

ועדת גורן

פרוטוקול

מישיבה מיום 21.1.2010

כב' השופט (בדימוס) אורי גורן, יו"ר הועדה	נוכחים: חברי הועדה:
מר אביגדור קהלני	
כב' השופט (בדימוס) ד"ר גבריאל קלינג	
מר עוזי לוי	
פרופ' יוסי תמיר	
פרופ' ערן דולב	
גב' אסתר דומיניסיני	
גב' ליאת ניקריטין	משקיף מטעם משרד האוצר:
מר יצחק פוקס	משקיף מטעם צה"ל:
גב' נחמה פרלמן	משקיף מטעם משהב"ט:
מר אביהו דיסטלמן	מרכז הוועדה:
ד"ר עידו כץ – ראש היחידה לשירותים רפואיים והרופא הראשי המוסמך	הופיעו בפני הוועדה:
מר קותי מור - ראש אגף שיקום נכים במשהב"ט	
מר אלי סבן – ראש תחום רכב רפואי	נוכחים נוספים:
מר צבי אשל – פונה מהציבור, לשעבר ראש תחום רכב רפואי וסגן מנהל מחוז שיקום דן	
מר אורי יבלונקה- עוזר דובר הוועדה	
מר זאב גרינברג	
גורמים נוספים	

ד"ר עידו כץ, ראש היחידה לשירותים רפואיים והרופא הראשי המוסמך

ד"ר עידו כץ : שלום לחברי הוועדה. שמי ד"ר עידו כץ, אני הרופא הראשי, חדש יחסית בתפקיד. נתבקשתי מכל תחומי האחריות שלי, להתייחס לנושא של רכב רפואי לנכי צה"ל ומצטרף אלו גם מר אלי סבן, שהוא אחראי על התחום הזה כבר הרבה שנים, ואם יש נושאים שאני עדיין לא מכיר על בורים, הוא יוכל להתייחס אליהם.

השקף הראשון שלנו, קודם כל, נציין שכמו שנאמר כבר קודם, כל הנושא של זכות לרכב רפואי היא הטבה מעבר לקבוע בחוק. זאת אומרת, זה לא מופיע בסעיף 43 לחוק הנכים, אלא שזאת הטבה שמעוגנת בהוראות הפנימיות של אגף השיקום.

עכשיו, זקני אגף השיקום, זוכרים שהרציונאל המקורי למתן רכב רפואי, היא למעשה סיוע לנכים שמוגבלים בניידות שלהם, וזה חלק מהשיקום שלהם, לעזור להם להתגבר על המגבלה בניידות.

עכשיו, נכון להיום, הזכאות כוללת את כל ההטבות הנלוות, כמו שנאמר פה קודם, כשמדובר ברכישה של הרכב, בדמי ניידות חודשיים, בדמי ביטוח, בלימוד נהיגה, באבזור של הרכב במידת הצורך (יש נכים שצריכים כל מיני אביזרים), ובתשלום של אגרת רישוי.

יש פה מספר הגדרות, שכשאני מדבר, שכולנו נדע על מה אני מדבר. אז קודם כל: רכב רפואי אנחנו מגדירים, כרכב שמשמש את הנכה לצורך ניידותו. וכמו שנאמר כבר, אגף השיקום מסייע ברכישתו, החלפתו ואחזקתו. נכון להיום, זה אחת לשלוש וחצי שנים, ל-42 חודש.

עכשיו, רכב רפואי בבעלות המדינה, הוא מה שנקרא בסלנג שלנו 'רכב מדינה'. זה רכש שנרכש ומתוחזק ומבוטח ע"י

משהב"ט. למעשה, כל הטיפולים ברכב, הכל נעשה ע"י משהב"ט. זה רכב שבדרך כלל מוענק לנכים קשים מאוד, אבל למרות זאת הרכב רשום על שם הנכה.

עכשיו, עוד מושג שאני אזכיר, הוא רכב יציג שזה דגם רכב שמחירו כשהוא חדש וערכו לאחר שימוש, מהווים אמת מידה כספית למתן סיוע לרכישת רכב רפואי או החלפתו.

השקף הבא, למעשה, מראה את דגמי הרכב היציגים כיום, או בשנת 2009, למעשה זה לא השתנה. מה שאני רוצה לציין, לגבי השטח הזה, זה מספר נושאים

קודם כל, כל דגמי רכב היציג שמצויינים כאן, הם דגמים שהגיעו להסכמה עם ארגון נכי צה"ל לגבי הרכב היציג לקבוצות נכים שונות, כלומר זה לא נקבע רק ע"י אגף השיקום.

אני יכול לפרט כל אחת ואחר מהקטגוריות, אני לא יודע אם זה כרגע רלוונטי ואם תהיה שאלה, אני אענה עליה.

הכוונה, לשאלתך, שנכה לצורך הדיון, נכה מה שאנחנו קוראים קטגוריה 2001, שזה רכב מסוג זה וזה, אז ההגדרה היא, שזה לנכים 50% ומעלה, בגין קטיעת רגל או קטיעת יד מעל גיל 50. יש את מחיר הרכב. מחיר הרכב הוא אמת מידה – כמו שנאמר כאן, אחת לשלוש וחצי שנים הנכה מחליף את הרכב. לרכב שאותו הוא מחליף, יש ערך בשוק, רכב בן שלוש וחצי שנים, והמחיר של הרכב הוא למעשה אמת המידה שעל פיה האגף משלם מיסים ולמעשה כן או לא צריך להוסיף כסף לנכה, על-מנת שהוא יוכל לשוב להגיע לרכב היציג.

עקרונית, נכה שכל הזמן נשאר עם הרכב היציג שלו, אחרי שהוא רכש את הרכב בפעם הראשונה – כמו שצויין קודם, 85% מענק ו-15% הלוואה – הוא למעשה צריך להיות מסוגל, אם לא קרה שום דבר קטסטרופלי לרכב, להישאר

באותו רכב יציג לאורך כל שנות חייו.

פרופ' יוסי תמיר : הוא מרוויח בדרך כלל?

ד"ר עידו כץ : לא יודע, לא חושב שבדרך כלל הוא מרוויח. ממש לא. זאת

אומרת, זה תלוי במצב השוק באותה נקודת זמן, זה תלוי

בהרבה מאוד גורמים. אם הוא שמר על הרכב, אם היו לו

תאונות או לא היו לו תאונות.

זה תלוי בהרבה מאוד גורמים, אין מצב שכאילו, באופן

קבוע, אנשים מרוויחים על הרכב. וגם אם כן, אז יכול

להרוויח 1,000 שקל, 2,000 שקל. זה הבדלים, כל שנה במו"מ

שלו מול הקונים. בדרך כלל זה רכב על שמו. הוא רוכש אותו,

הוא מוכר אותו, הוא עצמו עושה את כל ההתעסקות. זה תלוי

בהרבה מאוד גורמים, זה לא משהו שאפשר לענות עליו

בצורה חד-משמעית.

עוזי לוי : אולי לפני שאתה מעביר את השקף, כבר פה אני חושב שיש פה

איזשהו- לפחות לא לאורך כל הרצף, יש פה כאילו עקרון,

שככל שהפגיעה יותר קשה, יש זכאות לרכב יותר יקר או יותר

חזק או יותר גדול. וההגיון הזה, הוא לאו דווקא נכון.

זאת אומרת, אני לא מוצא פה קשר הגיוני בין זה שיש מתאם

בין, אני לא מצליח למצוא את ההגיון בעניין הזה.

כאילו, יש פה עוד איזשהו פיצוי נוסף מעבר לגמלה או

לדברים האחרים, יש פה עוד פיצוי ברכב יותר יקר, אם

למישהו זה עושה את העניין.

ד"ר עידו כץ : או.קיי. אז אני אתייחס לנקודה הזאת גם. קודם כל, אם

תסתכל על שלוש הקטגוריות האחרונות, שזה נכים קשים,

100 פלוס, משותפים שבדרך כלל נזקקים לכסא גלגלים

ולציוד עזר, הם בדרך כלל צריכים כלי רכב יותר גדולים,

עוזי לוי : לא לאורך כל הרצף, אלא בחלקים נרחבים.

ד"ר עידו כץ : או.קיי. אני אומר, אז עקרונית יש הגיון בכך, שככל שהנכות

יותר קשה, בעיקר הם נזקקים לאביזרים כמו כסא גלגלים
ואבזור נוסף לרכב, למשל נהיגה- מי שנניח משותק, וצריך
איזשהו מתקן כדי שיוכל לנהוג בעזרת היד או בכל מיני
אמצעים אחרים, אז בהחלט יש איזשהו קשר.
אני בהחלט יכול להסכים איתך, שהקשר הוא לא לגמרי
הגיוני.

מה שכן, אם הבעיה בעיית ניידות, אני יכול להגיד לך למשל
שהקטגוריה שנקראת 2000 ו-2001, כולם זה נכים מ-50%
ומעלה. בזמנו, לכולם היה וולבו. בשנת 2005, חפשו כסף
לממן סילן, לממן 'ברכיים חכמות' לקטועים. ואז, בשיתוף
עם ארגון נכי צה"ל, הפרידו בין הקטגוריה של 50% ומעלה,
ואמרו אלה שקטועים ויש להם תותבת ארוכה, או כאלה שיש
להם מכשירים ארוכים לרגל, וצריכים מקום כדי לשים את
התותבת, יהיה להם וולבו TS 80 - דרך אגב, כל הדגמים
נבדקו ע"י מהנדסי רכב והותאמו בצורה אופטימאלית מבין
מה שקיים בשוק – לבין אלה שהם לא קטועים והם 50%,
וקיבלו אוטו יותר זול. ובהפרש הכסף הזה, שבזמנו היה 6
מיליון שקל, קנו 'ברכיים' לנכי צה"ל.

עכשיו, לכן פתחתי ואמרתי: כל הדגמים האלה, אלה דגמים
שהם אמורים להיות מתאימים לקבוצות הנכים האלה,
הותאמו ע"י מהנדסי רכב והקביעה הזאת בסוג הרכב, הם
בהסכם עם ארגון הנכים. זאת אומרת, איזושהי אבולוציה
שכל הזמן קורית. כי כלי הרכב משתנים, אביזרים משתנים.

א. גורן, יו"ר: נחזור לנושא, בגלל שהתפקיד של הוועדה לקבוע בשאלה

העקרונית ולא ללמוד על טויוטה ו,

ד"ר עידו כץ: אני נשאלתי שאלה, אז אני עונה.

א. גורן, יו"ר: אז אני מחזיר את ה-

ד"ר עידו כץ: אז כמו שנאמר בעבר, הזכאות לרכב רפואי, נתנה אך ורק

לנכים שמוגבלים בניידותם. כיום שונו ונוספו מדרגי הזכאות, אני עובר לשקף הבא.

יש פה מספר דוגמאות-

א. גורן, יו"ר: זה לא כיום,

ד"ר עידו כץ: זאת אבולוציה שקרתה משנות ה-80' אני חושב, שנות ה-70'. זה פשוט מספר דוגמאות לאיך השתנה באותה קטגוריה של נכים, איך השתנתה הזכאות לרכב.

אז למשל עוורים ללא כלב נחיה, בתחילת הדרך היה להם רכב 1800 סמ"ק, בהמשך 3800 סמ"ק והיום הם מקבלים רכב מדינה.

זאת אומרת הטבלה מראה שיש כל הזמן הגדלה לקבוצות נכים ספציפיות, הגדלה בסוגי הרכב.

בזמנו, למשל, פגועי נפש לא היו זכאים לרכב, במשך הדרך בשנות ה-80' היתה איזושהי מכסה שנתית שהיתה בידי ראש אגף השיקום שהיתה לו הקצאה לפי תקציב הבטחון, היתה לו הקצאה לתת 10 כלי רכב עפ"י שיקול דעתו. ובמשך הזמן, נהייתה זכאות, כל רכב מעל 50%, לקבל רכב, אז גם פגועי נפש מעל 50% מקבלים רכב.

אולי השאלה שקודם נשאל קוטי לגבי הסיפור של בן משפחה מלווה, אולי אני אתייחס אליה פה.

(חוזר לשני שקפים אחורה), הנקודה פה, שלפי קבוצות הנכים הנכה זכאי לכלי רכב לפי סוג הפגימה שלו ואחוזי הנכות שלו.

עכשיו, כאשר לאדם אין רשיון נהיגה, הוא מקבל את הרכב עפ"י הטבלה הזאת.

הטענה שנטענה כאן, היא שאם אדם אין לו רשיון נהיגה, ולמעשה הוא צריך מלווה (בן משפחה או לא בן משפחה) שיסיע אותו, למה למשל עיוור ללא כלב נחיה, למה הוא צריך

(אם נחזור שני שקפים קדימה), למה עיוור ללא כלב נחיה, למה הוא צריך רכב 3800 כי אפשר גם להסיע אותו ברכב 1600, לצורך הדיון. עיוור עם כלב, יש לו רכב אחר. זאת אבולוציה שקרתה עם השנים, יש פסקי דין ויש הסכמים עם ארגון הנכים, שבמשך השנים כל פעם היו משאים ומתנים ובמשך השנים הגענו למצב הזה.

אני בטוח שאם היום, היו מהתחלה קובעים את הקריטריונים, אני מניח שזה לא היה מה שהמצב נכון להיום. (מציג שקף) יש פה מספר נתונים, לגבי הפיזור של כלי הרכב בקרב הנכים. אז כמו שאתם רואים, בעיות אורטופדיות שזה רוב הפגועים, הקטועים, ברגלים, בידיים וכו', הם פחות מחצי מהמקרים. נניח כ-40% מהאוכלוסיה שמקבלת רכב; פגועי נפש – כ-2,000, כ-20%; ומחלות שונות, כ-40% נוספים.

(מדברים יחד)

אם תסתכלו, למשל, בשקף 14, יש פה פירוט של הפגיעות האורטופדיות, אז כתוב למשל פגועי גפיים ויש קטועי רגליים וקטועי ידיים. זאת אומרת, באף אנחנו מבדילים בנושא הרכב בין קטועים לבין פגועים. אלה המספרים, נכון לאוקטובר 2009.

(מציג שקף) מבחינת העלות, בזמנו אגף השיקום טיפל גם באלמנות ומשפחות שכולות. בשנת 2005 היתה הפרדה, ולכן הנתונים שהם רלוונטיים לאגף לשיקום נכים, הם משנת 2005 ומעלה. ובמשך השנים זה היה פי 17% מהתקציב של אגף השיקום, הוצא על רכב רפואי.

במצב הקיים היום, אני אפרט (מציג שקף) יש חריגה או שינוי מהרציונל המקורי, למתן הטבה של רכב רפואי, לאלה שמוגבלים בניידותם בלבד. יש פה מספר דוגמאות.

יש פה, למשל, כמו שנאמר קודם, נכויות מצטברות ל-50% מזכות ברכב רפואי, ללא קשר למגבלה בניידות. למשל, אדם שמוכר 20% על לב, 20% על אוזניים, 20% על PTSD ו-10% על עיניים, עובר את 50% בחשבון הכללי והוא זכאי לרכב רפואי. אין פה שום קשר למגבלה בניידות. נושא נוסף הוא, שנובע מכך, שההטבה לרכב רפואי, למעשה, נתנת בהתאם לאחוזי הנכות ולא בהתאם למגבלה התפקודית של הנכה ולא כל שכן עפ"י המגבלה בניידות. יש לכך מספר דוגמאות: נכה קטוע יד וקטוע רגל, מקבלים אותו רכב למרות שזה בכלל לא מאותה קטגוריה. הבעיה של נכה קטוע יד, היא בעיה שהוא צריך הגה 'רד' שיהיה לו קל לנהוג את הרכב; נכה קטוע רגל, יש לו בעיה של מקום. עכשיו, התוצאה של כל הדברים האלה, היא שאנחנו היינו צריכים להקים מערך מורכב להתמודד עם נכים שזכאים לרכב רפואי, והרכב הרפואי היציג איננו מתאים לבעיה שלהם, ואנחנו עכשיו צריכים לפתור להם את הבעיה. אנחנו צריכים להתאים מערך, לשלוח מהנדסים שיבדקו אותם, שיתאימו להם רכב רפואי וכו' וכו'. זה איזשהו... שמוטל על המערכת, כתוצאה מהמצב הקיים. (מציג שקף) נושא נוסף הוא, שבעיקר במחלות לא כל האחוזי נכות מוכרים ע"ח שירות. למשל סכרת, אדם שלקה בסכרת במהלך השירות הצבאי שלו – עכשיו, זה ברור שזה לא עקב השירות הצבאי, אלא הטענות, בעיקר פס"ד שטוענים שיש איזשהו קשר, התנהגות תורמת מה שנקרא, של הצבא, להתפתחות של המחלה, להופעה של המחלה, להחמרה של המחלה, ולכן בעיקר במחלות יש מצב שאנשים מוכרים, חלק מהאחוזי נכות מוכרים ע"ח השירות וחלק מהאחוזים מוכרים לא ע"ח השירות.

עכשיו, הרכב ניתן עפ"י אחוזי הנכות הכוללת. למשל, אדם שמוכר 30% על רגליים, זכאי לרכב, עפ"י הקריטריונים של אגף השיקום. עכשיו, אם יש לו איזושהי פגימה ברגל, בעיה בוורידים או בעיה אני לא יודע מה, והוא הוכר 50% ע"ח שירות ו-30% כללי, זכאי לקבל מאיתנו רכב, למרות שמה שמוכר על חשבון השירות, הוא רק 15%.

אותו דבר נכים עם מחלת לב, שמוכרים חלק, זה ברור שזה לא בגלל השירות אבל מכירים בחלק מזה ע"ח השירות, עדיין משהב"ט אגף השיקום, צריך לתת להם רכב.

איזושהי בעיה נוספת שהיתה בזמנו, בשנות ה-70, הכלי רכב היחידים שהיה להם הגה כוח, היו כלי רכב שנפח המנוע שלהם היה 1800 סמ"ק ומעלה.

כתוצאה מכך, נקבע בזמנו, שכל הנכים שקטועי ידיים או פגועי ידיים, יקבלו רכב 1800 סמ"ק ומעלה.

עכשיו, כמו שאתם יודעים, היום לכל רכב גם הקטן ביותר, יש הגה כוח, ולכן המגבלה הזאת או הלוגיקה הזאת, הרציונאל הזה, כבר איננו רלוונטי.

הנושא של זכאות גורפת לרכב רפואי לנכה פסול נהיגה, דיברנו עליו, שלמעשה אנחנו צריכים לתת לו רכב מצד אחד, ומצד שני בן המשפחה שצריך להסיע אותו, מקבל את הרכב הגדול, הענק שהוא זכאי בגין אחוזי הנכות שלו, שהרבה פעמים זה לא קשור בכלל לצורך של הנכה.

ושוב, נאמר גם שבעבר נקבע שהחלפת הרכב היא כל שלוש וחצי שנים, והיום האיכות של כלי הרכב היא כזאת, שבהחלט ניתן להחליף אותם לאורך יותר זמן.

כיווני הפתרון שדיברנו עליהם, זה קודם כל זה נושא של בחינה של זכאות למתן רכב ברוח הרציונאל של מתן רכב למי שמוגבל בניידות עקב הנכות המוכרת. רשמתי פה (בשקף)

מספר דוגמאות של בעיות רפואיות שמגבילות בניידות. אני חושב שהן strait foreword הם לא זה.

אסתר דומיניסיני: מה שאתה רוצה, שניתן רכב. אני רואה שאתם מציעים שאנחנו נחלק רכב.

ד"ר עידו כץ: בוודאי. לפחות להשתתף בזה. לפחות, בחלק של המחלות אני כן חושב שנכים שהם למשל פגועי לב או פגועי ריאות או חולי דיאליזה, שאלה נכים שיש להם בעיה אמיתית בניידות, הם לא יכולים ללכת 10 או 15 או 20 מ', יש להם מגבלה בניידות. כאילו, זה לא פציעה, זה מחלה, אבל יש להם פגיעה בניידות. אלה דוגמאות, זו לא הרשימה המלאה וכו', אלא פשוט דוגמאות.

(שקף הבא) כיוונים נוספים, כמו שאמרתי, נכים שמוכרים באופן חלקי על חשבון השירות, החלק השני מוכר ע"י הבטוח הלאומי, ואנחנו חושבים שבהחלט ראוי ליצור איזשהו מנגנון של התחשבות צולבת, או של מתן צולב של הטבות, שמה שמהב"ט נותן - משהב"ט נותן, ואת השאר צריך להשלים הבטוח הלאומי. זה נכון לגבי רכב, זה נכון לגבי שעות ליווי או מלווים שלפעמים אנשים נזקקים בגין בעיות סיעודיות או בעיות אחרות. זה נכון להרבה מאוד מצבים, שנכים שמוכרים בחלקם ע"י משהב"ט, או שבמשך הזמן הם צברו עוד כל מיני מחלות שאינן מוכרות, ובסה"כ אם מסתכלים על הנכה כשאם שלם, שיש לו את כל הנכויות האלה, צריך לתת לו מענה שלם.

דרכים אחרות, שלמעשה נועדו לייעל את השירות לנכים ולצמצם את כל הבירוקרטיה מסביב, כי את כל התהליך הזה של רכב רפואי, כמו שתיארנו קודם, לתת לאדם פעם בשלוש וחצי שנים איזשהו מענק כספי שיחושב לפי הרכב היציג מה שדיברנו קודם, לתת לו את המענק הזה, להגיד לו: אדוני,

אתה ממילא עושה הכל בעצמך, קח את המענק הזה ותרכוש לעצמך רכב. זה יחסוך בירוקרטיה, יחסוך כ"א, יחסוך הרבה מאוד משאבים וגם, הנכה – גם היום, למעשה, הוא יכול לרכוש מה שהוא רוצה, אבל לא יהיה מוגבל. נושא אחר שאנחנו בוחנים, זה הנושא של נכים שאינם צריכים אביזרים מיוחדים, רכב מיוחד, לעבור לשיטה של ליסינג, תיקונים. שזה אומר שהנכה פעם בשלוש וחצי שנים בא עם האוטו שלו, מקבל מפתח, מקבל אוטו חדש ויוצא לדרכו. שוב, זו שיטה שהיא נוחה ופשוטה, ומצמצמת, מייעלת את השירות. למעשה אין בכלל בעיית שירות. זה נותן גם מענה לתיקונים, זה נותן מענה גם לעוד דברים ולמעשה, השירות שמקבל הנכה הוא שירות טוב, הוא מקבל רכב לשימוש, מחליפים לו כל שלוש וחצי שנים, הוא לא צריך להתעסק עם שום דבר. הוא בא, נותן אוטו ומקבל אוטו ונוסע בשמחה לדרכו.

אביגדור קהלני: זה בתנאי שכל הפרמטרים הקודמים תוקנו. כלומר, לא לעבור היום לליסינג במצב הקיים, אלא קודם כל צמצום המספרים, ואחרי זה לעבור לליסינג?

ד"ר עידו כץ: לא. אפשר לעבור גם היום, במצב הקיים. כל אדם, ברגע שמגיע הזמן שלו להחליף רכב, במקום להתחיל להתעסק עם כל הזה, הוא בא לחברת ליסינג ואומרים לו: יש לך 3 אפשרויות, תבחר בין א', ב', ג', ד'. הוא אומר 'אני רוצה כזה', לוקח מפתח, בא עוד 3 וחצי שנים ומחליף את האוטו. למעשה, מבחינתך נכון להיום, מעבר למעמסה התקציבית, זה לא מפיל עול ניהולי על משהב"ט. זאת אומרת, מה תחסוך בזה?

ד"ר עידו כץ: בליסינג? א. זה מפיל עול. אנחנו מדברים, עוד פעם, על הנכים 'הקלים' שלא צריכים רכבים מאובזרים, כל מיני

דברים כאלה, שזה סקטור אחר.

עוזי לוי: כן. אתה גם נותן לו כסף, והוא קונה בשוק. הוא לא בא אליך לטיפול.

ד"ר עידו כץ: אני מתעסק עם כל העניין של המכס. אני צריך לעבוד מול המכס, חישובים של שווי הרכב וכו', כמה מכס צריך לקחת ממנו. אנחנו מחזיקים היום 3 אנשים שמתעסקים עם כל הנושא הזה של הרכב, והם עובדים קשה. 3 זה במטה ובמחוזות עוד 7 שמתעסקים עם הנושא הזה.

זו עבודה ביורוקרטית שוחקת, שהיא, עוזי לוי: ואז ישכחו מהבעיה. עדיף להשאיר שתהיה בעיה שתלחץ, להביא לפתרון.

א. גורן, יו"ר: טוב, רבותי, צריך להתקדם. תודה רבה, היה מאוד מעניין.

(תום הופעתו של ד"ר עידו כץ בפני הוועדה)