



סוגיות בתחבורה ובאכיפת עבירות תעבורה ביהודה ושומרון

כתיבה: ד"ר נורית יכימוביץ-כהן | אישור: אורלי אלמגור-לוטן

תאריך: כ"ד בסיון תשפ"ב, 23 ביוני 2022

סקירה

תוכן עניינים

1.....	תמצית.....	1
4.....	1. רקע.....	4
6.....	2. נתונים על תאונות דרכים במחוז ש"י.....	6
9.....	3. מדיניות האכיפה ופריסת הכוחות במחוז ש"י.....	9
12.....	4. דוחות תעבורה וגביית קנסות.....	12
14.....	תשלום קנסות על ידי נהגים פלסטינים.....	14
17.....	5. תקינות כלי רכב: רישוי, נתונים על בדיקות תקינות והורדה מהכביש של כלי רכב מושבתים.....	17
17.....	5.1 רישוי כלי רכב בשטח C.....	17
19.....	5.2 נתונים על בדיקת כלי רכב פלסטינים בניידות בטיחות של משרד התחבורה.....	19
21.....	5.3 כלי רכב המיועדים לגריטה (משטובות).....	21

תמצית

מסמך זה נכתב לבקשת חברת הכנסת אורית סטרוק ועניינו סוגיות בתחבורה ובאכיפת עבירות תעבורה ביהודה ושומרון. המסמך יעסוק בכמה נושאים הקשורים לבטיחות בדרכים ולאכיפה בשטח C באזור יהודה ושומרון: תאונות דרכים; אכיפת עבירות תנועה ופריסת כוחות האכיפה; דוחות תעבורה והקנסות המוטלים בגינם, בפרט על נהגים פלסטיניים; רישוי כלי רכב ותקינותם.

להלן עיקרי המסמך:

נתונים על תאונות דרכים במחוז יהודה ושומרון של המשטרה (מחוז ש"י)

- מתחילת 2019 ועד לרבעון הראשון של 2022 נרשמו במחוז ש"י של משטרת ישראל 1,633 תאונות: 370 תאונות במעורבות ישראלים בלבד (23%), 439 במעורבות פלסטינים בלבד (27%), והשאר (824 תאונות, כ-50%) במעורבות של ישראלים ופלסטינים. **נראה כי נתונים אלו אינם מלאים וכי מספר התאונות בפועל גדול ממה שמשקף בהם;** זאת, שכן לפי משטרת ישראל - במקרים רבים תאונות בהן מעורבים נהגים פלסטיניים בלבד אינן מדווחות לה. **מקרב התאונות שדווחו, שיעור התאונות הקטלניות היה גבוה במיוחד במקרים שבהם היו מעורבים פלסטינים בלבד: 14%;** זאת בעוד שיעור התאונות הקטלניות מכלל התאונות עם מעורבים ישראלים בלבד היה 5%. לצורך ההשוואה נציין כי שיעור התאונות הקטלניות ברמה הארצית היה 3%.
- בשנת 2020 מספר התאונות במחוז ש"י (437 תאונות) היה קטן ב-24% יחסית לשנה שלפניה (575 תאונות). בשנת 2021 מספר התאונות חזר וגדל (514 תאונות). אפשר לייחס שינויים אלו למגבלות התנועה בעת משבר הקורונה.

פערי מידע ונתונים והשלכותיהם

- אין נתונים מדויקים על היקף אוכלוסייה הפלסטינית ביהודה ושומרון ואף לא נתונים על היקף התעבורה במחוז** (ובתוך כך אין נתונים על קבוצות האוכלוסייה של הנהגים באזור - ישראלים ופלסטינים). משום כך חלק מהנתונים שמוצגים במסמך (למשל נתוני תאונות דרכים) לא ניתנים לשיקלול עם גודל האוכלוסייה.
- ככלל, משטרת ישראל אוספת נתונים על תאונות דרכים, אך במה שנוגע מחוז ש"י נראה כי הנתונים אינם מלאים ואף עלולים להטעות;** זאת משום שהמשטרה מקבלת דיווח מלא על תאונות שבהן מעורבים ישראלים (בין אם תאונות בהן היו מעורבים ישראלים בלבד ובין אם כאלה בהן היו מעורבים ישראלים ופלסטינים), ומידע חלקי בלבד על תאונות שבהן מעורבים פלסטינים בלבד (שהם חלק גדול מאוכלוסיית האזור). **הטייה זו של הנתונים עשויה לגרום לכך שתצטייר תמונה לא מהימנה של מספר התאונות בפועל, ולכך יש השפעה על הגדרת כבישים אדומים שבהם המשטרה מגבירה את האכיפה ועל הגדרת מוקדי סיכון - כבישים שבהם נדרשת השקעת משאבים לתיקון מפגעים בטיחותיים.**
- הפרטים האישיים של הנהגים הפלסטינים אינם מוכרים למשטרת ישראל: המשטרה אינה יודעת את כתובותיהם ואת מספרי הטלפון שלהם ולכן אי-אפשר לשלוח אליהם דוחות תעבורה.** מסיבה זו הדוחות נמסרים להם ידנית בלבד ומשום כך אין בכבישי יהודה ושומרון אכיפה באמצעות מצלמות. לפי משטרת ישראל,

כללים אלו חלים גם על הנהגים שהם אזרחי ישראל המתגוררים ביהודה ושומרון, מתוך שאיפה להימנע מאכיפה בררנית.

היבטים בפריסה והצטיידות של כוחות המשטרה במחוז ש"י

- לפי המשרד לביטחון הפנים, פריסת כוחות המשטרה במחוז ש"י מושפעת מאילוצי כוח אדם ומשאבים ומשיקולים ביטחוניים. גודל הכוחות ותקצובם נקבע בראיה מערכתית המתייחסת לא רק לתאונות הדרכים אלא גם לפעילות כמו שמירה על הסדר הציבורי, חקירות ומענה לאירועים.
- עוד נמסר מהמשרד לביטחון הפנים כי **הפעילות המשטרתית לאכיפת עבירות תעבורה נעשית על רקע המצב הביטחוני הקשה באזור**, הכולל בין היתר ירי, זריקת בקבוקי תבערה, יידוי אבנים, חדירה ליישובים, ארועי דקירה ודריסה של אנשי כוחות הביטחון.
- לפי דוח מבקר המדינה ממאי 2022 לכוחות השיטור במחוז ש"י חסרים כלי רכב ממוגני ירי והם משתמשים באפודי מגן פגיו-תוקף. ממשטרת ישראל נמסר על מחסור גם בכוח אדם מבצעי ועל כך שהמשטרה נעזרת בחיילים לחלק מפעולות השיטור כמו תגבור כוח אדם בניידות.
- בכל מחוזות המשטרה מלבד מחוז ש"י, משטרת התנועה הארצית (להלן: מתנ"א) פועלת לאכיפה בתחום התעבורה בכבישים הבינעירוניים ויחידות התנועה המחוזיות אחראיות על האכיפה העירונית. מתנ"א אינה פעילה במחוז ש"י והמענה האכיפתי בתחום התעבורה (בתחום העירוני ובתחום הבינעירוני) ניתן על ידי את"ן ש"י בלבד, משמע: משאבים מצומצמים יחסית לאכיפת תעבורה.

דוחות תעבורה וגביית קנסות

- ככלל, אין לרשויות בישראל סנקציות כלפי נהגים פלסטינים שאינם משלמים קנסות תעבורה, למעט מניעת מתן אישורי כניסה לישראל.
- בין שנת 2019 לרבעון הראשון של שנת 2022 המשטרה הטילה במחוז ש"י כ-174,000 קנסות — **כשני שלישים מהם הוטלו על נהגים פלסטינים** (העבירות הנפוצות ביותר שיוחסו להם היו קשורות בחגורות ואמצעי בטיחות ובסטייה מהנתיב) וכשליש הוטלו על נהגים ישראלים (בעיקר עקב עבירות חניה, שימוש בטלפון סלולרי וסטיות מהנתיב).
- עד סוף שנת 2021 הצטברו קרוב ל-410,000 קנסות תעבורה שהוטלו על נהגים פלסטינים ולא שולמו. סך הקנסות שלא שולמו כ-275 מיליון ש"ח.
- בכל אחת מהשנים 2020 ו-2021 נוספו כ-50 אלף קנסות חדשים שלא שולמו על ידי נהגים פלסטינים; בשנים אלו זו שולמו בממוצע 15 אלף קנסות כאלו בשנה, כלומר **כשלושה רבעים מהקנסות של נהגים פלסטינים לא שולמו**.
- **מספר הקנסות של נהגים פלסטינים שנגבו בשנים האחרונות קטן באופן הדרגתי**, מכ-22,700 קנסות בשנת 2019 לכ-14,300 קנסות בשנת 2021 — קיטון של 37%. בשנים אלו קטן מספר הדוחות שהמשטרה רשמה בכ-7%.

תקינות כלי רכב: רישוי, בדיקות תקינות של משרד התחבורה והורדה מהכביש של כלי רכב מושבתים

לתקינות כלי רכב יש חשיבות במניעת תאונות דרכים ובהפחתת חומרתן. להלן יוצגו כמה היבטים רלוונטיים:

- מבחני הכשירות השנתיים (טסטים) בשטחי C נעשים במעורבות ישראלית **נמוכה**-יחסית. הטסטים נעשים במכוני רישוי פרטיים שקיבלו לכך כתב הרשאה (בדומה למכוני הרישוי הישראליים). **קמ"ט תחבורה של המינהל האזרחי, האמון על תחום התחבורה ביהודה ושומרון, מעביר למכוני הרישוי עדכונים בדבר כללי הרישוי אך הוא אינו יכול לחייב אותם לאמץ את הכללים ואף אינו מוסמך לפקח עליהם, להנחות אותם או לדרוש מהם נתונים.**
- משרד התחבורה מפעיל בכבישי הארץ ניידות בטיחות שרשאיות לעכב לבדיקה כלי רכב, ולחייב את הבעלים של כלי רכב לא בטיחותיים לתקן את הליקויים ובמקרים מסויימים אף להוריד אותם מהכביש. **בבדיקות של כלי רכב פלסטיניים במחוז ש"י נמצא שבקרוב למחציתם נדרש תיקון בתוך יום וכ-3% מהם הורדו מהכביש בגרירה עקב ליקויי בטיחות חמורים; רק 15% מכלי הרכב הפלסטיניים נמצאו תקינים בבדיקות אלו.** הנתונים המקבילים בבדיקות שנערכו בכלל הניידות של משרד התחבורה (כולל מחוז ש"י) שונים במידה ניכרת: רק 0.3% מכלי הרכב הורדו מהכביש בגרירה, 13% מהם חויבו בתיקון בתוך יום, והשאר נמצאו תקינים או בעלי ליקוי מזערי.
- מִשְׁטֹבּוֹת הן כלי רכב ישראליים פסולים שנחשבים לסיכון בטיחותי וביטחוני למשתמשים בדרך, שנמצאים בידיים פלסטיניות. בשלוש השנים האחרונות קטן מספר המשטובות שנתפסו והושמדו לפחות ממחצית (מ-2,500 בשנת 2019 ל-1,070 בשנת 2021); מפקד מחוז ש"י קבע כיעד להגדיל את מספר המשטובות שנתפסות, ומתחילת שנת 2022 ועד 22 ביוני 2022 נתפסו במחוז 1,374 משטובות.

1. רקע



מסמך זה נכתב לבקשת חברת הכנסת אורית סטרוק, והוא עוסק בכמה סוגיות הקשורות לבטיחות בכבישי יהודה ושומרון. בין היתר יוצגו הנושאים האלה: נתונים על תאונות דרכים במחוז יהודה ושומרון של המשטרה (להלן: מחוז ש"י), מדיניות האכיפה ופריסת הכוחות, מתן דוחות תעבורה ותשלום קנסות, רישוי כלי רכב חדשים ורישוי שנתי (טסט) של כלי רכב, הורדה מהכביש של כלי רכב שמיועדים לגריטה. הנושאים השונים יוצגו תוך שימת דגש על האתגרים בפעילות מול הנהגים הפלסטיניים וכלי הרכב בבעלות פלסטינית.

בשטחי C ביהודה ושומרון יש כבישים שאורכם קרוב ל-1,500 ק"מ¹: 842 ק"מ ביהודה ו-655 ק"מ בשומרון (בכבישים דו-סטריים אורך הכביש מחושב לפי צירוף שני כיווני הנסיעה). במפה שמקורה בשנתון הסטטיסטי של המשטרה אפשר לראות את הכבישים הבין עירוניים ביהודה (ורוד) ובשומרון (סגול).²

האחריות על התחבורה ועל אכיפת עבירות תנועה ביהודה ושומרון

מדינת ישראל מנהלת את העניינים האזרחיים בשטחי יהודה ושומרון באמצעות המינהל האזרחי (הכפוף למשרד הביטחון). במסגרת זו פועלים קמ"טים (קציני מטה), שהם הנציגות המקצועית של משרדי הממשלה, כל אחד בתחום סמכותו; כך, קמ"ט תחבורה במינהל האזרחי מוסמך לפעול בתחום התחבורה ביהודה ושומרון, בכפוף לחקיקה ביהודה ושומרון ובכפוף לדרג הצבאי.³ בהמשך המסמך נזכיר את מעורבות המינהל האזרחי בהיבטים כמו גביית קנסות ורישוי כלי רכב.

¹ לפי הסכם הביניים שנחתם בספטמבר 1995 בין ישראל לרשות הפלסטינית הוקנו לרשות מלוא הסמכויות הביטחוניות והאזרחיות בשטח A ביהודה ושומרון ומרבית הסמכויות האזרחיות בשטח B. בשטח C נותרו הסמכויות הביטחוניות ומרבית הסמכויות האזרחיות בידי ישראל. מבקר המדינה, דוח ביקורת שנתי 70ג, אזור יהודה ושומרון, [היבטי בטיחות ואחריות בנוגע לתחזוקת כבישים ביהודה ושומרון](#), 3 באוגוסט 2020.

² נתוני יחידת משטרת התנועה הארצית (ימת"א) שהוצגו בשנתון הסטטיסטי של משטרת ישראל:

משטרת ישראל, אגף התכנון והארגון, מחלקת אסטרטגיה, חוליית הפקת מידע, [השנתון הסטטיסטי 2020](#), מאי 2021, לוחות 4.32 ו-4.33. ³ המינהל האזרחי הוקם בשנת 1981 בעקבות החלטת ממשלה מס' 106. מבקר המדינה, דוח ביקורת שנתי 70ג, אזור יהודה ושומרון, [היבטי בטיחות ואחריות בנוגע לתחזוקת כבישים ביהודה ושומרון](#), 3 באוגוסט 2020.

ככלל, אכיפת החוק האזרחי נמצאת בידי משטרת ישראל; לעניינו של מסמך זה מחוז ש"י מחולק לשני מרחבים – מרחב יהודה ומרחב שומרון.⁴

בהמשך המסמך יוצגו נתונים, בין היתר על דוחות תעבורה, על קנסות שהוטלו ועל גבייתם. הללו יוצגו תוך הבחנה בין אזרחי ישראל המתגוררים ביהודה ושומרון לבין תושבי הרשות הפלסטינית – אלו גם אלו משתמשים בכבישי האזור. ככלל, נתונים מסוג זה אמורים להיבחן אל מול משתנים שונים, ובפרט גודל האוכלוסייה הרלוונטית, מספר הנוהגים והנסועה. אך לגבי יהודה ושומרון יש קושי בבחינה כאמור: **גודל האוכלוסייה באזור** (אשר משפיע על מידת השימוש בכבישים) אינו ידוע במדויק;⁵ נוסף על כך, אין בידינו נתונים על **מספרם של הנוהגים בפועל** בכבישי יהודה ושומרון, ואף לא כמה מתושבי האזור הם בגיל מתאים לנהיגה, אך נציין כי לא רק אוכלוסיית הנוהגים מושפעת מתאונות דרכים אלא גם נוסעים ומשתמשי דרך אחרים.

על פי רוב, בתחום התעבורה נהוג להשתמש ב**נתוני נסועה** (קילומטראז') כמדד להיקף השימוש בכבישים וכן נקודת ייחוס להשוואה לנתונים אחרים (למשל לנתוני תאונות דרכים או לנתוני אכיפה). במסמך זה, המתמקד במחוז ש"י, נתוני נסועה אינם יכולים לשמש בסיס כאמור, שכן הנסועה מחושבת רק ברמה הארצית ולא ברמת המחוז.⁶

נסכם כי בהתייחס לנתונים המוצגים במסמך יש קושי בהשוואת נתוני הישראלים עם נתוני הפלסטינים במחוז ש"י, מכיוון שאין אומדן רשמי או מדויק של גודל האוכלוסייה הפלסטינית או של היקף התעבורה במחוז.

בפרק הבא יוצגו נתונים על תאונות דרכים במחוז ש"י. לאחר מכן יוצג מידע לגבי כמה סוגיות ובהן: פריסת כוחות המשטרה במחוז, דוחות תעבורה וגביית קנסות, רישוי כלי רכב בשטחי C, בדיקות בטיחות של כלי רכב וכלי רכב שמיועדים לגריטה.

מסמך זה לא יעסוק בתשתיות הפיזיות שעשויות להיות בין הגורמים לתאונות דרכים ביהודה ושומרון, אך נציין כי המשרד לביטחון הפנים מסר כי **הכבישים הבינעירוניים ביהודה ושומרון**

⁴ משטרת ישראל, [מרחבים ותחנות במחוז יהודה ושומרון](#), עדכון: 8 במרס 2021.

⁵ ביהודה ושומרון מתגוררים לפחות 3,000,000 בני אדם ורובם תושבי הרשות הפלסטינית:

אזרחי ישראל - מספרם במחוז ש"י של המשטרה הוא כ-440,000 (נתון זה נמסר על יד נגה ספרא, לשכת השר לביטחון הפנים, דוא"ל, 4 באוקטובר 2021).

פלסטינים - לא מוכר לנו אומדן ישראלי רשמי למספר התושבים הפלסטינים ביהודה ושומרון, אך לפי פרסום של המכון לחקר ביטחון לאומי מחודש יוני 2020, מדובר בכ-2,700,000 תושבים פלסטינים. אודי דקל ונועה שוסטרמן, [סיפוח ביהודה ושומרון - לאן זה מוביל? תובנות מכנס שנערך במכון למחקרי ביטחון לאומי](#), המכון למחקרי ביטחון לאומי, 10 ביוני 2020. בפרסום אחר של המכון הוזכר אומדן שהציג מתאם הפעולות בשטחים בדיון באחת מוועדות הכנסת, על פיו בשנת 2018 היו ביהודה ושומרון 2.5-2.7 מיליון תושבים פלסטינים, ומספרם גדל בקצב של כ-3% בשנה, ולפיכך סביר להניח שכיום יש באזור כ-3 מיליון פלסטינים. אל"מ (במילואים) ד"ר שמואל אבן, [הדמוגרפיה של ישראל בפתח עשור חדש: משמעויות לאומיות](#), המכון לחקר ביטחון לאומי, יולי 2021.

⁶ נתוני הנסועה מחושבים באמצעות קבצים מינהליים שמשרד התחבורה מקבל ממכוני רישוי הרכב; קבצים אלו אינם כוללים מידע על נסיעה במחוז כזה או אחר. נתונים על השימוש בכבישים שכן יכלו לשמש כנקודת ייחוס לנתוני התאונות והאכיפה הם נתוני ספירת כלי רכב של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, אך נתונים אלו זמינים בעבור כל כביש בנפרד ולא ברמת המחוז.

מאופיינים בבעיות תשתית ובין היתר: כבישים מסוכנים ללא שוליים וללא אבני דרך, היעדר תאורה, היעדר מפרדה קשיחה ופרצות פירטיות לצירי התנועה. עוד נמסר מהמשרד כי בשנים האחרונות נעשו כמה פרויקטים בצירי יהודה ושומרון לשיפור התשתיות ומוקדי סיכון, אך לא נעשה טיפול יסודי, וככלל תחזוקת הכבישים במצב ירוד.⁷

2. נתונים על תאונות דרכים במחוז ש"י

נתוני משטרת ישראל
על תאונות במחוז
ש"י הם חלקיים, מכיון
שחלק מהתאונות
שבהן מעורבים
פלסטינים בלבד אינן
מדווחות לה

אשר לתאונות שבהן
מעורבים פלסטינים
בלבד וכן דווחו
למשטרה – נתונים
על כך אינם מועברים
ללשכה המרכזית
לסטטיסטיקה. משום
כך מידע זה אינו
מובא בחשבון
בהחלטת הרשות
הלאומית לבטיחות
בדרכים באשר
לקביעת מוקדי סיכון

בפרק זה יוצגו נתונים על תאונות דרכים ביהודה ושומרון. בטרם יוצגו הנתונים יובהר כי הם **חלקיים**. לפי תשובת המשרד לביטחון הפנים על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, ככלל המשטרה אוספת נתונים על כל התאונות המדווחות לה, בין אם היא חוקרת את התאונה ובין אם לא. עם זאת, **חלק מהנתונים על תאונות בהן היו מעורבים רק פלסטינים נאספים במערכות המיחשוב אולם חלק מהתאונות הללו כלל לא מגיעות לידיעת המשטרה, בעיקר במקרים שבהם הפצועים מועברים לבתי חולים של הרשות הפלסטינית וכלי הרכב מוזזים לצידי הדרך**. כמו כן, משטרת ישראל אינה חוקרת תיקי תאונות שבהן מעורבים פלסטינים בלבד ולכן נהגים פלסטינים אינם מדווחים לה על תאונות אלו. על כן כאמור **הנתונים שבידי משטרת ישראל הם חלקיים**.⁸

נוסף על חלקיות הנתונים שמגיעים מהציבור אל המשטרה, בדיון של ועדת הכלכלה שהתקיים בינואר 2022 נאמר גם כי המשטרה מעבירה ללשכה המרכזית לסטטיסטיקה (להלן: הלמ"ס) רק נתונים על תאונות דרכים שבהן היו מעורבים ישראלים (בין אם היו פלסטינים מעורבים ובין אם לאו) וכי במקרים של תאונות שבהן מעורבים פלסטינים בלבד הנתונים אינם מועברים מהמשטרה ללמ"ס. היות שנתוני הלמ"ס מועברים לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (רלב"ד) המשתמשת בהם לקביעת מוקדי סיכון, **אי-הכללת נתוני תאונות דרכים שבהן מעורבים רק פלסטינים עלולה ליצור אומדן-חסר של מספר התאונות בפועל ועקב כך לצייר תמונה לא ריאלית של מצב התאונות בשטח; אומדן חסר זה עשוי להטעות את הרלב"ד בבואה לקבוע מהם מוקדי הסיכון**.⁹

בדיון ועדת הכלכלה שהוזכר לעיל קרא יו"ר הוועדה חבר הכנסת מיכאל ביטון לגורמים הרלוונטים לפעול למען השלמת הנתונים כך שיכללו גם את התאונות שבהן היו מעורבים

⁷ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022. שם.⁸

⁹ **מוקדי סיכון** הם קטעי דרך בין-עירוניים שבהם יש שכיחות גבוהה יחסית של תאונות ומשום כך מתעדיפים את הטיפול בהם בהיבטים של בינוי ותשתיות. מחקר הראה כי השקעה בתשתיות במוקדי סיכון יעילה לא רק בהפחתת מספר התאונות אלא גם בחיסכון בעלויות ההתמודדות עם תאונות עם נפגעים. ד"ר ויקטוריה גיטלמן, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [בחינת יעילות בטיחותית של שיפור תשתית שבוצעו במוקדי סיכון בדרכים הלא-עירוניות](#), בשנים 2010-2013, מאי 2017.

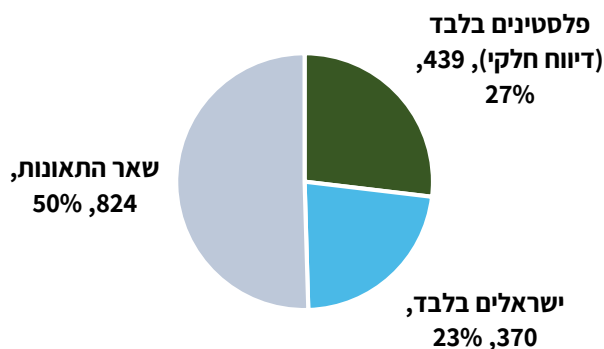
פלסטינים בלבד.¹⁰ באפריל 2022 עדכן המשרד לביטחון הפנים את ועדת הכלכלה כי יש כמה סוגיות שעדיין לא הוסדרו ומשתושלם הסדרתם, הנתונים המלאים יועברו ללמ"ס ולרלב"ד; במסגרת עדכון זה לא נמסר לוח זמנים לכך ולא הובהר מהן הסוגיות.¹¹ בעדכון שהועבר לחברת הכנסת אורית סטרוק ב-23 במאי מסרה המשטרה כי ועדה בראשות סמפכ"ל המשטרה אמורה להתכנס ב-2 ביוני ולדון בהעברת הנתונים; לאחר אישור הסמפכ"ל יועברו הנתונים באופן אוטומטי ומערכות המידע של אגף התנועה ערוכות לכך.¹²

נתוני המשטרה על תאונות דרכים ביהודה ושומרון

כאמור, נתוני המשטרה על תאונות דרכים במחוז ש"י הם חלקיים ועשויים לשקף בצורה לא מהימנה את היקף התאונות בקרב קבוצות האוכלוסייה השונות במחוז. זאת עקב תת-דיווח על תאונות של פלסטינים בלבד, בצד דיווח מלא על תאונות של ישראלים בלבד או על תאונות שבהם מעורבים גם ישראלים וגם פלסטינים. בתרשים 1 יוצגו נתונים על 1,633 תאונות דרכים שנרשמו במחוז בין שנת 2019 לרבעון הראשון של 2022. הנתונים מפולחים לפי קבוצות האוכלוסייה של המעורבים בתאונות: מעורבים ישראלים בלבד, פלסטינים בלבד ושאר התאונות (כלומר תאונות שבהן יש גם מעורבים ישראלים וגם מעורבים פלסטינים); בהקשר זה "מעורבים" יכולים להיות נהגים, נוסעים ומשתמשי דרך אחרים.¹³

תרשים 1: מעורבים בתאונות דרכים שתועדו במחוז ש"י, לפי קבוצות אוכלוסייה,

2019-2022 (רבעון ראשון)¹⁴



¹⁰ ועדת הכלכלה של הכנסת, [הצעות לדיון מהיר בנושא "הקטל בדרכים ביהודה ושומרון"](#), פרוטוקול מס' 157, 25 בינואר 2022. הדיון נערך בעקבות הצעות לסדר של חברי הכנסת אורית סטרוק, גלית דיסטל-אטבריאן, יואב בן צור ומאיר פרוש.

¹¹ נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, [מענה לסיכום הדיון בנושא הקטל בדרכים ביהודה ושומרון](#), מכתב שנשלח לוועדת הכלכלה של הכנסת, 12 באפריל 2022.

¹² מכתב מעו"ד יעל טלמון, ק ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל, 23 במאי 2022. המכתב נשלח לחברת הכנסת אורית סטרוק והועבר בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 26 במאי 2022.

¹³ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022. תשובה לשאלת הבהרה, סנ"צ יצחק שרעבי, קצין את"ן ש"י, משטרת ישראל, שיחת טלפון, 22 ביוני 2022.

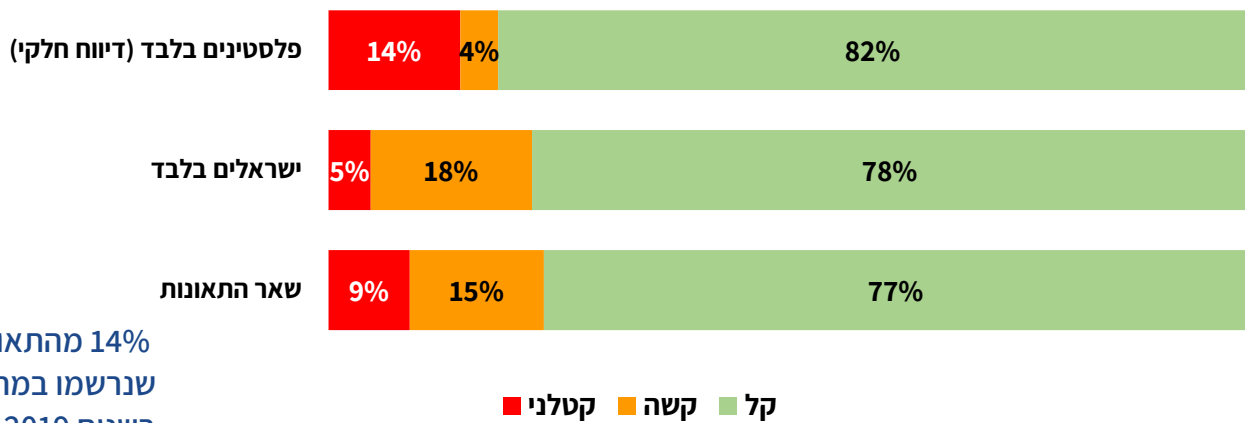
¹⁴ שם.

לפי נתוני התרשים, ב-27% מתאונות הדרכים שנרשמו במחוז ש"י היו מעורבים פלסטינים בלבד, ב-23% מהתאונות שנרשמו היו מעורבים ישראלים בלבד ובמחצית מהן היו מעורבים ככל הנראה ישראלים ופלסטינים גם יחד. על אף שכאמור אין בידינו נתונים על הנסועה של נהגים פלסטינים נזכיר את חלקם הגדול-יחסית בין תושבי האזור. המיעוט היחסי של התאונות שבהן מעורבים פלסטינים בלבד תואם את עניין הדיווח החלקי שהוזכר לעיל ומעלה תמונה לא אמינה של המצב בפועל.

להלן יוצגו בתרשים 2 נתונים על חומרת התאונות:¹⁵

תרשים 2: תאונות דרכים שדווחו למחוז ש"י, לפי קבוצות אוכלוסייה ולפי חומרת

התאונה, 2019-2022 (רבעון ראשון)¹⁶



לפי נתוני התרשים, מקרב התאונות שנרשמו בין 2019 לרבעון הראשון של 2022:

14% מהתאונות שבהן היו מעורבים פלסטינים בלבד היו קטלניות, לעומת 5% מהתאונות שבהן היו מעורבים ישראלים בלבד ו-9% משאר התאונות. אפשר שאכן שיעור גבוה יותר מבין תאונות הדרכים של הפלסטינים הן קטלניות, אך ייתכן גם ששיעור התאונות הקטלניות רק נראה גבוה יחסית מכיוון שתאונות קלות מדווחות פחות למשטרה.

14% מהתאונות שנרשמו במחוז ש"י בשנים 2021-2019 שבהן היו מעורבים פלסטינים בלבד היו קטלניות. זאת לעומת 5% תאונות קטלניות מכלל התאונות שבהן היו מעורבים ישראלים בלבד

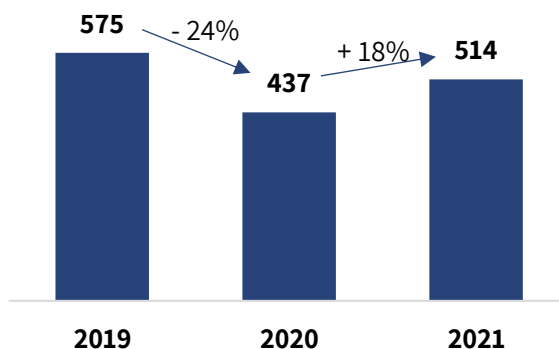
¹⁵ תאונות דרכים קטלניות – מוגדרת כתאונת דרכים שנהרג בה אדם אחד לפחות או שנפצע בה אדם אחד לפחות שנפטר מפצעיו בתוך שלושים יום. על פי הגדרה זו, הרוג בתאונת דרכים יוגדר כאדם שנהרג בתאונת דרכים או שנפצע בתאונת דרכים ונפטר מפצעיו בתוך 30 יום מיום התאונה. תאונת דרכים קשה – תאונת דרכים שנפצע בה קשה אדם אחד לפחות ושלא נהרג בה אף אדם. הגדרה זו כוללת גם תאונה שנפצע בה קשה אדם ונפטר מפצעיו כעבור יותר מ-30 יום. תאונת דרכים קלה – תאונת דרכים שנפצע בה קל אדם אחד לפחות, ולא נהרג או נפצע בה קשה אף אדם. למ"ס, תאונות דרכים עם נפגעים 2020, סיכומים כלליים, מבוא – כללי; ממצאים עיקריים; מונחים, הגדרות והסברים; שיטות (מתודולוגיה).

¹⁶ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

כאמור, 5% מהתאונות שבהן היו מעורבים אזרחי ישראל בלבד היו קטלניות; שיעור זה גבוה משיעור התאונות הקטלניות הארצי שהיה באותן שנים – כ-3%.¹⁷

להלן בתרשים 3 נתונים על תאונות הדרכים במחוז ש"י שדווחו במהלך השנים 2019-2021.

תרשים 3: תאונות דרכים במחוז ש"י, 2019-2021¹⁸



בשנים 2019-2021
דווחו במחוז ש"י
כ-1,500 תאונות
דרכים. מספר
התאונות בשנת 2020
היה קטן ב-24%
ממספרן בשנה
הקודמת, ככל הנראה
בשל מגבלות התנועה
בעת משבר הקורונה.
בשנת 2021 שב ועלה
מספר התאונות

לפי תרשים 3, בשנת 2019 נרשמו ביהודה ושומרון 575 תאונות (במעורבות כל קבוצות האוכלוסיה). בשנת 2020 קטן מספרן ל-437 (קיטון של 24%) ובשנת 2021 גדל מספרן ל-514.¹⁹ במידה מסוימת אפשר לראות את הקיטון במספר התאונות במחוז ש"י בשנת 2020 על רקע הקיטון בכלל תאונות הדרכים בכבישי ישראל, ככל הנראה בהתאמה למגבלות הקורונה: בין שנת 2019 לשנת 2020 מספר התאונות הקלות בישראל קטן ב-15% ומספר התאונות הקשות או הקטלניות ב-12%.²⁰ אין בידינו מידע שיסביר מדוע שיעור הקיטון ביהודה ושומרון היה גדול מכך (כאמור 24%).

3. מדיניות האכיפה ופריסת הכוחות במחוז ש"י

לפי תשובת המשרד לביטחון הפנים, אין הבדל בין מדיניות האכיפה כלפי ישראלים למדיניות האכיפה כלפי פלסטינים, הן במחוז ש"י והן בשאר המחוזות; בכלל המחוזות האכיפה תלויה בסוג העבירה ובחומרתה. עם זאת, יש הבדל בבסיס החוקי לאכיפה: לנהגים ישראלים נרשמים

¹⁷ מקרב 35,060 תאונות דרכים שנרשמו בישראל בשנים 2019-2021, 27,828 היו קלות (79%), 6,241 היו קשות (18%) ו-941 היו קטלניות (כ-3%). אסנת אלגום-מזרחי, [בטיחות בדרכים: נתונים ורקע לדיון](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 4 באפריל 2022.

¹⁸ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

¹⁹ עוד עולה מנתוני המשרד לביטחון הפנים כי ברבעון הראשון נרשמו במחוז יהודה ושומרון 107 תאונות דרכים. שם.

²⁰ אסנת אלגום-מזרחי, [בטיחות בדרכים: נתונים ורקע לדיון](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 4 באפריל 2022.

בשנת 2020 קטנה גם הנסועה בכלל בכבישי המדינה ב-12.8%. לשכה מרכזית לסטטיסטיקה, הודעה לתקשורת: [נסועה בשנת 2020 על רקע משבר הקורונה](#), 28 באוקטובר 2021.

דוחות מכוח תקנות התעבורה תשכ"א-1961,²¹ ואילו לנהגים פלסטינים – מכוח צו בדבר תעבורה [נוסח משולב] (יהודה ושומרון) (מס' 1805), תשע"ט-2018.²² על כן, מדור תעבורה של משטרת ישראל פרסם לשוטרי מחוז ש"י חוברת נוסחי אישום (חנ"א) ייעודית לנהגים פלסטינים המציינת את הבסיס החוקי הרלוונטי להם.²³ לאור כך, בתשובת המשרד לביטחון הפנים על פנייתנו נכתב כי אין צורך בהכשרה מיוחדת של השוטרים לאכיפת חוקי התנועה על נהגים פלסטינים.²⁴

פריסת כוחות האכיפה בתחום התעבורה

לפי תשובת המשטרה לפנייתנו, פריסת כוחות בתחום הביעירוני (בכל מחוזות המשטרה ובכלל זה במחוז ש"י) נקבעת לפי ניתוח נתוני העבר על תאונות דרכים: זמן, מקום וחומרה; כבישים מרובי תאונות מכונים **כבישים אדומים** וכוחות אכיפה נפרסים בהם. היות שאחד הפרמטרים לקביעת כבישים אדומים הוא מספר התאונות, נזכיר כי לא כל התאונות במחוז ש"י מוכרות למשטרה (ראו פרק 2) ומכאן **שקביעת כבישים אדומים מבוססת על נתונים לא מהימנים**. הפריסה מושפעת מאילוצי כוח אדם ומשאבים וביהודה ושומרון, ולכך נוסף גם שיקול ביטחוני שנקבע על ידי צה"ל.²⁵

כאמור, נתוני תאונות הדרכים במחוז ש"י אינם משקפים את מספר התאונות בפועל מכיוון שהם אינם כוללים את מלוא היקף התאונות שבהם מעורבים פלסטינים בלבד – קבוצת אוכלוסייה שמהווה את רוב תושבי האזור. **מרכז המחקר והמידע של הכנסת פנה למשרד לביטחון הפנים בשאלה על חלקו של פרמטר זה, קרי היקף האוכלוסייה המתגוררת במחוז, בקביעת פריסת הכוחות; לפי תשובת המשרד פרמטר הזה אינו משפיע על הפריסה.**²⁶ גודל הכוחות ותקצובם תלויים בסדרי העדיפויות של כלל פעילות המשטרה, בראיה מערכתית הכוללת לא רק את תאונות הדרכים אלא גם שמירה על הסדר הציבורי, חקירות ומענה לאירועים.²⁷ לעניין הקצאת משאבים לאכיפת עבירות תנועה במחוז נציין, כי בדוח מבקר המדינה ממאי 2022 דווח

²¹ תקנות התעבורה, תשכ"א-1961. תקנות אלו מסדירות נושא התעבורה בישראל, ובין היתר מגדירות את כלי התעבורה לסוגיהם, קובעות מהן סמכויותיהם של הגופים העוסקים בנושא התעבורה, ומהם הכללים לגבי התנהגות ותנועה בדרכים (לנהגים ולהולכי רגל), הסעת נוסעים, הובלת מטענים, רישיון נהיגה ורישוי רכב, לימוד והדרכה בנהיגה, מבנה ותקינות הרכב, זכויות וחובות בתחבורה הציבורית.

²² יהודה ושומרון, צו בדבר תעבורה [נוסח משולב] (יהודה ושומרון) (מס' 1805), תשע"ט-2018.

²³ בחוברת נוסחי אישום של מדור תעבורה במשטרה (מחודש אפריל 2021) נכתב כי היא אינה מיועדת לאכיפה בשטחי יהודה ושומרון כנגד אזרחים פלסטינים (שטח C) וכי לנהגים אלו יש להשתמש בחנ"א הייעודית. איתרנו במרשתת חנ"א מאפריל 2017 שבה נכתב כי היא מיועדת לאכיפה **גם** בשטחי יהודה ושומרון כנגד אזרחים פלסטינים (שטח C) וכי במקרים אלו יש לרשום בדוח את מספר הסעיף או התקנה כדלקמן: במקום פקודת התעבורה, ירשם צו בדבר התעבורה (יהודה ושומרון); במקום תקנות התעבורה, ירשם תקנות התעבורה (יהודה ושומרון). איננו יודעים האם זו הגרסה העדכנית ביותר של חנ"א.

²⁴ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

²⁵ שם.

²⁶ שם.

²⁷ שם.

כאמור נתוני התאונות
במחוז ש"י אינם
מהימנים.
לכך יש השפעה על
קביעת הכבישים
האדומים שבהם
נדרש תגבור של
האכיפה.

במחוז ש"י חסרים
כלי רכב ממוגני-ירי
והשוטרים משתמשים
באפודים קרמיים פגי
תוקף;
במחוז ש"י אין
פעילות של משטרת
התנועה הארצית
(מתנ"א), וכל אכיפת
עבירות התעבורה
נעשית על ידי יחידת
התנועה של המחוז.
לפי קצין את"ן ש"י,
משאבים אלו אינם
נותנים מענה מספק

על מחסור בכלי רכב ממוגני-ירי ועל שימוש באפודים קרמיים פגי-תוקף; ליקויים אלו כבר עלו בעבר בדוח קודם של מבקר המדינה אך הם עדיין לא תוקנו.²⁸ מחסור בניידות משטרה (בכלל שטחי ישראל ובתוך כך ביהודה ושומרון) הוזכר גם בדיון של ועדת הכלכלה של הכנסת שהתקיים בינואר 2022.²⁹

מרכז המחקר והמידע של הכנסת פנה למשטרה בבקשה לנתונים על פריסת כוחות האכיפה בתחום התנועה; המשרד השיב כי הפריסה משתנה מדי יום ולכן אי-אפשר להציג נתונים כאלו.³⁰ עוד נמסר בתשובת המשרד כי בכל מחוזות המשטרה (מלבד מחוז ש"י) משטרת התנועה הארצית (להלן: מתנ"א) אחראית על אכיפה בכבישים הבינעירוניים, ואילו יחידות התנועה המחוזיות אחראיות על האכיפה העירונית. בשונה מכך, במחוז ש"י אין פעילות של מתנ"א ולכן כל המענה האכיפתי (עירוני ובינעירוני) ניתן על ידי יחידת התנועה של מחוז ש"י (את"ן ש"י). לדברי סנ"צ יצחק שרעבי, קצין את"ן ש"י, משאבי היחידה לא נותנים מענה מספק לצורך העולה מהשטח.³¹

קשיים הנובעים מהמצב הביטחוני-מדיני במחוז ש"י

חלק ממאפייני פעילות המשטרה בתחום התעבורה קשורים במצב הביטחוני והמדיני בשטח C: בעוד שבמרבית מחוזות המשטרה אכיפת עבירות התעבורה תלויה במשטרה בלבד, ביהודה ושומרון הפעילות מושפעת גם מפעילותם של גורמים בטחוניים (צה"ל, שב"כ, מינהלת התיאום והקישור) ומפעילותה של הרשות הפלסטינית. בין היתר מבוצעות ביהודה ושומרון משימות ייחודיות, כמו הקמת מחסומים במסגרת המאבק בפשיעה הלאומנית, ליווי אח"מים לרשות הפלסטינית וליווי ראש הרשות הפלסטינית.³²

לפי תשובת המשרד לביטחון הפנים לפנייתנו, במחוז ש"י אכיפת עבירות התנועה נעשית על רקע פעילות חבלנית עוינת (פח"ע) בצירי המחוז לרבות ירי, זריקת בקבוקי תבערה, יידי אבנים, חדירה ליישובים, ארועי דקירה ודריסה של אנשי כוחות הביטחון. על רקע זה נמסר שיש מחסור בכלי רכב ממוגנים ובכוח אדם מבצעי, בין היתר עקב הצורך בליווי משטרת לבוחני התנועה ובתגבור כוח האדם בניידות התנועה. מענה מסוים לעניין כוח האדם ניתן על ידי שילוב חיילים בניידות המשטרה.³³

²⁸ מבקר המדינה, דוח ביקורת בין-תחומית, [מחוז שומרון ויהודה \(ש"י\) של משטרת ישראל – ביקורת מעקב](#), מאי 2022.

²⁹ ועדת הכלכלה של הכנסת, [הצעות לדיון מהיר בנושא "הקטל בדרכים ביהודה ושומרון"](#), פרוטוקול מס' 157, 25 בינואר 2022.

³⁰ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצית, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

³¹ כוח האדם באת"ן ש"י כולל 91.5 תקנים, מהם מאוישים 90.5 תקנים והמצבה הפעילה כולל 86.5 תקנים (ביניהם 54 סיירי תנועה ו-18 בוחני תנועה). שם.

³² המשטרה מבצעת כ-100 ליוויים כאלו בשנה. שם, סנ"צ יצחק שרעבי, קצין את"ן ש"י, משטרת ישראל, שיחת טלפון, 22 ביוני 2022.

³³ שם. תשובה לשאלת הבהרה, סנ"צ יצחק שרעבי, קצין את"ן ש"י, משטרת ישראל, שיחת טלפון, 22 ביוני 2022.

4. דוחות תעבורה וגביית קנסות

מתן דוחות

לפי תשובת המשטרה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, **שוטרי תנועה שמזהים עבירות תעבורה בדרכים ביו"ש נותנים דוחות באופן ידני, לנהגים ישראלים או פלסטינים.**³⁴

במחוז ש"י לא נעשית כל אכיפה באמצעות מצלמות. זאת מאחר שהמשטרה אינה מכירה את כתובותיהם של הנהגים הפלסטינים, ואינה יכולה לשלוח להם את הדוחות. לפי תשובת המשרד לביטחון הפנים, לו היתה נעשית אכיפה באמצעות מצלמות במחוז ש"י, היו מזוהים רק כלי רכב ישראלים ולא היו מזוהים כלי רכב פלסטינים (ולפי התשובה יש מקומות שבהם הנסועה של כלי רכב פלסטינים גדולה לאין שיעור מהנסועה של כלי רכב ישראלים). כדי למנוע מצב של אכיפה לא שוויונית הוחלט שלא לאכוף באמצעות מצלמות.³⁵

נתונים על דוחות תעבורה

להלן **נתוני משטרת ישראל על דוחות ברירת משפט** שהוטלו בגין עבירות תעבורה (כלומר דוחות על עבירות שבגינן העבריין משלם קנס, אלא אם כן ביקש להישפט); דוחות אלו הוטלו במחוז ש"י בשנים 2019-2021 וברבעון הראשון של שנת 2022.³⁶

- **בתקופה זו נרשמו במחוז ש"י 119,224 דוחות ברירת משפט לנהגים פלסטינים – כפול ממספר הדוחות שנרשמו לנהגים ישראלים באותו מחוז – 54,885.**³⁷ בהקשר זה נזכיר שלפי אומדנים לא רשמיים שונים, מספר התושבים הפלסטינים ביהודה ושומרון גדול בערך פי 5-6 ממספר התושבים הישראלים, אולם איננו יודעים מה היחס בין מספר הנהגים הישראלים למספר הנהגים הפלסטינים בפועל, ובפרט בכבישים שבשטח C.

³⁴ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

³⁵ שם. בהקשר זה נזכיר שנתוני נסועה מחושבים רק ברמה הארצית ולא ברמת המחוז, מכיוון שנתונים אלו מבוססים על קבצים מינהליים שמשרד התחבורה מקבל ממכוני רישוי הרכב, וקבצים אלו אינם כוללים מידע על נסיעה במחוז כזה או אחר.

למ"ס, **נסועה קילומטרית – הגדרות והסברים**, כניסה: 15 ביוני 2022.

נתוני למ"ס על נפח התנועה על מספר כלי הרכב שעברו ברשת הדרכים בנקודת ספירה מסוימת (הספירה מבוצעת ידנית או אוטומטית, ברציפות או בפרקי זמן נבחרים) מחושבים באופן מדגמי עבור כל כביש בנפרד. נתונים אלו משתנים מיום ליום ומשעה לשעה ואינם מבחינים בין כלי רכב ישראלים לפלסטינים. למ"ס, **מילון מונחים, נפח תנועה**.

³⁶ סוגי עבירות התעבורה שנכללו בנתונים אלו: חגורות ואמצעי בטיחות, סטיות ונתיבים, טלפון סלולרי, מהירות, עקיפה שלא כחוק, תקינות רכב, מטען וגרירות, אי-ציות לתמרורים, חניה, נהיגה בחוסר זהירות, אי-ציות לרמזור, זכויות קדימה לרכב, פניה לא נכונה, עבירות תעבורה אחרות. רשימת העבירות של הישראלים והפלסטינים אינה זהה במדויק. תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

³⁷ לצורך ההשוואה נציין כי מספר הפלסטינים ביהודה ושומרון גדול פי כמה ממספר התושבים הישראלים. איננו יודעים מה היקף הנסועה של פלסטינים לעומת זה של ישראלים. כמו כן, אין אומדן רשמי למספר התושבים הפלסטינים ביהודה ושומרון, אך ככל הנראה מדובר בכ-2,700,000; מספר תושבי יהודה ושומרון הישראלים הוא כ-440,000 תושבים. הנתון האחרון נמסר על ידי נגה ספרא, לשכת השר לביטחון הפנים, דוא"ל, 18 בינואר 2022.

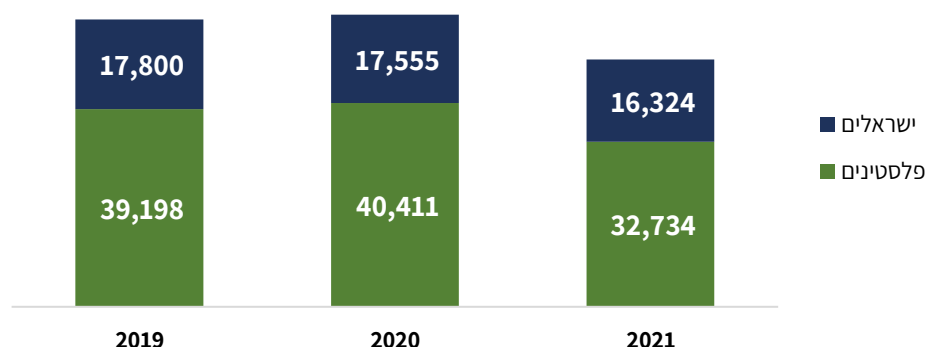
בין שנת 2019 לרבעון הראשון של 2022 נרשמו במחוז ש"י כ-119,000 דוחות תעבורה, כשני שלישים מהם לנהגים פלסטינים. תמהיל העבירות של נהגים פלסטינים שונה מזה של נהגים ישראלים

- תמהיל העבירות העיקריות שנרשמו בדוחות היה שונה בין נהגים ישראלים לנהגים פלסטינים; חמש העבירות הנפוצות ביותר הן:³⁸
 - **בקרב נהגים פלסטינים:** חגורות ואמצעי בטיחות (28% מהדוחות שנרשמו לנהגים פלסטינים); סטיות ונתיבים (19%); טלפון סלולרי (14%); מהירות (12%); אי-תקינות רכב (11%).
 - **בקרב נהגים ישראלים:** חניה (17% מהדוחות שנרשמו לנהגים ישראלים); טלפון סלולרי (17%); סטיות ונתיבים (14%); חגורות ואמצעי בטיחות (13%); מהירות (11%).
- עבירות אלו היו העבירות העיקריות שבגינן נרשמו הדוחות ואפשר שבדוחות אלו נרשמו גם עבירות נוספות, פחות חמורות.
- בשנים אלו חלו שינויים מסוימים במספר הדוחות. בתרשים 4 יוצגו נתונים על כך, בפילוח לפי קבוצת אוכלוסייה של הנהג (ישראלי או פלסטיני).

תרשים 4: דוחות ברירת משפט שנרשמו במחוז ש"י לנהגים ישראלים ופלסטינים

³⁹2021-2019

בין שנת 2020 לשנת 2021 קטן בכ-19% מספר הדוחות שנרשמו לנהגים פלסטינים ואילו מספר הדוחות שנרשמו לנהגים ישראלים קטן בכ-7%



לפי נתוני התרשים, בין שנת 2019 לשנת 2020 חל גידול מסוים במספר דוחות ברירת המשפט שנרשמו לנהגים **פלסטינים** ביהודה ושומרון ובשנת 2021 קטן מספרם בכ-19% (מ-40,411 דוחות בשנת 2020 ל-32,734 דוחות בשנת 2021). מספר הדוחות שנרשמו לנהגים ישראלים

³⁸ תמהיל העבירות העיקריות שבגינן ניתנו דוחות לנהגים פלסטינים במחוזות אחרים של המשטרה הוא כדלקמן: 50% מהדוחות נרשמו בגין חגורות ואמצעי בטיחות, 12% בגין עבירות סטיות ונתיבים, 11% בשל אי-תקינות הרכב; 8% בגין שימוש בטלפון סלולרי; 4% עקב עקיפה שלא כחוק. תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

³⁹ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

במחוז זה היה דומה בשנים 2019-2020 וקטן בכ-7% בשנת 2021 (מ-17,555 דוחות בשנת 2020 ל-16,324 דוחות בשנת 2021).⁴⁰

תשלום קנסות על ידי נהגים פלסטינים

לפי אתר משטרת ישראל, נהגים אזרחי ישראל משלמים קנסות תעבורה באמצעות המרכז לגביית קנסות,⁴¹ ואילו נהגים פלסטינים משלמים באמצעות אתר המינהל האזרחי.⁴² באתר המשטרה וגם באתר המינהל האזרחי יש קישור לאתר של המינהל האזרחי שבו הנהגים הפלסטינים נדרשים לשלם את הקנסות. בבדיקות שערכנו בכמה מועדים שונים סביב התקופה שבה הוכן המסמך מצאנו **שהאתר המשמש לתשלום דוחות תעבורה אינו פעיל**.⁴³

לפי תשובת המינהל האזרחי לפנייתנו, קנסות נגבים מנהגים פלסטינים באמצעות בנק הדואר; המינהל מסר שני מספרי חשבון של בנק הדואר שאליהם הנהגים הפלסטינים אמורים לשלם.⁴⁴ נציין שתשלומים בבנק הדואר נעשים בנוכחות פיזית בלבד;⁴⁵ חלק מסניפי דואר ישראל נגישים לפלסטינים תושבי יהודה ושומרון (בעיקר סניפים שנמצאים בתחנות דלק של כבישים ראשיים ובאיזורים מסחריים).

דרך נוספת לתשלום הקנסות שהוזכרה בתשובת המינהל האזרחי היא באמצעות אתר האינטרנט מימשל זמין. בבדיקה שערכנו באתר מימשל זמין מצאנו שהוא מפנה את המבקשים לשלם לאתר המרכז לגביית קנסות של רשות האכיפה והגבייה, שאליו אפשר להיכנס באמצעות מספר זהות, מספר דרכון או מספר חברה פרטית.⁴⁶ לפי רשות האכיפה והגבייה, מערכת המיחשוב של הרשות מזהה את מספרי הזהות ומספרי הדרכון של תושבי יהודה ושומרון הפלסטינים וכן את מספר הדוח, ואין מניעה שהם ישלמו את חובם במערכת הממוחשבת.⁴⁷

נהגים פלסטינים יכולים לשלם את קנסות התעבורה בסניפי בנק הדואר הנגישים להם ובאמצעות אתר המרכז לגביית קנסות של רשות האכיפה והגבייה

⁴⁰ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

⁴¹ לפי אתר משטרת ישראל, במקרה של קנס שלא שולם במועד, פרטי בעל הדוח מועברים לרשות האכיפה והגבייה אשר רשאית לנקוט נגד בעל הדוח סנקציות לרבות עיקול רכב שבבעלותו, עיקול חשבון בנק וכדומה. פרטי בעל הדוח מועברים לרשות הרישוי אשר רשאית שלא לחדש את רישיון הנהיגה של בעל הדוח עקב אי תשלום הקנס. משטרת ישראל, [דוחות תנועה – שאלות נפוצות](#), עדכון: 10 בפברואר 2021.

במקרה של נהגים פלסטינים הסנקציות האלו אינן רלוונטיות.

⁴² משטרת ישראל, [תשלומים למשטרה](#), כניסה: 20 ביוני 2022.

⁴³ אתר המינהל האזרחי, [דוחות תעבורה](#), כניסה בתאריכים: 5 באפריל, 6 ביוני, 15 ביוני 2022, 22 ביוני 2022.

⁴⁴ רס"ן אביתר אשכנזי, עוזר מתאם פעולות הממשלה בשטחים, תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, הועברה על ידי עו"ד רות בר, עוזרת שר הביטחון, דוא"ל, 31 במאי 2022.

⁴⁵ דואר ישראל, [תשלומי חשבונות ואגרות](#), כניסה: 21 ביוני 2022.

⁴⁶ GOV.IL, [תשלום קנסות תעבורה](#), 9 בפברואר 2021.

⁴⁷ רבקה אהרונ, סמנכ"ל תכנון מחקר וקשרי חוץ ברשות האכיפה והגבייה, שיחת טלפון, 22 ביוני 2022.

לפי המינהל האזרחי,
לרשות האכיפה
והגבייה הישראלית
אין כל סמכות לפעול
ביהודה ושומרון

בהקשר זה נציין כי בתשובת המינהל האזרחי לפנייתנו נכתב **שאין לרשות האכיפה והגבייה הישראלית כל סמכות לפעול כלפי פלסטינים ביהודה ושומרון**.⁴⁸

לשאלתנו על דרכי יצירת קשר עם הנהגים הפלסטינים לצורך שליחת הדוחות או לצורך איתור הנהגים שלא שילמו את חובם השיב המינהל האזרחי כי **אין בידיו כתובות מגורים מדויקות (רחוב או מספר בית) ועל פי רוב גם אין בידיו מספרי טלפון שלהם. עקב כך המינהל האזרחי אינו יכול ככלל ליצור קשר עם הנהגים החייבים בקנסות**. במקרים מסוימים כן נוצר קשר עם החייבים; מדובר במקרים שבהם התושב הפלסטיני זקוק לשירות של המינהל האזרחי, למשל כאשר הוא מגיע למעברים בין יהודה ושומרון לישראל, או כשהוא פונה למרכזי תיאום וקישור (מת"קים) הגזרתיים⁴⁹ או למוקד השירות של המינהל האזרחי. בתשובת המינהל הודגש כי **דוחות התעבורה שמתקבלים ממשטרת ישראל אינם כוללים כתובת מגורים**, אלא רק את שם החייב ומספר הזהות שלו, מספר קנס, סכום הקנס ותאריך מתן הקנס.⁵⁰

לסיכום, מהאמור לעיל מצטיירת תמונה של קושי בגביית הקנסות, בין היתר מכיוון שכתובות המגורים של התושבים הפלסטינים אינן מוכרות למשטרת ישראל ולמינהל האזרחי ואי-אפשר להגיע אליהם כדי לאכוף את הגבייה. הסנקציה היחידה שיש בידי המינהל האזרחי לגביית הקנסות קשורה לכך שחלק מהנהגים (איננו יודעים כמה) זקוקים לשירות של המינהל בבואם לבקש להיכנס לשטחי ישראל, ורק אותם אפשר לחייב לשלם את הקנסות.

בהקשר זה נציין כי מניעת הכניסה לישראל של תושבים פלסטינים שחייבים בקנסות נקבעה בהחלטת ממשלה 3432 משנת 1998: נוהל מניעת כניסה של חייבים משטחי המועצה הפלסטינית;⁵¹ נוהל זה תוקן ועודכן בשנת 2017 במסגרת החלטת ממשלה 3316.⁵² נציין כי הנוהל (גם בגרסתו המעודכנת משנת 2017) אינו מונע התרת כניסה של החייב לישראל לצרכים מיוחדים כמו טיפול רפואי, התייצבות לדין, ביקורי כלואים וכיוצא בזה.⁵³ לפי דוח של מבקר

⁴⁸ רס"ן אביתר אשכנזי, עוזר מתאם פעולות הממשלה בשטחים, תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, הועברה על ידי עו"ד רות בר, עוזרת שר הביטחון, דוא"ל, 31 במאי 2022.

⁴⁹ מת"ק – מינהלת תיאום וקישור של המינהל האזרחי, אליה פונים התושבים הפלסטינים בבקשות לכניסה לישראל.

⁵⁰ רס"ן אביתר אשכנזי, עוזר מתאם פעולות הממשלה בשטחים, תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, הועברה על ידי עו"ד רות בר, עוזרת שר הביטחון, דוא"ל, 31 במאי 2022.

⁵¹ החלטת ממשלה 3432 של הממשלה ה-27, נוהל מניעת כניסה של חייבים משטחי המועצה הפלסטינית, 22 במרץ 1998. הועבר על ידי הילה כהן-אייס בדוא"ל, מרכזת בכירה (תיקון ומידע), משרד ראש הממשלה, 6 ביוני 2022.

⁵² החלטת ממשלה 3316 של הממשלה ה-34, [נוהל מניעת כניסה של חייבים משטחי המועצה הפלסטינית לישראל - תיקון החלטת ממשלה](#), 31 בדצמבר 2017.

⁵³ שם. החלטת ממשלה 3432 של הממשלה ה-27, נוהל מניעת כניסה של חייבים משטחי המועצה הפלסטינית, 22 במרץ 1998. הועבר על ידי הילה כהן-אייס בדוא"ל, מרכזת בכירה (תיקון ומידע), משרד ראש הממשלה, 6 ביוני 2022.

המדינה מחודש מאי 2022, **המינהל האזרחי לא יישם את האמור בהחלטות הממשלה ולא מנע את כניסתם לישראל של פלסטינים שלא שילמו קנסות.**⁵⁴

בהיעדר סנקציות כלפי נהגים פלסטינים שאינם משלמים את הקנסות, אפשר לשער שיהיו כאלו שעוברים עבירות תעבורה פעם אחר פעם ואף אינם משלמים את החוב באופן קבוע. לעניין עבריינות חוזרת נזכיר גם כי בדוח מבקר המדינה משנת 2018 נכתב כי מידע משפטי מהמשטרה או מבתי המשפט אינו מועבר למינהל האזרחי ועקב כך עלתה האפשרות שנהגים פלסטינים שרשיונם נשלל ממשיכים לנהוג מבלי שהרשויות ידעו על כך. לפי תשובת המשרד לביטחון הפנים לפנייתנו - ליקוי זה תוקן וכיום גזרי הדין מדווחים לאחר הדין.⁵⁵

מרכז המחקר והמידע של הכנסת פנה למינהל האזרחי בבקשה לנתונים על קנסות שהוטלו על נהגים פלסטינים בגין עבירות תעבורה ועל הקנסות ששולמו ושלא שולמו. לפי הנתונים שנמסרו:

• **בשנים 2019-2021 נגבו מנהגים פלסטינים במוצע כ-18,000 קנסות בשנה;** בשנים אלו נרשמה **ירידה במספר הקנסות שנגבו**, מ-22,722 קנסות בשנת 2019, ל-17,154 בשנת 2020 ו-14,316 בשנת 2021 – **ירידה של כ-37% בין 2019 ל-2021**. נזכיר כי מספר דוחות התעבורה שניתנו לנהגים פלסטינים לא השתנה בין 2019 ל-2020, וקטן בכ-7% בין שנת 2020 לשנת 2021 (ראו תרשים 4); **נראה כי שיעור הקנסות ששולמו קטן במידה משמעותית יותר מהירידה במספר הדוחות שהמשטרה רשמה, ומכאן נראה כי שיעור הקנסות ששולמו ירד.**

• בשנים 2019-2021 נגבו מנהגים פלסטינים **קנסות** בסך כולל של יותר מ-31 מיליון ש"ח (במוצע כ-10 מיליון ש"ח בשנה). גם **הסכום הכולל של הקנסות ששולמו הלך וקטן בהדרגה**, מכ-12.3 מיליון ש"ח בשנת 2019 לכ-8.9 מיליון ש"ח בשנת 2021 – **קטון של כ-28%.**

• **עד סוף שנת 2021 הצטברו קרוב ל-410,000 קנסות תעבורה שהוטלו על פלסטינים ולא שולמו; סך הקנסות: כ-275 מיליון ש"ח.**⁵⁶

בשנים 2019-2021 נגבו מנהגים פלסטינים במוצע 18,000 קנסות בשנה. מספר הקנסות קטן בהדרגה מכ-22,700 בשנת 2019 לכ-14,300 בשנת 2021 – ירידה של 37%

עד סוף שנת 2021 הצטברו קרוב ל-410,000 קנסות תעבורה שהוטלו על פלסטינים ולא שולמו; סך הערך הכספי של הקנסות שלא שולמו: כ-275 מיליון ש"ח

⁵⁴ המבקר אף ציין כי נתוני הקנסות מועברים בין משטרת ישראל למינהל האזרחי באמצעות קובצי אקסל ללא קישור בין המערכות הממוחשבות. מבקר המדינה, דוח ביקורת בין-תחומית, **מחוז שומרון ויהודה (ש"י) של משטרת ישראל – ביקורת מעקב**, מאי 2022.

⁵⁵ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

⁵⁶ בדוח מבקר המדינה שהוזכר לעיל נכתב כי רק בין השנים 2014-2021 לא שולמו קנסות בסך של כ-270 מיליון ש"ח. מבקר המדינה, דוח ביקורת בין-תחומית, **מחוז שומרון ויהודה (ש"י) של משטרת ישראל – ביקורת מעקב**, מאי 2022.

נראה שכשלושה רבעים מהקנסות שהוטלו על נהגים פלסטינים לא שולמו

- בכל אחת מהשנים 2021 ו-2020 נוספו לקנסות שלא שולמו על ידי נהגים פלסטינים כ-50 אלף קנסות חדשים; בשנים אלו שולמו בממוצע 15 אלף קנסות כאלו בשנה. מכאן, שכשלושה רבעים מהקנסות של נהגים פלסטינים לא שולמו.⁵⁷

טיפול בבקשות של נהגים לביטול דוחות או המרה באזהרה או בבקשה להישפט

לעיתים לאחר קבלת דוחות תעבורה, האזרחים פונים בבקשה לביטול הדוח, או להמרה שלו באזהרה או בבקשה להישפט. לפי תשובת המשרד לביטחון הפנים לפנייתנו, בכל המחוזות – מלבד מחוז ש"י – פניות אלו נעשות באמצעות יחידת פניות נהגים ארצית שאליה אפשר לפנות באופן מקוון, באמצעות הטלפון ובאמצעות הדואר.⁵⁸ בניגוד לכך, במחוז ש"י האוכלוסייה הפלסטינית פונה באופן פיזי ליחידת התנועה המחוזית.⁵⁹

5. תקינות כלי רכב: רישוי, נתונים על בדיקות תקינות והורדה מהכביש של כלי רכב מושבתים

בפרק זה יוצג מידע בעניין רישוי כלי רכב בשטח C. ראשית יוצגו הגורמים המעורבים בחידוש השנתי של רישיון הרכב (טסט) של כלי רכב פלסטינים ורישוי כלי רכב (פלסטינים או ישראלים) ובפרט רישוי כלי רכב מיובאים. לאחר מכן נציג מידע ונתונים על בדיקת כלי רכב של פלסטינים בניידות בטיחות של משרד התחבורה. בסיום הפרק יוצגו נתונים על "מִשְׁטָבוֹת": כלי רכב ישראליים מושבתים שאין להם רישוי והם מחוייבים לרדת מהכביש, אך הם נמצאים בשימוש של פלסטינים.

5.1 רישוי כלי רכב בשטח C

להלן יוצג מידע שהועבר מהמינהל האזרחי על רישוי כלי הרכב בשטחי C: מבחן כשירות שנתי לרכב (טסט) ורישוי של ייבוא כלי הרכב.

מבחן כשירות שנתי לרכב (טסט)⁶⁰

לתקינות כלי רכב יש חשיבות במניעת תאונות ובהפחתת חומרתן. במבחני הכשירות השנתיים לרכב (טסטים) נבדקות בין היתר מערכות רלוונטיות לבטיחות, למשל מערכות היגוי, בלמים, צמיגים, תאורה, מגבים ומראות.

מבחני הכשירות השנתיים בשטחי C נעשים במעורבות ישראלית נמוכה יחסית.

⁵⁷ בין שנת 2019 לשנת 2020 הצטברו כ-47 אלף קנסות שלא שולמו ובין שנת 2020 לשנת 2021 הצטברו כ-65 אלף קנסות שלא שולמו.

⁵⁸ אגף התנועה, [אודות המרכז לפניות נהגים](#), עדכון: 20 באוגוסט 2018.

⁵⁹ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

⁶⁰ ישראל אפריאט, קמ"ט תחבורה במינהל האזרחי, שיחת טלפון 6 באפריל 2022. רס"ן אביתר אשכנזי, עוזר מתאם פעולות הממשלה בשטחים, תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, הועברה על ידי עו"ד רות בר, עוזרת שר הביטחון, דוא"ל, 31 במאי 2022.

מבחני הכשירות
השנתיים לרכב
(טסטים) נעשים
במכוני רישוי פרטיים
שקיבלו לכך כתב
הרשאה.
המינהל האזרחי לא
יכול לחייב אותם
לאמץ את תקני
הרישוי האירופיים,
ואף אין לו סמכות
לפקח עליהם,
להנחות אותם או
לדרוש מהם נתונים

לפי ההסבר שהתקבל מהמינהל האזרחי, **הטסטים נעשים במכוני רישוי פרטיים שקיבלו לכך כתבי הרשאה (בדומה לכלל מכוני הרישוי בישראל)**. המינהל האזרחי מעביר למכוני הרישוי הפרטיים עדכונים בעניין כללי הרישוי האירופיים, אך **הוא אינו יכול לחייבם** לאמץ אותם. בתשובת המינהל האזרחי לפנייתנו נכתב כי לקמ"ט תחבורה במינהל האזרחי אין סמכות לטפל במכוני הרישוי הפלסטיניים, ובתוך כך **אין לו סמכות לפקח עליהם, להנחות אותם או לדרוש מהם נתונים**. המינהל רואה בכך קושי בהתמודדות עם תהליך הרישוי השנתי ובפיקוח על תקינות כלי הרכב שמורשים ליסוע בכבישים.

מאחר שאין לקמ"ט תחבורה סמכות לדרוש נתונים על הטסטים השנתיים, לא נוכל להציג נתונים על כך.

רישוי ייבוא כלי רכב

בניגוד למעורבות הנמוכה של גורמים ישראלים במבחני הכשירות השנתיים, מעורבותם ברישוי הייבוא של כלי רכב לרשות הפלסטינית גבוהה יותר, במקביל למעורבות גורמים רשמיים ברשות הפלסטינית.

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים מסדיר את תהליך הרישוי של ייבוא כלי רכב **ישראליים**, הן ייבוא מסחרי והן ייבוא אישי. במסגרת זו הוא מוודא שכלי הרכב המיובאים יעמדו בכל התקנים ודרישות החובה שנקבעו על ידי הגורמים המוסמכים – בין היתר בתחום הבטיחות.⁶¹

לפי הכתוב באתר המינהל האזרחי, במה שקשור לכלי רכב **פלסטיניים** המינהל אחראי על היבטים רבים של תעבורה ובטיחות בדרכים באזור C ובכלל זה ייבוא ויצוא של כלי רכב, לרבות מחו"ל.⁶² פירוט נוסף ניתן בתשובת המינהל האזרחי לפנייתנו: במסגרת הסכמים בין מדינת ישראל לרשות הפלסטינית הועברו סמכויות אזרחיות לידי הרשות, לרבות הסמכות כרשות מוסמכת לייבוא, ומכאן שרישיונות הייבוא מונפקים על ידי הרשות הפלסטינית. בד בבד, גורמי המקצוע של המינהל בודקים את רישיונות הייבוא ומאשרים שהם עומדים בתקינה, בהתאם להסכמים ולהנחיות התקינה והייבוא של מדינת ישראל.⁶³

⁶¹ המסמך אינו עוסק בייבוא כלי רכב ישראליים, אך נציין כי תהליך הייבוא מבואר באתר משרד התחבורה והבטיחות בדרכים: [ייבוא מסחרי של כלי רכב](#), כניסה: 25 באוקטובר 2021; [ייבוא אישי של כלי רכב](#), 21 ביולי 2021.

⁶² בין היתר המינהל האזרחי אחראי על התחבורה הציבורית, הסמכת מוסכים, ייבוא וייצוא של כלי רכב, עדכון והעברת מידע מקצועי לרשות הפלסטינית (כולל הוראות רישום רכב, הוראות תקינה, תקנות וכו'). כמו כן המינהל האזרחי משתתף בפעילות משותפת עם הרשויות הפלסטיניות: ועדות משותפות עם הרשות הפלסטינית; השתלמויות מקצועיות לפקידי הרשות הפלסטינית; אישור תוכניות מתאר; תיאום פעילות חברת נתיבי ישראל בדרכים באזור יהודה ושומרון. [המינהל האזרחי ביהודה ושומרון, תחבורה](#), כניסה לאתר: 25 באפריל 2022.

⁶³ רס"ן אביתר אשכנזי, עוזר מתאם פעולות הממשלה בשטחים, תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, הועברה על ידי עו"ד רות בר, עוזרת שר הביטחון, דוא"ל, 31 במאי 2022.

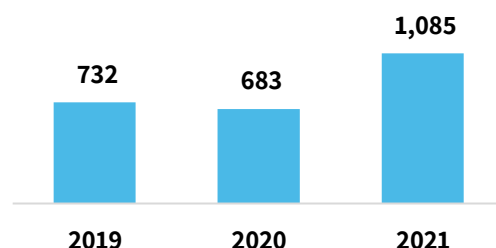
ניידות בטיחות של
משרד התחבורה
מאתרות כלי רכב
מסוכנים בכבישים
ורשאיות להפנות
אותם לתיקון ואף
להוריד אותם
מהכביש

5.2 נתונים על בדיקת כלי רכב פלסטינים בניידות בטיחות של משרד התחבורה

כאמור, המעורבות הישראלית בפיקוח על הטסטים השנתיים אינה גבוהה. על כן **עיקר המעורבות של גורמים ישראלים רשמיים בבדיקות תקינות כלי רכב פלסטינים היא באמצעות פעולת ניידות בטיחות של משרד התחבורה** - ניידות שתפקידן לאתר כלי רכב מסוכנים ברחבי הארץ, לבדוק את תקינותם ובמקרה הצורך להפנות אותם לתיקון ואף להוריד אותם מהכביש (כלי רכב אלו מקבלים הודעת אי-שימוש ברכב מסוכן). **ניידות הבטיחות בודקות את כלי הרכב הישראלים והפלסטינים באותם הסטנדרטים**.⁶⁴

לצורך כתיבת המסמך פנינו למשרד התחבורה בבקשה לנתונים על הבדיקות שנערכו בכלי רכב פלסטינים בניידות בטיחות ביהודה ושומרון. נתונים אלו יוצגו בתרשים 5.

תרשים 5: כלי רכב פלסטינים שנבדקו בניידות בטיחות ביהודה ושומרון, 2019-2021⁶⁵



בשנים 2019-2021
נבדקו בניידות
בטיחות 2,500 כלי
רכב של פלסטינים
ביהודה ושומרון.
בשנת 2021 נבדק
מספר גדול יותר של
כלי רכב: פי 1.5-1.6
מכל אחת מהשנתיים
הקודמות

בשנים 2019-2021 נבדקו בניידות בטיחות 2,500 כלי רכב של פלסטינים ביהודה ושומרון. **בשנת 2021 נבדק מספר גדול יותר של כלי רכב — פי 1.5-1.6 מכל אחת מהשנתיים הקודמות.**

לצורך ההשוואה נציין שבכלל ניידות הבטיחות בארץ לא חל שינוי דומה באותן השנים.⁶⁶

להלן יוצגו בתרשים 6 **ממצאי הבדיקות** שנערכו בשלוש השנים 2019-2021 יחד. נקדים ונציין כי ניידות הבטיחות מסווגות את חומרת הליקויים שנמצאים בכלי רכב שאינם תקינים לשלוש רמות:⁶⁷

⁶⁴ לפי תשובת משרד התחבורה יש הבדל אחד בין כלי רכב ישראלים לכלי רכב פלסטינים: רכב פלסטיני מסוג משא מעל 10 טון אינו בפיקוח קצין בטיחות כמתחייב ברכב ישראלי; לכן אין ברשותו רשיון מוביל ואישור קצין בטיחות. יוסי שנלר, ראש תחום ניידות, אגף פיקוח ובקרת רכב וארגונים, מינהל התנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. מכתב, 13 באפריל 2022. הועבר על ידי רינת משה, ראש ענף רכב ותחזוקה בענף ניידות, דוא"ל, 13 באפריל 2022. תשובות לשאלות הבהרה, 21 ביוני 2022.

⁶⁵ יוסי שנלר, ראש תחום ניידות, אגף פיקוח ובקרת רכב וארגונים, מינהל התנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. מכתב, 13 באפריל 2022. הועבר על ידי רינת משה, ראש ענף רכב ותחזוקה בענף ניידות, דוא"ל, 13 באפריל 2022. תשובות לשאלות הבהרה, 21 ביוני 2022.

⁶⁶ בכלל הניידות בישראל: בין השנים 2019-2021 נערכו בדיקות — 32,535 בשנת 2019, 31,500 בשנת 2020 ו-31,327 בשנת 2021. שם.

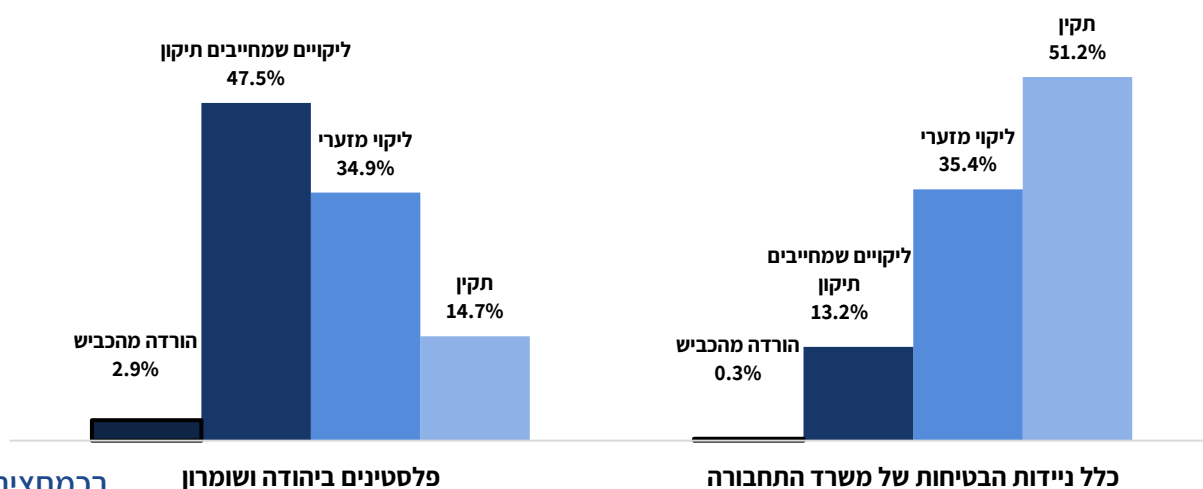
⁶⁷ שם.

- **הורדה מהכביש של רכב מסוכן בגרירה** – הנהג מקבל הודעת אי-שימוש ברכב עקב ליקויים בטיחותיים המחייבים אותו לגרור את הרכב למוסך; האחריות על הגרירה היא על הנהג. במקרים אלו (בין אם כלי הרכב הוא בבעלות ישראלית ובין אם הוא בבעלות פלסטינית) רישיון הרכב מבוטל והנהג מקבל רישיון רכב זמני כדי שיוכל להגיע לבדיקה במכון הרישוי; אשר לכלי רכב פלסטינים, משטרת ישראל מעבירה את המידע על ביטול הרישוי למשטרת הרשות הפלסטינית.⁶⁸ במידה שהנהג מתקן את הליקוי והתיקון מאושר על ידי מכון הרישוי, ההורדה מהכביש מבוטלת. במידה שהרכב לא מתוקן רישיונו לא מחודש. בעניין זה מסר יוסי שנלר, ראש תחום ניידות במשרד התחבורה, כי **אין מעקב אחר ביטולי ההורדה מהכביש בפועל**.⁶⁹

- **מחייב תיקון** – הנהג נדרש להכניס את הרכב למוסך עד ליום למחרת כדי לתקן את ליקויי הבטיחות.

- **ליקוי מזערי** – הנהג מתחייב לתקן את הליקויים תוך שבעה ימים.

תרשים 6: ממצאי הבדיקות שניידות בטיחות ערכו בכלי רכב פלסטינים ביהודה ושומרון בצד בדיקות כלי רכב בכל ניידות הבטיחות של משרד התחבורה, 2019-2021⁷⁰



בכמחצית מכלי הרכב הפלסטינים התגלו ליקויים שמחייבים תיקון באותו יום; ב-3% מהם הליקויים הצריכו הורדה מיידי של הרכב מהכביש

לפי נתוני התרשים, **בקרב למחצית מכלי הרכב הפלסטינים שנבדקו בשנים 2019-2021 התגלו ליקויים שמחייבים תיקון באותו יום (1,260 כלי רכב). ב-72 מקרים (קרוב ל-3% מכלי הרכב הפלסטינים שנבדקו) הליקויים הצריכו הורדה מיידי של הרכב מהכביש, משמע גרירה של הרכב והודעת אי-שימוש ברכב מסוכן.**

⁶⁸ יוסי שנלר, ראש תחום ניידות, אגף פיקוח ובקרת רכב וארגונים, מינהל התנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. שיחת טלפון, 21 ביוני 2021.

⁶⁹ שם.

⁷⁰ שם.

בכלל ניידות
הבטיחות של משרד
התחבורה היו
ממצאים שונים:
שיעור הבדיקות שבהן
הרכב הורד מהכביש
היה נמוך יחסית
(0.3%) וכך גם שיעור
הבדיקות שמחייבות
תיקון תוך יום אחד:
13%

באותן שנים **בכלל ניידות הבטיחות של משרד התחבורה** (כולל אלו של יהודה ושומרון): בכ-87% מכלל הבדיקות כלי הרכב נמצאו תקינים או שנמצא בהם ליקוי מזערי; בכ-13% מהבדיקות נמצאו ליקויים שמחייבים תיקון בתוך יום אחד; שיעור הבדיקות שבהן הרכב הורד מהכביש (הודעת אי-שימוש ברכב מסוכן) היה 0.3% – נמוך בהרבה מהשיעור ביהודה ושומרון (כאמור 3% בתקופה המקבילה).⁷¹ איננו יודעים האם השיעור הגבוה-יחסית של ליקויי בטיחות חמורים (שמחייבים הורדה מהכביש או שמחייבים תיקון תוך יום) קשור במאפייני הרכב (למשל רכב ישן) או ברמת הפיקוח עליו במהלך הרישוי השנתי.

נסכם כי בסמכותן של ניידות הבטיחות של משרד התחבורה לאתר כלי רכב לא בטיחותיים ולחייב אותם לתקן את הליקויים, ואף להוריד אותם מהכביש, וכי ביהודה ושומרון מדובר בכלי המרכזי לאיתור כלי הרכב הלא תקינים. בהקשר זה נציין כי נכון לשנת 2019 **בכל המדינה פעלו שבע ניידות בטיחות** – חמש מהן מיועדות לבדיקת כלי רכב ושתיים מהן ייעודיות לכלי רכב כבדים; במועד זה חלק מהניידות לא היו מאויישות כנדרש, עקב מחסור בכוח אדם.⁷²

5.3 כלי רכב המיועדים לגריטה (משטובות)

מְשֻׁטוּבוֹת (פירוש המילה בערבית: מְחוּקָה) הן כלי רכב ישראליים פסולים שנחשבים לסיכון בטיחותי וביטחוני למשתמשים בדרך. מדובר באחד מאלו: כלי רכב באובדן גמור, רכב שיצא מכלל שימוש, רכב שלא חידשו את רישיונו 24 חודשים לאחר פקיעתו, ורכב שניתנה לגביו הודעת אי-שימוש כמשמעותם בתקנות התעבורה, תשכ"א – 1961 כפי תוקפן בישראל מעת לעת,⁷³ וכן מסגרת המרכב של רכב כאמור או חלק ממנה.⁷⁴ המשטובות נמכרות לתושבים פלסטינים ובפועל הן ממשיכות לנסוע בכבישי יהודה ושומרון, גם אם הן מסוכנות לנהיגה. המשטובות מורדות מהכביש בהתאם לנוהל של מחוז ש"י; הנוהל מסדיר את תפיסתן, איחסוןן והשמדתן.⁷⁵ בתשובתו לפנייתנו ציין המשרד לביטחון הפנים שמספר המשטובות שנעות בצירים הבינעירוניים גדל.⁷⁶ להלן בתרשים 7 נתונים על כך.

⁷¹ שם.

⁷² אסנת אלגום-מזרחי, **מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, עמ' 47.

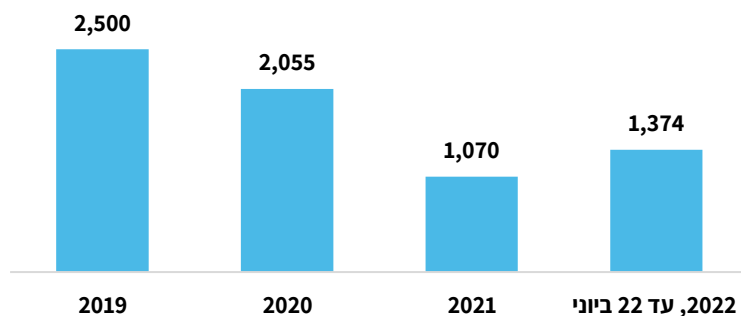
⁷³ **תקנות התעבורה, תשכ"א-1961, ס' 308.**

⁷⁴ הקריטריונים לקביעת רכב פסול נקבע בס' 1 **לא בדבר העברת טובין (יהודה ושומרון) (מס' 1252)**, התשמ"ח-1988, **תקנות בדבר העברת טובין (החזקת רכבים פסולים)**.

⁷⁵ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי גנה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

⁷⁶ המשרד לא העביר נתונים על כך. שם.

תרשים 7: תפיסת כלי רכב שנועדו להורדה מהכביש (משטובות), 2019-2021⁷⁷



מספר המשטובות שנתפסו במחוז ש"י, קטן בהדרגה מ-2,500 בשנת 2019 ל-1,070 בשנת 2021. בעקבות החלטת מפקד המחוז המגמה השתנתה ומתחילת שנת 2022 עד היום נתפסו קרוב ל-1,400 משטובות.

לפי נתוני הטבלה, בשנים האחרונות מספר המשטובות שנתפסו קטן בהדרגה: מ-2,500 בשנת 2019, דרך 2,055 בשנת 2020 ל-1,070 בשנת 2021; כלומר מספר התפיסות קטן לפחות ממחצית התפיסות בשנת 2019;⁷⁸ אין בידינו הסבר לירידה במספר התפיסות, אך לדברי סנ"צ יצחק שרעבי, קצין את"ן ש"י, בשנת 2022 מפקד המחוז קבע כי תפיסת המשטובות היא יעד מרכזי ובעקבות כך גדל מספר התפיסות: עד 22 ביוני 2022 נתפסו במחוז 1,374 משטובות.⁷⁹

בהקשר לכלי רכב שאינם תקינים והם אמורים לרדת מהכביש נכתב בדוח מבקר המדינה משנת 2018 כי **לנוכח היעדר הסנכרון בין מערכת המחשוב של המשטרה לזו של המנהל האזרחי, אין למשטרה מידע על כלי רכב שהורדו מהכביש והם מסוכנים למשתמשי הדרך**.⁸⁰ נכון למועד כתיבת המסמך הפער הזה בהעברת נתונים למשטרה עדיין לא תוקן.⁸¹

⁷⁷ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.

⁷⁸ שם.

⁷⁹ סנ"צ יצחק שרעבי, קצין את"ן ש"י, משטרת ישראל, שיחת טלפון, 22 ביוני 2022.

⁸⁰ מבקר המדינה, דוח שנתי 68ב, **מחוז שומרון ויהודה (ש"י) של משטרת ישראל**, 16 במרץ 2018.

⁸¹ תשובת המשרד לביטחון הפנים לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נכתבה על ידי עו"ד יעל טלמון ממדור ייעוץ משפטי וחקיקה, אגף התנועה הארצי, משטרת ישראל. התשובה הועברה בדוא"ל על ידי נגה ספרא, יועצת השר לביטחון הפנים, 23 במאי ו-1 ביוני 2022.