



משרד התחבורה
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

יוני 2002

הכשרת הנהג

כללי

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים רואה את הטיפול המערכתי בנושא הנהיגה ואת הכשרת הנהג בתוכה כפעולה המשלבת עשייה במספר תחומים :

- א. הכשרה בסיסית - לימוד התיאוריה והמבחן המעשי
- ב. שיפור המיומנות - קורסי רענון
- ג. הכשרה מיוחדת לנהג המקצועי
- ד. השתלמות נוספת במסגרת צה"ל
- ה. טיפול מיוחד בנהגים מועדים
- ו. טיפול מיוחד בנהגים מגיל 65 ומעלה.

מספר נתונים על נהגים חדשים

בתחילת שנת 2002 היו בישראל 2 מיליון ו-775 אלף נהגים – מורשים לנהוג. מידי שנה , בחמש השנים האחרונות , הצטרפו למצבת הנהגים כ- מאה ועשר אלף נהגים חדשים. כמחצית המצטרפים הנם בני גיל 18 או למטה מזה, כ-30% בני 19-24 עוד כ- 14% בני 25-34 והשאר (כ-6%) מבוגרים יותר. במילים אחרות , כצפוי, הנהג החדש הנו צעיר . כ-68% מהנהגים בני 18 ומטה בשנת 2002 הנם גברים והשאר – (32%) נשים . מכלל הנהגים שיעור הגברים –61% ואחוז הנשים הנו כ- 39% . כלומר , לגברים הצעירים אצה יותר הדרך להוציא רשיון נהיגה מאשר לנשים הצעירות . ל- 99.8% מהנהגים רשיון לנהיגה ברכב פרטי, ל-14.5% רשיון למשאית ל- 14% רשיון לרכב דו גלגלי . בקרב הנהגים הצעירים מגיע אחוז מחזיקי הרשיון ברכב פרטי ל- 99.3% לכ- 9.5% יש רשיון למשאית ולכ- 10% יש רשיון לרכב דו גלגלי . מבין הנהגים הצעירים הגברים מגיע שיעור מחזיקי הרשיון למשאית ל 15% , לרכב דו- גלגלי ל- 14%, בדומה לשיעורים הקיימים בכלל אוכלוסיית הנהגים.

בקרב הנהגות הצעירות רק לכ- 3% רשיון לרכב דו – גלגלי ורק ל 5- פרומיל רשיון לרכב משא , בדומה לשיעורים הקיימים בקרב נשים נהגות.
בקרב נהגים צעירים ערבים מגיע אחוז המורשים לנהוג במשאית ל- 30% , ומבין הצעירים הגברים ל- 39% .
הנהגים הערבים מהווים כ-11% מכלל מחזיקי רשיון נהיגה . הם מהווים 15% מקבוצת המורשים לנהוג הצעירים . ייצוגם בקרב הנהגים הצעירים שיש להם רשיון למשאית הינו פי 3- מייצוגם בקבוצת המורשים לנהוג הצעירים. **הנהגים הערבים ומהווים 44.5% מהנהגים הצעירים שיש להם רשיון לנהוג משאית.**

מעורבות בתאונות דרכים

גיל הנהג נמצא כאחד המשתנים המשפיעים ביותר על מידת המעורבות בתאונות בכלל ובתאונות קטלניות וקשות במיוחד.

הנהגים בני 18-24 מהווים כ-18% מכלל הנהגים אולם כאשר בודקים את הנפגעים בתאונות הדרכים נמצא כי הם מעורבים בתאונות בשיעור שעולה בהרבה על שיעורם באוכלוסיית הנהגים . הנהגים הצעירים מהווים 26% מכלל הנהגים המעורבים בתאונות , ו- 29% מכלל הנהגים המעורבים בתאונות קטלניות וקשות .

מתוך סה"כ הנהגים שנהרגו בשנת 2002 בתאונות (192) מהווים הנהגים בני 24 ומטה כ- 35% , רובם גברים (91%) .

בהשוואה לנהגים בקבוצות גיל אחרות נמצא כי שיעור הנהגים בגילאי 18-24 המעורבים בתאונות קטלניות וקשות הנו פי שנים מאשר בקבוצות הגיל שגילם גבוה יותר. (ראה טבלה מס' 1 מצורפת) גם בקרב נהגים שהיו מעורבים בתאונות עם רכב משא נמצאה תמונה זהה (ראה טבלה מס' 2 מצורפת)

בקרב אוכלוסיית הנהגים הערבים , הנהגים בני 18-24 מהווים 23% מכלל מחזיקי רשיון הנהיגה הערבים , ו- 34% ממכלל הנהגים הערבים שהיו מעורבים בתאונות קטלניות וקשות .

ביצוע עבירות תנועה

שכיחותן של עבירות חמורות כגורמות לתאונות קטלניות וקשות גבוהה יותר בקרב נהגים צעירים מאשר אצל נהגים מבוגרים. מהירות מופרזת נרשמה כגורם המעורב ב- 16% מכלל התאונות החמורות שבהן היו מעורבים נהגים שגילם 18-24, לעומת 6% בלבד אצל נהגים שגילם עולה על 25. סטייה מנתיב נרשמה אצל 10% מהנהגים הצעירים לעומת 4.6% בלבד אצל גילאי 25+.

באשר **לסוג התאונה** שבה מעורבים הנהגים הצעירים נמצא כי בהשוואה לכלל הנהגים, הם מעורבים בשיעור כפול בתאונות מסוג פגיעה בעצם דומם, ובתאונות מסוג התהפכות. בתאונות קטלניות מסוג פגיעה בעצם דומם – 58% היו נהגים בני פחות מ- 24 (25 מתוך 43 הנהגים). בדומה לכך, בתאונות קטלניות מסוג התהפכות 56%- מהנהגים (28 מתוך 50 נהגים) היו צעירים בני למטה מ 24.

באשר **לסוג הרכב** שבו נהגו הנהגים הצעירים המעורבים בתאונות קטלניות נמצא כי 63% מהנהגים בני פחות מ- 24 המעורבים בתאונות קטלניות נהגו ברכב פרטי (לעומת 49% מכלל הנהגים) ו- 6.3% נהגו באופנוע לעומת 4.8% בכלל הנהגים .

תכנית הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בנושא הכשרת הנהג

כללי

הספרות המקצועית מדברת על שלושה גורמים הקשורים ביניהם, במידה מסוימת, שמשפיעים על כך שנהגים החדשים מהווים קבוצת סיכון בדרכים:

א. גיל ביולוגי צעיר על מאפייניו הפסיכו-פיסולוגיים והפסיכו-חברתיים.

ב. מיומנות טכנית נמוכה.

ג. חוסר ניסיון בנהיגה וכתוצאה מכך הבנה פחותה של הדרך ושל המתרחש בכביש ובין היתר אי זיהוי של מצבים המגלמים סכנה.

ד. ההתייחסות הכללית שלהם לנהיגה ולחיים של (קלות דעת) חוסר לקיחת אחריות ונטייה

ללקיחת סיכונים שלעיתים נובעת מהרצון להתנסות ולחוות סיכון או מנטייה לראות את

המציאות כפחות מסוכנת וגם מחוסר ידע.

עמדת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, לגבי הפעילות הנדרשת על מנת להפחית את שיעור ההיפגעות של נהגים צעירים מתחשבת בכל האמור לעיל.

הכשרה טרום לימוד נהיגה – תכנית "החינוך התעבורתי בכיתות י"א"

תכנית החינוך התעבורתי לכיתות י"א משותפת לתחום בטיחות וזהירות בדרכים במשרד החינוך וכן לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ולאגף הרישוי במשרד התחבורה.

מטרתה להשפיע על נורמות ההתנהגות, ההתייחסות והחשיבה של נהגים בעתיד.

התכנית הונהגה במערכת החינוך, תחילה באופן ניסיוני, החל משנת הלימודים התשנ"ג. בוגרי

התכנית נבחנים עליה ומי שעומד בהצלחה במבחן פטור ממבחן התיאוריה של אגף הרישוי.

בשנת הלימודים האחרונה הופעלה התכנית בכמחצית מבתי הספר התיכוניים (ב- 487 בתי ספר,

מתוך 991 בתי-ספר תיכוניים). הנושא נכלל בתכנית הלימודים של 1599 כיתות בהן למדו

35,958 תלמידים.

בין מטרות התכנית: הבנה והפנמה של ערכים המשפיעים על ההתנהגות האישית במרחב התעבורתי, הכרת העקרונות הבסיסיים של ההתנהגות בדרך, הכרת מצבי דרך ומצבי נהיגה

שונים, הקניית הרגלים, שיטות וצורות התנהגות נכונות במצבי נהיגה שונים, הקניית כלים להתמודדות עם מצבי קושי שונים כגון: לחץ קבוצתי ונטילת סיכונים. הכרת סיכונים הנובעים מנהיגה בהשפעת אלכוהול ועייפות ועוד.

זאת בנוסף לנושאים הרגילים של מבחן התיאוריה: חוקי התעבורה, לוח התמרורים וכד'.

התכנית מציעה מגוון של אסטרטגיות למידה כשהדגש הנו על פעילות והתנסות אישית וחברתית. תוך מתן אפשרות ללומד להפעיל את שיקול דעתו, לגבש את עמדותיו ולפתח מיומנויות כמו יכולת קבלת החלטות במצבי לחץ חברתי.

הרשות הלאומית לבטיחות מייחסת חשיבות רבה להפעלת התכנית, כחלק מהתוכנית הכוללת לחינוך לבטיחות בדרכים הנעשית במסגרת משרד החינוך ומקיפה את כל הכיתות החל מגן הילדים וכלה בכיתות י"ב. הרשות מכירה בפוטנציאל הגלום בחינוך התעבורתי לשינוי העמדה וההתייחסות הבסיסית של הצעירים לנהיגה וביכולתה להביא אף להתנהגות בטוחה יותר של הנהגים שהשתתפו בה.

בשנת 2002 מימנה הרשות את הפעלת התכנית בבתי הספר בהיקף של 6.664 מליון ש"ח ובנוסף לכך מימנה את עלות הבוחנים של מבחן התיאוריה בסך של 700 אש"ח. הרשות מעוניינת להגיע להשתתפות מלאה של כל תלמידי כיתות י"א בתכנית.

לאחר הפסקה של כ- 4 שנים, לאחר שנערכו שינויים בתכנית באופן שתאם לדרישות מבחן הרישוי – תיאוריה, חידשה הרשות הלאומית את מבחני התיאוריה לתלמידי התכנית.

חוזר מנכ"לית משרד החינוך לשנת הלימוד תשס"ג קורא להרחבת התכנית לכל כיתות י"א בבתי הספר התיכוניים, וכן קורא חוזר זה להרחיב את הפעילות בקרב תלמידי כיתות א-ג. השפעת התכנית על התייחסות והתנהגות נהגים שהשתתפו בה (עבריינות, תאונות) תבחן במסגרת מחקר מתוכנן בשנת העבודה 2003.

בשנת הלימודים הקרובה ייושם פרויקט שבמסגרתו יתקיים מפגש בין תלמידי י"א לנפגעי תאונות בני גילם, בלוי פסיכולוגים, בבית לוונשטיין.

מבחן הנהיגה – תיאוריה

מבחן הרישוי – תיאוריה קיים במתכונתו הנוכחית שנים רבות ללא שינוי.

עד היום לא קיים ספר רשמי של מדינת ישראל הכולל את פרקי הידע הנדרשים מתלמיד הנהיגה בבואו למבחן הרישוי בתיאוריה.

הלימוד העיוני מתבצע בשני דרכים עיקריות:

א. לימוד במסגרת החינוך התעבורתי המוזכר לעיל.

ב. לימוד אישי בעזרת חוברות שונות המוצעות למכירה. במקרים מסוימים נעזר התלמיד במורה לנהיגה או בבית הספר לנהיגה.

הרשות לבטיחות משוכנעת כי לימוד עיוני לקראת מבחן הנהיגה מהווה מסגרת בה ניתן להקנות לתלמיד ערכי התנהגות, בנוסף לידע, וכן תפיסה כוללת ורחבה יותר למתרחש בכביש ולאחריותו האישית.

יש להרחיב את הלימוד העיוני באופן שהכשרה תניב נהג שומר חוק, המשתמש בדרך באורח אחראי ומודע לזכויותיהם של משתמשים אחרים בדרך.

במקביל לשינוי הנדרש בלימוד לקראת המבחן וההכשרה יש לשנות את מבחן הרישוי השנתי באופן שיהווה כלי טוב יותר לבחינת מוכנותו של התלמיד, תפיסתו את הסיכון במצבי תנועה שונים והבנתו את הנדרש ממנו בכביש במצבים אלה. ניתן לצמצם פרקים הדנים במכניקה של הרכב ולהרחיב בהצבת מצבי נהיגה בשטח ואיך מתנהגים בכל מצב באופן שיבטיח צמצום טעויות ותאונות.

שיטות הלימוד והמבחן חייבים לעבור קפיצת מדרגה טכנולוגית, שימוש בתוכנות מחשב מלטי-מדיה להדגמת מצבי נהיגה ופתרונות שיהוו אתגר משולב בהנאה לתלמיד הנהיגה.

הרשות בשיתוף עם מנהל התנועה במשרד התחבורה יקדמו נושא זה ובמקביל יעודכן החינוך התעבורתי בכיתות י"א במשרד החינוך בהתאם.

ספר תיאוריה רשמי נמצא בשלב של קביעת תכנים וראשי פרקים תוך התייחסות לתלמידים המיועדים לנהוג בסוגי כלי רכב שונים. הרשות הקצתה משאבים להוצאת הספר החדש בשנה הנוכחית.

ההכשרה המעשית למבחן המעשי

תלמיד הנהיגה היום חייב בלימוד של 28 שעות נהיגה מעשית ברכב בהתאם לפרקים הרשומים בכרטיס התלמיד.

מעטים התלמידים אשר יודעים על קיומו של כרטיס התלמיד ומסוגלים לקיים מעקב ובקרה על מורה הנהיגה שלהם האם אכן לימד אותם את כל הפרקים הכלולים בכרטיס כמו נהיגה בדרך לא עירונית, נהיגה בלילה, ירידה וחזרה משולי דרך ונהיגה בתנאים מגבילים אחרים.

הרשות תפעל בשנת העבודה הקרובה ליידע את התלמיד לגבי קיומו של **כרטיס התלמיד** עם רשימת השיעורים והנושאים שעליו ללמוד כדי שיוכל "לפקח" על כך שהמורה ילמד אותו את כל שנדרש.

כמו כן הרשות תתמוך בהפעלה ניסיונית של **מערכות מדמיינים** שהגיעו לבשלות מבצעית, על מנת לתרגל נהגים חדשים ולהגברת מיומנויות שלא ניתנות לתרגול עם מורה הנהיגה.

נושא המדמיינים (סימולטורים) פועל בהצלחה בעולם ובישראל במערכות המכשירות טייסים ונהגי טנקים. קיימים היום בעולם מדמיינים למשאיות במרכזים שונים ולכלי רכב פרטיים, כמו כן קיימים דמייני ניסוי באוניברסיטאות.

המדמייין מאפשר תרגול של מצבים קיצוניים כגון: אי שמירת מרחק, החלקה, התהפכות, פיצוץ גלגל, תקלת בלימה, נהיגה במצבי ראות גרועים, תרגול תנועות בלתי צפויות של כלי רכב אחרים, ילדים ובעלי חיים.

קיימת יכולת שמירת נתונים ומעקב אחר נהג לתקופה ארוכה, קיימת אפשרות שליטה בדרגות הקושי, קיימת יכולת תחקור וחזרה תוך כדי תיקון לאותם מצבים שנמצאו בעייתיים אצל הנהג הספציפי.

קיימות מספר חברות ישראליות שהן מהמובילות בפיתוח מדמיינים להכשרת לוחמים במקצועות צבאיים שונים. הרשות מוכנה לתמוך בבניית מדמייין תוצרת הארץ של פיתוח מדמייין נהיגה שעלות רכישתו למפעיל תהיה סבירה ותעמוד על - 150 עד - 200 אלף דולר למכשיר.

כמו כן יינתן הדגש בשנה הבאה על בחינת דרישות הסף, מערך ההכשרה וההשתלמויות של **מורי הנהיגה** ושל **בוחני הנהיגה** נשקלת שלילת רשיון הוראה למורה שלא ישתלם.

כן יינתן דגש על פיתוח תכניות הכשרה מיוחדות להכשרת נהגים של **נהגי רכב דו-גלגלי**.

מגרשי הדרכה לתרגול נהגים במצבי נהיגה מיוחדים ניתנים להפעלה בעיקר עבור נהגים מקצועיים וניתן יהיה להפעילם במסגרת השוק החופשי. (לא בהכרח הפתרון האופטימלי)

רשיון נהיגה מדורג

הרעיון העומד בבסיס רשיון הנהיגה המדורג הנו לאפשר לנהג הצעיר לרכוש ניסיון בתנאי סיכון נמוכים ולהיחשף בהדרגה, בצורה מבוקרת, במהלך של שנתיים לנהיגה במצבים מסוכנים יותר עד לקבלת רשיון הנהיגה.

בתכנית רשיון נהיגה מדורג הנהגים צעירים מוגבלים בשני השלבים הראשונים מתי הם יכולים לנהוג ואת מי מותר להם להסיע.

הרשיון המדורג מחולק לשלוש תקופות הכשרה שבסוף כל אחת מהן על הנהג הצעיר להוכיח נהיגה אחראית, לפני שהוא עובר לשלב הבא.

בשלב הראשון, לאחר עמידה במבחן הרישוי העיוני והמעשי וקבלת רשיון נהיגה זמני יידרש הנהג החדש לנהוג בליווי חונך בוגר בנהיגה ביום ובלילה במשך 50 שעות לפחות, במשך 6 חודשים (נהיגה בבין-עירוני). הנהג הצעיר יעבור לשלב השני רק בתנאי שלא יואשם בעבירת תנועה ולא יהיה מעורב בתאונה במהלך ששת החודשים.

על מנת למקד ולייעל את תרומתו של החונך המלווה ולהגיע למיצוי התועלת שבלייווי, הרשות נערכת כבר השנה לבניית **ערכה לנהג בוגר חונך** שתיצוק תוכן לתפקודו של הנהג החונך ותכיל הצעות והנחיות כיצד למלא את תפקידו. החונך, יידרש לעשות לנהג הצעיר היכרות עם תריסרי תרחישי נהיגה, למשל נהיגה בכבישים בין-עירוניים מהירים, נהיגה בשטח כפרי, באזור עירוני פקוק, נהיגה בלילה בעיר ובכבישים בין-עירוניים לא מוארים, בתנאי סנוור משמש, אבק וגשם נהיגה עם נוסעים נוספים ברכב, עם רכב עמוס במטען וכד'.

בשלב הראשון תותנה הסעת בני עשרה אחרים בנוכחות מבוגר ברכב.

בשלב השני יחויב כל נהג בסיום קורס נהיגה מתקדם, נסיעה בליווי מבוגר בלילה בלבד וגיליון התנהגות נקי במהלך של 12 חודשי נוספים.

בשלב השלישי יעבור הנהג טסט סופי ויקבל רשיון נהיגה קבוע.

מחקרים שנערכו בחו"ל במדינות בהן ייושם הרשיון המדורג כמו קנדה (אוונטריו) בקרב בני 16-17 הושגה הפחתה של 27% במספר ההרוגים, בארה"ב במדינת אורגון, בקרב בני 17, חלה הפחתה של 16% בתאונות, בפלורידה הפחתה של 9% בקרב בני 15-17, בניו-זילנד הפחתה של 8% וכד'.

הכנסת השיטה מחייבת חקיקה.

השתלמות לנהגים בצה"ל

הרשות, כבר השנה מקדמת תכנית מיוחדת, ניסיונית בשיתוף עם צה"ל, של נהגים בעלי רשיון נהיגה אזרחי שמשרתים בצה"ל. מטרת התכנית להקנות לנהגים החיילים חווית התנסות שמטרתה להפנים אצל הנהגים את ההכרה שהם עדיין חסרים ידע ומיומנות, להביא למודעות את תחושת הביטחון המוגזמת המניעה נהגים לאחר שנה לקחת סיכונים ומעלה את שיעור מעורבותם בתאונות חמורות. להביא את הנהג למודעות לבעיית הלחץ החברתי, ולהתמודדות עמו.

התכנית תופעל במהלך השתלמות בת –יום ארוך, תכלול התנסות בנהיגה ביום ובלילה ותקיף כ-10,000 חיילים. התכנית תלווה במחקר הערכה ולקחיה ייושמו בהשתלמויות בעתיד.

המכון הארצי לנהיגה

רענון קורס הרענון

המכון הארצי לנהיגה מקיים היום את כל השתלמויות בנהיגה מתקדמת של הנהגים הצעירים בשנה שבה מלאו 3 שנים לרשיונם. הקורס הקרוי "קורס רענון" מועבר היום במהלך 8 שעות לימוד בשיטות פרונטליות מיושנות. הקורס נבדק לפני שנים רבות ונמצא כי הוא משפר את רמת הידע של הנהגים המשתתפים בו אולם לא ידועה השפעת הקורס על התנהגות בוגריו. וצורת הלמידה השגרתית ספק אם היא מטביעה את רישומה לאורך זמן עליהם.

המכון שייך למועצה הלאומית למניעת תאונות, שפועלת היום תחת כונס מפעיל. הרשות, מזה שנים, תומכת בהתנתקות המכון מהמועצה. ובבניית "קורס רענון" שמתאים לנהגים שכבר התנסו בנהיגה אולם טרם שכחו את מה שלמדו לקבלת רשיון הנהיגה. הרשות רואה בקורס הרענון מכשיר רב עוצמה להקנות לנהגים ידע בחוקים ותקנות חדשים, ובפיתוח שיקול דעת מבוסס היכרות עם מצבים שונים בכביש. הקורס דורש רענון קיצוני בשיטות ההוראה, ההתנסות והדיון. מעבר לשימוש באמצעים חווייתיים, בלומדות מחשב וטכנולוגיות מולטי מדיה שידגימו באופן: מוחשי, תלת-ממדי, מצבי נהיגה שונים, שהמשתלמים יצטרכו להתמודד אתם ולדעת כיצד לא להיכנס לתוכם או במקרים שנכנס לתוכם, כיצד לפותרם.

קורס נהיגה נכונה

הקורס לנהיגה נכונה, בן 12 שעות לימוד, נערך אף הוא על-ידי המכון הארצי לתחבורה, ומיועד לנהגים שצברו נקודות בגין עבירות תנועה, על-פי שיטת הניקוד. בסוף הקורס נבחנים הנהגים על הנושאים שנלמדו במהלך הקורס, בעיקר חוקי תעבורה, תמרורים והתנהגות הנהג במצבי נהיגה שונים. קורס זה נתפס על ידי משתתפיו כ"עונש" על עבירותיהם.

קורס זה, בדומה לקורס הרענון מועבר בשיטה פרונטלית בשיטות הוראה מיושנות וזקוק לשינוי מהותי.

הרשות סבורה שיש לפתח קורסים מיוחדים לנהגים לפי סוגי כלי-הרכב, קורסים נפרדים לאוכלוסיות של נהגים מקצועיים: נהגי משאיות ונהגי רכב ציבורי ולנהגי רכב דו-גלגלי, שיש להם בעיות ומאפיינים מיוחדים ושיעור מעורבותם בתאונות חמורות גבוה במיוחד. יש לקדם ולפתח את שיטות ההוראה ותכני הקורס כך שיהפוך מ"עונש" ל"אמצעי תיקון" וחינוך לנהגים עבריינים, במטרה להביא לשינוי התנהגותי והוציאם בתום הקורס נהגים שמצייתים לתמרורים ולחוקי התעבורה.

יש לפתח קורס "אגרסיבי" במיוחד לנהגים רצידיביסטים שיהווה "אמצעי תיקון" נוסף לחבילת אמצעים אחרים שינקטו כלפיהם על פי שיטת הניקוד החדשה.

בכוונת הרשות לסייע ולתמוך במכון במאמציו להיהפך לבית הספר המרכזי של מדינת ישראל להוראת הנהיגה ומקצועות הנהיגה שמפתח שיטות הוראה מתקדמות.

הנהג המקצועי

שיעור המעורבות של משאיות ואוטובוסים בתאונות קטלניות וקשות גבוה בהרבה יחסית למעורבות כלי הרכב הפרטיים. שיעור המעורבות של משאיות שמשקלן הכולל מעל 4 טון בתאונות הקטלניות היה 1.5 ל-1000 משאיות, כלומר פי 7 מכלי רכב פרטיים. גבוה במיוחד שיעור המעורבות של משאיות כבדות (במשקל של 34 טון ומעלה) שמגיע ל-6.8 תאונות ל-1000 משאיות – פי 34 לעומת רכב פרטי. גם כאשר בודקים את המעורבות שלהן יחסית לנשואה עדיין נמצא כי המשאיות מעורבות בתאונות קטלניות פי 7 לקילומטר נסיעה מרכב פרטי

הרשות סבורה כי נהיגה של רכב-ציבורי או משאית מעל 4 טון הנה מקצוע הדורש לימוד מסודר, בחינה ותעודה המעידה על עמידת הנהג המקצועי בדרישות הידע, והמיומנות וכשירותו לנהוג. הרשות בשיתוף עם מנהל התנועה ומשרד העבודה והרווחה מקדמים תכנית הכשרה מורחבת בהרבה מזו הקיימת היום לנהגים אלה. התכנית כוללת נושאים מיוחדים על פי סוג הרכב והבעיות האופייניות לו בנהיגה ובתפעול, בטיפול ברכב, בהובלת נוסעים או מטענים ועוד.

עם העלייה בגיל קיימת ירידה מתמשכת בכושרי הראיה השמיעה ובכשרים הפיסיים של הנהגים. מרבית הנהגים המבוגרים נוהגים בהשפעת תרופות למחלות כרוניות.

השנה יבחן נושא חיוב נהגים מקצועיים בקיום בדיקות רפואיות לאורך כל שנות שירותם כנהגים מקצועיים ולגבי נהגים פרטיים מגיל 65 ומעלה.

חקיקה

1. השלמת החקיקה בנושא שיטת הניקוד החדשה שתאפשר החמרת ענישה לנהגים עבריינים
2. חקיקה בנושא רשיון נהיגה מדורג.

חקיקה שתחייב נהגים ומשלחיהם בנשיאה באחריות להתנהגותם :

3. חוק שיחייב שופטים לפסוק שלילה לצמיתות של רשיון נהיגה של נהג שימצא אשם בהריגה ברשלנות.

4. בנוסף למימוש החוק הקיים לגבי נסיעה בעומס ייתר, יישלל ל- 3 חודשים רשיונו של נהג משאית שיסע עם מטען עודף מעל 25%.
5. תוטל אחריות גם על בעל החברה המשלח את הנהג עם המשקל העודף. חיזוק מעמד קצין הבטיחות בתעבורה שתפקידו להנחות את הנהג המקצועי בעבודתו.
6. שינוי פרק י' בתקנות התעבורה באופן שיקנה לקצין הבטיחות בתעבורה מעמד של מבקר הפנים בחברה.