



משרד התחבורה  
והבטיחות בדרכים  
המנהל הכללי

ב' בתמוז, התשע"ד  
30 יוני 2014  
16824014

**לכבוד**  
**חה"כ פרופ' אבישי ברוורמן – יו"ר ועדת הכלכלה**  
**הכנסת**  
**ירושלים**

שלום רב,

**הנדון: אופניים עם מנוע עזר**

בדיון בוועדת כלכלה מיום 19.5.14 בו הועלו לאישור התקנות בדבר הסדרת השימוש באופניים עם מנוע עזר, התבקש משרד התחבורה להציג התייחסות בכתב למספר סוגיות הקשורות לנושא כמפורט להלן:

- א. מקום הרכיבה על האופניים.
- ב. הגיל המינימאלי של הרוכב.
- ג. חובת חבישת קסדה.
- ד. אכיפה ובכלל זה אכיפה על ידי פקחים עירוניים.
- ה. רישוי.
- ו. ביטוח.
- ז. התייחסות כללית לקורקינטים חשמליים.

להלן פירוט ההתייחסות לכל אחד מהנושאים:

**א. מקום הרכיבה על האופניים –**

מקום הרכיבה על אופניים מוסדר מאז 2009 בספר ההנחיות של משרד התחבורה לתנועת אופניים בערים, אשר מהווה בסיס לכל תכנון תעבורתי המאושר על ידי המשרד. עקרונות ההנחיות בין היתר הינם:  
1) אופניים הם כלי רכב, ולכן מקומם הבסיסי על הכביש.



משרד התחבורה  
והבטיחות בדרכים  
המנהל הכללי

- 2) אופניים על המדרכה מהווים חיכוך וסיכון גדולים יותר להולכי הרגל, מאשר החיכוך והסיכון של אופניים עם הרכב המנועי בכביש.
- 3) בפרויקטים חדשים ייסללו נתיבי או שבילי אופניים במפלס הכביש. רק בשדרוג רחובות קיימים, בהם מתקיימת שורת תנאים, ניתן להתקין רצועת תנועה לאופניים במפלס המדרכה, תוך הבטחת הפרדה נאותה בינה לבין רצועת הולכי הרגל.
- 4) מקום הרכיבה בסיווג על פי גיל:
- א) מבוגרים – נערים מעל גיל 14 נחשבים כרוכבי אופניים בוגרים, והם נכללים בקבוצת הבוגרים המשתמשת בכל סוגי הרצועות לאופניים והרוכבת בכבישים.
- ב) נערים – ילדים בקבוצות הגילאים 9-14 יכולים לרכב לאתרים סמוכים לבתייהם: לבתי ספר, לחוגים, לאתרי בילוי ולשימושים מסחריים באזור מגוריהם. קבוצת גילאים זו משתמשת בשבילים המופרדים מהתנועה המנועית ואשר חוצים רחובות מקומיים עם תנועת רכב מעטה.
- ג) ילדים – ילדים עד גיל 9 הם בעלי יכולת רכיבה מוגבלת וחסרים ידע בהתנהגות בדרכים. הם רוכבים בדרך כלל ליד בתייהם ובפיקוח מבוגרים. זו אינה קבוצת גילאים עבורה מתכננים את שבילי האופניים.
- ההמלצה הינה להותיר את המצב כפי שנהוג כלפי האופניים הרגילים גם לגבי אופניים חשמליים.**

ב. הגיל המינימאלי של הרוכב –

כיום, גיל הרוכב באופניים עם מנוע עזר חשמלי אינו מוסדר בחקיקה. המצב בשטח הינו כי גיל הרוכב הולך ויורד עם הזמן וקיים גידול בהיקף השימוש בכלי. הצעת תיקון התקנה שמוצעת על ידי המשרד, מגבילה את גיל הרוכב ל-14 שנים (כהסדרה שהייתה בתוקף במסגרת הוראת השעה שתוקפה פג ביום 3.3.11).

ג. חובת חבישת קסדה –

בהתאם להוראות סעיף 65 לפקודת התעבורה, כבר כיום חלה חובה לחבוש קסדת מגן בעת רכיבה על אופניים, לרבות קורקינט חשמלי. אולם, לפי אותו סעיף, חובה זו אינה חלה על בגיר הרוכב על אופניים בדרך עירונית, אלא אם כן הוא מבצע פעילות ספורטיבית בעיקרה.

ההמלצה היא לחייב את הרוכבים על אופניים וקורקינטים חשמליים לחבוש קסדת מגן, הקשורה ברצועה למניעת נפילתה, מסוג שקבע בתקנות שר התחבורה והבטיחות בדרכים.



משרד התחבורה  
והבטיחות בדרכים  
המנהל הכללי

ד. אכיפה -

בעניין אכיפה בעת ייבוא או ייצור, כבר כיום יבוא אופניים חשמליים מוסדר על פי צו ייבוא חופשי ומפוקח על פי דרישות צו זה על ידי המכס. בתקן הישראלי לאופניים חשמליים אשר נכנס לתוקף ביום 1.6.14, מוסדר גם נושא המכירה של האופניים חשמליים והאחריות על פיו חלה על המייבא, המשתמש והמוכר. האכיפה תתבצע על ידי מפקחי משרדי התחבורה והכלכלה.

ייצור האופניים מחויב לעמוד בדרישות התקן האירופאי והנושא מפוקח על ידי מפקחי משרד התחבורה.

**אכיפת השימוש באופניים החשמליים הינה באחריות הבלעדית של משטרת ישראל.**

יחד עם זאת יש לציין כי צוות בין משרדי בנושא כלים חשמליים בראשותו של סמפכ"ל משטרת ישראל אשר פעל בחודשים האחרונים המליץ למפכ"ל, בין היתר:

1. להעניק סמכות בעניין אכיפת עבירות בנושא מקום תנועת האופניים החשמליים לפקחי הרשויות המקומיות.
2. לערוך שינויי חקיקה שיקבעו סמכויות אכיפה נגד הפרת הוראות לעניין השימוש באופניים.

משרד התחבורה אימץ גם הוא את ההמלצות האמורות ופועל מול גורמי הממשלה הרלוונטיים ומרכז השלטון המקומי לקדם את יישום ההמלצות.

ה. רישוי -

משרד התחבורה ממליץ לפטור את הנהג מחובת רישום ורישוי רכב ומחובת רישיון נהיגה.

ו. ביטוח -

סוגיית הביטוח מוסדרת בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים ומופיעה בפקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש), התש"ל-1970. נכון להיום, לא קיימת חובת ביטוח לאופניים חשמליים. יחד עם זאת הנושא נמצא בבחינה בקרב גורמי המדינה הרלוונטיים: משרד המשפטים, משרד האוצר (אגף שוק ההון) ומשרד התחבורה.

ההנחה היא כי אופניים עם מנוע עזר מגיעים למהירות דומה לאופניים רגילים ולכן הנזק שיכול להיגרם לרוכב זהה לכאורה לנזק באופניים רגילים, אך ההסתברות להיפגע הינה גבוהה יותר עקב היכולת להגיע למהירויות גבוהות בקלות רבה יותר. אולם נכון לעתה מכיוון שלאופניים רגילים אין חובת ביטוח גם לאופניים חשמליים אין.



משרד התחבורה  
והבטיחות בדרכים  
המנהל הכללי

ז. קורקינטים חשמליים -

כיום השימוש בקורקינט חשמלי מותר, כאשר ההספק שלו עד 100 וואט, מהירות נסיעתו עד 12 קמ"ש ומשקלו עד 12 ק"ג.

קיים פטור מתחולת פקודת התעבורה על השימוש. בימים אלה הולך ונשלם הליך עבודה במכון התקנים להכנת תקן ישראלי במטרה לבנות בסיס דרישות טכניות להסדרה מחודשת של השימוש בקורקינט חשמלי בעל הספק מנוע ומהירות גבוהים יותר מהמותר היום וזאת לאור הדרישה בפועל והשימוש הגובר של הבוגרים בכלי זה. אנו צופים שעד סוף שנה זו יאושר התקן הישראלי, יגובש נוסח התקנות והן יוגשו לאישור ועדת כלכלה.

כמו כן, נבקש להביא לידיעת הוועדה כי עם אישור התקנות וכניסתן לתוקף בכוונת משרד התחבורה לבצע בשיתוף הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מסע פרסום והסברה בקרב כלל הציבור לגבי סוגי הכלים המותרים, מקום תנועתם, הגילאים מותרים, כללי בטיחות ועוד.

בברכה,  
עוזי צחקי

העתקים:

שר התחבורה והבטיחות בדרכים – חה"כ ישראל כ"ץ  
היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים – עו"ד מלי סיטון  
מנהלת ועדת כלכלה של הכנסת – גב' לאה ורון  
סמנכ"ל בכיר תנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים – אינג' אבנר פלור