

אחריות המשתמשים

בדרך והחוק במרחב

התעבורתי

המרחב התעבורתי הוא חלק ממצאות חיינו, השימוש במרחב התעבורתי הכרחי אך קיימת סכנה למעורבות בתאונות דרכים הנובעת מהאינטרקציה בין נהגים להולכי רגל ונהגים האחרים. במרחב התעבורתי נעים **משתמשי דרך** שונים: הולכי רגל, נוסעים ברכב, נהגים, רוכבי אופניים ורוכבי אופנים חשמליים ורכינע לסוגיו. גם בקרב משתמשי דרך אלה יש חלוקה לסוגים שונים כגון: הולכי רגל מבוגרים, ילדים, קשישים, הולכי רגל המלווים בבעלי חיים, בעלי צרכים מיוחדים. נהגים צעירים, נהגים חדשים וותיקים, נהגי רכב פרטי, נהגים המשתמשים ברכב לצורכי עבודה ומסחר נהגי תחבורה ציבורית, נהגי משאיות, נשים וגברים.

בהגדרת החוק **משתמש** הוא כל **עובר דרך** הנוסע, הולך או עומד בדרך.

על המשתמש חלה חובה לציית להוראות **החוק** המגדירות באופן מדויק כיצד יש להשתמש בדרך.

על פי הוראות המחוקק **דרך** כוללת: מסילת ברזל, רחוב, סמטה, מעבר, גשר או כל מקום שיש לציבור זכות לעבור בו.

חוקי התעבורה ותקנות התעבורה שכל אחד מעוברי הדרך חייב לציית להם מתוקף היותם חוק באים להסדיר את ההתנהגות הרצויה בדרך, ליצור אחידות וליצור שפה משותפת במרחב התעבורתי, ובכך להבטיח את שלומם ובטיחותם של עוברי הדרך. כמו כן, קיימת **אכיפה** של החוקים, ונהוגה שיטת הנקודות, הקובעת עונשים מצטברים לעבריינים סדרתיים. חוקי התעבורה אינם שרירותיים, אלא נמצאים בזיקה לעקרונות הבסיסיים **להתנהגות בטיחותית בדרכים** ומטרתם להגן על המשתמשים במרחב התעבורתי (**פירוט בפרק הבא**)

אחריות המשתמשים בדרך

בחוקי התעבורה קיימות תקנות המסדירות את אחריות המשתמשים בדרך :

תקנה 21

(א) כל עובר דרך חייב להתנהג בזהירות.

(ב) כל עובר דרך חייב להתנהג באופן שלא –

- (1) יקפח זכותו של אדם להשתמש שימוש מלא באותה דרך;
- (2) יגרום נזק לאדם או לרכוש ולא יתן מקום לגרום נזק כאמור;
- (3) יפריע את התנועה ולא יעכבנה;
- (4) יסכן חיי אדם.

(ג) לא ינהג אדם רכב בקלות ראש או בלא זהירות, או ללא תשומת לב מספקת בהתחשב בכל הנסיבות ובין השאר בסוג הרכב, במטענו, בשיטת בלמיו ומצבם, באפשרות של עצירה נוחה ובטוחה והבחנה בתמרורים, באותות שוטרים, בתנועת עוברי דרך ובכל עצם הנמצא על פני הדרך או סמוך לה ובמצב הדרך.

אחריות האדם היא בפני עצמו, ולתוצאות מעשיו. כך גם אחריותו בנוגע לאחרים ולסביבתו. ניתן למצוא בכל סעיף בתקנה ביטוי לתפיסות השונות בנוגע למושג אחריות. גם בחוקים האחרים מתקיים ביטוי זה.

מתוך: דן ענבר /אחריות

לקט תפיסות לגבי המושג אחריות:

- מוכנות לשאת בתוצאות של מעשה שעשית א/או להיות שותף לביצועו ו/או להחלטה לעשותו.
- נכונות לתת את הדין.
- הכרת האדם בכך שקיים קשר בין החלטותיו ומעשיו - לבין תוצאותיהם.
- נכונות לשמור בכל עת ובכל מצב על עקרונות מוסריים וחברתיים.
- קבלת החלטה מתוך חופש
- נטל ההכרעה
- נשיאה בתוצאות או יכולת נשיאה בתוצאות
- הרגשת מחויבות לגבי התוצאה
- תחושה פנימית של היחיד שלפעולותיו תוצאות שהוא גרמן.
- יכולתו וכושרו של האדם לראות את ההיבטים ואת הצדדים השונים בקבלת החלטות ובביצוען.
- הרגשת מחויבות לנקיטת פעולה.
- הרגשת שייכות
- מצב שבו אדם נותן דין וחשבון של מעשיו.

כמו כן קיימות תקנות נוספות לחובת הזהירות הכללית המפרטות את חובתם של הנהגים במרחב התעבורתי:

- *אחריות לרשיון נהיגה תקף
- *אחריות לביטוח רכב תקף.
- *אחריות לתקינות הרכב
- *אחריות הנהג כלפי הולכי הרגל ואחריות הולכי הרגל
- *אחריות הנהג כלפי נהגים אחרים
- *אחריות הנהג כלפי משתמשי דרך אחרים

אחריות לרישיונות ולביטוחים

סעיף 10. איסור לנהוג בלי רשיון נהיגה

(א) לא ינהג אדם רכב מנועי אלא אם הוא בעל רשיון נהיגה תקף לרכב מאותו סוג, שניתן על פי פקודה זו, ולא ינהג אדם אלא בהתאם לתנאי הרשיון זולת אם פוטר מחובת רשיון נהיגה ובמידה שפוטר.

(ב) בעל רכב ומי שהשליטה על הרכב בידו לא ירשה לנהוג ברכב למי שאינו רשאי לפי סעיף קטן (א) לנהוג בו, ובלבד שלא יהיה בעל רכב או מי שהשליטה על הרכב בידו אחראי בעד נהיגתו על ידי אדם שאינו רשאי לנהוג בו, אם הוכיח שנקט בכל האמצעים הסבירים כדי שאותו אדם לא יוכל לנהוג ברכב.

(ג) לענין סעיף זה, אין נפקא מינה אם הרכב רשום בארץ או בחוץ-לארץ.

אחריות לתקינות הרכב

תקנה 27. מצב כללי של הרכב

- (א) לא ינהג אדם רכב כשהרכב נמצא במצב העלול לסכן עוברי דרך.
- (ב) לא ינהג אדם רכב אלא אם מבנהו של הרכב, ציודו סימונו ונשיאת מטענו הם בהתאם להוראות הפקודה או תקנות אלה, לרבות תנאים בהיתר וברשיון.
- (ג) לא ינהג אדם רכב כאשר הרכב במצב השולל מהנהג שליטה בו.
- (ד) לא ינהג אדם רכב שבו הוגבלה בכל אופן שהוא, למעט הגבלה זניחה, יכולתו לראות את הדרך והתנועה בה מן השמשה הקדמית של הרכב או האחורית או זו שלצד הנהג או זו שלצד הנוסע במושב הקדמי.
- (ה) על אף האמור בתקנת משנה (ד) מותר לנהוג ברכב שבו קיימת הגבלת ראות מן השמשה האחורית, אם מותקנות ברכב, מכל שנת ייצור, מראות תשקיף.
- (ו) לא יתקין אדם ברכב מכשיר או אבזר המשבש או העלול לשבש מכשיר אכיפה ובכלל זה שיבוש היכולת לזהות את הרכב, ולא ינהג אדם ברכב שיש בו מכשיר כאמור.

תקנה 309. שימוש ברכב שניזוק

(א) בעליו של רכב, קצין בטיחות או מי שהשליטה על הרכב בידו, לא ישתמש ברכב ולא ירשה לאחר להשתמש בו אם נגרם בו נזק למערכת ההיגוי, לבלמים, לשלדה, לקורת האורך, לקורת הרוחב, לחלקי המרכב שמעבר לקו ציר הגלגלים הקדמיים והאחוריים, למסגרת גג המרכב, לרצפת המרכב בתא הנוסעים או למערכת המתלים הקדמיים והאחוריים או נזק שגרם לפתיחת כריות אוויר, אלא לאחר שהרכב תוקן במפעל וניתנה עליו תעודת בדיקה בידי מנהל מקצועי של מפעל בודק הערוכה לפי טופס 1 שבתוספת השלוש עשרה (להלן - תעודת בדיקה).

מדרג הציות והתמרורים כחלק ממערכת החוקים

תקנה 22. ציות לתמרורים

(א) עובר דרך חייב לקיים את ההוראות הניתנות בתמרור, אולם תהיה הגנה טובה לנאשם אם יוכיח שהתמרור הוצב, סומן או נקבע שלא כדין.

(ב) האותות הניתנים על ידי רמזור, למעט אור צהוב מהבהב, יהיו עדיפים על כל תמרור הקובע מתן זכות קדימה.

תקנה 23. ציות לשוטר, פקח ועובד חברת נתיבי ישראל בע"מ

(א) עובר דרך חייב לציית -

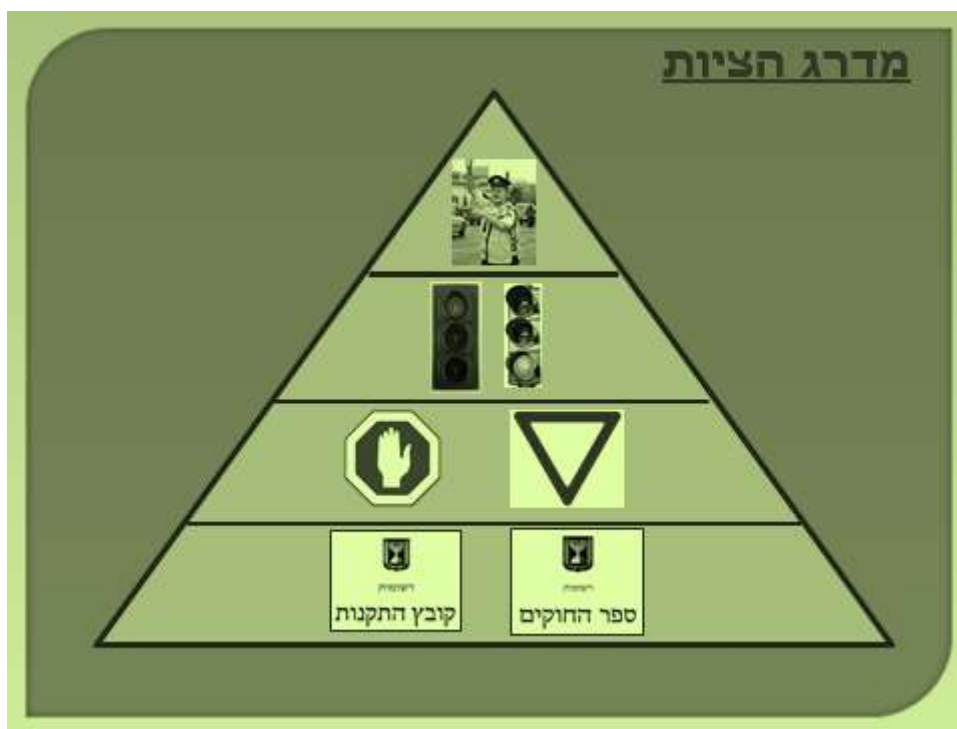
(1) להוראות שנותן שוטר במדים, שוטר שהזדהה בתעודת מינוי, או אדם הנמנה עם הג"א כשהוא בתפקיד רשמי בפועל מטעם משטרת ישראל ובמדים, או שיש עליו סימן זיהוי חיצוני בולט אחר שאושר, או שוטר צבאי במדים או פקח עירוני במדים שהוא עובד רשות מקומית שהוסמך בידי מפקד מחוז או ראש אגף התנועה במשטרת ישראל לאחר שקיבל הכשרה מתאימה (בתקנה זו - פקח עירוני);

(1א) להוראות שנותן עובד במדים של רשות תימור מקומית או מטעמה, שהוסמך לכך בידי מפקד מחוז או ראש אגף התנועה במשטרת ישראל לאחר שקיבל הכשרה מתאימה, לצורך הכוונת התנועה במקום שבו מבצעת רשות התימור המקומית עבודת סלילה או אחזקה של כביש המצוי בתחומה;

(2) לאותות הניתנים על ידי שוטר במדים או על ידי שוטר צבאי במדים או על ידי פקח עירוני או ע"י עובד חברת נתיבי ישראל בע"מ או על ידי עובד נת"א במדים;

(ב) הציות כאמור חובה הוא אף אם ההוראה או האות הם בניגוד לתקנות או בניגוד לתמרורים או להוראות כלליות אחרות בעניין סדרי תנועה שניתנו על ידי כל רשות מוסמכת לכך.

(ג) תמרור נייד שהוצב בדרך על ידי שוטר יראוהו כתמרור שהוצב כדין.



תמרור:

כל סימון, אות או איתות לרבות רמזור, שקבעה רשות התימרור המרכזית ואשר הוצב או סומן על פי הסמכה או על פי הוראה מאת רשות התימרור כדי להסדיר את התנועה בדרכים או כדי להזהיר או להדריך עוברי דרך.

מדוע אנשים לא מציתים לחוקי התעבורה:

לצערנו, אנו מוצאים עוברי דרך רבים שאינם מציתים לחוקי התעבורה, ובכך מוגעים בעצמם ובאחרים. ישנן סיבות רבות ומגוונות לאי-ציות לחוקי התעבורה ולתקנות, חלק מהסיבות קשור לגורמים אישיים ולגורמים הקשורים לאישיות של עוברי הדרך (כעס ורוגז, תחרותיות, נטילת סיכונים, פחד וחרדה ועוד). גורמים אחרים קשורים לעמדה שיש לאדם כלפי חוקים מסוימים, לגורמה השלטת בחברה כלפי חוק מסוים או כלפי חוק מחייב ולנטייה עבריינית כוללת. סיבות אחרות קשורות לגורמי מדיניות, כמו מדיניות אכיפה ומדיניות ענישה. בהקשר זה ניתן לברר עם בני הנוער את יחסם לחוקים בכלל ולמידת הציות להם.

♦ נורמות חברתיות, לחץ חברתי, קונפורמיות והתנהגותו של אדם

המושג **נורמה חברתית** פירושו תקן להתנהגות המקובלת בחברה. המושג מתייחס לכללי התנהגות קבועים, המקובלים בקבוצה או בתרבות מסוימת בניסיונות מוגדרות. אנשים שאינם נוהגים לפי הנורמה נחשבים לחריגים או לסוטים. הנורמה מכתיבה לאדם כללי התנהגות המקובלים בחברתו או בקבוצתו, ומונעת ממנו את הצורך לשקול כל פעם מחדש כיצד עליו לפעול ומה עליו לצפות מאחרים. נורמה איננה חוק כתוב, לפעמים היא זהה לציווי החוק, ולפעמים מנוגדת לו וחזקה ממנו. נורמה היא גם הציפייה הבלתי כתובה מחברי הקבוצה שיתנהגו כך ולא אחרת. כל קבוצה מפתחת את המערכת הנורמטיבית שלה בהתאם לצרכיה, למטרותיה ולאורח חייה.

לדוגמה: כאשר החוק קובע מהירות נסיעה מרבית של 80 או 90 קמ"ש, אבל קבוצת צעירים קובעת נורמה שלפיה 'ראוי לנסוע במהירויות גבוהות', הנורמה הקבוצתית עלולה להשפיע על הנהג הצעיר יותר מאשר החוק הכתוב.

לעיתים, הנורמה היא גלויה, חד-משמעית ומפורשת ('אצלנו נוהגים כך וכך'). אך היא גם יכולה להיות מוסווית וקשה לאיתור. אין ספק, שככל שהנורמה גלויה יותר, קל יותר לחבר חדש בקבוצה לסגל לעצמו את ההתנהגות המקובלת על השאר.

קיימות נורמות רבות, המשותפות לקבוצות רחבות ביותר, ולפעמים אף לחברות שלמות. נורמות כלליות מסוג זה מכנים לפעמים בשם 'ערכי יסוד' ו'ערכים עליונים'. בכל מקרה, ניתן לזהות נורמות בכל תחומי ההתנהגות והחיים בצוותא.

מדוע מקפיד כל כך אדם לנהוג לפי הנורמות המקובלות בחברתו או בקבוצתו? מדוע הוא חושש לחרוג מן המסגרת המקובלת? היש בכלל יתרונות לנורמה שכה מקפידים לשמור עליה? התשובה על השאלה האחרונה היא בדרך כלל חיובית. קבוצת אנשים הפועלת להשגת מטרה מסוימת נתקלת לעיתים בקשיים בעת הניסיונות להשגת המטרה. מתברר לחברי הקבוצה, כי התנהגויות מסוימות מקילות עליהם את השגת

המטרה, ולכן הם מאמצים לעצמם כללי התנהגות אלה ומקפידים לשמור עליהם. הנורמות מאפשרות, אם כן, לגבש יחסים שיסייעו להשיג את יעדי הקבוצה. לדוגמה: בקבוצה התגבשה נורמה שאין מאחרים למפגשי הקבוצה וכל מי שצפוי לאחר מודיע על כך לקבוצה מראש, וזאת כדי שהאווירה בקבוצה תהיה טובה יותר והקבוצה תפעל ביעילות. ועוד דוגמה: בין חברי הקבוצה, אשר רובם זוכים בתקופה זו לקבל את רשיון הנהיגה, התגבשה נורמה שאין מדרבים את הנהג לנהוג מהר ואין דוחקים בו. סיבה נוספת להיענותם של אנשים לנורמות החברתיות, קשורה לרצון להימנע מתגובותיהם השליליות האפשריות של חברי הקבוצה אם הם לא ימלאו אחר הנורמות. הסטייה מהנורמה עלולה לעורר תרעומת ואף ענישה מצד חברי הקבוצה האחרים.

לעיתים עשויה הסטייה מהנורמה להעמיד אדם באור מגוחך ולהביכו ('יורם', 'חנון').

אם כן, צורות התנהגות רבות אינן אלא מוסכמות חברתיות.

התנהגות הנחשבת לנורמטיבית בקבוצה אחת, יכולה להיחשב לא-נורמטיבית ואף חריגה בקבוצה אחרת. רוב הקבוצות מחייבות את חבריהן להיענות לנורמות הקבוצתיות כתנאי הכרחי להשתתפות בקבוצה. השפעת הנורמה הקבוצתית חזקה במיוחד בגיל הנעורים. השאיפה של אדם מתבגר להשתייך, להיות IN, להיות אהוב ומקובל על בני גילו, יש בה כוח רב עד מאוד. החוקים הבלתי-כתובים של הקבוצה, הנורמות שלה, מהווים עבור הפרט מדריך מרכזי להתנהגותו.

הנורמה החברתית נחוזה להיווצרות יחסים תקינים בין אנשים ולהשגת יעדי הקבוצה. היא מקילה על ההסתגלות באמצעות ההדרכה של חברי הקבוצה כיצד להתנהג ומה לצפות מאחרים. מבחינה זו הנורמה היא מעין 'תמרוך דרך', המכוון את חברי הקבוצה.

מבוסס על הפרק 'ציות ואי ציות לחוקים' מתוך: יחידת ההוראה 'אנשים שונים באמצע הדרך', 2007 (בהדפסה)

קונפורמיות

קונפורמיות היא נטייתו של האדם להיכנע ללחץ קבוצתי, המביא לעיוות שיפוטו העצמי והתנהגותו. לחץ הקבוצה גורם לאדם לשפוט, לחשוב ולהתנהג בדרך שהקבוצה מצפה ממנו, וזו איננה תמיד מתאימה, ולפעמים אף נוגדת את מניעיו והגיונו-הוא. האדם עשוי גם להימנע מפעולה מסוימת שברצונו לעשות, או מדבר מסוים שברצונו לומר, משום שאינם הולמים את המוסכמות הנהוגות בקבוצתו.

לעיתים, גורם לחץ הרוב על היחידים בקבוצה להתנהג בהתאם לרצון הרוב. נקיטת עמדה או התנהגות התואמת את זו של הרוב עשויה לנבוע מכך, שהמיעוט השתכנע שהרוב אכן צודק, אך יכולה גם לנבוע מחשש מפני סנקציות שליליות, כמו לעג, עונשים ודחייה, העלולים לפגוע במיעוט אם לא יביע את עמדת הרוב. לעיתים, נכנע המיעוט ללחץ הרוב, על-אף שהוא מתנגד לעמדה שבה דוגל הרוב או למעשיו של הרוב בקבוצה.

לעיתים, הלחץ הקבוצתי לציית לנורמה הנו ישיר (אמירה מפורשת וכד'), ולעיתים הלחץ הוא עקיף (מבטים, רמזים דקים וכו'), או אף סמוי לחלוטין – מורא הקבוצה.

קונפורמיות נוצרת כאשר אנשים משנים את תפיסותיהם, עמדותיהם או התנהגותם, כך שיתאימו לנורמות הקבוצתיות. מצבי קונפורמיות שכיחים מאוד בחיי היום-יום: אנשים נוטים להימנע מהפרת נורמות קבוצתיות, בידיעה שהקול החרג אינו אהוד. **הקונפורמיות יכולה לעיתים, להשפיע על התנהגותו של פרט גם אם הקבוצה אינה נכחת פיזית במקום.**

התנהגות קבוצתית הומוגנית או עמדות קבוצתיות אחידות אינן מצביעות בהכרח על קונפורמיות. כדי לסווג התנהגות כקונפורמית, היא חייבת לכלול ויתור או כניעה, מודעת או בלתי-מודעת, של היחיד לקבוצה, לעיתים בלוויית קונפליקט מסוים. הקונפליקט במקרה זה הוא בין רצונו של הפרט לנהוג בצורה מסוימת לבין ההתנהגות שהקבוצה כפה עליו. במילים אחרות, התנהגות קונפורמית היא התנהגות של פרט הנכבעת מלחץ של הסביבה, בעוד שללא הלחץ היה מתנהג אחרת.

- יש להבחין בין קונפורמיות המערבת שינוי תפיסתי או קוגניטיבי לבין קונפורמיות שהיא פשוט צייתנות פומבית או התנהגותית - 'הליכה בתלם'. בסוג הראשון 'מושפעים' האנשים מהקבוצה, משתכנעים, משנים את עמדתם ומתאימים אותה לעמדת הרוב. לעומת זאת, הקונפורמים הם אלה שאינם רוצים להיות יוצאי דופן ומעדיפים שלא להפר את הנורמה.

קונפורמיות

קונפורמיות היא נטייתו של האדם להיכנע ללחץ קבוצתי, המביא לעיוות שיפוטו העצמי והתנהגותו. לחץ הקבוצה גורם לאדם לשפוט, לחשוב ולהתנהג בדרך שהקבוצה מצפה ממנו, וזו איננה תמיד מתאימה, ולפעמים אף נוגדת את מניעיו והגיונו-הוא. האדם עשוי גם להימנע מפעולה מסוימת שברצונו לעשות, או מדבר מסוים שברצונו לומר, משום שאינם הולמים את המוסכמות הנהוגות בקבוצתו.

לעיתים, גורם לחץ הרוב על היחידים בקבוצה להתנהג בהתאם לרצון הרוב. נקיטת עמדה או התנהגות התואמת את זו של הרוב עשויה לנבוע מכך, שהמיעוט השתכנע שהרוב אכן צודק, אך יכולה גם לנבוע מחשש מפני סנקציות שליליות, כמו לעג, עונשים ודחייה, העלולים לפגוע במיעוט אם לא יביע את עמדת הרוב. לעיתים, נכנע המיעוט ללחץ הרוב, על-אף שהוא מתנגד לעמדה שבה דוגל הרוב או למעשיו של הרוב בקבוצה.

לעיתים, הלחץ הקבוצתי לציית לנורמה הנו ישיר (אמירה מפורשת וכד'), ולעיתים הלחץ הוא עקיף (מבטים, רמזים דקים וכו'), או אף סמוי לחלוטין - מורא הקבוצה.

קונפורמיות נוצרת כאשר אנשים משנים את תפיסותיהם, עמדותיהם או התנהגותם, כך שיתאימו לנורמות הקבוצתיות. מצבי קונפורמיות שכיחים מאוד בחיי היום-יום: אנשים נוטים להימנע מהפרת נורמות קבוצתיות, בידיעה שהקול החרוג אינו אהוד. **הקונפורמיות יכולה לעיתים, להשפיע על התנהגותו של פרט גם אם הקבוצה אינה נוכחת פיזית במקום.**

התנהגות קבוצתית הומוגנית או עמדות קבוצתיות אחידות אינן מצביעות בהכרח על קונפורמיות. כדי לסווג התנהגות כקונפורמית, היא חייבת לכלול ויתור או כניעה, מודעת או בלתי-מודעת, של היחיד לקבוצה, לעיתים בלתי-קונפליקט מסוים. הקונפליקט במקרה זה הוא בין רצונו של הפרט לנהוג בצורה מסוימת לבין ההתנהגות שהקבוצה כופה עליו. במילים אחרות, התנהגות קונפורמית היא התנהגות של פרט הנובעת מלחץ של הסביבה, בעוד שללא הלחץ היה מתנהג אחרת.

- יש להבחין בין קונפורמיות המערבת שינוי תפיסתי או קוגניטיבי לבין קונפורמיות שהיא פשוט צייתנות פומבית או התנהגותית - 'הליכה בתלם'. בסוג הראשון 'מושפעים' האנשים מהקבוצה, משתכנעים, משנים את עמדתם ומתאימים אותה לעמדת הרוב. לעומת זאת, הקונפורמים הם אלה שאינם רוצים להיות יוצאי דופן ומעדיפים שלא להפר את הנורמה.

- הנטייה החזקה לקונפורמיות נובעת מגורמים רבים, שהחשובים ביניהם הם הצורך להיות אהוד, מקובל וצודק. במקרים רבים מטרת הקונפורמיות היא לזכות באהדת הסובבים אותנו, והיא נובעת מלחץ חברתי-נורמטיבי, המביא לשינוי התנהגות במטרה למלא את ציפיות הזולת. אלא, שלעיתים חש הפרט שהקבוצה טועה, והוא מוצא עצמו בקונפליקט גדול בין הרצון להיות אהוד לבין להיות צודק.

בחברות שבהן תלויים מאוד הפרטים זה בזה, הלחץ לקונפורמיות, כנראה, גדול יותר. כך גם בחברות / קבוצות שבהן הלכידות גבוהה, ובחברות שערכיהן שיתופיים לעומת תרבויות שמדגישות ערכים של אינדיבידואליזם.

משתנים רבים משפיעים על מידת הקונפורמיות והם קשורים לאפיוני הקבוצה, לאפיוני המשימה שיש לבצע ולאפיונים שונים של הפרט. צריך גם לזכור, שהמיעוט בקבוצה אינו בהכרח קונפורמי וכנע. במצבים מסוימים יכול המיעוט להשפיע באופן ממש על עמדותיו של הרוב. המיעוט גורם לחברי הקבוצה לחוש ספקות ונותן להם לגיטימציה להביע אותם, ועשוי להוביל את הרוב לבחינה מחודשת של עמדותיו. על מנת שמיעוט ישפיע, עליו להיות עקיב בעמדותיו, ולהפגין ביטחון עצמי תוך נטילת סיכון שיתבטא ב'מחיר' שהוא עלול לשלם לנוכח עמדת חברי הקבוצה.

♦ התנהגות האדם בדרך: זיקות גומלין בין חוקים לבין נורמות

האדם מושפע ומתנהג בדיקה לתכונותיו, לדחפיו, לחולשותיו ולנטיותיו. יחד עם זאת, צריך להבין, שהאדם אינו חי לבדו בעולם, והוא מושפע מהחברה ומהתרבות הסובבים אותו, מחוקים, מכללים, מערכים, ממוסכמות ומדמוסי התנהגות מקובלים.

גם את עברות התנועה שמבצעים אנשים נוהגים לייחס לאישיותם של אותם אנשים: לדחפים, לחולשות, לרמה המוסרית ולמחויבות. עם זאת, ההיקף העצום של עברות התנועה אינו מרשה לנו להסתפק בהסבר על תכונות הפרט. כנראה, שלפנינו תופעה חברתית, ויש לבדוק את שורשיה החברתיים. יש לבדוק אם קיימות סיבות חברתיות היוצרות את הרקע לצמיחת ההתחמקות מחוקי התנועה, והאם נפוצו בציבור והשתלטו נורמות המחלישות את תוקפם של אותם חוקים.

כאשר אדם בודד או הציבור כולו מעריכים את תרומתו של חוק, מכבדים אותו, מצייתים לו ומתנהגים על-פיו, ניתן לומר שהחוק 'הופנם', כלומר, הפך לחוק פנימי מחייב, והציות לו אינו מושפע או תלוי בעונש חיצוני המוטל על המפר אותו.

לעומת זאת, ישנם חוקים, ביניהם לא מעט מחוקי התעבורה, אשר אינם זוכים לכבוד רב בקרב הנהגים, הנוטים להפר אותם ביתר קלות (למשל, חנייה במקומות אסורים).

אי-חגירת חגורות בטיחות במושב האחורי, נסיעה במהירות גבוהה מהמותר). לעיתים, התופעה היא מצומצמת ולעיתים היא נחלת הציבור כולו או כמעט כולו, והיא נשענת על נורמה מגובשת למדי שהשתרשה בציבור, והמתייחסת לחוק ספציפי או אף לנורמה המתייחסת לציות לחוקי התעבורה בכלל.

במחקרים שונים נמצא, שגם על משתמשי הדרך השונים, נהגים והולכי רגל כאחד, חלה השפעה קבוצתית. אפילו נהגים הנמצאים לבד במכוניתם מושפעים מנורמות קבוצתיות שונות, המכתיבות את אופן התנהגותם בדרך.

במקרים לא מועטים ההתרחשות בעת השימוש בדרך היא חברתית-קבוצתית באופן מלא, כשקבוצת אנשים נוטלת חלק פעיל באותה סיטואציה. לדוגמה: קבוצת חברים שנוסעת יחד ברכב פרטי, וחבריה מנסים להשפיע על מהירות נסיעתו של הנהג; קבוצת ילדים הולכי רגל שצריכה להגיע למקום כלשהו ועליה להחליט על מסלול ההליכה, על מקום ואופן החציה, ועל עיתויה; נסיעה באוטובוס, שהיא סיטואציה קבוצתית, בוודאי אם קיימת היכרות וזיקה בין הנוסעים.

נמצא, שבמסגרת הקבוצה נוטים אנשים לטול סיכונים במידה רבה יותר. התופעה נקראת 'מענק סיכון', והיא אותה במצבים היפותטיים ובמצבי אמת כאחד. ישנם כמה הסברים לנטייה זו:

פיזור אחריות - לפי הסבר זה, ההחלטה הקבוצתית משחררת את האדם מאחריות אישית. גם לאחר כישלון אי-אפשר להצביע על חבר זה או אחר כאחראי לכישלון, ולכן מרשים לעצמם חברי הקבוצה להסתכן יותר. **היכרות עם הבעיה** - הסבר זה מניח, כי בעקבות הדיון הקבוצתי לומד האדם להכיר את הבעיה על כל צדדיה ומסתכן יותר. להסבר זה מגבלות רציניות, שכן, לא ברור מדוע הכרת הבעיה מובילה אותו דווקא ליתר העזה ולא ליתר הססנות.

הסבר משכנע - קיימת הנחה, כי אנשים שמסתכנים יותר הם בעלי תכונות מנהיגות בולטות יותר, והם משכנעים את יתר חברי הקבוצה בצדקת עמדותיהם.

הערך התרבותי - לפי הסבר זה, הסתכנות או הססנות הן ערכים בתרבותנו. משלמד אדם כי חבריו מעזים יותר ממנו, כשהערך התרבותי מעודד העזה, הוא מציג עמדות של יתר-הסתכנות, כדי לא לפגור אחרים. הסברים אלה יכולים להאיר התנהגויות קבוצתיות שונות אצל משתמשי הדרך, נהגים והולכי רגל כאחד.

מדוע אנשים לא מצייתים לחוקי התעבורה?

רוב בני האדם מכבדים בדרך כלל את החוק ומצייתים לו. לא כך הדבר ביחס לחוקי התעבורה, על-אף העובדה שהם קשורים לדיני נפשות.

חשוב להבין, שבמשטר דמוקרטי מותנה תפקודם היעיל של מנגנוני השלטון בהסכמת האזרחים לשתף פעולה עם אותם מנגנונים. תמיכת הציבור מחזקת את תוקפם של החוקים, ההסדרים, המנגנונים ועוד. חוקי התעבורה רגישים במיוחד להתנהגות הציבור, כי תפקידם להסדיר את התנהגות האזרח במצבים שבהם הוא ניד ואנונימי-יחסית. שני התנאים הללו מקשים על האכיפה של חוקי התעבורה. מידת התמיכה של הציבור בחוקים מוצאת את ביטויה בנורמות בחברה. ניתן לומר, שבדרך כלל אין בציבור הישראלי אווירה התומכת באכיפת חוקי התעבורה, אלא להיפך. לרוב מתייחס הציבור הרחב אל חוקים אלה כאל מטרד, אשר בלית ברירה נאלצים להסתדר עמו. הציבור אומנם 'מסתדר', וכתוצאה מכך נוצרים דמוסים של התחמקות מציות לחוקי התעבורה, אשר במרוצת הזמן הולכים ונעשים ממוסדים לא פחות מהחוקים עצמם. הניסיון להבין את אי-הציות לחוק של עוברי הדרך השונים ואת המניעים לכך מתייחס לשלושה גורמים עיקריים: גורמים אישיותיים, גורמים חברתיים, וגורמים הקשורים למדיניות.

א. גורמים אישיותיים

■ מאפיינים נסיבתיים של עוברי הדרך

לרוב האנשים אין כוונה מפורשת להתנהג בחוסר זהירות בכביש, וכמוכן שלא לפגוע ברכוש, בבני אדם או בבעלי חיים. אבל גורמים שונים, בחלקם זמניים או מקריים, משפיעים על התנהגותם בדרך, לדוגמה: אי-ידיעת החוק או חוסר הבנתו; בלבול או התרגשות כתוצאה מחוסר ניסיון; כעס ורוגז; פחד וחרדה; חיפזון - כתוצאה מתכנון זמן לקוי; קשב וריכוז - כתוצאה ממצב נפשי או גופני; לחץ קבוצתי ועוד.

תחושות מסוגלות עצמית ושליטה במצבי הדרך

לאדם יש צורך פסיכולוגי להאמין שהוא נמצא בשליטה. מידת השליטה והמסוגלות שאנו מאמינים שיש לנו במצבי תנועה בכביש חשובה להערכה שלנו את מידת הסיכון שבה אנו נמצאים. לעיתים נוטלים עוברי הדרך סיכון מתוך כוונה לבדוק את תחושת השליטה והמסוגלות שלהם ולהעמיד אותה במבחן, ללא התחשבות במצב הדרך ובחובתם לציית לחוק, לדוגמה: הולכי רגל רצים במהירות וחוצים כביש בהנחה שהם בשליטה ויסיקו לעבור לפני המכונית המתקרבת; נהג שנוסע במהירות או לא שומר מרחק, בהנחה שהוא שולט במכוניתו. במקרים אלו מתקשים עוברי הדרך להבין את מידת הסיכון בגלל הערכה מוטעית של המסוגלות העצמית שלהם ובגלל זלזול בחוקי התנועה.

■ עמדה כלפי חוקי התעבורה והשפעתה על ההתנהגות

אי-הציות לחוקי התעבורה קשור לעמדה של אדם כלפי חוקים מסוימים ולנורמה השלטת בחברה. מסתבר, כי נהגים אשר מאמינים כי נהיגה על-פי חוקי התנועה יכולה לצמצם תאונות דרכים אכן נוטים לציית לתמרור 'עצור' בכל מצב, אינם נוהגים אחרי שתיית משקאות חריפים, אינם עוקפים על פס לבן וכו'. יש

להניח, כי גם הולכי רגל אשר מאמינים שיש לציית לחוקי התנועה, והם בעלי עמדות שנוטות לציית, יתנהגו על-פי החוקים. נמצא, כי נהגים רבים אינם נכונים לייחס לחוקי התעבורה משמעות של חוקים מחייבים. המשתנה אשר מדריך את התנהגותו של הנהג על הכביש הוא, בעיקר, המשתנה המצבי - הזדמנות לעבור עברה או הסיכוי הנמוך להיתפס, והם המכתיבים לנהג אם לשמור על החוק.

■ בחירה מודעת בעברה על חוקי התנועה

לעיתים ישנה כוונה מודעת בבסיס אי-הציות לחוק, ולא ניתן תמיד לייחס את העברות לנסיבות או ליד המקרה. לדוגמה: הסעת מספר נוסעים כפול מן המותר על-פי הרישיון. גם אם אין לנהג כוונה מפורשת לפצוע או להרוג את הנוסעים ברכב או את ההולכים ברגל. בהתנהגות זו מביע העבריין זלזול מוחלט בחוקי התנועה. הוא אומנם מודע לסכנה, אך מוכן להסתכן וכופה זאת גם על הזולת. הציבור רואה עברות אלו בחומרה, אם כי רבים מוכנים מדי פעם לעבור עליהן.

■ עמדה סלחנית כלפי עבריינות תנועה

אי-הציות לחוקי התנועה נתפס אצל רבים כזלזול וכרשלנות, לעיתים כמעשה גבורה, אך לא כעברה על חוק. יש חוקים שאי-הציות להם אינו נתפס כעברה בעיני חלק מציבור הנהגים והולכי הרגל, לדוגמה: חציית הולך רגל באור אדום, נסיעה מעל המהירות המותרת, דיבור בטלפון נייד ללא דיבורית בזמן הנהיגה, רכיבה על אופניים בצד שמאל של הכביש. הנורמה המקובלת היא, שהאנשים שאינם מציינים לחוקי התעבורה הם כאחד האדם, אנשים נורמטיביים לחלוטין, כמו כל אחד מאתנו. אין כמעט נהג או הולך רגל שמציית תמיד לחוקי התנועה ולא ביצע מעולם עברת תנועה. אי-הסכמה ביחס לחומרת העברות - אי-ציות לחוק משום הטענה שההתנהגות אינה חמורה או מסוכנת, אלא רק מהווה הפרעה כלשהי לאחרים לדוגמה: אי-שמירה על נסיעה בצד ימין של הכביש; נהיגה בנתיב מרכזי שלא לצורך; חנייה במקום אסור, נסיעה על שול הכביש ועוד. אנשים נוטים שלא להאמין לנתונים הסטטיסטיים בהקשר לתאונות דרכים ולהשפעה של הציות לחוק על הבטיחות בדרכים, והם מעדיפים לדבוק בהתנהגות מכחישה, בבחינת 'לי זה לא יקרה'.

■ בחירה מוסרית

לכני האדם יש שיפוט מוסרי המניע את התנהגותם. עם זאת, לעיתים הם מרשים לעצמם לסטות ולהתנהג שלא בהתאם לנורמה שהם מאמינים בה. קיימת אצל בני האדם הבחנה בין שיפוט מוסרי, הנוגע לעיקרון כללי שאינו קשור לנסיבות, לבין בחירה מוסרית הקשורה להתנהגות במצבים קונקרטיים. נמצא, שלפעמים מחליטים בני אדם להתנהג שלא על-פי התקנות או החוקים, וזאת, כאשר נראה להם שבהקשר הנתון ההתנהגות עונה על רמת המוסר שלהם. ההחלטה מבוססת על שיקול דעת כמותי, עד כמה התנהגות מסוימת חמורה מבחינה מוסרית, ועד כמה היא פוגעת ברמת המוסר שהאדם קבע לעצמו. אנשים מייחסים מידת חומרה לעברות שמקורן באי-ציות לחוקי התנועה על-פי שני ממדים עיקריים: ממד הסכנה וממד המוסר.

ההתייחסות למידת החומרה של העברות על חוקי התנועה על-פי הרצפים הבאים:

מסוכן מאוד לאחרים	←	→	לא מסוכן לאחרים
זלזול בולט בחוק	←	→	אין זלזול בולט בחוק
חוסר התחשבות בולט	←	→	אין חוסר התחשבות
פגם מוסרי רציני	←	→	אין פגם מוסרי
רשלנות ברורה	←	→	אין רשלנות
סכנה לעברייני עצמו	←	→	אין סכנה לעברייני עצמו
סיכוי רב לתאונה	←	→	אין סיכוי לתאונה

ב. גורמים חברתיים

בישראל התגבשו דפוסי נפוצים של התחמקות מחוקי התעבורה. 'ההתחמקות מכללים ממוסדים' אינה מצטמצמת בעברות תנועה, וניתן לזהותה בהעלמת מיסים, בגניבות קטנות, בהשלכת פסולת ברשות הרבים, במתן המחאות ללא כיסוי, בהעתקה במבחנים ועוד. המכנה המשותף לכל התופעות האלה הוא שהנורמה הרשמית המעוגנת בחוק אומנם מוכרת כלגיטימית, אך ההתחמקות ממנה נפוצה לא פחות מהנורמה עצמה, ואף זכתה במרוצת הזמן לגיטימיות חלקית משלה, עד שהיא הופכת לנורמה המקובלת. חלק מתופעות ההתחמקות מכללים ממוסדים הן ההתחמקויות הממוסדות. סימן ההיכר של ההתחמקויות הממוסדות מצויות לחוקי התעבורה הוא הלגיטימיות החלקית הניתנת להן. להבדיל מדפוסי התחמקות שהם בלתי לגיטימיים לחלוטין, הלגיטימיות של ההתחמקויות הממוסדות יסודה בעמימות שבמערכת הנורמטיבית. עמימות זו אופיינית למצבים חברתיים המשתנים במהירות, כי תנאי החיים המשתנים הם הנותנים הצדקה להתחמקות כהכרח שלא יגונה. העמימות גם מופיעה לעיתים קרובות במערכות בירוקרטיות, שבהן מכניסים שינויים תדירים בחוקים עצמם. במקרים כאלה מצדיקים את ההתחמקות בשארית הלגיטימיות של הנורמות ושל החוקים הישנים שתוקפם בוטל בתקנה החדשה. מובן, שכאשר נפוצות התחמקויות ממוסדות רבות בחברה, גם דפוסי ההתחמקות יכולים להתרבות ביתר קלות, והגבול בין הבלתי לגיטימי לבין הלגיטימי למחצה הולך ומיטשטש. לעיתים, מקורה של ההתחמקות באי-הסכמה על חומרת העברות, ובעיקר נעשה הדבר תוך הדגשת תנאים אובייקטיביים המקשים על הציות לחוק, אפילו אם יש הסכמה כלשהי על חומרת העברה. לדוגמה: אי-שמירה על נסיעה בצד ימין. לעיתים ההתחמקות ניזונה מלגיטימיות שהייתה לאותה התנהגות בעבר, בדרך כלל בתקופה ממוכנת פחות, כשאותם מעשים לא היו בבחינת עברות על החוק. לדוגמה: הולכי רגל שחוצים את הכביש באור אדום. פעמים רבות קשור הדבר לחוק חדש יחסית, הבא להגן על האדם יותר משהוא רוצה להגן על עצמו. לדוגמה: אי-שימוש בחגורת בטיחות או טיפוס על גדר הפרדה. לפעמים מייחסים לאי-ציות לחוק זלזול ורשלנות יותר מאשר עברה על החוק.

לעיתים, קשור הדבר להתנהגויות שיש בהן הפרעה לאחרים, והעברה אינה נתפסת כחמורה או כמסוכנת, כמו למשל נהיגה בנתיב מרכזי שלא לצורך.

לכל אלה צריך להוסיף דפוסי התחמקות נוספים, שלא עברו תהליך מיסוד מלא. מדובר בהתחמקויות שנעשות לרוב בהסתר, אך עצם קיומן ידוע ברבים כי הן נפוצות מאוד, והתגובה לאותן התחמקויות, שלילית או חיובית, איננה מורגשת. המצב הקבוע של חוסר התגובה הופך התחמקויות אלו לדפוס קבוע.

הסיבות לחוסר התגובה יכולות להיות רבות ומגוונות, אך היעדר התגובה מעודד את ההתחמקויות, והן הולכות ומתגבשות לדפוס קבוע. דפוסי התחמקות אופייניים למצבים חברתיים שבהם התנאים מקשים על הפיקוח החברתי, כגון: רחובות הכרך, שבהם מתנועע הפרט באנונימיות ונבלע בהמון המתחלף בהתמדה. העברות האופייניות לדפוס זה כרוכות בסכנה חמורה ומידית לעברייין עצמו ולאחרים. העברייין אומנם מודע לסכנה ומוכן להסתכן, אך הוא כופה את העזתו גם על הזולת. הציבור רואה עברות אלה בחומרה, אם כי

לעיתים, קשור הדבר להתנהגויות שיש בהן הפרעה לאחרים, והעברה אינה נתפסת כחמורה או כמסוכנת, כמו למשל נהיגה בנתיב מרכזי שלא לצורך.

לכל אלה צריך להוסיף דפוסי התחמקות נוספים, שלא עברו תהליך מיסוד מלא. מדובר בהתחמקויות שנעשות לרוב בהסתר, אך עצם קיומן ידוע ברבים כי הן נפוצות מאוד, והתגובה לאותן התחמקויות, שלילית או חיובית, איננה מורגשת. המצב הקבוע של חוסר התגובה הופך התחמקויות אלו לדפוס קבוע.

הסיבות לחוסר התגובה יכולות להיות רבות ומגוונות, אך היעדר התגובה מעודד את ההתחמקויות, והן הולכות ומתגבשות לדפוס קבוע. דפוסי התחמקות אופייניים למצבים חברתיים שבהם התנאים מקשים על הפיקוח החברתי, כגון: רחובות הכרך, שבהם מתנועע הפרט באנונימיות ונבלע בהמון המתחלף בהתמדה. העברות האופייניות לדפוס זה כרוכות בסכנה חמורה ומידית לעברייין עצמו ולאחרים. העברייין אומנם מודע לסכנה ומוכן להסתכן, אך הוא כופה את העזתו גם על הזולת. הציבור רואה עברות אלה בחומרה, אם כי

הלגיטימיות הערכית של חוסר התגובה שבמתיירות מוקרנת בעל כורחה גם על סטיות ועל התחמקויות שאינן מקובלות בחברה. וכך נסגר המעגל, כי בזכות המתיירות נעשים דפוסי התחמקות לגיטימיים למחצה, וההתחמקויות הממוסדות הולכות ומתרבות.

הדבר בולט באותם מקרים שבהם מושג קונצנזוס בקלות סביב עברה מסוימת בעניין חומרתה ובדבר הקושי להימנע מלכצעה. לדוגמה: חציית כביש שלא במעבר חצייה.

מדי פעם הוא מוכן לעבור עליהן. לדוגמה: אי-עצירה בתמרור 'עצור', חצייה של הולך רגל באור אדום, נסיעה במהירות בלתי סבירה.

ההתחמקות מציות לחוקי התעבורה מלווה לעיתים בהתנהגות תוקפנית, לדוגמה, נהגים שמנסים להשיג את מטרותיהם על חשבונם של אלה המצייתים לחוק. באמצעות אי-ציות תוקפני (עקיפות מסוכנות, למשל) נוצר לעבריין יתרון תוך כדי פגיעה מודעת בזכויותיהם של האחרים; או עקיפת שיירה מצד ימין, והפרעה לעוברי דרך בעת כניסה למסלול נסיעה. העברות האופייניות לדפוס התנהגות זה כרוכות בסכנה מידית לעבריין עצמו ולאחרים. לעיתים העבריין אינו מודע לסכנה ומוכן להסתכן, ובהסתכנותו הוא כופה את הסכנה גם על הזולת.

ה'מתירנות' (Permissiveness), דהיינו, אותו אקלים חברתי, שבו אפשר להפר נורמות מקובלות בפרהסיה, מבלי שהדבר יגרור בעקבותיו סנקציות חברתיות, הוא ההסבר המרכזי לתופעת ההתחמקות. הלגיטימציה של האקלים המתירני נשענת על ערכים מקובלים, כגון: חופש הפרט, סובלנות הדדית, ליברליזם ופלורליזם תרבותי, ומשום כך הולכת המתירנות ונעשית ערך מקובל בזכות עצמו. להבדיל מדפוסי ההתחמקות ומהתחמקויות ממוסדות, אין המתירנות מצטמצמת לנורמה זו או אחרת, אלא שהיא גישה כוללת ודינאמית, אשר קובעת למעשה נורמה כללית של חוסר תגובה או לפחות של הבלגה כלפי הפרת נורמות על-ידי אחרים.

הלגיטימיות הערכית של חוסר התגובה שבמתירנות מוקרנת בעל כורחה גם על סטיות ועל התחמקויות שאינן מקובלות בחברה. וכך נסגר המעגל, כי בזכות המתירנות נעשים דפוסי התחמקות לגיטימיים למחצה, וההתחמקויות הממוסדות הולכות ומתרבות. הדבר בולט באותם מקרים שבהם מושג קונצנזוס בקלות סביב עברה מסוימת בעניין חומרתה ובדבר הקושי להימנע מלכצעה. לדוגמה: חציית כביש שלא במעבר חצייה.

ג. גורמים הקשורים למדיניות

החוקים נקבעו על מנת שהאזרחים יצייתו להם, ובמידה שהם אינם מצייתים להם על המדינה להפעיל מערכת של אכיפה, סנקציות וענישה על הפרתם. **אלא שישנם גורמים הקשורים למדיניות המשפיעים על הדבר.**

הקושי באכיפה: חלק מהעברות מתבצע במהירות, מבצען הוא אנונימי לסובבים אותו, ואם אין שוטרי או מצלמה אלקטרונית במקום קשה לאכוף את החוק. מבצע העברה יכול להתחמק מעונש. לדוגמה: נסיעה במהירות מופרזת על אופנוע או עקיפה אסורה. ההסתברות שאדם שלא מציית לחוקי התנועה ייתפס ויענש היא נמוכה מאוד. הסיבות לחוסר התגובה של המשטרה יכולות להיות רבות ומגוונות, אך התוצאה של היעדר התגובה מקבע את ההתנהגות העבריינית.

מדיניות הענישה: משך הזמן מהיום שבו נתפס מבצע העברה ועד קבלת העונש הוא ארוך. ידוע, שענישה שאינה צמודה לעברה מאבדת מעילותה. יתרה מזו, מדיניות הענישה אינה אחידה. בתי-המשפט במקומות שונים בארץ נותנים פסקי דין שונים לאותה עברה, כשהפער במקרים רבים הם בלתי סבירים. קיימת 'עמימות' באשר להגדרה של כוונה פלילית בעברות התנועה. לדוגמה, נהג שהסיע ילדים לבית-הספר בהיותו שתוי, האם לייחס זאת לכוונה פלילית?

שינויים תדירים בתרומות ובחוקים עצמם: תקנות התעבורה נקבעו לפני שנים רבות, ותהליכי חקיקה הם, בדרך כלל, ארוכים וממושכים, כשלעומתם המציאות התעבורתית היא דינמית, כך שרוב התקנות עוברות עם השנים שינויים, תיקונים ותוספות. כושר הלמידה של האנשים מוגבל, במידה זו או אחרת, והם מתקשים ללמוד התנהגות חדשה ובמקביל לנוח את ההתנהגות הקודמת. לעיתים, הם מתקשים לקבל ולהפנים חוק חדש, למרות היותו הגיוני ומוצדק. לעיתים נמצא, כי מנגנון החשיפה לתקנה או לחוק חדש הוא מצומצם. לדוגמה: הצבת תמרור חדש ברחוב, כשקודם לא היה מוצב בו תמרור דומה; חציית כביש אשר בעבר התנועה בו היתה דלילה וכעת המקום סואן. ועוד.

אכיפה ושיטת הניקוד

שיטת הניקוד בעבירות התנועה

תקנה 544. חיוב בנקודות

הורשע בעל רישיון נהיגה (להלן בחלק זה - נהג) בעבירה מן העבירות המפורטות בתוספת השישית, יחויב בנקודות כמספר שנקבע בה לצד אותה עבירה שבה הורשע (בחלק זה – נקודות).

תקנה 545. ניהול מרשם עבירות

(א) רשות הרישוי תנהל לגבי כל נהג במאגר מידע ממוחשב, מרשם של הרשעות בעבירות תעבורה (להלן - מרשם עבירות) בהתאם למידע שהתקבל לפי סעיף 10 לחוק המרשם הפלילי ותקנת השבים, התשמ"א-1981.

(ב) רשות הרישוי תרשום נקודות במרשם העבירות, ואולם על אף האמור בתקנה זו, לא תרשום רשות הרישוי נקודות בשל הרשעות בעבירות שהמידע לגביהן התקבל 12 חודשים או יותר ממועד ההרשעה.

(ג) הודיעה המשטרה לרשות הרישוי כי בוטלה הרשעתו של נהג, תמחק רשות הרישוי את ההרשעה בשל אותה עבירה שנרשמה במרשם העבירות.

(ג) הודיעה המשטרה לרשות הרישוי כי נהג ערער על הרשעתו, לא תביא רשות הרישוי בחשבון את הנקודות בשל העבירה האמורה, עד למתן פסק דין סופי.
(ד) שינוי או סטיה בתיאורה של עבירה כאמור בתוספת השישית לא יפגעו ברישום הנקודות לחובתו של הנהג שעבר את העבירה.

546. רישום נקודות לענין כתב אישום אחד

הורשע נהג בכמה עבירות שנכללו בכתב אישום אחד, יירשמו לו במרשם העבירות הנקודות בשל העבירה שבה הורשע אשר לה נקבע מספר הנקודות הגבוה ביותר.

547. סיכום נקודות וצבירתן

(א) רשות הרישוי תסכם את מספר הנקודות התקפות הרשומות לחובת נהג בכל פעם שחל שינוי במספר הנקודות הרשומות לחובתו; לענין זה, "נקודות תקפות" - נקודות שטרם חלפה מיום ביצוע העבירה שבשלה נרשמו, התקופה האמורה בתקנת משנה (ב) או (ג), לפי העניין, או שטרם בוצעו כל אמצעי התיקון שהטילה רשות הרישוי בשלהן, אם הטילה (להלן בחלק זה – נקודות תקפות).
(ב) נקודות יהיו תקפות במשך שנתיים מיום ביצוע העבירה.
(ג) על אף האמור בתקנות משנה (ב), אם הצטברו לחובתו של נהג 22 נקודות או יותר בתוך פחות משנתיים, יהיו תקפות למשך 4 שנים מיום ביצוע העבירה.
(ג) מועד רישום הנקודות במרשם העבירות אינו משפיע על מניין התקופות כאמור בתקנות משנה (ב) ו-(ג).

(ה) חדלו נקודות מלהיות נקודות תקפות, ולאחר מכן נרשמו לחובתו של נהג נקודות בשל עבירה שבוצעה בתוך התקופה האמורה בתקנת משנה (ב) או (ג), לפי העניין, יראו את כל הנקודות האמורות כנקודות תקפות ויחולו עליהן הוראות תקנות משנה (ב) ו-(ג) לפי העניין.

548. אמצעי תיקון

אמצעי התיקון כאמור בתקנה 547(א) הם אלה, כולם או מקצתם:
(1) קורסים בנהיגה נכונה ומבחן בסופם;
(2) מבחן עיוני בנהיגה;
(3) מבחן מעשי בנהיגה;
(4) פסילתו של נהג מהחזיק ברישיון נהיגה לתקופה או עד למילוי תנאים שקבעה רשות הרישוי;
(5) בדיקות רפואיות.

549. הטלת אמצעי תיקון

(א) נהג שלחובתו רשומות 12 עד 22 נקודות תקפות יחויב לקבל הדרכה בנהיגה נכונה בקורס בסיסי מטעם רשות הרישוי ולעמוד בהצלחה במבחן.
(ב) נהג שלחובתו רשומות 24 עד 34 נקודות תקפות יחויב לקבלת הדרכה בנהיגה נכונה בקורס נוסף מטעם רשות הרישוי ולעמוד בהצלחה במבחן.
(ב) על אף האמור בתקנות משנה (א) ו-(ב), לא יחויב נהג בהדרכה כאמור בהן בטרם חלפה שנה לפחות מיום שחויב באותה הדרכה לפי העניין, בשל נקודות שנרשמו לחובתו קודם לכן.

(ג) נהג שלחובתו רשומות 36 נקודות תקפות או יותר, ייפסל מלהחזיק ברישיון נהיגה למשך 3 חודשים, ורישיונו יחודש לאחר שיעמוד בבחינה העיונית, לפי תקנה 205 המתאימה לדרגת רישיונו ורשאי הוא להיבחן גם בתקופה שבה פסול רישיונו לפי תקנת משנה זו.

(ד) נהג, אשר רישיונו נפסל וחודש לפי תקנת משנה (ג) וצבר פעם נוספת, בתוך לא יותר מ- 6 שנים מיום שחודש רישיונו לפי תקנת משנה (ג), נהג שלחובתו רשומות 72 נקודות תקפות או יותר, או נהג שהוטלה עליו פסילה לפי תקנת משנה (ג), ורשומות לחובתו 36 נקודות תקפות או יותר בטרם חלפו שש שנים ממועד ביצוע העבירה האחרונה מבין העבירות שבשלהן הוטלה הפסילה האמורה, ייפסל רישיונו ל- 9 חודשים ויחודש בתום התקופה האמורה רק לאחר שיעמוד בבדיקות רפואיות במכון הרפואי לבטיחות בדרכים ובבחינות כאמור בתקנות 202 עד 210.

(ה) אמצעי תיקון שהוטלו על נהג לפי תקנה זו, יהיו מצטברים, ואין בהטלתם כדי לגרוע מכל סמכות אחרת הנתונה לרשות הרישוי.

(ו) נקודות שבשלהן הוטל אמצעי תיקון מסוים. לא יוטל בשלהן אותו אמצעי תיקון פעם נוספת, למעט מבחן עיוני בנהיגה.

550. הודעות לנהג

(א) חבר הנהג נקודות במספר המחייב אמצעי תיקון כאמור בתקנה 549, תודיע לו על כך רשות הרישוי וההודעה תכלול פרטים בדבר אופן ביצועו; היה אמצעי התיקון פסילת רישיון, תפרט בהודעה את מועד תחילת פסילת הרישיון ואת החובה להפקידו ההודעה תישלח לנהג בדואר רשום, לפי הכתובת הרשומה במאגר נתוני הנהגים שבמשרד התחבורה או תימסר אישית לידי.

(ב) הודעה על אמצעי תיקון לפי תקנה 549(א) ו-(ב) שנשלחה כאמור בתקנת משנה (א), יראו אותה כמסורה לנהג בתום 15 ימים מיום משלוחה, זולת אם הוכיח שלא קיבל את ההודעה מסיבות שאינן תלויות בו ולא עקב הימנעותו מלקבלה.

(ג) נמסרה אישית לידי של הנהג הודעה על פסילת רישיונו לפי תקנה 549, שלא באמצעות דואר רשום, יראו אותו כמי שיועד על הפסילה ומועד תחילתה יהיה 30 ימים מיום מסירת ההודעה.

551. ביצוע אמצעי תיקון

(א) נהג יבצע את אמצעי התיקון שהחליטה עליהם רשות הרישוי לפי תקנה 549 על פי הפרטים שמסרה בהודעה לפי תקנה 550(א), אלא אם כן נתן לרשות הרישוי, בהודעה מראש, סיבה סבירה לאי יכולתו לבצעם כאמור.

(א1) נהג שהוטל עליו אמצעי תיקון לפי תקנה 549(א) או (ב) ונעדר מעל 20% משעות הלימוד בקורס, או נכשל שלוש פעמים במבחן שבסופו, יראו אותו כמי שלא ביצע את אמצעי התיקון.

(ב) נהג שהוטלו עליו אמצעי תיקון לפי תקנה 549(ג) או (ד), רשאי לפנות בכתב לרשות הרישוי בתוך 30 ימים מיום שהודע לו לפי תקנה 550 בבקשה להשמיע את טענותיו; פנה נהג כאמור - יידחה ביצוע אמצעי התיקון.

(ג) לאחר שנתנה לנהג הזדמנות להשמיע את טענותיו, תיתן רשות הרישוי את החלטתה לעניין אמצעי התיקון שבהם יחויב הנהג החליטה הרשות כי אמצעי התיקון יהיה פסילה, תודיע לו על המועד שבו תחל.

(1ג) הטילה רשות הרישוי על נהג אמצעי תיקון שהוא פסילה, היא תתחיל מיום שקבעה רשות הרישוי בהודעה לנהג לפי תקנה 550(א) או 551(ג), לפי העניין, ובחישוב תקופתה לא תובא במניין התקופה שחלפה עד שהפקיד את רישיונו.

(ד) על אף האמור בתקנה 549, רשאית רשות הרישוי במקרה מסוים, מטעמים מיוחדים שתירשום בהחלטתה, להטיל על נהג אמצעי תיקון אחר במקום אמצעי התיקון שנקבע בתקנה זו או להוסיף עליהם; החליטה הרשות להוסיף אמצעי תיקון, יחול האמור בתקנות משנה (ב) ו-(ג) על ההחלטה האמורה.

(ה) חלפו שישה חודשים מיום שהודע לנהג לפי תקנה 550 על אמצעי התיקון או מיום שהודעה לו החלטתה של רשות הרישוי לפי תקנת משנה (ד), לפי המאוחר, והנהג לא ביצעם, רשאית רשות הרישוי להתלות את רישיונו של הנהג בהודעה שתינתן בדרך האמורה בתקנה 550(א) והוראות תקנה 550(ב) יחולו עליה; נהג שקיבל הודעה על התליה כאמור, יפקיד את רישיונו בידי רשות הרישוי בתוך 7 ימים מיום שהומצאה לו ההודעה והוא יחודש לאחר שיבוצעו אמצעי התיקון שהוטלו עליו, בכפוף להוראות תקנות אלה.

שאלות ממאגר משרד התחבורה בנוגע לאחריות המשתמשים בדרך והחוק במרחב

התעבורתי: 5, 59, 65, 69, 74, 220, 269, 290, 366, 379

תמרורים: כל תמרורי האזהרה וההתרעה: 1-152 או מבחר מהם המשרתים את הבטיחות

ברמת סיכון גבוהה יותר:

102-106, 114-117, 121, 122, 135-137, 150, 151, מתמרורי ההוריה: 220-223, מתמרורי זכות

קדימה: 306

מקורות:

זהב של אזרחות

מדריך דידקטי למשתמש חינוך תעבורתי

חינוך תעבורתי התשסג

נהיגה אחרת נוהגים נכון הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

אנשים שונים באמצע הדרך

נהיגה לחיים

סקר משתמשי דרך בישראל דוד זיידל

RoSPA/Drivers and vulnerable

האדם הנוהג

אבי חליוא /תמרורי אזהרה והתרעה

דן ענבר/אחריות