**הכנסת השמונה-עשרה**

**נוסח לא מתוקן**

**מושב רביעי**

**פרוטוקול מס' 3**

**מישיבת הוועדה המשותפת כלכלה וכנסת**

**לדיון בהצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה**

**יום שלישי, כ"ח בשבט התשע"ב (21 בפברואר 2012), שעה 9:30**

**סדר היום:**

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100) (רישיון מפעיל וכרטיס חכם), התשע"א-2010

**נכחו:**

**חברי הוועדה:**

יריב לוין – מ"מ היו"ר

**מוזמנים:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| עו"ד חוה ראובני | – | סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים |
| גלעד ונגרובר | – | מנהל תחום כלכלת תחבורה, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים |
| דרור גנון | – | סגן מנהל אגף תחבורה ציבורית, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים |
| עו"ד נועה כרמל | – | יועצת, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים |
| עו"ד איל ניגר | – | יועץ, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים |
| עו"ד עמית אשכנזי | – | הרשות למשפט טכנולוגיה ומידע |
| עו"ד ניר גרסון | – | ממונה משפט וטכנולוגיה, הרשות למשפט טכנולוגיה ומידע |
| עו"ד אסף תכלת | – | מתמחה, הרשות למשפט, טכנולוגיה ומידע |
| עו"ד עדנה הראל | – | ראש תחום ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים |
| עו"ד ליאת בן מאיר שלום | – | מחלקת ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים |
| עו"ד ליאת יעקובוביץ | – | ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים |
| עו"ד הילה דוידוביץ-בלומנטל | – | ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים |
| משה אמסלם - | – | סמנכ"ל נוסעים, רכבת ישראל |
| עו"ד גיתית שיינין | – | חברת סיטיפס |
| רן בן דוד | – | כלכלן, אגד |
| בן בדרי | – | מנכ"ל ארגון מוניות השירות |
| שמעון דהרי | – | יו"ר ארגון מוניות השירות |
| רוני שפירא | – | רכזת אקדמיה, התאחדות הסטודנטים |
| יוסי סעידוב | – | חבר 15 דקות, ארגון צרכני תחבוה ציבורית |
| סתו ארז | – | ראש מחלקת אקדמיה, התאחדות הסטודנטים |
| ארמנד וקסלר | – | חבר בפורום לקידום התחבורה הציבורית של ועדי ופעילי השכונות בתל-אביב-יפו |
| אילאיל טיבר | – | מרכזת הפורום לקידום התחבורה הציבורית של ועדי ופעילי השכונות בתל-אביב-יפו |
| שרה מילוא | – | חברה בפורום לקידום התחבורה הציבורית של ועדי ופעילי השכונות בתל-אביב-יפו |
| מרדכי פדר | – | יו"ר, חיים בדרך מתונה |
| עלוה קולן | – | מקדמת מדיניות וחקקיה, חיים בדרך מתונה |
| דוד קשאני | – | פורום לדיור ציבורי |
| שי הורוביץ | – | פורום מצ"ב, משתמשי תח"צ בישראל |

**ייעוץ משפטי:**

אתי בנדלר; אלקנה אפרתי

**מנהלת הוועדה:**

לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית:**

שרון רפאלי

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100) (רישיון מפעיל וכרטיס חכם), התשע"א-2010

היו"ר יריב לוין:

בוקר טוב. אני מתנצל על העיכוב והאיחור בפתיחת הישיבה. על סדר יומנו הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100) (רישיון מפעיל וכרטיס חכם), התשע"א-2010. אנחנו לא נעשים צעירים, והחוק עדיין כאן, אבל ננסה להתקדם.

בישיבה הקודמת ניסינו לראות איך אנחנו מתקדמים עם כל מה שקשור בשני המרכיבים של הצעת החוק הזאת. אני מבין שיש לנו התקדמות בסך-הכול יותר משמעותית גם ברמת הניסוח עם החלק שמתייחס לרישיונות המפעילים; יש לנו, אם אני מבין, תחילה של איזושהי תזוזה או האצה של התזוזה גם בטיפול בסוגיה של הכרטיס החכם. אני, ברשותכם, מעדיף להתחיל דווקא מהנושא של הכרטיס החכם משום שהוא נראה לי באמת יותר אקוטי ודחוף מכיוון שבעוד אנחנו יושבים כאן, כפי שדיברנו בישיבה הקודמת, הנושא הזה מתקיים הלכה למעשה בשטח. אני הייתי רוצה לקבל סקירה תמציתית איפה אנחנו עומדים; ואחר כך, אני קיבלתי בקשה מהנציגים של הפורום לקידום התחבורה הציבורית של הוועדים והפעילים של השכונות בתל-אביב-יפו להציג כמה הערות והתייחסויות שלהם. הייתה לי גם שיחה עם נציגים של התאחדות הסטודנטים שביקשו גם הם כמה הערות. אני גם אבקש, כמובן, התייחסות לסוגיה של מוניות השירות שמוצאות את עצמן שוב במצב שהעסק פועל, והן בחוץ. זה לא תקין, ומחייב פתרון מיידי בלי קשר לכל תהליך החקיקה שמתנהל כאן.

מי רוצה להציג איפה אנחנו עומדים? עורכת הדין ראובני?

חוה ראובני:

ככל שזה נוגע לכרטוס חכם אני מציעה שעורכת הדין עדנה הראל ממשרד המשפטים שלקחה למעשה על עצמה את ההובלה ולחבר יחד את כל המחלוקות ולנסות לחלץ את העגלה הזאת מהבוץ.

היו"ר יריב לוין:

בבקשה.

עדנה הראל:

תודה לחווה. אכן נוכח המצב שבו נמצאו הדיונים בנושא הכרטיס החכם והקושי המובנה שיש בהסדרה – ותכף אני ארצה לפרט לגבי הקושי המובנה – אנחנו עושים מאמץ אינטגרטיבי תכוף מאוד שעדיין לא הושלם, אבל מתקדם מאוד. במסגרת אותו מאמץ ברור לנו שתקופת הביניים, קרי, מה שקורה עכשיו בשטח, עד שהחוק יחוקק היא מאוד קריטית, ויש בה חשיפה מאוד גדולה בלי הסדר לאותם אינטרסים שהם האינטרסים הנדרשים להגנה, בעיקר בתחום הפרטיות ואבטחת המידע. בהקשר הזה בתוך אותו מאמץ אינטגרטיבי שמנו דגש על השלמת הנחיות של הרשות למשפט, טכנולוגיה ומידע שאני אשמח אם תרשו גם לעורך הדין אשכנזי לפרט לגביהן. המאמץ שההנחיות האלה ייצאו כבר ממש בימים אלה תוך שהן מתואמות עם משרד התחבורה בנסיבות שבהן משרד התחבורה מפעיל את המערך של התחבורה הציבורית, מודע למורכבות של יישום ההנחיות ובכך שמשרד התחבורה גם יסייע ביישום ההנחיות האלה. יש גם הסכמה עם משרד התחבורה לקיים מיד בסמוך לפרסום ההנחיות כנס עם המפעילים גם להסדר ההנחיות וגם לקבלת הערות. יש אפשרות שההנחיות יפורסמו בשלב הראשון כטיוטה מנחה גם כדי לאפשר את שמיעת ההערות ויישום בעקבות אותו כנס. כאמור, אשמח אם תוכלו לשמוע גם את עורך הדין אשכנזי בעניין הזה קונקרטית.

היו"ר יריב לוין:

ודאי.

עדנה הראל:

באשר להסדרים הקבועים, כאן הייתי רוצה קצת להסביר למה יש לנו איזשהו קושי ובמה אנחנו מנסים להתמודד. יש כאן מצד אחד רצון ליצור כלי יעיל שיעזור לתחבורה הציבורית, שיעזור לניידות בין המפעילים שיאפשר התחשבנות והתקזזות בין המפעילים השונים וכולי, וגם שיאפשר מתן שירות למשתמשים במובן של איתור נסיעות שנסענו כשאנחנו רוצים לבדוק את השימוש בכרטיס או שחזור כרטיס שאבד – דברים שקשורים באמת למתן שירות על-ידי המפעילים או על-ידי משרד התחבורה, לפי העניין. לצורך העניין כדי למלא את האינטרסים האלה באופן המיטבי צריך המון מידע וצריך להחזיק אותו בכל נקודת שירות כדי שאני לא אצטרך ללכת למקום שירות מרכזי לשחזר את הכרטיס שנגנב. מצד שני ברור שאם המידע הזה נמצא בכל נקודת שירות, ואם המידע הוא מאוד מפורט, אז מתעוררות שאלות, בוודאי משמעותיות לא פחות של הגנה על המידע, של הצדקת קיומו של מידע ברמת פירוט מאוד גבוהה אודות פרטים – בוודאי אודות ילדים או אוכלוסיות שזכאיות להנחות, ויש להן כל מיני מגבלות שצנעת הפרט מצדיקה כבוד לגביהן ואי חשיפתן. המתח הזה מאוד מקשה על יצירת ההסדר המאוזן.

יש פה גם עניין – וכמשפטנית אני הייתי שמה לב אליו במיוחד – של תיאום בין שפות. מצד אחד יש שפה טכנולוגית שבה מדברים על דברים מסוימים. אנחנו המשפטנים לא תמיד מבינים את זה באותה צורה שאליה מתכוונים ו-vise versa. לכן כשאנחנו מדברים על פרטיות או על שמירת מידע לפעמים התרגום של זה הוא למשהו שנראה בלתי אפשרי, אבל בעצם אחרי שמדברים על זה אולי יש איזשהו פתרון.

הסוגיות הקונקרטיות שאנחנו עברנו עליהן נוגעות גם להיבטים של הגנה על הצרכן – מה אנחנו יכולים להבטיח מבחינת מתן שירות לצרכן והעמדת מידע לצרכן; שנית, היבטים של הכרטיס הזה ככרטיס חיוב – מה ההגנות על מחזיקי הכרטיס, מה הביטוח שיכול להינתן להם. אדם שעוסק בכרטיסי חיוב נמצא כאן – יש התקדמות מאוד גדולה בהסדר הזה ונוכל לפרט בפניכם. כמובן, השאלות של הפרטיות, אופן המידע ואבטחת המידע שנדרש למשרד התחבורה לאורך זמן נמצא במוקד דיונינו לעומת מידע שיכול להישמר לזמן פחות. לכן אנחנו שוקלים, למשל, אפשרות של פיצול מאגרי מידע והגנה על מידע שנדרש לתקופות יותר ארוכות בדרך אחת לעומת מידע שנדרש לתקופות יותר קצרות לצורך מתן שירות בדרך אחרת. דגש מיוחד אנחנו שמים על עניין הקטינים שעלה גם בישיבה האחרונה. יש למורכבות פנים ייחודיות. נתחיל מזה שילדים יכולים לאבד מהר יותר כרטיס, ואז אתה רוצה אפשרות לשחזור. מצד שני אתה רוצה לשמור, כמובן, על הפרטיות שלהם. אנחנו שוקלים איזושהי אפשרות לייחס את ההחזקה של כרטיסי ילדים להורים שלהם בלי פירוט קונקרטי על הילדים. זה מאוד מורכב מבחינת פתרון, מצב שבו יש מספר ילדים במשפחה, מצב של משפחות שאב ואם לא חיים באותו מקום או משפחות שיש בהן רק הורה אחד – יש כל מיני שאלות שצריך להתמודד איתן. כמובן, כל פתרון משליך על הפתרון הכולל, כי אם מצאנו דרך אחת לשמירת המידע ולעניין הקטינים אנחנו צריכים את המידע בדרך אחרת, השאלה היא איך זה מסתדר כמערך כולל. כמובן, מעל הכול ובהתאם גם למה שנדון בוועדה בישיבתה הקודמת האפשרות של חלופה אנונימית, משמעותית, ממשית למקסימום האוכלוסיות – ואנונימית באופן מלא, לא באופן חלקי – היא דבר שאנחנו מקפידים על אבטחתו במקביל לכל ההסדרים האחרים. יש לו, כמובן, גם עלויות תפעול או הסדרים שצריך להתאים, לרבות לצורך התאמת מערכות ההתחשבנות.

לאה ורון:

למה הכוונה "כרטיס חכם אנונימי", ומה הקושי לספק אותו כבר עכשיו?

דוד קשאני:

באוטובוס קונים אותו ב-5 שקלים, בתחנה מרכזית קונים אותו ב-10 שקלים. למה?

עדנה הראל:

ברשותכם, לעניינים האלה אני לא יודעת לענות.

דוד קשאני:

אתם לא יודעים כי אנחנו נוסעים כל יום.

היו"ר יריב לוין:

רבותיי, אני מבקש בלי הפרעות באמצע, כי אחרת זה לא יתקדם לשום מקום.

עדנה הראל:

בזה סקרתי את הנושאים העיקריים שאנחנו מנסים להתמודד איתם לעניין ההסדר הקבוע. ברשותכם, אני התעסקתי כרגע בהתלבטויות לעניין ארגון ההסדר הקבוע ולמציאת הפתרונות הקבועים שיאפשרו את האיזון בין האינטרסים השונים. אנחנו מתקדמים מאוד.

היו"ר יריב לוין:

תוך כמה זמן ייקח לסיים? זאת כמו תמיד השאלה הגדולה.

עדנה הראל:

בפנייה שלנו לוועדה אתמול, בעדכון המוקדם שמסרנו הערכנו, ואנחנו מקווים, שבתוך כחודשיים אפשר יהיה כבר להביא מתווה שלם ומוסכם, אני מקווה שגם מנוסח. אני לא בטוחה שלקחתי בחשבון את חופשת הפסח - -

היו"ר יריב לוין:

המורכבויות והבעיות הן ברורות. אף אחד לא חושב שזה דבר פשוט שאיננו מעורר שאלות. רק השאלה הנשאלת היא איך הגענו למצב שהונח חוק על-ידי הממשלה כבר לפני כמעט שנתיים בלי שהדברים האלה נבדקו ובלי שנעשתה כל החשיבה הזאת, ואנחנו נמצאים היום בסיטואציה שהתהליך הזה מתקדם ומתבצע ומתרחש בלי שהדברים הוסדרו.

אגב, אני מוכרח להעיר, ואני מניח שנשמע את זה תכף, שיש שאלה כבדה מאוד שהיא סוגיית הפרטיות וסוגיית השירות וכן הלאה. אבל יש לנו הרבה מאוד שאלות שנוגעות גם לעצם הביצוע עצמו של העניין – מצב שאנשים שזכאים להנחות לא מקבלים אותן, בעיות של ניידות בין המפעלים – שורה ארוכה של דברים. נוצרה פה איזושהי מציאות יומיומית שאי אפשר להשלים איתה, היא מציאות בלתי נסבלת. לכן אני מקווה שבתוך חודשיים-שלושה יהיו הסדרים, אבל ההסדרים צריכים להיות סגורים הרמטית לא רק בהיבט הזה, אלא גם בהיבט המעשי, התפעולי שמביא בחשבון את מערך ההנחות ואת כל שורת הדברים האחרים הרלוונטיים כדי להביא את זה בסוף לתוצאה שכל המכלול הזה יעבוד באופן מלא ומסודר.

אני אגיד יותר מזה: ישנם כמה צעדים, שבעיניי צריך היה לעשות אותם מזמן, אבל בטח אפשר היה לקיים אותם ולבצע אותם עכשיו באופן מידי ומקביל לתהליך שאתם עושים. אני אתן שוב כמה דוגמאות: זה מתחיל מהסוגיה של החלופה האנונימית. החלופה האנונימית, בעיניי, היא לא החלופה, היא ברירת המחדל, היא צריכה להיות הכלל. בברירה בין זה שאדם יוכל למצוא פתרון אם אבד לו הכרטיס לבין הרצון שלנו למנוע הצפה ושמירה של כל המידע הזה, נדמה לי שהכלל צריך להיות להעדיף את הסיכון שמישהו יאבד את הכרטיס, עם כל מה שכרוך בזה. זה לא שונה אגב בהרבה מכרטיסי הנייר שהיו עד היום בהיבט הזה.

אילאיל טיבר:

בדיוק.

קריאות:

בדיוק.

היו"ר יריב לוין:

ואם אנחנו נעביר, והכלל יהיה שאדם מקבל כרטיס אנונימי, אלא אם הוא זכאי לאיזושהי הנחה או משהו כזה, ולכן הוא פונה למסלול הפרטני – בצורה הזאת, קודם כול, נייעל את העניין באופן משמעותי, נפחית באופן דרמטי את היקף המידע והחומר שמסתובב בכל מקום, וזה בעיניי דבר שצריך לעשות אותו מיד בלי שום דיחוי. צריך היה לעשות אותו מלכתחילה – להגיד, רבותיי, זאת ברירת המחדל, כדי לקחת פרטים מאדם עושים את זה רק כי יש סיבה, כי הוא זכאי להנחה מסוימת או נופל בגדר הסדר מיוחד שבגינו צריך לזהות אותו כמי שזכאי להסדר הזה. אחרת מי צריך את זה בכלל? זאת, בעיניי, הנחיה שאני לא רואה שום סיבה לתת אותה באופן מידי ולבצע אותה באופן מידי. הנושא השני הוא לקיחת הפרטים באותם מקרים שכבר צריך פרטים. אז יכול להיות שצריך שם וצריך תמונה וצריך תעודת זהות, ואולי גם צריך פרטי הזכאות – אם אדם סטודנט במוסד לימוד אז הוא צריך איזשהו אישור ממוסד הלימוד שהוא סטודנט; אולי טלפון כדי שאם מישהו איבד כרטיס יוכלו למצוא אותו – גם אז אני לא בטוח שזה האיזון הנכון. מעבר לזה, מי צריך את כל השאר? מה אכפת לי מכל שאר הפרטים שמבקשים פה? מבקשים רשימה אין סופית של כתובת למשלוח דואר וכתובת דואר אלקטרוני ושם החברה – אלף ואחד סיפורים שבעיניי הם גם מכבידים על התאריך, הם גם מיותרים, הם גם בסופו של דבר חושפים אותנו לסיכון עצום. נדמה לי שבעניין הזה, בלי קשר לתהליך המובנה שאתם עושים, חייבת להיות פה הוראה מידית שיורדת לשטח מחר בבוקר ואומרת, רבותיי, את הדברים האלה תפסיקו.

אתי בנדלר:

מה לעשות עם הפרטים שנאגרו עד כה?

קריאה:

זאת הבעיה.

היו"ר יריב לוין:

רגע, אני קודם כול רוצה לשים סכר לפני שאני בכלל מטפל בעבר. העבר הוא בעיה מאוד גדולה, אבל קודם כול בוא נראה איך אנחנו לפחות עוצרים ומייעלים את התהליך בכל צורת העבודה שלו.

אני אגיד יותר מזה – יש לנו כל מיני סוגיות, כמו למשל סוגיית מוניות השירות, כמו למשל סוגיית זכאות להנחות שהיא לא מסודרת וישנן הרבה מאוד בעיות. אני אומר, רבותיי, התהליך הזה כבר מתרחש למעלה משנה בפועל, בשטח, והם בחוץ. נוצר מצב - -

בן בדרי:

400 אלף נוסעים ביום.

היו"ר יריב לוין:

- - הדבר הזה נעשה בניגוד מפורש לסיכומים ולדברים הברורים שנקבעו כאן בוועדה לפני - -

בן בדרי:

- - -

היו"ר יריב לוין:

בדרי, תעשה לי טובה, במקום שבו אני לא יודע לדבר, שם תעזור לי. אבל תן לי צ'אנס לפחות לנסות לשכנע אותך שאני מסוגל להעביר את המסר.

שמעון דהרי:

היא לא התייחסה למוניות השירות.

היו"ר יריב לוין:

דהרי, רגע. היה פה סיכום לפני למעלה משנה. ברור שנותנים פתרון למוניות השירות ומכניסים אותם לתוך התהליך הזה. אם יש טענה שהם לא משתפים פעולה ולא עושים, אנחנו מוכנים לשמוע. אבל צריך להודיע לנו; לבוא ולהגיד, רבותיי, יש איזשהו מכתב שיצא אליהם ואומר שהם לא משתפים פעולה? יש דבר כזה? יש העתק שלו שאנחנו קיבלנו כאן?

אני קודם כול מברך שנעשה מאמץ אמיתי, ואני ער לקשיים, הם קשיים אמיתיים. צריך היה לטפל בהם מראש. אבל בסדר, טוב מאוחר מאשר לעולם לא, והמטרה היא להתקדם ולא לעשות חשבונות אחורה. אני גם אומר בכנות שאני אבין אם זה לוקח עוד שבועיים. זה באמת סיפור קשה ולא פשוט. כדי ליצור הסדר שנועל את כל הדברים ונכון, גם אם ניקח עוד טיפה אורך נשימה – זה לא סוף העולם. אבל בינתיים במקביל לדבר הזה צריך לעשות סדר במה שנעשה בשטח כרגע באמצעים הקיימים בידינו היום. זה, לצערי, אני לפחות לא רואה שנעשה.

עדנה הראל:

תודה על ההבנה. חלק מהסיבה שלכתחילה זה אולי לא נעשה בצורה המיטבית מבחינת הממשלה, היה כרוך בחוסר ההבנה המשפטית של הטכנולוגיה וכולי. כאמור, כמו שאתה אומר, אנחנו עכשיו מנסים לעשות את זה הכי טוב שאפשר.

מה שאולי לא אמרתי, ומבחינתנו הוא ברור מאליו – אנחנו, בין השאר, עוסקים בשאלה מהו המידע המינימלי הנדרש, וזה היה השלב הראשון שדיברנו בו, ואנחנו כל פעם חוזרים אליו בכל צומת, מהו המינימום הנדרש לגבי הסדרי הקבע.

לגבי הסדרי הביניים – ברורה לנו החשיבות של זה, כי ברור לנו שלא מחר מתחיל הסדר הקבע, ולכן ביקשתי שגם תשמעו את עורך דין עמית אשכנזי לגבי כל מה שאנחנו מנסים לעשות בכלים הקיימים בתיאום עם משרד התחבורה גם.

דבר אחרון: הצגתי את מה שאנחנו עושים מבחינת ההסדר המשפטי. מה שקשור להסדרים המהותיים: מתן הוראות, מוניות שירות – אני מבקש שתפנו למשרד התחבורה - -

היו"ר יריב לוין:

כן, זה לא אישית כלפייך.

עדנה הראל:

אני גם לא יודעת לענות.

היו"ר יריב לוין:

בסדר. עורך דין אשכנזי, בבקשה.

עמית אשכנזי:

אדוני, תודה על הדיון ותודה על המעקב של הכנסת.

היו"ר יריב לוין:

אנחנו, כנראה, צריכים לפתוח משרד ביחד. יש לנו כמה עניינים משותפים עכשיו בכמה חוקים. לא מעט עבודה משותפת.

אתי בנדלר:

ואיתם זה - - -

היו"ר יריב לוין:

כן. אני לא סובל.

עמית אשכנזי:

התחלנו לעסוק בנושא הזה כשראינו את הדברים מתפתחים. נעשה פיקוח על-ידי הרשות בעבר. הפיקוח היה בעיקר משפטי במובן הזה ששאלנו מהו הבסיס המשפטי לאיסוף המידע, מה נעשה איתו. בעקבות ההנחיות של הוועדה החלנו גם בפיקוח אבטחת מידע. יצאו שאלונים מפורטים למפעילים בנושא אבטחת מידע שנועדו לבדוק, קודם כול, מה קורה ברגע זה. אנחנו עשינו את השאלון כך שהוא ייתן לנו תמונה אינדוקטיבית ראשונית, וניתן לענות עליו בפרק זמן קצר יחסית כדי שנראה מה הכיוון. זה כנראה גם ילווה במהלכים יותר אקטיביים מלשלוח שאלונים לחברות. כך שאני מקווה שבפרק זמן יחסית קצר אנחנו נהיה מסוגלים לתת תשובה, האם חברות התחבורה הציבורית שבדיון קודם, גם כאן וגם בוועדה לפניות הציבור, הצהירו שהן מכירות את חוק הגנת הפרטיות, הן כפופות לנושא של מאגרי מידע, והמידע נשמר, ואנחנו יכולים לישון בשקט – אנחנו נוכל להגיד האם גם אנחנו חושבים ככה.

היו"ר יריב לוין:

עורך דין אשכנזי, אני רוצה לשאול אותך: עוד לפני שלב שמירת המידע, אני מבקש באמת להבין, מה הבעיה היום לצאת מכאן, ושייצא מהמפקח על התעבורה או מכל גורם רלוונטי אחר, מסמך מחייב לכל החברות שאומר שמהיום והלאה הם לוקחים פרטים רק ממי שהדבר הזה נדרש בכלל באופן עקרוני כדי לתת לו הנחה או לסווג אותו באיזשהו מקום; שאם לא כן אתם מנפקים רק כרטיסים אנונימיים, נקודה. ב', אתם אומרים להם, רבותיי, מה שמותר לכם לקחת כרגע זה רק א', ב', ג', ד', שמבחינתי אפשר לעבור עליהם עכשיו ולסכם אותם. ואז אם יתברר שבגלל סיבה מסוימת – הנחה כזאת או הנחה אחרת – יש עוד פרט שצריך, תאספו את הנתונים הנקודתיים האלה ותצא הנחיה, שכאשר אדם זכאי מבקש הנחה מחמת היותו נכה או מחמת כל דבר אחר, הוא זכאי כך וכך לקבל וכן הלאה.

אילאיל טיבר:

יש לו כרטיס.

היו"ר יריב לוין:

בסדר, אבל המערכת לא תמיד יודעת לזהות את זה. הרי אתה צריך לרשום את הזכאויות שלו. אני מבין את זה. בעניין הזה אני לא מקל ראש, אני מבין שיש בעיה שאתה צריך לדעת מי זכאי להנחה, ויכול להיות שצריך להתאים לו את הכרטיס. אבל בשלב הראשון, קודם כול עכשיו לפני שנגיע- -

עמית אשכנזי:

אני עונה על זה, בהחלט.

היו"ר יריב לוין:

מה הבעיה לעשות את זה היום?

עמית אשכנזי:

אני אגיד שני דברים כי בסופו של דבר מי שצריך לתת את התשובה לזה, וכך ראינו את זה לכל אורך הדרך, זה לא רשות למשפט וטכנולוגיה שהיא לא בעל הבית של הפרויקט, אלא משרד התחבורה. כי אנחנו באמת עוסקים בזה שהגנת הפרטיות ואבטחת המידע הם תמיד חליפה סביב הגוף, והגוף פה הוא "שירות לנוסע בתחבורה הציבורית". מי שאמון על השירות זה משרד התחבורה. לי יש קושי לבוא כרשות הגנת הפרטיות ולהתערב בדברים מסוימים שמשרד התחבורה עומד על רגליו האחוריות וגם לא על רגליו האחוריות, אלא על רגליו הקדמיות ממש, ואומר – זה, בעיניי, רכיב מהותי של השירות. אני רוצה לחדד את זה בעוד נקודה שקשורה לנקודת הזמן הנוכחית. אם היינו עומדים היום - -

אתי בנדלר:

סליחה, עמית, אתה יכול להמחיש את האמירה הזאת?

עמית אשכנזי:

כן, אני כבר מסביר את זה. זה רק היה פתיח.

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.

היו"ר יריב לוין:

ומה זה אומר, שאם לא יהיו כל הפרטים האלה אי אפשר לנפק את הכרטיסים?

עמית אשכנזי:

לא. זה אומר שאנחנו נמצאים כרגע בתוך מציאות מסוימת – לתת הוראה, לצורך העניין, שאם אתה רוצה כרטיס אנונימי לחלוטין מצד אחד, אבל אתה רוצה שיהיה לך עליו ביטוח או באוכלוסיות מסוימות שתהיה מסוגל לבקר את זה - -

היו"ר יריב לוין:

אבל מה יש לבקר בכרטיס האנונימי שאין בו הנחות? אין ביטוח, אין כלום.

עורך דין אשכנזי, אני רוצה לשאול אותך שאלה אחת. אני מבין שהתשובה ברורה, אבל אני רוצה אותה לפרוטוקול: ככל שיהיו פחות פרטים של פחות אנשים כך מצבנו מבחינת אבטחת המידע והגנת הפרטיות הוא יותר טוב.

עמית אשכנזי:

אמן, אמן.

היו"ר יריב לוין:

זה ברור, זה מוסכם.

מכאן נובע שההנחיה שלכם כגורם המקצועי היא שככל שהיעד הוא להמעיט בפרטים ולהמעיט במספר האנשים שיש פרטים לגביהם. עכשיו אני בא למשרד התחבורה, ואומר שאני מבין שאי אפשר בלי שום פרטים, בחלק מהמקרים, לפחות, ושיש הנחות ויש כל מיני מרכיבים שצריך להביא אותם בחשבון. לכן אני שואל אתכם – נוכח העמדה הברורה מאליה הזאת של הגורם המקצועי בתחום אבטחת המידע, מה מונע מאתנו עכשיו לצאת מכאן עם החלטה ברורה ועם הוראה ברורה למפעילים שאומרת להם, רבותיי, רק אלה הפרטים שאתם יכולים לקחת, וברירת המחדל שלכם היא כרטיס אנונימי ללא פרטים בכלל?

חוה ראובני:

אני אשיב, אדוני. קודם כול נקודת המוצא הייתה בעבר, כשאנחנו עובדים על שינוי הדבר הזה, שיהיו שתי חלופות: כרטיס אישי וכרטיס אנונימי. כרטיס אנונימי לא יכול לזכות בשום דבר שמותנה בזיהוי אדם - -

היו"ר יריב לוין:

ברור לגמרי.

חוה ראובני:

- - זה אומר, לא רק הנחות על-פי זכאויות על-פי דין, אלא אפילו דבר כמו חופשי-חודשי שהוא זכות של אדם למשך תקופה. אם לא יודעים של מי הכרטיס אי אפשר לטעון את זה על כרטיס אנונימי לחלוטין. ברור גם שעל כרטיס אנונימי אי אפשר לקבל ביטוח כי יבוא אדם ויגיד "איבדתי", אבל אף אחד לא יודע שהיה לו, ומה היה לו על זה.

היו"ר יריב לוין:

אין ויכוח.

חוה ראובני

התוצאה הייתה שהכרטיס האנונימי היה במידה רבה, גם אם מבחינתנו הוא היה מוכר, די ריק מתוכן. לכן הוא לא התפתח, הוא לא צמח, הוא לא גדל. מצד שני מתוך הבנה שהיעדר חלופה אמיתית בעלת תוכן ובעלת משמעות של כרטיס אנונימי זה דבר לא ראוי, ובחודשים האחרונים אנחנו עובדים 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. על כרטיס כזה, למשל, אפשר לטעון "חופשי-חודשי", אפשר לקבל שחזור במקרה של תקלה, שאדם בא, מזדהה ומראה – הנה הכרטיס שלי, הוא לא עובד – אבל אי אפשר לקבל ביטוח ואי אפשר לקבל זכאויות. אחד הנושאים שנמצאים בדיונים מעמיקים במסגרת העבודה שתיארה עורכת הדין הראל הוא הנושא, מה בדיוק יכלול הכרטיס הזה, איזה הסדרים ואיזה תהליך יהיה לקבלת ההחלטות בכלל לגבי מה שהולך לחלופת הביניים הזאת. אנחנו בהחלט תומכים שאיסוף המידע לצורך הכרטיסים האישיים יהיה המידע המינימלי. הטפסים שהחברות הנפיקו לצורך מילוי, אנשים מבקשים אותם ברוחב לב, נקרא לזה. אנחנו פועלים לצמצם את זה. אני יודעת שהטופס שחברת סיטיפס התחילה להנפיק לפני קרוב לשנה, עבר דרכנו, ואנחנו סימנו שם בצורה מאוד ברורה, מהם שדות חובה. למשל שדה של תאריך לידה - -

היו"ר יריב לוין:

אבל מה זה "שדה רשות" – אני לא רוצה שיהיה המידע בגלל הבעיה של הפריצות למאגרים, עוד לפני השאלה אם בן אדם מוכן לתת את המידע או לא.

חוה ראובני:

יש אנשים שמוכנים לתת עוד מידע כדי לקבל עוד שירות.

היו"ר יריב לוין:

אבל איזה שירות הם יקבלו? עורך דין אשכנזי, פה ההידברות ביניכם היא לא מספיק טובה, כי אתם צריכים לבוא ולהגיד, זה הכלל המנחה. במקום שבו אין ברירה – המידע במאגר; במקום שיש ברירה – הוא ירד. אנחנו לא מטייבים את השירות עם כל מספרי הטלפון ועם כל הכתובות של הבן אדם, שמות ילדיו ומקום העבודה שלו כדי שאם פעם הוא יאבד את הכרטיס נוכל למצוא אותו בכל דרך.

עמית אשכנזי:

יש לי תשובה לזה, כי כמו שעורכת הדין הראל אמרה, אנחנו פרסמנו טיוטת הנחיה למפעילי התחבורה הציבורית לפני שנה, לדעתי. היינו אופטימיים וכתבנו שם שהטיוטה הזאת היא עד שהחוק יעבור שלוש קריאות ויהיו תקנות. על רקע שהדבר הזה נמשך אנחנו מוציאים טיוטה מעודכנת, אנחנו בהגהות אחרונות כי צריך לתאם את זה עם משרד התחבורה, והעיקרון הזה שאתה מדבר עליו הוא עיקרון שאנחנו כותבים אותו במפורש, הוא כבר מופיע בכתובים, ועכשיו רק צריך לסגור את הפרטים עם משרד התחבורה.

היו"ר יריב לוין:

מתי זה ייגמר?

עמית אשכנזי:

אני מקווה - -

דוד קשאני:

תוך שנה.

היו"ר יריב לוין:

זה הרי כל כך פשוט. כמה אפשר לסבך את הכול?

עמית אשכנזי:

את ההנחיה הזאת אנחנו רוצים להוציא השבוע.

היו"ר יריב לוין:

אני מבין שהסדר הקבע, יש בו מורכבויות. מה כל כך מסובך?

עמית אשכנזי:

את ההנחיה אנחנו רוצים להוציא השבוע, אבל אני כן חושב שצריך להקשיב היטב למה שאמרה הגברת ראובני לגבי הכרטיס האנונימי. כי השאלה היא מהי ברירת המחדל הצרכנית. אתה נגעת בנקודה הכי חשובה לצרכן. אנחנו קיבלנו כבר מזמן, עוד בשלב הדיונים בממשלה, מכתב חגיגי עם המפקח הארצי על התחבורה אלכס לנגר, שמוען למועצה הציבורית להגנת הפרטיות שליד רשם מאגרי המידע, ושם נאמר באותיות חגיגיות שתהיה חלופה אנונימית, והחלופה האנונימית הזאת תהיה זמינה לכל מי שרוצה. באותו רגע אנחנו כרשות הפסקנו לקבל תלונות של אנשים שלא מקבלים כרטיס אנונימי, כי אמרנו – יש לדבר הזה בעל בית שנקרא משרד התחבורה. אבל במציאות כרטיסים אנונימיים לא מספיק נמצאים בשטח. כלומר השאלה היא מה אנחנו יכולים לעשות כדי לגרום לזה שמי שעכשיו רוצה כרטיס אנונימי זה זמין לו בדיוק כמו הכרטיס הלא אנונימי. בעניין הזה הרשות למשפט וטכנולוגיה יכולה לעשות יחסית מעט. אנחנו יכולים להוציא הנחיה, אבל בסוף מי שצריך לאכוף את זה, בעינינו, זה משרד התחבורה.

הדבר השני הוא מהי ברירת המחדל מבחינה שירותית - -

היו"ר יריב לוין:

אני יכול להגיד לכם - או שאני לא מבין שום דבר – אני אגיד לך איך אני מבין את הכרטיס האנונימי. זה נורא פשוט: זה כרטיס שהוא כרטיס חכם לכל דבר ועניין מהבחינה שאתה מטעין אותו, רק הבן אדם, כשהוא לוקח אותו, כדי שהוא יוכל להשתמש בו, הוא צריך לשים עליו את תמונתו ולכתוב עליו את שמו. לא צריך שהשם יהיה במאגר ולא בשום מקום, בדיוק כמו שהיה פעם עם כרטיסי הנייר האלה.

קריאה:

- - -

היו"ר יריב לוין:

ואז יהיו כאלה שיתלשו את התמונה, ידביקו אחרת, ימחקו וישימו כל פעם שהם עוברים בין האוטובוסים.

אילאיל טיבר:

כמה? כמה?

היו"ר יריב לוין:

נו, באמת, אני אגיד לכם יותר מזה: גם אם החופשי-חודשי היה נעשה שמית ממוחשב, כמה אנשים היו נוסעים ומעבירים את זה למישהו אחר וחוזרים? הסיכון שקיים פה, הסרבול המטורף הזה, התורים, הבלגן לעומת מה שאנחנו כאילו חוסכים או הפרצה הגדולה והגנבים הגדולים שאנחנו מונעים כאן זה פשוט לא עושה שכל.

עמית אשכנזי:

אני לא יודע לענות על זה.

היו"ר יריב לוין:

אני אומר לכם באמת, זה לא עושה שכל. מה הבעיה שמחר בבוקר כל אחד שאין לו זכאות להנחות לוקח כרטיס כזה, טוען אותו, שם עליו את התמונה, כותב את השם, ובזה נגמר העניין. מה הבעיה? אני לא מצליח להבין כבר כמעט שנתיים. אלא אם אני לא מבין משהו, אני לא יודע.

אתי בנדלר:

אני רוצה להוסיף עוד מילה: ההפרדה בטופס בין שדות חובה לבין שדות שאינן חובה היא מאוד טובה לחלק אולי גדול של האוכלוסייה שממלאת את הטפסים האלה. אינני בטוחה שזאת שפה מובנת לכלל האוכלוסייה שממלאת את הטפסים האלה. הם רואים שהם נדרשים – הם רואים איזו כוכבית "שדה חובה" או לא "שדה חובה"? רואים שהם צריכים למלא פרטים, הם ממלאים פרטים – כי יש רובריקות. אם זה היה מופרד: "לצורך כרטיס אנונימי, מלא את הפרטים האלה"; "לצורך קבלת כרטיס מסוג זה וזה – לחלק לחלוטין את הטופס.

חוה ראובני:

גברתי, אכן יש שני טפסים שונים: יש טופס לצורך כרטיס חכם אישי, ויש טופס - - -

קריאות:

- - -

היו"ר יריב לוין:

אבל אתם לא צריכים להשאיר את הברירה הזאת לנוסע, אתם צריכים לבוא ולומר - -

דרור גנון:

למה לא? אתם עושים את הנוסע - -

היו"ר יריב לוין:

אני אומר לך למה לא. כי למדינה יש אינטרס שגם אם אנשים מוכנים לנדב את כל פרטיהם למאגרים האלה שהם לא מוגנים, ואנחנו לא יודעים איך מגנים עליהם, והם מפוזרים, ואין לנו שליטה אמיתית אפקטיבית עליהם – לנו יש אינטרס לצמצם את זה.

דרור גנון:

אבל אנחנו אומרים שאנחנו נצמצם את זה. אנחנו נשים רק את הפרטים שחייבים למלא - -

היו"ר יריב לוין:

אבל מתי נצמצם? כבר שנתיים זה פועל. מה  מסובך כל כך? אני שאלתי שאלה כל כך פשוטה: מה הבעיה להודיע היום למפעילים שמהיום ינפקו כרטיס אנונימי, אנשים ידביקו עליו את תמונתם ויכתבו את שמם.

דרור גנון:

הם לא יכולים להדביק את תמונתם כי אני לא בטוח שעל הכרטיס עצמו אפשר להדביק תמונה. אפשר לצלם את הבן אדם, זה לא בעייתי. זה האנונימי המזוהה – מצלמים ומנפיקים את הפלסטיק כבר עם התמונה שלא תימחק.

היו"ר יריב לוין:

סלח לי שאני אומר את זה, זה פשוט לא נשמע הגיוני.

דרור גנון:

אבל איך אתה מדביק תמונה?

היו"ר יריב לוין:

אתה רוצה להריץ את האנשים להצטלם, ואתה רוצה – אני לא יודע מה לעשות – רבותיי, מה הבעיה לסדר את זה בסידור טכני פשוט? מה מסובך? הרי את הכרטיס קוראים ומסדרים לו מקום שאפשר לשים את התמונה. מי שרוצה יצטלם. אבל מה הבעיה לקבוע כבר עכשיו שני דברים מקבילים: אחד, להגיד למפעילים, רבותיי, אלה הפרטים שאתם יכולים לקחת, ואין בלתם ואין פרטי רשות; ודבר שני, לומר שברירת המחדל היא לתת כרטיס אנונימי. לא מנפקים כרטיס אחר, אלא למי שיש לו זכאות להנחה או שיש לו סיבה שמצריכה כרטיס מיוחד. זה הכול.

חוה ראובני:

או שהוא רוצה ביטוח, אדוני.

היו"ר יריב לוין:

לא יהיה ביטוח.

דרור גנון:

למה לא?

חוה ראובני:

למה לא?

דרור גנון:

למה למנוע מהציבור ביטוח? אני לא מבין.

חוה ראובני:

אדוני יודע כמה כרטיסיות אני איבדתי כילדה, והכסף ירד לטמיון?

דרור גנון:

יש חופשי חודשי שעולה 600-500 שקלים – אתה מונע מהבן אדם את הזכות לשחזר 500 שקלים על הכרטיס. אתה יודע כמה משפחות חרדיות ומשפחות בכלל, מעוטות יכולת שמנפיקות לעשרה ילדים כרטיסים כאלה או לאנשים בוגרים במשפחה – זה אלפי שקלים. אתה מונע מהם את הזכות לשחזר את הכסף. אני לא מבין למה. איזה מין דבר זה?

היו"ר יריב לוין:

למה אתה צריך את כל הפרטים האלה בשביל הביטוח? בוא תסביר לי.

דרור גנון:

צריך מינימום פרטים, ואנחנו נעשה מינימום פרטים. אני לא אבקש ממנו פרטים שאני לא צריך - -

היו"ר יריב לוין:

יש לי שאלה, למה אתה צריך בכלל את מספר הטלפון שלו? הרי אם הוא איבד את הכרטיס אז חזקה עליו שהוא יבוא לשחזר אותו. הוא יחכה שתתקשר אליו להודיע לו שהוא איבד את הכרטיס?

דרור גנון:

אני לא צריך את הטלפון שלו. אני מוכן לוותר על הטלפון שלו.

היו"ר יריב לוין:

אז מה אתה צריך?

דרור גנון:

אני צריך מספר נתונים בסיסיים.

היו"ר יריב לוין:

תמונה ותעודת זהות.

דרור גנון

לא, אנחנו צריכים גם למשל את המעסיק. למשל מעסיקים מנפיקים לעובדים שלהם כרטיסים.

היו"ר יריב לוין:

לא הבנתי.

דרור גנון

זכותו של המעסיק להנפיק - -

קריאות:

מה הקשר? מה הקשר?

דרור גנון

אנחנו רוצים להקל על הציבור.

קריאה:

נכון.

קריאה:

אתם מקלים על המפעילים.

דרור גנון

המעסיק רוצה להנפיק באופן מרוכז לעובדים שלו כרטיס, מה הבעיה? הוא רוצה לתת להם כרטיס.

היו"ר יריב לוין:

למה צריך את השם של המעביד על הכרטיס?

דרור גנון:

לא על הכרטיס, בטופס. על הכרטיס הוא לא מופיע.

היו"ר יריב לוין:

למה צריך את זה?

דרור גנון

כי הוא משלם על הכרטיס - -

היו"ר יריב לוין:

אז שישלם. מה אכפת לי מי ישלם.

קריאות:

- - -

אילאיל טיבר:

איך היה עד עכשיו?

דרור גנון:

עכשיו הם ממלאים את זה בטופס.

אילאיל טיבר:

עד עכשיו אם היית צריך את הכרטיס למס הכנסה, אז היית שומר את הכרטיס ונותן אותו. זה הכול.

דרור גנון:

אבל היום את לא יכולה לתת לו כי זה כרטיס אלקטרוני ולא נותנים אותו.

אילאיל טיבר:

אתה מקבל קבלה.

היו"ר יריב לוין:

רבותיי, אנחנו הרי לא נפתח עכשיו את הדברים ונתחיל להידיין על כל פרט ופרט. אנחנו לא נגדכם, אנחנו בטוחים שאתם עושים את הכי טוב שאפשר, אבל השורה התחתונה היא תוצאה שאי אפשר לחיות איתה. כל הרצון לעזור למעביד ולעזור למפעיל ולעזור לנוסע ולתת לו ביטוח והכול – הכול נהדר, רק בסוף השאלה היא מה התוצאה הסופית. תסתכלו על המכתב שהעביר לי לכאן הפורום לקידום התחבורה הציבורית שאני בטוח שמה שהם כתבו כאן הוא מדם לבם ולא כי בא להם לנגח מישהו. הם כותבים כאן שבסוף את ההנחות לא מקבלים, ומה שקונים אצל מפעיל אחד לא עובד אצל מפעיל אחר - -

דרור גנון:

זה לא נכון, דרך אגב.

אתי בנדלר:

מה זה "לא נכון"?

היו"ר יריב לוין:

לא נכון? אתה רוצה לראות כמה תלונות אני מקבל? בכל הכבוד, אני יכול להגיד לך כמה תלונות אני מקבל אצלי.

דרור גנון:

גם אני.

היו"ר יריב לוין:

זה בסדר שיש תלונות. אז מתקנים, זה לא סוף העולם. רק להגיד שזה לא נכון, וזה לא המצב – אל תגיד.

דרור גנון:

- - - כל המפעילים. יש תקלות.

היו"ר יריב לוין:

אני אומר לך שוב, בסוף אנחנו צריכים להגיע לתוצאה שתהיה פשוטה לנוסע, שלא יעמוד בתורים ויקבל את הדברים באופן מיידי; שמי שמגיע לו הנחות יכול לקבל הנחות ושיהיה מינימום מידע כדי שלא נמצא את עצמנו בפני קטסטרופה שאחר כך לא נבין איך היא קרתה. כי צריך לזכור שחוץ מאשר כל הפרטים נאספים לאן אדם נוסע, כפועל יוצא גם איפה הוא עובד, כנראה, ואיפה הוא לומד, ואיפה עוד הרבה מאוד דברים אחרים. מי ירצה להשתמש בזה, איך ובאיזה מצב – אני לא יודע לאן נגיע. זה דבר שצריך לנהוג בו משנה זהירות גם בכך שמלכתחילה לא טוב לאסוף את הפרטים האלה בכלל וגם בוודאי שבמקום שהם ישנם צריך לשמור עליהם וצריך גם לעשות מנגנון מתאים "להיפטר" מהם – במירכאות – או להשמיד אותם ברגע שהם הופכים לא רלוונטיים. אני גם אגיד עוד דבר, שבצד זה טוב אם נמצא את הדרך הנכונה לאסוף את המידע הסטטיסטי שהוא מאוד מועיל לניהול התחבורה. את הכול אנחנו מבינים. לכן בהסדר הקבע כשאומרים לי, מה שהיה היה, עכשיו נכנסנו לעניין במלוא הרצינות וזה יכול לקחת לנו עוד שבועיים – אני מבין, אני לא מצפה לא לקוסמות ולא במחיר שאם אנחנו רוצים לעשות את זה מחר, נעשה משהו שאחר כך נצטער עליו. זה צריך להיות זמן סביר. אם אומרים לי חודשיים, וזה ייקח חודשיים וחצי – לא יקרה כלום. מצד שני המצב הנוכחי הקיים הוא מצב בלתי נסבל. כאן בכל הגזרות צריכה לבוא החלטה מחר – לא בעוד שבוע ולא בעוד שנה, אלא החלטה מידית שלא לוקחים יותר מאשר א', ב' – אנחנו מייצרים מסלול אנונימי כברירת מחדל, ותתפעל אותו טכנית איך שתתפעל אותו. אנחנו נותנים פתרון מידי לסוגיה של מוניות השירות, ואם יש בעיה שקשורה בהם – תודיעו לי, כי אחרת אני לא יודע לבוא אליהם בטענות. אני רק מבין שמה שהחלטנו כאן לפני שנה לא קורה ולא מתבצע. צריך לתת פתרון גם במסגרת הסדר הקבע, אבל היא צריכה קודם כול לקבל פתרון מידי עכשיו, וזה הכול. זה לא מסובך כל כך.

דרור גנון:

לגבי המוניות אני אתייחס בקצרה: אנחנו ישבנו איתם מספר פעמים. הם לקחו יועץ, והם התחילו לקדם את העניין הזה. אני לא יודע למה אתה אומר שזה לא מתקדם.

היו"ר יריב לוין:

אני לא יודע, אני יודע שזה לא - -

דרור גנון:

הם מטפלים בזה, ישבנו איתם, המלצנו להם גם על כמה שמות - -

שמעון דהרי:

יש התקדמות מסוימת, אבל צריך לזרז את זה.

דרור גנון:

אתם היעד, אתם מטפלים מולו.

היו"ר יריב לוין:

שמעון, לי יש בקשה. אני מבקש שאתם תשבו בשבוע הבא עם משרד התחבורה, ובתום הישיבה הזאת יצא נייר דיווח של שני הצדדים לוועדה, מה המצב, ואם אין ביניהם הסכמה מה המצב, שכל צד יוציא בנפרד נייר ויודיע מה המצב לראייתו. אפשר לקבל את זה?

שמעון דהרי:

כן, כן. תקבל.

היו"ר יריב לוין:

כדי שנדע איפה אנחנו חיים, ואולי גם נצמצם את הפערים ונגמור את זה אחת ולתמיד. עשו במדינת ישראל דברים יותר מסובכים מהדבר הזה.

שמעון דהרי:

400 אלף נוסעים בארץ, גם הם צריכים לקבל הנחות.

בן בדרי:

אני מנכ"ל ארגון מוניות השירות. אני רוצה לציין בפני הוועדה שבאמת התבקשנו להגיש מסמכים למשרד התחבורה לגבי שילוב מוניות השירות לפרויקט ה"רב-קו". אכן הומלצו לנו מספר אנשים, נפגשנו איתם. המסמכים הוכנו, ואפשר להודיע לוועדה היום שבימים הקרובים ממש הם יוגשו למשרד התחבורה. אני מקווה שבקרוב מאוד 400 אלף הנוסעים של מוניות השירות ייהנו מדי יום - -

היו"ר יריב לוין:

בדרי, אז קדימה. אז תעבדו מהר גם מהכיוון שלכם.

שמעון דהרי:

אני רוצה להוסיף. דרור גמר את העבודה, ובשבוע הקרוב יוגשו לכם כל - - -

דרור גנון:

אבל אין בעיה. זה לא שיש בעיה, חלילה.

היו"ר יריב לוין:

אני רק רוצה להבין איפה אנחנו חיים, זה הכול.

הפורום לקידום התחבורה הציבורית של הוועדים והפעילים של השכונות בתל-אביב-יפו, בבקשה. אני גם מודה על המסמך שהעברתם שהוא גם מאוד מפורט וגם מאיר עיניים.

אילאיל טיבר:

תודה רבה. אני רוצה להתחיל ולומר, קודם כול לאנשי משרד התחבורה שהעלינו את הדברים על הכתב משום שהרבה מאוד תושבים נפגשים עם הרבה מאוד בעיות בנושא הרב-קו. אני רוצה להמשיך את דבריה של עורכת הדין הראל: השאלה היא האם באמת צריך כל כך הרבה פרטים. כולכם עונים שזה שירות ושזה אובדן הכרטיס. אז לי יש ביד במקרה הטופס של "דן", שהנוסעים מתבקשים למלא אותו כדי לקבל רב-קו מזוהה. בספח של שירות הלקוחות כתוב במפורש: "אני נותן/נותנת את הסכמתי לשימוש כאמור לצורכי שיווק ושירות לקוחות". לאיזה צורכי שיווק דן צריכה את כל הפרטים האלה? זאת שאלה מאוד גדולה. אני לא יודעת. זאת שאלה שצריכה להיות מונחת על השולחן שלכם, איזה צורכי שיווק הם צריכים.

באופן כללי: עד 1 ביולי נסיעה בתחבורה הציבורית הייתה עבור הנוסעים טרנסאקציה מאוד פשוטה: עלית לאוטובוס, קנית כרטיס, ירדת מן האוטובוס – תודה רבה, שלום. אף אחד מהנוסעים לא מחפש מערכת יחסים עם חברות התחבורה. מה שאנחנו מחפשים זה רק להגיע מנקודה A לנקודה B עם הכי פחות עבודה עבור הנוסעים. אבל מסתבר שברפורמה הזאת גם בנושא הרב קו וגם בנושא שינוי כל מערך הקווים בתל-אביב-יפו התושבים עובדים הרבה יותר קשה. ב"רב קו" הם צריכים לעמוד שעות בתור עד שהם מקבלים את הכרטיס המזוהה ולענות על אלפי שאלות. אני מסתכלת על הטופס הזה, והחובה למילוי, הנקודות השחורות, הן כל כך קטנות שאף אחד, אלא אם כן הוא באמת יושב ולומד את הטופס, לא מסוגל להבחין בזה. פשוט אין שום הבחנה בעניין. אז הוא ממלא את זה. משום שכתוב "למלא", אז אני ממלא. אז אני גם חותם כי כתוב לי למטה "חתימה", אז אני לא בדיוק קורא אף על פי שכתוב באותיות יותר גדולות. אני מוכרחה לציין את זה: "אין בחתימה זו כל התניה להנפקת הכרטיס החכם" – זה מצוין. אבל אנשים לא קוראים את זה, אנשים לא רואים את זה. הם חותמים ובכך הם גם חותמים שהם מסכימים שייעשה שימוש לצורכי שיווק ושירות לקוחות.

היו"ר יריב לוין:

זה אגב דבר שצריך להפסיק אותו מידית, זה נדמה לי ברור לחלוטין. זה פשוט לא להאמין.

אילאיל טיבר:

לא יעלה על הדעת, לא יעלה על הדעת.

היו"ר יריב לוין:

זה ברור לגמרי, לא צריך פה לדבר יותר מדי. זה מסוג הדברים שהיום צריכה לצאת הוראה ברורה – רבותיי, אין שימוש בעניין הזה. כל מאגר כזה שנכנס לשיווק – מוכרחים להיכנס נקודתית. אין פה בכלל שאלה.

אילאיל טיבר:

ברמת ההתארגנות וההסברה: עד היום אזרחים רבים, נוסעים רבים אינם יודעים כיצד להשתמש ברב-קו משום שמעולם לא הוסבר להם. הדברים שהנהגים אומרים להם הרבה פעמים, מטעים את הציבור. אני יכולה לספר לכם סיפור קצר: לפני שבוע קניתי כרטיס רב-קו אנונימי והטענתי עליו שתי נסיעות. עליתי לנסיעה אחרת, ואז אמר לי הנהג, את יודעת, הכרטיס האנונימי הוא לא טוב, הוא טוב רק לשתי הנסיעות ואחר כך את צריכה לזרוק אותו. במקרה שלו הוא פגש אותי, וזה היה מזלו הרע משום שאני התווכחתי איתו והסברתי לו שזה לא נכון. אבל אני יושבת ליד הנהג ושומעת על הרבה מאוד הטעיות שנעשות לציבור כי הציבור איננו יודע. מאחר שציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית הוא בדרך כלל חלש יותר, מוחלש יותר, לא מסוגל להתמודד עם הנהגים כי "הנהג יודע", אז מה שקורה בפועל זה שהרבה מאוד אנשים משלמים מחיר כרטיס נוסף. דוגמה נוספת בכרטיסים האלה שראיתי לאחרונה: אם מישהו מטעין שני חוזים, ונניח בחוזה אחד נשארו לו ארבעה שקלים שזה פחות ממחיר הכרטיס, ובחוזה השני יש לו 123 ושקלים – קורא הכרטיסים יקרא את החוזה הנמוך ויגיד לו שאין לו כסף בכרטיס. הוא לא יהיה מוכן לקרוא את הכרטיס של 123 השקלים. המקרה הספציפי שאני מספרת לכם עליו זה היה נהג ותיק; הנהג פשוט הוציא אישור על מה שיש לו בכרטיס – ראה שיש לו 123 שקלים בכרטיס, קורא הכרטיסים מאן לקרוא את 123 השקלים ואמר לו, אוקיי, תיכנס. במקרים אחרים – והייתי עדה לזה גם כן – אנשים משלמים שוב. לי אמר במעבר בין "דן" ל"מטרופולין" – שוב, האם אני צריכה לדעת את הקודים? לא, אני לא צריכה לדעת את הקודים. אני הטענתי כרטיסייה באנונימי, קוד 43. תאמינו לי שעד אז לא ידעתי שיש קודים, לא שמתי לב לזה. אז עליתי למטרופולין עם אותו כרטיס בתוקף בתוך 90 הדקות. הנהג אמר לי, זה לא טוב, זה קוד 43. אמרתי לו, מה זה לא טוב? מה זה משנה? יש לי 90 דקות, אתה "מטרופולין", אין לי שום בעיה. לא, זה קוד 43, זה רק פה, זה רק שם, בפעם הבאה אני אוריד אותך. אמרתי לו, אתה לא יכול להוריד אותי. אבל אנשים אחרים שלא יודעים – והרוב אינם יודעים – משלמים מחיר כרטיס נוסף.

היו"ר יריב לוין:

בטח, אני הייתי משלם מיד רק מהבושה.

אתי בנדלר:

רוב האנשים היו משלמים.

אילאיל טיבר:

זה בדיוק העניין, רק מהבושה אנשים משלמים. אבל הם כבר שילמו.

היו"ר יריב לוין:

זה ברור.

אילאיל טיבר:

אנשים לא מבינים.

היו"ר יריב לוין:

ברשותך, משפט אחרון כי אנחנו חייבים לסיים, ונדמה לי שהדברים הועברו בצורה הכי ברורה.

אילאיל טיבר:

משפט אחרון: ברמת המדיניות אנחנו לא יכולים לרכוש כרטיס נסיעה אחד בשום צורה שהיא, אלא אם כן אתה בא ומשלם, אבל אז אין לך 90 דקות. עם הרב קו אין שום אפשרות לקנות פשוט כרטיס בודד כמו שקנינו קודם - -

דוד קשאני:

זאת הבעיה – אין 90 דקות.

אילאיל טיבר:

- - בלי להשקיע, בלי לקחת הלוואות – פשוט לעלות ולקנות כרטיס בודד.

היו"ר יריב לוין:

מה?

אתי בנדלר:

זה נכון, חוה?

קריאות:

זה נכון.

אתי בנדלר:

אז אולי תפרטו את זה כי זאת טענה מאוד מפתיעה.

דוד קשאני:

אין 90 דקות, רק בזה יש 90 דקות.

אתי בנדלר:

מה זה "בזה"?

דוד קשאני:

ברב-קו האנונימי - -

היו"ר יריב לוין:

שאז הוא צריך לפחות שתי נסיעות.

דוד קשאני:

- - - את מקבלת 90 דקות. אם אין לך, ואת קונה כרטיס ב-6.60 שקלים, אין 90 דקות.

שרה מילוא:

אם את קונה כרטיס נייר לא ברב-קו את לא מקבלת את 90 הדקות. רק ברב-קו.

אילאיל טיבר:

ואת לא יכולה לקנות כרטיס בודד, אלא את יכולה להטעין, לפחות בתל-אביב, שתי נסיעות בלבד.

אתי בנדלר:

אני מבקשת התייחסות מאוד ברורה, כי אני רואה את פניהם התמהות לא רק של - - - אלא גם של נציגי משרד התחבורה.

דוד קשאני:

אבל הם לא יודעים לענות, זאת הבעיה.

דרור גנון:

קודם כול, לגבי נושא ההסברה, אנחנו נרענן. אני מקבל את זה.

אילאיל טיבר:

זה לא לרענן, זה לעשות הסברה.

דרור גנון:

הכוונה היא לעשות הסברה. אנחנו כרגע עושים הסברה באזור תל-אביב לגבי שינויים, אז נכניס גם רענון של השימוש בכרטיס החכם. בעניין כרטיס נסיעה בודדת – אפשר להשתמש בו במשך 90 דקות בירושלים וגם מטרופולין תל-אביב - -

אילאיל טיבר:

בתל-אביב לא.

שרה מילוא:

בתל-אביב אי אפשר.

דוד קשאני:

תבוא ותיסע איתנו. מה הבעיה?

שרה מילוא:

סע בתל-אביב, אל תיסע בירושלים.

דרור גנון:

גם בתל-אביב.

היו"ר יריב לוין:

רבותיי, אנחנו הבנו. אני מציע להתכנס לקראת סיכום באופן הבא - -

יוסי סעידוב:

סליחה, אדוני היושב ראש, אפשר להמשיך את זה בנושא ירושלים?

היו"ר יריב לוין:

רק באמת שני משפטים כי זמננו קצר, והבעיה העקרונית הובנה.

יוסי סעידוב:

אני מ-15 דקות, ארגון צרכני תחבורה ציבורית. הרב קו נכנס לשימוש מלא בירושלים לפני כשלושה-ארבעה חודשים. הוא פועל גם ברכבת הקלה וגם באוטובוסים של אגד. באוטובוסים של אגד אנחנו נתקלים בכמה בעיות מאוד קיצוניות. הבעיה הראשונה היא מכשור אלקטרוני מאוד ישן שנמצא רק ליד הנהג. המכשור זה קורא כל כרטיס של נוסע במשך כ-10 שניות. זאת אומרת, כל נוסע מתעכב ליד הנהג במשך 10 שניות. שישה נוסעים זה דקה של המתנה של האוטובוס בתחנה.

היו"ר יריב לוין:

סבא שלי היה נהג אגד, הוא היה מנקב.

יוסי סעידוב:

נכון, הניקוב היה יותר מהיר וגם המעבר באמצעות "חופשי-חודשי" היה יותר מהיר. היום כל אחד נאלץ לעמוד ליד הנהג 10 שניות, וזה מאריך את זמן הנסיעה בצורה משמעותית, זה גורם לפקקים בצירים כמו אגריפס ובמקומות כאלה.

דבר שני, ציפינו שכניסה של כרטיס כמו "רב-קו" תייעל את העלייה לאוטובוסים. זאת אומרת שיוצב מכשור אלקטרוני מתקדם, קורא כרטיסים מהיר כמו ברכבת הקלה וכמו במדינות מערביות אחרות, ותתאפשר עלייה וירידה מכל הדלתות באוטובוס. החוק הזה זאת הזדמנות לשפר את הזמן של הנסיעה ולאפשר לנוסעים לעלות מכל הדלתות, מה שלא קורה היום. דבר שלישי, אנחנו מדברים על עמדות הטענה. ההטענה היום היא אפשרית או אצל הנהג – מה שמאריך את זמן הנסיעה בצורה מאוד משמעותית. אי אפשר להטעין אצל הנהג בכרטיס אשראי – או בעמדות הטענה של הרכבת הקלה. עמדות הטענה צריכים להיות במקומות נוספים בעיר, וכמובן, דרך האינטרנט, מה שהיום לא קיים.

דבר אחרון, הנושא שעלה כאן מספר פעמים זה השמירה על הפרטיות.לדעתנו, מאגר המידע הזה לא צריך להיות בידיים של המפעילים. אנחנו מאוד מודאגים מכך שהמפעיל שומר עלינו מידע שכולל תמונות, מקום עבודה ולאן נסענו. אנחנו מצפים שהמידע הזה יהיה בידיים ממשלתיות, ופרטים לא רלוונטיים, כמו "לאן נסעתי", יימחקו בפרק זמן של שבועיים, כמו באנגליה. תודה רבה.

היו"ר יריב לוין:

תודה.

מרדכי פדר:

כשמדברים על כרטיס אנונימי חשוב מאוד לציין ולבקש ממשרד התחבורה שהכרטיס האנונימי יהיה גם לקטינים; שלא יהיה רק כרטיס אנונימי. מדברים רק על כרטיס אנונימי לבגירים – היום אין כרטיס חד פעמי. ילד עולה לאוטובוס ומשלם מחיר מלא.

היו"ר יריב לוין:

זה אני יודע. אני יכול להגיד לך שהגשתי אפילו הצעת חוק כזאת, שלצערי, נבלמה על-ידי משרד האוצר בשעתו. אבל אם הכנסת תאריך ימים ונגיע לחוק ההסדרים הבא אני מבטיח לעשות מקצה שיפורים.

מרדכי פדר:

התקנות נותנות - - - ומשרד התחבורה לא מוכן לתת את זה באופן שיהיה ישים.

היו"ר יריב לוין:

אתה צודק לחלוטין. רבותיי, אני מציע לסכם את העניין בצורה הזאת: א', רשמנו בפנינו את ההודעה של עורכת הדין הראל שמרכזת את הטיפול במה שנקרא "הסדרי הקבע" ואת הערכתה שיידרש פרק זמן של כחודשיים כדי להשלים את התהליך. הבענו בפניה את ההערכה למאמץ שנעשה ואת ההבנה שגם אם ייקח עוד שבועיים לא יקרה שום דבר. בקשתנו היא לקבל בתוך חודש דיווח עדכני על ההתקדמות – איפה אנחנו עומדים, מה נעשה ומה צריך להשלים.

ב', סוכם שנציגי מוניות השירות יעבירו את החומרים שהם התבקשו להעביר למשרד התחבורה עד תחילת השבוע הבא. הצדדים יישבו וייפגשו ויעבירו לנו בתוך שבועיים הודעה איפה הם עומדים בעניין הזה – בין אם הודעה בהסכמתם, ואם לא תהיה ביניהם הסכמה אז כל אחד מנקודת מבטו וראותו, היכן הדברים עומדים.

ג', אני מבקש שבתוך שבוע יועבר לנו נוסח של הנחיות מתוקנות ומעודכנות למפעילים ביחס לפרטים שמותר להם לכלול בבקשה מהנוסעים, תוך הבהרה ברורה שאסור להשתמש בפרטים האלה לשום תכלית שהיא, בין שיווקית ובין אחרת ותוך צמצום הפרטים למינימום ההכרחי, על-פי סוג הכרטיס שאותו מבקשים.

אני מבקש שבתוך שבועיים נקבל התייחסות מסודרת לשאלה, איך מפעילים את הכרטיס האנונימי בהיקף רחב ומסודר ובדרך שתמנע את הצורך בשמירת פרטים מזהים על הנוסעים, תוך התייחסות במסגרת הזאת גם להסדר רחב בסוגיה של הקטינים שהם מתוך גורמי ההנחה, מסה מאוד גדולה ומזוהה בקלות יחסית שיכול להיות שגם לה אפשר למצוא פתרון במסגרת הזאת בלי להכניס אותה בכלל לתוך כל הנושא הזה של המאגרים על כל מה שכרוך בזה.

אני גם הייתי מבקש לקבל באותו פרק זמן דוח מסודר על ריכוז התלונות שהתקבלו ביחס לשימוש בכרטיסים החכמים, לרבות אי קריאת כרטיסים, אי מתן הנחות וכן הלאה, ככל שנמצאים בידי משרד התחבורה בחלוקה בין אותן תלונות שהגיעו ישירות אליכם לבין תלונות שהגיעו אליכם דרך המפעילים שהעבירו אותן אליכם, על-פי הרישומים שקיימים אצלם כדי שנוכל לראות איפה אנחנו עומדים בעניין הזה. וכמובן, איזשהו עדכון בסוגיית ההיערכות שלכם בנושא ההסברה וכן הלאה.

הנושא הוא נושא מורכב, הקשיים ברורים, זה לא שמישהו חושב שפה יש עניין קל, אבל מצד שני הדברים חייבים להתבצע. חיכינו מספיק, אין ברירה פשוט.

עורך דין אשכנזי, אני מניח שכל הפעולות האלה ייעשו, כמובן, בתיאום ובהבנה איתך. אנחנו נקבע ישיבה נוספת. אני מקווה שבלוח הזמנים העמוס מאוד של ועדת הכלכלה נצליח בכל זאת למצוא. אני פנוי לעניין הזה. אם יתאפשר עוד לפני סוף המושב הזה לעשות אולי ישיבה אחת נוספת, אם נצליח, מה טוב; אם לא, אני מוכן גם לבוא בפגרה ולקיים ישיבת מעקב עוד לפני פסח כדי שננסה לקשור קצוות ולצמצם פערים. אני מודה לכולם גם על הדיון הענייני וגם על הנכונות להגיע כאן בסופו של דבר לתוצאה שתשרת את כולם. תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:20.**