



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

08 אוקטובר 2020

לפני:

כב' השופט תומר סילורה

נציג ציבור (עובדים) מר מרדכי נגר

נציג ציבור (מעסיקים) מר אברהם גלאי

המבקשים

1. הסתדרות העובדים הכללית הסתדרות עובדי

המדינה

2. איגוד רכזי התחבורה והנהגים

ע"י ב"כ: עו"ד אילן גורביץ

-

המשיבה

מדינת ישראל

ע"י ב"כ: עו"ד אביעד בן יעקב

פסק דין

1. ביום 2.6.2019 הוגשה בקשת צד בסכסוך קיבוצי ולצדה בקשה דחופה לסעד זמני וקבוע, לפיה התבקש בית הדין ליתן צו אחד המורה למשיבה להימנע מהפעלת מערכות המעקב שהותקנו בפועל על רכבי ממשלה צמודים ו/או רכבי איגוס ו/או רכב צמוד תפקיד (להלן - "**הרכבים**") עד לקבלת היתר מהמשרד להגנת הסביבה, כנדרש על פי דין; ליתן צו שני המורה למשיבה לקיים משא ומתן עם המבקשים על נוהל הפעלת מערכת האיכון בטרם הפעלתה ו/או השימוש בתוצריה; ליתן צו שלישי המורה למשיבה להימנע מהפעלת מערכות המעקב שהותקנו בפועל על הרכבים עד לאחר גיבוש נוהל מוסכם בין הצדדים ביחס לאופן והיקף הפעלת המערכת, אופן שימור הנתונים הנאגרים במסגרתה והמגבלות על השימוש בנתונים אלו לצרכים שונים; ליתן צו רביעי המורה למשיבה להימנע מהתקנת המערכת ברכבי ממשלה הצמודים לעובדים ו/או ברכבי איגוס, הן ביחס לרכבים קיימים והן ביחס לרכבים חדשים.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

רקע ועובדות

- 1
- 2
- 3.2. המבקשת 1 (להלן- "ההסתדרות") היא איגוד ארגון עובדי המדינה היציג, המבקשת 2 (להלן- "איגוד רכזי התחבורה") היא איגוד רכזי התחבורה והנהגים (להלן: "המבקשים").
3. המשיבה היא מדינת ישראל – משרד האוצר (להלן- "המדינה" ו/או "משרד האוצר" ו/או "המשיבה").
4. המדינה באמצעות מנהל הרכב הממשלתי מנהלת צי רכב המונה כ-5,000 כלי רכב. לאור היקפו הרחב של צי הרכב, הותקנה ברכבי המדינה מערכת בשם "דאלס" אשר מטרתה הייתה כלי בידי מנהל הרכב הממשלתי לבצע בקרה שוטפת על רכבי המדינה לרבות הצגת נתונים אינפורמטיביים, כגון: יומן נסיעה, היקף נסיעה, ק"מ שנצברו ועוד.
5. במהלך שנת 2011 בעקבות סיום התקשרות - הסתיימה הפעלתה של מערכת ה"דאלס" ובתום הליך מכרז, תפסה את מקומה מערכת איכון חדשה המנוהלת על ידי חברת פוינטר בע"מ (להלן- "מערכת איכון" ו/או "מערכת פוינטר"), המותקנת ברכבי המדינה אך לנוכח המחלוקות בין הצדדים בעניין - אינה מופעלת.
6. בשנים האחרונות ניהלו הצדדים פגישות ספורות אשר לא הבשילו לכדי משא ומתן לשם הפעלת מערכת הפוינטר, לרבות משא ומתן לשם חתימה על נוהל הפעלת מערכת הפוינטר שיחול על עובדי המדינה.

טענות המבקשים

7. לטענת המבקשים, במהלך שנת 2014 הורה מנהל הרכב הממשלתי על התקנת מערכת מעקב ברכבי ממשלה הצמודים לעובדים ו/או ברכבי איגום, המופעלת באמצעות "כרטיס חכם" אשר עליו מקודדים פרטי העובד. "כרטיס חכם" זה הינו אישי ואינו ניתן להעברה (להלן- "הכרטיס החכם").



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

8. לטענת המבקשים התקנת המערכת פוגעת פעם אחת בחשיפת ציבור הנהגים והעובדים הזכאים לרכב צמוד ובני משפחתם, לקרינה ברמה גבוהה החורגת מן המותר שכן המערכת משדרת בהספק של 2 וואט "וזאת מבלי שניתן היתר של השר להגנת הסביבה, כנדרש על פי חוק הקרינה הבלתי מייננת, התשנ"ו 2006" (להלן – "חוק הקרינה") (סעיף 5.1 לבקשה), ופעם שניה פוגעת "פגיעה חמורה בצנעת הפרט של העובדים, בזכויות העובדים ובתנאי עבודתם ואף פוגעת בזכות לפרטיות של בני משפחתם העושים שימוש ברכב ברשות וכדין" (סעיף 5.2 לבקשה).

9. לטענת המבקשים, הכרטיס החכם מאפשר לעקוב אחר הפעולות הבאות: "זמני הנעה וכיבוי הרכב, נתונים בדבר מהירות נסיעה, מעקב צמוד אחר מסלול הנסיעה, איתור ורישום סטיות ממסלול הנסיעה, מעקב אחר ביצוע עבירות תנועה, סיבובים חדים ואי שמירת מרחק בין כלי רכב ומעקב אחרי זמני המתנה כאשר הרכב פועל ובכלל זאת יכולת שליטה לשם הפסקת פעילות הרכב" (סעיף 16 לבקשה).

10. לטענת המבקשים, שימוש בכרטיס החכם מביא ל"מעקב בלתי מידתי ובלתי פוסק הצופן בחובו פגיעה קשה בפרטיות העובדים, פרטיות בני משפחתם ובתנאי עבודתם" (סעיף 17 לבקשה).

11. לטענת המבקשים, "החלטת המדינה בדבר הפעלת מערכת המעקב נעשתה ללא הליך של היוועצות בארגון העובדים היציג ומבלי לקבל את הסכמתו לכך. עוד טענו המבקשים, כי לא נידונו בין הצדדים ההשלכות של ההחלטה על זכויות העובדים וכן לא נבחנו אפשרויות מידתיות למזעור הפגיעה" (סעיף 11 לבקשה).

12. לטענת המבקשים, "המדינה לא הבהירה בכל דרך מהי מטרת התקנתו של הכרטיס החכם ועל איזה צרכים של המדינה, בכובעה כמעסיק, הוא עונה" (סעיף 20 לבקשה).



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

13. לטענת המבקשים, נוכח הודעת המדינה על הפעלת מערכת איכון הרכבים ללא
הליך היועצות וללא הסכמת המבקשים, הוגשה בקשה למתן סעדים זמניים
לבית דין, ס"ק 14-06-30206. עוד טענו המבקשים, כי סוגיית הקרינה לא הייתה
ידועה להם בעת הגשת בקשה זו ועל כן, היא לא עלתה.
14. לטענת המבקשים, במסגרת ההליך, ס"ק 14-06-30206, הגיעו הצדדים
להסכמות לפיהן ינהלו הצדדים הליך הדברות בתדירות של אחת לשבועיים
וזאת לטובת מציאת פתרון לסוגיות שבמחלוקת. במהלך ניהול המו"מ התחייבה
המדינה להימנע מלהתקין את המערכת ברכבים קיימים אלא רק ברכבים
חדשים, תוך שהיא מתחייבת להימנע מאיסוף מידע אודות הרכב ו/או הנהג ו/או
צורת הנהיגה (למעט נתונים מוגדרים ומוסכמים מראש) ו/או לא לעשות שימוש
במידע שיתקבל במערכת. הסדר זה נקבע לתקופה בת 6 חודשים אשר הוארך
מעת לעת בהסכמת הצדדים.
15. לטענת המבקשים, ביום 2.5.2016 במסגרת החלטת בית הדין - הוצע לצדדים
להותיר את ההסדר בתוקף עד ל-30 ימים לאחר סיום המו"מ, תוך מחיקת
ההליך. הצדדים הביעו הסכמה להצעה. ביום 4.6.2016 ניתן פסק דין הנותן
תוקף להסכמות הצדדים ומורה על מחיקת ההליך.
16. לטענת המבקשים, בסיום ההליך ובסמוך להסדר אליו הגיעו הצדדים, הובא
לידיעת המבקשים, כי הפעלת המערכת כרוכה בקרינה ברמה והיקף שיש עימם
פגיעה קשה בציבור הנהגים והעובדים העושים שימוש ברכבים ועל כן הפעלתה
דרושה מתן היתר על פי הדין.
17. לטענת המבקשים, המבקשים התריעו בפני המדינה על סוגיית הקרינה אולם
האחרונה לא התייחסה בכל דרך לסוגיה זו.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

18. לטענת המבקשים, ביום 11.4.2018, בתום ארבע שנים ממועד הגשת הבקשה
לסעדים זמניים, פנתה המדינה למבקשים והודיעה על גיבוש נוהל להפעלת
המערכת והשימוש בנתונים וזאת ללא קיום ישיבות מו"מ עם המבקשים, תוך
שהיא דורשת מהמבקשים לתת את דעתם לנוהל שהועבר לעיונם תוך 30 יום.
19. לטענת המבקשים, ביום 25.4.2018, שב וחזר פרופ' סטיליאן גלברג, ראש אגף
מניעת רעש וקרינה במשרד להגנת הסביבה (להלן - "פרופ' גלברג"), בחוות דעתו
על הצורך בקבלת היתר באשר לרמת הקרינה החורגת מן המותר, ולפיכך,
המשיבים חזרו והתריאו בפני המדינה על סוגיית הקרינה ועל הצורך לקבלת
היתר על פי חוק הקרינה, לשם הפעלת המערכת.
20. לטענת המבקשים, נוכח דרישות המבקשים פנתה המדינה למשרד להגנת
הסביבה לשם עריכת מדידת רמות הקרינה הנובעות מהפעלת המערכת. בחודש
יוני 2018 נערכה מדידה ובעקבותיה הוצא דוח מטעם מר גיל כהן, ראש תחום
קרינה בלתי מייננת, מטעם המשרד להגנת הסביבה שקבע כי –
- "כאשר הציוד הקורן ברכב הינו מכשיר הפוינטר, רמת הקרינה
ברכב עולה באופן משמעותי, בעיקר בנסיעה בעיר כאשר יש
שינויים תכופים מבחינת האטה, תאוצה, שינוי כיוון וכו',
המכשיר משדר יותר נתונים. מבדיקה שערכנו הפוינטר המשיך
לשדר גם לאחר הנסיעה כשהרכב כבוי ועומד"**
(סעיף 32 לבקשה).
21. לטענת המבקשים, ביום 26.7.2018 הודיע עו"ד ארז אופינקרו, עוזר מקצועי
ליו"ר הסתדרות עובדי המדינה ומזכיר ארצי (להלן - "עו"ד אופינקרו"), כי
בהתאם לרמות הקרינה של המערכת ובהעדר היתר מהממונה על פי חוק, טרם
בשלה העת לדון בהוראות הנוהל, ועל כן, המבקשים שומרים על זכותם להעביר
הערות לנוהל לאחר שהמדינה תסדיר את סוגיית הקרינה וההיתר הנדרש על פי
דין.
22. לטענת המבקשים, המדינה לא הגיבה למכתבו של עו"ד אופינקרו, וכן לא
התייחסה לסוגיית הקרינה.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

23. לטענת המבקשים, ביום 21.5.2019, כעשרה חודשים מיום פנייתו של עו"ד אופינקרו, הודיעה המדינה, כי בידה חוות דעת לפיהן מערכת איכון הרכבים עומדת בתקני קרינה כביכול (חוות הדעת לא צרפו למכתבה) ועל כן, הודיעה המדינה, כי בכוונה להפעיל את המערכת החל מיום 2.6.2019.
24. לטענת המבקשים, ביום 27.5.2019 פנה עו"ד אופינקרו למדינה והליך על העדר התייחסות לפנייתו. בפנייתו דרש שוב עו"ד אופינקרו מהמדינה להימנע מהפעלת הנוהל בצורה חד צדדית ולהסלמת יחסי העבודה. עוד טענו המבקשים, כי עו"ד אופינקרו דרש מהמדינה ליתן למבקשים מצד אחד שהות קצרה ללימוד את המידע המקצועי ומצד שני דרש לקיום ישיבה דחופה לשם דיון בסוגיות אשר מהוות את בסיס המחלוקות בין הצדדים.
25. לטענת המבקשים, משיחה שהתנהלה בין יו"ר הסתדרות עובדי המדינה, מר אוריאל יעקבי (להלן - "מר יעקבי") לבין גבי שוחט, סגן החשב הכללי (להלן - "מר שוחט"), הודיע מר שוחט כי המדינה דוחה את דרישת ההסתדרות למתן שהות ללימוד הנתונים ו/או לקיום פגישה בנושא, תוך שהוא מבהיר, במעמד השיחה, כי המדינה מתכוונת להפעיל את המערכת החל מאותו יום, קרי – 2.6.2019, ללא כל דחוי נוסף.
26. לטענת המבקשים, עמדת המדינה להפעלת המערכת החל מיום 2.6.2019 מעוררת תמיהה, שהרי ברור כי אין כל דחיפות בהפעלת המערכת. לטענתם, המדינה התעכבה במשך שנים בגיבוש הנוהל ובחינת סוגיות הקרינה. על כן, לא ברור מדוע מסרבת המדינה לענות לדרישת המבקשים ולתת להם שהות קצרה ללמוד את ממצאי הדו"ח שהעבירה ואף מסרבת לקיים פגישה עם המבקשים בעניין זה.
27. לטענת המבקשים, המדינה מבקשת להפעיל את מערכות הפוינטר ברכביה, באופן שיש בו כדי לייצר קרינה. על כן, נדרשת המדינה, על מנת להפעיל מערכת זו, לקבל היתר מהגורם המוסמך לכך במשרד להגנת הסביבה. עוד טוענים



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

המבקשים, כי לא רק שלא ניתן למדינה היתר הפעלה כנדרש, אלא המדינה אף לא פעלה כדי לקבל היתר זה.

28. לטענת המבקשים, חוות הדעת שמסרה המדינה למבקשים, המתיימרת להראות שהקרינה הנובעת מהפעלת מערכות הפוינטר באופן בו מבקשת המדינה להפעיל אותן, אינה עולה על המותר, היא חוות דעת מוזמנת על ידי המדינה. ככזו, כמובן שאין היא יכולה להוות תחליף להיתר כדין וכמובן, שהיא אינה יכולה להחליף את הצורך בהיתר מבעל הסמכות.

29. לטענת המבקשים, גם אם המדינה הייתה מבקשת היתר הפעלה – וכאמור היא לא עשתה כן, הרי שהיה עליה לעמוד בתנאים שנקבעו בחוק לצורך קבלת ההיתר, כמו למשל, בהתאם לסעיף 7(א)(1) לחוק הקרינה, היה עליה להראות שנקטה באמצעים הדרושים על מנת להגביל את רמת החשיפה, אלא שבפועל, המדינה לא נקטה באמצעים כאלה. בהתאם למסמך הוראות ההתקנה והשימוש שמנפיקה היצרנית, ניתן למקם את מערכות הפוינטר בתא הכפפות. התקנת מערכות הפוינטר במיקום זה, מפחיתה באופן משמעותי את רמת הקרינה והסכנה הנשקפת מהן. אף על פי כן, בחרה המדינה, משיקולים, למקם את מערכות הפוינטר מתחת להגה, בסמיכות לכיסא הנהג.

30. לטענת המבקשים, בדו"ח המשרד להגנת הסביבה, נקבעו מספר פעולות שעל המדינה לנקוט טרם הפעלת מערכות הפוינטר, כמו - התקנת סימון של האנטנה המשדרת, הכנת מסמך המעלה את התועלות בהתקנה ובהפעלת המערכת ובנוסף, הכנת מסמך המלמד על תהליך הפחתת החשיפה. פעולות אלה המדינה לא רק שלא יישמה אלא היא אף מבקשת להיתלות בחוות הדעת הפרטית שקיבלה, המציגה דעה לפיה אין צורך אמיתי באותן המלצות.

31. לטענת המבקשים, הכרטיס החכם יכול לשמש בידי המדינה ככלי לנקיטת צעדים משמעותיים כנגד העובדים – הטלת קנסות, השעיה מהעבודה ואף לפיטורין.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

32. לטענת המבקשים, המדינה בכובעה כמעסיק, אינה רשאית לנצל את המצב בו היא בעלת הרכבים ו/או ההטבות הניתנות לעובדים במסגרת יחסי העבודה הקיבוציים, לצורך יצירת כלי אכיפה של הדין הפלילי או כלי לאיסוף ותיעוד ראיות לצורך דין פלילי ו/או דיני התעבורה ו/או של דיני המשמעת בעבודה.
33. לטענת המבקשים, יצירת כלי אכיפה פלילי/משמעת יוצרת אפליה פסולה ובלתי ראויה של אוכלוסיית העובדים המחזיקים ברכבי ממשלה ובני משפחתם לבין יתר אוכלוסיית המדינה, לרבות עובדי מדינה שאינם זכאים להטבה של רכב צמוד.
34. לטענת המבקשים, המדינה גיבשה נוהל להפעלת המערכת, אך פעלה באורח חד צדדי וללא הליך של הידברות ו/או היוועצות עם הארגון היציג.
35. עוד טוענים המבקשים, כי המבקשים מתנגדים לחלק מעקרונות הנוהל ובאמתחתם דרישות ברורות לשינויים של חלקים משמעותיים הקבועים במסגרתו.
36. לטענת המבקשים, העקרונות שנקבעו על ידי בית הדין הארצי בפסק הדין בע"ע (ארצי) 90/08 **איסקוב ענבר - מדינת ישראל** (ניתן ביום 8.2.2011) (להלן - **"עניין איסקוב ענבר"**) ביחס למעקב של מעסיק אחר תכתובת דואר אלקטרוני של עובד תקפים גם ביחס למעקב אחר נסיעתו ואופן נהיגתו של העובד.
37. לטענת המבקשים, המעקב שהמדינה מבקשת לבצע באמצעות הכרטיס החכם אינו מידתי, שכן, המעקב אחר הרכבים מתבצע בנוגע לאופי הנהיגה, מהירות הנסיעה, זמני הנסיעה, מסלול הנסיעה, ביצוע עבירות תנועה, אי שמירת מרחק וזמני המתנה בהם הרכב מונע – מהאמור עולה שמשמעות התקנת הכרטיס החכם כמוה כמעט כהצבת חוקר פרטי אשר יעקוב אחר כל רכב ורכב. מכאן עולה המסקנה, לטענתם, כי עקרון המידתיות לא נלקח בחשבון על ידי המדינה עת נשקלה האפשרות להתקנת הכרטיס החכם על תכונותיו כפי שפורטו.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

38. לטענת המבקשים, המדינה חטאה לחובתה בכך שלא עיגנה את המדיניות ואת ההגבלות המתוארות לעיל במסגרת הסכם עבודה קיבוצי.

39. לטענת המבקשים, על המדינה בכובעה כמעסיקה מוטלת החובה להיוועץ עם הארגון היציג בטרם קבלת החלטות ובטרם יישום הנוהל וכן לנהל עם המבקשים מו"מ ביחס להשלכות על תנאי עבודת העובדים.

40. לטענת המבקשים, התקנת מערכת פוינטר ברכבי העובדים עולה לכדי פגיעה בזכויות היסוד שלהם.

41. לטענת המבקשים, משכך הם פני הדברים, לא נותר לה אלא לבקש מבית הדין ליתן צו אחד המורה למשיבה להימנע מהפעלת מערכות המעקב שהותקנו בפועל על הרכבים עד לקבלת היתר מהמשרד להגנת הסביבה, כנדרש על פי דין; ליתן צו שני המורה למשיבה לקיים משא ומתן עם המבקשים על נוהל הפעלת מערכת האיון בטרם הפעלתה ו/או השימוש בתוצריה; ליתן צו שלישי המורה למשיבה להימנע מהפעלת מערכות המעקב שהותקנו בפועל על הרכבים עד לאחר גיבוש נוהל מוסכם בין הצדדים ביחס לאופן והיקף הפעלת המערכת, אופן שימור הנתונים הנאגרים במסגרתה והמגבלות על השימוש בנתונים אלו לצרכים שונים; ליתן צו רביעי המורה למשיבה להימנע מהתקנת המערכת ברכבי ממשלה הצמודים לעובדים ו/או ברכבי איגום, הן ביחס לרכבים קיימים והן ביחס לרכבים חדשים.

טענות המשיבה

42. לטענת המשיבה, במהלך השנים הותקנה והוטמעה בכל כלי הרכב הממשלתיים - המונים כ-5,000 רכבים, המתופעלים על ידי מנהל הרכב הממשלתי שבאגף החשב הכללי, מערכת הנקראת בשם "דאלס" אשר באמצעותה ניתן היה לקבל נתונים אינפורמטיביים כגון, יומן נסיעה – היקף נסיעה וק"מ שנצברו וכן, ניתן היה להפיק דו"ח הכולל 4 נתונים עיקריים: זהות הנהג, משך הנסיעה (שעת



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

1 הנעה ושעת כיבוי), ק"מ שנצברו וקישור למערכת "פזומט" - מעקב ואיתור
2 תחנות התדלוק בהן מתדלק הרכב.

3
4 43. לטענת המשיבה, במהלך שנת 2011 הסתיימה הפעלתה של מערכת ה"דאלס"
5 וזאת עקב סיום התקשרות. על כן, פנתה המדינה לביצוע מכרז לטובת איתור
6 חברה חדשה שתספק מערכת הדומה לזו שהייתה עד כה.

7
8 44. לטענת המשיבה, עם התקדמות הטכנולוגיות החדשות וחדירתן לענף צי הרכב
9 וכמענה להמלצות מבקר המדינה שקבע כי - **"ראוי שמנהל הרכב ישקול להתקין**
10 **מערכות איתור בצי רכבי האיגום של משרדי הממשלה ולצורך כך יגדיר מחדש**
11 **את נוהלי העבודה ואת סדרי הבקרה והדיווח"**, החליט מנהל הרכב הממשלתי
12 לקדם מכרז לאספקה והתקנת מערכות לאיכון ורישום נסיעות ברכב ממשלתי.
13 בסיום הליך המכרז, הוכרזה חברת "פוינטר בע"מ" כזוכה במכרז והמערכת
14 שהוצעה הותקנה ברכבי מנהל הרכב, לרבות הרכבים הצמודים לעובדי המדינה,
15 אשר משמשים את העובדים גם לנסיעות פרטיות מחוץ לשעות העבודה, אך
16 לנוכח טענות המבקשים היא אינה עובדת (סעיף 11 לתגובה).

17
18 45. לטענת המשיבה, מערכת האיכון מטעם חברת "פוינטר בע"מ", נועדה לאפשר
19 פיקוח, בקרה ותיעוד אלקטרוני של כלי הרכב שבאחריות מינהל הרכב
20 הממשלתי ויחידות הסמך וזאת כדי – לשפר את אפקטיביות השימוש של כלי
21 הרכב, לשיפור בטיחותם האישית של הנוהגים, לאפשר שימוש ברכב על ידי
22 גורמים מורשים בלבד, לבצע מעקב ובקרה אחר נהיגה חריגה לשם פיקוח על
23 בטיחות הנסיעה ברכב, לטובת ביצוע תחקור ושחזור של היסטוריית השימוש
24 ברכב ולאפשר ניתוחים רוחביים לגבי אופי השימוש ברכבי הממשלה.

25
26 46. לטענת המשיבה, במהלך השנים 2014-2015 התקיימו שיחות ופגישות בין
27 הצדדים וזאת במטרה לקדם את נוהל הפעלת המערכת החדשה – מערכת
28 ה"פוינטר", ואף התקיים הליך משפטי בבית הדין – ס"ק 14-06-30206, אשר
29 במסגרתו טענו המבקשים כלפי החלטת המשיבה להתקין כרטיסים חכמים
30 ברכבי ממשלה הצמודים לעובדים. בעקבות אותו הליך שבו הצדדים לא הגיעו



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

לידי הבנות בעניין זה, גובש נוהל על ידי המדינה שעניינו "תפיסת ניהול לתפעול מערכת לאיכון ורישום נסיעות ברכב ממשלתי".

47. לטענת המשיבה, לאחר גיבוש הנוהל, התבקשה המבקשת 1, מספר פעמים, להעביר את הערותיה לנוהל, מתוך רצון לקיים שיח והבנות עם העובדים ולא מתוך חובה. אך, המבקשת 1 נמנעה מלהעביר התייחסות לנוהל, למעלה משנה, תוך שהיא קושרת את סירובה לשתי סוגיות שאינן עולות בקנה אחד – האחת סוגיית הקרינה, אשר הועלתה בשלב מאוחר בהליך והשנייה סוגיית הפרטיות, אף שאין כל קשר בין שתי סוגיות אלה.

48. לטענת המשיבה, הנוהל אותו גיבשה המדינה, כולל מגבלות על איסוף המידע, הגישה אליו והשימוש בו, וזאת על מנת לאזן בין השגת תכליות חשובות, כגון הבטיחות האישית של הנהגים, סיוע בשמירה על איכות הסביבה וחסכון משמעותי של כספי ציבור, אל מול הגנה על זכותם לפרטיות של העובדים הנוהגים ברכבים.

49. לטענת המשיבה, הנוהל קובע מפורשות תצורות הפעלה, במסגרתן תהא הרשאות צפייה מצומצמות לפי סוגי מידע שונים, את התכלית לשימוש בו, ואת המקרים הנקודתיים בהם יהיה מותר לבעלי ההרשאה הרלוונטית לעיין במידע מבלי לחשוף את זהות הנהג וכן את המקרים בהם יהיה ניתן לחשוף את זהות הנהג, תוך שמפורט כיצד המידע יישמר ואיך הוא מאובטח וזאת על מנת לאזן בין השגת התכליות שנמנו לעיל לבין ההגנה על זכותם לפרטיות של העובדים הנוהגים ברכבים.

50. לטענת המשיבה, הנוהל יוצר הבחנה בין סוג הרכב בהתאם לשימוש הנעשה בו : תצורה א' - רכבי איגוס הינם רכבים השייכים לממשלה המשמשים את עובדיה לצורך ביצוע משימות היחידה. תצורה ב' – רכבים הצמודים לבעלי תפקידים במשרדי הממשלה. תצורה ג' – רכבים צמודים הניתנים בהתאם לתפקיד העובד המצריך הצמדת רכב בשעות העבודה כמו : פקחים.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

- 1 51. לטענת המשיבה, הנוהל קובע, בין היתר, באילו מקרים ייחשף המידע הנאסף
2 במערכת וכן, באילו מקרים תיחשף זהות הנהג ובפני מי.
3
- 4 52. לטענת המשיבה, הנוהל קובע שבמקרה שיש צורך בשחזור נסיעה – המידע
5 ייחשף, ללא זהות הנהג, בפני שלושה בעלי תפקידים בלבד במינהל הרכב.
6 במקרה של תאונה, דו"חות או נהיגה מסוכנת מעל 3 פעמים, למשל נהיגה מעל
7 140 קמ"ש – תיחשף זהות הנהג. במקרה אחר, בו יעשה שימוש ברכב איגוס
8 מחוץ לשעות העבודה ו/ או מחוץ לאזור המוגדר, זהות הנהג לא תיחשף.
9
- 10 53. עוד טוענת המשיבה, כי הנוהל קובע גם מקרים בהם עומדת למדינה הזכות
11 למנוע שימוש ברכב והם: חריגה ממועד ביצוע טיפול או מבחן רישוי, מקרה ובו
12 לא הוחזר למנהל הרכב הממשלתי רכב שניתן בהקצאה זמנית, במקרה בו לא
13 הוגש על ידי הנהג דיווח על תאונה, במקרים חוזרים של נהיגה אגרסיבית במידה
14 שאינה סבירה ובמקרה בו הרכב נגנב.
15
- 16 54. לטענת המשיבה, הנוהל המידתי קובע מפורשות מקרים בודדים בהם תיחשף
17 זהות הנהג ואת הגורמים המצומצמים להם תיחשף זהות הנהג וזאת כדי
18 להבטיח מניעת סכנה, ניהול אפקטיבי ויעיל של צי הרכב הממשלתי ולחיסכון
19 בכספי הציבור.
20
- 21 55. לטענת המשיבה, במסגרת ההתקשרות של המדינה עם חברת האיכון הוחלו
22 כללי אבטחת מידע נוקשים במיוחד לפיהם המידע יישמר אך ורק בשרתי מנהל
23 הרכב ולא בשרתי חברת האיכון, כאשר העברת המידע נעשית בהתקשרות
24 מאובטחת אשר אופיינה על ידי צוות אבטחת מידע ומנוהלת על ידי צוות
25 מערכות מידע במשרד האוצר.
26
- 27 56. לטענת המשיבה, לאחר התקנת המערכת וגיוש הנוהל, המשיבה הבהירה היטב
28 את צרכי המערכת למבקשים ואף הוסכם כי המבקשת 1 תעביר את הערותיה
29 לנוהל איכון הרכבים בתוך שבועיים, במקביל לבדיקה של מנהל הרכב



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

הממשלתי ביחס לסוגיית הקרינה, אך הערות לנוהל לא התקבלו כלל ולפתע
מנסים המבקשים לקשור בין סוגיית הקרינה לסוגיית הפרטיות.

57. לטענת המשיבה, התכלית של שמירה על כספי ציבור – ניהול צי הרכב באופן
יעיל וחסכוני והתכלית של שמירה על בטחון הנהגים והציבור – פיקוח על אופן
הנהיגה של הנהגים ברכבים לשם שמירה על בטיחות הנסיעה, הן תכליות
ראויות.

58. לטענת המשיבה, הפררוגטיבה האמורה כפופה לדרישות הסבירות, המידתיות,
תום הלב וההגינות, כאמור בעניין איסקוב ענבר, והכול בשל פגיעה שעלולה
להתרחש בפרטיות העובדים בעת מימוש האינטרסים הלגיטימיים של המדינה
כמעסיק.

59. לטענת המשיבה, איסוף המידע באמצעות המערכת יעשה בכפוף לעקרון
הלגיטימיות, לפיו לא תהיה פגיעה במידתיות או סבירות - המידע לא יאסף
ממניעים פסולים ובלתי מוגדרים חסרי זיקה לאינטרסים הלגיטימיים של
מקום העבודה. עוד טוענת המשיבה, כי המשיבה נקטה במנגנוני הגנה ואבטחה
מספקים על מנת למנוע דליפת מידע ו/ או שימוש לרעה במערכת וזאת כדי להגן
על פרטיות העובדים.

60. לטענת המשיבה, בנסיבות האמורות, בשים לב לנוהל שגובש על ידי הגורמים
הרלוונטיים במדינה, העונה על דרישת המידתיות והסבירות בשימוש במערכת
ובמידע שנצבר בה, וכן מספק את חובת היידוע והשקיפות כלפי העובדים ומפרט
את אופן שמירת המידע ומנגנוני ההגנה והאבטחה, עומדת למדינה הזכות
לעשות שימוש במערכת למטרות שלשמן הותקנה.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

ההליכים בתיק

61. בקשת הצד הוגשה ביום 2.6.2019.

62. בהתאם להחלטה מיום 2.6.2019 ניתן צו ארעי עד לקיומו של דיון בתיק למניעת הפעלת מערכת המעקב. כפי שפורט בהחלטה – **"הצו ניתן על מנת למנוע עובדות חדשות בשטח ואין בו משום הבעת דיעה על ההליך"**.

63. דיון במעמד הצדדים התקיים ביום 17.7.19. במסגרת הדיון הגיעו הצדדים להסכמה דיונית, לפיה ההסתדרות תעביר בתוך 14 ימים התייחסותה לנוהל הפעלת מערכת האיכון אשר המדינה חיברה ; המדינה תעביר את התייחסותה להערות ההסתדרות בתוך 7 ימים נוספים ; במידת הצורך תתקיים פגישה בין הצדדים ; בשלב זה הצו הארעי שניתן בתיק יעמוד בתוקפו ; המו"מ יהיה בפקוח בית הדין והצדדים מבקשים שבית הדין יקבע כבר עכשיו מועד לדיון.

64. ביום 4.9.19 התקיים דיון נוסף בתיק במסגרתו הוסכם לאחד בין ההליך הזמני לתיק העיקרי וכי הצדדים יגישו תצהירי עדות ראשית.

65. דיון ההוכחות התקיים ביום 13.11.2019. במסגרת דיון ההוכחות נחקר מר ארז אופינקר (מזכיר חטיבה ארצי בהסתדרות עובדי המדינה) על תצהירו וכן מר חנן אהרון (יו"ר ועד עובדים ארצי במשרד התחבורה). מטעם המשיבה העיד מר אסף הופר (מנהל תחום נכסים, רכש ולוגיסטיקה באגף החשב הכללי במשרד האוצר).

הצדדים הגישו סיכומים בכתב.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

המחלוקת

66. השאלה העיקרית שבמחלוקת, היא האם עומדת למדינה הזכות להתקין ולהפעיל את מערכת האיכון – מערכת הפוינטר, ברכבי המדינה ובכך לאסוף מידע על התנהלות הנהגים הן מבחינת שימוש ברכב והן מבחינת בטיחות נהיגתם, ובכלל זה ביחס לרכבי העובדים שמשמשים את העובדים גם מחוץ לשעות העבודה - בחייהם האישיים ואת בני משפחותיהם.
67. התקנת מערכת הפוינטר ברכבי העובדים נוגעת לשתי סוגיות שונות: האחת הינה סוגית הקרינה והשנייה הינה סוגית הפגיעה בפרטיות.

דיון והכרעה

68. באשר לסוגית הקרינה - ביום 17.7.2019 הגישה המשיבה לבית הדין הודעת עדכון מטעמה אליה צורפה אישור שהתקבל ביום 16.7.2019 מ"אגף מניעת רעש וקרינה" מהמשרד להגנת הסביבה החתום על ידי פרופ' גלברג, הקובע, כי –

"לאור ממצאי הדו"ח המצורף ולאחר ההוראה של מינהל הרכב לחברת "פוינטר" להפעיל את המערכת בקצב שידור שלא יעלה על שידור אחד בדקה ולאחר קבלת אישור חברת "פוינטר" כי יפעילו את המערכת באופן המבוקש – אין צורך לתת היתר למערכת איכון "פוינטר" מכוח חוק הקרינה הבלתי מייננת מאחר שהספק הממוצע הינו מתחת לרמת הפטור – 0.1 וואט".

69. אישורו זה של פרופ' גלברג, שעל בסיס חוות דעת כגורם המקצועי המוסמך במשרד להגנת הסביבה, העלו המבקשים את טענותיהם לגבי סוגית הקרינה, מיותר לטעמנו את הדיון בסוגית הקרינה, שכן לפי אישור זה נתקבלו עבור המשרד להגנת הסביבה אסמכתאות עובדתיות מספקות כי המערכת אינה צריכה היתר הפעלה על פי חוק הקרינה.
70. על כן, אנו נדרשים, כעת, לתת את דעתנו לסוגיה השנייה והיא סוגית הפגיעה בפרטיות.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

71. בסוגית הפרטיות, הגישה ההסתדרות בקשת צד זו תוך שהיא נשענת על שתי טענות מרכזיות: האחת, כי דרישת מעסיק מעובדיו לאסוף נתונים על ציבור הנהגים ובני משפחתם, ובכלל זה באמצעות הכרטיס החכם המתחבר למערכת הפוינטר, מהווה פגיעה בלתי מידתית בזכות העובד לפרטיות, והאחרת, כי על המדינה - כמעסיקה - מוטלת החובה להיוועץ עם הארגון היציג בטרם קבלת החלטות ובטרם יישום הנוהל וכן לנהל עם המבקשים מו"מ ביחס להשלכותיו על תנאי עבודת העובדים.

המסגרת הנורמטיבית

72. בעידן העכשווי, אנו ערים לתופעה בה הטכנולוגיה הינה חלק אינהרנטי מעולם העבודה. מעסיקים רבים עושים שימוש בטכנולוגיות מידע שונות וזאת כדי להתחקות אחר ביצועי העובדים במקום עבודתם. נקודת המוצא הינה כי, למעסיקים יש אינטרס במעקב ורשות מסוימת מכוח זכות הקניין שלהם וזכות היתר הניהולית שלהם בהפעלת אמצעים כאלה, בעוד שלעובדים אינטרסים שלא להיות חשופים למעקב, אינטרסים הנובעים מצרכים שונים אשר הזכות לפרטיות משמשת להם גג משפטי.

בעניין זה יפים דבריו של פרופ' מיכאל בירנהק, מרחב פרטי - הזכות לפרטיות בין משפט וטכנולוגיה (תשע"א), בעמוד 453 תחת הכותרת "מעקב אחרי עובדים":

"באופן קונקרטי, נקודת המוצא צריכה להיות שבכלל, מעקב סמוי אחרי עובדים פוגע בפרטיות גם אם יש למעסיק אינטרס לגיטימי בכך. את הבדיקה יש לפתוח באיתור וזיהוי הפגיעה בפרטיות. המסגרת הראשונה לבדיקה היא חוק יסוד כבוד האדם וחירותו ולצידו חוק הגנת הפרטיות. כל אדם זכאי לפרטיות ולצנעת חייו".

73. האינטרסים של המעסיק לובשים לבוש משפטי של זכות הקניין של המעסיק בעסקו וזו מעוגנת כיום ומוגנת במסגרת הזכות החוקתית לקניין.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

הזכות הקניינית של המעסיק העומדת לפתחו מאפשרת למעסיק לנהל את
עיסוקו בדרך המועילה והיעילה בהתאם להבנתו – זיקה שהוכרה כזכות יסוד
בסעיף 3 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו – "אין פוגעים בקנינו של אדם"
ובסעיף 3 לחוק יסוד: חופש העיסוק – "כל אזרח או תושב של המדינה זכאי
לעסוק בכל עיסוק, מקצוע או משלח יד".

74. זכות המעסיק משתרעת על המפעל, אבל לא על העובדים. בני האדם אינם עוד
מושא להגנה קניינית של המעסיק. לכל היותר, העובדים משכירים את כוח
העבודה שלהם לרשות המעסיק.

75. בעניין זה יפים דבריה של פרופ' רות בן ישראל ז"ל, זכות היתר (הפרווגטיבה)
הניהולית של המעביד: תבנית עיצובה בעידן היתר תעשייתי, בעמוד 714 תחת
הכותרת "זכות היתר הניהולית: יחסי שליטה וכפיפות":

"המעביד יונק את הזכות – היתר הניהולית בהיבט הקנייני
מבעלותו על המפעל, ולא בעלותו על העובד ועל כוח עבודתו. זכות
– היתר שואבת את כוחה מבעלותו של המעביד על אמצעי הייצור,
המוסברת והמובנת על פי מודל הקניין כשליטה. בעלותו של
המעביד על אמצעי הייצור מאפשרת לו לעשות כרצונו במפעל שהינו
קניינו. בעלות של המעביד באה לידי ביטוי, במקביל, גם בשליטת
זכותו של העובד להשמיע קולו בהקשר של דרך שימוש באמצעי
הייצור, שאינם בבעלותו. פסיקת בית הדין לעבודה השתיתה את
ההכרה בזכות היתר הניהולית של המעביד על יסוד קנייני".

76. על כך, באים ומוסיפים דבריה היפים של השופטת ברק בפסק הדין דיון נד/4-1
הסתדרות הכללית של העובדים בא"י - התעשייה האווירית לישראל בע"מ"
שבו הייתה בדעת מיעוט, אם כי נראה שדבריה משקפים את עמדת בית הדין
בכלל, שכן בג"צ קיבל את העתירה כנגד פסק הדין:

"בעליו של מפעל אינו בעליו של העובדים במפעל. לא העובדים ולא
כוח העבודה שלהם, הם קניינו של המעביד. העבדות, שראתה
בעובד קניינו של המעביד, פסה מן העולם ואינה חוקית עוד. לכל
היותר ניתן לראות בכוח העבודה של העובד קניינו של העובד אותו
הוא משכיר למעביד".



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

77. על תכולתה של אותה פרוגטיבה ניהולית של המעסיק, לנהל את עסקו כראות עיניו, הרחיב השופט אילן איטח בפסק הדין - 7541-04-14 **הסתדרות העובדים הכללית החדשה מרחב המשולש הדרומי – עיריית קלנסווה** (להלן – **"עניין קלנסווה"**) בבית הדין הארצי (עמ' 56) –

"רשאי מעסיק לפעול להשאת הרווחים בעסקו, לפעול לייעול העסק, לקבוע את האופן שבו יתנהל העסק, לרבות עריכת שינויים בשיטות העבודה ובנוהלי העבודה", מה שמכונה בספרות (על ידי סגנית הנשיא (בדימוס) ברק-אוסוסקין) – זכות ניהולית עסקית. הפרוגטיבה הניהולית כוללת גם את הזכות לקבוע את כללי המשמעת בעבודה, סדרי העבודה, מסגרת שעות העבודה, אופן רישומן, להנהיג כללי בקרה ומעקב אחר מהימנות הרישום וכיו"ב, וכן רשאי מעסיק לערוך שינויים כאלה ואחרים בעסקו, מה שמכונה בספרות זכות ניהולית ביחסי עבודה."

78. ואולם, זכות היתר-הניהולית של המעסיק היא אינה זכות מוחלטת והיא כפופה לחובות המעסיק לנהוג בתום לב, בסבירות ובמידתיות למול זכויות העובד כפי שאלה הוכרו בדין במהלך השנים. כפי שהסביר הנשיא ס. אדלר בפסק דין - עס"ק 400024/98 **הסתדרות העובדים החדשה – האיגוד הארצי לקציני הים – צים חברת השייט הישראלית בע"מ** (עמוד 124) (להלן - **"עניין צים"**) –

"אולם פרוגטיבה זו אינה מוחלטת; היא כפופה לעקרון שוויון ההזדמנויות, תום-לב, עקרונות המשפט הציבורי ואף לזכויות הקנייניות של העובדים במקום עבודתם."

79. על כך, באים ומוסיפים דבריו היפים של השופט אילן איטח בפסק הדין, (ארצי) עניין קלנסווה (עמ' 57):

"הפרוגטיבה הניהולית של המעסיק אינה בלתי מוגבלת, ודאי כך הוא בכל הנוגע לזכות הניהולית ביחסי העבודה. הפרוגטיבה האמורה לעולם כפופה לחובת תום הלב, לסבירות ולמידתיות, ונקודת המוצא בהפעלתה היא "במישור זכויות האדם", שכן "נגד זכות המעביד לקניין וכנגד פרוגטיבת הניהול העומדת לו יש להתחשב בזכויות יסוד של העובדים..."



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

80. התנגשות זו בין זכויות המעסיק וזכויות העובד נדרשת להיות מיושבת
באמצעות איזון הולם ביניהן. וכדברי השופט אליאסוף בפסק הדין - דב"ע
(ארצי) נד/4-1 **ההסתדרות הכללית של העובדים בא"י – התעשייה האווירית
לישראל בע"מ**, [פורסם בנבו] פד"ע כט 601 (להלן – **"עניין רמת"א"**) בבית הדין
הארצי (עמ' 635):

**"עלינו למצוא את האיזון הנכון בין פרוגטיבה זו לזכויות
העובדים, בין זכותו של המעביד לאוטונומיה של רצון פרטי
ולזכותו לחופש העיסוק, לבין אותן זכויות של העובדים. דרישת
תום הלב מהמעביד דורשת שהמעביד לא ינצל את הפרוגטיבה
הניהולית שלו מעבר לסביר באופן שעובד סביר לא יוכל להסכים
לה. דרישת תום הלב מהעובד דורשת שהעובד לא יתנגד לכל שינוי
שנעשה על-ידי המעביד תוך כדי מהלך יחסי העבודה ובכך לא
יאפשר למעביד לנהל את עסקו."**

81. בענייננו, אל מול זכות היתר הניהולית הקניינית של המעסיק, ניצבת הזכות
לפרטיות של העובד המעוגנת גם היא בחוק יסוד כבוד האדם וחירותו, ובצד לכך
מעוגנת גם בחוק ספציפי – הוא חוק הגנת הפרטיות, תשמ"א-1981 (להלן – **"חוק
הגנת הפרטיות"**).

82. בעניין עיגונה של זכות הפרטיות בחוק יסוד כבוד האדם וחירותו, יפים דבריה
של השופטת נילי ארד בעניין איסקוב ענבר, בבית הדין הארצי, עמ' 16:

**"אל מול הערך החוקתי-אובייקטיבי של הקניין והפרוגטיבה
הניהולית של המעסיק ברכושו מקום העבודה, והאפשרויות
הטכנולוגיות העומדות לרשותו, ניצבים הערכים החוקתיים-
אובייקטיביים של פרטיות וכבוד העובד, שהם מהחשובים
בזכויות האדם בישראל. הזכות לכבוד כזכות חוקתית קבועה
בסעיפים 2 ו-4 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו המורים כי "אין
פוגעים בחייו, בגופו או בכבודו של אדם באשר הוא אדם" וכי
"כל אדם זכאי להגנה על חייו, על גופו ועל כבודו". הזכות לפרטיות
קבועה כזכות חוקתית בסעיף 7 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו,
הקובע "הוראה כללית" לפיה "כל אדם זכאי לפרטיות ולצנעת
חייו". בנוסף קובע חוק היסוד זכויות חיוביות המטילות על
המדינה חובת הגנה על הפרט מפני חדירה "לרשות היחיד של
אדם שלא בהסכמתו" ו"הגנה על סוד שיחו של אדם, בכתביו או**



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

ברשומותיו" זכויות שליליות המכילות איסור על "חיפוש ברשות
היחיד של אדם, על גופו, בגופו או בכליו".

83. חוק הגנת הפרטיות מוסיף ומטיל על המעסיק חובות ספציפיות בהקשר של זכותו של העובד לפרטיות. אחת מחובות אלה, עליה נרחיב בהמשך, מופיעה בסעיף 1 לחוק הגנת הפרטיות אשר בא וקובע את הצורך בהסכמתו של העובד לפגיעה בפרטיותו – "לא יפגע אדם בפרטיות של זולתו ללא הסכמתו", תוך שסעיף 2 לחוק הגנת הפרטיות מגדיר מהי פגיעה בפרטיות העובד, ובכלל זה פגיעה מהסוג הרלבנטי לדיון שבפנינו – "(1) בילוש או התחקות אחרי אדם, העלולים להטרידו, או הטרידה אחרת".

84. בעניין איסקוב ענבר קבע בית הדין הארצי כי בשל הפער הניכר ביחסי הכוחות בין מעסיק לבין עובדיו, יש לתת משקל גבוה יותר לזכות העובד לפרטיות מאשר לזכות הקניינית של המעסיק –

"לאור החובות המוגברות החלות על הצדדים ליחסי העבודה, ניתן במשפט העבודה משנה תוקף לערך החוקתי-אובייקטיבי של פרטיות העובד. הצורך בהגנה על זכות העובד לפרטיות במקום העבודה, לרבות פרטיותו במידע במסגרת שימוש במחשב וטכנולוגיות תקשורת ומידע, נובע בעיקרו מפערי הכוחות האינהרנטיים ביחסים שבין הצדדים ליחסי העבודה; מן ההכרה במציאות לפיה העובד נמצא במקום העבודה חלק ניכר משעות היום, ולעיתים אף משעות היממה; מעירוב התחומים וטשטוש האבחנה, ההולך ופושט, בין חיי העובד בעבודה ומחוצה לה; ומטיבם של יחסי העבודה המושתתים על אמון הדדי ועל תיפקוד העובד במסגרתם. בתוך כך, נדרשת הגנה על פרטיות העובד במקום העבודה, אף כמחסום מפני פגיעה בזכות לשוויון והגנה מפני אפליה מטעמים פסולים" (עמ' 17-18).

...
"ההגנה על פרטיות העובד במידע ובהתקשרות כוללת חופש ביטוי בהתקשרות, סודיות בהתקשרות, ואנונימיות. בהתאם, אף חל העקרון לפיו לא ייחשף המעסיק למידע אישי של העובד שאינו קשור לצרכי העבודה וקמה ההגנה על זכותו של העובד לפרטיות העובד מפני מעקב וחדירה לפרטיותו." (עמ' 18).



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

85. בית הדין הארצי בעניין איסקוב ענבר התווה את הכללים המנחים, במסגרת סוגית זכות העובד לפרטיות במקום העבודה, לבחינת סמכותו של המעסיק לעקוב באמצעים טכנולוגיים אחר פעולות שמבצע העובד בכלי עבודה של המעסיק – באותו מקרה, תיבות דוא"ל על מחשבים של המעסיק במקום העבודה.

86. במסגרת פסק דינו עשה בית הדין הארצי בעניין איסקוב ענבר הבחנה בין סוגי תיבות דוא"ל שונות, במרחב הפרטי של העובד ובמרחב פעילותו של המעסיק. זאת, בדומה לענייננו, בו נסובה המחלוקת סביב מעקב המעביד אחר פעולותיו של העובד ברכב של המדינה, במרחב פעילותו של המעסיק – המדינה או במרחב הפרטי. בפסק דינו קבע בית הדין הארצי את המבחנים לקיומם של מקרים חריגים בהם מותר למעסיק לעקוב אחר פעילות פרטית של העובד, שעיקריהם כדלקמן: (1) קיומה של מדיניות ברורה ומאוזנת הנהוגה במקום העבודה בכל הנוגע לשימוש בטכנולוגית המעקב לרבות כללי האסור והמותר; (2) עקרון הלגיטימיות - השימוש בטכנולוגית המעקב מוגבל למטרות החיוניות לעבודה כחלק מעקרון הלגיטימיות; (3) עקרון צמידות המטרה – השימוש במידע מוגבל למטרה הראשונית שלשמה נאסף; (4) עקרון המידתיות – המעסיק בחן טכנולוגיות חלופיות שפגיעתן פחותה בפרטיות העובדים, וכן, במובן הצר, התועלת שבהגשמת מטרת המעקב עולה על הנזק עקב הפגיעה בזכויות העובד; (5) עקרון השקיפות – המעסיק הביא לידיעת העובדים בפירוט, בבירור ובבהירות את כללי המדיניות הנוהגת והמחייבת במקום העבודה בכל הנוגע לשימוש בטכנולוגיות המידע המותקנות, אותה מן הראוי לעגן בתקנון החל במקום העבודה, ובהסכמה עם ארגון העובדים או נציגות העובדים במסגרת הסכם קיבוצי, או הסדר קיבוצי; (6) נתקבלה הסכמת העובד לפעולות המעקב – הן הסכמת העובד מראש, מרצון ומדעת למדיניות הנוהגת אצל המעסיק בנוגע לפעולות אלה, והן הסכמת העובד ספציפית בגין כל פעולת מעקב נפרדת.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

מון הכלל אל הפרט

מערכת לאיתור ומעקב לכלי רכב

87. בענייננו, מערכת הפוינטר, המוצגת בהליך זה, הינה מערכת מעקב המותקנת ברכבי המדינה, הפועלת באמצעות "כרטיס חכם" המאפשר לאסוף מידע על השימוש הרחב הנעשה ברכב. הכרטיס החכם הינו כרטיס אישי, אשר אינו ניתן להעברה ובאמצעותו רשאי העובד לנהוג ברכבי המדינה בין אם מדובר ברכב אישי – צמוד ובין אם מדובר ברכב איגום - רכב יחידה (כפי שיופרט בהרחבה בהמשך). באמצעות הכרטיס החכם, נאסף מידע על נהיגתו של העובד מרגע הפעלת המנוע ועד לרגע כיבויו. מידע זה נאגר ונשמר במערכת וזאת בהתאם לנוהל - "תפיסת ניהול לתפעול מערכת לאיכון ורישום נסיעות ברכב ממשלתי" שהציגה המדינה (סעיף 3 לתגובה מטעם המדינה) (להלן - "הנוהל") עליו נרחיב את השיח בהמשך. כלומר, פרטיו האישיים של העובד מקודדים על גבי הכרטיס החכם ובכך למעשה המערכת מתחקה אחר פעולות שהעובד מבצע במהלך נהיגתו ברכב.

נוהל - תפיסת ניהול לתפעול מערכת לאיכון ורישום נסיעות ברכב ממשלתי

88. עפ"י הנוהל, מערכת האיכון צפויה לפעול בשלוש תצורות הפעלה שונות, כדלקמן:

- 3.1' תצורה א' – תצורת הפעלה מלאה. תצורה זו מיועדת להתקנה ברכבי האיגום של משרדי הממשלה, שהינם רכבים המשמשים לצורך ביצוע משימות היחידה בה הם נמצאים, כגון – משלוחים והובלות דחופות, הסעות עובדים (שלא מקבלים אחזקת רכב), הובלת ציוד, פיקוח וכו' (להלן - רכב איגום). יש לציין כי רשאים לנהוג ברכבים אלה נהגי המשרד בלבד ובשעות העבודה. הרכבים חונים במהלך הלילה במשרד ואינם משמשים לצרכים פרטיים. במסגרת תצורה זו המידע שייאסף במערכת יכלול:
- זיהוי נהג באמצעות כרטיס חכם.
 - יומן נסיעה הכולל שעת הנעה וכיבויו הרכב כולל קריאת מונה (יחליף את הצורך ברישום ידני של יומן נסיעות).



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

• ניטור התנהגות נהג הכולל מידע על נהיגה חריגה בצורה שאינה סבירה – בלימות ופניות חדות, נסיעה במהירות חריגה מעל 140 קמ"ש וכדו'. כמו כן ניתן להתקין גם לחצן מצוקה שיאפשר לנהג ליידע את מנהל התחבורה במשרד במקרה חירום.

• איתור מיקום הרכב באמצעות רכיב GPS המותקן ברכב, בהתאם לצורך הניהולי ולהרשאות שיפורטו להלן.

3.2 תצורה ב' – תצורת הפעלה חלקית. תצורה זו מיועדת להתקנה ברכבים הצמודים של בעלי התפקידים במשרדי הממשלה כמקובל בדירוג הבכירים (להלן- רכבים צמודים). במסגרת תצורה זו המידע המתקבל מהמערכת יכלול:

• זיהוי נהג באמצעות כרטיס חכם וקורא קירבה.
• יומן נסיעה הכולל שעת הנעה וכיבוי הרכב כולל קריאות מונה – לגבי שעת הנעה וכיבוי בשעות העבודה בלבד.

• ניטור התנהגות נהג הכולל מידע על נהיגה אגרסיבית במידה שאינה סבירה – בלימות ופניות חדות, נסיעה במהירות חריגה וכדו'. כמו כן ניתן להתקין גם לחצן מצוקה שיאפשר לנהג ליידע את מנהל התחבורה במשרד במקרה חירום. יצוין כי בתצורה זו בוטלה היכולת לאתר את מיקום הרכב (רכיב GPS מגוון).

3.3 תצורה ג' – תצורה זו תחול על הרכבים צמודים הניתנים בהתאם לתפקיד העובד שמצריך הצמדת רכב (להלן-צמוד תפקיד), בשעות העבודה בדומה לתצורה א' ושלא בשעות העבודה בדומה לתצורה ב'.

89. לשם דיון והכרעה במחלוקת שהובאה בפנינו בסוגית הפרטיות, נבחן האם מעקב מערכת האיכון אחר פעולותיו של העובד ברכב המדינה באופן המוסדר בנוהל מערכת האיכון על שלוש תצורות ההפעלה שלו, עומד באיזון ההולם בין הפררוגטיבה הניהולית לבין זכות העובד לפרטיות, כפי שאיזון זה הוסדר בכללים המנחים שנקבעו בעניין איסקוב ענבר.

הכלל הראשון - חובת המעסיק לקביעת מדיניות ברורה ומאוזנת.

90. כך נקבע בעניין איסקוב ענבר בעניין חובה זו –

"על המעסיק לקבוע מדיניות מאוזנת בכל הנוגע להקצאת מרחב וירטואלי פרטי לעובד בשימושי המחשב במקום העבודה, המותר



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

והאסור וגבולותיהם. עליו לקבוע מדיניות ברורה בנוגע לצורך בקיום מעקב אחר תכתובת אי-מייל של העובד במחשב שהועמד לשימוש והטכנולוגיות בהן ייעשה שימוש, לרבות ניטור נתוני תקשורת ותוכן של תכתובת אי-מייל" (עמ' 38)

91. בענייננו, חיברה המדינה נוהל לעניין הפעלת מערכת האיכון, אשר מפרט את הרקע להטמעת המערכת, ייעודה של המערכת, תצורות ההפעלה של המערכת, אמצעי אבטחת המידע המופק מהמערכת, הרשאות השימוש והצפייה במידע המופק מהמערכת לפי סוגיו השונים, חובת היידוע לנהג ועוד.

92. בחקירתנו הנגדית התייחס מר הופר לאיזונים שבצעה המדינה עת כתיבת הנוהל, בין הזכות הקניינית של המדינה לבין זכות העובדים לפרטיות. בעדותו העיד כך:

"עו"ד א. גורביץ: .. האם אתה אישית שקלת את האינטרס הזה כשאתה שוקל כאיכות סביבה ומנהל הרכב, מול הפגיעה בפרטיות של העובד שהעבודה שלו זה לנהוג באותו רכב והוא עמד באיזשהו מקום שעה ודקה?

העד, מר הופר: בוודאי.
עו"ד א. גורביץ: האם שקלתם את המשקל של זה מול הפגיעה בפרטיות ואם אין לכם אמצעים אחרים לטפל בכזה בחור?

העד, מר הופר: בוודאי. כל מהותו של הנוהל היא לעשות את המשקל הזה בין האינטרס של המדינה לניהול יעיל של צי הרכב ושאר התכליות המצוינות, לבין שמירה על פרטיות העובד.

עו"ד א. גורביץ: אז תראה לי פה איך עשיתם את האיזון. איך עשיתם את האיזון הזה? כמה זמן אתם תשמרו את המידע הזה על עובד שעמד והמתין למנהל שלו שעתיים ברכב? כמה זמן אתם תשמרו את המידע הזה עליו?

העד, מר הופר: אני מניח ששנתיים כמו רוב הדברים. שנתיים. אז איך שקלתם את הפגיעה בפרטיות שלו מול הרצון שלכם שהוא יכבה את הרכב?

העד, מר הופר: איך שקלנו? שקלנו. שנתיים זה זמן סביר, זה מאפשר לנו לעשות בדיקות רוחביות כדי להבין דפוסי פעילות במשרדי ממשלה כאלה ואחרים ולבוא אליהם ולהגיד להם "אתם צריכים לייעל את השימוש שלכם" ובשביל זה זה שנתיים" (ע"מ 100 לפי ש' 27-9)



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

93. בסיכומיה שבה המדינה וטענה בעניין זה, כי:

"במסגרת האיזונים שהובאו בנוהל. מר הופר אף השיב במסגרת עדותו על כל סעיף וסעיף הקיים בנוהל: מה התכלית העומדת מאחורי כל סעיף, מדוע הוא צוין בנוהל, אילו איזונים בוצעו לצד שמירה על הנתונים והגבלות, וזאת על מנת לעמוד בתכליות חשובות מאין כמותן, בוודאי בשירות המדינה, כגון – אפקטיביות השימוש של כלי הרכב" (סעיף 4 לסיכומי המשיבה).

94. כן טענה המדינה בסיכומיה לגבי הנוהל כי –

"נוהל זה מפרט בתוכו את סוג המידע שייאסף, עבור איזו קבוצת רכבים, למי תהיה גישה למידע ובאליו מקרים – והכול על מנת להבטיח את פרטיות העובד ואת אבטחת המידע. מדובר בנוהל מידתי ומאוזן, המסביר באופן ברור את מדיניות המשיבה בדבר אופן והיקף השימוש במערכת" (סעיף 56 לסיכומי המשיבה).

95. מנגד, טענו המבקשים בסיכומיהם כי הנוהל שנוסח על ידי המשיבה לא קובע מדיניות ברורה ומאוזנת מול זכויות הפרט.

"בהליך הקודם, לא הוגדרה כל מדיניות באשר לאופן הפעלת המערכת והשימוש בה. לאחר מכן, יצרה המדינה באופן חד צדדי את הנוהל שבמרכזו הליך זה, שכותרתו "תפיסת ניהול לתפעול מערכת לאיכון ורישום נסיעות ברכב ממשלתי". כפי שעולה מתוך הנוהל עצמו, ומעדותו של מר הופר, הנוהל התבסס במידה רבה על דו"ח מבקר המדינה מס' 61'ב' לשנת 2010, שהיה אחד הקטליזטורים המשמעותיים להחלטה לעבור לפוינטר" (סעיף 47 לסיכומי המבקשים).

...
"גם שינוי שם הנוהל על ידי המדינה במהלך ההליך כאן, מ"תפיסת ניהול לתפעול מערכת לאיכון ורישום נסיעות ברכב ממשלתי" ל"נוהל פרטיות איכון רכבים – ספטמבר 2019", מעיד על היעדר מדיניות ברורה הקבועה בו, וניסיון חסר תום לב להציג מצג שווא לפני הנוהל עוסק בפרטיות הנהגים לאור כותרתו, למרות שלא כך הדבר" (סעיף 51 לסיכומי המבקשים).



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

96. עיון מעמיק בנוהל מלמד אותנו, כי במסגרת חיבור הנוהל ע"י המדינה, נעשה ניסיון מצד המדינה לאזן בין התועלות של המערכת עבורה כמעסיקה, לבין זכות הפרטיות של העובדים, ובהתאם לאיזון המוצע נקבעו השימושים המותרים במידע המופק באמצעות מערכת האיכון.

97. במסגרת ניסיונה של המדינה לקבוע מדיניות ברורה ומאוזנת, ביצעה המדינה הבחנה ברורה בין סוגי הרכבים העומדים לשימוש העובדים ורמת הפרטיות הנגזרת מכך, תוך שהיא קובעת הוראות מפורטות לגבי סוג המידע שייאסף, משך הזמן בו יעמוד המידע לשימוש המדינה וכן בפני מי יעמוד המידע.

98. נמצא, כי הנוהל קובע מדיניות בנוגע לניטור המידע שנאסף באמצעות מערכת האיכון והשימושים בו, באופן מפורט.

99. לעומת זאת, ביחס למדיניות הנוגעת להקצאת השימושים הפרטיים ברכבי המדינה לעובדים, לרבות גבולות המותר והאסור לעובד לעשות ברכבי המדינה, לא עוסק נוהל זה, למעט בסעיף 7 לנוהל תחת "ביטול זמני של הנעת רכב". בכך עוסקים ככל הנראה הוראות תכ"ס, אליהם מפנה נספח א' לנוהל, אשר לא הוצגו בפנינו.

100. לפיכך, אנו סבורים כי במידה והמדינה מעוניינת לעקוב אחר פעילות העובדים ברכביה, עליה להציג בפני העובדים את הכללים הברורים בדבר המותר והאסור בכל הנוגע לשימוש שלהם ברכבים לצרכים פרטיים.

הכלל השני - עקרון הלגיטימיות

101. כך הוסבר עקרון זה בעניין איסקוב ענבר –

"עקרון הלגיטימיות מגדיר את תכלית המעקב על נתוני תקשורת ותוכן והנסיבות בהן יעשה שימוש במידע שהפיק המעסיק כתוצאה מחזירתו לתכתובת האי-מייל האישית של העובד. עקרון הלגיטימיות כולל דרישה להגבלת איסוף המידע במעקב למטרות חיוניות למקום העבודה והגבלת השימושים אשר ייעשו בהמשך באותו מידע" (עמ' 30).



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

...
קביעת מטרה כוללנית, חסרת זיקה לאינטרסים הלגיטימיים של
מקום העבודה, לא תוכר כ"תכלית ראויה" המצדיקה מעקב אחר
תכתובת אי-מייל של העובד, איסוף מידע ושימוש במידע שהפיק
המעסיק מאותה תכתובת. " (עמ' 30).

102. בענייננו, הגדיר הנוהל את מטרת מערכת האיכון, כך :

"מערכת האיכון נועדה לאפשר פיקוח, בקרה ותיעוד אלקטרוני של
כלי הרכב שבאחריות מינהל הרכב הממשלתי ויחידות הסמך, על
מנת:

- לשפר את אפקטיביות השימוש של כלי הרכב – בין היתר
תאפשר המערכת, בדיקה של נצילות הרכבים, מבחינת
תקינות כלי הרכב במשרדים וביצוע התאמה לצרכי
המשרדים וחסכון בדלק.
- לשפר את בטיחותם האישית של הנוהגים – המערכת
תאפשר קבלת משוב לנהג על אופן הנהיגה, על מנת לייעד
הכשרות מתאימות לנהגים.
- לאפשר שימוש ברכב על ידי גורמים מורשים בלבד –
המערכת תאפשר בקרה על הנוהגים ומתן הרשאות לכל נהג
בהתאם לסוג הרישיון שברשותו.
- לבצע מעקב ובקרה אחר נהיגה חריגה לשם פיקוח על
בטיחות הנסיעה ברכב – המערכת תאפשר קבלת מידע על
נהיגה חריגה באופן בלתי סביר במובהק לפי פרמטרים
שיקבעו ובהם: מהירות נסיעה, האצה, בלימה, וכו', בשים
לב לסוג הרכב המדובר.
- לבצע תחקור ושחזור של היסטוריית השימוש ברכב –
המערכת תאפשר ניתוח ושחזור נסיעה מסוימים, בשים לב
לסוג הרכב המדובר, בכדי לתחקר תאונות ואירועי בטיחות
שונים."

103. למעשה, הציגה המדינה שתי תכליות עקרוניות לשימוש במערכת האיכון.
האחת, תכלית כלכלית (המוצגת לעיתים ע"י המשיבה כתכלית תפעולית) –
ייעול ניהול צי הרכב של המדינה בשים לב להיקפו המשמעותי, והשנייה תכלית
בטיחותית – בעיקר מניעת תאונות דרכים בהם מעורבים רכבים של המדינה,
וכפועל יוצא מכך מניעת פגיעה בגוף ובנפש.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

104. לעניין התכלית הכלכלית, הסבירה המשיבה כי החיסכון הכספי ייווצר כתוצאה משיפור האפקטיביות של השימוש בכלי הרכב (למשל, איתור רכבים העומדים ממונעים ללא תנועה זמן רב), מבקרה אחר השימוש ברכב על ידי גורמים מורשים בלבד (למשל, השבתת רכבים שנגנבו) ומניתוח נתונים רוחביים לגבי אופי השימוש ברכבים. לצורך הצגת התכלית הכלכלית, טען בתצהירו מר הופר כך –

8 **"להבנת תועלת המערכת, יצויין כי נתונים שנמסרו ממשטרת**
9 **ישראל, נמצא כי השימוש במערכת ברכבי המשטרה הביא**
10 **לחיסכון של מיליוני ש"ח בשנה מכספי הציבור"** (סעיף 3 לתצהיר
11 **עדות ראשית מטעם המשיבה).**
12

105. לעניין התכלית הבטיחותית, הסבירה המשיבה כי המערכת תאפשר לשפר את בטיחותם האישית של הנוהגים ומשתמשי הדרך בכלל באמצעות בקרה בזמן אמת ובדיעבד אחר נהיגת כביש חריגה.

106. לצורך הצדקת התכלית הבטיחותית, התייחסה המדינה בסיכומיה לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן - **"תקנות התעבורה"**) וטענה, כי-

20 **"תקנות התעבורה מחייבות ציי רכב בהעסקת קצין בטיחות לצורך**
21 **הגברה והעמקת הבטיחות וקובעות בין היתר את תחומי אחריותו,**
22 **ביניהם:**

- 23 • **פיקוח על הנהגים.**
- 24 • **פיקוח על בטיחות הנהגים והרכבים.**
- 25 • **הדרכת נהגים בכל הקשור לנהיגה נכונה.**
- 26 • **המלצה על השתלמויות והכשרת נהגים"**

27 (ס' 20 לסיכומי המשיבה)

107. לעניין תפקידי קצין הבטיחות מפרטת תקנה מספר 585 (א) לתקנות התעבורה וקובעת כי –

32 **"585. (א) אלה תפקידי קצין בטיחות:**



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

(1) לפקח על כך שהנהגים המועסקים על ידי המפעל או הנוהגים ברכבו ימלאו אחר הוראות פקודת התעבורה והתקנות על פיה (להלן - דיני התעבורה);
(2) לפקח על כך שהרכב של המפעל או המופעל על ידו יהיה בכל עת במצב תקין ושיתמלאו בו הוראות דיני התעבורה;
(3) לפקח על הוראות כל דין הנוגע לבטיחותם של עוברי דרך ולתקינותו של רכב בתחום המפעל;
(4) לפקח על כך שמצב בריאותם של הנהגים כאמור בפסקה (1) יהיה תואם את דרישות דיני התעבורה;
(5) להדריך את הנהגים כאמור בפסקה (1) בענייני נהיגה, טעינה, פריקה, טיפול ברכב ודיני תעבורה;
(6) להמליץ בפני בעל המפעל בכל הנוגע להכשרתם ולהשתלמותם של הנהגים במפעל ולהנהגת סדרי בטיחות במפעל ובכל הנוגע לבטיחותם של הנהגים ושל הרכב;
(7) להגיש דינים וחשבונות לבעל המפעל בכל הנוגע לתפקידיו לפי תקנה זו;
(8) לנהל כרטסת ורישומים לגבי רכב ונהגים על פי הפרטים שהורתה הרשות;"

108. בסיכומיה טענה המשיבה כי –

"המדינה מחויבת בכובעה כמעסיק לתקנות התעבורה שמטילות על מפעיל צי רכב הוראות בנוגע לשמירה על בטיחות ביתר שאת – ועל כן יש חשיבות בהפעלת מערכת איכון לטובת מענה לדרישה זו באופן אפקטיבי וממשי" (סעיף 21 לסיכומי המשיבה).

וכן הוסיפה וטענה כי –

"מערכות מתקדמות כמתואר לעיל, והמידע שניתן להפיק מהן, מהוות כלי המאפשר לקצין הבטיחות למלא את תפקידו בצורה טובה יותר, בהתאם לקבוע בתקנות התעבורה ולפקודת התעבורה" (סעיף 30 לסיכומי המשיבה).

109. מנגד, טענו המבקשים בסיכומיהם כי –

"המדינה כמעסיקה אינה חופשית לנהוג כמדינה בכובעה כגורם האכיפה, והמטרה של שמירת החוק ואי ביצוע עבירות תנועה, גם אם היא ראויה כשלעצמה, היא מטרה שאינה חיונית לעבודה ולא מקיימת את עקרון הלגטימיות" (סעיף 55 לסיכומי המבקשים).



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

110. איננו מקבלים את טענת המבקשים בעניין זה ואנו סבורים כי שתי התכליות שבבסיס רצונה של המשיבה להטמיע את מערכת האיכון – הכלכלית והבטיחותית – הן, ככלל, תכליות ראויות וחיוניות במסגרת פעילות צי הרכב כחלק מעיסוקיה של המדינה. המדינה, ככל עסק, נדרשת לנהל את עסקיה – כפי שקבע בצדק רב מבקר המדינה בדו"ח - דו"ח השנתי 61ב לשנת 2010 (ראו: סעיף 11 לתגובת המשיבה) – באופן יעיל. כך גם התכלית הבטיחותית, במסגרת החובות המוטלות בעניין זה על המדינה כמעסיק עפ"י תקנות התעבורה – בכובעה כמעסיק.

הכלל השלישי – עקרון צמידות המטרה

111. בעניין איסקוב ענבר הוסבר עקרון צמידות המטרה, באופן הבא:

"עקרון צמידות המטרה חל במסגרת עקרון הלגיטימיות שעניינו במטרת המעקב ואיסוף המידע. על פי עקרון צמידות המטרה, יש לראות במטרת האיסוף הראשונית, כמוצמדת למידע שנאסף בכל גלגוליו. על כן, המעסיק אינו רשאי לעשות שימוש במידע החורג מן המטרה הראשונית לשמה נאסף" (עמ' 39).

112. עקרון צמידות המטרה זוכה לביטוי בסעיף 2(9) בחוק הגנת הפרטיות, בו נקבע כי פגיעה בפרטיות כוללת גם **"שימוש בידיעה על ענייניו הפרטיים של אדם או מסירתה לאחר שלא למטרה שלשמה נמסרה"**.

113. בעניינו, המבקשים טענו בסיכומים כי –

"יש כוונה ברורה של המדינה להשתמש במערכת הפוינטר גם לצורך צעדים משמעותיים כנגד עובדים, הטלת קנסות, השעיה מעבודה ואף פיטורין!" (סעיף 35 לסיכומי המבקשים).

114. מנגד בתצהירו טען מר הופר כי –

"התקנת המערכת לא נועדה כדי לנקוט צעדים משמעותיים כנגד העובדים, אלא ככלי לאיסוף מידע לטובת ניהול יעיל של צי הרכב הממשלתי, כפי שאף העלה מבקר המדינה כאמור לעיל. עם זאת, ברור שעובד שעושה שימוש לא ראוי ברכב ועובר על תנאי השירות



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

נציבות שירות המדינה או נהלים אחרים שהוא מחויב בהם –
מעמיד עצמו בפני אפשרות לנקיטת צעדים משמעתיים נגדו"
(סעיף 37 לתצהיר מטעם המשיבה).

115. כהמשך לדבריו, הדגיש מר הופר בפני בית הדין בחקירתו הנגדית, כי תכליתה של המערכת הינה ניהול צי הרכב ולא כלי משמעת, וכך העיד:

"עו"ד א. גורביץ: אני מציג בפניך הודעת דואר אלקטרוני שהיא מוצג מ.ש/3 לתשובה של המדינה, שבו נאמר בסעיף 5 "המידע המתקבל מהמערכת יכול לשמש גם לצרכי משמעת, כולל מידע בנוגע לבטיחות בנהיגה. ראה לעניין זה הערתנו בנושא משמעת".

העד, מר הופר: תראה אני מכיר, זה מייל שאני הוצאתי.
עו"ד א. גורביץ: אז תחליט, המטרה היא לצרכי משמעת גם או המטרה היא לנהל צי רכב?

העד, מר הופר: אמרתי המטרה היא לנהל צי רכב וגם כתבנו את זה, אין בפניי את ההערה, אבל אם אני זוכר נכון זה גם במייל הזה. שברור שאם כתוצאה מהפעלת המערכת, שזה לא תכליתה, זה לא מטרתה, לא לשם כך אנחנו מתקינים אותה. אבל אם המערכת מצביעה בפנינו על עבירת משמעת משמעותית אנחנו לא יכולים לטמון את ראשנו בחול ולהתעלם ממנה. (עמ' 92 לפ' ש' 19-9)

116. בסיכומיה טענה המדינה, כי –

"במסגרת האיזונים שהובאו בנוהל. מר הופר השיב במסגרת עדותו על כל סעיף וסעיף הקיים בנוהל: מה התכלית העומדת מאחורי כל סעיף, מדוע הוא צוין בנוהל, אילו איזונים בוצעו לצד שמירת הנתונים וההגבלות וזאת על מנת לעמוד בתכליות חשובות מאין כמותן, בוודאי בשירות המדינה, כגון – אפקטיביות השימוש של כלי הרכב, שיפור בטיחותם האישית של הנהגים, שימוש ברכב על ידי גורמים מורשים בלבד, ביצוע מעקב ובקרה אחר נהיגה חריגה לשם פיקוח על בטיחות הנסיעה ברכב, ביצוע תחקור ושחזור של היסטוריית השימוש ברכב בכדי לחקור תאונות ואירועים שונים וכדי לאפשר למדינה להתגונן בתביעות משפטיות הנוגעות לשימוש ברכב" (סעיף 4 לסיכומי המשיבה).



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

117. מנגד בסיכומיהם טענו המבקשים, כי הנוהל אותו הובילה המדינה "קובע שימושים במידע שנאסף למטרות החורגות מאלו שהוגדרו בו, בניגוד לעקרון צמידות המטרה" (סעיף 31 לסיכומי המבקשים).

118. בחקירתו הנגדית התייחס מר חנן אהרון, יו"ר ועד ארצי (להלן – "מר אהרון") לעניין מטרת מערכת האיכון וטען, כי מטרת מערכת האיכון אינה באה לענות על מטרת בטיחות הנסיעה כפי שהמדינה נוטה להציג. בעדותו העיד כך:

"העד, מר אהרון: לא, אני רוצה להוכיח לכם, רגע תראו, אני רוצה להוכיח לכם, בוא אני יודע מה אני אומר. אני רוצה להוכיח לכם שהמטרה שלכם פה היא לא, היא לא מטרה של בטיחות. המטרה שלכם פה של המדינה במקרה הזה של מי שעשה את זה, זה לנטר את הנהגים האלה כדי לתפוס אותם, כדי להיפטר מהם בצורה כזו או אחרת, בדרך כזו או אחרת. אין לכם פה מטרה. זה לא באמת אתה בא ואומר "אני רוצה שהנהגים האלה ינהגו כמו שצריך" (עמ' 58 לפי ש' 31-26).

119. בהמשך לחקירתו בעניין מטרת הנוהל הוסיף מר אהרון והעיד כך:

"העד, מר אהרון: אני בסך הכל אומר לך שאתם מנסים לתפוס כמה מאות נהגים בשיטה של מכשיר כזה שלשים להם שם ולתפוס אותם באיזה מהירות של 140 או 130 או לא משנה, רגע, או לתפוס אותו באיזה פניה כזאת או ברגע שאתם לא יודעים לנטר את זה, שאתם לא יודעים מה לעשות עם זה, שאני לא יודע אם זו הסיבה לתאונות או כן הסיבה. זאת אומרת לא עשיתם שום עבודה, שום הכנה, שום משהו מקצועי שיגיד "אתם יודעים מה", או בדיקה, אפילו סקר. תביא לי היום, אתה לא מסוגל להציג בפניי בוא תציג בפניי ואני הולך איתך. תציג בפניי כמה נהגים בשירות המדינה נתפסו במהירות 160 ונשלל רישיונם על ידי קצין משטרה 60 יום. כמה נהגים מעורבים בתאונות דרכים, כמה פעמים, בוא תביא לי את כל, כמה שיטת הניקוד. הרי הכל מתועד. אם יש לו עבירות תנועה תביאו לי. אין, לא עשיתם סקר כזה. המטרה פה הייתה לתפוס את הנהגים שלא ייקחו את הרכב, לא ייסעו, לא יודע מה, לא יודע מה, אתם תגידו מה המטרה. מטרה בטיחותית אין פה." (עמ' 61 לפי ש' 33-29 עמ' 62 לפי ש' 8-1).



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

120. מקריאת הנוהל נראה כי צודקים המבקשים כי חלק מהמידע המופק באמצעות הנוהל נאסף על ידי המשיבה ישירות על מנת לאתר הפרות משמעתיות של העובדים, כאשר עפ"י הנוהל מידע זה מועבר, בין היתר, לסמנכ"ל למנהל ומשאבי אנוש של המשרד.

121. אולם, כאשר התכלית של איתור הפרות משמעתיות אלה היא תכלית כלכלית, שהינה כשלעצמה לגיטימית, ואכיפת המשמעת היא האמצעי לייעול השימוש ברכבי המדינה על מנת לחסוך בכספי הציבור, אזי אנו לא רואים בכך פסול עקרוני, בכפוף לכך שהשימוש יעמוד בכללים האחרים המחייבים את המעביד בעניין פגיעה בזכותו של העובד לפרטיות, כגון מידתיות ושקיפות. כך גם ניטור עבירות בטיחותיות בנהיגת העובדים ברכבי המדינה. גם במקרה זה המידע נאסף ישירות על מנת לאתר הפרות חוקיות בנהיגת העובדים. וגם במקרה זה, כאשר התכלית היא מניעת תאונות דרכים, שהינה לגיטימית, אזי איתור וענישה בגין עבירות תנועה עשויה להיות מותרת ככל שהיא נעשית באופן מידתי ועומדת ביתר הכללים הנוגעים לאיסוף מידע על העובד.

122. אנו סבורים, כי ההשלכות המשמעתיות שעשויות להיות ליישום הנוהל, אינן מאיינות את צמידות התכליות (הכלכלית והבטיחותית) של הטמעת מערכת האיכון. שוכנענו, כי הסנקציות המשמעתיות הן אינן תכלית בפני עצמה, אלא אמצעי להשגת התכליות, כפי טבעם של נהלים המבקשים להשיג מטרות שונות. ללא סנקציות כלשהן, ייתכן וייעדר התמריץ של העובדים לפעול להשגת אותן תכליות שמצאנו לגיטימיות.

123. אמנם, על הסנקציות להיות מידתיות ושקופות, ונקדים את המאוחר ונאמר עמדתנו – אשר תפורט בהמשך - כי בכך עומד הנוהל רק באופן חלקי. אולם, ככלל, אין מניעה לכלול בנהל סנקציות משמעתיות (מידתיות) המשמשות כאמצעי לקידום אכיפתן היעילה של תכליותיו הלגיטימיות.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

124. יודגש בעניין זה כי לא די בכך שהנוהל יגביל את השימוש בו למטרותיו
הלגיטימיות, עליו גם לקבוע מנגנונים שיבטיחו זאת. זאת, מפני החשש כי
ברצות המעסיק "להיפטר" מעובד מסוים, הוא יערוך מעקב רציף אחר השימוש
שהוא עושה ברכב החברה וכאשר יעלה בידו לאתר שימוש לא מותר ברכב,
ויעשה בכך שימוש על מנת לפטר אותו. נבחר, כי אף אם מדובר בשימוש לא
מותר של העובד אשר בגינו רשאי המעביד לנקוט בסנקציות כנגד העובד, הרי
שהשימוש שיעשה המעביד במקרה כזה במערכת האיכון אינו בצמידות לתכליתו
הלגיטימית. לפיכך, על הנוהל להבטיח מניעת שימוש לרעה זה.

125. בנוהל שהוצג בפנינו קבעה המדינה את המקרים החריגים הספציפיים שבהם
יוצג המידע אודות נסיעותיו של העובד – ורק בהם. בכך עשתה את המאמץ
הנדרש על מנת ליצור את המנגנונים הדרושים למניעת שימוש לרעה במערכת
האיכון, ובלבד שאכן מדובר במקרים חריגים המצדיקים זאת, כפי שנבחן בכלל
הרביעי – עקרון המידתיות – שלפנינו.

הכלל הרביעי - עקרון המידתיות

126. כלל זה הוסבר בעניין איסקוב ענבר באופן הבא:

"מהותו של עקרון המידתיות באיזון הזכויות החוקתיות
והאינטרסים של המעסיק והעובד, וכפתרון מעשי להימנעות
מפוגענותו של מעקב אחר שימושי האישיים של העובד במתחם
הווירטואלי שהוקצה לו במקום העבודה. על פי עקרון המידתיות,
יש לבחון טכנולוגיות חלופיות למעקב הפוגעות במידה הפחותה
ביותר בפרטיות העובדים. זאת, באופן שהטכנולוגיות החלופיות
יתנו מענה נאות ומאוזן לזכות הקניין של המעסיק, לפרווגטיבה
הניהולית ולאינטרסים הלגיטימיים שלו להגנה על מפעלו, מחד
גיסא; ולזכויות העובד לכבוד, לפרטיות ולאוניברסליות בחייו כעובד
וכאדם, מאידך גיסא." (עמ' 31-32).

...

"עקרון המידתיות ועקרון הלגיטימיות במשולב, מחייבים כי
חדירה לתכתובת אי מייל אישית, תיעשה כברירת מחדל לאחר
שמוצו כל אפשרויות המעקב, ולאחר שנבחנו אמצעים חלופיים
למעקב, שפגיעתם בזכויותיו החוקתיות של העובד קטנה יותר.
במסגרת זו, "יש לבחון אם החדירה לתחום הפרט על-ידי המעסיק



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

היא לתכלית ראויה" ו"אם החדירה לרשות הפרט עולה על הנדרש" באופן שאין להיחשף למידע אישי של העובד שאינו קשור לצרכי העבודה. יש להוסיף ולוודא כי המעקב מידתי לסיכון שהצדיק קיום המעקב מלכתחילה, כי השימוש באמצעי המעקב חיוני לאינטרס לגיטימי של מקום העבודה, וכי המעקב אינו חורג מן המטרה שהותוותה" (עמ' 32-33).

...
"ככל שמתקיימת פעילות פוגענית או פלילית של העובד, בתנאים המצדיקים מעקב המעסיק אחר שימושי המחשב שעושה העובד במקום העבודה, על המעסיק להקפיד על עקרון המידתיות. במסגרת זו עליו לוודא, כי השימוש באמצעי המעקב חיוני לאינטרס לגיטימי של מקום העבודה, וכי המעקב מידתי לסיכון שהצדיק קיומו מלכתחילה. עליו לבחון אמצעים חלופיים למעקב, ולהעדיף שימוש בטכנולוגיות מעקב, או בטכנולוגיות החוסמות שימושים אחרים, שיש בהן כדי להוות תחליף ראוי לקריאת תוכן הדואר האלקטרוני והפוגע פחות בפרטיות העובדים" (עמ' 38).

127. מבחן המידתיות מתבצע באמצעות שני סרגלי מדידה שונים – פעם אחת, במובנו הרחב, בין אמצעי הטכנולוגיה השונים והחלופיים, ופעם שנייה, במובנו הצר, בין אמצעי הטכנולוגיה שמציע המעקב אחר העובד לבין מידת הפגיעה בזכותו לפרטיות. במישור הסרגל הראשון, על המעסיק לבחור באמצעי הטכנולוגי (מבין הישימים מביניהם) שפגיעתו בפרטיות העובד הפחותה ביותר, ובמישור הסרגל השני, יש לוודא כי התועלת שבהגשמת המעקב עולה כל הפגיעה בזכות העובד לפרטיות.

128. ליישום מבחן דו-ממדי זה, נבחן את סוגי המידע הפרטי של העובד אותה מבקשת להפיק המשיבה באמצעות מערכת האיכון, לפי שלוש תצורות ההפעלה השונות, והשימוש המיועד בו.

א. זהות הנהג ומסלול נסיעתו –

בהתאם לנוהל, גורמים מסוימים במשרדי הממשלה יהיו רשאים לצפות במסלול הנסיעה של עובד מזוהה, ברכב איגום או צמוד תפקיד בשעות העבודה –

א. במקרים של עיכוב בהגעה ליעד שהוגדר, בפרק זמן העולה על שעתיים;



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

ב. כאשר התקבלו 3 התראות בשנה על רכב עומד (שאינו בנסיעה) המונע למעלה משעה ;

ג. במקרה של דיווח על תאונה ; דו"ח תנועה או דו"ח חנייה ; התקבלו 3 התראות בשנה על נסיעה במהירות גבוהה מ-140 קמ"ש ; התקבלו התראות על התקיימותן של יותר משלוש אינדיקציות ביום לנהיגה אגרסיבית.

לעניין סעיף א', אנו סבורים כי צפייה במידע על מסלול נסיעתו של העובד אף במקרה של איחור חד פעמי, אינה מידתית. מדובר במידע אשר עשוי לכלול עניינים פרטיים, בין ברשות המעסיק ובין שלא. המשיבה לא הציגה בפנינו תכליות כלכליות משמעותיות למידע זה או הסבר מדוע אין אמצעים אחרים חלופיים לבצע מעקב זה אחר העובד. אנו סבורים כי נדרש לקבוע מספר מצטבר של עיכובים כאמור, אשר מהווים חריג בגינו ניתן לעקוב אחר מסלול נסיעתו של העובד.

לעניין סעיף ב', אנו סבורים לעניין עמידת רכב מונע, כי לא מובן מדוע על המשיבה לאפשר צפייה במלוא מסלול נסיעתו של העובד, ומדוע אין ביכולתה עליה להסתפק באמצעי שפגיעתו פחותה – והוא האיכון הספציפי של עמידת הרכב בלבד.

לעניין סעיף ג', אנו סבורים כי התועלת שבמידע על מסלול נסיעתו של העובד אינה גבוהה דיה כדי להצדיק את הפגיעה בפרטיותו של העובד. לא עלה בידי המדינה להסביר מדוע אירועים בטיחותיים מחייבים את המידע על מסלול נסיעתו של העובד.

הנוהל מוסיף וקובע כי המידע על מסלול נסיעתו של העובד יישמר גם לצורך התמודדות מאוחרים והליכים משפטיים. אנו סבורים שהמדינה לא עשתה די על מנת להגביל את השימוש במידע זה וכי עליה להגבילו להליכים פליליים או כאלה בהם נדרש לחשוף את המידע על פי דין.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

ב. זהות הנהג ועמידת רכב מונע –

בעניין זה אנו סבורים כי הנוהל הינו מידתי, וכי צפייה בזהות נהג אשר התקבלו התראות אלו לגביו הינה מידתית.

ג. זהות הנהג ומהירות הנסיעה –

גם בעניין זה אנו סבורים כי הנוהל הינו מידתי.

ד. חריגה מתיחום אזורים וזמני נהיגה (התראה בזמן אמת ללא חשיפת זהות הנהג) - גם בעניין זה אנו סבורים כי הנוהל הינו מידתי.

ה. התראה בזמן אמת אודות התנהגות חריגה-

גם בעניין זה אנו סבורים כי הנוהל הינו מידתי.

ו. התראה בזמן אמת אודות התנהגות אגרסיבית במידה שאינה סבירה – נסיעה במהירות הגבוהה מ-160 קמ"ש - ביחס לרכבים צמודים ומחוץ לשעות העבודה – אנו סבורים כי המידרג שקבעה המשיבה בעניין זה הינו מידתי, אף שמדובר בפגיעה קשה יותר בפרטיותו של העובד באשר הוא חל גם על שימושים אישיים ופרטיים ברכב.

ז. מידע על תדלוק –

בהתאם לנוהל, מידע זה לא יהיה חשוף בפני מנהליו של העובד אלא רק בפני נושאי תפקידים מסוימים – הכלכלן הראשי, מפקח התקינה ומנהל מנהל הרכב. המשיבה לא השכילה להסביר לבית דין זה מדוע נדרשת חשיפת זהות הנהג כאשר מתעורר חשש פרטני בשל צריכת דלק חריגה באופן בלתי סביר, המחייב בירור פרטני.

אנו סבורים, כי מידע זה יכול להיחשף רק כאשר מתעורר חשש שימוש ברכב לצרכים שאינם מותרים, בעלי אופי פלילי או מעין-פלילי, כגון צרכים מסחריים אסורים.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

ח. מעקב פעולות אחזקה-

בעניין זה אנו סבורים כי הנוהל הינו מידתי.

ט. מידע אגרגטיבי שאינו כולל פרטי זיהוי לגבי הנהג או רכב מסוים-

גם בעניין זה אנו סבורים כי הנוהל הינו מידתי.

י. דוח אפקטיביות –מידע על ניצול כלי הרכב (מסלולי נסיעה – ביחס לרכבי איגום

וצמודי תפקיד בשעות העבודה, קילומטראג', שעות העבודה של מנוע – זמני

התנעה וכיבוי) -

גם בעניין זה אנו סבורים כי הנוהל הינו מידתי.

יא. כלל המידע – עבור אחראי על המחשוב והתקשורת במינהל הרכב –

כללי מידתי. על המשיבה לפרט בנוהל כיצד תימנע הפגיעה בפרטיות העובד.

129. בהתאם לנוהל אנו למדים כי מערכת האיכון אוספת מידע גם על שעת התנעה

וכיבוי, אולם לאור השימושים שמתיר הנוהל במידע המופק, נמצא כי מידע זה

שימושי רק ביחס לרכבי איגום ורכבי צימוד תפקיד. על כן, אנו סבורים, כי על

המדינה לציין בנוהל מתי יבדקו נתונים אלו ומתי יעשה בהם שימוש.

הכלל החמישי - עקרון השקיפות

130 עקרון השקיפות מחייב הנגשת המדיניות הנוהגת לידיעת העובדים.

"עקרון השקיפות מחייב את המעסיק להביא לידיעת העובדים בפירוט ובבירור את המדיניות שנקבעה בנוגע לשימושי המחשב במקום העבודה, ולהסביר בפירוט את אופן יישומה של מדיניות המעקב אחר תכתובות אי-מייל של העובד. על המעסיק לאפשר לעובדים גישה למידע שנצבר עליהם במסגרת המעקב ולהודיע להם על משך הזמן בו ייאגר המידע שנצבר. עליו להקפיד על דיוק המידע שנאסף סודיותו ואבטחתו. חשוב ליידע צדדים שלישיים על אפשרויות מעקב של נתוני תקשורת ותוכן בתכתובות אלקטרונית עם מקום העבודה. " (עמ' 39).



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

"עקרון השקיפות חל מכח חובות תום הלב והגילוי המוגברות ביחסי עבודה. עקרון זה מחייב את המעסיק להביא לידיעת העובדים, בפירוט, בבירור ובבהירות את כללי המדיניות הנוהגת והמחייבת במקום העבודה, בכל הנוגע לשימוש בטכנולוגיות המידע המותקנות במחשב ובסביבת העבודה שלהם, ולפרט את הנסיבות המצדיקות ניטור כללי ומעקב ספציפי על עובד, טכנולוגיות המעקב ומהותן" (עמ' 35-36).

...
"בתוך כך, על המעסיק לפרט את הנסיבות המצדיקות ניטור כללי במחשב; ליתן לעובדים מידע על אפשרות למעקב ספציפי בפעילות העובד במחשב, טכנולוגיות המעקב ומהותן ולפרט דרכי יישומה של מדיניות המעקב הנקוטה על ידו וטעמיה. עליו להסביר את טיב המעקב ומטרותיו, כיצד יישמר ויאוחסן המידע שיגיע לידי המעסיק במסגרת המעקב, לכמה זמן, ואיזה שימוש, אם בכלל, ייעשה במידע שנאגר. ככל שבכוונת המעסיק לנקוט בפעולות מניעה במקום להידרש לטכנולוגיות מידע לצורך מעקב על העובדים, עליו לפרט בבירור את היקף השימוש באמצעים הטכנולוגיים הנדרשים לפעולות אלה, וגבולותיהם. בנוסף, חשוב לידע צדדים שלישיים על אפשרויות מעקב בהתקשרויות אי-מייל מחוץ למקום העבודה" (עמ' 36).

131 בענייננו, המדינה גיבשה נוהל שלטענתה –

".. מפרט בתוכו את סוג המידע שייאסף, עבור איזו קבוצת רכבים, למי תהיה גישה למידע ובאילו מקרים – והכול על מנת להבטיח את פרטיות העובד ואת אבטחת המידע. מדובר בנוהל מידתי ומאוזן, המסביר באופן ברור את מדיניות המשיבה בדבר אופן והיקף השימוש במערכת" (סעיף 56 לסיכומי המשיבה).

עוד טוענת המשיבה בסיכומיה כי –

"הנוהל מגדיר בדיוק את המידע שנאסף, לכמה זמן הוא נשמר, ולאילו צרכים ישמש, וכן את אופן שמירת המידע" (סעיף 58 לסיכומי המשיבה).

132 מנגד טענו המבקשים בסיכומיהם, כי הנוהל אותו גיבשה המדינה אינו מציג

מדיניות ברורה בנוגע לניהול מערכת האיכון, שכן –

"עקרון השקיפות מחייב הבאת המדיניות הנוהגת לידיעת העובדים, באופן ברור וודאי. כמתואר עד כה, ומכל הטעמים



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

שהוצגו – במיוחד חוסר הבהירות באשר למטרות הנוהל והשימוש
הנרחב במושגים סתומים שלא הוגדרו כהלכה, הנוהל שנוסח על
ידי המדינה לא מקיים זאת. מה גם, שהמדינה חטאה לחובתה
לעגן את המדיניות ואת ההגבלות המתוארות לעיל במסגרת הסכם
עבודה קיבוצי, כפי שהיה עליה לעשות" (סעיף 80 לסיכומי
המבקשים).

133. לטעמינו, הנוהל אותו גיבשה המדינה - מוצג בצורה ברורה אך בנושאים
מסוימים, נעדר פירוט. על כן, נציג וניתן את דעתנו לגבי סוג המידע ואופן הגישה
למידע, כפי שזה מוצג בנוהל:

א. שחזור נסיעה רטרואקטיבי – יחד עם פירוט הנסיבות וזמן שמירת המידע,
לטעמינו, היה על המדינה לציין בנוהל, את זכות הגישה למידע והדרך הנהוגה
לקבלת המידע - באופן שיענה לעקרון השקיפות - כך שיהיה מפורט, ברור ונגיש
לעובדים.

אנו קובעים, כי היה על המדינה לפרט לגבי סוג המידע שייאסף לצורך הפקת
סיכום שבועי או חודשי ולאיזה צורך וכן, לפרט באילו מקרים הנסיבות
מצדיקות ניטור כללי ומעקב ספציפי אחר מסלול נסיעתו של העובד.

ב. שחזור נסיעה והתנהגות נהג רטרואקטיבי – מידע אודות זהות הנהג, מהירותו
ומסלול נסיעתו- רכב איגוס ורכב צמוד תפקיד בשעות העבודה בלבד. גם במקרה
זה, אנו קובעים, כי על המידע לפרט בצורה ברורה את הנסיבות בהן עומדת
למדינה הזכות "לשלילת הצמדת רכב לנהג שנוהג באופן חריג ביותר סידרתית".

ג. התראה בזמן אמת – חריגה מתיחום אזורים וזמני נהיגה – מידע אודות חריגה
מאזור השימוש ומשעות השימוש ברכב כפי שנקבע לו על ידי המשרד- רכב
איגוס ורכב צמוד תפקיד בשעות העבודה – ללא חשיפת זהות הנהג. גם בסעיף
זה, אנו קובעים כי על המדינה לפרט באילו מקרים יעלו לכדי "חריגה מאזור
השימוש" וכן, המדינה נדרשת במקרה זה, גם להסביר- מדוע המידע על הרכב,
ללא חשיפת זהות הנהג, לא תוביל לחשיפת פרטי הנהג.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

ד. התראה בזמן אמת אודות התנהגות חריגה – (מהירות חריגה מעל 140 קמ"ש, פניה חדה, בלימה פתאומית, התקרבות לרכב אחר) – רכב איגוס ורכב צמוד תפקיד בשעות העבודה. במקרה זה, אנו קובעים כי על המדינה לפרט את המקרים והנסיבות בהן עומדת למדינה הזכות לשלילת הצמדת רכב – על ידי הבאת דוגמאות. בנוסף על האמור, אנו סבורים כי, על המדינה להגדיר את המושג "סדרתיות" וכן להרחיב את ההסבר לגבי המושג - "תמרוץ נהיגה זהירה".

ה. התראה בזמן אמת אודות התנהגות אגרסיבית במידה שאינה סבירה – נסיעה במהירות הגבוהה מ-160 קמ"ש – רכב צמוד ורכב צמוד תפקיד לא בשעות העבודה. במקרה זה, אנו קובעים כי על המדינה להגדיר ולפרט מהי "התנהגות אגרסיבית".

לעניין הגדרת הביטוי "התנהגות אגרסיבית" טען מר הופר, בחקירתו הנגדית, כי על המדינה מוטלת האחריות לפרט את כוונתה כך שכול עוד הנוהל לא מפרט ומסביר מהי התנהגות אגרסיבית, המערכת לא תופעל על ידי המדינה.

מר הופר העיד כך :

"עו"ד א. גורביץ' : אז נהיגה אגרסיבית במידה שאינה סבירה היא עילה לעצירת רכב?

העד, מר הופר : בוודאי, כי האחריות מוטלת גם עלינו ואנחנו לא מוכנים לקחת אחריות על בטיחות נהג שנוסע בצורה אגרסיבית כל כך ומסכן גם אותו וגם את שלום הציבור.

עו"ד א. גורביץ' : ומי יחליט מהי הנהיגה האגרסיבית?

העד, מר הופר : אמרנו שנגדיר בצורה מאוד מאוד ברורה.

עו"ד א. גורביץ' : זה כבר הוגדר?

העד, מר הופר : אנחנו נגדיר, אמרנו. זה לא יופעל אם זה לא יוגדר.

(עמ' 112 לפ' ש' 28-35, עמ' 113 לפ' ש' 1-2)

לאור האמור, המדינה נדרשת לפרט ולהסביר מהי נהיגה מסוכנת תוך הבאת דוגמאות קונקרטיות לשם המחשה.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

ו. מידע על תדלוק – רכב איגוס ורכב צמוד. בסעיף זה, אנו קובעים, כי על המדינה להסביר ולפרט את הנסיבות המצדיקות לכך שהמידע הנאסף אודות תדלוק הרכב ישמרו במערכת למשך ארבע שנים.

ז. מעקב פעולות אחזקה - רכב איגוס ורכב צמוד. אנו מוצאים כי סעיף זה עונה לעקרון השקיפות.

ח. מידע אגרגטיבי שאינו כולל פרטי זיהוי לגבי הנהג או רכב מסוים – רכב איגוס ורכב צמוד. לטעמינו, גם סעיף זה, עונה לעקרון השקיפות.

ט. דוח אפקטיביות – מידע על ניצול כלי הרכב (מסלולי נסיעה – ביחס לרכבי איגוס וצמודי תפקיד בשעות העבודה, קילומטראג', שעות עבודה של מנוע – זמני התנועה וכיבוי) – רכב איגוס ורכב צמוד תפקיד בשעות העבודה. לטעמינו, סעיף זה גם בא ומיישם את עקרון השקיפות.

י. בסיכומיה הציגה המדינה, כי "הנוהל גם קובע מקרים בהם באופן זמני, לאחר התרעה מראש לנהג ולאחראי רכב במשרד, ניתן למנוע את השימוש ברכב" תוך שהמדינה מפרטת ביתר שאת, את המקרים. לטעמינו, בהתאם לאמור לעיל, המדינה מילאה אחר עקרון השקיפות. כלומר, מדיניות -מניעת השימוש ברכב ממשלתי, מוצגת בצורה ברורה ומפורטת כנדרש.

בהתאם לאמור, אנו קובעים כי מעבר להצגת מדיניות המדינה באמצעות הנוהל, המדינה נדרשת לעגן את הנוהל בחוזה עבודה, בתקנון במקום העבודה ובהסכמות משותפות עם המבקשים וזאת במסגרת הסכם קיבוצי או הסדר קיבוצי.

יא. לטעמינו, על הנוהל היה לפרט את הסנקציות השונות. בנוהל אשר הציגה המדינה מופיעות הסנקציות הבאות בלבד - "שלילת הצמדת רכב לנהג שנוהג באופן חריג ביותר סדרתית"; "ביטול זמני של הנעת רכב" (כולל "במקרים חוזרים ונשנים של נהיגה בצורה אגרסיבית במידה שאינה סבירה"), אולם ללא ציון משך תקופת הביטול – מן הראוי שיבוצע לאחר המלצה של קצין הרכב;



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

יב. יתר הסנקציות יכולות להיות רק על פי הסכם העבודה הקיים של העובד.

"ככל שבמועד קבלת העובד לעבודה לא הובאה לידיעתו ולהסכמתו מדעת ומרצון המדיניות הנוהגת במקום העבודה בנוגע לשימוש בטכנולוגיות המידע במחשב, או לא נהגה מדיניות ברורה, או לא הייתה בתוקף מדיניות האוסרת שימוש בטכנולוגיות מידע לצרכים פרטיים - קמה לעובד ציפייה סבירה לפרטיות בשימוש בטכנולוגיות המידע במקום העבודה, לרבות לצרכיו הפרטיים. במצב דברים מעין זה ומכוח עקרונות השקיפות ותום הלב ביחסי העבודה, המעסיק אינו רשאי להיכנס למתחם הווירטואלי האישי של העובד או לחדור לתוכן תכתובת האי-מייל האישית שלו. ובלבד שהשימוש הווירטואלי שעשה העובד לצרכיו הפרטיים נעשה בתום לב ומבלי לפגוע בעבודתו ובצרכי מקום העבודה". עניין איסקוב (עמ' 37).

הכלל השישי - דרישת "הסכמה מדעת" של העובד למעקב אחר נהיגתו ברכב המדינה.

134. כך נקבע בעניין איסקוב ענבר בעניין כלל זה:

"נדרשת הסכמה מפורשת מדעת ומרצון של העובד לפעולות ניטור, מעקב וחדירה לתיבה האישית או המעורבת ולתכתובת האי-מייל האישית שלו, במסגרתן. להסכמה הנדרשת מן העובד שני פנים: פן כללי ופן ספציפי. בפן הכללי, נדרשת הסכמת העובד למדיניות הכללית במקום העבודה, בכל הנוגע לשימוש בטכנולוגיות תקשורת מידע, ולמעקב כללי על העובד באמצעות טכנולוגיות מידע, לרבות פעולות ניטור כללי במחשב, ומעקב על נתוני תקשורת ותוכן. הסכמת העובד צריך שתינתן מראש, במפורש, מרצון, מדעת ובכתב, בכפוף לעקרונות השקיפות, צמידות המטרה, הלגיטימיות, המידתיות ותום הלב. בפן הספציפי נדרשת הבחנה בין התיבה המעורבת המיועדת לשימושו המקצועי של העובד, ובמסגרתה הותרה לו עשיית שימוש לצרכיו האישיים, לבין התיבה האישית, שמלכתחילה הועמדה כל כולה לשימושו של העובד לצרכיו האישיים בלבד. ככל שמדובר בחדירה לתיבה המעורבת נדרשת הסכמתו הספציפית של העובד לכל פעולת חדירה של המעסיק לתוכן התכתובת האישית שלו, להבדיל מתכתובתו המקצועית באותה תיבה.

ככל שמדובר בתיבה האישית, נדרשת הסכמתו הספציפית והמפורשת של העובד, מרצון ומדעת, לכל פעולה ופעולה שבכוונת המעסיק לנקוט, לרבות ניטור ספציפי ומעקב הכולל חדירה לתיבה



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

האישית, לשם קבלת נתוני תקשורת ותוכן, וחזירה לתוכן תכתובת
האי מייל האישית של העובד ועיון בה, וכל כיוצ"ב. עניין איסקוב
ענבר (עמ' 54).

135. הסכמתו של העובד צריכה שתהיה מתוך ידיעתו את מהות הפגיעה בפרטיותו.
לשם קבלת הסכמת העובד, על המעסיק להציג בפני העובד את מהות הפגיעה
בפרטיותו, אותה מבקש המעסיק לנקוט.

בעניין זה יפים דבריו של פרופ' מיכאל בירנהק, מרחב פרטי- הזכות לפרטיות
בין משפט וטכנולוגיה (תשע"א), בעמוד 457 תחת הכותרת "הודעה והסכמה":

"כאשר פעולת המעקב פוגעת לכאורה בפרטיות, הרי דרך אחת
להכשיר את הפגיעה היא לשכנע את העובד להסכים לפעולה. לפני
קבלת הסכמת האמת החופשית של העובד, על המעסיק להודיע
על עצם איסוף המידע, על השימושים שיעשו בו, ובכלל זה אם
יועבר לצדדים שלישיים. מסירת הפרטים האלה היא תנאי
לקיומה של הסכמה המודעת ויש לה חשיבות עצמאית".

וכן בעמוד 459 תחת אותה כותרת:

"גם במקום בו נתקבלה הסכמת אמת מדעת, הרי היא צריכה
להיות מותאמת ומוגבלת למטרה שלשמה נתבקשה מלכתחילה.
למשל, מכשיר איתור שמותקן ברכב כדי למנוע גנבות או כדי
לאפשר סיוע במצוקה לנהגים, אינו מיועד להפיק מידע שיעשה בו
שימוש אחר, כמו מעקב אחרי מקום הימצאם של העובדים. אם
בהתקנת המכשיר יש גם כוונה כזו, הרי ההסכמה הראשונית
צריכה להתייחס גם אליה. בעקבות עניין איסקוב-ענבר היא
הסכמה לניטור אוטומטי של תיבות דוא"ל – אם נתבקשה הסכמה
לכך ונתקבלה, הרי אין היא משתרעת על קריאת תוכן ההודעות.
זהו יישום עיקרון של צמידות המטרה מדיני הגנת הפרטיות,
שמגביל את השימוש במידע למטרה שלשמה נאסף".

136. ככל שהמדינה, בכובעה כמעסיקה, מבקשת לבצע שימוש במידע הנאסף אודות
נהיגתו של העובד, עליה, ראשית, לוודא כי העובד יודע על המידע הנאסף עליו
בעת נהיגתו ברכב, והוא מבין כי פעולותיו ברכב מתועדות ונרשמות מהרגע
שהוא מתניע את הרכב ועד למועד בו הוא מכבה את הרכב, ושנית לפרט בפני
העובד את תוכן המידע הנאסף, היכן נשמר המידע, למי חשוף המידע וכן אלו



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

שימושים וסנקציות ניתן לבצע כנגד העובד, מתוך הבנה, כי המידע הנאסף בדבר שימוש ברכב המדינה עשוי לשמש את המעסיק בקבלת החלטות בעניינו בעתיד, ולקבל את הסכמתו בכתב לכך.

137. משבחנו את הנוהל בהתאם לעקרונות שמופיעים בעניין איסקוב ענבר קובעים אנו, כי על המדינה לעגן כללים אלו בחוזה עבודה אישי או בהסכם קיבוצי או בהסדר קיבוצי, אשר יקבל ביטוי, גם, בתקנון, וזאת בהתבסס על הקביעה שהתקבלה בעניין איסקוב – ענבר על ידי השופטת נילי ארד (עמ' 39):

"מן הראוי לעגן עקרונות אלה במפורש בחוזה העבודה. כמו כן, מן הראוי הוא, כי עקרונות אלה יבואו לידי ביטוי בתקנון במקום העבודה, וכי יוסדרו במשותף עם ארגון העובדים או נציגותם במסגרת הסדר קיבוצי או הסכם קיבוצי, בדומה לביטויים בפועל בהסכם הקיבוצי הכללי. ככל שעיקרים ועקרונות אלה מעוגנים בהסכם הקיבוצי הרי הם מהווים חלק מחוזה העבודה האישי שבין המעסיק לעובד".

דרישה זו זכתה לביטוי גם בעניין עיריית קלנסווה (עמ' 50) בו נקבע כי – **"מן הראוי לעגן את העקרונות במפורש בחוזה העבודה ובתקנון הנוהג במקום העבודה"**.

חובת ההיוועצות

138. בסיכומיה טענה המדינה כי –

"לאחר שהחל הליך משפטי זה, במסגרת הדיון שנערך ביום 17.7.2019 – הסכימה המדינה ליתן הזדמנות נוספת להסתדרות להעביר הערותיה לנוהל הפעלת מערכות האיכון האמור לעיל, וזאת כדי למצות לחלוטין את הליך ההידברות וזכות הטיעון המוקנית להם" (סעיף 36 לסיכומי המשיבה).

ולכן –

".. ביום 29.8.2019, הועברה למבקשים התייחסות המדינה להערות שהועלו על ידם, תוך שהמדינה שינתה סעיפים רבים לבקשת ההסתדרות, כמפורט בגרסה האחרונה של הנוהל, שם צוינו במפורש השינויים שהתקבלו לבקשת ההסתדרות, בין היתר השינויים שנעשו בנוהל ניתן לציין את השינויים המהותיים הבאים:



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

רכבים צמודי תפקיד (תצורה ג') – יופעל אמצעי טכנולוגי שמאפשר הבחנה בין נסיעה בשעות העבודה למחוץ לשעות העבודה. עד להפעלת אמצעי כאמור, לא יינתנו התראות בזמן אמת על חריגה מתחום נהיגה עבור רכבים צודי תפקיד. זאת מבלי לגרוע מהיכולת לשחזר את מסלול הנסיעה רטרואקטיבית בהתאם לאמור בטבלה, כאשר מדובר בנסיעה שבוצעה בשעות העבודה. אי חשיפת זהות הנהג בדו"ח האפקטיביות ברכבי האיגוס. הובהר שמניעת הנעה ברכב בגין נהיגה מסוכנת תיעשה רק לאחר שימוע. הוסכם שיוגדר בדיוק מה נחשב בלימה פתאומית וסטייה חדה לשימוש בהתרעות אלו" (סעיף 38 לסיכומיה של המשיבה).

המדינה טענה כי –

"בכל הנוגע להערות ההסתדרות שלא התקבלו – ניתן פירוט ומענה מדויק על כל הערה, והוסבר מדוע לא ניתן לקבלה בנסיבות העניין" (סעיף 39 לסיכומי המשיבה).

מנגד טענו המבקשים בסיכומי התשובה, כי –

"בניגוד לנטען על ידי המדינה בסיכומיה, אין כל שינוי מהותי בו קיבלה את הערות המבקשים לנוהל, ובוודאי שלא ניתן מצידה מענה לסוגיות שעניינן השלכות על העובדים כתוצאה מהפעלת הנוהל והסנקציות הקבועות בו" (סעיף 12 לסיכומי התשובה מטעם המבקשים).

139. המדינה בסיכומיה שבה וטענה, כי במשך תקופה של חמש שנים פעלה כדי לאפשר להסתדרות לקחת חלק בכתיבת הנוהל, אך לטענתה, המשיבים הם אלו שסרבו לשתף פעולה עימה ואף הם אלו שתקעו מקלות בגלגלים ומנעו ממנה לגבש את הנוהל וטענה כך -

"האם 5 שנים של פגישות, שיחות, התכתבויות ודיונים אינם מספיקים על מנת שההסתדרות תעביר את עמדתה? ואם אכן לא הצליחו להעביר התייחסות רצינית מצידם, כטענתם בסיפה של סעיף 43 – הרי שהם בעצמם מודים כי אין בטענות שהועלו ביחס לנוהל ממש" (סעיף 49 לסיכומי המשיבה).



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

המבקשים אשר חלקו על טענת המשיבה טענו כך-

"בהתייחס לסעיף 49 לסיכומי המדינה: התיאור המסולף של "5 שנים של פגישות, שיחות, התכתבויות ודיונים" שכביכול אפשרו למבקשים להעביר הערותיהם לנוהל – עת זה כלל לא היה קיים, מעיד אף הוא על התנהלותה הפגומה של המדינה" (סעיף 14 לסיכומי התשובה מטעם המבקשים)

על כך נוסף לעניין גיבוש הנוהל, מצד אחד טוענת המדינה כי –

"משלא העבירה ההסתדרות את הערותיה ונוכח חובת ההיוועצות עד תום – גיבשה המדינה את הנוהל" (סעיף 50 לסיכומי המשיבה).

מצד שני טוענים המבקשים, כי –

"המדינה קודם גיבשה חד צדדית את הנוהל, במשך תקופה ארוכה מאוד, ורק אחר כך נתנה שהות קצרה למבקשים להגיב. וגם זאת, כאשר העקרונות והמדיניות כבר נקבעו על ידה, ובלי שהם כלל עומדים לדיון מבחינתה" (סעיף 15 לסיכומי התשובה מטעם המבקשים).

140. לאור האמור לעיל, אנו למדים, כי בפני הסתדרות עמדו מספר הזדמנויות שונות לתת את הערותיהם לנוהל אותו גיבשה המדינה, ואף, חלק מהערות התקבלו על ידי המדינה, כך שהנוהל שונה ותוקן בהתאם להערותיה של ההסתדרות.

על כך העיד מר הופר בחקירתו הנגדית:

"עו"ד א. גורביץ: .. סעיף 21 לתצהירך מונה את הסעיפים הקטנים א' עד ד'. בסעיף הזה אתה מספר ששינויים רבים שההסתדרות ביקשה אתם הסכמתם. אני מבקש שתפרט חוץ מא' עד ד' לאיזה שינויים רבים שההסתדרות ביקשה אתם נעניתם?

העד, מר הופר: קודם כל לא זכור לי שרשמתי שינויים רבים, אמרתי ששינוי סעיפים רבים.

עו"ד א. גורביץ: אה.
העד, מר הופר: כיוון שרוב השינויים הם שינויים קטנים אז אני לא זוכר אחד לאחד את השינויים



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

הקטנים שנעשו, כולל שינויי ניסוח והערות
כאלה של ההסתדרות.

עו"ד א. גורביץ: תודה, זה גם נכון.
העד, מר הופר: זה לא אומר כמובן שלא נעשו השינויים.
(עמ' 85 לפי ש' 14-5)

141. לאחר ששקלנו את טענות הצדדים ובחנו בעיון רב את הנוהל אותו גבשה המדינה
וכן את הנוהל המתוקן לאור הערותיהם של המבקשים, אנו קובעים כי על
המדינה להתאים ולשנות את הנוהל בהתאם להנחיות שנקבעו בפסק הדין תוך
מילוי חובת היועצות עם המבקשים.

142. לפני סיום - לטעמנו, במקרה שלפנינו, אין אנו נדרשים למשפט משווה, שכן,
חובות המעסיק בהקשרים הרלוונטיים לענייננו מצויות כולן בדין הישראלי,
בעיקר בהלכת איסקוב ענבר, אשר עיקריה זכו לחידוש, בהלכת עיריית
קלנסאוה, על רקע החידושים הטכנולוגיים.

סוף דבר:

143. אנו סבורים, כי מהבחינה המהותית עומדת למדינה הזכות להתקין ולהפעיל את
מערכת האיכון – מערכת הפוינטר, ברכבי המדינה ובכך לאסוף מידע על
התנהלות הנהגים הן מבחינת שימוש ברכב והן מבחינת בטיחות נהיגתם, שכן
שתי התכליות שבבסיס רצונה של המדינה להטמיע את מערכת האיכון –
הכלכלית והבטיחותית – הן, ככלל, תכליות ראויות וחיוניות במסגרת פעילות
צי הרכב כחלק מעיסוקיה של המדינה, וזאת בכפוף לכך שעל המדינה להתאים
ולשנות את הנוהל בהתאם להנחיות שנקבעו בפסק הדין תוך מילוי חובת
היועצות עם המבקשים.

144. לפיכך, אנו מורים למדינה לערוך מחדש את הנוהל "תפיסת ניהול לתפעול
מערכת לאיכון ורישום נסיעות ברכב ממשלתי", בשים לב לקביעות המנחות
בפסק דין זה, תוך היועצות עם המבקשים.



בית הדין האזורי לעבודה תל אביב

ס"ק 19-06-2994

145 מאחר שעסקינן בסכסוך קיבוצי - אין צו להוצאות.

2

3

4

5 ניתן היום, כ' תשרי תשפ"א, (08 אוקטובר 2020), בהעדר הצדדים ויישלח אליהם.

6

נציג ציבור
מעסיקים
מר אברהם גלאי

תומר סילורה - שופט

נציג ציבור
עובדים
מר מרדכי נגר

7