

פרוטוקול מס' 195

מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, ז' בטבת התשנ"ח (5 בינואר 1998), שעה 10:30

נכחו: חברי הוועדה: אבי יחזקאל - היו"ר
נסים דהן
רן כהן
גדעון עזרא

מוזמנים:

עמנואל הרשקוביץ	- מנהל הרשות לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה
עדה וייס	- סגנית היועץ המשפטי, משרד התחבורה
עו"ד אורית לב	- הלשכה המשפטית, משרד האוצר
עופר לינצ'בסקי	- רפרנט אגף תקציבים, משרד האוצר
אופיר קרני	- רפרנט אגף תקציבים, משרד האוצר
ציונה חקלאי	- מנהלת מחלקת סטטיסטיקה, משרד הבריאות
ציון שבת	- משרד החינוך
ניצב יעקב גנות	- ראש אגף תנועה, המשרד לבטחון פנים
סנ"צ דורית פורת	- אגף התנועה, המשרד לבטחון פנים
רפ"ק ענת גרנית	- דוברת המטה, המשרד לבטחון פנים
גבי סופר	- הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה
טלי טל	- ראש אגף תחבורה, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה
ראובן יום טוב	- סמנכ"ל אחזקה, מ.ע.צ.
בומה ברחד	- מנכ"ל המועצה הלאומית למניעת תאונות דרכים
טובה בראל	- המועצה הלאומית למניעת תאונות דרכים
צבי לידר	- דובר רשות השידור
אורי פז	- רכז הכתבים של חברת החדשות, הרשות השנייה לטלוויזיה ורדיו
ד"ר משה בקר	- יועץ לוועדת הכלכלה בנושא תחבורה ובטיחות בדרכים
מאיר אוהד	

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: ימימה פרלס

סדר-היום:

חקירת תאונות הדרכים והפער בין דיווחי המשטרה ונתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
"מבצע 700" והעליה במספר תאונות הדרכים, פרסום בתקשורת של שמות חללי תאונות הדרכים, של קבוצת חברי כנסת - סיכום שנת 1997.
(הח"כים - עוזי ברעם, נסים דהן, עבד-אלוהב דראושה, עמנואל זיסמן, רן כהן)

חקירת תאונות הדרכים והפער בין דיווחי המשטרה ונתוני הלשכה המרכזית
לסטטיסטיקה.
"מבצע 700" והעליה במספר תאונות הדרכים, פרסום בתקשורת של שמות חללי תאונות
הדרכים, של קבוצת חברי כנסת - סיכום שנת 1997.
(הח"כים - עוזי ברעם, נסים דהן, עבד-אלוהב דראושה, עמנואל זיסמן, רן כהן)

היו"ר אבי יחזקאל:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. אמנם היום העולם סוער ויש דברים חשובים
אחרים, אבל ביקשנו לפתוח את השנה האזרחית החדשה בסוגיית תאונות הדרכים. אני
מאושר שמינו במשטרה ניצב לעסוק בנושא, ואת ניצב גנות בפרט. אני חושב שבסופו של
דבר אנחנו בשלב שהמודעות הולכת וגדלה, אבל אנחנו אולי בתחילתה של דרך שהיא
עדיין ארוכה. אין לנו ברירה אלא לגעת בנקודות ברמה של פינצטה, ולראות בדיוק
במה דברים אמורים. אני יודע שבשנה הקודמת ועדת הכלכלה סייעה בהקמתה של אותה
רשות שאני שומע את תשדירי הפרסומת שלה ברדיו.

אנחנו כרגע נמצאים במצב של ניתוח נתונים מן השנה הקודמת, ואני מציע
שנעסוק בנושא בכך שנפתח בדבריו של ד"ר בקר שהוא יועץ לסוגיית תאונות הדרכים.
ששמו הולך לפניו, ונגיע גם לשלב של מה שנקרא - דיווחים מושלמים של תאונות
הדרכים, או דיווחים שלמים בעניין תאונות הדרכים. אנחנו עובדים לפי הנתונים
שעוד מעט ד"ר בקר יציג בפנינו, ואנחנו מגיעים למסקנה שצריך להעלות את הרף או
את ההגדרה של סוגיית הדיווח על תאונות הדרכים. כשד"ר בקר יאמר את הדברים, נבין
בדיוק במה דברים אמורים. בכל מקרה, בגדול, אפשר לומר שהיום יותר תאונות דרכים
לא מדווחות, מאשר מדווחות, אם הייתי אומר את זה ברמה של הכללה גורפת של
העניין. אני מציע שד"ר בקר יפתח בדברים על כך.

הנקודה השניה היא שמנהלת הוועדה ואני, החלטנו לנסות ולשמוע דיווח ביניים
שלכם, ואני מדגיש את המילה "ביניים", בנושא פרוייקט 700, כי נאמר לי, ואני
יודע גם מלשכת השר וגם מגורמים נוספים, שעדיין אין לכם מסקנות סופיות וברורות
באשר לפרוייקט 700. לכל אחד יש את המסקנות שלו על פי מראה עיניו, אבל מה לנו
מראה עיניים בעניין הזה?

בנושא הזה, מבצע 700 הוא גם פונקציה של הצעה לסדר יום של עוד מספר חברי
כנסת שהעלו את הנושא במליאת הכנסת, ומדובר בחברי הכנסת ברעם, דהן, דראושה,
זיסמן ורן כהן. לכולם היתה התחושה לגבי סוגיית פרוייקט 700, שמן הראוי
שיתדיינו עליה בוועדת הכלכלה. אני מציע שד"ר בקר ייתן לנו סקירה בעניין הזה.

משה בקר:

רבותיי, הנושא שעל סדר היום, הוא בעיית החקירה והדיווח של תאונות דרכים,
ואני יכול לומר שהנושא הזה כבר מתגלגל במערכת מספר שנים. אני עצמי, לפני
כשנתיים וחצי, בעקבות עבודה, גיליתי שהפרסומים הרשמיים של המשטרה היו לפי
ההגדרות שהיו קיימות. ההגדרות שהיו קיימות דיברו על ת"ד - תאונות דרכים
שמדווחת, מועברת ללמ"ס, ללשכה המרכזית לסטטיסטיקה, ומוצאת את ביטויה בסופו של
דבר בצנזוס, בתוקף הרשמי של מספר תאונות הדרכים במדינת ישראל לפי דרגות החומרה
השונות. הקטגוריה השניה היתה תיקי תל"מ - תאונה ללא מתלונן, או תיק ללא
מתלונן, וכך הלאה, ששם היה ערפל די גדול לגבי מה נכלל בדיוק בתוך הנושא של
תל"מ. משה גדולה מאוד של תאונות עם נפגעים נכנסה לתוך תל"מ. קבוצה שלישית היתה
של תאונות כללי - שוב, קטגוריה מוגדרת, מאוד מעורפלת. הקטגוריה הרביעית היתה
נ"ב - נזק בלבד. אלה הקטגוריות.

כאשר מישהו מגיע למשטרה, אם היתה תאונת דרכים, המשטרה פותחת תיק, ואחר כך מחליטה איך למיין אותו ומה לעשות איתו. בדרך כלל, החקירה היסודית של תאונות דרכים היא בתיקי ת"ד. החקירה האחרת היא מאוד שטחית, פרטים לכאן או לכאן, רישום ביומן, רישום מצטבר ברמת המטה, בקרה ודיווח על כך. כלומר, אנחנו יודעים בכמה תיקים טיפלה המשטרה, אלא שמבחינת המעבר של נתוני תאונות הדרכים לצנזוס, לתוקף הרשמי של כמה תאונות דרכים יש במדינת ישראל, גם לצורך מעקב משנה לשנה, גם לצורך השוואות בינלאומיות--

היו"ר אבי יחזקאל:

תתמקד בזה. עזוב לאחר כך את הנזק שבעניין.

משה בקר:

כל התיקים האלה היו אינפורמציה גדולה מאוד, והיתה בעיה שלדעתי קשורה גם עם חוק פיצוי נפגעי תאונות דרכים בשנות ה-70, שהסיר את עניין המאבק בין חברות הביטוח על האחראיות לתאונה, ואמר שלא משנה מי אחראי לתאונה. בעקבות הסיטואציה הזאת שהתפתחה, הצורך לחקור את התאונה כדי להביא ראיות לבית המשפט ולקבוע מי היה אשם בתאונה, ירד, כי בין כה וכה הביטוח שילם. לאורך השנים, התפתח טולרנס מסיים שנותן יותר שיקול דעת למפקד לשכת התנועה, לפעמים לראש מדור התנועה, לפעמים גם לבוחן ותיק, לבוא ולהגיד שזאת תאונה בלי עניין ציבורי, כמו תאונה עם נזק בלבד שאין בה עניין ציבורי, ולא מדווחים עליה ללמ"ס. כך נכנסו שתי הקטגוריות - כללי ותל"מ, כקטגוריות שבהן יש מסה גדולה של תאונות.

היו"ר אבי יחזקאל:

לגבי כל פרק שאתה מפרט אותו, אני מבקש שתסכם אותו בשורה התחתונה. אתה אומר שיש למעשה תאונות דרכים שאינן מופיעות במסגרת הסטטיסטיקה של הלמ"ס.

משה בקר:

כן, מיד אצביע על הדברים.

דורית פורת:

יש גם תאונות דרכים שלא מגיעות לסטטיסטיקה של המשטרה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני רוצה להסביר שהבעיה של ועדת הכלכלה היא להבהיר לציבור שלמעשה סוגיית תאונות הדרכים היא חמורה פי כמה וכמה מהנתונים הרשמיים.

משה בקר:

אני מראה לכם את השקף הזה לא כדי שתקראו את המספרים, אני פשוט אומר לכם שעם זה אנחנו חיים. כשאתה רוצה לדעת מה הנזק הכלכלי, איך אנחנו ביחס למדינות אחרות וכך הלאה, לאורך שנים, בצורה שיטתית עקבית, אתה מדווח על התאונות לפי מיקום, לפי דרגת חומרה וכך הלאה. ברגע שהתאונות האלה מדווחות ללמ"ס, הן מדווחות על בסיס טופס דיווח מסודר, שיש לו הרבה מאוד רשומות, שכל רשומה מייצגת אינפורמציה חשובה, וזה הבסיס לניתוח הבעיות שלנו.

כרגע, אם אנחנו מדברים על העניין של תאונות דרכים כאוי"ב, ומדברים על מלחמה בתאונות הדרכים, אחד הדברים החשובים במלחמה זה המודיעין. מודיעין מדויק, עקבי ויסודי, שנותן לך אינפורמציה מלאה. היו כאלה שפעם שאלו מה המרחק

בין תאונת נזק בלבד לבין זה שהיא תהפוך לתאונה עם נפגעים. על נזק בלבד, לא מדווחים. הדיווח של נזק בלבד שישנו במשטרה, זה כאשר מישו עומד על כך, והוא דורש שייפתח תיק, מכל מיני סיבות, של נזק בלבד. המשטרה לא מדווחת על נזק בלבד. לעומת זאת, תאונת דרכים עם נפגעים, זו תאונה מוגדרת בצורה מסויימת. כמו שתשאלו כמה אוכלוסיה יש במדינת ישראל על פי מפקד אוכלוסיה, אתה צריך לדעת מה כל האוכלוסיה שלך. אם יש לך תאונת דרכים עם נפגעים, ויש הגדרה מהו נפגע, חשוב מאוד שהחקירה, הרישום, הדיווח והעברת המידע הזה יימסרו למישו שעניינו הוא המודיעין שלנו, במקרה זה בצירוף של המשטרה עם הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, וכך אנחנו מקבלים את הדו"חות, מקבלים את התמונה.

מה שקרה הוא שבגלל אותה גמישות שישנה, ובגלל שמספר התאונות בפרופורציה של תל"מ וכללי הולך ומתנפח, נוצר פה מצב של בעיה של תאונות שלא מדווחות. אנחנו, במלחמה הזאת, מקבלים מודיעין מסודר דרך הלמ"ס, שאומר שהאוייב נמצא בתעלת סואץ, ושוכחים שיש גם משהו יותר דרומי או יותר מערבי. האינפורמציה הזאת הולכת וגדלה. אני באתי למפכ"ל לפני שנתיים וחצי, והתקיים דיון בהשתתפות אנשי הלמ"ס ואנשי המינהל לבטיחות בדרכים, ואמרנו שיש לנו פה בעיה. אנחנו, במקום לאכול עם סכין ומזלג, אוכלים עם הידיים. אמנם יש סכין ומזלג מתחת לשולחן, אבל אנחנו אוכלים בידיים. אנחנו צריכים לעלות ברמה בעניין הזה. המפכ"ל הסכים, ונעשתה עבודת מטה. התוצאה הסופית של עבודת המטה, היא שקראו לילד בשמו. שמו את הסכין והמזלג על השולחן, אבל מכאן ואילך נשארנו במצב שממשיכים לאכול עם הידיים, כלומר, לא משתמשים בהגדרות. באו והגדירו תל"מ וכללי בסיווג מתאים. קראו לזה - כללי עם נפגע, כללי נ"ב, ונ"ב. ארבע קטגוריות - ת"ד שמדווח כרגיל; כללי עם נפגע שמדווח משטרתית ויש רישום, אבל אין חקירה ואין דיווח מלא לתאונה הכוללת;

היו"ר אבי יחזקאל:

זאת אומרת, יש היום תאונות שיש בהן נפגעים, ואינן מדווחות ללמ"ס.

משה בקר:

נכון. כדי להמחיש את העניין, המשטרה לא מחביאה את הנתונים. היא מציגה אותם בדו"ח בצורה שיטתית. בדו"ח הזה, שהוא, דרך אגב, היה תוצאה של הפעולה עם המפכ"ל, באו והגדירו את התאונות לפי ת"ד, כללי עם נפגע, כללי נ"ב ונ"ב. אתם יכולים לראות מה מתפתח. אלה נתונים מתוך דו"ח המשטרה, על חודשים ינואר-נובמבר 1997, לעומת ינואר-נובמבר 1996. אתם רואים פה שסך הכל התאונות הן 93,754 תאונות דרכים במדינת ישראל בשנת 1997 ב-11 חודשים. סדר גודל של כ-103 אלף תאונות דרכים במדינת ישראל באומדן עד סוף השנה, שהמשטרה רשמה אותן כתיקי תאונות דרכים.

היו"ר אבי יחזקאל:

כמה תאונות מופיעות בלמ"ס?

משה בקר:

הבעיה היא לא עם הלמ"ס, אלא הבעיה היא כרגע מה המשטרה חוקרת ומדווחת ללמ"ס. כי הלמ"ס מקבלת את נתוני תאונות הדרכים לפי ההגדרה שלהם כת"ד - תיק תאונת דרכים. אנחנו רואים פה ש-22,883 מתוך ה-93 אלף, זאת האינפורמציה שעוברת ללמ"ס. אם אומר לכם כרגע שבמדינת ישראל יש סדר גודל של בערך 300 אלף תאונות בשנה, אני אומר את זה על בסיס דיווחים שישנם על דרישות ביטוח מקיף לגבי נזקים לרכוש בלבד לרכב. הדרישות לפיצויים הן בסדר גודל של 400 אלף, חלקן בהשתתפות עצמית וחלקן חוזרות אחרנית. אנחנו רואים שבנושא הזה של תאונות עם נפגעים, אם אני לוקח מאותו נתון של 100 אלף, סדר גודל של תאונות עם נפגעים, הכללי עם נפגע

ות"ד, פה יש לנו בסביבות ה-73 אלף, ועד סוף השנה בסביבות ה-80 ומשהו אלף, יש לנו כאן מסה גדולה של תאונות דרכים עם נפגעים. המסה הזאת מקבלת ביטוי בצורה אחרת, מפני שמי שנפגע בתאונת דרכים, הולך לחברת הביטוח אבנר ומקבל פיצוי על נפגעות בתאונת דרכים, עם אישורים מהמשטרה, בית החולים וכך הלאה, ואנחנו יודעים שבדיווחים של אבנר יש סדרי גודל של 90 אלף תיקים. פניתי למנכ"ל אבנר וקיבלתי אינפורמציה כמה תיקי תאונות דרכים עם נפגעים מטופלים בשנה. הנתון של אבנר תואם את תיקי ת"ד יחד עם כללי עם נפגעים. כלומר, יש לנו אינפורמציה אדירה, עם נזקים אדירים.

כדי שנקבל את התמונה בשלמותה, אם אני לוקח על פי אומדן נזק כלכלי במדינת ישראל מתאונות דרכים לשנה האחרונה, האומדן מראה על סדר גודל של שני מיליארד דולר. זהו הנזק הכלכלי, באומדן גס, פלוס מינוס. מתוך הנזק הזה, סדר גודל של בערך 800 מיליון דולר הן תאונות דרכים של נזק בלבד, ותאונות שהן בקטגוריה של כללי עם נפגע. כלומר, היו נפגעים, קיבלו פיצויים, וכך הלאה, ו-800 מיליון דולר, נזקי תאונות דרכים, לא נמצאים בתמונה, מפני ש"ב לא מדווח בכלל, תאונות עם נפגעים מגיעות לחברות הביטוח, לאבנר, אבל לא מטופלות, אין שום התייחסות אליהן. שאר הנזק מתחלק בערך כך שחצי מיליארד זה לתאונות הקטלניות, וכל השאר, בערך 700 מיליון, בחלוקה של בערך 3,000-4,000 פצועים קשה, וכ-42-43 אלף פצועים קל מדווחים.

רן כהן:

החוק לא מחייב שתאונה עם נפגע תדווח למשטרה?

דורית פורת:

לא.

משה בקר:

אני כרגע מדבר על מה שכבר מדווח למשטרה. החוק מחייב, אבל הבעיה היא שאם אדם נפגע, הוא ירד לתעלה, התנגש בעץ, הבן שלו נפצע, הוא לא רוצה לפתוח בהליכים, הוא לא רוצה אישורים, וכך הלאה, הוא יכול ללכת עם הבן לבית החולים, או לרופא, או לקופת חולים, הוא יטופל, ולפעמים זה יעבור ואנחנו לא נדע מהעניין. אני מדבר כרגע על כך שיודעים על התאונה, התאונה הגיעה למשטרה, היא נרשמת במשטרה, היא מדווחת בדו"חות המשטרה, היא לא נחקרת בצורה שיטתית, לא ממלאים לגביה את הפרטים, היא לא עוברת ללמ"ס, והלמ"ס לא עושה איתה את אותה עבודה של הצגת תמונת תאונות הדרכים במדינת ישראל.

רן כהן:

גם משרד הרישוי וגם משרד התחבורה לא יודעים בעצם על קיומה, למרות שבאותו אירוע הנהג יכול להיות--

משה בקר:

יכול להיות. הבעיה כאן היא מה ההגדרה. אם תשימו לב, לגבי תאונות עם פצועים קשה, שגם שם יש איזושהי בעייתיות שלא אכנס אליה, הן לא הבעיה הגדולה מבחינת המסה של תאונות הדרכים. כדי שתראו מהי תמונת המצב ומהם הפערים שנוצרים, לקחתי נתונים כפי שנמסרו על ידי המשטרה, והנתונים לא עדכניים, אבל הם שווי ערך, הם עקביים. כלומר, אותה הגדרה חלה לגבי שתי הקטגוריות של השנים 1997, 1996 ו-1995, כאשר לקחתי את 11 החודשים, בדקתי את המגמה, והגעתי לאומדן של השנה, שזה תוספת של עוד חודש בלבד.

בסך הכל תיקי תאונות הדרכים עם נפגעים שהמשטרה תאמר לנו שהתרחשו בשנת 1997, הם 82,800 תאונות עם נפגעים, וזה כמובן פחות מה-100 אלף, כי ה-100 אלף כולל גם נזק בלבד שאנחנו לא הכנסנו אותו כאן. לעומת 78 אלף בשנת 1996, תוספת של 5.2%. במדינת ישראל, כבעיה, כמות התאונות עם נפגעים, גדלה בעוד 5.2% מהשנה שעברה לשנה הזאת. אני אומר כרגע שבנושאים האלה של גידול, עליה וירידה, יש תמיד מטען סביב העניין. יש לי כבר ניסיון עשיר עם העניין שכשאתה אומר גידול וישנה ירידה, מתחילים להתווכח וכך הלאה. אני דווקא מצטרף לדברים של יושב ראש הוועדה, ואני אומר שיש אגף חדש, יש רשות חדשה, לדעתי, הגופים האלה כגופים חדשים, יכולים להגדיר את זה מהתחלה ועד הסוף כמו שצריך, ולעבור הלאה. תראו מה הפער. תאונות עם נפגעים יש 82,800, אבל מה שמדווח כתאונות עם נפגעים, וזוהי הרי עיקר הבעיה, הן 24,865 תאונות השנה. הבעיה היא שרמת הגמישות בתוך הקטגוריה הזאת, היא יחסית די גדולה.

היו"ר אבי יחזקאל:

בשנת 1996 תאונות שמדווחות ללמ"ס הן 25,447. בשנת 1997 יש 24,865--

משה בקר:

זאת אומרת, ירידה של 2.3%.

היו"ר אבי יחזקאל:

ברמה של הדיווח ללמ"ס, יכולים להציג ירידה. ברמה של תאונות עם נפגעים, ברמה של המקרו, יש עליה של 5%.

משה בקר:

נכון.

היו"ר אבי יחזקאל:

זאת אומרת, יש פער בין הדיווח שמראה על מגמת ירידה, לבין עליה בפועל של מספר התאונות עם נפגעים.

משה בקר:

נכון. אילו הפער הזה היה מסתכם ב-10%-5% בשוליים, בגלל סיבות שונות, הייתי אומר, ניחא, אבל אנחנו מדברים על משה של תאונות עם נפגעים, אלה לא תאונות ללא נפגעים. אם רמת הפגיעה היא קטנה, למשל אם האיש שבר רגל, הוא טופל בבית החולים, יצא מביית החולים כשעתיים אחרי שהגיע לחדר מיון ושמו לו את הגבס, ומבחינה זאת, יכול להיות מצב שבו בגלל דיווח מאוחר, בגלל העבירה שהוא עבר, ונראה את זה בהמשך, מישהו יקבל החלטה שזה ייכנס בקטגוריה של תאונה כללי עם נפגע, והיא לא תחקר, לא תיבדק ולא תדווח. זאת אפשרות.

היו"ר אבי יחזקאל:

מה שאתה אומר הוא שבמקום ירידה בפועל שדווחה, למעשה יש עליה בפועל.

רן כהן:

יש עליה בפועל ויש ירידה בדיווח.

משה בקר:

לגבי הדיווח לגבי נפגעים, גם כאן יש ירידה של 2.9% בשנת 1997, לפי הנתון של 45,191 בשנת 1997, לעומת 46,534 בשנת 1996. גם בפצועים קשה יש ירידה של 3.5%. בהרוגים יש גידול של 1.9%.

היו"ר אבי יחזקאל:

בקשר להרוגים, יש כאלה שמגיעים לבית החולים לאחר תאונת דרכים, ואחרי שבועיים או חודש הם נפטרים. הם לא מדווחים, נכון?

משה בקר:

אני רוצה להסביר את הנקודה. המשטרה מבחינה זאת, עושה השוואה של NON EQUAL STATISTICS. היא לוקחת נתון עדכני, ומשווה אותו לנתון לא עדכני. כשאתם רואים את הדו"חות של המשטרה, ובסוף הדו"ח כל חודש כתוב כמה הרוגים היו בתקופה הזאת לעומת התקופה המקבילה אשתקד, הנתונים של השנה שעברה--

יעקב גנות:

זאת ממש חוצפה מה שאתה עושה.

משה בקר:

רבותיי, הרשו לי להציג את הדברים, ואחר כך אפשר להתדיין. אפשר להתווכח עם הדברים ולומר שד"ר בקר לא יודע על מה הוא מדבר, אין לו בכלל מושג, וכו'. זאת זכותך לומר אחר כך.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מוכרח לומר שבאתי לכאן כדי ללמוד דברים--

משה בקר:

רבותיי, המחשב של המשטרה מתעדכן בתאריך שוטף. העידכון הזה כולל דיווחים מהלשכה המקומית למטה הארצי. יש עניין של ויכוחים, כי תמיד יש פער בין גמר חקירת התאונה, מילוי הטפסים, העברת החומר דרך המחשב ועידכון הנתונים. מה שקורה הוא שהעידכון של תאונות שקרו לפני הרבה זמן, בדרך כלל הוא נגמר. לפעמים כשהלמ"ס עושה בקרה לוגית, ויש סתירה, היא תבוא ותבדוק נושא מסויים, ואולי יתקנו אותו, כי יגלו כל מיני דברים.

בעידכון יש שלושה מרכיבים. ראשית, מבחינת זמן העברת הדיווח, כלומר, האם קיבלת את כל הנתונים. זה ברור שאם היום אנחנו בינואר 1998, אז הנתונים של ינואר 1997 כבר מעודכנים. לא יקרה שמישהו יעדכן עוד נתון לגבי ינואר 1997. לעומת זאת, לגבי החודשים אוקטובר, נובמבר ודצמבר, יש עדיין חלק מן התאונות בצנרת, ואני יכול להוכיח שחור על גבי לבן את הפערים בין גמר הדיווח השנתי של המשטרה כל שנה, לבין נתוני הלמ"ס, אחרי שהיא עושה את כל הבדיקות ומוציאה את הפרסום שלה בדרך כלל בחודשים מאי-יוני. כחמישה חודשים לאחר מכן אנחנו רואים את ההבדל.

היו"ר אבי יחזקאל:

אתה רוצה להגיד לי שהמספר שדווח מבחינת ההרוגים הוא עדיין לא סופי?

משה בקר:

לא, אני מדבר כרגע על כך שברמה הכללית אין דיווח מלא. הבעיה עם עניין ההרוגים בדיווח עליו וברישום שלו, קשורה לעצם ההגדרה של הרוג. הרוג מוגדר כמישהו שמת בתאונה, או מת תוך חודש ימים אם הוא נפצע קשה מקרות התאונה. כלומר, אם היתה תאונה ב-31 בדצמבר, והאדם מפרפר בבית החולים בין חיים למוות, וב-30 בינואר הוא חס וחלילה נפטר, התאונה שלו תרשם כתאונה קטלנית.

היו"ר אבי יחזקאל:

אם הוא מת בפברואר?

משה בקר:

אז הוא כבר לא ייחשב כהרוג.

קריאה:

זו הגדרה בינלאומית.

היו"ר אבי יחזקאל:

בסדר, יש הגדרה בינלאומית, אבל עדיין ברמה הסטטיסטית, מספר ההרוגים--

משה בקר:

כשיוצא דו"ח של המשטרה ב-15 לחודש, כל חודש לגבי החודשים שלפני כן, על פי הגדרה הוא לא כולל את העידכונים של ההרוגים של אותו חודש, כי כדי לעדכן את אותו חודש, הוא צריך לגמור קודם כל את כל החודש, ולחכות עוד מספיק זמן, כדי לקבל את הדיווח על העידכון הזה, כדי להכניס את זה למחשב, כדי להוציא הדפסה, לכרוך ולשלוח בדואר. אנחנו נמצאים במצב שתמיד נתוני החודש שמפורסמים על ידי המשטרה, הם נתוני חסר, לעומת הנתונים של השנה שעברה באותה תקופה. כלומר, אתה לוקח תמונה מלאה ותמונה חלקית, ואתה משווה ביניהן. העניין הוא שהפרשים הם לא גדולים.

רן כהן:

זה גם לא חשוב. אני מבין למה זה חשוב למשפחה שבה האדם נהרג, אבל למה זה חשוב לסטטיסטיקה? אם זה באותם נתונים השוואתיים, חודש מול חודש, גם שם יש חסר מסויים, וגם פה יש חסר מסויים, ומה שחשוב מבחינת העניין, היא המגמה.

היו"ר אבי יחזקאל:

התחלתי את הישיבה בשני הפרוייקטים שקשורים בעניין אחד, בהצעה לסדר שאומרת שבסופו של דבר, סוגיית תאונות הדרכים והתאונות עם נפגעים, היא גדולה עשרת מונים מהדיווחים שניתנים בפועל. יש ניסיון להצביע על ירידה במגמה, כשלמעשה אנחנו טוענים שיש עליה במגמה.

רן כהן:

אדוני היושב ראש, אילו היה באמת פער בעל משמעות, פער של עשרת מונים. עשרת מונים בעברית זה פי עשר.

היו"ר אבי יחזקאל:

יש פער של פי ארבע.

רן כהן:

אין פה פי ארבע.

היו"ר אבי יחזקאל:

הסתכל בנתונים. מדווח על 24 אלף, כשישנן 82 אלף תאונות עם נפגעים.

רן כהן:

יכול להיות שאני לא מבין בכלל, אבל מאחר שאני עוסק בעניין הזה הרבה מאוד שנים, ויש לי פה עדים לכך, למיטב הבנתי, מה שכרגע מדובר בו, זה הפער בין הדיווח בחודש האירוע, לבין ההצטברות של--

משה בקר:

לא זאת הבעיה.

היו"ר אבי יחזקאל:

לא זאת הבעיה.

רן כהן:

כל מה שאני אומר הוא שלבודד את הנקודה הזאת של העניין של מה שמצטבר לאחר שבועות או חודשים, זה לא הדבר הקריטי. הדבר הקריטי הוא מה שהיושב ראש מוביל אליו, כלומר, למצוא באמת את נפח התאונות שאינן כלולות בעניין הזה, והאם אלה מדווחות. זו הבעיה. בחיל האוויר - מכיוון שאני מכיר אותו מהמערכה שטיפלתי בה בוועדת החוץ והביטחון - יש מה שנקרא "כמעט-תאונה". זו היתה אחת ההצלחות הכי גדולות שישנן בחיל האוויר, בניסיון למנוע תאונות. מדוע? משום שהם אמרו, בואו לא נראה רק את התאונה שקרתה, אלא בואו נראה איפה שני מטוסים היו כבר בעצם במצב שהיה כמעט תאונה, וחייבו דיווח על זה. לעניות דעתי, זאת הבעיה. הבעיה היא למצוא את כל אותם המקרים שבהם נהגים מגיעים לתאונה או לכמעט תאונה קטלנית, והדבר הזה לא מדווח למשרד התחבורה, לרשות הרישוי, למשטרה, וכו'.

משה בקר:

הייתי אומר שהרגישות לגבי הנושא של הרוגים, והבעיה של השוואה בין נתון לא מעודכן למעודכן, בדרך כלל עולה כשהמחוג של העידכון נע בין האם יש יותר תאונות או פחות תאונות. למשל, משהו יכול לדווח שהיתה ירידה בתאונות הדרכים במדינת ישראל בשנת 1997 לעומת שנת 1996. מחכים חודש-חודשיים, הפרסומים של הלמ"ס יוצאים, העידכונים נעשים, ופתאום מגלים שהיתה עליה, אבל הפוקוס כבר ירד, כולם מרוצים שהיתה ירידה בתאונות הדרכים. את זה אני שם כרגע בצד, כי זה נושא בעייתי. הבעיה העיקרית היא שכאשר יש פער בין כ-25 אלף תאונות עם נפגעים מדווחות ללמ"ס, לעומת 80 אלף סך הכל, דהיינו, למעלה מ-50 אלף לא מדווח, מסה כזאת גדולה יכולה לאפשר גמישויות ומעבר מצד לצד. יש פה הגדרות שעל פיהן מחייבים את חקירת התאונות. למשל, אם עברו שלושה ימים, והתאונה נעשתה בעבירה לא חמורה, ויש פחות משלושה נפגעים, יפתחו תיק כללי, ויספרו את זה ככללי. אם היו יותר משלושה נפגעים, אנחנו מקבלים את חקירת התאונה, ואז זה ייכנס.

התוצאה של העניין היא שרמת הנפגעות פתאום גדלה במדינת ישראל. מה זה רמת נפגעות? כשיש תאונה, יש מספר נפגעים לתאונה. הממוצע היה 1.4 נפגעים בכל תאונה. בשנים האחרונות פתאום גדלנו ל-1.8 נפגעים. מה קרה? יש יותר אנשים ברכב כשיש תאונה? יש יותר תאונות של שני כלי רכב בעוצמה גדולה, שבגלל זה יש יותר נפגעים פר-תאונה? בחלק מהמקרים יכול להיות שזה כך, אבל בחלקם יכול להיות שאם יש מיון של חקירת התאונות, וחוקרים תאונות שבהן יש שלושה נפגעים ומעלה, יותר מאשר חוקרים תאונות עם פחות משלושה נפגעים, פתאום המשקל של תאונות עם ריבוי נפגעים עולה, ואתה מקבל תמונה מעוותת של רמת הנפגעות. אפשר להכנס לעוד ביטויים נוספים, אבל אקצר כאן.

בקריטריונים של היום, לגבי הגישה לחקירת תאונות, אלה דברים שהלמ"ס פרסמה, ואתם רואים שצירפתי את זה כנספח, בעניין הבעייתיות שישנה בדיווח על נתונים. קודם כל יחקרו אם היתה עבירה חמורה. ישנה רשימת העבירות החמורות שבהן יש חובה לחזור ולפתוח תיק תאונת דרכים. מדובר בעבירות הכי חמורות--

נסים דהן:

רק אם היו נפגעים. בלי נפגעים לא יפתחו תיק.

משה בקר:

אני בכלל לא מדבר על בלי נפגעים. אני מדבר כרגע על כך שיש בעייתיות בחקירת תאונות, כאשר יש כמה תנאים שמתקיימים, והמשטרה גם הגדירה את התנאים האלה, אם לא היו נפגעים, אז זה נ"ב. אם הפגיעה לא קלה, יש תיק תאונת דרכים עירני, כלומר, יש נפגעים קשה.

היו"ר אבי יחזקאל:

זה מה שמדווח ללמ"ס?

משה בקר:

לא, זה עניין של אם יחקר או לא יחקר כת"ד. הולכים הלאה בתהליך רישום התאונות, ובודקים האם הסיבה לתאונה היא אחת מהרשימה המצורפת מהעבירות האלה. אם כן, זאת אומרת שהעבירה חמורה, ואם היתה הודעה תוך 30 יום, ייפתח תיק ת"ד, אבל אם לא, זה עובר הלאה. כעת נשאלת השאלה האם הודיעו על התאונה תוך שלושה ימים מקרות התאונה. אם לא הודיעו, אתן לכך דוגמא, שלמשל שני כלי רכב מתנגשים חזית באחור. אם אין דם, ויש לנהג כאבים בצוואר, הוא מחליף פרטים, מגיע הביתה וקם למחרת בבוקר ואומר לאישתו שיש לו כאבים. היא אומרת לו שיילך לרופא. הרופא שולח אותו לצילומים, ואחרי יומיים-שלושה יש לו התוצאות ואומרים לו שיש לו סדקים בחוליות הצוואר ושהוא צריך להתחיל לעבור טיפול. עברו שלושה ימים מקרות התאונה. הוא מגיע למשטרה, אם עברו שלושה ימים, זו תאונה שנחשבת תאונה קלה, וזה יירשם בכללי. זה לא ידווח. זהו סוג של תאונה שטיפול לכיוון שלא יחקר ולא ידווח ללמ"ס, למרות שהנזקים יכולים להיות אדירים בהמשך.

רן כהן:

ד"ר בקר, ברשותך, גם אתה נגרר כאן לדבר שהוא לא ענייני, למרות שההערות שלך אולי נכונות. מה הבעיה? הרי כל הרשימה הזאת היא לא מעניינת בכלל מנקודת הראות של מי שרוצה למנוע תאונות בעתיד.

משה בקר:

בהחלט כן.

רן כהן:

הישיבה הזאת, וכל הישיבות, וכל החקיקות, וכל הדברים, מיועדים רק למטרה אחת, למנוע תאונות בעתיד. כל הרשימה הזאת עוסקת בעצם רק בעניין אחד, שהוא מה חומרת התוצאות של התאונה מבחינת פגיעה באנשים.

משה בקר:

זה לא נכון.

רן כהן:

הבעיה היא שבעצם יכול להיות שתאונה תהיה כביכול קלה מאוד, או אפילו תהיה גובלת בתאונה, אבל המעשה שעשה הנהג הזה, הוא כל כך חמור, שבתאונה הזאת הוא לא הרג, אבל בפעם הבאה הוא יהרוג עשרה. את זה כל הרשימות האלה בכלל לא מאבחנות, משום שבתאונה עצמה הוא גירד את הפח, אבל בפעם הבאה, כשהוא יעשה את העקיפה או את היציאה ברמזור אדום, או יציאה לצומת בלי להסתכל ימינה, וכו', זה יהיה עשרה הרוגים. כל השיטה הזאת בכלל לא מאבחנת נהגים מועדים לאסונות. מה שצריך הוא למצוא בעצם שיטה שתחשוף נהגים מועדים, ולא את הדברים האלה.

משה בקר:

יש לי תשובה לעניין. זוהי הסיבה שאנחנו צריכים סטטיסטיקה מלאה. מה שאתה אומר הוא לא בסתירה עם העניין, אלא הוא דווקא תורם לנושא, כי אנחנו אומרים שאם יהיה דיווח מלא--

רן כהן:

הם מפספסים את כל העניין.

נסים דהן:

אם באותו כביש קרו אלף פעמים תאונות קלות, יש בעיה עם הכביש הזה.

היו"ר אבי יחזקאל:

חבר הכנסת דהן צודק.

משה בקר:

כבוד היושב ראש, אני רוצה להשיב לחבר הכנסת רן כהן.

היו"ר אבי יחזקאל:

אבל אתה עושה טעות. התפרצת קצת הצידה, ואז למעשה רן אמר לך, תשמע, זה לא פותר את הבעיה. מה שאתה צריך לומר, זה ללכת על המסר של חבר הכנסת דהן שאומר שבסופו של דבר כמות תאונות הדרכים כן משפיעה על איתור נהגים מועדים, כפי שחבר הכנסת רן כהן אומר, על בעיות של כביש, של איכות כביש, על בעיות של חוסר כוח אדם במשטרה. בסופו של דבר, העניין הזה של אי דיווח מלא, סטטיסטית, גורם לכך שזה כן ישפיע גם על איתור נהגים מועדים ועל כל המאבק בתאונות הדרכים.

נקודה-שניה היא שאתה כן צריך להגיד שבמקום מלחמה בתאונות דרכים, אנחנו משחקים בסטטיסטיקה. זה אולי המסר העיקרי. כלומר, כפי שאמר חבר הכנסת כהן, עוד

לא הגענו לרמה של חיל האוויר שאנחנו מתעסקים בטרומ-תאונה, ובמקום להלחם בתאונות הדרכים ולהשקיע בזה מאמצים, אנחנו משחקים בסטטיסטיקה - להעלות כאן ולהוריד כאן, לאתר מת, או להוריד נפצע. זה למעשה המסר העיקרי.

רן כהן:

אני רוצה לצלוב את המשטרה, כי אם נכון שיפוטו של חבר הכנסת דהן, ובתוך כל הסטטיסטיקות למשל נאתר באילו כבישים ישנן תאונות, על פי כל החתכים, אבל המשטרה תשים את כל מכוונות המהירות בלב מבשרת ירושלים, זו שטות וטימטום, וזה חסר כל ערך.

משה בקר:

יש פה כמה השלכות. השלכה אחת היא שאם אתה רוצה לאתר נהגי תורפה לעבירות חמורות, וכל הדברים שאתה אמרת, עדיף שתהיה לך התמונה הכוללת.

היו"ר אבי יחזקאל:

עכשיו תסביר לנו בסיכום, למה צריך שתהיה התמונה הכוללת.

משה בקר:

התמונה הכוללת נותנת לך את האפשרות לאתר את המקורות ואת הבעיות, כי יש לך יותר נתונים שהם המציאות שלך. אם היתה תאונה עם נפגע והיא לא דווחה, עכשיו אם היא מדווחת אתה יכול לבדוק מי היה הנהג, האם הוא פרא אדם, האם העבירה שהוא עבר היא כזאת או אחרת. כדי לעשות את זה צריך לחקור חקירה ולדווח דיווח מלא, וזה אומר שהמשטרה צריכה כן להיערך בכלים כדי לעשות את זה. זה דבר אחד.

דבר שני, לגבי השפעות משנה לשנה, אתה צריך אחידות בנתונים, כי אחרת יהיה מה שהלמ"ס כותב היום, שבשנים אלה ואלה אי אפשר להשוות נתונים משנה לשנה, בגלל השינויים שחלו. כשיש טולרנס כזה גדול בין מה לא מדווח לבין מה מדווח ללמ"ס, השינויים יכולים להיות מקצה לקצה. יש בעיה של השוואה בינלאומית, איפה אנחנו עומדים מול מדינות אחרות, כי אנחנו רוצים להשוות את עצמנו. אם לוקחים רק חלק מהנתונים, המצב נראה טוב--

נסים דהן:

השאלה היא איך מדינות אחרות מודדות, מהם הכלים שלהן. יכול להיות שיש להן כלים אחרים לגמרי, אז אף פעם לא נשווה?

משה בקר:

יש מהולנד ודנמרק בקצה האחד, ומווצואנדה בקצה השני, ואנחנו צריכים להיות מדינה מתוקנת.

אני רוצה להציג את ההמלצות שאני מבקש שיהיו חלק מהנושא לדיון. קודם כל, עכשיו עם הקמת הרשות והאגף, צריך להגדיר את תאונות הדרכים באופן חד משמעי, על פי קריטריונים בינלאומיים מוכרים. למשל, יקבעו שתאונה עם פצוע קל שלא אושפז או אושפז עד 24 שעות, ברגע שהאדם הזה עבר טיפול רפואי, צריך להפתח תיק תאונת דרכים, ולאסוף אותו בכל מיני דרכים, בין בדיעבד, ואז יש נתונים חלקיים, אבל לא לשים אותו בקטגוריה נוספת שנקראת כללי עם נפגע. אם יש נתונים חסרים, יהיה ברור שבנקודות מסוימות יהיו נתונים חסרים, בגלל שעברו כמה ימים.

היו"ר אבי יחזקאל:

אתה רוצה לומר לי שהסטנדרטים של הדיווח אצלנו הם לא בינלאומיים?

משה בקר:

לא, הם כן בינלאומיים.

דורית פורת:

הם מהטובים בעולם.

משה בקר:

אני אומר כרגע במלוא האחריות, והייתי אורח של מספר מדינות עם הלמ"ס שלהן וחוקרי תאונות דרכים והמשטרה, שלמרות שהמערכת היא מערכת מפוארת, ואני יכול להגיד את זה על מדינת ישראל, הארוזיה שנעשתה במהלך שנים מסוימות בעניין של דיווח מלא, יוצרת מצב שבו תמונת המצב שלנו היא לא אמיתית, היא חלקית והיא נמצאת בתוך המשטרה ולא עוברת לצורך הניתוח, המחקר, הבדיקה, איתור הבעיות, וכך הלאה. צריך להגדיר את הקריטריונים ולבדוק מה המשמעות של הזנחה של נתונים.

היו"ר אבי יחזקאל:

אתה אומר שצריך סטנדרטיזציה בנושא הדיווח, ברמה בינלאומית. אתה אומר שהיתה ארוזיה, ואצלנו זה לא קיים.

משה בקר:

נכון. גם מכמעט נפגע זו אינפורמציה שממנה אפשר להפיק לקחים, אבל לדעתי כדאי שרמת החקירה תלך לפי רמת החומרה. ככל שהתאונה חמורה יותר, למרות שלפעמים זה מקרי, משקיעים בה את המאמצים היותר גדולים, אבל צריך להגיע לרמה שגם תאונות עם נפגעים קל שהיום לא מדווחות ללמ"ס, ייחקרו, ויהיה עליהן מילוי של טופס, עם הפרטים, השעה--

נסים דהן:

בתאונות חמורות כבר אין מה לחקור, כי לא נשאר כלום. כדאי לחקור תאונות לא חמורות, שאפשר לשחזר בהן דברים.

משה בקר:

במחקר יש אינדוקציה ויש דדוקציה. אתה יכול מתאונה אחת קטלנית עם ועדת חקירה, להפיק לקחים ברמה מערכתית. מספיקה תאונה אחת כדי לגלות--

מומלץ כי תיעשה עבודת הכנה לפיתוח כוח אדם. כדי לעמוד בסטנדרטים ובחקירה מלאה, המשטרה צריכה להיערך בתקנים שלה וברמת כוח האדם שלה. בין היתר, מספר התאונות הוא גם פונקציה של כמה זמן עומד לרשות הבוחן. הבוחן רץ היום מתאונה לתאונה, ואין לו זמן לרשום. הוא לא יכול לחקור בצורה יסודית, הוא לא יכול לדווח, והנטייה להעביר את זה לתאונה שלא נחקרת, היא גדולה יותר. צריך להגדיר ולתקצב את כוח האדם, ולהכין אותו עם הכשרה מתאימה. צריך לשכלל את מערכת הדיווח, ולקבוע לוח זמנים כדי לבצע את זה. אני מודה לכם.

היו"ר אבי יחזקאל:

תודה. לפני שאעביר את רשות הדיבור לנוגעים בדבר, לניצב גנות ולמר הרשקוביץ, אני רוצה להעיר שתי הערות. ראשית, לא באנו פה לתקוף אף אחד, ואני מציע למי שנוגע בדבר שלא יתגונן מיד, אלא להיפך, בואו ניצור קואליציה אחת. שנית, אני חושב שאף אחד לא יכול להכחיש, והעלו את זה גם חברי הכנסת רן כהן ונסים דהן, שבסופו של דבר יש בעיה של מספר תאונות שהוא גדול, לא עשרת מונים, אבל פי ארבע, ברמה של תאונות עם נפגעים, כאשר יש להן משחק גדול מאוד של סטטיסטיקה, מול מלחמה שצריכה להיעשות בתאונות הדרכים. בואו נגבש חזית שבמקום לשחק בסטטיסטיקות ולהוריד או להעלות שני אחוזים זניחים, נראה מה אנחנו עושים כדי לפתור את בעיית תאונות הדרכים.

אני לא רוצה שמישהו ייפה לי את הסטטיסטיקה. אני לא רוצה שהניתוח של מר הרשקוביץ, יהיה חלילה שונה מהניתוח שלי, או של ניצב גנות, או של חבר הכנסת דהן, או רן כהן. זה בעצם כל הסיפור. בעצם העובדה שיש היום מגמה של עליה של כ-80 אלף תאונות עם נפגעים, מול 25 אלף תאונות מדווחות ללמ"ס, יש פה בעיה אמיתית גדולה מאוד. בואו נתייחס לעניין הזה. מר הרשקוביץ, בבקשה.

שמואל הרשקוביץ:

אני מבקש להעיר שלוש הערות. קודם כל, הבעיה חמורה מכדי שלא נתייחס אליה בשיא הרצינות, וניכנס לכל מיני ניואנסים. דוגמא פשוטה היא, שאם אתה נגרר לפינה שאומרת שחודש אחד אתה משווה לגבי תקופה קודמת, אבל החודש הזה הוא לא 100% מעודכן, צריך להעיר הערה שהנתונים האלה הם נתונים זמניים, ויעודכנו בהמשך. לכן יש דו"ח שנתי מסכם.

השאלה היא מה המטרה. המטרה שלנו היא באמת להתמודד עם נושא תאונות הדרכים ברמה הלאומית-מערכתית, ולא להתייחס לנתונים של עליה בחצי אחוז וירידה בשני אחוזים. לא התעסקתי עם זה מעולם, ואני מבטיח שלא אתעסק עם זה בכלל. אני מביא את הרשות עם התוכנית הרב-שנתית שלה, למצב של חזון, שבעוד חמש שנים, אנחנו נהיה עם פחות מאתיים הרוגים. זה היעד שלנו. אנחנו לא מתעסקים עם חצי אחוז ימינה או שמאלה, למרות שמדובר בהצלת חיים. בנקודה הזאת כדאי להביא בחשבון, כבר באסטרטגיה שלנו, לאן אנחנו הולכים. אנחנו לא יכולים להתייחס עכשיו לנתונים סטטיסטיים שמוצעים כאן כבסיס לדיון. חבר הכנסת רן כהן הציג את הנושא של כמעט ונפגע, המושג שקיים בחיל האוויר. בצבא אגרנו את כל הנתונים גם על תאונות נזק בלבד.

עם כל הכבוד ל-90 אלף תאונות עם נפגעים שחלקן לא נחקרות, ומופיעות ברשימה שהציג כאן ד"ר בקר, רבותיי, יש לנו פי כמה וכמה, עשרת מונים, תאונות דרכים של נזק בלבד שהן חמורות פי כמה וכמה מבחינתנו. אתה יודע למה הן חמורות פי כמה וכמה? משום שבתאונות נזק בלבד, אם מתרחשת תאונה כתוצאה, בחלק גדול מהמקרים, מביצוע עבירת תנועה, והאיש בעצם יוצא מהמכונית, מסדר את הבלורית, מפנים את המכוניות, ולא נודע כי בא אל קירבו, העסק הזה לא ידוע בכלל, חוץ מאשר לחברת הביטוח. הדטה-בייס הזה של הפי-עשר תאונות האלה, היה יכול להיות כלי מחקרי לעבודה ועיבוד הרבה יותר יעיל, משום שהוא היה מסמן לי את האנשים שהמידע הזה אומר עליהם שהם השור המועד העתידי.

היו"ר אבי יחזקאל:

זו בדיוק הטענה של חבר הכנסת רן כהן.

שמואל הרשקוביץ:

לא, זאת לא הטענה. זאת חלק מהטענה.

היו"ר אבי יחזקאל:

לא, חבר הכנסת רן כהן אומר שהלוואי שהאוטופיה שלו ושלי תהיה שאתה תתעסק בכל ה-300 אלף תאונות דרכים, אבל איזה פלא, אתם אפילו לא מתעסקים עם ה-80 אלף שיש בהם נפגעים. חבר הכנסת רן כהן אומר שהוא רוצה את המודל האוטופי של דיווח מלא, כדי לעסוק בנהגים מועדים.

שמואל הרשקוביץ:

אני מגיע לזה.

רן כהן:

העניין שלי הוא באמת לאסוף את כל הנתונים, זה ברור לחלוטין, אבל בניית העניין, לא מנקודת הראות מה היתה התוצאה הממשית באותה התאונה, אלא מהם הגורמים, איתור הגורמים. האם הגורם הוא הנהג, הגורם הוא הכביש, הגורם הוא המכונית. צריך שיהיה משהו שיכוון איך להלחם בתאונות.

היו"ר אבי יחזקאל:

אבל בשביל זה צריך דטה-בייס מלא.

שמואל הרשקוביץ:

מכאן בעצם נגזר איזשהו יעד סטטיסטי אדיר, שלא נראה לנו כרגע שנגיע אליו אי-פעם אם נרצה להתייחס ברצינות לעניין. אני אומר כרגע שקודם כל, בגדול, התפיסה שהוצגה כאן ושאני השלמתי אותה כרגע בגורמי נזק בלבד, היא דבר שיושב לנגד עיניי, ועוד חזון למועד. חכה, אני עוד לא יודע לומר לך כרגע לאן נגיע בחשיבה הזאת. אבל נכון לרגע זה, וזאת נקודה חשובה, תהליך קבלת ההחלטות, לאן הולכים במאבק בתאונות הדרכים, לא נייזוק, ולא מושפע מהיעדר הנתונים הללו, משום שהמדגם המייצג שיש לנו כרגע הוא חמור דיו, הוא בפיזור ארצי מספיק, ומאפשר לנו לקבל נתונים ברורים מאוד לאן אנחנו צריכים להגיע, לאן צריך ללכת, ומה צריך לעשות. אין ספק שאם אתה תיצור היום מכניזם כולל יותר, עם נתונים נוספים ועם היבטים נוספים, תעדין את המידע שיש לך, אבל נכון לרגע זה, במסות שאנחנו מטפלים בהן כרגע, ברור לגמרי לאן אנחנו הולכים, זאת אומרת, שום הפתעה לא תצוץ כאן פתאום.

רן כהן:

אני מנסה לתרגם את מה שאמרת עכשיו ללשון מפקד. אני מטיל בזה ספק, ולכן אני גם שואל. עכשיו אמרת שמכלל הנתונים שיש לך היום, אתה יודע לאתר את הנהגים המסוכנים, את הכבישים המסוכנים, את המכוניות על פי סוגיהן, ואולי גם לשים את היד על בתי הספר להכשרת נהגים, או בוחנים שמכשירים נהגים. אני בכוונה מחריף את הדברים, כי אתה מכיר אותי ואני כבר הולך לסוף. אני רוצה שיהיו לך, לרשות, לכל המערכה בארץ, כלים להגיד שאני מתמקד בנהגים האלה, בכבישים האלה, בחברות האלה, יותר במשאיות ופחות במשהו אחר. השאלה היא לגבי מה שאמרת עכשיו, האם בנתונים הקיימים יש לך נתונים ברורים.

שמואל הרשקוביץ:

אני מגיע לזה בדיוק.

היו"ר אבי יחזקאל:

חבר הכנסת כהן נתן לך פתח מילוט.

שמואל הרשקוביץ:

לא, אני מכיר את חבר הכנסת רן כהן לא מאתמול. אני מכבד כל ביקורת בעניין הזה. יש לנו מטרה יותר מדיי כבדה מכדי שנזלזל בהערות של אנשים, ובוודאי של אנשים שיושבים פה סביב השולחן הזה. אני רוצה לומר שלא רק שאנחנו יודעים, אבל נניח הנחה בסיסית שמתוך ה-80 אלף הלא נחקרים, ישנם 30 אלף צעירים. זה ישנה את העובדה שאני יודע שיש לי בעיה עם אוכלוסיה צעירה של נהגים צעירים? זה ישנה את העובדה שאני יודע היום שיש לי בעיה במשאיות?

נסים דהן:

אבל אם זה ייתן לך חתך שמגיל 18 עד 19 ישנה בעיה, זה יצמצם את החתך.

שמואל הרשקוביץ:

אתה צודק בעניין הזה, וכבר אמרתי מקודם שזה אולי יעדן את הנתונים, אבל נכון לרגע זה אני יודע שהבעיה שלי נמצאת אצל נהגים צעירים, וזה בכלל לא מעניין אותי אם מדובר בגיל 18 עד 19, כי אני יודע שיש לי שם בעיה, ואני מטפל בה.

היו"ר אבי יחזקאל:

חשבתי שנבוא לפה ונגיד שאני תובע משר המשטרה וממשלת ישראל, מהאופוזיציה, מהקואליציה, מכולם, לתת לו כלים לחקור עוד 50 אלף תאונות עם נפגעים.

שמואל הרשקוביץ:

בנושא הלמ"ס נדון בהמשך. אני רוצה לסכם את הדברים ולהשלים את החלק הקודם. קודם כל, ברגע שהמאבק בתאונות הדרכים לא ניזוק כתוצאה מהיעדר המידע הזה, זו נקודה חשובה. הוא אולי לא מספיק מעודן, כפי שאמרתי, אבל הוא לא ניזוק. אנחנו יודעים על הכבישים, על הרכבים, ולא יודעים הכל. זו השורה התחתונה.

נקודה נוספת, היא הנושא של סטייה במספר ההרוגים, דבר שהוצג פה קודם, וקשה לי לדבר על זה, אבל שלושה הרוגים יותר או פחות לא משנים את התמונה. בשורה התחתונה, נושא ציבורי כזה, שכתוצאה ממספר התאונות הפוקוס עליו עולה או יורד, זה עיסוק שמבחינתי אני מתרחק ממנו. אין לי כאן שום עניין בפופוליזם, ואין לי שום עניין להתעסק בקטע התקשורת של הנושא הזה. הנתונים כבדים וקשים מדיי מכדי שאנחנו נוסיף עכשיו עוד 100 או 200 אלף תאונות דרכים, וזה ישפיע על המערכת.

אנחנו כרגע, במסגרת הרשות, בונים את היכולת שלנו להתמודד עם ניתוח נתונים טוב יותר. אנחנו חושבים שיחד עם המשטרה צריך לשכלל את מערך החקירה של משטרת ישראל, קרי, להוסיף חוקרים ובוחנים. אנחנו בטוחים שזה יעד נכון. גם היום המצב הקיים הוא בחלקו בלתי נסבל, ולכן גם מושקעים בזה כספים רבים, וזה כיוון העבודה. בסופו של עניין, היעד שלי הוא לראות איך אני מתחבר לנתון המרכזי הבעייתי שנעלם מעיני כל, וזה תאונות נזק בלבד. שם הבעיה האמיתית.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני רוצה להעביר שוב את המסר, רבותיי, יש 50 אלף תאונות דרכים עם נפגעים שהיו יכולות לספק לך נתונים, והיו צריכים לתת כוח אדם נוסף לניצב גנות. ישנן 50 אלף תאונות דרכים עם נפגעים שלא מופיעות בלמ"ס. אם אתה היית מפרסם היום,

בסוף השנה, במקום ירידה של 2%, את הנתון שיש כ-100 אלף תאונות במדינת ישראל עם נפגעים, אז אין ספק שגם האפקט הציבורי הוא שונה. מהבחינה הזו יש כאן בעיה במובן הזה שאומרים ש-25 אלף זה לא 100 אלף איש. כך התחושה שלי, אתה מבין?

אתה מרחיב את זה עוד יותר, וכל הכבוד לך. אתה אומר שאתה רוצה להגיע לבדיקת תאונות עם נזק בלבד, בלי נפגעים. אם אתה לא מתעמת עם 50 אלף תאונות עם נפגעים, איך תתעמת עם עוד 250 אלף תאונות עם נזק?

שמואל הרשקוביץ:

לא אמרתי שאני לא מתעמת. אמרתי שמוקדם לדבר על העימות הזה.

רן כהן:

אדוני היושב ראש, אני רוצה לומר לך שאתה מאוד אופטימי. מאחר שאני רואה שאתה מחפש דאגות, אז הנה לך עוד דאגה. אין שום פרופורציה במדינת ישראל, בין העלות של תאונות הדרכים, לבין מה שהמדינה משקיעה בהדברתן. שום קשר. מול שני מיליארד הדולר, שאותם ציין ד"ר בקר, שהולכים כל שנה, המדינה משקיעה "פינטס". היא גובה מהציבור הרבה ומשקיעה מעט.

היו"ר אבי יחזקאל:

נציע את זה לשר המתפטר דוד לוי כאייטם למשבר קואליציוני...

ניצב גנות, בבקשה.

יעקב גנות:

האמת היא ששקלתי להגיב בצורות שונות לדברי ד"ר בקר. יש לי תמיד הרגשה שאיפה שמדברים בנושא תאונות דרכים, המשטרה עומדת על תקן נאשמת.

היו"ר אבי יחזקאל:

לא, חס וחלילה.

יעקב גנות:

סליחה, ד"ר בקר, בטון שלו, בצורת הצגת הנושאים, יצר אצלי הרגשה שאני נמצא פה אפילו לא על תקן נחקר, אלא כבר כנאשם. אנחנו מדברים על תאונות נ"ב, על ניסיון להשפיע על דעת הקהל אם נציג 100 אלף. אני רוצה לספר לכם שני קוריוזים מניסיוני המבצעי האחרון בנושא תאונות הדרכים, על שתי תאונות קטלניות שאירעו בשלושת החודשים האחרונים. תאונה אחת היתה של חמישה הרוגים בנתיבי איילון. תאונה שניה היתה של שישה הרוגים בגוש עציון. אני, שחונכתי 33 שנים, שכאשר יש אירוע, מפקד ממוצע קם, מתלבש ויוצא לאירוע. אני לא מדבר על הרוג אחד, אלא על דיווח על חמישה הרוגים. מה עושה בן אדם ממוצע? לוקח את עצמו, טס מנצרת לתל אביב, מקבל את הדיווח מהמפקדים המקומיים, ניתוח האירוע, וממתין בידיעה ברורה שעוד מעט יקבל מבול של שאלות והתעניינות. איש לא התעניין, איש לא שאל שאלה.

נסים דהן:

מי זה האיש שאתה מצפה שישאל?

יעקב גנות:

אנשי תקשורת, פוליטיקאים, מפקדים. הכללתי בזה את כולם. בתאונה שיש בה שישה הרוגים, אמרתי שיכול להיות שבגלל שזה היה בשבת, הם לא מספיק קראו וידעו, ודיווחו באיחור. חיכיתי שמישהו יתעניין, וגם כאן אף אחד לא התקשר. לא שאל האם הנהג היה עייף, או איך זה שהנהג ששמר כל הלילה, יצא להסיע את אותם חמשת הרומנים, עם רכב עם בעיות מכניות חמורות מאוד, והתהפך וכולם נהרגו. מדובר ברכב שנמצא באותה עקומה שלגביה העברנו מספר פעמים פניות לשלטונות שאמורים לטפל בנושא הזה, כשהעקומה לא עונה לסטנדרטים המקובלים. אף אחד לא התעניין. עכשיו פתאום באים ואומרים בצדק שהנתונים של 100 אלף הם הם שישפיעו על דעת הקהל. קודם כל, רבותיי הנכבדים, משטרת ישראל לא מסתירה אפילו לא רבע תאונה. יכול להיות שמחר נצטרך להעביר את הדיווחים גם ללמ"ס, אבל ברור שאנחנו לא מסתירים אפילו לא רמז של תאונה.

חבר הכנסת רן כהן, צדקת באלף אחוז, אבל אנחנו כנראה קלענו לדעת חכמים. משטרת ישראל פותחת בחקירה, ולא רושמת ונותנת אישור סטנדרטי לחברות הביטוח, באותם הנ"ב שלנו יש חשד ששם נעברה איזושהי עבירה חמורה, כשאינן פגיעה בנפש, אלא יש תאונת נזק בלבד, שבה יש חשד שהנהג עבר עבירה קשה. בשנת 1997, משטרת ישראל פתחה 6,304 תיקים הקשורים בנזק בלבד, וחקרה אותם לעומק, והעמידה לדין את אותם המעורבים. השנה יש עליה של 6.7% לעומת שנה שעברה.

נסים דהן:

זו הוראה כללית בכל יחידות המשטרה?

יעקב גנות:

כן, אדוני.

נסים דהן:

הרשה לי לתקן אותך מתוך עובדת חיים. לא מזמן היתה תאונת דרכים שהנהג הפוגע עשה עבירת תנועה חמורה, כשהוא עקף על פס לבן. הגיעה המשטרה, ראתה שיש נזק בלבד, ולא רצתה לפתוח תיק בשום פנים ואופן. כאיש ציבור, התעקשתי, לא בגלל הכסף. רציתי שמי שעשה עבירה יבוא על עונשו. המשטרה בשום פנים ואופן לא רצתה להתערב, ואמרה שאין נזק, ושניסע לשלום. אמרתי שעשו פה עבירה חמורה של עקיפה על פס לבן, אבל המשטרה לא רצתה להתערב. אני בטוח שזה קורה כל יום.

ענת גרנית:

זה מקרה מקומי.

היו"ר אבי יחזקאל:

זה לא מקרה מקומי. הוא מדבר על הבעיה שהעלה חבר הכנסת רן כהן. חבר הכנסת דהן אומר שזה היה נהג מועד, ושהוא רצה שיהיה דיווח.

יעקב גנות:

אני יכול לבדוק את המקרה הקונקרטי הזה, אבל אני מדבר על ההוראה הכללית. ברמה עקרונית אנחנו חוקרים את אותם המקרים שיש לנו חשד שנעברה בהם עבירה חמורה, אפילו אם אין נזק. לגבי הטענה שהנתונים לא נאגרים, לא מנותחים ולא מטופלים על-ידי המשטרה, גם זו טענה לא נכונה, מפני שאני יכול לתת לכם את הנתונים משנת 1990 עד שנת 1997. יכול להיות שנקבל החלטה, ומישהו יצטרך לממש את

קבלת ההחלטה הזאת, לחקור את אותן התאונות שאנחנו לא חוקרים אותן לעומק, אלא מקבלים עליהן את הדיווח. נכון להיום, בגלל גודל השמיכה, קבענו קריטריונים ברורים, גם לגבי גניזות שד"ר בקר דיבר עליהן, לעומת שנים קודמות, וזה לא בתקופתי, כי אני יכול להגיד שבשנתיים האחרונות יש הוראות ברורות וחד-משמעיות, לגבי אילו מקרים, אילו תיקים, ומתי חוקרים. אנחנו ראינו את הצורך בתיגבור מערך החוקרים. אני יכול לבשר שהשנה, באמצעות ובעזרתה האדיבה של קרן הבטיחות, משרד התחבורה, אנחנו מקימים כמעט בכל מחוזות המשטרה חוליות לחקירות לעומק, כדי למצוא את המרכיבים הנוספים, חוץ מהגורם האנושי. הכביש, הגורם הסביבתי, סוג הרכב, וכל יתר הגורמים, כדי למצוא את הקשר בין יתר הגורמים הסביבתיים והתאונה, ולא רק את אותו נהג מסכן, שגם כך אלוהים העניש אותו ברגע שהוא מעורב בתאונה קשה.

רן כהן:

הנושא הזה ממוחשב?

יעקב גנות:

כן.

רן כהן:

השאלה היא אם יש איזשהו מערך דיווח שקבעת אותו לגבי כל התאונות שהוא חייב להיות רשום, כלומר, שעות התאונות, ולחלק את זה לחלקים של היום, ואז אתה נותן הוראה למחשב בלחיצת כפתור. השאלה היא האם אפשר בלחיצת כפתור לבקש מהמחשב את עשרים הכבישים האדומים באזורים השונים בארץ, והוא ייתן לך את הרשימה הזאת עם הנתונים. תשאל באילו שעות של היום התאונות קורות יותר, ובאילו פחות, והוא ייתן לך את הנתונים, ואז אתה גם מכוון את השוטרים שלך לשעות האלה ולכבישים האלה.

יעקב גנות:

קודם כל, אני מבקש להזמין את חברי הוועדה לביקור באגף התנועה בבית דגן. לעצם השאלה, התשובה היא חיובית. הגברת דורית פורת, ראש מדור מחקר ופיתוח של אגף התנועה נמצאת פה. אנחנו יכולים לקבל את השעה, את המקום, את סוג התאונה, כולל מיפוי ממוחשב. יש לנו את כל האמצעים לבדוק, כדי לתכנן את הפעילות המשטרתית. אין לנו שום בעיה.

היו"ר אבי יחזקאל:

למה שלא תמצאו לנכון להעביר בדיווח את סך כל התאונות ללמ"ס?

יעקב גנות:

לנו אין שום בעיה להעביר. החוברת הזאת מועברת.

היו"ר אבי יחזקאל:

מר סופר, אתם מקבלים את כל הנתונים?

גבי סופר:

אפשר לקבל גם את הקובץ שלהם, הבעיה היא מה אתה עושה עם הנתונים האלה.

דורית פורת:

אני רק רוצה להגיד שהבעיה היא לא הדיווח, אלא הבעיה היא חקירה. צריך כוח אדם לחקור. מה קורה? בא אזרח ומתלונן. אני, דרך אגב, רוצה קצת לתת תמונה מובנת של מה מדובר בכללי עם נפגע. היום נפלת באמבטיה וקיבלת מכה בראש. אתה יכול לבוא למשטרה ולהגיד שנסעת אחורה ונתקעת בפח הזבל ברוורס, קיבלת מכה ואתה מבקש אישור לתאונת דרכים. אין היום במשטרה כוח אדם שיכול ללכת לחקור, לראות את האוטו שלך, לראות את הסימנים שבאמת נתקלת בפח האשפה, לראות בדיוק באיזה מקום זה היה, ולכן, כמו בכל מקום, בכל אירגון, יש סדר עדיפויות, במה את משקיע את כוח האדם שלך לחקור, ובמה לא. יש מסד נתונים יוצא מן הכלל במדינת ישראל, גם בהשוואה למדינות אחרות, לגבי תאונות דרכים שהמשטרה חוקרת אותן, וגם בקטע הזה אנחנו צריכים להשתפר, וניצב גנות אמר שאנחנו משתפרים.

אין שום בעיה לקחת את כל המאה אלף שלנו. בתיקי חקירה של נ"ב יש אינפורמציה יותר טובה מאשר במקרה שהאישה נזכרה שהיא קיבלה מכה מהאוטובוס שבלם פתאום. זה כללי עם נפגע. גם אם ירדת מהאוטו ונתקלת בחגורה ונפלת על הכביש, זו גם תאונת דרכים עם נפגע. צריך לראות את הפרופורציה מה כלול בנפגע. אם אתה רוצה לקחת נתון יותר טוב, קח מקרי נ"ב שבהם עושים חקירה אמיתית, ותכניס אותם לבדיקה.

אני רוצה לומר שני דברים. ראשית, לגבי הצורך בתכנון פעילות, אנחנו מסתכלים על מירב המידע שיש לנו, לאו דווקא רק על ת"ד. גם מר הרשקוביץ מהרשות לבטיחות בדרכים, שעובד איתנו הרבה זמן, יודע שכשאנחנו מחפשים כל מיני מוקדים, אנחנו הרבה פעמים לוקחים גם תיקי נ"ב לראיית תמונה יותר כוללת. הבעיה היא לא להעביר את הנתונים, אלא כמו שמר סופר אומר, הבעיה היא מה יעשו איתם, אם בפנים יש זבל, לצורך העניין. אני רוצה להזכיר שלפני שבועיים התפרסם בחדשות לגבי תאונות מפוברקות בחיפה. אלה הכללי עם נפגע. אם מישהו מפברק תאונה, או אם המידע שאני מקבלת הוא לא מספיק טוב, וזה 80 אלף לא מספיק טוב, זה יכול להטות אותי בכלל מדרך המלך. על זה אנחנו מפרסמים את הנתונים, איפה שנעשתה חקירה, אני יכולה לפרסם מקום מדויק, שעה מדויקת. הרבה פעמים מי שמתלונן אפילו לא זוכר בדיוק מתי זה קרה. אני אנסה שהמודלים שלי יעבדו על סמך חקירה, וזה גם מה שקורה עם הלמ"ס. אפשר להעביר סתם שמות של קבצים--

יעקב גנות:

מאחר שאנחנו מעוניינים לחקור במסגרת האפשרויות שלנו, פניתי למנכ"ל אבנר, מר כרמי גילון, והוא אמר להגיע אלינו, לאגף התנועה, כדי לבדוק את האפשרות להקצות מספר שוטרים, על חשבון חברות הביטוח, לבדוק את משמעות חקירת תאונות הדרכים, במקום בוחן. זאת אומרת, להכניס תפקיד נוסף שבין בוחן תאונות דרכים, לבין סייר תנועה. זאת אומרת, חוקר תאונות דרכים, כדי לבדוק ולהעמיק את החקירה, מפני שלהערכתנו, עשרות אחוזים מהנתונים שבאים פה, אלה תאונות ביטוח. אין דוגמא טובה יותר לכך, מאשר הדוגמא של חיפה, של אותה כנופיה שהתמחתה בדיווחי שווא, לצורך הוצאת כספים מהביטוח. אנחנו משוכנעים מהדיווחים ומהדיעות שיש לנו, שיש הרבה מאוד תאונות מהסוג הזה. ברגע שנשלים את האפשרויות שלנו לחקור, נדע את האמת. אני רוצה לסכם ולהדגיש שאין, לא היתה ולא תהיה שום כוונה מבחינתנו לנסות להשפיע על הנתונים, אפילו בצל צילו של משהו. דבר אחרון, אני פונה לד"ר בקר ומבקש לומר שכל מה שקשור בדיווח מאוחר, אנחנו לא מסתירים אותו. אף אחד לא מנסה להציג תמונה מעוותת.

משה בקר:

מי אמר את זה?

יעקב גנות:

אתה רמזת לכך.

משה בקר:

לא רמזתי בכלל.

יעקב גנות:

זה ברור שאם ב-1 בינואר, עיתונאים דורשים לקבל את הנתונים העדכניים, אני לא יכול לומר שימתינו עוד ארבעה ימים, כי אולי מישהו ימות בעוד יומיים.

משה בקר:

אני נתתי את הפתרון לזה. תשווה את הנתונים שפרסמת לפני שנה בדו"ח השנתי, למה שיש לך השנה.

רן כהן:

מה זה חשוב מי ימות בעוד ארבעה ימים? זה חשוב למשפחה שלו.

משה בקר:

לא.

רן כהן:

מה שחשוב זה מי שיהרג בעוד שבועיים.

משה בקר:

אם ישנה מגמה של גידול או הפחתה, אתה צריך להציג את זה על בסיס סטטיסטיקה שווה. אתה לא יכול להשוות נתוני חסר לנתונים עדכניים.

שמואל הרשקוביץ:

אבל יודעים שזה קשה.

משה בקר:

לא יודעים.

היו"ר אבי יחזקאל:

נציגת הלמ"ס, בבקשה.

טלי טל:

אני רוצה לענות לכמה דברים שנאמרו כאן. ראשית, אין שום בעיה בין המשטרה לבין הלמ"ס. אנחנו יכולים לקבל מהמשטרה את כל מה שאנחנו רוצים לקבל. המשטרה יכולה למסור לנו או את התיקים של תאונות עם נפגעים, או את כל סוגי התיקים האחרים. העניין הוא שלפי הבדיקות שאנחנו עשינו יחד עם המשטרה, שבהן השתתפו גם סנ"צ דורית פורת וגם ניצב משנה אודי אפרתי, דובר שמבחינת עיבוד סטטיסטי לכל

סוגי התיקים שהמטרה עבדה עליהם, הם לא נתונים שניתנים לפרסום ברמה סטטיסטית, משום שהאיכות שלהם לא מספיקה. אם רוצים שהנתונים האלה יתוספו למערך הנתונים הכללי שמפרסמת הלמ"ס, צריך להביא לידי כך שהאיכות שלהם תהיה ברמה סבירה, על ידי תוספת תקנים, או כל דבר אחר.

היו"ר אבי יחזקאל:

ד"ר בקר פתח את הישיבה, ועכשיו כולם מנסים, אולי גם בהצלחה לא מעטה, להוריד את העניין. יש לנו מספר תאונות עם נפגעים, כאשר חלקם--

טלי טל:

סנ"צ דורית פורת אמרה שישנן תאונות מפוברקות, למשל תאונת אמבטיה. אתה רוצה שהיא תכנס לתאונת דרכים עם נפגעים?

היו"ר אבי יחזקאל:

סנ"צ פורת אמרה דבר נכון, אבל יש פה לא רק אלמנט של עובדות. מה קורה אם מישהו באמת נפגע בצוואר, וזה לא מופיע?

דורית פורת:

אף אחד לא מסתיר מידע.

היו"ר אבי יחזקאל:

למה אתם עושים את זה? תכתבו: "תאונות עם נפגעים בלי חקירה". במקום לומר שחסר לכם כוח אדם איכותי, אתם אומרים שזה לא נחקר, מכיוון שלא ידוע אם התאונה עם הנפגע מפוברקת. אני אומר שאולי הוא גם קיבל מכה מאוטובוס ולא דיווח. כלומר, בואו נסכים על דבר אחד, שעדיין יש הרבה יותר תאונות דרכים עם נפגעים שלא מדווחות, מאשר מדווחות. זו ההנחה האמיתית, לא?

נסים דהן:

כל זמן שזו תאונה ללא חקירה, אי אפשר לסווג את זה כתאונת דרכים. אפשר לכתוב: "תאונה", אבל לא: "תאונת דרכים".

טלי טל:

התפרסמה השבוע בעיתון תמונה מאוד יפה, שבכפר-סבא שופר השירות לאזרח על ידי המשטרה, ועכשיו אפשר לדווח על תאונת דרכים גם בפקסימיליה. מבחינת שיפור השירות לאזרח זה מצויין, השאלה היא האם זה ישפיע על כמות תאונות הדרכים.

היו"ר אבי יחזקאל:

לא, זה ישפיע על כך שתהיה חשיפה נוספת של נתונים, שאומרת שמצב תאונות הדרכים הוא עוד יותר גרוע מאשר המצב בפועל. את אומרת שברגע שאני לא מתייחס לקטגוריה מסויימת, סימן שאין תאונות דרכים נוספות?

טלי טל:

אף אחד לא אומר את זה.

היו"ר אבי יחזקאל:

זה מה שאני רוצה שתגידו.

דורית פורת:

בפעם הראשונה שזה יעורר רעש במדינה, זה שאם השנה שיש 300 אלף תאונות, ובשנה הבאה תגיד שיש 320 אלף תאונות.

היו"ר אבי יחזקאל:

אנחנו לא עוסקים כאן בהתרגשויות, וזה גם לא מעניין אותי להתרגש, תאמיני לי שיש לי ריגושים אחרים בחיים. הרי כבר לא מרגש אם מישהו מת במדינה. אותי כן מעניין שהציבור יידע, בלי להתרגש, פשוט עובדתית, שיש כ-300 אלף תאונות שיש בהן נפגעים או נזק.

נסים דהן:

אני לא חושב שאנחנו צריכים לדאוג להשכלה הכללית של הציבור. המטרה של הלמ"ס זה לא להעשיר את התודעה של הציבור. על סמך הנתונים של הלמ"ס אפשר להסיק מסקנות, ואם המסקנה היחידה היא שיש עוד מספר במדינה, זו לא מסקנה, ולא עשינו כלום.

היו"ר אבי יחזקאל:

אבל אם ניקח מדגם מייצג של סקר במכון לגיאוקרטוגרפיה--

טלי טל:

הלשכה יכולה לבוא ולומר שנפתחו על ידי משטרת ישראל X תיקים, מתוכם תיקים כאלה וכאלה, ולתת מספר כללי. מכאן ועד לניתוח נתונים, הסקת מסקנות וקבלת החלטות, המרחק עצום. השאלה היא איזו כמות של נתונים צריכה להיות, על מנת לספק כלים למקבלי ההחלטות.

גבי סופר:

אין שום בעיה לקחת את הנתונים של המשטרה ולפרסם אותם ברבים. יש עוד ארבעים אלף נתונים--

דורית פורת:

וגם תקחו את הנתונים של איגוד חברות הביטוח, ובסך הכל תקבלו תמונה כוללת.

משה בקר:

רבותיי, מה שהיה פה סביב השולחן, מוכיח את הצורך, ראשית, לאתר את התאונות עם הנפגעים, לחקור אותן, לדווח, לנתח ולהפיק את הלקחים. היה פה הסיפור של האמבטיה. למה יש סיפור כזה? מפני שהתאונה לא נחקרת, והוא יכול לספר סיפור. למה יש סיפור של אלה שהצליחו בחיפה להוליך שולל? מפני שיש טכניקה מסויימת, שבגלל שזה לא נחקר, אפשר להלביש אותה על המערכת. אם המערכת היתה יודעת, ואני מדבר כרגע על הלמ"ס, שנניח שמתוך החמישים אלף תאונות הנוספות עשרת אלפים זה תאונות מפוברקות, אבל ארבעים אלף הן תאונות שהתרחשו בפועל. אם אנשים אומרים לי פה שמתאונות נזק בלבד אפשר ללמוד, קל וחומר כאשר מישהו טוען שהיה נפגע, ומראה אישור רפואי.

טלי טל:

נכון.

משה בקר:

אם יחקרו את זה, בנק הנתונים, עם הדיווח, יגדל. נכון שזה דורש יותר עבודה ויותר תקנים, אבל אתם תקבלו פתאום משה של נתונים דרך המחשב, שבמקום 25 אלף תאונות, יש 80 אלף תאונות עם נפגעים, וכשיעשו חיתוך של צעירים בני 18 שיש להם רישיון נהיגה חודש אחד, ושהם למדו באזור הצפון דווקא, אז אפשר יהיה לקבל מידגם סטטיסטי שהוא יהיה בשבילך, כמו המידגם שלך היום על העשרים אלף.

שמואל הרשקוביץ:

מה הסטיה שלו?

היו"ר אבי יחזקאל:

אני אומר שוב, אנחנו משחקים בסטטיסטיקה, במקום להלחם במשאבים בתאונות הדרכים.

נסים דהן:

אתה צריך נתוני אמת מן השטח.

משה בקר:

יש דברים שאתה צריך לנתח בגדול, והמחקר שלך על העשרים אלף יספיק לך. יש דברים שאתה צריך להכנס לתא מסויים שמספר המאפיינים שלו הוא עשר, ואתה תגיע למצב שיש לך מידגם של עשרים תאונות מתוך כל העשרים אלף תאונות, ואתה לא יכול להסיק מסקנות.

שמואל הרשקוביץ:

אני מתפלא עליך.

משה בקר:

אל תתפלא, תקרא את הדו"ח שלי על הנזק הכללי מתאונות דרכים. יש כ-300 תאים, ואתה תראה שיש תאי תאונות דרכים--

היו"ר אבי יחזקאל:

מר ברחד, מנכ"ל המועצה הלאומית למניעת תאונות דרכים, בבקשה.

בומה ברחד:

אני רוצה לשאול לגבי מצב שבו צריך לנתח את התאונה, בדיוק באיזה מקום היא היתה. שיגיד לי מישהו בכמה ערים במדינת ישראל יש איתור מדויק של התאונות, בדיוק איפה הן היו, לא בעשרים שנה האחרונות, אלא בחמש השנים האחרונות. אני רוצה לומר שהמאמץ העיקרי שצריך להיעשות, אם יש כספים, צריך להשקיע אותם במערך ממוחשב במדינת ישראל, שכאשר ילחצו על כפתור, יידעו בדיוק מה המצב. יש מקומות שבהם המשטרה עושה עבודה מצויינת, אבל יש מקומות שלא כותבים את המקום ואת הסיבה

לתאונה. ממחר, כשיקלידו תאונה שהמקום המדוייק שלה יירשם, זה יעלה על מפה ויוכלו לדעת את הנתונים בכל המקומות.

נסים דהן:

היום זה לפי כבישים.

בומה ברחד:

זה עדיף על כל הסטטיסטיקות.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני רוצה לסיים את החלק הזה ולומר שאם אתם רוצים שכולנו נשתבח, אז אנחנו משתבחים, ואני משבח את כולנו. כולנו מצויינים, באמת. לא רציתי ליצור פה, בשולחן הזה, הבחנה בין טובים ורעים. באמת אין לי כוונה כזאת, ואני יודע שאתם, המשטרה, עושים עבודת קודש, אבל לדעתי אתם צריכים לבוא ולומר שנכון שיש בעיה של נתונים שאינם מופיעים, שיש בהם נפגעים, ונכון שיש בעיה של נתונים של תאונות דרכים עם נזקים שגם הם לא מופיעים. זה נכון שחלקם לא נחקרים, כי אין משאבים ואין כוח אדם, לא אצלכם ולא שם, וכל אחד מכם נלחם, וזה עוד יותר נכון שהתחושה שלנו בעקבות המחסור הזה, היא שכשאינ מספיק כוח אדם ואין מספיק משאבים, משחקים במספרים סטטיסטיים. זו האמת לאמיתה.

גבי סופר:

אני מוכרח להפריע משום שזה לא נכון. אנחנו לא משחקים במספרים.

היו"ר אבי יחזקאל:

לא אתם. אני אומר שאנחנו יכולים לשחק באותם מספרים, ולהראות הישגים כאלה או אחרים, ואני אומר שברמה אבסולוטית, בסופו של דבר, מספר תאונות הדרכים הולך ועולה, והוא מגיע למאות אלפים, עם נזק ובלי נזק, עם נפגעים ובלי נפגעים. המטרה של הפגישה הזאת לומר, רבותי, אני מבקש מכם לדבר על סך כל המספרים. זה נכון שהיום גם הרוגים לא מרגשים, אבל אם אתם תבואו אל הציבור ותציגו סך כל מספרים כאלו, שהם מדהימים, כי מדובר ב-300 אלף תאונות דרכים כאלה או אחרות, אולי יעשו דוד לוי ואבי יחזקאל את המשבר הבא על הקצאת משאבים לנושא תאונות הדרכים. אני אומר שמהבחינה הזאת צריך להציג את המספרים ברמה גדולה, כוללת ואמיתית. אני לא רוצה לדבר על מידגמים מייצגים ועל סטטיסטיקה. זה לא נכון.

נסים דהן:

אם תציג 300 אלף, אתה גם תתרגל ל-300 אלף. זה האופי שטבוע בבריאה.

היו"ר אבי יחזקאל:

מר יום טוב, בבקשה.

ראובן יום טוב:

יש לי הערה אחת בלבד. גם היום, כשאנחנו הולכים לפתח יחד עם המשטרה את המערכת לפינוי נפגעים, מתברר מצב שמהרגע שיש תאונה ועד שמגיע חוקר לוקח הרבה זמן, ונגרמת הפרעה לתנועה. הפרעה לתנועה גורמת לפקקים לכל אורך הדרך. גם היום, ממשלת ישראל קיבלה הצעת החלטה לשים תוספת תקנים, ואף אחד לא מתרגש מזה, ואף אחד לא עושה מזה משבר. כל מה שאמרת נכון, אפשר להביא תוספת נתונים, אבל הנושא

הוא האם אתם, חברי הכנסת, כמו שאתם עושים משבר מכל הדברים האחרים, האם אתם תצביעו בנושא של מלחמה בתאונות הדרכים ותדרשו תקציבים מתאימים לנושא של תאונות דרכים. השאלה היא האם זו המלחמה, או לא. גם היום, גם במצב הנוכחי, כשאתם מעלים את הנושא על 25 אלף נתונים של תאונות דרכים עם נפגעים, אף אחד לא עושה שום דבר, ואף אחד לא דורש שום דבר. לכן אני אומר בואו נדרוש יותר נתונים בכל הנושא הזה, וזה יפה מאוד, אבל כל עוד שאין כוח אדם מספיק לטפל בנושא הזה, אלה רק דיבורי שווא.

הינו"ר אבי יחזקאל:

מבצע 700 הוא הנושא השני. זו היתה הצעה לסדר של חברי כנסת. חבר הכנסת דהן, בבקשה.

נסים דהן:

ברשותך, אדוני היושב ראש, מספר משפטים על הנושא זה, כיוון שכבר דובר על זה הרבה. למרות שאני חושב שמבצע 700 הוא מבצע מבורך, ופורסם שהיתה ירידה משמעותית מאוד באותם 700 קילומטר, בזמנו טענתי שעשינו טעות כשפורסמו הכבישים שלאורכם ולרוחבם יתבצע המבצע. מה שקרה הוא שנפח התנועה ירד בהם, כי פשוט הנהגים לא נסעו בכבישים האלה יותר. ברגע שיש אכיפה מוגברת, למה לנסוע על כביש שכל חמישה מטרים אתה פוגש בו ניידת, כשאתה יכול לעקוף את זה? לכל ה-700 ק"מ האלה יש כבישים עוקפים, ומה שקרה הוא, וזה גם מתוך נתונים שביקשתי, שבאותם 700 ק"מ אמנם ירד מספר תאונות הדרכים, אבל גם ירד נפח התנועה. בכבישים עוקפים עלה מספר תאונות הדרכים, כיוון שבהם עלה נפח התנועה. אני לא יודע אם לא היה צריך לעשות את המבצע. בוודאי שהיה צריך לעשות אותו, אבל לפרסם בכל פינה איפה עומדת ניידת, ועל סמך זה לבוא עם נתונים של ירידה במספר התאונות, זה מראה רק דבר אחד, שאיפה שתהיה אכיפה, בהחלט יירד מספר תאונות הדרכים, אבל זה לא מוכיח שהנהג שלנו נהיה נהג יותר טוב.

עוד נקודה בנושא הזה של מבצע 700. אני חושב שאם היינו מקדישים יותר משאבים טכנולוגיים, במקום משאבים אנושיים, במקום להעמיד שוטר בכל צומת וניידת בכל כביש. יש היום מספיק אמצעים טכנולוגיים מאוד משוכללים שיכולים לפקח לפחות באותה רמה, אם לא הרבה יותר טוב, כמו מצלמות, כמו מדי מהירות, כמו מצלמות אוטומטיות שמדווחות ישר למחשב. הייתי לא מזמן בביקור פרטי בלונדון, ושם הכניסו את המצלמות האוטומטיות. שם יש כחמש-שש מצלמות כמעט לאורך כל כביש מרכזי, והן מצלמות ושולחות דו"ח אוטומטי. שמעתי שהמטרה היתה שם בביקור ללמוד את הנושא. אני עוד לא רואה שהביאו את זה למדינת ישראל. זה הרבה יותר זול מאשר להעמיד שוטר. שוטר כזה עולה למדינה יותר מעשרים אלף דולר לשנה, שזו עלות של מצלמה, וזה על פי נתוני המשטרה. אלה המספרים שנתתם בזמנו כשישבנו פה בוועדת הכלכלה. חשוב לזכור שאם אנחנו רוצים ללכת למבצע אכיפה ולהשתמש בכל האמצעים הטכנולוגיים האלה, זה צריך להיות בכל הכבישים, ולא רק ב-700 ק"מ האלה.

יעקב גנות:

קודם כל, עם עובדות לא מתוכחים. אדוני צודק, יש ירידה בתאונות בתחום פרוייקט 700. מאידך, אנחנו מנתחים את הנתונים ואת ההתנהגויות, ואנחנו משוכנעים שהשלמה של חינוך, הסברה וכל מה שקשור לזה, פלוס האכיפה, זו התשובה למעשה לתאונות הדרכים. יותר מזה, כדי למנוע את נושא אכיפת תחומי פרוייקט 700, אנחנו עכשיו מרחיבים את זה בגדול לכל ייתר הכבישים, כך שאזרח לא יוכל לצאת מתחום 700 ולא לראות את השילוט. יכול להיות שנצטרך להגדיל את כמות השלטים. אנחנו הוספנו שוטרים בתחום הכפרי, יחסית לא פחות מבתחום 700, וגם שם יש ירידה באופן יחסי בתאונות הדרכים. אתה צודק, כי באמת צריכים לקרוא לזה פרוייקט 700 המורחב, ולשים יותר שלטים, ואז למעשה לראות את ההתנהגויות. יש ירידה, והיא ירידה גדולה.

לגבי מה שהזכרת בנושא השילוט של האכיפה הפיזית של שוטרים, פלוס אכיפה ממוחשבת, אלקטרונית, מצולמת, וכך הלאה, אנחנו נמצאים כרגע לא בפרוייקטים, אלא בימים אלו ממש אנחנו מתחילים להפעיל מצלמות מהירות, ואנחנו נמצאים ממש בשלבים האחרונים של הצבת מצלמות. כבר הצבנו מספר מצלמות מהירות, ואנחנו מגבירים את קצב הצבת המצלמות. בל נשכח שבשלב זה כל מצלמה כזאת שתפעל במלוא הקצב, יפעילו אותה תשעה שוטרים. הבוקר חישבנו שמדובר בבדיקה סטטיסטית של 140 אלף דו"חות בהפעלת מצלמה כזאת. אנחנו מחפשים פתרון גם לנושא הזה, במסגרת ההצעה שלנו לבקשה של משרד המשפטים, לאפשר לנו להפריט את הטיפול בנושא דו"חות תנועה.

שמואל הרשקוביץ:

בנושא של המערך האלקטרוני האוטומטי, הקרן למניעת תאונות דרכים השקיעה בשנים האחרונות מיליוני שקלים לפיתוח המערכות האלה במסגרת המשטרה. הפיתוחים האלה כללו מגוון שלם של אמצעים, החל ממערך שטח של ממצאי שדה של צילום, איתור וקליטת העבירה, וכלה בשידור לאחור באופן אוטומטי, לעבור למימשק של המערכת, עם המחשב המשטרה. העסק הזה מסובך מאוד, ונכון לרגע זה יש לנו החלטה אסטרטגית שהחליט שר התחבורה, שהמשטרה תציג במחצית השנה, שלושה עד חמישה אמצעי מדף בשיטה הזאת, אחרת אנחנו יורדים מהפיתוח הזה, כי אנחנו לא מוכנים להשקיע מיליוני שקלים בדבר שלא רואים בו תוצאות. כדאי להזכיר שבעולם היום אין מוצרים שעובדים בסגנון שתיארתי כרגע. יכול להיות שיש מצלמה שיודעת לאסוף פילם של 240 צילומים, ואחר כך מגיע השוטר עם האופנוע ולוקח את הפילם, ואז מתחיל הסיפור שתיאר פה כרגע ניצב גנות, של פיתוח, מעבר על הדו"חות וכו'. אנחנו מדברים על מערכת אוטומטית ללא מגע יד אדם, שיכולה לצלם, לעשות פיענוח, בקרה, וכו'. יתרה מזאת, אנחנו מדברים על מערכת שיכולה לצלם, וכשעוצרים אותה, אתה מקבל דו"ח עם תמונה מלאה, וכבר יש תאריך של משפט. כלומר, המערכת היא מורכבת ולא פשוטה בעניין הזה, וכדאי שתדע שזה נושא שנמצא ממש בתהליך בדיקה של המשטרה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אדוני, דובר רשות השידור, בהצעה לסדר היום, הוצע לנסות להגיע איתכם להסכם על עניין פרסום שמות הרוגי תאונות דרכים. בלא מעט מקרים יצא שמשפחות שמעו על שמות ההרוגים ברדיו. אני יודע שמהבחינה הזו הגיעו להסכם ג'נטלמני בעניין הזה.

נסים דהן:

הבעיה היא שכתב שרוצה לפרסם למחרת, מתקשר למשפחה שעוד לא ידעה שיקירה נהרג, ומבקש את התמונה שלו כדי לפרסמה בעיתון.

היו"ר אבי יחזקאל:

השאלה היא אם אפשר לגבש איזה קוד אתי שמונע פרסום של שמות הרוגים, לפני שזה מגיע לידיעת המשפחות.

צבי לידר:

לא צריך לגבש קוד אתי, זה קיים. אנחנו לא נוהגים לעשות כדבר הזה. ואם קרו מקרים כאלה, הם יוצאים מן הכלל שמעידים על הכלל. באופן עקרוני, המדיניות היא לא לפרסם עד שאנחנו מקבלים אישור מוסמך לכך מהמשטרה. אני חושב שהמשטרה יכולה להעיד על כך. אנחנו לא נוהגים לעשות זאת, ואין לנו שום עניין לעשות את זה. זה לא סקופ גדול לפרסם את שמו של אדם שנהרג. זו אינפורמציה חיונית לציבור, חשובה, שאפשר לחכות עד לפרסומה. אם היו כמה מקרים כאלה, זה היה יוצא דופן. זה קרה במקרה של משפחת פל, ועל זה קם קול צעקה בזמנו, אבל אז היה שיקול חדשותי חשוב מאוד לגלות שהם נתגלו, ושהם נתגלו מתים, בגלל ההשערות על החטיפה. מבחינה

תקשורתית היה חשוב מאוד לדווח מיד שהם נמצאו הרוגים אבל לא נחטפו, גם לפני שהמשפחה ידעה. היתה היסטוריה גדולה, אם אתם זוכרים, בסיפור הזה.

אורי פז:

אני רוצה להעיר בנושא הזה, שמר לידר צודק שיש קוד אתי ברור שעובדים לפיו במשך שנים. יש מעט מאוד תקלות, זה קורה, אבל זה נדיר. הבעיה האמיתית של משטרת ישראל, היא לא דובר צה"ל. צריך לעשות הבחנה בין שני גופים גדולים, דובר צה"ל ומשטרת ישראל. דובר צה"ל זה מנגנון משומן, בעל ניסיון, עובד לפי קריטריונים מאוד ברורים, והעבודה שלנו, של התקשורת, מול דובר צה"ל, היא מאוד מסודרת. העבודה שלנו מול המשטרה היא גם מסודרת, אבל היא מועדת לתקלות, כי יש הרבה יותר תאונות דרכים מאשר תאונות בצבא או נפגעים בצבא, והטכניקה היא של הודעה בביפריס שהותרו השמות לפרסום. המנגנון הזה הוא מנגנון מאוד מסוכן, מאוד מסובך, ואם היו תקלות, זה בגלל המנגנון הזה, שהוא לא מנגנון טוב. אין חוליות למשטרת ישראל כמו בצה"ל, כשמפרסמים שדובר צה"ל הודיע למשפחות, ואין נוהל מסודר של הודעת דובר צה"ל על כל נפגע לתקשורת. העסק הזה עובד בצורה מאוד לא תקינה, מאוד לא מסודרת. אני עוסק הרבה שנים בתחום הזה, ואני תמיד לא יודע מתי תבוא הנפילה והמכה. מפקד המשטרה הוא האיש שמודיע למשפחה על מות יקירה, והעניין התקשורתי בכלל לא מעניין אותו. הכתב בא ומנדנד אם אפשר לקבל את השם, ובביפר אומרים לו שיפרסם את השם. זה קטע פרוץ, ופה צריך לעשות את הטיפול האמיתי.

יעקב גנות:

עכשיו אנחנו מטפלים בהקמת חוליות להודעות שכול למשפחות.

נסים דהן:

ולא תצא הודעה לתקשורת, כל זמן שהמשפחה לא יודעת.

מאיר אוהד:

לפי נתונים שקיבלתי ממר אוהיון, עוזרו של ניצב גנות, במשך חודשים מספר אחרי שנכנס מבצע 700 לפעולה, הורדו 10% של הרוגים, וזה לא מפריע לתקשורת לכתוב להיפך. כתוב שלמרות מבצע 700, יש עליה במספר התאונות. אני מדבר על אכיפה. אכיפה היא לפי דעתי החשובה ביותר בכל הנושא של תאונות דרכים. אם אחרי מבצע 700 נוספו שוטרים, אני שואל את ניצב גנות, מדוע כשאני נוסע במכונית פעם בשבוע מגבעתיים לירושלים, אני לא רואה אף לא שוטר אחד? עכשיו יצאה הוראה לפי החלטה של ועדת הכלכלה מלפני שנתיים, להדליק אורות 24 שעות. כשאני נוסע אני רואה ש-20%-10% מהנהגים לא מדליקים. לו היה שוטר אחד בודק שלושה-ארבעה נהגים שלא הדליקו, כולם היו מדליקים, וזה היה מחנך אותם לשמור על החוקים.

ענת גרנית:

ואז היו אומרים: למשטרת ישראל אין מה לעשות? רק לאורות היא נטפלת?

היו"ר אבי יחזקאל:

רבתיי, לסיכום אני רוצה לחזק את ידי המשטרה, ואני חושב שיש בעיה של מחסור קריטי בנושא של כוח אדם, בוודאי גם בלמ"ס. אין לנו טענות על עיוות, אבל אני מבקש שתוך חודש ימים, המשטרה, מנכ"ל הרשות הלאומית ומנהל הלמ"ס, יציגו נוהל קיים וברור לדרכי דיווח חדשות, אם יש צורך בהן, בפני ועדת הכלכלה, בנושא הזה של מספר תאונות הדרכים. אין לי ספק שמהבחינה הזו, דיווח של מספר תאונות הדרכים בפועל, יכול להועיל. אני גם מבקש שיהיה דיווח שנתי, ואני פונה פה למנכ"ל הרשות הלאומית למאבק בתאונות הדרכים. אני חושב שראוי שבתחילת כל שנה

יינתנו דיווחים מלאים לממשלת ישראל, לוועדת הכלכלה ולציבור, בנושא של סך כל התאונות המדווחות ברמה של מקרו. אני מבקש לקבל תוך חודש ימים, את הדרך ואת הצורה שאתם מציעים שהדברים יודעו גם לממשלה, גם לוועדת הכלכלה וגם לציבור. אני חוזר ואומר שבעיניי אין ספק שהדברים משתפרים, אבל זה עלול להיות מעט מדיי ומאוחר מדיי.

אני מודה לכם, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:30