

פרוטוקול מס' 154  
מישיבת הוועדה לזכויות הילד  
יום שלישי, א' בטבת התשע"ב (27 בדצמבר 2011), שעה 10:30

**סדר היום:**

אמצעים טכנולוגיים למניעת שכיחת ילדים ברכבים.

**נכחו:**

**חברי הוועדה:**

זבולון אורלב – היו"ר  
אורלי לוי אבקסיס

**מוזמנים:**

זיו אב אמיר	–	מדען ראשי, משרד התחבורה
כאמל קייס	–	ראש תחום תקינה, משרד התחבורה
שאול כץ	–	אגף ספקטרום, משרד התקשורת
נתי ביאלסטוק-כהן	–	יועץ בכיר למנכ"ל, משרד התקשורת
אסף מיכאלי	–	מנהל מחלקת ביטוח כללי, משרד האוצר
בוריס פבלוב	–	מחלקת ביטוח כללי, משרד האוצר
אתי אלוני	–	ראש מינהל חינוך במש"מ, מרכז השלטון המקומי
עידן נחמני	–	מעלות תרשיחא, מרכז השלטון המקומי
מיכה בר מאיר	–	מנהל תחום מחקר ומידע, האיגוד הישראלי למערכות תבניות לתחבורה ITS
אביטל אפל-פנקס	–	ראש תחום מדיניות ציבורית, בטרם-המרכז הלאומי לבריאות ובטיחות ילדים
אתי לוי	–	מייסד, בייבי רימיינדר
ערן רוזנברג	–	מייסד, בייבי רימיינדר
אביבית ארוץ	–	פסיכולוגית מומחית לחקר המוח, פסיכולוגים
ניר ידיד	–	מנכ"ל, ליאורי מוצרי תינוקות בע"מ
אסף פוירשטיין	–	סמנכ"ל, ליאורי מוצרי תינוקות בע"מ
מירי שילר	–	מנהלת שיווק ופרסום, ליאורי מוצרי תינוקות בע"מ
חיים קודזידלו	–	קצין בטיחות, חברת דן
מרדכי אלמוג	–	קצין בטיחות + מורה נהיגה, חברת דן
דוד גאליס	–	מזכיר החברה, חברת דן
עמיקם גרשונוביץ	–	מפתח, מוזמנים

**ייעוץ משפטי:**

מירב ישראלי

**מנהלת הוועדה:**

רחל סעדה

**קצרנית פרלמנטרית:**

חבר המתרגמים

## אמצעים טכנולוגיים למניעת שכיחת ילדים ברכבים

היו"ר זבולון אורלב:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה.

הישיבה שלנו היום, תעסוק באמצעים טכנולוגיים למניעת שכיחת ילדים בכלי רכב. לצערנו, בשנים האחרונות, לפחות בעשור האחרון, התרבו המקרים שבהם הורים או עובדי חינוך, שכחו ילדים בכלי רכב וכתוצאה מכך הילדים נפטרו או נפגעו באופן מאוד מאוד קשה. כיוון, הרכב שהוא סגור צובר חום והחום הזה פשוט ממית את הילד, שלא יכול להתגונן ולא יכול לפתוח את הדלת וכתוצאה מזה אף נעשה תיקון בחוק על ידי ועל ידי חבר הכנסת אופיר פינס בכנסת החמש עשרה, מי שלא יודע אנחנו בכנסת השמונה עשרה, שקבע איסור להשאיר ילדים ללא השגחה עד גיל שש.

קראתי אתמול בעיתון, שכבר אפילו הגישו איזה כתב אשמה כלפי מישהו, אתמול הייתה על זה כתבה, שלצערי המשטרה לא מפעילה אותו מספיק. ולכן, משהובא לידיעתי שיש מי שטוען שיש אמצעים טכנולוגיים למניעת שכיחת ילדים בכלי רכב אז באופן טבעי הרגישות שלי עלתה ואמרתי, אני מוכן להקדיש לזה דיון.

לאחרונה קיבלתי גם פנייה שהיא לא האמצעי טכנולוגי אלא אמצעי פשוט, שבמיניבוסים או באוטובוסים שמסיעים ילדים, להסיר את הוילונות ולא לאפשר חלונות כהים, על מנת שאם נשכח ילד הסביבה יכולה לראות את זה, כמו ברכב פרטי. והיו כבר מקרים בכלי רכב פרטיים שהושארו ילדים ועוברים ושבים הזעיקו את מי שצריך להזעיק כדי לחלץ את הילד מהרכב. המקרה האחרון נדמה לי, שקרה בנתניה, של ילד בגן הילדים, הבעל הוא המסיע והאשה היא הגנת ושכחו ילד. שראיתי את הצילום של המיניבוס, אז זה מיניבוס עם חלונות כהים ועם וילונות. לא היה שום סיכוי שמישהו מבחוץ יכול לראות שיש ילד, שאינני יודע אם הוא היה מרותק לכיסא או לא מרותק לכיסא.

כתבתי מכתב למרון מוסקוביץ', מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים והפניתי את תשומת ליבו לפנייה שקיבלתי, ושאלתי אותו מה דעתו. ולהפתעתי הוא כתב לי שדעתו לא חיובית. הוא אומר שלא צריך לעשות את הדבר הזה. אין לי כאן את השאילתא וקצת התפלאתי, גם אם זה יציל ילד אחד מתוך אלף, למה צריכים וילונות? בכל רכב יש היום מזגן. מה, ברכב שלי אין חלונות כהים ואין וילונות ויש מזגן. המזגן יודע לצנן את האוטו, ואם משאירים ילד בפנים אז זה לא משנה אם יש וילונות או אין וילונות. הילד האחרון שנפטר נפטר ברכב עם וילונות וחלונות כהים. אבל אני ממשיך לטפל בסוגיה הזו של הוילונות. אני הולך לשאול שאילתא את השר, לא את מנהל הרשות. אני מקווה לעלות את הסוגיה הזו לדיון ציבורי, אולי גם במסגרת הדיון הזה.

על כל פנים, אמרתי שאם יש אמצעים טכנולוגיים שלא התעמקתי בהם, אני הייתי מציע שנציף את הבעיה הזו. אני קיבלתי את הפנייה מאביבית ארוץ, בקשה.

מהם האמצעים הטכנולוגיים?

אביבית ארוץ:

תודה. זה נכון שאני פסיכולוגית, אבל לא כמו שאתם חושבים, אני פסיכולוגית ממדעי המוח. אני לא מטפלת, אבל אני יזמתי את הדיון הזה לא בתור פסיכולוגית אלא כאמא. יש לי שני ילדים קטנים ומכיוון שאני פסיכולוגית מהסוג המסוים, שאני, אני יודעת שכל אחד, כולל אני, כולל בעלי, כולל ההורים שלי והחמים שלי עשויים לשכוח את הילדים שלי ברכב. באמת בלי להתכוון לזה. זו לא שאלה של אהבה.

היו"ר זבולון אורלב:

התכוונת עלולים לשכוח.

אביבית ארוץ:

עלולים. זו לא שאלה של כמה אוהבים את הילד וזו לא שאלה של רשלנות וזו לא שאלה של חוסר אחריות. זו פשוט הדרך שבה התודעה שלנו בנויה. כשאנחנו לומדים משהו כל המוח שלנו מכוון לזה שבאיזשהו שלב לא נצטרך לחשוב עליו יותר, ככה אנחנו לומדים ללכת, ככה אנחנו לומדים לראות. תינוקות נולדים כשהם לא יודעים לראות והם לומדים לראות במהלך חצי השנה הראשונה של החיים שלהם. וככה אנחנו גם לומדים לנהוג, אם תזכרו בשיעורי הנהיגה שלכם הראשונים תוכלו לחשוב כמה

קשה היה לסנכרן את כל הפעילות בתוך הרכב וכמה זה טריוויאלי היום. וכמה אפילו יכול להיות מצב שאתם נכנסים לרכב בתל אביב וכעבור ארבעים דקות אתם בירושלים, ולרגע אין לכם שום זיכרון של מה שקרה בדרך. הסיבה לזה היא, שאנחנו נהיים אוטומטיים. כשאנחנו לומדים משהו ככל שאנחנו יותר יודעים לעשות משהו ככה אנחנו יותר אוטומטיים. ולכן, כשאנחנו מוסחים במהלך נהיגה אנחנו יכולים בקלות רבה מאוד לשכוח מה אנחנו עושים בתוך האוטו, מי נמצא בתוך האוטו ואנחנו גם יכולים לשכוח את מה שאנחנו הכנסנו לאוטו בבוקר וזה שאנחנו צריכים להוציא אותו משם כשאנחנו בסוף הנסיעה. זה יכול לקרות לכל אחד. ואני כאמא מזועזעת מהמחשבה שיש פיתרונות בשוק, בעשרות. פיתרונות אפקטיביים יותר אפקטיביים פחות. לכל פיתרון יש את הבעיה שלו.

היו"ר זבולון אורלב:

הפוך, לכל בעיה יש את הפיתרון.

אביבית ארווץ:

גם, אבל אף אחד לא מרים את הכפפה בצורה מערכתית. נכון להיום תאונות של שכחת ילדים ברכב לא מוגדרות כתאונות דרכים. כשיש תאונה כזאת האשם היחיד והבלעדי הוא הנהג, והוא זה שגם נושא בפיצויים לילד שנפגע או למשפחה שנותרה ללא ילד, שאם חושבים על זה, אני כשהתחלתי את המיזם הזה פנתה אלי אמא שזה קרה לה, שנהגת הסעות שכחה את הבת שלה, כשהבת שלה הייתה בת ארבע בדרך לגן. את הילדה מצאו כעבור חמש שעות במצב של התייבשות די חמור, אבל לא ללא פגיעות מערכתיות. היא אושפזה ללילה ובילתה ארבע שנים בטיפול פסיכולוגי, הילדה. מכיוון שאי אפשר היה יותר להשאיר אותה לבד, אי אפשר. היא לא ישנה בלילה יותר, המשפחה התפרקה.

היו"ר זבולון אורלב:

גברת ארווץ, אנא תקצרי. אנחנו דנים היום על האמצעים המיוחדים, שיעורים פסיכולוגיים נשאר לפעם אחרת. זמננו פשוט קצר.

אביבית ארווץ:

אני מבינה, אבל זאת בעיה אנושית וחשוב להבין את זה, אז יש את הצד הנפגע אבל הנפגע השני זה הנהג.

היו"ר זבולון אורלב:

כדאי להתרכז באמצעים הטכנולוגיים. את יכולה להציג אותם?

אביבית ארווץ:

אני לא מציגה את האמצעים הטכנולוגיים.

היו"ר זבולון אורלב:

מי מציג את האמצעים הטכנולוגיים? אמרת שיש המון אמצעים.

אביבית ארווץ:

נכון.

היו"ר זבולון אורלב:

מאיפה למדת על האמצעים הטכנולוגיים? מאיפה את יודעת שיש אמצעים טכנולוגיים?

אביבית ארווץ:

מכיוון שאני פסיכולוגית קונטיבית, אני יודעת שבעיות כאלה הן פתירות ברמה הטכנולוגית. אפשר לייצר אזעקה בזמן הנכון, התרעה ואז הנהג ששכח נזכר שיש לו ילד באוטו ומוציא אותו החוצה.

היו"ר זבולון אורלב:

טוב, נמצא פה מיכה בר מאיר, מנהל תחום מחקר ומידע בחברת ITS.

מיכה בר מאיר:

זו לא חברה, זה איגוד. ITS - האיגוד הישראלי לטכנולוגיות חכמות בתחבורה.

באופן כללי, בעשור האחרון עובדים הרבה מאוד על פיתוחים של פתרונות טכנולוגיים לבעיה הזו, כולל מהלך של רגולציה בארה"ב, של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שם, להתחיל לחייב את יצרני הרכב להכניס את הטכנולוגיה הזו לתוך הכלי רכב בפס הייצור. הדבר הזה כנראה עדיין לא הושלם, לפחות זה לא מופיע ברשומות. מעבר לזה יש לא מעט מוצרי מדף. המוצר הראשון, אני חילקתי פה דפים למי שרוצה, יש מערכת חיישני לחץ שפזורה במסעד המושב. היא רושמת, משקללת ורושמת את הלחץ, את המשקל. מה שאנחנו מתייחסים אליו בכל רגע נתון. כאשר הנהג מדומם את המנוע ומעוניין לנעול את הרכב, זיהוי הילד שנתר ישוב בכסא משביתה מערכת, את האפשרות לנעול את הרכב. אין לך אפשרות לנעול את הרכב. האזעקה, זאת אומרת, הדריכה לא נועלת עד שאתה לא משחרר את הילד מהכסא.

היו"ר זבולון אורלב:

זה נובע מהמשקל שלו?

מיכה בר מאיר:

כן, כי המערכת משדרת - - -

היו"ר זבולון אורלב:

מה העלות של מערכת כזאת?

מיכה בר מאיר:

אני מדבר על הטכנולוגיה, לא על המוצר.

היו"ר זבולון אורלב:

אפשר לשים שומר ליד כל אוטו.

מיכה בר מאיר:

אני עשיתי סקירה של חמש סוגי טכנולוגיות, לכל טכנולוגיה יש עשרות מוצרים והמחירים - - -

היו"ר זבולון אורלב:

לפי איזה סדרי גודל? מאות אלפים?

מיכה בר מאיר:

בדרך כלל, סדר גודל כזה יכול להגיע למאה מאתיים דולר.

היו"ר זבולון אורלב:

למושב?

מיכה בר מאיר:

למושב כזה, זה מהסוג שהוא קצת יותר משוכלל.

יש מערכת אחרת, שזו כרית שיש בתוכה, גם כן כל זמן שאתה יושב עליה היא מחברת שני מגעים.  
וגם במקרה הזה, דרך שקע שמוזן מתוך כסא הילד. זה דבר שאפשר לחבר - - -

היו"ר זבולון אורלב:

אתה צריך, שבכל מושב תהיה הכרית המיוחדת הזאת.

מיכה בר מאיר:

אז אתה רוכש אותה, זה בכיסא הבטיחות, זה מוצר מדף. אני מדבר כרגע על מוצר מדף.

היו"ר זבולון אורלב:

כיסא הבטיחות של ילד?

מיכה בר מאיר:

כן, של ילד או בבוסטר. אתה מניח אותו או על הבוסטר או על הכסא עצמו, אותו דבר. כל זמן  
שהמערכת מחוברת היא מזהה - - -

היו"ר זבולון אורלב:

יש לכם את האמצעים המיוחדים שיתריעו ששכחת ילדים בכלי רכב.

מיכה בר מאיר:

כאשר את המדומם את הרכב, המערכת מזהה את זה. היא מתחילה להשמיע התרעה קולית, יש  
ילד באוטו נא להוציא אותו, ככל שאתה מחכה עם זה יותר זמן, עובר יותר זמן עד שאתה משחרר את  
הילד, המערכת הזו עוברת למצב הסלמה. זאת אומרת, היא תפעיל כל פעם אזעקה יותר ויותר חזקה  
ובמידה ונעלת את הרכב היא בסופו של דבר תקרא למוקד, היא תתקשר למוקד.

היו"ר זבולון אורלב:

זה מוצר מדף שקיים פה בארץ?

מיכה בר מאיר:

זה מוצר מדף שקיים בארה"ב.

היו"ר זבולון אורלב:

בארה"ב, לא בארץ.

אורלי לוי אבקסיס:

מה העלויות שלו?

מיכה בר מאיר:

הדברים האלה נעים סביב המאה דולר.

דבר הנוסף זה מכשיר התרעה קולי ומהבהב, שאתה פשוט מכניס אותו לשקע של המצית. הוא  
מזהה כשהרכב מותנע. מרגע שדוממת את הרכב יש לו בפנים מיקרופרוססור קטן, הוא מזהה את השינוי  
במתח החשמלי, הוא מתחיל לתת לך התרעה קולית שאתה בדרך כלל יכול הקליט אותה ומהבהב. יש שלט  
באוטו, נא להוציא אותו.

היו"ר זבולון אורלב:

לא הבנתי, איך המוצר הזה הבחין שנשאר מישהו באוטו?

מיכה בר מאיר:

הוא לא הבחין. הוא הבחין שדוממת את הרכב והוא פשוט תזכורת. מכשיר שנותן לך תזכורת.

היו"ר זבולון אורלב:

מה מכשיר, סליחה על הביטוי, טיפש? כל פעם שאתה נועל את הרכב יש לך---

מיכה בר מאיר:

לחלוטין. בכל פעם שאתה מדומם את המנוע יש לך התרעה קולית.

היו"ר זבולון אורלב:

יש לך התרעה קולית, חבר יקר, אבא יקר האם הוצאת את כל ילדיך מהרכב?

אורלי לוי אבקסיס:

רגע, אבל שתחשוב שאם אתה מוציא אותו, לשים מטען למשל של סוללה?

מיכה בר מאיר:

זאת הבעיה שלו. אני אומר, אני סקרתי חמש טכנולוגיות.

יש את זה גם לחלק מהסלולים, כבר קיים את זה ראיתי. פה. לכל טכנולוגיה שאני מביא, ראיתי פה כבר. בדפים אחרים יש את כל המוצרים, סל מוצרים שלם.

היו"ר זבולון אורלב:

מה העלות של כזה מכשיר?

מיכה בר מאיר:

זה עשרה, חמשה עשר דולר זה סכומים קטנים.

יש עוד מערכות, שנמצאות גם במערכת הכיסא. זאת אומרת, זה הכול חיישני לחץ שאחד מהם מודד את זמן, ברגע שאתה פותח את הדלת של הנהג, אחרי שגמרת, אם תוך חמש עד עשר שניות לא פתחת את הדלת השנייה, שהילד יושב, כל זמן שהוא חגור. מושמעת התראה והאורות של אזעקה עובדים.

היו"ר זבולון אורלב:

שוב, מכשיר טיפש בלי לחשב.

מיכה בר מאיר:

יש שלט מוקלק, עצם זה---

היו"ר זבולון אורלב:

אה, שוב על כרית מיוחדת.

מיכה בר מאיר:

כן.

היו"ר זבולון אורלב:

אין הבדל בין הפטנט הראשון לפטנט הזה, רק שיטה שונה.

מיכה בר מאיר:

רק שיטה. שיטה אחרת. זה שיש לך סוג של, לנהג יש איתורית, מחזיק מפתחות על המפתח של הרכב. כל זמן שהילד מוקלק, זאת אומרת, מחובר, מהרגע שהוא דומם את המנוע מתחילה תשדורת אל המכשיר הזה כדי להזהיר אותו. ויש גם חיישן טמפרטורה בתוך המערכת הזו, אם הטמפרטורה עולה מעבר לנורמאלי או יורדת מעבר לנורמאלי זה כבר שולח אתרעות לגורמים.

היו"ר זבולון אורלב:

דיברנו על אותה כרית של הקליק?

מיכה בר מאיר:

לא, זה בסוגר עצמו. זה לפניך הסוגר עצמו, הוא המשדר.

היו"ר זבולון אורלב:

כלומר נכנס ילד לרכב, אנחנו רותמים אותו - -

מיכה בר מאיר:

כן. כל זמן שהוא רתום - -

היו"ר זבולון אורלב:

כל זמן שלא, שאתה סוגר את הדלת ונשאר מישהו רתום - -

מיכה בר מאיר:

ברגע שכיביתי את המנוע.

היו"ר זבולון אורלב:

ברגע שכיבית את המנוע, אינדיקציה, לא חשוב כרגע מה האינדיקציה, מה העלות של כזה דבר, שנראה לי הדבר הכי פשוט בעולם?

מיכה בר מאיר:

זה בדרך כלל מגיע, אני מעריך שזה גם כן עשרות דולרים.

אורלי לוי אבקסיס:

מה עם הפיתוח הישראלי?

מיכה בר מאיר:

הפיתוח הישראלי זו מנורה חכמה.

היו"ר זבולון אורלב:

של הפיתוח הישראלי?

מיכה בר מאיר:

כן, של עידן נחמני.

היו"ר זבולון אורלב:

אמרו לי שהמפתח נמצא פה.

אורלי לוי אבקסיס:

יש כמה פיתוחים ישראלים.

מיכה בר מאיר:

אז אולי ניתן לו את זכות הדיבור.

היו"ר זבולון אורלב:

מאה אחוזים. הצג את עצמך, אתה המפתח של הפטנט הישראלי?

עידן נחמני:

אני עידן, בן עשרים ושמונה, מהנדס בחברת דיסקו ישראל. אני עוסק בתחום הזה כבר אולי חמש שנים, לא התחלתי לא לפני שנה לא שנתיים ולא שלוש. מה שהטריגר שלי לפתח מוצר כזה הוא אופיר בליטי, שנת 2008. המוצר שלי עובד בצורה מאוד פשוטה.

היו"ר זבולון אורלב:

מי הטריגר?

עידן נחמני:

אופיר בליטי, נשכחה בשנת 2008 עם הטרקטורון.

המוצר שלי עובד בצורה מאוד פשוטה, לא עולה כמה מאות דולרים ולא עולה כמה עשרות דולרים אלא עולה כמה עשרות שקלים. לפתח אותו עולה משהו כמו שבע עשרה-שמונה עשרה שקל, זו העלות שלו. המוצר הוא על ידי מנורה חכמה. בעת פתיחת הדלת, הדבר הראשון שנפתח בדלת זו המנורה. כששוכחים את האורות תמיד יש לנו אינדיקציה, נכון? מקבלים ביפ, שכחנו את האורות. המוצר שלי עובד בצורה כזו, שברגע שפותחים את הדלת המנורה החכמה עושה וראיפיקציה, עושה עימוד ברכב. אם קיים ילד, אם קיים ילד היא יודעת להתריע. אוקי? היא לא מבוססת אזעקה. מנורת תקרה ברכב שלנו.

מיכה בר מאיר:

אתה יכול לנתק את מנורת התקרה הזאת. נהג יכול לנתק את מנורת התקרה.

עידן נחמני:

יש תנאי שאומר, שאם אין לי עימוד בין הכרית, בין זיהוי משקל הילד לבין המנורה, המערכת תצפצף ותגיד שהיא לא בשימוש.

כל דבר אפשר לנתק, גם לשלט נגמרות הבטריות בסופו של דבר.

היו"ר זבולון אורלב:

יש כרית מיוחדת?

עידן נחמני:

יש כרית מיוחדת שמזהה משקל ילד. בעת פתיחת הדלת נפתחת מנורת התקרה ברכב, ברגע שהיא נפתחת ושני התנאים מתקיימים אחד, פתיחת דלת, זיהוי שרק הנהג יוצא, אוקי? יש לך זיהוי שרק הנהג יוצא. לא כל אחד ברכב, המנורה מתחילה לצפצף. עכשיו, מה שיפה ברעיון הזה, שהוא גם מתייחס להסעות ילדים, לא רק לנהגים פרטיים. כלומר, אם יש לך רכב הסעת ילדים של עשרה מושבים, עשר כריות, שזה זיהוי משקל ילד פתיחת דלת נהג. צפצוף.

היו"ר זבולון אורלב:

מה העלות של מערכת כזו עם הכרית?

עידן נחמני:

העלות לייצר אותה עבורי, שמונה עשרה עד עשרים וחמשה שקלים. אתה יודע, אני עשיתי סקר שוק כי אני כתבתי תכנית עסקית ופניתי לשלושה מפעלים שונים בסין כדי לקבל הצעות מחיר.

היו"ר זבולון אורלב:

איפה?

עידן נחמני:

בסין.

אורלי לוי אבקסיס:

לא, אנחנו נעשה את זה בירוחם.

עידן נחמני:

אין לי בעיה לייצר את זה כחול לבן ובישראל.

אורלי לוי אבקסיס:

בסדר, אבל כמה זה יהיה לרוכש?

עידן נחמני:

אז יהיה ארבעים שקלים, שלושים וחמישה שקלים. המערכת היא לא כזו יקרה. הלוגיקה היא מאוד פשוטה זו מנורה שיש לה שני ערכי מוסף, אחד, לשמר את האור הקיים ברכב והשני, זה לדעת שיש ילד מאחורה.

אורלי לוי אבקסיס:

מה היא עושה ברגע שהיא מגלה שהשארית ילד מאחורה?

עידן נחמני:

מצפצפת.

אורלי לוי אבקסיס:

מצפצפת?

עידן נחמני:

זה הכול, שלא יהיה מצב שאנחנו נוטשים את הרכב ומתרחקים מהרכב ונקבל זיהוי. כי מה לעשות? שלט לא תמיד עובד. לא לכולנו יש סמארטפונים.

אורלי לוי אבקסיס:

מצפצפת, אבל אתה שם לב כל עוד אתה בתוך האוטו.

עידן נחמני:

לא. כל עוד פתחת את הדלת.

קריאה:

אם סגרת אותה?

עידן נחמני:

אם סגרת לא תצפץ.

יש מה שנקרא רפורמת רעש שבעוד שנתיים לא יהיו אזעקות בכלי רכב יותר. מה לעשות, ואתה לא יכול להתממשק לאזעקה קיימת. ואתה רוצה לייצר מוצר שכן יהיה זול ואתה רוצה לייצר כמה שפחות התנגדויות, הרי אתה לא רוצה לייצר איזה מוצר שבסופו של דבר גם ייקר את חברות ההסעות וגם בסופו של דבר לא יקנו אותן.

היו"ר זבולון אורלב:

זה כמו אותו צפצוף שקורה אם השארית אורות דלוקים.

עידן נחמני:

אחד לאחד, משם נולד הרעיון. זה נורא פשוט. הפשטות היא שזה זול וזה קל להטמעה ללא התערבות---

היו"ר זבולון אורלב:

למה היא צריכה כרית? היא כל כך זולה, ומה שאמר לנו מר מיכה---

עידן נחמני:

אני לא יודעת אם הכרית אצלם עושה---

היו"ר זבולון אורלב:

שאמר לנו מיכה שבפיתוחים שקשורים בכריות, הוא העריך שהעלויות הן בין מאה למאתיים דולר.

מיכה בר מאיר:

לא, לא. במושבים כשהמושב מגיע קומפלט, שזה בילד אין עם כריות, זה הרבה יותר זול כרית. זה יכול להגיע עשרה-עשרים דולר לא מעבר.

אורלי לוי אבקסיס:

ואז גם אם הוא בבוסטר והוא לא---

מיכה בר מאיר:

כן, כן, הכריות זה עשרה עשרים דולר לא מעבר לזה.

היו"ר זבולון אורלב:

כריות ניידות כאלה או ש---

עידן נחמני:

כן. כן. ניתנת להתקנה בכל מושב. יש לי פה מסמך שבניתי בבית, עמדת נייר. עכשיו המוצר הוא מאוד פשוט, הוא מאוד קל להטמעה.

היו"ר זבולון אורלב:

הוא קיים כבר או שהוא כרגע רק רעיון?

עידן נחמני:

הוא כרגע באב טיפוס. אני כרגע בהליך מאוד רציני עם שני משקיעים. החלום שלי שנת 2012 קיץ הקרוב לצאת עם זה לשוק.

היו"ר זבולון אורלב:

אתה מכיר את ארגון בטר"ם במקרה?

עידן נחמני:

דיברתי איתם. נפגשתי איתם, נראה לי ראשון, ב- 2008.

היו"ר זבולון אורלב:

ישבת איתם, כלומר---

עידן נחמני:

ישבתי איתם ב- 2008.

היו"ר זבולון אורלב:

יש עוד פיתוחים?

קריאה:

כן.

היו"ר זבולון אורלב:

בקשה. מה שם אדוני?

ניר ידיד:

סליחה על העיכוב, השם שלי זה ניר ידיד. אני מנכ"ל חברת ליאורי מוצרי תינוקות. אנחנו ליאורי מוצרי תינוקות בע"מ. אנחנו, יש לנו מוצר קיים שאני יכול מחר להכניס אותו לשוק.

היו"ר זבולון אורלב:

כמה הוא עולה?

ניר ידיד:

הכול תלוי בקונספט.

היו"ר זבולון אורלב:

מה הטווח? עשרות? מאות?

ניר ידיד:

הטווח הוא בסביבות השבעים שמונים דולר.

היו"ר זבולון אורלב:

שבעים-שמונים דולר. שבעים כפול ארבע בערך מאתיים חמישים שקלים. טוב, מה המוצר?

למושב אחד, לא לרכב.

ניר ידיד:

זה עובד לפי מושבים. יש לי גם דוגמה פה, אני אראה אחר כך.

היו"ר זבולון אורלב:

מאתיים חמישים למושב. עשרה נכדים, כפול מאתיים חמישים, כן.

ניר ידיד:

המוצר עצמו הוא מאוד פשוט. אם אתה רוצה שבעצם, נגיד יש לך שלושה ילדים, סתם דוגמה, אתה יכול על אותו מוצר לעבוד על השלושה. זאת אומרת, שאין הגבלה. זאת אומרת, שהעלות היא לא מסיבית כמו שאתה מדמיין.

עקרונית, הוא בעצם עובד על פד, איך שאתם קוראים לזה כרית, שהתינוק יושב עליה. ברגע שהתינוק יושב על הכרית, שמחוברת במשדר קטנטן שמודבק על כיסא הבטיחות של התינוק. ברגע שהאמא והאבא, או המטפל או אפילו המסיע, עוזבים את הרכב ומתרחקים מרחק ספציפי של נגיד עשר-חמש עשרה מטר, יש להם מחזיק מפתחות שמצפצף ולא מפסיק לצפצף עד שהם לא חוזרים לטווח - - -

היו"ר זבולון אורלב:

אתה מדבר על השלט.

ניר ידיד:

כן. זה כמו שלט, יש לך פה גם תמונות.

היו"ר זבולון אורלב:

כלומר, זה שלט מיוחד שיש על מחזיק המפתחות?

ניר ידיד:

נכון. מדובר בעצם במחזיק מפתחות, שעובד על שתי וריאציות. וריאציה אחת, עובד על קליפ. בעצם עושה את הקליק. מתי שיש את הקליק זה מתקשר בין שני המוצרים זה המחזיק מפתחות. וריאציה השניה, שנפגשו עם איגוד בטר"ם עם גברת נעים דרורה ועם מיכל קליין והם מאוד התרשמו מהמוצר. אני לא רוצה לדבר בשמם, אבל הם אמרו לי---

היו"ר זבולון אורלב:

בטריים נמצאים פה, אין צורך לדבר בשמם.

ניר ידיד:

זה המוצר, פשוט מאוד. זו הכרית שהתינוק יושב עליה, החלק הזה נכנס מתחת למושב, אתה מחבר את זה לכיסא מאחורה, אפשר להוציא את זה ולהכניס את זה אז אין הגבלה.

אורלי לוי אבקסיס:

זה על סוללות?

ניר ידיד:

זה עובד על סוללות. ברגע שהסוללות הולכות להיגמר, ניתנת לכם התרעה בשלט. השלט הקטן הזה, מתחבר לכל מחזיק מפתחות. כמו שאתם רואים פה את כל המנורות האלה, הוא יכול להתחבר לארבעה מושבים במכה אחת על אותו מפתח. זאת אומרת, אין צורך שיהיה מפתח לכל מכשיר. אפשר גם לחבר כמה מכשירים כאלה לאותו כיסא. זאת אומרת, שאם לאמא ולאבא יש שתי זוגות נפרדים אז אותו מכשיר כלומר, המכשיר השני יעבדו על אותו כסא. זה המוצר בצורה מאוד בסיסית עובד על---

היו"ר זבולון אורלב:

זה קיים בשוק?

ניר ידיד:

זה כבר קיים, ואני יכול מחר לעשות הזמנה.

היו"ר זבולון אורלב:

התחלתם למכור אותו?

ניר ידיד:

עדיין לא.

היו"ר זבולון אורלב:

עדיין לא. עוד רעיונות?

אורלי לוי אבקסיס:

יש לי שאלה. כל העלות של המאתיים חמישים שקל, שבערך דיברנו. זה פר רכב אם כן?

היו"ר זבולון אורלב:

לא, פר מושב.

אורלי לוי אבקסיס:

זה מה שאני רוצה לשאול.

כי אם בעצם אחד יכול לתפוס פה ארבעה ילדים או מושבים איך שלא תרצה, אז בעצם זה מוזיל את העלויות, לא כל אחד צריך בנפרד.

היו"ר זבולון אורלב:

אבל את צריכה ארבעה מכשירים כאלה. את צריכה ארבעה כריות.

אורלי לוי אבקסיס:

אה, אני חשבתני כל המערכת עולה מאתיים חמישים.

ניר ידיד:

את צריכה בטריות כאלה.

אורלי לוי אבקסיס:

זה כבר הופך להיות מחיר מטורף.

ניר ידיד:

בואו לא נסתכל על עלויות, הן תמיד יכולים לרדת בשנייה אחת. זה הכול תלוי בכמויות. אני  
בינתיים מדבר עם---

היו"ר זבולון אורלב:

אתה אומר שאם משרד התחבורה יקבע שזה תקן חובה במכוניות, אז זה לא יעלה אלף שקל.

ניר ידיד:

זה ממש לא יגיע לסכומים האלה.

היו"ר זבולון אורלב:

מר רוזנברג.

ערן רוזנברג:

אני שותף של איתי לוי. עשינו אפליקציה לסמארט פון. המוצר שלנו הוא חינם לחלוטין אפילו לא  
שקל, פשוט לחיצה באייפון להורדה ויש לך את המוצר. המוצר עצמו מבוסס GPS שמוזהה תחילה של  
נסיעה, מזהה עצירה, יודע לנטרל רעשים של רמזורים או עצירות בפקקים או דברים כאלה וברגע שהוא  
זיהה עצירה מוחלטת הוא פשוט מתחיל לשגע את הנהג עד שהוא יסגור את זה, שאם הוא יסגור את זה  
הוא בטוח יזכור שהתינוק - -

היו"ר זבולון אורלב:

משגע. מה אני עם אייפון, גמרתני---

ערן רוזנברג:

קודם כל תוריד אותנו.

היו"ר זבולון אורלב:

אתה תוריד לי אותו, אני לא יודע איך להוריד אותך, בהחלט אני אשמח. אין בזה טובת הנאה, כי  
זה לא עולה כסף.

ערן רוזנברג:

חינם לחלוטין.

אורלי לוי אבקסיס:

תסביר.

ערן רוזנברג:

יש לנו כבר משתמשים, אנחנו יצאנו לשוק לפני חודשיים

היו"ר זבולון אורלב:

רגע, לפני כן תסביר לנו עוד הפעם. מה אפשר לעשות? חברי הכנסת צריך להסביר להם פעמיים.

אורלי לוי אבקסיס:

לא ---

היו"ר זבולון אורלב:

את צודקת, אבל אני לא הבנתי. יש אפליקציה שלטענתך היא מזהה עצירה מוחלטת - -

ערן רוזנברג:

נכון.

היו"ר זבולון אורלב:

בעת העצירה המוחלטת, לא אמרת אם אתה פותח את הדלת לא פותח את הדלת, בעת עצירה מוחלטת המכשיר נותן לך אינדיקציה, הוא מחייג, הוא מצלצל או עושה רעשים---

ערן רוזנברג:

במקום לחייג הוא שולח לך, זה נקרא מוטיפיקיישן, שזה בערך נראה כמו SMS כאילו אתה מקבל SMS עם רטט, עם סאונד שלנו של תינוק צוחק וזה כל כמה דקות יעשה את אותה התרעה עד שתנטרל אותה.

אורלי לוי אבקסיס:

שאלה. אני צריכה לפתוח כל פעם את האפליקציה ברגע שאני עולה על האוטו?

ערן רוזנברג:

העלית נקודה טובה מאוד. חשבנו על זה ואמרנו שזה מה שיגרום לאנשים לא להשתמש במערכת, לכן נתנו אפשרות לקבוע שעות, שאת יכולה לשים, למשל את נוסעת עם הילד משבע עד שש בערב, זה הטווח שאת נוסעת בערך, שימי את השעות, האפליקציה תתחיל לעבוד אוטומטית ותיסגר אוטומטית.

היו"ר זבולון אורלב:

זאת נקודת התורפה.

ערן רוזנברג:

עכשיו נקודת ההנחה שלנו היא, שהיום כולם הולכים לסמארט פונים. נתונים מראים שהשימוש באינטרנט בסמארט פונים, יותר גדול מכל PC בעולם ועוד נתונים מדהימים. בקרוב יהיה לכולנו סמארט פון וכל מי שיהיה לו סמארט פון יוכל להוריד את האפליקציה, היא תהיה חינמית לחלוטין. ואנחנו לא עשינו לשום מטרת רווח או משהו כזה.

הוועדה לזכויות הילד  
27/12/2011

היו"ר זבולון אורלב:

באפליקציה, אני יכול להכניס שעות שבהם האפליקציה עובדת.

ערן רוזנברג:

שעות וימים.

היו"ר זבולון אורלב:

אני יכול לעשות שזה יעבוד תמיד?

ערן רוזנברג:

כן. יש כפתור.

היו"ר זבולון אורלב:

כפתור אחד?

ערן רוזנברג:

נכון.

היו"ר זבולון אורלב:

יעבוד עשרים וארבע שעות, שלוש מאות שישים וחמישה יום בשנה, שכל פעם שאני אצא מהאוטו זה ייתן לי תזכורת. בין אם יש לי ילד באוטו בין אם אין לי ילד באוטו, בין אם אני נוסע לבד.

ערן רוזנברג:

נכון.

היו"ר זבולון אורלב:

"אדוני, שכחת את הילד באוטו"! הבנתי.

ניר ידיד:

אפשר להעיר שנייה אחת על המוצר?

היו"ר זבולון אורלב:

ודאי.

ניר ידיד:

אני הסתכלתי על המוצר, אני לא מזלזל חס וחלילה.

היו"ר זבולון אורלב:

אתה מתחרה שלו, מה פירוש? הוא עוד בחינם.

איתי לוי:

אני לא בתחרות, סליחה עם אף אחד. המוצר קיים. אנחנו לא מרוויחים - -

היו"ר זבולון אורלב:

רגע, אני אתן לך רשות דיבור, מר לוי.

ניר ידיד:

אין תחרות. אתה מסתמך על כך שיש לך אייפון או סמארט פון, כשלא לכולם יש סמארט פונים. לסבא שלי, לאבא שלי לא יהיה סמארט פון, לדור המבוגר, לא בא לזלזל או משהו חס וחלילה, זה לא מכשיר שקל - - -

היו"ר זבולון אורלב:

במחיר שאתה מציע את המוצר שלך, אפשר לקנות כבר אייפון. גם את האייפון וגם את האפליקציה.

ניר ידיד:

הבעיה של האייפון, שאתה מסתמך על הדבר השני, שהוא בעצם הסוללה של האייפון. הסוללה של הסמארט פונים היא סוללה שנגמרת מאוד מהר. ברגע שהאייפון שלך נניח נכבה, או אין לך סוללה, מה אתה עושה אז?

היו"ר זבולון אורלב:

מה אתה עושה כשהסוללה - - -

אורלי לוי אבקסיס:

אתה מחפש מטען.

היו"ר זבולון אורלב:

יש לי התרעה, אבל אני אמצא מקום שאין---

ערן רוזנברג:

אם אתה נוסע באוטו, לרובנו יש מטען בתוך האוטו.

היו"ר זבולון אורלב:

מייד אתן לכם רשות דיבור.

אתה בקשת, מר רוזנברג.

ערן רוזנברג:

לרובנו, לאנשי הסמארט פונים יש מטען באוטו ואנחנו מחברים אותו ברגע שנכנסים לרכב.

היו"ר זבולון אורלב:

נכון, אם הוא לא מחובר לפטנט של עידן.

היו"ר זבולון אורלב:

בפעם הבאה אני אעשה פה במגרש החנייה של הכנסת, שכולם יבואו עם הפטנט שלהם ונעשה הדגמה. נביא ילדים, כל אחד עם הפטנט שלו, ונראה איך זה עובד. אגב, זה יכול להיות רעיון לא רע. רעיון מצוין, אולי נעשה באמת---

אורלי לוי אבקסיס:

הבעיה היא שיש כאלו שזה רק בשלבי פיתוח, אז מה יהיה איתם?

היו"ר זבולון אורלב:

לא, לו כבר יש אב טיפוס.

ערן רוזנברג:

המוצר שלנו כבר היום עומד במרקט והוא יורד בארה"ב ואפילו בירדן ובערב הסעודית.

היו"ר זבולון אורלב:

אז איך אתם מרוויחים מזה, אם זה חינם?

איתי לוי:

אנחנו לא מרוויחים.

ערן רוזנברג:

אנחנו לא מרוויחים, אנחנו רק שמנו כסף בינתיים.

אביטל אפל-פנקס:

אולי חשוב שהם יספרו גם, הם לא יודעים לשווק את עצמם, אבל שהם מפתחים היום את התוכנה גם לנהגי הסעות.

היו"ר זבולון אורלב:

שמה?

ערן רוזנברג:

זה השלב השני שלנו. יש לנו עוד שלב שאנחנו רוצים לצאת. קודם כל להיכנס לתחום של אנדרואיד

קריאה:

וזה עובד רק באפל?

ערן רוזנברג:

כרגע זה רק באייפון, באפל. באייפון ואייפד. אנחנו רוצים להיכנס לאנדרואיד וגם לווינדוספון, שזה משהו שעדין לא הגיע לארץ, אבל זה משהו שייכנס. ויש לנו כבר שדרוג למערכת לאיזשהו משהו שחשבנו לעשות של ילדים, שגם לזה אנחנו חושבים שנוכל לתת---

היו"ר זבולון אורלב:

למה הדבר שדיברת הוא לא טוב להסעות?

ערן רוזנברג:

כי הסעות, אתה מטפל בכמה ילדים וזה ייתן לך התרעה עבור ילד אחד, זה לא דווקא יזכיר לך שיש לך כמה ילדים. המקרה האחרון שקרה בארץ זה היה, שמתוך כמה ילדים שהורידו נשאר ילד אחד.

היו"ר זבולון אורלב:

הנהג יצא מהאוטו. ברגע שהוא יצא מהאוטו אז - - -

איתי לוי:

אנחנו מנסים לבנות מערכת שתעבוד בשיתוף פעולה עם ההורים, שתתריע בפניהם שהילד הגיע לגן. יש לנו פה את המודל.

אורלי לוי אבקסיס:

יש לי הצעת חוק.

היו"ר זבולון אורלב:

אתה הפלגת. תסביר, למה אפליקציה רגילה שיש לך, לא טובה להסעות?

אורלי לוי אבקסיס:

כי פעם אחת אתה תיגש לאוטו.

ערן רוזנברג:

יש לך כמה ילדים באוטו. שכחת שניים, אחד יישאר.

קריאה:

לרוב הנהגים בתחום ההסעות אין אייפון.

היו"ר זבולון אורלב:

טוב, מי?

עמיקם גרשונוביץ:

כן, אני רוצה.

היו"ר זבולון אורלב:

לך יש פיתוח?

עמיקם גרשונוביץ:

לא.

היו"ר זבולון אורלב:

לא, סליחה יש עוד מישהו עם פיתוח. תציג את עצמך והפיתוחים. מאיפה אתה?

עמיקם גרשונוביץ:

יזם חברת קריטיגארד בשיתוף, אנחנו מפתחים את המוצר ביחד עם חברת פוינטר ישראל. המוצר שלנו, קודם כל טיפה שתי מילים על פילוסופיה, מתקשר יפה מאוד למה שאמרה הגברת קודם.

אורלי לוי אבקסיס:

תקצר בקשה.

עמיקם גרשונוביץ:

לא, זה לא פילוסופיה, זה תכליתי.

מי ששוכח את הילד באוטו זה הנהג. אבא, נהג הסעות מה שזה לא יהיה. לכן בבסיס של ההתקן, שכרגע אני אתאר, אין לנהג שום נגיעה, הוא לא יכול להפעיל את זה והוא לא יכול לכבות את זה, הוא לא יכול לחבל בזה, הוא לא יכול לכבות את זה בכוונה. זה לא תלוי, מאחר והוא הגורם הבעייתי. שכת, או עזב, או מה שזה לא יהיה.

יש מצבים, בערך שליש מהמקרים בעולם, שבהם ילדים נכנסים לבד לתוך המכונית ומתים בפנים. אף אחד לא שכת אותם שם בפנים, והמערכת הזאת בעצם באה לטפל בכל המקרים האלה.

יש מערכת שמתאימה למכוניות פרטיות ויש מערכת שמתאימה לרכבי הסעות. בשני המקרים היא לא תלוית כיסא, לא תלוית כרית, לא תלוית מושב. בכל מה שנמצא וזו בתוך חלל הרכב, סוג החישה הוא שונה בין רכב פרטי לרכב הסעות, משום העובדה הפשוטה שלרכב הפרטי, למשל, החיישנים הם חיישנים שמבוססי משקל, כמו שהוזכרו כאן. ללכת ולחווט אוטובוס עם שלושים וחמישה מושבים, בחיישנים בכל כיסא, לא ריאלי. אי אפשר לבוא לרכב הסעה, או לחייב בחוק, או לבוא ולרצות למכור לרכב הסעות, מן מתקן מטורף שכזה. לכן, החישה ברכב פרטי מבוססת על משהו שנמצא בתוך הכיסא ובתוך חלל המטען של הרכב הפרטי.

ברכב ההסעות, היא מבוססת על חישה שיושבת על תקרת הרכב. מאחר וברקע שלי אני מפתח מכשור רפואי, אז היא גם עומדת בסטנדרטים של מה שנקרא - -

אורלי לוי אבקסיס:

מה היא מזהה?

עמיקם גרשונוביץ:

היא מזהה תנועה.

אורלי לוי אבקסיס:

נשימות?

עמיקם גרשונוביץ:

היא מזהה מרמה של תינוק בן שבוע, שבית החזה שלו זז. היא מזהה תינוק ישן, הכי חשוב היא יודעת להבדיל בצורה, שוב פעם, זה רק הבורא יכול להגיד, במאת האחוזים. אבל אין התרעות שווא. אחת הבעיות המרכזיות עם מערכות כאלה היא, שהם לא ייהפכו להיות "זאב זאב". אם יתריעו בפניך בכל פעם או המערכת תטעה ותתריע כשאינן ילד, אתה מתישהו תתחיל להתעלם ממנה. המערכת גם בנויה בלוגיקה, שדבר ראשון תיתן התרעה מקומית לנהג שכרגע עזב את הרכב. יש לי סרטון של מספר דקות, אם אתם רוצים לראות, שמדגים את כל היכולות של המערכת. אם אפשר באמת להתחבר זה הכי טוב.

היו"ר זבולון אורלב:

אין לי פה כלום. לא חשבתי שנציג פה משהו.

מיכה בר מאיר:

בהזדמנות זו, אני מבקש מכל המפתחים ליצור איתי קשר, כי לאיגוד ה-ITS יש קטלוג אינטרנטי לכל טכנולוגיית הבטיחות, וחשוב מאוד שהמוצרים שלכם יופיעו, כי רואים אותם שם מנהלי צי רכב, חברות הסעות וכל מי שהתחום מעניין אותו.

היו"ר זבולון אורלב:

פרסומת חיים ל-ITS.

היו"ר זבולון אורלב:

כמה זמן ייקח לך להעלות את זה?

עמיקם גרשונוביץ:

ברגע שידליקו את המכשיר.

היו"ר זבולון אורלב:

נחזור אליך. כן אדוני, מי אתה?

דוד גאליס:

אני מנכ"ל של חברת הסעות גדולה. שנקראת "משדן" ובעלותנו מעל מאה חמישים כלי רכב. אני רוצה להפריד בין הרכב הפרטי לרכב ההסעות, כאשר ברכב ההסעות לצערי יש יותר מקרים של רשלנות נהגים, כי אותו נהג לא מבצע את הסריקה, משם באו כל האסונות האחרונים. יושב לשמאלי קצין הבטיחות, אנחנו מפתחים איזשהו פיתרון, שייאלץ את הנהג לעשות סיבוב עד סוף האוטובוס או עד סוף המיניבוס, ועל ידי נגיעה באיזה פריט שימוקם בסוף האוטובוס, נוכל לדעת שהוא עשה את הסריקה. יש איתורן, יש פוינטר ויש עוד כמה חברות, העוסקות בפיתוח הזה. אנחנו מנסים לפתח את המוצר הזה, אשר ימנע את ההורדה של הוילונות. זאת אומרת, לא יצטרכו, כי נהג ההסעות יהיה חייב ללכת עד סוף הרכב, כי אחרת הוא פשוט: 1 - יקבל התרעה שהוא לא עשה. 2 - הוא ייקנס על ידי מנהל החברה.

אורלי לוי אבקסיס:

כן השאלה היא, אם הוא לא מוריד את הילד האחרון, סתם נוגע על הדרך כדי לא - -

דוד גאליס:

לא. הוא צריך להגיע פיזית, עד סוף האוטובוס או המיניבוס.

אורלי לוי אבקסיס:

אבל אולי יש מספר ילדים, יש כמה ילדים מאחורה ונגיד הוא צריך עכשיו להוציא את הילדים מאחורה - -

דוד גאליס:

אני מציע שקצין הבטיחות יסביר.

היו"ר זבולון אורלב:

ניתן לקצין הבטיחות להסביר ואחרי זה נשאל שאלות.

מרדכי אלמוג:

אני מוטי אלמוג ואנחנו מחברת דן. בעיקרון, חברת דן מפעילה אלף אוטובוסים ומאה חמישים רכבי הסעות ומאה חמישים רכבי תיירות. חברה גדולה שמתעסקת בהסעות האלה. מאה חמישים רכבי ההסעות שלנו, כמו שאמר דוד, הנהג, אם הוא היה הולך לסוף הרכב והייתי מאלץ אותו להגיע לסוף הרכב אני לא צריך את כל הפיתוחים האלה. הוא הגיע לסוף הרכב הוא רואה את כל מה שיש לו עד הקצה האחורי, היום כמו שאמר האדון מפוינטר או מאיתוראן, הן שתי החברות הגדולות, היום בישראל שמתעסקות עם ציי רכב, כדי להניע את האוטו אתה צריך את המערכת הזו. כדי להניע את האוטו גם כדי לכבות את האוטו, לא תוכל לכבות את האוטו, לא תוכל לכבות את האוטו אם לא היית בסוף הרכב. זאת אומרת, אתה מחייב אותך, את הנהג להצמיד את המכשיר, לחזור ולכבות את האוטו. כי אם אתה תנסה לכבות את האוטו, הוא לא ייכבה פשוט, ואז בעצם אתה מבין שאתה חייב ללכת לסוף האוטו.

חוץ מזה, יש חיוויים שמגיעים למערכת המחשב של החברה, למוקד של החברה. שמיידיית רואים שהנהג לא ביצע ואז אפשר לקרוא לו בקשר או להזעיק או להקפיץ למישהו למקום במיידית ולקנוס אותו אחר כך ולבקר ולפקח על הנהג. והמערכת בעצם היא לא יקרה, זה רק חיווט אחד לסוף הרכב ואתה מאלץ את הנהג להגיע לסוף הרכב.

היו"ר זבולון אורלב:

הוא יכול לעשות את זה בראשית הנסיעה?

מרדכי אלמוג:

גם יחויב, מחויב ללכת.

היו"ר זבולון אורלב:

בראשית הנסיעה או בסוף הנסיעה?

מרדכי אלמוג:

הוא לא יוכל לכבות את האוטו.

אורלי לוי אבקסיס:

לא, לא, לא, אבל כשהוא מתחיל להוריד את הילדים והוא מתחיל עם הילד האחרון, סתם דוגמה, על הדרך, אנחנו אוהבים קיצורי דרך, הוא מניח את זה שם, את הזה. אומר, בסדר בדרך אני אוריד את שאר הילדים.

מרדכי אלמוג:

הוא לא יוכל.

אורלי לוי אבקסיס:

למה לא?

מרדכי אלמוג:

כי אני אסביר לך, ברגע שהוא גמר את ההסעה הוא יכול לעשות שני דברים או להישאר באוטו ובעצם הוא נשאר עם הילד בתוך האוטו או ללכת מהאוטו. הוא לא יוכל לעזוב את האוטו אם הוא לא יכבה את האוטו והוא לא יוכל לכבות את האוטו אם הוא לא היה בחלק האחורי של האוטו.

היו"ר זבולון אורלב:

באם אפשר להתגבר על זה טכנולוגית? הנהג נכנס לאוטו והתניע, עוד לפני שעלה הילד הראשון, הוא חמם את האוטו בבוקר, יש לו דקה שתיים עד שהאוטו יתחמם, הוא הולך לסוף האוטו---

מרדכי אלמוג:

לא, הוא לא יכול.

היו"ר זבולון אורלב:

תקשיב דקה. מה לא? הוא הולך לסוף האוטו. מה אתה אומר לי לא? הוא הלך לסוף האוטו ונתן את המגע הזה ועכשיו הוא עושה את כל ההסעה. בסוף ההסעה הוא כבר לא צריך לעשות את זה.

מרדכי אלמוג:

אני נותן לו שלוש שניות לכבות את האוטו, או ארבע שניות לכבות את האוטו.

היו"ר זבולון אורלב:

הבנתי. כלומר, אתה יוצר - - -

עמיקם גרשונוביץ:

זה גם קיים אצלנו. זאת מערכת יפהפייה, היא גם קיימת אצלנו כפיצור. הבעיה היא, שהיא לא מונעת מצבים שילדים נכנסו לאוטו. זה הדבר היחידי שהוא בנוסף - - -

היו"ר זבולון אורלב:

אני מוכן שארגון בטר"ם יעשה סקר כמה ילדים - - -

עמיקם גרשונוביץ:

זה שליש מהמקרים בארה"ב.

היו"ר זבולון אורלב:

אני לא יודע בארץ. בארץ ארגון בטר"ם ידבר. אם הראש אומר, בשבילי הם ה"אורים והתומים" בסוגיות של בטיחות ילדים.

עמיקם גרשונוביץ:

זה גם לא מונע תא מטען.

היו"ר זבולון אורלב:

בשבוע שעבר, העברנו להם גם הקצבה כספית בוועדת הכספים. לא מספיק, אבל בסדר גמור. תיכף נשאל. הרעיון, אגב, אני מוכרח להגיד שהוא - - -

מרדכי אלמוג:

יש לי משהו להוסיף אם אפשר.

היו"ר זבולון אורלב:

מה העלות של כזה דבר.

מרדכי אלמוג:

מאות שקלים. או לחברה, שבעצם החברה עושה את זה בהתנדבות.

היו"ר זבולון אורלב:

מאות שקלים לחיווט הזה?

מרדכי אלמוג:

כן, כי אתה צריך לחבר את זה למחשב. אין לנו סקר על זה, אבל אני מעריך שזה יכול להיות לא יותר ממאה חמישים שקל. כי בעצם, זו עוד מערכת אחת.

עוד משהו אם אפשר אדוני היו"ר, את כל הנושא של חוק הפיצוי לתאונות דרכים, חס וחלילה תאונה מהסוג הזה, לחייב את חברות הביטוח לבקש מהנהג לשים איזה פיתרון שיהיה בעתיד או שהכלי רכב שיגיעו בעתיד שיהיו כבר עם המערכות האלה, שחברת הביטוח תחייב, כמו שהיא מחייבת. או שהיא תעלה את הפרמיה על האדם ואז הוא ייאלץ לשים מערכת מהסוג הזה.

היו"ר זבולון אורלב:

שאני אחייב אותו בחוק?

קריאה:

אני ישבתי עם מנכ"ל איגוד חברות הביטוח, הוא אמר לי במפורש, זה לא מעניין. אין מספיק כסף בזה.

אורלי לוי אבקסיס:

לא מספיק ילדים מתים בשנה.

היו"ר זבולון אורלב:

ארגון בטר"ם, בבקשה.

אביטל אפל-פנקס:

אני אתחיל בנתונים, אני רק אקדים ואומר שאלה נתונים מהתקשורת על שלוש השנים האחרונות מ-2008 עד העשרים וחמישי בדצמבר 2011.

בקשר לתמותה, אנחנו יודעים בשלוש שנים האחרונות, שישה ילדים מצאו את מותם בתוך כלי רכב, שישה מקרים. ילדים בגילאי שנתיים עד חמש, כאשר אנחנו מכירים שלושה מקרים נוספים של תינוקות שנפגעו בצורה קשה עד אנושה, בגלל שהושארו ברכב.

כאן זה כנראה דיווח חסר. על מקרה מוות, כל המקרים מדווחים בתקשורת. על מקרי השארה ברכב, בעצם הנתונים מהתקשורת רק נותנים לנו איזושהי אינדיקציה על התופעה, זה בהחלט נתון חסר. אנחנו מכירים על מאה ארבעים ואחת ילדים, שהושארו ברכב בשנים האחרונות. חלק מהם, כמעט כעשרים ושמונה אחוז אגב, נשארו או ננעלו בטעות על ידי האמא. זה גם קורה, צריך לדעת, מתוך המאה ארבעים ואחת מקרים, הרוב באמת הושארו ברכב, אבל בחלק האמא בטעות יצאה, המפתחות נשארו בתא המטען או איכשהו היא לחצה, או הילד לחץ על הכפתור וננעל ברכב.

אורלי לוי אבקסיס:

אבל אז היא זיהתה שהילד באוטו.

אביטל אפל-פנקס:

היא זיהתה ואז לרוב בעצם גם יש דיווח על מקרי השארה כאלה, שלקח זמן עד שבאו והצליחו לחלץ את הילד. רוב המקרים, מסתיימים למזלנו ללא היפגעות.

אם תרצה אני אדבר קצת על הטמפרטורה ברכב. אנחנו יודעים שגם בטמפרטורה, אנחנו יודעים שגם בימים, לא רק בימים חמים גם בימים קרירים יותר, עשרים ושתיים מעלות, הטמפרטורה בתוך הרכב יכולה להגיע לארבעים ושבע מעלות לאחר כשעה, גם בימים קרירים. אנחנו תמיד אומרים, זו תופעה בעיקר שבאמת אנחנו שומעים עליה בקיץ, אבל גם בימים פחות חמים הטמפרטורה ברכב, בזמן מאוד קצר עולה לטמפרטורות מסוכנות.

כשבוחנים את כל התרחישים של היפגעות ברכב, רואים שיש מקרים של הורים שבאמת שכחו את הילד שלהם ברכב. יש מקרים שהורים משאירים בכוונה את הילד, הם יוצאים לסידורים, הם מעריכים שהסידורים ייקחו זמן קצר ואז קורה שהם שוכחים בעצם, שהם השאירו את הילד, למרות שהם אכן השאירו אותו באופן מכוון. אנחנו מכירים עשרים ושלושה תרחישים בשנים האחרונות, של ילדים שהושארו ברכבי הסעה, שניים הסתיימו במוות.

גם מקרים שהסתיימו במוות של ילדים, שנכנסו לשחק ברכב חונה ליד בית ואף אחד לא ידע. והם לא הצליחו לצאת לאחר שהם ננעלו בתוך הרכב.

בארה"ב, יש השנה עיסוק מאוד גדול בנושא של השארת ילדים ברכב. גם שם העיסוק גבר. הרשות הלאומית האמריקאית לבטיחות בדרכים, "ניצה", עשתה שולחן עגול ועכשיו היא עושה מחקר מאוד גדול עם יצרני כלי רכב, ארגוני בטיחות ילדים safe kids, שאנחנו נמנים עליהם והורים לילדים שנפגעו, והם בודקים היום את כל הפתרונות הטכנולוגיים שקיימים ולא רק פתרונות טכנולוגיים, יש פתרונות הרבה יותר, או שזה באמת פתרון, למשל כמו האפליקציה הזאת, ש safe kids ארה"ב משתמשת בה, היא מפרסמת את האפליקציה הישראלית דווקא.

אם זה תגיות פשוטות של זיכרון ואם זה בעצם אמצעים טכנולוגיים חכמים. הם אגב, לא מצאו עדיין שום חברה שמייצרת רכב, שבזמן ייצור הרכב הם כבר התקינו איזשהו חיישן לגילוי. מה שהם עושים עם המוצרים החכמים יותר, הם נמצאים היום עדיין במחקר והם בודקים את האפקטיביות גם של מידת, האם המערכת הזאת יודעת לזהות שילד ברכב והאם היא יודעת דבר שני, להתריע לנהג באופן כזה שיזכיר לו באמת שהוא שכח את הילד ברכב.

עשיתי סקירה של כל מיני מוצרים.

אני רוצה לעבור רגע לנושא של חקיקה. לגבי רכבי הסעת תלמידים יש היום הרי חובה על הנהג לבצע סריקה ואנחנו רואים שיש בעיה, בעיקר כשילדים נרדמים והנהג לא מבצע סריקה, הוא לא שם לב שילד נרדם ונשאר ברכב ואנחנו חושבים, מקווים שמלבד הבחינה של הנושאים הטכנולוגיים פה, ימצאו עוד פתרונות למניעת מצב שכזה. לדוגמה, יצירה של קשר בין, חובת יצירת קשר בין הגנת וההורים כשילדים מגיעים באופן קבוע בהסעה לגן. אולי חובה של הודעה במקרה והילד נשאר בבית.

אורלי לוי אבקסיס:

יש לי הצעת חוק, שיושבת על שולחן וועדת השרים לענייני חקיקה, אשר מדברת על חובת התקשרות הורית. כלומר, בשעה הראשונה או בשעתיים הראשונות יהיה חובה. גם למנוע נשירה כזו או אחרת בגילאים היותר מאוחרים וגם אם חלילה קרה משהו לילד בדרך, להתקשר להורים ולמי שלא הגיע בזמן למערכת החינוכית, יתקשרו להורים לברר.

אביטל אפל-פנקס:

אז אנחנו מול משרד החינוך. אני מבינה שהגישה שלהם היא שבעצם הם מבקשים שההורה הוא זה שיתקשר בשעה הראשונה ואם הוא לא יתקשר אז הם יבקשו מהגנת להתקשר ולוודא מדוע אינו הגיע, לפחות כשמדובר בנושא של הסעות ילדים.

עכשיו, אגב היה עוד איזשהו רעיון של, אני יודעת שבחוק"ל באיזה מדינה זה קיים, שחייבים להפוך את השלט של מסיע ילדים בתום הנסיעה, ואם הנהג לא הפך את השלט לצד השני, שכתוב שם בחניה, אז יש קנס. מוחל קנס על הנהג. כאן אני לא יודעת, בגלל הנושא של אכיפה והמציאות הישראלית עד כמה זה באמת, של מעט מאוד אכיפה, עד כמה כאן זה יהיה אפקטיבי.

היו"ר זבולון אורלב:

תודה רבה.

אביטל אפל-פנקס:

אם אני יכולה רק להגיד עוד דבר אחד, משפט אחרון בנושא של עידוד יזמים ויבואנים לפתח מוצרים. אני יודעת שזה דברים שעולים מאוד מאוד, הרבה מאוד כסף, והשאלה אם משרדי הממשלה יוכלו כאן לתמוך בפיתוח יוזמות שכאלה.

היו"ר זבולון אורלב:

טוב. משרד התחבורה.

עמיקם גרשונוביץ:

אם יתאפשר אפשר גם להראות סרטון של המוצר שלנו?

היו"ר זבולון אורלב:

בהחלט.

עמיקם גרשונביץ:

זה בלי סאונד, אז אני אסביר קצת.

היו"ר זבולון אורלב:

ד"ר עמיקם גרשונביץ. דוקטור למה?

עמיקם גרשונביץ:

ביולוגיה ווטרינריה.

את הדברים האלה שאנחנו מדברים פה על ילדים, בתור וטרינר, אתם לא מבינים כמה חיות נשכחות בתוך המכונית ואיזה מוות. עזבו בלי תיאורים גרפיים.

קריאה:

זה יגלה אותם?

עמיקם גרשונביץ:

כן. זה יגלה כל תנועה בתוך האוטו. בתא המטען, בפנים---

היו"ר זבולון אורלב:

אנחנו גם אמונים על צער בעלי חיים. כן. בשנת 2000, חוקקתי חוק, הייתי יו"ר ועדת החינוך אז ובאו להביא לי לאישור תקנות, משרד החקלאות, לחוק צער בעלי חיים להתיר קיצוץ זנבות של סוסים ואוזניים של כלבים לצורך תערוכות נוי. אז אמרתי להם, אתם מטורפים? טוב שאמרתם לי את זה. וחוקקתי חוק.

אני המחוקק של חוק של שבע מילים. שבע מילים שאין לפגוע ברקמה חיה למטרות נוי או אפילו פחות משבע מילים, ומאז לא שמעתי על החוק. הבוקר קראתי באחד העיתונים שהעמידו למשפט מישהו, בעל כלבים, שקיצץ אוזניים. קראתי את זה הבוקר בעיתון ואמרתי, נו. לפני עשר שנים. אגב, אני חוקקתי הרבה מאוד חוקים, כשישים חוקים, ביניהם חוקים מאוד ארוכים. זה החוק הכי קצר, ומעניין קיבלתי עליו הכי הרבה רייטינג.

טוב, לעניינינו.

עמיקם גרשונביץ:

פה אני מדגים את זה ברכב פרטי. קודם כל התחלה, וזה במקרה אלפא, ואפרופו אלפא זה היצרן היחידי שכן כלל בשנים מסוימות מערכת כזאת בתוך הרכב, היא לא החזיקה מעמד כי אף אחד לא היה מוכן לשלם על זה. אז קודם כל, אנחנו מתייחסים פה, כאן זה הדגמה למצב שבו האמא עוזבת לרגע את הילד השני באוטו בידיעה שהיא חוזרת עוד דקה, וזה קורה. מערכות האיתור החכמות היום באזעקות שמחייבים את כולנו, המערכת ננעלה לבד. האמא בכלל לא שכחה, היא בכלל לא יודעת שהילדה שלה כרגע נעולה בתוך האוטו, זה סתם סנריו כדי להדגים עד כמה חייבים לנתק את זה מהנהג.

האוטו כבוי, המערכת מזהה שם את הדלתות סגורות. המערכת מתחילה לנטר את חלל הרכב, היא עכשיו מזהה שיש ילדה לא קשורה לשום דבר, לא קשורה לכסא. בחלל הרכב היא מתחילה לזהות אותה והיא מתחילה לעבוד. היא, יש GPS במוח של היחידה הזאת, הוא מאתר, סלחו לי על הוונטות של הגוגל, אבל היא מנטרת את מיקום הרכב ומתחילה לעבוד. היא שולחת הודעת טקסט למנויים כתובים, ידועים מראש שזה האבא, האמא, סבתא, סבא שקרה משהו, מישהו בתוך האוטו וצריך לעשות עם זה משהו.

יתירות ראשונה, אמא השאירה, לא רק שכחה את הילדה באוטו, גם השאירה את הטלפון בבית, אז זה גם שולח לאבא וגם נשלח לסבא. למקומות שבעל המערכת החליט שזה יעבוד. עם ההודעה כוללת הפעלה של המערכת ואת המיקום בצורה מאוד מאוד פשוטה. זה טכנולוגית דבר מאוד מאוד פשוט. אבא יכול להתקשר לאמא, יכול לעשות מה שהוא רוצה. הוא מתקשר לאמא, היא לא עונה. תסלחו לי על השחקניות האלו, אלו גיסתי ואשתי, גם תסלחו לי על איכות הוידאו, כמובן. מה שעכשיו, האבא רואה שאמא לא עונה, הוא שולח, אה, סליחה. שכחתי נתון מאוד מאוד חשוב, המערכת מנטרת לאורך כל הזמן, זמן, מרגע שזוהה הילד, וטמפרטורה. והיא שולחת עדכון טקסט פשוט, מה, כמה זמן עבר, ואיזה טמפרטורה האוטו נמצא. האבא או כל אחד מהמנויים יכול מרחוק לשלוח הודעת טקסט למערכת, למוח שמותקן במכונית ולפתוח את החלונות מרחוק, להפעיל את המזגן, לעשות מה שהוא רוצה.

עידן נחמני:

אם זה עדכון GPS וזה גם מחובר למערכת הסלולר, זה מדובר בכמה אלפי שקלים מערכת כזאת, נכון?

עמיקם גרשונביץ:

לא. מערכת כזאת נעה בין מאות, משהו כמו מאה חמישים שקל למערכת שנותנת רק חלק, אני אגיע לזה, חלק מהפיצ'רים. רק את הפיצ'רים המקומיים עד חיבור פחות או יותר באותו סדר גודל, אתה מחבר אותו למערכת איתור שכבר קיימת אצלך באוטו.

עידן נחמני:

אני צריך להיות מנוי של פוינטר.

עמיקם גרשונביץ:

אם אתה רוצה את כל השירותים של אזעקה, של שירותי מוקד, אתה צריך.

אורלי לוי אבקסיס:

בוא נגיד, הבסיסי, כי אם אנחנו למשל יודעים שהילד באוטו---

עמיקם גרשונביץ:

עד מאה וחמישים שקלים מתומחר.

עידן נחמני:

כולל חיבור המנוי לסלולר.

עמיקם גרשונביץ:

כולל חיבור המנוי לסלולר.

עידן נחמני:

מה שיש לי עלות חודשית של הסלולר.

עמיקם גרשונביץ:

לא.

עידן נחמני:

איך לא? אתה שולח לאיזה מערכת.

היו"ר זבולון אורלב:

שנייה, אתה ידידי, עם כל הכבוד תאמין לי---

עידן נחמני:

כי אני קראתי את המנכ"ל שלכם מדבר על כמה אלפי שקלים.

עמיקם גרשונוביץ:

לא, לא, זו המערכת, התוספת לתוך ---

מה שאני בא להראות פה, המערכת אף אחד לא ענה, המערכת מתחילה לצעוק מסביב. עובר אורח שראה יכול לשבור את החלונות ולהיכנס. אם שום דבר לא, המוקד, המוקד הלך לישון או מה שזה לא יהיה, המערכת מנטרת זמן וטמפרטורה לפי אלגוריתם מאוד פשוט, יודעת מתי הגיע הרגע הקריטי ופותחת לבד את החלונות של האוטו.

קריאה:

למה היא לא עושה את זה לפני?

היו"ר זבולון אורלב:

טוב, תודה רבה. זהו? משפט אחרון.

עמיקם גרשונוביץ:

המערכת הזאת, יש ממערכת שיודעת רק להתריע לסביבה עד מערכת שיודעת להזעיק את כוחות נאטו ועלויות הולכות ועולות ומשתנות. מתאימה לרכב הסעה, מתאימה לרכב פרטי מתאימה לכל חלל---

אורלי לוי אבקסיס:

גם כאן כמויות יורידו מהמחיר?

עמיקם גרשונוביץ:

תראי, אם יימכרו מזה אלפים, הדבר הזה, העסק של הכיסאות וההתרעה המקומית אמור לעלות לא יותר מעשרות בודדות של שקלים, מאוד מקביל ל- - -

עידן נחמני:

אבל יש רפורמת רעש. אתה לא יכול להפריע לסביבה, להתריע לסביבה.

היו"ר זבולון אורלב:

המדען הראשי של משרד התחבורה, ד"ר זיו אב אמיר. בקשה.

זיו אב אמיר:

אני מאוד מזדהה עם החוק של השבע מילים, כי כל בוקר נפתח אצלי באוכל לכל החתולים של הסביבה. יש פיתרונות מאוד מרשימים. חלק בשלים חלק פחות בשלים.

היו"ר זבולון אורלב:

ידעת עליהם?

זיו אב אמיר:

ידעתי מההתכוננות בעיקר לשיבה הזו.

היו"ר זבולון אורלב:

כבר הרווחנו את לחמנו.

זיו אב אמיר:

אני חושב שככה מהמותן, נדמה לי, שלגבי ההסעות שכנראה יותר קל גם להחיל אותם בחוק, הפיתרון ששמענו פה, ומבחינתי לא ידעתי על קיומו קודם, נראה לי שהוא מאוד ישים והייתי מחייב אותו.

היו"ר זבולון אורלב:

מהיר, זול.

זיו אב אמיר:

כן, לא מתחכם.

אורלי לוי אבקסיס:

אני לא בטוחה, כי אם הוא עולה מאה חמישים שקל ומה שראינו פה, מאה חמישים שקל, אני אגיד לך למה, כי אנחנו כאנשים יש לנו, במיוחד אנשים עובדים, של לקצר תהליכים. כמו שאתה אומר, כשאני אצא אני אעביר את הכרטיס, סתם דוגמה את הכרטיס עובד, הוא לא יעביר את הכרטיס או שאני איתן לזה להעביר, אתה אומר נעשה על הדרך. תשימי את הזה, אני בינתיים אוציא את שאר הילדים. לא משנה מה, זה נתון. אני מדברת גם על כשאני מדברת על סיעת, אני מדברת על הסעות---

כאשר את אומרת קחי על הדרך, תעבירי את החיישן הזה, זה יש פה חסרונות מסוימים, אבל אם אתה מסתכל על העלות מול התועלת, העלות של המכשור הזה לעומת העלות של דוגמה האחרונה שראינו זה אותה עלות---

זיו אב אמיר:

אני לא מדבר, אני לא אומר במקום.

אורלי לוי אבקסיס:

לא, אבל פה למשל יש לך את כל המערכות התומכות בו, נגיד כריות ביטחון יש לנו למקרה של - -

זיו אב אמיר:

אוקי, יכול להיות. אמרתי, נדמה לי שמהמותן שזה פיתרון שאפשר לסגור אותו כדי לא להשאיר את הנקודות תורפה שאת אמרת, אבל לא התעמקתי.

הדבר הבא שרציתי לומר, רק כמה כאלה אפילו להוריד את זה מסדר היום, זה יכול להיות שאין נהג או אין אף אדם מבוגר ברכב, יכול להיות שהנהג הלך אבל מישהו נשאר, יכול להיות שבסטטיסטית תבדקו שמספיק לטפל בנהג והשאר זניח, אבל לפחות לדעת שזה לא בהכרח רק נהג.

הדבר השני זה, האם התינוק יושב על מושב בטיחות, שזה יותר קל למסד דברים או בכלל מסתובב ברכב כמו בסרט שאתם הדגמתם, אז זאת שאלה. יכול להיות שאם פותרים את כל מושבי הבטיחות פותרים תשעים אחוז מהכמות, אבל עדיין אז יהיה איזה אותו ילד שכל כמה שנים יקפח את חייו ובטח עוד כמה שייזקו קשה בלי שאפילו שמענו מהתקשורת, אבל שאלה מושב או כל מושב ברכב.

שאלה נוספת, התערבות במערכות הרכב. אני בדרך כלל מאוד נגד ההתערבויות האלה כי בסוף ההתערבויות גם גורמות לתקלות. תלוי איזה סוג התערבות, אם זה התערבות ממוסדת כמו שאנחנו התרגלנו לפוינטר ולמתחרה שלכם או איתוראן או כאלה, נניח שכבר חיים עם זה בסדר וזה מותקן

בהתקנות עוד לפני שהרכב נמסר, נגיד שזה בסדר. התערבויות אחרות אני בדרך כלל נגדם למעט, להוציא את השנים עשר וולט מהמצת או משקע מיוחד בדרך כלל בסוף ההתערבות. אם נניח היינו מקצינים וכולם היו, והיה חוק כזה וכולנו עכשיו מסיבים את המכוניות, אני מניח שיותר אנשים ייהרגו בתאונות שהמכונית נתקעה בצד הדרך בכביש מהיר. אז לכן אני נגד התערבות.

אורלי לוי אבקסיס:

לא הבנתי, למה?

זיו אב אמיר:

בגלל בעיות אמינות. זאת אומרת, מתערבים ברכב, בדרך כלל הרכב מאבד, בהרבה מקרים מאבד את האמינות שלו.

אורלי לוי אבקסיס:

רגע, זה עכשיו שקניתי רכב ושמתי לו מערכת איתוראן פגע לי באוטו?

זיו אב אמיר:

לא. אז אמרתי, מה שמותקן מקורית אז אני מניח שזה בסדר, אין ברירה. אני הייתי מעדיף בלי כלום, הייתי מעדיף להיות במדינה שלא צריך איתוראן, אבל נגיד שאצלנו צריך איתוראן וכל אלה אז ההתערבות במערכות הרכב למעט הממוסדות שנעשות אצל מגרשי הסוכנים, אני מאוד חושש מהאמינות שלהם, ואם היינו עכשיו מקצינים ומחילים את זה על כל המכוניות, מה שכנראה לא זאת הכוונה, זה גם לא ההמלצה שלי, תיכף אני אגיע, אז היינו מקפחים אולי חיי אדם יותר בתאונות כתוצאה מתקלות אמינות של רכב שעומד לצידי הדרך.

מצד שני, התערבות שהיא עד שקע חשמלי שקיים ברכב נראית בסדר גמור או שהיא התקנה נוסח שאתה תיארתי.

שאלה, החיוב, אם נניח יגיעו לחוק, ואני תיכף אגיע לזה, כל המכוניות? חלק מהמכוניות? רק המכוניות שהן בבעלות של הורים שכאלה? ואם ההורים לילדים צעירים לקחו את האוטו של הליסינג או את האוטו של האבא או משהו כזה? זה לא קל, זה קשה לאכוף את זה או לחייב את זה. לפני שאוכפים את זה יכול להיות שכל מושבי התינוקות, כן. פיתרונות אחרים, כן. תיכף אני גם לנקודה הזו אני רק מעלה שאלות.

נניח שעכשיו מקצינים ומגיעים לחוק ועכשיו אוכפים אותו, איפה? בטסט? עכשיו הבוחן יבדוק גם את הכיסא תינוק של מי שאין לו תינוקות? זאת אומרת, זה מתחיל להיות לא פשוט.

ולכן אני מציע ככה, אם אני צריך לסכם. אחד, פתרונות מרשימים מאוד צריך לבחור מתוכם.

שתיים, אם נניח לחייב, אז לדעתי, נדמה לי לא מעבר למושבי הבטיחות וכמובן לעודד יצרני רכב, אם היום יש במסגרת יצרני רכב כמו ששמענו ארה"ב, אירופה מתחילים להכניס את זה כחלק ממערכות הבטיחות של הרכב אז וודאי אני בעד. משרד התחבורה בעד לאמץ כל דבר בטיחותי שהוא מפותח אצל יצרני הרכב.

הדבר הנוסף שכבר הדגשתי, ממש לא להתערב במערכות הרכב, למעט מה שאמרתי.

טלפון סלולארי נהדר. זאת אומרת, כל ה-GPS, סלולר, כל האיפון בסדר גמור. השאלה עכשיו איך, עד כמה זה מתפשט. אני בעד הדברים האלה.

אני חושב שמה שחשוב כן לעשות וזה אולי באמת ה--- ואפילו לא דיברתי עם מנכ"ל הרשות לבטיחות בדרכים, חשבתי שניפגש פה, אבל את כל המסרים אעביר. אני חושב שאפשר בטוח שלנצל את הרשות לבטיחות בדרכים לצרכי הסברה מסיבית וההרגשה שלי שהם עושים יופי של הסברה. למשל עם העניין של ילדים במעבר חציה זה נראה לי כבר יופי על גבול קיצוני, אבל האם אתם מכירים את הסברה האחרונה? היא נראית לי חזקה מאוד או האמא שמדברת, עושה SMS ופתאום היא נעלמת מהרכב שנוסע

לבד. זה, יש שלהם יופי של הסברות שאני חושב שהייתי בכל מקרה ממליץ לרתום אותם בלי קשר לחוק או לא חוק.

נדמה לי שזה מה שהיה לי להגיד.

היו"ר זבולון אורלב:

אני מבין שאתה לא קשור בשאלה הזו של, האם להכיר בתאונות האלה כתאונות דרכים. זה משרד האוצר. אגב, שוק ההון צריך להיות פה, נכון? זה לא קשור אליך.

זיו אב אמיר:

לא. אף פעם לא---

אורלי לוי אבקסיס:

מבחינה משפטית, כל מה שקורה בתוך הרכב ובסביבתו נחשב לתאונת דרכים. לכן, יש לי שאלה האם כמו שבחברות הביטוח יכול להיות שיש להם אינטרס שלא יישכחו ילדים, כי אז הם מוציאים הרבה כסף כדי לפצות את המשפחות של הנפגעים. אז יש לי שאלה, האם כמו שהם מחייבים אותי למשל, כשאני קונה רכב חדש, אם אני רוצה לעשות ביטוח אני חייבת לשים איתוראן, אני חייבת לשים עלוקה, אין לי מושג מה זה, שזה או שמונה, לא יודעת בדיוק מה זה אומר, אבל אני יודעת שאני מחויבת ועד שאני לא מביאה להם את האישור אז אני גם לא מבוטחת, האם אפשר לתת הוראה כזו דומה, שהיא גם לא תשית כל כך עלויות אלא באותה מסגרת שהם עושים את האיתוראן, שיהיה שם גם את המערכת הזו? משהו שמשרד התחבורה כן יכול לעודד.

היו"ר זבולון אורלב:

משרד האוצר, מי זה משוק ההון ממשרד האוצר?

חברת הכנסת אורלי לוי אבקסיס העלתה הצעה בתחילת הדיון לפני שהגעת ושאלה מדוע התאונות האלה שמתרחשות לא נחשבות לתאונות דרכים מבחינת חברות הביטוח, כי אז היה כדאי לחברות הביטוח להיכנס לתחום הזה ואולי לממן חלק מהפטנטים שמדובר עליהם כאן?

אסף מיכאלי:

אני מנהל מחלקת ביטוח כללי, אצל המפקח על הביטוח.

היו"ר זבולון אורלב:

המפקח על הביטוח, מנהל אגף שוק ההון זה עודד שריג? אני עכשיו בא ממנו מועדת כספים. הוא מנסה שם להעביר את התקנות של קופות הפנסיה.

אסף מיכאלי:

אני חייב להגיד כאבא צעיר, שאני מאוד שמח על הדיון. אני את האפליקציה כבר הורדתי.

היו"ר זבולון אורלב:

מתי? עכשיו בדיון?

אסף מיכאלי:

כן. לוקח כמה שניות.

אני שמח על עצם הדיון, ואני חייב להגיד שאפרופו וועדת כספים, אנחנו צפויים גם במהלך 2012 להגיע לוועדת כספים על מנת להציג להם פרמטרים נוספים, שעניינם בטיחות כלי הרכב, שהם פרמטרים

מבוססי טכנולוגיה, גם עם ITS ונדברנו לאורך השנה גם עם משרד התחבורה, אז הנושא של בטיחות בדרכים כמובן הוא נושא שמאוד מעניין אותנו ואוזנינו כרויה גם לטכנולוגיות חדשות.

כמו שהעירה אביבית, נכון עוד בתחילת הדיון, בעצם ההגדרה של תאונת דרכים היום מופיעה בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, יש שם את ההגדרה תאונות דרכים. ואכן, היא העירה נכון, האירוע המצער הזה שאנחנו מדברים עליו של ילדים שנשכחו ברכב הוא כמובן אינו אירוע של תאונת דרכים, אני חושב שדי אפשר להבין את הרציונל. קודם כל, ראוי לציין באמירת אגב שהחוק הזה של חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים באחריות שר המשפטים וכמובן תיקונים וכו' צריכים להיעשות בהידברות עם משרד המשפטים, שאני חושב שלא נמצא כאן. אבל מהזווית, מהפן המקצועי, אפשר בהחלט לבוא ולהגיד שהעובדה שהאירוע המצער הזה לא נכלל בהגדרת תאונת דרכים היא די סבירה, מכיוון שתאונות דרכים כפיי שאנחנו מבינים, זה בדרך כלל אירוע שהרכב נמצא בתנועה או תוך כדי תנועה או לצורך תנועה ולכן האירוע המצער הזה לא נכלל בהגדרת תאונת דרכים.

אורלי לוי אבקסיס:

אם נטרקת לי דלת על היד, זה נחשב לתאונת דרכים?

היו"ר זבולון אורלב:

כשהאוטו עומד.

אסף מיכאלי:

כן. אנחנו לא מתווכחים, הפרשנות של בתי המשפט בנושא של מהי תאונת דרכים ובעצם מה אנחנו כוללים בהגדרה של תאונת דרכים, נתונה לבתי המשפט ומידי יום יש לא מעט פסקי דין שדנים מה התחולה של הפרשנות הזו של תאונת דרכים. לכן, אני לא רוצה להידרש האם זה, אבל כן ירידה מהרכב למשל ופגיעה תוך כדי ירידה מהרכב כן מוגדרת תאונת דרכים זה ככה.

אורלי לוי אבקסיס:

אבל אתם מאשרים לחברות הביטוח לחייב כל רכב חדש, לתבוע ממנו איתוראן או כל מיגון לרכב. אתם נותנים להם את האפשרות לא לבטח אותי אם אני לא אוציא את ההוצאה הכספית הספציפית הזו, האם על הדרך לא שווה באמת, ואני חושבת שזה גם יפה, הוגן גם כלפי חברות הביטוח שיידרשו אולי פחות לא לשנות, אלא בעצם כאשר אנחנו מחויבים לשים את אותה מערכת, שהם ידאגו שהמערכת שהם שולחים אותנו אליה, ואני צריכה להביא להם אתה האישורים, שהיא תכלול גם את זה בלי עלות נוספת כי זה על אותה טכנולוגיה.

אסף מיכאלי:

יש פה רעיון שהוא רעיון מבורך, אבל הדרך לאכופ אותה היא קצת בעייתית מהסיבה הפשוטה שצריך לומר את האמת, מכיוון שהאירוע הזה לא מוגדר כאירוע תאונתי האנסנטיב אצל החברות לא קיים ולכן לבוא ולדרוש את זה מהחברות זה קצת---

היו"ר זבולון אורלב:

הבנו שזה משרד המשפטים. נעשה את הבדיקה הזו עם משרד המשפטים, בסדר הבנו. לפחות כיוונת את הפנס לכיוון שאני לא ידעתי עליו, שזה חשבתי שזה בסמכותכם, אבל אתה אומר שההגדרה של תאונת דרכים היא הגדרה משפטית שמשרד המשפטים---

אסף מיכאלי:

זה חוק של שר המשפטים.

היו"ר זבולון אורלב:

של שר המשפטים, אז נעסוק בו, אבל לא ידענו להזמין אותם, כי לא ידענו שנגיע גם למחוז הזה.

אסף מיכאלי:

מאה אחוז.

היו"ר זבולון אורלב:

אין הרבה דיונים שאפשר להגיד להם שזה דיון שפעם ראשונה התקיים בכנסת, לפחות על הדיון הזה אני יכול להגיד.

אני רוצה לתת לאנשים שעדיין לא דיברו, אני חושב שזה הגון קודם לתת להם אפשרות להתבטא. אני נתתי לך כמה שרצית. כן אדוני מי אתה?

קמל קייס:

כאמל קייס ממשרד התחבורה, אגף הרכב. יש לי כמה הערות על מה שהועלה כאן, בשביל לאמץ בחקיקה איזשהו אמצעי טכנולוגי, זה חייב לעמוד בתקן ישראלי ומהבדיקות שאנחנו עשינו לא קיים, לא מצאנו - -

היו"ר זבולון אורלב:

אתה אומר תקן ישראלי, הכוונה למכון התקנים?

קמל קייס:

מכון התקנים. או לוועדה, חייב להיות איזשהו תקן.

היו"ר זבולון אורלב:

זו "ויה דולרוזה" קצרה לעומת מה שקורה שם. להעביר תקן ישראלי.

קמל קייס:

תלוי במורכבות הבעיה. מהבדיקות שאנחנו עשינו לא מצאנו תקן בינלאומי בנושא הזה, שאפילו נוכל לאמץ אותו, להתאים אותו, לקחת אותו כבסיס ואם אנחנו, ואם תרצו לעגן את זה בחקיקה יש צורך לבנות תקן כזה מהיסוד ממכון התקנים.

היו"ר זבולון אורלב:

תתחיל לעבוד.

קמל קייס:

ותתחיל לעשות, צריך גם לשים את היד בכיס בעניין הזה. תקן כזה, צריך לקחת בחשבון שזה עולה הרבה מאוד כסף, אתם ראיתם כאן את הכל, הרעיונות שקיימים פה, ואתם רואים גם את הבעייתיות בתקן כזה, שאם הוא מאמץ איזשהו כיוון מסוים יש הרבה מאוד כיוונים, כל הזמן צריכים רעיונות חדשים.

היו"ר זבולון אורלב:

הרעיון שדיבר עליו קצין הבטיחות מר אלמוג, הוא גם מחייב תקן?

קמל קייס:

תלוי איך אתה מגדיר את זה.

היו"ר זבולון אורלב:

מה אתה אומר לי? תגיד לי, כן או לא.

קמל קייס :

אם אתה מגדיר את זה כאמצעי טכנולוגי זה בעיה, כי הוא מחייב תקן. אם אתה מגדיר את זה כנוהל של משהו חופף לסריקה שהנהג צריך לעשות, לדעתי שלא, אפשר להכניס את זה בנוהל,, לעדכן את הנוהל שזה רעיון מצוין, גם אני פעם ראשונה שאני שומע את זה.

היו"ר זבולון אורלב :

כל יתר הדברים האחרים, האפליקציה לא צריכה תקן. כל יתר הפטנטים שדובר עליהם כאן---

קמל קייס :

אנחנו לא מחייבים תקן אלא אם אתה רוצה בחקיקה, שיהיה בחוק שהרכב מצויד, חייב להיות מצויד במערכת מסוימת.

היו"ר זבולון אורלב :

אם אני רוצה לחייב בחקיקה, נדמה לי זה תקנות, זה לא חוק.

קמל קייס :

זה תקנות, נכון. זה תקנות התעבורה.

היו"ר זבולון אורלב :

את מה שאמר מר אלמוג אתה רוצה להגיד לי שצריכים תקן בשביל זה?

קמל קייס :

אני אומר, אפשר לעדכן את זה בנוהל, בנוהל. לא תקן. ואפילו לא בתקנה. אם אנחנו לא מגדירים את זה כהכנסת אמצעים טכנולוגיים כלומר, לא תיקון חוק זה אפשרי. מה שהוא אומר בשורה התחתונה זה אפשר להכניס את זה.

היו"ר זבולון אורלב :

אם נחייב אותך לפטנט הזה, כדי להצית את הרכב החברות ביטוח - -

מרדכי אלמוג :

לא. אנחנו עושים את זה כניהול הצי, אנחנו רוצים לדעת מי משתמש באוטו שלנו ואנחנו נותנים רק לאנשים מורשים להשתמש ברכב.

היו"ר זבולון אורלב :

זה לא מחויב על ידי משרד התחבורה.

מרדכי אלמוג :

לא. אבל אנחנו מאלצים את הנהגים שלנו.

היו"ר זבולון אורלב :

מה תפקידך באגף הרכב?

קמל קייס :

אני ראש תחום תקינה.

אורלי לוי אבקסיס:

יש לי שאלה, בהסעות ילדים, יש איזה משהו באוטובוסים, אני יודעת, שכן מדבר על ילדים, זה עבר תקן?

עם האורות האלו?

אביטל אפל-פנקס:

כן. זה היה מפרט. זה לא היה תקן. אני ישבתי שם שהם עשו את זה---

אורלי לוי אבקסיס:

אז זה לא חייב תקן?

אביטל אפל-פנקס:

לא. משרד התחבורה פנה אחרי ששנונו תקנות התעבורה וחויבו פנסי איתות, להפעיל איתות בעת העלאה והורדה של ילדים, אז הם פנו למכון התקנים ובעצם ישבה שם ועדה שכתבה מפרט, לא תקן ועד היום משרד התחבורה משתמש על פי אותו מפרט.

מיכה בר מאיר:

יש ועדה בין משרדית לעניין הזה, בדרך כלל שמקימים אותה לכל תחום.

היו"ר זבולון אורלב:

הוא יודע עליה?

מיכה בר מאיר:

הוא בטוח יודע.

היו"ר זבולון אורלב:

ראש מדור תקינה באגף הרכב לא יודע?

מיכה בר מאיר:

הוא יודע.

היו"ר זבולון אורלב:

שהוא שולח אותנו למכון התקנים. כן.

קמל קייס:

שנייה, מכון התקנים, מי שיעשה את התקן במכון התקנים בדרך כלל זה משרד התחבורה עם כל מיני אנשים זה הכול.

היו"ר זבולון אורלב:

כאמל, בוא תזדרז בזה.

קמל קייס :

צריך לשים לב שהמערכות שכאן נזכרו צריך לקחת בחשבון, לדוגמה כלי רכב שאין בהם חלונות חשמל, כלי רכב ישנים שאפילו אין להם מוח או מחשב. הנושא הוא מאוד מאוד מורכב ועל כל המשתמע מזה. רק להערכה, בדקנו תקן כזה אמור לעלות משהו בסביבות של חצי מליון שקלים.

לבנות תקן כזה מההתחלה למערכת כזו, על סמך תקנים דומים שנעשו בעבר, זה לא מתקצב בתקציב משרד התחבורה.

אורלי לוי אבקסיס :

אבל אני הבנתי שמה שנעשה מול מכון התקנים בעניין של השלט ושל האורות המהבהבים והסעות של ילדים זה היה לא תקן אלא מפרט.

קמל קייס :

אז אני רק להגיד לכם מה ההבדל. האורות של הילדים, מדובר על מוצר יחיד מוגדר שקיים בארה"ב והיה צריך לקחת את המוצר הזה ולאשר אותו. עכשיו, אתם תגידו לי, מכל הרעיונות פה איזה אני אשר? איזה אני אכניס? פה צריך לכנס בדבר שהוא הרבה יותר מורכב, זה לא דומה זה לא אותו מצב. בכלל.

אביבית ארווץ :

ולכן בכל העולם אין תקן.

אורלי לוי אבקסיס :

וגם לא יהיה לפי מה שאומרים.

קמל קייס :

לא, כרגע עדכנו שקיים בארה"ב - -

היו"ר זבולון אורלב :

אתה רוצה להשלים כמה מילים בקשה.

זיו אב אמיר :

כן. יכול להיות שכמותית, הרי אנחנו מדברים, סתם אני זורק מספר, עשרה אחוז מהמכוניות הם רלוונטיים, מהמכוניות על הכביש רלבנטיות לבעיה, נכון? סדר גודל כזה, זה לא רוב המכוניות זה מיעוט המכוניות שיש בהם כיסאות ומסיעים ילדים. יכול להיות שכדאי, כדי לפשט את הבעיה ולא להיתקע על תקנים או על חוקים או משהו כזה, באמת לעשות את זה כמשהו שלא נכנס לרכב אלא הוא יותר שייך למושב או לכל הדברים האחרים ששמענו. לא להתעסק עם הרכב בכלל, מקסימום להכניס לתקע, אבל זה לא שייך לשום תקן, נכון? בזה אין בעיה, אפילו לא לרכב ולא ביטוח רכב ולא כלום.

היו"ר זבולון אורלב :

תודה רבה לך.

שאול כץ :

אני ראש תחום רישוי אלחוטי במשרד התקשורת. אני רוצה להתייחס רק להיבט מסוים אחד של שימוש באמצעים אלחוטיים. כל האמצעים אלחוטיים רגילים פועלים בתדרים ללא רישוי כלומר, לא צריך רישיון מיוחד, למשתמש, לא מדבר על היבוא כי היבוא חייב אישור אבל המשתמש לא צריך אישור. ותדרים כאלה, מטבעם אינם מוגנים. כלומר יש הרבה מקרים לאחרונה שפותחי מכוניות לא מצליחים לפתוח בגלל שמהו אחר משדר על אותו תדר, אז צריך להיות מודעים למגבלות האלה, וכל האמצעים

האלחוטיים האלה יש להם פרמטר נוסף, צריך להביא בחשבון שהאמינות שלהם מוגבלת ולא ניתן לערוב לה שזה יעבוד.

היו"ר זבולון אורלב:

תודה.

מרכז שלטון מקומי, אתי אלוני.

אתי אלוני:

שלום. אני רוצה רק לומר שכרגע, אני לפחות כאן לא כדי לחוות את הדעה על האמצעים המתוחכמים אלא כדי לומר, שמטבע הדברים מאוד מעסיק אותנו ביותר הסעות ילדים, שבעיקר מאורגנות והם באחריות השלטון המקומי או הרשות המקומית וגדולה כקטנה, אם זה אוטובוסים אם זה מיניבוסים אם זה כל מיני כלי רכב כאלה ואחרים, שמסיעים ביום יום הרבה מאוד הובלות של ילדים. אני שמעתי את החברה עם צי הרכב, צריך לומר שלדעתנו, שמאחר ועושים מכרזים לחברות כאלה וכו' אם זה לא יהיה בנוהל מסודר שיחייב חברה, שחלק מתנאי המכרז שלה זה לעמוד בדבר הזה, זה לא יעבוד. ואני פה כדי לשמור על זה, שלא יבואו אחר כך ויאמרו לרשות המקומית את לא עשית. אם זה הולך להיות נוהל או תקן זה חייב להופיע כחלק מתנאי הסף.

אורלי לוי אבקסיס:

אבל יכולים להוסיף את תנאי הסף. מי מונע מהרשות מקומית לעשות את זה?

אתי אלוני:

מה זאת אומרת? קודם כל המימון. אם זה משהו, זה לא משהו פרטי שהרשות צריכה להוציא, אם זה החלטה, ילדים הם ילדי ישראל---

אורלי לוי אבקסיס:

אבל אתם בונים את המכרז, אתם יכולים להכניס שם דברים שהם בעצם אקסטרוות.

אתי אלוני:

ברור. אבל בסופו של דבר, אם החברה, אנחנו רוצים, אם זה יהיה משהו לאומי אז אני אומרת זה חייב להיות או תקן או נוהל או משהו שיוגדר במחייב בהסעות ילדים ואז זה ייכנס לכל מכרז כמו שעושים הזנב כמו שעושים דברים אחרים עם תנאי סף.

אורלי לוי אבקסיס:

מה מונע מכם היום לבקש מהחברות שבאות למכרז להציג איזשהו - - -

אתי אלוני:

היום? אתה יכול לבוא ולהגיד, אנחנו רוצים אמצעים, אבל החברות יכולות להגיד איפה זה קיים בחוק? מה פתאום שאנחנו נבוא ונגיד, למה אתם מחייבים אותנו? זה קיים באיזשהו נוהל?

היו"ר זבולון אורלב:

אם יש לי בית ספר פרטי אני יכול לעשות, לקבוע מה שאני רוצה---

אתי אלוני:

נכון, אנחנו מדברים על ציבורית.

היו"ר זבולון אורלב:

רשות שלטונית שהולכת לתבוע, היא חייבת לתבוע דברים שהם מעוגנים בחוק אחרת הם יגישו בג"צ, יגידו סליחה - -

אתי אלוני:

נכון, איפה זה כתוב?

אורלי לוי אבקסיס:

אבל אתם יכולים לתת עדיפות למישהו שנותן אקסטרה מסוימת, שהיא גם לא קבועה בחוק וזה עדיפות מבחינת מכרז, שזה בסדר כי אתה לא צריך - -

היו"ר זבולון אורלב:

יש בזה בעיה משפטית.

אתי אלוני:

בסדר, אבל מחר הולכים למכרזים שהם בדרך כלל מכרזים גדולים, מכרזים לאומיים, אני מצפה שיהיה, תבחר אמצעי מסוים שאין המלצה עליו. עכשיו, איך אני יודעת שהאמצעי שהוא שם, אני כראשית לא יודעת---

אורלי לוי אבקסיס:

את לא יכולה לקבוע את האמצעי עצמו, אבל שיהיה אופציה למשהו.

היו"ר זבולון אורלב:

אתה רצית להעיר הערה?

ניר ידיד:

אפשר קודם כל לראות את הסרטון?

היו"ר זבולון אורלב:

לא, לא עכשיו עוד הפעם את כל הפרוצדורה. חשבתי שתתכונן ותכין, אתה שאלת אותי ואמרתי שכן, אז תתכונן. אז היית צריך להתכונן. אני לא יכול עכשיו לגזול מזמנה של הועדה.

ניר ידיד:

דבר שני, אם לא אכפת לך, קודם כל בקשר למחיר. אני ראיתי שאתה נרתעת מהמחיר.

היו"ר זבולון אורלב:

נכון. מאתיים חמישים שקל למושב זה יקר.

ניר ידיד:

המחיר הוא קודם כל, אני יכול תיתק לסדר את העניין הזה, אם מדובר היום שהמוצר נמצא על המדף, חנות התינוקות זה יעלה שבעים דולר, אם מדובר, אנחנו כרגע נעביר חוק לאומי המחיר הזה ירד דרסטית.

היו"ר זבולון אורלב:

אל תשלה את עצמך, להערכתך לפי הפרוצדורות של מדינת ישראל, שכדי שאחד מהאמצעים האלה יהיה אמצעי חובה בחוק, בחקיקה. זה לא חוק זה תקנות, בחקיקה הוא יצטרך לעבור מהלך תקינה. אתה לא יכול לחייב דבר בחקיקה אם המוצר לא עבר איזושהי פרוצדורה או איך קראת לזה? נוהל או משהו. הדברים האלה, להערכתך, לוקחים זמן. צריכים גם להחליט האם לקחת מוצר שהוא כבר מוכן על המדף או כדאי להמתין למוצר שנמצא בפיתוח או כבר יש אב טיפוס, כמו שלו. מישהו צריך לקבל כאן החלטות. אתה מבין לבד שועדה בכנסת, אנחנו לא אנשים שיכולים לקבל החלטות איזה מוצר הוא המוצר הראוי שהחקיקה תמליץ עליו. תיכף אני אגיד משהו שאני רוצה להציע לסיכום הדיון. לכן, אם מישהו חושב שאנחנו כבר בשלים בשלב, שהועדה אפילו תיזום איזושהי חקיקה בעניין הזה, זה נראה לי עדיין, לצערי שלב מאוד מאוד מוקדם. מה עוד שצריכים גם להכניס את זה כנראה להגדרה של תאונות דרכים, שזה כנראה מחייב חקיקה שאינני יודע אם זה חקיקה ראשית.

אורלי לוי אבקסיס:

לא בהכרח.

היו"ר זבולון אורלב:

או חקיקה משנית, או משנית למשנית. כלומר, אם זה חוק או תקנות אם זה צו. אינני יודע. אני לא בקיא פשוט בסוגיה הזאת. ולכן זה לא כרגע אקטואלי לומר, תשמע, אם זה יהיה בחוק אז זה ירד. בסדר, אני מניח, שאגב שזה נכון לגבי כל המוצרים.

ניר ידיד:

ההצעה שלי הייתה, שקודם כל כמובן, בטר"ם עובד מאוד קרוב עם הכנסת, שיהיו מספר מכשירים שברגע שיעברו אישור של בטר"ם אלו יהיו מספר המכשירים---

היו"ר זבולון אורלב:

אני לא רואה את עצמי מוסמך להמליץ על מוצר שבטר"ם המליצה עליו.

אני גם מעריך כן, שאם הייתי יו"ר בטר"ם הייתי מאוד נזהר מלהמליץ על מוצרים, שאין לי את המומחיות לבדוק את יעילותם, ובשביל זה יש את מכון התקנים. יש מוסדות מוסמכים לבדוק את הסוגיה הזו.

מיכה בר מאיר:

אני רוצה להעיר על העניין הזה, איגוד ה-ITS ריכז שתי ועדות שהביאו לתקינה אחת, זה היה של מערכות--

היו"ר זבולון אורלב:

ראיתי איזה מלכ"ר, שמאגד בתוכו את אלה שעוסקים במערכות טכנולוגיות לבטיחות---

מיכה בר מאיר:

אנחנו הובלנו שני מהלכים. אחד, זה היה התקינה למערכות ניטור נהיגה. והדבר השני למעברי חציה פעילים. ואני חושב שבאותו אופן אפשר ליצור את הדבר הזה, שבעצם בסופו של דבר מציבים דרישות סף. המוצרים שעוברים את דרישות הסף נכללים בתור מקבלים איזושהו תקן או הרשאה או, זה עובר את הועדה בינמשרדית ובסופו של דבר מקבל חותמת של משרד התחבורה. משרד התחבורה הוא רפרנטור והוא זה שיש לו את המילה האחרונה.

אורלי לוי אבקסיס:

אנחנו לא צריכים לעבור דרך מכון התקנים הישראלי?

מיכה בר מאיר:

הם יש להם את הדרישות שלהם. הכול בסופו של דבר צריך לעבור איזושהי בחינה רק יש מהלכים, שאם את מביאה תקינה מאירופה או מארה"ב זה חוסך הרבה מאוד, כי היא מקובלת פה.

היו"ר זבולון אורלב:

טוב חברים, משפט אחד. משפט אחד, אני חייב לסיים.

אביבית ארוץ:

רק כיוון אחד לפיתרון, חשבנו על הבעיה הזו הרבה והגענו למסקנה שאפשר לגלגל את זה לפתחן של חברות הביטוח, לחברות הביטוח אפשר - -

היו"ר זבולון אורלב:

חברות הביטוח, רק אחרי שאת משנה את ההגדרה של תאונות את יכולה לגלגל לחברות הביטוח, רק אחרי ששינית את ההגדרה של תאונות דרכים.

אביבית ארוץ:

לא. באותו אופן, אם הן תשווקנה פוליסת אחריות מקצועית, אנחנו מדברים כרגע על נהגי היסעים בשלב ראשון, אם תהיינה פוליסות אחריות מקצועית ובאמת שאני לא בקיאה בביטוח, אבל אם יהיה איזושהו חיוב למכור לציבור, לציבור הנהגים פוליסות כאלה - -

היו"ר זבולון אורלב:

חיוב. יהיה חיוב מטעם המדינה, מטעם מי?

אביבית ארוץ:

המדינה תנחה את חברות הביטוח.

היו"ר זבולון אורלב:

בחוק? בחובה?

אביבית ארוץ:

אפשר בתקנה, אז יהיה בדיוק בעיקרון של האיתוראן, כדי להזיל את הפוליסה.

היו"ר זבולון אורלב:

אני מודה לך. שתי דקות אחרי שהשיבה צריכה להסתיים, שאת מעלה את הרעיון הזה.

אורלי לוי אבקסיס:

אבל אני העליתי אותו קודם.

אביבית ארוץ:

אני ניסיתי לכל אורך השיבה.

היו"ר זבולון אורלב:

לדעתי אפשר לאמץ אותו. תראי, אפשר לאמץ דברים שאין להם שום בסיס. אומר לך פה הממונה על שוק ההון של הביטוח, אפשר לעשות את מה שהם אומרים, ידידי הצעיר?

הוועדה לזכויות הילד  
27/12/2011

אסף מיכאלי:

לא.

היו"ר זבולון אורלב:

למה?

אורלי לוי אבקסיס:

מאיזה כוח חברות הביטוח מחייבות אותנו באיתוראן ועלוקה ומה שיוצא בזה? זה לא בחוק.

היו"ר זבולון אורלב:

זה להוריד את הפוליסה. כדי להוריד את הסיכון.

אביבית ארוץ:

בדיוק. אז באותו אופן.

אסף מיכאלי:

המפתח זה להגדיר את זה כמשהו שחברות הביטוח תהיה אחראית לו.

היו"ר זבולון אורלב:

סליחה, רק רגע, בכל זאת תשיב, אני מבקש. העלו כאן גם חברת הכנסת אורלי לוי אבקסיס וגם אביבית העלתה, אתה מוכן להשיב.

אסף מיכאלי:

אני אתייחס למה שחברת הכנסת לוי שאלה. הלגיטימיות של חברות הביטוח לדרוש אמצעי מיגון כאלה ואחרים, כאשר היא מבטחת כלי רכב, אני לא חושב שהוא משהו שאפשר לערער על זה.

לגבי ההצעה, אני צריך לראות משהו קצת, ככה מוחשי קודם כל, מסמך, אני לא יכול להגיד---

היו"ר זבולון אורלב:

יש לי שאלה. מי ממשרדי הממשלה מוכן לקחת הובלה, לעשות עבודה בינמשרדית גם עם הביטוח גם עם משרד המשפטים, לגבש איזושהי הצעה איך אנחנו מתקדמים בנושא הזה. המדען הראשי? טוב, מאה אחוזים.

זיו אב אמיר:

זה כמו שבוחרים ועד בית אין ברירה.

היו"ר זבולון אורלב:

אני גם---

אורלי לוי אבקסיס:

ברגע שתתפוס חברת ביטוח אחת, תאמין לי כולם יבואו אחריה.

אביבית ארוץ:

יש בזה גם פוטנציאל כלכלי כולם מרוויחים.

היו"ר זבולון אורלב:

תודה רבה ידידי.

אני רוצה קודם כל, הועדה שמעה אמצעים טכנולוגיים שונים כדי לצמצם עד כדי הפסקה של תופעת שכיחת ילדים בכלי רכב. הועדה התרשמה כי יש באמצעים טכנולוגיים מגוונים אלה יכולת מעשית כדי לבלום את התופעה. הועדה מברכת את המפתחים השונים, שהציגו היום בועדה את המוצרים השונים ומעודדת אותם להמשיך לפתח את המוצרים כדי שיהיו נגישים לכל החפץ בכך.

הדבר השני שהועדה התרשמה, כי באשר להסעות המאורגנות יש פיתרון טוכנולוגי זול, זמין ומהיר. איך נקרא הפיתרון הזה?

מרדכי אלמוג:

זה עדיין בפיתוח אבל במסגרת---

היו"ר זבולון אורלב:

איך נקרא?

מרדכי אלמוג:

חיוב אילוץ הנהג להגיע לחלק האחורי של האוטו.

היו"ר זבולון אורלב:

איזה מילים ארוכות, תן שתי מילים. "סדין אדום". "קיר ישר".

מרדכי אלמוג:

אילוץ הנהג.

היו"ר זבולון אורלב:

לא, כפתור התרעה.

מרדכי אלמוג:

חיישן אחורי.

היו"ר זבולון אורלב:

לא, חיישן זה לא חיישן.

מרדכי אלמוג:

בדיקה אחורית.

היו"ר זבולון אורלב:

כפתור סריקה אחורי, שייאלץ את הנהג להגיע לסוף הרכב בתום הנסיעה.

הואיל ואין מדובר במוצר טכנולוגי מובהק פונה הועדה למשרד התחבורה לבחון בהקדם האפשרי, כיצד ניתן לחייב את חברות ההסעה בהתקנה זו.

שלוש, הועדה תפנה אל הלשכה המשפטית של הכנסת על מנת לבדוק את ההיתכנות של שינוי חקיקת חוק, איך נקרא החוק הזה?

מרדכי אלמוג:

פלת"ד 1973 חוק פיצוי תאונות דרכים.

היו"ר זבולון אורלב:

חוק פיצוי כך הוא נקרא?

מרדכי אלמוג:

פלת"ד. פיצויים לנפגעי תאונות דרכים.

היו"ר זבולון אורלב:

חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, כדי לבחון את האפשרות לכלול בחוק גם את הנפגעים כתוצאה משכחת ילדים ברכב.

ארבע, הועדה רשמה לפנייה את הסכמת המדען הראשי של משרד התחבורה לרכז ועדה בינמשרדית בהשתתפות משרד המשפטים, משרד האוצר, אגף שוק ההון, מרכז השלטון המקומי, משרד החינוך בגלל ההסעות, כדי לגבש הצעה כיצד ניתן לקדם התקנת אמצעים טכנולוגיים בכלי רכב כדי למנוע את תופעת שכחת הילדים.

כמה זמן אתה צריך, המדען הראשי?

זיו אב אמיר:

אני רוצה קצת לחשוב.

היו"ר זבולון אורלב:

לא, תיתן לי זמן.

זיו אב אמיר:

תגיד אתה את הזמן.

היו"ר זבולון אורלב:

שישה חודשים זה מספיק?

זיו אב אמיר:

כן.

היו"ר זבולון אורלב:

אני אגב חסיד של השר המר ז"ל, הייתי משמש - -

זיו אב אמיר:

גומרים הולכים, אחרת זה נמשך.

היו"ר זבולון אורלב:

הייתי משמשו והוא פעם אמר, אף פעם אל תריב על זמן כי גם הזמן שקצבת יגיע.

זיו אב אמיר:

לא, לא. נכון, ברור ברור.

היו"ר זבולון אורלב:

הייתי אומר שלושה חודשים, היית אומר אתה לא בטוח. חצי שנה---

זיו אב אמיר:

אני חושב שזה נכון.

היו"ר זבולון אורלב:

בסדר?

זיו אב אמיר:

כן. אני עוד חדש אז עוד לא התקלקלתי.

היו"ר זבולון אורלב:

מאה אחוזים.

משרד התחבורה אמרתי, המדען הראשי הוא ירכז. משרד התחבורה והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

זיו אב אמיר:

אני אפעיל אותם.

היו"ר זבולון אורלב:

כן, בסדר גמור. ואתה תעמוד בראש הועדה.

הועדה הבינמשרדית תדווח לועדה שלנו בתוך חצי שנה על ממצאיה, מסקנותיה והמלצותיה.

הדבר האחרון זה, שהועדה ממליצה לציבור ההורים בישראל ללמוד כבר היום על האמצעים הטכנולוגיים הקיימים, בכללם התקנה חינם של אפליקציה במכשירי הסמארט פונים ולשקול את הצורך להתקין אמצעי זה או אחר על מנת להבטיח את שלומם וחייהם של ילדיהם.

יש למישהו הערות על הסיכום? אין.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 12:05.**