



הכנסת מרכז המחקר והמידע

ירושלים, י"ט בחשוון תשע"ה
1 בנובמבר 2015

שיטת הניקוד בעבירות תנועה

מסמך זה נכתב לבקשת ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל לקראת דיון בנושא אישור תקנות התעבורה – שינוי התוספת השישית לתקנות. במסמך מובאים רקע על שיטת הניקוד הקיימת ומטרותיה, נתונים בנוגע להפעלת השיטה וסקירת מחקרים על אפקטיביות השיטה ודברי ביקורת שהועלו בנוגע אליה.

1. רקע

שיטת הניקוד היא אמצעי למעקב אחר עבירות תעבורה שעברו נהגים. נהג שעובר עבירה מתוך רשימת עבירות מוגדרת,¹ נוסף על העונש (קנס) המוטל עליו נצברות לחובתו נקודות על-פי חומרת העבירה. נקודות אלו נצברות לאורך זמן ונמחקות שנתיים לאחר ביצוע העבירה.² על הנהג מוטלים אמצעי תיקון בהתחשב במספר הנקודות התקפות הרשומות לחובתו, והם חמורים יותר ככל שהוא צובר יותר נקודות, מקורס רענון ועד פסילת רישיון.³

שיטת ניקוד של עבירות תנועה עומדת על סדר-היום הציבורי בישראל כבר מ-1965, אז אמר שר התחבורה בכנסת כי ועדת מומחים במשרדו הגישה הצעה בנושא שיטה שכזאת.⁴ השיטה יושמה לראשונה ב-1968, על סמך הוראה של רשות הרישוי, ונסמכה על ההוראה הכללית בתקנות התעבורה המאפשרת לרשות הרישוי להזמין בעלי רישיון לבדיקות ולבחינות.⁵ הסמכות המפורשת להפעיל שיטה כזאת הוקנתה לשר התחבורה רק ב-1979, בתיקון 15 לפקודת התעבורה, ותקנות בנושא נוספו לתקנות התעבורה ב-1980.⁶ התקנות הוחלפו ב-2002 בתקנות חדשות שבהן הוצגה שיטת ניקוד חדשה, והיא החלה כיום.⁷ בשיטה החדשה נקבעו בין היתר שתי דרגות חומרה נוספות (8 ו-10 נקודות, נוסף על 2, 4 ו-6 נקודות שהיו קיימות עד אז), הופחת מספר העבירות מכ-300 ל-73, הועלה רף הנקודות הנדרש לקורס נהיגה נכונה (אחד מאמצעי התיקון למי שצברו נקודות) מ-6 ל-12 וחל שינוי באופן מחיקת הנקודות, שלדברי נציג משרד התחבורה בישיבת ועדת הכלכלה נועד למקד את הטיפול בעבריינים חוזרים.⁸

¹ העבירות מנויות בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, תוספת שישית.

² צבירת 22 נקודות תביא לעיכוב המחיקה לארבע שנים.

³ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, שיטת הניקוד לעבירות תנועה, תאריך כניסה: 15 באוקטובר 2015.

⁴ "דברי הכנסת" ה-6, מושב ראשון, חוברת ו', 29 בדצמבר 1965, עמ' 273.

⁵ הודעה בדבר הפעלת שיטת ניקוד לעבירות תעבורה, ילקוט הפרסומים 1454, 31 במאי 1968; תקנות התעבורה, התשכ"א-1961, סעיפים 211-215.

⁶ חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 15), התש"ס-1979; תקנות התעבורה (תיקון מס' 2), התשמ"א-1980, קובץ התקנות 4184, 27 בנובמבר 1980.

⁷ תקנות התעבורה (תיקון מס' 2), התשס"ג-2002, קובץ התקנות 6204, 24 באוקטובר 2002.

⁸ ועדת כלכלה, פרוטוקול מס' 385, תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"א-2001, בדבר שיטת הניקוד בעבירות תעבורה, 11 בדצמבר 2001.



בשנים שלאחר יישום השיטה החדשה הוצעו בה שינויים, ומבקר המדינה מתח ביקורת על אופן הפעלתה (כפי שיוצג בהמשך). בינואר 2011 הובאו תקנות חדשות לאישור ועדת הכלכלה.⁹ בישיבת הוועדה ציין שר התחבורה שנערך מחקר שתוכנן בנוגע לשיטת הניקוד, והמחקר גיבה את השארת השיטה הקיימת, בתוספת תיקונים וחזוקים; חלקם יוצגו להלן. תיקונים מסוימים פורסמו בפברואר 2011 וחלו מספטמבר 2011,¹⁰ וחלקם – ב-1 בינואר 2012.¹¹

כיום מונחת לפני ועדת הכלכלה הצעה לתיקון טבלת ניקוד העבירות, במסגרת התיקונים שדרשה הוועדה ב-2010, לפי שר התחבורה.¹² בין השאר מוצע להוסיף עבירות לרשימה, כגון נהיגה אגב שימוש בטלפון ללא דיבורית וסירוב לבדיקת שכרות, ולשנות את מספר הנקודות על עבירות, למשל להגדיל את מספר הנקודות על נהיגה על מדרכה שלא לשם חצייתה מ-2 נקודות ל-4.

2. שיטת הניקוד

2.1. המטרות והעקרונות של שיטת הניקוד

לפי משרד התחבורה, מטרות שיטת הניקוד הן כדלקמן:¹³

- להגן ולשמור על בטיחותם של המשתמשים בדרך, ובכלל זה הנהגים עצמם;
 - להרתיע נהגים מלעבור עבירות תעבורה;
 - לשמש מכשיר לזיהוי של מי שמורשעים תכופות בעבירות תעבורה – נהגים מועדים;
 - לתת בידי נהגים כלים מדורגים שיסייעו בידם לתקן את נהיגתם ולהבטיח את כשירותם לאחוז בהגה.
- שיטת הניקוד מתרכזת בנהגים שעוברים עבירות תכופות, וכך נהג המורשע בעבירות רבות בזמן קצר יהיה מחויב באמצעי תיקון, בעוד נהג המבצע עבירה אחת לשנים אחדות לא יושפע מכך.
- יש חמש דרגות חומרה לעבירות, ומספר הנקודות עולה ככל שחומרת העבירה עולה – 2, 4, 6, 8 ו-10 נקודות.** רשימת העבירות מופיעה בתקנות התעבורה¹⁴ ומתפרסמת [באתר משרד התחבורה](#). כיום יש עבירות שאינן כרוכות בנקודות כלל – עבירות חניה או עבירות מהירות פעוטות.

⁹ ועדת הכלכלה, פרוטוקול מס' 414, [תקנות התעבורה \(תיקון מס'\)](#), התשע"א-2010, [בדבר שיטת הניקוד](#), 12 בינואר 2011.

¹⁰ [תקנות התעבורה \(תיקון מס' 4\)](#), התשע"א-2011, קובץ התקנות 6976, 9 בפברואר 2011.

¹¹ [תקנות התעבורה \(תיקון מס' 4\) \(תיקון\)](#), התשע"א-2011, קובץ התקנות 7070, 1 בינואר 2012.

¹² ישראל כ"ץ, שר התחבורה והבטיחות בדרכים, תקנות התעבורה (תיקון מס'...), התשע"ה-2015 – שינוי התוספת השישית לתקנות, מכתב ליושב-ראש ועדת הכלכלה, 10 בספטמבר 2015.

¹³ משרד התחבורה, [שיטת הניקוד – הגדרה, מטרות, עקרונות, ואמצעי התיקון](#), תאריך כניסה: 19 באוקטובר 2015; ציון מזרחי, מנהל אגף בכיר רישוי במשרד התחבורה, שיטת הניקוד של עבירות תנועה, מכתב, 21 באוקטובר 2015.

¹⁴ תקנות התעבורה, תשכ"א-1961, תוספת שישית.



2.2. אופן הפעלת השיטה

כאמור, השיטה מוסדרת בפקודת התעבורה,¹⁵ ולפיה שר התחבורה רשאי לקבוע בתקנות, בהסכמת שר המשפטים, שיטה לרישום נקודות על עבירות תעבורה שבהן הורשע בעל רישיון נהיגה. השיטה מפורטת בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, חלק ז' (שיטת הניקוד בעבירות תעבורה). על-פי התקנות, רישום הניקוד, ניהולו והטלת אמצעי תיקון בגין צבירת נקודות הם בידי אגף הרישוי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים,¹⁶ באמצעות מאגר מידע ממוחשב של הרשעות בעבירות תעבורה, הקרוי גם מרשם עבירות. מרשם זה מתעדכן במידע הנמסר לאגף הרישוי מהמטרה בדבר כל עבירה הכרוכה בנהיגת רכב ובדבר כל עבירה של בעל רישיון נהיגה הנוגעת לשימוש בסם מסוכן או להחזקת סם מסוכן לצורך שימוש בו.¹⁷ מקור מידע נוסף הוא בית-המשפט, כשנהג מבקש להישפט על עבירת התנועה.

2.3. צבירת נקודות ואמצעי תיקון

הנקודות נספרות בכל פעם שהנהג עובר עבירה נוספת. נקודות הרשומות לחובתו של נהג תקפות לשנתיים מיום העבירה, אלא אם כן הוא צבר 22 נקודות או יותר, ואז תוקף הנקודות הוא ארבע שנים. אם מתנהל משפט בנוגע לעבירה, הנקודות בגינה לא ייספרו עד מתן פסק-דין סופי. נהג שצבר נקודות במספר מסוים, יוטלו עליו אמצעי תיקון כדלקמן:¹⁸

מספר הנקודות התקפות	אמצעי תיקון נדרש ¹⁹	הערות
22-12 נקודות	קורס בסיסי בנהיגה נכונה מטעם אגף הרישוי ועמידה במבחן. ²⁰	
24-34 נקודות	קורס נוסף בנהיגה נכונה מטעם אגף הרישוי ועמידה במבחן.	
36 נקודות או יותר	פסילת רישיון לשלושה חודשים. חידוש הרישיון מותנה בעמידה במבחן עיוני ("מבחן תיאוריה").	
72 נקודות או יותר	פסילת רישיון לתשעה חודשים. חידוש הרישיון מותנה בבדיקות רפואיות ובמבחנים, כמו הוצאת רישיון ראשונה (מבחן עיוני ומבחן מעשי).	אמצעי זה יוטל גם על נהג שצבר 36 נקודות או יותר בפעם השנייה בתוך שש שנים.

אמצעי התיקון הראשון מוטל לאחר 12 נקודות. היות שמספר הנקודות שנלווה לעבירות הוא מ-2 עד 10, הרי אמצעי תיקון יוטל רק על מי שעבר שתי עבירות לפחות. לאחר שאמצעי תיקון מוטל על נהג, הנהג לא יידרש אליו שוב אלא לאחר מחיקת הנקודות, שהמועד שלה מתבסס, כאמור, על מועד ביצוע העבירה. לדוגמה, מי שצבר 18 נקודות ועמד בקורס בסיסי לא יידרש להשתתף בקורס בסיסי נוסף אם יצבור עוד שתי נקודות, אך אם יצבור 24 נקודות או יותר הוא יידרש להשתתף בקורס הנוסף – אמצעי התיקון הבא

¹⁵ פקודת התעבורה [נוסח חדש], סעיף 69א.

¹⁶ ציון מזרחי, מנהל אגף בכיר רישוי במשרד התחבורה, שיטת הניקוד של עבירות תנועה, מכתב, 21 באוקטובר 2015.

¹⁷ חוק המרשם הפלילי ותקנת השבים, התשמ"א-1981, סעיף 10.

¹⁸ תקנות התעבורה, התשכ"א-1961, סעיפים 548-549.

¹⁹ שר התחבורה קובע את אמצעי התיקון בתקנות באישור ועדת הכלכלה של הכנסת. פקודת התעבורה [נוסח חדש], סעיף 69א(ב).

²⁰ הקורסים הם מטעם אגף הרישוי ומופעלים על-ידי זכיינים מורשים.



ברשימה – בלי קשר לקורס הנהיגה הבסיסי שכבר עבר. הנקודות ממשיכות להצטבר ונמחקות רק בהגיע מועד המחיקה על-פי מועד העבירה.²¹ לפי משרד התחבורה, אי-אפשר למחוק נקודות על-ידי נקיטת אמצעי תיקון בהתנדבות או השתתפות בקורס נהיגה מונעת מבחירה.²²

2.4. ערוצי מידע לשימוש הציבור

העדכון הראשון שנהג מקבל על כך שנרשמו לחובתו נקודות הוא בהודעת תשלום קנס בדוח עבירת תנועה. בהודעה מצוין סעיף התקנה שעליה עבר הנהג לצד סמל העבירה המספרי ומספר הנקודות לחובת הנהג.²³ המידע מופיע גם בטופס חידוש רישיון הנהיגה כשזה נשלח לנהג או כשמונפק לו רישיון במשרד הרישוי.²⁴ נוסף על כך, אם הנהג צובר נקודות במספר המחייב אמצעי תיקון, על אגף הרישוי לשלוח לו הודעה על כך בדואר רשום או במסירה אישית.

נהג יכול לברר את מצב נקודות החובה שנצברו לחובתו בדרכים האלה (לפי אתר משרד התחבורה):

- [טופס פנייה מקוון בנושא נקודות חובה](#). הטופס ובו בקשה לקבל תדפיס על מצב נקודות החובה של הנהג נשלח מאתר משרד התחבורה למרכז המידע הארצי באגף הרישוי. התדפיס יישלח בדואר בתוך עשרה ימי עבודה לכתובת הנהג שהתקבלה ממשרד הפנים.
 - [מוקד טלפוני](#) ("רישוי קול", *5678) שבו אפשר להזמין תדפיס שיישלח בדואר.²⁵
 - [עמדות שירות עצמי](#) ("רישוימט"), המוצבות כיום ב-52 מקומות, כגון משרדי רישוי, קניונים וסניפי סופר-פארם, ואפשר להנפיק בהן תדפיס על מצב נקודות החובה של הנהג. השירות כרוך בתשלום אגרה של 10 ש"ח. זיהוי המשתמש הוא באמצעות כרטיס האשראי של בעל הרישיון. לפי משרד התחבורה, בשנת התקציב הבאה מתוכננת הוספת כ-20 עמדות.²⁶
 - [פנייה לסניף של משרד הרישוי](#). המידע יתקבל עם הצגת תעודת זהות. מתחילת 2015 ועד 19 באוקטובר 2015 התקבלו 11,629 פניות בעמדות השירות העצמי, 28,058 פניות במרכז המידע הארצי והמוקד הטלפוני ו-23,419 – במשרדי רישוי.²⁷
- מידע על העבירות ומשקלן זמין [באתר משרד התחבורה](#). המשרד לא מסר מידע על דרכים נוספות לפרסום ולידוע של הציבור בכל הנוגע לעבירות ולמשקלן.

²¹ בנושא זה היה שינוי של ממש בתקנות; עד 2002 שיטת הניקוד אפשרה מחיקת נקודות לאחר נקיטת אמצעי תיקון. ראו דיון בנושא בבית-המשפט העליון בעע"מ 5226/10.

²² ציון מזרחי, מנהל אגף בכיר רישוי במשרד התחבורה, שיטת הניקוד של עבירות תנועה, מכתב, 21 באוקטובר 2015.

²³ אם הנהג לא משלם את הקנס, כל עוד לא הוא כפר באשמה, ייספרו הנקודות בתום 90 יום מהעבירה.

²⁴ פקודת התעבורה [נוסח חדש], סעיף 69א(ד) ו(ה); ציון מזרחי, מנהל אגף בכיר רישוי במשרד התחבורה, שיטת הניקוד של עבירות תנועה, מכתב, 21 באוקטובר 2015.

²⁵ השימוש באמצעי זה הוסדר ב-2005 בתקנות התעבורה (מסירת מידע בדבר מספר הנקודות לחיוב) (הוראת שעה), התשס"ה-2005, סעיף 1.

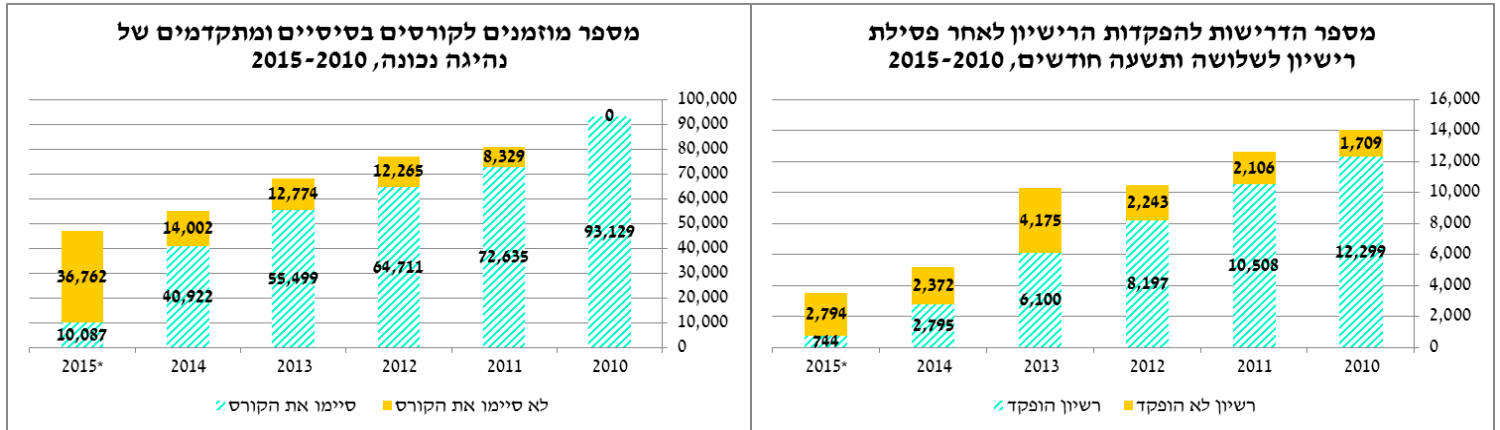
²⁶ ציון מזרחי, מנהל אגף בכיר רישוי במשרד התחבורה, שיטת הניקוד של עבירות תנועה, מכתב, 21 באוקטובר 2015.

²⁷ שם.



3. שיטת הניקוד – נתונים

להלן יוצגו נתונים על אמצעי התיקון שהוטלו על נהגים בשנים 2010-2015. יש לציין כי הנתונים על שנת 2015 הם חלקיים ונאספו עד 29 באוקטובר 2015.²⁸



*- שנת 2015 טרם הסתיימה ולכן המספרים בה אינם מלאים. כמו כן, מספרם של מי שלא הפקידו את הרישיון או סיימו קורס כולל את מי שהוטל עליהם אמצעי התיקון והם יעמדו בתנאיו בהמשך השנה.

עם השנים חלה ירידה במספר הדרישות להפקדת רישיון לאחר פסילה ובמספר הזימונים לקורסים: מספר הפקדות הרישיון ירד מכ-14,000 בשנת 2010 לכ-5,000 בשנת 2014 – ירידה של כ-65%; מספר הנהגים המחויבים בקורסים ירד מכ-93,000 בשנת 2010 לכ-55,000 בשנת 2014 – ירידה של כ-40%. הסיבה לירידה אינה ברורה. לפי מנהל אגף בכיר רישוי, ייתכן שהיא נובעת ממדיניות האכיפה של המשטרה, המתמקדת באכיפה בעבירות החמורות והחמורות ביותר.²⁹ לדברי נציגת המשטרה, פעילות המשטרה אכן ממוקדת באכיפה בעבירות חמורות (הגורמות, לדבריה, לתאונות דרכים חמורות); מאז 2010 הייתה עלייה באכיפה בעבירות אלו וירידה של כ-50% בכלל הדוחות, ובהם דוחות על עבירות שבגינן יש ניקוד.³⁰

4. ביקורת על השיטה ובדיקת יעילותה

4.1 מבקר המדינה

מבקר המדינה עסק בשיטה ובהפעלתה בשני דוחות, ב-2006 וב-2009:

- ב-2006 בחן מבקר המדינה את יישום השיטה החדשה מ-2002 ומצא, בין היתר, שנקודות שצברו בשיטה הישנה יותר מ-100,000 נהגים ושהיו מחויבים בקורס נהיגה לא הומרו לנקודות בשיטה

²⁸ בהתבסס על שנת הטלת אמצעי התיקון. גליה חרדון, אחראית מחשוב שיטת הניקוד במשרד התחבורה, דוא"ל, 29 באוקטובר 2015.

²⁹ ציון מזרחי, מנהל אגף בכיר רישוי במשרד התחבורה, דוא"ל, 1 בנובמבר 2015.

³⁰ סני"צ עדי זלדס, רמ"ד מחקר ומידע, אגף התנועה במשטרת ישראל, מכתב, 1 בנובמבר 2015. לפי נתוני המשטרה, משנת 2010 עד שנת 2014 ירד מספר דוחות התנועה על כל העבירות מכ-1.26 מיליון לכ-630,000. באותו הזמן עלה מספר הדוחות על עבירות שהמשטרה מגדירה חמורות מכ-150,000 לכ-450,000. עם זאת, בין 2013 ל-2014 שינתה המשטרה את שיטת סיווג העבירות, והדבר מקשה להשוות נתונים משנים שונות.



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

החדשה, ושבשל מבצע גביית קנסות של המשטרה צברו נהגים רבים הרשעות בזמן קצר, והדבר הביא לצבירה מואצת של נקודות בציבור הרחב ולא לאיתור עברייני תנועה מועדים.³¹

- ב-2009 מצא המבקר שיטת הניקוד לא הוחלפה עד מועד הדוח (אף שהמבקר ציין שב-2006 הורה שר התחבורה שאול מופז על גיבוש שיטה חדשה),³² שהיו ליקויים בהעברת נתונים בין המשטרה לאגף הרישוי,³³ ושהשיטה הופעלה חלקית דווקא נגד נהגים מועדים: פסילת רישיון, האמצעי החמור מהאפשרויות שבתקנות, מותנית ביידוע הנהג ובהפקדת הרישיון, והליך היידוע היה חסר וללא חזקת מסירה (הודעות נשלחו לנהגים בדואר רשום, ובמקרה שהנהג לא פנה לקבל את הדואר או המכתב לא הגיע בשל שינוי כתובת, לא היה אפשר לפעול נגדו כאילו הוא קיבל את ההודעה).³⁴
- נציין כי לפי תשובת המשטרה על פנייתנו, הליקויים בהעברת הנתונים טופלו והנתונים השגויים תוקנו.³⁵

4.2. מחקר אקדמי מקצועי

יש קושי באמידת ההשפעה של שיטת הניקוד על בטיחות בדרכים, הנובע מהצורך לבודד את השפעתם של גורמים אחרים על הבטיחות בדרכים, ובהם המגמה הכללית בתאונות, התפתחויות חברתיות-כלכליות, אמצעים אחרים שיושמו בו-בזמן ואף שינויים בשל רמת האכיפה המוגברת ומסעות הפרסום שמלווים את הפעלת שיטת הניקוד.³⁶ למרות מגבלה זו מספר המדינות שמיישמות שיטת ניקוד הולך וגדל, ובארץ ובעולם נערכים מחקרים המנסים להתגבר על הקשיים ולאמוד את השפעת השיטה.

באוגוסט 2014 פרסם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים קול קורא לביצוע מחקר הערכה של שיטת הניקוד ויעילותה והצעות לשיפור ולהפחתת עבירות תעבורה.³⁷ שאלות המחקר הן בין השאר:

- מאפייני עבריינים מועדים והשפעת אמצעי התיקון עליהם;
- התייחסות נפרדת לנהגים מקצועיים ולצורך של נהגים כאלה בהשתלמות עיונית ייחודית;
- הערכה של יעילות קורס הריענון ודרכים לשיפורו (ללא קשר לשיטת הניקוד).

לפי תשובת המשרד על פנייתנו, המשרד התקשר עם המכון לחקר התחבורה שבטכניון לשם עריכת המחקר, והוא מתחיל בימים אלו ואמור להסתיים בעוד כשנה לכל הפחות.³⁸

³¹ מבקר המדינה, [דוח שנתי 56 לשנת 2005 ולשנת הכספים 2004](#), מאי 2006, עמ' 12, 68.

³² בדיון בוועדה לביקורת המדינה ב-2009 אמר שר התחבורה ישראל כץ שמשדרו פועל לתקן את שיטת הניקוד הקיימת, ושהמעבר לשיטה חדשה (שהוכנה במשרד) הוקפאה היות שלא נעשה עליה מחקר. בינואר 2011 עדכן שר התחבורה את ועדת הכלכלה שהשיטה לא תשונה אלא תתוקן. הוועדה לענייני ביקורת המדינה, פרוטוקול מס' 11, [התמודדות עם תאונות הדרכים – דוח מבקר המדינה 59](#), 3 ביוני 2009; ועדת הכלכלה, פרוטוקול מס' 414, [תקנות התעבורה \(תיקון מס'...\)](#), [התשע"א-2010, בדבר שיטת הניקוד](#), 12 בינואר 2011. בסיכום הדיון ב-2009 ביקשה הוועדה גם שתישקל הצעת יושב-ראש הוועדה יואל חסון להעביר את ניהול הניקוד ואת האכיפה בנוגע לניקוד ממשרד התחבורה למשטרת ישראל.

³³ מבקר המדינה, [דוח שנתי 59 לשנת 2008 ולשנת הכספים 2007](#), מאי 2009, עמ' 103-107.

³⁴ שם, עמ' 104-105. עוד לפי פרסום דוח המבקר, בשנת 2008, יצא משרד התחבורה במסע פרסום ושלה מכתב אישי לנהגים שבית-המשפט פסל את רישיונם, ושיעור הפקדות הרישיון בבתי-המשפט עלה.

³⁵ סני"צ עדי זלדס, רמ"ד מחקר ומידע, אגף התנועה במשטרת ישראל, מכתב, 27 באוקטובר 2015.

³⁶ לפרטים על כך ראו מחקר שנעשה בתמיכת הניצבות האירופית: BestPoint (Criteria for BEST Practice Demerit Point System), [Identification of the Essential Features for an effective Demerit Point System](#), May 2012, POINT Systems), pp. 15, 84; [The BestPoint Handbook Getting the Best Out of a Demerit Point System](#), August 2012, pp. 9-10.

³⁷ המדען הראשי במשרד התחבורה, [קול קורא 25/2014 לביצוע מחקר הערכה של שיטת הניקוד והצעות לשיפור](#), 2014.



ביוני 2010 נערך מחקר להערכת האפקטיביות של השיטה באמצעות מדגם, ונמצא בו **שיטת הניקוד יוצרת הרתעה בציבור**, אך **המודעות והמעורבות של הציבור נמוכים באופן הפוגע בהצלחת השיטה**. נוסף על כך נמצא שיעור שהוגדר "גבוה באופן חריג" של נהגים שצברו מספר נקודות גדול והמשיכו בשנים לאחר מכן לעבור עבירות דומות, דבר המרמז על קושי בהרתעה.³⁹ ההמלצות ליישום שנבעו מהמחקר היו בין השאר **העלאת מודעות הציבור ואכיפה מוגברת בעבירות חוזרות**. במחקר צוינו מגבלות במהימנות הנתונים, ובהן התמקדות ברכיב אחד (שיטת הניקוד) מכלל ההשפעות, מחסור בנתונים דמוגרפיים ומחסור במידע על החלת אמצעי התיקון על נהגים (האם נפסל הרישיון של הנהגים במדגם או הם השתתפו בקורסים בנושא נהיגה).⁴⁰

במרס 2009 פרסמה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים סקר בנושא שיטת הניקוד בישראל. לפי הסקר, הציבור בישראל היה מודע לקיומה של שיטת הניקוד, אך לא היה ער למאפיינים **מרכזיים בשיטה**, כגון מספר הנקודות בעבירות שונות והעונש בגין צבירת נקודות. כמו כן, לא כל מי שהיו לו נקודות ידע כמה נקודות צבר בדיוק. עם זאת, לפי עורכי הסקר, **השיטה יוצרת הרתעה מסוימת בקרב ציבור הנהגים**. עורכי הסקר ממליצים על שיפור **הטמעת השיטה בציבור ועל פעילות הסברה** כדי להיאבק בתפיסה של נהגים שהסיכוי להיתפס על חלק מהעבירות קטן.⁴¹

נוסף על מחקרים אלו, ד"ר דן לינק, אחד החוקרים המשתתפים במחקר של הטכניון, אשר שימש ראש מינהל תנועה ותשתיות ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים, העלה בתשובה על פנייתנו כמה נקודות בדבר שיטת הניקוד:⁴²

- יש מקום להפוך את הניקוד בארץ **לפשוט ושקוף יותר** באמצעות הטמעת השיטה בציבור והפיכת המידע על הניקוד לזמין יותר, ובכלל זה ליידיע נהגים לפני שהם צוברים מספר נקודות המחייב נקיטת אמצעי תיקון.
 - קורס נהיגה נכונה אינו מתאים בהכרח לעבריינים חוזרים שצברו נקודות רבות, היות שעבירות מרובות אינן מעידות בהכרח על חוסר ידע אלא על זלזול בחוק שצריך, לעמדתו, להיענות בענישה. לפיכך, **קורס צריך להיות מוצע רק למי שצובר נקודות רבות לראשונה, ולא לעבריינים חוזרים**.
- בסקירה מדגמית של מחקרים שנעשו בחו"ל ונזכרו בסקירות הספרות של המחקרים מישראל שצוינו לעיל, נמצא כי בחלקם מוצגות תוצאות המיוחסות לשיטת הניקוד, אולם נציין שוב כי במחקרים אלו היה קושי בבידוד השפעת השיטה, ויש לנהוג זהירות בממצאיהם. להלן יוצגו ממצאיהם של כמה מחקרים:

³⁸ זאב שדמי, ראש תחום מחקר ופיתוח טכנולוגי, יחידת המדען הראשי במשרד התחבורה, שיחת טלפון, 20 באוקטובר 2015.

³⁹ ארמי תומר ופנחס איילת, שיטת הניקוד: הערכת אפקטיביות ואפיון תבניות התנהגות של נהגים, פרויקט גמר במחלקה להנדסת תעשייה וניהול, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב, יוני 2010. המחקר נעשה בהנחיית פרופ' דוד שנער, לשעבר המדען הראשי של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ועוזי יצחקי, סמנכ"ל בכיר מינהל תנועה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (וכיום מנכ"ל המשרד) הזכיר אותו בישיבת ועדת הכלכלה ב-12 בינואר 2011. ראו: ועדת הכלכלה, פרוטוקול מס' 414, תקנות התעבורה (תיקון מס'...), התשע"א-2010, בדבר שיטת הניקוד, 12 בינואר 2011.

⁴⁰ ארמי תומר ופנחס איילת, שיטת הניקוד: הערכת אפקטיביות ואפיון תבניות התנהגות של נהגים, פרויקט גמר במחלקה להנדסת תעשייה וניהול, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב, יוני 2010, עמ' 57.

⁴¹ המדען הראשי ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים, שיטת הניקוד בישראל, מרס 2009, עמ' 12-13.

⁴² ד"ר דן לינק, מערכת הניקוד בעבירות תנועה, מכתב, 27 באוקטובר 2015. תוספות אפשריות שאינן קשורות ישירות לשיטת הניקוד הן **החמרת האכיפה בעבירות מהירות** על-ידי צילום והנהגת **קורס ריענון חובה אחת לעשור** במקום קורס הרענון לנהגים חדשים.



- במחקר על התנהגות נהגים באיטליה נמצא שבעקבות החלת שיטת ניקוד ב-2003 ירד מספר התאונות ב-10%, ירד מספר הפציעות ב-15% וירד מספר ההרוגים ב-25% בתוך כשנתיים.⁴³
 - בצרפת נמצאה במחקר ירידה במספר הנהגים המגיעים לכדי שלילת רישיון עקב צבירת נקודות 20 שנה לאחר החלת שיטת ניקוד.
 - בנוגע לעבירות מהירות לא נמצא שהייתה להחלת שיטת ניקוד השפעה ממתנת במחקרים שנערכו בנוורבגיה ובאיחוד האמירויות.⁴⁴
 - בבדיקות הפעלה של שיטת ניקוד ב-2006 בספרד נמצא ירידה של 15%-18% במספר ההרוגים וכ-19% במספר הפצועים.⁴⁵
 - בנוגע למשך ההשפעה של החלת שיטה עולים במחקרים ממצאים סותרים: בספרד למשל לפי מחקר אחד השיטה השפיעה מ-2006 עד 2010 לפחות, ולפי מחקר אחר אפשר שההשפעה של השיטה על התנהגות הנהגים הייתה מוגבלת לשנה, שנתיים.⁴⁶
- כאמור, בשלב זה נעשתה סקירה מדגמית, והיא אינה מייצגת את כלל הספרות בנושא.

כתיבה: אהוד בקר

אישור: יובל וורגן, ראש צוות

עריכה לשונית: מערכת "דברי הכנסת"

⁴³ Maria De Paola, Vincenzo Scoppa and Mariatiziana Falcone, [The Deterrent Effects of Penalty Point System in Driving Licenses: A Regression Discontinuity Approach](#), Working paper No. 4, Dipartimento di Economia e Statistica, Università Della Calabria, 2010, p. 18.

⁴⁴ BestPoint (Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems), [Identification of the Essential Features for an effective Demerit Point System](#), May 2012, pp. 82-83.

⁴⁵ Ibid, p. 43.

⁴⁶ F. Apapricio Izquierdo et al., "The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after – Main influencing factors", *Accident Analysis and Prevention* 43, 2011, pp. 911-922; J.I. Castillo-Manzano, M. Castro-Nuno and D.J. Pedregal, "An economic analysis of the effects of the penalty points system driver's license in Spain", *Accident Analysis and Prevention* 42, 2010, pp. 1310-1319.

