

14 אוקטובר 2018

לכב': חה"כ איתן כבל, יו"ר ועדת הכלכלה ולחברי ועדת הכלכלה של הכנסת
העתק: גב' קרן טרנר, מנכ"ל משרד התחבורה

הנדון: רגולציה לאופניים חשמליים

בדומה למקומות רבים בעולם, גם בישראל צובר הגידול בשימוש בכלי תחבורה דו-גלגליים חשמליים, אופניים וקורקינטים, תאוצה רבה בשנים האחרונות, וביתר שאת בשנה האחרונה. ההערכה היא כי למעלה מ-200 אלף כלים דו גלגליים חשמליים נעים כיום ברחובות הערים, והשימוש באלה נמצא בהם בעלייה מתמדת, כמעט בלתי נשלטת.

טרנד הכלים הדו גלגליים החשמליים נמצא בשיאו בעולם כולו. בלונדון לבדה, הוכפל מספר הנסיעות הכולל באופניים מאז שנת 2014, בה החל שם גל שיווק האופניים החשמליים. בפרז פועלות כיום 6 חברות לאופניים/קורקינטים חשמליים שיתופיים ובארה"ב התחרות על ליבו וכיסו של הרוכב גוברת מיום ליום.

התחזיות הרווחות הן שברמה העולמית, ימכרו בשנת 2023, לא פחות מ-40 מיליון כלים חשמליים דו גלגליים, לעומת כ-35 מיליון כלים כיום.

אין זה מפליא שהשוק הזה נמצא בנסיקה גדולה. לאור בעיות הגודש, העומסים והפקקים ברחובות המטרופולינים בכל העולם, והוצאות התחבורה הגאות, מדובר כאן בדרך קלה, יעילה, מהירה וזולה להגיע מקום למקום ברחבי הערים. במדינה כמו ישראל, בה כ-60% מהמועסקים גרים במרחק רכיבה ממקום עבודתם וגודש התנועה מחמיר ליום ליום – זהו פתרון אידיאלי.

יש לציין כי כאשר מדובר ברכיבה של נהגים שהם בגילאי הזכאות לרישיון נהיגה, על כלים דו-גלגליים חשמליים, הפתרון הזה מועיל גם ברמה המשקית. כאשר הפרט בוחר לנסוע באופניו לעבודה, הוא למעשה בוחר לוותר על נהיגה ברכבו הפרטי. בחירה זו היא בעלת תועלות חיוביות על החברה והמשק שכן, לא רק שהעובד חוסך זמן רב בפקקים ופריז העבודה שלו עולה, אלא שכל נסיעה שלו מחליפה רכב המוסיף לגודש התנועה ולזיהום אוויר. עם רמת הגודש הגוברת משנה לשנה, אין ספק שלעשרות אלפי הנסיעות הנחסכות ברכב הפרטי מדי יום נודעת תועלת רבה, ועל המדינה לנקוט עמדה אקטיבית וחיובית לטובת הגברת השימוש באופניים הנקיים אשר מקטינים את השימוש ברכב הפרטי.

אל מול התועלת הרבה שבהסבת השימוש ברכבים מזהמים לכלים דו-גלגליים נקיים וחסכוניים על הרגולטור חלה החובה גם להגדיר באופן ברור את תנאי השימוש בכלים אלה, ולאכוף את הכללים בדרך אפקטיבית. השימוש המואץ והגואה בכלים אלה יצר מצב שהכללים אינם ברורים, הולכי הרגל, הרוכבים וכלי הרכב מעורבים ומעורבבים אלה באלה וכללים קיימים לא נאכפים. בצמוד להגברת השימוש בכלים הללו, על הרגולטור, כמו גם הרוכב ומי שסביבו, להבטיח את רמת הבטיחות הטובה ביותר – הן של הרוכבים והן של הולכי הרגל. ברור שהמצב הנוכחי, בו הרוכבים, הולכי הרגל וכלי הרכב מעורבבים אלה באלה ורמת הבטיחות יורדת לאור עלייה במספר המכוניות על הכבישים ועלייה באמצעים הדו – גלגליים – יש מקום לחשיבה מחודשת ול"עדכון מסלול מחדש".

אנו פונים אליך לפעול לטובת הסדרת הנושא – עידוד השימוש באופניים הנקיים והיעילים לצד הגברת הבטיחות. נציין תחילה מהי הרגולציה המתגבשת במשרד התחבורה ומהו הפתרון המוצע על ידי Future Mobility IL.

הרגולציה המוצעת על ידי משרד התחבורה:

- החלת חובת חבישת קסדה בכל גיל ובכל דרך.
- התקנת לוחיות רישוי לכל כלי הרכב הדו גלגליים החשמליים ורישומם במאגר הכלים. בחינת רגולציה זו בוועדה מיוחדת שתוקם לצורך זה, בשותפות עם הרשויות המקומיות.
- העלאת הקנס מ- 1,000 ש"ח ל- 10,000 ש"ח על כל זוג אופניים למי שהיה מעורב בביצוע שינויים שהסירו את מגבלת הנסיעה במהירות של עד 25 קמ"ש או שהגבירו את מהירותם למעל 25 קמ"ש. מתן הרשאה לרשויות המקומיות לביטול רישיון עסק למקומות אלה.
- חובת ביצוע קורס רישוי מקוצר ומבחן תיאוריה לרוכב מעל גיל 16 שאין לו רישיון נהיגה.
- דחיית זכאות להוצאת רישיון נהיגה בשנה לרוכב מתחת לגיל 16 אשר נתפס נוהג, והחרמת אופניו.
- העלאת גובה הקנסות הקיימים על שימוש בטלפון סלולרי ובאוזניות, רכיבה על המדרכה ואי חבישת קסדה.
- חיוב רוכבים בשעות הלילה לרכב עם אפוד זוהר ופנס.

הפתרון המוצע על ידי Future Mobility IL:

ראשית, לפני שינויים רגולטוריים מרחיקי לכת אשר עלולים להוביל לירידה משמעותית בשימוש בכלים הללו, יש לנקוט בשני מהלכים מרכזיים:

1. **הכשרה מואצת של נתיבים לדו גלגלי (נד"ג) – גורם הסיכון הראשי לתאונות בהן מעורבים כלים דו-גלגליים חשמליים הינו הכאוס הקיים בין המכוניות, הרוכבים והולכי הרגל. גם כאשר הרוכבים רוכבים במהירות המותרת ובהתאם לכל כללי הזהירות, הסיכון לתאונה הוא גבוה כל עוד לא קיים נתיב בטוח המפריד בין רכבים, כלים דו-גלגליים והולכי הרגל. השימוש הגובר בכלים אלה מחייב התאמת התשתיות בצורה המהירה והיעילה ביותר על מנת למנוע סכנות ממשיות. כבר כיום קיימת תכנית לסלילת מאות ק"מ של שבילי אופניים, אך זו מתקדמת בעצלתיים ואינה מדביקה את הצורך הדחוף בהסדרת הנושא. על מנת להבטיח את בטיחות כולם, יש להכשיר נתיבים דו-גלגליים באופן מידי וללא דיחוי, בין אם בדרך של הפקעת נתיב מכביש המשמש כיום לרכבים פרטיים במקום מאפשר זאת, בין אם באמצעות סימון חלק מהמדרכה הקיימת במקום בו המדרכה רחבה ומאפשרת זאת ובין אם בסלילה של נד"גים. יש לזכור כי האופניים הינם אמצעי להחליף את הרכב הפרטי ולא את ההליכה הרגלית, ולכן יש להעדיף המרה של מסלולי כביש לנתיבי אופניים על פני המרה של מדרכות לנתיבים כאלה. על הרשויות לסלול מאות קילומטרים של נד"גים, ויש להבטיח כי פעולה זו תיעשה, ובמהרה, אולם אם נמתין עד לסלילה והכשרת קרקע חדשה לטובת מסלולים אלה, נצטרך להמתין עוד שנים רבות וכפי הנראה יצטרכו להיפגע עוד בני אדם רבים בתאונות מיותרות. על כן יש לשלב באופן מידי בין שלוש האפשרויות.**
2. **אכיפה – יש אמנם צורך בעדכון מתמיד של הרגולציה, אולם כלל לא בטוח שהרגולציה הקיימת כיום אינה מספקת לצורך עשיית סדר בבלגן שהשתרר כאן. הבעיה, לטעמנו, טמונה בעיקר בחוסר אכיפה של רגולציה קיימת. רבות מהתאונות הקשות מתרחשות בקרב קטינים ו/או במקרים של הרכבה לא חוקית ו/או בשל נסיעה מהירה ופראית ללא ציות לחוקי הכביש. סביר להניח שאכיפה מאסיבית של החוקים הקיימים, היתה מרתיעה רוכבים רבים ומפחיתה באופן ניכר את מספר התאונות בהן מעורבים הכלים הדו-גלגליים החשמליים. לפיכך יש לתגבר משמעותית את כלי האכיפה הקיימים וליצור כלי אכיפה נוספים כגון תכנית "שומרי הדרך" לאופניים חשמליים ו/או שימוש בטכנולוגיות חדישות של הצבת מצלמות ומאחוריהן ניתוח DATA של אירועי תאונה.**
3. **הגברת ההרתעה – אנו תומכים בצעדים המתגבשים במשרד התחבורה להגברת ההרתעה באמצעות הגדלת הקנסות. החשש מפני סגירת העסק או היקלעות לכדי פשיטת רגל, יכולה להוות הרתעה טובה לחברות על מנת שלא יערכו שינויים בכלים ויגבירו את מהירותם. כמו כן, הגדלת הקנסות לרוכבים בכל הקשור לדיבור בטלפון סלולרי וציות לחוקי התנועה עשויה אף היא להפחית מגודל התופעה.**

4. **הימנעות מהקמת מערך ביורוקרטי של רישוי וחיוב לוחיות רישוי** – השאלה הנשאלת היא האם הקמת מערך רישוי צפוי להפחית את מספר התאונות או את עוצמתן. התשובה היא לא רבתי. הקמת מערך הרישוי נועדה לאפשר להגיע אל הרוכב הפוגע במקרה של תאונה, אך אינה צפויה להפחית ולא במעט את מספר התאונות. ראשית, נציין שבשירותים השיתופיים הכלים כבר מסומנים, ניתן לפנות לחברה, להודיע על מיקום זמן התאונה ולקבל את פרטי הרוכב הנפגע או הפוגע. לכן, רישוי כלים של חברות שיתופיות רק יסב נזק כלכלי לחברות, ואולי אף לסגירת השירות בישראל, תוך פגיעה בתועלת הרבה למשק הישראלי ומבלי להוסיף דבר לבטיחות. לא סביר להקים מערך מסורבל וביורוקרטי של רישוי כל כלי, אשר יפחית באופן משמעותי את הרצון לרכוש כלים אלה, ובכך לפגוע באינטרס הציבורי להפחית את הגודש בכבישים ואת רמת זיהום האויר. מדובר בפתרון יקר, אשר יוביל להשתת ביורוקרטיה נוספת על האזרח ועלול להחזיר את הרוכבים לנסיעה ברכבם הפרטי. בפרט, אם המאגר יהיה ברמת הרשות המקומית – תידרש רשת להעברת מידע בין הרשויות, דבר שכשלעצמו הוא יקר ומסורבל. רוכבים רבים רוכבים בין ערים שונות, שכן כלים אלה משרתים הן בקילומטר הראשון והן בקילומטר האחרון, ולא רק לנסיעות בתוך העיר, ועל כן תרומתם להפחתת הגודש בכבישים היא רבה.

5. **חינוך והסברה** – הסברה וחינוך מגיל צעיר הינם מרכיבים קריטיים. כללי נסיעה בטוחה, ציות לחוקים ולתמרוקים, התחשבות בהולכי הרגל וכיוב', הם נושאים שיש ללמד במערכות החינוך טרם העלייה על הכביש. היות וילדים רבים רוכבים על אופניים רגילים עוד מגיל צעיר, התכנים הללו צריכים להיות מוסברים, נלמדים ומוטמעים היטב זמן רב לפני הגיעם לגיל 16. הציות לחוקי התנועה, חובת חבישת קסדה, נסיעה זהירה ומבוקרת, הם הרגלים שצריכים להירכש כבר מגילאים צעירים ביותר, והם שיובילו להתנהגות דרך מושכלת ולציות מוגבר לחוק. כחלק משינויים חברתיים וטכנולוגיים תכופים החלים כאן על מערכת החינוך להתייחס לנושא בכובד ראש ולהכלילו בתכני הלימוד.

6. **חבישת קסדה** – מחד חבישת קסדה מפחיתה את הסיכון בפגיעות ראש. מאידך, הניסיון העולמי מראה כי במדינות בהן לא נהוגה חבישת קסדה, דוגמת הולנד, מספר תאונות האופניים דווקא נמוך יותר. כמו כן, במרבית המדינות המערביות, לא קיימת חובת חבישת קסדה בקרב בגירים. אי לכך, אנו מציעים לבחון נושא זה לעומקו ולהחמיר את הרגולציה הקיימת רק אם יהיו די ראיות לכך שבטיחות הרוכבים תגבר. ייתכן כי חיוב בחבישת קסדה הינה צעד נכון וחשוב, אך יש לעשות זאת לאחר התייעצות ובחינת הנושא עם מומחים בתחום מהארץ והעולם.

לסיכום, על הרגולציה המתגבשת כעת למצוא את נקודת האיזון העדינה שבין שמירה על בטיחות הרוכבים והולכי הרגל לבין המשך עידוד השימוש באופניים כאמצעי להפחתת השימוש ברכב הפרטי (וכפועל יוצא מכך – הגברת הבטיחות בדרכים בין השאר).

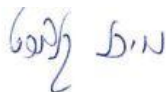
על המדינה לנקוט בכל דרך על מנת להעלות את רמת הבטיחות בדרכים, אך זאת לצד הצורך בהגברת השימוש בכלים דו-גלגליים חשמליים, המפחיתים את הגודש בדרכים ואת זיהום האוויר, ותחת כללים נכונים ואכיפה אפקטיבית, יכולים אף לתרום להפחתת התאונות הדרכים. כאשר יוצרים רגולציה חדשה, יש להבטיח שכל סעיף בה יענה על המטרה שלשמן היא נועדה, ובמידה שקיים קשר רופף בלבד בין חוקים ותקנות חדשים לבין המטרה המקורית – עדיף להימנע מהתקנתם. בטרם התקנת תקנות חדשות, על המדינה לנקוט בראש ובראשונה במהלכים להפרדת החיכוך בין הולכי הרגל, הרוכבים והנהגים, ולהגביר את אכיפת החוקים הקיימים.

חשוב לציין כי הרגולציה בעולם עדיין בחיתוליה (פרט להגבלת המהירות שרווחת במדינות רבות). בפריז למשל, שם נפוץ מאד השימוש באופניים ובקורקינטים חשמליים, לא קיימות מגבלות כלל. הולנד וסין הינם המקומות היחידים בהם נדרש רישוי. חשוב לציין כי בסין הסיבה לרישוי היא הצורך לעקוב אחר השלכת הסוללות עם סיום חייהן לאתרי פסולת מוסדרים ולא רק מטעמי בטיחות. בנובמבר השנה צפויה להתכנס ישיבה בהשתתפות מספר מדינות בבייג'ין לטובת דיון ברגולציה של אופניים חשמליים וחיבה בינלאומית לטיפול בנושא. אנו מציעים כי ישראל תשתתף בפורום הבינלאומיים לדיון בנושא, ותנקוט ברגולציה הדומה למקובל במדינות המתקדמות.

בברכה,

מיכל גלברט

מנכ"ל Future Mobility IL



אורי יוגב

יו"ר Future Mobility IL



אודות Future Mobility IL:

Future Mobility IL הינה חברה לתועלת הציבור (חל"צ) השמה לה למטרה להפוך את ישראל למובילה עולמית בהטמעה ויישום מהפכת התחבורה. החברה פועלת ליישום פתרונות שיתרמו ליצירת יתרון כלכלי תחרותי למשק הישראלי, צמצום עומסי התנועה, צמצום תאונות הדרכים ונזקיהן, הקטנת פליטת מזהמים, החיסכון בעלויות הסעת אנשים והעברת מוצרים. פוטנציאל התועלת לחברה ולמדינה במישור הכלכלי, החברתי והסביבתי הינו עצום בכל קנה מידה. הארגון מהווה פלטפורמה רחבה המאגדת את כל מחזיקי העניין הרלבנטיים בתחום (הציבור, עמותות בתחום, מוסדות מחקר ואקדמיה, חברות טכנולוגיה, חברות תשתית, מפעילים, יבואנים, משקיעים, ספקים, ועוד) לבצע בחינה מקיפה ועניינית של מגוון אפשרויות לקידום התחבורה החכמה בישראל. זאת, באמצעות טכנולוגיות ותשתיות הניתנות ליישום במדינת ישראל, לתועלת הציבור.