

כ באלול, תש"ף

9 בספטמבר, 2020

לכבוד

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

הנדון: תזכיר החוק לתיקון פקודת התעבורה (תיקון מס' 129) (ניסויים ברכב עצמאי), התש"ף-2020

1. פרטיות ישראל (ע"ר) היא עמותה שנועדה לפעול למען קידום וביצור הזכות לפרטיות בישראל. עם מייסדי העמותה נמנים מיטב המומחים בארץ בתחום הפרטיות, והיא מיועדת לפעול בהיבטים מגוונים ובהם קידום מהלכים להתאמת החקיקה לאתגרי הפרטיות של המאה ה-21, נקיטת צעדים משפטיים לצורך שמירה והגנה על הזכות לפרטיות, עידוד וקידום יוזמות טכנולוגיות המקדמות שילוב של פרטיות וחדשנות (Privacy by Design ו-Privacy Enhancing Technologies) והגברת המודעות לחשיבות הזכות לפרטיות בקרב הציבור הרחב בכלל והצעירים בפרט.
2. ב-19 באוגוסט 2020 פרסם משרדכם באתר התזכירים הממשלתי את תזכיר החוק שבנדון ("התזכיר"). התזכיר מבקש לקבוע תשתית חוקית לעריכת ניסויים בכלי רכב ללא נהג ("כלי רכב עצמאיים"), ולניסויים בכלי רכב מתקדמים פחות ולהציג תפיסה עקרונית לגבי המשך קידום ההתפתחות של הרכב העצמאי בישראל.
3. תחום כלי הרכב העצמאיים מצוי כיום בניסויים. על כן, רב הנסתר על הגלוי באשר לאופן שבו טכנולוגיה זו תשפיע על חיינו, ובפרט על האוטונומיה של הפרט במרחב.
4. הפעלת כלי רכב באופן עצמאי מתאפשרת באמצעות אוסף של רכיבי תוכנה וחומרה כדוגמת חיישנים ומערכות נוספות, המשתמשים בטכנולוגיות רבות, בין היתר של בינה מלאכותית ולמידת-מכונה. מערכות הרכב העצמאי מחייבות איסוף של מידע שעשוי לזהות אדם, במישרין או בעקיפין. כך לדוגמה, לשם הפעלה של רכב עצמאי נדרש לאסוף נתוני מיקום, נתונים בדבר מסלולי הנסיעה של הרכב, נתונים על סביבת הרכב – לרבות הולכי רגל בקרבתו - ונתונים על אודות בעל הרכב או הנוסע ברכב (לצורך הזדהות והפעלת הרכב). לאלה יש להוסיף מערכות שמתחברות למערכות הרכב ונועדו לאפשר חוויית נסיעה טובה יותר כגון מערכות בטיחות, מערכות להתאמה אישית של הרכב, מערכות להזדהות חכמה (דרך טלפון חכם, זיהוי קולי או זיהוי פנים), ומערכות בידור.
5. סוגי המידע שמערכות הרכב אוספות, לבדם או בקורלציה עם מידע נוסף, מאפשרים ליצור פרופיל התנהגותי של בעל הרכב והנוסעים בו, וכן מאפשרים להסיק אודותיו מידע רגיש רב כגון מצבו הכלכלי של בעל הרכב, מקומות שבעל הרכב פוקד באופן קבוע (חדר כושר, מקום עבודה, מרפאה, אזורי בילוי וכיו"ב), יחסיו האישיים והמשפחתיים עם הסובבים אותו ועוד. המידע הנצבר הוא רב וחלקו מוגדר בחקיקה כרגיש במיוחד, כך לדוגמה נתוני מיקום (ראו: תקנות הגנת הפרטיות (אבטחת מידע), התשע"ז-2017 שלפיהן מידע בדבר מיקום מגביר את רמת אבטחת המידע הנדרשת ממאגר וכן את תזכיר חוק הגנת הפרטיות (תיקון מס') (הגדרות וצמצום חובת הרישום), התש"ף-2020 שלפיו מידע על מיקום מוגדר כ"בעל רגישות מיוחדת").

6. המידע האישי שנאסף בכלי רכב עצמאיים, מאפשר לזהות תכונות ודפוסי התנהגות עמוקים החורגים ממידע אישי גרידא כדוגמת שם, מען או דרכי התקשרות. דפוסי נהיגה (כשמדובר בכלי רכב אוטונומיים חלקית), מקומות הביקור של אדם, זהות הנוסעים בכלי הרכב ועוד – כל אלה יוצרים תמונת חיים אינטימית וחודרנית של משתמשי כלי הרכב העצמאיים.
7. יתרה על כך, כלי רכב עצמאי עשוי לאסוף מידע סביבתי וחיצוני לרכב, הכולל מספרי רישוי של מכוניות אחרות וצילומים של עוברי אורח (בדומה ל-Google Street View). בעתיד הלא-רחוק צפויה קישוריות והעברת מידע בין כלי רכב (וכבר יש כזו במערכות כדוגמת אלה של חברת Nexar).
8. **הנה כי כן, כלי רכב עצמאי תלוי לתפקודו באיסוף ועיבוד מידע מאסיבי המזהה או עשוי לזהות בני אדם בלתי מסוימים – הן בעלי הרכב, הן בעליו והן מי שנקרים באקראי בדרכו.**
9. מידע אישי זה קורץ כמובן לגורמים רבים: חברות רבות עשויות להפיק ערך רב מאיסוף המידע ועיבודו לצרכים שמתחילים אמנם בתפעולו הישיר של כלי הרכב העצמאי אבל ממשיכים לשיפור והמשך פיתוחה של הטכנולוגיה שבבסיס כלי הרכב העצמאיים ומשם גולש לתחומים אחרים כדוגמת מסחור המידע לחברות ביטוח והפצת מידע לחברות אחרות שעשוי להיות להן עניין במידע זה (חברות רכב, חברות כבישים, מקומות עבודה וכיו"ב).
10. ודוק: פרטיות היא זכות חוקתית בשיטה המשפטית בישראל. הזכות לפרטיות מעוגנת בסעיף 7 לחוק-יסוד: כבוד האדם וחירותו ולפיכך היא בעלת מעמד חוקתי על-חוקי. בית המשפט העליון הגדירה "אחת החירויות המעצבות את אופיו של המשטר בישראל כמשטר דמוקרטי" (בג"ץ 2109/20, 2135/20, 2141/20, 2187/20 **בן מאיר ואח' נ' ראש הממשלה ואח'** (26.4.2020) ואמר עליה שהיא "מן החשובות שבזכויות" - ע"א 1697/11 א. **גוטסמן אדריכלות בע"מ ואח' נ' ורדי** (23.1.2013). חוק הגנת הפרטיות מסדיר באופן פרטני את ההגנה על הזכות לפרטיות ואת המסגרת המשפטית לאיסוף ושימוש במידע אישי. עקרון היסוד של החוק קבוע בסעיף 1 בו, לפיו "לא יפגע אדם בפרטיותו של זולתו ללא הסכמתו". החוק מגדיר "הסכמה" כ"הסכמה מדעת, במפורש או מכללא". פגיעה בפרטיות היא עוולה אזרחית, וכן – אם נעשתה בזדון – עבירה פלילית.
11. גם כאשר מסתכלים מעבר לים, פאנל הרגולטורים לפרטיות באירופה פרסם בינואר 2020 טיוטת גילוי דעת נרחבת בדבר עיבוד מידע אישי בהקשר של כלי רכב מקושרים ("Connected Vehicles")¹. גילוי הדעת סוקר את החובות החלות על מפעילי מערכות המשמשות כלי רכב עצמאיים, ובפרט קובע כי על יצרניות כלי רכב עצמאיים וספקי שירות בתחום, להקפיד, כל עוד אפשרי, כי מערכות כלי הרכב ישמרו את המידע מקומית ברכב ולא תתבצע העברת מידע אישי אל מחוץ לכלי הרכב. במקרה כזה, גילוי הדעת אף קובע כי רגולציית הגנת הפרטיות הכללית (ה-GDPR) לא תחול על פעולות עיבוד בהם המידע נשמר ברכב בלבד.
12. גם ברמה הבינלאומית הוכרה החשיבות של שילוב פרטיות ואבטחת מידע בפיתוח מערכות טכנולוגיות לרכבים אוטונומיים. בכנס הבינלאומי של נציבי הפרטיות והגנת המידע בשנת 2017, הוחלט על אימוץ

¹ The European Data Protection Board Guidelines (1/2020) on processing personal data in the context of connected vehicles and mobility related applications

- עקרונות הגנת המידע בקשר עם הפעלת כלי רכב מקושרים². בכנס קראו לבעלי העניין הרלוונטיים בתחום כלי הרכב העצמאיים לכבד את זכויות נושאי המידע ולאמץ 16 עקרונות להגברת ההגנה על מידע אישי, ביניהם: שימוש בכלים להתממת מידע אישי (אנונימיזציה), פרסום כל המידע הנחוץ לנושא המידע על מנת לתת את הסכמתו לאיסוף ועיבוד המידע, מחיקת מידע כשהוא אינו הכרחי למטרות העיבוד, הנגשה של בקורות פרטיות שיאפשרו לנושא המידע לשלוט באופן עיבוד המידע אודותיו ועוד.
13. מעבר להיבטי הפרטיות הנרחבים שכרוכים בהפעלת כלי רכב עצמאיים, ישנם סיכוני סייבר רבים העלולים לסכן את הרכב והנוסעים בו. עם ההתפתחות המהירה של טכנולוגיה חדשנית בתחום כלי הרכב העצמאיים, כך גם עולה רמת הפגיעות למתקפות סייבר של מערכות הרכב העצמאי. מתקפת סייבר על רכב עצמאי עשויה לאפשר לגורם זר להיחשף למידע רגיש (כמפורט לעיל), לחשוף ברבים מידע זה, וכן לנצל את הפגיעות לצורך פגיעה בנוסעים או בבטיחות הנסיעה.
14. מכל הסיבות שפורטו לעיל, הפעלת רכב עצמאי מערבת סוגיות כבדות משקל של פרטיות ואבטחת המידע. על כן, חקיקה שמבקשת להסדיר את הניסויים בכלי רכב עצמאיים ולהציג תפיסה עקרונית לגבי קידום ההתפתחות של הרכב העצמאי בישראל חייבת להתייחס לסוגיות אלה כבר כעת.
15. אנו תקווה כי לצד החדשנות שמובילה מדינת ישראל בתחום כלי הרכב העצמאיים, יושקעו מאמצים רבים בפיתוח והסדרה של בקורות נאותות שיתנו מענה לסיכוני אבטחת המידע והפרטיות הגלומים בהפעלת כלי רכב עצמאיים ומקושרים.
16. מן הכלל אל הפרט. בכפוף להערותינו הכלליות, להלן הערותינו הספציפיות על הנוסח המוצע. לנוחיותכם, מצורף התזכיר עם התיקונים המוצעים כנספח למכתב זה.

תנאים לביצוע ניסוי ברכב עצמאי

17. סעיף 9 מבקש להסמיך את שרת התחבורה, תוך התייעצות עם הוועדה המייעצת, להתקין תקנות לעניין עריכת הניסויים ברכב עצמאי בנושאים המנויים בסעיף הנ"ל.
18. לפי דברי ההסבר, מטרת התקנות היא לתת מענה מהיר לטכנולוגיה שמשנתה באופן תדיר. לכן, יש לצאת מנקודת ההנחה כי על פי רוב שינויים טכנולוגיים טומנים בחובם היבטים הנוגעים לעיבוד מידע אישי ואבטחת מידע. לפיכך, אחד הנושאים שעל התקנות להסדיר כתנאי לעריכת ניסוי ברכב עצמאי הוא אופן איסוף, עיבוד ושיתוף מידע אישי וכן את אופן הטיפול באבטחת המידע של מערכות הרכב. לעניין זה, "מידע אישי" יחשב מידע המזהה או עשוי לזהות את בעלי הרכב, נוסעיו וכל אדם המצוי בקרבתו.
19. לפיכך, אנו מציעים להטמיע את השינויים הבאים:
- 19.1. בסעיף 9(א) אנו מציעים לעגן במפורש את חשיבות ההגנה על הפרטיות בישראל וזאת על ידי תוספת המילים "ההגנה על פרטיות המשתמשים ברכב עצמאי והנקרים בדרכו".

² Resolution on Data Protection in Automated and Connected Vehicles (39th International Conference of Data Protection and Privacy Commissioners, 2017)

- 19.2. באותו סעיף, אנו מציעים להוסיף שיקול של בטיחות הנוסעים כחלק מנוסח הסעיף. כך שלאחר המילים "הכל תוך שמירה על הבטיחות בדרכים" יש להוסיף "בטיחות הנוסעים".
- 19.3. בסעיף 9(ג)(ב) (1) אנו מציעים להוסיף דרישה כי מערכות המותקנות ברכב עצמאי יעמדו בתקן אבטחת מידע שייקבע על-ידי מערך הסייבר הלאומי. לכן, מוצע להוסיף בסוף המשפט את הנוסח הבא: "ועמידה בתקן אבטחת מידע שייקבע על-ידי מערך הסייבר הלאומי".
- 19.4. בסעיף 9(ג)(ב) (2) אנו מציעים להוסיף לדרישות שיחולו על מערכת הנהיגה העצמאית את נושא אבטחת המערכת. לכן, מוצע להוסיף את המילה "אבטחתה" לאחר המילה "בטיחותה".
- 19.5. בסעיף 9(ג)(ב) (3) לעניין התנאים למתן אישור ניסוי ברכב עצמאי, אנו מציעים להוסיף דרישות בנוגע להיבטי הפרטיות ואבטחת המידע שכרוכים בהפעלת רכב עצמאי. להלן השינויים המוצעים:
- 19.5.1. לאחר המילה "תשתית", אנו מציעים להוסיף את המילה "מאובטחת", באופן הבא: תשתית מאובטחת לתקשורת זו כיוונית בין מרכז בקרה לבין הרכב העצמאי.
- 19.5.2. לאחר הדרישה ל"איסוף ותיעוד מידע ונתונים מהרכב העצמאי", אנו מציעים להוסיף את המילים: "תוך מזעור המידע שעשוי לזהות אדם".
- 19.5.3. לאחר המילים "הוראות חוק הגנת הפרטיות, התשמ"א-1981" אנו מציעים להוסיף "והתקנות שמכוחו".
- 19.5.4. לאחר המילים "ותקני סייבר ותקשורת", אנו מציעים להוסיף "שיקבעו על-ידי מערך הסייבר הלאומי".
- 19.5.5. בסוף הסעיף, אנו מציעים להוסיף גילוי מידע שיאפשר לנוסע ו/או לבעל הרכב לתת הסכמה מדעת לאיסוף המידע אודותיו, על-ידי הוספת המילים הבאות: "והסכמה מדעת על איסוף המידע במסגרת הניסוי".
- 19.6. אנו מציעים להוסיף סעיף 9(ג)(ב) (4) חדש שיעגן את הזכות לפרטיות במתאם למעמדה החוקתי בישראל על-ידי כך ששרת התחבורה תוכל ליתן הוראות בדבר פרטים, דרישות והוראות בדבר מידע אישי שנאסף, אופן קבלת הסכמה מדעת על איסופו ועיבודו, תיאור של פעולות האיסוף ועיבוד המידע, פרטים על אמצעי איסוף עיבוד המידע ועיבודו, פרטים על העברת מידע מהרכב, פרטים על זהות מקבלי המידע, משך שמירת המידע, אבטחתו, התממת המידע, מזעור המידע הנאסף ומחיקתו. לעניין הוראה זו, "מידע" – מידע המזהה או עשוי לזהות אדם;
- 19.7. בסעיף 9(ג)(ב) (5) אנו מציעים להוסיף בסוף הסעיף חובת דיווח על מתקפת סייבר שבמסגרתה דלף מידע אישי גם לרשות הגנת הפרטיות, באופן הבא: "ובמקרה של חשד לדלף מידע שעשוי לזהות אדם במסגרת המתקפה, יש לדווח בנוסף לרשות להגנת הפרטיות".

ועדה מייעצת

20. סעיף 19(א) מציע להקים ועדה מייעצת לשרת התחבורה שהרכבו קבוע בסעיף. היות שנושא הפרטיות והסייבר הוא תחום מרכזי בהפעלת כלי רכב עצמאיים ואישורם בארץ ובעולם, מן הראוי להוסיף להרכב הוועדה המייעצת אדם בעל מומחיות ייעודית בתחום הגנת הפרטיות (שכורך

בתוכו גם את תחום אבטחת המידע). לכן אנו מציעים להוסיף לאחר המילים "ושני בעלי מומחיות בתחום מהציבור אשר ימנה השר" את ההוראה הבאה "אשר אחד מהם הוא בעל מומחיות ייעודית בתחום הגנת הפרטיות".

21. סעיף 19(ב) מציע להגיש לשרה שני דו"חות הנוגעים לניסויים ברכב העצמאי. אנו מבקשים להוסיף כי הדו"חות יסקרו בנוסף גם אירועי סייבר שהתרחשו בארץ ובעולם שבהם היו מעורבים כלי רכב עצמאיים. לכן אנו מציעים להוסיף בסעיף 19(ב)(3) לאחר המילים "על אירועי בטיחות חמורים" את המילים "או מתקפות סייבר".

22. סעיף 19(ה) מפרט את הנושאים אותם תשקול הוועדה המייעצת במסגרת מילוי תפקידה, אנו מציעים להוסיף שיקולים הנוגעים להיבטי הפרטיות ואבטחת המידע, באופן הבא :

22.1. בסעיף 19(ה)(4) אנו מציעים להוסיף התייחסות לסוגי המידע שנאספים דרך השימוש ברכב העצמאי, אופן איסוף המידע והוצאת המידע ממערכות הרכב. לכן, אנו מציעים לשנות את נוסח הסעיף באופן הבא : "סוגי המידע שאוספות מערכות הרכב ועשויים לזהות אדם, אופן השימוש במידע זה, העברתו ממערכות הרכב למערכות חיצוניות, בכלל זה למרכז בקרה".

22.2. בנוסף, בסעיף 19(ה)(4) המקורי הייתה התייחסות רחבה לנושא שמירה על הפרטיות, אנו מציעים להעביר את ההתייחסות הרחבה לסעיף קטן נוסף, סעיף קטן 19(ה)(5), בנוסח הבא : "השמירה על הפרטיות, ואבטחת המידע בהתאם להוראות הדין".

22.3. בסעיף 19(ה)(5), שהפך בעקבות השינוי לעיל לסעיף 19(ה)(6), אנו מציעים לשנות את הנוסח כדי שיתייחס לסיכוני הסייבר באופן ספציפי, ולא לכלל היבטי הסייבר. כך שבמקום "מתן מענה להיבטי הסייבר", תיכתב ההוראה הבאה "מתן מענה לסיכוני הסייבר".

לסיום, ברצוננו להדגיש כי ישנה חשיבות מיוחדת להטמעת שיקולים של פרטיות ואבטחת מידע כבר בשלבים הראשונים של חקיקה והסדרה של נושא טכנולוגי מורכב וחדשני כמו כלי רכב עצמאיים. חוכמה בדיעבד בנושא זה עשויה לעלות בחי אדם ובפגיעה קשה בזכות החוקתית לפרטיות של תושבי מדינת ישראל. אנו נשמח להיות לעזר ולייעץ בהטמעת היבטים של פרטיות ואבטחת מידע בהסדרה הכוללת של נושא הכלי רכב האוטונומיים והפעלתם בישראל.

בכבוד רב,



עו"ד נעמה מטרסו, מנכ"לית

פרטיות ישראל (ע"ר)

העתקים :

ד"ר שלומית וגמן, מ"מ ראש הרשות להגנת הפרטיות

מר יגאל אונא, ראש מערך הסייבר הלאומי

עו"ד ראובן אידלמן, היועץ המשפטי – הרשות להגנת הפרטיות

עו"ד עמית אשכנזי, היועץ המשפטי של מערך הסייבר הלאומי

נוסח התזכיר עם תיקונים מוצעים מסומנים

תזכיר חוק מטעם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים:

תזכיר חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 129) (ניסויים ברכב עצמאי), התש"ף-2020

הוספת סימן א' 1. אחרי סעיף 9א לפקודת התעבורה³ (להלן – פקודת התעבורה) יבוא:

"סימן א' 1: ניסויים ברכב עצמאי

"הגדרות 9ב. בסימן זה -

"אירוע בטיחותי חמור" – כהגדרתו בסעיף 46כט לפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב-1972⁴, ולעניין זה במקום "הפעלת מסילת ברזל מקומית" יבוא "הפעלת רכב עצמאי";

"בעל אישור לניסוי ברכב עצמאי" – מי שהמפקח הארצי על התעבורה נתן לו אישור לפי סעיף 9ד לבצע ניסוי ברכב עצמאי;

"הועדה המייעצת" – וועדה מייעצת שמונתה לפי סעיף 19.

"מערכת נהיגה עצמאית" - מערכת המותקנת ברכב, הכוללת חומרה ותוכנה, אשר מסוגלת לבצע את מכלול הפעולות הנדרשות לנהיגת הרכב, ללא נהג, שניתן עליה אישור של רשות הרישוי בין בפני עצמה ובין בהיותה מותקנת ברכב עצמאי;

"מרכז בקרה" – מתקן מאויש שיעמוד לרשות בעל אישור לניסוי ברכב עצמאי, שיש לו יכולת לקיים תקשורת דו-כיוונית בזמן אמת עם רכב עצמאי, לשם מתן הנחיות למערכת הנהיגה העצמאית בעת הצורך ולמקרה חירום;

³ דיני מדינת ישראל מס' 7 עמ' 173, ס"ח התשע"ז, עמ' 1009.

⁴ דיני מדינת ישראל [נוסח חדש] מס' 23, עמ' 485.

"רכב עצמאי" – רכב מנועי שמותקנת בו מערכת נהיגה עצמאית, שהוא רכב בעל עצמאות גבוהה או רכב בעל עצמאות מלאה, והמצוין ברישיונו כרכב עצמאי, בעת שהם מופעלים על ידי מערכת הנהיגה העצמאית המותקנת בהם;

"רכב בעל עצמאות גבוהה" – רכב עצמאי שהוא בעל יכולת לבצע את כל מטלות הנהיגה באמצעות מערכת נהיגה עצמאית בתנאים מסוימים;

"רכב בעל עצמאות מותנית" – רכב בעל יכולת התמצאות במרחב באמצעות מערכות טכנולוגיות ויכולת לבצע חלק ממטלות הנהיגה באמצעות מערכות כאמור;

"רכב בעל עצמאות מלאה" - רכב עצמאי שהוא בעל יכולת לבצע את כל מטלות הנהיגה באמצעות מערכת נהיגה עצמאית, בלי הגבלה.

תנאים לביצוע ניסוי ג9. (א) השר, בהתייעצות עם הוועדה המייעצת בכפוף ברכב עצמאי

להוראות לפי סעיף 19(ד), יקבע הוראות לעניין ביצוע ניסויים ברכב עצמאי בכביש, בלא שיימצא בו נהג, לרבות תוך הסעת נוסעים, בין בשכר ובין שלא בשכר, לצורך עידוד קידום מגוון טכנולוגיות חדשניות בתחום הרכב העצמאי, ביסוס אמון הציבור בהן והפחתת הגודש בדרכים; הכל תוך שמירה על הבטיחות בדרכים, בטיחות הנוסעים, הבטיחות האינטרס הציבורי, ההגנה על פרטיות המשתמשים ברכב עצמאי והנקרים בדרכו ויצירת תנאים המאפשרים תחרותיות בתחום האמור.

(ב) הוראות כאמור בסעיף (א) יכללו בין השאר את התנאים הנדרשים לצורך אישור ניסוי ברכב עצמאי, ובכלל זה את אלה:

(1) פרטים ודרישות שיחולו על הרכב העצמאי ועל המערכות המותקנות בו, לרבות בעניין עמידה בדרישות התקינה שנקבעו לפי פקודת התעבורה או פטור מדרישות תקינה כאמור, לפי העניין, [ועמידה בתקן אבטחת מידע שייקבע על-ידי מערך הסייבר הלאומי](#);

(2) פרטים ודרישות שיחולו על מערכת הנהיגה העצמאית, ובכלל זה בענין יכולות המערכת, בטיחותה, [אבטחתה](#) ואמינותה והדרכים להוכחת עמידתה של המערכת בדרישות אלה, ניסויים שייערכו בה בתנאים שונים בהתאמה לסוג מערכת הנהיגה העצמאית ויכולותיה, והצהרה של מבקש האישור, יצרן המערכת ויצרן הרכב, לפי העניין, בקשר לכל האמור, והכל באופן שיאפשר מגוון אפשרויות טכנולוגיות;

(3) פרטים, דרישות והוראות בדבר התנאים למתן אישור ניסוי ברכב עצמאי והדרישות ממבקש אישור כאמור ובכלל זה דרישות ביחס לעניינים אלה: הצגת תוכנית הפעלה מפורטת והוכחת יכולת לבצעה, תיאור מרחב הניסוי ומגבלותיו, תיאור התנהלות הרכב העצמאי בעת יציאה ממרחב הניסוי, תשתית [מאובטחת](#) לתקשורת דו כיוונית בין מרכז בקרה לבין הרכב העצמאי, אזור הניסוי המתוכנן והתנאים לקיומו, יכולת התערבות באופן נסיעת הרכב העצמאי במקרה הצורך, דרכי התקשרות עם כוחות חירום, הצלה ואכיפת חוק, תנאי סף ותוכנית הכשרה לבקרים במרכז הבקרה, איסוף ותיעוד מידע ונתונים מהרכב העצמאי, [תוך שמירה על עקרון צמצום איסוף המידע שעשוי לזהות אדם](#), וקביעת המקרים והאופן בהם יידרש בעל אישור לביצוע ניסוי להעביר מידע למפקח הארצי על התעבורה, עמידה בהוראות חוק הגנת הפרטיות, התשמ"א-1981⁵ [והתקנות שמותקנות מכוחו](#), ובתקני סייבר ותקשורת [שיקבעו על-ידי מערך הסייבר הלאומי](#), יידוע הנוסעים על נסיעתם ברכב עצמאי במסגרת ניסוי מאושר ומסירת כל מידע הנדרש לשם אישור הניסוי [והסכמה על איסוף המידע במסגרת הניסוי](#);

⁵ ס"ח התשמ"א, עמ' 128.

(4) פרטים, דרישות והוראות בדבר מידע אישי שנאסף, אופן קבלת הסכמה מדעת על איסופו ועיבודו, תיאור של פעולות האיסוף ועיבוד המידע, פרטים על אמצעי איסוף עיבוד המידע ועיבודו, פרטים על העברת מידע אל מחוץ לתחומי מדינת ישראל, פרטים על זהות מקבלי המידע, משך שמירת המידע, אבטחתו, התממת המידע, מזעור המידע הנאסף ומחיקתו. לענין הוראה זו, "מידע" – מידע המזהה או עשוי לזהות אדם;

(4)(5) הוראות בדבר חיוב בעל אישור לביצוע ניסוי ברכב עצמאי למסור מידע למפקח הארצי על התעבורה בדבר התנהלות הניסוי, ובכלל זה פרטי המידע שיימסר ואופן מסירתו, ובלבד שלא יחויב למסור מידע המאפשר את זיהוי של אדם;

(5)(6) הוראות בדבר חיוב בעל אישור לביצוע ניסוי ברכב עצמאי, לדווח למערך הסייבר הלאומי בכל מקרה של תקיפת סייבר על מערכות הרכב העצמאי במהלך תקופת הניסוי, ובמקרה של חשד לדלף מידע שעשוי לזהות אדם במסגרת המתקפה, יש לדווח בנוסף לרשות להגנת הפרטיות.

אישור ניסוי ברכב 29. (א) לא יבצע אדם ניסוי ברכב עצמאי בדרך עצמאי ציבורית, אלא אם כן קיבל אישור לביצוע ניסוי לפי הוראות סעיף זה.

(ב) המפקח הארצי על התעבורה יהיה רשאי לתת אישור לביצוע ניסוי של רכב עצמאי (, למי שהתקיימו בו התנאים שנקבעו לפי סעיף 9(ב)(3); אישור לניסוי לא יינתן אלא אם כן בידי מבקש האישור ביטוח כדין להפעלה כאמור.

(ג) במסגרת אישור לביצוע ניסוי יקבע המפקח על התעבורה את תקופתו ובלבד שלא תעלה על שלוש שנים, את מספר כלי הרכב המרבי שישתתפו בו, תנאים לעריכתו והוראות בקשר לביצועו, את החובות המוטלות על מבקש האישור, ואת התנאים שבעטיים ניתן יהיה להביא לביטול האישור ולהפסקת הניסוי.

(ד) המפקח הארצי על התעבורה רשאי לפטור את בעל אישור הניסוי מהוראות סימן ג וג'1 לפרק השני והפרק השישי 1 לפקודה, מהוראות חלק ה' או חלק ו' לתקנות התעבורה התשכ"א-1961⁶ (להלן – התקנות), וכן, בהתייעצות עם רשות הרישוי, מהוראות סימן א' לפרק השני לפקודה, ובהתייעצות עם קצין משטרה, מתקנה אחת או יותר מהתקנות שבפרק השני לחלק ב', והכל בתנאים או בלא תנאים, ורשאי הוא לקבוע תנאים לפטור או הוראות שיחולו עליהם במקומן; בהחלטה על מתן פטור ועל הוראות כאמור ישקול המפקח הארצי על התעבורה את ההשפעות האפשריות של הניסוי על התנועה ועל עוברי דרך אחרים, ובכלל זה את השיקולים האלה:

- (1) השמירה על בטיחות המשתמשים בדרך במהלך הניסוי, לרבות משתתפי הניסוי; בעניין זה, המפקח על התעבורה רשאי לדרוש ממגיש הבקשה להגיש לו תכנית בטיחות שתוכן בהתאם להנחיותיו;
- (2) צמצום ההפרעה לזרימת התנועה בדרכים שעלולה להיגרם כתוצאה מהניסוי;
- (3) מתן מענה לאירועי חירום שעלולים להתרחש במהלך הניסוי;

(ה) על רכב עצמאי שפועל מכוחו של אישור לניסוי יחולו דיני התעבורה ככל שלא ניתן פטור מהם לפי סעיף זה, והכל בשינויים הנדרשים.

⁶ ק"ת התשכ"א, עמ' 1425.

9ה. לשם פיקוח על ביצוע ההוראות המנויות בסימן זה, רשאי המפקח הארצי על התעבורה -

(1) לדרוש ממי שניתן לו אישור לפי סימן זה, למסור לו את שמו ומענו ולהציג לפניו תעודת זהות או תעודה רשמית אחרת המזהה אותו;

(2) לדרוש מבעל אישור לביצוע ניסוי או מכל אדם הנוטל חלק בביצוע ניסוי ברכב עצמאי, למסור לו כל ידיעה או מסמך שיש בהם כדי להעיד את התקיימותן של ההוראות לפי סימן זה או להקל את על בדיקת האמור; לעניין זה, "מסמך" - לרבות פלט כהגדרתו בחוק המחשבים, התשנ"ה-71995;

(3) להיכנס למרכז בקרה, לכל מקום שבו מבוצעות פעולות במסגרת הניסוי ברכב עצמאי, לרבות לרכב עצמאי כשהוא נייד, ובלבד שלא ייכנס למקום המשמש למגורים אלא על פי צו של בית משפט.

19. ועדה מייעצת (א) מוקמת בזאת ועדה מייעצת לעניין ניסויים

בתחבורה חכמה (בסימן זה – הועדה המייעצת) שתבריה הם כמפורט להלן, ובהם שתי נשים לפחות: המנהל הכללי של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים שיעמוד בראשה, ושני נציגים נוספים של המשרד שימנה השר, ראש מנהלת תחליפי דלקים ותחבורה חכמה במשרד ראש הממשלה או נציגו, ראש רשות החדשנות במשרד הכלכלה והתעשייה או נציגו, ראש אגף התנועה במשטרת ישראל או נציגו, המשנה ליועץ המשפטי לממשלה (כלכלי) או נציגו, ושני בעלי מומחיות בתחום מהציבור אשר ימנה השר, אשר אחד מהם הוא בעל מומחיות ייעודית בתחום הגנת הפרטיות.

ס"ח התשנ"ה, עמ' 7.366

(ב) הוועדה המייעצת תגיש לשר דו"חות בכל הנוגע לניסויים ברכב עצמאי, ולצורך זה -

(1) תעקוב אחרי ההתפתחויות הטכנולוגיות ושיטות ההפעלה בעולם, בתחום הרכב העצמאי;

(2) תלמד את תוצאות הניסויים הנערכים בהפעלת רכב עצמאי, בארץ ובעולם;

(3) תאסוף נתונים, מהארץ ומהעולם, על אירועי בטיחות חמורים או מתקפות סייבר שבהם היו מעורבים כלי רכב עצמאיים, תנתח את גורמיהן, ותמליץ על דרכים למניעתן;

(4) תציע תנאים נדרשים, לדעתה, לשם אישור ניסוי ברכב עצמאי;

(ג) המפקח הארצי על התעבורה יעביר לוועדה המייעצת את ממצאי פעולות הפיקוח והבקרה שערך לפי סעיף 9(ה) ואת המידע שבידו לעניין אירועים בטיחותיים חמורים כאמור בסעיף 9.

(ד) הוועדה המייעצת תייעץ לשר לעניין קביעת הוראות לפי סעיף 9 בתוך 30 ימים מיום שפנה אליה בבקשה להיוועצות כאמור, ורשאי השר להאריך את המועד, לבקשתה, לתקופה שעד 30 ימים נוספים; לא ייעצה הוועדה לשר בתוך פרק זמן כאמור, יהיה השר לרשאי לקבוע הוראות כאמור בלא התייעצות עימה.

(ה) במסגרת מילוי תפקידיה לפי סעיף זה תשקול הוועדה המייעצת, בין השאר, את אלה:

(1) השמירה על בטיחות הנוסעים, עוברי הדרך ורכוש במהלך הניסוי, ולרבות משתתפי הניסוי ורכושם ומתן מענה לסיכונים להם המתעוררים עקב עריכת הניסוי ברכב עצמאי;

(2) צמצום ההפרעה לפעילויות אחרות במשק שעלולה להיגרם כתוצאה מביצוע הניסוי;

(3) אופן הטיפול באירועי חירום שעלולים להתרחש במהלך ביצוע הניסוי;

(4) סוגי המידע שאוספות מערכות הרכב ועשויים לזהות אדם, אופן השימוש במידע זה, העברתו ממערכות הרכב למערכות חיצוניות, בכלל זה למרכז בקרה-השיטוף במידע ובכלל זה,

(4)(5) השמירה על הפרטיות, ואבטחת המידע בהתאם להוראות הדין;

(5)(6) מתן מענה להיבטי-לסיכונים הגנת סייבר;

(6)(7) קיומו של מענה להיבטי ביטוח וכיסוי נזקים כתוצאה מהניסוי;

(7)(8) הכשרת משתמשים או אנשי בקרת נהיגה מרחוק ככל שנדרש;

(8)(9) מענה לתיאום עם הרשויות המקומיות במקום בו ייערך הניסוי;

(9)(10) שיקולים של עידוד תחרות;

(10)(11) עידוד חדשנות והטמעת טכנולוגיות נהיגה חדשניות;

(11)(12) שיפור מצב התחבורה בישראל והפחתת הגודש.

שמירת דינים 29. אין בהוראות סימן זה בכדי לגרוע מחובתו של מבקש הרישיון לעמוד בהוראות כל דין לרבות דיני העונשין, הגנה על הפרטיות והוראות הדין לעניין חובת ביטוח ובכלל זה הוראות פקודת ביטוח רכב מנועי.

9ח. אירוע אירוע בטיחותי חמור במהלך ניסוי, בעל אישור סמכויות לעניין אירוע בטיחותי חמור

הניסוי יודיע על כך למפקח על התעבורה באופן מיידי ולא יאוחר מיום עבודה אחד ממועד האירוע; המפקח על התעבורה יהיה רשאי לתת הוראות בעניין המשך ביצוע הניסוי, לרבות הפסקתו, ואולם לא יורה המפקח על התעבורה על הפסקת ניסוי לתקופה העולה על 10 ימים בלא שניתנה לבעל האישור הזדמנות להשמיע את טענותיו.

9ט. המפקח על התעבורה יפרסם לציבור באתר האינטרנט של המשרד פרטים בדבר אישורים שנתן לביצוע ניסויים, הגורמים להם ניתנו, תקופתם והיקפם, וההוראות העיקריות שיחולו לגביהם; המפקח על התעבורה רשאי לפרסם פרטים נוספים אשר נדרשים לדעתו לידיעת הציבור, ובלבד שלא מתקיים אחד הטעמים המנויים בסעיף 9 לחוק חופש המידע לאי פרסום המידע.

9י. ניסוי ברכב בעל עצמאות מותנית

(א) השר רשאי לקבוע, לשם עריכת ניסוי ברכב בעל עצמאות מותנית, הוראות לעניין פטור לרכב כאמור מהוראות לפי סימנים א' עד ג'1 לפרק שני ופרק שמיני לפקודה ובעניין קביעת תנאים לפטור כאמור או קביעת הוראות שיחולו במקומן.

(ב) תקנות כאמור בסעיף זה יותקנו בשים לב לשיקולים האמורים בסעיף 9(ב)1 עד 3), בשינויים המחויבים.

(ג) בסעיף זה, "ניסוי" – כהגדרתו בתקנה 16א לתקנות.

9יא. תקנות ביצוע השר יקבע הוראות נוספות בדבר דרך הגשת בקשה לקבלת אישור לניסוי והפרטים והמסמכים שיכללו בה, לגבי חובות דיווח תקופתיות ולגבי אירועים מיוחדים במהלך הניסוי ודו"ח סיכום תקופת הניסוי.

