוצר, אלא זה כסף שאנחנו חוסכים לשאר המבוטחים בישראל, לשאר האנשים שקונים ביטוח רכב חובה, וזאת למעשה כמעט כל האוכלוסייה.

לגבי שמונת האחוזים. במסגרת הרפורמה ברכב חובה – ומי שזוכר, היה מאבק גדול מאוד של משרד האוצר עם חברות הביטוח – חברות הביטוח הצליחו במידה מסוימת, אמנם מצומצמת אבל הצליחו – להפחיד גורמים רבים, גם בכנסת וגם במשרד האוצר, לגבי ההשלכות הנוראיות והקטסטרופה שתקרה פה עם יישום הרפורמה של ביטוח חובה, החל מאיומים שלא יהיו פה ביטוחי משנה, שלא יהיה כיסוי ביטוחי בפריפריה, שמשפחות ברוכות ילדים לא יוכלו למצוא כיסוי ביטוחי, שבני מיעוטים לא יוכלו למצוא כיסוי ביטוחי וכולי.

כתוצאה מההפחדות האלה, קבענו מגבלה יחסית גבוהה, של היקף הסבסוד שמותר בפול, כי הטענה הייתה שהמון אזרחים ייזרקו מחברות הביטוח ויעברו לפול. לכן נקבעו שמונה אחוזים בפול, מתוך חשש שאולי יש משהו במה שחברות הביטוח אומרות, שהמון גורמים ואזרחים נוספים, מעבר לאופנועים שהיה ברור שהם יגיעו לפול, יגיעו לשם. במבט לאחור, מספר כלי הרכב בפול לא עלה, אפילו לא בשוליים, ולכן שמונת האחוזים שנקבעו בזמנו, אין להם היום שום משמעות.

היו"ר גלעד ארדן:

זה נכון שבשנים האחרונות מספר הנוהגים בכלי רכב דו-גלגליים ללא ביטוח עלה?

ידין ענתבי:

לא למיטב ידיעתנו.

עמית ברגמן:

שאלה למפקח. האם הגענו אל המנוחה והנחלה? האם פתרנו את הבעיה או האם לדעתך אנחנו צפויים למהלכים כאלה בעוד שנתיים, שלוש שנים או חמש שנים?

היו"ר גלעד ארדן:

הוא אומר שתלוי במספר התאונות.

עמית ברגמן:

הביטוח היום הוא סדר גודל של 10,000 שקלים. המפקח על הביטוח אומר גם היום שזה עוד משהו שיעזור, אבל זה עוד לא נגמר ולא פותר את הבעיה. אני אומר שזה מחריף את הבעיה כי פחות רכבים דו-גלגליים יהיו מבוטחים. למדנו במיקרו כלכלה שהמוצר הוא יותר יקר, יהיה לו פחות ביקוש, כך שיהיו פחות רכבים דו-גלגליים.

ידין ענתבי:

בשנים האחרונות היו הורדות במיסוי.

עמית ברגמן:

נכון. העלאה כזו משמעותית תביא למספר פחות של כלי רכב דו-גלגליים, פחות פרמיות ישולמו, הנזקים יהיו גבוהים כי לא פתרנו את הבעיה, ויעלו הלחצים להעלות את הפרמיה.

כמו שחזיתי, וחלק מהאנשים שמעו את זה, הרוכב האחרון בישראל ישלם בשנה האחרונה בה הוא מבוטח סכום של 500,000 שקלים ביטוח ואז גם הוא יישבר, כי זו פעולה שלאט לאט הולכת ומקטינה את השוק. תסתכל על מדינות המערב, על מדינות אירופה ועל ארצות-הברית. באיטליה יש פי 14 רוכבים על רכב דו-גלגלי יותר מאשר אצלנו, ביוון יש פי שמונה רוכבים על רכב דו-גלגלי, בכל מדינות אירופה יש פי שניים עד פי שש רוכבים על רכב דו-גלגלי מאשר אצלנו. כלומר, המצב שלנו מבחינת רכב דו-גלגלי, במיוחד ביחס לגודל המדינה, לצפיפות המרכז, למזג האוויר, הוא מוטעה והוא מוטעה בגלל הביטוח. לפי כל פרמטר אחר, היו יותר רכבים דו-גלגליים, המודעות לרכבים דו-גלגליים הייתה עולה, היו פחות תאונות דרכים כי הנהג היה מצפה לרכב דו-גלגלי, הוא היה מחפש אותו, הוא יודע שזה כלי רכב מקובל ותקין, אבל היום הוא לא מחפש אותו ולכן יש הרבה תאונות. בדרך לכאן ראינו כמעט תאונה של סטייה מנתיב, שבמקרה לא קרה שום דבר, אבל התאונה הייתה יכולה להיגרם במאת האחוזים באשמת נהג המכונית. אם הוא היה יודע שיש הרבה רכבים דו-גלגליים סביבו, הוא היה מחפש אותו וכך הייתה נמנעת התאונה. אנחנו מודעים לתשדירים של הרשות הלאומית, אתה אנחנו עובדים בשיתוף פעולה הדוק, בנושא העלאת המודעות. אתם גורמים לכך שעוד מעט יהיה נדיר לראות אופנוע בישראל.

דרור גולדמן:

אני מבקש להתייחס לתאונות העצמיות שהוזכרו כאן. שיעור התאונות העצמיות בארץ גבוה משיעור התאונות העצמיות בכל מקום אחר בעולם, לפחות לפי סטטיסטיקה שבדקתי לפיה מדובר בלפחות פעם וחצי יותר מאשר במקומות אחרים.

בחור צעיר שמשלם 3,000 שקלים על קטנוע 125 סמ"ק והקטנוע עצמו עולה 3,000 שקלים, דואג להחזיר לעצמו את הכסף מהקופה, וזה מתבטא בתאונות עצמיות. אני חושב שלזה צריך למצוא פתרון. כבר הצענו פתרונות – ואני לא חושב שזה הפורום לחזור עליהן – והם היו טובים יותר מאשר העלאת התעריפים הנוכחית.

היו"ר גלעד ארדן:

אם אני מתרגם את דבריך, ההצעה שלך היא לקבוע השתתפות עצמית.

דרור גולדמן:

נכון.

גדי אבירם:

אני רוצה לתקן כמה עובדות. בשנת 1999 היינו שותפים לנושא הרפורמה בתחילת דרכה. באותו שלב הכותרות בעיתונים דיברו על העלאות של עשרות אחוזים בתעריפי ביטוח החובה של הרכב הדו-גלגלי ואז שיעור המכירות של הרכב הדו-גלגלי באותן שנים צנח ב-45 אחוזים.

כשאנחנו מדברים על אופנועים, חשוב לעשות סדר. בתוך מדינת ישראל ישנה קבוצה שתשעים אחוזים ממנה הם קטנועים ועשרה אחוזים הם אופנועים. הקבוצה שנמנית על רוכבי האופנועים, עד היום לא התאוששה והיא בירידה. כאשר מדברים על שוק האופנועים, צריך לראות ממה הוא מורכב. בשנה-שנה וחצי אחרונות, כתוצאה מירידת מחירי הדלק וכתוצאה מהצפיפות הנוראית בכבישים, יש עלייה מסוימת בתחום הקטנועים, אבל אם נסתכל על שנת 1999, אז הכותרות בישרו על העלאת עשרות אחוזים, זה לא היה כך. ואגב, זה לא 15 אחוזים, ואני לא יודע על איזה חשבון אתם מסתכלים כי אני יודע מה הוצאות הביטוח בסוכנויות שלנו, מה הסכום שצריך לשלם אדם בגיל מסוים, מה הסכום שצריכה לשלם חברת שליחויות, ואני אומר לכם שלא מדובר ב-15 אחוזים ומבקש לא להטעות את הפורום, כי מדובר בסכום הרבה יותר גבוה, כאשר בחלק מהמקרים מגיעים לחמישים אחוזים.

יואב בן אור:

מדובר על סכום ממוצע. בחלק מהמקרים המחיר יורד.

גדי אבירם:

מגיל 50 התעריפים יורדים. כעובדה, ברגע שעלו תעריפי הביטוח, זה מה שקרה לשוק. יכול להיות שלכם יש נתונים לגבי מספר האנשים שנוסעים בלי ביטוח, אבל גם לנו יש את הנתונים האלה. המצבה מדברת על אלה ששילמו עבור הטסט ולא מדברת על כמה כלי רכב דו-גלגליים קיימים. נניח עוד הנחה אחת והיא שכל אלה שלא שילמו טסט, גם אין להם ביטוח.

אנחנו מלווים מישהו שנפגע בתאונת דרכים, רוכב על אופניים, ואין לו ביטוח, וזה אומר מעמסה על כל הציבור. אם אנחנו מדברים על כך שעשרים אחוזים מרוכבי האופנועים רוכבים ללא ביטוח, וזה עם התעריפים הנוכחיים, אין לנו ספק שמספר רוכשי הרכב הדו-גלגלי יצטמצם אבל שיעור רוכשי הפוליסות יצטמצם הרבה יותר. לכן המעמסה תיפול עליכם כאוצר וגם עלינו כציבור והיא הרבה יותר גדולה.

מה ביטוח החובה שמשלם נהג משאית סמיטריילר?

קריאה:

4,000 שקלים.

גיורא נדל:

הוא משלם כמו שמשלם בעל קטנוע 125 סמ"ק.

גדי אבירם:

למה אותו נהג סמיטריילר צריך לשלם ביטוח? הוא לא צריך לשלם שקל אחד כי הוא בטוח, מאחר שהוא נוסע במכונית שהסיכוי שלו להיהרג בה שואף לאפס, אבל בדרך הוא יהרוג כמה אחרים.

אם אנחנו מדברים על אבסורדים, ניקח את התאונה האחרונה שארעה בצפון של אותו נהג – הוא היה שיכור - שפרמיית הביטוח שלו הייתה 3,200 שקלים והוא הרג משפחה שלמה בת שלושה אנשים.

אי אפשר להסתכל על הכול דרך החור שבגרוש אלא צריך להסתכל על המכלול וצריך לקבל החלטה אחת נכונה והיא האם רוצים רכב דו-גלגלי בישראל או לא רוצים. בשיטה שאתם מציעים, התוצאה הסופית היא ירידת הרכב הדו-גלגלי וגם לא בפרופורציות הקיימות היום, שהן עדיין רחוקות מאוד מהקיים באירופה.

יעקב כהן:

אני חושב שכאשר אנחנו מדברים על תעריפי ביטוח, כל הנושא של רכב דו-גלגלי מאוד מורכב. מחד, אנחנו רוצים לעודד את הקטנועים ולהפחית את מסות כלי הרכב בכבישים, אבל מצד שני אנחנו לוקחים בחשבון שנושא הקטנועים מהווה סיכון. אנחנו רואים צעירים נוהגים ברכב הזה שמהווה סיכון וזה מזעזע לראות אותם.

אני הייתי חושב שנרצה לדבר על העלאת התעריפים ולעשות דבר ברור. מי שיש לו עבר נקי, יקבל הנחה, וזה יהיה המדד העיקרי. מי שנתפס בעבירות על החוק, הוא ישלם את מלוא המחיר.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה אומר שעדיף שהסבסוד יבוא על-חשבון אלה שעושים את העבירות.

יעקב כהן:

בדיוק. מצד אחד אנחנו רוצים לעודד את הנסיעה בקטנועים, אבל מצד שני הם מהווים סיכון ולדעתי הם נוהגים בפראות.

הקטנוע הוא כלי עזר והצלת נפשות בארגוני החסד ואנחנו צריכים לקחת זאת בחשבון. האנשים האלה עושים שירות למופת וכשזקוקים להם, הם מגיעים הראשונים. אנחנו לא צריכים לפגוע בהם, וזה בנפשנו לעזור להם. אם אנחנו מחליטים להעלות את התעריף, צריך לראות איך אנחנו פועלים לגבי הארגונים האלה שעושים עבודת חסד כך שאצלם לא תהיה העלאה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מתנגד לחלוטין לעשות הבחנה בתוך כלי רכב דו-גלגלי. גם צלמי עיתונות זה דבר חשוב בחיזוק הדמוקרטיה, וגם השליחים שמביאים פיצות כי הם משביעים את הרעבים.

יעקב כהן:

אנחנו מדברים על מתנדבים שמצילים נפשות. יש הבדל בין מי שבאמצעות הקטנוע מרוויח כסף, ואפילו עושה דברים טובים ונכונים, לבין מי שעוסק בהצלת נפשות, שזו עבודת התנדבות.

היו"ר גלעד ארדן:

מי שמציל נפשות, עוד 15 אחוזים לא ימנעו ממנו להציל נפשות. אמנם אני צעיר ממך, אבל כחבר כנסת אני ותיק ממך. האוצר יודע יפה מאוד לעשות הפרד ומשול. כשהולכים למאבק, בוא נישאר מלוכדים ונדבר על כל ענף הרכב הדו-גלגלי. ברגע שתתחיל לעשות הפרדות, מי צריך לשלם יותר או פחות, אפשר לסגור את כל המאבק הזה כי יהיה חבל על הזמן וגם אותם אנשים שאתה מדבר עליהם בסופו של דבר לא יקבלו הנחה.

יצחק זיו:

השאלה הנשאלת היא האם המטרה שלנו היא לעודד או לא. אם זה היה דבר שלילי, לא היינו רואים בכל העולם את התופעה של עידוד הרכיבה על הרכב הדו-גלגלי. אנחנו צריכים לקחת את הנקודה הזאת כמטרה, לעודד ולא להקשות. אין ספק שהרכב הדו-גלגלי יתרום מבחינת עומס התנועה ונוחות הנסיעה. אם אנחנו מסתכלים על תאונות, אנחנו רואים גם את אותו נהג על רכב ארבע גלגלים שנוסע כמו מטורף. אי אפשר להשליך את זה על רוכבי הרכב הדו-גלגלי. התאונות של אותו אדם שנהג ברכב ארבע גלגלים שגרם לתאונה שבה נהרגו אנשים, אם ניקח את היחס, נראה שהמצב שם הרבה יותר גרוע. למה להיטפל דווקא לרכב הדו-גלגלי? שנים נסעתי ברכב דו-גלגלי ופעם מכונית העיפה אותי ואחר-כך הנהג ניסה לברוח. אני לא לקחתי עורך-דין, ולפוגע היה כסף רב, כך שיכול היה לסיים את העניין בעסקת טיעון.

אנחנו צריכים לעודד את הנהיגה ברכב הדו-גלגלי ולא להכשיל אותו. כמה שיהיה יותר רכב דו-גלגלי, העומס בכבישים ירד. אי-אפשר להתייחס לאותו נהג מטורף, כי נהגים מטורפים קיימים בכל מגוון כלי הרכב. שמענו על עלות ביטוח החובה של נהג הסמיטריילר ורוכב הדו-גלגלי, וזה אבסורד. בואו נחשוב לכיוון החיובי ולא נעלה את הביטוח לרכב הדו-גלגלי אלא להיפך, נקטין את העלות.

היו"ר גלעד ארדן:

חבר הכנסת חסון, אולי תתייחס גם לפגיעה שעלולה להיות בדור הצעיר שהוא אולי הצרכן העיקרי או בין העיקרים. אני גם יודע שבעבר המפלגה שלי שילמה מחיר קשה על טעויות שהיו, או אולי אגרסיביות יתר, במשרד האוצר. אני בטוח שאתם לא תעשו את אותן טעויות כי בסך הכול שר האוצר הוא ממפלגתך, ובסופו של דבר זוהי החלטה של מדיניות ממשלה.

יואל חסון:

שמעתי את הממונה על הביטוח ואני מקבל את העניין שבאמצעות ביטוח לא מעודדים, אבל בסך הכול אנחנו לא חיים במדינת ביטוח ובמדינת ישראל. בסופו של דבר לכל דבר יש השפעה ולכל דבר יש קשר. אני בטוח שזה לא המפגש האחרון שלנו, ולכן הייתי מבקש לשמוע, גם משר התחבורה, כי אולי זה לא מתאים לתכנון התחבורתי של מדינת ישראל. יכול להיות שמדינת ישראל ברמה הגדולה שלה דווקא כן רוצה להרחיב את השימוש ברכבים הדו-גלגליים ורוצה, לדוגמה, לגרום לכך שהכבישים לא יהיו כל כך צפופים, כמו שקרה במדינות אחרות שמעודדות שימוש ברכבים דו-גלגליים.

אני מבין את העניין, ושאתה חי מבחינתך באיזשהו מקום די סגור ומקבל את התמונה הכוללת שלך, אבל התמונה הכוללת שלך משפיעה על כולם וצריך לשים לב שהכוונה שלך להסדיר את הדבר הזה לא תביא למצב שהביטוח של הכלי הזה - שהוא כלי זול וכלי תחבורתי חשוב לצעירים, לסטודנטים, לאנשים שאין להם יכולת להחזיק רכב, כי לא לכולם יש יכולת להחזיק מכונית ואנשים יכולים להחזיק קטנוע ביתר קלות מאשר להחזיק רכב - יהפוך ליותר יקר מאשר מחיר כלי הרכב עצמו.

אני מבין את התפיסה העקרונית שלך, אבל אני אומר לך שאתה לא יכול לחיות במדינת הביטוח שלך ולא להסתכל על התמונה היותר רחבה. העניין הזה של פגיעה, אנחנו רואים את זה גם בליסינג, וזה לא קשור אליך, שם מדברים עכשיו על פגיעה בקבוצות כביכול קטנות, ופותרים את זה בכך שיוזילו לכלל אבל ייקרו לקבוצות הקטנות. אני לא מבין את הדברים האלה אבל אני לא חושב שצריך לפגוע בקבוצות קטנות וממוקדות כדי לעזור לקבוצות הגדולות בעצם ההוזלה שאתה רוצה לעשות בפול או באחוזים.

בדיונים הקרובים אתה כן צריך לקחת בחשבון את ההשפעה הגדולה של העניין ומבחינתי הייתי רוצה גם לראות מה תפיסתה של מדינת ישראל, לא רק מבחינת האוצר אלא גם מבחינת משרד התחבורה, לגבי השימוש ברכב הדו-גלגלי כי לדברים האלה יש קשר.

היו"ר גלעד ארדן:

האם האוצר פנה אליכם בחודשים האחרונים כדי לשמוע מהי מדיניותכם בקשר לנושא הזה?

דפנה עין דור:

לא פנו לא לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים וגם לא למשרד התחבורה. אנחנו שמענו על זה לראשונה ביום חמישי, לקראת הדיון היום.

שרית לוי:

מספר נתונים סטטיסטיים. עד ספטמבר השנה היו 31 הרוגים בתאונות דרכים עם אופנועים, מתוכם 13 היו אופנועים שהם מעל 501 סמ"ק, שאלה הם האופנועים הגדולים.

השנה ערכנו מחקר גדול לגבי סיכון הרכיבה ברכב דו-גלגלי והמחקר כלל נתונים סטטיסטיים, ראיונות ותצפיות. בתחום הסטטיסטי התברר – נבדקו נתונים משנת 1999 עד 2005 – שאי אפשר לומר שכל הרכב הדו-גלגלי מהווה מקשה אחת אלא יש חלוקה מאוד ברורה בין הרכבים הגדולים שהם מעל 250 סמ"ק לבין הרכבים הקטנים שהם עד 250 סמ"ק.

מהנתונים עולה שהאופנוע הכבד הוא פי עשר יותר קטלני מאשר האופנוע הקל ופי עשר מעורב יותר בתאונות קטלניות והוא מאוד מסוכן. הוא מסוכן דווקא בתחום הבין-עירוני והוא מסוכן בגלל המהירות הגבוהה של הנסיעה. כאן מדובר בנהגים יותר מבוגרים כי להם יש את האמצעים לרכוש את האופנוע הזה. הרכבים הקטנים יותר נמצאים בתחום העירוני, וכאן קיימות הרבה תאונות קלות, לא קטלניות ולא קשות, והן ברמת סיכון כמעט כמו ברכב פרטי. כאשר מדובר בתאונות קשות וקטלניות, מדובר בכלי הרכב הכבד.

במחקר רואים גם בעיות נוספות כמו התנהגות בעיר, איך הנוהגים ברכב דו-גלגלי מסכנים את הולך הרגל, חניה במעבר חציה וכולי. כאן אנחנו מדברים על תיקון התשתית, בעיקר בעיר כמו תל-אביב, כך שיהיה להם מקום חניה. הרשות יחד עם ארגון האופנועים מכינה ערכה לנהגים הצעירים בתחום הכשרת הנהיגה, כך שכל נהג צעיר שיקבל רישיון, יקבל ערכה שבה תהיה הדרכה שתאמר לו מה הדברים המסוכנים.

היו"ר גלעד ארדן:

הרלוונטיות של המחקר לדיון יכולה להתמצות אם תספרי לנו על השלכות של כלי רכב דו-גלגליים בכלל בבטיחות בדרכים. נניח שאותם שמונים אלף רכבים דו-גלגליים, חצי מהם היו עוברים לרכב פרטי, זה היה מוסיף לבטיחות בדרכים?

שרית לוי:

לא. מדובר כאן באותה רמת סיכון. מבחינת רמת סיכון, זה לא היה מוסיף כי הם כמעט באותה רמת סיכון של רכב פרטי.

יואל חסון:

מה עמדתו משרד התחבורה כשהוא יושב היום ומתכנן את המדיניות התחבורתית של מדינת ישראל?

שרית לוי:

על זה אני לא יכולה לענות. אני יכולה להתייחס לבטיחות בדרכים. מבחינת התאונות עם הרוגים ופצועים קשה, אני אומרת שהכלי המסוכן יותר הוא הרכב הכבד, הוא גם מסוכן בתחום הבין-עירוני וגם במקרה של תאונות עצמיות בהן הם מעורבים.

דפנה עין דור:

לגבי עמדה מוסכמת, מכיוון ששמענו על הדיון רק ביום חמישי, לא קיימנו את הדיון לגיבוש העמדה. בעיקרון אנחנו רואים דיפרנציאציה בין קבוצות האופנועים. בתשעים אחוזים מדובר ברוכבים בתוך הערים, שם זה באמת מתייחס להיבט של הגודש, חניה ואיכות סביבה, שזה בצד היתרון. מצד שני, עדיין קיים ההיבט של בטיחות בדרכים ואנחנו צריכים לקיים את איזון האינטרסים ולבחון את התשובה. עדיין אין לנו תשובה עקרונית, אבל אנחנו תומכים בעניין של תעריף דיפרנציאלי בהתאם למעורבות.

היו"ר גלעד ארדן:

כיוון שיש חברי כנסת שפנו אלי, כולל אנכי, שמעוניינים לקדם יוזמות חקיקה פרטיות בנושא, הייתי מבקש שמשרד התחבורה יכין איזושהי עמדה לגבי כל ענף הרכב הדו-גלגלי - אם אתם רוצים לעשות חלוקות, תעשו – וזאת כדי לבחון את כל ההשלכות מבחינת ההשפעה על הבטיחות בדרכים. זה מוזר שיש כאן זרוע אחת של המדינה שפועלת בכיוון מסוים ואילו זרוע אחרת פועלת אחרת.

יכולה להיות סתירה. אם יבוא משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ויאמר שלעניות דעתו צריך לעודד כלי רכב דו-גלגלים ולגרום שיהיו כמה שיותר כי אם לא תהיה צפיפות, יהיו פחות תאונות דרכים. יכול להיות שהמשרד יאמר שהצפיפות גורמת ליותר תאונות. יכול להיות שהחברה הלאומית לדרכים תשקיע יותר תשומת לב בתשתיות שמותאמות גם לכלי רכב דו-גלגליים, הרשות הלאומית תעשה קמפיינים שיעוררו את תשומת לב הנהגים על ארבע גלגלים לכך שיש סביבם גם כלי רכב מסוג אחר. יכולות להיות לזה השלכות נוספות, אבל לדעתי צריכה להיות עמדה מתואמת בין משרדי הממשלה.

אלכס מילר:

אני בטוח שכל כלי רכב שנוסע, יש בו סכנה והמדובר בנהג עצמו. אני לא חושב שאפשר לדבר על הכלל מבלי לחשוב על האלטרנטיבות. השאלה היא מה האלטרנטיבות לאותם אנשים שכלי הרכב הדו-גלגלי מהווה פרנסתם, מה האלטרנטיבה לאותם נהגים שהיום אמורים לעמוד שעות בפקקים וכולי. היום רוצים לקדם משהו ללא בדיקת האלטרנטיבות. אנחנו פוגשים את העניין הזה לא רק בנושא תאונות הדרכים ורואים שאין אלטרנטיבה.

אני חושב שבסופו של דבר צריך לחשוב גם על הצד השני, ולפני שמקבלים החלטות, צריך לקחת את כל הנושא ולראות איך אפשר להתמודד אתו.

זהר גרינברג:

בעיר בישראל, כביש עירוני, רמזור הופך אדום לכלי הרכב וירוק להולך הרכב שחוצה. על קו העצירה עומדים רוכב אופניים ורוכב אופנוע והם ממתינים. נהג מכונית שלא שם לב, פגע בשניהם, בדיוק עבר גם הולך רכב ואנחנו רואים תאונה בה שלושה אנשים שהם מחוץ לערב – הולך רכב, רוכב אופניים ורוכב אופנוע. מדוע אתה חושב שצריך להטיל על רוכב האופנוע את האחריות הביטוחית המלאה, להטיל אפס אחריות על הולך הרכב, להטיל אפס אחריות על רוכב האחריות ולהטיל אפס אחריות על נהג המכונית? רוכבי האופנועים נמצאים מחוץ לרכב ומי שהוא גורם סיכון, זה הרכב ולא האופנוע. רוכב האופנוע נתון רק לסיכון עצמי וגם זה ברמה מסוימת.

אבשלום וילן:

אני מתנצל על שהגעתי מאוחר. לפני שנתיים קיימנו דיון דומה, וכבר אז התחילו את התהליך בו העלו באופן דרמטי את הביטוח על כלי הרכב הדו-גלגליים. השאלה היא שאלה של מדיניות. האם הבעיה היא מקסימיזציה של כסף לאוצר מדינת ישראל, או בכל אופן יש הערכות לגבי עידוד השימוש ברכב דו-גלגלי או שאין רצון לעודד.

השאלה היא איך קורה שבישראל ארבעה-חמישה אחוזים משתמשים בישראל ברכב דו-גלגלי ובאירופה משתמשים 25 אחוזים. אנחנו רק בתחילת הדרך בשימוש ברכבות, כך גם לגבי השימוש ברכבות קלות, רכבת תחתית אין לנו, וכל המדינה היא פקק אחד גדול. נראה לי שהמדיניות של ההעלאה בצורה דרמטית את ביטוח כלי הרכב הדו-גלגלי תגרום בטווח ראייה כוללת לא ליתרון למדינה, אלא בדיוק להיפך.

אנחנו רואים את הפגיעה והיא המהותית כאשר אנשים נוסעים ללא ביטוח. צריך לראות מה קרה עם המספרים מאז העלינו את התעריפים לפני שנתיים ולראות כמה אנשים מכוח הנסיבות – וזה לא בסדר, זו עבירה על החוק וזה סיכון שלהם – לא מבוטחים. אני מציע לאדוני היושב-ראש לבדוק את זה. נראה לי שהקפיצות כאן גדולות מדי, מהירות מדי, והתוצאה הסופית המתקבלת מבחינה לאומית כוללת, שכרה יוצא בהפסדה.

אבישי ברוורמן:

אני לא נוהג באופנוע. פעם רכבתי על אופניים, הבנים שלי רוכבים על אופניים, ואחת הסיבות לכך שאני לא נוהג היא משום שזה מסוכן. בתרבות הנהיגה שקיימת היום בארץ, כשאתה חשוף בגלגל, אתה בסכנה גדולה.

אני מסכים לדברי חבריי. מדינת ישראל הפכה לפקק תחבורתי. תל-אביב היום תעלה ליגה במרכז אם יתחילו לנסוע באופנועים ובאופניים. זה התחיל כמובן עם דב פרומן בהיי-טק והיום זה כבר ממשיך הלאה. יש כשלי שוק, וכאשר יש כשלי שוק, אתה רוצה לתקן אותם. אחד מכשלי השוק היא צפיפות וצפיפות מתקנים כשאומרים שרוצים להגיע לתחלופה מרכבים שגורמים צפיפות לרכבים קלים. לכן אנחנו רוצים שכמה שיותר אנשים ייסעו בתל-אביב באופנועים, בקטנועים ובאופניים. באוניברסיטת בן-גוריון חשבנו לקנות אופניים ורצינו שכל הסטודנטים ישאירו אותם כמו שקורה באמסטרדם ויתחלפו, אבל אמרו לי שזה לא יכול להיות במציאות התרבותית בישראל, כי רוב זוגות האופניים שישאירו אותם, יגיעו למקום אחר.

אני חושב שברור שהתפקיד של המדינה במקרה הזה הוא לעודד את רוכבי האופנועים והאופניים ולהגן עליהם, שאם לא נעשה כן, נהיה בפקק עוד יותר גדול וגם נעניש אנשים שמנסים לעשות זאת על לא עוול בכפם. לכן, במקרה הזה זה גם נכון מבחינה ציבורית. חברות הביטוח צריכות להסתכל על התמונה הכללית וכאן מדינת ישראל צריכה להתערב. אמרתי, זה גם נכון מבחינת הגנה אישית על הרוכבים, אבל זה גם נכון מבחינה ציבורית וזה יתרום להורדת הצפיפות ומעבר לאלטרנטיבות יותר יעילות של שימוש באופנועים ובאופניים בערים הגדולות.

עמית ברגמן:

כמה נתונים בנושא תאונות הדרכים. בחודשים האחרונים אני מקבל נתונים ישירות ממחלקת חקירות תאונות דרכים במשטרה ומשוחח אתם אחת לשבוע. הנתונים שלי לגבי תאונות קשות וקטלניות בחודשים האחרונים אומרים שבין שבעים לתשעים אחוזים – תלוי באיזה חודש אנחנו מדברים – מהתאונות הקשות והקטלניות הן תאונות מעורבות, זאת אומרת, תאונות בין מכונית לאופנוע. אני מכיר הרבה תאונות - שקרו בגלל שלא ראו ובגלל שטעו – בהן נהג מכונית הרג רוכב אופנוע והוא עצמו יצא ללא כל נזק.

אני רוצה להגיד שבהיבט הזה אנחנו מדברים בדיני נזיקין. מטרת דיני הנזיקין היא להחזיר את הנפגע למצב שהיה לפני קרות התאונה, אבל לדיני הנזיקין יש עוד מטרה מהבחינה הכללית והיא להקטין את תוחלת הנזק. אם אנחנו מטילים את האחריות לנזק הזה על רוכב האופנוע, שום דבר בהתנהגות שלו לא ישתנה, כי ממילא האינטרס שלו לשמור על חייו גובר על הכול. אם לעומת זאת נטיל את האחריות על נהגי המכוניות, אנחנו מאמינים, וזה בטוח, שתוחלת הנזק תקטן. זאת אומרת, תגבר המודעות של נהג המכונית שיודע שהוא הולך לשלם, ולשלם הרבה, על פגיעה ברוכב אופנוע.

בעניין הזה אני לא מסכים עם המפקח על הביטוח שרואה את הכול דרך חצי החור של הביטוח. הנושא הוא לא רק אינטרס לפי שיקול אקטוארי פרופר. זאת אומרת, האם נהג שהיה מעורב בתאונת דרכים, הביטוח שלו יעלה בשניים וחצי אחוזים או בחמישה אחוזים, זה לא רק רלוונטי בהתאם לסיכון העתידי שלו אלא זה גם רלוונטי למדיניות של המדינה למנוע תאונות דרכים.

אני יכול לומר שבמדינות מתוקנות אחרות בעולם הפרמיה עולה בשלושים, חמישים ושבעים אחוזים עד שאותו אדם לא יכול לרכוש ביטוח כי הוא גרם ליותר מדי תאונות.

אם נטיל את האחריות על רוכב האופנוע, לא יקרה שום דבר כי לנהגי המכוניות, אלו שגורמים לתאונות, זה לא משנה. אם לעומת זאת נטיל על נהגי המכוניות, המצב ישתנה. לכן אנחנו בעד צו חציה של מאה אחוזים.

שי פוגל:

בדיון נאמרו דברים רבים, אבל הדבר היחיד שחסר לי כאן הם המספרים. בסך הכול הפול הפסיד השנה כמאתיים מיליוני שקלים, והפול הוא כמעט כולו אופנועים. איך שמסתכלים על זה, גם היום יש כאן סבסוד של כמעט מאה שקלים על-ידי כל נהג אופנועים במדינת ישראל. בעצם אנחנו לא מדברים האם מסבסדים את האופנועים אלא השאלה היא בכמה מסבסדים.

יואל חסון:

אני מכיר הרבה אנשים שהיו מוכנים לשלם את מאה השקלים ושיהיה פחות צפוף בכבישים. כולנו מסבסדים את כולנו. יש פעמים שאתה משלם יותר ויש פעמים שאתה משלם פחות, זה מסבסד אותך וההוא מסבסד אותו.

שי פוגל:

הסבסוד לא בטל בשישים. מדובר בהרבה כסף שמוטל על נהגי הרכבים. הסבסוד מגיע ל-5.7 אחוזים. ההפסד היה 120 מיליוני שקלים וכל שנה הוא עולה. גם אני לא אתן לילדיי לנהוג על אופנוע במדינת ישראל כי מי שחושב שזה כלי לא מסוכן, שלא יעבוד כאקטואר.

גיורא נדל:

בסביבות שבע שנים ובתסכול רב אני מלווה את התהליך הזה. התסכול נובע מזה שהדברים כבר נאמרו. לפני הרפורמה כולנו דיברנו בדיונים על העניין הזה שהוא יהיה טוב. אנחנו לא היינו שותפים לעמדת חברות הביטוח שאמרו שתהיה בעיה, שהמחיר יעלה ושלא יהיו מבטחים למכוניות. אנחנו הבנו את התמונה מהרגע הראשון, ואמרנו שהאופנועים ייזרקו לכלבים. אמרנו את זה מראש וזו נבואה שמגשימה את עצמה. אנחנו ידענו להיכן נגיע.

הגשנו לכנסת הצעות וההצעות היו טובות. אני רוצה שהמפקח על הביטוח יאמר לי היום שההצעות שהגשנו בזמנו, שזה אומר השתתפות עצמית בצו חציה שהוא מאה אחוזים, לא פותרות את הבעיה. נכון, יש בעיה פילוסופית מאחורי השאלה האם כן או לא צריך להיות היטל מסוים על הרכב האחר, בזכות העובדה שכאשר הוא מעורב בתאונת דרכים, הוא רוצה לראות מולו אופנוע והוא לא רוצה לראות מולו אוטובוס. אני חושב שבכך שאני נמצא על הכביש עם האופנוע שלי אני עוזר לו. אני רוכב על אופנוע למעלה מעשרים שנים ונהנה מזה.

לטעמי הדבר נעשה בחטף. מתקיים כאן דיון ציבורי והדיון הוא כבד. צריך לעצור את המהלך הזה, לקיים את הדיון הזה ולקיים אותו בצורה מקצועית, לתת לכל הגורמים לדבר ולהראות למה הפתרונות שמוצעים הם לא אלה שנלקחים.

יעקב כהן:

כשאנחנו מסתכלים על התעריפים החדשים המוצעים, ההפרש בין עד 250 סמ"ק ומעל 250 סמ"ק, הוא בסך הכול עשרים אחוזים בתעריף. כאן צריך לזכור את הנתונים שמסרה קודם גברת שרה לוי כאשר מדובר בפי עשר תאונות.

בכבישים העירוניים נוסעים רכבים דו-גלגליים עד 250 סמ"ק וכאן יש לנו אינטרס להוריד את העומס בכבישים. לכן לדעתי במקרה של רכב עד 250 סמ"ק צריך להשאיר את המחיר כמות שהוא, ואם להעלות אותו, להעלות ברכב מעל 250 סמ"ק.

היו"ר גלעד ארדן:

מתי אמורה להיכנס העלאת התעריפים?

ידין ענתבי:

ב-1 בדצמבר.

היו"ר גלעד ארדן:

תהיה מוכן לשקול דחייה של חודש כדי לאפשר דיון ציבורי?

ידין ענתבי:

אני אדבר אתך אחרי הישיבה. אני לא בטוח שנכון לעשות את זה.

קריאה:

לנו אין מה לומר בנושא?

היו"ר גלעד ארדן:

כרגע יש לכם רק מה לומר בנושא.

קריאה:

העניין סגור?

היוי"ר גלעד ארדן:

שר האוצר קשוב לרחשי הציבור.

קריאה:

אם זה סגור, נלך למקום אחר.

היו"ר גלעד ארדן:

צריך אישור של ועדת הכספים?

ידין ענתבי:

לא.

אני רוצה לחזור לנקודה המהותית והיא אומרת את הדבר הבא: אין כיום בישראל מדיניות לעודד אופנועים. כשמסתכלים על התמונה הכוללת, כשמסתכלים על החניה, כשמסתכלים על הפקקים אל מול הדברים האחרים – שזה אובדן עצום של ימי עבודה למשק, שזה שימוש בתשתיות של בריאות, אובדן ימי לימודים – אין מדיניות של ממשלה שאומרת שצריך לעודד. גם אם הייתה מדיניות כזאת, אנחנו לא משתמשים בשאר המבוטחים בישראל כדי לעודד את המדיניות הזאת. אם אני רוצה לעודד מזון בריא בישראל, אני לא מעלה את המחירים של המזון הלא בריא ובאופן פיקטיבי מוזיל את המחירים של המזון הבריא ואומר לאנשים שיסתדרו ביניהם. אם אני רוצה לעודד, לממשלה יש כלים לעשות זאת והיא אכן מפחיתה מיסים, היא מבטלת מיסי קנייה וכולי.

היו"ר גלעד ארדן:

כשמפחיתים מס הכנסה באזור מסוים, זה לא על-חשבון כל האחרים שמשלמים יותר?

ידין ענתבי:

באמצעות הכלי שנקרא מס ולא באמצעות כלי שנקרא ביטוח.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת סמנטיקה.

ידין ענתבי:

זה בכלל לא סמנטיקה. הביטוח חי בפני עצמו. אם אתם רוצים לעודד אופנועים – ואני לא בטוח שזה המצב, ואני לא בטוח שזה נכון לעודד אופנועים בישראל על רקע תרבות הנהיגה הקיימת כאן – תרימו את הנטל, תציעו הצעות מתאימות, נוריד את מס הקנייה, נוריד את המס על הדלק וכולי.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא בטוח אם רוצים או לא רוצים לעודד למרות שלפי דברי חברי הכנסת נראה לי שכן רוצים לעודד, אבל לפי מה שאומר משרד התחבורה, אין לו עדיין החלטה. יש פה החלטה של משרד האוצר שלא תואמה עם מדיניות משרד התחבורה, כי שמענו כאן מנציגת המשרד שאין עדיין מדיניות ברורה של משרד התחבורה בנושא הזה.

אני רוצה לנסות לסכם את הדיון מתוך הידיעה שועדת הכספים גם עומדת לדון בנושא הזה, וזה לא סוף פסוק. אני רוצה לסכם ומבקש את הסכמת חברי הכנסת לסיכום הבא:

ועדת הכלכלה מכירה ביתרונות כלי הרכב הדו-גלגליים מבחינת הפחתת הצפיפות בכבישים, הקלת מצוקת החניה בערים הגדולות והורדת זיהום האוויר. אין ספק כי העלאת תעריפי ביטוח החובה, כפי שהוחלט באגף המפקח על הביטוח, החל מה-1 בדצמבר 2006, עלולה להביא לפגיעה קשה בכל ענף הרכב הדו-גלגלי אשר כתוצאה ממנה עלולה הצפיפות של כלי הרכב הרגילים בכבישים לעלות ועלולות להיגרם יותר תאונות דרכים.

הוועדה קוראת למפקח על הביטוח ולשר האוצר לשקול מחדש את העלאת התעריפים ובכל מקרה, בינתיים, להקפיא את ביצוע ההחלטה עד לדיון ציבורי שיתקיים בכנסת עם שר האוצר.

הסיכום מקובל? מקובל.

בכל מקרה, חברי הכנסת מוזמנים לשקול יחד אתי, או לנסות לשתף פעולה, בקידום יוזמות חקיקה, כדי לתקן את ההחלטה הזו, במידה והיא לא תוקפא.

תודה רבה. הדיון סגור.

**הישיבה ננעלה בשעה 09:45**