

הכנסת העשרים וחמש

יוזמים : חברי הכנסת
בועז ביסמוט
משה פסל
ששון ששי גואטה
ניסים ואטורי
אלי דלל
אביחי אברהם בוארון

פ/25/3692

הצעת חוק לתיקון פקודת ביטוח רכב מנועי (מרכיב ההעמסה בתעריף הביטוח), התשפ"ג–2023

1. תיקון סעיף 7א .1 בפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל–1970¹, בסעיף 7א(ב), במקום הסיפה החלה במילים "בין 5.5 אחוזים" יבוא "11% מעלות הסיכון הטהור".

דבר ה ס ב ר

חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה–1975 (להלן – חוק הפיצויים), מתמקד בפיצוי נפגעי תאונות דרכים על נזקי גוף, ובבסיסו גישה הבאה להבטיח פיצוי כולל לנפגעים בדרך של פיזור הנזק על פני אוכלוסייה רחבה.

ההסדר הקבוע בחוק הפיצויים זונח את עקרון האשם וממיר אותו בעיקרון של אחריות מוחלטת ובפיצוי ביטוחי. כך, סעיף 2 לחוק הפיצויים קובע כי אדם המשתמש ברכב מנועי חייב לפצות נפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב. האחריות במקרה כזה היא מוחלטת ומלאה ואין נפקא מינה אם היה או לא היה אשם מצד הנוהג ואם היה או לא היה אשם או אשם תורם של אחרים.

בפועל, השיטה מטילה על הנפגע את האחריות הביטוחית לנזקיו. מרכיב ההעמסה, אשר מעביר בכל שנה 8% מעלות ביטוח החובה של הרכב לכיסוי הפסדי דו-גלגלי, עושה צדק בתיקון העיוות המובנה, מכיוון שרוכבי הדו-גלגלי לסוגיהם חשופים יותר לפגיעות בשל תשתית לקויה (בורות, מהמורות, צבעים גורמי החלקה, נזילות דלק, מכשולים ועוד) וחשופים לפגיעה משמעותית מכלי רכב אחרים. לעומת זאת רוכבי הדו-גלגלי אינם מסכנים, כמעט, הולכי רגל או רוכבים אחרים.

לפי דוח ה-OECD משנת 2014 ישראל היא המדינה הצפופה ביותר בקרב מדינות ה-OECD. לפי נתוני אגף הרכב במשרד התחבורה משנת 2018, עלות העומס בכבישים למשק הישראלי חצתה את רף ה-52

¹ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 15, עמ' 320.

מיליארד שקלים בשנה כבר ב-2018. תרומת הכלים הדו-גלגליים למשק שנאמדת לפי נתוני משרד התחבורה בהפחתה של 30% בגודש נכון לשנת 2018, אינה נלקחת בחשבון בעת קביעת התעריף על ידי הממונה על הביטוח במשרד האוצר.

במחקר שנעשה באיחוד האירופי ואומץ על ידי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים בשנת 2015 הוכח כי "עליה בכמות הדו-גלגלי בקטע כביש במקום רכב פרטי של 10%, מפחיתה כ-40% מעומס התנועה באותו קטע ללא השקעה בתשתיות". עוד נמצא כי זמן נסיעה באמצעות דו-גלגלי בכביש עמוס קצר פי שתיים מזמן נסיעה במסלול דומה באמצעות רכב. מאחר וצפיפות הינו הרכיב הגדול ביותר בחישוב העלויות החיצוניות, השימוש בדו-גלגלי מהווה כלי לצמצום מרכיב זה.

דוח נוסף שערך משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב-2018 בשיתוף הטכניון הצביע על היתרונות הרבים בהגדלת השימוש בדו-גלגלי על פני רכב פרטי. בדוח נכתב, בין היתר, כי המעבר לדו-גלגלי צפוי להביא לשיפור במצב העומס בכבישים, שיתבטא בירידה מ-18% ל-10% בעומס בקטעי כביש עמוסים. בנוסף, לדו-גלגלי צריכת דלק נמוכה יותר לעומת צריכת דלק של רכב פרטי, לכן המעבר מנסיעה ברכב פרטי לנסיעה בדו-גלגלי צפוי להביא לצמצום בפליטת גזי החממה במרחב ובצריכת הדלק.

כאמור ישנם יתרונות משמעותיים לכלי דו-גלגלי, אולם העלאה הצפויה בחודש יולי 2023 בתעריפי ביטוח החובה לרוכבי דו-גלגלי, עלולה לגרום לנטישת הכלי והגדלת השימוש ברכב פרטי.

בחוק לתיקון פקודת ביטוח רכב מנועי (מס' 23), התשע"ח-2018, קבע המחוקק כי אחוז ההעמסה יעמוד על 8% זאת במטרה ליצור איזון בין התרומה של הכלים הדו-גלגליים כאמור, לסבסוד של כלי הרכב הפרטיים, קרי ההעמסה.

על אף התרומה הרבה של הדו-גלגלי בהורדת עומסי תנועה וצמצום זיהום האוויר, תעריפי הביטוח בפועל נותרו גבוהים וממשיכים להוות מכשול בפני ציבור רוכבי הדו-גלגלי.

בדוח מבקר המדינה 67א', נמצא כי נכון לשנת 2016, בענף הביטוח הדו-גלגלי 49% מהרוכבים לא רכשו ביטוח חובה לפחות חודשיים באותה שנה. בדיון שנערך לחקיקת תיקון מס' 23 לפקודת ביטוח רכב מנועי, אמר נציג רשות שוק ההון, ביטוח וחיסכון (הרגולטור של חברות הביטוח), כי 40% מהרוכבים נוסעים ללא ביטוח בשל תעריפי ביטוח החובה חסרי ההיגיון. סביר להניח כי העלאה נוספת בתעריפי ביטוח הדו-גלגלי תגרום ליותר רוכבי דו גלגלי לא לרכוש ביטוח או לחלופין, לנטוש את הדו-גלגלי לטובת רכב פרטי.

במידה ואחוז ההעמסה יישאר כמות שהוא, עליית מחירי הביטוח הצפויה ביולי 2023 תביא להתייקרות של תעריפי הביטוח של למעלה מעשרה אחוזים לרוכבי הדו גלגלי. לפיכך, מוצע לקבוע כי מרכיב ההעמסה הצפוי למימון עלות ביטוח דו גלגלי יעמוד על שיעור של 11% מעלות הסיכון, כך שמרכיב ההעמסה בתעריף ביטוח החובה יהיה 11% מעלות הסיכון הטהור. התיקון המוצע אינו מטיל עלות כלשהי על תקציב המדינה, שכן עסקינן במכשיר להסדרת ביטוח החובה המסור כולו, נכון להיום, לידי השוק הפרטי.

הוגשה ליו"ר הכנסת והסגנים

והונחה על שולחן הכנסת ביום
כ"א בתמוז התשפ"ג (10.07.2023)