



רשומות

# הצעות חוק

ה מ מ ש ל ה

11 באוגוסט 2021

1440

ג' באלול התשפ"א

עמוד

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 129) (רכב עצמאי ורכב בעל עצמאות מותנית),

התשפ"א-2021 ..... 652

## הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 129) (רכב עצמאי ורכב בעל עצמאות מותנית), התשפ"א-2021

תיקון סעיף 1. 1. בפקודת התעבורה<sup>1</sup> (להלן – הפקודה), בסעיף 1 –

### דבריו הסבר

בפיתוח, ואף כי לפי לשון החוק המוצע הוא חל על רכב שמותקנת בו מערכת כאמור, לא צפוי שכלי רכב מסוג זה יגיעו לבשלות תפעולית בתקופה הקרובה.

מדינת ישראל נמצאת בחזית הפיתוח של טכנולוגיות בתחום הרכב העצמאי האמור, וכיום קיימות כמה חברות, ישראליות וזרות, העורכות בה ניסויים בנסיעת רכב עצמאי בניסויים אלה, מערכת הנהיגה העצמאית נוהגת את הרכב, אך מצוי בו נהג שתפקידו להשתלט על הרכב במקרה חירום, וכמו כן אין ברכב נוסעים והוא אינו משמש למטרות מסחריות. ניסויים אלה נערכים על פי אישור שנתון המפקח הארצי על התעבורה (להלן – המפקח הארצי) לפי תקנה 16א לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן – תקנות התעבורה). תקנה זו מסמיכה את המפקח הארצי לפטור את מי שעורך ניסוי ברכב, מהתקנות המנויות בחלק ב' לתקנות התעבורה – תקנות שעניינן ההתנהגות בדרך, בתנאים או בלא תנאים. מדובר בפטורים מחובות החלות על הנהג ברכב רגיל, כגון חובת החזקת ההגה על ידי הנהג. פטור מחובה כזו, לצורך הדוגמה, מאפשר לעורכי הניסוי, למרות נוכחותו של נהג בכיסא הנהג, לבחון את יכולת הרכב לנסוע בלא התערבות הנהג – למשל בלי שהנהג נדרש לסייע עם ידיים על ההגה וכיוצא בזה.

על פי החלטת הממשלה מס' 2316 מיום כ"ד בטבת התשע"ז (22 בינואר 2017) שעניינה תכנית לאומית לתחבורה חכמה, מדינת ישראל מעוניינת להיות מדינה מובילה בתחום הרכב העצמאי. בהתאם, נדרשת תשתית נורמטיבית שתאפשר ביצוע ניסויים ברכב בדרגת עצמאות גבוהה יותר מזה שמאפשרת האסדרה הקיימת היום.

אם כן, הצעת חוק זו נועדה להסדיר את המעבר משלב הניסויים בכלי רכב עצמאיים שיושב בהם נהג בטיחות כאמור, לשלב של נסיעות ניסיוניות ברכב עצמאי בלא נהג כלל, ואף עם הסעת נוסעים, וכן למטרות מסחריות, כלומר בשכר או שלא בשכר, וכל זאת באמצעות מגוון פתרונות טכנולוגיים להפעלת כלי רכב עצמאיים וכפי שיפורט להלן.

עד כה התקיימו בארץ ניסויים אחדים בהפעלת כלי רכב עצמאיים ובעלי עצמאות מותנית במתווה שבוחן רק את עצם תפקודיו של הרכב בתנאים שונים, וזאת בנוכחות נהג בטיחות (אף כי אותו נהג אינו נוהג ברכב בפועל אלא רק זמין להתערב בנהיגת הרכב לפי הצורך) ובלא הסעת נוסעים באופן מסחרי. מטרתה של הצעה זו היא אסדרת הפעלה ניסיונית של רכב עצמאי בלא נהג כלל, וכן במתווה הפעלה מסחרי, כלומר שבו, בניגוד לניסויים המתקיימים

כללי בשנים האחרונות מתקדם בכל העולם פיתוחו של רכב עצמאי (המכונה "אוטונומי"), כלומר רכב שמסוגל לערוך נסיעות בדרך, ואת הנהג מחליפה מערכת נהיגה עצמאית המורכבת מרכיבי חומרה ותוכנה שמאפשרים לה את השליטה על הרכב, ומערכת זו מבצעת את פעולות הנהיגה של הרכב על סמך נתונים הנאספים על ידי חיישנים, מצלמות ואמצעים נוספים, ומעובדים בטכנולוגיה של בינה מלאכותית.

מערכות הנהיגה האמורות מתאפיינות בדרגות שונות של עצמאות, ומקובל לסווגן על פי סיווג לדרגות שקבע ארגון המהנדסים בארצות הברית (ה- SAE International). הסיווג מפורסם על ידי הארגון: Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles J3016 202104 (להלן – J3016), כפי שמתעדכן מוזמן לזמן.

מערכות נהיגה בדרגות 1 ו-2 הן מערכות שמסייעות לנהג האנושי בפעולת נהיגה מסוימת בלבד, דוגמת בקרת שיוט; כלי רכב שמותקנות בהם מערכות אלה אינם בגדר כלי רכב עצמאיים והחוק המוצע לא עוסק בהם.

מערכת נהיגה בדרגה 3 היא מערכת נהיגה שמסוגלת לבצע חלק מפעולות הנהיגה במקום הנהג, אך נדרש שיהיה ברכב נהג שיבצע את שאר הפעולות. מאחר שברכב כאמור יש נהג שמבצע פעולות נהיגה, והוא יכול גם לבצע את הפעולות שמערכת הנהיגה המותקנת ברכב מסוגלת לבצע, חלים על רכב כאמור דיני התעבורה בכללותם. כמפורט בדברי ההסבר לסעיף 26 להצעת החוק, החוק המוצע כולל סמכות לתת להפעלתו של רכב כאמור (שמוצע להגדירו כ"רכב בעל עצמאות מותנית") פטורים מסוימים מדינים אלה, אך אינו מסדיר את פעילותו בהיבטים אחרים.

מערכת נהיגה בדרגה 4 היא מערכת נהיגה שמסוגלת לבצע את כלל פעולות הנהיגה במרחב הפעלה שמוגדר לה. רכב שמותקנת בו מערכת כאמור, וכל עוד הוא נוסע במסגרת מרחב ההפעלה האמור, אינו זקוק לנהג אנושי לשם ביצוע הנהיגה. מרחב הפעלה, לעניין זה, הוא מסגרת התנאים שבה מסוגלת מערכת הנהיגה לפעול – מבחינת היבטים פיזיים כגון אזור הפעולה, מוג האוויר, תנאי התאורה ועוד. החוק המוצע רואה ברכב זה "רכב עצמאי" וההסדרים המוצעים בו יחולו עליו.

מערכת נהיגה בדרגה 5 היא מערכת שמסוגלת לבצע את מכלול פעולות הנהיגה בלי הגבלה למרחב הפעלה. בעת כתיבת שורות אלה, מערכת בדרגה זו עדיין מצויה

<sup>1</sup> דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 173; ס"ח התשע"ט, עמ' 318.

(1) בהגדרה "בעל", בסופה יבוא:

"(5) לעניין רכב עצמאי שניתן לגביו היתר כאמור בסעיף 14כז – בעל ההיתר";

(2) אחרי ההגדרה "היתר נהיגה" יבוא:

"הפעלה", לעניין רכב עצמאי – מתן פקודה בשפה קריאת מחשב, למערכת נהיגה עצמאית, הגורמת לנסיעה אחת או יותר של רכב עצמאי, בלא נהג";

## ד ב ר י ה ס ב ר

נוסף על כך, מוצע כאמור להרחיב את הסמכויות המעוגנות בתקנות לאפשר ניסויים ברכב בעל עצמאות מותנית, שבו נדרש נהג לשם ביצוע חלק מפעולות הנהיגה. כיום רשאי המפקח הארצי לתת לעורך ניסוי פטור רק מן ההוראות הקבועות בתקנות התעבורה לעניין ההתנהגות בדרך (ראו פרק שני בחלק ב' לתקנות האמורות). עם זאת, לניסויים ברכב כזה עשויים להידרש פטורים מהוראות נוספות, כמו הדרישה שהנהג (ובעניינו – נהג הבטיחות) יהיה בעל רישיון נהיגה המתאים לסוג הרכב, או הוראות בעניין רישוי הרכב.

אסדרתו של רכב עצמאי כשירות תחבורה הוא מהלך חדשני, ואין ניסיון, חקיקה או תקנים מחייבים לא בארץ ולא בעולם, שניתן להסתמך עליהם וללמוד מהם. בשל זאת מוצעת אסדרה גמישה, באופן שמרבית ההוראות החלות על הפעלת הרכב העצמאי ייקבעו בתקנות, ולעניין בעל היתר הפעלה מסוים – המפקח הארצי על התעבורה יוסמך לקבוע הוראות בהיתר. באופן זה יהיה ניתן לתת פתרון מהיר לצרכים לא צפויים שעשויים להתעורר.

**סעיפים 1, 3 עד 5, 7 עד 10, 11(1), 12, 14, 16, 17(3), 18 עד 21, 22(2) ו-23, 23 עד 25 ו-27 עד 34**

מוצע לתקן כמה הגדרות בפקודה ולהוסיף לה הגדרות של מונחים שונים המשמשים בהסדר המוצע בהצעת חוק זו, הכול כמפורט להלן:

מוצע לקבוע, בהגדרה "בעל" שבסעיף 1 לפקודה, כי לעניין רכב עצמאי שניתן לו היתר להפעלה ניסיונית של רכב עצמאי לפי סימן ג'3 בפרק שני לפקודה כנוסחו המוצע (להלן – בעל היתר הפעלה). בעל ההיתר ייחשב לבעל הרכב. קביעה זו תבוא לידי ביטוי, בין השאר, בהוראות אשר מטילות אחריות על בעל הרכב, כשלא ידוע מי הנהג. כך למשל, סעיף 27 לפקודה קובע כי האחריות לעבירה שנעברה ברכב כשהנהג לא ידוע, מוטלת על בעל הרכב, אלא אם כן יוכיח למי מסר את החזקה ברכב. מאחר שברכב עצמאי אין נהג, האחריות לעבירה כאמור בעת שימוש ברכב עצמאי, תהיה מוטלת על בעל היתר ההפעלה.

עם זאת, בשלב שבו ניתן לגבי רכב שמותקנת בו מערכת נהיגה עצמאית רישיון רכב, אך טרם ניתן היתר להפעלתו לפי ההסדר המוצע בהצעת חוק זו, הרי שהבעלים הרשום של הרכב ייחשב – כרגיל לפי הפקודה – לבעל הרכב, וכך גם במצב שבו הרכב מופעל טרם קבלת היתר ההפעלה, כגון בעת שהוא מבצע נסיעות במסגרת היערכות לקבלת היתר ההפעלה או בדיקות לצורך רישוי הרכב.

היום, לא יהיה נהג ברכב וכן יתאפשר שייסעו בו נוסעים, לרבות נוסעים בשכר וכל זאת בכבישים ציבוריים ובהתאם לתכנית הניסוי כפי שתאושר בידי המפקח הארצי.

לצד ניסויים אלה, מוצע ליצור תשתית חוקית משופרת לעריכת ניסויים בכלי רכב בדרגת עצמאות מותנית, כלומר כלי רכב שיכולים לבצע רק חלק ממשלולות הנהיגה באמצעות מערכות נהיגה עצמאיות, ולכן חייב להיות בהם נהג שיכול לבצע את שאר המטלות כאמור (רכב בעל עצמאות מותנית). לגבי אלה, מוצע להרחיב את סוגי הפטור שיהיה ניתן להעניק למבצעי הניסוי בהם.

האסדרה המוצעת בהצעת חוק זו מבטאת את התפיסה העקרונית של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) לגבי המשך קידום ההתפתחות של הרכב העצמאי בישראל, כאשר פרטים שונים בה עדיין נמצאים בבחינה.

ההסדר המוצע בחוק זה נועד לאפשר ניסוי בשימוש ברכב למטרות שהן ציבוריות באופיין – הסעת נוסעים, לרבות בשכר, כגון בנסיעות שיתופיות, ביצוע משלוחים וייחבן שלצורך שימושים נוספים שיעלו בעתיד, אך לא לשימוש פרטי. זאת, בין השאר, בהתאם לצורך לעודד שימוש בתחבורה ציבורית על פני תחבורה פרטית כדי להתמודד עם בעיות הגודש, וכן לצורך הבטחת יכולת פיקוח יעילה הנדרשת באופן מיוחד בשל הניסויים. לפי ההסדר המוצע, כלי הרכב העצמאיים יופעלו על ידי גורם שיקבל היתר הפעלה, והוא יהיה הגורם שיהיה אחראי מבחינה חוקית לעמידתם של כלי הרכב העצמאיים בהוראות הדין.

ההסדר המוצע בחוק זה קובע דרישות שיהיו תנאי למתן היתר הפעלה, ובהן היות המבקש חברה הרשומה בישראל, וקיומו של מרכז בקרה שנותן לו שירות באופן רציף. דרישות אלה יעוגנו בפקודה או בתקנות מכוחה, וכן בהיתר עצמו, אם מדובר בדרישות שנדרשות לגבי בעל היתר מסוים.

במקביל, ובנפרד מהליך קבלת ההיתר, כלי הרכב העצמאיים עצמם ייבדקו ויאושרו על ידי רשות הרישוי.

כאמור, הצעת החוק הנוכחית מתמקדת בשימוש ציבורי ברכב העצמאי בשלב זה, בשל התשתית הטכנולוגית הנדרשת לשם כך, וכן בשל חשש להשפעה שלילית של נסיעות פרטיות ברכב העצמאי על הגודש בדרכים.

(3) אחרי ההגדרה "מונית" יבוא:

"מערכת נהיגה עצמאית" – מערכת חומרה ותוכנה המותקנת ברכב, שמסוגלת, בעצמה –

- (1) לבצע את מכלול הפעולות הנדרשות לשם נהיגת הרכב, בלא נהג;
- (2) לעבור למצב סיכון מזערי כהגדרתו בסעיף 14 כזה ולפעול במצב כאמור, כאשר קיימת מניעה מהמשך ביצוע הנסיעה באמצעות המערכת;"
- (4) בהגדרה "רכב", במקום "ששר התחבורה" יבוא "שהשר";
- (5) אחרי ההגדרה "רכב עבודה" יבוא:

"רכב עצמאי" – רכב מנועי שמוקנת בו מערכת לנהיגה עצמאית, ואשר צוין ברישיון הרכב כרכב עצמאי, בין שמערכת הנהיגה העצמאית המותקנת בו מסוגלת לפעול בלא שהוגדר בה מרחב הפעלה כהגדרתו בסעיף 14 כזה, ובין שהמערכת האמורה מסוגלת לפעול רק במסגרת המרחב כאמור שהוגדר בה;"

- (6) בהגדרה "פוליסה", אחרי "התש"ל-1970" יבוא "להלן – פקודת הביטוח);
- (7) בהגדרה "מפקח על התעבורה", במקום "ששר התחבורה" יבוא "שהשר";
- (8) בהגדרה "רשות תימרוז מרכזית", "רשות תימרוז מקומית" ו"תמרוז", בסופה יבוא "להלן – תקנות התעבורה);
- (9) בהגדרה "רישיון להפעלת מונית", במקום "התקנות" יבוא "תקנות התעבורה";
- (10) אחרי ההגדרה "רישיון נהיגה" יבוא:  
"השר" – שר התחבורה והבטיחות בדרכים;"
- (11) בהגדרה "תעודת ביטוח" ו"תעודת ערובה", במקום הסיפה החל במילים "בפקודת ביטוח" יבוא "בפקודת הביטוח".

## ד ב ר י ה ס ב ר

כהגדרתה המוצעת. מוצע לכלול בהגדרה הן כלי רכב שמערכת הנהיגה העצמאית שמוקנת בו מוגבלת למרחב הפעלה מוגדר, לפי אפיונים כגון שעות היממה, מרחב גאוגרפי ועוד (המוכר כרכב בדרגת עצמאות 4 לפי ה- SAE J3016), והן כלי רכב שמערכת הנהיגה המותקנת בו אינה מוגבלת כאמור (המוכר כרכב בדרגת עצמאות 5 לפי ה- SAE J3016).

על פי המוצע, "מערכת נהיגה עצמאית" היא מערכת הכוללת חומרה ותוכנה כהגדרתה בחוק המחשבים, התשנ"ה-1995 (להלן – חוק המחשבים). אשר מסוגלת לבצע את מלוא מטלות הנהיגה של הרכב בלא נהג, ושביכולתה לעבור עצמאית למצב סיכון מזערי כהגדרתו המוצעת (וכפי שיוסבר להלן). אם קיימת מניעה בהמשך הנסיעה באמצעות המערכת. ויודגש כי על פי המקובל בעולם, יכולת זו, שהיא חיונית להתמודדות עם קשיים בהשתלבות הרכב העצמאי בתנועה בדרכים ציבוריות ועם קשיים בלתי צפויים מסוגים שונים, נמצאת בלב אפיונה של המערכת כעצמאית.

מוצע להגדיר מהי "הפעלה", לעניין רכב עצמאי. על פי המוצע, הפעלה כאמור משמעה גרימה לנסיעה (אחת או יותר) של רכב עצמאי, באמצעות מתן פקודה בשפת מחשב למערכת נהיגה עצמאית. מדובר בפקודת המחשב שגורמת להעברת הרכב למצב שבו הוא יכול להתחיל בנסיעה בדרך, בלי תלות ביעד הנסיעה או במסלולה. הזמנת נסיעה על ידי נוסע או הגדרת יעד הנסיעה, אינם מהווים "הפעלה" של הרכב שכן בשלב זה הרכב כבר נמצא במצב מופעל. רק הפקודה הממוחשבת שמעבירה את הרכב למצב שבו ניתן להזמין אותו או למצב שבו הוא יכול להתחיל בנסיעה, נחשבת להפעלה כאמור. בשונה מ"נהיגה" באופן המוכר לנו, שהיא פעולה המבוצעת בידי אדם היושב במושב הנהג, "הפעלה" של רכב עצמאי היא פעולה המיוחסת לפי ההסדר המוצע לבעל ההיתר – החברה – אף שבפועל יכול שיהיו גורמים שונים שמעורבים בה, כגון המתכנת, עובד מרכז הבקרה וכיוצא באלה.

עוד מוצע להגדיר "רכב עצמאי", כרכב מנועי כהגדרתו בפקודה, שמוקנת בו מערכת נהיגה עצמאית

2. בסעיף 2 לפקודה, האמור בו יסומן "א" ואחריו יבוא:
  - (ב) לא יפעיל אדם רכב מנועי שמותקנת בו מערכת נהיגה עצמאית, אלא אם כן נרשם הרכב בהתאם להוראות פקודה זו ויש עליו רישיון רכב תקף שניתן לפי הפקודה.
3. בסעיפים 3(א1) ו-4(א) לפקודה, במקום "שר התחבורה" יבוא "השר".
 

תיקון סעיפים 3 ו-4
4. בסעיף 12 לפקודה, במקום "שר התחבורה" יבוא "השר".
5. בסעיפים 13, 14(א), 14(ב) ו-14(ג), 14(ד) ו-14(ה) (א2), (ג) ו-14(ד) לפקודה, במקום "שר התחבורה" יבוא "השר".
 

תיקון סעיפים 13, 14א, 14ב, 14ד ו-14ה
6. אחרי סעיף 14 כג לפקודה יבוא:

### "סימן ג'3: הפעלה ניסיונית של רכב עצמאי בלא נהג

מטרה 104. מטרתו של סימן זה קביעת הסדרים שיאפשרו הפעלה של רכב עצמאי, בדרך למטרת ביצוע ניסוי, בלא נהג, בשמירה על הבטיחות ושימוש במגוון טכנולוגיות, כדי להביא לגיבוש תשתית ידע לגבי בטיחותו של הרכב העצמאי, יכולתו להשתלב בין עוברי הדרך ולתת שירות לנוסעים והשפעתו על התנועה בדרך, לאפשר הנגשה של הידע האמור לציבור ולבסס את אמון הציבור בו.

## ד ב ר י ה ס ב ר

**סעיפים מוצע, מהטעמים האמורים בחלק הכללי של 6 ו-35 דברי ההסבר, להוסיף לפרק ב' לפקודה את סימן ג'3 כנוסחו המוצע, ולעגן בו הסדר שעניינו הפעלה ניסיונית של רכב עצמאי בלא נהג. כאמור, ההסדר המוצע מורכב מהסדרים מהותיים שיעוגנו בפקודה, ולצידם, וכהשלמה להם, סמכות להסדיר היבטים שונים של הפעלה בתקנות שיתקין השר (אם מדובר בהיבטים שמשותפים לכלל הרכבים מסוג זה) וכן בהיתרים שיתן המפקח הארצי למפעילים מסוימים (אם מדובר בהיבטים ייחודיים למפעיל מסוים או לדגם רכב מסוים). הכול כמפורט להלן.**

### לסעיף 104כד המוצע

מוצע להבהיר מהי המטרה שלשמה מעוגן ההסדר המוצע בפקודה, ומהי מטרת הניסויים שיערכו מכוחו: אסדרת הפעלה בטוחה של הרכב העצמאי במגוון טכנולוגיות, במטרה ליצור תשתית ידע לגבי בטיחות, השתלבותו והשפעותיו על המארג התחבורתי, כדי להנגיש את הידע בנושאים האמורים ולבנות את אמון הציבור בו. כפי שיוסבר להלן, חלק ניכר מהאסדרה ייעשה בתקנות שיתקין השר וכן בהוראות שיקבע המפקח הארצי בהיתרים שיתן מכוח ההסדר המוצע בהצעת חוק זו. על סמך הידע והניסיון הנצבר, יהיה ניתן לעגן בעתיד אסדרה מפורטת יותר בפקודה ובתקנות מכוחה. כמו כן, על פי המוצע כעת היתר הפעלה יינתן לשלוש שנים ויהיה ניתן להאריך את תוקפו בשלוש שנים נוספות בכל פעם (ראו סעיף 14 המוצע), אך ייתכן שבעתיד, עם הצטברות הידע והניסיון בהפעלת רכב עצמאי, אופייה של הפעלה כאמור יפסיק להיות ניסיוני, ובהתאם – תקופה זו תוארך.

כמו כן מוצעות הגדרות למונחים "השר", "פקודת הביטוח" ו"תקנות התעבורה", ובהתאמה, מוצע לתקן הוראות שונות בפקודה שהמונחים האלה נזכרים בהן. יוער כי התיקונים שעניינם במונחים "השר" ו"פקודת הביטוח" נכללו בהצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 112), התשע"ד-2013 (ראו הצ"ח הממשלה התשע"ד, עמ' 826, שהליכי חקיקתה לא הושלמו).

**סעיף 2** בסעיף 2 לפקודה, מעוגנת חובת הרישום והרישוי של רכב מנועי. לפי אותו סעיף, אסור לאדם לנהוג ברכב בלי שהרכב נרשם לפי הפקודה ובלי שניתן לגבי רישיון רכב. מאחר שברכב עצמאי אין נהג שהאיסור האמור יכול לחול עליו, מוצע לקבוע, בסעיף קטן (ב) כנוסחו המוצע, איסור מתאים ולפיו אין להפעיל רכב מנועי שמותקנת בו מערכת נהיגה עצמאית בלי רישום ורישוי כאמור.

בהקשר זה יוער כי באין נהג ברכב עצמאי, הרי שכל הוראות הפקודה המטילות חובה או איסור על נהג או נהוג או בקשר לנהיגה, לכאורה אינן חלות על רכב זה. לכן, מוצע לתקן הוראות שונות בפקודה שיש מקום שיחולו על רכב עצמאי, כך שהן יחולו בשינויים הנדרשים על הפעלה של רכב עצמאי בידי בעל היתר הפעלה (ראו את דברי ההסבר לסעיפים 11, 13, 15 ו-17 להצעת החוק). כהשלמה לכך, מוצע להסמיך את שר התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – השר) לקבוע, בתקנות, הוראות נוספות בפקודה החלות לעניין נהג רכב מנועי או נהיגה של רכב כאמור, שיחולו על מפעיל רכב עצמאי או על הפעלה של רכב כאמור (ראו דברי ההסבר לסעיף 14לד לפקודה כנוסחו המוצע, בסעיף 6 להצעת החוק).

“אירוע בטיחותי” – אירוע המשפיע או העלול להשפיע על בטיחות הפעלתו של רכב עצמאי, לרבות הפרת הוראה מההוראות לפי פקודה זו לענין התנהגות בדרך;

“אירוע בטיחותי חמור” – אירוע בטיחותי שבשלו נחבל אדם או נגרם נזק של ממש לרכוש;

“הגנת סייבר” – הגנה על מחשב, על חומר מחשב ועל תקשורת הנתונים אל המחשב וממנו מפני תקיפת סייבר, ובכלל זה פעולות לאיתור תקיפה כאמור, היערכות לה, מניעתה, או טיפול בה וצמצום הנזקים הנגרמים ממנה, במהלכה או לאחריה; לענין זה, “תקשורת נתונים” – מעבר של חומר מחשב ממחשב אחד למחשב אחר באמצעות התקשרות או התחברות של מחשב עם מחשב אחר;

“היתר הפעלה” – היתר להפעלה של רכב עצמאי שניתן לפי סעיף 14כז;

“הוועדה המייעצת” – הוועדה שהוקמה לפי סעיף 14מב;

“חומר מחשב”, “מחשב” ו“תוכנה” – כהגדרתם בחוק המחשבים;

“חוק המחשבים” – חוק המחשבים, התשנ”ה–1995<sup>2</sup>;

## ד ב ר י ה ס ב ר

בצורה בטוחה, ולשנות ואף לבטל את היתר ההפעלה אם התברר שהפעלתו אינה בטוחה. נוסף על כך, הדבר גם יתרום לבניית אמון הציבור ברכב כאמור.

להגדרה “הגנת סייבר” – הגנת סייבר כוללת, על פי המוצע, פעולות להגנה על מחשב כהגדרתו בחוק המחשבים, על חומר מחשב כהגדרתו באותו חוק (להלן – חומר מחשב) ועל תקשורת הנתונים (כהגדרתה המוצעת) אל המחשב וממנו, מפני תקיפת סייבר. פעולות אלה כוללות, בין השאר, שורה של פעולות המפורטות בהגדרה.

מערכת הנהיגה העצמאית היא למעשה מחשב שלצידו אמצעי צילום וחישונים המעבירים אליו מידע. מעבר לכך, מערכות רבות נוספות ברכב מנועי היום הן מבוססות מחשב. לכן, בתנאים שמוצע להסמיך את השר לקבוע לצורך קבלת רישיון רכב לגבי רכב עצמאי, ישנם תנאים שעניינם הגנת סייבר לגבי המערכת האמורה ולגבי מערכות אחרות של הרכב המבוססות על מחשב (ראו גם דברי ההסבר לסעיף 14 ולה המוצע).

נושא הגנת הסייבר בא לידי ביטוי, על פי המוצע, גם בתנאים לקבלת היתר הפעלה (ראו את הדרישה לקיום הליך ניהול סיכונים כאמור בסעיף 14כז(א)(6) המוצע).

## לסעיף 14 כזה המוצע

מוצעות הגדרות למונחים שונים הנוכחים בסימן ג' המוצע, ובין השאר הגדרות למונחים שלהלן:

להגדרות “אירוע בטיחותי” ו“אירוע בטיחותי חמור” – על פי המוצע, אירוע בטיחותי הוא כל אירוע המשפיע, או העלול להשפיע, על בטיחות הפעלתו של הרכב העצמאי, לרבות הפרת הוראות לפי הפקודה לענין ההתנהגות בדרך, הוראות הכלולות ברובן בפרק השני לחלק ב' לתקנות. כמו כן מוצע להגדיר “אירוע בטיחותי חמור” כאירוע בטיחותי שבו נגרם נזק לגופו של אדם או נזק של ממש לרכוש. לענין זה, רכוש כולל, בין השאר, את הרכב העצמאי עצמו ואת תשתיות הדרך.

כמפורט להלן בדברי ההסבר לסעיף 14 למוצע, מוצע לעגן בפקודה מנגנון לדיווח על התרחשותם של אירועים כאמור, בהתאם לחומרתם. בעקבות הדיווח יוכל המפקח הארצי לשקול הפעלת סמכויות הנתונות לו לפי ההסדר המוצע כלפי בעל היתר ההפעלה הרלוונטי, ובין השאר סמכות להורות על הפסקה חלקית של ההפעלה הניסיונית של הרכב שהיה מעורב באירוע. מנגנון זה חיוני ליכולתו של המפקח הארצי לוודא שהרכב העצמאי מופעל

<sup>2</sup> ס"ח התשנ"ה, עמ' 366.

“מרחב הפעלה”, לעניין מערכת נהיגה עצמאית – התנאים הסביבתיים והפיזיים שבהם מערכת נהיגה עצמאית יכולה לפעול, ובכלל זה תנאים הנוגעים למרחב גאוגרפי, היקף התנועה, זמן, אקלים וסוג הדרך; “מצב סיכון מזערי” – מצב הפעלה של רכב עצמאי, שנועד לצמצם ככל האפשר את הסיכון לפגיעה בעוברי הדרך, לגרימת נזק לרכוש או להפרעה לתנועה, בידי הרכב, ובכלל זה מצב של עצירה מוחלטת של הרכב העצמאי בצד הדרך ובמידת האפשר שלא בנתיב הנסיעה בדרך; “מרכז בקרה” – מיתקן מאויש העומד בכל עת לרשות בעל היתר, שניתן לקיים באמצעותו תקשורת דו־כיוונית מאובטחת עם מערכת לנהיגה עצמאית, לשם כל אחת מאלה:

(1) מתן הוראה למערכת לבצע פעולת נהיגה מסוימת;

(2) מתן הוראה למערכת להעביר רכב למצב סיכון מזערי כאשר קיימת מניעה מהמשך ביצוע הנסיעה באמצעות המערכת, ביוזמתו או לפי חיווי מאת המערכת;

(3) קבלת הודעות מהמערכת, ובכלל זה הודעה על העברת רכב למצב סיכון מזערי;

“ניסוי”, ברכב עצמאי – שימוש בטכנולוגיה חדשה או שימוש חדש בטכנולוגיה קיימת, בהפעלה של רכב עצמאי, במטרה לבחון את אופן תפקודה בדרך; “שליטה” – כהגדרתה בחוק התקשורת (בוק ושידורים), התשמ”ב-1982<sup>3</sup>;

## ד ב ר י ה ס ב ר

להגדרה “מרכז בקרה” – מוצע להגדיר מרכז בקרה כמיתקן מאויש שמסוגל לקיים תקשורת דו־כיוונית מאובטחת עם הרכב העצמאי ולהנחותו בדבר פעולות נהיגה מסוימות, לרבות מעבר למצב סיכון מזערי במידת הצורך. עם זאת יודגש כי מרכז הבקרה לא נדרש לבצע נהיגה מרחוק של הרכב העצמאי, וביצועה של נהיגה מרחוק כאמור אינו מוסדר בהצעת חוק זו. כמו כן יובהר כי מרכז הבקרה יהיה מאויש לאורך כל שעות היממה.

להגדרה “ניסוי”, ברכב עצמאי – ניסוי ברכב עצמאי הוא, על פי המוצע, שימוש בטכנולוגיה חדשה או שימוש חדש בטכנולוגיה קיימת לשם הפעלת רכב עצמאי, במטרה לבחון את אופן תפקודה של הטכנולוגיה בדרך. הגדרה דומה קיימת בתקנה 16א לתקנות התעבורה, לעניין הניסויים ברכב עצמאי המתקיימים זה כמה שנים. הניסויים שנערכו לפי תקנות התעבורה אינם כוללים הסעת נוסעים או נסיעה בלא נהג בטיחות המסוגל לבצע מיידיית פעולות נהיגה

להגדרה “מרחב הפעלה” – על פי המוצע, מרחב הפעלה הוא מסגרת התנאים שבהם יכולה לפעול מערכת נהיגה עצמאית, המוכרת במדרג הנכלל ב־SAE J3016, המקובל בעולם, כמערכת בדרגה 4. בין השאר המסגרת האמורה כוללת תנאים הקשורים למרחב הגאוגרפי, לאקלים ולסוג הדרך וכן הקשורים לתנועה. הגדרה זו מבוססת בין השאר על המושג ODD – Operational Design Domain, המשמש בתחום כלי הרכב העצמאיים.

להגדרה “מצב סיכון מזערי” – מדובר במצב הפעלה של רכב עצמאי שנועד לצמצם את הסיכון לפגיעה בעוברי הדרך או ברכוש בידי הרכב, עד כדי עצירה מוחלטת בצד הדרך. כאמור, היכולת לעבור למצב זה היא מאפיין מרכזי של מערכת הנהיגה העצמאית. מושג זה מבוסס על המונח המוכר בתחום (וב־SAE J3016) כ־Minimal Risk Condition.

<sup>3</sup> ס”ח התשמ”ב, עמ’ 218.

## ”תקיפת סייבר” – אחת מאלה:

(1) פעולה המבוצעת בחומר מחשב שנועדה לפגוע במחשב, בחומר מחשב או בתקשורת הנתונים אל המחשב או ממנו;

(2) גישה לחומר מחשב או לתקשורת נתונים אל המחשב או ממנו, בלא הרשאה.

14 כ.ו. (א) לא יפעיל אדם רכב מנועי, בדרך, באמצעות מערכת חובת קבלת היתר הפעלה

לנהיגה עצמאית, אלא אם כן בידו היתר הפעלה שנתן לו המפקח הארצי על התעבורה לפי הוראות סעיף 14 כ.ו. לגבי אותו רכב, ובהתאם לתנאיו ולהוראות לפי פקודה זו.

(ב) לא יתקשר מי שבבעלותו או בהחזקתו רכב עצמאי עם אדם אחר בהסכם להפעלת הרכב אלא אם כן בידי האדם האחר היתר הפעלה שנתן לו המפקח הארצי על התעבורה לפי הוראות סעיף 14 כ.ו. לגבי אותו רכב.

(ג) הוראות סעיף זה לא יחולו לעניין הפעלתו בדרך של רכב עצמאי שניתן לגביו פטור לעורך ניסוי, לעניין הפעלתו, בדרך באמצעות מערכת לנהיגה עצמאית, בלא נוסעים, ובנוכחות בעל רישיון נהיגה היושב במושב הנהג או בכל מושב אחר שניתן לבצע ממנו את כלל פעולות הנהיגה, בהתאם לתנאים שעליהם הורה המפקח הארצי על התעבורה, כל עוד הוא מופעל בהתאם לתנאים שנקבעו במסגרת הפטור כאמור; לעניין זה, ”פטור לעורך ניסוי” – פטור שנתן המפקח הארצי על התעבורה, למטרת ביצוע ניסוי, מהאמור בתקנה אחת או יותר מתקנות התעבורה, מכוח סמכותו לפי התקנות האמורות.

## ד ב ר י ה ס ב ר

או התקנות מכוחה. מאחר שכל הפרה של הוראה מהוראות הפקודה מהווה עבירה (ראו סעיף 62(1) לפקודה), הרי שקביעת איסור זה משמעה עבירה חדשה ונפרדת. אף כי אפשר שהפעלה כאמור בלא היתר כרוכה בביצוע עבירות הקיימות כבר כיום, קביעה נורמטיבית ברורה וישירה תקל על הבנת הדין על ידי הציבור ועל האכיפה. ויובהר כי האחריות לביצוע עבירה זו תוטל על בעל היתר ההפעלה, לנוכח התיקון המוצע בהגדרה ”בעל”, בסעיף 1 להצעת החוק, כבעל האחריות המהותית לשימוש ברכב העצמאי.

זאת ועוד, מוצע לאסור על מי שבבעלותו רכב עצמאי או על מי שמחזיק ברכב כאמור, להתקשר בהסכם להפעלת הרכב עם אדם שאין בידו היתר הפעלה.

מוצע לקבוע שהאיסורים המוצעים לא יחולו לעניין רכב עצמאי המופעל במסגרת ניסוי שאישר המפקח הארצי ובהתאם לתנאי הניסוי. ניסויים כאמור מאושרים לפי תקנה 16א לתקנות התעבורה, והם מתקיימים בלא נוסעים ועם נהג בטיחות, אף כי הרכב מופעל, באופן חלקי או מלא, באמצעות מערכת הנהיגה העצמאית.

במקום מערכת הנהיגה העצמאית, ובכך הם נבדלים מהניסויים שאסרתם מוצעת בחוק זה.

**להגדרה ”תקיפת סייבר”** – מוצע להגדיר תקיפת סייבר כפעולה בחומר מחשב שנועדה לפגוע באותו חומר, במחשב או בתקשורת הנתונים אל המחשב או ממנו. כמו כן, גישה לחומר מחשב או לתקשורת נתונים כאמור, בלא הרשאה, מהווה גם היא, על פי המוצע, תקיפת סייבר. למותר לציין כי היכולת לקיים הגנה יעילה מפני תקיפות סייבר היא רכיב חיוני בהפעלה הבטוחה של רכב עצמאי.

על פי המוצע, אם מבוצעת או שיש חשש לביצועה של תקיפת סייבר נגד מערכות הרכב העצמאי, ותקיפה זו עלולה להביא לאירוע בטיחותי, קמה חובה לדווח על התקיפה לעובד משרד התחבורה שמונה לעניין זה (ראו סעיף 14 לו(ה) המוצע).

### לסעיף 14 כ.ו. המוצע

מוצע לעגן בפקודה נורמה חדשה של איסור על הפעלת רכב עצמאי, באמצעות מערכת נהיגה עצמאית, בלא היתר או בניגוד לתנאים שנקבעו בו או בניגוד להוראות הפקודה



14 כ.ז. (א) המפקח הארצי על התעבורה רשאי לתת היתר להפעלה של רכב עצמאי באמצעות מערכת לנהיגה עצמאית, בדרך, בלא נהג, למטרת ביצוע ניסוי ברכב, לרבות תוך הסעת נוסעים, בשכר או שלא בשכר (בסימן זה – הפעלה ניסיונית של רכב עצמאי), למי שהגיש בקשה לכך לפי סעיף 14 ככח (בסעיף זה – המבקש), אם מתקיימים כל אלה ובכפוף להוראות סעיף קטן (ד):

- (1) המבקש הוא חברה שהתאגדה בישראל לפי חוק החברות, התשנ"ט–1999<sup>4</sup> (בסעיף זה – חוק החברות), ושמו עסקיה בישראל;
- (2) המבקש, בעל שליטה במבקש או נושא משרה בו לא הורשעו בעבירה פלילית או בעבירת משמעת, שמפאת מהותה, חומרתה או נסיבותיה אין המבקש ראוי להיות בעל היתר, ולא הוגש נגדו כתב אישום או קובלנה בשל עבירה כאמור; לעניין זה, "נושא משרה" – כהגדרתו בחוק החברות;
- (3) המבקש מפעיל מרכז בקרה הנמצא בישראל או שהוא התקשר עם מרכז בקרה כאמור לשם הפעלה של רכב עצמאי, ומתקיימים לגבי מרכז הבקרה התנאים שקבע השר בתקנות לפי סעיף קטן (ב)(1);

## ד ב ר י ה ס ב ר

### לסעיף 14 כ.ז. המוצע

למבקש – היותו חברה שהתאגדה בישראל ושמו עסקיה בישראל והעדד עבר פלילי או משמעי כמפורט בפסקה (2) המוצעת.

התנאים שבפסקאות (3) עד (6) המוצעות נוגעים לתשתית הטכנולוגית העומדת לרשות המבקש לצורך הפעלה הניסיונית של הרכב העצמאי וכן לתהליכים הנדרשים בעת תכנון הפעלה האמורה. כך, למשל, נדרש שיעמוד לרשות המבקש מרכז בקרה הנמצא בישראל ושמתיימים לגבי תנאים שקבע השר בתקנות, בין שהמבקש מפעיל בעצמו מרכז בקרה ובין שהתקשר עם מרכז כאמור לצורך הפעלה הניסיונית (ראו פסקה (3) המוצעת).

כמפורט להלן בדברי ההסבר לסעיף 14 לוג המוצע, מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות חובות שיחולו על בעל היתר הפעלה בקשר לביצוע הפעלה הניסיונית. בהתאם, מוצע כי אחד התנאים לקבלת היתר כאמור יהיה הוכחת יכולת לעמוד בחובות אלה (ראו פסקה (7) המוצעת).

ככל רכב מנועי, גם השימוש ברכב עצמאי מחייב רכישת פוליסת ביטוח לפי פקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש), התש"ל–1970 (להלן – פקודת הביטוח). מוצע כי נוסף

מוצע לקבוע כי הגורם המוסמך לתת היתר להפעלה ניסיונית של רכב עצמאי, כלומר היתר להפעלת הרכב בדרך ציבורית, באמצעות מערכת נהיגה עצמאית, בלא נהג, למטרות ניסוי (להלן – היתר הפעלה), יהיה המפקח הארצי. על פי המוצע הפעלה ניסיונית כאמור של רכב עצמאי יכול שתיעשה תוך הסעת נוסעים, בתשלום או בלא תשלום.

יובה, כי נסיעת רכב עצמאי בדרך ציבורית, גם במסגרת הפעלה הניסיונית כאמור, טעונה, נוסף על היתר הפעלה, גם רישיון רכב שניתן בידי רשות הרישוי לפי סעיף 2 לפקודה, וזאת כמו נסיעה של כל רכב אחר בדרך כאמור. לצורך קבלת רישיון הרכב, הרכב העצמאי יעבור הליכי בדיקה ואישור בדרכים שונות שייקבעו בתקנות, כגון באמצעות קבלת תיעוד והצהרות מהיצרנים, סימולציות, בדיקות מעבדה, נסיעות ניסוי בדרך ועוד. הליכי בדיקה אלה יכול שיתקיימו במקביל להליך קבלת היתר הפעלה, אך בכל מקרה, קבלת רישיון הרכב היא תנאי למתן היתר הפעלה, כעולה מההגדרה המוצעת למונח "רכב עצמאי" בסעיף 1(5) להצעת החוק.

בסעיף קטן (א) מוצע לקבוע את התנאים שבהתקיימם יוכל המפקח הארצי להעניק היתר הפעלה. התנאים שבפסקאות (1) ו־(2) המוצעות עוסקים במאפיינים הנוגעים

<sup>4</sup> ס"ח התשנ"ט, עמ' 189.

- (4) המבקש הוכיח את קיומה של תשתית לתקשורת דו־כיוונית מאובטחת בין מרכזו הבקרה כאמור בפסקה (3) לבין מערכת הנהיגה העצמאית המותקנת ברכב העצמאי נושא הבקשה;
- (5) המבקש הגיש למפקח תכנית הפעלה מפורטת כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף קטן (ב)2, והוכיח את יכולתו לבצע את התכנית האמורה;
- (6) המבקש קיים, בעת תכנון ההפעלה, הליך מתועד של ניהול סיכונים, שבמסגרתו ננקטו אמצעים לצמצום סיכונים, לרבות אמצעים כאמור הנוגעים להגנת סייבר;
- (7) המבקש הוכיח כי ביכולתו לעמוד בחובות החלות על בעל היתר לפי סעיף 14לג;
- (8) בידי המבקש פוליסת ביטוח תקפה לפי פקודת הביטוח, שרכש המבקש, אשר מבטחת את הפעלת הרכב העצמאי שלגביו מבוקש ההיתר, ואם קבע שר האוצר חובת ביטוח אחריות כלפי אדם שלישי כאמור בסעיף 14לח(ג) – בידי התאגיד גם פוליסת ביטוח תקפה כאמור, שרכש;
- (9) אם השר קבע, לפי סעיף קטן (ג)1 כי על המבקש להמציא ערבות או התחייבות כאמור באותו סעיף קטן – המבקש המציא ערבות או התחייבות כאמור;
- (10) מתקיים כל תנאי נוסף שקבע השר לפי סעיף קטן (ג).

## ד ב ר י ה ס ב ר

יוכל השר לקבוע בתקנות את הדרך שבה יידרש מבקש ההיתר להוכיח את עמידתו בתנאים לקבלתו, וכן תנאים נוספים, אם ימצא לכונן.

בדומה לרוב המכריע של התקנות שמוסמך השר להתקין לפי סימן ג' המוצע, יחולו לעניין הליך התקנת התקנות לפי סעיף זה, ובכלל זה השיקולים שיישקלו בקביעתן, הוראות סעיף 14ומד המוצע.

התנאים למתן היתר כפי שמוצע לקבוע בסעיף קטן (א) כנוסחו המוצע, מהווים למעשה מסגרת של דרישות, שתוכנה יתמלא בהתאם לתקנות שיתקין השר מכוח סעיפים קטנים (ב) ו(ג) המוצעים. מבנה מוצע זה של אסדרה מאפשר גמישות אשר נדרשת בשל המאפיין הניסיוני של ההפעלה ובשל העובדה שמדובר בטכנולוגיה שעדיין נמצאת בפיתוח ומשתנה כל העת.

בשל חוסר הוודאות לגבי השפעת ההפעלה של כלי רכב עצמאיים מכוח ההיתרים שיינתנו על גודש התנועה בדרכים, ובשל הניסיונות של ההסדר המוצע, מוצע להגביל את מספר הרכבים שיהיה ניתן להפעיל במסגרת ההסדר המוצע ל-400, ולהסמיך את שר התחבורה, בהתייעצות עם ראש אגף התנועה במשרתת ישראל (להלן

על ביטוח כאמור, יידרש מי שמבקש היתר הפעלה, כתנאי לקבלת ההיתר, לרכוש ביטוח אחריות כלפי צד שלישי, אך זאת רק אם קבע שר האוצר חובה לרכוש ביטוח כאמור מכוח סמכותו לפי סעיף 14לח(ג) המוצע (ראו פסקה (8) המוצעת).

כמו כן יידרש המבקש לעמוד בכל תנאי אחר שיקבע השר בתקנות לפי סעיף זה, לשם מתן היתר הפעלה.

על פי המוצע בסעיף קטן (ב), השר יקבע בתקנות הוראות מפורטות לעניין הדרישות האמורות לעיל. כך למשל, יקבע השר הוראות מפורטות בעניין ניהול והפעלה של מרכזו הבקרה, לרבות תנאים לקבלת עובדים למרכזו (ובכלל זה תנאי כשירות ותנאים לעניין עבר פלילי) והכשרתם, וכן יקבע את הפרטים שייכללו בתכנית הפעלה, ובין השאר פרטים בדבר תכנית בטיחות במצבים שונים, ובדבר מרחב ההפעלה וההתנהלות של הרכב העצמאי במקרה של יציאה ממנו.

עוד מוצע להסמיך את השר לקבוע הוראות לעניין ערבויות ובטוחות שבעל ההיתר יידרש להמציא להבטחת עמידתו בתנאי ההיתר ובהוראות לפי סימן ג' המוצע, והאופן שבו יחולטו או יופעלו במידת הצורך. מלבד זאת

(ב) השר יקבע בתקנות הוראות מפורטות לעניין התנאים כאמור בסעיף קטן (א), ובכלל זה –

(1) הוראות לעניין ניהולו והפעלתו של מרכז הבקרה, ובכלל זה הוראות בעניינים שלהלן:

(א) קבלת עובדים למרכז, לרבות תנאי כשירות ותנאים לעניין עבר פלילי;

(ב) תכנית הכשרה לעובדי המרכז;

(2) הוראות לעניין הגשת תכנית הפעלה מפורטת כאמור בסעיף קטן (א)5 והפרטים שייכללו בתכנית כאמור, ובכלל זה פרטים כמפורט להלן:

(א) אם מערכת הנהיגה העצמאית המותקנת ברכב העצמאי היא מערכת שיכולה לפעול רק במסגרת מרחב הפעלה שמוגדר בה – תיאור מרחב ההפעלה ותיאור התנהלות הרכב העצמאי במקרה של יציאה מהמרחב האמור;

(ב) תכנית בטיחות לעניין ההפעלה וההתנהלות של הרכב העצמאי במצבים שונים.

(ג) השר רשאי לקבוע בתקנות –

(1) הוראות לעניין ערבויות והתחייבויות שעל בעל היתר הפעלה להמציא להבטחת מילוי תנאי היתר ולקיום מטרות סימן זה וההוראות לפיו, ובכלל זה אופן חילוטן או הפעלתן;

(2) דרכים להוכחת התקיימותם של התנאים כאמור בסעיף קטן (א);

(3) תנאים לקבלת היתר, נוסף על התנאים המנויים בסעיף קטן (א).

(ד) מספר כלי הרכב העצמאיים שהמפקח הארצי על התעבורה רשאי לתת היתר להפעלתם לפי הוראות סעיף זה, לא יעלה על 400; השר, לאחר התייעצות עם שר האוצר, רשאי, בצו, לשנות את המספר האמור.

14.כח. (א) השר רשאי לקבוע הוראות לעניין בקשה לקבלת היתר הפעלה, ובכלל זה לעניין הפרטים שייכללו בה, המסמכים שיצורפו לה ואופן הגשתה.

בקשה להיתר הפעלה ומתן ההיתר

## ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע להבנות את שיקול דעתו של המפקח הארצי על התעבורה בבואו להחליט בבקשה להיתר הפעלה, כך שישקול שורה של שיקולים המפורטים בסעיף קטן (ב) המוצע, וזאת לצד דוחות הוועדה המייעצת שאף אותם על המפקח לקחת בחשבון בעת קבלת ההחלטה. מובן כי המפקח הארצי רשאי לשקול שיקולים נוספים כפי שימצא לנכון.

בין השאר מוצע שהמפקח הארצי ישקול את בטיחות כלל עוברי הדרך, ובכלל זה הנוסעים ברכב העצמאי, את

– ראש את"ן), להקטין או להגדיל מספר זה, בהתאם לניסיון שיצטבר עם התקדמות ההפעלה הניסיונית מכוח ההסדר המוצע בחוק זה.

### לסעיף 14 כח המוצע

מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות הוראות לעניין הגשת בקשה להיתר הפעלה, ובכלל זה הוראות לעניין הפרטים שייכללו בה, המסמכים שיצורפו לה ואופן הגשתה.

(ב) בהחלטה על מתן היתר הפעלה לפי סימן זה ישקול המפקח הארצי על התעבורה, בין השאר, את אלה:

(1) בטיחות עוברי דרך במהלך הפעלת הרכב העצמאי, ובכלל זה בטיחות הנוסעים בו;

(2) ההשפעה הצפויה על זרימת התנועה בדרכים כתוצאה מההפעלה הניסיונית של הרכב העצמאי והשפעות אחרות שעשויות להיות להפעלה כאמור על התנועה ועל עוברי דרך.

(ג) הגישה הוועדה המייעצת לשר דוח לפי הוראות סעיף 14(ב)5, יתחשב המפקח הארצי על התעבורה, בבואו לתת החלטה כאמור בסעיף קטן (ב), גם בדוח כאמור.

(ד) המבקש היתר הפעלה ימסור למפקח הארצי על התעבורה כל מידע הנדרש לו לצורך קבלת החלטה בבקשה להיתר הפעלה.

(ה) נתן המפקח הארצי על התעבורה היתר הפעלה לפי הוראות סעיף זה, יידע את ראש אגף התנועה במשטרת ישראל או מי מטעמו על מתן ההיתר ועל פרטי ההיתר.

14 כ.ט. (א) בהיתר הפעלה יקבע המפקח הארצי על התעבורה את תנאים בהיתר הפעלה

אלה:

(1) תנאים לביצוע ההפעלה הניסיונית, ובכלל זה –

(א) הוראות לעניין הסעת נוסעים ברכב עצמאי שנעשה בו שימוש במסגרת ההפעלה הניסיונית, בשכר או שלא בשכר;

## ד ב ר י ה ס ב ר

על פי המוצע, יידרש המפקח הארצי לקבוע בהיתר ההפעלה תנאים הנוגעים לביצוע ההפעלה הניסיונית שלגביה ניתן ההיתר, לרבות הוראות בקשר להסעת נוסעים במסגרתה, האזור הגאוגרפי שבו תתבצע ההפעלה הניסיונית, ואם מדובר ברכב עצמאי שמרחב ההפעלה שלו מוגבל (רכב עצמאי מדרגה 4) – גם מרחב ההפעלה, קרי תנאים כגון אקלים, תאורה וזמן – שבכפוף לו תתבצע ההפעלה; תנאי זה ייקבע בהתייעצות עם ראש את"ן או מי מטעמו. כמו כן יידרש המפקח הארצי לקבוע בהיתר את מספר כלי הרכב שישתתפו בהפעלה הניסיונית, ופרטים לגביהם כפי שקבע השר בתקנות.

לצד זאת, תהיה נתונה למפקח סמכות שבשיקול דעת להטיל על מבקש היתר ההפעלה חובות שיחולו עליו נוסף על אלה המוטלות עליו מכוח סעיף 14לג המוצע, וכן לקבוע דרישות בעניין ניהולו והפעלתו של מרכז הבקרה, נוסף על אלה שנקבעו בתקנות לפי סעיף 14(ב)1.

על פי המוצע, יוכל המפקח הארצי, לכל אורך תקופת תוקפו של היתר ההפעלה, לערוך שינוי בתנאים שנקבעו

ההשפעה הצפויה של הפעלת הרכב העצמאי על זרימת התנועה והשפעות נוספות על התנועה ועל עוברי הדרך.

עוד מוצע לחייב את מבקש ההיתר למסור למפקח הארצי כל מידע שידרוש ממנו לשם קבלת החלטה בבקשה, וזאת בין השאר לנוכח הסיכונים שהפעלת הרכב האוטונומי מציבה, מצד אחד, והטכנולוגיות החדשות אשר משמשות בהפעלה כאמור, מצד שני.

לבסוף, מוצע כי הודעה על מתן היתר הפעלה ועל פרטיו תימסר לראש את"ן או מי מטעמו.

### לסעיף 14 כ.ט המוצע

מוצע להסדיר את סמכות המפקח הארצי לקבוע תנאים בהיתר ההפעלה, וזאת באבחנה בין העניינים שלגביהם חלה חובה על המפקח הארצי לקבוע תנאים כאמור, לבין אלה שיש לו שיקול דעת לגבי עצם קביעתם. יודגש כי תוכן התנאים, בין שהם בנושא שחלה חובה לקבוע בו תנאים ובין שלא, מצוי תמיד בשיקול דעתו של המפקח הארצי.

(ב) לאחר התייעצות עם ראש אגף התנועה במשטרת ישראל או מי מטעמו – האזור שבו תבוצע ההפעלה הניסיונית;

(ג) אם מערכת הנהיגה העצמאית המותקנת ברכב העצמאי שלגביו ניתן ההיתר יכולה לפעול רק אם מוגדר בה מרחב הפעלה ובהתאם לאותו מרחב – מרחב ההפעלה כאמור;

(2) מספר כלי הרכב העצמאיים כאמור שרשאי בעל ההיתר להפעיל במסגרת ההפעלה הניסיונית, וכן פרטים לעניין כלי הרכב האמורים שקבע השר.

(ב) המפקח הארצי על התעבורה רשאי, בהיתר הפעלה, לקבוע חובות שיחולו על בעל ההיתר נוסף על החובות לפי סעיף 14לג, והוראות לעניין ניהולו והפעלתו של מרכז הבקרה, שיחולו נוסף על ההוראות שקבע השר לפי סעיף 14כז(ב)1.

(ג) המפקח הארצי על התעבורה רשאי, בכל עת במהלך תקופת תוקפו של היתר הפעלה, לשנות, ובכלל זה להוסיף או לגרוע, תנאים שקבע בהיתר לפי סעיפים קטנים (א) ו-(ב); שינוי תנאים כאמור יכול שיהיה, בין השאר, בהתאם לתחקיר אירוע כאמור בסעיף 14לו(ג).

(ד) על קביעת תנאים וחובות לפי סעיפים קטנים (א) ו-(ב) ועל שינויים לפי סעיף קטן (ג), יחולו, בשינויים המחוייבים, הוראות סעיף 14כח(ב).

14.ל. המפקח הארצי על התעבורה יקבע, בהיתר הפעלה, את תקופת תוקפו, ובלבד שלא תעלה על שלוש שנים, ורשאי הוא, לאחר התייעצות עם ראש אגף התנועה במשטרת ישראל או מי מטעמו, להאריך את תקופת תוקפו של ההיתר בתקופות נוספות שלא יעלו על שלוש שנים כל אחת, אם סבר כי המשך ההפעלה הניסיונית של הרכב העצמאי שלגביו ניתן ההיתר נדרש לשם השגת מטרת הניסוי, ובלבד שממשיכים להתקיים התנאים למתן ההיתר כאמור בסעיף 14כז והתנאים בהיתר כאמור בסעיף 14כט, ובעל ההיתר מילא את החובות החלות עליו לפי סעיף 14לג.

## ד ב ר י ה ס ב ר

נוספות שלא יעלו על שלוש שנים כל אחת, וזאת אם סבר שההארכה נדרשת לשם השגת מטרת הניסוי, כלומר להשלמת בדיקת אופן תפקודו של הרכב העצמאי בדרך ושאר היבטי ההפעלה (כגון אלה הנוגעים להסעה מסחרית של נוסעים), ובתנאי שממשיכים להתקיים התנאים לפי החוק למתן היתר ההפעלה והתנאים שנקבעו בהיתר עצמו.

בהיתר כאמור, למשל בעקבות תחקיר של אירוע בטיחותי שנערך לפי סעיף 14לו(ג) המוצע.

קביעת התנאים והחובות כאמור וכן שינויים ייעשו על בסיס השיקולים הקבועים בסעיף 14כח(ב) המוצע.

### לסעיף 14ל המוצע

תקופת תוקפו של היתר ההפעלה תיקבע על פי המוצע בהיתר עצמו, ומוצע להגבילה לשלוש שנים. יתרה מזאת, מוצע לאפשר למפקח הארצי, לאחר התייעצות עם ראש את"ן או מי מטעמו, להאריך תקופה זו בתקופות

14ל.א. (א) היתר הפעלה שניתן לפי סימן זה אינו ניתן להעברה אלא באישור המפקח הארצי על התעבורה ובהתאם לתנאיו.

(ב) העברת שליטה בבעל היתר הפעלה טעונה אישור מראש ובכתב מאת המפקח הארצי על התעבורה, ורשאי הוא לקבוע כי העברה כאמור טעונה היתר הפעלה חדש.

(ג) אישור לפי סעיף קטן (ב) יינתן בתוך 60 ימים מיום הגשת הבקשה לאישור, אם שוכנע המפקח הארצי על התעבורה שמתקיימים בנעבר כל התנאים הנדרשים למתן היתר הפעלה.

14ל.ב. (א) המפקח הארצי על התעבורה רשאי לבטל היתר הפעלה, להתלותו עד לקיום תנאים שיוורה עליהם, להגבילו או לסרב לחדשו, אם התקיים אחד מאלה:

ביטול היתר הפעלה, התלייתו, הגבלתו או סירוב לחדשו

(1) ההיתר ניתן על יסוד מידע כוזב, שגוי, מטעה או חלקי;

(2) חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת ההיתר;

(3) בעל ההיתר הפר תנאי מתנאי ההיתר;

(4) בעל ההיתר הפר חובה או איסור שחלים עליו לפי פקודה זו;

(5) רכב עצמאי שמופעל מכוח ההיתר היה מעורב באירוע בטיחותי חמור;

(6) ניתן לגבי בעל ההיתר צו לפתיחת הליכים לפי חוק חדלות פירעון ושיקום כלכלי, התשע"ח-2018<sup>5</sup>, המורה על פירוק או שהוא החליט על פירוקו מרצון.

## ד ב ר י ה ס ב ר

שחלקן נוגעות להתנהלותו של בעל ההיתר בקשר להיתר (למשל אם הפר תנאי מתנאי ההיתר או הוראה שחלה עליו לפי הפקודה) או למצבו הכלכלי, ואחרות נוגעות להפעלה הניסיונית (למשל מעורבותו של רכב עצמאי שמופעל מכוח ההיתר באירוע בטיחותי חמור). כמקובל בהסדרי רישוי בחקיקה, גם העובדה שהייתה מרמה או הטעיה בבסיס קבלת היתר ההפעלה תהווה עילה להפעלת הסמכויות האמורות בסעיף זה, וכך גם העובדה שחדל להתקיים תנאי מהתנאים למתן ההיתר.

בסעיף קטן (ב) מוצע כי, ככלל, הסמכות לפי סעיף זה לא תופעל בטרם ניתנה לבעל ההיתר הזדמנות לטעון את טענותיו. עם זאת, מוצע כי אם התקיימו אחת או יותר מהעילות האמורות, והיה המפקח הארצי יסוד סביר להניח כי הדבר נדרש בדחיפות לשם הגנה על שלום הציבור, הוא יוכל להתלות את ההיתר לאלתר לתקופה המזערית הנדרשת אף בלא ששמע את טענות בעל ההיתר קודם לכן. במקרה כזה, עליו לתת לבעל ההיתר הזדמנות לטעון את טענותיו בתוך 30 ימים מיום ההתליה, לכל המאוחר.

### לסעיף 14ל.א המוצע

מוצע לקבוע כי היתר הפעלה אינו ניתן להעברה אלא באישור המפקח הארצי על התעבורה ובהתאם לתנאי האישור, שכן הוא ניתן, בין השאר, על בסיס בחינתו של המבקש, התנאים שצריכים להתקיים בו והדרישות הספציפיות שיחולו עליו בהתאם לנתונים שיציג, ואלה צריכים להיבחן לגבי הנעבר.

מאחר שהיתר ההפעלה ניתן על פי המוצע לחברה, מוצע לקבוע כי גם העברת השליטה בחברה, טעונה אישור מראש ובכתב מאת המפקח הארצי, שמוסמך לקבוע כי נדרש בשלה היתר הפעלה חדש. אישור כאמור יינתן בתוך 60 ימים מיום שהוגשה בקשה לקבלתו.

### לסעיף 14ל.ב המוצע

מוצע, כמקובל בהסדרי רישוי בחקיקה, להסמיך את המפקח הארצי לבטל היתר הפעלה, להתלותו עד לקיום תנאים שיוורה עליהם, להגבילו או לסרב לחדשו. המפקח הארצי יוכל להפעיל סמכויות אלה בהתקיים אחת או יותר משורה של עילות המפורטות בסעיף קטן (א) המוצע,

<sup>5</sup> ס"ח התשע"ח, עמ' 310.

(ב) המפקח הארצי על התעבורה לא יבטל, לא יתלה, לא יגביל ולא יסרב לחדש היתר הפעלה לפי סעיף זה, אלא לאחר שנתן לבעל ההיתר הזדמנות לטעון את טענותיו; ואולם, היה למפקח הארצי על התעבורה יסוד סביר להניח כי מתקיימת בבעל היתר הפעלה עילה מהעילות המנויות בסעיף קטן (א), ושוכנע כי יש צורך דחוף להתלות את ההיתר לשם הגנה על שלום הציבור, רשאי הוא להתלות את ההיתר, לאלתר, ובלבד שייתן לבעל ההיתר הזדמנות לטעון את טענותיו בהקדם האפשרי לאחר ההתליה, ולא יאוחר מתום 30 ימים ממועד ההתליה; התליה כאמור תהיה לתקופה המזערית הנדרשת.

(ג) הודעה על ביטול היתר הפעלה, התלייתו, הגבלתו או סירוב לחדשו תפורסם באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ובכל דרך אחרת שיוורה המפקח הארצי על התעבורה.

חובות בעל היתר 14לג. (א) השר יקבע בתקנות חובות ודרישות כמפורט להלן שיחולו על בעל היתר הפעלה לעניין ביצוע הפעלה ניסיונית של רכב עצמאי:

- (1) חובה לתעד את ההפעלה הניסיונית;
- (2) חובה לאסוף את המידע הנאגר במרכז הבקרה ובמערכות הרכב העצמאי במסגרת ההפעלה הניסיונית;

## ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע להבהיר במפורש כי כחלק ממסכותו לקבוע חובות כאמור, יוכל השר לקבוע גם הוראות לעניין האופן שבו יש לקיים את אותן חובות, למשל בכל הנוגע להגנה על הפרטיות ולהגנת סייבר.

כמו כן מוצע להסמיך את השר, בסעיף קטן (ב), לקבוע לפי שיקול דעתו חובות נוספות על אלה הנזכרות לעיל, שיחולו על בעל היתר ההפעלה בקשר לביצוע הפעלה ניסיונית, כגון חובות הנוגעות להסעת נוסעים במהלך ההפעלה כאמור.

בסעיף קטן (ג) מוצע לחייב בעל היתר הפעלה להגיש למפקח הארצי דיווח תקופתי ודיווח מסכם לגבי ההפעלה הניסיונית, ולהסמיך את השר לקבוע בתקנות את האופן והמועד שבו יגיש בעל היתר הפעלה את הדיווחים כאמור למפקח הארצי והפרטים שייכללו בהם.

בדומה לרוב המכריע של התקנות שהשר מוסמך להתקין לפי סימן ג' המוצע, יחולו לעניין הליך התקנת התקנות לפי סעיף זה, ובכלל זה השיקולים שיישקלו בקביעתן, הוראות סעיף 14מד המוצע.

על פי המוצע, הודעה על הפעלת סמכות המפקח הארצי לפי סעיף זה תפורסם באתר האינטרנט של משרד התחבורה, וזאת בהתאם לכך שעצם מתן ההיתר, על פרטיו, מחויב בפרסום אף הוא לפי סעיף 14לז המוצע.

### לסעיף 14לג המוצע

בסעיף קטן (א), מוצע להסמיך את השר לקבוע חובות שיחולו על בעל היתר הפעלה. הסעיף הקטן האמור קובע את העניינים שלגביהם ייקבעו החובות, ואילו את הפרטים בעניין זה יקבע השר בתקנות. על פי המוצע, החובות שיקבע השר בתקנות יכללו חובות תיעוד של ההפעלה הניסיונית, כגון מתי הרכב מופעל ומתי לא, ובאילו אזורים ותנאים הופעל; חובות איסוף של המידע הנצבר במערכות הרכב העצמאי (שכאמור רבות מהן, ובראשן מערכת הנהיגה העצמאית, הן למעשה מחשב) ובמרכז הבקרה כפועל יוצא מההפעלה הניסיונית, שחלק ממנה יכול שייקבע, למשל, האופן שבו יישמר המידע; חובות בעניין שמירת מידע ומסירתו למפקח הארצי ולראש את"ן או מי מטעמו, לרבות בדרך מתן גישה למידע בזמן אמת; וחובות יידוע כלפי הנוסעים ברכב העצמאי על כך שהנסיעה מתבצעת ברכב עצמאי במסגרת הפעלה ניסיונית.

(3) חובה לשמור מידע, ובכלל זה המידע שנאסף כאמור בפסקה (2), ולמסור את המידע למפקח הארצי על התעבורה ולראש אגף התנועה במשטרת ישראל או מי מטעמו, או לגורם אחר שייקבע בתקנות, ובלבד שלא תיקבע לפי פסקה זו חובה למסור מידע המאפשר את זיהויו של אדם שאינו משתתף בהפעלה הניסיונית מטעמו של בעל היתר ולא הסכים למסירת מידע כאמור; לעניין זה, "מסירת מידע" – לרבות בדרך של מתן גישה למידע בזמן אמת;

(4) חובה ליידע כל נוסע ברכב עצמאי על כך שהוא משתתף בנסיעה במסגרת הפעלה ניסיונית של רכב כאמור;

(5) דרישות לעניין אופן קיום החובות המנויות בפסקאות (1) עד (4), ובכלל זה דרישות שעניינן עמידה בהוראות לפי חוק הגנת הפרטיות, התשמ"א-1981<sup>6</sup>, והגנת סייבר.

(ב) השר רשאי לקבוע בתקנות חובות נוספות שיחולו על בעל היתר הפעלה לעניין ביצוע הפעלה ניסיונית של רכב עצמאי, ובכלל זה חובות כאמור לעניין הסעת נוסעים ברכב העצמאי במסגרת הפעלה כאמור.

(ג) בעל היתר הפעלה יגיש למפקח הארצי על התעבורה את הדיווחים שלהלן, לפי פרטים שיקבע השר, ובאופן ובמועדים שיקבע:

(1) דיווח תקופתי, בין השאר על אירועים חריגים שהתרחשו במהלך ההפעלה הניסיונית;

(2) דוח מסכם לגבי ההפעלה הניסיונית.

(1) השר רשאי לקבוע בתקנות – 14לד. (א)

(א) כי הוראה מההוראות לפי פקודה זו, החלה לעניין רכב מנועי או המערכות המותקנות בו, לא תחול לעניין רכב עצמאי או המערכות המותקנות בו או שתחול בהתאמות שיקבע;

(ב) כי הוראה מההוראות לפי פקודה זו, החלה לעניין בעל רכב, לא תחול לעניין בעל היתר הפעלה או שתחול בהתאמות שיקבע;

פטור מתחולה, תחולה בהתאמות או החלת הוראות לעניין רכב עצמאי

## ד ב ר י ה ס ב ר

בשל ייחודו של הרכב האמור שאין בו נהג, כמו גם היות הפעלתו הפעלה ניסיונית שאין לגביה ניסיון, לא בארץ ולא בעולם, מוצע להסדיר את האפשרות לערוך התאמות, הן בפקודה והן בתקנות מכוחה, באמצעות תקנות או הוראות מינהליות, כפי שיפורט להלן.

לסעיף 14לד והתוספת השלוש עשרה המוצעים

רכב עצמאי יופעל, ככלל, בהתאם להוראות לפי הפקודה, הן מבחינת דיני ההתנהגות בדרך הן מבחינת אסדרת השירות שייתן בעל ההיתר באמצעותו. עם זאת,

<sup>6</sup> ס"ח התשמ"א, עמ' 128.



(ג) כי הוראה מההוראות לפי פקודה זו, החלה לעניין נהג רכב מנועי או נהיגה של רכב כאמור, תחול לעניין מפעיל רכב עצמאי או הפעלה של רכב כאמור, בהתאמות או בלא התאמות כפי שיקבע.

(2) השר רשאי להתנות את הפטור מתחולה, את ההתאמות או את החלת ההוראות כאמור בפסקה (1)(א) עד (ג), בתנאים, ורשאי הוא לקבוע הוראות שיחולו במקום הוראות שניתן לגביהן פטור כאמור.

(ב) המפקח הארצי על התעבורה רשאי, לאחר ששקל את השיקולים האמורים בסעיף 14(ב), ואם מצא כי הדבר נדרש לגבי בעל היתר הפעלה מסוים, לקבוע בהיתר ההפעלה כי בעל ההיתר יהיה פטור מתחולת הוראות נוספות על ההוראות שקבע השר בתקנות לפי סעיף קטן (א), כמפורט בחלקים א', ב' ו'ג' לתוספת השלוש עשרה, כולן או חלקן, או שההוראות האמורות יחולו לגביו בהתאמות שיקבע כאמור, ורשאי הוא, בהיתר, להתנות את הפטור מתחולה או את ההתאמות כאמור בתנאים או לקבוע הוראות שיחולו לגבי בעל ההיתר במקום ההוראות שניתן לגביהן פטור כאמור.

## ד ב ר י ה ס ב ר

בפרק השני לחלק ב' לתקנות התעבורה, ואילו על פי המוצע בסעיף זה, יוכל המפקח הארצי לתת, במסגרת היתר ההפעלה, פטור כאמור גם מהוראות הקבועות בפרקים או בחלקים אחרים של תקנות התעבורה וגם מהוראות הקבועות בפקודה עצמה.

לצד הרחבת סמכות המפקח לתת פטורים או הוראות חלופיות כאמור, ומאחר שהפעלתה כרוכה בחריגה מהעיקרון שלפיו הוראות מינהל אינן סותרות חקיקה ראשית, מוצע לתחום את היקפה. לשם כך, מוצע לפרט בתוספת השלוש עשרה כנוסחה המוצע את רשימת ההוראות בפקודה ובתקנות התעבורה שמהן יוכל המפקח הארצי לתת פטור לבעל היתר הפעלה מסוים, או לקבוע לגביהן התאמות או הוראות חלופיות.

בחלק א' לתוספת האמורה מוצע למנות את ההוראות שלגביהן יוכל המפקח הארצי להפעיל את סמכותו באופן עצמאי; בחלק ב' לאותה תוספת מוצע למנות הוראות שהן בתחום אחריותה של רשות הרישוי, ולפיכך המפקח הארצי יפעיל את סמכותו לגביהן רק בהיוועצות בה; ובחלק ג' לתוספת האמורה מוצע למנות הוראות שעניינן הסדרי תנועה, שהמשטרה אחראית על אכיפתן, ולפיכך סמכות המפקח הארצי תופעל לגביהן רק בהתייעצות עם ראש את"ן או מי מטעמו.

לבסוף, מוצע לקבוע כי המפקח הארצי על התעבורה יודיע לראש את"ן על הפעלת סמכויותיו לפי סעיף קטן (ב) המוצע, בדרך שיקבע השר.

מוצע כי השר יהיה מוסמך לקבוע, לגבי כל הוראה מהוראות הפקודה החלה לעניין רכב מנועי (ובכלל זה המערכות שמותקנות בו), שהיא לא תחול על רכב עצמאי, או על מערכותיו, או לקבוע כי הוראה כאמור תחול בהתאמות שיקבע. הוא הדין בהוראות בפקודה הנוגעות לבעל הרכב – השר יהיה רשאי לקבוע שהוראה כאמור לא תחול על בעל היתר הפעלה או שתחול עליו בהתאמות שיקבע, וכן לקבוע הוראות חלופיות.

לגבי כל תקנה הקובעת אי-תחולה של הוראה כאמור, יוכל השר לקבוע תנאים לאי-התחולה, או הוראות חלופיות.

ככלל, הפעלה של רכב עצמאי היא פעולה שונה ביטבה מפעולת הנהיגה (ראו לעיל דברי ההסבר לסעיף 2 להצעת החוק). לכן, מוצע להסמיך את השר להחיל בתקנות הוראות הנוגעות לנהיגת רכב מנועי או לנהג רכב כאמור, גם לעניין הפעלה של רכב עצמאי ומפעיל רכב כאמור, אם מצא כי הדבר נדרש לגבי הוראה מסוימת.

נוסף על סמכות השר לקבוע בתקנות פטורים והוראות חלופיות לגבי כלל בעלי היתרי ההפעלה, מוצע להסמיך את המפקח הארצי על התעבורה לתת לבעל היתר הפעלה מסוים פטורים נוספים או הוראות חלופיות נוספות, המותאמים להפעלה הניסיונית שאותו בעל היתר מתכנן או מקיים. כאמור, כבר היום מוסמך המפקח הארצי, מכוח תקנה 16א לתקנות התעבורה, לפטור עורך ניסוי מסוים מהוראות בתקנות התעבורה החלות עליו (פטור לעורך ניסוי). ואולם, הפטור האמור מוגבל להוראות הקבועות

(ג) לא יפעיל המפקח הארצי על התעבורה את סמכותו לפי סעיף קטן (ב) לגבי ההוראות המנויות בחלק ב' לתוספת השלוש עשרה אלא לאחר התייעצות עם רשות הרישוי, ולגבי ההוראות המנויות בחלק ג' לתוספת האמורה – לאחר התייעצות עם ראש אגף התנועה במשטרת ישראל או מי מטעמו.

(ד) פעל המפקח הארצי על התעבורה בהתאם לסמכותו לפי סעיף קטן (ב), יודיע על כך לראש אגף התנועה במשטרת ישראל בדרך שיקבע השר.

14. לה. השר יקבע בתקנות תנאים למתן רישיון רכב לעצמאי, ובין השאר –

תקנות לעניין רישיון רכב עצמאי

(1) תנאים לעניין הגנת סייבר לגבי מערכות הרכב העצמאי שאינן מערכת הנהיגה העצמאית;

(2) תנאים לעניין מערכת הנהיגה העצמאית המותקנת ברכב העצמאי, ובכלל זה תנאים בעניינים שלהלן:

(א) יכולותיה של המערכת, בטיחותה ואמינותה, לרבות בכל הנוגע להגנת סייבר;

(ב) התאמת המערכת לרכב העצמאי;

(3) דרכים להוכחת התקימותם של התנאים כאמור בפסקאות (1) ו-(2), ובכלל זה –

(א) לקבוע, לעניין התנאים המנויים בפסקה (1), כי הוכחת התקימותם תיעשה, בין השאר, בהסתמך על מסמך, ובכלל זה הצהרה מטעם יצרן הרכב או המערכת;

(ב) לקבוע, לעניין התנאים המנויים בפסקה (2), כי הוכחת התקימותם תיעשה, בין השאר, בדרך של ביצוע ניסוי, הכול כפי שיקבע.

## ד ב ר י ה ס ב ר

כאמור, ובהם הגנת סייבר על מערכות הרכב העצמאי, שאינן מערכת הנהיגה העצמאית; ודרישות לגבי מערכת הנהיגה עצמאית – הן לעניין יכולותיה, בטיחותה ואמינותה, לרבות בתחום הסייבר, הן לעניין התאמתה לרכב שבו היא מותקנת. עוד ייקבע בתקנות כאמור האופן שבו יהיה אפשר להוכיח עמידה בדרישות האמורות, בין בדרך של הצגת מסמכים, ובכלל זה הצהרות יצרן הרכב או מערכת הנהיגה העצמאית, ובין בדרך של ביצוע ניסוי או הצגת תוצאותיו של ניסוי שנערך.

## לסעיף 14. לה. המוצע

סעיף 4 לפקודה מקנה לשר סמכות (רשות) לקבוע הוראות המסדירות מתן רישיון רכב, על היבטיו השונים. מכוח סמכות זו, רשאי השר להסדיר כללים שונים לסוגים שונים של כלי רכב, ובהם גם רכב עצמאי. כהשלמה לכך, מוצע לעגן במפורש סמכות לשר, שהיא סמכות חובה, לקבוע בתקנות תנאים למתן רישיון רכב לרכב עצמאי. על פי המוצע, יוסדרו בתקנות אלה עניינים ייחודיים לרכב

14.ל. (א) אירוע בטיחותי, ידווח על כך בעל היתר ההפעלה של הרכב העצמאי המעורב באירוע, בכתב, באמצעות הגורם שנקבע לפי סעיף קטן (ב), למפקח הארצי על התעבורה ולראש אגף התנועה במשטרת ישראל, בתוך 24 שעות מקרות האירוע, ולעניין אירוע כאמור שהוא אירוע בטיחותי חמור – בהקדם האפשרי ולא יאוחר מ־12 שעות לאחר קרות האירוע.

(ב) השר יקבע בתקנות הוראות לעניין דיווח כאמור בסעיף זה, ובכלל זה לעניין דרך הדיווח, זהות הגורם בעל היתר ההפעלה שיהיה חייב במסירת הדיווח והפרטים שייכללו בו, ורשאי הוא לקבוע בתקנות כאמור כי דיווח כאמור יכלול מידע מהחיישנים והמצלמות ברכב העצמאי שהיה מעורב באירוע, וכל מידע אחר הנוגע לאירוע, המצוי ברשותו של בעל היתר.

(ג) (1) אירוע אירוע בטיחותי חמור, יגיש בעל היתר ההפעלה של הרכב העצמאי המעורב באירוע, למפקח הארצי על התעבורה, בתוך פרק זמן שיקבע השר, דוח הכולל תחקור של האירוע והלקחים שהופקו בעקבותיו (להלן – תחקיר אירוע).

(2) אירוע אירוע בטיחותי, רשאי המפקח הארצי על התעבורה לדרוש מבעל היתר ההפעלה של הרכב העצמאי המעורב באירוע להגיש לו תחקיר אירוע; דרש כאמור, יגיש לו בעל היתר את התחקיר בתוך פרק זמן שיוורה המפקח הארצי על התעבורה.

## ד ב ר י ה ס ב ר

### לסעיף 14 לזומוצע

בשל החדשנות הטכנולוגית הכרוכה בניסויים אלה, הסודיות המסחרית והקניין הרוחני שכרוך בהם, שפרטים לגביהם עלולים להיחשף בתחקיר אירוע כאמור ולהגיע לידי גורמים מתחרים, מוצעת הוראת שמירת סודיות שתחול על המפקח הארצי ועל עובדי משרד התעבורה או מי מטעמם שתחקיר האירוע הגיע לידיהם. על פי המוצע, הם לא יגלו את המידע הכלול בתחקיר האירוע, כולו או חלקו, ולא יעשו בו שימוש אלא לפי הוראות פקודת התעבורה, לפי צו של בית משפט או בהסכמת בעל היתר ההפעלה.

מוצע כי בקרות אירוע בטיחותי חמור, יוכל המפקח הארצי על התעבורה, אם סבר שהדבר נדרש לשמירה על שלום הציבור ובטיחותו. לשנות תנאים בהיתר ההפעלה ואף להורות על הפסקה חלקית של ההפעלה הניסיונית (למשל הפסקה זמנית של ההפעלה הניסיונית, של הפעלת חלק מהרכבים העצמאיים שניתן לגביהם היתר או הפסקת הפעלתם באזור מסוים), ובלבד שנתן לבעל היתר הזדמנות להשמיע את טענותיו לפני קבלת החלטה על שינוי תנאים או הפסקת פעילות כאמור.

בשל החשש מפני תקיפות סייבר נגד מערכות הרכב העצמאי, מוצע כי בעל היתר ההפעלה יהיה חייב לדווח

מוצע לקבוע כי בקרות אירוע בטיחותי, יידרש בעל היתר ההפעלה לדווח עליו בכתב למפקח הארצי ולראש את"ן, בתוך 24 שעות, באמצעות הגורם שייקבע לכך בתקנות. לעניין אירוע בטיחותי חמור, מוצע כי דיווח כאמור ייעשה בהקדם האפשרי ולא יאוחר מ־12 שעות לאחר התרחשותו.

עוד מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות את דרך מתן הדיווח, את הגורם אצל בעל היתר ההפעלה שיהיה אחראי לדווח, ומהם הפרטים שיהיה ניתן לקבוע שייכללו בדיווח, ובכלל זה מידע מהחיישנים והמצלמות ברכב העצמאי המעורב באירוע וכל מידע אחר הנוגע לו, המצוי ברשות בעל היתר ההפעלה.

מוצע כי לעניין אירוע בטיחותי חמור, יהיה בעל היתר לערוך תחקיר אירוע ולהגישו למפקח הארצי בתוך פרק זמן שייקבע בתקנות. לעניין אירוע בטיחותי שאינו אירוע בטיחותי חמור, יהיה הדבר בשיקול דעתו של המפקח הארצי, והוא יוכל לדרוש מבעל היתר ההפעלה לערוך את תחקיר האירוע בתוך פרק זמן שיוורה. התחקיר יכלול תחקור של האירוע והפקת לקחים ממנו.

(3) המפקח הארצי על התעבורה, עובד משרד התחבורה והבטיחות בדרכים או מי מטעמם, שהגיע לידיו תחקיר אירוע לפי סעיף קטן זה, לא יגלה את המידע הכלול בו, כולו או חלקו, ולא יעשה בו כל שימוש אלא לשם ביצוע ההוראות לפי פקודה זו או לפי צו של בית משפט או אם ניתנה לכך הסכמת בעל היתר ההפעלה הנוגע לעניין.

(ד) אירע אירוע בטיחותי חמור, רשאי המפקח הארצי על התעבורה, אם סבר שהדבר נדרש באופן מיידי לצורך הגנה על שלום הציבור ושמירה על הבטיחות, נוסף על סמכותו לשנות תנאים שנקבעו בהיתר כאמור בסעיף 14(ג)כטג), לתת כל הוראה לבעל היתר הפעלה, ובכלל זה הוראה להפסיק באופן חלקי את ההפעלה הניסיונית של הרכב העצמאי לתקופה שיוורה, ובלבד שנתן לבעל ההיתר הזדמנות להשמיע את טענותיו בטרם קבלת החלטה על מתן הוראה כאמור.

(ה) בוצעה תקיפת סייבר שעלולה להביא לאירוע בטיחותי נגד מערכות רכב עצמאי, או שקיים חשש לביצוע תקיפה כאמור, ידווח על כך בעל היתר ההפעלה של הרכב העצמאי לעובד משרד התחבורה והבטיחות בדרכים שהשר מינה לעניין זה, וימסור לו מידע בעניין התקיפה האמורה, הכול כפי שיקבע השר.

מידע לציבור 14לז. (א) המפקח הארצי על התעבורה יפרסם לציבור באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים מידע כמפורט להלן, ורשאי הוא לפרסם כאמור פרטים נוספים שהוא סבור כי יש להביאם לידיעת הציבור, ובין השאר תחקירי אירוע:

## ד ב ר י ה ס ב ר

ההפעלה הניסיונית מכוח ההיתר, תקופת ההפעלה הניסיונית ומספר כלי הרכב העצמאיים שישתתפו בה, וכן את התנאים המהותיים שנקבעו בהיתר ההפעלה, כגון המועדים שבהם יופעלו הרכבים.

כמו כן, יוכל המפקח הארצי לפרסם מידע נוסף שהוא סבור שיש מקום להביא לידיעת הציבור ובין השאר תחקירים על אירועים בטיחותיים כאמור בסעיף 14לז המוצע.

המפקח הארצי על התעבורה לא יפרסם מידע שאין לפרסמו לפי סעיף 9(א) לחוק חופש המידע, התשנ"ח-1998 (כגון מידע שגילוייו מהווה פגיעה בפרטיות), והוא רשאי שלא לפרסם מידע כאמור בסעיף 9(ב) לחוק האמור (כגון מידע שהוא סוד מסחרי או סוד מקצועי או שהוא בעל ערך כלכלי).

לעובד משרד התחבורה שהשר ימנה לעניין זה, על כל תקיפת סייבר נגד מערכות הרכב העצמאי שהתרחשה או שיש חשש להתרחשותה, אם מדובר בתקיפה שעלולה לגרום לאירוע בטיחותי. אופן הדיווח והמידע שייכלל בו, ייקבעו, על פי המוצע, בתקנות.

### לסעיף 14לז המוצע

מוצע לחייב את המפקח הארצי לפרסם לציבור באתר האינטרנט של משרד התחבורה, מידע על היתרי הפעלה שנתן וכן הודעות על ביטול היתר כאמור, התלייתו, הגבלתו, או סירוב לחדשו לפי סעיף 14לב המוצע.

המידע שיפורסם יכול לכולל מידע על הניסויים שמתבצעים הכולל את פרטי בעל היתר ההפעלה, מרחב ההפעלה של כלי הרכב העצמאיים שיופעלו במסגרת

(1) מידע על היתרי הפעלה שנתן, הכולל, בין השאר, לגבי כל היתר כאמור, את פרטי בעל ההיתר, מרחב ההפעלה של הרכב העצמאי שההיתר חל לעניין הפעלתו, האזור שבו ניתן לבצע את ההפעלה הניסיונית לפי ההיתר, מספר כלי הרכב העצמאיים שההיתר חל לעניין הפעלתם, תקופת תוקף ההיתר, והתנאים המהותיים שנקבעו בהיתר;

(2) הודעה על ביטול היתר הפעלה, התלייתו, הגבלתו או סירוב לחדשו, לפי סעיף 14ל.ב.

(ב) על אף הוראות סעיף קטן (א) רישה, המפקח הארצי על התעבורה יפרסם כאמור באותו סעיף קטן מידע על התרחשות אירוע בטיחותי חמור, שיכלול פרטים שהוא סבור שיש להביאם לידיעת הציבור.

(ג) המפקח הארצי על התעבורה לא יפרסם לפי הוראות סעיף זה פרטים שהם בגדר מידע שרשות ציבורית מנועה מלמסור לפי סעיף 9(א) לחוק חופש המידע, התשנ"ח-1998, ורשאי הוא שלא לפרסם פרטים לפי סעיף זה שהם בגדר מידע שרשות ציבורית אינה חייבת למסור לפי סעיף 9(ב) לחוק האמור.

14ל.ח. (א) על אף הוראות כל דין, בעל היתר אינו רשאי לרכוש פוליסת ביטוח לפי דרישות פקודת הביטוח, מהפול.

ביטוח

(ב) על אף הוראות סעיף קטן (א), בתקופה שמהמועד הקובע עד תום שלוש שנים מהמועד האמור, רשאי בעל היתר שלא השיג כיסוי ביטוחי באופן ישיר אצל מבטח ישראלי, לרכוש פוליסת ביטוח לפי דרישות פקודת הביטוח, מהפול; שר האוצר, לאחר התייעצות עם הממונה על שוק ההון, ביטוח וחיסכון, רשאי, בצו, להאריך את התקופה האמורה בתקופות נוספות שלא יעלו, יחד, על שלוש שנים.

## ד ב ר י ה ס ב ר

בלא שיש ודאות לגבי התועלת שבהפעלה כאמור לכלל הציבור, מוצע שככלל, בעל היתר הפעלה לא יוכל לרכוש ביטוח כאמור מהפול. עם זאת, ועקב קושי שעלול להיות לבעל היתר הפעלה בהשגת כיסוי ביטוחי לרכב העצמאי, בתקופת ההפעלה הראשונה, למשל בשל העדר מידע לגבי הסיכון הביטוחי הכרוך בהפעלה כאמור אצל המבטח, מוצע לקבוע כי במהלך שלוש השנים הראשונות מהמועד הקובע, בעל היתר הפעלה שלא עשה בידו להשיג כיסוי ביטוחי אצל מבטח ישראלי לפי פקודת הביטוח, יהיה רשאי לבטח את כלי הרכב העצמאיים במסגרת הפול.

זאת ועוד, מוצע להסמיך את שר האוצר בהתייעצות עם הממונה על רשות שוק ההון, ביטוח וחיסכון, להאריך

## לסעיף 14לח המוצע

כאמור, בהיותו רכב מנועי, מחייב השימוש ברכב עצמאי רכישת פוליסת ביטוח לפי פקודת הביטוח. על פי הפקודה, משתמש ברכב מנועי (שאינו עצמאי), שלא הצליח לרכוש כיסוי ביטוחי אצל מבטח ישראלי לפי פקודת הביטוח, רשאי לרכוש ביטוח כאמור מהפול – המאגן הישראלי לביטוח רכב שליד איגוד חברות הביטוח בישראל, המנהל את הביטוח המשותף למשתמשים ברכב מנועי שלא השיגו כיסוי ביטוחי באופן ישיר אצל מבטחים בישראל.

ואולם מאחר שהביטוח במסגרת הפול ממומן בידי הציבור הרחב, ולפחות בשלב ההפעלה הניסיונית של הרכב העצמאי הוא מופעל בידי תאגידים, למטרות רווח,

<sup>7</sup> ס"ח התשנ"ח, עמ' 226.

(ג) שר האוצר, בהתייעצות עם הממונה על שוק ההון, ביטוח וחיסכון, רשאי לקבוע כי בעל היתר חייב לרכוש פוליסת ביטוח אחריות כלפי אדם שלישי בשל נזק רכוש שעשוי להיגרם כתוצאה מהפעלת רכב כאמור באמצעות מערכת לנהיגה עצמאית.

(ד) בסעיף זה –

”מבטח” ו”הפול” – כהגדרתם בחוק ביטוח רכב מנועי (ביטוח בתנאי תחרות מבוקרת, הסדרים לתקופת מעבר והוראות לעניין אבנר), התשנ”ז–1997<sup>8</sup>;

”המועד הקובע” – המועד שבו הוגשה לראשונה בקשה להיתר לפי הוראות סעיף 14כח; השר יפרסם ברשומות הודעה על המועד האמור.

מינוי מפקחים 14לט. (א) השר רשאי להסמיך מקרב עובדי משרדו, מפקחים שיהיו נתונות להם הסמכויות לפי סעיף 14מ, כולן או חלקן, לשם פיקוח על ביצוע ההוראות לפי סימן זה (בסימן זה – מפקח).  
(ב) לא יוסמך מפקח לפי סעיף קטן (א), אלא אם כן מתקיימים לגביו כל אלה:

- (1) הוא לא הורשע בעבירה שמפאת מהותה, חומרתה או נסיבותיה הוא אינו ראוי, לדעת השר, להיות מפקח;
- (2) הוא קיבל הכשרה מתאימה בתחום הסמכויות שיהיו נתונות לו לפי סימן זה, כפי שהורה השר;
- (3) הוא עומד בתנאי כשירות נוספים כפי שהורה השר.

## ד ב ר י ה ס ב ר

סימן ג'3 המוצע. הודעה על הסמכת מפקח כאמור תפורסם ברשומות ובאתר האינטרנט של משרד התחבורה.

הסמכה כאמור יכולה להינתן למי שלא הורשע בעבירה שמפאת חומרתה, מהותה או נסיבותיה אין הוא ראוי להיות מפקח, ושעמד בהכשרה לעניין הסמכויות שיהיו מסורות לו ובתנאי כשירות נוספים כפי שיוורה השר.

הסמכויות שיהיו נתונות למפקח הארצי ולמפקח שהוסמך כאמור (להלן – מפקח) לצורך פיקוח כאמור הן לדרוש מכל אדם להזדהות ולהציג תעודה מזהה; לדרוש מבעל היתר הפעלה ומכל אדם שמשותף בביצוע הפעלה הניסיונית למסור כל ידיעה או מסמך הנדרשים להבטחת ביצוע ההוראות לפי סימן זה, לרבות פלט של חומר מחשב; להיכנס לכל מקום שבו מבוצעות פעולות במסגרת הפעלה ניסיונית, לרבות לרכב עצמאי כשהוא נייד ולמרכז הבקרה, אך לא לבית מגורים (אלא אם כן ניתן לכך צו של בית משפט); לבצע בדיקה של מערכות המחשב ברכב, במערכת הנהיגה העצמאית ובמערכות הבקרה והתקשורת לרכב, כדי לפקח על עמידתן בהוראות שנקבעו לעניין הגנת סייבה.

את התקופה האמורה, בצו, לתקופות נוספות שלא יעלו על שלוש שנים במצטב.

מוצע כי המועד הקובע לעניין זה, יהיה המועד שבו הוגשה בקשה ראשונה לקבלת היתר הפעלה, שכן זהו המועד שבו יתחיל להצטבר מידע על הסיכון הביטוחי בהפעלת רכב עצמאי, שיאפשר לחברות הביטוח לקבוע תעריפי ביטוח ריאליים.

עוד מוצע להסמיך את שר האוצר, בהתייעצות עם הממונה על רשות שוק ההון, ביטוח וחיסכון, לחייב, בתקנות, את בעל היתר הפעלה לרכוש ביטוח חבות לנזק רכוש של צד שלישי. בהעדר ביטוח כאמור, קיים חשש שיהיה קושי לצד שלישי להצטבר מידע על נזקי רכוש שנגרמו לו מהפעלת רכב עצמאי ישירות מבעל היתר הפעלה. ההחלטה אם לקבוע חובת ביטוח כאמור, תתקבל בהתאם לניסיון שיצטבר.

לסעיפים 14לט עד 14מא המוצעים

מוצע להסמיך את השר למנות מפקחים מקרב עובדי משרד התחבורה לשם פיקוח על ביצוע ההוראות לפי

<sup>8</sup> ס”ח התשנ”ז, עמ’ 205.

(ג) הודעה על הסמכת מפקח כאמור בסעיף קטן (א) תפורסם ברשומות ובאתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

14.ג. לשם פיקוח על ביצוע ההוראות לפי סימן זה, רשאי המפקח הארצי על התעבורה או מפקח –

(1) לדרוש מכל אדם למסור לו את שמו ומענו ולהציג לפניו תעודת זהות או תעודה רשמית אחרת המזהה אותו;

(2) לדרוש מבעל היתר הפעלה או מכל אדם אחר הנוגע בדבר למסור לו כל ידיעה או מסמך שיש בהם כדי להבטיח את ביצוע ההוראות לפי סימן זה או להקל את ביצועו; לעניין זה, "מסמך" – לרבות פלט כהגדרתו בחוק המחשבים;

(3) להיכנס לכל מקום שבו מבוצעת פעולה הנוגעת להפעלה ניסיונית של רכב עצמאי, לרבות למרכז בקרה או לרכב עצמאי כשהוא נייח, ובלבד שלא ייכנס למקום המשמש למגורים אלא על פי צו של בית משפט;

(4) לבצע בדיקות במערכות המחשב ברכב, ובכלל זה במערכת הנהיגה העצמאית, ובמערכות מרכז הבקרה, ובכלל זה מערכות התקשורת עם הרכב העצמאי, במטרה לפקח על עמידתן בהוראות שנקבעו לפי סימן זה לעניין הגנת סייבר.

14.א. מפקח לא יעשה שימוש בסמכויות הנתונות לו לפי סימן זה אלא בעת מילוי תפקידו ובהתקיים שני אלה:

(1) הוא עונד באופן גלוי תג המזהה אותו ואת תפקידו;

(2) יש בידו תעודה החתומה בידי השר, המעידה על תפקידו ועל סמכויותיו של המפקח ושאותה יציג על פי דרישה.

14.ב.מ. (א) מוקמת בזה ועדה מייעצת לשר לעניין הפעלה ניסיונית של רכב עצמאי (בסימן זה – ועדה מייעצת) שחבריה הם כמפורט להלן, ובהם שתי נשים לפחות:

(1) המנהל הכללי של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, והוא יהיה היושב ראש;

## ד ב ר י ה ס ב ר

הרלוונטיים להסדר המוצע, כמפורט בפסקאות (1) עד (11) של סעיף קטן (א) כנוסחו המוצע.

תפקיד הוועדה להיות מוקד ידע, מהארץ ומהעולם, בנושא הפעלת הרכב העצמאי, לצורך טיוב מתמיד של האסדרה. לשם כך, הוועדה המייעצת תורכב מנציגי כלל הגורמים הממשלתיים הרלוונטיים. על פי המוצע, תפקידי הוועדה כוללים, בין השאר, איסוף נתונים מהארץ ומהעולם וקבלת מידע מהמפקח אשר יחויב להעביר לה מידע לגבי ההפעלה בפועל, בין השאר לגבי אירועים בטיחותיים ותקיפות סייבר. על בסיס ידע זה, למידתו וניתוחו, הוועדה תגיש לשר דוחות שערכה, בין מיוזמתה ובין על פי בקשת השר, וכן תיעץ לשר לגבי התקנות שהוא מתקין לפי החוק.

ויובהר כי בגדר בדיקה כאמור יכול שתידרש חדירה לחומר מחשב המאוחסן במערכות אלה.

כמקובל בהסדרים בחקיקה הנוגעים לסמכויות פיקוח, מוצע לחייב מפקח, בעת הפעלת הסמכות, לענוד תג זיהוי ולשאת עימו תעודה חתומה בידי השר המעידה על תפקידו וסמכויותיו, וכן להציג את התעודה אם יידרש לכך.

### לסעיף 14 מב המוצע

מוצע להקים ועדה מייעצת שתלווה את ההפעלה הניסיונית. על פי המוצע, בין חברי הוועדה יהיו שתי נשים לפחות. יושב ראש הוועדה יהיה המנהל הכללי של משרד התחבורה, וחבריה יהיו נציגים של הגורמים הממשלתיים

- (2) שני עובדי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים שימנה השר;
- (3) המנהל הכללי של משרד ראש הממשלה או עובד משרד ראש הממשלה שימנה המנהל האמור;
- (4) המנהל הכללי של הרשות הלאומית לחדשנות טכנולוגית שהוקמה לפי סעיף 5 לחוק לעידוד מחקר פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984,<sup>9</sup> או עובד הרשות האמורה שימנה המנהל;
- (5) הממונה על שוק ההון, ביטוח וחסכון או עובד רשות שוק ההון, ביטוח וחסכון שימנה הממונה;
- (6) ראש אגף התנועה במשטרת ישראל או נציגו;
- (7) היועץ המשפטי לממשלה או נציגו;
- (8) המנהל הכללי של המשרד לביטחון הפנים או עובד המשרד האמור שימנה המנהל הכללי;
- (9) המנהל כהגדרתו בחוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים או עובד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שימנה המנהל;
- (10) ראש מערך הסייבר הלאומי או עובד המערך שימנה ראש המערך;
- (11) שני נציגי ציבור בעלי מומחיות בנושאים הנוגעים לסמכויות הוועדה, שימנה השר.
- (ב) הוועדה המייעצת –

- (1) תעקוב אחרי ההתפתחויות הטכנולוגיות בעולם בתחום הרכב המופעל באמצעות מערכת נהיגה עצמאית ואחר ההתפתחויות בעולם בתחום שיטת ההפעלה של רכב כאמור;
- (2) תעקוב אחר הממצאים המתקבלים מהפעלת רכב באמצעות מערכת נהיגה עצמאית, בארץ ובעולם, בין השאר על בסיס המידע שהעביר לה המפקח הארצי על התעבורה לפי סעיף 14מג;
- (3) תאסוף נתונים, מהארץ ומהעולם, על אירועי בטיחות ותקיפות סייבר שבהם היו מעורבים כלי רכב המופעלים באמצעות מערכת נהיגה עצמאית;
- (4) תבחן את השפעת ההפעלה של רכב עצמאי לפי הוראות סימן זה על שירותי התחבורה הציבורית וגודש התנועה בדרכים;

<sup>9</sup> ס"ח התשמ"ה, עמ' 1100.



(5) תגיש לשר, מזמן לזמן, לבקשתו או מיוזמתה, דוחות בעניינים הנוגעים לסמכויותיה כאמור בפסקאות (1) עד (4);

(6) תבחן, אחת לשלוש שנים לפחות, את הוראות ההסדר הקבוע בסימן זה וההתאמות הנדרשות בהן בעקבות הניסיון שהצטבר מיישום ההסדר, ואם מצאה כי נדרש שינוי בהסדר כאמור, תמליץ על כך לשר;

(7) תייעץ לשר לעניין קביעת תקנות לפי סימן זה, למעט סעיף 14לח.

(ג) הוועדה המייעצת תמסור לשר את חוות דעתה לעניין קביעת תקנות כאמור בסעיף קטן (ב)(7) בתוך 45 ימים מיום שפנה אליה בבקשה להיוועצות בעניין קביעת תקנות כאמור, ורשאי השר, לבקשת הוועדה, לדחות את המועד האמור לתקופה נוספת שלא תעלה על 45 ימים (בסעיף זה – התקופה להיוועצות); לא מסרה הוועדה לשר את חוות דעתה כאמור במהלך התקופה להיוועצות, יראו את חובת ההיוועצות כאילו קוימה בתום אותה תקופה, ואולם הוועדה רשאית להודיע לשר כי לא נדרשת חוות דעתה לעניין קביעת אותן תקנות; הודיעה כאמור, יראו את חובת ההיוועצות כאילו קוימה במועד ההודעה.

(ד) במילוי תפקידיה כאמור בסעיף קטן (ב) תביא הוועדה המייעצת בחשבון, בין השאר, את אלה:

(1) הצורך לשמור על בטיחותם של הנוסעים ועוברי הדרך, ובכלל זה מי שמשתתפים בהפעלה ניסיונית של רכב עצמאי, ולמנוע נזק לרכוש במהלך ההפעלה הניסיונית;

## ד ב ר י ה ס ב ר

המנויים בסעיף קטן (ד) כנוסחו המוצע הם כאלה שהוועדה חייבת לשקול, אך מובן שהיא תידרש לשקול גם שיקולים רלוונטיים אחרים, בהתאם לנושא שיובא לפנייה.

במסגרת זו על הוועדה לשקול את השיקולים המשפיעים במישרין על עיצוב פרטי ההסדר בעניין הפעלת הרכב העצמאי, ובכלל זה בטיחות, השפעות על התנועה ואף על המשק בכללותו, עידוד חדשנות טכנולוגית ותחרותיות, והסיכונים הכרוכים בהפעלת הרכב העצמאי, בין השאר בהיבטי ביטוח, סייבר ואגירת מידע.

לבסוף, מוצע להסמיך את הוועדה המייעצת לקבוע לעצמה את סדרי עבודתה ודיוניה. כך למשל, תוכל הוועדה המייעצת להחליט על הקמת ועדות משנה לנושאים מסוימים.

כדי להבטיח את יעילות הליך ההיוועצות לעניין התקנת התקנות ולמנוע ממנו להפוך לחסם בתהליך מוצע לקצוב לוועדה תקופה למתן התייחסותה, שתעמוד על 45 ימים מיום שפנה אליה השר להיוועצות. על פי המוצע יוכל השר להאריך תקופה זו, לבקשת הוועדה, ב-45 ימים נוספים. בתום התקופה האמורה, אם הוועדה לא השיבה לפניית השר להיוועצות, רואים את חובת ההיוועצות כמקוימת.

כמו כן, מוצע לאפשר לוועדה להודיע כי לא נדרשת חוות דעתה בעניין תקנות שהועברו אליה להתייעצות, כגון תקנות טכניות באופיין, ואם הודיעה כאמור, יראו כאילו חובת היוועצות קוימה במועד ההודעה.

מוצע להנחות את הוועדה המייעצת לגבי השיקולים שעליה לשקול במסגרת מילוי תפקידיה. השיקולים

(2) קיום אפשרות להפרעה לפעילויות אחרות במשק כתוצאה מהפעלה ניסיונית של רכב עצמאי, ודרכים לצמצומה;

(3) דרכים להתמודדות עם אירועים חריגים שעלולים להתרחש במהלך הפעלה ניסיונית של רכב עצמאי;

(4) אופן השימוש במידע הנאסף במהלך ההפעלה הניסיונית, באמצעות מערכות הרכב העצמאי או מרכז הבקרה, הצורך בשיתוף במידע כאמור והגנה על הפרטיות ואבטחת מידע אגב שימוש או שיתוף כאמור;

(5) היבטים הנוגעים להגנת סייבר בהפעלה ניסיונית של רכב עצמאי, וקיומן של דרכים להתמודדות עם סיכונים בתחום זה;

(6) היבטים הנוגעים לביטוח בקשר להפעלה ניסיונית של רכב עצמאי ולכיסוי נזקים כתוצאה מהפעלה כאמור;

(7) היכולת המקצועית הנדרשת מעובדי מרכז בקרה;

(8) התיאום הנדרש עם רשות מקומית או רשות תימור מקומית שבתחומה מבוצעת הפעלה ניסיונית של רכב עצמאי או עם תאגיד שהוקם לפי חוק או חברה ממשלתית כהגדרתה בחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975<sup>10</sup>, הנוגעים לעניין;

(9) הצורך בעידוד התחרות וצמצום הריכוזיות;

(10) הצורך בעידוד חדשנות בתחום התחבורה והטמעת טכנולוגיות נהיגה חדשניות;

(11) הצורך בשיפור שירותי התחבורה בישראל והפחתת גודש התנועה בדרכים.

(ה) הוועדה המייעצת רשאית לקבוע את סדרי עבודתה ודיוניה אם לא נקבעו לפי פקודה זו.

14מג. המפקח הארצי על התעבורה יעביר לוועדה המייעצת את ממצאי פעולות הפיקוח שנערכו לפי סעיף 14מ, וכן מידע לעניין אירוע בטיחותי שנמסר לו לפי סעיף 14ל וכל מידע אחר לעניין הפעלה ניסיונית של רכב עצמאי שהגיע לידי לפי פקודה זו, ולמעט מידע כאמור המאפשר את זיהוי של אדם שאינו משתתף בהפעלה הניסיונית מטעמו של בעל ההיתר ושלא הסכים למסירת מידע כאמור.

העברת מידע לוועדה המייעצת

## ד ב ר י ה ס ב ר

אחר שיש בידו לעניין הפעלת הרכב העצמאי, למעט מידע המאפשר את זיהוי של אדם שאינו משתתף בניסוי מטעמו של בעל האישור שלא נתן את הסכמתו לכך כגון נוסעים שהשתתפו בהפעלה ניסיונית של רכב עצמאי או עוברי דרך שהיו בסביבת הרכב.

### לסעיף 14מג המוצע

מוצע לחייב את המפקח הארצי להעביר לוועדה המייעצת את ממצאי פעולות הפיקוח שערך לפי סעיף 14מ המוצע, וכן מידע שנמסר לו על אודות אירועים בטיחותיים (הדיווח ותחקיר האירוע) לפי סעיף 14ל המוצע וכל מידע

<sup>10</sup> ס"ח התשל"ה, עמ' 132.

התקנת תקנות  
לפי סימן ג' 3 –  
שיקולים, הליכים  
ושמירת סמכויות

14מבד. (א) תקנות לפי סימן זה, למעט סעיף 14לח, ייקבעו לאחר  
התייעצות עם הוועדה המייעצת, בכפוף להוראות לפי סעיף  
14מב(ג).

(ב) בקביעת תקנות כאמור בסעיף קטן (א) ישקול השר את  
כל אלה:

- (1) שמירה על הבטיחות בדרכים תוך זרימה יעילה  
של התנועה;
- (2) הפחתת גודש התנועה בדרכים;
- (3) שיפור שירותי התחבורה הציבורית ועידוד  
השימוש בה;
- (4) קידום התחרות בתחום הרכב העצמאי;
- (5) עידוד הפיתוח של מגוון טכנולוגיות חדשניות  
בתחום הרכב העצמאי וביסוס אמון הציבור בהן;
- (6) שמירה על עניין ציבורי אחר שאינו מנוי  
בפסקאות (1) עד (5), קידומו או עידודו.

(ג) תקנות לפי סימן זה ייקבעו באופן שיאפשר שימוש  
במגוון טכנולוגיות.

(ד) אין בהוראות סימן זה כדי לגרוע מסמכותו של השר לפי  
פקודה זו לקבוע בתקנות הוראות מיוחדות לעניין רכב עצמאי.

14מבד. ההוראות לפי סימן זה לא יחולו על רכב עצמאי כשנוהג בו  
נהג והוא אינו מופעל באמצעות מערכת נהיגה עצמאית,  
ויחולו על רכב כאמור ההוראות לפי פקודה זו, החלות על  
רכב מנועי.

סימן ג' 3 – סייג  
לתחולה

## ד ב ר י ה ס ב ר

מקנות לשר סמכות לקבוע תקנות, דוגמת הסמכות לקבוע  
תקנות לעניין רישיון רכב עצמאי (ראו סעיף 14לח המוצע),  
הרי שאין בכך כדי לפגוע בסמכותו של השר לקבוע מכוח  
הפקודה הוראות מיוחדות אחרות לעניין רכב עצמאי.

### לסעיף 14מב המוצע

מוצע להבהיר כי סימן ג' 3 המוצע, כמו גם ההוראות  
שנקבעו מכוחו, בין בתקנות ובין בהיתר הפעלה, לא יחולו  
על רכב עצמאי בעת שנוהג בו נהג, והוא לא מופעל על  
ידי מערכת נהיגה העצמאית. הדבר עשוי לקרות, למשל,  
בעקבות כניסת הרכב למצב סיכון מזערי או אם יש צורך  
להסיעו מחוץ לגדר מרחב ההפעלה שלו. במצבים כאלה  
דינו של הרכב העצמאי ככל רכב מנועי אחר, וחלות עליו  
ההוראות לפי הפקודה החלות לעניין רכב כאמור.

### לסעיף 14מד המוצע

מוצע להבנות את שיקול דעתו של השר בעניין  
התקנות שבסמכותו להתקין לפי ההסדר המוצע בחוק זה  
וכן להתוות את ההליך לקביעתן. ראשית, כאמור, מוצע כי  
התקנות יותקנו לאחר התייעצות עם הוועדה המייעצת  
(אלא אם כן היא לא העבירה חוות דעת בתקופה שנקבעה  
לכך או הודיעה שאין צורך בחוות דעתה, כאמור בסעיף  
14מב(ג) המוצע). שנית, מוצע לקבוע את השיקולים שיהיה  
על השר לשקול בהתקנתן כאמור. לצד שיקולים אלה,  
המפורטים בסעיף קטן (ב) כנוסחו המוצע, יידרש ההסדר  
שבתקנות לאפשר שימוש במגוון טכנולוגיות בהפעלה  
הניסיונית של הרכב העצמאי. מכאן שעליו להיות ניטרלי  
ככל האפשר מבחינה טכנולוגית.

כמו כן מוצע להבהיר שאף על פי שהוראות סימן ג' 3  
המוצע קובעות הסדר ספציפי לעניין רכב עצמאי, ובכלל זה

סימן ג'3 – שמירת 14מו. אין בהוראות סימן זה כדי לגרוע מחובתו של בעל היתר דינים לעמוד בהוראות כל דין, ובכלל זה חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975<sup>11</sup>, ובהוראות הדין לעניין חובת ביטוח, ובכלל זה הוראות פקודת הביטוח.

7. בסעיפים 16א(ב), 16ב(ב), 18 ו-19 לפקודה, במקום "שר התחבורה" יבוא "השר". תיקון סעיפים 16א, 16ב, 18 ו-19
8. בסעיף 25(א)(2) לפקודה, במקום "לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970" יבוא "לפקודת הביטוח". תיקון סעיף 25
9. בסעיף 27א לפקודה – תיקון סעיף 1א27
- (1) בסעיף קטן (א1), במקום "שר התחבורה" יבוא "השר";
- (2) בסעיף קטן (טו), בהגדרה "דרך עירונית", המילים "התשכ"א-1961" – יימחקו.
10. בסעיף 29(ב) לפקודה, במקום "ושר התחבורה" יבוא "והשר". תיקון סעיף 29
11. בסעיף 30 לפקודה – תיקון סעיף 30
- (1) בסעיף קטן (ב), במקום "שר התחבורה" יבוא "השר";
- (2) בסעיף קטן (ג), בסופו יבוא "ההוראות לפי סעיף קטן זה לא יחולו לעניין רכב עצמאי שהופעל, בעת ביצוע העבירה, באמצעות מערכת נהיגה עצמאית".
12. בסעיפים 34, 35, 41(א), 55א(ב) ו-157(א) לפקודה, במקום "שר התחבורה" יבוא "השר". תיקון סעיפים 34, 35, 41, 55א ו-157
13. בסעיף 57א לפקודה – תיקון סעיף 57א
- (1) בסעיף קטן (א1), אחרי "למסור לנהג" יבוא "ולעניין רכב כאמור שהוא רכב עצמאי – לבעל הרכב";
- (2) בסעיף קטן (ב2), אחרי "בהצעתו של הנהג" יבוא "ולעניין רכב כאמור שהוא רכב עצמאי – בהצעתו של בעל הרכב" ובמקום "שר התחבורה" יבוא "השר".
14. בסעיף 61א(ח1) לפקודה, במקום "שר התחבורה והבטיחות בדרכים" יבוא "השר". תיקון סעיף 61א

## ד ב ר י ה ס ב ר

שבוצעה ברכב הרשום על שם תאגיד, יהיה גבוה פי ארבעה מהקנס המוטל על יחיד. כשרכב עצמאי מופעל בידי מערכת הנהיגה העצמאית, אין בו נהג, והאחריות מוטלת מלכתחילה על התאגיד – בעל היתר ההפעלה, ולכן הוראה זו לא רלוונטית לגביו. לפיכך מוצע להבהיר שהוראה זו לא חלה על רכב עצמאי כשהוא מופעל באופן האמור.

סעיף 13 סעיף 57א לפקודה מסדיר איסור מינהלי על שימוש ברכב עקב ביצוע עבירות המנויות בתוספת השביעית לפקודה. ההליך להטלת האיסור מחייב לפי הסעיף האמור מסירת זימון לשימוע לפני החלטה לנהג הרכב, והתחשבות בהצעתו של זה לעניין קביעת המגרש שבו יועמד הרכב בתקופה שבמהלכה יחול עליו איסור השימוש. באין נהג, מוצע כי אם הרכב שלגביו יש כוונה למסור הודעת איסור שימוש כאמור הוא רכב עצמאי, החובות האמורות יחולו כלפי בעל הרכב (שהוא, על פי המוצע כאמור, בעל היתר ההפעלה).

## לסעיף 14מו המוצע

מוצע להבהיר כי על בעל היתר הפעלה לעמוד בהוראות כל דין, ובתוך כך בהוראות חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975, ופקודת הביטוח, וזאת אף על פי שההסדר הקבוע בסימן ג'3 המוצע כולל הוראות בעניינים אלה. במילים אחרות, ההסדר המוצע בחוק זה נועד להוסיף על החובות החלות על בעל היתר הפעלה לפי דברי החקיקה הנוכחים, ולא לגרוע מהן.

סעיף 30(ג) לפקודה נועד להתמודד עם מצב שבו כלי רכב רשומים על שם תאגיד ודוחות באכיפה מצולמת ניתנים על שם התאגיד, באופן שהנהג שביצע את העבירה לא נושא באחריות מלאה לעבירה שביצע, שכן ההרשעה לא נרשמת על שמו, ונקודות, אם נובעות חוקית מן ההרשעה, לא נרשמות לו. לפיכך, נקבע באותו סעיף שהקנס המוטל על עבירה

<sup>11</sup> ס"ח התשל"ה, עמ' 274.

15. בסעיף 62 לפקודה – תיקון סעיף 62
- (1) ברישה, בסופה יבוא "ואם הוא בעל היתר הפעלה כהגדרתו בסעיף 14 כזה – קנס כאמור בסעיף 61(א)4 לחוק האמור";
- (2) בפסקה (2), בסופה יבוא "או מי שמפעיל רכב עצמאי במהירות כאמור".
16. בסעיף 64 לפקודה, בכל מקום, במקום "שר התחבורה" יבוא "השר". תיקון סעיף 64
17. בסעיף 65 לפקודה – תיקון סעיף 65
- (1) בסעיף קטן (ב), בסופו יבוא "ואולם, ברכב עצמאי יימצא האפור הזוהר, בכל את, בתא הנוסעים ברכב";
- (2) בסעיף קטן (ג), אחרי "ברכב מנועי" יבוא "ולעניין רכב כאמור שהוא רכב עצמאי – הנוסע ברכב" ואחרי "מנוסעי הרכב" יבוא "ולעניין רכב כאמור שהוא רכב עצמאי – נוסע אחר מנוסעי הרכב";
- (3) בסעיף קטן (ה), בהגדרה "דרך עירונית" ו"מדרכה", אחרי "בתקנות" יבוא "התעבורה".
18. בסעיף 65(א) לפקודה, במקום "שר התחבורה והבטיחות בדרכים (בפקודה זו – השר)" יבוא "השר". תיקון סעיף 65
19. בסעיף 69 לפקודה – תיקון סעיף 69
- (1) בסעיפים קטנים (א) ו-(ב), במקום "שר התחבורה" יבוא "השר";
- (2) בסעיף קטן (ה)1, המילים "התשכ"א-1961" – יימחקו.
20. בסעיף 70 לפקודה, ברישה, במקום "שר התחבורה" יבוא "השר". תיקון סעיף 70
21. בסעיף 70א(ח) לפקודה – תיקון סעיף 70א
- (1) בפסקה (2), אחרי "לתקנות" יבוא "התעבורה";
- (2) בפסקה (3), במקום "בתקנה 1 לתקנות" יבוא "בתקנות התעבורה".
22. בסעיף 70ב לפקודה – תיקון סעיף 70ב
- (1) בסעיף קטן (א), בסופו יבוא "ולעניין רכב עצמאי – על פי בחירתו של בעל היתר ההפעלה";
- (2) בסעיף קטן (ג), במקום "ושר התחבורה" יבוא "והשר";
- (3) בסעיף קטן (ד)2, במקום "שר התחבורה" יבוא "השר".

## ד ב ר י ה ס ב ר

- סעיף 15 מכיוון שברכב עצמאי, המופעל באמצעות מערכת נהיגה עצמאית, אין נהג שניתן להעמידו לדין ולהטיל עליו מאסר או שלילת רישיון במקרה שנעברה עבירה באמצעות הרכב, הרי שהעונש היחיד (כמעט) שניתן להטיל בשל עבירה כאמור הוא קנס. לכן, מוצע לקבוע כי הקנס המרבי שיהיה ניתן להטיל על בעל היתר הפעלה עקב עבירת תעבורה שבוצעה בידי הרכב העצמאי, יהיה גבוה יותר – כאמור בסעיף 61(א)4 לחוק העונשין, כלומר פי שלושה מהקנס המרבי הרגיל.
- עוד מוצע להתאים את העבירה האמורה בסעיף 62(2) לפקודה בעניין מהירות מסוכנת, למצב שבו היא מבוצעת בידי רכב עצמאי שאין בו נהג.
- סעיף 17(1) מוצע להתאים את חובת ההחזקה והשימוש באפור זוהר, הקבועה בסעיף 65 לפקודה, לתחולה על רכב עצמאי שבו אין נהג ואין תא נהג, באופן שהחובה במצב כזה תהיה להחזיק את האפור הזוהר בתא הנוסעים במקום בתא הנהג, וחובת לבישתו תוטל על נוסע ברכב במקום על הנהג.
- סעיף 22(1) מוסדר באותו סעיף. מוצע לקבוע כי לעניין רכב עצמאי, זכות הבחירה הזו תוענק לבעל היתר ההפעלה.

23. בסעיפים 71 רישדה, 71א, 72 רישה ו-74 עד 76 לפקודה, בכל מקום, במקום "שר" התחבורה" יבוא "השר". תיקון סעיפים 71, 72 ו-74 עד 76א
24. בסעיף 72(2) לפקודה, במקום "לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970" יבוא "לפקודת הביטוח". תיקון סעיף 72
25. בסעיף 77 לפקודה – (1) בסעיף קטן (א) – (א) ברישה, במקום "ושר התחבורה" יבוא "והשר"; (ב) בפסקה (7), במקום "שר התחבורה" יבוא "השר"; (2) בסעיף קטן (ב), במקום "שר התחבורה" יבוא "השר". תיקון סעיף 77
26. לפני סעיף 79 לפקודה יבוא: הוספת סעיף 78א

פטור מתחולה או תחולה בהתאמות לעניין רכב בעל עצמאות מותנית 78א. (א) בסעיף זה –

"ניסוי", ברכב בעל עצמאות מותנית – שימוש בטכנולוגיה חדשה או שימוש חדש בטכנולוגיה קיימת, בהפעלה של רכב בעל עצמאות מותנית, במטרה לבחון את אופן תפקודה בדרך;

"רכב בעל עצמאות מותנית" – רכב מנועי שמוקנת בו מערכת חומרה ותוכנה, שמסוגלת, בעצמה, לבצע חלק מהפעולות הנדרשות לשם נהיגת הרכב.

(ב) השר רשאי, כדי לאפשר הפעלה של רכב בעל עצמאות מותנית למטרת ניסוי, בנוכחות בעל רישיון נהיגה היושב במושב הנהג או בכל מושב אחר ברכב שניתן לבצע ממנו את כלל פעולות הנהיגה, לקבוע בתקנות כי הוראה מההוראות לפי פקודה זו, כולן או חלקן, החלה לעניין רכב מנועי, בעל רכב כאמור או נהיגתו, לא תחול לעניין רכב כאמור, עורך ניסוי ברכב כאמור או הפעלה של רכב כאמור או שתחול בהתאמות שיקבע, ורשאי הוא להתנות את הפטור מתחולה או את ההתאמות כאמור בתנאים או לקבוע הוראות שיחולו במקום ההוראה שניתן לגביה פטור כאמור.

## ד ב ר י ה ס ב ר

אומנם מאחר שיש נהג בכלי רכב אלה, לא נדרשת לגביהם רגולציה מפורטת כמוצק בסימן ג' המוצע לגבי רכב עצמאי. עם זאת, הדיון הקיים מגביל את האפשרויות לביצוע ניסויים בהם בדרך, משום שניתן להתגבר רק על הוראות חלק מתקנות התעבורה, ולא על הוראות הפקודה או הוראות נוספות הקבועות בתקנות.

כדי לאפשר את הרחבת הניסויים בכלי רכב שמוקנת בהם מערכת כאמור, ושמצריכים נהג לשם ביצוע חלק מפעולות הנהיגה (בין שהוא יושב במושב הנהג ובין במושב אחר שניתן לבצע ממנו, בעת הצורך, את כלל פעולות הנהיגה), וכך לעודד את התפתחות הענף והמגוון

סעיף 26 כאמור בחלק הכללי של דברי ההסברה יש חברות שמפתחות כלי רכב בדרגת עצמאות נמוכה יותר, או שכלי הרכב שהן מפתחות נמצאים בשלבים מוקדמים יותר של פיתוח, ובהם מבוצעות חלק ממטלות הנהיגה באמצעות מערכות נהיגה (מערכות חומרה ותוכנה), אך נדרשת גם נוכחות פיזית של נהג לשם ביצוע מטלות שחורגות מיכולתן של המערכות האמורות. כאמור, ניסויים ברכבים אלה מבוצעים כבר היום מכוח תקנה 16א לתקנות התעבורה, אשר מאפשרת למפקח הארצי לפטור עורך ניסוי מהוראות מסוימות בתקנות התעבורה שעניינן התנהגות בדרך.

(ג) המפקח הארצי על התעבורה רשאי, אם מצא כי הדבר נדרש לשם ביצוע ניסוי ברכב בעל עצמאות מותנית, בידי עורך ניסוי מסוים, לקבוע כי לא תחול לעניין רכב כאמור, לעניין עורך הניסוי כאמור או לעניין הפעלה של רכב כאמור, נוסף על ההוראות שנקבעו בתקנות לפי פסקה (1), גם הוראה מזההוראות המנויות בתוספת הארבע עשרה, או שהוראה כאמור תחול בהתאמות שיקבע, ורשאי הוא להתנות את הפטור מתחולה או את ההתאמות כאמור בתנאים או לקבוע הוראות שיחולו במקום ההוראה שניתן לגביה פטור"

27. בסעיפים 79, 80 ו-83(א)(2) לפקודה, במקום "שר התחבורה" יבוא "השר".  
 תיקון סעיפים 79, 80 ו-83  
 28. בתוספת הראשונה לפקודה, בפרט 4, במקום הסיפה החל במילה "לתקנות" יבוא "לתקנות התעבורה".  
 תיקון התוספת הראשונה  
 29. בתוספת השנייה לפקודה –  
 (1) בפרט 3, אחרי "תקנה 320(א) לתקנות" יבוא "התעבורה" ואחרי "בחלק ד' לתקנות" יבוא "האמורות";  
 (2) בפרט 4, בסופו יבוא "לתקנות התעבורה";  
 (3) בפרט 5, אחרי "תקנה 54(א)(1) עד (4)" יבוא "לתקנות התעבורה".  
 30. בתוספת השלישית לפקודה, בפרט (2), המילים "התשכ"א-1961" – יימחקו.  
 תיקון התוספת השלישית  
 31. בתוספת הרביעית לפקודה, בכל מקום, אחרי "לתקנות" יבוא "התעבורה".  
 תיקון התוספת הרביעית  
 32. בתוספת החמישית לפקודה –  
 (1) בפרק 7, בטור שכותרתו "הגוף שלו יימסר המידע", במקום הסיפה החל במילה "ביטוח" יבוא "הביטוח";  
 (2) בפרט 9 –  
 (1) בטור שכותרתו "הגוף שלו יימסר המידע", המילים "התשכ"א-1961" (בפרט זה – התקנות) – יימחקו, אחרי "בתקנה 585 לתקנות" יבוא "האמורות" ובמקום "בתקנה 585 לתקנות" יבוא "בתקנה 585 לאותן תקנות";  
 (2) בטור שכותרתו "פרטי המידע שיימסר" –  
 (א) בפסקה (1), אחרי "לתקנות" יבוא "התעבורה";  
 (ב) בפסקה (2), אחרי "בתקנה 585(א)(1) או (ד)" יבוא "לתקנות התעבורה" ובסופה יבוא "לתקנות האמורות".

## ד ב ר י ה ס ב ר

הוראות חלופיות להוראות שניתן לגביהן פטור כאמור המדובר בהוראות בעניינים כגון רישוי רכב, נהגים ותחבורה ציבורית והוראות שונות באסדרת תנועה וחניה. סמכות משלימה לעניין פטורים והסדרים מותאמים או חליפיים, תהיה נתונה על פי המוצע למפקח הארצי לעניין ניסוי מסוים.

הטכנולוגי, מוצע להסמיך את השר לפטור בתקנות, כלי רכב כאמור מתחולת הוראות מסוימות בפקודה ובתקנות התעבורה, המנויות בתוספת הארבע עשרה לפקודה כנוסחה המוצע, או לקבוע שהוראות אלה יחולו עליהם בהתאמות שייקבעו. פטור או קביעת תקנות כאמור יכול שיהיו בתנאים, כפי שיקבע השר, וכן יוכל השר לקבוע

33. תיקון התוספת השביעית, בתוספות השביעית, השמינית והעשירית לפקודה, בכל מקום, אחרי "לתקנות" יבוא "התעבורה".
34. תיקון התוספת השנייה עשרה לפקודה, בפרט (1), ברישה, במקום "ששר התעבורה" יבוא "שהשר".
35. תוספת התוספת השלוש עשרה והתוספת הארבע עשרה

### **"תוספת שלוש עשרה"**

(סעיף 14לד(ב))

#### **חלק א'**

- (1) סימן א' בפרק שני לפקודה זו.

#### **חלק ב'**

- (1) סימנים ג' עד ג'2 בפרק שני ופרק שישי 1 לפקודה זו;
- (2) חלקים ה' ו'ר' לתקנות התעבורה.

#### **חלק ג'**

- (1) סעיפים 70א, 1א70 ו-70ב לפקודה זו;
- (2) פרקים שני, רביעי וחמישי בחלק ב' לתקנות התעבורה.

### **תוספת ארבע עשרה**

(סעיף 78א)

- (1) סימנים א' עד ג'2 לפרק שני, פרק שישי וסעיפים 70א, 1א70 ו-70ב לפקודה;
- (2) פרקים שני, רביעי וחמישי בחלק ב' לתקנות התעבורה וחלק ו' לתקנות האמורות.
36. תחילתו של חוק זה חודש מיום פרסומו. תחילה