

האגודה לזכויות האזרח בישראל
جمعية حقوق المواطن في اسرائيل
The Association for Civil Rights in Israel



2013 17 בנובמבר

לכבוד
גב' אורית קורן
המשנה ליועץ המשפטי לממשלה (חקיקה)
משרד המשפטים
שלום רב,
לכבוד
חוה ראובני, עו"ד
סגנית בכירה ליועצת המשפטית
משרד התחבורה

הנדון: הצעת חוק להסדרת השימוש בכרטיס חכם בתחבורה הציבורית

1. לאחרונה התפרסמה טיוטת הצעת חוק, שתעגן בחקיקה את השימוש בכרטיס חכם בתחבורה הציבורית ותצמצם את הפגיעה, שנגרמת בשנים האחרונות - בחוסר סמכות ובניגוד לדין - לזכות היסוד לפרטיות: יותר ממיליון נוסעים נאלצו "להסכים" לשימוש בכרטיס חכם מזוהה שבאמצעותו נאספים במאגרי פרטיהם האישיים ותיעוד של מעקב אחר תנועותיהם.
2. ההסדר החדש הוא פרי של אילוצים, שאינם הכרח המציאות ושניתן להסירם על ידי שינוי הארכיטקטורה של המערכת הטכנולוגית. הציבור ונבחרי זכאים לקבל הסברים מפורטים על כל השיקולים שעומדים מאחורי ההסדרים המוצעים, ובפרט ההוראה, שמסמיכה את שר התחבורה ואת המפקח על התעבורה לקבוע בחקיקת משנה רשימה נכבדה של הסדרים. על משרד התחבורה לקיים את ההבטחה שנתן לכנסת לפני שלוש שנים, ושלפיה הוא עומד להשלים גם את מלאכת ניסוח התקנות, על מנת שאלו יוגשו לכנסת ביחד עם הצעת החוק.
3. יש להתנות באישור ועדת הכלכלה של הכנסת את כל התקנות וההנחיות שיש להן השלכה על הגנת הפרטיות.
4. החידוש המרכזי בהצעת החוק הוא הנפקת "כרטיס חכם לשימוש אישי" (כונה בדיונים בכנסת "אנונימי מזוהה" או "חצי אנונימי"), שיאפשר למחזיק בו ליהנות מכל הסדרי הנסיעה וההנחות מבלי שיהיה עליו "להסכים" לפגיעה בפרטיותו. דה עקא, שהצעת החוק דוחה בשנתיים וחצי את החובה להנפיק כרטיס חכם אישי, ומסמיכה את שר התחבורה להשהות עוד יותר את הנפקתו לזכאי הנחות אישיות (קשישים, מקבלי גמלה וכד').
משרד התחבורה הבטיח כבר לפני שנתיים להנפיק כרטיס חכם אישי ("חצי אנונימי"), ועליו לעשות זאת לאלתר מבלי להתין לסיום הליכי החקיקה.
בחוק החדש יש לקבוע הוראת מעבר, שתחייב את המשרד ואת המפעילים לפנות לכל הנוסעים שנאנסו "לבחור" בכרטיס מזוהה, ולהנפיק להם ללא תמורה כרטיס אישי.

5. בהתאם להצעת החוק, אימות זכאות להנחה אישית תעשה בתקשורת מקוונת - ממרכזי השירות אל מאגרי מידע ציבוריים. הסדר זה מציב סכנות חמורות לזליגת מידע רגיש ויש להימנע ממנו. דברים אלה מקבלים משנה תוקף, לנוכח זאת שהחוק מתיר למשרד התחבורה למסור את הפעלת מרכזי השירות בידי זכיינים פרטיים.

בכל מקרה יש להגביל את הגישה למאגרי המידע ולקבוע הסדר שאילתות בדומה לזה שקבוע בחוק לגבי מרשם האוכלוסין. בניגוד למוצע, יש לקבוע שרשימת מאגרי המידע, שיוגשו למרכזי השירות, לא תקבע על ידי המפקח על התעבורה, אלא תיכלל בתוספת לחוק.

6. נוסח טופסי ההסבר ההסכמה, שיוגשו לחתימת הנוסעים, הוא קריטי לשמירת זכויותיהם. על כן, מן הראוי שטפסים אלה ינוסחו בידי רשם מאגרי המידע - הגורם המקצועי המתמחה בהתמודדות עם הסוגיה המורכבת של "הסכמה מדעת", ויכללו בתקנות, שתוקפן יותנה באישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

7. יש לקבוע בחוק תנאי כשירות לגורמים פרטיים, שיבקשו לשמש כמרכזי שירות או כמנפיקים, כמו גם סנקציות מנהליות ועונשיות שיוטלו על גורמים אלה, במקרה שיפרו את הוראות החוק בכל הנוגע להגנת הפרטיות.

מצ"ב סקירה והערות מפורטות.

בכבוד רב ובברכה,

אבנר פינצ'וק, עו"ד

העתיקים

חה"כ יריב לוי, הכנסת.

חה"כ אבישי ברוורמן, יו"ר ועדת הכלכלה, הכנסת (פרוטוקולים מ-21.2.2011, 9.1.2012, 21.2.2012 ו-20.3.2012).

חה"כ עדי קול, יו"ר הוועדה לפניות הציבור, הכנסת (פרוטוקולים מ-17.1.2012, 28.2.2012).

חה"כ ישראל אייכלר (הצ"ח לתיקון פקודת התעבורה (מרכז שירות ארצי לעניין כרטיס רב-קו), התשע"ג-2013 (פ/19/1668).

עו"ד אתי בנדלר, יועצת משפטית, ועדת הכלכלה, הכנסת.

עוה"ד עמית אשכנזי וניר גרסון, הרשות למשפט ולטכנולוגיה, משרד המשפטים.

עוה"ד עדנה הראל וליאת בן מאיר שלום, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים.

מבוא: הכנסת מתבקשת לתת גושפנקא לפגיעה מכוונת ובלתי חוקית בפרטיים

1. לאחרונה התפרסמה טיוטת הצעת חוק¹, שתעגן בחקיקה את השימוש בכרטיס חכם בתחבורה הציבורית ותצמצם את הפגיעה שנגרמת בשנים האחרונות לפרטיים של יותר ממיליון נוסעים.
2. **מאז שנת 2007 נקבעות "עובדות בשטח"**: הוקמה מערכת טכנולוגית לניהול ההסדרים החדשים בתחבורה הציבורית, נחתמו חוזים ובהם הנחיות והרשאות למפעילים (נותני השירות) לאסוף מידע אישי ולעבד אותו, הונפקו כרטיסים "חכמים" שמאפשרים ואף משמשים בפועל לקיום מעקב רצוף אחר תנועות הנוסעים.² בזה אחר זה ביטלו המפעילים את כרטיסי הנייר, שהקנו הנחות, והחלו להנפיק במקומם **כרטיס חכם מזהה**, **שהשימוש בו מותנה ב"הסכמה" לזיכרון גורף על הפרטיים**. נוסע שרוצה להשתמש בכרטיס חכם אנונימי (שאינו מזינים בו פרטים מזהים), אנוס לוותר על הסדרי ההנחה שמגיעים לו.³ נוסף על אמצעי שכנוע זה, ובשל תמריצים של משרד התחבורה, הערימו המפעילים קשיים בפני מי שביקש לקבל כרטיס אנונימי.⁴
3. רק אז פנה משרד התחבורה לקדם הצעת חוק, שתסמיך אותו לבצע את כל המהלכים שביצע בחוסר סמכות ובניגוד לדין. בסוף שנת 2010 הוגשה לכנסת הצעת חוק "רזה"⁵, שלפיה יוסמך שר התחבורה להתקין תקנות כראות עיניו ולפגוע בפרטיים הנוסעים כפי שימצא לנכון. **הכנסת התבקשה לתת הכשר חוקי למעשה עשוי** - לפגיעות מרחיקות לכת בזכויות יסוד, שנגרמות בפועל במערך התחבורה הציבורית ביוזמת משרד התחבורה או בברכתו.⁶
4. בדיון, שהתקיים בראשית שנת 2011 בוועדה משותפת לוועדת הכנסת ולועדת הכלכלה של הכנסת (להלן: "הוועדה המשותפת"), הביעו חברי הכנסת מורת רוח מהצעת החוק,

¹ הצעת חוק להסדרת השימוש בכרטיס חכם בתחבורה הציבורית, התשע"ג-2013.

² על פי פרסום של הרשות למשפט ולטכנולוגיה "לפי ההסכם בין משרד התחבורה למפעילים, "כאשר נוסע מבקש כי יונפק לו כרטיס חכם הכולל הנחות ייעודיות לקבוצת אוכלוסייה מסוימת, מפעילי הכרטיס החכם אוספים את הנתונים הבאים... תמונה צבעונית, מספר תעודת זהות, שם משפחה, שם פרטי וסוג זכאות... תאריך לידה, כתובת למשלוח דואר, מספר טלפון נייד, מספר טלפון בבית, כתובת דואר אלקטרוני, שם חברה, מספר עובד... מידע אודות אוכלוסיות ייעודיות... נתונים כגון חייל, סטודנט, נכה, חירש, עיוור, ילד, קטין, זכאי ביטוח לאומי ועוד... המפעילים השונים אוספים לעיתים גם נתונים נוספים... בנוסף נאספים במסגרת הפעלת המערכת נתוני שימוש בכרטיס כגון מספר הקו, מספר כלי התחבורה בו בוצעה הנסיעה, תחנת העלייה על כלי התחבורה, תאריך ושעת העלייה. המידע הנאסף במסגרת הפעלת כרטיס חכם נשמר במספר מקומות." **להנחית רשם מאגרי המידע 1-2012**: "תחולת הוראות חוק הגנת הפרטיות על מאגרי מידע של מפעילי כרטיס חכם בתחבורה ציבורית", 27.2.2012.

³ ר' למשל דבריו של **ה"כ ישראל אייכלר**: זו שאלה אם אנחנו רוצים להיות כמו ברית-המועצות בימים ההם או לא... כשאזרח קונה כרטיס, לא צריך להיות עליו שום פרט. כרטיס אנונימי. אני מצטרף לבקשת חבריי – אורי מקלב, שכבר דיבר על זה לפני כשנה, ודוד אזולאי, יושב-ראש הוועדה – שהכרטיס האנונימי יכלול את כל ההנחות של הכרטיס הרגיל, החשוף. לא צריך להעניש את האזרח על זה שהוא לא רוצה שידעו מי הוא ומהו." (הוועדה המיוחדת לפניות הציבור וועדת המשנה של ועדת הכלכלה **פרוטוקול מיום 17.1.2012**, ע' 3); ר' עוד: המועצה הישראלית לצרכנות בוועדה לפניות הציבור בכנסת: יש להפסיק את האפליה בין כרטיסי הרב קו בתחבורה הציבורית, **אתר המועצה לצרכנות** 18.1.2012.

⁴ הוועדה המשותפת, **פרוטוקול 9.1.2012**, עמ' 31.

⁵ הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100) (רישיון מפעיל וכרטיס חכם), התשע"א-2010 (הצ"ח ממשלה 541, מיום 18.10.2010) ע' 202.

⁶ ר' **מכתבו לוועדת הכלכלה מיום 8.1.2012** (pdf).

ומהפגיעה בפרטיות הנוסעים המתרחשת כבר הלכה למעשה.⁷ נציג משרד התחבורה הסביר בתגובה, כי רק "לא מזמן" גילה שאפשר לעצב מערכת טכנולוגית בדרך של privacy by design, וכי "מאז שנודעה לנו המתודולוגיה של העבודה אנחנו מנסים ללכת בדרך, כולל לברר בעולם איך מתמודדים עם העניין הזה. נכנסנו ל-mode עבודה מאוד צמוד והדוק ברמה הפרטנית מול החברים במשרד המשפטים..."⁸

5. הבטחות לחוד ומעשים לחוד: משרד התחבורה נותר בשלו, ודחה את כל ההסדרים שגובשו במשרד המשפטים במטרה לצמצם את הפגיעה בפרטיות. תחת זאת המשיך המשרד לפעול במרץ כדי להרחיב את השימוש בכרטיס החכם, בתקווה שמשרד המשפטים והכנסת יאלצו ליישר קו בהתאם למציאות המתהווה.⁹ כפי שניסחה זאת היועצת המשפטית של וועדת הכלכלה, עו"ד אתי בנדלר: "השאלה הייתה כמה סוסים ברחו כבר מהאורווה. נדמה לי שהאורווה ריקה לחלוטין כבר. זאת אומרת, הכנסת תגיד את מה שהיא רוצה להגיד. אבל, אתם הצבתם עובדות."¹⁰

6. פריצת דרך הושגה רק בשל עמידתו האיתנה של יו"ר הוועדה המשותפת, חה"כ יריב לוי. בדיונים שהתקיימו בראשית שנת 2012 הודיעה הוועדה למשרד התחבורה, כי הצעת החוק לא תעבור, והורתה לה לגבש הצעת חוק חדשה, שהסדריה יגבילו למינימום ההכרחי את הפגיעה בפרטיות הנוסעים, ולא יוכפפו למציאות שכבר נוצרה.¹¹ רק בעקבות הדברים הללו נאלץ משרד התחבורה להיכנס ל"משא ומתן" עם נציגות היועץ המשפטי לממשלה ועם הרשות למשפט ולטכנולוגיה (רמו"ט) כדי לגבש הסדר חדש, שמוצא את ביטוי בטיטות הצעת החוק החדשה. כפי שנראה להלן, הצעה זו, חרף ההתקדמות הניכרת שיש בה, עדיין אין בה די. אך עוד בטרם נפנה לבחינת ההסדרים המוצעים שומה עלינו להוסיף ולציין מספר עובדות על המצב "בשטח".

7. בדיונים בכנסת הבטיחו נציגי המשרד לפעול במהירות להנפקת כרטיס חכם, שאינו מאפשר לעקוב אחר הנוסעים (וכונה בדיונים כרטיס "אנונימי מזוהה" או "חצי אנונימי"),¹² ועדיין

⁷ הוועדה המשותפת, פרוטוקול מיום 2011.21.2.

⁸ מר שלמה כץ, מנהל אגף בקרה ופרוייקטים משרד התחבורה (הוועדה המשותפת, פרוטוקול מיום 2011.21.2, עמ' 14).
⁹ ואכן, היועץ המשפטי של רמו"ט עו"ד עמית אשכנזי, הסביר לחברי הכנסת, שהרשות מתקשה לנקוט בצעדי אכיפה בעניין לנוכח המציאות שיצר משרד התחבורה: "העובדה שאנחנו גם גוף ממשלתי שלא רוצה לשפוך את התינוק עם המים, אנחנו עוד לא עושים את הצעדים הדרסטיים שאפשר היה לחשוב עליהם, כי אנחנו באמת חושבים שזה לא יועיל לצרכן בסוף. האם נעשה עכשיו Recall למיליון כרטיסים? ומתוך הדבר הזה אנחנו נוהגים עד היום באיפוק. אני מקווה שהדיון הזה יקדם את הדברים באופן כזה שנוכל לתת תשובה לצרכנים ששואלים אותנו שאלות קשות" (הוועדה המשותפת, פרוטוקול 9.1.2012, עמוד 28).

¹⁰ היועצת המשפטית של ועדת הכלכלה, עו"ד אתי בנדלר: "כשראיתי לראשונה את הצעת החוק הזאת הבנתי מייד שהיא מאוד בעייתית בהיבט הזה של הגנת הפרטיות... זימנתי ישיבה אצלי לפני למעלה מחצי שנה... התחייבתם להגיע להצעות ופתרונות תוך פרק זמן נתון... אני לא רוצה לומר כמה תזכורות שלחתי, וכמה פעמים ביקשתי לדעת איפה עומדים הדברים, האם כבר גיבשתם איזושהי הצעת נוסח כדי שנוכל לשבת עליה ביחד. אני מבינה שעד היום הממשלה לא הגיעה לאיזושהי הסכמה בנושאים האלה, מה צריך להיות האופי של החקיקה בנושא הזה. אבל, כפי שהיו באחד מחילופי המיילים ביני ובין גברת ראובני, השאלה הייתה כמה סוסים ברחו כבר מהאורווה. נדמה לי שהאורווה ריקה לחלוטין כבר. זאת אומרת, הכנסת תגיד את מה שהיא רוצה להגיד. אבל, אתם הצבתם עובדות." (הוועדה המשותפת, פרוטוקול 9.1.2012, עמוד 22).

¹¹ הוועדה המשותפת, פרוטוקול דיון מיום 9.1.12 בעמוד 32.

¹² יום עיון של משרד התחבורה והרשות למשפט ולטכנולוגיה 9.7.2012; עו"ד חוה ראובני: "מתוך הבנה שהיעדר חלופה אמיתית בעלת תוכן ובעלת משמעות של כרטיס אנונימי זה דבר לא ראוי, ובחודשים האחרונים אנחנו עובדים

מאפשר להם ליהנות מהסדרי ההנחה הקיימים, כמו למשל, הנחה הניתנת למי שרוכש כרטיס תקופתי - "חופשי חודשי" או "חופשי שבועי". הבטחה דומה ניתנה ביום עיון שקיימו משרד התחבורה ורמו"ט בקיץ 2012.¹³ אבל גם היום, ולפי הצעת החוק שבנדון – גם בשנים הקרובות, עדיין אין בנמצא כרטיס "חצי אנונימי" ואין לנוסעים ברירה אלא "להסכים" לחזירה הבוטה לפרטיותם ולמעקב אחר תנועותיהם.

8. כך למשל, לאחרונה ביטלה רכבת ישראל את השימוש בכרטיסי הנחה תקופתיים וחייבה את ציבור הנוסעים שחפץ להמשיך ולזכות בהנחה המגיעה לו, להשתמש בכרטיס חכם מזוהה, ו"להסכים" למעקב אחר תנועותיהם. לנוסע שפנה בתלונה למשרד התחבורה נאמר, ש"כרטיסי רב קו מזוהים רק על פניהם, כך שפרטי מחזיקיהם אינם נשמרים במאגר המידע של המנפיקים, אינם קיימים עדיין... כיום כבר יש החלטה שיהיה כרטיס כזה, אך עד שיושלם תהליך עיצובו המשפטי הוא לא מיושם".¹⁴

9. חשוב לציין, שכרטיס חכם "חופשי חדשי" מקנה הנחה של יותר מ-40%¹⁵ באופן זה מצליחים משרד התחבורה והמפעילים "לשכנע" את הנוסעים, שנזקקים לתחבורה ציבורית באופן יומיומי, לחתום על מסמך "הסכמה" למעקב המתמיד אחר נסיעותיהם ולפגיעה בפרטיותם.

10. מצוקה דומה היא מנת חלקם של נוסעים שזכאים להנחות בשל נסיבות אישיות, כמו למשל קשישים וזכאי קצבת נכות של הביטוח הלאומי. גם נוסעים אלה נאלצים לבחור בין פרטיות לבין הנחה.

11. כאילו לא די בכך, לאחרונה הסתבר שהפגיעה בפרטיות הנוסעים אינה מתמצה במישור יחסייהם עם המפעילים ועם המדינה, ושהכרטיס החכם שהונפק ליותר ממיליון נוסעים זמין לפריצה קלה בידי זרים, שיכולים לשלוף את כל המידע האישי שמוזן עליהם.¹⁶

על כרטיס שהוא באמצע, שיש לו שמות שונים ומגוונים – עוד לא הצלחנו למצוא לו שם, "אנונימי מזוהה" – שזה נשמע כמו סתירה פנימית, אבל כרטיס שיהיה מזוהה על פניו, אבל שלא יהיה כנגדו מידע במאגר מידע. (הוועדה המשותפת, **פרוטוקול דיון מיום 21.2.12**, עמ' 9); **יהודה אלבז, מנהל אגף תחבורה ציבורית, משרד התחבורה**: "על מנת להימנע מפגיעה, אנחנו רוצים לייצר כרטיסים שהם חצי אנונימיים, שיפתרו חלק גדול מהבעיות." (ישיבה משותפת של הוועדה המיוחדת לפניית הציבור ושל ועדת המשנה של ועדת הכלכלה **פרוטוקול מיום 17.1.2012**, עמ' 35); בוועדה המשותפת הוסבר ליו"ר, כי כרטיס חכם חצי אנונימי אינו דורש הערכות טכנולוגיות גדולה מדי, ו" אין בעיה טכנית לעשות אותו מיידיה". (**פרוטוקול דיון מיום 20.3.2012**, עמוד 17).

¹³ **יום עיון של משרד התחבורה והרשות למשפט ולטכנולוגיה.**

¹⁴ מענה של עו"ד חוה ראובני, סגנית בכירה ליועמ"ש משרד התחבורה מיום 28.7.2013 ומיום 29.7.2013; תשובה זו היא תמוחה, בשים לב לכך שגם לכרטיס החכם המזוהה אין עדיין "עיצוב המשפטי", וליתר דיוק **בסיס חוקי**. ככל שחסר "עיצוב" לכרטיס החצי אנונימי, הרי זה דווקא עיצוב טכנולוגי, וגם עניין זה אמור היה להיפטר זה מכבר, בשים לב לכך שמשרד התחבורה "גילה" כבר לפני שלוש שנים את האפשרות לעצב טכנולוגיה לפי עקרונות של privacy by design (ר' פסי 4 לעיל).

¹⁵ הודעה לעיתונות של משרד התחבורה: " לראשונה בתחבורה הציבורית. מהחודש הבא: "כרטיס מנוי גמיש חדש" ברכבת המותאם לצרכיו האישיים של הנוסע" אתר משרד התחבורה 3.11.2013; " כרטיסי מנוי תקופתיים "חופשי חודשי", מגלמים כיום הנחה של 42.5% וזאת, בעקבות החלטת השר כץ מלפני כשנתיים להרחיב את הסדר ההנחות לכל קווי הרכבת בארץ."

¹⁶ ר': עודד ירון "כך ניתן לחשוף את המידע האישי שלכם בכרטיסי הרב קו" **הארץ** 5.11.2013; יאיר מור "כרטיס הרב-קו מפקיר את המידע שלכם - ומשרד התחבורה יודע ושותק" **mako** 5.11.2013; "כרטיס הרב-קו: פרצת אבטחה מובנית, או שסתם אני דואג?" **usabilitytalking** (בלוג) 4.11.2013

12. על רקע הדברים שלעיל ברי שכיום מפריס משרד התחבורה והמפעילים באופן שיטתי וחמור את פרטיות הנוסעים. פגיעה זו נעשית שלא כדין, כיוון שהיא אינה עומדת בתנאי חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו: **היא אינה מיידתית ואינה מעוגנת בדבר חקיקה של הכנסת.**
13. אכן, בדיון בכנסת סבר מר שלמה כץ ממשרד התחבורה, ש"יש לנו ביסוס חוקי לפעולות שאנחנו עושים... תקנות התעבורה דהיום מאפשרות למפקח על התעבורה לקבוע הסדרי כרטוס כאלה ואחרים". אבל סברה זו (שנסתרה על ידי יו"ר הוועדה המשותפת, ובהזדמנות אחרת על ידי מנהל אגף אחר במשרד¹⁷) היא מופרכת על פניה, **ולא תעמוד במקרה שהמשרד או המפעילים יידרשו להתגונן מפני עתירה או תביעה ייצוגית.**
14. **הסקירה שלעיל חיונית לבחינת ההסדרים** בהצעת החוק החדשה, ובמיוחד אלה שמותירים בידי משרד התחבורה סמכויות שיש להן השלכה על פרטיות הנוסעים. אך בטרם נפנה לבחינת ההסדרים המוצעים, אנו דורשים שגם עתה, ועוד קודם להליכי החקיקה, **תפעלו לשים קץ לפגיעה הלא חוקית בפרטיות הנוסעים.**

התייחסות להצעת החוק מצריכה הסברים נוספים וטיוטות של חקיקת המשנה

15. כהערה כללית נציין, כי התייחסות מלאה להסדרים המוצעים תוכל להינתן רק לאחר שיפורטו כל השיקולים שעומדים מאחוריהם. הניסיון שנצבר במהלך הדיונים בכנסת מלמד, שכאשר פורטו שיקולים מסוג זה, הסתבר שלא כולם מצדיקים את הויתור שנעשה במישור הגנת הפרטיות. אבל **מרבית הבחירות והפשרות שהובילו להסדרים המוצעים נותרו לוטות בערפל**.¹⁸
16. עניין זה מטריד במיוחד, לאחר שנציג רמו"ט, עו"ד עמית אשכנזי, הסביר בכנסת, שגיבוש ההסדר החקיקתי נעשה בכפוף ל"סט של אילוצים", שנובעים מ"הארכיטקטורה של הטכנולוגיה" שנבחרה על ידי משרד התחבורה.¹⁹ כלומר, **גם ההסדר החדש הוא פרי של אילוצים, שאינם הכרח המציאות** ושניתן להסירם על ידי שינוי הארכיטקטורה של המערכת הטכנולוגית. כפי שהבהירה היועצת המשפטית של ועדת הכלכלה, עו"ד אתי בנדלר: "מטבע הדברים מתקיים דיאלוג בין משרדי הממשלה שבסופו של דבר הנוסח המתקבל הוא פרי של

¹⁷ היו"ר יריב לוין: "אני רק רוצה שתסביר לי, באמת תסביר לי, איך אפשר להפעיל מערכת של כרטיס חכם עם מידע אישי על אנשים שמתעדת את הנסיעות שלהם – לאן הם נסעו, ומאיפה לאיפה, ומתי, ומי, ואיך – בלי שהדבר הזה מוסדר לא בחוק ולא בתקנות, בלי שלמישהו יש בקרה כלשהי על המידע שנמצא בידי אלה שמפעילים ומנהלים את המערכת הזאת." (הוועדה המשותפת, פרוטוקול הישיבת מיום 9.1.12 (עמוד 20); **יהודה אלבו, מנהל אגף תחבורה ציבורית, משרד התחבורה**: "יש חקיקה קיימת בנוגע להגנת פרטיות, בנוגע לניהול מאגרי מידע ולכרטיסים חכמים. אנחנו חושבים שהחקיקה לא מספיקה. אנחנו שותפים לחלק גדול מהחרדות. אנחנו רוצים להשלים את החקיקה בנושא הזה על מנת שנוכל לתת למפעילים הוראות איך צריך להתנהג." (ישיבה משותפת של הוועדה המיוחדת לפניית הציבור ושל ועדת המשנה של ועדת הכלכלה פרוטוקול מיום 17.1.2012, עמ' 34).

¹⁸ ר' מכתבו לוועדה המשותפת מיום 19.3.2012.

¹⁹ עמית אשכנזי: אני רוצה לחדד את זה בשני היבטים: היבט ראשון מדבר על הארכיטקטורה של הטכנולוגיה – איך משרד התחבורה תקנן את האופן שהכרטיסים החכמים מדברים עם האוטובוס ועם המסלקה כדי לבצע את הפונקציונליות הנדרשת. כאן נבחרה אופרציה טכנולוגית מסוימת שמייצרת לנו בנקודת הזמן הנוכחית סט של אילוצים. אם אנחנו לא רוצים לשנות עכשיו את הכרטיסים שבחוץ, אנחנו צריכים להתחיל כנקודת מוצא לדיון עם הארכיטקטורה הקיימת. אני אומר את זה כי אני יותר ממזדהה עם מה שאתה שואל, אבל אני גם מכיר את המציאות." (הוועדה המשותפת, פרוטוקול דיון מיום 21.2.12, עמ' 7-8).

פשרה בין הגופים הרלוונטיים, ולכן לנו חשוב לקבל הערות והצעות שלא דווקא תואמים את העמדה הסופית של הממשלה.²⁰

17. אותו הגיון חל גם על ההוראה, שמסמיכה את שר התחבורה ואת המפקח על התעבורה לקבוע בחקיקת משנה רשימה נכבדה של הסדרים²¹. חלק מהעניינים הללו ראוי להיות מוסדר בחקיקה ראשית או לכל הפחות - להיות מותנה באישור ועדת הכלכלה. אך מעבר לכך, ובמיוחד לאור המורכבות הגדולה, מן הראוי שהציבור ונבחריו יוכלו לקיים דיון בהצעה כאשר גם טיוטת התקנות מונחת בפניהם.

18. דומה שהצורך בטיטת התקנות לא יגרום לשיהוי נוסף בהליכי החקיקה: **כבר לפני כשלוש שנים** הודיעו נציגי משרד התחבורה לחברי כנסת, כי הם שוקדים על ניסוח התקנות "כבר זמן ארוך", וכי הם **"רוצים שבשלב הדיונים בחוק תדעו גם מה אנחנו מתכננים ברמת התקנות"** כדי "שיהיה יותר נוח להחליט מה מהם צריך להעביר לחקיקה, מה מהם צריך להשאיר בתקנות, ואיך עושים את כל התמונה כולה."²²

19. לנוכח זאת, אנו מצפים, שהצעת החוק תלווה בהסברים מפורטים יותר, ובטיטת התקנות, באופן שיאפשר לכנסת לקיים דיון מושכל ותכליתי.

צמצום הפגיעה בפרטיות הנוסעים נדחה למועד בלתי ידוע

20. ההסדר המרכזי שאמור לצמצם את הפגיעה בפרטיות הוא הנהגת "כרטיס חכם לשימוש אישי" – כרטיס "חצי אנונימי", שאותו הבטיח משרד התחבורה לפני שנתיים להנפיק בהקדם (ר' פס' 7 לעיל). "בכרטיס מסוג זה ניתן להזין קוד זכאות להנחות במחיר הנסיעה" (זכאות לקשישים, מקבלי גמלה ועוד) וניתן לטעון בו כל הסדר נסיעה המתאים לנתוני מחזיק הכרטיס. "היתרון היחיד, שעליו ייאלצו לוותר מחזיקי כרטיס מסוג זה, הוא היכולת לקבל שחזור יתרת הסדרי נסיעה שלא נוצלה בכרטיס שאבד או נגנב."²³

21. דה עקא, שבהתאם לסעיף 14 לחוק המוצע, כניסתו לתוקף של החוק – וממילא גם הנפקה של כרטיס "חצי אנונימי" – תדחה בשנתיים (1.7.2015), ושר התחבורה יוכל להאריך דחייה זו בשנה נוספת. אין פירוט של הטעמים לדחייה – לא בנוסח החוק ולא בדברי ההסבר.

22. זאת ועוד. גם לאחר כניסתו של החוק לתוקף (בהתאם לסעיף 14 כאמור), עדיין תמשך הפגיעה בפרטיותם של נוסעים הזכאים להנחות אישיות (קשישים, סטודנטים וגו'). סעיף 7(ב)

²⁰ עו"ד אתי בנדלר, הוועדה המשותפת, פרוטוקול מיום 21.2.2011 ע' 14.

²¹ ר' סעיף 11 להצעת החוק.

²² עו"ד חוה ראובני, מר שלמה כץ, פרוטוקול מיום 21.2.2011 ע' 15.

²³ סעיף 5 להצעת החוק ו"עיקר 3" בדברי ההסבר בטיטת תזכיר החוק.

מסמיך את השר להחליט אימתי ייכנס לתוקף ההסדר, שיאפשר לאותם "בעלי זכויות" לקבל כרטיס חכם לשימוש אישי.²⁴

23. במיוחד לנוכח אי החוקיות החמורה, שטמונה במצב הקיים, הכנסת והציבור זכאים לקבל הסברים מדוע הם נדרשים לתת לו גושפנקא חוקית למשך תקופה ארוכה ("חוקית" למראית עין, משום שהחקיקה יכולה לענות על דרישת הסמכות החוקית, כנדרש בחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו, אך אין בה כדי לעשות את הפגיעה למידתית יותר).

24. הסמכה גורפת של שר התחבורה ופקידיו - להשהות את תוקפם של ההסדרים, שיגנו על פרטיות הנוסעים - היא מסוכנת לאור התנהלותם. לנוכח זאת, גם בהמשך הדרך **אין להתנות את ההגנות על פרטיות הנוסעים ברצונם הטוב.**

25. יש להוסיף להצעת החוק ולפרט, באילו נסיבות יוכל שר התחבורה לדחות בצו את תחולת ההסדרים שבחוק, ולהתנות את הצו באישור וועדת הכלכלה של הכנסת.

26. יש להשמיט מסעיף 7 את סמכותו של שר התחבורה להחליט אימתי, אם בכלל, יוכלו בעלי זכויות לקבל כרטיס אישי שאינו מאפשר מעקב. לחלופין, ובכפוף להסברים שיינתנו לכנסת, יש לקבוע בחוק מועד, שלאחריו יקבלו בעלי זכויות כרטיס חכם לשימוש אישי - גם בלי שהשר יחליט על כך.

פגיעה מיותרת בבעלי זכויות

27. כאמור (בפסקה 22 לעיל), שר התחבורה מוסמך להחליט אימתי יוכלו בעלי זכויות ליהנות מההנחות המגיעות להן כדין. מההסדר שבסעיף 7 עולה, שמשרד התחבורה מבקש להמתין עד שתימצא הדרך לבצע אימות נתוני הזכאות, "בתקשורת מקוונת למאגרי מידע". רק "באין מאגר מידע בו ניתן לאמת את הנתונים המזכים" יבוצע האימות באמצעות "מסמכים להוכחות זכאותו כפי שיורה המפקח על התעבורה".²⁵

28. **אין לשהות את הנפקת הכרטיסים החכמים, לרבות כרטיסים לשימוש אישי ("חצי אנונימיים") לבעלי זכויות.** גם בטרם הוכנס לשימוש הכרטיס החכם, הונפקו להם כרטיסי הנחה מנייר, וכפי שהסביר יו"ר הוועדה המשותפת: " מפסיקים להשתמש בכרטיסיות. לא יכול להיות שזה מהלך שהתוצאה שלו תהיה שאנחנו מפסיקים לתת הנחות..."²⁶

²⁴ בהתאם לסעיף 7(א) כרטיס חכם עם קוד זכאות להנחה (קשישים, אנשים עם מוגבלויות, סטודנטים) יונפק רק לאחר שיבוצע אימות נתונים באופן הקבוע בס"ק (ב). ס"ק (ב) קובע שאימות נתונים מזכים יבוצע באמצעות למאגר מידע "זאת" החל ממועד שיקבע השר.

²⁵ סעיף 7(ב): אימות נתונים מזכים כאמור בסעיף זה יבוצע באמצעות מרכז השירות החל ממועד שיקבע השר, בתקשורת מקוונת למאגר המידע לפי חוק מרשם האוכלוסין, התשכ"ה-1965 (להלן - מאגר מרשם האוכלוסין), מאגר זכאים להנחה בתחבורה הציבורית שאישר המוסד לביטוח לאומי, מאגר מחזיקי תעודת עיוור שניתנה לפי חוק שירותי הסעד, התשי"ח-1958, ומאגרים אחרים עליהם יורה המפקח על התעבורה בהסכמת רשם מאגרי המידע; באין מאגר מידע בו ניתן לאמת את הנתונים המזכים, יציג המבקש מסמכים להוכחות זכאותו כפי שיורה המפקח על התעבורה.

²⁶ חה"כ יריב לוין, הוועדה המשותפת, פרוטוקול דיון מיום 20.3.2012, עמוד 7.

29. החשש מפני הונאות, והעובדה שכרטיס חכם מאפשר התמודדות טובה יותר עם חשש זה אין בהם כדי להצדיק להשהות את הסדר ההנחות (או את הנפקת כרטיס חצי אנונימי לזכאים). כרטיס חכם מונפק לתקופה מוגבלת, ועל כן, ככל שיתעורר הצורך, אפשר יהיה לערוך שיפורים ושינויים בהנפקות הבאות. מעבר לזאת, לא די בחשש כדי לפגוע בנוסעים הזכאים להנחות, ועל משרד התחבורה להציג נתונים שילמדו על היקף הבעיה, ככל שישנה כזו.
30. דברים אלה יפים גם לטעם, שהועלה על ידי משרד התחבורה, ושלפיו יש בכוונתו לנצל את הטכנולוגיה, על מנת למנוע ממפעילים להנפיק כרטיסי הנחה למי שאינו זכאי לה ולקבל ממשרד התחבורה סובסידיות. מעבר לזאת, למיטב ידיעתנו הסדרי הסובסידיה הנוהגים כיום אינם תלויים בנפח הנסיעות המדויק של בעלי זכאויות.
31. יצוין, כי משרד התחבורה מבצע אימות נתונים של בעלי זכאויות. כך למשל, המשרד מקבל מהביטוח הלאומי רשימות של זכאים לגמלה, וככל הנראה, מאמת בדרכים דומות נתונים של בעלי זכאויות אחרים.²⁷

הגבלת תקשורת מקוונת למאגרי מידע

32. כאמור, בהתאם לסעיף 7(ב), אימות נתוני זכאות באמצעות "תקשורת מקוונת למאגר מידע" תצריך לתת גישה ישירה למאגרי מידע רגישים, לכל מרכזי השירות. גישה מקוונת מעין זו מציבה סכנות חמורות לזליגת מידע רגיש ולפגיעה בפרטיות. ניסיון החיים מלמד שאין מדובר בסכנה בלבד, אלא בחזון נפרץ, ועל כן יש להימנע ממתן הרשאה גורפת מעין זו.
33. דברים אלה מקבלים משנה תוקף, לנוכח זאת שהחוק מתיר למשרד התחבורה להפריט את מרכזי השירות, ולמסור את הפעלתם בידי זכיינים פרטיים.²⁸
34. בכפוף לאמור לעיל – סעיף 7(ב) נוקב רק בחלק המאגרים שיוגשו למרכזי השירות, וקובע שהמפקח על התעבורה יוכל להוסיף עליהם בכפוף להתייעצות עם רשם מאגרי המידע. ההחלטה לכלול בלשון החוק מאגרי מידע, שיוגשו למרכזי השירות, היא ראויה, והרציונאל שלה צריך לחול על כל מאגרי המידע שיוגשו. אין להפקיד בידי המפקח סמכות רגישה מעין זו ויש להותירה בידי הכנסת או להתנותה באישור ועדת הכלכלה של הכנסת. אישור זה יינתן רק לאחר שהכנסת תקבל את תוכן ההתייעצות שקיים המפקח עם רשם מאגרי המידע.²⁹
35. יש להגביל בחוק את היקף הגישה שיקבל מרכז השירות. במקום להעביר מאגרי מידע למרכזי השירות, יש לאפשר להם לשלוח שאילתה שתענה בתשובה בינארית של "כן" או

²⁷ **אתר משרד התחבורה**, דף מידע בנושא "כרטיסי נסיעה והנחות": "ככלל, אין צורך לפנות למשרד התחבורה, המשרד שולח את התעודות לזכאים באופן אוטומטי, על פי רשימת זכאים המועברת אליו מדי חודש מהביטוח הלאומי. התעודה היא אישית ולא ניתנת להעברה. הנפקת תעודות זכאות מתבצעת במרוכז פעם בשנתיים לכלל אוכלוסיית הזכאים ופעם בחודש מונפקות תעודות ל"זכאים" החדשים על-פי העדכונים מהמוסד לביטוח לאומי. " לעניין "מרכזי שירות", מפנה סעיף ההגדרות לסעיף 11(13), שלפיו יוקמו "מרכזים בידי המדינה או מי מטעמה".

²⁹ כיוון שלשיטתנו, ראוי שמימוש הסמכות יהיה מותנה באישור ועדה של הכנסת, אין אנו מציעים להתנותו ב"הסכמת" רשם מאגרי המידע או שר המשפטים.

"לא" ("קופסא שחורה"). למצער, יש לעמוד על שיטת אימות זו במקרה של מאגרי מידע רגישים במיוחד, ולהסתפק בהסדר השאילתות שנקבע בחוק לגבי מרשם האוכלוסין.³⁰

36. בכל מקרה, יהא אשר יהא הסדר הגישה שתאשר הכנסת - עליו להיות מפורש בחוק. כך נהג המחוקק, שעה שקבע בחוק מרשם האוכלוסין סמכות להעביר לגופים פיננסיים מידע, שנחוץ להם למילוי חובותיהם החוקיות: החוק קובע ומגביל במפורש את אופן העברת המידע. אותו הגיון תקף בענייננו שבו מדובר במאגרי מידע רגישים לא פחות ממרשם האוכלוסין.

הטכנולוגיה מאפשרת גם שיחזור של כרטיס לשימוש אישי שאבד או נגנב

37. כאמור (בפסי' 20 לעיל), בהתאם להסדר המוצע, נוסע שירצה לשמור על פרטיותו יוכל לקבל כרטיס חכם "לשימוש אישי" ("חצי אנונימי"), שיקנה לו את כל הסדרי הנסיעה וההנחות שיינתנו לבעלי "כרטיס חכם רשום" (שמאפשר מעקב אחר תנועות הנוסע). היתרון היחיד, שעליו ייאצו לוותר מחזיקי כרטיס מסוג זה, הוא היכולת לקבל שחזור יתרת הסדרי נסיעה שלא נוצלה במקרה שהכרטיס אבד או נגנב.

38. על פניו, קיימת דרך, שתאפשר שחזור יתרה בכרטיס שאבד, גם אם מדובר בכרטיס אנונימי או כרטיס לשימוש אישי. זאת כיוון, שגם כרטיסים אלה מזוהים על ידי המערכת, שמתעדת את השימוש בהם, מבלי שתהיה אפשרות לחבר בין תיעוד זה לבין זהותו הנוסע. לנוכח זאת, יש לאפשר לנוסע שרכש כרטיס לשימוש אישי, להחזיק בקבלה או במסמך אחר אשר בו, ובו בלבד³¹, יצויין הקוד שבאמצעותו מזוהה המערכת את הכרטיס הנרכש. כך, ככל שהכרטיס יאבד או ייגנב, יוכל בעליו לסור למרכז השירות, להציג את התיעוד המוכיח את בעלותו בכרטיס, ולבקש את ביטולו ואת שיחזור היתרה הבלתי מנוצלת.

טפסי הסבר, הסכמה ודרישת פרטים אישיים

39. בהצעת החוק יש מספר הוראות לגבי ההסכמה שהנוסע יתבקש לתת, וההסברים שיקבל על מנת שיוכל לבחור בהסדר המתאים לו. ואלה הם הסדרי ההסכמה: סעיף 3(ג) קובע שסוג הכרטיס שיונפק ייקבע "לפי בחירתו של המבקש אחרי שניתן לו הסבר בכתב לגבי כל אחד מהם לעניין זכויות המחזיק בהם, המידע שנשמר לגביו והשימושים שייעשו בו"; סעיף 6(ו) קובע שמנפיק יוכל לשמור במאגר מידע פרטים של מחזיק בכרטיס חכם רשום "לצורך מתן שירות לגבי הכרטיס החכם, לפי בחירה מדעת". אין בנמצא דברי הסבר שיבהירו מהו "שירות לגבי הכרטיס"; סעיף 6(ח) מתיר למנפיק לקבל ממבקש כרטיס חכם רשום פרטים נוספים, מעבר לאלה הדרושים לצורך הנפקת הכרטיס, וזאת באמצעות טופס הסכמה נפרד. לגבי כל אחד מההסדרים הללו, ייקבע טופס הסבר או הסכמה, שעל פי המוצע ייקבע על ידי שר התחבורה בהסכמת שר המשפטים (סעיף 11(ב)).

³⁰ סעיף 29 לחוק מרשם האוכלוסין שכותרתו "מסירת פרטי רישום לגוף הפועל מכוח חיקוק".

³¹ כאמור בסעיף 5(ג), טופס בקשה להנפקת כרטיס לשימוש אישי "לא יכלול נתון שיאפשר לקשור בינו לבין הכרטיס שהונפק בעקבות אותה בקשה".

40. סוגיית ההסכמה היא מהמורכבות שבתחום הגנת הפרטיות. כשלים התנהגותיים וכלכליים מגבילים את היכולת להבטיח שההסכמה היא אכן "מדעת". בענייננו הבעייתיות גדולה יותר בשים לב לכך שמדובר בקהל צרכנים שבוי. כפי שהסביר נציג רמו"ט בכנסת, "...אנשים שעולים לאוטובוס לא באמת מנהלים משא ומתן, בטח לא בנושא הזה, עם מפעיל התחבורה הציבורית."³² לפיכך, יש להקפיד על כל תג וסייג בהסדר החוקי בעניין זה, כמו גם בטפסים שעליהם יוחתמו הנוסעים.

41. נוסח ההסברים וכתבי ההסכמה שיינתנו למבקשים הוא קריטי לשמירת זכויות הנוסעים. על כן, מן הראוי שטופסי ההסכמה יהוו חלק בלתי נפרד מהתקנות, שתוקפן יותנה באישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

42. את מלאכת הניסוח של טפסי ההסבר וההסכמה יש להפקיד בידו של רשם מאגרי המידע, שהוא הגורם המתמחה בהתמודדות עם הסוגיה המורכבת של "הסכמה מדעת".³³

43. האמור לעיל תקף גם לגבי טפסי הבקשה להנפקת כרטיס חכם, שבהם יידרשו הנוסעים ליתן פרטים אישיים, ואין להסתפק בדרישה שהטופס יאושר על ידי "המפקח על התעבורה בהתייעצות עם רשם מאגרי המידע" (סעיפים 5(ג) ו-6(ג)).³⁴

44. כאמור, יותר ממיליון צרכנים שבויים, נאלצו לוותר על פרטיותם ולבקש הנפקת כרטיס חכם רשום (מזוהה). ככל הנראה, חלק מכרטיסים אלה בר תוקף למשך 8 שנים.³⁵ על כן, יש לקבוע בחוק הוראת מעביר, שלפיה, יהיה על המפעילים לפנות לכל מי שרכש כרטיס חכם מזוהה (וממילא פרטי הקשר שלו נמצאים בידי המפעילים) ולהציע לו להמיר אותו בכרטיס חכם לשימוש אישי – ללא עלות נוספת. בנוסף יש לקבוע, שחידוש הנפקתו של כרטיס חכם רשום לא תעשה באופן אוטומטי, וכי הנוסע שמבקש לחדשו יקבל הסבר שיאפשר לו לבחור בין חידוש הכרטיס הרשום לבין כרטיס חכם לשימוש אישי ("חצי אנונימי").

תנאי סף וכשירות, והסדרי אכיפה ועונשין

45. הצעת החוק מסמיכה את השר לקבוע הסדרים אכיפה שיינקטו כלפי נוסעים שיפרו את הוראות החוק.³⁶ בשים לב לרגישות המיוחדת שכרוכה באכיפה בידי פקחים, ובמיוחד לאור

³² עו"ד עמית אשכנזי, רמו"ט, הוועדה המשותפת, פרוטוקול מיום 21.2.2011 ע' 16.

³³ ר' טופס הסכמה שנספח להנחית רשם מאגרי המידע 1-2012: "תחולת הוראות חוק הגנת הפרטיות על מאגרי מידע של מפעילי כרטיס חכם בתחבורה ציבורית", 27.2.2012.

³⁴ ר' הנחית רשם מאגרי המידע 1-2012, סעיף 3.

³⁵ שלמה כץ, מנהל אגף פרויקטים במשרד התחבורה: "מה שאנחנו מנסים לעשות זה לאפשר שירות שהוא נוח. אז לקחנו את הכרטיס ומתחנו אותו למקסימום האפשרי, ל – 8 שנים. זאת אומרת שפעם אחת אתה צריך לטרוח" (הוועדה המיוחדת לפניית הציבור, פרוטוקול מיום 28.2.2012, עמוד 15).

³⁶ סעיף 11(א)(12): "אופן הפעלת סמכויות אכיפה כלפי הנוסעים בתחבורה הציבורית דרך כלל או בעלי מאפיינים ייחודיים לרבות קטינים, אזרחים ותיקים ובעלי מוגבלויות"

הניסיון המר שנצבר בהקשר זה (למשל, ברכבת הקלה בירושלים),³⁷ יש לדאוג שהסדרים אלה ייקבעו על ידי הכנסת או יותנו באישורה.

46. יש לקבוע בחוק הוראות סף ותנאי כשירות לגורמים פרטיים, שיבקשו לשמש כמרכזי שירות או כמנפיקים. בין היתר, יש צורך בהוראות שיאסרו על ניגוד עניינים.

47. יש לקבוע בחוק סנקציות מנהליות ועונשיות שיוטלו על מפעילים, מרכזי שירות וגורמים אחרים, שיפרו את הוראות החוק בכל הנוגע להגנת הפרטיות ולקבוע שהפרת ההוראות האמורות או דיני הגנת פרטיות אחרים, תהווה שיקול מרכזי בכל הנוגע להמשך ההתקשרות עם הגורם המפר או לחידושה.

אישור הכנסת לתקנות

48. ככלל, הצעת החוק עדיין מותירה סמכויות רחבות בידי השר והמפקח על התעבורה. כפי שכבר נאמר לעיל, רק לאחר שיוצגו טיוטת תקנות והסברים מפורטים, ניתן יהיה להשלים את מלאכת הבחינה של ההסדר המוצע.

49. בכפוף לכך, יש להתנות באישור ועדת הכלכלה של הכנסת את כל התקנות וההנחיות שיש להן השלכה במישור הגנת הפרטיות (כמו למשל, משך התקופה שלאחריה יהיה על מרכז השירות או המנפיק למחוק ממאגריו מידע אישי על הנוסע – סעיף 8 להצעת החוק).

³⁷ ר' למשל: הוועדה המיוחדת לפניית הציבור וועדת המשנה של ועדת הכלכלה [פרוטוקול מיום 17.1.2012](#); הוועדה המיוחדת לפניית הציבור, [פרוטוקול מיום 28.2.2012](#).