

תוכניות לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים

כתיבה: אסנת אלגום מזרחי | אישור: שירי ספקטור בן-ארי, ראש צוות

תאריך: ח' באייר התשפ"ד, 16 במאי 2024

עריכה לשונית: מערכת דברי הכנסת

סקירה

תוכן העניינים

2	תמצית
5	1. נהגים צעירים ונהגים חדשים – רקע
6	1.1 מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים – גורמי סיכון
8	2. מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים בישראל והיפגעותם בהן
8	2.1 נתונים על מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים
12	2.2 נתונים על היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים
19	3. תחומי התערבות ותוכניות לצמצום היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים
	3.1 חינוך והסברה 20
23	3.2 תהליך לימודי נהיגה, הכשרה וחקיקה רלוונטית
26	3.3 חקיקה ומיקוד אכיפה
29	4. תוכניות להגברת בטיחות בדרכים בצה"ל
30	4.1 המלצות הגופים העוסקים בבטיחות בדרכים לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות-

תמצית

מסמך זה נכתב לבקשת חבר הכנסת בועז טופורובסקי, יושב-ראש ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת. המסמך עוסק **בתוכניות לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים**, ומוצג בו רקע על מאפייני נהיגה של נהגים צעירים העלולים להגביר את הסיכון למעורבותם בתאונות. עוד מובאים בו נתונים על מעורבותם של נהגים צעירים בתאונות דרכים בישראל. נוסף על כך, במסמך מובאות דוגמאות לתוכניות התערבות לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים, ומפורטות המלצות של כמה גופים העוסקים בתחום הבטיחות בדרכים בנושא זה.

נהגים חדשים ונהגים צעירים – רקע

הגדרות: **נהג חדש** – נהג בשנתיים הראשונות לאחר קבלת רישיון הנהיגה, בלי קשר לגילו; **נהג צעיר** – נהג שטרם מלאו לו 24 שנים. בתקנות התעבורה נקבע גם שילוב בין שני המושגים: **נהג חדש צעיר** – נהג חדש (שיש לו ותק נהיגה של פחות משנתיים) שטרם מלאו לו 24 שנים. על נהג חדש צעיר חלות תקנות מיוחדות, ובהן חובת נוכחות של נהג מלווה במשך חצי שנה והגבלת מספר הנוסעים שמותר לו להסיע. על פי נתוני הרלב"ד, בעשור שבין 2012–2022, כ-120,000 נהגים חדשים קיבלו רישיון נהיגה מדי שנה בישראל; כשני שליש מתוכם הם נהגים צעירים שגילם 17 עד 24. על פי נתוני עמותת אור ירוק, נכון לשנת 2022 היו בישראל כ-746,000 נהגים צעירים (שגילם עד 24). 8% מהמורשים לנהוג בשנת 2023 היו **נהגים חדשים**, כלומר שהיו בעלי רישיון נהיגה שנתיים או פחות.

גורמי סיכון למעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים

בספרות מושם דגש על מאפיינים פסיכו-חברתיים והתנהגותיים של נהגים צעירים אשר מייחדים אותם מיתר הנהגים ותורמים לסיכון המוגבר שלהם להיות מעורבות בתאונות דרכים. בין היתר, אפשר לציין את הגורמים הללו: **א. חוסר ניסיון בנהיגה** ויכולת פחותה לשלוט ברכב, לצד קושי בזיהוי סכנות בכביש ותגובה להן; **ב. השפעות שליליות של נוכחות נוסעים מתבגרים נוספים ברכב**; **ג. היסח דעת בנהיגה**; **ד. השפעות שליליות של צריכת אלכוהול על הנהיגה**; **ה. נהיגה תחת השפעת עייפות**; **ו. אקלים משפחתי**, בדגש על סגנון הנהיגה של ההורים ומידת מחויבותם לנושאי בטיחות בדרכים.

נתונים על מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים בישראל:

- בעשור האחרון נהגים צעירים (שגילם עד 24) היו מעורבים בתאונות חמורות פי 1.4 מנהגים בני 25 ומעלה.
- בשנים 2016–2023 נהרגו 352 נהגים צעירים בתאונות (44 בממוצע בשנה).
- בשנים 2018–2023 היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות 688 נהגים צעירים (כ-115 בממוצע בכל שנה).
- בשנת 2021 היו הכי מעורבים הכי הרבה נהגים צעירים בתאונות – 135 נהגים.
- בשנת 2023 מבין 362 הרוגים בתאונות דרכים נהרגו 102 בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן (כ-28% מכלל ההרוגים). מספר הנפגעים הכולל בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן בשנת 2022 (פצועים קל, בינוני, קשה והרוגים) היה 5,696, ובשנת 2023 – 4,601.

- המעורבות של נהגים גברים בתאונות חמורות **גבוהה באופן ניכר** מזו של נהגות נשים. הפער בין נשים לגברים עד גיל 19 בשיעור המעורבות בתאונות חמורות הוא הגבוה ביותר: **יותר מפי-חמישה**.

- בשנת 2022, כ- **94%** מהנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות קטלניות היו גברים, ו- **6%** נשים.

- בשנת 2022 נהרגו **37** נהגים צעירים ערבים בתאונות, ובשנת 2023 **18** (כ- **43%** ממספר הנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות באותה שנה).

- שיעור הנהגים הצעירים הערבים שנהרגו בתאונות גבוה באופן ניכר משיעורם באוכלוסיית הנהגים הצעירים.

השנה שבה נהרגו הכי הרבה נהגים צעירים הערבים הייתה שנת 2022 – 76% מהנהגים הצעירים ההרוגים (37 הרוגים) – פי-שניים וחצי יותר משיעורם במצבת הנהגים הצעירים (29%).

- גברים צעירים מהחברה הערבית מעורבים בתאונות חמורות **פי-שניים** מגברים צעירים בחברה היהודית. לעומת זאת, בקרב נשים צעירות (יהודיות וערביות) אין הבדל ממשי בשיעורי המעורבות בתאונות מסוג זה.

- נכון לשנת 2022 חלקם של רוכבי האופנוע הצעירים (שגילם עד 24) מכלל המורשים לנהוג באופנוע היה **7%**; עם זאת הם היו מעורבים ב- **33% מהתאונות החמורות** (קשות וקטלניות).

- בשנים 2017–2023 נהרגו בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן **211** רוכבי אופנועים וקטנועים, לעומת **456** נהגים ונוסעים ברכב פרטי. בכל אחת מאותן שנים נהרגו בממוצע 30 רוכבי אופנוע בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן.

- בחמש השנים 2018–2022 נהרגו 61 נהגים צעירים בתאונות דרכים שהתרחשו **בימי שישי** – שהוא היום הקטלני ביותר מבין ימי השבוע. מרבית ההרוגים מבין הנהגים הצעירים היו בשעות הלילה (בכל אחד מימי השבוע).

- בשנת 2021 עבירות הנהיגה שנרשמו בבסיס תאונות שבהן היו מעורבים נהגים צעירים בשיעור גבוה ביחס לשיעורם בכלל המורשים לנהוג (15%), הן עבירות מסוג **נסיעה במהירות מופרזת** (48%); **עקיפה שלא כחוק** (45%); רכב או מטען לא תקין (25%), אי-שמירה על מרחק (24%), אי-מתן זכות קדימה לרכב, ואי-ציות לתמרורים (23%).

- בשנים 2022–2023 מספר התאונות בהן מעורבים נהגים צעירים על רקע נהיגה בשכרות או תחת השפעת סמים היה **56 ו-54** בהתאמה.

- בשנת 2023 חלה ירידה כללית בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן ביחס לשנת 2022, בייחוד בתאונות שהיו כרוכות בכמה עבירות תנועה בולטות, ובהן: אי-ציות לתמרורים (ירידה של 35%); נסיעה במהירות מופרזת (ירידה של 28%), אי-מתן זכות קדימה לרכב (ירידה של כ-27%), ואי-ציות לרמזור (ירידה של כ-14%).

תחומי התערבות ותוכניות לצמצום היפגעותם של נהגים צעירים בתאונות דרכים

גופים שונים שעוסקים בבטיחות בדרכים פועלים לבנות **תוכניות התערבות** ומדיניות מותאמת לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים. תחומי ההתערבות העיקריים הם: חינוך והסברה; מיקוד אכיפה; חקיקה; רגולציה של הליך קבלת רישיון נהיגה ושל תקופת הזמן שאחרי קבלת הרישיון.

חינוך והסברה

אגף זהירות בדרכים במשרד החינוך עוסק בפעילויות הדרכה והסברה לבטיחות בדרכים בקרב צעירים בבתי הספר בארץ. **בכיתות י'** מופעלת תוכנית בשם החינוך התעבורתי, שבסיומה נבחנים התלמידים במבחן תיאוריה עיוני. בשנת הלימודים תשפ"ג (2023) נבחנו כ-**91,000 תלמידים** במבחן, ומהם כ-**55%** עברו אותו בהצלחה. בשנת 2024 צפויים להיבחן בתוכנית **קרוב ל-100,000 תלמידים**. התוכנית מתקצבת על ידי הרלב"ד בשיתוף משרד החינוך בתקציב כולל של כ-26 מיליון שקלים בכל שנה. **במרץ 2024 התקבלה החלטה לקצץ 5-6 מיליון שקלים בתקציב השנתי המועבר למשרד החינוך על ידי הרלב"ד לצורך יישום התוכנית**. לדברי גורמים אחדים, הקיצוץ בתקציב המועבר למערך החינוך התעבורתי עלול להוביל **לפגיעה ניכרת בהפעלת התוכנית בשנים הבאות**.

תהליך לימודי נהיגה, הכשרה וחקיקה רלוונטית

לימודי הנהיגה בישראל מדורגים, הן במהלך הלימודים עצמם, והן לאחר הלימודים והמבחן המעשי. על נהגים חדשים צעירים חלות תקנות מיוחדות, ובהן חובת נוכחות של נהג מלווה במשך חצי שנה והגבלת מספר הנוסעים שמותר לו להסיע. ערוץ הכשרה נוסף שבו מחויבים נהגים צעירים הוא השתתפות **בקורסי ריענון נהיגה או נהיגה נכונה**. בשנים 2022-2023 השתתפו בכל שנה בקורסים כ-**89,000** נהגים חדשים, לעומת כ-**110,000** נהגים בשנת 2021.

חקיקה ומיקוד אכיפה

קיימות תקנות ייחודיות שעניינן הוא **מיקוד אכיפה וענישה ייחודית** לנהגים צעירים. כך למשל, על פי סעיף 12 לפקודת התעבורה אם נהג חדש עובר עבירות מסוימות, תוארך תקופת הזמן שבה ייחשב נהג חדש, עד תשלום הקנס, או לחלופין עד סיום ההליכים המשפטיים שננקטו נגדו בגין אותן עבירות. **על פי נתוני משטרת התנועה, בשנת 2023 נהגים צעירים היו מעורבים ב-27% מן התאונות הקטלניות בישראל, ו-87% מתאונות אלו מיוחסות לאחריותו של הנהג הצעיר. פעילות האכיפה של משטרת התנועה נערכת במספר היבטים, כגון: ניתוח מאפייני תאונות שבהן מעורבים נהגים צעירים, פעילות אכיפה ממוקדת, ופעילות חינוך והסברה**. בשנת 2022 חולקו יותר מ-1.2 מיליון דוחות תנועה לכלל הנהגים, מהם כ-15% (כ-**178,000**) חולקו לנהגים צעירים. בשנת 2023 חולקו כ-978,000 דוחות בסך הכול, ומהם כ-**150,000** (15.5%) לנהגים צעירים. הסיבות הנפוצות למתן דוחות לנהגים צעירים בשנים 2022-2023 הן: **נהיגה במהירות העולה על המותר בחוק; "אי-תקינות הרכב"; שימוש לא ראוי באמצעי זהירות, ואי-נקיטת אמצעי זהירות בזמן נהיגה**.

הגברת בטיחות בדרכים בצה"ל

בשנים 2019-2023 נהרגו בתאונות במסגרת השירות בצה"ל **32 איש, מתוכם 25 בעת שהיו בחופשה, ו-7 הרוגים בעת שירותם הצבאי**. באותן שנים נפצעו בתאונות (בחומרות פציעה שונות) **386 איש** – מהם 254 נפצעו בעת ששהו בחופשה מהצבא, ואילו 132 נפצעו בעת שירותם הצבאי.

1. נהגים צעירים ונהגים חדשים – רקע

על פי נתוני הרלב"ד, בעשור האחרון (2012–2022), כ-120,000 נהגים חדשים קיבלו רישיון נהיגה מדי שנה בישראל, וכשני שלישים מהם הם נהגים צעירים בטווח הגילים 17 עד 24.¹ על פי נתוני עמותת אור ירוק, נכון לשנת 2022 היו בישראל כ-746,000 נהגים צעירים (שגילם עד 24).²

המונחים נהג חדש או נהגת חדשה ונהג צעיר או נהגת צעירה, המוגדרים בתקנות התעבורה, נבדלים זה מזה ביחס לקריטריון ותק נהיגה או גיל.³ נהג מוגדר **כנהג חדש** בשנתיים הראשונות לאחר קבלת רישיון הנהיגה, בלי קשר לגילו. לעומת זאת, **נהג צעיר** הוא נהג שטרם מלאו לו 24 שנים. קטגוריה נוספת מתייחסת לשילוב בין שני המושגים: **נהג חדש צעיר** הוא נהג חדש (שיש לו ותק נהיגה של פחות משנתיים) וטרם מלאו לו 24 שנים.⁴ התקנות גם מגדירות חובות מיוחדות לנהגים חדשים, לנהגים צעירים ולנהגים חדשים צעירים, שתכליתן לצמצם את מעורבותם בתאונות קשות. על כך מפורט בהמשך מסמך זה.

על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (להלן: הלמ"ס) מספר המורשים לנהוג ברכב מנועי הגיע בסוף שנת 2023 ל-5.1 מיליון – עלייה של 3.1% לעומת סוף שנת 2022.⁵

8% מהמורשים לנהוג בשנת 2023 היו **נהגים חדשים**, כלומר בעלי רישיון נהיגה שנתיים או פחות. **באותה שנה חלה עלייה של כ-4% בשיעור בני 16–18 המחזיקים ברישיון נהיגה לעומת שנת 2022 (לאחר עלייה חדה של כ-16% בין שנת 2021 לשנת 2022).**⁶

על פי דוח מגמות הרלב"ד לשנים 2013–2022, ניתוח של מעורבות נהגים בתאונות בהשוואה למספר המורשים לנהוג הראה כי **נהגים חדשים וצעירים** היו מעורבים במספר תאונות גבוה יותר בהשוואה לנהגים מבוגרים יותר, כפי שמפורט בפרק הנתונים בהמשך מסמך זה. כך למשל בעשור האחרון נהגים צעירים בישראל (שגילם עד 24) היו מעורבים בתאונות חמורות (קטלניות וקשות) **פי 1.4** מנהגים בני 25 ומעלה.⁷ על פי דוח נוסף של הרלב"ד בשנת 2021 היו הנהגים הצעירים ההרוגים בתאונות דרכים **כ-30% ממספר ההרוגים** בתאונות,⁸ ובשנת 2022 כ-**29% מההרוגים** היו נהגים צעירים (פי-שניים מחלקם במצבת הנהגים).⁹

¹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים: צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022, דוא"ל 27 בספטמבר 2023.

² אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל, [היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים](#), אוגוסט 2023.

³ אתר משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [נהג חדש ומלווה](#), כניסה: 10 בדצמבר 2023. ההגדרות בתקנות, ולפיכך גם במסמך זה, מובאות בלשון זכר, ומתייחסות הן לנהגים והן לנהגות.

⁴ סעיף 175ג' לתקנות התעבורה, התשכ"א–1961, [מידע לנהג חדש צעיר](#).

⁵ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, קובץ הודעה לתקשורת: מורשים לנהוג 2023 ונתונים מהסקר החברתי 2022, 1 באפריל 2024.

⁶ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [קובץ הודעה לתקשורת: 4.95 מיליון מורשים לנהוג בישראל](#), 26 במרץ 2023.

⁷ גל סורקר ולאח מולה, [מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013–2022](#), הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נובמבר 2023.

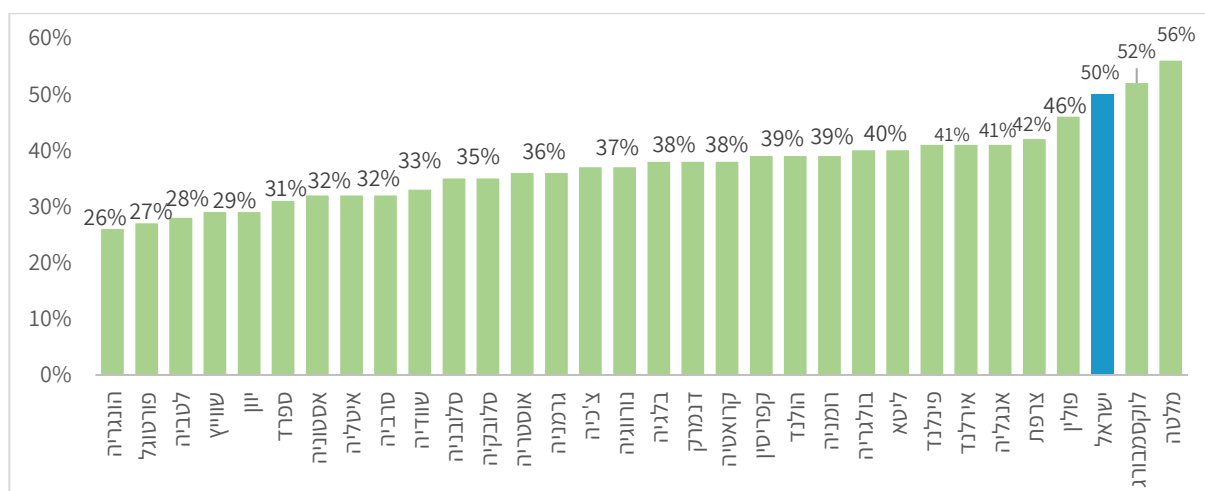
⁸ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים, צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022, דוא"ל 27 בספטמבר 2023.

⁹ אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל, [היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים](#), אוגוסט 2023.

מעורבותם הגבוהה של נהגים צעירים בתאונות קשות וקטלניות ניכרת גם במדינות נוספות בעולם. על פי דוח המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC), בשנים 2017–2019 שיעור התאונות הקטלניות הממוצע במדינות אירופה, שבהן נהגים צעירים היו מעורבים היה 37%, ובישראל הוא היה 50%, כפי שאפשר לראות בתרשים שלהלן.¹⁰

תרשים 1: שיעור תאונות הדרכים שנהגים צעירים (שגילם עד 30) היו מעורבים בהן

ממספר התאונות הקטלניות במדינות שונות בעולם (באחוזים), ממוצע 2017–2021¹¹



בדוח המועצה האירופית לבטיחות בדרכים נסקר גם שיעור המעורבות של נהגים צעירים (עד גיל 30) בתאונות קטלניות בשנים האחרונות, ב-32 מדינות. על פי הדוח, בהשוואה למדינות האיחוד האירופי, בשנים 2010–2019 הייתה ישראל ממוקמת **בין ארבע המדינות האחרונות** במדד הפחתה השנתית הממוצעת בהרוגים צעירים עד גיל 30 לכל מיליון תושבים צעירים ב (במקום ה-30 מבין 32 מדינות).¹² בעוד שבשאר המדינות חלה ירידה שנתית ממוצעת של כ-4.7% במדד זה, בישראל נרשמה ירידה ממוצעת של כ-1% בלבד.

1.1 מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים – גורמי סיכון

כאמור, נהגים צעירים מצויים בסיכון ניכר למעורבות ולהיפגעות בתאונות דרכים. תאונות דרכים, ובפרט כאלו שמעורבים בהן נהגים צעירים, הן לרוב בעקבות **מכלול גורמים**, לרבות גורמים התנהגותיים, גורמי תשתית וגורמי

¹⁰ בשונה מישראל, שבה נהג צעיר מוגדר על פי חוק כנהג שגילו עד 24, בדוח המועצה האירופית לבטיחות בדרכים הנתונים מבוססים על נהגים צעירים **עד גיל 30**. בהתאם לכך, מדינות שונות נבדלות בהגדרות ובחקיקה בכל הקשור לקריטריונים שלפיהם מוגדר נהג צעיר. אף באשר לנתונים אחרים (כגון מצבת הנהגים הכוללת, הליך הוצאת רישיון נהיגה, נתוני נסועה, תשתיות הכביש, טכנולוגיית רכב, אכיפה ועוד), יש שוני בהגדרות, ויש להביא זאת בחשבון כאשר עורכים השוואה בין מדינות שונות.

¹¹ ETSC- European Transport Safety Council, [Reducing Road deaths among young people aged 15 to 30. PIN flash report 41](#), October 2021.

¹² הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [סיכום הדו"ח של המועצה האירופית לבטיחות בדרכים \(ETSC\) בנושא הפחתת תמותת צעירים בני 15-30 בתאונות דרכים \(PIN 41\)](#), דצמבר 2021.

הרכב.¹³ עם זאת, בספרות מושם דגש על מאפיינים פסיכו-חברתיים והתנהגותיים של נהגים צעירים אשר מייחדים אותם מיתר הנהגים ותורמים לסיכון המוגבר שלהם למעורבות בתאונות דרכים.¹⁴ להלן מוצגים העיקריים שבהם:

א. חוסר ניסיון בנהיגה, שבא לידי ביטוי ביכולת פחותה לשלוט ברכב, לצד קושי לזהות סכנות בכביש ולהגיב להן; חוסר בשלות ונטייה להתנהגויות מסוכנות ולהערכת חסר של סכנות בכביש, המאפיינות את גיל ההתבגרות.

ב. השפעות שליליות של נוכחות נוסעים מתבגרים נוספים ברכב – לעיתים קרובות מתלווים אל הנהג הצעיר נוסעים נוספים, ולא פעם בני נוער. בשל רגישותם של צעירים ומתבגרים ללחץ חברתי, ובשל רצונם להרשים את בני קבוצת השווים (במיוחד בגיל ההתבגרות), הנוסעים הנלווים עלולים להסיח את דעתו של הנהג או לעודדו לנהיגה שלא כחוק.

ג. היסח דעת בנהיגה – נמצא כי היסח דעת הוא אחד הגורמים העיקריים לתאונות דרכים בכלל, ובקרב נהגים צעירים בפרט.¹⁵ היסח דעת יכול להיגרם ממגוון סיבות, ובהן: נוכחות של נוסעים נוספים ברכב; התרחשויות בתוך הרכב; האזנה למוזיקה או לרדיו; שלטי חוצות דיגיטליים; שיחות טלפון בזמן נהיגה; נהיגה תחת השפעת אלכוהול או חומרים אסורים אחרים. נמצא כי נהגים צעירים חשופים יותר לגורמים מסיחי דעת, מתקשים יותר להתמודד עם מטלות משניות (שאינן קשורות למטלת הנהיגה), נוטים להערכת חסר של הסיכון הנגרם מהיסח דעת, ומשתמשים בתדירות גבוהה יותר בטלפון הסלולרי בעת הנהיגה בהשוואה לנהגים אחרים.

ד. השפעות שליליות של אלכוהול על הנהיגה – השילוב של נהיגה תחת השפעת אלכוהול עם גורמי סיכון אחרים כדוגמת מהירות, מגדיל מאוד את הסיכון למעורבות בתאונות. על פי דוח המועצה האירופית לבטיחות בדרכים, נהגים צעירים (בעיקר גברים) מעורבים בתאונות קטלניות שמתרחשות בעקבות נהיגה תחת השפעת אלכוהול או סמים, יותר מאשר קבוצות נהגים אחרות. לדוגמה, בקרב רבע מהנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות בבריטניה בשנים 2016–2018 נמדדה רמה גבוהה מהמותר של אלכוהול בדם. על פי הדוח, סף הסבילות הגופני של צעירים לאלכוהול נמוך מזה של אנשים מבוגרים יותר, ולכן, אלכוהול עלול לגרום להם להפרעה גדולה יותר לנהיגתם, בהשוואה לקבוצות גיל אחרות, שכן נהיגה נחשבת מטלה תובענית בעבור נהגים לא מנוסים. יתר על כן, אנשים צעירים נוטים לסבול יותר מההשפעות הרגשיות והאופוריות של אלכוהול, ודבר זה עלול להשפיע על שיקול דעתם בשעת הנהיגה.¹⁶

¹³ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים: צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022. דוא"ל, 27 בספטמבר 2023.

¹⁴ אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל, [היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים](#), אוגוסט 2023; הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [סיכום הדוח של המועצה האירופית לבטיחות בדרכים \(ETSC\) בנושא הפחתת תמותת צעירים בני 15–30 בתאונות דרכים \(PIN 41\)](#), דצמבר 2021; הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים: צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022; גל סורקר ולא מולה, [מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013–2022](#), הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נובמבר 2023.

¹⁵ "היסח דעת" או "מוסחות" הן תופעות שבהן קשב של אדם או קבוצה מוסט מאובייקט הקשב הנבחר אל גורם אחר מסיח.

¹⁶ ETSC – European Transport Safety Council, [Reducing Road deaths among young people aged 15 to 30. PIN flash report 41](#), October 2021.

ה. נהגים צעירים חיילים – בדוח עמותת אור ירוק הודגש כי חיילים רבים אשר חוזרים לביתם לחופשת סוף השבוע, סובלים מעייפות, שעלולה לערער את שיקול דעתם ואף להביא להירדמות בזמן נהיגה. בהתאם לכך, חלק גדול מהתאונות במעורבות חיילים, שהם נהגים צעירים, מתרחשות דווקא בימי שישי ובסופי שבוע.

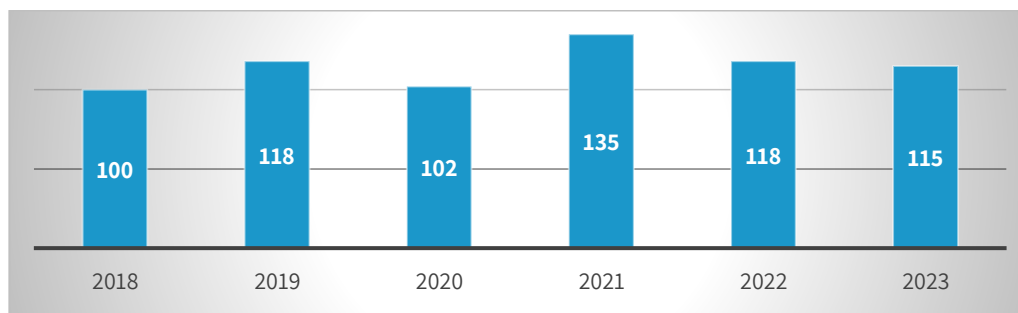
ו. אקלים משפחתי – במחקרים נמצא כי גם לסגנון הנהיגה של ההורים ולמידת מחויבותם לנושאי בטיחות בדרכים יש השפעה (חיובית או שלילית) על אופן הנהיגה של ילדיהם, הן בתור מודל לחיקוי והן בתור גורם חינוכי המציב גבולות.¹⁷

2. מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים בישראל והיפגעות בהן

2.1 נתונים על מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים

בפרק זה מוצגים נתונים על שיעור המעורבות של נהגים צעירים (שגילם עד 24) בתאונות דרכים בשנים האחרונות בישראל, בפילוחים שונים.¹⁸

תרשים 2: מספר הנהגים הצעירים המעורבים בתאונות דרכים קטלניות, 2018–2023¹⁹



בהתבוננות על מספר הנהגים הצעירים (שגילם עד 24) שהיו **מעורבים** בתאונות דרכים קטלניות²⁰ בשנים 2018–2023, אפשר לראות כי **2021** הייתה השנה שבה הם היו מעורבים הכי הרבה – **135** נהגים, ובשנים 2019 ו-2022 מספרם היה **118** (כעשרה נהגים בממוצע מדי חודש). על אף שבשנת 2022 נרשמה ירידה של כ-12% במספר הנהגים הצעירים המעורבים בתאונות קטלניות בהשוואה לשנת 2021, מספר הנהגים הצעירים שהיו מעורבים בתאונות באותה שנה גדול ממספרם הממוצע בשנים 2018–2023 (115 איש). לעומת זאת, בשנת 2023 מספרם היה כממוצע.

¹⁷ אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל, היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים, אוגוסט 2023; ד"ר אסף שרון, אלכסנדר טרויטקי ועדי ברמניס, רישיון נהיגה מדורג (רנ"מ) בישראל – השפעות השינוי בחוק על הבטיחות והערכת יישום התוכנית בקרב ההורים המלווים והנהגים הצעירים, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ינואר 2021.

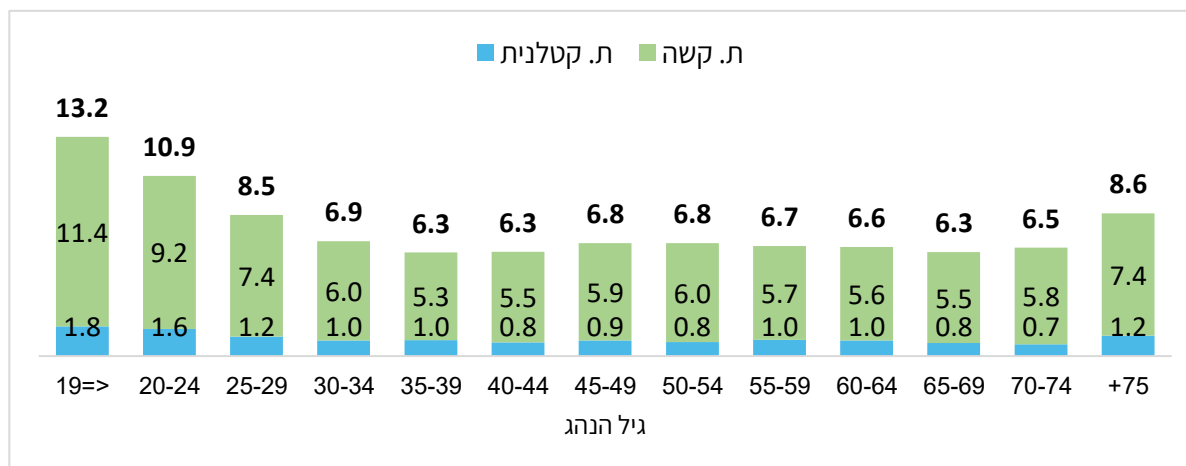
¹⁸ הנתונים המוצגים בפרק זה מבוססים על דוחות עדכניים כמו גם תשובות שהתקבלו ממקורות מידע אחדים: הלמ"ס; משטרת ישראל; דוחות ומחקרים של הרלב"ד, נתוני עמותת אור ירוק, דוח המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC) ונתוני משרד התחבורה.

¹⁹ אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל, היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים, אוגוסט 2023. הנתונים על שנת 2023 הובאו מדוח הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים – לשכת המנהל הכללי, דין וחשבון שנתי לשנת 2023. '15 באפריל 2024.

²⁰ על פי הלמ"ס תאונות דרכים קטלניות מוגדרת כתאונה שבה נהרג אדם אחד לפחות.

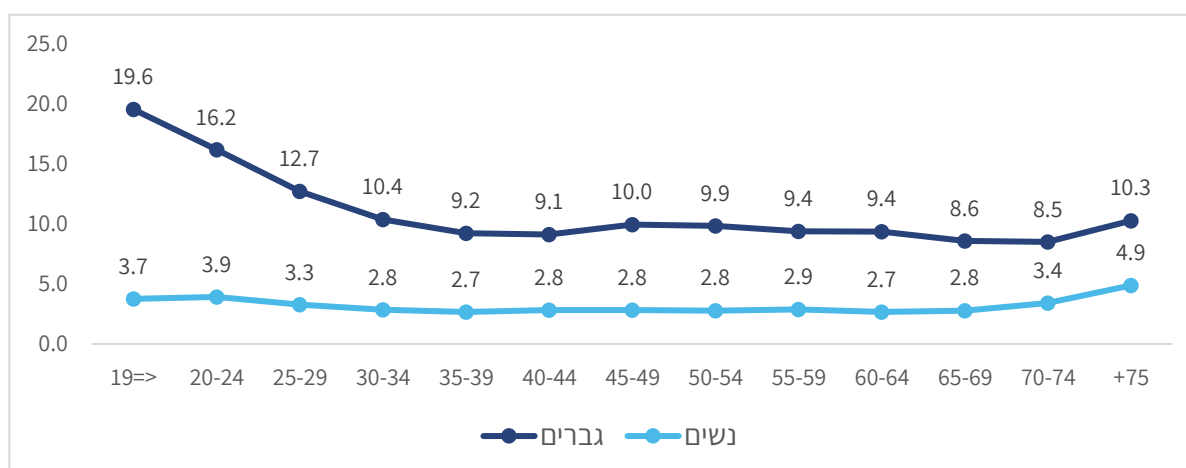
תרשים 3: שיעור מעורבות נהגים בתאונות קטלניות וקשות מבין 10,000 מורשים לנהוג

בחלוקה לפי קבוצות גיל, ממוצע השנים 2016-2020²¹



על פי נתוני הרלב"ד בשנים 2016-2020 מספר הנהגים הצעירים שגילם עד 24 המעורבים בתאונות קטלניות וקשות מבין 10,000 מורשים לנהוג היה **גבוה מאוד** מהשיעור היחסי בקרב כלל הנהגים (11.5 בקרב נהגים צעירים שגילם עד 24 לעומת 7.5 בממוצע כלל הנהגים). שיעור המעורבות של נהגים צעירים עד גיל 19 היה הגבוה ביותר מכלל קבוצות הגיל – **13.2 (פי 1.7)** מהשיעור הממוצע בקרב כלל הנהגים), ואילו שיעור המעורבות הממוצע של נהגים בני 20-24 היה **10.9 (פי 1.4)** מהממוצע בקרב כלל הנהגים). נתונים אלו תואמים גם לשיעור המעורבות הממוצע של נהגים בתאונות קשות בהתאם לקריטריון גיל הנהג, כפי שאפשר לראות בתרשים 4 להלן.

תרשים 4: מספר הנהגים המעורבים בתאונות דרכים קשות וקטלניות מבין 10,000 מורשים לנהוג, בחלוקה לפי מגדר וגיל, ממוצע השנים 2016-2020²²



²¹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים: צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022.

²² שם.

מנתוני הרלב"ד אפשר ללמוד כי מידת המעורבות של נהגים גברים בתאונות חמורות **גבוהה באופן ניכר** מזו של נהגות נשים, בכל טווחי הגילאים, ועוד יותר בגילים הצעירים החופפים לשנים הראשונות לאחר קבלת רישיון הנהיגה. עד גיל 19 הפער בין נשים לגברים בשיעור המעורבות בתאונות חמורות הוא הגבוה ביותר – **יותר מפי 5**. בגילים 20–24 הפער יורד, אולם עדיין נשאר גבוה בהשוואה לקבוצות הגיל האחרות, וגברים בקבוצת גיל זו מעורבים בתאונות חמורות פי-ארבעה מנשים. דוח עמותת אור ירוק בנושא מראה כי בשנת 2022 כ-94% מהנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות קטלניות היו גברים, ו-6% נשים. בהשוואה לנתוני המעורבות בתאונות דרכים בקרב **כלל הנהגים** באותה שנה, נראה כי מכלל הנהגים שהיו מעורבים בתאונות עם נפגעים בשנת 2022, כ-74% היו גברים ו-26% נשים, על אף ששיעור הנשים מכלל המורשים לנהוג באותה שנה היה 44.9%.²³

נתונים אלו עולים בקנה אחד עם מחקרים ונתונים סטטיסטיים שונים מהארץ ומהעולם, אשר מצביעים על פערים ניכרים בין גברים לנשים מבחינת שיעור המעורבות בתאונות חמורות.²⁴ פערים אלו מיוחסים, בין היתר, לתדירות הנהיגה של גברים בהשוואה לנשים; למידת החשיפה לסיכונים, וכן להבדלים בסגנון הנהיגה ובעמדות כלפי נהיגה בין גברים לנשים.²⁵ כך למשל נמצא כי נהגות נשים מביעות הערכה חיובית יותר מגברים לחוקי התנועה, ומגלות נכונות גבוהה יותר לציית להם.

עם זאת, חשוב להדגיש כי חלקם היחסי של גברים מכלל המורשים לנהוג בישראל (ובפרט בגילים הצעירים) הוא גבוה יותר (בשנת 2023 55% מכלל המורשים לנהוג בישראל היו גברים ו-45% היו נשים).²⁶ נוסף על כך, יש הבדל גם מבחינת תדירות הנהיגה (שיעור הנסועה) וסוג כלי הרכב, כך שמרבית הנהגים בכלי רכב כבדים (אוטובוסים ומשאיות) ובאופנועים אשר מעורבים בתאונות קשות יותר, הם גברים.²⁷

²³ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, הודעה לתקשורת, תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2022, 6 ביוני 2023.

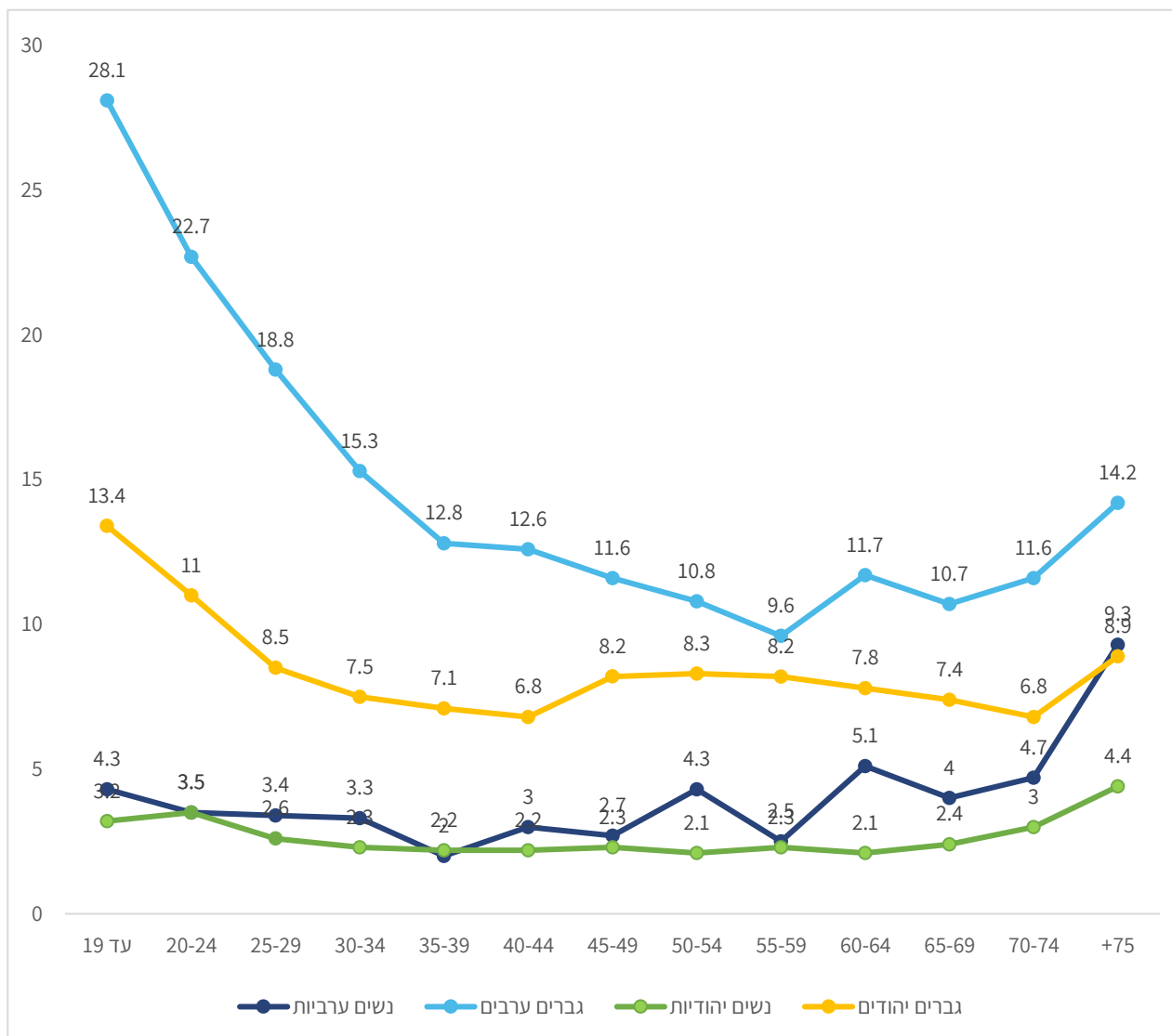
²⁴ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים, צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022. להרחבה נוספת ראו גל סורקר ולאח מולה, מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013–2022, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נובמבר 2023; הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, הודעה לתקשורת: תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2022, 6 ביוני 2023. הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תאונות דרכים עם נפגעים 2021, סיכומים כלליים. פרק 4, נהגים המעורבים בתאונות דרכים (מורחב), 11 בינואר, 2023.

²⁵ אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל, היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים – מעורבות בתאונות דרכים לפי מגדר. אוגוסט 2023. דוא"ל, 7 באוגוסט 2023.

²⁶ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, קובץ הודעה לתקשורת: מורשים לנהוג 2023 ונתונים מהסקר החברתי 2022, 1 באפריל 2024.

²⁷ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגדר וסיכוי למעורבות בתאונות דרכים. מתנאל בן אבי ושרית עמרם כץ. ינואר 2022.

תרשים 5: מספר הנהגים המעורבים בתאונות דרכים קשות וקטלניות מבין 10,000 מורשים לנהוג, בחלוקה למגדר, גיל וקבוצות אוכלוסייה (ממוצע השנים 2016–2020)²⁸



בהתבוננות על שיעור המעורבות של נהגים צעירים (שגילם עד 24) בתאונות חמורות בפילוח לפי מגדר, גיל וקבוצת אוכלוסייה, נראה כי גברים צעירים מהחברה הערבית מעורבים בתאונות חמורות **פי-שניים** מגברים צעירים בחברה היהודית. לעומת זאת, בקרב נשים צעירות (יהודיות וערביות) אין הבדל ממשי בשיעורי המעורבות בתאונות מסוג זה. אפשר לראות גם כאן כי שתי קבוצות הגיל שבהן מעורבות הנהגים הצעירים הגברים בתאונות חמורות גבוהה ביותר היא **עד גיל 19** (28.1 בממוצע בקרב צעירים ערבים, ו-13.4 בקרב צעירים יהודים), וכן קבוצת **גילאי 20–24**. למעשה, שיעור המעורבות היחסי של נהגים צעירים גברים ערבים, נמצא במגמת ירידה מגיל 19 ומעלה, וניכר כי הוא מתחיל לעלות מעט בטווח הגילים 60–64. מגמה נוספת של עלייה במעורבות בתאונות אפשר לזהות בקרב נהגים ונהגות (מכלל קבוצות האוכלוסייה) שהם בני 75 ומעלה.

²⁸ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים: צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022.

על פי דוחות ומחקרים שונים יש כמה גורמים אישיים, התנהגותיים, תרבותיים וחברתיים שעשויים להסביר את מספרם הגבוה היחסי של נהגים צעירים מהחברה הערבית שמעורבים בתאונות. בין היתר, מדובר בגורמים הנקשרים לתשתיות כביש לקויות ביישובי החברה הערבית, לצד גורמים הנוגעים להתנהגויות הנהג. לכך יש להוסיף רמת אמון נמוכה יחסית בממסד ובמשטרה, וקושי בתחושת שייכות מצד צעירים מהחברה הערבית. דברים אלה עלולים לתרום לעלייה בנכונות להפר את חוקי התנועה ובכך להשפיע על התנהגות כביש לא בטוחה.²⁹

2.2 נתונים על היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים

לוח 1: נפגעים בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן (לפי חומרת הפגיעה), 2022–2023³⁰

חומרת הפגיעה	כלל נפגעים בתאונות – 2022	נפגעים בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן – 2022	כלל נפגעים בתאונות – 2023	נפגעים בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן – 2023
הרוגים	352	106	362	102
פצועים קשה	1,885	539	1,820	584
פצועים קל	15,332	5,051	12,414	3,915
סך הכול	17,569	5,696	14,596	4,601

בלוח 1 מוצגים שיעורי הנפגעים בתאונות בכלל, ובתאונות שבהן היו מעורבים נהגים צעירים, בשנים 2022–2023, בחלוקה לפי חומרת הפגיעה. בשנת 2022 מבין 352 הרוגים בתאונות, **106** איש נהרגו בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן (כ-30% מכלל הרוגים). בדומה לכך, גם בשנת 2023 נהרגו **102** איש בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן, שהם כ-28% ממספר הרוגים הכולל בתאונות בשנה זו (362 איש).

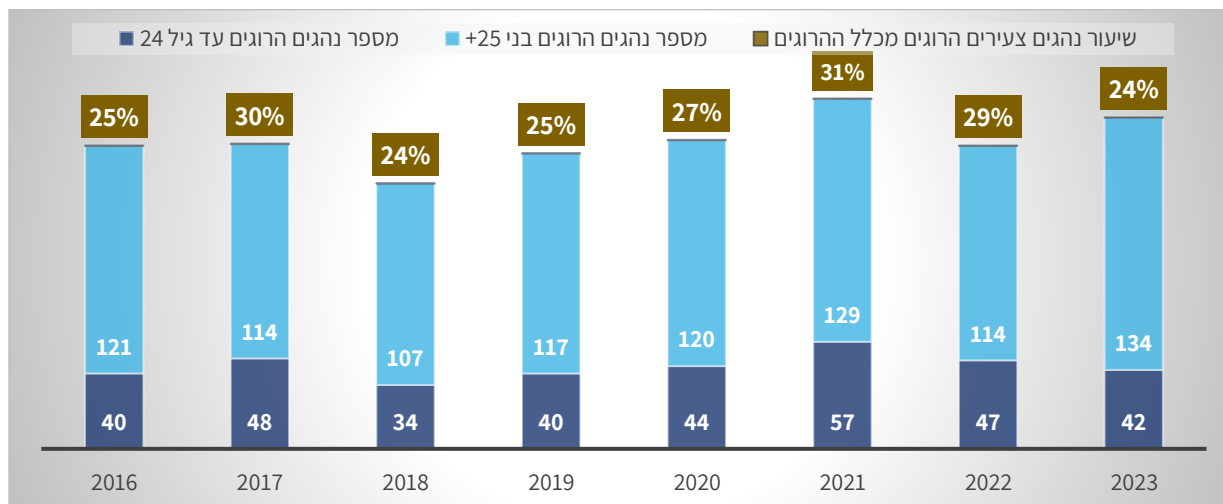
בהתבוננות על כלל הנפגעים בתאונות אפשר לראות כי חלה ירידה של 17% בשיעור הנפגעים הכולל בשנת 2023 (14,596) לעומת שיעורם בשנת 2022 (17,569), וירידה של 19.2% במספר הנפגעים בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן בשנת 2023 (4,601) לעומת שנת 2022

²⁹ אור יורק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל: [היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים](#), אוגוסט 2023; עוביד דלה סמירה, הקשר בין מרכיבי ההון החברתי לבין תאונות דרכים, אוניברסיטת חיפה, 2012; אחלאם חמיס, [גורמים לתאונות דרכים במגזר הערבי. מנקודת מבט של אנשי מפתח במועצות המקומיות ובעיריות](#), עבודת תזה, אוניברסיטת חיפה, הפקולטה למדעי הרווחה והבריאות, אוקטובר 2012.

³⁰ סנ"צ אילן גורן, ראש מדור מחקר ומידע באגף התנועה של משטרת ישראל, המשרד לביטחון לאומי, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 15 בינואר 2024. יצוין כי נתונים אלו מבוססים על דוחות משטרת התנועה בלבד ואינם כוללים את נתוני ההיפגעות שמתקבלים מחדרי המיון ובתי החולים. מכיוון שבלמ"ס עורכים טיוב של הנתונים המתקבלים מהמשטרה וממכון גרטנר ומבתי החולים בארץ, ייתכנו הבדלים בין נתוני המשטרה לבין נתוני הלמ"ס מבחינת מספר הנפגעים הכולל בכל שנה בשנים האמורות.

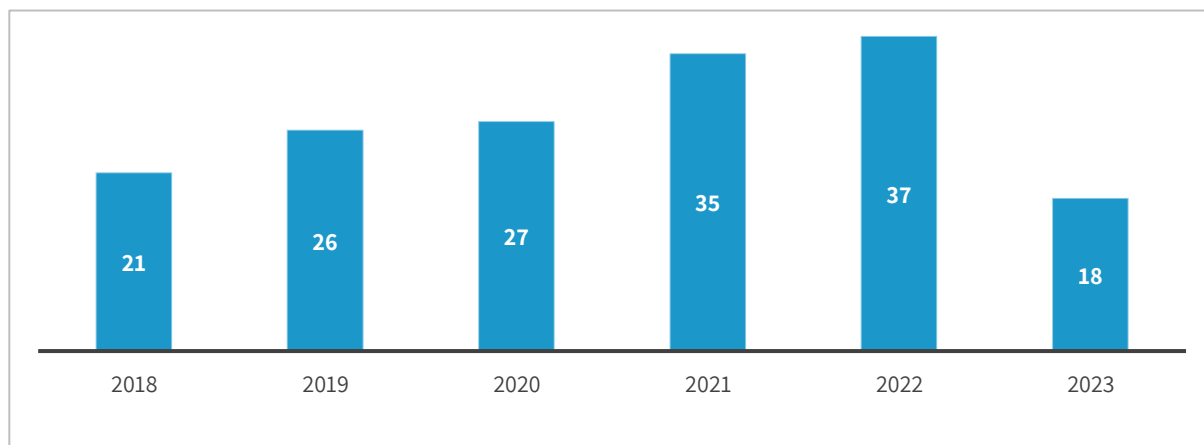
(5,696). עם זאת, חלה עלייה של כ-8% במספר הפצועים קשה בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן בשנת 2023 לעומת שנת 2022: 584 פצועים ב-2023 לעומת 539 בשנת 2022.

תרשים 6: מספר הנהגים הצעירים ההרוגים בתאונות דרכים, 2016-2021³¹



בשנים 2016-2023 נהרגו **352** נהגים צעירים בתאונות. מבשנים המוצגות, השנה שבה נהרגו הכי הרבה נהגים צעירים היא שנת **2021** – 57 איש (כ-31% מן הנהגים ההרוגים באותה שנה). בממוצע, בשנים האמורות נהרגו בכל שנה כ-44 נהגים צעירים. **כאמור לעיל, שיעור הנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות בכל שנה בממוצע הוא כמעט כפול בהשוואה לחלקם היחסי מכלל המורשים לנהוג.** כך לדוגמה, על פי נתוני עמותת אור ירוק בשנת 2022 שיעור הנהגים הצעירים ההרוגים מכלל הנהגים שנהרגו באותה שנה בתאונות היה 29% – פי-שניים מחלקם היחסי ממצבת הנהגים הכוללת (15%).

תרשים 7: מספר הנהגים הצעירים מהחברה הערבית שנהרגו בתאונות בשנים 2018-2023³²

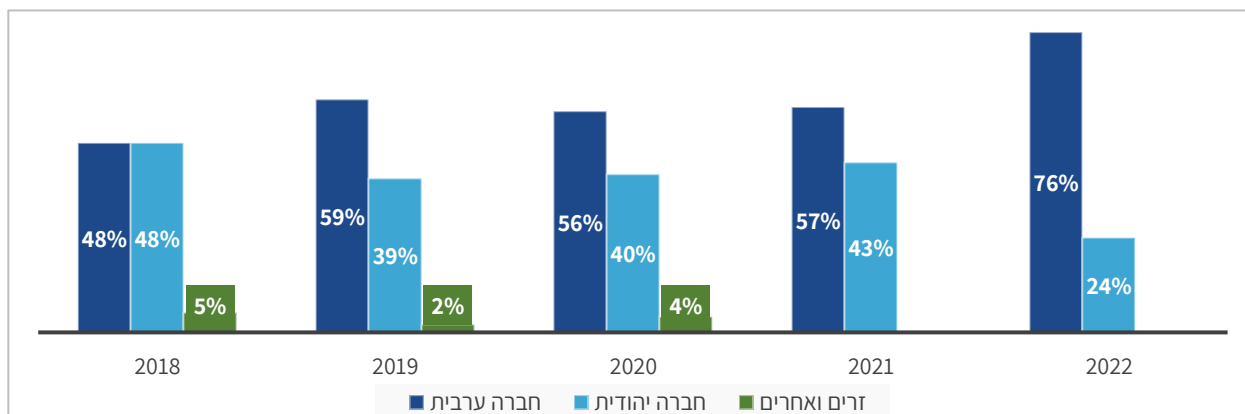


³¹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הלאומית להפחתת ההרוגים בתאונות דרכים: צוות נהגים צעירים. 8 ביוני 2022; הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, לשכת המנהל הכללי, [דין וחשבון שנתי לשנת 2023](#), 15 באפריל 2024.

³² אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל, [היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים](#), אוגוסט 2023; הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, לשכת המנהל הכללי, [דין וחשבון שנתי לשנת 2023](#), 15 באפריל 2024.

מתרשים 7 אפשר ללמוד כי בשנים 2018-2023 נהרגו בתאונות דרכים קטלניות **164** נהגים צעירים מהחברה הערבית, ואפשר לראות עלייה ניכרת במספרם עם השנים. בשנת 2021 נהרגו **21** נהגים צעירים ערבים בתאונות, ובשנת 2022 מספרם כמעט הוכפל והיה **37**. עוד אפשר לראות כי בשנת 2022 חלה עלייה של כ-36% במספר ההרוגים הצעירים הערבים בהשוואה לממוצע מספר ההרוגים בארבע השנים שקדמו לה (27.2). בשנת 2023 נהרגו 18 נהגים צעירים מהחברה הערבית, שהם כ-43% מכלל הנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות דרכים באותה שנה. שיעור זה גבוה גם בהשוואה לחלקה של קבוצה זו מכלל הנהגים הצעירים בישראל, אשר בשנת 2023 היה כ-30%.³³

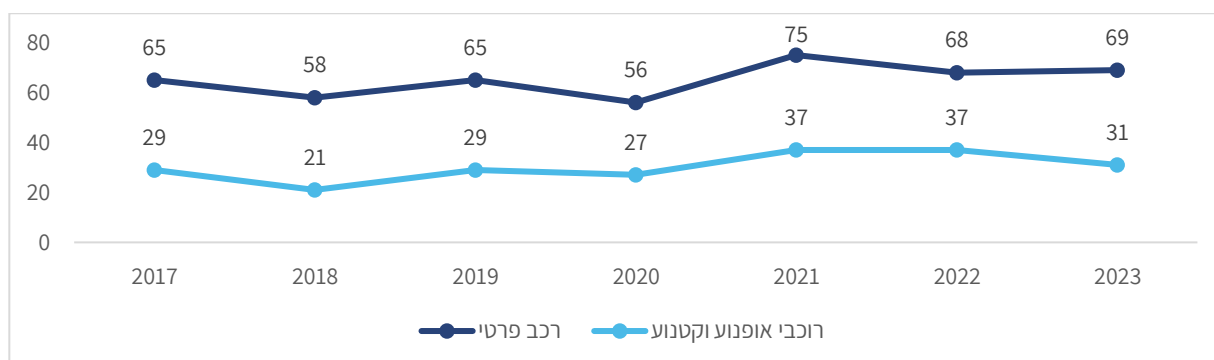
תרשים 8: שיעור הנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות לפי קבוצות אוכלוסייה, 2018-2022³⁴



שיעור הנהגים הצעירים הערבים שנהרגו בתאונות (תרשים 8) גבוה מאוד משיעורם באוכלוסיית הנהגים הצעירים והוא בין 48% בשנת 2018 ל-76% בשנת 2022. **השנה שבה שיעור הנהגים הצעירים מהחברה הערבית היה הגבוה ביותר היא שנת 2022 – 76% מהנהגים הצעירים ההרוגים (37 הרוגים).** מכאן, שבשנת 2022 נהרגו פי 2.5 יותר נהגים ערבים ביחס לחלקם במצבת הנהגים הצעירים, שהיה 29%.

בהקשר זה נציין כי על פי נתוני הלמ"ס לשנת 2022, חלקם של הנהגים הערבים (בכל הגילים) בקרב הנפגעים (28.8%) וההרוגים (32.5%) בתאונות דרכים, היה גבוה גם בהשוואה לחלקם היחסי בכלל האוכלוסייה (21.1%).³⁵

תרשים 9: הרוגים בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן (רכב פרטי או רוכב אופנוע), 2017-2023³⁶



³³ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, לשכת המנהל הכללי, דין וחשבון שנתי לשנת 2023, 15 באפריל 2024.

³⁴ שם.

³⁵ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, הודעה לתקשורת, תאונות דרכים עם נפגעים - סיכום שנת 2022, 6 ביוני 2023.

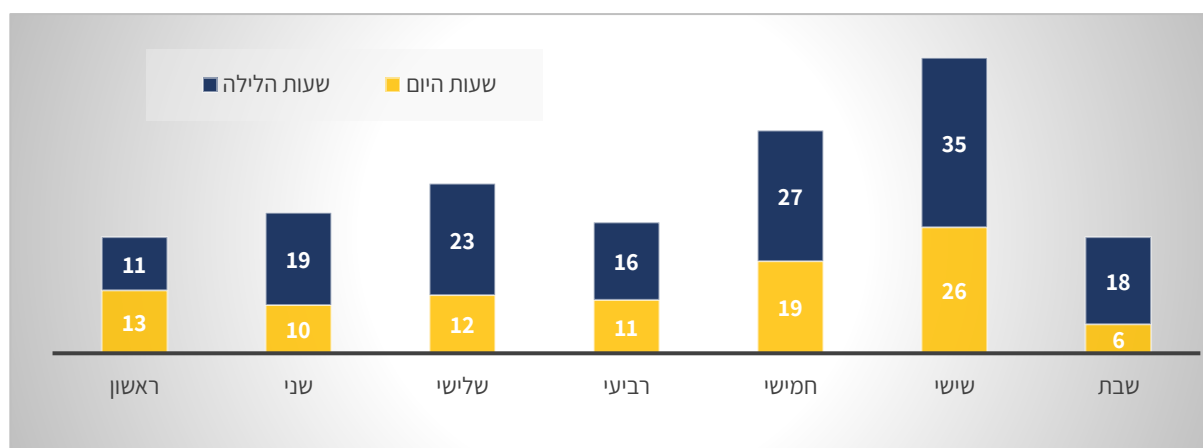
³⁶ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, תאונות דרכים - סיכום שנת 2023, 31 בדצמבר 2023.

על פי נתוני הלמ"ס ודוח עמותת אור ירוק, נכון לשנת 2022 חלקם של רוכבי האופנוע הצעירים (שגילם עד 24) מכלל המורשים לנהוג באופנוע היה **7%**, אולם הם היו מעורבים ב-**33% מהתאונות החמורות** (קשות וקטלניות) – כלומר כמעט פי-חמישה מחלקם בכלל רוכבי האופנועים.³⁷ נתון דומה אפשר לראות גם בהתבוננות על מספר ההרוגים רוכבי אופנוע שנהרגו בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן (שגילם עד 24) בשנים האחרונות.

על פי נתוני הרלב"ד בשנים 2017–2023 בתאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן נהרגו **211** רוכבי אופנועים וקטנועים, לעומת **456** נהגים ונוסעים בכלי רכב פרטיים. כלומר, כ-31% בממוצע מבין ההרוגים בתאונות דרכים שנהגים צעירים היו מעורבים בהן באותן שנים היו **רוכבי אופנועים**. שיעור זה גבוה בהשוואה לשיעור ההרוגים רוכבי האופנועים מבין סך ההרוגים בכלל התאונות (כ-20% בממוצע בחמש השנים האחרונות).

ההסבר למעורבות הגבוהה יחסית של רוכבי אופנוע צעירים בתאונות קשור בגורמי סיכון עיקריים כגון: גיל הנהג, חוסר במיומנויות נהיגה מתאימות, המעטה מערך הסיכון, ונפח המנוע של האופנוע או הקטנוע.³⁸

תרשים 10: נהגים צעירים שנהרגו בתאונות דרכים, בחלוקה לפי יום בשבוע ולפי שעות היום או שעות הלילה, בשנים 2018–2022³⁹



בחמש השנים האחרונות (2018–2022) נהרגו 61 נהגים צעירים בתאונות דרכים שהתרחשו **בימי שישי**, שהוא היום הקטלני ביותר מבין ימי השבוע. כך לדוגמה, בשנת 2022 נהרגו בימי שישי **14 נהגים צעירים** – יותר מכפול בהשוואה לשאר ימות השבוע (למעט ימי חמישי, שבהם נהרגו 11 נהגים צעירים). בהתבוננות על שעות היממה (יום לעומת לילה), אפשר לראות כי כמעט בכל אחד מימי השבוע, מרבית ההרוגים מבין הנהגים הצעירים נהרגו בשעות הלילה (ראו בתרשים 10 לעיל).

על פי משטרת התנועה, ועל פי דוחות הרלב"ד ואור ירוק יש כמה הסברים אפשריים לנתונים אלו, ובהם: נהיגה בשעות הלילה המאוחרות בסופי שבוע, שבהם צעירים רבים יוצאים לבלות; נהיגה תחת השפעת אלכוהול או סמים ונהיגה בעייפות; נהיגה בראות לקייה השוררת בשעות החשיכה, המקשה על הסתגלות לתנאי הדרך. נוסף על כך, בעת יציאה

³⁷ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים, צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022.

³⁸ ד"ר יעל הדר, בטיחות רוכבי אופנועים בישראל: נתונים, גורמי סיכון ותפיסות הרוכבים, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מאי 2020; המכון לחקר התחבורה בטכניון, בחינת בעיית היפגעות רוכבי אופנועים בתאונות דרכים בישראל וגיבוש דרכי פעולה לשיפור בטיחותם, דצמבר 2015.

³⁹ אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל: היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים. אוגוסט 2023.

לבילוי לעתים קרובות מתלווים לנהג הצעיר נוסעים צעירים נוספים. מצב זה עלול להיות גורם מסיח ולהשפיע על הנהיגה בשל הנטייה להיענות ללחץ חברתי. לבסוף, **חיילים צעירים** רבים חוזרים לבתיהם לחופשת סוף השבוע ובמהלכה נוהגים בעייפות שעלולה לערער את שיקול דעתם בכביש, ואף להביא להירדמות של ממש במהלך הנהיגה.⁴⁰

בלוח 3 מוצגות עבירות הנהיגה עיקריות שהביאו להתרחשות תאונות דרכים בשנת 2021 (תאונות בכל דרגות החומרה), בחלוקה לפי קבוצות גיל הנהגים שהיו מעורבים בהן. הלוח מבוסס על נתוני הלמ"ס לסיכום שנת 2021. הנתונים המוצגים בלוח ממוקדים בשתי קבוצות גיל עיקריות: נהגים צעירים **שגילם עד 24**, ונהגים **שגילם 25 ומעלה**.⁴¹

לוח 3: שיעור נהגים מעורבים בתאונות בחלוקה לפי סוג עבירת הנהיגה וגיל הנהג, 2021⁴²

סוג עבירת נהיגה	מספר נהגים צעירים שגילם עד 24	מספר נהגים שגילם 25 ומעלה	סך הכול	שיעור הנהגים הצעירים מהנהגים המעורבים
אי-ציות לרמזור	539	2,359	2,898	18.5%
אי-מתן זכות קדימה להולך רגל	251	1,589	1,840	13.6%
אי-ציות לתמרורים	358	1,157	1,515	23.6%
אי-מתן זכות קדימה לרכב	235	772	1,007	23.3%
מעבר בין נתיבים	190	399	859	22.1%
אי-שמירה על מרחק	206	641	847	24.3%
אחר או לא ידוע ⁴³	175	629	804	21.7%
התנהגות אחרת של הנהג (כגון הירדמות בזמן נהיגה)	128	568	696	18.3%
מהירות מופרזת	311	342	653	47.6%
אי-שמירה על הימין	159	357	516	31%

⁴⁰ אתר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים: [נהגים צעירים וחדשים](#). כניסה: 24 בדצמבר 2024; אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל, [היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים](#) – מעורבות בתאונות דרכים לפי מגדר, אוגוסט 2023; גל סורקר ולאח מולה, [מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2022-2013](#), הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נובמבר 2023; סנ"צ אילן גורן, ראש מדור מחקר ומידע באגף התנועה של משטרת ישראל, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 15 בינואר 2024.

⁴¹ באתר הלמ"ס מפורטים פילוחים שונים ובהם קבוצות גיל מפורטות יותר וכן דרגות חומרת התאונה (קלה, קשה קטלנית). מאחר שמסמך זה ממוקד במעורבות **נהגים צעירים** בתאונות, הלוח ממוקד בשתי קבוצות הגיל נהגים צעירים ונהגים מגיל 25 ומעלה. יתר על כן, יש לסייג את הדברים, ולציין כי לנתונים המוצגים בלוח יש מגבלות אחדות: הנתונים מבוססים על תחקיר ראשוני שמבוצע על ידי בוחן תנועה בשטח, ועל דיווחי נהגים אשר היו מעורבים בתאונה, ולא על חקירה מקיפה או על מסקנות בית המשפט, שלא תמיד תואמות לממצאי התחקיר הראשוני שנעשה בדירה. נוסף על כך, לא תמיד אפשר לדעת האם מה שאירע בזמן התאונה אכן נבע ישירות מעבירת התנועה, או שמא היו סיבות אחרות, כגון כשלים בתשתיות. לעתים קרובות, הסיבות לתאונות הן שילוב של גורמים התנהגותיים, כגון עבירת תנועה, היסח דעת, ושל גורמים פיזיים (כגון ליקוי בתשתיות, בעיית תקינות ברכב).

⁴² הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [תאונות דרכים עם נפגעים 2021 – סיכומים כלליים](#), [לוח 4.05: נהגים המעורבים בתאונות דרכים לפי עבירת נהיגה, חומרה וגיל](#), 11 בינואר 2023.

⁴³ בקטגוריה של עבירות מסוג "אחר" יש גורמים שונים אשר לא נכללו ברשימת הקטגוריות האחרות, כגון סיבות שקשורות להיסח הדעת, או טעויות בשיקול הדעת של הנהג המעורב בתאונה.

פנייה לא נכונה	66	266	332	20%
נהיגה בשכרות או תחת השפעת סמים	67	237	304	22%
עקיפה שלא כחוק	84	104	188	44.6%
נסיעה לאחור	15	115	130	11.5%
נסיעה נגד כיוון התנועה	36	64	100	36%
התנהגות הולך רגל ⁴⁴	7	49	56	12.5%
רכב או מטען לא תקין	7	21	28	25%
ללא עבירה שנרשמה ⁴⁵	1,508	6,767	8,275	18.2%
סך הכול	4,335	16,657	20,992	20.6%

מהטבלה שלעיל אפשר ללמוד כי בשנת 2021 העבירה הנפוצה ביותר שגרמה תאונות דרכים (שנהגים בכלל קבוצות הגיל היו מעורבים בהן) הייתה **אי-ציית לרמזור**, שעברו 2,898 נהגים (כ-22.8% מכלל הנהגים שהיו מעורבים בתאונות שבהן נרשמו עבירות נהיגה). נוסף לכך, נרשמה מעורבות גבוהה של נהגים מכלל הגילים (יותר מ-1,000 נהגים) גם בתאונות דרכים שבבסיסן נרשמו עבירות תנועה מסוגים אלה: **אי-מתן זכות קדימה להולך רגל** (1,840 נהגים), **אי-מתן זכות קדימה לרכב**, ו**אי-ציית לתמרורים** (1,515 נהגים).

עבירות הנהיגה שנרשמו כגורמות לתאונות שבהן היו מעורבים נהגים צעירים בשיעור גבוה ביחס לשיעורם מכלל המורשים לנהוג (15%), הן עבירות מסוג **נסיעה במהירות מופרזת** (כ-48%); **עקיפה שלא כחוק** (כ-45%); אחריהן: **רכב או מטען לא תקין** (25%), **אי-שמירה על מרחק** (כ-24%), **אי-מתן זכות קדימה לרכב**, ו**אי-ציית לתמרורים** (כ-23%).

גם באשר לתאונות שברקע שלהן נרשמו עבירות נהיגה כגון **מעבר בין נתיבים** או עבירות מסוג **אחר או לא ידוע** (שעשויות לכלול גם נהיגה בהיסח הדעת, שימוש בטלפון הנייד וכדומה), נרשמו יותר מ-20% נהגים צעירים בהשוואה לכלל הנהגים שהיו המעורבים בהן.

⁴⁴ הכוונה לתאונה שהתרחשה כתוצאה מעבירה שמקורה **בהתנהגות הולך רגל** ולא בהכרח מהתנהגות הנהג.

⁴⁵ יש תאונות רבות שנרשמות תחת קטגוריה של תאונה שאין ברקע שלה עבירת נהיגה. כאמור, לא בכל תאונה שמתרחשת נרשמת עבירת תנועה שהובילה אליה או שבחקירת המשטרה התברר שהיא גורם עיקרי לתאונה. תאונות דרכים עלולות להתרחש בנסיבות שונות וכשילוב בין גורמי תשתית, טכנולוגיית רכב וגורמים הנקשרים לנהג או להתנהגות הולך רגל, ועל כן לא כולן מסווגות כתאונות הקשורות לעבירת נהיגה כזו או אחרת.

לוח 4: מספר התאונות שבהן היו מעורבים נהגים צעירים, בחלוקה לפי סוג העבירות שגרמו

לתאונה, בשנים 2022–2023⁴⁶

סוג עבירת נהיגה	מספר תאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן – 2022	מספר תאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן – 2023
אי-ציות לרמזור	587	503
אי-ציות לתמרורים	465	301
מהירות מופרזת	293	212
אי-מתן זכות קדימה לרכב	282	205
אי-שמירת מרחק	204	215
אי-מתן זכות קדימה להולך רגל	213	192
מעבר בין נתיבים	212	179
אי-שמירה על הימין	159	143
התנהגות אחרת של הנהג (כגון נהג שנרדם בזמן נהיגה)	140	96
פנייה שלא כחוק	93	71
עקיפה שלא כחוק	65	67
התנהגות רוכב אופנוע או קטנוע	69	56
נהיגה בשכרות או תחת השפעת סמים	56	54
נסיעה נגד כיוון התנועה	38	25
אחר או לא ידוע ⁴⁷	35	27
התנהגות הולך רגל	23	29
התנהגות רוכב אופניים	23	15
נסיעה לאחור	16	8
ליקוי בדרך	10	5
העמדת רכב או חנייה במיקום לא בטיחותי	9	6
רכב או מטען לא תקין	5	4
אי-סימון או איתות	2	4
התנהגות נוסע ברכב	1	1

⁴⁶ סנ"צ אילן גורן, ראש מדור מחקר ומידע באגף התנועה של משטרת ישראל, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 15 בינואר 2024.

⁴⁷ בקטגוריה של עבירות מסוג "אחר" כלולים גורמים שונים שלא נכללו ברשימת הקטגוריות האחרות, כגון סיבות שקשורות להיסח הדעת, או טעויות בשיקול הדעת של הנהג המעורב בתאונה.

2	0	בלימת פתע שלא לצורך
0	1	התפרצות בעל חיים לכביש
2,420	3,001	סך הכול

בהתבוננות בלוח 3 ובלוח 4 אפשר לראות כי בשנת 2021 בתאונות שהייתה בהן עבירת **נהיגה בשכרות** היו מעורבים **67** נהגים צעירים שגילם עד 24 (כשרובם בקבוצת הגיל 19-24), לעומת **159** נהגים בני 25 עד 44 (82 בקבוצת גיל 25-34, ו-77 בני 35-44). בשנים 2022-2023 מספר התאונות שבהן היו מעורבים נהגים צעירים על רקע נהיגה בשכרות או תחת השפעת סמים היה 56 ו-54 בהתאמה. יתר על כן, בשנת 2023 חלה ירידה כללית בתאונות במעורבותם של נהגים צעירים ביחס לשנת 2022, ובייחוד בתאונות שהיו בהן כמה עבירות תנועה בולטות כגון: אי-ציות לרמזור (ירידה של כ-14%); אי-ציות לתמרורים (ירידה של 35%); נסיעה במהירות מופרזת (ירידה של 28%), ואי-מתן זכות קדימה לרכב (ירידה של כ-27%).

עוד אפשר לראות כי בשנת 2023 חלה ירידה של כ-19% במספרן הכולל של תאונות שבהן היו מעורבים נהגים צעירים (2,420 בשנת 2023 לעומת 3,001 בשנת 2022). ייתכן שאפשר להסביר את הירידה הנצפית, בין השאר, באמצעות מיקוד אכיפה בימי חמישי ושישי בערב, החמרת ענישה, ליווי הנהג הצעיר בששת החודשים הראשונים לנהיגתו, קמפיינים ייעודיים ופעילות הסברה בנושא. על פי אגף התנועה של משטרת ישראל, פעילות האכיפה הממוקדת שמפעילה המשטרה כלפי נהגים צעירים, בדגש על ימי חמישי, שישי וסופי שבוע, הובילה לירידה של 18% בשיעור תאונות הדרכים והנפגעים בשנת 2023.⁴⁸

3. תחומי התערבות ותוכניות לצמצום היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים

כפי שצוין לעיל, מאפיינים פסיכו-חברתיים והתנהגותיים של נהגים צעירים, מייחדים אותם מיתר הנהגים, ובכך תורמים לסיכון מוגבר שלהם להיות מעורבים בתאונות ולהיפגע בהן.⁴⁹ נוכח זאת, גורמים שונים שעוסקים בתחומי חינוך, הסברה, אכיפה וחקיקה בונים מדיניות מותאמת ומפעילים **תוכניות התערבות** שמטרתן צמצום של מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים.

לדברי גורמים שונים, ובהם עמותת אור ירוק והרלב"ד, צמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים מצריך גישה רב-תחומית, הממוקדת בחסמים ובצרכים של אוכלוסיית הנהגים הצעירים, באמצעות שיתוף פעולה בין כלל הגורמים הרלוונטיים העוסקים בתחום.

⁴⁸ סנ"צ אילן גורן, ראש מדור מחקר ומידע באגף התנועה של משטרת ישראל, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 15 בינואר 2024.

⁴⁹ אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל: [היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים](#). אוגוסט 2023. דוא"ל, 7 באוגוסט 2023; הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים: צוות נהגים צעירים. 8 ביוני 2022. דוא"ל, 27 בספטמבר 2023; "הערכה רב-ממדית של יחסים חבריים בקרב נהגים צעירים ותרומתם לבטיחות בדרכים". כתיבה: נגה גוגנהיים, בית הספר לעבודה סוציאלית, אוניברסיטת בר אילן.

בתוכנית הלאומית הרב-שנתית לצמצום תאונות דרכים בישראל שגיבשה הרלב"ד (שטרם אומצה במלואה על ידי הממשלה ועד כה הוקצו לה תקציבים נקודתיים בלבד),⁵⁰ הוקדש פרק נרחב גם לנושא צמצום היפגעותם של נהגים צעירים בתאונות,⁵¹ כפי שמפורט בהמשך מסמך זה.

במסגרת כתיבת המסמך פנה מרכז המחקר והמידע של הכנסת לכמה גופים עיקריים העוסקים בנושאי בטיחות בדרכים לשם קבלת נתונים ומידע על **תוכניות התערבות והמלצות למדיניות שתכליתה צמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות**. בין היתר פנינו לגורמים אלה: משרד הביטחון, המשרד לביטחון לאומי, משרד החינוך, אגף התנועה במשטרת ישראל, אגף הרישוי במשרד התחבורה, הרלב"ד ועמותת אור ירוק. תחומי ההתערבות העיקריים הם: חינוך והסברה; מיקוד אכיפה; חקיקה רלוונטית; רגולציה בתחום הליך קבלת רישיון נהיגה ותקופת הזמן שאחריו.

3.1 חינוך והסברה

תוכניות חינוכיות בתחומי התעבורה ללימוד כללי בטיחות בדרכים, הן חלק אינטגרלי מתוכניות הלימודים במסגרות החינוך בארץ, בבתי הספר היסודיים והעל-יסודיים. אגף זהירות בדרכים, נגישות ואורח חיים בריא (להלן: אגף זה"ב) במשרד החינוך אמון על תוכני הלימוד ועל פעילויות ההסברה והחינוך בשכבות הגיל השונות, ופועל בשיתוף פעולה עם גופים נוספים, כגון משרד התחבורה והרלב"ד.⁵²

על פי מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב במשרד החינוך, המשרד פועל להגברת המודעות להתנהגות כביש בטוחה בקרב נהגים צעירים בשלושה אפיקי פעולה עיקריים: 1. **פעילויות הסברה והדרכה** למחנכים, הורים ותלמידים בשיתוף הרלב"ד ובדגש על מועדים מיוחדים ורגישים בשנה, כגון חופשות, חודשי הקיץ, ולקראת החזרה ללימודים; 2. **פעילות זה"ב בבתי הספר**, שבמסגרתה פועלים בבתי הספר רכזים מיוחדים שתפקידם לרכז את נושא החינוך לזהירות בדרכים במוסדות החינוך, לרבות הכנת תוכני הלימוד, הוראת התוכניות, פעילויות הסברה, ציון ימים מיוחדים ואף טיפול בנושאים הקשורים למעטפת הבטיחות הפיזית סביב המוסד החינוכי; 3. **תוכניות חינוך תעבורתי בבתי הספר העל-יסודיים** (בכיתות ט'-י'). במסגרת זו נלמדת **בכיתות ט'** תוכנית הממוקדת בשימוש בטוח בכלי רכב דו-גלגליים ובלתי מרושיינים כגון אופניים חשמליים וקורקינטים, המתייחסת לעקרונות בטיחות ולהיכרות עם הכלים.

ממשרד החינוך נמסר כי נכון לתחילת שנת 2024 התוכנית נלמדת בכ- **300 כיתות בלבד** (מבין כ-4,600 כיתות ט'), בשל משאבים מוגבלים, שאינם מאפשרים ליישם את התוכנית בהיקף נרחב יותר.⁵³

⁵⁰ להרחבה: אסנת אלגום מזרחי, [נתוני תאונות דרכים בישראל ומצב התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים – רקע לדיון](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 4 ביוני 2023.

⁵¹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים: צוות נהגים צעירים. 8 ביוני 2022.

⁵² אתר משרד החינוך, [חינוך תעבורתי](#). כניסה: 6 בפברואר 2024; אתר משרד החינוך, אגף זה"ב, [חינוך תעבורתי לכיתות י' בשנת הלימודים התשפ"ג](#), כניסה: 6 בפברואר 2024.

⁵³ מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח, המינהל הפדגוגי, משרד החינוך. תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 27 בספטמבר 2023.

בכיתות י' מופעלת התוכנית "החינוך התעבורתי", אשר מכינה התלמידים לקראת נהיגה והתנהלות נכונה ובטוחה במרחב התעבורתי. התוכנית עוסקת בגורמים תחבורתיים ואנושיים אשר משפיעים על תהליך הנהיגה (בדגש על נהגים צעירים), בכללי הנהיגה הבטוחה, ובדרכי התמודדות עם לחצים חברתיים. על פי נתוני משרד החינוך, נכון לשנת 2024 התוכנית נלמדת בכ- **4,400 כיתות** (מבין כ-5,000 סך הכול). עלות הפעלת התוכנית היא כ-26 מיליון שקלים. הרלב"ד משתתפת בסכום של 17 מיליון שקלים, ואת יתר התקציב משלים משרד החינוך.

בסיום תהליך הלמידה נבחנים התלמידים במבחן תיאוריה עיוני, אשר מעניק פטור מבחינת תיאוריה למשך שלוש שנים, לתלמידים שעברו את המבחן בהצלחה (בציון 80 ומעלה). תוכנית זו נערכת בשיתוף בין משרד החינוך, הרלב"ד ורשות הרישוי משרד התחבורה. על פי נתוני משרד החינוך, בשנת הלימודים תשפ"ג (2023) נבחנו כ- **91,000 תלמידים** במבחן התיאוריה, וכ- **55%** מהם עברו את המבחן בהצלחה. בשנת הלימודים הנוכחית (2024) צפויים להיבחן בתוכנית קרוב ל-100,000 תלמידים.⁵⁴

על אף הצלחת התוכנית והגידול שחל בהיקף התלמידים הנבחנים בה בשנים האחרונות, **במרץ 2024 התקבלה החלטה במשרד התחבורה וברלב"ד לערוך קיצוץ תקציבי בהיקף של בין 5-6 מיליון שקלים בתקציב השנתי שמועבר למשרד החינוך על ידי הרלב"ד לצורך יישום התוכנית בבתי הספר התיכוניים**, במקביל לקיצוץ תקציבי כולל שנעשה ברלב"ד ובמשרדי הממשלה בעקבות מלחמת "חרבות ברזל".

לדברי גורמים שונים, הקיצוץ בתקציב שמועבר למערך החינוך התעבורתי עלול להוביל **לפגיעה ניכרת בהפעלת התוכנית בשנים הבאות**. כך למשל, במסגרת דיון שנערך בוועדת המשנה לבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת ציין מנהל אגף זה"ב במשרד החינוך מקס אבירם, כי "משמעות הקיצוץ היא שבתחילת שנת הלימודים הבאה (התשפ"ה) לא ילמדו חינוך תעבורתי".⁵⁵

לדברי מקס אבירם, בשונה מתחומים אחרים שעליהם אמון משרד החינוך ואשר הפעילות בהם מבוצעת מכוח חקיקה מחייבת (כגון חינוך מיוחד, מסגרות לנוער בסיכון וכיוצא באלה), תחום החינוך לבטיחות בדרכים בכלל קבוצות הגיל אינו מעוגן בחקיקה רשמית, ודבר זה עשוי להקשות על הפעלת התוכניות ועל גיוס התקציבים הדרושים לשם כך.⁵⁶

להלן מוצגים נתונים על היקף שעות הלימוד ועל התקציב שהוקצה לכל אחת מתוכניות החינוך שהוצגו לעיל (בכיתות ט' ו-י') בחלוקה לפי קבוצות אוכלוסייה, בשנים 2021-2023.

⁵⁴ מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות וארח חיים בטוח, המינהל הפדגוגי, משרד החינוך, שיחת טלפון, 1 במאי 2024.

⁵⁵ ועדת המשנה לקידום הבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת, דיון בנושא: [הקיצוץ בתקציב החינוך לבטיחות בדרכים ופעולות הממשלה לאור העלייה בתאונות הדרכים](#), 2 באפריל 2024.

⁵⁶ מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות וארח חיים בטוח, המינהל הפדגוגי, משרד החינוך, שיחת טלפון, 1 במאי 2024.

לוח 5: היקף שעות לימוד ותקציב לתוכניות הוראת חינוך תעבורתי בכיתות ט' בבתי הספר התיכונים בכלל

האוכלוסייה ובחברה הערבית, 2021–2023⁵⁷

שנה	כלל האוכלוסייה (כולל החברה הערבית)		בחברה הערבית	
	סך הכול שעות	סך הכול תקציב (בשקלים)	סך הכול שעות	סך הכול תקציב (בשקלים)
2021	663	6,246,786	227	1,011,979
2022	324	3,179,088	66	648,534
2023	324	6,246,786	73	1,436,761

לוח 6: היקף שעות לימוד ותקציב להוראת חינוך תעבורתי בכיתות י' בבתי הספר התיכונים בכלל האוכלוסייה ובחברה הערבית, 2021–2023⁵⁸

שנה	כלל האוכלוסייה (כולל החברה הערבית)		בחברה הערבית	
	סך הכול שעות	סך הכול תקציב	סך הכול שעות	סך הכול תקציב
2021	4,167	25,002,000	1,203	7,200,576
2022	4,434	26,724,150	1,238	7,937,073
2023	4,454	26,836,526	1,238	7,514,227

נוסף לתוכניות החינוך התעבורתי שמיושמות בבתי הספר היסודיים והעל-יסודיים, הרלב"ד פועלת אף היא בשיתוף פעולה עם משרד החינוך, משרד התחבורה וגורמים נוספים, ועורכת פעילויות **הסברה, הדרכה וחינוך** מגוונות בתחום הזהירות בדרכים, כגון: קמפיינים ופרסומים באמצעי התקשורת; מחקר ואיסוף נתונים; סקרים בקרב נהגים צעירים והוריהם; פעילויות ממוקדות בבתי הספר, תנועות הנוער, רשויות מקומיות, יישובי החברה הערבית.⁵⁹

⁵⁷ שם

⁵⁸ מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות וארח חיים בטוח, המינהל הפדגוגי, משרד החינוך. תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 27 בספטמבר 2023.

⁵⁹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים, צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022.

3.2 תהליך לימודי נהיגה, הכשרה וחקיקה רלוונטית

לימודי הנהיגה הם החלק המעשי של הכשרת הנהג הצעיר לקראת קבלת רישיון נהיגה, יחד עם החלק העיוני (מבחן התיאוריה). בישראל, עיקר הלימוד הוא בעזרת מורים לנהיגה, שהוסמכו לכך על ידי משרד הכלכלה ובפיקוח משרד התחבורה.⁶⁰

אפשרות אחרת בישראל, שמעוגנת בתקנות, היא לימוד נהיגה באמצעות קרובי משפחה מדרגה ראשונה, למי שעומד בקריטריונים הנדושים.⁶¹ בפועל אפשרות זו כמעט ואינה מיושמת, בשל העלות הגבוהה הכרוכה בהסבת רכב פרטי לרכב לימוד, הביטוח הנדרש והמיומנויות הנדרשות מצד המדריך למניעת תאונה במהלך שיעורי הנהיגה המעשיים.⁶²

נהגים צעירים הם קבוצת סיכון שיש לה שני מאפיינים מרכזיים: גילם הצעיר של הנהגים וותק נהיגה נמוך. למעשה יש מתאם שלילי בין מידת מעורבות בתאונות דרכים לבין מרכיב הוותק – שככל שהוותק והניסיון בנהיגה עולים, כך יורדת המעורבות בתאונות, ולהפך.⁶³

הנתונים מצביעים על כך כי הסיכון הגבוה ביותר לתאונות הוא בחודשים הראשונים לנהיגה.⁶⁴ בהתאם לכך נקבע שלימודי הנהיגה בישראל יערכו באופן מדורג, כלומר שככל שהתלמיד צובר ניסיון ניתנת לו האפשרות לנהוג תחת פחות מגבלות. הדרגתיות זו באה לידי ביטוי הן במהלך הלימודים עצמם (המעבר מלימודי תיאוריה ושיעורים מעשיים ברכב למבחן המעשי) והן לאחר הלימודים והמבחן המעשי (המעבר מלימודי נהיגה לנהיגה עם מלווה או לנהיגה עם מגבלות, ולאחר מכן לנהיגה ברכב ללא מגבלות).⁶⁵

המטרה המרכזית של רישיון הנהיגה המדורג (להלן: רנ"מ) היא לאפשר לנהגים חדשים לפתח כישורי נהיגה טובים תוך חשיפה הדרגתית ומבוקרת למצבי סיכון. האמצעי המרכזי להשגת מטרה זו (בישראל ובמדינות אחרות בעולם)⁶⁶ הוא הגדרת פרק זמן קצוב במהלכו הנהג הצעיר נוהג בליווי נהג מנוסה (בדרך כלל ההורה). בישראל נקבע כי פרק זמן זה הוא שישה חודשים).

בשנת 1998 הוטלה בישראל החובה על נהג חדש לנהוג עם מלווה. ביולי 2013 חל עדכון של פקודת התעבורה שמסדירה את נושא הליווי. על פי התיקון, נהג חדש שטרם מלאו לו 24 שנים ועבר בהצלחה את מבחן הנהיגה המעשי (הטסט), ייחשב "נהג חדש צעיר" ויקבל היתר נהיגה לתקופה של שישה חודשים, שבמהלכם יהיה עליו לנהוג אך ורק

⁶⁰ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, רישיון נהיגה. כניסה: 26 בדצמבר 2023.

⁶¹ סעיף 175ג' לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, מידע לנהג חדש צעיר; אתר משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הוראת נהיגה: היתר הדרגה פרטי בנהיגה, כניסה: 29 בינואר 2024.

⁶² אהוד בקר ורינת בניטה, לימודי נהיגה – מבט משווה, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 6 ביולי 2023.

⁶³ אתר עמותת אור ירוק, נהגים צעירים, כניסה: 26 בדצמבר 2023.

⁶⁴ ד"ר אסף שרון, אלכסנדר טרוצקי ועדי ברמניס, רישיון נהיגה מדורג (רנ"מ) בישראל – השפעות השינוי בחוק על הבטיחות והערכת יישום התוכנית בקרב ההורים המלווים והנהגים הצעירים, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ינואר 2021.

⁶⁵ אהוד בקר ורינת בניטה, לימודי נהיגה – מבט משווה, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 6 ביולי 2023.

⁶⁶ להרחבה על לימודי נהיגה במדינות שונות בעולם ראו: אהוד בקר ורינת בניטה, לימודי נהיגה – מבט משווה, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 6 ביולי 2023.

עם נהג מלווה. בשלושת החודשים הראשונים חלה חובת ליווי בכל נסיעה, ובשלושת החודשים הבאים החובה חלה רק בשעות הלילה.⁶⁷

בתקנה הוגדר גם את מספר שעות הליווי המינימלי: 50 שעות (שמהן 20 שעות נהיגה בדרך עירונית, 15 שעות בדרך בין-עירונית ו-15 שעות נהיגה בלילה). בתום תקופת הליווי, נדרשים הנהג החדש והמלווה להצהיר על הליווי בטופס מקוון באתר משרד התחבורה.⁶⁸

להלן מוצגים שלבי ההכשרה ולימוד הנהיגה בישראל:⁶⁹



בשני העשורים האחרונים הצטברו בעולם ראיות מחקריות לכך שתוכניות רנ"מ מועילות לצמצום מעורבותם של נהגים צעירים (בייחוד בני 16–17) בתאונות. מהרלב"ד נמסר שסקירת מגוון מחקרים מצביעה על כך שיישום תוכנית רנ"מ הביא להפחתה כוללת בשיעור המעורבות של נהגים צעירים בתאונות בטווח של 8%–40%.⁷⁰

מרכיבי התוכנית שנמצא שיש להם תרומה חיובית לצמצום מספר התאונות הם: נהיגה עם מלווה למשך שישה עד 12 חודשים לאחר קבלת הרישיון; הגבלת נהיגה בלילה והגבלת מספר הנוסעים הנלווים. עם זאת, מחקרים מעידים כי **השפעת תוכניות רנ"מ על נהגים צעירים היא קצרת טווח ומוגבלת בעיקר לשנת הנהיגה הראשונה**.⁷¹ ממצאים אלו תואמים לנתונים שהוצגו גם בארץ (באשר לוותק נהיגה), שלפיהם מעורבות הנהגים הצעירים בתאונות קשות בשנה הראשונה (ובמקביל לתקופת הליווי) הייתה נמוכה יחסית, אולם בשנתיים שלאחר מכן המעורבות עולה (כפי שהוזכר גם במסמך זה).

⁶⁷ ד"ר אסף שרון, אלכסנדר טרויצקי ועדי ברמניס, [רישיון נהיגה מדורג \(רנ"מ\) בישראל- השפעות השינוי בחוק על הבטיחות והערכת יישום התוכנית בקרב ההורים המלווים והנהגים הצעירים](#), הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ינואר 2021.

⁶⁸ ד"ר אסף שרון, אלכסנדר טרויצקי ועדי ברמניס, [רישיון נהיגה מדורג \(רנ"מ\) בישראל- השפעות השינוי בחוק על הבטיחות והערכת יישום התוכנית בקרב ההורים המלווים והנהגים הצעירים](#), הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ינואר 2021; סעיף 175ג' לתקנות התעבורה התשכ"א-1961, [מידע לנהג חדש צעיר](#); [פקודת התעבורה \(נוסח חדש\)](#); אתר משרד התחבורה, [חידוש רישיון נהיגה בתום תקופת נהג חדש או נהג צעיר](#), כניסה: 26 בדצמבר 2023.

⁶⁹ להרחבה נוספת ראו: אהוד בקר ורינת בניטה, [לימודי נהיגה – מבט משווה](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 6 ביולי 2023.

⁷⁰ השונות בהשפעת התוכנית נובעת מהבדלים בין מדינות באופן יישום התוכנית, וכן מהבדלים באופני המדידה ומהבדלים נוספים.

⁷¹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים, צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022.

בשנת 2019 ערכה הרלב"ד מחקר שנועד להעריך את אופן יישום שיטת רישיון הנהיגה המדורג בישראל (תוך התמקדות בתקופת הליווי לנהגים צעירים), ולבחון את השפעת השינוי בחוק החל מיולי 2013, על היקף המעורבות של נהגים צעירים בתאונות. במחקר נמצא כי בתקופה שלאחר השינוי בחוק חלה ירידה מובהקת של כ-15% בשיעור המעורבות של נהגים צעירים בתאונות באופן כללי, ובפרט ירידה של כ-23% במעורבות נהגים צעירים בתאונות שהתרחשו בלילה.

עם זאת לא חל שינוי ניכר בהיקף מעורבותם של הנהגים הצעירים בתאונות חמורות. נוסף על כך, נמצא כי בפועל, רוב הנהגים הצעירים נוהגים בליווי פחות מהנדרש בחוק (כלומר פחות מ-50 שעות נהיגה עם מלווה), וכי אין דרך לעקוב בפועל אחר נכונות הדיווח על שעות הליווי. עוד נמצא בסקר שנערך על ידי הרלב"ד כי כ-80% מההורים והנהגים הצעירים מאמינים שנהיגה בליווי תורמת במידה רבה לפיתוח הרגלי נהיגה זהירה בקרב הצעירים, וכי יש צורך בהדרכה וביידוע של ההורים המלווים באשר לנושאים שחשוב לתרגל עם הנהג הצעיר, לצד הכוונת המלווה כיצד לתת לנהג הצעיר משוב מועיל על טיב הנהיגה שלו מבלי שיהיה מלווה במתחים ובקונפליקטים.⁷²

ערוץ הכשרה נוסף שבו מחויבים נהגים בתקופת הזמן הסמוכה לקבלת הרישיון הוא השתתפות בקורסי ריענון נהיגה או נהיגה נכונה, שנערכים תחת פיקוח רשות הרישוי במשרד התחבורה. בתקנה 213(א) לתקנות התעבורה נקבע כי רשות הרישוי תזמין באופן יזום נהגים שבאותה שנה מלאו חמש שנים מיום שקיבלו את רישיון הנהיגה להשתלמות בנהיגה. השתלמות זאת היא בגדר חובה, ואי-השתתפות בה יביא לכך שרישיונו של הנהג לא יחודש כל עוד לא יעבור את הקורס, גם אם נהיגתו הייתה ללא דופי.

על פי אתר משרד התחבורה, מטרת ההשתלמות היא לחזק את הידע של הנהגים בכל הקשור לנהיגה בטוחה, תוך התמקדות בנושאים אלה: דיני תעבורה; כללים ודגשים לנהיגה מושכלת, מתחשבת וזהירה; חיזוק מיומנויות קיימות; סימולציות וניתוח מצבים שונים בכביש, ועוד. ההכשרה נעשית בשני מפגשים שנמשכים כ-8 שעות. בסיום הקורס משתתפי הקורס עוברים מבחן עיוני. כישלון במבחן זה מחייב הרשמה חוזרת והשתתפות בקורס מחדש.⁷³

על פי נתוני רשות הרישוי במשרד התחבורה, בשנים 2022–2023 השתתפו בכל שנה כ- **89,000** נהגים חדשים בקורסי ריענון נהיגה. זאת לעומת כ- **110,000** נהגים בשנת 2021.⁷⁴ ייתכן כי ההבדלים נובעים מכך שבשנת 2020, בעקבות משבר נגיף הקורונה הוקפאו למשך כמה חודשים חלק מקורסי ריענון הנהיגה שהיו אמורים להתקיים באותה שנה או לחלופין נדחו לשנת 2021 (כך גם קורסי נהיגה נכונה שהתקיימו ברשות הרישוי במשרד התחבורה).⁷⁵

⁷² ד"ר אסף שרון, אלכסנדר טרויצקי ועדי ברמניס, רישיון נהיגה מדורג (רנ"מ) בישראל- השפעות השינוי בחוק על הבטיחות והערכת יישום התוכנית בקרב ההורים המלווים והנהגים הצעירים, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. ינואר 2021.

⁷³ אתר משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, קורסי נהיגה נכונה (מונעת) וריענון, כניסה: 26 בדצמבר 2023.

⁷⁴ יוסי נזרי, מנהל רשות הרישוי במשרד התחבורה. תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע בכנסת, דוא"ל, 4 בינואר 2024.

⁷⁵ להרחבה ראו: אסנת אלגום מזרחי, קורסי נהיגה נכונה ושיטת הניקוד בעבירות תנועה בישראל, פרק 2.2: נתונים על קורסי נהיגה נכונה בשנים 2017–2021, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 14 ביוני 2022; רינת בניטה, השירות והטיפול בפניות אזרחים לאור התפרצות מגפת הקורונה – אגף הרישוי במשרד התחבורה, 11 בינואר 2022.

3.3 חקיקה ומיקוד אכיפה

מלבד תקנות וחקיקה המתייחסת לנהגים חדשים, יש תקנות ייחודיות שעניינן הוא **מיקוד אכיפה וענישה ייחודית** המופעלות כלפי נהגים צעירים. כך למשל, בסעיף 12 לפקודת התעבורה יש עונש אשר מושת על נהג חדש כך שאם הוא עובר עבירה מסוימת, תוארך תקופת הזמן שבה ייחשב נהג חדש עד תשלום הקנס, או לחלופין עד לסיום ההליכים המשפטיים שננקטו נגדו בגין אותה עבירה.⁷⁶

יתר על כן, על פי סעיף 107 לתקנות התעבורה, במקרה שבו נהג חדש עובר עבירה שקבועה בתוספת השלישית לפקודת התעבורה⁷⁷ (ובה מפורטות כמה עבירות כגון אי-ציות לרמזור, אי-הגשת עזרה לנפגע בתאונת דרכים ועוד), לא יוכל לחדש את רישיון הנהיגה שלו, אלא אם כן יעמוד במספר בדיקות ומבחנים כדלקמן:

1. אם בית המשפט הטיל עליו עונש של פסילת רישיון לתקופה של עד שלושה חודשים, הוא יחויב להיבחן בבחינה עיונית כתנאי לקבלת הרישיון בתום תקופת הפסילה;

2. אם בית המשפט הטיל עליו עונש של פסילת רישיון לתקופה העולה על שלושה חודשים, הוא יחויב להיבחן בבחינה עיונית ובחינה מעשית (טסט) כתנאי לקבלת הרישיון בתום תקופת הפסילה;

3. אם הנהג החדש הורשע בעבירה שגרמה לתאונת דרכים שבה נהרג אדם או נחבל באופן ממשי, הוא יחויב גם בבדיקות רפואיות של רופא מוסמך, נוסף למבחן מעשי ולמבחן עיוני, כתנאי להשבת רישיונו בתום תקופת הפסילה.⁷⁸

מרכז המחקר והמידע של הכנסת פנה לאגף התנועה במשטרת ישראל בבקשה לקבל נתונים על אכיפה ממוקדת ודוחות שניתנו לנהגים חדשים בשנתיים האחרונות. לדברי סנ"צ אילן גורן, ראש מדור מחקר ומידע באגף התנועה, **בשנת 2023 נהגים צעירים היו מעורבים ב-27% מכלל התאונות הקטלניות בישראל; 87% מתאונות אלו מיוחסות לאחריותו של הנהג הצעיר. כ-40% מהתאונות התרחשו בתחום עירוני.** על פי המשטרה, הגורמים הבסיסיים התורמים למעורבותם הגבוהה של נהגים צעירים בתאונות (בארץ ובעולם) הם חוסר בגרות ובשלות, והיעדר ניסיון בנהיגה, לצד תחושת ביטחון עצמי גבוה וחוסר מודעות לסכנות בכביש. נוסף על כך, מאפייני התאונות שנהגים צעירים היו מעורבים בהן מצביעים על ריבוי תאונות עצמיות ואיבוד שליטה, שמתרחשות לאורך כל שעות היממה, עם עלייה במספר התאונות בשעות הערב ובסופי שבוע.⁷⁹

זאת ועוד, לפי אגף התנועה, מאחר שפעילות האכיפה של משטרת התנועה מבוססת על זיהוי ביצוע עבירת תנועה, ללא יכולת לזהות מבעוד מועד את **מאפייני הנהג** (כגון גיל, מגדר או ותק נהיגה), אין למשטרת התנועה אפשרות לאכוף אכיפה בררנית שתהיה מכוונת ספציפית רק כלפי נהגים צעירים.

⁷⁶ להרחבה: סעיף 2ב12 לפקודת התעבורה. נהג חדש (תיקון מס' 104), התשע"ב-2012.

⁷⁷ התוספת השלישית לסעיף 12 לפקודת התעבורה, נהג חדש.

⁷⁸ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הלאומית להפחתת הרוגים בתאונות דרכים, צוות נהגים צעירים, 8 ביוני 2022, נספח ה': חקיקה ופסילה בישראל בנושא נהגים צעירים.

⁷⁹ סנ"צ אילן גורן, ראש מדור מחקר ומידע באגף התנועה של משטרת ישראל, המשרד לביטחון לאומי, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 15 בינואר 2024.

לפיכך, פעילות האכיפה מתבצעת בכמה היבטים עיקריים:

א. **ניתוח מאפייני תאונות שבהן מעורבים נהגים צעירים** (בחינת הגורמים ועבירות התנועה שהובילו להתרחשות התאונה, מיקום התאונה, תנאי התשתית, התנהגות הנהג וכדומה).

ב. **פעילות אכיפה ממוקדת**, כגון נוכחות משטרתית באזורי בילוי, בסופי שבוע וכחלק מהיערכות לאירועים, חגים, מועדי חופשה, ואכיפת עבירות אשר נמצא כי נהגים צעירים מעורבים בהן בתדירות גבוהה יחסית (כגון נהיגה במהירות מופרזת ונהיגה תחת השפעת אלכוהול).

ג. **פעילות מניעה**, שתכליתה להגביר את המודעות ואת ההרתעה של הנהגים הצעירים, באמצעות פעולות הסברה, הרצאות בבתי ספר, הפצת סרטונים במדיה החברתית וכיוצא באלה, לעיתים בשיתוף פעולה עם גורמים נוספים (הרלב"ד, צה"ל, עמותת אור ירוק ועוד).

לדברי סנ"צ אילן גורן, תוכניות העבודה של המשטרה לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות לא השתנו בשנים האחרונות, למעט מיפוי קבוע של התאונות שעורך אגף המחקר באופן שוטף, ועל בסיסו נקבעת פעילות אכיפה ממוקדת, שנועדה לצמצם את מספר תאונות הדרכים. לדבריו, עיקר ההשפעה על נהיגתם של צעירים צריכה להתבסס על **חינוך והכשרה נכונה**, ופחות על פעילות אכיפה וענישה לדבריו, יש צורך בשיפור מערך ההכשרה ומתווה לימודי הנהיגה הקיימים כיום, כמו גם הסמכת נהגים צעירים בדגש על כלי רכב דו-גלגלי.⁸⁰

להלן מוצגים נתוני אכיפה על מספר הדוחות ועל סוגי העבירות שבגינן ניתנו דוחות לנהגים

צעירים בישראל בשנים 2022–2023.⁸¹

לוח 7: מספר דוחות התנועה שניתנו לכלל ציבור הנהגים ולנהגים צעירים, בשנים 2022–2023⁸²

שנה	כלל דוחות התנועה שחולקו	הדוחות שחולקו לנהגים צעירים	שיעור הדוחות שחולקו לנהגים צעירים מכלל הדוחות
2022	1,201,317	178,473	14.8%
2023	978,191	151,753	15.5%

בשנת 2022 חולקו יותר מ-1.2 מיליון דוחות תנועה לכלל הנהגים, ומהם כ-15% דוחות (כ-178,000) חולקו לנהגים צעירים. שיעור זה זהה לחלקם של הנהגים הצעירים מכלל הרשאים לנהוג באותה השנה (15%). בשנת 2023 חלה ירידה של כ-18.5% במספר הדוחות הכולל, שהיה כ-978,000 דוחות בסך הכול, ומהם כ-150,000 דוחות (15.5%) חולקו לנהגים צעירים. למעשה, שיעור הדוחות שחולקו לנהגים צעירים מכלל הדוחות בשנת 2023 נשאר זהה (ואף עלה מעט), בהשוואה לשנה שקדמה לה. אי-אפשר לדעת אם הירידה במספר הדוחות שניתנו בשנת 2023 לעומת

⁸⁰ שם.

⁸¹ שם.

⁸² שם.

שנת 2022 נובעת מירידה במספר העבירות שבוצעו בפועל על ידי נהגים, או שמא יש לייחס אותה לירידה בפעילות האכיפה הכוללת ובמצבת הניידות וכוח האדם במשטרת התנועה.

לוח 8: סיבות ועבירות תנועה מרכזיות שבגינן ניתנו דוחות לנהגים צעירים, שנים 2022-2023⁸³

סיבה או עבירת התנועה	2022	2023
מהירות	30,306	21,737
תקינות רכב	22,137	21,892
שימוש באמצעי בטיחות	22,598	18,926
אי-נקיטת אמצעי זהירות	19,606	17,076
סטיות ומעבר בין נתיבים	14,689	11,404
רישיונות נהיגה, רכב, ביטוח בתוקף	13,024	12,418
נהיגה בחוסר זהירות	8,191	7,770
חניה	6,123	4,763
אי-ציות לתמרורים	5,047	4,463
אי-ציות לרמזור	4,085	3,282
התנהגות הולכי רגל	4,124	2,381
אי-מתן זכות קדימה לרכב	2,939	2,246
פנייה לא נכונה	1,942	1,784
עקיפה שלא כחוק	1,760	1,722
נהיגה בזמן פסילה	1,452	1,604
שכרות או סמים	1,701	1,339
עבירות טכניות	1,173	1,310
אופנועים	1,314	1,007
מטען וגרירות	593	661
תאורה	202	173
אי-סימון או איתות	148	164
דוחות ללא סיווג	97	153
אחר	16,208	14,389
לא ידוע	256	334
סך הכול	178,473	151,753

בלוח 8 מוצגים נתוני אכיפה וסיבות בולטות בגין נרשמו דוחות תנועה לנהגים צעירים בשנתיים האחרונות. אפשר לראות כי הסיבות הנפוצות ביותר הן נהיגה **במהירות העולה על המותר בחוק** (כ-17% מכלל הדוחות שחולקו לנהגים צעירים ב-2022, וכ-14% בשנת 2023); סיבות הנוגעות **לאי-תקינות הרכב** (כ-12.4% מכלל הדוחות לנהגים צעירים ב-2022, וכ-14.4% בשנת 2023); סיבות הנקשרות **לשימוש לא ראוי באמצעי זהירות**, כמו למשל נהיגה ללא חגורת בטיחות (כ-12% מכלל הדוחות), **ולאי-נקיטת אמצעי זהירות** בזמן נהיגה (כ-11% מכלל הדוחות שחולקו לנהגים צעירים).

בהתבוננות על **סוג העבירות ועל סיבות שבגין ניתנו דוחות** בשנתיים האחרונות אפשר לראות שאין בהכרח חפיפה בינן לבין העבירות המובילות שגרמו לתאונות הדרכים הקשות שבהן היו מעורבים נהגים צעירים בשנים האמורות (2022–2023), כפי שמוצג בלוח 3 לעיל. כך למשל, בעוד העבירות שנקשרו לחלק גדול מהתאונות המיוחסות לנהגים צעירים היו אי-צייתנות לתמרורים ולרמזור, אי-שמירת מרחק, או אי-מתן זכות קדימה לרכב אחר, הסיבות המובילות שבגין ניתנו דוחות לנהגים צעירים בשנים אלו היו קשורות לתקינות רכב, ולאי-הקפדה על אמצעי זהירות בנהיגה. עם זאת, אפשר לראות כי בין הסיבות המובילות לתאונות דרכים שנהגים צעירים היו מעורבים בהן היו גם **עבירות מהירות**, וכי זה היה הגורם שבגינו ניתנו הכי הרבה דוחות לנהגים צעירים בשנים 2022–2023.

4. תוכניות להגברת בטיחות בדרכים בצה"ל

במסגרת כתיבת המסמך פנינו למשרד הביטחון בבקשה לקבל נתונים על היפגעות של נהגים צעירים בתאונות דרכים בעת שירותם הצבאי, וכן פירוט על תוכניות עבודה ופעולות שבהן נוקט הצבא כדי לצמצם את מעורבותם של חיילים ונהגים צעירים בתאונות. **יצוין כי למרות פניות חוזרות ונשנות של מרכז המחקר והמידע של הכנסת למשרד הביטחון, גם לאחר זמן המתנה ממושך התקבלה ממשרד הביטחון תשובה חלקית בלבד.**

על פי נתוני משרד הביטחון, בשנים 2019–2023 נהרגו בתאונות דרכים במסגרת השירות בצה"ל **32 איש, שמהם 25 בחופשה בעת קרות התאונה, ושבעה הרוגים תוך כדי שירותם הצבאי.**⁸⁴ נוסף על כך, בשנים 2019–2023 נפצעו בתאונות דרכים (בחומרות פציעה שונות) **386 איש** - מתוכם- 254 נפצעו בעת ששהו בחופשה מהצבא, ואילו 132 נפצעו בעת שירותם הצבאי.⁸⁵ באשר לתוכניות לצמצום היפגעותם של חיילים ולהגברת הבטיחות בדרכים בצבא, ממשרד הביטחון נמסר כי הצבא מפעיל כמה תוכניות, השתלמויות ופעילויות להגברת הבטיחות בדרכים בצבא. תוכניות אלו כוללות תכנים מגוונים ומשתנים בהתאם לתפקידים ולשלבים השונים בשירות הצבאי. להלן מוצגות דוגמאות נבחרות לתוכניות פעולה עיקריות בתחום, שאותן מיישם צה"ל נכון לשנת 2024.

א. **תוכנית "נהיגה בטוחה בשירות"** (מיועדת לנהגים מקצועיים בצה"ל), מתמקדת בהתנהגות דרך נכונה ונהיגת נהגים מקצועיים, שיפור מיומנויות הבטיחות בנהיגה והימנעות ממצבי סיכון בנהיגה.

⁸⁴ מספרים אלו אינם כוללים ארבעה הרוגים נוספים שנהרגו בתאונות דרכים מבצעיות בחודשים אוקטובר 2023 עד מרץ 2024, במהלך הלחימה במלחמת חרבות ברזל.

⁸⁵ רס"ן בני בכר, ראש מדור הכנסת, ממשיך וציבור, לשכת הרמטכ"ל, משרד הביטחון, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 26 במרץ 2024.

ב. **תוכניות "נהיגה בטוחה בחופשה"**, מועברות לכ-196 פלוגות בשנה, ומיועדות לכל מי שנמצא במסלול טירונות הנמשך יותר מארבעה חודשים. התוכניות שמות דגש על צמצום תאונות הדרכים של חיילים במהלך חופשה, באמצעות הרחבת הידע בנושא התנהגות בכביש, הימנעות מנטילת סיכונים בנהיגה ושיפור מיומנויות הנהיגה.

ג. **תוכנית "סינמה דרייב"** מועברת במתחם הנופש באשקלון באמצעות 48 מופעים בשנה לכ-52 פלוגות טב"ס (טירונות בסמכות), ופונה באופן מכוון לנהגים צעירים. נוסף על כך, מדי שנה נערכות הצגות בנושאי בטיחות בדרכים, שבהן צופים חיילים במהלך טירונות.

ד. **השתלמות "נהיגה מונעת"** שבה מחויב כל נהג מקצועי בצה"ל (מועברת לכ-14,000 נהגים).
ה. **הרצאות של מרצים חיצוניים ושל הורים שכולים שאיבדו ילדים בתאונת דרכים** (מיועדות לכלל המשרתים בצה"ל).

ו. **נוסף לכך מועברות הכשרות חובה הכוללות תכנים שונים בטיחות בדרכים, ומיועדות לאוכלוסיות ודרגים שונים מקרב המשרתים בצבא.** כך למשל, כיום יש תוכניות ייעודיות המועברות לטירונים, לחיילים בדרגת פיקוד זוט, לקצינים אשר מפקדים על משימות נהיגה, וכן במסגרת קורסי הכשרת מפקדים, קציני רכב, נהגים מקצועיים וקציני בטיחות בתעבורה. נוסף על כך, נערכות הכשרות ייחודיות (כגון ריתום מטענים לנהגי רכב כבד והליכי הוצאת רישיון C ומעלה לנהגים מקצועיים; קורסי נהיגה ייעודיים ומבחני שליטה בהתאם לסוגי רכב שונים; קורסים לריענון נהיגה בקרב משרתי מילואים, שמירת כשירות מבצעית בנהיגה ועוד).⁸⁶

4.1 המלצות הגופים העוסקים בטיחות בדרכים לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות

בדוחות השונים שנכתבו בנושא תוכניות התערבות לצמצום היפגעותם של נהגים צעירים בתאונות נכתבו כמה המלצות ודרכי פעולה. כך למשל, במסגרת התוכנית הלאומית של הרלב"ד יש פרק ייעודי העוסק בנושא נהגים צעירים, וכולל כמה המלצות בתחום. כך גם בדוח עמותת אור ירוק בנושא היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים הובאו כמה המלצות מרכזיות בנושא:⁸⁷

א. אכיפה – הומלץ להגביר את האכיפה והנראות המשטרתית בסביבה ובשעות שבהן הסיכון להיפגעותם של נהגים צעירים גדול, בדגש על ימי שישי ושעות הלילה. פעילות האכיפה, לתפיסת הארגון, צריכה להתמקד בהתנהגויות מסוכנות ונפוצות בקרב צעירים, כגון נהיגה תחת השפעת אלכוהול או סמים, היסח הדעת, מהירות מופרזת ואי-שימוש באמצעי בטיחות (כגון חגורת בטיחות או קסדה).

ב. תשתיות – שיפור תשתיות באמצעות תכנון אמצעי מיתון תנועה (כגון פסי האטה, רמזורים ואמצי מיתון נוספים) בסמוך לאזורי בילוי ומבני ציבור נוספים, כדי להביא להגבלת מהירות נסיעתם של נהגים צעירים ולהפחתת תאונות דרכים עקב התנהגות מסוכנת. יתרון נוסף שיש לשיפור התשתיות הוא צמצום חומרת הפגיעה בקרב נפגעי תאונות,

⁸⁶ רס"ן בני בכר, ראש מדור הכנסת, ממשל וציבור. לשכת הרמטכ"ל, משרד הביטחון, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 26 במרץ 2024.

⁸⁷ אור ירוק – העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל, [היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים](#), אוגוסט 2023.

באמצעות תכנון "תשתיות סלחניות" לקבוצות סיכון מרכזיות, שכוללות נהגים צעירים, ובהם למשל רוכבי אופנועים. נמצא כי שימוש בצבע נוגד החלקה והתקנת מעקות בטיחות בעלי מיגון סופג אנרגיה בחלקם התחתון, מסייעים בהפחתת חומרת הפגיעה בתאונות דרכים שבהן מעורבים נהגי אופנועים.

ג. חינוך תעבורתי – לדברי מחברי הדוח, על תוכניות הלימוד וההכשרה של הנהגים הצעירים להתמקד לא רק בלימוד מיומנויות טכניות של נהיגה, כי אם גם לתרום לעיצוב תפיסות בטיחות, צבירת ניסיון ופיתוח יכולת חיזוי מצבים ומאפיינים התנהגותיים של נהגים אחרים, לצד העלאת מודעות לסכנות הנשקפות בכביש. נוסף על כך, מודגש הצורך בהתאמת הכשרה ייעודית ומותאמת לקבוצות צעירים בעלות סיכון מוגבר למעורבות בתאונות כגון רוכבי אופנועים וקטנועים ונהגים צעירים מקרב החברה הערבית.

ד. שימוש בטכנולוגיות רכב מתקדמות – יש כיום טכנולוגיות שונות שמטרתן לצמצם את היקף התאונות, בין היתר על ידי צמצום כשלים אנושיים של הנהג וניטור אופן הנהיגה שלו. מערכות אלו כוללות בקרה והתרעה על טעויות בנהיגה (כגן אי-שמירת מרחק או סטייה מנתיב) ומובילות את הנהג ליישם "תיקון" נהיגה. יודגש כי הטכנולוגיות השונות אינן מיועדות בהכרח רק לנהגים צעירים, אך עשויה להיות להן תרומה ממשית לקבוצת נהגים זו. יתרון נוסף של מערכות אלו הוא בתמריצים שמחלקות חברות הביטוח לנהגים שנוהגים באופן בטוח (ללא תביעות קודמות), באמצעות הנחות בפוליסת הביטוח – על אחת כמה וכמה כאשר מדובר בתעריפי ביטוח נהג צעיר, שהם לרוב גבוהים מאוד בהשוואה לביטוח לנהגים ותיקים.

ה. ליווי נהגים צעירים – כאמור לעיל, תהליך קבלת הרישיון בישראל הוא מדורג וכולל תקופת ליווי לנהג הצעיר במשך שישה חודשים. עם זאת, וכפי שאפשר ללמוד גם מדוח הרלב"ד, בפועל אין אפשרות לדעת אם וכיצד הליווי נעשה בפועל, מאחר שכיום שיטת הבקרה היחידה על ביצוע הליווי היא הצהרה דיגיטלית של המלווה. לפיכך מעקב ראוי והולם של ביצוע הליווי בנהיגה יוכל להגביר את מיומנות הנהגים הצעירים ולהביא לצמצום מעורבותם בתאונות. כמו כן, מודגשת החשיבות שיש להדרכת ההורים המלווים, כדי להעניק לנהג הצעיר תהליך של ליווי עקיב ואיכותי, שיאפשר לו לצבור ניסיון מעשי והרגלי נהיגה זהירה.

ו. עידוד אמצעי תחבורה חלופיים – כדי לצמצם מצבים שבהם נהג צעיר מתמודד עם לחץ חברתי, הסחות דעת או נהיגה תחת השפעת אלכוהול (למוקדי בילוי למשל), יש להציע אלטרנטיבות נוספות לנהיגה ברכב, כגון תחבורה ציבורית, הסעות ייעודיות או קווי לילה, בייחוד מאזורי בילוי בשעות מאוחרות.

ז. הסברה – על פי הדוח, העלאת מודעות בקרב נהגים צעירים לסכנות בכביש היא אחד הכלים המרכזיים לצמצום תאונות. עוד מודגש כי יש להתאים את פעילות ההסברה לנהגים צעירים הן מבחינת התכנים והן מבחינת כלי התקשורת והפלטפורמות שבהן היא תיעשה, כגון ברשתות החברתיות.