

8 בינואר 2012

לכבוד  
חברות וחברי הכנסת  
חברות וחברי ועדת הכלכלה  
ה כ נ ס ת

לכבוד  
חה"כ כרמל שאמה הכהן  
יו"ר ועדת הכלכלה  
ה כ נ ס ת  
שלום רב,

הנדון: **חקיקה להגנת הפרטיות בהפעלת כרטיס חכם בתחבורה הציבורית**  
הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100) (רישיון מפעיל וכרטיס חכם), התשע"א-2010

- לקראת הדיון שיתקיים בעניין הנדון בוועדת הכלכלה ביום 9.1.12, אנו מבקשים מכם שתשימו קץ למעקב השערורייתי שמתבצע היום אחר מיליוני ישראלים, צרכנים "שבויים" של מערך ההסעה הציבורית. מפעילי התחבורה הציבורית אוספים מכל אדם שנזקק ל"כרטיס חכם" מידע אישי שכולל, בין היתר, נתונים מזהים וביוגרפים לרבות תמונה דיגיטלית; נתוני "פרופיל" המזכים בהנחה, כגון זכאות לקצבה או מוגבלות, פרטי מוסד לימודים, גיל וכד'; נתונים אודות הנסיעות לרבות מועד עליה לקו אוטובוס מסוים ותחנת העלייה. המידע האישי הרגיש מוחזק במאגרי המידע למשך שנים ארוכות, ועובר מגורם אחד למשנהו לצרכים שונים.
- רבות מהמטרות, שלשמן אוגרים את המידע ומעבדים אותו, ניתנות להשגה ללא פגיעה בפרטיות. כך, למשל, ניתן לוודא שכרטיס הנחה אישי ישמש רק את בעליו, גם מבלי לאגור את פרטיו האישיים, לבטח מבלי לעקוב אחר שיגרת נסיעותיו. מטרות תכנוניות אינן מצדיקות איסוף מידע אישי – לרבות מידע "בלתי מזהה" כביכול, והפיכת נוסעים בשר ודם לאמצעי. לבטח שאין הצדקה לקשיים המכוונים, שמוערמים בפני אדם שמבקש לרכוש כרטיס אנונימי. **הכרטיס "החכם" ומפעיליו – חכמים על חלשים ופוגעים בפרטיותם שלא כדין.**
- בהצעת החוק שבנדון מתבקשת הכנסת להסמך את שר התחבורה להתקין תקנות כראות עיניו ולפגוע בפרטיות הנוסעים כפי שימצא לנכון. **הכנסת מתבקשת לתת הכשר חוקי למעשה עשוי - לפגיעות מרחיקות לכת בזכויות יסוד, שנגרמות בפועל במערך התחבורה הציבורית ביוזמת משרד התחבורה או בברכתו. אין זו הפעם הראשונה שהמנהל הציבורי מקדם פרויקטים של טכנולוגיות מידע וקובע "עובדות בשטח" כדי לאלץ את הכנסת לחוקק הסדרים שיאשרו אותן בדיעבד. מעבר לפגיעה בזכויות היסוד מדובר בפגיעה בריבונות הכנסת ובדמוקרטיה.**
- אנו קוראים לכם לדרוש מנציגי משרד התחבורה ומשרד המשפטים דיווח מפורט על הדיונים שקיימו מאז הדיון האחרון שקיימתם בנושא; אנו מבקשים שתדחו את הסדר המוצע ובמקומו תקבעו הסדרים מפורטים, שיגבילו בצורה מפורשת את הפגיעות בפרטיות למינימום ההכרחי.
- להשלמת התמונה אנו מפנים למסמך שהגישו עו"ד יהונתן קלינגר ומר צבי דביר בשם התנועה לזכויות דיגיטליות לרשם מאגרי המידע.<sup>1</sup> מסמך חשוב זה מראה כיצד ניתן להפעיל כרטיס חכם בתחבורה הציבורית בעזרת עקרונות של Privacy by Design.

בכבוד רב ובברכה,

אבנר פינצ'וק, עו"ד

### התנהלותם של יוזמי הצעת החוק מבטאת זלזול בדיוני הכנסת וועדותיה

6. לפני כשנה, ביום 21.2.11, קיימה וועדת הכלכלה דיון ראשון בעניין שבנדון.<sup>2</sup> לאחר שחברי הוועדה הביעו מורת רוח מהעדר הגנות מספיקות על הפרטיות הבטיחו נציגי משרד התחבורה לבחון את הנושא ביחד עם הרשות למשפט ולטכנולוגיה במשרד המשפטים (רמו"ט), ולחזור לוועדה עם הצעת חקיקה, שתיתן מענה הולם להיבטים הרבים של פגיעה בפרטיות במהלך השימוש בכרטיס החכם בתחבורה הציבורית.

7. למרות הזמן הרב שחלף, משרד התחבורה לא הגיש לוועדה הצעה חדשה (ולמותר לציין שגם אם יעשה זאת ברגע האחרון – לא ניתן יהיה לבחון אותה לפני הדיון), וגם לא טרח להמציא לכנסת הסברים מפורטים על הסוגיות המורכבות והרגישות שהועלו במהלך הדיון הקודם. התנהלות זו מונעת מחברות וחברי הכנסת לרדת לעומקם של ההסדרים המוצעים, ושוללת מהציבור את היכולת לדעת את פשר ההסדרים המוצעים ולבקדם - באופן ישיר או באמצעות נבחריו.

8. אנו מבקשים שחברות וחברי הכנסת ינצלו את הדיון בוועדה על מנת לקבל תשובות טובות ומפורטות מנציגי משרד התחבורה ומנציגי רמו"ט... (1) על טיבו והיקפו של המידע האישי, העובר במערכת "הכרטיס החכם" ועל האופן שבו הוא מנוהל; (2) על המגעים שניהלו על מנת להסיר את הפגיעות הנגרמות לפרטיות הנוסעים כבר היום; (3) על ההסדרים הנורמטיביים שגיבשו בהסכמה, ועל מהות המחלוקות שמנעו הסכמה, ככל שהיו כאלו; (4) ועל השינויים שהונהגו בהפעלת מערך התחבורה הציבורית במהלך השנה האחרונה כדי להגן על הפרטיות למעשה ולא רק למראית עין.

ונדגיש: ניסיון העבר מעלה חשש ל"חזית אחידה", שתכפה על א/נשי המנהל הציבורי ותמנע מהכנסת היכרות עם מכלול השיקולים הנוגעים לעניין. על כן אנו ממליצים לכם לדרוש את התייחסותם הנפרדת של משרד התחבורה מזה ושל רמו"ט מזה.

### הכרטיס "החכם" ומפעיליו חכמים על חלשים ופוגעים בפרטיותם שלא כדין

9. מפרסומים שונים ומתלונות שקיבלנו באגודה לזכויות האזרח עולה, שמשרד התחבורה לא המתין לכנסת שתאמר את דברה. מערכת הכרטיס החכם עוצבה בטכנולוגיה שאינה מבטיחה את פרטיות הנוסעים. נחתמו חוזים עם המפעילים ובהם הוטלה עליהם חובה לאסוף מידע אישי, חלקו "מידע רגיש" כהגדרתו בחוק הגנת הפרטיות. מידע אישי רגיש נאסף, נאגר ומועבר בין הגורמים השונים ללא ערובות בסיסיות שיבטיחו את הפרטיות, ולפחות על פני הדברים – באופן שפוגע לעיתים פגיעה בלתי מידתית ואף בלתי נחוצה בזכות היסוד.

10. בטיטת הנחייה שהוציא בשנה שעברה כתב רשם מאגרי המידע,<sup>3</sup> כי "במסגרת הפעלת המערכת, [נאספים] בשלב זה ועל פי ההסדרים החלים, נתוני שימוש בכרטיס כגון מספר הקו, מספר כלי התחבורה בו בוצעה הנסיעה, תחנת העלייה על אמצעי התחבורה ושעת העלייה לקו...".

<sup>1</sup> מסמך מיום 1.6.2011, נמצא באתר רמו"ט בקישורית <http://www.justice.gov.il/NR/rdonlyres/5C3394DF-525B-4699-B59C-4D26B8995705/28123/digitalrightsmovemnt1611.pdf>

<sup>2</sup> ועדת הכלכלה, פרוטוקול מיום 21.2.11. נמצא באתר הכנסת בקישורית:

<http://knesset.gov.il/protocols/data/rtf/kalkala/2011-02-21-01.rtf>

<sup>3</sup> טיוטת הנחית רשם מאגרי המידע: תחולת הוראות חוק הגנת הפרטיות על מאגרי מידע של מפעילי כרטיס חכם בתחבורה הציבורית (רמו"ט, 1.6.11). נמצא באתר רמו"ט בקישורית:

<http://www.justice.gov.il/NR/rdonlyres/5D79BC99-2219-4003-BCE8-B102E949DCBF/27237/drafttrans.pdf>

11. כאילו לא די בכך, "בבדיקת פעילות מפעילי הכרטיס החכם במסגרת פיקוחים שביצעה... רמו"ט התברר, כי נוסף על הנתונים אותם חויבו מפעילי כרטיס חכם לאסוף לפי ההסכם... אוספים גם נתונים נוספים...". זאת בחסות של "הסכמה" כביכול, שנותנים צרכניהם "השבויים" של מפעילי התחבורה הציבורית.

12. להלן מספר דוגמאות לפגיעה בזכות לפרטיות:

12.1. הכרטיס "החכם" מתעד את היסטוריית הנסיעות של המשתמשים. המידע האישי, לרבות מידע רגיש, מוחזק במאגרי המידע למשך 7 שנים לפחות, ועובר מגורם אחד למשנהו לצרכים שונים.

12.2. למרות הבטחות חוזרות ונשנות **מתקשים הנוסעים לרכוש לעצמם כרטיס אנונימי, שאינו כרוך במסירת מידע אישי**. רבות מנקודות המכירה של כרטיס נסיעה "חכם" אינן מחזיקות כרטיס אנונימי, והנוסעים שמעוניינים בו מטורטרים הלך ושוב, או נשלחים לנקודות מכירה מרוחקות ובודדות.

12.3. נוסעים שמבקשים כרטיסים המזכים בהנחה – למשל, כרטיס נסיעה לתלמיד ולנוער, נדרשים למסור מידע אישי רב, שאינו נחוץ כדוגמת שם בית הספר שבו הם לומדים.

12.4. נוסע שזכאי לכרטיס מוזל בהיותו בעל-מוגבלות או בשל זכאות לקצבה או גמלה מהמל"ל נחשף לפגיעה בפרטיותו מעבר לזו הנדרשת לשם מימוש זכויותיו: משרד התחבורה מקבל מדי חודש מהמוסד לביטוח לאומי קבצי מחשב ובהם מידע אישי על הזכאים.

12.5. רוכשי הכרטיס החכם אינם יודעים כיצד נוהגים במידע האישי שמסרו, אינם יכולים לראות את הכללים שלפיהם נוהגים במידע האישי שלהם. צרכנים שמפנים שאלות בהקשר זה לנציגי המכירות של המפעילים אינם נענים או מקבלים תשובות סתמיות, חלקיות וסותרות.

13. בהעדר פרסום של כללי הגנת הפרטיות ממילא **אין הצרכנים יכולים לוודא ולפקח על האופן שבו מתנהל המידע האישי שלהם**. להלן דוגמא למספר שאלות, שבהן נתקלנו בהקשר זה, ושקהל הנוסעים זכאי לקבל תשובה עליהן עוד קודם שתאושר החקיקה: (1) אילו פרטים אישיים, שנאספים מהם בעת הנפקת הכרטיס החכם, נשמרים במאגרי המידע של המפעילים ולשם מה? (2) מהם פרטי המידע האישי שמקודדים בשבב האלקטרוני שבכרטיס החכם, ולגבי כל נתון – מדוע? (3) מי יכול לקרוא את הנתונים האישיים שמקודדים בכרטיס ובאילו נסיבות (האם, למשל, נהג האוטובוס יכול לדעת שיש לנוסע מוגבלות? האם הוא יודע את שמו ואת מספר תעודת הזהות שלו?) (4) האם כרטיס מזוהה משאיר "עקבות" באופן שמאפשר למפעילים או למשרד התחבורה לדעת היכן עלה בעל הכרטיס על אוטובוס מסוים ומתי? (5) כמה זמן מותר לכל אחד מהגורמים במערך התחבורה הציבורית לשמור על את המידע על הנסיעות שביצע בעל הכרטיס, ולמי הוא רשאי להעביר את המידע הזה?

14. **רבות מהמטרות, שלשמן אוגרים את המידע ומעבדים אותו, ניתנות להשגה גם ללא שימוש במידע אישי**. כך, למשל, ניתן לוודא שאדם לא ישתמש בכרטיס הנחה שאינו שלו גם ללא שמירת פרטיו המזוהים, ולא כל שכן ללא מעקב אחר שיגרת נסיעותיו; לצורך זה די בביקורת, שתוודא את זהותו של אדם הנושא כרטיס הנחה האישי.

15. **מעבר לכך, חלק מהמטרות של משרד התחבורה אינן מהוות "תכלית ראויה" לאיסוף מידע אישי**. כך, למשל, בקרה על מערך ההיסעים ומטרות תכנוניות אינן מצדיקות העברת מידע אישי, גם לא מידע "בלתי מזוהה" כביכול, והפיכת נוסעים בשר ודם לאמצעי; לבטח שהן אינן מצדיקות את הקשיים המכוונים, שמוערמים בפני אדם שמבקש לרכוש כרטיס מזוהה.

### הצעת החוק מפקירה את פרטיות הנוסעים

16. דומה שגם משרד התחבורה מודע לפגיעה שנגרמת לפרטיות הנוסעים כתוצאה מהשימוש בכרטיס ובשל כך הושם דגש בדברי ההסבר להצעת החוק על "ההגנה הנדרשת על פרטיות המידע המזוהה ובאופן שלא ייאסף, יישמר או ייסר מידע מזוהה אלא ככל שהדבר נדרש לצורך הכרטיס החכם ובמידה הנדרשת לכך".<sup>4</sup>

17. אין לנו אלא להסכים עם משרד התחבורה: במצב הקיים נפגעת פרטיות הנוסעים מעל ומעבר לנדרש לשם השגת תכליות לגיטימיות של מערך הסעה ציבורי. חשיפת הנוסעים לפגיעה בפרטיות שאיננה כדן, חושפת במקביל את משרד התחבורה ואת המפעילים לתביעות משפטיות.

18. בנוסף רשאי רשם מאגרי המידע, ואף חייב, לנהל פיקוח על מאגרי המידע ועל מערך הכרטיסים החכמים, ולהטיל סנקציות מנהלתיות מסוגים שונים על גורם שמפר את דיני הגנת הפרטיות. סמכותו זו של הרשם היא גם חובתו, ואין להוציא מכלל אפשרות שיהיה עליו להשיב לעתירות שיוגשו נגדו אם לא ימלא אחר חובה זו.

19. עתה מבקשים יוזמי הצעת החוק מהכנסת להסמיך את שר התחבורה להתקין תקנות בהתאם לאיזון הראוי בענינו בין פרטיות הנוסעים לבין הצרכים של המשרד ושל המפעילים.

20. אמנם, בהתאם להצעה, השר אמור "להתייעץ" עם רשם מאגרי המידע בטרם יתקין תקנות הנוגעות ל"מידע מזוהה".<sup>5</sup> ברם הסדר זה אינו מספק, שכן הוא מותיר בידו של השר את ההכרעה לגבי האיזון בין הזכות לפרטיות לבין צרכים ואינטרסים של משרד התחבורה ושל המפעילים.

21. חמור מכך, הכנסת מתבקשת להתיר לשר להסמיך את המפקח על התעבורה לקבוע הסדרים הפוגעים בזכות לפרטיות;<sup>6</sup> לצורך קביעת הסדרים פוגעניים כאמור, לא יחויב המפקח אפילו ב"מחווה" הסמלי בדמות "התייעצות" עם רשם מאגרי המידע.

### המנהל הציבורי מעמיד את הכנסת בפני מעשה עשוי ופוגע בריבונותה

22. הלכה למעשה מתבקשת הכנסת לתת גושפנקא חוקית לפגיעות מרחיקות לכת בזכויות יסוד, שנגרמות מזה תקופה ארוכה במערך התחבורה הציבורית. העובדות נקבעו בשטח והכנסת מתבקשת לברך על המוגמר.

23. אין זו הפעם הראשונה שהמנהל הציבורי מקדם פרויקטים של טכנולוגיות מידע על מנת לקבוע "עובדות בשטח" ורק לאחר מכן כופה על הכנסת הר כגיגית הסדרים שיאשרו אותן בדיעבד. משרד התחבורה הקים לפני שנים אחדות מאגר תמונות ביומטריות, חרף אזהרות היועץ המשפטי לממשלה, שלפיהן מדובר בפגיעה בפרטיות שיש לעגנה בחקיקה. הצעת חוק שהוגשה כדי לאשר את הפגיעה בדיעבד עדיין תלויה ועומדת. הרשות הארצית למדידה והערכה במשרד החינוך, אוספת מידע אישי רגיש מתלמידים שלא כדן, למרות שתזכיר החוק שמעגן את הפגיעה בפרטיות עדיין לא אושר אפילו בממשלה; משרד הבריאות בונה תשתיות ל"רשומה רפואית לאומית" – מערכת מידע שמנגישה מידע רפואי של כל תושבי ישראל למסופי מחשב הפזורים בכל הארץ – לאחר שנואש מניסיונותיו לכפות על היועץ המשפטי לממשלה את נוסח החוק שאמור היה לעגן זאת.

<sup>4</sup> דברי ההסבר להצעת החוק, עמ' 213.

<sup>5</sup> סעיף 71 (ב) לפקודה בהתאם לנוסח המוצע.

<sup>6</sup> ראו למשל סעיף 71 (א4) (ה) לפקודה, בהתאם לנוסח המוצע.

24. אל הכנסת יגיעו הפקידים רק לאחר שנקבעות העובדות בשטח, ומושקעים מליוני שקלים בטכנולוגיות המעוצבות בהתאם לעקרונות של surveillance by design (להבדיל מעקרונות של privacy by design). או אז ישמעו חברי הכנסת נאומים "מקצועיים" שיסבירו להם מדוע אין מנוס משימוש בטכנולוגיה שנקבעה על ידי מומחים. אלא שגם "הטכנולוגיה מעוצבת לפי האינטרסים של... אוספי המידע, ולא של הלקוחות, מושאי המידע". כך כותב פרופ' מיכאל בירנהק ומסביר: הטכנולוגיה "מגלמת ערכים חברתיים ואף ערכי מוסר. יש טכנולוגיות שמאיימות על פרטיותנו ויש כאלה שמגנות עליה. הטכנולוגיה, באופן כוללני אינה בהכרח 'רעה' לפרטיות או 'טובה' לפרטיות. היא עשויה להיות כזו או כזו. הערכים הוטמעו בתוך הטכנולוגיה על ידי מפתחיהן, בין בכוונת מכוון ובין במקרה...".<sup>7</sup>

25. **באמצעות עיצוב טכנולוגיה עוכרת פרטיות וקביעת עובדות בשטח מצליח המנהל הציבורי לרוקן מתוכן את עקרון ריבונות הכנסת.** כמו שעשינו בפניותינו לכנסת בעניין המאגר הביומטרי, אנו מביעים דאגה מהאופן שבו מקודמים פרויקטים טכנולוגיים, שיש להם השלכות הרות גורל על זכויות האדם ועל הדמוקרטיה. פרויקטים אלה מגובשים ומעוצבים בתוך המנהל הציבורי הרחק מעין הציבור. הם מגיעים אל הכנסת רק לאחר שנקבעת המסגרת הקונצפטואלית שלהם, הושקעו משאבים רבים, לעיתים אפילו לאחר שהוקמו תשתיות לצורך "פיילוטים" שיצרו "עובדות בשטח". כך יוצא שהדיון החוקתי והערכי שמקיימת הכנסת, נערך בצילו של "מעשה עשוי" כמעט. המסגרת הקונצפטואלית, המבנה הטכנולוגי, ותשתיות הפיילוטים – כל אלה אינם "ניטרליים" והם משקפים ערכים ואיזונים חוקתיים, שנקבעו בתוך המנהל הציבורי אך ללא מעורבות של הציבור ונבחריו.

26. לא יעלה על הדעת שאנשי המנהל יגבשו **במשך שנים, במחשכים וללא שיתוף הציבור, מיזמים טכנולוגיים יומרניים והרי סכנות, ורק אז, מלווים בסוללה של יועצים ומומחים, יעוטו על הכנסת ויאצו בה לאשר להם בחקיקה חפוזה לעשות כרצונם.** אכן, תפקידם של פקידי הרשות המבצעת הוא לנהל וליישם מדיניות ציבורית ואך טבעי הוא שלצורך כך הם ישאפו להרבות משאבי מידע וכוח. הכנסת לעומת זאת, תפקידה להגן על האזרחים ועל הדמוקרטיה מפני אותה שאיפה זו לעוצמה ולשמור על זכויות האדם.

27. לאופן שבו תנהג הכנסת בהצעת החוק שבנדון יהיו, **השלכות מרחיקות לכת גם על יחסיה העתידיים עם הרשות המבצעת** בכל הנוגע ליוזמות דומות שנקמות במנהל הציבורי.

אם הכנסת תאשר את הצעת החוק או הסדר דומה, שיעוצב בהתאם למצב הקיים, יהיה בכך משום עידוד ותמריץ לרשות המבצעת להמשיך ולהעמיד את הכנסת בפני עובדות מוגמרות.

לעומת זאת, אם תגבשו חקיקה מאוזנת, שתאלץ את משרד התחבורה ואת המפעילים לשנות את הפרקטיקה שהנהיגו, תגינו בכך לא רק על הזכות לפרטיות אלא גם על ריבונות הכנסת.

#### התייחסות להסדר המוצע

28. אנו מבקשים שתדחו את הסדר המוצע. דווקא בעניין שלפנינו, כאשר מדובר בפגיעה בפרטיות של ציבור גדול של צרכנים, שמתקשים להגן על זכותם לפרטיות, ראוי ליצור הסדרים מפורטים, שיגבילו בצורה מפורשת וברורה את הפגיעות בפרטיות הצרכנים, ויצמצמו אותן למינימום ההכרחי.

29. בהתאם לזאת נבקשכם לקבוע בחוק הגבלות על כל היבט תפעולי של מערך הנסיעה בתחבורה הציבורית, שיש לו השלכה על הזכות לפרטיות. הסדרים פרטניים יותר שאפשר להותירן לתקנות

<sup>7</sup> מיכאל בירנהק מרחב פרטי – הזכות לפרטיות בין משפט לטכנולוגיה (נבו, התשע"א) עמ' 261.

ובלבד שתקנות אלו יהיו טעונות אישור ועדת הכלכלה. אישור זה יינתן רק לאחר שהוועדה תקבל מרשם מאגרי המידע, מבעוד מועד ובכתב, את התייחסותו המפורטת לנוסח התקנות המוצע, ותוסיף ותקבל ממנו הסברים בעל פה ככל שיידרש; לחלופין בלבד, מוצע שתוקפן של תקנות יותנה באישור (בשונה מ"התייעצות" – כפי שכתוב בהצעות החוק) עם רשם מאגרי המידע ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

30. האמור לעיל מתייחס לכל הסדר שנוגע "להגנת הפרטיות" ולא רק להסדרים הנוגעים ל"מידע מזוהה". טכנולוגיות מידע קיימות מאפשרות לא אחת לעבד מידע "בלתי מזוהה" כביכול, ולחבר מחדש בינו לבין מושאי המידע. בנוסף יש לתקן את ההגדרה הרשלנית והמצמצמת ל"מידע מזוהה"<sup>8</sup>. כל מידע אישי הוא גם "מידע מזוהה" כל עוד קימת טכנולוגיה, שמאפשרת לחבר מחדש בינו לבין מושא המידע. ההגדרה שבחוק תחייב את מתקין התקנות לקבוע רף לאנונימיזציה של מידע, בהתאם לתקן שעליו ימליץ רשם מאגרי המידע.

### רשימה חלקית של היבטים שיש להסדיר

31. להלן רשימה חלקית של דוגמאות להיבטים שראוי לכלול בהסדרים הנורמטיביים - בחקיקה או בתקנות שיותקנו על פיה (כאמור, בכפוף לאישור הכנסת).

32. הגבלות על איסוף, אגירה ועיבוד של מידע אישי - פירוט סוגי המידע האישי שניתן לאסוף, לאגור ולעבד לצורך הנפקת הכרטיס ובעת השימוש בו – תוך התייחסות נפרדת לכל סוג מקרה לפי נסיבותיו; פירוט המידע שמותר לקדד בשבב שעל הכרטיס ופירוט הגורמים שיוכלו לגשת למידע זה – תוך הפרדה בין מקרה למקרה.

33. לשם הדוגמא נזכיר את התיקונים שהוכנסו בשנים האחרונות לחוק מרשם האוכלוסין, התשכ"ה-1965. החוק קובע אלו פרטי מידע מותר לרשום בשבב האלקטרוני שעל תעודת הזהות; הוספת נתונים אישיים לשבב שבתעודה תעשה אך ורק באמצעות תקנות שיחתמו **על ידי שר הפנים ושר המשפטים גם יחד, ויאשרו על ידי ועדת החוקה, חוק ומשפט של הכנסת** (ראו סעיף 25 לחוק). עוד קובע החוק, כי נתונים אישיים אינם ניתנים להעברה לגורמים פרטיים אלא בהתאם לקריטריונים ברורים, שהוגדרו בצורה מפורטת – חלקם בחוק (ראו סעיף 29 לחוק) וחלקם בתקנות, הטעונות **הסכמה של שר המשפטים ואישור של ועדת הפנים ואכ"ס של הכנסת**. המחוקק הוסיף וקבע, כי גוף פרטי שקיבל לידי מידע אישי ויעשה בו שימוש שלא למטרה החוקית שלשמה הוא נמסר – יישא באחריות פלילית ואזרחית (סעיף 29 לחוק).

34. עיצוב טכנולוגי מכוון פרטיות (privacy by design) - הטכנולוגיה של הכרטיס החכם עוצבה זה מכבר ואינה מכוונת להגן על הפרטיות. היא עושה שימוש מיותר במידע אישי במקרים רבים שבהם ניתן להימנע מכך. בנוסף מאפשרת המערכת לגורמים שונים לנצל למטרות נוספות ולעשות שימוש במידע פרטי בניגוד להסדרים הנורמטיביים שנקבעו ושייקבעו.

35. **אל לה לכנסת להניח למומחי הטכנולוגיה לקבוע את משטר הפרטיות הראוי**. מן הראוי לקבוע הוראות חוק שיטילו חובות לא רק על המשתמשים בטכנולוגיה אלא גם על אלה שמעצבים אותה או בוחרים בה. כך, למשל, יש להורות בחוק על שימוש בטכנולוגיה, שתציב חסמים פיסיים מפני שימוש חורג במידע אישי, ותמחק באופן אוטומטי מידע אישי אלא אם מתקיימות הנסיבות, שנקבעו בחוק או בתקנות, כתנאי לשמירתו. בנוסף יש לצוות בחוק, על שימוש פתרונית טכנולוגיים, שמאפשרים את ניהול מערך התחבורה הציבורית (התחשבות בין מפעילים, סובסידיות וכד') בלא שימוש במידע אישי.

<sup>8</sup> סעיף 71(א)(ד) לפקודה, בהתאם לנוסח הצ"ח - "מידע לגבי אדם הכולל פרטים מזהים לגביו".

36. **הסכמה לפגיעה בפרטיות** - המשתמשים בתחבורה ציבורית אינם נהנים מבחירה חופשית שעה שהם נדרשים "להסכים" לוותר על זכותם לפרטיות. יש לאסור בחוק על המפעילים להתנות מתן שירות, או לתת הנחות בתמורה ל"ויתור" או "הסכמה" לפגיעה בפרטיות, אלא אם מדובר בפגיעה מידתית והכרחית לצורך מתן השירות לנוסע.

37. בכפוף לכך, יש לקבוע בחוק, שכל הסכמה או "ויתור" כאמור, יהיו ניתנים לביטול ללא תנאי, ולחייב את המפעילים להזכיר לצרכן את זכות הביטול באופן תדיר.

38. **חובת שקיפות של המפעילים בכל הנוגע להגנת המידע האישי** – החקיקה המוצעת מעניקה למפעיל כוחות לקבל מידע אישי, לעבד אותו ולהשתמש בו. במקביל יש לחייבם בחוק לנהוג בשקיפות ולעדכן את הצרכנים, שרוכשים כרטיס חכם ומשתמשים בתחבורה ציבורית, כיצד מנוהל המידע האישי שלהם, ובין היתר: (1) מהי מדיניות הפרטיות של המפעילים, כפי שזו תוכתב להם בנספח לתקנות; (2) מי מאנשי המפעיל רשאי לגשת לכל סוג של מידע אישי, ולמי עובר מידע כאמור; (3) כל אירוע של דליפת מידע אישי או עיבוד מידע שלא כדין; (4) זכותו של הנוסע לחזור בו מכל הסכמה שנתן לעיבוד מידע אישי, מעבר להכרחי לצורך השגת תכלית החקיקה; (5) זכותו של נוסע לרכוש כרטיס בלתי מזוהה ללא תשלום נוסף; (6) האופן והמועד שבו יוכל לממש את זכות העיון במידע האישי שלו המצוי במאגרי המפעיל.

39. **סעדים בשל פגיעות בפרטיות** - פעמים רבות פגיעה בודדת בפרטיות גורמת נזק קטן יחסית, ולאזרח מן השורה קשה לתבוע את הפיצוי שמגיע לו בשל נזק זה. בהיבט המצרפי מצטברות הפגיעות הבודדות לפגיעה קשה ובלתי נסבלת בזכות היסוד, ולעיתים אף לפגיעה באינטרסים ציבוריים חשובים. על מנת לרפא את כשל השוק האמור יש לצייד את הצרכנים בזכות לתובענה ייצוגית. זהו כלי אכיפה ראשון במעלה, במיוחד אם נזכור שידיהם של מפקחים ורגולטורים מלאות עבודה, ובדרך כלל אין הם מצליחים לאתר ולטפל אלא בהפרות בוטות וחמורות במיוחד של הזכות לפרטיות.

40. בנוסף, בדומה להסדר שנקבע בחוק מרשם האוכלוסין (ר' פסקה 33 לעיל), יש לקבוע סנקציות פליליות ואזרחיות על כל גורם שיפר את הוראות החוק והתקנות ויעשה שימוש חורג כלשהו במידע אישי ו/או יפגע באורח בלתי מידתי בזכות לפרטיות.

41. **אין לבטל את זכויות שיש לנוסע לפי חוק כרטיסי חיוב** – הכרטיס החכם במהותו ועל פי הגדרתו הוא "כרטיס חיוב" ועל כן יש לנוסעים המחזיקים בו זכויות מתוקף חוק כרטיסי חיוב, התשמ"ו-1986. אלא שהצעת החוק מבקשת לבטל זכויות אלה.<sup>9</sup> מדברי ההסבר להוראה זו לא ברור מדוע סבורים יוזמי החוק, שיש לשלול מהנוסעים האוחזים בכרטיס נסיעה את זכויותיהם לפי חוק כרטיסי חיוב.

<sup>9</sup> הצעה לנוסח של סעיף 71(ג) לפקודה.