

להוביל גם במרוץ הרגולציה

רואי קידר 21/11/16

מישיגן הייתה המדינה האחרונה שהכריעה באיזה מועמד לנשיאות לבחור. גם כאשר זהות הנשיא האמריקאי כבר היתה ידועה לכל העולם, המרוץ במישיגן היה עדיין צמוד. במרוץ אחר, אולי פחות דרמטי בחשיבותו אך בעל השפעה גדולה לא פחות על חיי היום-יום של אזרחיה, מישיגן לקחה את עמדת ההובלה. מדובר במרוץ ליצירת סביבת הרגולציה המתאימה על מנת שרכבים אוטונומיים יוכלו לנוע בשטחה.

פורדכיאה למדינה, שהובילה את מהפכת הייצור ההמוני של הנרי פורד בשנות ה-20 של המאה הקודמת, מחוקקי מישיגן הבינו שכדי להחיות מחדש את תעשיית הרכב המזדקנת צריך להתחבר למגמה המשמעותית ביותר שמתרחשת בעולם הרכב, ואולי בכלל - כלי הרכב האוטונומיים.

למעלה מ-30 חברות ענק, וביניהן גוגל, טסלה, ביידו הסינית, וולבו, , אובר ועוד - כבר חזק בתוך המרוץ. הן משקיעות מליארדי דולרים כדי לייצר את הטכנולוגיה המתאימה ביותר לשנים הבאות.

אולם בניגוד לטכנולוגיות רבות אחרות, תעשיית הרכב היא תעשייה מוכוונת רגולציה. לא יכול לנוע כלי רכב אחד על הכביש לפני שהמערכות הרגולטוריות השונות יתנו את האישור כי הוא עומד בכל התקנים הנדרשים. התשתית בכבישים, מערכת התמרוך, חוקי התנועה, אופן התנהגות הנהג ברכב, כל אלו אלמנטים שמוסדרים בפירוט בחקיקה. לכן, כאשר אנחנו על סף מהפכה, עיני רבים בתעשייה נשואות לרגולטורים. החלטה שלהם לכאן או לשם יכולה לשנות תעשייה שלמה ובעקיפין לקבוע מי יהיו השחקנים המשמעותיים בה.

ובמקרה זה, הרגולטורים לא שוקטים. הם מתחרים. בחודשים האחרונים אנחנו עדים למרוץ בין מדינות שונות ליצירת סביבה משפטית שתאפשר לחברות הענק למקד את פעילותן בהן. התמריץ הוא ברור: כסף, מקומות עבודה, תשלומי מסים ועמדת הובלה עולמית.

כחלק ממגמה זו, העבירה לאחרונה מישיגן חקיקה, שתעבור בקרוב לחתימת המושל, ותאפשר למכוניות אוטונומיות לנוע בתחומה ללא נהג וללא הגה. החקיקה גם מאפשרת תנועה בשיירות של משאיות אוטונומיות הנשלטות על ידי מערכות מחשב שמסנכן ביניהן. וביחס לאפשרות של עבירות סייבר נגד מכוניות אוטונומיות, נושא המטריד מאוד את הרגולטורים והציבור הרחב, קבע המחוקק כי כל פריצת מערכות מחשוב של רכב אוטונומי - דינה מאסר עולם.

גם מדינת טנסי מראה חשיבה מתקדמת. חקיקה מעודכנת מתירה לרכב אוטונומי לנוע בכבישי המדינה ללא נהג. עוד נקבע שם כי ניתן יהיה לגבות מס על תנועה של אנשים בכלי רכב אוטונומיים, שיחושב לפי מספר הקילומטרים. כך בכוונתם להבטיח מקורות תקציביים עתידיים להקמה ותחזוקה של תשתית כבישים מתאימה.

חקיקה בנוסחים כאלו או אחרים קיימת גם בפלורידה, קליפורניה, פנסילבניה, נבדה וניו מקסיקו. קיימות גם הוראות פדרליות שמשמשות בגדר הנחיות למדינות השונות בארה"ב. וגם בשאר העולם מתקיים דיון ער ביחס לרגולציה הנדרשת וכיצד ניתן ליצור מערכת כללים משפטיים שנותנת מענה למציאות החדשה המתפתחת ולתקופת המעבר. חלוצות בתחום הן בריטניה וסינגפור.

ואיפה ישראל במרוץ? במקום טוב באמצע. חברות ישראליות, כמו מובילאי, כבר מפתחות טכנולוגיות מתקדמות עבור היצרניות הגדולות בעולם. גם בתעשיית אבטחת התשתית המחשבית של הרכב האוטונומי יש טכנולוגיה כחול-לבן. בצד זאת, הרגולציה בישראל עודנה מאחור. שר התחבורה אמנם הודיע על הקמתו של צוות בינמשרדי לבחינת הנושא, אך טרם פורסם על התקדמות משמעותית. גם המרכז לנהיגה אוטונומית שצפוי להיפתח בנתניה טרם הוקם.

במרוץ הזה, כמו במרוצים אחרים, מי שלא מוביל - מובל. הסטנדרטים שייקבעו ישפיעו על היצרנים הגדולים ויכתיבו את עתיד התעשייה לעשורים הקרובים. כך שמדינות שמחכות לראות מה קורה בעולם, יאלצו לאמץ פתרונות שמתאימים לאחרים.

עו"ד רואי קידר הוא יועץ מיוחד בענייני טכנולוגיה במשרד יגאל ארנון ושות'