

נייר עמדה - אופניים חשמליים

ד"ר יעקב שיינין*, 07/10/18

אופניים חשמליים הינו כלי תחבורה ממונע לכל דבר ועניין. מעל 16 בני אדם נהרגו מתחילת השנה בתאונות אופניים חשמליים (יש עדיין אי בהירות בהגדרות). אבל גם כך, זהו קצב של 21 הרוגים לשנה! ובנוסף יש מאות פצועים כל שנה. והחמור מכל הוא, שאנו מאפשרים לילדינו הצעירים לרכב בכבישים עתירי סיכונים, מבלי שלימדנו אותם כהלכה על סכנות ועל הדרכים להתנהגות נכונה ובטוחה ואפשרויות השתלבות בתנועה.

במציאות, האופניים החשמליים של היום הם מוצר כלאיים: לא אופניים ולא אופנוע. לכאורה, כלי תחבורה "ירוק", ואטרקטיבי, העשוי להקל על בעיית הגודש במרכזי הערים, ובפועל - "כלי ממונע" שתנאי הפעלתו וסביבת הפעלתו מסוכנים ביותר, עד כדי בלתי סבירים.

ירידת האופניים החשמליים לכביש עלולה להרוג את הרוכב עליהם מפגיעת מכונית חולפת. זהו כלי ממונע אמנם, אך הוא נוסע לאט מדי ואינו מסוגל להשתלב בתנועה בכבישים העירוניים. מנגד, נסיעתם על המדרכה עלולה לפצוע ואף להרוג ילדים והולכי רגל אחרים, כיוון שהאופניים החשמליים נוסעים מהר מדי יחסית להולכי הרגל. לכן טוב, ונכון הוא, שנאסר עליהם להשתמש במדרכות.

אז מה הפתרון? רבים מציעים להפוך את האופניים החשמליים לבלתי חוקיים, כדי למנוע הרוגים רבים. לדעתי זהו פתרון דרקוני, ולא נכון כלכלית ותחבורתית. **נייר עמדה** זה מציע את הפתרון הפשוט והמקובל: לאמץ לגבי אופניים חשמליים את אותה מדיניות שקיימת היום לגבי כל סוגי כלי התחבורה הממונעים. כלומר, רישיון נהיגה, רישום הכלי במשרד התחבורה, ומבחן כשירות תקופתי לכלי. חובה להפנים, שאופניים חשמליים, הוא אכן כלי תחבורה "ירוק" וחיובי, אבל הוא **כלי ממונע** לכל דבר ועניין, אשר משתמש בכבישים עירוניים, גדושי מכוניות, משאיות ואוטובוסים.

משרד התחבורה מציע עכשיו מדיניות לגבי אופניים חשמליים, הכוללת הגברת האכיפה, החמרה בענישה ואפילו חיוב סוג של לימוד עיוני של חוקי התנועה. כל אלו הם אומנם צעדים בכיוון הנכון, אבל לדעתי הם לא צעדים מספיקים לבלימה של העלייה בהרוגים מבין רוכבי האופניים החשמליים.

האופניים החשמליים עלולים להפוך למכת מדינה אם לא נערך מידית למנוע זאת. מתחילת השנה נהרגו 16 רוכבים, אבל החלק הקשה יותר הוא, שהשימוש באופניים החשמליים נמצא במגמת חדירה מהירה ביותר, ולכן מספר ההרוגים עלול לגדול באופן משמעותי. הערכות הן שיש כיום בישראל מעל 200 אלף זוגות אופניים חשמליים, ולהערכתי יש סבירות גבוהה, שצי האופניים החשמליים יכפיל ואף ישלש עצמו בעשור הקרוב.

* ד"ר יעקב שיינין, יו"ר הוועדה "להכנת תכנית לאומית לבטיחות בדרכים", 2004 – 2005, ויו"ר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בתקופה אפריל 2012 – מרץ 2015

רישיון רכיבה על אופניים חשמליים - תנאי הכרחי !!

תנאי לרכיבה על דו גלגלי ממונע, המוגדר כאופניים חשמליים, חייב להיות רישיון נהיגה לקטגוריה זו. לקבלת רישיון הנהיגה נדרש יהיה לעבור שני מבחנים של משרד התחבורה: מבחן עיוני, הזהה למבחן לקבלת רישיון נהיגה מינימלי (לאופנועים ומכוניות פרטיות), אשר הכרחי לכל נוהג בכלי ממונע בכבישים, ומבחן מעשי שיעשה במגרשים מיוחדים לאופניים חשמליים, בהם ניתן יהיה גם להתאמן. הגיל המינימלי להוצאת רישיון הנהיגה יהיה גיל 16, ולצעירים לפני גיל 18 תידרש, בנוסף, חתימת הורה.

בסולם משרד הרישוי, רישיון הנהיגה לאופניים חשמליים יוגדר כקטגוריית **A3** (הנמוכה ביותר). לאחריה תהיה הקטגוריה המינימלית הקיימת היום, **A2** לאופנוע עד 125 סמ"ק, שגם בה הגיל המינימלי הוא 16. קטגוריה חדשה זו, **A3**, תוגדר לאופניים עם מנוע חשמלי עד 750W, ומהירות נסיעה של עד 40 קמ"ש. יהיה איסור לרכב על אופניים חשמליים בכבישים בין עירוניים, תהיה חובת חבישת קסדה לכולם, ויהיה איסור מוחלט על הרכבת נוסע.

כל האופניים החשמליים יחויבו ברישום במשרד התחבורה ויהיו חייבים לעבור מבחן כשירות אחת לשנתיים (בחנויות אופניים מורשות). כל האופניים חשמליים ישאו לוחיות זיהוי כמו קטנוע ואופנוע.

כמו כן, יש לחייב את הבעלים של האופניים חשמליים ברכישה של ביטוח צד שלישי. כל חברות הביטוח תחוייבנה לבטח את אופניים חשמליים במחיר נכון מבחינה אקטוארית וכלכלית, לגבי סוג זה של כלי תחבורה. המחירים של חברות הביטוח יהיו בפיקוח מלא של הממונה על הביטוח, שימנע רווח לא סביר. לא תינתן כשירות לאופניים החשמליים ללא תעודת ביטוח שתוקפה שנתיים ימים.

כאן המקום להבהיר, שהביטוח מיועד להגן על הרוכב מפני תביעות אפשריות, שיכולות להגיע למיליוני שקל, מצדדים שלישיים. המנעות מביטוח אינה מקטינה את הסיכוי לנזקי גוף ונזקי צד שלישי, אלא רק חושפת את הרוכב והנפגעים לסיכונים בלתי הגיוניים. ביטוח בתעריפים כלכליים נכונים אקטוארית, אינו מהווה תוספת הוצאה לרוכב ממוצע, כיוון שעלות הביטוח מייצגת את "תוחלת" הנזק שרוכב אופניים עלול לעשות, וההפרש הוא רק הרווח הסביר שניתן לחברת הביטוח בגין הטיפול בתביעה ובתשלום עלייה.

היתרונות שבפתרון:

1. כל בעל רישיון **A3** יהיה פטור ממבחן עיוני לצורך לקבלת רישיון לרכב פרטי או לאופנוע.
2. המהירות של אופניים חשמליים לא תגבל ל 25 קמ"ש, אלא ל- 40 קמ"ש.
3. לכל רוכב יהיה כיסוי ביטוחי כנגד פגיעה ונזקים שיגרמו לצד שלישי.
4. האופניים החשמליים יהיו כלי תחבורה תקינים, בטוחים יותר, מהירים יותר, וימשיכו להיות כלי זול יחסית, נוח, זריז "וירוק", לטובת הקטנת הגודש וזיהום האוויר במרכזי הערים.

האופניים החשמליים כמחליפי הטילון (טוס-טוס)

הטילון (טוס-טוס) שימש לפני 50 שנה כאופניים עם מנוע בעירה פנימית. מהירותו הייתה כ- 50 קמ"ש, והוא השתלב בצורה טובה בתנועה העירונית. מהרוכב נידרש היה רישיון נהיגה ממשד הרישוי. הטילון היה כלי תחבורה תקני, עם רישום ומבחן כשירות. כלי תחבורה זה היה מאוד פופולרי בקרב צעירים במדינת ישראל, וזאת כאשר רמת החיים בה הייתה בסדר גודל של 50% בלבד מרמת החיים היום.

היום האופניים החשמליים הם המחליף הטבעי והנכון של הטוס-טוס, והם יכולים לשרת את האוכלוסייה במרכזי הערים בצורה טובה הרבה יותר, בהשוואה לאותו טוס-טוס עתיק ורועש.

הטילון (טוס-טוס) של שנות השבעים של המאה ה-20. "היורש" - אופניים חשמליים של המאה ה-21



עם זאת, האם ב 50 השנים האחרונות הכבישים נעשו פחות צפופים? לא, הרבה יותר! האם לפני 50 שנה היה קשה יותר להשתלב בכבישים? לא, קל הרבה יותר! האם החלפת מנוע בעירה פנימית במנוע חשמלי מייצרת את הצורך לדעת את חוקי התנועה, תורת הנהיגה והשתלבות בתנועה בכבישים? **כמובן שלא!**

ולכן אם לפני 50 שנה הבינו שלרכיבה על אופניים עם מנוע עזר (טוס-טוס) נדרש רישיון נהיגה, רישום הכלי, ובדיקת כשרות תקופתית לכלי, הרי שבמערכת התחבורתית של היום, שהיא מורכבת, צפופה ועם דרישות בטיחות גבוהות הרבה יותר, ברור שהתנאים לעיל הם תנאים הכרחיים.

לגבי **קורקינט חשמלי**, יש להטיל עליו איסור מוחלט לנסיעה בכבישים, כי הוא לא יכול להשתלב בתנועה. זהו כלי עם קוטר גלגלים קטן מאוד, שאינו בטיחותי בכבישים וגורם להפרעות בתנועה ובכך מסכן את רוכבו. יש כמובן לאסור על הקורקינט נסיעה על מדרכות, מחשש לפגיעה בהולכי רגל. נראה שניתן לאפשר להם לנסוע רק בשבילי אופניים, ובמהירות של עד 20 קמ"ש.