##### הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 263**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שני ט' בתמוז התש"ע (21 ביוני 2010) בשעה 10:00**

**סדר היום**: **הצעה לסדר היום תיקון פקודת התעבורה (חובת התקנת אמצעים אלקטרוניים**

**למניעת נעילת אדם ברכב), התש"ע-2009.**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

יעקב כץ

חמד עמאר

**מוזמנים**:

עו"ד חוה ראובני – סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

נאור חזות – מתמחה, הלשכה המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד עמי רוטמן – יועץ משפטי, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

רפ"ק רון לוינגר – ראש חוליית תעבורה, משטרת ישראל

אביטל אפל-פנקס – מנהלת תחום מדיניות ציבורית, ארגון "בטרם"

אסף מאייר יצחקי – שותף- מנהל, חב פויינטר

דני קינן – מנכ"ל חב' רדיו צליל

ד"ר עמיקם גרשונוביץ – המפתח של המוצר, שותף בחב' פוינטר

שוקי שדה – מנכ"ל, ארגון חברות ההסעה

יעקב יהודה רודד – מנכ"ל ארגון חברות ההסעה

חיים מרציאנו – סמנכ"ל ארגון חברות ההסעה

ג'ין נורית גרוסמן – יו"ר, "אנשים באדום"

דר' יעקב אדלר – חבר הנהלת העמותה, "אנשים באדום"

אבי גור – ארגון ההורים הארצי

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: שרון רפאלי

##### 

**הצעה לסדר היום תיקון פקודת התעבורה (חובת התקנת אמצעים אלקטרוניים**

**למניעת נעילת אדם ברכב), התש"ע-2009**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב. אני פותח סדרה של ישיבות ועדת כלכלה לשבוע זה. היום אנחנו עוסקים בשלוש ישיבות ברציפות בעניינים של תעבורה ותחבורה. אנחנו מתחילים בתיקון פקודת התעבורה (חובת התקנת אמצעים אלקטרוניים למניעת נעילת אדם ברכב). הצעת חוק של חבר הכנסת יעקב כץ, שהפכה במליאת הכנסת להצעה לסדר. לאחר מכן נתקדם להצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (הגדרת שיכור), נמשיך בהצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית). לאחר מכן אנחנו כבר בהצעת חוק איסור אפליה במוצרים, וזה בעצם ברביזיה של חבר הכנסת מילר.

כמובן, אנחנו ממשיכים להעלות את נושא התחבורה והבטיחות בדרכים לראש סדר העדיפויות של ועדת הכלכלה. אנחנו, כמובן, משתתפים בצערה של משפחת חשין על התאונה הטרגית ביום שישי בכבישים. אבל ברשותכם, אני גם אנצל את ההזדמנות כנהג לפנות לרוכבי האופניים – פשוט לנסוע בזהירות, לא חייבים לנסוע על הכבישים המהירים. הכבישים המהירים נועדו לנסיעת מכוניות, אוטובוסים, כלי רכב, משאיות – לא לנסיעת אופניים. אני מבין את הרצון לרכיבה ספורטיבית. אולי הגברת ראובני תספר לנו – אם אינני טועה התמרור המוצב בתחילת כל כביש אוסר כניסת כלי רכב מסוג מסוים, ובתוך זה גם אופניים? כי אם לא, אולי כדאי להציע לתקן את החוק.

חוה ראובני:

אינני יודעת מה היה התִמרור הספציפי בכביש הזה. התִמרור בכל כביש נגזר מנתוניו הספציפיים והשימושים שמתאימים לו.

היו"ר אופיר אקוניס:

למשל, בכניסה לנתיבי איילון ברור כשמש שאסורה נסיעת אופניים. כך גם בכביש 6, בכביש 5 – בכבישים הבינעירוניים.

חוה ראובני:

יש כבישים שאם הם מוגדרים דרך מהירה, מעצם טיבם, על-פי דין, בלי תמרור אפילו הדין קובע שאסורה נסיעת אופניים, אבל יש כבישים אחרים, כמו כביש 5 שהוא לא דרך מהירה, אלא בינעירונית. יש דרכים בינעירוניות שיש בהן תמרורים ספציפיים שאוסרים על כך. אני לא יודעת להתייחס לכביש מסוים זה או אחר.

יעקב יעקב אדלר:

רק 444.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, שהוא כביש פנימי.

בכל זאת אנחנו מנצלים, חבר הכנסת כץ, את ההזדמנות לבקש; היום, אם אינני טועה, התחילה חופשת הקיץ של בתי הספר התיכוניים, ובשבוע הבא ביום חמישי מתחילה חופשת הקיץ של בתי-הספר היסודיים ושל גני הילדים. מההורים שייסעו בוודאי לבלות ומהנהגים אנחנו מבקשים לנהוג בזהירות מרבית, על-פי חוקי הדרך, על-פי הכללים, במהירות המותרת, במסלול הנכון, בלי לזגזג, בלי לחתוך נתיבים, לאותת, לקיים את כל מה שנדרש כדי שתאונות טרגיות כפי שהתרחשה האחרונה שבהן ביום שישי בשעות הבוקר לא יחזרו, ולא נראה את תאונות הדרכים בחופשת הקיץ. אם אינני טועה יש ריבוי בקיץ בתאונות דרכים בגלל אנשים שנוסעים על כבישים שהם לא מורגלים בדרך כלל, הם לא נתיב הנסיעה שלהם לעבודה, הם נוסעים לצפון ולדרום; זה טוב לנסוע וטוב לבלות, אבל אם אפשר, כמובן, בזהירות המרבית ועל-פי חוקי הדרך.

אנחנו מתחילים את הישיבה הנוכחית. חבר הכנסת כץ, אתה העלית על סדר יומה של הכנסת הצעת חוק בעניין הזה. אם אני מבין נכון, עמדת ועדת השרים לחקיקה הייתה להתנגד להצעת החוק, כפי שאמר שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ, יש מספר סיבות, לדבריו, אבל הבדיקה שקיים משרד התחבורה העלתה שהמערכת המוצעת, שאתה הצעת באותה הצעת חוק טרם קיימת בענף הרכב. אז אנחנו נשמע את הצעתך. אם אינני טועה הייתי במליאה, ואתה הסכמת להפוך את הצעת החוק להצעה לסדר. ברשותך, תציג לנו את הרעיון שעמד בבסיס הצעת החוק.

יעקב כץ:

אני מודה לך מאוד היושב ראש על הכינוס של הוועדה. אני ביקשתי מספר פעמים, ואני חייב לציין שהיית ער לנושא שאני העליתי באותה ישיבה גם כהצעת חוק מכיוון שגם אתה אב לילדים, ואנחנו כולנו אנשי ציבור, ואנחנו ערים למתרחש סביבנו. גם אני רוצה להצטרף אליך בשליחת הניחומים למשפחתו של המשנה לנשיא בית המשפט העליון לשעבר, השופט מיכאל חשין. המקום ינחם אותו עם שאר אבלי ציון וירושלים. מן השמים ינוחמו, ושלא נראה עוד צער לא בתאונות ולא באבדות בדרכים בכלל.

ההחלטה שלי להפוך את זה להצעה לסדר במליאה הייתה כשראיתי שהשר כץ ואני לא רק דומים בשם שלנו אלא גם ברצונות שלנו. ראיתי שהוא מגמגם וקשה לו להתנגד לחוק הזה משום שהוא הרגיש שמשהו פה לא תקין. אחרי הכול מדובר פה ב"כל המציל נפש אחת מישראל כאילו הציל עולם מלא". אם נוכל בהוצאות מינמליות שיש להן פתרון מעשי בהתקנה בסכומים מינימליים של מערכת שתאפשר להורה או לאדם מבוגר או לאדם שעזב את רכבו מסיבה כזאת או אחרת – וברוב המקרים זה לא מרוע לב. אני עצמי אדם לא רע והשארתי פעם את הילדה הקטנה שלי באוטו. היא עברה אחורה לוולוו שלי ונעלמה לי, ומישהו ראה אותה מבחוץ, וברוך השם היום היא אמא לשלושה ילדים. אילולא הוא היה ער לזה – והיה יום חם – אני הייתי מאבד את בתי. ואני לא רשלן. לכן אני אומר, שזה קורה; אתה עסוק בטלפון, אתה מדבר, אתה יוצא החוצה רגע – אתה שוכח.

יתר על כן סיפר לי חבר הכנסת הרב מוזס שפעם אחת הנהג שלו יצא החוצה לקנות עיתון לרבע שעה, והחלונות ננעלו. היום המכוניות הן אוטומטיות. הוא ישב בתוך האוטו כשהחלונות היו פתוחים- -

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת מוזס עצמו היה באוטו?

יעקב כץ:

חבר הכנסת מוזס אומר שפתאום החלונות ננעלו לו. הוא לא ידע לפתוח אותם, המכונית הייתה סגורה; הוא לא ידע איך להפעיל אותם, הכול אלקטרוני. התחיל להיות לו חם, הוא עוד הולך עם מעיל ועם כובע, בקיצור, הוא התחיל לדפוק על השמשות, והוא אומר שהוא כמעט נחנק באוטו. ביום שרבי הטמפרטורות עולות באוטו בתוך רבע שעה ל-70 מעלות צלזיוס. ביום רגיל זה עולה ל-47 מעלות שזה גם דבר בלתי אפשרי. איך אנחנו יודעים שזה בלתי אפשרי? בחקלאות בדרום אומרים שהטמפרטורות הן 46 מעלות, ואף ישראלי לא יכול לעבוד שם. ילד קטן נחנק תוך שניות. לכן כשמדובר בהצלת נפשות חובה עלינו כאנשי ציבור לעשות כל מה שניתן. אני ביקשתי מהעוזרים שלי מספר פעמים בחודשים האחרונים כשהיו מקרים שילדים נשכחו באוטו באשקלון או בכל מיני מקומות – אמרתי, תעבירו לאקוניס מיד כדי שיראה. היום קרה ששני ילדים נשכחו, אתמול מישהו שכח את הילד שלו.

בתקשורת אני מניח שמזכירים מספר מקרים, אבל לא מזכירים את כל המקרים. לא כל הורה מספר מתי הוא שכח את ילדו. אבל אם חס וחלילה יהיה מקרה נוסף שילד חס וחלילה יישכח, ומצבו יהיה קשה, אנחנו נכה על לב. אז כשדיברתי עם השר כץ ואמרתי לו שיש פתרונות, הוא אמר שאם יש פתרונות הוא יחבור אליי. אני אמרתי שאני כל כך חפץ שהחוק הזה יעבור, אז ראשית אני מבקש, חבר הכנסת אקוניס, שההצעה תבוא מצד ועדת הכלכלה. אני מסיר את חתימתי, כי אני עדיין ראש אופוזיציה, ואני לא יודע מתי אני אהיה בקואליציה. אז כדי שהחוק הזה יעבור לא אכפת לי ששמי לא יופיע עליו, ולו רק כדי שהחוק הזה יעבור.

היום מרכיבים במכוניות כל מיני מערכות GPS ומערכות יקרות שמאפשרות לאנשים סתם ליהנות מתוספות שעושים לבן-אדם "כיף" באוטו במערכת המודרנית. אז כשמדובר בהצלה של ילד או מבוגר במקרה ששמשות נסגרות אוטומטית ואנשים לא שמים לב – כל ילד הוא עולם מלא. אם היינו יכולים להציל ילד ולחייב שהמכוניות תזוודנה במכשיר קטן ולא יקר שיכול "להיבלע" במחיר הגדול, חובה עלינו לעשות את זה. כל משפחה שילדו יינצל וכל הורה במשפחות עם 10 או 11 ילדים, לפעמים אפילו לא ברשעותו – האבא חושב שהאמא הוציאה את הילד, האמא חושבת שהאבא הוציא את הילד, והילדים נשארים באוטו עשרים דקות, חצי שעה – הלך הילד או "נדפק" לו המוח. במקרה הזה אנחנו חייבים להיות סוּפֶּר רגישים כי במקרה הבא שיקרה, ואנחנו לא נאשר את זה – חבר הכנסת אקוניס, אתה תאמר ואני אומר – במה חטאנו, במה עווינו, שאנחנו שותפים חס וחלילה לתוצאה שקרתה. לכן אני מבקש לשמוע פה את האנשים שהגיעו. השר אמר לי, כצל'ה, אם אכן ניתן במחיר זול לייצר את הדבר הזה, אני מסיר את ההתנגדות שלי, אני רק שמעתי מהמומחים שלי במשרד התחבורה שהדבר הזה בלתי אפשרי, שהוא יקר ולא מעשי. אבל אם הדבר הזה הוא מעשי, והוא לא יקר, וניתן לייצר אותו – אנחנו צריכים להיות אלה שמעודדים. אני מודה לך מאוד ואומר שאם זה לעיכובא שהחוק יובא בשמי, אני מוותר שזה יובא בשמי – שזה יובא בשם הוועדה. לדורות כל ילדי ישראל שנצלו ממה שקרה, יקראו להם "אקוניס" בשם הנוסף של הילד.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אין צורך. אני גם אומר לך מדוע- -

יעקב כץ:

משה אקוניס יענקלביץ', משה אקוניס מסי- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני אגיד לך מה אקוניס מבקש. אני מצטער, אני חולק עליך שאנחנו צריכים לקחת אחריות כנבחרי ציבור על חוסר אחריות של הורים שעושים את זה. אני מעולם לא שכחתי ילד שלי או את הילדה שלי במכונית- -

לאה ורון:

וגם לא תשכח.

היו"ר אופיר אקוניס:

ואני גם לא אשכח. אי אפשר להעביר אחריות של הורה לאחריות המחוקק, עם כל הכבוד. קודם כול שיהיו אחראים גם על עצם הנהיגה שלהם, גם על האופן שבו הם נוהגים וגם בעניין של לשכוח או לא לשכוח את הילדים במכונית. בעניין הזה זאת בכלל חובה מוסרית של הורה וקודם כול האינסטינקט הכי בסיסי של הורה לראות שהילדים שלו יוצאים מהמכונית בצד הנכון של המדרכה בצורה שקטה וראויה. כמובן, קודם כול אחריות ההורה. אז אל תיקח על עצמך, חבר הכנסת כץ, אחריות שאיננה במקומה.

יעקב כץ:

פעם זה היה על חמור ועל סוס – היום סוגרים אותו, נועלים אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו נשמע עכשיו את עמדת משרד התחבורה. אני לא בדיוק הבנתי מתשובת השר האם המשרד תומך בחוק אבל לא יכול להביא אותו לחקיקה כי הוא לא בר ביצוע, ומהן הסיבות. אני, כמובן, רוצה לשמוע את המציעים – איך עובדת השיטה הזאת. אם ל"אנשים באדום" יש עמדה, נשמח לשמוע. חוה, בבקשה.

חוה ראובני:

ראשית ברצוני להצטרף לעמדת היושב ראש. קשה לי לדבר כדבר מובן מאליו מתבקש, נורמלי וטבעי במהלך החיים הרגיל, ששוכחים ילדים ברכב. אני עצמי אמא למספר ילדים, וגם לי לא קרה, ובעזרת השם גם לא יקרה אף פעם. זה דבר שאפשר בהחלט להימנע ממנו.

לצערי, אני לא רואה פה נציגים של אגף הרכב שהם הגורם המקצועי אצלנו במשרד, אז אני אנסה כמיטב יכולתי להציג את העמדה שלהם כפי שהועברה אלינו. אנחנו, כמובן, לא מתנגדים להתקנה וולונטרית של מערכות כאלה, ככל שישנן.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה ברור.

חוה ראובני:

אנחנו לא מכירים מערכות כאלה שעברו תקינה בינלאומית שאנחנו יכולים להגיד שאין מניעה להתקין אותן בכלי רכב. כל התקנה של מערכת בכלי רכב שמתחברת למערכות האלקטרוניות שלו היא סוג של שינוי מבנה. זה חייב להתאים לרכב. אנחנו לא מאפשרים את זה בשום הקשר בשום מערכת אם זה לא מאושר על-ידי יצרן. אנחנו לא מכירים מערכות כאלה שמאושרות על-ידי יצרנים, ואם יש מערכות שמאושרות על-ידי יצרנים בודדים, אם נקבע את זה כתנאי לרישום רכב אנחנו ניצור פה חסמי ייבוא על דגמי רכב, ונביא למצב של היצע נמוך של דגמי רכב, וכמובן מאליו – העלאת מחירים. זה בניגוד למדיניות הכללית שלנו במשרד לנסות להתיישר עם תקינה בינלאומית, בין אם אלה רכבים שמיוצרים באירופה שלהם תקינה אירופית ובין אם רכבים המיוצרים בצפון אמריקה שלהם תקינת נפט"א. כך יש לקנות מוצרי מדף ולהיות מתואמים ולא להמציא המצאות ישראליות שלנו. אין כדבר הזה בעולם כרגע שהוא מוכר בתקינה הבינלאומית. אם יהיה, אם יפותח, אם נראה שיש – גם אנשים שלנו לא יודעים; דיברתי עם הרשות הלאומית לפני הדיון, וגם המומחים שלהם אינם מכירים מערכות כאלה אף על פי שהם גם אומרים שזה לא בדיוק בליבת העיסוק שלהם, אבל הם בדקו וגם הם לא מכירים מערכות כאלה בעלות הכרה בינלאומית – ומכאן ההתנגדות, לא מבחינת עלויות- -

יעקב כץ:

אם יש פתרון וזה יקר ואפשר- - - אפשר להיות ראשונים. "ישראל באומות כלב באברים" – אם אנחנו יכולים להיות ראשונים- -

חוה ראובני:

אין לי התנגדות שמציון תצא תורה, אבל שוב, חייבים לעשות מהלך של תיאום עם כלל היצרנים.

יעקב כץ:

אז נתנה את זה בזה.

חוה ראובני:

מדינת ישראל, בהיותה מדינה שאיננה מייצרת רכב, אין אצלה הגופים שעוסקים בהליך הזה.

יעקב כץ:

לכן דיברנו שזה יהיה בעוד שנה כדי שאפשר יהיה להכין את זה. לא דיברנו לכפות מיד להתקין את זה בכלי רכב, אלא כאשר המוצר הזה יהיה קיים.

חוה ראובני:

אם הוא קיים אין לנו התנגדות שהוא יותקן. אנחנו לא רואים מניעה. לא נגיד שהרכב לא יעבור טסט אם יש בו כזה דבר. זה ברור ומובן מאליו.

יעקב כץ:

כבוד היושב ראש, לדעתי, משרד התחבורה היה צריך לדרבן, להגיד, אדרבה – תעשו, תחפשו, אפשר יהיה להציל, תתאמצו. את אמא לילדים? שלא יקרה לך. אבל לאותה אמא שקרה לפני שנה, והילד שלה עד היום צמח – זה קורה, מה נעשה? גם תאונות לא קורות לכל אחד. זה רק אחוז קטן. ל-99% מהאנשים אין תאונות דרכים, אבל כל יום שומעים על תאונה. 99% מהאנשים שרוכבים על אופניים לא נפגעים, אבל ילד אחד נפגע. המטרה שלנו היא לדאוג שגם האחד הזה לא ייפגע. זה לא עניין שאת עושה טובה. תתאמצי. תגידי, תעשו, תציגו, תוכיחו. "לי זה לא קרה וזה לא יקרה"? "אל יתהלל חוגר כמפתח".

היו"ר אופיר אקוניס:

נשמע את החברה המציעה.

אסף יצחקי:

בוקר טוב. אני אסף. אני מודה לכם על היוזמה המבורכת. לא כל יום רואים רצון לקדם וכל כך מהר. אני יודע שחקיקה זה דבר שלוקח זמן, תהליכים. אבל פה מדובר בהצלת חיים באמת. אנחנו חיים בעולם הטכנולוגי, ובעולם טכנולוגי ההתעסקות לא צריכה להיות בשאלה האם האבא אחראי או שוכח את ילדיו, אלא יותר בכיוון שחבר הכנסת כץ אמר, שהרכבים הטכנולוגיים יכולים להינעל ולנעול את ילדינו גם אם יצאתי לקנות חלב במכולת השכונתית וסמכתי על כך שהשארתי את החלונות פתוחים ושהילד שלי בריא ושלם. בטכנולוגיה צריך להילחם בטכנולוגיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע לך לקחת את הילד לקנות איתך את החלב. למה הילד צריך להישאר במכונית?

אסף יצחקי:

הוא שומר על החנייה.

היו"ר אופיר אקוניס:

קודם כול אני מקווה שהוא מחנה כחוק, והוא למשל לא קונה חלב בחנייה כפולה. אני מקווה שהוא מחנה בחנייה הרגילה. הגברת ראובני, אם זה בשבת הוא יכול לחנות עד 16:00 בתחנת האוטובוס, כפי שעשינו פה.

חוה ראובני:

ושהוא לא יודע להתניע את הרכב.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, יש אחריות.

תראה, בהמשך לתפיסה שלי – מדינה ליברלית נורמלית לא מחוקקת את עצמה לדעת. היא לא מחוקקת שהשמש זורחת במזרח אף על פי שבוודאי עוד יעלו כאן הצעות כאלה כדי שמישהו ישיג לעצמו איזו כותרת כי שבועיים הוא לא היה בעיתון. אם הבנתם אותי.

יעקב כץ:

לכן אני נתתי לך את זה כדי שאתה תהיה בעיתון.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אני בעיתון בדברים שהופכים בסופו של דבר לדברים אמיתיים, לא לכותרות.

יעקב כץ:

זה דבר מאוד אמיתי, כי הוא גם יהיה בסוף.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, לא אמרתי על זה.

יעקב כץ:

כי במקרה הבא שילד אחד ייתקע באוטו אתה תרוץ ותגיד, בואו נעשה את זה- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

"אחריות הורית" זה מושג ידוע זה לא פרוזה. אבל בהנחה שהטרגדיה באמת קורה – מה אתה מציע?

אסף יצחקי:

אנחנו לא חושבים שיש פה משהו פופוליסטי- -

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור שלא, אף אחד לא אמר.

אסף יצחקי:

אנחנו גם מדברים על רכבים ציבוריים שלא נגעתם בהם בכלל, אבל זאת אמירה חשובה מאוד: רכב ציבורי הוא רכב שמסיע ילדים. אפילו הילד יירדם באוטובוס, והנהג ישכח אותו, והוא לא ייחנק למוות, אבל זה עדיין מציל חיים. אנחנו מתעסקים בעולם הזה.

הטכנולוגיה שלנו יודעת להתממשק בפשטות גם למערכות הרכב השונות. גברת ראובני דיברה קודם על תקינה בינלאומית, אבל היום רכבים מגיעים כבר עם "מוח", עם כל מיני רכיבים כמו פוינטר או איתוראן – רכבים שאמורים להציל דברים אחרים, כמו גניבה. אנחנו יודעים להתממשק לרכיבים האלה; אנחנו יודעים באמצעות ה"מוח" של אותו רכיב לשלוט על החלונות, להודיע למוקד שיש חיים כרגע ברכב כי יש שם תנועה. יש חיישנים ובמאות שקלים בודדים, זאת אומרת, זה מוצר לא יקר, לא מסובך מדי- -

לאה ורון:

כמה זה אמור לעלות?

אסף יצחקי:

אני רוצה להישאר בגדר של כמה מאות שקלים ולהגיד שיש מוצרים שונים עם עלויות שונות. זה יהיה תלוי במוצר ובשירות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בין 100 ל-999 ₪.

אסף יצחקי:

לא יותר מזה, וזה תלוי בסוג הרכב – רכב ציבורי גדול או לא, כמה צריך למגן אותו, האם זה רכב ישן או חדש – עד כמה מסובך המוח ברכב החדש. אבל אנחנו לא מתעסקים במערכות בטיחות – לא נוגעים בברקסים, בניגוד לכל מיני מערכות שמתלבשות על הברקסים או על הגז.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז איך זה עובד?

חוה ראובני:

ברגע שזה מתלבש על המערכות האלקטרוניות של הרכב, על המחשבים וכולי- -

אסף יצחקי:

זה לא.

חוה ראובני:

- - אז אני צריכה על התקנות כאלה שהיצרנים יגידו שמבחינתם זה לא משבש את פעילות הרכב.

אסף יצחקי:

ברור. מיד ניתן לד"ר גרשונוביץ לדבר. הוא היזם, הוא ניגש אלינו ואמר שיש לו רעיון. אנחנו מאוד אוהבים לקבל רעיונות חברתיים שמצילים חיים. אולי באמת נשמע.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה. איך זה עובד?

עמיקם גרשונוביץ:

תודה רבה.

המערכת הזאת תוכננה בעקבות כל מיני מקרים כאלה כמו שתיאר חבר הכנסת כץ.

יעקב כץ:

אגב, צריך לומר שבזמנו הראינו את זה לאקוניס בחדר.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, ראיתי. עכשיו אנחנו בפורום אחר.

עמיקם גרשונוביץ:

אני מודה ומתוודה שאני הגעתי לעניין הזה גם בגלל מקרה אישי – השארתי את הבן שלי בן חצי שנה באוטו לחמש דקות. שכחתי. הלכתי להוריד איזה תיק, וחזרתי והילד כבר היה אדום כמו עגבנייה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא עשית טוב.

עמיקם גרשונוביץ:

לא עשיתי טוב. אני חסר אחריות.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, לא.

עמיקם גרשונוביץ:

התחלתי לחקור, לבדוק ולראות מקרים בכל רחבי העולם; בחתך האנשים בעולם שזה קרה להם אין שם אף אחד שעשה את זה בכוונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה ברור.

עמיקם גרשונוביץ:

אין שם אף אחד שהוא לא בן אדם סביר- -

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור, ברור.

עמיקם גרשונוביץ:

יש פרופסורים באוניברסיטה, ויש אמהות- -

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור.

עמיקם גרשונוביץ:

- - ויש הכול.

יעקב כץ:

שני רופאים באשקלון שהשאירו את הילדים שלהם.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, לא, שם הייתה סיבה אחרת. הוא טען שאיננו רוצה להדביק את ילדיו. אגב, מי שבריא ולא צריך להיזקק לשירותים בבית חולים, שלא יבוא.

עמיקם גרשונוביץ:

וזה אדם בעל השכלה רפואית שאמור להבין ואמור לדעת - -

יעקב אדלר:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

שם היה תירוץ. שם הייתה סיבה.

יעקב כץ:

סגר את הילדים באוטו.

עמיקם גרשונוביץ:

זה בן אדם שלא רצה להרוג את ילדיו. זה בן אדם שמחוסר מחשבה, עם רקע רפואי – עשה את זה.

נגיד שאנחנו לא מדברים על הורים. אנחנו הרי מפקידים את ילדינו ברכבי הסעות – היו לא מעט מקרים של ילדים שמתו בתוך רכב הסעה. יש אדם שמרצה עכשיו כ-20 שנה בכלא מכיוון שהשאיר ילדה בבאר-שבע בתוך טרנזיט וגילה את זה בצהריים. לא משנה, זה רק העניין שדובר בו קודם איך בכלל מגיעים לפתח מערכת כזאת.

בכל מקרה, כל הדברים שגברת ראובני הזכירה ודברים נוספים עמדו לנגד עיניי כאשר החלטתי לפתח את המערכת הזאת. אנחנו לא מתערבים באף מערכת של הרכב כדי לאפשר לכל אחד להתקין את זה. אנחנו נכנסים לתוך מערכות הרכב אך ורק דרך דברים שמותר להתקין ברכב בכל רחבי העולם. הווה אומר דרך מערכות איתור, מערכות אזעקה, מערכות שיצרני הרכב ויבואני הרכב יודעים מראש "לדבר" איתם.

המערכת שלנו היא מערכת נפרדת אמנם, אבל היא יודעת "לדבר" אך ורק דרך התווך של דברים שמותר להתקין אותם במכוניות. שנית, המערכת הזאת מתוכננת בצורה כזאת מכיוון שזה יכול לקרות לכל אחד, וזה קורה לכל אחד, וזה קרה לאנשים מכל גווני האוכלוסייה. היא מתוכננת בצורה כזאת שלא יהיה מצב שגורם אנושי יצטרך לבצע פעולה מודעת כדי לדרוך את המערכת הזאת. כלומר גם אם בן אדם שכח – המערכת הזאת תידרך; גם אם בן אדם לא הפעיל – זאת לא מערכת שזקוקה להפעלה מודעת של הנהג שנוהג ברכב, אלא היא תידרך באופן אוטומטי. מדרג התגובות של המערכת הזאת בנוי כך שהמערכת יודעת לנתח מה קורה ברכב, מה המצב של הילד או של הכלב או של הזקן או של הנכה שכרגע כלוא בתוך הרכב ולא יכול לצאת, והיא יודעת לתת מדרג עולה בחומרתו, לפי משך השהייה בתוך הרכב, לפי הטמפרטורה שמתפתחת בתוך הרכב. היא מודיעה קודם כול לנהג - -

היו"ר אופיר אקוניס:

ב-SMS?

עמיקם גרשונוביץ:

אם הנהג משאיר את הטלפון שלו בתוך האוטו אז היא מודיעה לא רק לנהג, אלא גם למספר אנשים שנקבעו מראש על-ידי המנוי של השירות הזה. כלומר אם זה משפחה, זה יהיה אבא, אמא, סבא, סבתא, למשל. כולם יקבלו את הודעת ה-SMS עם המיקום של הרכב. לאותו מנוי תהיה אפשרות לשלוט מרחוק על האוטו ולפתוח לו את החלונות, אם הורה השאיר את הילד ואת הטלפון והלך לדרכו, וכך הלאה. זאת מערכת שאני קורא לה "פוּל proof", אבל לא "full" אלא "fool" – מערכת נגד טיפשים, תסלחו לי, ואני מכניס את עצמי לחבורה הזאת כי אני השארתי את הילד שלי באוטו.

המערכת הזאת מנטרלת לחלוטין כל צורך במעורבות של גורם אנושי להפעלה או לנטרול של המערכת. המערכת תוכננה בצורה כזאת שהיא תהיה שווה לכל כיס. המטרה שלנו היא לא למכור פה למכוניות "מרצדס" ול"ב.מ.וו", אלא המטרה שלנו היא למכור את זה למכוניות "פונטו" 97', כך שכל אחד יוכל להרשות לעצמו להרכיב את המערכת הזאת במכונית שלו כדי שהוא יוכל לקחת את השקט הנפשי הזה לעצמו.

יעקב אדלר:

על-פי איזה עיקרון זה פועל? גלאי נפח? - - -Co2?

עמיקם גרשונוביץ:

תלוי. לרכב ציבורי זה גלאי מסוג אחד, לרכב פרטי זה גלאי מסוג אחר.

יעקב אדלר:

זה גלאי נפח, זאת אומרת.

עמיקם גרשונוביץ:

לא, בשום מצב זה לא גלאי נפח משום שלגלאי נפח יש המון אזעקות שווא. אז בכל מקרה זה לא עובד על גלאי נפח בכלל.

אסף יצחקי:

לנגד עינינו עמדו האמינות של הגלאי ומצד שני המחיר שלו. גלאי CO2 שאתה מציין הוא מצוין, אבל הוא מאוד יקר יחסית למה שרצינו להשיג- -

היו"ר אופיר אקוניס:

הבנתי.

אסף יצחקי:

נוסף לכול כששאלתי את המהנדס שלנו אם בירושלים ריכוז ה-CO2 שונה מזה שבתל-אביב, בהר, בעמק, מקומות כאלה – אני לא בטוח עד כמה היינו משיגים אמינות מקסימלית.

יעקב אדלר:

זה פועל לא על רמה אבסולוטית, אלא על רמה יחסית, כי ככל שזה עולה זה מופעל. אנחנו משתמשים בזה בפיקוד העורף לגילוי אנשים ברעידות אדמה.

עמיקם גרשונוביץ:

הגלאי המושלם הוא גלאי שמזהה דופק. זה גלאי נהדר, רק שהוא עולה 2,000 דולר ליחידה. זה לא רלוונטי.

כמו שאמרתי, יצרנו מדרג של מערכות עם תגובות, עם רמת שירות שונה כדי לאפשר לכל כיס לקחת אותה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה עובד כבר?.

עמיקם גרשונוביץ:

המערכת עובדת ברמה של אב-טיפוס מסחרי. עוד לא יצאנו איתה לשוק למכירה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי זה יכול לצאת?

עמיקם גרשונוביץ:

תוך חודשים.

אגב, לשאלתה של חוה קודם, יש מערכת מדף בארצות-הברית שהיא למכירה; היא לא כל כך יעילה, ולכן היא גם לא כל כך מתקדמת. אני יצרתי קשר עם היצרנים שלה מכיוון שהיא מחייבת הפעלה בידי ההורה. אותו הורה או נהג הסעה ששכח להוציא את הילד הוא גם די קנדידט כדי לשכוח להפעיל אותה. יש מערכות כאלה שאפשר לקנות ב-70 דולר באינטרנט - -

היו"ר אופיר אקוניס:

וזה לא בחקיקה.

עמיקם גרשונוביץ:

לא. זה לא בחקיקה. מוכרים, המוצר מחזיק את עצמו.

אסף יצחקי:

עזבו רגע את הקטע המסחרי, אנחנו פשוט היינו מאוד שמחים שכמו שהיום ילדים זוכרים להקליק חגורת בטיחות- -

היו"ר אופיר אקוניס:

נו, עשו קמפיין.

אסף יצחקי:

נכון, עשו קמפיין. וכמו שכרית אוויר זה דבר "בילד אין" בסיסי, אנחנו רוצים שמוצר של הצלת חיים ברכב יהיה בסיסי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם מבקשים לחוקק.

עמיקם גרשונוביץ:

אנחנו לא מבקשים לחוקק, אנחנו רצים עם המוצר הזה בלי שום קשר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אוקיי.

יעקב כץ:

משרד התחבורה שומע שיש דבר כזה, הוא צריך להגיד, בואו אליי, תביאו.

חוה ראובני:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל זה כמו שהגברת ראובני אמרה- -

חוה ראובני:

אני לא מהנדסת רכב, ואני לא יודעת להגיב על כל מה שנאמר פה. אני בטוחה שאנשי המקצוע אצלנו ישמחו לבחון את המערכת הזאת וללמוד אותה.

עמיקם גרשונוביץ:

אנחנו ממש לא מבקשים, אנחנו רצנו במקביל לעניין הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל חבר הכנסת כץ ביקש חקיקה. אני שאלתי את גברת ראובני, ואני מבין שאין חקיקה דומה באיזושהי מדינה בעולם בעניין הזה.

חוה ראובני:

עד כמה שידוע לי. אין גם מערכות.

יעקב כץ:

יש עוד הרבה דברים שאין שום חקיקה, רק אצלנו. כולל מעליות שבת.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב. יש גם דברים שיש בהם חקיקה, והם לא מתבצעים, אתה יודע, חבר הכנסת כץ. כמו למשל קיומה של ישראל כדמוקרטיה מתגוננת. למשל. אגב, יש חקיקה מימיו של בן-גוריון בנושא הזה, שלא מופעלת, ואם מופעלת נפסלת על-ידי בג"ץ. סעיף 7 לחוק יסוד: הכנסת – כל מפלגה שלא יכולה לראות את ישראל כמדינת הלאום של העם היהודי איננה יכולה להתמודד לבחירות לכנסת. אנחנו רואים כאן שהדבר הזה לא מתקיים.

קריאה:

7א תוקן.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, בהחלט. הבסיס שלו.

יעקב כץ:

יש גם חוק השבות, שזאת המדינה היחידה שמאפשרת עלייה רק מכיוון שאתה יהודי. שום מדינה לא מקבלת אדם רק מכיוון שהוא יהודי, אלא אם אתה לא יהודי.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה, ד"ר גרשונוביץ. אתה רוצה להוסיף משהו?

דני קינן:

אני מעוניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם אתה שותף בחברה שמפתחת?

דני קינן:

לא, אני בפני עצמי. כששמעתי על הפרויקט הזה לקחתי דווקא מערכות קיימות בשטח ושדרגתי אותן למערכות שמסוגלות לשאת את המטלה הזאת.

יעקב כץ:

אתה חברה נפרדת?

דני קינן:

נפרדת לחלוטין.

עמיקם גרשונוביץ:

אנחנו מכירים שנים, אבל בקטע הזה אנחנו בנפרד.

לאה ורון:

הוא מתקין ששכלל את ההתקנה.

דני קינן:

נכון. אני מתקין. לקחתי מערכות קיימות בשטח והצלחתי אותן לעשות את המטלה הזאת. עקרונית למי שקיימת מערכת בסיסית באוטו אפשר לשדרג אותה בעלות עוד יותר נמוכה מאשר לקנות ממישהו את המערכת.

יעקב כץ:

מערכת בסיסית של מה?

דני קינן:

אם מערכת איתור קיימת או מערכת אזעקה קיימת שיש לה חיישנים אז אפשר רק להוסיף חיישנים ועוד יחידה מוסרת אינפורמציה, שזה מוזיל דרמטית את העלויות. היום ברוב הרכבים במדינה מותקנות מערכות איתור או מערכות מיגון כאלה ואחרות.

לאה ורון:

ואז כמה זה עולה?

דני קינן:

זה מאוד מודולרי, וזה תלוי בסוג המערכת שקיימת לו. זה יכול לנוע מ-150 שקלים ומעלה – תלוי מה יש לו באוטו. כמובן, אם ניקח בחשבון שזה יגיע להתקנה המונית העלויות ילכו וירדו כי ייכנסו המון יצרנים- -

יעקב כץ:

התקנת דבר כזה?

דני קינן:

כן. יש לנו שלושה רכבים כאלה שהתקנו בהם ורסיות שונות. כמתקין אני חושש מאוד מכל הפעלות השווא האלה, לכן עשינו כמה הפעלות וכמה טסטים כדי לנסות להגיע למה שד"ר עמיקם אומר כאן בצדק – איזה חיישן, מהו לב לבו, מה הרכיב שייתן את הקריאה מצד אחד, ומצד שני שלא יעשה לנו בעיות והפעלות שווא. הגענו לכל מיני מסקנות ולכל מיני רכיבים, ואין לי ספק שזה ייכנס להתקנה המונית שבאלקטרוניקה, כולנו יודעים, זה הגיע לאפס. פה בארץ יש לנו מפעלים שרק תן להם, הם ירוצו ויעשו את זה.

בקשר לדבריה של גברת ראובני, המערכות האלה הן בדיוק כמו מערכות אזעקה. היום בכל אוטו מותקנת מערכת אזעקה ולא צריך אישור מאף אחד.

יהודה רודד:

במערכת אזעקה אתה לא - - - לאיפה להתחבר.

דני קינן:

היום כל היצרנים מביאים את האוטו עם צמת חירום שנקרא "צמת אביזרים". לאותו צמת אביזרים אתה יכול להרכיב ללא קבלת שום אישור דיבורית לאוטו או רדיו. זה נקרא צמת אביזרים. ברגע שאתה מתמשק לצמת - -

קריאה:

- - - היצרן.

דני קינן:

אין ספק, אתה לא הולך ומתחבר למחשב. אבל ברגע שהתחברתי לצמת האביזרים שהכין היצרן או היבואן פה, אין שום בעיה עם זה. צמת האביזרים זה המקום המותר, הרצוי והאפשרי להתחבר.

קריאה:

והיחידי.

דני קינן:

והיחידי.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. גברת גרוסמן, יושבת ראש "אנשים באדום", את רוצה להוסיף משהו?

נורית גרוסמן:

כן. אני קודם כול מסכימה עם חבר הכנסת כץ שכל דבר שאנחנו יכולים לעשות כדי להציל חיים, גם במקרה של הורים לא אחראיים, צריך לעשות. בקשר לאחריות אני רוצה להזכיר לכולנו שאנחנו מצפים שכולם יהיו אחראים; זה אחראי לעבור באור אדום? אבל אנחנו יודעים שזה לא ככה, אז מה עושים? מנסים לחוקק חוקים כדי לקחת את זה בחשבון, כדי לעזור ואפילו להכריח אנשים להיות אחראיים. כך גם כאן. לכן אם יש פטנט שיכול להציל ילד שהורה שכח אותו, אני לא מבינה למה לא לעשות את זה, זה נראה לי כל כך ברור. אני מבקשת מחבר הכנסת כץ להילחם גם בכל העניין של בטיחות בדרכים ולא רק בנושא אחד.

יעקב כץ:

לאט-לאט.

היו"ר אופיר אקוניס:

בוודאי.

בטר"ם פה? בבקשה.

אביטל אפל פנקס:

אני רוצה להתייחס קודם כול לנושא של האחריות לעומת הרשלנות. בחלק ניכר מהמקרים שאנחנו מכירים, כל המקרים הטרגיים האלה, לא מדובר בהורים רשלניים, אלא הורים שהייתה אצלם חריגה משגרת היום-יום, ובסגנון החיים העמוס כל כך אותה חריגה משגרת היום-יום גרמה לתאונה. זה לא רק בתאונות מהסוג הזה, אלא אנחנו באמת רואים שחלק ניכר מהתאונות זה באמת הורים שהדבר היקר להם ביותר זה הילד, והם בוודאי לא התכוונו לפגוע בו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני יכולה לצטט אתכם? אני מבקש לצטט מעלון שמחלקת "בטר"ם". נכתב כך: "לעולם אין להשאיר ילד צעיר ברכב סגור, גם לא לדקה וגם לא עם חלון קצת פתוח. בכל יציאה מהרכב בטרם נעילה יש לוודא שלא נשאר אף אחד ברכב". דברים נכונים.

אביטל אפל פנקס:

אנחנו באמת מנסים מאוד לעבוד על המודעות של ההורים ולשפר את מיומנויות הבטיחות שלהם, אבל מכיוון שאנחנו מכירים את נושא התאונות ושמודעות זה בהחלט חשוב, אבל לא מספיק, אנחנו מדברים על מעטפת בטיחות. כשילד הולך לבריכה, אנחנו אומרים בהחלט – היו צמודים לילד, לא לדבר בפלאפון, לא להתחיל לרכל, ולשים עליו מצופים. כלומר אנחנו מדברים מעטפת בטיחות שלמה ועל מוצרים שנועדו לכך שאם ההורה חלילה טעה או לא שם לב, הוא חס וחלילה לא ייהרג או ייפצע בגלל אותה חוסר תשומת לב רגעית.

כחלק מתוכנית לאומית לבטיחות לאומית שמשרד הבריאות מוביל, ואנחנו מייעצים ומלווים, אנחנו נפגשים עם משרדי ממשלה וייעצנו וביקשנו מאגף הרכב במשרד התחבורה לבחון כיצד לעודד הכנסה של אמצעים שיגבירו בטיחות ילדים ברכב – חיישנים לאחור שימנעו דריסה, רכבים שהם הרבה יותר "סלחניים" כשהם פוגעים חס וחלילה בהולך רגל או בילד – אז הפגיעה תהיה פחות חמורה. כלומר אנחנו באמת רואים את מקומו של אגף הרכב במשרד התחבורה לבוא ולראות אלו אמצעים קיימים ניתן למצוא כדי למצוא דרכים לעודד את השימוש בהם.

דבר אחרון. מתוך אמצעי התקשורת אנחנו למדים שחלק מהתאונות הללו קורות בהסעות. כאשר יבחנו את הנושא צריך לראות כיצד ספציפית אפשר לשלב את זה בתחום של הסעות, כי מדובר על נהג שמסיע הרבה ילדים. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. שוקי שדה, בבקשה.

שוקי שדה:

אנחנו שומעים פה על ביצוע של תקנות על בסיס נתונים שכבר קיימות בהם חקיקות. בתקנה 83ה נאמר שמערכת ציבורית או פרטית שמובילה ילדים, קרי הסעות שונות, מחייבת את הנהג על בסיס חוק לעשות סריקה., לעשות סיבוב, לבדוק ולראות, וזה מה שנעשה. אי אפשר כל הזמן לשים חוקים, לתמוך אותם בחוקים נוספים- -

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר התקנה קיימת לגבי חובת הסריקה.

יעקב כץ:

לגבי הסריקה.

שוקי שדה:

התקנה קיימת לעשות פעילות. אם מדברים על רכבים פרטיים, אין לי בעיה, אבל כשמדברים על מערכות ציבוריות גדולות כמו אוטובוסים – ואני כמנכ"ל ארגון חברות ההסעה בישראל יודע בדיוק מה המחירים ומה הטיפולים – הדבר הזה בהחלט קיים בחקיקה ומבצעים אותו לפי החקיקה. כל פעולה נוספת זה תמיד טוב, אבל אי אפשר לעשות פעולות אחת אחר השנייה.

אני אתן דוגמאות: אנחנו בזמן האחרון עשינו פעולות רבות מאוד במערך הבטיחות. החקיקות התבצעו על בסיס של כיסאות מיוחדים בהסעות, חגורות להסעות, פנסים מיוחדים להורדה והעמסה של ילדים על הרכבים – כל הפעילויות האלה מונעות את מה שהיינו רוצים להגיע אליו – רמת בטיחות גבוהה. לכל דבר יש מחיר; אי אפשר כל הזמן להטיל על המערכות האלה תשלומים ולשלם ולשלם ולשלם. העסק הזה מתחיל ליצור איזשהו מצב של התנגדויות. זה חמור מאוד.

יש היום חקיקה, והיא עונה על הדברים. במערכות הפרטיות לא הייתי עונה, אבל מאחר שדיברו על המערכות הקולקטיביות הדבר הזה בהחלט פוגע. עושים את זה, יש חובה, קציני הבטיחות מחנכים לדברים האלה, בעלי החברות מחנכים לדברים האלה, ופרט לשני מקרים שהיו גם לפני תקופה ארוכה מאוד אני לא שמעתי ולא ראיתי בתקופות האחרונות - -

עמיקם גרשונוביץ:

- - -

שוקי שדה:

לא בהסעה. אני לא מדבר לא על הסעת ילדים ולא על אוטובוס.

עמיקם גרשונוביץ:

באוטובוס ילדים עם נהג. זה לא נגמר במוות כי זה היה בלילה, אבל ילד התעורר ב-8:00 בבוקר באום אל-פאחם.

שוקי שדה:

אני לא מכיר דבר כזה.

קריאה:

זה היה בכל העיתונים.

שוקי שדה:

בסדר גמור, אני לא מכיר דבר כזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כנראה, הנהג לא ביצע הסריקה שמוטלת עליו, על-פי החוק.

יעקב כץ:

אבל אין הוראה לאדם הפרטי להסתכל אחורה בחוק ולבדוק אם הוא שכח ילד.

שוקי שדה:

לא, הוא עושה סיבוב. אני לא מדבר על נהג של פרייבט- -

היו"ר אופיר אקוניס:

מר שדה לא מייצג רכבים פרטיים, הוא מייצג אוטובוסים ומערכים של הסעת המונים.

שוקי שדה:

הוא הזכיר. כי אם הוא לא היה מזכיר גם לא הייתי מדבר. הוא הזכיר את מערך האוטובוסים והאוטובוסים הזעירים. על זה אני מדבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת חמד עמאר, אתה רוצה לומר משהו בעניין הזה או שאתה מחכה לדיון? בבקשה.

חמד עמאר:

אני רוצה להתחבר לדברי הגברת גרוסמן, שבכל דבר שאנחנו יכולים להציל באמצעותו חיי אדם, אנחנו צריכים לעשות ולבדוק איך עושים את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

על זה אין ויכוח. נכון.

חמד עמאר:

אני לא שמעתי את עמדת משרד התחבורה כי נכנסתי בסוף. אבל לדעתי, הצעת החוק של חבר הכנסת יעקב כץ היא הצעת חוק שיכולה להציל חיי אדם. אנחנו שומעים כל הזמן שהורה שכח את הילד, רכב הסעה שכח את הילד. צריך לעשות כל דבר כדי לדאוג ולוודא שאותו נהג יעשה את הסריקה שהוא צריך לעשות לפני שהוא יורד מהאוטו וצריך להסתכל אחורה כדי לראות אם לא שכח את הבן שלו. אנחנו יודעים עד כמה הם לחוצים ועד כמה הם רצים ממקום למקום בשביל ללכת לעוד הסעה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

הסריקה שאתה מדבר עליה, לפי תקנה 83ה, חלה גם על מה שהיה בעבר סריקה לבדיקת חפצים? להבדיל אלפי הבדלות הייתה חובת סריקה מחפצים שנשארו, נכון?

חוה ראובני:

זאת סריקה נפרדת לגמרי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל אותו אדם עושה את אותה סריקה. זאת אומרת הוא הולך מקדמת האוטובוס לסופו ורואה שם.

לאה ורון:

הנהג.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, הנהג, ודאי.

חוה ראובני:

אני אצטט לך.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה. כי יש תקנה לגבי הסעות.

חוה ראובני:

"אדם המבצע הסעת תלמידים יסרוק את הרכב בתום ההסעה כדי לוודא שלא נותרו בו ילדים".

יעקב כץ:

"אדם לא יחצה באור אדום", "אדם לא ייסע באופניים במקום אסור", ו"אדם לא ישתה שתייה ויעלה על בן של שופט עליון". מה זה עוזר?

שוקי שדה:

אוי ואבוי אם אנחנו צריכים לעשות את העבודה של כולם.

יעקב כץ:

אני אומר שתקנות יש מכאן ועד להודעה חדשה, כמעט כמו תרי"ג מצוות. אז מה? איפה שאפשר להגן, צריך להגן.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אתה אומר, שלא מקיימים תרי"ג מצוות?

יעקב כץ:

לא שלא מקיימים. אדם הוא מוגבל, אדם הוא נכה- -

חמד עמאר:

אנחנו יודעים, לכל דבר יש תקנות. "אסור" ו"אסור" ו"אסור"- - -

יעקב כץ:

כולנו מוגבלים. מדברים על מקרים יוצאים דופן. המקרים האלה הם שמוציאים את האדם מעולמו. תשבו היום עם השופט מישאל חשין שצעק הרבה פעמים על הנושא הזה של תאונות פגע וברח, ותשאלו אותו היום, כשהוא יושב במר לבו על הבן שלו, מה עושים. הלוא זה מקרה אחד, וכבר עברו בסדר היום לנושאים אחרים. אבל המקרה הפרטי הזה הוא מקרה כלל ישראלי. אנחנו צריכים לחוש לגבי כל ילד כאילו הוא הילד שלנו- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אין ספק.

יעקב כץ:

אם נרגיש ככה, ככה נצליח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אכן כך. חבר הכנסת חמד עמאר, בבקשה.

חמד עמאר:

אם יש מקום מבחינה טכנית, ואין התנגדות של משרד התחבורה, יש לתמוך בהצעת החוק הזאת- -

היו"ר אופיר אקוניס:

יש התנגדות. הצעת החוק הפכה להצעה לסדר.

לאה ורון:

זאת לא הצעת חוק, זאת הצעה לסדר יום.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהסכמתו של המציע.

יעקב כץ:

זאת הצעה שעברה לסדר יום כדי שאנחנו נהפוך אותה יחד להצעה של ועדת הכלכלה בראשות אקוניס- -

היו"ר אופיר אקוניס:

בניגוד למקרה שלך שאנחנו עומדים לקיים חקיקה, אנחנו פה לא מטפלים- -

חמד עמאר:

אז אנחנו נגיד שכל דבר שיכול להציל חיי אדם- -

יעקב כץ:

נהפוך את זה- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

יכול להיות. נאמץ גם את המלצתה של הגברת ראובני להידברות או להצגת המערכת בפני משרד התחבורה, ואז אולי גם באמת תשנו את עמדתכם לגבי החקיקה.

יהודה רודד:

מספר הערות. לגבי שאלה ששאלת וגברת ראובני התייחסה אליה, לפני הישיבה בדקתי גם בתקינה האירופית וגם בתקינה האמריקנית, ואין תקן בענף הרכב שמחייב מערכת כזאת. אצל יבואני הרכב אין מערכת כזאת במדף. זה דבר שכרגע לא קיים.

נאמר פה שמותר להרכיב הכול לפי הוראות יצרן. הרכב הוא מערכת של סביבה ממוחשבת. זה כמו שאנחנו יושבים בבית, ואם חיברתי למחשב שלי תוכנה לא נכונה או חומרה לא נכונה אני צריך להזמין טכנאי. אם ברכב חיברתי מערכת לא נכונה, אני נשאר תקוע. אתה כמתקין יודע שיותר מפעם אחת אנשים נשארו תקועים מכיוון שהכוננית לא עבדה. זה הצד הטכני.

המערכות האלה צריכות, לדעתי, לעבור בדיקה של מעבדה מוסמכת. יש לנו בארץ לפחות שתיים כאלה – למכון התקנים ולטכניון. יש לעבוד לפי תקן, לקבוע תקן מחייב, ואז אם כל השלבים האלה יעברו – ברוכים הבאים.

דני קינן:

צודק במאה אחוז.

יהודה רודד:

חבר'ה, אתם דיברתם, אני לא הפרעתי לכם.

דני קינן:

אנחנו מחזקים אותך.

יהודה רודד:

הערה אחרונה בנושא ציבורי: כל החוקים והתקנות שקיימים היום ולא מבצעים זה לא בעיה של עוד תקנה או עוד חוק, זה בעיה של אכיפה. אם נעשה עוד 20 חוקים ולא נאכוף אותם אז לא עשינו שום דבר. בהנחה שהחוק יתקבל ויקבע שיש להתקין בכל כלי הרכב מערכת כזאת – למה אני צריך את המערכת הזאת? לי כבר לא יהיו ילדים; הילדים שלי כבר בחוץ, למה אתה מחייב אותי ב-900 שקל?

יעקב כץ:

אתה רואה שזה קשור גם לזקנים.

יהודה רודד:

למה אתה מחייב את אמא שלי או את אחותי שהיא מבוגרת ממני ב-900 שקל? כלומר אם מפתחים מערכת כזאת – וצריך לפתח – צריכה להיות באותו סטטוס כמו מערכת אזעקה וכמו דיבורית. כל מי שרוצה וחושב שהוא צריך, שיתקין; וכל מי שחושב שהוא לא רוצה ולא צריך, שלא יתקין.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה.

אבי גור, בבקשה. אחרון הדוברים.

אבי גור:

בנושא של ילדים מקובל לעשות מספר מעגלי הגנה לאורך כל הדרך וכל החוקים. לכן אני מברך את חבר הכנסת כץ ואת היוזמה שלך להמשיך לפעול בעניין, אדוני היושב ראש. בשם ארגון ההורים אנחנו מקווים שזה יתקדם.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה.

היה דיון חשוב, כפי שהבטחתי לך, חבר הכנסת כץ. אנחנו במקרה או שלא במקרה קבענו אותו ליום הראשון – אגב, זה גם היום הראשון של הקיץ באופן רשמי לפחות באזורנו, כידוע. השיעור של התאונות המצערות ושל התקלות הטרגיות הללו עולה גם עם עליית הטמפרטורה וגם בגלל שכיחות הנסיעה המשותפת של הורים וילדים בחודשי הקיץ גם בזמן החופשה.

ברור כשמש שאנחנו בחקיקה, בהצעות לסדר ובפעולה של הצלת חיי אדם מעל הכול. לכן בישיבה הבאה, למשל, מעבירים הצעה כלשהי לחקיקה בתמיכת הממשלה, אם אינני טועה, ונגיע לזה בעוד שתי דקות.

בכל מקרה, במקרה הזה אני מבקש לאמץ את המלצתה של היועצת המשפטית של משרד התחבורה, להציג את המערכת הזאת לגורמים הממונים במשרד התחבורה. ואולי, אדוני חבר הכנסת כץ, חבר הכנסת חמד עמאר, אחרי שהמערכת תוצג ותהיה בהידברות עם הגורמים המוסמכים במשרד התחבורה, יכול להיות שגם משרד התחבורה ישנה את דעתו והממשלה תשנה את עמדתה ותתמוך בחקיקה. ברגע זה אני מבין שאין תמיכה בחקיקה, אבל אם אנחנו כבר פה, בפורום החשוב הזה, קודם כול אנחנו מבקשים מההורים וקוראים להם להקפיד ולבדוק היטב שלא להשאיר ילדים ברכב בכלל, ובחודשי הקיץ בפרט. אני קורה לכם, "בטר"ם", להגביר את הקמפיין הציבורי שלכם בעניין הזה החל מהשבוע הזה שבו נפתחה חופשת הקיץ לבתי הספר התיכוניים ובשבוע הבא לבתי הספר היסודיים ולגני הילדים.

אני מאחל לחברה הצלחה ומאחל לחברות הישראליות שהם ראש גשר להמצאות רבות, והן בכלל קטר טכנולוגי אדיר, להמשיך בהצלחה העולמית שלכם ולנסות גם בעולם לשכנע מדינות נוספות. אני באמת רוצה שהתוצרת הישראלית תצליח ותוביל מהלך בעניין הזה. אני באמת מאחל לכם הצלחה רבה גם בעולם וגם בארץ. בשלב הזה נדמה לי שיש להציע, כפי שמציע משרד התחבורה, את ההצעה המסחרית הזאת בתחום ההצעה הוולונטרית לציבור. אתם, כמובן, תעשו את המוטל עליכם. ככל שיותר ירכשו את המוצר כך יינצלו חיי אדם.

ממשרד התחבורה אני מבקש לחזור אלינו עם המלצה מחודשת כאשר תסתיים הבדיקה המקצועית אצלכם, כדי לבדוק האם באמת יש - - -

יעקב כץ:

- - - יש החוק. שניים מהקואליציה ואחד מהאופוזיציה. אם תסכימו.

היו"ר אופיר אקוניס:

כאשר משרד התחבורה יחזור עם המלצתו אנחנו נקיים כאן דיון מחודש, ונראה האם באמת הולכים להליך של חקיקה.

יעקב כץ:

זה עובר ל- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

זה עובר להידברות להצגת המערכות הללו.

חוה ראובני:

אנחנו תלויים במה שיוצג בפנינו, ונראה.

יעקב כץ:

תזמינו אותם?

היו"ר אופיר אקוניס:

בוודאי.

חוה ראובני:

אני אפילו לא יודעת את מי להזמין.

היו"ר אופיר אקוניס:

בתום הישיבה תהיה פנייה, ואתה יכול, כמובן, חבר הכנסת כץ, לסייע בעניין.

יעקב כץ:

אנחנו נדאג שהדבר הזה יהיה ביחד.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה ב-11:00