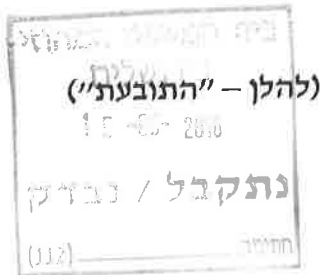


ביח המשפט המחוזי בירושלים
אלי בר בטחון בע"מ נ' משרד התחבורה ואח"
ח"א 16-08-35671
סוג עניין: כספית אחרת
תאריך פתיחה: 15 אוגוסט 2016
רמת חיסיון: פתוח לציבור

בבית המשפט המחוזי בירושלים

בענין שבין:

אלי בר בטחון בע"מ ח.פ. 51-2018599
מרח' גיבורי ישראל 24, א.ת. פולג, נתניה
ע"י ב"כ עוה"ד יעקב אביעד ו/או גדי סרן
ו/או עמי אביעד ו/או מיטל אליהו ו/או
אדוה ארביב-פנסו ו/או צליל בר-סלע
מרחוב היצירה 3 (בית ש.א.פ) ר"ג 52521
טל. 03-7538807 פקס. 03-7538807



- נ ג ד -

לבין:

1. מדינת ישראל - משרד התחבורה
2. הממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש ביהודה והשומרון
ע"י פרקליטות מחוז ירושלים (אזרחי)
מרחוב מח"ל 7 ירושלים 91493
טל: 02-5419555 פקס: 02-5419581

(להלן - "הנתבעים")

מהות התביעה: חוזית, נזיקית.
טכום התביעה: 12,000,000 ש"ח

כתב תביעה

התובעת מתכבדת בזאת להגיש לבית המשפט הנכבד את כתב תביעתה דנא כנגד הנתבעים: מדינת ישראל-משרד התחבורה (להלן יקרא - "משרד התחבורה") והממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש ביהודה ושומרון (להלן יקרא - "הממונה באיו"ש") ולשטוח טענותיה כדלהלן.

כללי

1. כל הטענות בכתב תביעה זה נטענות במצטבר או לחילופין, לפי הענין.
2. במקום בו נטענות טענות עובדתיות חלופיות, נובע הדבר מכך שהעובדות כהוויתן אינן ידועות לתובעת.
3. אין בהעלאת טענה בכתב תביעה זה משום העברת נטל הראייה אל התובעת מקום שבו היה מוטל נטל זה על הנתבעים אלמלא הועלתה הטענה.

בענין שבין:

אלי בר בטחון בע"מ ח.פ. 51-2018599
מרח' גיבורי ישראל 24, א.ת. פולג, נתניה
ע"י ב"כ עוה"ד יעקב אביעד ו/או גדי סרן
ו/או עמי אביעד ו/או מיטל אליהו ו/או
אדוה ארביב-פנסו ו/או צליל בר-סלע
מרחוב היצירה 3 (בית ש.א.פ) ר"ג 52521
טל. 03-7538808 פקס. 03-7538807

(להלן – "התובעת")

- נ ג ד -

לבין:

1. מדינת ישראל – משרד התחבורה
2. הממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש ביהודה והשומרון
ע"י פרקליטות מחוז ירושלים (אזרחי)
מרחוב מח"ל 7 ירושלים 91493
טל': 02-5419555 פקס': 02-5419581

(להלן – "הנתבעים")

מהות התביעה: חוזית, נזיקית.
סכום התביעה: 12,000,000 ש"ח

כתב תביעה

התובעת מתכבדת בזאת להגיש לבית המשפט הנכבד את כתב תביעתה דנא כנגד הנתבעים: מדינת ישראל-משרד התחבורה (להלן יקרא – "משרד התחבורה") והממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש ביהודה ושומרון (להלן יקרא – "הממונה באיו"ש") ולשטוח טענותיה כדלהלן.

כללי

1. כל הטענות בכתב תביעה זה נטענות במצטבר או לחילופין, לפי הענין.
2. במקום בו נטענות טענות עובדתיות חלופיות, נובע הדבר מכך שהעובדות כהוויתן אינן ידועות לתובעת.
3. אין בהעלאת טענה בכתב תביעה זה משום העברת נטל הראייה אל התובעת מקום שבו היה מוטל נטל זה על הנתבעים אלמלא הועלתה הטענה.

תוכן עניינים

א.	תמצית הדברים.....	3
ב.	הצדדים.....	4
ג.	רקע עובדתי.....	4
	ג.1. הזכייה במכרז ואי מימושו.....	4
	ג.2. שינוי מדיניות משרד התחבורה.....	9
	ג.3. התיקון לתקנות התעבורה.....	17
ד.	עילות התביעה.....	19
	ד.1. עילות חוזיות – הפרת חוזה והפרת חובת תום הלב.....	19
	ד.2. עילות נזיקיות.....	20
	ד.2.1. רשלנות.....	20
	ד.2.2. הפרת חובה חקוקה.....	21
	ד.3. עשיית עושר ולא במשפט.....	21
ה.	הנזקים שנגרמו לתובעת.....	21
ו.	הסעדים המבוקשים.....	22
ז.	סוף דבר.....	22

א. תמצית הדברים

4. במקד תביעה זו עומדת התנהלותו הנפסדת, חסרת תום הלב, הרשלנית והמטעה של משרד התחבורה או מי מטעמו, אשר במשך למעלה מ-10 שנים קידם פרויקט להקמתם של מגרשי הדרכה לנהגים (להלן: "הפרויקט") ואף יזם לשם כך תיקון לתקנות התעבורה ולבסוף חזר בו מרצונו לחולל רפורמה בתחום לימוד הנהיגה בישראל וביקש לבטל את התקנות שהתקין וכשל לעשות כן עד למועד הגשת תביעה זו, תוך שהוא מסב לתובעת נזקים עצומים בשל כך.
5. במה דברים אמורים? בעקבות השינוי החקיקתי שביצע משרד התחבורה פרסם הממונה באיו"ש מכרז לרכישת מגרש באזור תעשייה מישור אדומים לצורך הקמת מרכז הדרכה לנהגים. התובעת, שזכתה במכרז, הסתמכה, בין היתר, על מצג מטעה ורשלני של הממונה באיו"ש לפיו החוק הישראלי, לרבות התיקון לתקנות התעבורה, חל גם על המגרש הנ"ל.
6. למעשה, המכרז פורסם ללא עבודת מטה מקצועית ויסודית. לאחר זכייתה במכרז התברר לתובעת כי המכרז ונספחיו לא תואמו עם קמ"ט תחבורה וכי התיקון החקיקתי אינו חל בשטחי איו"ש. בשל פרסומו הרשלני של המכרז כאמור, גרם הממונה באיו"ש לנזקים כספיים עצומים לתובעת, ששינתה מצבה לרעה עת הסתמכה על מסמכי ותנאי המכרז, וכן הותירה כבעלת זכויות במגרש ללא יכולת לממשו.
7. לא זו אף זו, התובעת עשתה כל שביכולתה, תחילה למימוש זכייתה ולאחר מכן להקטנת נזקיה ע"י מציאת פתרונות זמניים לשימוש במגרש (כדוגמת הקמת תחנת מעבר לפסולת), אולם נקלעה למבוי סתום בשל התנהלותם של הנתבעים בחוסר שקיפות ובחוסר הגינות ותוך שהם מותירים את התובעת לעבור מדורי גיהינום רבים בסבך הבירוקרטי.
8. משפנתה התובעת למשרד התחבורה בבקשה לפיצוי על נזקיה, בחר משרד התחבורה לנהוג בחוסר תום לב משווע תוך שהוא מטיל את מלוא האחריות על התובעת ומנסה להפוך את היוצרות בינו, כמי שיזם את הפרויקט, הכין את המפרט להקמת מגרשי ההדרכה ופעל לפרסום מכרזים בהתאם לתיקון שהתקין, לבין התובעת – שכל "חטאה" היה הסתמכותה על התחייבויותיו של משרד התחבורה ורצונה להוציא את הפרויקט אל הפועל.
9. זאת ועוד, בשל כישלונו של משרד התחבורה לבטל את התיקון לתקנות התעבורה, נותר נוסח התקנות, לאחר התיקון, כפי שהוא עד לעצם היום הזה ואילו משרד התחבורה בוחר להתעלם כליל מהתקנות כך שנוצר מצב אבסורדי ממש לפיו משרד התחבורה מתעלם מתקנות שהוא בעצמו התקין. ואם לא די בכך, משרד התחבורה בוחר להתנער לחלוטין מאחריות בגין הנזקים שנגרמו ונגרמים ליזמים שהשקיעו כספים ברכישת המגרשים בהתאם לתיקון, וביניהם התובעת, וסיכל כל אפשרות של התובעת לבנות את מגרש ההדרכה ולהוציא את הפרויקט אל הפועל.
10. התנהלותם של הנתבעים כאמור, אשר בחרו לנהוג באדישות ולהפנות גבם לתובעת, גרמה, בסופו של דבר, לנזקים כבדים לתובעת כמפורט בכתב התביעה להלן.
11. הדרך היחידה לפצות את התובעת בגין התנהלותם של הנתבעים ובגין נזקיה היא לקבל את התביעה דנא במלואה ולכל הפחות ברובה, ולפסוק לתובעת פיצויים בגין הנזקים שנגרמו לה, לרבות בגין אובדן הרווחים שהיו צפויים לה מכוח ההסכם שנכרת בינה לבין הממונה באיו"ש.
12. להלן יובאו בהרחבה העובדות הרלוונטיות והחיוניות לקבלת התמונה המלאה הצריכה לבירור תביעה זו. לאחר קריאתו של כתב התביעה, תתברר התמונה העובדתית ואחריותם של הנתבעים לנזקי התובעת תוכח באופן ברור ומלא.

ב. הצדדים

13. התובעת, חברת אלי בר ביטחון בע"מ, הינה חברה פרטית הרשומה בישראל אשר עסקה, בין היתר, בייזום פרויקטים מסחריים.
14. הנתבע 1, משרד התחבורה, ממונה על קביעת המדיניות בענף התחבורה במדינת ישראל ועל שירותי התחבורה ביבשה, באוויר ובים. הנתבע 1 אחראי על פיתוח תשתיות, בטיחות בדרכים, פיתוח מערכות תחבורה ופיקוח על הגופים המספקים שירות לנהגים ולכלי הרכב.
15. הנתבע 2, הממונה באיו"ש, הינו יחידה בתוך רשות מקרקעי ישראל אשר משתייכת למנהל האזרחי באזור יהודה ושומרון. תפקידו של הממונה באיו"ש הינו לנהל את הרכוש הממשלתי המצוי באזור יהודה ושומרון, לרבות ניהול, החכרה ופיקוח על אדמות המדינה.

ג. רקע עובדתי

1.1. הזכייה במכרז ואי מימושו

16. נושא הכשרת הנהגים בישראל ובפרט השתלמות הנהג לאחר שקיבל רישיון, שיפור המיומנות וריענון הידע שנצבר על ידי הנהג נידון עוד בשנת 1988 במסגרת ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים במדינת ישראל בראשות ח"כ אוריאל לין (אסולין) (להלן: "ועדת לין").
 17. במסגרת ועדת לין נקבע כי יש לעודד הקמת מרכזי הדרכה ללימוד נהיגה מעשית נכונה ע"י הקצאת שטחי קרקע מתאימים וכן טיפול מזורז בבקשות להקמת מרכזים כאמור. המלצות ועדת לין לא באו לידי מימוש ראוי וב-1997 מינה שר התחבורה דאז, הרב יצחק לוי, את ד"ר משה בקר, מומחה לתחבורה ולבטיחות, לעמוד בראשה של ועדה מקצועית שתגיש המלצות מעשיות לשיפור לימודי הנהיגה בישראל (להלן: "דו"ח ועדת בקר").
 18. בתודש אפריל 1998 הוגש לממשלת ישראל ולמשרד התחבורה דו"ח ועדת בקר, שזנה בנושא שיפור מערכת הכשרה, בחינה ורישוי נהגים בישראל. במסגרת דו"ח ועדת בקר ניתנו המלצות בעניין הכשרתו העיונית והמעשית של הנהג ונקבע, בין היתר, כי תהליך ההכשרה של אדם לנהיגה ולהשגת רישיון הנהיגה הינו קצר יחסית בזמן, וכי יש להשקיע ולהשפיע בעת הלימוד על יצירת דפוסים לפיהם ינהג ויתנהג הנהג בתחילת דרכו ובהמשכה.
 19. לשם יצירת דפוסים נהיגה נכונים, הומלץ בדו"ח ועדת בקר על הקמת מגרשי הדרכה לנהגים אשר בהם יתורגלו הנהגים במצבים שונים של נהיגה כגון: בלימת חירום, תמרון, ירידה ועליה לשוליים וכיוב' וכן במצבי חוסר שליטה.
 20. בשנת 2000, אימץ משרד התחבורה את מסקנות דו"ח ועדת בקר והורה על יישומן המלא. בתוך כך, יצאה משלחת מטעם משרד התחבורה לגרמניה על מנת לבדוק ולבצע התאמה, במידת הצורך, של מגרשי הדרכה לנהגים הקיימים שם, לתהליך הכשרת הנהגים בישראל.
 21. למרות שהוחל יישומן של המלצות ועדת בקר, הדבר נעשה בעצלתיים וארבע שנים לאחר שהוגש הדו"ח, רוב רובן של המלצות הדו"ח לא מומשו.
 22. בינואר 2003 הוגש דו"ח ועדת החקירה הפרלמנטרית בנושא תאונות הדרכים בראשות ח"כ נחום לנגנטל (להלן: "דו"ח ועדת לנגנטל"). בין נציגיה הקבועים של הוועדה נמנו, בין היתר, נציגים בכירים מטעם משרד התחבורה וכן ד"ר משה בקר.
 23. במסגרת דו"ח ועדת לנגנטל, אומצו המלצות דו"ח ועדת בקר, שזכו עד לאותו מועד ליישום חלקי, ונקבע כי נושא הכשרת הנהג עדיין אינו מקבל את הטיפול הראוי במלואו וכי יש להשלים את יישום ההמלצות עד סוף שנת 2005.
- במסגרת דו"ח ועדת לנגנטל נכתב (ראו עמ' 49-47 לדו"ח ועדת לנגנטל):

"הוועדה מודעת למאמצי משרד התחבורה לקדם את הקמתם של מגרשי הדרכה להקניית מיומנויות הנהיגה הבסיסיות, לבחינה ולתרגול מצבי חוסר

שליטה. הוועדה קוראת למשרד התחבורה ולכל הגופים הרלוונטיים לזרז את הסדרת הנושא, וממליצה שהכנסת תקיים הליכי חקיקה מתאימים לשם הפשרת קרקעות להקמת המגרשים בפיזור גיאוגרפי מתאים, לפי הצורך.

... אחת הבעיות המרכזיות שחוזרת ועולה לאורך השנים ובוועדות החקירה שקמות בנושא תאונות הדרכים היא סוגיית חסרונם של **מגרשי ההדרכה** לביצוע התרגולת המעשית. כיום אין כמעט מגרשי הדרכה שניתן להכשיר בהם תלמידי נהיגה... מספר המגרשים לתרגול בעלי רישיונות נהיגה במצבי חוסר שליטה ולריענון הנהיגה הינו קטן ביותר. (הדגשה במקור).

מסקנות ועדת לנגנטל היו, בין היתר, כדלקמן:

"המצב הקיים, שבו מי שקיבל רישיון נהיגה נוהג במשך עשרות שנים ללא כל השתלמות בנהיגה, הוא בלתי נסבל. אין ספק שהשתלמות תקופתית בנהיגה עשויה לתרום להעלאת רמת הנהיגה והבטיחות בדרכים.

שילוב תרגולת מעשית של מצבי חוסר שליטה בהשתלמויות, הן לנהגים חדשים והן לנהגים ותיקים, אמור להמחיש את המצבים המסוכנים בדרך ולשמש גורם חינוכי המרתיע מפני היקלעות למצבים כאלה."

- העתק הקטעים הרלוונטיים מדו"ח ועדת לנגנטל מצ"ב כנספח "1".

- העתק מסמך הסוקר את שלבי לימוד הנהיגה הקיימים בישראל לעומת מדינות אחרות שנכתב לבקשת יו"ר ועדת המשנה למאבק בתאונות הדרכים, ח"כ גלעד ארדן, מיום 16.2.2004, מצ"ב כנספח "2".

24. לאחר פרסום דו"ח ועדת לנגנטל, הצעד הבא של משרד התחבורה היה הכנת צבר תקנות תעבורה בהן תעוגנה אי אלו מהמלצות הוועדות ובפרט בכדי להסדיר את נושא ההכשרה המעשית לנהגים במגרשי הדרכה ייעודיים. כך למעשה, גובשה תכנית רפורמה להכשרת הנהג הישראלי אולם, כפי שניווכח להלן, הרפורמה מעולם לא יצאה אל הפועל ונגרמו לכל המסתמכים עליה, לרבות התובעת, נזקים כבדים והכל בשל אזלת ידה של המדינה כפי שתואר בהרחבה במסגרת תביעה זו.

25. יצוין, כי במסגרת דיון בוועדת הכלכלה של הכנסת מיום 5.5.2003, ציין מר צבי יוזנט, מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה דאז (להלן: "מנהל אגף הרישוי"), כי הוא ביקר ב-7 מגרשי הדרכה באירופה, בנוסף לביקורי המשלחת מטעם משרד התחבורה.

26. זאת ועוד, בתשובה לטענת יו"ר הוועדה, לפיה ישנו קושי לאיתור מגרשים בישראל בשל היותה מדינה קטנה, ציין מנהל אגף הרישוי כי טענה זו אינה נכונה וכי אין כל בעיה עם איתורי מגרשים. לדבריו, העניין סודר מול מנהל מקרקעי ישראל (להלן: "ממ"י" או "המנהל") וגובשה מפה עם רשימת מגרשים שאותרו, חלקם אדמות פרטיות של יזמים וחלקם איתר המנהל אשר עתיד לפרסם ארבעה מכרזים. עוד צוין כי התקיים כנס בנושא וכבר ישנם 40 יזמים פרטיים המעוניינים לקחת חלק ברפורמה ולהכשיר מגרשים בהתאם.

27. כאמור, משרד התחבורה בתוקף סמכותו ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת (להלן – "ועדת הכלכלה") לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד הכנסת, תשי"ח-1958, התקין ביום 25.8.03 את תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003 (ק"ת תשס"ג מס' 6267 מיום 24.9.03, עמ' 1146) (להלן: "התיקון לתקנות התעבורה").

28. התיקון לתקנות התעבורה קובע, בין היתר, כי בעלי רישיון נהיגה יהיו מחויבים, כתנאי לחידוש רישיונם, לעבור השתלמות מעשית בנהיגה במגרשי ההדרכה. נקבע כי נהג חדש יהיה מחויב לעבור השתלמות מעשית בתום שישה חודשים מיום שקיבל את רישיונו, ונהג מקצועי יבצע השתלמות מעשית מדי חמש שנים. עוד קבע התיקון לתקנות התעבורה את התנאים להקמת מגרש לקיום השתלמות מעשית.

- העתק קובץ התקנות כפי שפורסמו ברשומות ביום 24.9.2003 מצ"ב כנספח "3".

- העתק נוסח עדכני מלא של תיקון מס' 5 לתקנות התעבורה התשכ"א, 1961 (להלן: "תקנות התעבורה") מצ"ב כנספח "4".

29. בהודעת ראש הממשלה אריאל שרון בישיבת הכנסת שהתקיימה ביום 15.3.2004 בעניין המאבק בתאונות הדרכים צוין כי:

"הוחלט על הקמת מגרשי הדרכה לנהגים חדשים ולנהגים מקצועיים. נהגים חדשים מחויבים לעבור הדרכה במגרש במהלך שנתיים מיום הוצאת הרישיון ונהגים מקצועיים אחת לחמש שנים. זו הפעם הראשונה מאז עשרות שנים שנערך שינוי כל כך משמעותי בשיטת הכשרת הנהגים החדשים".

- העתק מהודעת ראש הממשלה מיום 15.3.2004 מצ"ב כנספח "5".

30. לשם מימושו והוצאתו לפועל של התיקון לתקנות התעבורה, פרסם משרד התחבורה מכרזים ציבוריים להקמת מגרשי הדרכה לנהגים ברחבי הארץ. המכרזים התבצעו לפי שיטת מקב"ת (מכרז קרקע בלתי מתוכננת): פרסום מכרזים לרכישת זכויות בקרקע, כאשר הקרקע תשווק גם אם ההליך התכנוני שלה לא הסתיים או שכלל לא חל עליה תכנון מראש. האחריות התכנונית לפי שיטת מקב"ת כאמור, הינה על היזם עצמו ומבלי שהמדינה משקיעה כספים.

31. מבין המכרזים שפורסמו מטעם משרד התחבורה, פרסם הממונה באיו"ש, בשנת 2005, את מכרז מס' יש/23/2005 – מקב"ת להקמת מגרש הדרכה לנהגים באזור תעשייה מישור אדומים, עיריית מעלה אדומים (להלן: "המכרז").

- העתק המכרז על נספחיו מצ"ב כנספח "6".

32. במסגרת המכרז, היה הזוכה זכאי, עם קיום התנאים הקבועים בו, לחכירת שטח מהממונה באיו"ש בהיקף כולל של כ-80 דונם, להפעלת מגרש הדרכה לנהגים באזור התעשייה מישור אדומים (להלן: "השטח").

33. במכרז ניתנה לזוכה הרשאה לתכנון לתקופה של 36 חודשים ואופציה להתקשרות בחוזה פיתוח להקמת מגרש הדרכה לנהגים ביחס למקרקעין בגודל של כ- 67.8 דונם (להלן: "המגרש הגדול"). בנוסף, ייחתם עם הזוכה חוזה חכירה לשלושה מגרשי תעשייה (מגרשים מס' 433, 434, 435) בשטח כולל של כ-12.6 דונם במסגרת תב"ע 420/2/2/2 (להלן ייקראו ביחד: "המגרשים הקטנים").

34. התובעת הגישה את הצעתה למכרז והוכרזה כזוכה בחודש יוני 2005.

35. במקביל לזכייתה של התובעת במכרז, זכו גם יזמים אחרים במכרזים נוספים להקמת מגרשי הדרכה לנהגים ברחבי הארץ.

36. בשלב הראשון נחתם בין הממונה באיו"ש לתובעת הסכם חכירה ביחס למגרשים הקטנים המוגדרים כמגרשי תעשייה והסכם הרשאה לתכנון ביחס למגרש הגדול.

- העתק הסכם חכירה ביחס למגרשים הקטנים מיום 19.1.2006 מצ"ב כנספח "7".

- העתק הסכם הרשאה ביחס למגרש הגדול מיום 11.1.2006 מצ"ב כנספח "8".

37. בהתאם להסכמים דלעיל, שילמה התובעת תשלומים שונים בגין הזכייה במכרז. בין היתר שילמה התובעת את מלוא תשלום דמי החכירה המהווים בגין חכירת המגרשים הקטנים בסך של למעלה מחצי מיליון ₪, וכן תשלום עבור ההרשאה לתכנון ביחס למגרש הגדול בשיעור של 10% מהתמורה עבור המגרש הגדול.

בנוסף, התובעת שילמה כספים לחברה הכלכלית לפיתוח מעלה אדומים בע"מ בגין הוצאות פיתוח הקרקע בסך של כ-2 מיליון ₪.

סך כל התשלומים אשר שילמה התובעת עבור השטח הינו כ- 3 מיליון ₪

- ראו סעיף 3 למכרז מסי' יש 23/2005 שצורף כנספח "6" לעיל.

38. עם זכייתה של התובעת במכרז, פנתה התובעת לחברת אגד, אגודה שיתופית לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן: "אגד"), וכן לחברה אוסטרית – Test & Training international (להלן: "החברה האוסטרית") – חברה מובילה בתחום הקמה ותפעול של מגרשי הדרכה לנהגים וחלוצה בתחום החינוך לבטיחות בדרכים ברמה הגלובאלית.
39. אגד והחברה האוסטרית הביעו ענין רב בהקמת מגרש הדרכה לנהגים בשטח שבו זכתה התובעת בהתאם למכרז ולאחר מו"מ ממושך ואינטנסיבי, במסגרתו הגיעו התובעת, אגד והחברה האוסטרית להבנות בקשר לשכירות, הקמה ותפעול של השטח, הקימו אגד והחברה האוסטרית חברה משותפת (להלן: "החברה המשותפת") לשם התקשרות בהסכם שיתוף פעולה עם התובעת.
40. בהתאם להסכם שגובש עם החברה המשותפת, הוצאות הקמת מגרש ההדרכה היו אמורות להיות משולמות על ידי התובעת והחברה המשותפת בחלקים שווים, כאשר גם ההכנסות תחולקנה באופן שווה. בנוסף, החברה המשותפת אמורה היתה לשלם לתובעת תשלום נוסף בגין דמי שכירות ולעשות שימוש בשטח לצורך הקמת והפעלת מרכז לימודי נהיגה בהתאם לרפורמה שעוגנה בתיקון לתקנות התעבורה.
41. יצוין כי על-אף שהצדדים היו מצויים בשלבים מתקדמים של המו"מ, בשל הקשיים הבירוקרטיים שיצרו הנתבעים/או מי מהם, ההסכם שבין התובעת לבין החברה המשותפת לא נחתם והמו"מ הופסק בסופו של דבר.
42. במקביל, ועד להשלמת כל השלבים התכנוניים לצורך הפעלת השטח כמגרש הדרכה לנהגים, פעלה התובעת לקידום הוצאת היתר מתאים להקמת תחנת מעבר לפסולת בניין בשטח (להלן גם: "תחנת המעבר" או "המיזם"). מטרתו של המיזם הייתה יצירת פעילות עסקית לתקופת הביניים, שאמורה היתה לארוך מספר שנים, עד להשלמתו של הקמת מגרש הדרכה לנהגים בהתאם לתיקון לתקנות התעבורה ולאור הצורך בעבודות פיתוח נרחבות – לרבות כריית מאות אלפי קוב חומר ועפר לשם הכשרת השטח כמגרש הדרכה, עד לפתיחתו.
43. יצוין כבר בשלב זה, כי בשל התנהלות משרד התחבורה ושינוי מדיניותו בקשר לפרויקט הקמת מגרשי הדרכה לנהגים, כפי שעוד יפורט בהרחבה להלן, לא נותרה לתובעת ברירה אלא להקפיד זמנית את פרויקט הקמת מרכז ההדרכה לנהגים דה פקטו ולנסות להתמקד, בשלב זה, במיזם, וזאת על מנת לנסות ולהקטין את נזקיה ולהביא למימוש כלכלי כלשהו של השטח.
44. לאחר שהתובעת קיבלה את אישור הוועדה המקומית לתכנון ובניה במעלה אדומים (להלן: "הוועדה המקומית") להקמת מבנה יביל ב-48 מ"ר מהשטח לצורך הקמת תחנת מעבר לפסולת בניין, פעלה התובעת לקידום המיזם ובין היתר התקשרה עם מפעיל תחנת המעבר לפסולת והשקיעה משאבים רבים, לרבות זמן וממון רב. אלא, שלאור הודעתו של מהנדס העיר לתובעת, לפיה ההיתר שניתן לה מבוטל, לא אושרה הקמתה של תחנת המעבר.
- משכך, פנתה התובעת לבית המשפט המחוזי לקבלת סעד הצהרתי (ה"פ 7331/08 אלי בר בטחון בע"מ נ' עיריית מעלה אדומים (פורסם בנבו, 19.05.2009)), אולם תביעתה נדחתה ונקבע כי היה על התובעת למצות את ההליכים בוועדות הערר טרם פנייתה לבית המשפט.
- העתק פסק הדין בה"פ 7331/08 מיום 19.5.2009 מצ"ב כנספח "9".
45. יצוין כי לאור הקשיים שהועמדו בדרכה של התובעת, וחזרתן של מי מהרשויות מהסכמתן ומהבטחותיהן, חזרה בה התובעת מהתוכנית הזמנית להקמת תחנת מעבר לפסולת בניין, וביקשה להקים בשטח תשתית לשדה סולארי עד להוצאתו לפועל של הפרויקט, אולם גם רעיון זה לא צלח.
46. ובחזרה לעניינו. התובעת פעלה ללא לאות ובאינטנסיביות לקידום הפרויקט בשטח שהועמד

לרשותה בהתאם לתיקון תקנות התעבורה. בין היתר, הגישה התובעת לוועדה המקומית בקשה לאישור שינוי הייעוד של השטח והפיכתו ל"מרכז תחבורה". יצוין, לעניין סעיפים 37-39 לעיל, כי בתקנון התוכנית המוצעת נאמר, כי בתקופת הבניה תתאפשר בשטח הקמת תחנת מעבר לפסולת בניין.

ביום 25.2.2007, המליצה הוועדה המקומית בפני מועצת התכנון העליונה בבית-אל על אישור התוכנית כאמור.

- העתק תקנון התכנית לבנית מרכז תחבורה בשטח מיום 15.6.2007 ואישור תכנית להפקדה מטעם הוועדה המקומית מיום 25.2.2007 מצ"ב כנספח "10".

- העתק החלטת הוועדה המקומית מיום 25.2.2007 מצ"ב כנספח "11".

47. ביום 31.7.2007 זומן מנהל התובעת לפגישה אצל קמ"ט תחבורה במנהל האזרחי באיו"ש. במהלך פגישה זו הוסבר למנהל התובעת כי המכרז על נספחיו כלל לא תואמו עם קמ"ט תחבורה וכי התיקון לתקנות התעבורה (אשר צורף כנספח יב' למכרז) כלל אינו חל באיו"ש, שכן באזור זה חל צו בדבר התעבורה (יהודה והשומרון) (מס' 1310), התשנ"ב-1992 אשר לא תוקן בהתאם לתיקון לתקנות התעבורה ולפיכך אינו מאפשר את שינוי הייעוד של השטח למגרש הדרכה לנהגים. כלומר, שללא תיקון הצו כאמור, אין כל נפקות להוראות המכרז ולא ניתן להוציאן לפועל.

- העתק סיכום פגישה אצל קמ"ט תחבורה מיום 31.7.2007 מצ"ב כנספח "12".

- העתק מהצו בדבר התעבורה (יהודה והשומרון) (מס' 1310), התשנ"ב-1992 מצ"ב כנספח "13".

48. ודוק: הנתבעים ערכו מכרז בהתבסס על הוראות חוק אשר כלל אינן חלות באיו"ש (!!!) (ואף טרחו לצרף למסמכי המכרז את התיקון לתקנות התעבורה אשר כלל אינן חלות באיו"ש). הנתבעים, אם כן, מסרו לתובעת מידע רשלני לעניין המצב החוקי באיו"ש בכך שיצרו מצג שווא אשר הביא לכך שהתובעת תסתמך על מצב חוקי ועובדתי שגוי.

יצוין, כי במידה ועמדת קמ"ט תחבורה דלעיל נכונה, צריך היה משרד התחבורה לפעול לשינוי הצו הנוכחי בסעיף 44 לעיל, אולם, כפי שיפורט להלן, הוא נמנע מלעשות כן.

49. בין לבין, בשל הקשיים הבירוקרטיים הרבים שעמדו בפני התובעת, בשנת 2007 הגישה התובעת לממונה בקשה למתן ארכה להרשאה לתכנון השטח הגדול.

בקשת התובעת אושרה, וניתנה ארכה להרשאה לתכנון עד ליום 1.7.2009.

- העתק אישור מתן ארכה לתכנון מיום 8.11.2007 מצ"ב כנספח "14".

50. עקב הקשיים הרבים במימוש המכרז שהעמידו הנתבעים בפני התובעת, נקלעה התובעת לחובות כספיים כבדים. בשל כך, הבנק שמימן את רכישת השטח פתח בהליכי הוצל"פ כנגד התובעת ואף מונה כונס נכסים למכירת המגרשים הקטנים.

51. לשם כיסוי חובות התובעת, ביום 9.7.2009 אישר רשם הוצל"פ את מכירת מגרש 435 תמורת סך של 594,827 ₪ (לא כולל מע"מ) לחברת עשרת כוכבים אחזקה וניהול בע"מ, ובשנת 2012 אישר רשם הוצל"פ את מכירת שני המגרשים הקטנים הנוותרים (434, 433) תמורת סך של 425,000 ₪ (לא כולל מע"מ) בגין כל מגרש.

52. בחוות דעת שמאית משנת 2009 מטעם כונס הנכסים, הוערך כי שווי כל מגרש קטן הוא בסך של 1,000,000 ₪ לא כולל מע"מ (ובשווי של 600,000 ₪ לא כולל מע"מ ולאחר ניכוי יתרת עלויות פיתוח).

- העתק מחוות דעת שמאית משנת 2009 מצ"ב כנספח "15".

53. בחוות דעת שמאית נוספת משנת 2012 מטעם כונס הנכסים, הוערך כי שווי כל מגרש קטן הוא בסך של 1,200,000 ₪ לא כולל מע"מ (ובשווי של 630,000 ₪ לא כולל מע"מ ולאחר ניכוי יתרת עלויות פיתוח).

- העתק מחוות דעת שמאית משנת 2012 מצ"ב כנספח "16".

2. ג. שינוי מדיניות משרד התחבורה

54. משרד התחבורה היווה את "הרוח החיה" מאחורי פרויקט הקמת מגרשי ההדרכה. הוא הגוף אשר יזם את רעיון מגרשי ההדרכה מלכתחילה; הוא הכין את המפרט להקמת מגרשי הדרכה; הוא פעל ביחד עם ממ"י לאיתור שטחים להקמת מגרשי הדרכה, והחשוב מכל – הוא הגוף אשר יזם ודחף לאישור התיקון לתקנות התעבורה והביא ביחד עם הממונה באיו"ש לפרסום המכרז ויתר המכרזים שפורסמו להקמת מגרשי הדרכה ברחבי הארץ. ניתן בנקל לומר כי הפרויקט היה "פרויקט הדגל" של משרד התחבורה והוא הוביל את הפרויקט הנייל במשך שנים.

55. כך ציין מנכ"ל משרד התחבורה, מר סלמן בן-ציון, בדיון בוועדת הכלכלה שנערך ביום 5.5.2003 במהלכו דנה הוועדה באישור התיקון לתקנות התעבורה:

"אני מקווה שהתקנות יאושרו בתקופה הקרובה כי הנושא חשוב. הוא כבר הוזכר בדוח מבקר המדינה, התייחסו אליו בוועדת החקירה של הכנסת וכולם המליצו על המגרשים האלה. משרד התחבורה עבד על התקנות האלה במשך תקופה ארוכה בתיאום עם המשטרה ועם הגורמים השונים. חשבנו שהיום התקנות יאושרו אבל אם זה יהיה בתקופה הקרובה, וזה בתיאום עם השר, אז אנשי המקצוע שהכינו את התקנות יציגו כעת את העניין בצורה מפורטת".

סמנכ"ל בכיר מנהל תנועה במשרד התחבורה, מר עוזי יצחקי (להלן: "סמנכ"ל משרד התחבורה"), ציין באותו דיון:

"הצעת החקיקה הזאת היא בעצם חוצת מפלגות: הגיש אותה השר לשעבר אפרים סנה; בתקופת הביניים ביקש ראש הממשלה אריאל שרון להעביר אותה לוועדה; ועכשיו מקדם אותה השר הנוכחי, מר אביגדור ליברמן. זה מעיד על כך שכולם מסכימים, זה חוצה מפלגות.

דבר שני, בוועדת החקירה הפרלמנטרית המנכ"ל ואני קיבלנו נזיפה, באו אלינו בטענות, דרך אגב גם מבקר המדינה, מדוע אנחנו לא עושים את זה כבר מחר בבוקר.

זה התחיל בוועדה שמינינו בזמנו בראשות ד"ר בקר, שיושב פה, שבה היו חברים מורי הנהיגה, צה"ל, הטכניון וכל מי שהבין בתורת הנהיגה. הוועדה המליצה באופן חד-משמעי לשדרג את נושא הנהיגה. חייבים לתת כלים נוספים לנושא הזה.

אני ביקרתי ב-7 מגרשי הדרכה בחוץ-לארץ ושלחנו גם משלחת. המפרט בחוץ-לארץ הוא כדלקמן: 50 דונם זה מגרש ללימוד נהיגה לרכב פרטי, 22 דונם זה תוספת לרכב כבד. אלה המגרשים הסטנדרטיים באירופה: בגרמניה, אוסטריה, לוקסמבורג, שווייץ ושבדיה."

- העתק פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 5.5.2003 מצ"ב כנספח "17".

56. למעשה, אין חולק כי אלמלא תמיכתו ועידודו של משרד התחבורה, לא הייתה התובעת (וכן יזמים אחרים) בוחרת להיכנס כיוזמת לפרויקט מורכב ורחב היקף שכזה.

57. במועד שאינו ידוע לתובעת, לאחר זכייתה במכרז, החל משרד התחבורה לחזור בו ממדיניותו בדבר הצורך בהקמת מגרשי הדרכה לנהגים.

58. שינוי המדיניות לא הוכרז במפורש אך הורגש בשטח. התובעת, כמו כל שאר היזמים, נתקלה בקשיים בירוקרטיים אשר הקשו עליה להתקדם עם הקמת מגרשי ההדרכה בהתאם למכרז, אך לא ידעה באותה עת מי עומד מאחורי קשיים אלו.

59. רמז לבאות ניתן למצוא בדיון שנערך בוועדת הכלכלה שנערך ביום 7.11.2005 ואשר התכנסה בעקבות התעכבות הפרויקט.

באותה עת, משרד התחבורה כבר הבין כי אין הוא מעוניין בפרויקט, אך כיוון שהוא זה שהגה, יום ודחף להקמת הפרויקט ובשל העובדה כי באותה נקודת זמן היה קושי להשיב את המצב לקדמותו, הוא המשיך לפעול תיאורטית בלבד לקידומו של הפרויקט תוך שבפועל נתקלו היזמים, וביניהם התובעת, בקשיים בירוקרטיים בכל הנוגע למימוש ו/או שינוי ייעוד ו/או קבלת אישורים רלוונטיים בקשר לקרקעות שהקצו ו/או זכו במכרז לצורך הקמת הפרויקט.

במהלך הדיון הני"ל, שהפך במהרה לחילופי האשמות בין משרד התחבורה לבין ממ"י (אשר הממונה באיו"ש מהווה חלק ממנו), ציין סמנכ"ל משרד התחבורה כך:

"הנושא טעון, הנושא רגיש, הרבה אנשים פה מעורבים בעניין הזה, הרבה גופים, הרבה אינטרסים ושם המשחק גם הרבה כסף. לכן אני מבקש לתת לי להשלים את הדברים, אני אציג את הדברים איפה שהם עומדים נכון להיום. הגיעו גם מידעים שונים כאלה ואחרים, אחד מאשים את השני ואחד טוען שהאשמה היא בגורם כזה או אחר. אכן ישנם מספר חסמים לא פשוטים כמו שאפרט אותם היום. אני לא חושב שהתקנות היום כמו שאמר כבר יושב ראש הוועדה, הן אלה שיביאו ויעשו מפנה ומהפכה בקידום הפרויקט החשוב הזה של מגרשי הדרכה לנהגים בישראל. אבל אני חושב שההקלות שאנחנו מציעים היום בתקנות, יסייעו ליזמים לקדם את הפרוייקטים ובנוסף הדיון הענייני שאני מקווה שיתקיים פה, יסייע לנו להביא את הנושא לסדר היום הציבורי ולהאיץ את הקמת הפרוייקט."

...

"שיטת העבודה. קודם כל, שיטת העבודה אני לא מתבייש לבוא ולומר ששיטת העבודה שננקטה בפרוייקט הזה, לפיו היזמים יאתרו את המגרשים, יתכננו, ירוצו לוועדות המחוזיות, יאשרו, יתקלו בסבך הבירוקרטיה, ויקימו ויעשו הכל בכוחות עצמם כמו שאמרתי את זה כבר פה בוועדה, השיטה הזאת הייתה שיטה קצת יומרנית מדי ושיטה שאני לא מתבייש להגיד, קצת שגויה."

לשאלת חבר הוועדה, ח"כ דוד טל, האם משרד התחבורה טעה בהתנהלותו, השיב סמנכ"ל משרד התחבורה:

"בהחלט. אני חושב שאם היה מספיק חשוב למדינה הפרוייקט הזה עוד בסוף שנות ה-90, המדינה הייתה צריכה להשקיע במגרשים האלה, לאתר אותם, להקים אותם."

ולשאלת ח"כ טל – "אתה מתכוון שמשרד התחבורה היה צריך לעשות את זה?" השיב:

"כן. אני לא מתבייש להגיד את זה."

באותו דיון ציין מנהל אגף בכיר במנהלת התכנון במשרד הפנים, מר דורון דרוקמן, כדלקמן:

"...למעשה ברור לכולם שהנושא הוא בעל חשיבות עליונה, עם החלטות הממשלה ומציל חיים וכדומה. אבל בתחילת הדרך של הפרוייקט הזה נעשה איזשהו משגה, או איזשהי טעות באופן שבו הדברים לא תואמו ברמת מדיניות עם מינהל התכנון, עם מדיניות התכנון הארצית והמחוזית. גם כתוצאה משיטת העבודה שבאו ליזמים למעשה ואמרו להם, תאתרו כל מיני מגרשים וכדומה..."

"היום בנקודת הזמן הזאת, כיוון שכבר נעשתה עבודה וחלק לא קטן מאותם מגרשים כבר מצוי בהליכים סטטוטוריים מתקדמים, אין טעם לחזור אחורה. תמ"א זה בכל זאת הליך לא קצר. יכול להיות שבדיעבד היה ראוי לפעול כך."

העתק פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 7.11.2005 מצ"ב כנספח "18".

60. בסופו של הדיון הני"ל, נקבע על ידי יו"ר ועדת הכלכלה של הכנסת כי על משרד התחבורה ורשויות התכנון לרבות מנהל מקרקעי ישראל, לחזור לוועדת הכלכלה עם עדכונים נוספים על מנת שהוועדה תקבל את החלטותיה באופן מושכל.

61. חרף החלטת ועדת הכלכלה מיום 7.11.2005, משרד התחבורה לא שב לוועדת הכלכלה עם עדכונים ונתונים נוספים לשם יישומו של הפרויקט.

62. בשלב זה התובעת קיוותה כי הפרויקט כולו, לרבות המכרז שבו זכתה, ייצא לפועל, שכן המכרז לא בוטל על-ידי הנתבעים ו/או מי מהם (עד ליום זה ממש!!). על כן, התובעת המשיכה במקביל לקדם את הקמת תחנת המעבר לפסולת בנין כמפורט לעיל, בין היתר, בשל הרצון למזער נזקים מהעיקובים שנוצרו בהקמת הפרויקט.

63. ה"סחבת" שנוצרה ביישום וקידום הפרויקט, לא נעלמה מעיניו של מבקר המדינה. בדו"ח מבקר המדינה 56ב', משנת 2007 בנושא "ההתמודדות עם תאונות הדרכים" במסגרת פרק "הכשרת תלמיד הנהיגה ומתן הרישיון" נאמר (בעמ' 7):

"בספטמבר 2003 פורסם תיקון לתקנות התעבורה שלפיו יוקמו מגרשי הדרכה לנהגים חדשים ולהשתלמות תקופתית של נהגים מקצועיים בתוך 18 חודש מיום פרסום התקנות החדשות, אולם עד תום הביקורת טרם הוחל בהכשרתם. על פי לוח זמנים שהגישה חברת ייעוץ למשרד התחבורה, שלושה מגרשים ראשוניים יהיו מוכנים להפעלה במחצית השנייה של שנת 2007, כשנתיים וחצי לאחר המועד שנקבע בתקנות התעבורה".

העתק העמודים הרלוונטיים מדו"ח מבקר המדינה 56ב' מצ"ב כנספח "19".

64. בשנת 2008, כחמש שנים לאחר תיקון תקנות התעבורה, טרם החל יישומו של הפרויקט. אמנם משרד התחבורה "שידר" כלפי חוץ עמדה התומכת בפרויקט, אך דה-פקטו דבר לא התקדם.

65. הדיון בוועדת הכלכלה שנערך ביום 14.4.2008, אשר עסק באי יישומו של התיקון לתקנות התעבורה, היה גם הוא רווי בחילופי האשמות בין משרד התחבורה לממ"י.

66. במהלך הדיון הני"ל, נדרש סמנכ"ל משרד התחבורה על-ידי יו"ר ועדת הכלכלה ליתן תשובה ברורה והחלטית לשאלה האם שינה משרד התחבורה את עמדתו. מנכ"ל משרד התחבורה השיב, כי אומנם קיימת מחלוקת במשרד התחבורה בדבר נחיצות פרויקט מגרשי ההדרכה, אך לבסוף השיב כי משרד התחבורה עדיין תומך בפרויקט, כי הוא דבק בתקנה וכי לא יהיה שינוי בקרוב.

כך השיב סמנכ"ל משרד התחבורה:

"לא, אני מדגיש, חד משמעית, העמדה של המשרד תומכת בזה, אין החלטה אחרת. אנחנו תומכים בתקנות, אנחנו רואים בזה חשיבות ולכן אני רוצה להגיע לסטטוס של הישימות. לכן אמרתי בדבריי שאת העניין המקצועי אני שם בצד, כי אין שינוי הצהרתי לעניין של עמדת משרד התחבורה. אם יש שינוי, ואני לא רואה בקרוב שיהיה שינוי, אבל כמובן שאנחנו נביא את זה לכנסת ואנחנו לא נשאיר גם את היזמים בחוסר שקיפות ובגילוי נאות. אנשים באו והשקיעו ואנחנו ממשיכים לקדם. לראייה, גם מקדמים מול המינהל מכרזים נוספים, גם הכנו, בשיתוף עם מינהל התכנון, תכנית פריסה ארצית, תכנית אב ארצית. היא תוצג במועצה הארצית לתכנון ובנייה בחודש הקרוב ואת זה אנחנו מקדמים".

67. כמו כן, יו"ר הוועדה, ח"כ גלעד ארדן, הקשה על סמנכ"ל משרד התחבורה תוך שהוא מדגיש כי היוזמה לרפורמה ולהקמת הפרויקט הייתה של משרד התחבורה ודרש תשובה מדוע ינתקע הפרויקט ומה חסר למשרד על מנת להוציאו לפועל. בשל חשיבות חילופי הדברים שבין יו"ר הוועדה לסמנכ"ל משרד התחבורה, נביא את הדברים במלואם:

היו"ר גלעד ארדן:

"אני אמקד את כיוון המחשבה שלי, כדי שאתה תבין מה אני מחפש. התקנה הזאת היא יוזמה של משרד התחבורה. לא הכנסת קמה יום אחד ואמרה 'בוא

נחייב את הנהגים לעבור השתלמות מעשית בנהיגה'. המשרד יזם את זה. המשרד הביא תקנות, התקנות אושרו, חוץ מתנאי אחד, שגם אתה אומר שהוא תנאי הגיוני וזה פריסה של לפחות שישה ברחבי הארץ. מאז עברו חמש שנים, אם אתם עדיין חושבים שזה דבר נכון מבחינת ההכשרה לנהיגה, אז אני שואל אותך, מה לדעתכם חסר ומה אתם עושים כדי שזה יפסיק להיות חסר?"

עוזי יצחקי:

"אז אני חוזר ואומר ואני מדגיש שתי נקודות. יותר קרקעות זמינות, יותר להציע קרקעות לזמים וקרקעות שכבר הוצעו---"

היו"ר גלעד ארדן:

מי זה האדם הנורא הזה שבגללו אין קרקעות זמינות ולא מציעים קרקעות לזמים? מי הוא? בוא נזמין אותו, נשאל אותו למה הוא---
עוזי יצחקי:

"מדינת ישראל, מינהל התכנון, מינהל מקרקעי ישראל וכשותף גם משרד התחבורה."

היו"ר גלעד ארדן:

"בסדר, אז בקיצור הבעיה זה אנחנו. זה המדינה, זה לא הזמים."

עוזי יצחקי:

"והעניין השני, שזה גם אפשר להגיד המדינה, אבל זה דברים שהם קיימים, אישור מקומות שכבר קיימים, קרקעות שכבר קיימות, מיזמים שכבר קיימים, לאשר אותם במוסדות התכנון ולקבל אישורים סטטוטוריים."

68. הנה כי כן, עדים אנו להודאה חד משמעית של משרד התחבורה כי המדינה, על רשויותיה, היא שהביאה להקפאתו של הפרויקט, הן בשל העובדה שהמדינה לא הציעה קרקעות לזמים והן בשל אי מתן אישורים ל"קרקעות שכבר קיימות".

וחרי, תירוציו של משרד התחבורה, לפיהם "אין קרקעות זמינות", סותרים לחלוטין את הצהרותיו של סמנכ"ל משרד התחבורה דאז, מר צבי יוזנט, במסגרת הדיון בוועדת הכלכלה שנערך ביום 5.5.2003 (פרוטוקול הדיון צורף כנספח "19" לעיל) שלהלן:

"בעניין האיתורים למגרשים: נאמר פה שאין איתורים אך אין זה נכון. אנחנו ישבנו עם מינהל מקרקעי ישראל ודיברנו איתם. יש פה מפה של רשימת האיתורים. אנחנו לא צריכים יותר מ-6-7 מגרשים בשביל להתחיל את החקיקה. יש פה מעל 40 יזמים פרטיים. לחלקם יש אדמות משלהם והם לא צריכים את מינהל מקרקעי ישראל, וחלק איתר מינהל מקרקעי ישראל שייצא לארבעה מכרזים בתקופה הקרובה. כבר היה כנס. אני יודע מהבקשות שהגיעו אלי שכל הזמן יש מתעניינים.

...

אני לא רואה בעיה כי באיתורים שיש לנו במפה הזאת מדובר על-פי מינהל מקרקעי ישראל על מגרשים בגודל 80-100 דונם. זאת אומרת, אין לנו בעיה של איתורים."

מכאן המסקנה, כי כבר במועד הדיון באישור התקנות ובמועד אישורן, היה ברור למדינה וליזמים שהסתמכו על הצהרותיו של משרד התחבורה וכן על התיקון לתקנות התעבורה שיזם המשרד, כי אין בעיה של איתורי מגרשים ולפיכך אין כל מניעה שיוקמו 6 מגרשים ברחבי הארץ עם אישור התקנות. לא בכדי ציין מר יוזנט במסגרת אותו דיון כי "באו אלינו בטענות, דרך אגב גם מבקר המדינה, מדוע אנחנו לא עושים את זה כבר מחר בבוקר". התשובה לשאלה זו, לא ברורה לתובעת ולא נענתה כראוי עד ליום זה.

69. לא זו אף זו, במהלך חילופי האשמות בין משרד התחבורה לממ"י הגדיל לציין סגן מנהל

אגף תכנון ופיתוח במנהל מקרקעי ישראל, מר רפי אלמליח, כדלקמן:

"מר יצחקי, לא הייתי אומר את זה אם לא היתה לי אחריות כלפי המכרזים שהוצאנו. אנחנו עכשיו חשופים לתביעות. היזמים, אנחנו מכרנו להם מתחמים, כאשר משרד התחבורה חתום על המחויבות שלו לתקנות שיצאו ולהוביל את המהלך, לעזור לקדם את זה. לא יכול להיות שלמהלך כזה לא תהיה תמיכה. אני לא מדבר על לובינג שצריך לעשות לפני ועדה, בתמיכה בתכנית עצמה."

העתק פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 14.4.2008 מצ"ב כנספח "20".

70. דה פקטו, חרף תיקון תקנות התעבורה, פרויקט הקמת מגרשי ההדרכה לנהגים נותר מוקפא, ובהיעדר רוח גבית מצד הנתבעים ו/או מי מהם, לא היה סיכוי לתובעת לממש את זכייתה במכרז.

71. והנה, בשנת 2010 יצא המרצע מן השק, ומה שהיה ידוע ככל הנראה עד אותו מועד רק לנתבעים, הפך עתה לגלוי לכל, עת משרד התחבורה הגיש לוועדת הכלכלה בקשה לביטול תיקון תקנות התעבורה (תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003 (ביטול), התש"ע-2009).

72. בדיון בוועדת הכלכלה שנערך ביום 22.3.2010, נדונה בקשת ביטול תיקון תקנות התעבורה. במהלך הדיון ציין סמנכ"ל משרד התחבורה כי היעילות המקצועית של הקמת מגרשי ההדרכה לנהגים מוטלת בספק וכי "אין תועלת בטיחותית מוכחת" (!!!).

73. מדהים לגלות, כי בטרם משרד התחבורה פעל להתקנת התיקון לתקנות התעבורה, הוא לא בחן את היעילות המקצועית והבטיחותית של הקמת מגרשי ההדרכה לנהגים ביסודיות. יתרה מזאת, הבקשה לבטל את התיקון לתקנות התעבורה הוגשה רק בשנת 2010 – כ-7 שנים לאחר התקנת התיקון לתקנות התעבורה (!). משמע, למשרד התחבורה היה די והותר זמן בכדי לבדוק ביסודיות ובמקצועיות את היעילות המקצועית של הפרויקט, אך למרות זאת הוא לא עשה כן.

74. מה גם, שמשרד התחבורה טרח פעם אחר פעם, במסגרת הדיונים שהתקיימו בוועדת הכלכלה, להציג לנוכחים, וביניהם היזמים ומנהל התובעת, מצג כוזב לפיו הרפורמה מוצעת (והותקנה!) על בסיס מחקר מעמיק ומקצועי, תוך שמשלחת מטעם משרד התחבורה נסעה לחו"ל על מנת לחקור את נושא מגרשי ההדרכה ותוך מינויים של מומחים בתחום שיחוו דעתם המקצועית בקשר לפרויקט, כאשר המומחים הללו הגישו דו"חות מפורטים עם המלצות לפיהן יש להוציא את הפרויקט לפועל. כל זאת בכדי למשוך את היזמים, וביניהם התובעת, להציע הצעות למכרזים ולהיות שותפים בפרויקט, כביכול מבטיח, זה.

75. לא זו אף זו, במהלך הדיון הנ"ל, הודה משרד התחבורה במפורש כי שגה בשיטת העבודה שנקבעה על-ידו להקמת הפרויקט, ואף הגדיל לתאר את הסבל והתלאות הקשים שנאלצו היזמים לעבור למימוש זכייתם במכרזים (וביניהם התובעת).

כך ציין סמנכ"ל משרד התחבורה:

"גם לגבי שיטת העבודה, אני חייב להתוודות, ואמרת שאני שקוף וגלוי, טעינו. הטלנו יותר מדי על היזמים הפרטיים. חלקם נדרשו לרכוש קרקעות פרטיות, לרוץ לוועדות התכנון, לעבור אלף מדורי גיהנום, למשל בהסבת קרקע חקלאית לקרקע של מסחר והדרכה, וזה היה בעייתי. השתתפתי, כפי שאמרת, בישיבות של כמה ועדות מחוזיות. זה לא היה פשוט. הדברים האלה היו בעייתיים מאוד מבחינת מדיניות הקרקע במדינת ישראל."

76. וכך תיאר זאת יו"ר ועדת הכלכלה, חה"כ אופיר אקוניס במהלך אותו דיון:

"בסעיף א' כתבתם: 'אין תועלת בטיחותית מוכחת'. אז לשם מה הבאתם את זה? מה שמתרחש כאן כרגע הוא ממש כמו סצינה מן הסרט 'תועלת בלאומליך' ולא בגלל ועדת הכלכלה או החברים כאן, ולא בגלל בעלי המגרשים או המסיעים, אלא בגלל ממשלה קודמת, בגלל מדיניות."

העתק פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 22.3.2010 מצ"ב כנספח "21".

77. בסופו של הדיון הנ"ל, ועדת הכלכלה החליטה לדחות את בקשת משרד התחבורה לבטל את התיקון לתקנות התעבורה, בעיקר בשל התנהלות משרד התחבורה, ונקבע כי יכונס "פורום שולחן עגול" לבחינה והמלצה בנוגע לפרויקט.

78. מסקנתו של פורום שולחן עגול הייתה כי יש לקדם את הפרויקט תוך שצוין כי כל נוכחי השולחן העגול, בראשות יו"ר עדי צוקרמן-רמ"ט תנועה משרד התחבורה, "הסכימו פה אחד כי קיים צורך חיוני וחשוב בהפעלת והטמעת מגרשי הדרכה לנהגים בישראל" וכן כי "אימונם של נהגים הן החדשים והן המקצועיים יביא להורדת רף תאונות הדרכים בישראל באופן משמעותי".

מסקנות פורום השולחן עגול היו אם כן:

"לאור האמור לעיל התועלות מהפעלת מגרשי הדרכה לנהיגה בטוחה עולה על כל חסרון (אם קיים) באשר תירגול ריענון מביא לשיפור מיומנות והפחתה בכמות תאונות הדרכים וחומרתן. על כן, מסקנתי פה אחד עם כל צוות השולחן העגול כי יש להפעיל לאלתר ובאופן מיידי את נושא מגרשי הדרכה לנהגים במתכונת כפי שפורטו לעיל.

הצוות הגיע למסקנה פה אחד כי יש לשנות את התקנות. כאשר בשלב זה יש לבצע שינוי מיידי בתקנה 213ח(א) בעניין כמות המגרשים להפעלה וכניסת התקנה לתוקף מיידי בהתקיים התנאי של 3 מגרשים במקום 6 מגרשים (כפי שמופיע בתקנה המקורית).

שינוי זה יאפשר גישה מיידידת לתחילת בינוי והקמה של 3 מגרשים המחזיקים בידם אישורים סטטוטוריים לשם תחילת הבניה.

עם אישורם של 3 מגרשים נוספים או מגרשים חדשים אחרים תופעל התקנה במלואה כפי שקיימת בקובץ התקנות, כיום בשינויים האמורים לעיל.

(הדגשה במקור)

העתק מחוות דעת "פורום שולחן עגול" מצ"ב כנספח "22".

79. כידוע, למרות מסקנותיו הנחרצות של פורום שולחן עגול, נותר המצב כפי שהוא ואף חמור מכך, נותרו תקנות התעבורה כפי שהן בתוקף עובר להגשת כתב תביעה זה תוך שמשרד התחבורה בוחר להתעלם כליל מקיומן.

80. משנודע לתובעת כי משרד התחבורה מעונין, ככל הנראה, לחזור בו מיוזמתו להקמת הפרויקט, פנתה התובעת ביום 15.8.2010 למשרד התחבורה בבקשה לפיצוי על נזקים שנגרמו לה כתוצאה מביטול יוזמתו ומדיניותו של משרד התחבורה בקשר להקמת הפרויקט, וכן ביקשה כי משרד התחבורה יציין בפניה פורמאלית כי הוא אכן שינה ממדיניותו.

העתק ממכתבה של התובעת מיום 15.8.2010 מצ"ב כנספח "23".

81. בתשובתו של משרד התחבורה מיום 30.8.2010, התנער משרד התחבורה מכל אחריות תוך שהשיב לתובעת כי אי יכולתה של התובעת להקים מגרש הדרכה לנהגים נובע "מהתממשות סיכון עסקי שלקחה על עצמה" וכי גם לא צפוי להינתן אישור להקמת הפרויקט עקב התנגדות "הגורמים התכנוניים הרלוונטיים". בתשובתו כאמור, לא טרח משרד התחבורה להיענות לבקשת התובעת ולציין האם אכן שינה ממדיניותו.

העתק ממכתב משרד התחבורה מיום 30.8.2010 מצ"ב כנספח "24".

82. התובעת פנתה פעם נוספת למשרד התחבורה ביום 31.10.2010 בבקשה נוספת לקבל את

עמדתו הרשמית של משרד התחבורה בנוגע לפרויקט, ואם לא חזר בו מיוזמתו עליו לנמק אילו צעדים נקט ו/או ינקוט בכדי להוציא לפועל הלכה למעשה את הקמת הפרויקט.

- העתק ממכתבה של התובעת מיום 31.10.2010 מצ"ב כנספח "25".

83. ביום 28.11.2010 השיב משרד התחבורה בלאקוניות כי "לפני שנה פנה שר התחבורה לוועדת הכלכלה של הכנסת בבקשה לבטל את התקנות המחייבות השתלמויות מעשיות לנהגים. בקשה זו תלויה ועומדת".

- העתק ממכתב משרד התחבורה מיום 28.11.2010 מצ"ב כנספח "26".

84. ביום 31.7.2013 התקיים דיון נוסף בוועדת הכלכלה בנוגע להכשרתם של נהגים צעירים בישראל. יש לציין כי באותה העת כבר היו זמינים שלושה מגרשים של יזמים לביצוע מייד (ראו דיווחו של היזם מר ציון עופרי בעמ' 26 לפרוטוקול) ועוד שלושה מגרשים היו מצויים בתהליכים סטוטוריים (כאשר אחד מהמגרשים הוא המגרש בו זכתה התובעת).

85. בדיון הנ"ל הועלה רעיון חדש לפיו הכשרת נהגים בישראל תיעשה באמצעות סימולטורים, כחלק מתהליך ההכשרה העיוני של נהגים צעירים, וכן עלה שוב נושא הכשרת נהגים במגרשי הדרכה ומר אייל רוסו, ראש תחום בכיר אגף תכנון ברשות מקרקעי ישראל, העלה בפני חברי הוועדה את סוגיית קידומה של הצעת החוק לתיקון תקנות התעבורה ואת המכרזים שפורסמו מטעם משרד התחבורה או מי מטעמו.

כמו כן, ציין מר רוסו כי בשלב זה יש לתכנן את הקרקע ליעוד מתאים, אולם עמד על הקשיים שמערים משרד התחבורה על היזמים. כך, החלו חילופי האשמות בין מר רוסו לבין מר עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה, כהאי ליסנא:

אייל רוסו:

"צריך לתכנן את הקרקע ליעוד המתאים. הוציאו את זה למכרז ליזמים פרטיים - "

היו"ר אבישי ברורמן:

"העסק הולך?"

אייל רוסו:

"לא. משרד התחבורה חוזר בו ולא חייבו."

היו"ר אבישי ברורמן:

"עוזי, חזרת בך אחרי שהאנשים האלה השקיעו את כל הכסף? - - - בגללך."

עוזי יצחקי:

"לא."

אייל רוסו:

"אנחנו חשופים להרבה תביעות בעניין, וחשוב לחשוב על זה כשמחליטים מה עושים."

86. מהאמור לעיל עולה כי ביולי 2013 משרד התחבורה לא חזר בו מהרעיון להקמת מגרשי הדרכה. לא זו אף זו, הגב' חוה ראובני, סגנית בכירה ליועצת המשפטית במשרד התחבורה (להלן: "סגנית היועמ"ש"), הוסיפה וציינה כי מבחינה משפטית התקנות אושרו, אולם מאחר שאין שישה מגרשים בפריסה ארצית התקנות לא נכנסו לתוקף כדלקמן:

חנה ראובני :

"כיוון שהתקנות הטילו חובה על ציבור גדול מאוד של כ-150 אלף איש בשנה להשתלם צריך מינימום מגרשים וצריך שהם יהיו בפריסה ארצית"

...

"שיהיו מספיק מגרשים ובפריסה ארצית כדי להטיל חובה על אנשים להשתלם בהם. לכן כניסתן של התקנות לתוקף והטלת החובה על הנהגים לבוא למגרשים הותנו בכך שיהיה היצע מגרשים. הוועדה הוסיפה את ההערה הזאת"

...

"המדינה הודיעה מראש – וכך התקנות נבנו – שלא היא מקימה אותם, היא לא אחראית. היא יצרה מפרט, העמידה אותו לעיון הציבור, וכל יזם מעוניין שיצליח להקים מגרש -"

היו"ר אבישי ברוורמן :

"ואם אין מספיק ביקושי"

חנה ראובני :

"זה מה שקרה. ההנחה הייתה שכיוון שאנחנו יוצרים חובה ומבטיחים איזשהו שוק ליזמים הם ירצו גם לעשות את זה. בפועל זה לא קרה."

...

"בראיה מקצועית. רק לעניין חשיפה לתביעות אני רוצה לומר שכל יזם שהקים את זה יזע שהוא תלוי בזה שיהיו עוד חמישה מגרשים, אבל אף אחד לא הבטיח לו את זה."

87. באופן תמוה, טוענת סגנית היועמ"ש כי הסיבה לאי תחולת התיקון לתקנות התעבורה ולכך שלא הוקמו מגרשי ההדרכה הינה כי לא היה ביקוש מטעם היזמים, וזאת כאשר באותו מועד כבר היו זמינים שלושה מגרשים של יזמים לביצוע מידיי ושלושה מגרשים נוספים היו בתהליכים סטטוטוריים כאמור לעיל. אלא, שבשל הסבך הבירוקרטי והעובדה שמשרד התחבורה חזר בו מרצונו להקים מגרשי הדרכה כפי שפורט בהרחבה לעיל, איבדה התובעת כל אפשרות כי התהליך הסטטוטורי בעניינה יגיע לידי סיום.

88. הנה כי כן, רואים אנו, פעם נוספת, כיצד מתנער משרד התחבורה מאחריותו ומטיל אותה באופן בלעדי על היזמים, הפעם בטענה כוזבת כי אין ביקוש מצד היזמים לפרויקט.

89. זאת ועוד, במסגרת הדיון הנ"ל, שאל יו"ר הוועדה מדוע לא ניתן לממש את הפרויקט עם שלושה או ארבעה מגרשים? ובמילים אחרות: מדוע עדיף להישאר עם אפס מגרשים במידה ולא ניתן להשיג שישה מגרשים? על כך השיב לו מנכ"ל משרד התחבורה כדלקמן:

"לעניין מגרשי ההדרכה אני אסביר: קודם כול למגרשי הדרכה אין תועלת בטיחותית מוכחת. עשינו מחקר של ד"ר דן מוקואס מהטכניון, והוא הראה בפירוש שאין שום תועלת בטיחותית מוכחת."

...

"... הפעילות של מגרשי ההדרכה היום היא לא רלוונטית. פה נמצא המכתב האחרון שפניתי בו בקיץ הקודם לוועדת הכלכלה לבטל את התקנות האלה. התקנות האלה נולדו בחטא, הן לא רלוונטיות היום. לא נעשתה עבודת מטה מסודרת במשרד התחבורה... אין היתכנות לדבר הזה. אין מגרשים למגורים אז בטח אין 72 דונם בין גדרה לחדרה לבנות מגרש כזה."

90. לבסוף יצוין, כי עם סיומו של הדיון הנ"ל נקבע כי יש להעלות את נושא מגרשי ההדרכה על סדר היום של הוועדה בפעם הבאה ויו"ר הוועדה המליץ לוועדת המשנה לבחון לעומק יחד עם משרד התחבורה וכל הגורמים הרלוונטיים הנוגעים בדבר נושא זה.

- העתק פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 31.7.2013 מצ"ב כנספח "27".

91. ביום 18.11.2015 השיב משרד התחבורה בלאקוניות לפנייה בנוגע למכרז שבו זכתה התובעת

כי "המגרש טרם זכה לאישורים סטטוטוריים מגורמי הבנייה והתכנון וכל הנושא נמצא כרגע בהליכים".

- העתק מתגובת משרד התחבורה מיום 18.11.2015 מצ"ב כנספח "28".

92. יודגש, כי עובר להגשת כתב תביעה זה, אין עמדה סופית של משרד התחבורה בדבר ביטולו של פרויקט מגרשי ההדרכה לנהגים, ומבחינת התובעת ההחלטה להקים את הפרויקט עמדה ועומדת בעינה תוך שהתובעת מנסה במהלך כל אותם שנים לממש את זכייתה במכרז.

3.ג. התיקון לתקנות התעבורה

93. סעיף 2(א) לתיקון לתקנות התעבורה בנוסחו כפי שפורסם בק"ת 6267 קובע לכאורה תנאי לתחולת התיקון לתקנות התעבורה, כדלקמן:

"תחילתן של תקנות אלה 18 חודשים מיום פרסומן (להלן – יום התחילה), ובלבד שעד למועד האמור יהיו שישה מגרשים לפחות שאושרו לפי תקנות אלה, בפרישה ארצית; אם לא היו באותו מועד מגרשים במספר ובפרישה כאמור, תידחה תחילתן עד לתום 60 ימים שלאחר המועד שבו התקיימו תנאים אלה; שר התחבורה יפרסם ברשומות הודעה על יום התחילה שנדחה כאמור, 30 ימים לפחות מראש (להלן – יום התחילה הדחוי)."

- העתק קובץ התקנות כפי שפורסמו ברשומות ביום 24.9.2003 צורף לעיל כנספח "3".

94. בהתאם לאמור לעיל, לכאורה, תוקפו של התיקון לתקנות התעבורה הותנה בקיומם של שישה מגרשי הדרכה לפחות ובפרישה ארצית.

95. ברם, בשל העובדה כי עד היום לא הוקמו שישה מגרשים כנדרש, לכאורה, טרם נכנס התיקון לתקנות התעבורה לתוקפו (הגם שכמובן אין מדובר בביטול של התיקון לתקנות התעבורה אלא רק בדחיית תחילת תוקפו).

עם זאת, מבדיקה מעמיקה עולה, כי סעיף 2(א) לתיקון לתקנות התעבורה בנוסחו כפי שפורסם בק"ת 6267 לעולם לא הופיע ולא מופיע כחלק מתקנות התעבורה, זאת להבדיל מיתר סעיפי התיקון לתקנות התעבורה בנוסחם כפי שפורסמו ברשומות אשר הוטמנו ככתבם וכלשונם בתקנות התעבורה כנדרש על-פי דין.

- העתק נוסח עדכני מלא של תיקון מס' 5 לתקנות התעבורה צורף לעיל כנספח "4".

96. חיזוק לעמדה זו ניתן למצוא במכתבו של ראש מטה מנהל התנועה במשרד התחבורה (שגם היה יו"ר פורום "שולחן עגול") מיום 26.5.2008 אל עו"ד יניב למבז – יזם מגרש ההדרכה בכרמיאל. וכך ציין רמ"ט התנועה בסעיפים 3 ו-4 למכתבו הנ"ל:

"3. בשום מקום בתקנות לא כתוב הנושא של 6 מגרשים ועל כן אני רואה את הנושא כפתור."

"4. על מנת לבדוק אותי כנס לאתר האינטרנט של מת"ח וטראה בתקנות התעבורה המפורסמות את הנושא."

- העתק ממכתבו של ראש מטה מנהל התנועה במשרד התחבורה מיום 26.5.2008 מצ"ב כנספח "29".

97. מהאמור עולה, כי תוקפו וחוקיותו של סעיף 2(א) לתיקון לתקנות התעבורה מוטלים בספק רב, ובהתאם לכך, נראה כי תחילת תוקפו של פרויקט הקמת מגרשי ההדרכה מעולם לא הותנתה בקיומו של תנאי כלשהו.

98. לא זו אף זו, גם מסקנת פורום שולחן עגול הייתה, כי יש לבצע שינוי מיידי בתקנות בעניין כמות המגרשים להפעלה וכניסת התקנה לתוקף מיידי. אולם, מסקנות הוועדה זכו להתעלמות מוחלטת של משרד התחבורה (הגם שיו"ר הפורום הינו נציג של המשרד!).

99. יתרה מזאת, לא ברור מדוע היעדרה של התקנה בעניין תחולת התיקון נעלמה מעיני הנתבעים אשר הגדילו לעשות וצירפו את סעיף 2(א) לתיקון לתקנות התעבורה כחלק מנספחי המכרז על אף שמעולם לא פורסם כדין ולא היווה חלק מתקנות התעבורה.

100. לעניין זה יצוין, כי הבלבול בעמדת המדינה לגבי תחולת התיקון בא לידי ביטוי באופן מובהק בהתייחסותו של ראש מטה מנהל התנועה במשרד התחבורה, ששימש כיו"ר פורום "שולחן עגול" כאמור, לסעיף 2(א) לתיקון. פעם מתייחס הוא לתנאי במסגרת מסקנות הפורום וטוען שיש להביא לשינוי מידי של תקנה זו (ראו סעיף 74 לעיל) ופעם מתעלם הוא מקיומו וטוען כי בשל היעדרו מנוסח התקנות, הוא "רואה את הנושא כפתור".

למותר לציין, כי תביעת התובעת עומדת בעינה לפי כל אחת מהגרסאות הללו ביחס לתחולת התקנות, שכן תביעתה נוגעת להתנהלות משרד התחבורה והפרת המדינה את ההסכם שנכרת עם התובעת לאחר זכייתה במכרז.

101. יש לציין, כי לתיקון תקנות התעבורה ובפרט הוספת התקנה המחייבת נהגים חדשים ומקצועיים לעבור הכשרה מעשית, היתה השפעה רבה לא רק על היזמים, שהחלו במלאכת הקמת הפרויקטים להקמת מגרשי הדרכה, וביניהם התובעת, אלא גם על המשק. בהתאם לשינוי החקיקתי, שינו חברות הביטוח את נוסח תנאי פוליסת החובה, כך שאלה מכילות אף עובר להגשת כתב תביעה זה סעיף מיוחד לפיו חבות המבטחות אינה חלה לעניין השתלמות מעשית בנהיגה לפי תקנה 213א לתקנות התעבורה! ראו, כדוגמא, העתק מתנאי הפוליסה לביטוח חובה של מגדל חברה לביטוח בע"מ, כפי שהיא מנוסחת כיום:

בכפוף לתנאי הפוליסה לביטוח חובה לרכב מהדורה 7/2010

חלק א: בני האדם הרשאים לנהוג ברכב (סעיף 7 לפוליסה):

1. רק בעל הפוליסה, בעל הרכב, המחזיק ברכב כדין וכל המשתמש ברכב בהיתר מאת מי מהם רשאים לנהוג ברכב.
2. על אף האמור בסעיף 1 לעיל, נקבע בתעודת הביטוח שהוצאה לאופטע או לרכב המסווג "מוניתי" ברישיון הרכב, חבות המבטח תכסה נהיגה ברכב רק בידי מי ששמו נקוב בתעודת הביטוח, רשאי לנהוג ברכב רק מי ששמו נקוב בתעודת הביטוח כאמור.
3. נהג ברכב מי שאינו רשאי לנהוג על פי הוראות סעיף זה, פטור המבטח מחבותו לפי פוליסה זו.

חלק ב: מטרות השימוש המותרות (סעיף 6 לפוליסה)

חבות המבטח לפי פוליסה זו הלה רק אם בעת קרות מקרה הביטוח שימש הרכב את המבטח לאחת או יותר ממטרות אלו:

1. מטרות חברתיות, פריטיות או מטרות עסקיות של המבטח שאינן נכללות בסעיפים (2) עד (4).
2. מטרה עסקית של מבחן נהיגה מטעם רשות הרישוי ("טסט") ומטרה עסקית של הוראת נהיגה שאינה השתלמות מעשית בנהיגה לפי תקנה 213א לתקנות התעבורה, ובלבד שמטרות אלה ציט במפורש בתעודת הביטוח.
3. מטרה עסקית של הסעת נוסעים ברכב, כנגד תשלום, שכר או תמורה אחרת, ובלבד שהמטרה צינה במפורש בתעודת הביטוח.
4. מטרה עסקית של חילוץ או גרירה של רכב מנועי, כנגד תשלום, שכר או תמורה אחרת, ובלבד שהמטרה צינה במפורש בתעודת הביטוח.
5. שימוש ברכב מנועי על בסיס חוזה שכירות.
6. על אף האמור בסעיפים 5-1 לעיל, אין פוליסה זו מכסה שימוש ברכב מנועי על בסיס חוזה שכירות אם המשכיר השכיר את הרכב דרך עיסוקו, אלא אם מטרה זו צינה במפורש בתעודת הביטוח: לעניין זה, "חוזה שכירות" - למעט חוזה ליסינג תפעולי או חוזה מקח - אגב שכירות (ליסינג מימני).
7. על אף האמור בסעיפים 5-1 לעיל, אין פוליסה זו מכסה שימוש בכלי תחרותי שניתן עליו רישיון כלי תחרותי, למעט שימוש בכלי כאמור בנהיגה ספורטיבית בקטע קישור או בעת נהיגה שאינה ספורטיבית, שהותרה לפי סעיף 2(ד) לחוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו (2005) (להלן - חוק הנהיגה הספורטיבית) ואינה מכסה שימוש ברכב מנועי למטרות ספורט מוטורי של מרוץ כלי רכב שנעשה בניגוד להוראות לפי חוק הנהיגה הספורטיבית; לעניין סעיף זה "כלי תחרותי", "נהיגה ספורטיבית" ו"קטע קישור" - כהגדרתם בחוק הנהיגה הספורטיבית, ו"רישיון כלי תחרותי" - כמשמעו בסעיף 6 לחוק האמור.

כמו כן, בתי ספר לנהיגה החלו לבנות תכנית הכשרה למדריכים בהתאם להוראות תקנה 213ג לתקנות התעבורה.

העתק מתוכנית לימודים להכשרת מדריכים במגרשי הדרכה, שגובשה ע"י מרכז לימוד נהיגה "מדרי", מצ"ב כנספח "30".

102. לסיכום: כיום, עומדת התובעת מול שוקת שבורה. התיקון לתקנות התעבורה בעינו עומד, אך מימושו הפך בלתי אפשרי. משרד התחבורה כשל בניסיונו לבטל את התקנות ובתוך כך

בחר להתעלם מקיומן, לזנוח כליל את פרויקט הכשרת הנהגים במגרשי ההדרכה ולחסום, באמצעות רשויות המדינה הרלוונטיות והקשורות לעניין, כל אפשרות של התובעת לממש את השטח, לעמוד על זכויותיה או לפעול להקטנת נזקה בכל דרך שהיא. בשל התנהלותה האמורה של המדינה היא גרמה לתובעת לנזקים כספיים כבדים, שיפורטו בפרק הנזקים להלן.

103. אשר על כן, לא נותרה לתובעת כל ברירה אלא להגיש תביעתה דנן, למען תיעשה עמה מידה של צדק ביחס לנזק, העוול ועוגמת הנפש העצומים שנגרמו לה.

ד. עילות התביעה

1.1. עילות חוזיות

הפרת חוזה, הפרת חובת תום הלב

104. הנתבעים או מי מהם הפרו באופן בוטה את ההסכם שנכרת עם התובעת לאחר זכייתה במכרז.

105. הנתבעים או מי מהם, הפרו ועודם מפריס את חובת ההגינות והסבירות המוטלת עליהם כנאמני הציבור כלפי התובעת ומקיימים את ההסכם עם התובעת בחוסר תו"ל ובניגוד להוראות סעיף 39 לחוק החוזים (חלק כללי), התשל"ג-1973 (להלן: "חוק החוזים"). לא רק שהנתבעים לא פעלו לקידומו של הפרויקט ולמימוש זכייתה של התובעת במכרז, אלא ממש סיכלו את כל האפשרויות למימוש זכייתה של התובעת במכרז בחוסר תום לב משווע ותוך שהם מפריס התחייבות שלטונית כלפי התובעת. התובעת מצאה עצמה מטורטרת הלוך ושוב על-ידי הנתבעים מרגע זכייתה במכרז ועד היום, ומאמציה הרבים של התובעת למימוש זכייתה במכרז לא הועילו דבר.

לעניין זה, משראו הנתבעים או מי מהם כי התובעת עומדת על מימוש זכייתה ופועלת ללא לאות למימושו, הם מצאו דרך לנסות להתישה וזאת על-ידי העמדת חסמים בירוקרטיים והטלת האחריות על כתפי התובעת אשר לשיטתם "נטלה סיכון עסקי" שהתממש.

106. בצד ניסיונותיה של התובעת להביא את ההסכמים שחתמה מכוח זכייתה במכרז מן הכוח אל הפועל, פנתה התובעת לאורך כל הדרך אל משרד התחבורה בכדי שהאחרון יפעל למימוש המכרז ולחילופין, יודיע לה על ביטול הפרויקט. ברם, כאמור, טרם ניתנה עמדתו הסופית של משרד התחבורה בנוגע לביטול הפרויקט והוא בוחר להתעלם מקיומן של התקנות.

107. הנתבעים או מי מהם הפרו את חובת תום הלב המוטלת עליהן בשלב הטרם חוזי ובניגוד לסעיף 12 לחוק החוזים, עת הוצג בפני התובעת מצג שווא בנוגע למצב החוקי והעובדתי הקיים בשטח, תוך שהתיקון לתקנות התעבורה צורף כנספח למסמכי המכרז, והנתבעים לא טרחו לנסות ולהסדיר את הבעיה או לעדכן את התובעת באשר לדרכי טיפולה. התובעת גילתה את המצב החוקי אך בפגישתה עם קמ"ט תחבורה במנהל האזרחי באיו"ש ולא שמעה על כך דבר ולא קיבלה כל התייחסות מטעם הנתבעים – שהם אלו שהובילו את הרפורמה, שינו את התקנות ופרסמו את המכרז (המטעה והשגוי!) בו זכתה התובעת.

108. והרי ידוע, כי על המדינה חלה חובה מוגברת להתנהל בתום לב ולקיים סטנדרט גבוה של הגינות, על אחת כמה וכמה משמדובר בהפרת חובות ההגינות ותו"ל במהלך ולאחר המו"מ ע"י משרד התחבורה או מי מטעמו- שיזם, דחף, נתן רוח גבית וקידם רפורמה שגובשה בתקנות התעבורה ביוזמתו שלו, ולאחר מכן שינה את מדיניותו והתכחש לכל פעולה שנעשתה ע"י התובעת על מנת לממש את השטח.

כמו כן, מוטלת חובת הגינות ותום לב מוגברת גם על הממונה באיו"ש או מי מטעמו, שיזם את המכרז בו זכתה התובעת (וטרם לצרף למכרז את נוסח תיקון התקנות) אך לבסוף היה לה לרועץ, מנע את התקדמותה של התובעת ואת מימוש הוראות המכרז.

2.ד. עילות נזיקות

ד.1.2. רשלנות

109. הנתבעים או מי מהם או מי מטעמם **קיימו הליכי מכרז ברשלנות**. הנתבעים הציגו בפני התובעת מצג עובדתי מוטעה ורשלני לפיו תקנות התעבורה חלות על השטח. הם לא ביצעו עבודת מטה מסודרת, לא בדקו לעומק את התועלת הבטיחותית ולא בדקו את היתכנות הפרויקט באופן מקצועי. יתרה מזאת, הם צירפו לנספחי המכרז תקנות שאינן רלוונטיות לשטח נשוא המכרז והציגו בפני התובעת מצג שווא בשלב הטרם חוזי לפיו ההצעה הזוכה תביא לשכלול הזכות, והמשכו בחתימת חוזה בלי יכולת לממשו דה-פקטו.
110. והרי, ברי כי ערכם של מקרקעין תלוי ביכולת לנצלם, והצהרות הנתבעים במסגרת המכרז, לפיהן תקנות התעבורה (שצורפו כנספח למכרז) חלות על השטח נושא תביעה זו, הביאו להצעת התובעת במכרז ולהשקעת כספים וזמן מצידה על מנת להוציא את הפרויקט לפועל. התובעת ראתה במסמכי המכרז ובהצהרות הנתבעים בסיס חשוב לרכישת הזכויות בשטח וככלכלה צעדיה בהתאם על פיהם.
111. הנתבעים ו/או מי מטעמם, במעשיהם ו/או במחדליהם כמפורט לעיל הפרו את התחייבויותיהם כלפי התובעת בכך **שהפעילו את סמכותם באופן רשלני**. הם גרמו לכך שהתובעת לא תוכל לממש את זכייתה במכרז במשך שנים רבות תוך שהם התעלמו מן העובדה כי יזמים רבים, וביניהם התובעת, הסתמכו על הקמת הפרויקט, הגישו הצעות למכרזים שהוצאו לצורך מימוש הפרויקט, השקיעו כספים רבים, התקשרו עם צדדים שלישיים ועוד, בזמן שהנתבעים עצמו עיניהם והתעלמו מן העובדה כי "הבעיה" נוצרה בשל מחדליהם המתמשכים במימוש המכרז והקמת הפרויקט.
112. הנתבעים או מי מהם גם **הפרו את חובת הזהירות המוטלת עליהם בכך שטעו ביחס לדין החל על השטח** מקום שהיה עליהם לצפות שהתובעת (ויזמים אחרים) תסתמך על מסמכי המכרז, תנאיו וכל המידע הכלול בו, שיצאו תחת ידו של הממונה באיו"ש וכי היא עשויה לבצע עסקאות בהסתמך על המידע הנ"ל ואף עלולה להינזק ככל שהמידע שניתן לה היה מוטעה, בלתי שלם או בלתי מדויק.
113. הנתבעים ו/או מי מטעמם **נמנעו מלפעול למימוש הפרויקט תוך זמן סביר** כפי שמחויבים הם בהתאם לכללי תקינות המנהל, אלא עיכבו את הפרויקט במשך שנים רבות עד שבתרו לזנוח אותו כליל תוך שהם טורחים להציג לכל הנוגע בדבר מצג מוטעה לפיו כשלי הפרויקט הינם טכניים בלבד והמשיכו להביע תמיכה בפרויקט משך כל התקופה עד הצעת החוק שהגיש משרד התחבורה לוועדת הכלכלה לביטול התקנות.
- דהיינו, הנתבעים או מי מהם גרמו לתובעת לסבור כי הם תומכים בפרויקט ועומלים לקידומו משך למעלה מ-5 שנים (משנת 2005 בה פורסם המכרז בו זכתה התובעת ועד לשנת 2010, בה הגיש משרד התחבורה את הצעת החוק לביטול התקנות) וזאת בידיעתם המלאה כי אין בכוונתם להוציא לפועל את הפרויקט או לקיים את הוראות התיקון לתקנות.
114. בהמשך לאמור, הנתבעים ו/או מי מטעמם, במעשיהם ו/או במחדליהם אף **התרשלו בניסיונם לבטל את התיקון לתקנות** והביאו לכך שהתיקון לתקנות, שלא יושם מהיום בו נחקק, עומד בעינו, לאחר ניסיונו הכושל של משרד התחבורה לבטלו. לעניין זה, בדיון בוועדת הכלכלה שהתקיים ביום 22.3.2010, במסגרתו ביקש משרד התחבורה לבטל את התקנות, קבע יו"ר הוועדה, השר אופיר אקוניס, כי אין הוא רואה בנסיבות שנוצרו אפשרות לקבל את בקשת משרד התחבורה לביטול התקנות והציע כי יתכנס פורום "שולחן עגול" ואחר שתתקבלנה מסקנות הפורום תתכנס שוב וועדת הכלכלה לדיון בנושא, אולם, כאמור לעיל, משרד התחבורה בחר להתעלם ממסקנות הפורום, שתמך נחרצות בפרויקט, ומעולם לא שב לשולחן וועדת הכלכלה עם עדכונים או הצעה לביטול או קיום החוק.
115. כך, נוצר מצב אבסורדי ממש, בו הרשות שיזמה רפורמה בהכשרת נהגים בישראל והתקינה תקנות היא זו המפרה את אותן התקנות ממש. לא זו אף זו, כעת אותה רשות מנסה להטיל את האחריות בשל התנהלותה הרשלנית וחסרת האחריות על כתפי התובעת, באומרה כי

התובעת היא שלקחה את הסיכון העסקי. כך, הותירו הנתבעים את התובעת "תלויה באוויר" מבלי שהיא יודעת כיצד עליה לנהוג ומבלי שהיא יודעת אם הוראות התיקון לתקנות תצאנה לפועל אם לאו, ומשרד התחבורה שותק ומסרב באופן מכוון לקבל הכרעה סופית בנושא זה. מצב זה הינו בלתי נסבל, אין זו דרכו של מנהל תקין ויש להוקיע התנהלות שכזו של הרשות מן השורש.

2.2.2. הפרת חובה חקוקה

116. הנתבעים או מי מהם לא קיימו ועדיין אינם מקיימים בפועל את הוראות התיקון לתקנות התעבורה כאמור לעיל.
117. משרד התחבורה או מי מטעמו אינו מקיים את חובתו להכין תכנית להשתלמות מעשית בנהיגה כאמור בתקנה 213א(ב) לתקנות וכן לאשר מגרשים לקיום ההשתלמות המעשית בהתאם לתנאים האמורים בתקנה 213ב וכן שאר הוראות התיקון לתקנות התעבורה עליהן אמון משרד התחבורה והיכולות להתממש רק בהוראתו ואו ע"י הבאת העניין על סדר יומו.
118. הממונה או מי טעמו אינו מקיים את חובתו לממש בפועל את הוראות התיקון לתקנות התעבורה אשר צורפו למכרז שפרסם, ולא טורח להסדיר עניין זה עם קמ"ט תחבורה או כל גורם רלוונטי אחר באיו"ש ואו לא פועל לשינוי הדין הקיים באיו"ש בהתאם לשינוי החקיקתי שנעשה בתקנות התעבורה על מנת להוציא את המכרז שהוא עצמו פרסם, ובו זכתה התובעת, לפועל.
119. למעשה, עד למועד הגשת כתב התביעה דנא הנתבעים לא מקדמים את יישום תקנות התעבורה בנוסחן כיום, מסכלים את פעולות היזמים, וביניהם התובעת, למימוש המגרשים שרכשו ואו ייעדו לטובת הפרויקט ולמעשה חזו בהם מרצונם לקיים מגרשי הדרכה לנהגים בעוד שנוסח התקנות כיום מחייבם לעשות כן. בכך, גרמו וגורמים הנתבעים לתובעת נזקים עצומים.
120. לאור האמור, יש להטיל על הנתבעים אחריות נזיקית גם מכח עוולת הפרת חובה חקוקה, בהתאם להוראות סעיף 63 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש].

3.3. עשיית עושר ולא במשפט

121. הנתבעים או מי מהם מחזיקים בידם שלא כדין מיליוני שקלים אשר שולמו על-ידי התובעת לצורך מימוש זכייתה במכרז, ללא כל הצדקה ובשל התנהגות פסולה של הנתבעים. משלא ניתן היה לממש את זכייתה במכרז, חובה היה על הנתבעים להשיב את הסכומים הנ"ל לידי התובעת, ומשלא עשו זאת, על הנתבעים להשיב סכומים אלו בתוספת הפרשי הצמדה וריבית כדין מיום תשלום הסכומים כאמור ועד למועד ההשבה.

ה. הנזקים שנגרמו לתובעת

122. עקב מעשיהם ואו מחדליהם של הנתבעים או מי מהם נגרמו לתובעת נזקים כספיים עצומים.
123. כספים רבים הושקעו בהכנת הצעת התובעת למכרז, ברכישת השטח, הכנת תכניות אדריכליות והנדסיות, השגת אישורים נדרשים, תשלום בגין היטלי פיתוח לחברה הכלכלית, ניהול מו"מ עם גורמים נוספים ביחס למימוש הזכייה במכרז ועוד. סך הוצאות התובעת בעקבות זכייתה במכרז, הכוללים, בין היתר, את רכישת הקרקע והוצאות ישירות אחרות שהיו כרוכות בפרויקט מסתכם לסך של למעלה מ- 5,500,000 ₪.
124. לענין זה יצוין, כי בשל התנהלותם הרשלנית של הנתבעים והיקלעותה של התובעת לקשיים כלכליים כאמור, נאלצה התובעת למכור את המגרשים הקטנים בהליכי כינוס נכסים במחיר נמוך משמעותית ממחיר השוק (ראה סעיפים 54-51 לעיל), תוך שנותר בידה המגרש הגדול בלבד וכאשר התובעת עודנה ממתינה שהנתבעים יטרחו להישמע לתקנות שהם בעצמם התקינו ולממש את ההסכם עם התובעת, בהתאם להוראות המכרז שפרסם הממונה

באיו"ש.

125. בנוסף, עקב אי היכולת לממש את הפרויקט נגרם לתובעת אובדן רווחים עתידיים שהיו צפויים להתקבל כתוצאה מהפעלת מגרש ההדרכה וכן איבוד הזדמנויות עסקיות, בניכוי ההשקעה הנדרשת והוצאות תפעול, בסך כולל של כ- 33,500,000 ₪.

ו. הסעדים המבוקשים

126. בית המשפט הנכבד מתבקש בזאת להורות על פיצויה של התובעת על ידי הנתבעים או מי מהם, ביחד ולחוד, בגין הפרתם הבוטה את ההסכם עם התובעת ובשל התנהלותם חסרת תום הלב ו/או הרשלנית ו/או המעוולת במהלך המו"מ ובקיום החוזה, שמנעה את שכלולו והביאה לכך שהתובעת נותרה נואשת וחסרת כל.

127. אשר על כן, בית המשפט הנכבד מתבקש לפסוק לתובעת פיצויים בגין כל הנזקים שנגרמו לה לפי ההסכם וכן פיצויי קיום בגין אובדן הרווחים שנגרם לה בשל הפרתו כאמור כמפורט בסעיף 122-125 לעיל.

128. לחלופין, בית המשפט הנכבד מתבקש בזאת להורות כי הזכויות במגרש הגדול יועברו ע"ש התובעת ו/או כי ייחתם עמה הסכם חכירה מהוון מבלי שיוטלו עליה תשלומים נוספים כלשהם וכן להורות כי התובעת תהא רשאית לממשו, בהתאם לייעודו הנוכחי או בהתאם לשינוי בייעודו, ו/או לעשות כל עסקה ו/או העברה ו/או מכירה ו/או להמחות את זכותה בו לרוכש עתידי, וזאת תוך מתן פטור מתשלומים נוספים באשר הם, לרבות היטלים שונים ולחלופין להורות כאמור בתנאים שייקבע בית המשפט הנכבד.

129. לחלופי חילופין, מתבקש בית המשפט הנכבד לחייב את הנתבעים או מי מהם, ביחד ולחוד, בפיצויי הסתמכות בגין כל הוצאותיה ונזקיה של התובעת שנוצרו כתוצאה מהתקשרותה בהסכם עם הממונה באיו"ש וכן בהשבת מלוא התשלומים ששולמו על ידי התובעת במסגרת מימוש המכרז, כמפורט בסעיף 120 לעיל, בצירוף הפרשי הצמדה וריבית בנקאית חריגה מיום הוצאתן ועד ליום ההשבה בפועל.

130. התובעת מגבילה את סכום הסעד הכספי המבוקש על ידה בתביעה דנן, לצרכי אגרה, לסך של 12,000,000 ₪.


ז. סוף דבר

131. התובעת שומרת על זכותה להגיש במסגרת ההליך דנן חוות דעת כלכלית ו/או חשבונאית מטעמה.

132. לבית המשפט הנכבד הסמכות המקומית והעניינית לדון בתביעה לאור סכום התובענה, מקום מושבם של הנתבעים, מיקומו של המגרש ומקום ביצוע מעשי ו/או מחדלי הנתבעים.

133. בית המשפט הנכבד מתבקש לחייב את הנתבעים או מי מהם, ביחד ולחוד, בתשלום סכום התביעה או כל סכום אחר בהתאם לשיקול דעת בית המשפט הנכבד בתוספת הפרשי הצמדה וריבית כחוק עד למועד התשלום בפועל ו/או להורות כמבוקש בסעיף 128 לעיל, וכן לחייבם בתשלום הוצאות משפט ושכ"ט עו"ד בתוספת מע"מ.


צליל בר-סלע, עו"ד
ב"כ התובעת


יעקב אביעד, עו"ד
ב"כ התובעת

תוכן נספחים

<u>פרטים</u>	<u>נספח</u>
קטעים רלוונטיים מדו"ח ועדת לנגנטל	1
מסמך הסוקר את שלבי לימוד הנהיגה הקיימים בישראל לעומת מדינות אחרות מיום 16.2.2004	2
קובץ התקנות כפי שפורסמו ברשומות ביום 24.9.2003	3
נוסח עדכני מלא של תיקון מס' 5 לתקנות התעבורה התשכ"א, 1961	4
הודעת ראש הממשלה מיום 15.3.2004	5
מכרז מס' יש/2005/23 על נספחיו	6
הסכם החכירה ביחס למגרשים הקטנים מיום 19.1.2006	7
הסכם ההרשאה ביחס למגרש הגדול מיום 11.1.2006	8
פסק הדין בה"פ 7331/08 אלי בר ביטחון בע"מ נ' עיריית מעלה אדומים ואח' מיום 19.5.2009	9
תקנון התכנית לבניית מרכז תחבורה בשטח מיום 15.6.2007 ואישור תכנית להפקדה מטעם הוועדה המקומית מיום 25.2.2007	10
החלטת הוועדה המקומית מיום 25.2.2007	11
סיכום פגישה אצל קמ"ט תחבורה מיום 31.7.2007	12
צו בדבר התעבורה (יהודה והשומרון) (מס' 1310), התשנ"ב-1992	13
אישור מתן ארכה לתכנון מיום 8.11.2007	14
חוות דעת שמאית משנת 2009	15
חוות דעת שמאית משנת 2012	16
פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 5.5.2003	17
פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 7.11.2005	18
העמודים הרלוונטיים מדו"ח מבקר המדינה 56ב'	19
פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 14.4.2008	20
פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 22.3.2010	21

חוות דעת "פורום שולחן עגול"	22
מכתבה של התובעת מיום 15.8.2010	23
מכתב משרד התחבורה מיום 30.8.2010	24
מכתבה של התובעת מיום 31.10.2010	25
מכתב משרד התחבורה מיום 28.11.2010	26
פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 31.7.2013	27
תגובת משרד התחבורה מיום 18.11.2015	28
מכתבו של ראש מטה מנהל התנועה במשרד התחבורה מיום 26.5.2008	29
תכנית לימודים להכשרת מדריכים במגרשי הדרכה, שגובשה ע"י מרכז לימוד נהיגה "מדר"	30

נספח "1"

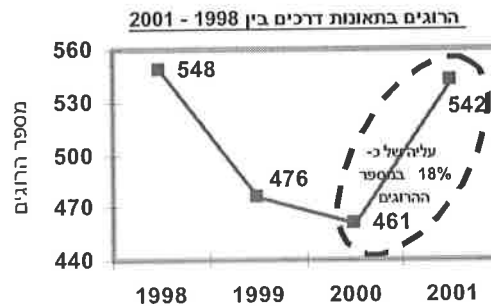
קטעים רלוונטיים מדו"ח

ועדת לנגנטל

דוח ועדת החקירה הפרלמנטרית בנושא תאונות הדרכים

בראשות חבר הכנסת נחום לנגנטל

חלק א'



ירושלים, שבט תשס"ג - ינואר 2003

ריכוז הדוח: הכנסת, מרכז מחקר ומידע (ממ"מ)
נאוה לוונהיים, ליווי עבודת הוועדה וכתובה
שרון סופר, ראש תחום חברה בממ"מ, ליווי והנחיה

עריכה לשונית: מערכת "דברי הכנסת"

עו"ד מיכל לוצקי, יועצת לוועדה

תוכן העניינים

דבר היו"ר	ע' 1
הקדמה	ע' 3
תמצית - ריכוז המסקנות וההמלצות	ע' 6
רקע היסטורי	ע' 22
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים	ע' 28
תאונות הדרכים בישראל – נתונים קיימים ובעיית הדיווח	ע' 32
מידע ומחקר	ע' 35
מערכת החינוך למניעת תאונות דרכים	ע' 37
הכשרה ורישוי נהגים בישראל מן ההיבט הבטיחותי	ע' 42
השתלמויות נהגים	ע' 47
הרכב הכבד	ע' 50
אכיפת דיני התעבורה ופעולות המשטרה בנושא	ע' 58
מערכת בתי המשפט	ע' 68
תשתית התחבורה, הדרכים והתנועה בישראל	ע' 72
בעיית הבטיחות בדרכים לפי מגזרים:	
א. נהיגה בגיל מתקדם ובעיית הקשישים כהולכי רגל	ע' 78
ב. בעיות הבטיחות במגזר החרדי	ע' 82
ג. בעיות הבטיחות במגזר הערבי	ע' 85
ד. נהגים צעירים ונהיגה תחת השפעת סמים ואלכוהול	ע' 88
נספחים:	
א. כתב המינוי של הוועדה	ע' 92
ב. אגף התנועה של משטרת ישראל	ע' 94
ג. גרפים	ע' 97
ד. תכתובות בין אגף התנועה לבין הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים	ע' 100
ה. רשימת הנושאים שנידונו בדיוני הוועדה	ע' 107
ו. רשימת המשתתפים	ע' 110

2. הוועדה ממליצה לקדם את הפיכתו של תחום הבטיחות בדרכים לדיסציפלינה אקדמית ולפעול להכרה של המועצה להשכלה גבוהה בתואר אקדמי בתחום הבטיחות בדרכים ולהמרצת המוסדות האקדמיים להפעיל מסלולי לימודים בתחום זה. הוועדה תומכת בהתניית קבלת תעודת הוראה בלמידת קורס חובה בתוכנית הלימודים בתחום הבטיחות בדרכים.
3. הוועדה מוצאת לנכון לציין את חשיבותו של נושא הכשרת המורים והרכזים לנושא הבטיחות בדרכים ואת חשיבות הפיתוח של חומרי לימוד מתאימים ועדכניים בתחום זה.
4. הוועדה ממליצה לחייב מנהלי בתי-ספר לקבל הכשרה והשתלמות בתחום הבטיחות בדרכים. לא כל מנהלי בתי-הספר הפנימו את אחריותם בתחום הבטיחות בדרכים, והכשרה כזאת תביא להגדלת משקלו של המקצוע במסגרת בית-הספר.
5. לדעת חברי הוועדה, מן הראוי להפוך את תחום הבטיחות בדרכים למקצוע שחובה להיבחן עליו בבחינת בגרות. עם זאת, תחום זה אינו חייב להילמד רק בשיעורי הבטיחות, אלא ניתן לשלבו ולהטמיעו במסגרת לימוד מקצועות אחרים, בדרך של מתן תוכן הקשור לניסיון היום-יומי של התלמיד.
6. קיימות תוכניות לביצוע (למשל בתחום תוכנית הלימודים במכללות להכשרת מורים וגננות), אולם אין לוחות זמנים ברורים לביצוע. הוועדה קוראת למשרד החינוך ולמשרדי ממשלה אחרים העומדים בקשר עם משרד החינוך, לקבוע לוחות זמנים מחייבים ולקיים מעקב אחר הביצוע.
7. ניתן להעזר במורי נהיגה שיעברו תהליך מיון והכשרה מתאימה כדי ללמד את החינוך התעבורתי בבתי הספר. לאור הבעייה האתית יש לעשות זאת בכפוף להימנעות מניגוד עניינים.

הכשרה ורישוי נהגים בישראל מן ההיבט הבטיחותי

נושא הכשרת הנהג בישראל הוא בעל משמעות מרכזית בכל הקשור לבעיית הבטיחות בדרכים. מיומנותו של הנהג, הבנתו את מצבי התנועה ואת סיכוני הבטיחות, הכרת חוקי התנועה וכללי הבטיחות וגישתו אל משתמשי דרך אחרים תלויים בתהליך ההכשרה שהוא עובר. נושא זה זכה להתייחסות רחבה בעבר ויעידו על כך דוחות והמלצות שעלו ושהובאו לפני שרי הממשלה השונים ואף אומצו על-ידיהם, והפעילות של גורמי משרד התחבורה בנושא זה, אך עדיין רב הדרוש שיפור ושינוי. הוועדה שמעה בקשב רב ובהערכה רבה את דברי סמנכ"ל בכיר תנועה במשרד התחבורה מר צבי יוזנט ואת דברי מר שוקי שדה ראש אגף הרישוי, בדבר השינויים הצפויים במערך הכשרת הנהג החדש. יש לציין כי מאז ההמלצות שהוחלט ליישמן ועד היום עברו למעלה מארבע שנים בהן נהרגו מאות נהגים חדשים. תהליך ההכשרה ראוי שיהיה מדורג ושיהיו בו כמה שלבים מבוקרים המבטיחים כי הנהג החדש ישתלב בציבור הנהגים מתוך הוכחת מיומנות ראויה והכרת האחריות למטלות הנהיגה תוך הדגשת הנושא הבטיחותי.

המלצות

1. להסדרת נושא ההכשרה ורישוי הנהגים בישראל מאמצת הוועדה את המלצות דוח ועדת בקר. לפיכך, היות שהמלצות אלה זכו עד היום, ארבע שנים לאחר הגשת הדוח, ליישום חלקי בלבד, ממליצה הוועדה כי משרד התחבורה ישלים את יישומן עד סוף שנת 2005².
2. הוועדה ממליצה כי כל ההסדרים והתקנות הקשורים להכשרת הנהג במדינת ישראל יעוגנו בחקיקה ראשית. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מספר 54) (השתלמות מעשית ותקופת הליווי לנהג חדש), שהוגשה על-ידי חה"כ לנגנטל, עברה קריאה ראשונה במליאת הכנסת. הצעה זו עניינה מתן רשיון באופן מדורג. לפי ההצעה, נהג חדש (תקופה של שנתיים), שחלפו שישה חודשים מיום שניתן לו רשיון הנהיגה, יעבור השתלמות מעשית בנהיגה. לאחר שישה חודשים מיום קבלת רשיון הנהיגה ולאחר שעבר הנהג השתלמות מעשית, יחודש רשיונו. בנוסף, נהג חדש צעיר מחויב במלווה במשך שישה חודשים לפי ההצעה ונהג חדש מחויב במלווה שלושה חודשים. הוועדה ממליצה להחיל דין רציפות ולהעביר את החוק בקריאה שנייה ובקריאה שלישית בכנסת הבאה.
3. הוועדה מאמצת את המלצת ועדת בקר לעבור למבחן עיוני במתכונת חדשה, באמצעות מערכות מולטימדיה, תוך שילוב טכנולוגיה חינוכית מתקדמת להעשרת הלימוד במסגרת הקבוצתית ובלמוד היחידני ולשקול את הכנסת השימוש בסימולטורים לנהיגה במסגרת הכשרת הנהג.
4. הוועדה ממליצה כי במסגרת ההכשרה לנהיגה מעשית תוכן קלטת שבה יפורטו מערכי השיעור השונים להמחשת שיעורי הנהיגה בפני התלמיד. התלמיד יוכל להיעזר בקלטת ולעבור לפני כל שיעור בנהיגה מעשית על השיעור הרלוונטי המומחש בקלטת, כהכנה לקראתו.
5. הוועדה מודעת למאמצי משרד התחבורה לקדם את הקמתם של מגרשי הדרכה להקניית מיומנויות הנהיגה הבסיסיות, לבחינה ולתרגול מצבי חוסר שליטה. הוועדה קוראת למשרד התחבורה ולכל הגופים הרלוונטיים לזרז את הסדרת הנושא, וממליצה שהכנסת תקיים הליכי חקיקה מתאימים לשם הפשרת קרקעות להקמת המגרשים בפזורה גיאוגרפית מתאים, לפי הצורך. מגרשי ההדרכה שיוקמו יותאמו הן לרכב פרטי ודו-גלגלי והן לרכב כבד (אוטובוסים ומשאיות).
6. באשר למבחן הנהיגה, ממליצה הוועדה כי בכל מקרה שתלמיד נכשל במבחן הנהיגה המעשי, יחויב הבוחן להסביר לו ולמורה הנהיגה מה היו טעויותיו, כדי לאפשר תיקון ותרגול בהתאם.
7. הוועדה ממליצה שמספר בוחני הרישוי יותאם לצורך, כך שתימנע המתנה ארוכה מדי למבחן הנהיגה.
8. נושא החונך/ מלווה לנהג החדש יופעל לפי המתכונת המוצעת בדוח ועדת בקר, דהיינו במשך שישה חודשים מהמבחן המעשי, ולא במשך חודשיים בלבד כפי שהדבר מתבצע היום. לצורך כך ממליצה הוועדה שתוכן ותופץ ערכת חומר הסברה והדרכה בכל הקשור

² ראה לוח זמנים, בהזזה לאחור של ארבע שנים, בדוח ועדת בקר, עמ' 70.

לתפקיד המלווה ולמשמעות הבטיחותית של התנסות תלמיד הנהיגה והנהג החדש בתקופת החונכות.

9. הוועדה ממליצה על בחינה מחודשת של הכשרת מורי הנהיגה נוכח השינויים עליהם המליצה בפרק זה בתחום הכשרת הנהג.

השתלמויות נהגים

אין ספק שהשתלמות תקופתית בנהיגה עשויה לתרום להעלאת רמת הנהיגה והבטיחות בדרכים. הדבר נכון בכל הקשור לנהגי הרכב הפרטי, והוא נכון עוד יותר בכל הקשור לנהגים המקצועיים. שילוב תרגולת מעשית של מצבי חוסר שליטה בהשתלמויות, הן לנהגים חדשים והן לנהגים ותיקים, אמור להמחיש את המצבים המסוכנים בדרך ולשמש גורם חינוכי המרתיע מפני היקלעות למצבים כאלה.

המלצות

1. שיטת הניקוד החדשה: הוועדה לא קבעה עמדה בנוגע לטיבה ויעילותה של השיטה החדשה אך, משנקבעה שיטה זו ועם הפעלתה החל מינואר 2003, ממליצה הוועדה לעקוב אחר השפעת הקורסים שמלווים אותה ושמתרתם לתקן את נהיגתם של מי שנצברו נקודות לחובתם. בעיקר מעניין ללמוד את השפעת התאמת הקורסים לנהגים לפי אופי העבירות שביצעו. לדעת הוועדה, יש לנצל את השיטה החדשה באופן פרודקטיבי ולא רק כאמצעי ענישה. כמו כן, חשוב כי תיעשה הבחנה בקורסים ובהתמחויות שיעברו נהגים מקצועיים ונהגי רכב פרטי לפי השיטה החדשה, כך שכל נהג יעבור את הקורס המתאים לסוג הנהיגה בו הוא מתנסה מדי יום ביומו. ממצאי המעקב יחייבו הפקת לקחים ובעקבותיהם אפשר שיתבקשו שינויים בשיטת הניקוד ו/או באופי הקורסים ותוכניהם. הוועדה חושבת כי למכון הארצי לתחבורה בראשות מר חנוך כרמון יש את היכולת לעמוד במשימות האמורות בפרק זה אך, יש להעניק למכון גיבוי מקצועי ותקציבי על מנת שיוכל לעמוד במשימות עליהן ממליצה הוועדה.
2. הוועדה ממליצה שבקורסים המופעלים בשיטת הניקוד החדשה יתקיימו גם תרגולות בנהיגה מעשית ותרגולות להמחשת מצבים של חוסר שליטה.
3. הוועדה ממליצה על חידוש התוכנית "מסלול 1000" תוך בדיקת יעילותה. אם תוכתר בהצלחה, תמוסד התוכנית כמסלול מחייב. יצוין כי תוכנית זו גובשה בשנת 1996 על-ידי אגף כוח-אדם בצה"ל והיתה מיועדת לחיילים בעלי רשיון נהיגה אזרחי שאינם נוהגים במסגרת שירותם בצה"ל. התוכנית כללה, בין היתר, נסיעה של 1,000 קילומטר בקבוצות של ארבעה נהגים עם מאמן נהיגה בכלי-רכב אחד, וניתנה בה אפשרות לתרגל נהיגה במצבים ובכבישים בעייתיים תוך התמודדות עם בעיות המתעוררות במהלך הנהיגה. התוכנית הופעלה ב-1997 והשתתפו בה כ-3,000 חיילים.

הכשרה ורישוי נהגים בישראל - ההיבט הבטיחותי³⁰

הכשרת נהגים מחייבת התייחסות למגוון נושאים, ובהם מיומנותם של מורי הנהיגה, טיב ההכשרה העיונית והמעשית הניתנת לתלמיד הנהיגה והשתלמות הנהג לאחר שקיבל רשיון, שיפור המיומנות ורענון הידע שנצבר (ראה בפרק הבא: השתלמויות נהגים).

הבעיה המרכזית בתחום הכשרת הנהג היא שהמערכת הקיימת להכשרת הנהג, והמערכים לשיעורי הנהיגה, הן העיוניים והן המעשיים, אין בהם כדי לאפשר התמודדות עם בעיות הבטיחות שתלמיד הנהיגה ייתקל בהן כנהג. מתעורר הרושם שהנהגים כיום הם מי שלמדו לעבור את מבחן הרישוי (הטסט), אבל אין מלמדים לנהוג נהיגה בטוחה (מיומנויות נהיגה והתנהגות בכביש).

בעיה נוספת שחוזרת ועולה לאורך השנים ובוועדות החקירה שקמות בנושא תאונות הדרכים היא סוגיית **מגרשי ההדרכה**. אין כיום מגרשי הדרכה שניתן להכשיר בהם את תלמיד הנהיגה, את הנהג החדש ואת הנהג הוותיק.

מספרם הגדול של הנהגים הצעירים המעורבים בתאונות דרכים מעיד כי הכלים הניתנים להם במסגרת לימודי הנהיגה וההכשרה בהיותם נהגים חדשים אינם מספקים. חלקם של הנהגים הצעירים בקרב כלל הנהגים בארץ הוא 17.5%, אבל שיעור המעורבות שלהם בתאונות הוא 26%, ובתאונות קטלניות - 27%.

נפגעים נהגי רכב, לפי חומרה, גילאי 20-24³¹

2001		2000		1999		
סה"כ	גילאי 24-20	סה"כ	גילאי 24-20	סה"כ	גילאי 24-20	
17,190	3,482	17,897	3,494	19,822	4,233	נפגעים
802	170	755	131	830	202	פצועים קשה
161	42	119	26	122	25	הרוגים

- כמעט בכל תאונה רביעית מעורב נהג צעיר, וכמעט כל תאונה כזו היא חמורה או קטלנית.
- בכבישים הבין-עירוניים, כמעט כל תאונה של צעירים היא תאונה חמורה או קטלנית.
- 30% מהתאונות של נהגים צעירים מתרחשות בסופי שבוע.
- כ-80% מהתאונות של נהגים צעירים מתרחשות בשעות החשכה, בין 21:00 ל-05:00.
- כפי שנמסר לוועדה, הסיבות העיקריות לתאונות בגילאים הצעירים הן: מהירות, אי-שמירת מרחק וסטייה מנתיב³².

³⁰ ישיבת הוועדה בנושא זה נערכה ב-25 ביוני 2002. פרוטוקול מספר 4.

הוועדה סבורה כי ההכשרה הבסיסית הניתנת היום לנהג אינה מאפשרת לו להתמודד עם מצבים מסוכנים בכביש ולצאת מהם בשלום. הוועדה גורסת שמודעות הנהג לנושא הבטיחותי, מיומנותו והכשרתו לוקות בחסר.

עדויות ודברים שהוצגו בדיוני הוועדה

כמעט כל ההסדרים הנוגעים להכשרת הנהג, למעט אלה הנוגעים למורי הנהיגה, אינם קבועים בחקיקה הראשית אלא בתקנות ובהוראות מינהלתיות. צבי יוזנט, סמנכ"ל בכיר תנועה במשרד התחבורה, מסר לוועדה כי בשנת 1998 התקבלה ישראל לארגון הבין-לאומי לתקינת נהיגה באירופה, וכי כיום עובד משרד התחבורה לפי התקנות האירופיות.

בעיית הכשרת הנהג נדונה עוד ב- 1988, במסגרת ועדת לין, אשר קבעה כי יש צורך ברפומה בלימודי הנהיגה בישראל. המלצות ועדת לין לא קיבלו את המימוש הראוי, ובשנת 1997 מצא לנכון שר התחבורה דאז, הרב יצחק לוי, למנות ועדה מקצועית בראשות ד"ר משה בקר (להלן: ועדת בקר), שתכין ותגיש לו המלצות מעשיות קונקרטיות לשיפור המערכת. הועמדו במרכז עבודת הוועדה הגדרת תכנים וסילבוס להכנת ספר ללימוד העיוני לנהיגה, הכנת תוכנית לימודים עיוניים, הרחבת המבחן העיוני והכנת תוכנית לימודים מעשיים. ב-1998 הגישה הוועדה דוח מפורט אשר התמקד בשיפור המערכת להכשרה, לבחינה ולרישוי של נהגים, ויוחד, בשלב הראשון, לנהיגת הרכב הפרטי. המלצות הוועדה אומצו על-ידי שר התחבורה, והוא הורה להנהלת המשרד ליישמן באופן מלא.

מהעדויות בדיוני ועדת החקירה ניתן ללמוד כי הוחל ביישום המלצות ועדת בקר, אולם הדבר מתנהל בעצלתיים: עד היום, ארבע שנים לאחר הגשתן לא מומשו מרבית המלצות הדוח, ולא מומשה ההמלצה בדבר הכנת ספר התיאוריה שיהיה המנחה הרשמי לידע העיוני הנדרש לנהג ולעומד במבחנים לרישוי נהיגה. עם זאת, נמסר כי בימים אלה נמצא בהכנה מפרט למכרז חדש לספר התיאוריה.

אחת ההמלצות, שעסקה בהגדרת משך זמן - חצי שנה - לנהיגה עם חונך לאחר הצלחה במבחן המעשי לנהיגה כתנאי לקבלת רשיון נהיגה זמני, יושמה שלא כראוי, והפכה לגורם סיכון: במקום להקנות למי שעבר את מבחן הנהיגה המעשית היתר לנהיגה עם חונך או מלווה למשך שישה חודשים, ניתן לו רשיון נהיגה עם הגבלה של נהיגה עם מלווה למשך החודשיים הראשונים. משרד התחבורה מסר לוועדה כי הנושא יתוקן.

מנגד טוען מר צבי יוזנט ממשרד התחבורה, כי ההמלצות העיקריות של דוח ועדת בקר בכל הקשור לבוחן הנהיגה, למורי הנהיגה, לרמת הבחינה ולמשך הבחינה - יושמו. סילבוס חדש של התוכנית ללימוד נהיגה נקבע והחל להיות מיושם. סילבוס זה כולל חובה של 28 שיעורים, קביעת תוכני השיעורים והחתמת התלמיד בתום כל שיעור על תוכן השיעור שקיבל. בסיום תהליך הלימוד המעשי, בוחן המנהל המקצועי של בית-הספר את התלמיד ומחליט אם הוא מוכן לבחינה

³¹ משרד התחבורה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, תאונות דרכים בישראל 1995-2001, יוני 2002, עמ' 18.

המעשית. בחינת הנהיגה המעשית הוארכה מ-20 דקות ל-30 דקות. כיום נערכים כ-400,000 מבחני נהיגה מעשיים בשנה, ו-100,000 תלמידים עוברים את הבחינה בהצלחה.

צבי יוזנט הוסיף כי, בחינת התיאוריה נערכת היום בשש שפות: עברית, ערבית, אנגלית, צרפתית, ספרדית ורוסית. הבחינות רועננו והודפסו מחדש. התכנון הוא שבעתיד יהיו הבחינות ממוחשבות. בימים אלה נמצא בהכנה מפרט למכרז חדש לספר התיאוריה.

הליך הכשרת מורי הנהיגה עבר שינוי יסודי. תהליכי המיון לקורסים הם קפדניים יותר מבעבר, והקורס עצמו כולל 600 שעות לימוד במכון הדסה³². כמו כן הוחל בהשתלמויות חובה למורי הנהיגה אחת לשנתיים בקירוב, כתנאי לחידוש רשיון ההוראה.

לדברי צבי יוזנט, קורס ההכשרה לבוחני נהיגה הועבר למכללות חיצוניות, והוא כולל תהליך מיון במכון הדסה. הקורס מורכב מ-500 שעות לימוד וכולל יחידת לימוד בתחום ההערכה. הבוחנים לרכב ציבורי, לרכב כבד ולאופנועים עוברים הכשרה מעשית מדי שנה. מספר הבחינות שבוחן רשאי לקיים ביום ירד מ-16 ל-14, וכך הוארך זמן הבחינה.

הוועדה שמעה בקשב רב ובהערכה רבה את דברי סמנכ"ל בכיר תנועה במשרד התחבורה מר צבי יוזנט ואת דברי מר שוקי שדה ראש אגף הרישוי, בדבר השינויים הצפויים במערך הכשרת הנהג החדש. התוכניות שהוצגו בדיוני ועדת החקירה הן ראויות וחשובות והוועדה משבחת את משרד התחבורה עליהן, אך יחד עם זאת מוצאת הוועדה לנכון לציין כי, חלק מתוכניות ראויות אלו מונחות על השולחן זה זמן רב ואינן מיושמות. יש מקום ליישם תוכניות אלו במהרה.

מסקנות

1. נושא הכשרת הנהג בישראל הוא בעל משמעות מרכזית בכל הקשור לבעיית הבטיחות בדרכים. מיומנותו של הנהג, הבנתו את מצבי התנועה ואת סיכוני הבטיחות, הכרת חוקי התנועה וכללי הבטיחות וגישת הנהג אל משתמשי דרך אחרים מבחינה התנהגותית תלויים בתהליך ההכשרה שהוא עובר. הוועדה התרשמה כי, נושא זה הוא אכן בעייתי ביותר ומקבל ביטוי במעורבות יתר של נהגים חדשים בתאונות דרכים ובחומרתן של התאונות שבהן נהגים אלה מעורבים, ולכן סבורים חברי הוועדה כי נושא זה טעון התייחסות ושיפור ניכרים. הוועדה מודעת לכך שהצורך בשיפור כבר עלה בעבר בהתייחסות משרד התחבורה ושרי התחבורה לנושא זה בשנים האחרונות, ברם, למרות זוחות והמלצות שעלו ושהובאו לפני השרים ואף אומצו על-ידיהם, וחרף הפעילות של גורמי משרד התחבורה בנושא זה, לפי התרשמות חברי הוועדה, נושא הכשרת הנהג עדיין אינו מקבל את הטיפול הראוי במלואו. חלק ניכר מההמלצות בנושא הכשרת הנהג, שאושרו על-ידי שרי התחבורה השונים, מצויות בשלבים מוקדמים של ביצוע והוועדה משבחת על כך, אולם יש לציין כי, חלק מההמלצות בוצעו באופן חלקי ולעתים אף בצורה לא נכונה, וחלקן לא בוצעו כלל. מן הראוי שנושא הכשרת הנהג יטופל באופן יסודי, על-פי ההמלצות שיפורטו בהמשך.

³² מידע זה עלה בישיבת ועדת החקירה בנושא נהיגה תחת השפעת סמים ואלכוהול, ב-22 באוקטובר 2002.

³³ מכון הדסה הוא מכון לליעוץ והכוונה בבחירת מקצוע בירושלים.

2. הטיפול בנושא הכשרת הנהג מחייב התייחסות לכמה מרכיבים מערכתיים: (א) תהליך ההכשרה – תהליך זה הוא קצר ומהיר מדי במציאות הקיימת היום, ולפיכך ראוי שיהיה מדורג ושיהיו בו כמה שלבים מבוקרים המבטיחים כי הנהג החדש ישתלב בציבור הנהגים מתוך הוכחת מיומנות ראויה והכרת האחריות למטלות הנהיגה תוך הדגשת הנושא הבטיחותי. (ב) מבחני הנהיגה, שהם אמת המידה להדגשים שיש להבליט בהיבט ההתנהגותי והבטיחותי, מחייבים התאמה למיצוי תהליך ההכשרה. (ג) כוח-האדם העוסק בהכשרה לנהיגה ובבחינה לרישוי נהגים נתון בשגרה של שנים רבות ופועל לפי סטנדרטים מיושנים. מתחייבת השתלמות והתאמה לדרישות החדשות, המפורטות בהמלצותיהן של הוועדות השונות שפעלו בשנים האחרונות ואשר אומצו על-ידי משרד התחבורה.
3. האבחנות לעיל, שעניינן הכשרת הנהג ושכונות בכל הקשור לנהג הרכב הפרטי, רלוונטיות ביתר תוקף לנהג המקצועי (נהגי הרכב הציבורי והרכב התובלתי) ולנהגי הרכב המנועי הדו-גלגלי.
4. הוועדה התרשמה כי, המערכות המקיימות את תהליך ההכשרה לנהיגה ואת בחינת הנהיגה אינן מביאות לידי ביטוי ראוי את הטכנולוגיות המתקדמות שפותחו בשנים האחרונות לייעול החינוך וההכשרה לנהיגה הן בתיאוריה והן בנהיגה המעשית. באלה ניתן לכלול מערכות ותוכנות להדרכה, לימוד ובחינה באמצעות מחשב, סימולטורים, קלטות וידיאו ועוד.

המלצות

1. להסדרת נושא ההכשרה ורישוי הנהגים בישראל מאמצת הוועדה את המלצות דוח ועדת בקר. לפיכך, היות שהמלצות אלה זכו עד היום, ארבע שנים לאחר הגשת הדוח, ליישום חלקי בלבד, ממליצה הוועדה כי משרד התחבורה ישלים את יישומן עד סוף שנת 2005³⁴.
2. הוועדה ממליצה כי כל ההסדרים והתקנות הקשורים להכשרת הנהג במדינת ישראל יעוגנו בחקיקה ראשית. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מספר 54) (השתלמות מעשית ותקופת הליווי לנהג חדש), שהוגשה על-ידי חה"כ לנגנטל, עברה בקריאה ראשונה במליאת הכנסת. הצעה זו עניינה מתן רשיון באופן מדורג. לפי ההצעה, נהג חדש (תקופה של שנתיים), שחלפו שישה חודשים מיום שניתן לו רשיון הנהיגה, יעבור השתלמות מעשית בנהיגה. לאחר שישה חודשים מיום קבלת רשיון הנהיגה ולאחר שעבר הנהג השתלמות מעשית, יחודש רשיונו. בנוסף, נהג חדש צעיר מחויב במלווה במשך שישה חודשים לפי ההצעה ונהג חדש מחויב במלווה שלושה חודשים. הוועדה ממליצה להחיל דין רציפות ולהעביר את החוק בקריאה שנייה ובקריאה שלישית בכנסת הבאה.
3. הוועדה מאמצת את המלצת ועדת בקר לעבור למבחן עיוני במתכונת חדשה, באמצעות מערכות מולטימדיה, תוך שילוב טכנולוגיה חינוכית מתקדמת להעשרת הלימוד במסגרת הקבוצתית ובלימוד היחידני ולשקול את הכנסת השימוש בסימולטורים לנהיגה במסגרת הכשרת הנהג.

³⁴ ראה לוח זמנים, בהזדה לאחור של ארבע שנים, בדוח ועדת בקר, עמ' 70.

4. הוועדה ממליצה כי במסגרת ההכשרה לנהיגה מעשית תוכן קלטת שבה יפורטו מערכי השיעור השונים להמחשת שיעורי הנהיגה בפני התלמיד. התלמיד יוכל להיעזר בקלטת ולעבור לפני כל שיעור בנהיגה מעשית על השיעור הרלוונטי המומחש בקלטת, כהכנה לקראתו.
5. הוועדה מודעת למאמצי משרד התחבורה לקדם את הקמתם של מגרשי הדרכה להקניית מיומנויות הנהיגה הבסיסיות, לבחינה ולתרגול מצבי חוסר שליטה. הוועדה קוראת למשרד התחבורה ולכל הגופים הרלוונטיים לזרז את הסדרת הנושא, וממליצה שהכנסת תקיים הליכי חקיקה מתאימים לשם הפשרת קרקעות להקמת המגרשים בפיזור גיאוגרפי מתאים, לפי הצורך. מגרשי ההדרכה שיוקמו יותאמו הן לרכב פרטי ודו-גלגלי והן לרכב כבד (אוטובוסים ומשאיות).
6. באשר למבחן הנהיגה, ממליצה הוועדה כי בכל מקרה שתלמיד נכשל במבחן הנהיגה המעשי, יחויב הבוחן להסביר לו ולמורה הנהיגה מה היו טעויותיו, כדי לאפשר תיקון ותרגול בהתאם.
7. הוועדה ממליצה שמספר בוחני הרישוי יותאם לצורך, כך שתימנע המתנה ארוכה מדי למבחן הנהיגה.
8. נושא החונך/ מלווה לנהג החדש יופעל לפי המתכונת המוצעת בדוח ועדת בקר, דהיינו במשך שישה חודשים מהמבחן המעשי, ולא במשך חודשיים בלבד כפי שהדבר מתבצע היום. לצורך כך ממליצה הוועדה שתוכן ותופץ ערכת חומר הסברה והדרכה בכל הקשור לתפקיד המלווה ולמשמעות הבטיחותית של התנסות תלמיד הנהיגה והנהג החדש בתקופת החונכות.
9. הוועדה ממליצה על בחינה מחודשת של הכשרת מורי הנהיגה נוכח השינויים עליהם המליצה בפרק זה בתחום הכשרת הנהג.

השתלמויות נהגים³⁵

השתלמויות הנהגים עניינן רענון, עדכון והכשרה נוספת למי שכבר יש בידו רשיון נהיגה. השתלמויות אלה כוללות התייחסות לשני מרכיבים: (א) לימוד חומר עיוני עדכני או חזרה ורענון של חומר עיוני שנלמד בעבר; (ב) תרגול נהיגה מעשית, בעיקר תרגול להמחשת מצבי חוסר שליטה במגרשים מיוחדים לצורך זה. אחת הבעיות המרכזיות שחוזרת ועולה לאורך השנים ובוועדות החקירה שקמות בנושא תאונות הדרכים היא סוגיית חסרונם של **מגרשי ההדרכה** לביצוע התרגול המעשית. כיום אין כמעט מגרשי הדרכה שניתן להכשיר בהם תלמידי נהיגה. נושא זה נדון בפרק הקודם, ויצוין כאן שמספר המגרשים לתרגול בעלי רשיונות נהיגה במצבי חוסר שליטה ולרענון נהיגה מעשית קטן ביותר.

בעיה נוספת עניינה קורס הרענון³⁶ שעובר הנהג בשנה השלישית מיום קבלת רשיון הנהיגה. קורס הרענון במתכונתו הנוכחית אינו מקיף דיו, וחסרה בו ההדגשה הראויה של בעיות ההתנהגות בכביש. באשר לקורס הנהיגה הנכונה³⁷, שחייבים בו נהגים שצברו שש נקודות ויותר לפי שיטת הניקוד שהיתה נהוגה עד סוף שנת 2002. הבעיה היא בכך שנהגים רואים את הקורס כסוג של ענישה במקום ככלי שעשוי לתרום לשיפור הנהיגה שלהם.

נהג שלא צבר נקודות או שלא צבר נקודות במספר המחייב אותו בהשתתפות בקורס לנהיגה נכונה, עלולות לעבור עליו עשרות שנים של נהיגה בלי כל תרגול, רענון או עדכון בתחום הנהיגה. גם נושא זה מחייב התייחסות של הוועדה.

הוועדה גורסת כי יש מקום להכשיר את הנהגים להימנע ממצבים מסוכנים ולהתמודד עם מצבי חירום בנהיגה ועם נהיגה בתנאים מכבידים. אין כיום מסגרת שמכשירה נהגים לעמידה במצבים כאלה.

עדויות שנשמעו בדיוני הוועדה

הקורסים לנהיגה נכונה וקורסי הרענון: לדברי חנוך כרמון, מנהל המכון הארצי לתחבורה, מדי שנה מוזמנים כ-70,000 איש לקורס נהיגה נכונה (לפי שיטת הניקוד), ומתוכם מגיעים לקורס 70%-80%. לקורסי הרענון מוזמנים כ-90,000 נהגים, ומתוכם מגיעים 50%-60%. שאול נוראל, המשנה למנכ"ל המכון הארצי לתחבורה, טען כי אין למכון הארצי לתחבורה כלי אכיפה ממשי להפעיל כנגד עוברי עבירות שאינם מגיעים לקורסים וכי התקופה שעוברת מאי-ההגעה לקורס להתליית הרשיון על-ידי המשטרה ארוכה מדי.

רשיונות שאינם בתוקף: לדברי יצחק אשל, מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, בישראל 240,000 בעלי רשיונות נהיגה לא תקפים ו-40,000 בעלי רשיונות בשלילה משפטית. נצי"מ משה בן-

³⁵ ישיבת הוועדה בנושא זה נערכה ב-8 ביוני 2002. פרוטוקול מספר 6.

³⁶ קורס רענון נערך על-ידי המכון הארצי לתחבורה. כל נהג שמלאו שלוש שנים לרשיונו מחויב בקורס זה, שהיקפו תשע שעות. אין קשר בין חובת הנהג להשתתף בקורס הרענון לבין הנקודות שנצברו לרעתו, אם נצברו. מידע זה נמסר על-ידי המכון הארצי לתחבורה.

³⁷ היקפו של קורס הנהיגה הנכונה 12 שיעורים, וגם הוא נערך על-ידי המכון הארצי לתחבורה. מחויבים לעבור אותו נהגים שצברו שש נקודות או יותר, ובסופו מתקיים מבחן. גם מידע זה נמסר על-ידי המכון הארצי לתחבורה.

זיקרי, ראש מחלקת התנועה, אגף התנועה, מסר לוועדה כי המשטרה הקימה יחידה שעוסקת בתפיסת עבריינים שנוהגים ללא רשיון נהיגה. בשל מספרם הגדול של העבריינים נוקטת המשטרה סנקציה של מעצר רק נגד עבריינים "כבדים", שרשיונם נשלל על-ידי בית-משפט.

שיטת הניקוד החדשה: לפי שיטת הניקוד החדשה (שהופעלה בינואר 2003), נהג שנצברו לחובתו 12 נקודות יעבור קורס בסיסי, ולאחריו לא יימחקו הנקודות (כפי שנעשה היום). נהג שצבר 22 נקודות יעבור קורס ייעודי, ובהצטבר לו 36 נקודות – יישלל רשיונו. רשיונו של נהג כזה לא יחודש אוטומטית כעבור שנתיים, אלא רק לאחר שיעבור קורס רענון.

שוקי שדה, מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה, אמר שמשרד הרישוי הקים ועדה הבודקת מהלך של שדרוג קורס הרענון. יש כוונה להרחיב את קורס הנהיגה הנכונה ל-18 שעות לימוד ולבנותו בשיטה של דיוני אירוע במקום בהרצאות פרונטליות.

בכוונת משרד התחבורה לערוך מחקר, בשיתוף עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, שיבחן אם הקורסים במתכונתם החדשה מביאים עמם ירידה במספר העבירות.

נמסר לוועדה כי בתחום הכשרת הנהגים המקצועיים מתוכננות רפורמות, ובכללן קיום קורס מעשי במגרשי הדרכה לנהגים וקורס חובה ייחודי לנהגים מקצועיים.

יש להביא לשינוי הגישה של הנהג הנקרא לקורס רענון ולקורס נהיגה נכונה כך שלא יראה בכך עונש.

מסקנות

1. הוועדה קובעת כי המצב הקיים, שבו מי שקיבל רשיון נהיגה נוהג במשך עשרות שנים ללא כל השתלמות בנהיגה, הוא בלתי נסבל. אין ספק שהשתלמות תקופתית בנהיגה עשויה לתרום להעלאת רמת הנהיגה והבטיחות בדרכים. הדבר נכון בכל הקשור לנהגי הרכב הפרטי, והוא נכון עוד יותר בכל הקשור לנהגים המקצועיים.
2. שילוב תרגולת מעשית של מצבי חוסר שליטה בהשתלמויות, הן לנהגים חדשים והן לנהגים ותיקים, אמור להמחיש את המצבים המסוכנים בדרך ולשמש גורם חינוכי המרתיע מפני היקלעות למצבים כאלה. תרגולת שכזאת, שתתקיים בתום שנה לקבלת רשיון הנהיגה ואז בתום כל עשר שנים, עשויה לתרום לבטיחות הנהיגה.
3. הוועדה מעודדת יוזמות לפיתוח מודעות לנושאי הנהיגה מעבר לתהליך הכשרת הנהג הבסיסית.

המלצות

1. שיטת הניקוד החדשה: הוועדה לא קבעה עמדה בנוגע לטיבה ויעילותה של השיטה החדשה אך, משנקבעה שיטה זו ועם הפעלתה החל מינואר 2003, ממליצה הוועדה לעקוב אחר השפעת הקורסים שמלווים אותה ושמתרתם לתקן את נהיגתם של מי שנצברו נקודות לחובתם. בעיקר מעניין ללמוד את השפעת התאמת הקורסים לנהגים לפי אופי העבירות שביצעו. לדעת הוועדה, יש לנצל את השיטה החדשה באופן פרודקטיבי ולא רק

כאמצעי ענישה. כמו כן, חשוב כי תיעשה הבחנה בקורסים ובהתמחויות שיעברו נהגים מקצועיים ונהגי רכב פרטי לפי השיטה החדשה, כך שכל נהג יעבור את הקורס המתאים לסוג הנהיגה בו הוא מתנסה מדי יום ביומו. ממצאי המעקב יחייבו הפקת לקחים ובעקבותיהם אפשר שיתבקשו שינויים בשיטת הניקוד ו/או באופי הקורסים ותוכניהם. הוועדה חושבת כי למכון הארצי לתחבורה בראשות מר חנוך כרמון יש את היכולת לעמוד במשימות האמורות בפרק זה אך, יש להעניק למכון גיבוי מקצועי ותקציבי על מנת שיוכל לעמוד במשימות עליהן ממליצה הוועדה.

2. הוועדה ממליצה שבקורסים המופעלים בשיטת הניקוד החדשה יתקיימו גם תרגולות בנהיגה מעשית ותרגולות להמחשת מצבים של חוסר שליטה.

3. הוועדה ממליצה על חידוש התוכנית "מסלול 1000" תוך בדיקת יעילותה. אם תוכתר בהצלחה, תמוסד התוכנית כמסלול מחייב. יצוין כי תוכנית זו גובשה בשנת 1996 על-ידי אגף כוח-אדם בצה"ל והיתה מיועדת לחיילים בעלי רשיון נהיגה אזרחי שאינם נוהגים במסגרת שירותם בצה"ל. התוכנית כללה, בין היתר, נסיעה של 1,000 קילומטר בקבוצות של ארבעה נהגים עם מאמן נהיגה בכלי-רכב אחד, וניתנה בה אפשרות לתרגל נהיגה במצבים ובכבישים בעייתיים תוך התמודדות עם בעיות המתעוררות במהלך הנהיגה. התוכנית הופעלה ב-1997 והשתתפו בה כ-3,000 חיילים.

נספח "2"

מסמך הסוקר את שלבי
לימוד הנהיגה הקיימים
בישראל לעומת מדינות
אחרות מיום 16.2.2004



מסמך רקע בנושא:

**תהליך הכשרת הנהג
סקירה משווה**

**מוגש לחה"כ גלעד ארדן
יו"ר ועדת המשנה למאבק בתאונות הדרכים**

כתיבה: מיכל טביביאן-מזרחי

אלון רובינשטיין

אישור: שרון סופר, ראש תחום חברה

עריכה לשונית: מערכת "דברי הכנסת"

כ"ד בשבט תשס"ד

16 בפברואר 2004

תוכן העניינים

4	1. הרישוי המדורג
5	2. ישראל
6	3. בריטניה
7	4. שבדיה
8	5. אוסטרליה
8	5.1 NEW SOUTH WALES
10	5.2 SOUTH AUSTRALIA
12	מקורות

תנאי הרשיון לנהג חדש	המבחן המעשי	אופן הלימוד	מבחן התיאוריה	גיל תחילת לימוד נהיגה	המדינה
חלה חובת נהג מלווה למשך חודשיים מיום הוצאת הרשיון. בשנתיים הראשונות רשיון הנהיגה הוא על-תנאי. נהג חדש שעובר עבירה דוגמת אי-ציות לרמזור, אי-מתן זכות קדימה, מהירות יתר או תאונה עם נפגעים, רשיונו מעוכב, הוא נדרש לעבור מבחני נהיגה חוזרים ומעמדו כנהג חדש נמשך שנתיים נוספות.	רשאי להיבחן במבחן המעשי מי שמלאו לו 17. משך המבחן כ-30 דקות. התלמיד מקבל את תוצאות המבחן לא יאוחר מ-72 שעות לאחריו. התוצאות נמסרות בדרך כלל בתום יום העבודה ומתפרסמות באתר האינטרנט של משרד התחבורה.	תלמיד נהיגה חייב בלימוד 28 שיעורים בני 40 דקות. הלימוד נעשה בעזרת מורה נהיגה מוסמך.	30 שאלות רב-ברירתיות	16.5	ישראל
נהג שמקבל שש נקודות או יותר בשנתיים הראשונות שלאחר הוצאת הרשיון חוזר לסטטוס של תלמיד ונדרש לעבור מחדש את מבחן התיאוריה ואת המבחן המעשי.	משך המבחן המעשי כ-40 דקות. יתנו מ-15 נקודות שליליות במבחן מובילות לציון כשל. הבוחן מוסר לתלמיד את התוצאות מייד עם תום המבחן, ואם התלמיד מבקש זאת, מוסברות לו הטעויות שביצע.	אין מספר מינימלי של שיעורי נהיגה. אפשר ללמוד נהיגה בעזרת מורה מלווה או מורה נהיגה מוסמך.	35 שאלות רב-ברירותיות מבחן הערכת סיכונים	17	בריטניה

תנאי הרשיון לנהוג חדש	המבחן המעשי	אופן הלימוד	מבחן התיאוריה	גיל תחילת לימוד נהיגה	המדינה
<p>תנאי הנהיגה לנהוג חדש</p> <p>רשיון הנהיגה לנהגים חדשים מוגנים לתקופה זמנית של שנתיים. אם נשלל הרשיון הזמני במשך שנתיים אלה (לפרק זמן כלשהו), על הנהג לחזור הן על בחינת התיאוריה הן על הבחינה המעשית לפני שיקבל רשיון נהיגה חדש.</p> <p>רשיון זמני P1 - עד 80 קמ"ש</p> <p>רשיון זמני P2 - עד 100 קמ"ש</p> <p>רשיון מלא - עד 110 קמ"ש</p>	<p>מבחן הנהיגה המעשי נמשך כ-45 דקות והוא כולל נסיעה באזור בניי ומחוי לו. מייד עם סיום המבחן מודיעים לנבחן את תוצאותיו.</p> <p>מי שמלאו לו 17 רשאי לגשת למבחן לקבלת רשיון P1.</p>	<p>בעזרת מלווה או דרך בית-ספר ללימוד נהיגה.</p>	<p>70 שאלות רב-ברירתיות שיש לחשיב עליהן במשך 50 דקות</p>	16	שבדיה
<p>התנאי לקבלת רשיון זמני הוא גיל מינימלי 16.5 ואשרת תלמיד של ששנה חודשים לפחות. חובה להחזיק ברשיון זמני שנתיים לפחות, או עד גיל 19 - התקופה הארוכה יותר. תלמיד שצבר נקודות כאשר הוא מותחת לגיל 19, תקופת הרשיון הזמני שלו תוארך עד גיל 20. נהג בעל רשיון זמני רשאי לנהוג עד 100 קמ"ש. העונש המינימלי על הפרת תנאים אלו הוא שלילת רשיון לתקופת חצי שנה.</p>	<p>מבחן נהיגה מעשי (VORT) הנערך על-ידי מפקח, או השלמת קורס עם מנחה מוסמך (CBT).</p>	<p>על תלמיד הנהיגה לנהוג עם נהג מלווה שברשותו רשיון נהיגה בר-תוקף.</p> <p>"יתנאי אישור התלמיד": מהירות נהיגה מקסימלית – 80 קמ"ש.</p>	<p>8 סרטונים ו-32 שאלות רב-ברירתיות</p>	16	אוסטרליה - South Australia

מסמך זה נכתב לבקשת חה"כ גלעד ארזן, יו"ר ועדת המשנה למאבק בתאונות הדרכים, ועניינו סקירה משווה של שלבי לימוד הנהיגה הקיימים במדינות אחדות. יודגש כי המדינות הנסקרות במסמך זה נבחרו על-פי בקשתו של מזמין המסמך, והן אינן בהכרח מדגם המייצג את המגמות הרווחות בעולם בתחום מבחני הנהיגה. מסמך זו הוא המשך והשלמה למסמך קודם, שנסקרים בו מבחני הנהיגה העיוניים הנהוגים במגוון מדינות.¹

המסמך מתמקד בתהליך ההכשרה של נהגים המבקשים רשיון נהיגה ברכב שמשקלו עד 3500-4000 ק"ג (דרגה 02 בישראל, B במדינות האיחוד האירופי).

1. הרישוי המדורג²

שיעור ההשתתפות של נהגים חדשים בתאונות דרכים גבוה פי-שניים ואף פי-שלושה משיעור מעורבותם של נהגים בעלי ניסיון ומבוגרים יותר בכל המדינות שבהן נבדק נושא זה, ובהן ישראל. עובדה זו היא פועל יוצא של כמה גורמים, כגון גיל צעיר, חוסר ניסיון בנהיגה בתנאים מכבידים – שאינה נלמדת במהלך ההכשרה לנהיגה, חוסר בשלות נפשית ועוד. כדי להשפיע על כמה מגורמים אלו פותח רעיון הרשיון המדורג, שנכללים בו כמה מרכיבים, ובהם מרכיב הליווי.

יש שתי גישות עיקריות ליישום רעיון הרישוי המדורג, ואלה הן: הארכת תקופת ההתנסות באמצעות נהיגה לצד נהג מלווה, ורשיון מדורג. **הגישה הראשונה, של התנסות בנהיגה לצד נהג מלווה**, מדגישה את צבירת הניסיון ואת הנהיגה בתנאי סיכון נמוכים יחסית. הדרישה לליווי הנהג החדש מבוססת על הצורך למתן את תהליך כניסת הנהג חסר הניסיון לעולם התחבורה. הרעיון שבבסיס הדרישה הזאת הוא שיש לאפשר לנהג המתחיל להיעזר בנוכחותו המרגיעה, ואולי גם המחנכת, של נהג מנוסה יותר, במסגרת לא פורמלית. **הגישה השנייה, של רשיון מדורג**, מציבה תהליך רישוי רב-שלבי, שמתחיל בקבלת אישור זמני ומוגבל וממשיך בשלב שני ושלישי שבהם מתבטלות המגבלות לאחר תקופה נתונה (לעתים המעבר משלב לשלב מותנה בעמידה במבחנים שונים). מאפייניו המרכזיים של רעיון הרשיון המדורג הם אלה: הגבלת מהירות הנסיעה, איסור הובלת נוסעים, החמרה בנושא שתיית אלכוהול, "עוצר לילה" עם איסור מוחלט או עם מגבלות בנהיגה בשעות החשכה, ליווי נהג מבוגר יותר ובעל ניסיון ומגבלות על סוג הרכב ועל עוצמת המנוע. למעשה, נקודת המוצא של גישה זו היא זיהוי החולשה שבתהליך הכשרת הנהגים הצעירים, הבאה לידי ביטוי ברמה הגבוהה של מעורבותם בתאונות.

הממצאים מארצות שונות אינם חד-משמעיים בכל הקשור ליכולת של שיטת הרישוי להשפיע על הנהג המתחיל.

¹ מרכז מחקר ומידע, הכנסת, **מבחני נהיגה עיוניים – סקירה משווה**, כתבה מיכל טביביאן-מזרחי, 14 בינואר 2004.

² דן מוקואס, "השפעת חיוב ליווי נהגים מתחילים על הבטיחות", אתר האינטרנט של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, <http://pasimlev.mot.gov.il/pdf/skarim/livui.pdf>, תאריך הכניסה: 16 בפברואר 2004.

2. ישראל³

הגיל המינימלי ללימוד נהיגה לקראת קבלת רשיון 02 הוא 16.5. הגיל המינימלי למבחן מעשי ולקבלת רשיון נהיגה הוא 17.

מבחן התיאוריה הנהוג בישראל קיים זה שנים רבות בלי שינוי. רשאי לגשת למבחן מי שמלאו לו 16.5 שנים. במבחן נבדק הידע של תלמיד הנהיגה בנושאים כגון דיני התעבורה, תמרורים, התנהגות בדרך, אופן פעולת הרכב המנועי, חלקיו והשימוש והטיפול בהם, והוא מורכב מ-30 שאלות רב-ברירתיות. על הנבחן להשיב נכונה על 26 שאלות לפחות, המסומנות בכתב על דף התשובות, בלא כל מגבלת זמן. נבחן שנכשל בבחינה צריך להמתין 14 יום לפני שיוכל לגשת למבחן נוסף.

במהלך לימוד הנהיגה חייב התלמיד בלימוד 28 שיעורים בני 40 דקות כל אחד, אצל מורה נהיגה מוסמך.

המבחן המעשי הוא השלב האחרון לפני קבלת רשיון נהיגה. משך מבחן הנהיגה ברכב פרטי הוא כ-30 דקות. במבחן ארבעה שלבים: הכרת הרכב ותפעולו, הדרך, התנועה ומשימות נהיגה מיוחדות. התלמיד מקבל את תוצאות מבחן הנהיגה לא יאחר מ-72 שעות לאחר המבחן (בדרך כלל התוצאות ניתנות בתום יום העבודה, בשעה 16:30 לערך), והתוצאות מתפרסמות גם באתר האינטרנט של משרד התעבורה. אפשר לערער על תוצאות מבחן הנהיגה בתוך 48 שעות משעת המבחן המעשי, בצירוף טופס הבקשה לרשיון נהיגה וטופס רישום סיבות הכשל.

נהג חדש: בשנתיים הראשונות רשיון הנהיגה הוא על-תנאי. בתקופה זו נדרש הנהג החדש לנהוג כששלט "נהג חדש" מוצמד לשולי השמשה האחורית של הרכב. נהג חדש שעבר עבירה דוגמת אי-ציות לרמזור, אי-מתן זכות קדימה, מהירות יתר או תאונה עם נפגעים, רשיונו יעוכב, הוא יידרש לעמוד במבחן נהיגה חוזרים ומעמדו כנהג חדש יימשך שנתיים נוספות.

מאז אוגוסט 1998 חלה חובת **נהג מלווה** על כל נהג חדש למשך חודשיים מיום הוצאת הרשיון (הנהוג באופן, בטרקטור או בטרקטורון אינו חייב בליווי). נהג מלווה הוא אדם שגילו מעל 24 ויש לו רשיון נהיגה חמש שנים לפחות, או מי שמלאו לו 30 שנה והוא בעל ותק של שלוש שנות נהיגה. הוחלט כי העונש על אי-ציות לתקנה זו לא יהיה קנס כספי, אלא הזמנה לדין לפני בית-משפט לתעבורה. העונש המרבי הוא במקרה כזה הוא פסילה מהחזקת רשיון נהיגה בפועל לכל תקופה שיקבע בית-המשפט (ואף לצמיתות), מאסר בפועל לשנתיים וקנס כספי.⁴

מחקר ראשוני לבחינת ההשפעה של החלת תקנות הליווי מראה כי במסגרת הירידה הכללית בהיפגעות בתאונות דרכים בתקופה הנבדקת (1996–2000) חל שיפור יוצא דופן במעורבותם של נהגים חסרי ניסיון בעלי פחות משנת ותק, המתבטא בירידה בשיעור 32% במספר הנהגים החדשים המעורבים בתאונות, לעומת ירידה בשיעור 12.9% בקרב המעורבים בתאונות בעלי ותק בנהיגה של בין שנה לשנתיים וירידה בשיעור 4.6% בלבד בקרב הנהגים בעלי ותק של שלוש שנים ויותר.⁵

³ משרד התעבורה, אתר האינטרנט, <http://portal.mot.gov.il/MatlarWeb/index.jsp?subject> =מבחן עיוני תיאוריה, תאריך הכניסה: 6 בינואר 2004; מר שוקי שדה, מנהל אגף הרישוי, שיחת טלפון, 6 בינואר 2004.

⁴ משטרת ישראל, אתר האינטרנט, http://www.police.gov.il/tnuah/chadash/xx08_newdriver.asp, תאריך הכניסה: 16 בפברואר 2004.

⁵ דן מוקואס, "השפעת חיוב ליווי נהגים מתחילים על הבטיחות", אתר האינטרנט של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, <http://pasimlev.mot.gov.il/pdf/skarim/livui.pdf>, תאריך הכניסה: 16 בפברואר 2004.

אדם המבקש לקבל רשיון להוראת נהיגה צריך לעמוד בדרישות הקורס להסמכת מורים, המתקיים בפיקוח משרד התחבורה. הקורס נמשך שנתיים, נכללים בו מקצועות רלוונטיים רבים, והוא היחיד מכל הקורסים הקשורים בתחום הנהיגה המחייב כיום השתלמות במגרש החלקה.⁶ על המבקש רשיון להוראת נהיגה לעמוד, בין השאר, גם בתנאים אלה: מלאו לו 21 שנה, הוא תושב ישראל ללא רישום פלילי, סיים 12 שנות לימוד, עמד בהצלחה במבחני אישיות ובבחינות ידע בנושאים שונים, לא הורשע בעבירת תעבורה או בעבירה אחרת הנובעת מנהיגת רכב שגרמה לתאונת דרכים בתקופת השנתיים שקדמו להגשת הבקשה, בעל רשיון נהיגה תקף לגבי סוג הרכב שהוא מבקש רשיון הוראה בו במשך שלוש שנים לפחות והוכיח כושר נהיגה ברכב זה.

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מספר 54) (השתלמות מעשית ותקופת הליווי לנהג חדש), שהוגשה על-ידי קבוצת חברי כנסת בראשות חה"כ לשעבר נחום לנגנטל במהלך עבודת הכנסת ה-15 ועברה קריאה ראשונה, היתה כי רשיון הנהיגה יינתן באופן מדורג. לפי ההצעה, נהג חדש (תקופה של שנתיים), שחלפו שישה חודשים מיום שניתן לו רשיון הנהיגה, יעבור השתלמות מעשית בנהיגה, ורק לאחריה יחודש רשיונו. נוסף על כך, נהג חדש צעיר יחויב בליווי במשך שישה חודשים, ונהג חדש יחויב בליווי במשך שלושה חודשים. ועדת החקירה הפרלמנטרית בנושא תאונות הדרכים המליצה להחיל דין רציפות ולהעביר את החוק בקריאה שנייה ובקריאה שלישית.⁷

3. בריטניה⁸

תלמידי נהיגה יכולים לקבל רשיון נהיגה זמני מגיל 17 – הקרוי במדינות אחרות "אשרת תלמיד". רשיון זה מתיר לתלמיד לנהוג לצד מורה נהיגה או נהג מלווה.

נהג מלווה חייב להיות בן 21 ומעלה ולהחזיק ברשיון נהיגה של אחת ממדינות האיחוד האירופי לפחות שלוש שנים בקטגוריה של הרכב שבו הוא משמש נהג מלווה. **מורה נהיגה** הוא מורה מוסמך.

תלמיד נהיגה אינו מחויב במספר מינימלי של שיעורי נהיגה, והוא רשאי לגשת למבחן התיאוריה עוד בטרם נרשם למבחן המעשי, שאליו רשאי לגשת מי שמלאו לו 17.

מבחן התיאוריה בבריטניה בנוי מ-35 שאלות רב-ברירתיות, שיש להשיב עליהן במהלך 40 דקות. המבחן מוצג על מסך מחשב, והתשובה נבחרת במגע במסך. שאלה אחת בלבד מוצגת על המסך בכל פעם, ואפשר לדפדף קדימה ואחורה, לדלג על שאלה ולחזור לשאלה קודמת. יש שאלות שהנבחן נדרש לסמן בהן יותר מתשובה אחת.⁹ כדי לעבור את הבחינה בהצלחה על הנבחן לענות נכונה על 30 שאלות לפחות.¹⁰

מאז 14 בנובמבר 2002 נוסף למבחן התיאורטי גם **מבחן הערכת סיכונים (HTP – Hazard Perception Skills)**. מבחן זה מוצג לתלמיד לאחר הפסקה של שלוש דקות מתום מבחן הידע.

⁶ המגזין "אוטו", אתר האינטרנט,

⁷ <http://www.auto.co.il/Content/Articles/ArticlesViewDetails.asp?ArticleID=26&SubjectID=78>, תאריך הכניסה: 16 בפברואר 2004.

⁸ מרכז מחקר ומידע, הכנסת, **דוח ועדת החקירה הפרלמנטרית בנושא תאונות הדרכים**, ינואר 2003.

⁹ Driving Standard Agency (DSA) בבריטניה, אתר האינטרנט, <http://www.dsa.gov.uk>, תאריך הכניסה: 11 בפברואר 2004.

¹⁰ DSA, The Official Theory Tests for Car Drivers, London 2002.

¹¹ DSA, The New Theory Test – Fact Sheet, 2002.

במבחן הערכת הסיכונים 14 סרטוני וידיאו קצרים, בני דקה, המציגים סוגים שונים של סיכונים שמשולבים בהם כלי רכב, הולכי רגל, תנאי כביש משתנים ועוד, והנבחן מתבקש ללחוץ על כפתור ברגע שהוא מזהה סיכון וחושב שעל הנהג לפעול לשינוי המהירות או כיוון הנסיעה. ככל שהנבדק מגלה את הסיכון ומגיב עליו מהר יותר, הניקוד שיקבל גבוה יותר. בכל סרטון אפשר להשיג עד חמש נקודות, ובסך הכול יש 15 סיכונים הניתנים לזיהוי. ציון עובר ניתן לנבחן שצבר 38 נקודות מתוך 75 הנקודות האפשריות. הנבחנים מקבלים את תוצאות המבחנים עם סיום מבחן הערכת הסיכונים.¹¹

המבחן המעשי נועד לבחון אם התלמיד נוהג נהיגה בטוחה, מתוך שימת לב לחוקי התנועה. נתיב המבחן הוא אחיד, ככל שהדבר אפשרי, וכולל טווח רחב של מצבי תנועה. משך המבחן המעשי – כ-40 דקות.

המבחן מתחיל עוד לפני הכניסה לרכב, כאשר התלמיד נדרש לענות על שתי שאלות בעניין בדיקות הרכב שעליו לבצע לפני הנסיעה (שאלות על צמיגים, על מעצור, על אורות ועוד). אם התשובות הניתנות אינן נכונות, הן נחשבות נקודה שלילית אחת. תלמיד שצבר 15 נקודות שליליות ויותר במבחן המעשי נכשל במבחן. מייד בסיום המבחן מודיע הבוחן לתלמיד אם עבר בהצלחה את המבחן המעשי או נכשל בו. הבוחן גם שואל את התלמיד אם הוא מבקש הסברים על הטעויות שעשה, ואם הוא מעוניין שגם מורה הנהיגה ישמע אותם. לאחר הצלחה במבחן התיאוריה ובמבחן המעשי, התלמיד זכאי לקבל רשיון נהיגה מלא.

אין מגבלות מיוחדות על נהגים חדשים, אולם בשנתיים הראשונות לאחר קבלת הרשיון (תקופת הניסיון), נהג שמקבל שש נקודות או יותר חוזר לסטטוס של תלמיד ונדרש לעבור מחדש את מבחן התיאוריה ואת המבחן המעשי.

4. שבדיה¹²

כדי להתחיל ללמוד נהיגה על התלמיד להמציא אישור תלמיד (לשם כך עליו לעבור מבחן ראייה ולהיות במצב בריאותי תקין). אישור התלמיד ניתן לתקופה של ארבע שנים, ורשאי לבקשו מי שמלאו לו 16.

אופן הלימוד: אפשר ללמוד נהיגה בבית-ספר לנהיגה או באופן פרטי. כאשר הלמידה נעשית בבית-ספר לנהיגה, על המדריך להיות מורה נהיגה מקצועי או מדריך מוסמך. כאשר מדובר בלמידה בעזרת מלווה פרטי, הוראת הנהיגה יכול להיעשות על-ידי מדריך מגיל 24 ומעלה, המחזיק חמש שנים רצופות לפחות ברשיון נהיגה בסוג הרכב שהתלמיד מבקש לקבל רשיון לנהוג בו, ושאושר כמדריך לסוג רכב זה.

בשנת 1993 הונהג בשבדיה רשיון מדורג, שבבסיסו שלב נהיגה בליווי, החל בגיל 16. במשך שנתיים התלמיד מתנסה בנהיגה עם מלווה. בגיל 18 על הלומד לעבור קורס נהיגה בתנאי החלקה, ואז הוא רשאי להתייצב למבחן תיאוריה ולמבחן מעשי (בסדר זה).¹³

¹¹ DSA בבריטניה, אתר האינטרנט, <http://www.dsa.gov.uk/theory/factsheet-oct02.htm>, תאריך הכניסה: 28 בדצמבר 2003.

¹² Swedish National Road Administration (SNRA), אתר האינטרנט,

http://www.vv.se/for_lang/english/driving_licences/innehall.htm, תאריך הכניסה: 11 בפברואר 2004, ומכתב משירותי המחקר בפרלמנט השבדי, 9 בינואר 2004.

¹³ זן מוקואס, "השפעת חיוב ליווי נהגים מתחילים על הבטיחות", באתר האינטרנט של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, <http://pasimlev.mot.gov.il/pdf/skarim/livui.pdf>, תאריך הכניסה: 16 בפברואר 2004.

מבחן התיאוריה הוא מבחן רב-ברירתי הנערך באמצעות מחשב. במבחן זה 70 שאלות שיש להשיב עליהן במהלך 50 דקות. כדי לעבור את המבחן יש לקבל יותר מ-52 נקודות. הציון מופיע על מסך המחשב מייד בגמר המבחן.

מבחן הנהיגה המעשי נמשך כ-45 דקות וכולל נסיעה באזור בנוי ומחוץ לו. עם סיום המבחן מודיע הבוחן לנבחן את תוצאותיו. אם נכשל הנבחן בבחינה, עליו לחכות יומיים לפני שיקבע תור חדש למבחן נוסף. אם עבר הנבחן את המבחן בהצלחה, הוא מקבל מסמך שמאפשר לו לנהוג מייד, ומסמך זה יכול לשמש רשיון נהיגה לכל דבר במשך שנה.

רשיון הנהיגה לנהגים חדשים מונפק לתקופה זמנית של שנתיים. אם נשלל הרשיון הזמני במהלך תקופה זו (לפרק זמן כלשהו), על הנהג לחזור ולהיבחן הן בבחינת התיאוריה הן בבחינה המעשית כדי לקבל רשיון נהיגה חדש.

5. אוסטרליה

אוסטרליה מחולקת לשש מדינות ולשני אזורים. כל מדינה מחוקקת את חוקי התנועה בתחום שיפוטה ואחראית לרישוי הנהגים בה. נציג את תהליך הכשרת הנהג בשתי מדינות:

5.1 New South Wales¹⁴

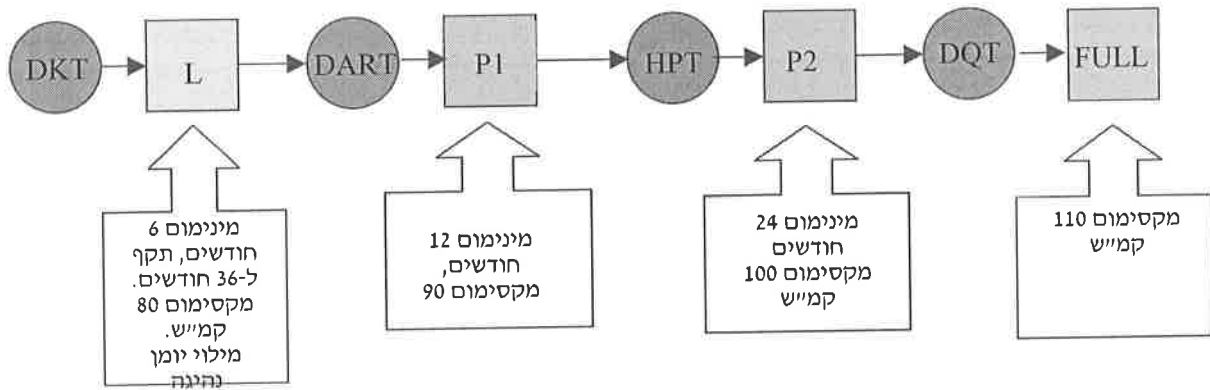
יש ארבע רמות של רשיון: רשיון תלמיד, רשיון זמני P1, רשיון זמני P2 ורשיון מלא. לשם מעבר בין שלבי הרישוי עד לרשיון נהיגה מלא על המועמד לעמוד בארבעה מבחנים, כמפורט להלן:

מבחן ידע (DKT) – שיש לעמוד בו בהצלחה כדי לקבל רשיון תלמיד; **מבחן יכולת נהיגה (DART)** – שיש לעמוד בו בהצלחה כדי לקבל רשיון נהיגה זמני P1; **מבחן הערכת סיכונים (HPT)** – שיש לעבור לפני קבלת רשיון נהיגה זמני P2 **ומבחן כישורי נהיגה (DQT)** – לפני קבלת רשיון מלא.

בתהליך להשגת רשיון נהיגה נדרש שיפור ניכר בכישורי הנהג כדי להתקדם מרשיון תלמיד לרשיון מלא. **הזמן המינימלי מהשגת רשיון תלמיד ועד קבלת רשיון מלא הוא ארבע שנים**, ורשאי להתחיל בתהליך מי שמלאו לו 16.

¹⁴ כל המידע בפרק זה הוא מאתר האינטרנט של Roads and Traffic Authority, <http://www.rta.nsw.gov.au>, תאריך הכניסה: 10 בפברואר 2004.

תרשים מס' 1: התהליך להשגת רשיון נהיגה



מבחן הידע (DKT) הוא מבחן רב-בריירתי ובו 45 שאלות: 15 שאלות של ידע כללי (כדי לעבור בהצלחה על הנבחן לענות נכונה על 12 מהן), 20 שאלות בנושאים כגון בטיחות בנסיעה, אלכוהול וסמים, נהיגה בזמן עייפות, הולכי רגל ומגבלות מהירות, ועשר שאלות על תמרורים (על הנבחן לענות נכונה על 29 שאלות מתוך 30 בקבוצה זו). המבחן אינו מוגבל בזמן, אולם הוא ייפסק באופן אוטומטי אם הנבחן טעה בארבע שאלות של ידע כללי או בשתי שאלות בנושאי בטיחות ותמרורים. כאשר המבחן מסתיים מופיעות תוצאותיו על מסך המחשב. השאלות במבחן לקוחות מתוך מאגר שאלות הפתוח לציבור. הגיל המינימלי לעמידה במבחן זה הוא 16.

רשיון תלמיד (LS) תקף לשלוש שנים ויש להחזיק בו שישה חודשים לפחות ולהיות בגיל 17 לפני שאפשר לגשת למבחן נהיגה לשם קבלת רשיון P1. התקופה המינימלית של שישה חודשים אינה תקפה למי שמלאו להם 25 ויותר. בזמן תקופת הלימוד התלמיד מתעד ב"יומן נהיגה" (Log Book) את שיעורי הנהיגה, ובכלל זה את מספר דקות הנהיגה, את מספר הקילומטרים, את זמני הנהיגה, את אזור הנהיגה ועוד. ביומן זה מתועדות הפעולות שעל התלמיד לבצע נכונה ומטלות נהיגה בתנאים שונים. על התלמיד לעבור 50 שעות אימון נהיגה לפחות לפני שיוכל לגשת למבחן נהיגה מעשי. מורה נהיגה צריך לעבור קורס הכשרה מטעם הרשויות ולקבל רשיון לעסוק בכך.¹⁵

במהלך תקופה זו על הנהג לעמוד בתנאים האלה: עליו להיות נתון לפיקוח של אדם המחזיק ברשיון נהיגה מלא, לתלות שלט תלמיד (L) על המכונית, לנהוג במהירות עד 80 קמ"ש, וריכוז האלכוהול בדמו צריך להיות פחות מ-0.2%.

במבחן מעשי של יכולת נהיגה (DART) זכאי להיבחן מי שמלאו לו 17.

רשיון נהיגה זמני P1 תקף למשך 18 חודשים, ובמהלך תקופה זו על הנהג לעמוד בתנאים האלה: עליו לתלות שלט רשיון זמני (P) על המכונית, ריכוז האלכוהול בדמו צריך להיות פחות מ-0.2%. מהירות נהיגה מקסימלית – 90 קמ"ש, במהלך תקופה זו אין לצבור יותר משלוש נקודות, ואין אפשרות לשדרג את הרשיון לסוג אחר של רכב. אפשר להתקדם לרשיון נהיגה זמני P2 לאחר שנה לפחות מקבלת רשיון P1 ולאחר עמידה בהצלחה במבחן הערכת סיכונים.

¹⁵ Australian Driver Trainers Association (NSW), אתר האינטרנט, http://www.adta.com.au/become_a_driv_inst.shtml, תאריך הכניסה: 10 בפברואר 2004.



מבחן הערכת סיכונים (HPT) נדרש לשם מעבר מרשיון בדרגה P1 לרשיון בדרגה P2, והוא חלק מתהליך חדש שהוחל ביולי 2000. המבחן הוא ממוחשב, ועל השאלות בו משיבים במגע במסך המחשב. במבחן זה נבדקת היכולת לזהות סכנות פוטנציאליות בכביש ולהגיב עליהן. במבחן מוצגים 15 סרטוני וידאו קצרים של מצבי תנועה אמיתיים, והנבחן מתבקש להגיב על מצבים אלה. לפני הסרטון מקבל הנבחן מידע על המצב שעליו יישאל. הסרטון מציג לנבחן את מה שהנהג רואה בזמן הנסיעה, ובכלל זה את מד המהירות ברכב. על כל סרטון אפשר להגיב פעם אחת, ואין לתקן את התגובה. בסיום המבחן מופיע מסך עם תוצאות המבחן – עובר או נכשל, ובשני המקרים יקבל הנבחן המלצות על נושאים שכדאי לו לחזור וללמוד.

רשיון נהיגה זמני P2 תקף ל-30 חודשים, ובמהלך תקופה זו על הנהג לעמוד בתנאים האלה: עליו לתלות שלט P על המכונית, ריכוז האלכוהול בדמו צריך להיות פחות מ-0.2%, מהירות נהיגה מקסימלית – 100 קמ"ש, במהלך תקופה זו אין לצבור יותר משש נקודות, ואפשר לשרד את רשיון הנהיגה לדרגה גבוהה יותר (כלי רכב כבדים). אפשר להתקדם לקבלת רשיון מלא לאחר שנתיים לפחות מקבלת רשיון P2 ולאחר עמידה במבחן כישורי נהיגה.

מבחן כישורי נהיגה (DQT) הוא גרסה משופרת של מבחן הידע (DKT) ומבחן הערכת סיכונים (HPT), ויש לעבור אותו בהצלחה לשם קבלת רשיון נהיגה מלא. זהו מבחן ממוחשב הנערך באמצעות מסך מגע. במבחן שני חלקים: **בחלק הראשון נבדק ידע בנהיגה בטוחה**, ובו 15 שאלות רב-ברירתיות שלכל אחת מהן ארבע תשובות אפשריות. במבחן שלושה סוגי שאלות: שאלות שבהן טקסט בלבד, שאלות שבהן טקסט ותמונה ושאלות שבהן טקסט וסרטון. על הנבדק לגעת בחלק המסך שבו מופיעה התשובה הנכונה לדעתו. **החלק השני הוא מבחן הערכת סיכונים**, שנבדקת בו יכולתו של הנבחן לזהות מצבי סיכון פוטנציאליים בכביש ולהגיב עליהם. המבחן מבוסס על מצבי נהיגה אמיתיים, אשר מובילים לסוגי התאונות האופייניים לנהגים חדשים. במבחן עשר שאלות, המבוססות על סרטונים קצרים של מצבי תנועה אמיתיים. הנבחן רואה מה שהנהג רואה במצב אמיתי, ונאמר לו מה הנהג מתכוון לעשות. על הנבדק לגעת במסך אם הוא חושב שהפעולה שהנהג בחר בה היא הפעולה הבטוחה. אם הנבחן חושב שהפעולה שהנהג בחר בה אינה בטוחה, או שלא נדרשת כל התערבות, הוא אינו צריך לגעת במסך. אפשר לראות כל סרטון פעם אחת בלבד, וכאשר ניתנת תשובה, המסך ננעל. לאחר מבחן זה מקבל הנבדק משוב על שני המבחנים, ומידע על תחומים שבהם עליו לשפר את היכולת שלו.

לאחר שעמד בהצלחה במבחן זה זכאי הנהג לקבל רשיון נהיגה מלא.

16 South Australia .5.2

על המבקש לקבל רשיון נהיגה להשיג אישור לימוד נהיגה (Learner Permit) ולעבור מבחן נהיגה מעשי. הגיל המינימלי לקבלת אישור תלמיד הוא 16.

מבחן התיאוריה: כדי להשיג רשיון תלמיד יש לעבור מבחן תיאוריה, שהוא מבחן בכתב ובו שלושה חלקים: בחלק הראשון שמונה סרטונים, ועל הנבחן להצביע על כלי הרכב או הולך הרגל הנדרש לתת זכות קדימה במצב המתואר בכל אחד מהם. הנבחן נדרש לענות נכונה על כל השאלות בחלק זה לפני שהוא עובר

¹⁶ אתר האינטרנט Transport South Australia

http://www.transport.sa.gov.au/publications/rego_pdf/driver_handbook_11_03.pdf, תאריך הכניסה: 8 בפברואר 2004.



לשני החלקים הבאים. בחלק השני 32 שאלות רב-ברירתיות על חוקי התנועה, הלקוחות מספר המבחן, ובחלק השלישי עשר שאלות רב-ברירתיות בנושא נהיגה בטוחה. על הנבחן לענות נכונה על 32 מתוך 42 השאלות בשני החלקים הללו.

אישור תלמיד: לאחר מעבר המבחן התיאורטי ניתן אישור תלמיד, המאפשר לנהוג תשעה חודשים ב"תנאי אישור התלמיד": נהיגה עד מהירות מקסימלית של 80 קמ"ש (אם התלמיד נוהג ברכב של מורה הנהיגה, שיש בו מנגנון דוושות עצירה כפול, מותר לו לנהוג במהירות עד 100 קמ"ש), הצגת שלט תלמיד נהיגה (L) ונהיגה בליווי נהג בעל רשיון נהיגה מלא.

על תלמיד הנהיגה לנהוג כשלצדו **נהג מלווה**. על הנהג המלווה להחזיק ברשיון נהיגה בר-תוקף (מאותו סוג). הנהג המלווה נדרש לפקח על כך שהתלמיד נוהג בצורה בטוחה ומפעיל בצורה נכונה את הרכב. אסור שריכוז האלכוהול בדמו של הנהג המלווה יהיה יותר מ-0.05%.

תלמיד שמחזיק באשרת תלמיד נהיגה במשך שישה חודשים צריך לעבור מבחן נהיגה מעשי (VORT), הנערך על-ידי מפקח, או להשלים קורס עם מנחה מוסמך (CBT). באופציה האחרונה לא נכלל מבחן מעשי, אלא לימוד נהיגה מאדם מוסמך אשר מעריך את יכולת הנהיגה של התלמיד במשימות שונות. תלמיד שנכשל במבחן המעשי רשאי להיבחן שוב רק לאחר שבועיים, זאת כדי לתרגל ולשפר את כישורי הנהיגה שלו. אפשרות אחרת היא להשלים את הקורס במקום להיבחן שוב.

מי שעמד בהצלחה במבחן המעשי מקבל **רשיון זמני**. התנאי לקבלת רשיון זמני הוא גיל 16.5 לפחות ואשרת תלמיד של שישה חודשים לפחות. ברשיון זמני חובה להחזיק שנתיים לפחות, או עד גיל 19 – התקופה הארוכה יותר. תלמיד שנצברו לרעתו נקודות כאשר הוא מתחת לגיל 19, תקופת הרשיון הזמני שלו תוארך עד גיל 20. נהג בעל רשיון זמני חייב לציית לכל חוקי התנועה, ככל נהג, ונוסף על כך חלות עליו מגבלות נוספות: מהירות נהיגה מקסימלית 100 קמ"ש, והצגת שלט רשיון זמני (P) על שמשות המכונית. העונש המינימלי על הפרת תנאים אלו הוא שלילת רשיון לתקופת חצי שנה.

מקורות

- מוקואס דן, "השפעת חיוב ליווי נהגים מתחילים על תבטיחות", באתר האינטרנט של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, <http://pasimlev.mot.gov.il/pdf/skarim/livui.pdf>, תאריך הכניסה: 16 בפברואר 2004.
- מרכז מחקר ומידע, הכנסת, דוח ועדת החקירה הפרלמנטרית בנושא תאונות הדרכים, ינואר 2003.
- מרכז מחקר ומידע, הכנסת, מבחני נהיגה עיוניים – סקירה משווה, כתבה מיכל טביביאן-מזרחי, 14 בינואר 2004.
- שדה שוקי, מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה, שיחת טלפון, 6 בינואר 2004.
- שירותי המחקר בפרלמנט השבדי, מכתב, 9 בינואר 2004.
- Driving Standard Agency (DSA), The Official Theory Tests for Car Drivers, London 2002
- DSA, The New Theory Test – Fact Sheet, 2002

אתרי אינטרנט

- המגזין "אוטו",
<http://www.auto.co.il/Content/Articles/ArticlesViewDetails.asp?ArticleID=26&SubjectID=78>
תאריך הכניסה: 16 בפברואר 2004.
- משטרת ישראל, http://www.police.gov.il/tnua/nahag_chadash/xx08_newdriver.asp, תאריך הכניסה: 16 בפברואר 2004.
- משרד התחבורה, <http://portal.mot.gov.il/MatlarWeb/index.jsp?subject>=מבחן עיוני תיאורית, תאריך הכניסה: 6 בינואר 2004.
- Transport South Australia
http://www.transport.sa.gov.au/publications/rego_pdf/driver_handbook11_03.pdf
תאריך הכניסה: 8 בפברואר 2004.
- (NSW) Australian Driver Trainers Association
http://www.adta.com.au/become_a_driv_inst.shtml, תאריך הכניסה: 10 בפברואר 2004.
- Roads and Traffic Authority באוסטרליה, <http://www.rta.nsw.gov.au>, תאריך הכניסה: 10 בפברואר 2004.
- (SNRA) Swedish National Road Administration
http://www.vv.se/for_lang/english/driving_licences/innehall.htm, תאריך הכניסה: 11 בפברואר 2004.

- DSA Driving Standard Agency (DSA) בבריטניה, <http://www.dsa.gov.uk>, תאריך הכניסה : 11 בפברואר 2004.
- DSA בבריטניה, <http://www.dsa.gov.uk/theory/factsheet-oct02.htm>, תאריך הכניסה : 28 בדצמבר 2003.



נספח "3"

קובץ התקנות כפי

שפורסמו ברשומות ביום

24.09.2003



רשומות

קובץ התקנות

24 בספטמבר 2003

6267

כ"ז באלול התשס"ג

עמוד

1144	.....	צו זכות יוצרים (הסכם טריפס) (תיקון), התשס"ג-2003
1144	.....	צו זכות יוצרים (אמנת ברן) (תיקון), התשס"ג-2003
1145	.....	תקנות מס הכנסה (קביעת סכום תקבול שלא נרשם), התשס"ג-2003
1145	.....	תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003
1149	.....	תקנות התעבורה (תיקון מס' 4) (תיקון), התשס"ג-2003
1150	.....	תקנות הבטחת הכנסה (כללי זכאות והוראות ביצוע) (תיקון), התשס"ג-2003
1150	.....	תקנות הבטחת הכנסה (כללי זכאות והוראות ביצוע) (תיקון מס' 2), התשס"ג-2003
1151	.....	תקנות הביטוח הלאומי (הגדרת הכנסת נכה) (תיקון והוראת שעה), התשס"ג-2003
1152	.....	תקנות הביטוח הלאומי (קביעת הכנסה בביטוח זקנה ושאיירים) (תיקון והוראת שעה), התשס"ג-2003
1153	.....	תקנות התכנון והבניה (סדרי הדין בועדות ערר בעררים לפי סעיף 190 לחוק) (תיקון), התשס"ג-2003
1153	.....	תקנות התכנון והבניה (סדרי הדין בועדות ערר) (תיקון), התשס"ג-2003
1154	.....	צו התכנון והבניה (הכרזה על מתחמים לפינוי לשם בינוי), התשס"ג-2003
1154	.....	צו התכנון והבניה (הכרזה על מתחמים לפינוי לשם בינוי או עיבוי הבניה), התשס"ג-2003
1155	.....	צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (שכר לינוור מרכי בגני ילדים ציבוריים) (מס' 2), התשס"ג-2003
1155	.....	התשס"ג-2003
1156	.....	צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (שכר לינוור מרכי בגני ילדים פרטיים) (מס' 2), התשס"ג-2003
1156	.....	צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירים מרביים לביצי מאכל) (מס' 2) (תיקון מס' 2), התשס"ג-2003
1157	.....	התשס"ג-2003
1158	.....	כללי הבחירות (רכי תעמולה) (הגשת בקשות, הקצאת זמן ותעריפים לשידורי תעמולה ברדיו אזורי בבחירות לרשויות המקומיות) (תיקון), התשס"ג-2003

- יצירת ראינוע, יצירת אורכיכלות ויצירה שהוכללה במבנה
- 3א. יצירה מן המפורטות להלן תהא מוגנת בישראל, גם אם אין מתקיים בה האמור בסעיף 2 או 3:
- (1) יצירת ראינוע אשר בעת חיבורה היה מרכז העסקים של מפיקה או מקום מגוריו הרגיל בארץ איגור;
- (2) יצירת אורכיכלות הניצבת בארץ איגור, ויצירה אומנותית אחרת שהוכללה בכנין או כמבנה אחר הממוקם בארץ איגור.
3. בסעיף 4 לצו העיקרי, במקום "סעיפים 2 ו-3" יבוא "סעיפים 2 עד 3א".
4. בשולי הצו העיקרי, לפני מראי המקום יבוא:
- " רשימת ארצות האיגור מתפרסמת ומתעדכנת על ידי WIPO - הארגון העולמי לקניין רוחני."
5. תחילתו של צו זה ביום 1 בטבת התשס"ד (1 בינואר 2004).
- י' באלול התשס"ג (7 בספטמבר 2003)
(תמ 1273-3)
- יוסף (טומי) לפיד
שר המשפטים

תקנות מס הכנסה (קביעת סכום תקבול שלא נרשם), התשס"ג-2003

בתוקף סמכותי לפי סעיף 145ב(ב) לפקודת מס הכנסה¹ (להלן - הפקודה), אני מתקין תקנות אלה:

1. סמכות פקיד השומה לתפוס ולחלט מחצית מסכום תקבול שלא נרשם, תחול על תקבול בסכום של 20,000 שקלים חדשים או יותר.
2. הסכום הנקוב בתקנה 1 יתואם לפי הוראות סעיף 120ב לפקודה, ויחולו עליו לענין זה ההוראות החלות על תורת ההכנסה.
- י"ב באלול התשס"ג (9 בספטמבר 2003)
(תמ 3316-3)

בנימין נתניהו
שר האוצר

¹ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש, 6 עמ' 120; ס"ח התשס"ג, עמ' 386.

תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003

בתוקף סמכותי לפי סעיף 70 לפקודת התעבורה¹, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק-יסוד: הכנסת², וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977³, אני מתקין תקנות אלה:

1. אחרי תקנה 213 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961⁴ (להלן - התקנות העיקריות), יבוא:

הוספת תקנות
2215 ער 213

¹ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש, 7 עמ' 173.

² ס"ח התשי"ח, עמ' 69; התשס"א, עמ' 166.

³ ס"ח התשל"ז, עמ' 226; התשנ"ד, עמ' 348.

⁴ ק"ח התשכ"א, עמ' 1425; התשנ"א, עמ' 352; התשס"ג, עמ' 71, עמ' 111, עמ' 128 ועמ' 415.

213.א. (א) בתקנות 213 א עד 213 ח -
"בעל רישיון נהיגה" -

- (1) נוהג חדש כמשמעותו בסעיף 12 לפקורת התעבורה, למעט נוהג חדש שהוא בעל רישיון נהיגה לפי תקנה 177:
- (2) בעל רישיון נהיגה לפי תקנות 179 א עד 187, בעל היתר לפי תקנות 84 (ה) או 190 (2) ו- (3) לתקנות העיקריות או בעל היתר לפי תקנה 7 לתקנות התעבורה (תיקון מס' 2), התש"ס-2000⁵;
- "משתלם" - בעל רישיון נהיגה המבקש להשתלם בהשתלמות מעשית.
- (ב) בעל רישיון נהיגה יעבור השתלמות מעשית בנהיגה (להלן - השתלמות מעשית), בהתאם להכנית שתכין רשות הרישוי ובמגרש שאישרה לכך ופרסמה לגביו הורעה.
- (ג) בעל רישיון נהיגה כאמור בתקנת משנה (א1) יעבור השתלמות מעשית לאחר תום שישה חודשים מיום שנעשה נוהג חדש וכל עוד הוא נוהג חדש; בעל רישיון נהיגה כאמור בתקנת משנה (א2) יעבור השתלמות מעשית מדי חמש שנים.
- (ד) על אף האמור בתקנת משנה (ג), רשות הרישוי תהיה רשאית להתיר לחייל לעבור את ההשתלמות המעשית במהלך 30 חודשים מיום שהחייל נעשה נוהג חדש, אם הוגשה בקשה לגביו על ידי רשות הרישוי מטעם צבא הגנה לישראל.
- (ה) רשות הרישוי לא תחדש את רישיונו של בעל רישיון נהיגה אלא אם כן עבר השתלמות מעשית לפי תקנות אלה.
- 213.ב. רשות הרישוי תאשר מגרש לקיום השתלמות מעשית (להלן - המגרש), לאחר שיוכיח מבקש האישור להנחת דעתה, כי התקיימו כל אלה:
- (1) המגרש תואם את המפרט הטכני שערכה והעמידה לעיון הציבור;
- (2) מבקש האישור התקשר להעסקתם של מנהל מקצועי ומוריכים שהוסמכו בהתאם לתקנות אלה;
- (3) בחזקתו של מבקש האישור כלי רכב שימשו את המשתלמים בהשתלמות המעשית, וקיימת לגביהם תעודת ביטוח כמשמעותה בפקודת הביטוח וביטוח לכיסוי סיכוני צד שלישי להנחת רעתה של רשות הרישוי, הכוללים שימוש בכלי הרכב להשתלמות מעשית.
- (4) לא נתקיים במבקש האישור האמור בתקנה 15 (ב1) עד (ב3), ואם היה מבקש האישור תאגיד, לא נתקיים בבעלי התאגיד האמור בתקנה 15 (ב1) עד (ב3).
- 213.ג. (א) רשות הרישוי רשאית להסמיך מדריך בהשתלמות מעשית, למבקש שנתקיימו בו כל אלה:
- (1) הוא תושב ישראל;

בקשה לאישור
המגרש

⁵ ק"ת החש"ס. עמ' 639; התשס"ב, עמ' 350.

(2) הוא בעל רישיון להוראת נהיגה או מחזיק בירו תעודת בוחן נהיגה שנתנה רשות הרישוי;

(3) לא נתקיים בו האמור בתקנה 15ב;

(4) הוא בעל רישיון נהיגה תקף לגבי אותו סוג רכב שבו הוא מבקש להרריך בהשתלמות מעשית בתקופה של 5 שנים לפחות, ועמד במבחן שליטה בו; על אף האמור בפסקה זו, רשאי בעל רישיון נהיגה לפי תקנות 178, 179, 179 ו-180 לשמש מרריך בהשתלמות מעשית לבעל רישיון נהיגה לפי תקנה 181;

(5) סיים קורס למדריכים בהשתלמות מעשית ועמד בהצלחה בבחינות שאישרה רשות הרישוי.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א)2X ו-5, רשאית רשות הרישוי על פי המלצת ועדת החריגים האמורה בתקנה 213, לפטור את המבקש מן התנאים האמורים בהן, אם הוכיח להנחת דעתה כי הוא בעל ידע או ניסיון מן הסוג הנדרש לשם הדרכה בהשתלמות מעשית.

(ג) תפקירי מרריך בהשתלמות מעשית הם כלהלן:

(1) לוודא כי נתקיימו במשתלם הוראות תקנה 1213;

(2) לערוך את ההשתלמות המעשית לפי תכנית הלימודים שהכינה רשות הרישוי.

7213. (א) רשות הרישוי רשאית להסמין מנהל מקצועי של מגרש למבקש שנתקיימו בו כל אלה:

מנהל מקצועי של מגרש

(1) הוא חושב ישראל;

(2) הוא בעל הסמכה למרריך בהשתלמות מעשית לפי תקנה 1213;

(3) הוא בעל ניסיון של חמש שנים לפחות בתפקיד גיהולי להנחת רעתה של רשות הרישוי;

(4) לא נתקיים בו האמור בתקנה 15ב;

(5) מחזיק בירו אחת או יותר מהתעודות האלה: כתב הסמכה לניהול מוסך במכונאות רכב כמשמעותו בסעיף 12 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (מוסכים ומפעלים לכלי רכב), התש"ל-1970, שמאי רכב כמשמעותו בסעיף 4 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (שמאי רכב), התש"ם-1980, כוחן רכב כהגדרתו בסעיף 1 לפקורת התעבורה, מנהל מקצועי של בית ספר לנהיגה כמשמעותו בתקנה 251 או קצין כטיחות בתעבורה כהגדרתו בתקנה 579.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א)2X ו-5, רשאית רשות הרישוי, על פי המלצת ועדת החריגים האמורה בתקנה 213, לפטור את המבקש מן התנאים האמורים בהן, אם הוכיח, להנחת דעתה, כי הוא בעל ידע או ניסיון מן הסוג הנדרש לשם ניהול מקצועי של מגרש.

⁶ ק"ת התש"ל, עמ' 2186; התשמ"ה, עמ' 819.
⁷ ק"ת התש"ם, עמ' 2182; החש"ג, עמ' 9.

- (ג) תפקירי מנהל מקצועי של מגרש הם כלהלן:
- (1) לפקח על עריכת ההשתלמות המעשית לפי חכנית ההשתלמות שהכינה רשות הרישוי;
 - (2) לפקח על קיום התנאים האמורים בתקנה 213ב;
 - (3) לפקח על תקינות וכשירות כלי הרכב שבחזקת המגרש בהתאם להוראות כל דין;
 - (4) לערוך השתלמויות מקצועיות למרריכים במגרש, לפי הוראות רשות הרישוי;
 - (5) לברר תלונות שהוגשו בכל הקשור להשתלמות מעשית.
1213. (א) רשות הרישוי תמנה ועדת חריגים בת 5 חברים כלהלן:
- (1) שני נציגים של משרד התחבורה, שאחד מהם יישמש יושב ראש הועדה;
 - (2) נציג של האגף להכשרה מקצועית כמשרד התעשייה המסחר והתעסוקה;
 - (3) נציג הארגון של מורים לנהיגה המייצג את המספר הגדול ביותר של מורים לנהיגה;
 - (4) נציג ציבור.
- (ב) ועדת החריגים תדון בהרכב של שלושה חברים לפחות וביניהם נציג אחד של משרד התחבורה.
- (ג) ועדת החריגים תודיע לרשות הרישוי בכתב את המלצתה ברבר מתן פטור כאמור בחקנות 213ג(א) או 213ד(ב), לפי הענין.
1213. לא תבוצע השתלמות מעשית אלא אם כן התקיימו כל אלה:
- (1) רישיון הגהיגה של המשתלם הוא בר תוקף;
 - (2) לרכב שבו מתבצעת השתלמות מעשית יש רישיון רכב תקף וביטוח כאמור בתקנה 213(ג).
1213. (א) רשות הרישוי רשאית למנות מפקח מטעמה שיהיה רשאי -
- (1) להיכנס בכל עת למגרש, לבקש הצגת כל מסמך או קובץ מחשב וכל פרט אחר הנוגע להפעלת המגרש;
 - (2) לזמן בכל עת את בעל המגרש, המנהל המקצועי של המגרש או מדריך בהשתלמות מעשית לבירור כל ענין הנוגע לביצוע השתלמות המעשית.
- (ב) רשות הרישוי רשאית לבטל, להתלות, לסרב לחדש או להתנות תנאים באישורו של מגרש, או בהסמכתו של מנהל מקצועי של מגרש או מדריך בהשתלמות מעשית אם -
- (1) הופרו הוראות תקנות אלה או הוראות כתב ההסמכה;
 - (2) חל שינוי בפרט מן הפרטים אשר בהסתמך עליו ניתן האישור או כתב ההסמכה, או שנתברר כי פרטים אלה לא היו נכונים בעת מטירתם.

תנאים לכיצוע השתלמות מעשית

סמכות רשות הרישוי

תיקוף הסמכות 213. אישור מגרש לפי תקנה 213 או הסמכה לפי תקנות 213 ו-213 יהיו לתקופה של 5 שנים, אלא אם כן החליטה רשות הרישוי אחרת במקרה מסוים מראש.

2. (א) תחילתן של תקנות אלה 18 חודשים מיום פרסומן (להלן – יום התחילה), ובלבד שעד למועד האמור יהיו שישה מגרשים לפחות שאושרו לפי תקנות אלה, בפרישה ארצית; אם לא היו באותו מועד מגרשים במספר ובפרישה כאמור, תיחדה תחילתן עד לחום 60 ימים שלאחר המועד שבו התקיימו תנאים אלה; שר התחבורה יפרסם ברשומות הודעה על יום התחילה שגדולה כאמור, 30 ימים לפחות מראש (להלן – יום התחילה הרחוי).

תחילה וסייג לתחולה

(ב) תקנות אלה לא יחולו על בעל רישיון נהיגה כהגדרתו בתקנה 213א(א1) לתקנות העיקריות כנוסחה בתקנה 1 לתקנות אלה שנעשה בעל רישיון נהיגה שישה חודשים או יותר לפני יום התחילה או יום התחילה הרחוי, לפי הענין.

כ"ז באב התשס"ג (25 באוגוסט 2003)

אביגדור ליברמן
שר התחבורה

(חמ 83-3)

תקנות התעבורה (תיקון מס' 4) (תיקון), התשס"ג-2003

בתוקף סמכותי לפי סעיף 70 לפקודת התעבורה¹, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק ייסוד: הכנסת², וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977³, אני מתקין תקנות אלה:

1. בתקנה 29 לתקנות התעבורה (תיקון מס' 4) התשס"ג-2003⁴ (להלן – תיקון מס' 4) –

תיקון תקנה 29

(1) בתקנת משנה (א), במקום "למעט תקנות 8 ו-22(3)" יבוא "למעט האמור בתקנת משנה (ב) עד (ד)";

(2) בתקנת משנה (ג), אחרי "תקנה 22(3)" יבוא "למעט האמור בתקנת משנה (ד)";

(3) אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:

"(ד) תחילתה של תקנה 64(ב1), (3)א, ו-4(א) לתקנות העיקריות כנוסחה בתקנה 22(3) לתקנות אלה, ותחילתן של תקנה 22(4) לענין יומן נסיעות ושל תקנה 28 לתקנות אלה, ביום ל' בשבט התשס"ה (9 בפברואר 2005)."

2. תחילתן של תקנות אלה ביום ו' באדר א' התשס"ג (8 בפברואר 2003) (להלן – יום התחילה), ואולם לא יועמד אדם לדין בשל עבירה על הוראות תקנה 64(ג) לתקנות העיקריות כנוסחה בתקנה 22(4) לתיקון מס' 4 לענין יומן נסיעות, בתקופה שמיום התחילה עד יום ל' בשבט התשס"ה (9 בפברואר 2005).

תחילה וסייג

י"א באלול התשס"ג (8 בספטמבר 2003)

אביגדור ליברמן
שר התחבורה

(חמ 83-3)

¹ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 175.
² ס"ח התשי"ח, עמ' 69; התשס"א, עמ' 166.
³ ס"ח התשל"ז, עמ' 226; התשנ"ד, עמ' 348.
⁴ ק"ת התשס"ג, עמ' 415.

נספח "4"

נוסח עדכני מלא של תיקון

מס' 5 לתקנות התעבורה

התשכ"א, 1961

(ב) קביעת קיומן ותוקפן של הרשעות לצורך תקנה זו, תהיה כאמור בתקנה 545, בשינויים המחויבים.

(ג) על אף האמור בתקנת משנה (א), רשאית רשות הרישוי במקרה מסוים, לקצר את תקופת הפסילה מטעמים אישיים מיוחדים של הנהג שתרשום בהחלטתה, ובכלל זה נכות או מצב רפואי קשים שלו או של בן משפחתו הקרוב המצריך נהיגה שלו ברכב, ובכלל שתקופת הפסילה לא תפחת משלוש שנים; לעניין תקנת משנה זו, לא יראו את היות רישיון הנהיגה מקור פרנסתו של הנהג כטעם אישי המצדיק לקצר את הפסילה.

(ד) אין בתקנה זו כדי לגרוע מתוקפה או תקופתה של כל פסילה אחרת שהוטלה על הנהג.

213. (א) רשות הרישוי תזמין בכל שנה בעל רישיון נהיגה, למעט מי שהוא בעל רישיון נהיגה לפי תקנה 179, בלבד, שכאותה שנה מלאו חמש שנים מיום שקיבל לראשונה את רישיון הנהיגה, שיעבור השתלמות בנהיגה במועד ובמקום שקבעו רשות הרישוי או מי מטעמה ויעמוד בהצלחה במבחן בסופו (להלן – השתלמות בנהיגה); תקנה זו תחול גם על מי שקיבל רישיון נהיגה לפי תקנה 216, אם במועד שבו ניתן לו הרישיון, חלפו פחות משנתיים מיום שקיבל לראשונה רישיון נהיגה לאומי כהגדרתו בתקנה 562.

(ב) משתתף בהשתלמות בנהיגה שנעדר מעל 20% משעות הלימוד שבה, או שנכשל שלוש פעמים במבחן שבסופה, יראו אותו כמי שלא עבר את ההשתלמות; על אף האמור בתקנת משנה זו, רשאית רשות הרישוי לפטור בעל רישיון נהיגה מנוכחות בהשתלמות אם שוכנעה כי אין הוא מסוגל להשתתף בה עקב מגבלה גופנית או כי אין הוא מביין את השפות שבהן היא מתקיימת, ובלבד שתורה על תנאים לפטור שיבטיחו כי מי שניתן לו פטור כאמור, ילמד באופן אחר את התכנים הנלמדים בה.

(ג) רשות הרישוי לא תחדש רישונו של בעל רישיון נהיגה כמשמעותו בתקנת משנה (א), במועד חידוש הרישיון שיחול לאחר שהוזמן כאמור, אלא אם כן הציג אישור כי עבר השתלמות בנהיגה.

(ד) רשות הרישוי רשאית לפטור בעל רישיון נהיגה כמשמעותו בתקנת משנה (א) מלקבל השתלמות בנהיגה אם קיבל הדרכה אחרת בנהיגה על פי התקנות.

(ה) (גמחקה).

213א. (א) בתקנות 213א עד 213ח –

“בעל רישיון נהיגה”

(1) נוהג חדש כמשמעותו בסעיף 12א לפקודת התעבורה, למעט נוהג חדש שהוא בעל רישיון נהיגה לפי תקנה 179¹;

(2) בעל רישיון נהיגה לפי תקנות 182, 183, 184 לנהיגת רכב ציבורי ו-185, בעל היתר לפי תקנות 84(ה) או 190(2) ו-3(3) לתקנות העיקריות או בעל היתר לפי תקנה 7 לתקנות התעבורה (תיקון מס' 2), התש"ס-2000;

“משתלם” – בעל רישיון נהיגה המבקש להשתלם בהשתלמות מעשית.

(ב) בעל רישיון נהיגה יעבור השתלמות מעשית בנהיגה (להלן – השתלמות מעשית), בהתאם לתכנית שתכין רשות הרישוי ובמגרש שאישרה לכך ופרסמה לגבי הודעה.

(ג) בעל רישיון נהיגה כאמור בתקנת משנה (א) (1) יעבור השתלמות מעשית לאחר תום שישה חודשים מיום שנעשה נוהג חדש וכל עוד הוא נוהג חדש; בעל רישיון נהיגה כאמור בתקנת משנה (א) (2) יעבור השתלמות מעשית מדי חמש שנים.

(ד) על אף האמור בתקנת משנה (ג), רשות הרישוי תהיה רשאית להתיר לחייל לעבור את ההשתלמות המעשית במהלך 30 חודשים מיום שהחייל נעשה נוהג חדש, אם הוגשה בקשה לגבינו על ידי רשות הרישוי מטעם צבא הגנה לישראל.

(ה) רשות הרישוי לא תחדש את רישונו של בעל רישיון נהיגה אלא אם כן עבר השתלמות

¹ תקנות 213א-213ח לא יחולו על בעל רישיון נהיגה כהגדרתו כאן שנעשה בעל רישיון נהיגה שישה חודשים או יותר לפני יום 24.3.2005.

השתלמות בנהיגה
תק' (מס' 3)
תשנ"ח-1988
תק' (מס' 5)
תשנ"א-1990
תק' תשס"ו-2005
תק' (מס' 13)
תש"ע-2010
תק' (מס' 6)
תשע"א-2011

תק' (מס' 5)
תשנ"א-1990
תק' תשס"ו-2005
תק' (מס' 13)
תש"ע-2010

תק' (מס' 5)
תשנ"א-1990

השתלמות מעשית
בנהיגה
תק' (מס' 6)
תשס"ג-2003

תק' (מס' 14)
תשס"ה-2005

תק' (מס' 14)
תשס"ה-2005

מעשית לפי תקנות אלה.

213ב. רשות הרישוי תאשר מגרש לקיום השתלמות מעשית (להלן – המגרש), לאחר שיוכח מבקש האישור להנחת דעתה, כי התקיימו כל אלה:

← בקשה לאישור המגרש תק' (מס' 6) תשס"ג-2003

- (1) המגרש תואם את המפרט הטכני שערכה והעמידה לעיון הציבור;
- (2) מבקש האישור התקשר להעסקתם של מנהל מקצועי ומדריכים שהוסמכו בהתאם לתקנות אלה;
- (3) בחזקתו של מבקש האישור כלי רכב שישמשו את המשתלמים בהשתלמות מעשית, וקיימת לגביהם תעודת ביטוח כמשמעותה בפקודת הביטוח וביטוח לכיסוי סיכוני צד שלישי להנחת דעתה של רשות הרישוי, הכוללים שימוש בכלי הרכב להשתלמות מעשית;
- (4) לא נתקיים במבקש האישור האמור בתקנה 15ב(1) עד (3), ואם היה מבקש האישור תאגיד, לא נתקיים בבעלי התאגיד האמור בתקנה 15ב(1) עד (3).

213ג. (א) רשות הרישוי רשאית להסמיך מדריך בהשתלמות מעשית, למבקש שנתקיימו בו כל אלה:

מדריך בהשתלמות מעשית תק' (מס' 6) תשס"ג-2003

- (1) הוא תושב ישראל;
- (2) הוא בעל רישיון להוראת נהיגה או מחזיק בידו תעודת בוחן נהיגה שנתנה רשות הרישוי;
- (3) לא נתקיים בו האמור בתקנה 15ב;
- (4) הוא בעל רישיון נהיגה תקף לגבי אותו סוג רכב שבו הוא מבקש להדריך בהשתלמות מעשית בתקופה של 5 שנים לפחות, ועמד במבחן שליטה בו; על אף האמור בפסקה זו, רשאי בעל רישיון נהיגה לפי תקנות 180, 181, 182 או 183 לשמש מדריך בהשתלמות מעשית לבעל רישיון נהיגה לפי תקנה 184 לנהיגת רכב ציבורי;
- (5) סיים קורס למדריכים בהשתלמות מעשית ועמד בהצלחה בבחינות שאישרה רשות הרישוי.

תק' (מס' 14) תשס"ה-2005

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א) (2) ו-(5), רשאית רשות הרישוי על פי המלצת ועדת החריגים האמורה בתקנה 213ה, לפטור את המבקש מן התנאים האמורים בהן, אם הוכיח להנחת דעתה כי הוא בעל ידע או ניסיון מן הסוג הנדרש לשם הדרכה בהשתלמות מעשית.

(ג) תפקידי מדריך בהשתלמות מעשית הם כלהלן:

- (1) לוודא כי נתקיימו במשתלם הוראות תקנה 213ג;
- (2) לערוך את ההשתלמות המעשית לפי תכנית הלימודים שהכינה רשות הרישוי.

213ד. (א) רשות הרישוי רשאית להסמיך מנהל מקצועי של מגרש למבקש שנתקיימו בו כל אלה:

מנהל מקצועי של מגרש תק' (מס' 6) תשס"ג-2003

- (1) הוא תושב ישראל;
- (2) הוא בעל הסמכה למדריך בהשתלמות מעשית לפי תקנה 213ג;
- (3) הוא בעל ניסיון של חמש שנים לפחות בתפקיד ניהולי להנחת דעתה של רשות הרישוי;
- (4) לא נתקיים בו האמור בתקנה 15ב;

(5) מחזיק בידו אחת או יותר מהתעודות האלה: כתב הסמכה לניהול מוסך במכוונאות רכב כמשמעותו בסעיף 12 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (מוסכים ומפעלים לכלי רכב), התש"ל-1970, שמאי רכב כמשמעותו בסעיף 4 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (שמאי רכב), התש"ס-1980, בוחן רכב כהגדרתו בסעיף 1 לפקודת התעבורה, מנהל מקצועי של בית ספר לנהיגה כמשמעותו בתקנה 251 או קצין בטיחות בתעבורה כהגדרתו בתקנה 579.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א) (2) ו-(5), רשאית רשות הרישוי, על פי המלצת ועדת החריגים האמורה בתקנה 213ה, לפטור את המבקש מן התנאים האמורים בהן, אם הוכיח, להנחת דעתה, כי הוא בעל ידע או ניסיון מן הסוג הנדרש לשם ניהול מקצועי של מגרש.

(ג) תפקידי מנהל מקצועי של מגרש הם כלהלן:

(1) לפקח על עריכת ההשתלמות המעשית לפי תכנית ההשתלמות שהכינה רשות הרישוי;

(2) לפקח על קיום התנאים האמורים בתקנה 213ב;

(3) לפקח על תקינות וכשירות כלי הרכב שבחזקת המגרש בהתאם להוראות כל דין;

(4) לערוך השתלמויות מקצועיות למדריכים במגרש, לפי הוראות רשות הרישוי;

(5) לברר תלונות שהוגשו בכל הקשור להשתלמות מעשית.

213ה. (א) רשות הרישוי תמנה ועדת חריגים בת 5 חברים כלהלן:

(1) שני נציגים של משרד התחבורה, שאחד מהם ישמש יושב ראש הועדה;

(2) נציג של האגף להכשרה מקצועית במשרד התעשייה המסחר והתעסוקה;

(3) נציג הארגון של מורים לנהיגה המייצג את המספר הגדול ביותר של מורים לנהיגה;

(4) נציג ציבור.

(ב) ועדת החריגים תדון בהרכב של שלושה חברים לפחות וביניהם נציג אחד של משרד התחבורה.

(ג) ועדת החריגים תודיע לרשות הרישוי בכתב את המלצתה בדבר מתן פטור כאמור בתקנות 213ג(ב) או 213ד(ב), לפי הענין.

213ו. לא תבוצע השתלמות מעשית אלא אם כן התקיימו כל אלה:

(1) רישיון הנהיגה של המשתלם הוא בר תוקף;

(2) לרכב שבו מתבצעת השתלמות מעשית יש רישיון רכב תקף וכיטוח כאמור בתקנה 213ב(3).

213ז. (א) רשות הרישוי רשאית למנות מפקח מטעמה שיהיה רשאי –

(1) להיכנס בכל עת למגרש, לבקש הצגת כל מסמך או קובץ מחשב וכל פרט אחר הנוגע להפעלת המגרש;

(2) לזמן בכל עת את בעל המגרש, המנהל המקצועי של המגרש או מדריך בהשתלמות מעשית לבירור כל ענין הנוגע לביצוע ההשתלמות המעשית.

(ב) רשות הרישוי רשאית לבטל, להתלות, לסרב לחדש או להתנות תנאים באישורו של מגרש, או בהסמכתו של מנהל מקצועי של מגרש או מדריך בהשתלמות מעשית אם –

(1) הופרו הוראות תקנות אלה או הוראות כתב ההסמכה;

(2) חל שינוי בפרט מן הפרטים אשר בהסתמך עליו ניתן האישור או כתב ההסמכה, או שנתברר כי פרטים אלה לא היו נכונים בעת מסירתם.

213ח. אישור מגרש לפי תקנה 213ב או הסמכה לפי תקנות 213ג ו-213ד יהיו לתקופה של 5 שנים, אלא אם כן החליטה רשות הרישוי אחרת במקרה מסוים מראש.

214. הזמנה תישלח לבעל הרישיון בדואר רשום, לפי הכתובת שנרשמה במאגר נתוני הנהגים של רשות הרישוי, ויראו אותה כמסורה לבעל הרישיון בתום שבעה ימים משליחתה, אלא אם כן הכתובת הרשומה כאמור יסודה בטעות של רשות מרשויות המדינה.

215. (א) בעל רישיון שהוזמן כאמור, חייב להתייצב במקום ובמועד הנקובים בהזמנה אלא אם נתן לרשות הרישוי, לפני המועד הקבוע, סיבה סבירה לאי-יכולתו להתייצב.

(ב) לא התייצב בעל רישיון שהוזמן כאמור בתקנת משנה (א) ולא נתן לרשות הרישוי סיבה סבירה לאי יכולתו להתייצב, רשאית רשות הרישוי להתלות את תוקף רישיון הנהיגה שלו עד שיתייצב במקום ובמועד שקבעה.

סימן ו': המרת רישיון נהיגה

ועדת חריגים
תק' (מס' 6)
תשס"ג-2003

תנאים לביצוע
השתלמות מעשית
תק' (מס' 6)
תשס"ג-2003

סמכות רשות
הרישוי
תק' (מס' 6)
תשס"ג-2003

תוקף הסמכות
תק' (מס' 6)
תשס"ג-2003

משלוח הזמנה
תק' (מס' 4)
תשס"א-2001
תק' (מס' 8)
תשס"ז-2007

חובה להתייצב
תק' (מס' 4)
תשמ"ד-1984

תק' (מס' 4)
תשמ"ד-1984

תק' (מס' 5)
תשס"ב-2002

נספח "5"

הודעת ראש הממשלה מיום

15.3.2004

סוג הדיון: הודעות ראש הממשלה

נושא:

**ב. הודעת ראש הממשלה על ההתקדמות בהשגת מטרות חוק
המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ז-1997**

הישיבה המאה-ושמונה-עשרה של הכנסת השש-עשרה
יום שני, כ"ב באדר התשס"ד (15 במרס 2004)
ירושלים, הכנסת, שעה 16:01

 **היו"ר ראובן ריבלין:**

נעבור לסדר-היום, ראש הממשלה מבקש לנצל את ההזדמנות שבה נתבקש על-ידי הכנסת לבוא ולהביע את עמדתו בקשר לנושא ש-40 חברי כנסת ביקשו להעלות, לפי סעיף 42(ב), גם למסור לכנסת דוח על ההתקדמות במאבק הלאומי בתאונות הדרכים. אני מזמין את ראש הממשלה לומר דברים וליתן לכנסת דוח בקשר לאותו מאבק. בבקשה, אדוני ראש הממשלה.

 **ראש הממשלה אריאל שרון:**

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, בהתאם לסעיף 2(א) לחוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים, ברצוני לדווח לכנסת על ההתקדמות בהשגת מטרות החוק בשנת 2003. הממשלה בראשותי העלתה את בעיית תאונות הדרכים לראש סדר העדיפויות הלאומי, זאת באמצעות שילוב כוחות של כלל המשרדים השותפים, ובראשם שר התחבורה, הפועל מטעמי ומרכז את מכלול הפעולות במאבק בתאונות הדרכים. קיימנו ישיבת ממשלה מיוחדת בנושא זה, וקבענו לקיים ישיבה נוספת על מנת לעקוב אחר ההתקדמות בנושאים שהוצגו. במסגרת תוכנית היעדים למעקב אחר משימות הממשלה, הציבו שלושה משרדים ממשלתיים - משרד התחבורה, המשרד לביטחון פנים ומשרד החינוך - את המאבק בתאונות הדרכים כאחד מהיעדים העיקריים של משרדיהם לשנת 2003, ובכוונתם להמשיך בכך גם בשנת 2004. מאז כניסתו לתפקיד מקיים שר התחבורה פורום בטיחות שבועי, וחברים בו נציגי המשרדים השונים. בפורום זה מזהות הבעיות, מותוות דרכי הטיפול ומתקיים מעקב אחר ביצוע ההחלטות. לצד פעילות זו מקיים השר ניתוחי תאונות דרכים והפקת לקחים, ויוזם דרכי טיפול באוכלוסיות פגיעות. בתחום המחקר - הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים החלה בהקמת מרכז מידע לאומי, דבר שיגדיל את בסיס המידע העומד לרשות מקבלי ההחלטות בביצוע מחקרים לזיהוי אוכלוסיות ובעיות הדורשות טיפול, ובבדיקה לעומק של התאונות המיוחסות לכשל טכני והפקת לקחים מערכתית. בתחום ההסברה - בשנת 2003 התמקדה ההסברה בשימוש בחגורות הבטיחות. בדיקת משרד התחבורה העלתה, שבעקבות ההסברה בנושא חלה עלייה של למעלה מ-50% בשיעור החגירה של חגורות בטיחות במושבים האחוריים. כמו כן התמקדה ההסברה בתשדירים לנהגים מקצועיים, בנושא נהיגת חורף ובנושא שיטת הניקוד החדשה. אכיפה - בשנת 2003 מיקדה המשטרה, על-פי מיפוי שביצעה בכבישי ישראל, את הנוכחות והאכיפה בדרכים עירוניות ובין-עירוניות עתירות תאונות. בשלושה כבישים הפועלה אכיפה אלקטרונית ונערכו מבצעים מיוחדים, כדוגמת "נהיגה בפסילה", "נהגים צעירים" ועוד. בנוסף, פעלה המשטרה לשיפור הטיפול בחקירת תאונות ולקיצור משך הזמן מביצוע העבירה עד לשפיטה. לשנת 2004 תקצבנו כבר את תחילתו של פרויקט מערכת אכיפה אלקטרונית אוטומטית, שתביא ליצירת מסה קריטית של 300 מצלמות. מערכת זו תהווה נוכחות בולטת ומרתיעה. המשרד לביטחון הפנים נערך להפעיל את הפרויקט בחודשים הקרובים. תשתית הכבישים - בשנת 2003 המשיך משרד התחבורה בפיתוח התשתית הבטיחותית בכבישים. מכיוון שמספר תאונות הדרכים בתוך הערים הוא גדול יותר, רוכז המאמץ בתחום העירוני בכניית תשתית ממתנת תנועה. במקביל, בתחום הבין-עירוני - תוכנית העבודה של מע"צ שמה לה ליעד איתור קטעי דרך וצמתים בעייתיים בדרכים הבין-עירוניות ובניית "פרופיל בטיחותי" של קטעי דרך וצמתים בדרכים בין-עירוניות. אנחנו גם ממשיכים בהשקעה העצומה במערכת הרכבות, השקעה של 24 מיליארד ש"ח בחמש השנים הבאות. תרומתו של צעד זה למאבק בתאונות הדרכים ברורה. ברשויות המקומיות נבנתה תשתית של 240 מטות בטיחות עירוניים, מתוכם 70 במגזר הלא-יהודי. מטות אלו מהווים את הכוח המניע של הפעילות הבטיחותית בעיר. הרשות הלאומית פועלת, באמצעות מטות הבטיחות, לטיפול במגזר

הקשישים, שהוגדר כמגזר הזקוק למיקוד מיוחד.

בתחום החינוך - בשנת הלימודים תשס"ג נלמד נושא הבטיחות בדרכים בכיתות בדגש על שכבות הגיל - גן-חובה, כיתות א' וכיתות י"א. כמו כן תוגברו ההכשרה וההנחיה של המורים, ההכשרה וההנחיה של רכזים לבטיחות בדרכים וכתיבת חומרי למידה.

בשנת תשס"ד מבוסס תהליך הוראת תחום בטיחות על-ידי מורים מתוך המערכת, במקביל להיערכות החדשה של מערכת החינוך על-פי דוח שושני ועל-פי תוכנית הליבה. כמו כן, בשנת הלימודים תשס"ד מושם דגש מיוחד בחינוך לבטיחות בדרכים במגזר החרדי ובחינוך המיוחד.

בתחום הרכב - ניידות בטיחות מיוחדות בדקו 40,081 כלי רכב לצורך גילוי ליקויים ובדיקות של אורות ובדיקות תקינות ב-30 חברות המעסיקות קציני בטיחות.

אגף הרישוי קידם את שדרוג הקורסים לנהיגה נכונה לפי שיטת הניקוד החדשה. הקורסים יותאמו לאופי העבירות ולמספר הנקודות שצבר הנהג. הוחלט על הקמת מגרשי הדרכה לנהגים חדשים ולנהגים מקצועיים. נהגים חדשים מחויבים לעבור הדרכה במגרש במהלך שנתיים מיום הוצאת הרשיון, ונהגים מקצועיים - אחת לחמש שנים. זו הפעם הראשונה מאז עשרות שנים שנערך שינוי כל כך משמעותי בשיטת הכשרת הנהגים החדשים.

חילוץ והצלה - במטרה להקטין את זמן ההגעה של נפגעים לבית-החולים נבנתה מערכת משותפת של כלל כוחות ההצלה תחת פיקוד משותף, דבר המקצר את זמן ההגעה ומסייע להצלת חיים.

בתחום החקיקה - הממשלה אישרה לאחרונה להניח הצעת חוק ולפיה תוארך תקופת הליווי של נהג חדש עד גיל 24, מחודשיים לחצי שנה, ונהג צעיר מגיל 24 ומעלה - מחודשיים לשלושה. בנוסף, קובעת החקיקה הגבלות על מספר הנוסעים שרשאי להסיע נהג חדש.

משרד התחבורה קידם ומקדם בוועדת הכלכלה חקיקת משנה שתכליתה החמרת הענישה המכוונת כלפי נהגים מועדים, הפעלת שיטת הניקוד החדשה, התאמת התקינה בישראל לתקינה האירופית, בטיחות נסיעת ילדים ברכבי הסעות, תוספת בדיקות רפואיות לנהגים וחקיקה לשיפור הכשרת הנהג, שעליה כבר דיברתי כאן, ועוד.

בהזדמנות זו אני פונה לחברי הכנסת לסייע בקידום יוזמות החקיקה הנרחבות בנושא.

חברי הכנסת, כתוצאה מהפעילות שפירטתי ומגורמים נוספים חלה בשנת 2003 ירידה של כ-13% במספר ההרוגים בתאונות דרכים בישראל. על-פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, בשנת 2003 נהרגו בכבישי ישראל 485 בני-אדם. זה באמת מספר נורא, אבל זאת לעומת 556 בני-אדם בשנת 2002 - כלומר 71 הרוגים פחות בהשוואה לשנה הקודמת. זהו המספר הנמוך ביותר של הרוגים בתאונות דרכים ב-12 השנים האחרונות.

גם כאשר משווים את מספר ההרוגים בשנת 2003 למוצע ההרוגים בחמש שנים שקדמו לה, נמצא כי חלה הפחתה של 12% במספר ההרוגים. בזמן שבאותה תקופה חלה עלייה של כ-17.5% במספר הנהגים ועלייה של כ-20% במספר כלי הרכב. כאן בארצנו הקטנה, ביוני שנה שעברה היה מספר כלי הרכב מיליון ו-960,000, ואני מעריך שהיום - בסביבות 2 מיליונים, כי יש להניח שקנו כלי רכב, וזה מספר עצום לדרכים המצומצמות שיש אצלנו. הממשלה תמשיך לתת לנושא הבטיחות בדרכים את המקום הראוי לו בסדר העדיפויות הלאומי ותפעל להמשיך להפחית באופן משמעותי את מספר ההרוגים והפצועים בתאונות הדרכים. תודה רבה לכם.

 **היו"ר ראובן ריבלין:**

אני מודה מאוד לראש הממשלה אשר מילא את חובתו בהתאם לחוק ונתן לכנסת את הדוח הרבע-שנתי על ההתקדמות בהשגת מטרות חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים.

נספח "6"

מכרז מס' יש/2005/23 על

נספחיו

הממונה על הרכוש הממשלתי
באיזור יהודה ושומרון

מקב"ת

מגרש הדרכה לנהגים

איזור תעשייה מישור אדומים

עיריית מעלה אדומים

מכרז מספר יש/2005/23

הממונה על הרכוש הממשלתי
באיזור יהודה ושומרון

מקב"ת
מגרש הדרכה לנהגים
איזור תעשייה מישור אדומים
עירית מעלה אדומים

מכרז מספר יש / 23/2005

הזמנה להציע הצעות להתקשרות בחוזה הרשאה לתכנון מקרקעין באזור התעשייה מעלה אדומים למטרת מגרש הדרכה לנהגים ואופציה לקבלת זכות חכירה במקרקעין למטרה זו וזכות לחכירת מגרשים למטרת תעשייה.

1. הממונה על הרכוש הממשלתי באזור יהודה ושומרון (להלן: "הממונה") מזמין בזאת הצעות להתקשרות בחוזה לפיו תנתן לזוכה במכרז (להלן: "הזים") הרשאה לתכנון המקרקעין המפורטים בסעיף 2 להלן למטרת מגרש הדרכה לנהגים בהתאם למפרט של רשות הרשוי במשרד התחבורה (נספח יב'), ואופציה להתקשרות בחוזה פיתוח בכפוף לאישור תוכנית למטרת הקמת מגרש הדרכה לנהגים (להלן: "התכנית"), ולתשלום מלוא התמורה אשר הוצעה על ידו, עבור המגרש בשטחו ובגבולותיו כפי שיאושרו בתכנית (להלן "המגרש"). בנוסף ישא הזים בביצוע כל עבודות הפיתוח בגבולות התכנית כמפורט בסעיף 5 לחוזה (נספח א').

בנוסף יחתם עם הזים חוזה חכירה לשלושה מגרשי תעשייה (להלן - "מגרשי התעשייה") המפורטים בסעיף 3 להלן, לתקופה של 49 שנה, וזאת במועד חתימת חוזה ההרשאה לתכנון המקרקעין המפורטים בסעיף 2 למטרת מגרש הדרכה לנהיגה.

חתימה על חוזה ההרשאה לתכנון המקרקעין המפורטים בסעיף 2 להלן, יהיה בכפוף לתשלום דמי ההרשאה, המהווים סכום של 10% מתמורת מלוא התמורה אשר הוצעה על ידו עבור המגרש, ותשלום עבור ערך הקרקע למגרשי התעשייה אשר נקבע לפי שומת השמאי הממשלתי בהתאם לעדיפות הלאומית ותשלום של עלויות הפיתוח לגבי מגרשים אלה המפורטות כאמור בסעיף 9.1.

היה ולצורך הפעלת מגרש ההדרכה ידרש שינוי היעוד התכנוני של מגרשי התעשייה למגרש הדרכה לנהגים, מתחייב הזים לפעול לשינוי היעוד התכנוני הנדרש והמינהל לא יגבה הפרשי ערך קרקע בגין שינוי היעוד.

בכפוף לעמידת הזים בהתחייבותיו על פי חוזה הפיתוח לגבי המגרש יחתם עימו חוזה חכירה בגין המגרש לתקופה של 49 שנה לשימוש בו והפעלתו כמגרש הדרכה לנהגים, וזאת בהתאם להנחיות משרד הרישוי.

2. ההתקשרות עם הממונה בחוזה הרשאה לתכנון וחוזי פיתוח וחכירה תעשה ביחס למקרקעין בגודל 67,800 מ"ר המסומנים על גבי תשריט גבולות נספח ב', המצורפים לחוברת המכרז ומהווה חלק בלתי נפרד ממסמכי המכרז (להלן: "האתר").

מחיר מנימום לאתר הינו 2,050,592 ₪ בתוספת מע"מ כחוק.

לא תתקבלנה הצעות מתחת למחיר המנימום.

3. ההתקשרות עם הממונה בחוזה פיתוח תעשה ביחס למגרשים 435-433 בגודל של 12,600 מ"ר בתב"ע 420/2/2 והמסומנים על גבי תשריט גבולות נספח ב', המצורפים לחוברת המכרז ומהווה חלק בלתי נפרד ממסמכי המכרז (להלן: "מגרשי התעשייה").

הזים ישלם את התשלומים הבאים עבור האתר:

- א. עבור ההרשאה לתכנון סכום השווה ל- 10% מהתמורה אשר תוצע על ידי הזים עבור האתר. מובהר כי סכום זה ישולם בנוסף לתשלום עבור האתר.
 - ב. הסכום אשר יוצע על ידו במכרז עבור האתר. סכום זה ישולם לאחר אישור התוכנית למגרש נהיגה באתר.
 - ג. תשלום כל אגרות הפיתוח לרבות הפיתוח הכללי, היטלי הפיתוח ובכל תשלומי החובה בגין פיתוח כללי שתדרושנה הרשויות המוסמכות בגין שטח האתר.
- בנוסף לתשלום עבור האתר ישלם הזים את התשלומים הבאים עבור מגרשי התעשייה:
- עבור הקרקע סך 553,441 ₪ בתוספת מע"מ כחוק.

עבור הוצאות הפיתוח סך 2,393,801 ₪ הכוללות מע"מ שאינו ניתן לקיזוז משוערך למדד מחירים לצרכן שידוע של חודש 11/04.

4. מובהר כי במקרה והתכנון לא יאושר ולא ניתן יהיה להקים באתר מגרש הדרכה לנהגים, לא יחתם בין הממונה לזוכה במכרז חוזה פיתוח או כל חוזה אחר לגבי האתר, ולזוכה במכרז לא תהא כל תביעה, טענה או דרישה כלפי הממונה בגין כך, ולא יוחזרו לו דמי ההרשאה ששולמו לממונה תמורת מתן ההרשאה לתכנון.

5. תנאי ההתקשרות בין הממונה לבין הזוכה במכרז, זכויותיהם וחובותיהם ההדדיות של הצדדים, התקופה והתנאים, כל אלו מוגדרים וקבועים בנוסח החוזה למתן הרשאה לתכנון ואופציה לקבלת זכות חכירה במקרקעין, שיחתם בין הממונה לזוכה במכרז שנוסח ממנו מהווה חלק ממסמכי המכרז ומצורף כנספח א' למסמכי המכרז (להלן: "החוזה"), וכן בחוזה החכירה של מגרשי התעשייה שנוסחו מהווה חלק ממסמכי המכרז ומצורף כנספח למסמכי המכרז.

6. על המציעים המעוניינים להשתתף במכרז לפעול כדלקמן:

6.1 כל המבקש להשתתף במכרז ולהגיש לממונה הצעה, יגיש את הצעתו אך ורק בחוברת המכרז שניתנת לרכישה במשרדי מינהל מקרקעי ישראל, מחוז ירושלים בנין שערי העיר רח' יפו 216 קומה 6 ירושלים.

6.2 המציע ימלא את ההצעה המהווה חלק ממכרז זה, בכתב ברור וקריא, יצרף אליה את המסמכים המצויינים בהצעה ואת המסמכים הנדרשים על פי תנאי המכרז. פרטים שמולאו בטעות, יימחקו על ידי מתיחת קו ברור על גביהם, ורישום הפרטים הנכונים לצידם.

6.3 המציע יצרף פקדון להבטחת קיום ההצעה. הפקדון יהיה בערבות בנקאית בלבד לפקודת הממונה ו/או מינהל מקרקעי ישראל בנוסח המצורף כנספח י' למסמכי המכרז, ובסכום של 283,000 ש"ח. הפקדון יהיה בתוקף לא יאוחר מהמועד האחרון להגשת ההצעות ועד ליום 29.9.2005 הפקדון ימומש מיד לאחר אישור הזכיה במכרז על חשבון "דמי הרשאה".

6.4 אין לערוך כל שינוי, תיקון, השמטות, או תוספות בנוסח ההצעה, חוזה ההרשאה או נספחיו, ובכל מסמך אחר המהווה חלק ממסמכי מכרז זה. הממונה יהא רשאי, לפי שיקול דעתו הבלעדי, לפסול הצעה מחמת השמטה, שינוי או תוספת כאמור.

6.5 הממונה לא יקיים סיור באתר המוצע. על המציע המעוניין בכך לבקר באתר בכוחות עצמו.

6.6 חוברת המכרז בצרוף הפיקדון ויפוי כוח (על פי סעיף 5.10 להלן), יוכנסו למעטפה, עליה יצוין מספר המכרז. את מעטפת ההצעה יש להגיש כשהיא סגורה וחתומה, על ידי הכנסתה בפועל, לפני המועד האחרון להגשת הצעות, לתיבת המכרזים של מכרז זה, הנמצאת במשרדי מחוז ירושלים בנין שערי העיר רח' יפו 216 קומה 6 ירושלים.

6.7 המועד האחרון להגשת ההצעות למכרז הינו 29.5.2005 בשעה 12:00 בצהריים. הצעה שלא תהיה בתיבת המכרזים במועד זה מכל סיבה – לא תשתתף במכרז ולא תובא לדיון בוועדת המכרזים.

6.8 כל הצעה תעמוד בתוקפה על כל פרטיה, מרכיביה ונספחיה ותחייב את מגיש ההצעה מהמועד בו תוכנס ההצעה לתיבת המכרזים ועד ליום 29.9.2005.

6.9 בכל מקרה שהמציע כולל יותר מאדם אחד במשותף, תיעשה ההתקשרות עפ"י המכרז רק עם יחיד אחד, כולם ביחד והתחייבויות המציעים לפי המכרז הן בערבות הדדית. במידה זוכים במכרז יבקשו להתאגד במסגרת ישות משפטית של חברה בע"מ שבינה ובין הממונה יחתם חוזה למתן הרשאה לתכנון ואופציה לקבלת זכויות במקרקעין (נספח א'), הם יוכלו לעשות זאת בכפוף לכך שהזוכים, הם בלבד, יהיו בעלי המניות בחברה שתוקם, ובהצעתם יצוין חלקו של כל מציע במניות החברה שתוקם.

6.10 הצעה עבור אחר תוגש בצירוף יפוי כח. יפוי הכח כאמור יוגש במקור או בהעתק מאושר ע"י עורך דין. אם מיזופה הכח אינו עורך דין יפוי הכח יהיה נוטריוני.

במקרה שההצעה מוגשת ע"י מספר מציעים יחד יוגש יפוי כח אחד אשר יחתם ע"י כל המציעים או מספר יפוי כח אשר בכל אחד יצויין כי מיופה הכח מוסמך להגיש הצעה במכרז בשם המציע ובשם מציעים אחרים ביחד ובערבות הדדית.

בכל מקרה יפוי הכח לא יהיה מותנה בתנאי כלשהו ולא יתייחס באופן כלשהו לחלק מסויים של הקרקע. בכל מקרה, ישולמו התשלומים במלואם בשובר אחד, ללא פיצול שוברים.

7. הודעת הממונה על תוצאות המכרז תימסר למשתתפי המכרז בכתב בדואר רשום. מועד החלטת וועדת המכרזים של הממונה ייחשב כמועד הקובע (ויכונה להלן: "המועד הקובע").

8. אין הממונה מתחייב לקבל את ההצעה הגבוהה ביותר או כל הצעה שהיא. הממונה שומר את הזכות להאריך את התקופה להגשת הצעות למכרז, לבטל את המכרז ולשנות את תנאי המכרז (בכפוף למתן הודעה לכל המציעים).

9.1 9. תוך 60 יום מהמועד הקובע יהיה על הזים להופיע במשרדי הממונה ולשלם לממונה דמי הרשאה עבור ההרשאה לתכנון בלבד בשיעור 10% מהצעת הזים בתוספת מע"מ כחוק (להלן: "דמי הרשאה") ולחתום על החוזה המצורף למסמך זה כנספח א', כאשר סכום הפקדון יוקף על חשבון תשלום זה. במעמד החתימה על חוזה ההרשאה יחתם עם הזים חוזה חכירה למגרשי התעשייה בנוסח המצורף למסמך זה כנספח ט' בכפוף לתשלום דמי חכירה מהזונים כאמור בסעיף 3 לעיל.

תוך 30 יום מהמועד הקובע ניתן יהיה לשלם את דמי ההרשאה ודמי החכירה ללא תוספת ריבית. החל מהיום ה-31 ועד תום תקופת ה-60 הימים מהמועד הקובע, תיגבה ריבית פיגורים יומית בשיעור שיהיה נהוג באותה עת בממונה. בתום 60 יום מתאריך המועד הקובע לא יתקבל כל סכום שהוא עבור האתר.

למען הסר ספק, מובהר בזאת כי דמי ההרשאה אינם חלק מהתמורה אשר על הזים לשלם עבור קבלת זכות החכירה לתקופה של 49 שנה, אלא הזים תשלום נוסף בגין מתן ההרשאה לתכנון, אשר לא יוחזר לזים בשום מקרה.

בנוסף לסכום שיוצא עבור מגרשי התעשייה ישלם הזוכה במכרז תוך 50 יום מהמועד הקובע לחברה הכלכלית לפיתוח מעלה אדומים בע"מ את הוצאות הפיתוח כמפורט בסעיף 3 לעיל ויחתום על המסמכים המצורפים בנספח י"ד. סכום זה יהיה צמוד למדד תצומות הבניה לחודש נובמבר 2004 (שפורסם ביום 16.12.2004) וישולם בצירוף הפרשי הצמדה עד ליום התשלום בפועל.

החברה כלכלית מבצעת את הפיתוח בשם ובמקום הרשות מקומית. תמורת תשלום הוצאות הפיתוח הכוללות מע"מ לחברה, יקבל הזוכה במכרז קבלה שאיננה חשבונית מס מהחברה, ולא יוכל לנכות מס תשומות כתוצאה מהתשלום כאמור.

החברה תוציא במועד קבלת התשלום, חשבונית מס לרשות מקומית וכן תדווח למע"מ על העסקה אשר נעשתה עם הרשות מקומית, ותשלם את סכום המע"מ הנובע מהעסקה לאוצר המדינה.

אם בתום 60 יום מהמועד הקובע לא יתקבל מלוא סכום דמי ההרשאה, דמי חכירה ואישור תשלום הוצאות פיתוח תפקע זכותו של הזים לגבי האתר. במקרה כאמור לעיל יחולט הפקדון לקיום ההצעה של הזים.

9.2 בתום תקופת ההרשאה ולא אושרה התוכנית מפני שלא התקבל אישור שר הבטחון ההרשאה תבוטל והפקדון לא יחולט.

9.3 תוך 60 יום מיום אישור התוכנית, יהיה על הזים להודיע לממונה על רצונו לממש את אופציה להתקשרות עם הממונה בחוזה פיתוח.

הזים מתחייב לשלם לממונה את הסכום הנקוב בהצעתו בתוספת הפרשי הצמדה מהמועד הקובע עד ליום התשלום בפועל ובצרוף מע"מ כחוק. התשלום ישולם תוך 60 יום מיום אישור התכנית, ויהווה תנאי לחתימת הממונה על חוזה הפיתוח.

9.4 בנוסף לתשלום הסכום הנקוב בהצעתו ישלם הזים את כל התשלומים הנדרשים על פי כל דין כאגרות, היטלים, מיסים ותשלומי חובה אחרים על פי כל דין, בגין קבלת היתרים להקמה והפעלה, החזקה ורשוי של מגרש הדרכה.

10. מסמכי המכרז המצורפים בזה הינם:

- 10.1 נוסח חוזה למתן רשות לתיכנון ואופציה לקבלת זכויות במקרקעין - מסומן כנספח א'
- 10.2 תשריט המתאר את גבולות מקרקעי האתר - מסומן כנספח ב'
- 10.3 מפרט טכני וכך תקנון לתוכנית מפורטת 420/2/2/2 למגרשי התעשייה - מסומן כנספח ג'
- 10.4 נוסח ההצעה למכרז - מסומן כנספח ד'.
- 10.5 הודעת מימוש אופציית היזם - מסומן כנספח ה'.
- 10.6 בקשת היזם להארכת תקופת ההרשאה - מסומן כנספח ו'.
- 10.7 נוסח הערבות הבנקאית - מסומן כנספח ז'.
- 10.8 נוסח חוזה החכירה למתחם הנהיגה - מסומן כנספח ח.
- 10.9 נוסח חוזה החכירה למגרשי התעשייה - מסומן כנספח ט'.
- 10.11 החלטת מועצת מקרקעי ישראל בדבר הקניית זכויות במקרקעין לזרים - מסומן כנספח י'.
- 10.12 מפרט של רשות הרשוי למגרש הדרכה לנהגים - מסומן כנספח י"א.
- 10.13 תקנות התעבורה בענין השתלמות לנהגים במגרשי הדרכה - מסומן כנספח י"ב.
- 10.14 הודעה על אישור מטרה ציבורית לפי חוק התכנון והבניה - מסומן כנספח י"ג.
- 10.15 חוזה תשתית, דוגמאת ערבות בנקאית ושטר חוב של החברה מפתחת - מסומן כנספח י"ד.

11. מובהר בזה כי המידע המופיע בחוברת המכרז הינו מידע ראשוני בלבד שאינו מחייב את הממונה לשום דבר וענין. צירוף מידע זה נועד על מנת לאפשר למציעים היכרות ראשונית כללית בלתי מחייבת ובלתי ממצה של האתר נשוא המכרז. הממונה אינו נושא בכל אחריות שהיא לגבי מידע זה ולמציעים לא תהיה כל טענה ו/או דרישה כלפי הממונה בגין האמור בו. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, מובהר בזאת כי על כל מציע לבדוק את נכונותו של מידע זה וכן כל מידע שימצא לנכון בדבר מצבו הפיזי, המשפטי והתכנוני של האתר, את אפשרויות תכנונו, ניצולו והשימוש בו וכן כל מידע אחר שנראה בעיניו מהותי לצורכי התקשרותו במכרז זה וכי הוא מוותר על כל טענה ו/או דרישה ו/או תביעה בדבר אי התאמה כלפי הממונה ביחס לאתר ו/או ביחס לאפשרות לשנות את יעדו למטרת מגרש הדרכה לנהגים.
12. אין במכרז זה כדי לגרוע מזכות הממונה או מינהל מקרקעי ישראל לשווק אתרים נוספים על האתר נשוא מכרז זה, ליעוד של מגרש הדרכה לנהגים, בכל איזור ומיקום, לרבות בסמיכות לאתר זה.
13. מימש היזם את האופציה להתקשרות בחוזה פיתוח, ישא היזם בביצוע כל עבודות הפיתוח בגבולות התכנית שתאושר ככל שתאושר, לרבות תשלום אגרות הפיתוח הכללי, היטלי הפיתוח הכללי, ותשלומי החובה בגין הפיתוח הכללי הכל כמפורט בסעיף 5 לחוזה.
- למען הסר ספק, מובהר בזאת כי הממונה לא ישא בכל תשלום שהוא הקשור לפיתוח, לתשתיות, הן פיתוח ותשתיות כלליות ותשתיות על והן פיתוח ותשתיות בשטחי האתר וכי היזם לוקח על עצמו כל תשלום וכל חבות שתיווצר עקב ביצוע עבודות פיתוח ותשתית במגרש וסביבתו.
14. ככל שהמציע הוא תושב חוץ או חברה זרה תהיה ההתקשרות עמו כפופה לכללים בדבר הקצאת קרקע לזרים לפי החלטת מועצת מקרקעי ישראל כאמור בנספח י' לחוברת מסמכי המכרז.

15. בקשה להבהרות ושאלות בנוגע למכרז ניתן להפנות בכתב בלבד לפקסמיליה מס' 6251038 - 02 , עבור מר משה אהרוני, וזאת לא יאוחר מיום 15.5.2005 בשעה 12:00 בצהריים.

תשובות תנתנה בכתב במרוכז לכל רוכשי חוברת המכרז וזאת עד 7 ימים לפני המועד האחרון להגשת הצעות.

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

נספח א'

הממונה על הרכוש הממשלתי

חוזה למתן רשות לתכנון ואופציה לקבלת זכות חכירה במקרקעין

שנערך ונחתם ביום _____ לחודש _____ 2005

בין: הממונה על הרכוש הממשלתי באזור יהודה ושומרון
שכתובתו לצורך חוזה זה היא
בנין המינהל האזרחי ת"ד 43 בית-אל מיקוד 90631
דרך מנחם בגין 88 ת"א.
(להלן: "הממונה")
מצד אחד

לבין: _____
שכתובתו לצורכי חוזה זה היא

(להלן: "היזם")
מצד שני

הואיל והממונה מנהל את "האתר" כהגדרתו בחוזה זה להלן;
והיזם זכה במכרז מספר יש/23/2005 שפורסם על ידי הממונה לקבלת הרשאה לתכנון ואופציה לקבלת זכות חכירה במגרש כהגדרתו להלן בתנאים הקבועים בחוזה זה;
והואיל וברצון הצדדים להגדיר ולהסדיר את יחסיהם המשפטיים כמפורט בהוראות חוזה זה;

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתו

לפיכך הותנה והוסכם בין הצדדים כדלהלן:

- 1.1. המבוא, הנספחים וכותרות הסעיפים
- 1.1.1. המבוא לחוזה זה ונספחיו מהווים חלק בלתי נפרד ממנו ומתנאיו.
- 1.2. כותרות הסעיפים בחוזה זה נעשו לשם הנוחות והקלת ההתמצאות בלבד ואין ללמוד מהן לפירושו של החוזה.
2. הגדרות
- בחוזה זה לעיל ולהן וביתר מסמכי המכרז תיוחד למונחים שלהלן, המשמעות המפורטת בצידי.
 - "החוזה" או "חוזה זה" חוזה זה על כל נספחיו ותוספותיו.
 - "האתר" מגרש המוגדר על פי תחום שיפוט, גוש, חלקה, שטח בדונם במסמכי המכרז, והמתוחם בקו אדום הכל כמוגדר ומסומן בתשריט המצורף כנספח ב' למסמכי המכרז.
 - "מגרש הדרכה לנהגים" או "המגרש" שטח בתחום האתר שיהיה מיועד בתכנית להקמה והפעלה של מגרש הדרכה לנהגים בלבד כהגדרתו בהתאם למפרט הטכני המצורף כנספח י"א למסמכי המכרז.
 - "המכרז" מכרז מס' יש/23/2005 שפרסם הממונה להתקשרות בחוזה זה, על כל מסמכיו ונספחיו, המהווים חלק בלתי נפרד מחוזה זה.
 - "ההצעה" הצעת היזם למכרז כפי שפורטה בנוסח ההצעה למכרז - נספח ד' למסמכי המכרז.
 - "התכנית" תכנית מפורטת למטרת מגרש הדרכה לנהגים בלבד אשר אושרה כדין על פי דיני תכנון הבניה החלים באזור יהודה ושומרון וניתן יהיה לקבל היתרי בניה כדין על פיה להקמה והפעלת מגרש הדרכה לנהגים.
 - "מועד אישור התוכנית" או "יום אישור התוכנית" התאריך שבו פורסם דבר אישור התכנית בהתאם על פי דיני תכנון לחוק התכנון והבניה החלים באזור יהודה ושומרון או, לפי הענין המועד שבו ינתן לתכנית תוקף סופי על פי כל דין אחר שיחול, אם יחול, על הענין באופן שניתן יהיה לקבל היתרי בניה כדין על פיה.
 - "תמורת הממונה" הסכום שהוצע ע"י היזם בסעיף 2 להצעה המצורפת כנספח ד' למסמכי המכרז בתוספת הפרשי הצמדה מהמדד היסודי ועד למדד האחרון הידוע ביום התשלום בפועל.
 - "תמורת היזם" או "אופציית היזם" האופציה של היזם להתקשר עם הממונה בחוזה פיתוח למטרת פיתוח הקמה והפעלה של מגרש הדרכה לנהגים ביחס לשטח המגרש שיאושר בתכנית למטרת מגרש הדרכה לנהגים.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078		056-218079	056-218075	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

"דמי הרשאה"
 סכום השווה ל-10% (עשרה אחוזים) מתמורת הממונה אשר ישולם ע"י היזם בתוך 60 יום מהמועד הקובע כמפורט בסעיף 8.1 להזמנה להציע הצעות, שבמסמכי המכרז.

מובהר כי דמי ההרשאה אינם חלק מתמורת הממונה אלא הינם תשלום נפרד בגין מתן ההרשאה לתכנון, אשר לא יוחזר ליזם בשום מקרה.

"חוזה הרשאה לתכנון"
 חוזה זה למתן הרשאה לתכנון ואופציה לקבלת זכויות במקרקעין, המקנה ליזם הרשאה לבצע פעולות תכנון של האתר ליעוד מגרש הדרכה לנהגים ובכפוף לתשלום דמי ההרשאה, ואשר מסומן כנספח א'.

"חוזה החכירה"
 חוזה חכירה ביחס למגרש ההדרכה לנהגים בנוסח המצורף כנספח ח' למסמכי המכרז אשר יחתם בכפוף לקיום התחייבויות היזם על פי חוזה הפיתוח.

"תקופת ההרשאה לתכנון"
 תקופה של 36 חודש ממועד חתימת חוזה זה, הניתנת להארכה בהתאם לס"ק 3.3 לחוזה זה להלן.

"הודעת המימוש"
 הודעה שיתן היזם לממונה על רצונו במימוש אופציית היזם כאמור בסעיף 4.1 לחוזה זה להלן, בנוסח המצורף כנספח ה' למסמכי המכרז.

"מדד"
 מדד המחירים לצרכן המתפרסם על ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, לרבות כל מדד שיבוא במקומו או יחליפו.

"מדד יסודי"
 מדד המחירים לצרכן שהיה ידוע במועד הקובע.

"פיתוח כללי"
 כל עבודות התשתית ופיתוח הקרקע (הן תשתיות על והן תשתיות ועבודות פיתוח באזור האתר) שיבוצעו, בשטחים מחוץ לאתר אך המיועדות לשרת גם את האתר או כל חלק ממנו, לרבות סלילת כבישים (לרבות סלילת דרכי גישה, הסדרת צמתי הגישה, ניקוז, סימון, ותמרור) עבודות עפר, בניית מדרכות, תיעול, ניקוז, ביוב, צנרת מים, קירות ותומכים, תאורה ציבורית, נוף, גינון ציבורי, תקשורת וכיו"ב.

"המועד הקובע"
 התאריך בו התקבלה ההחלטה על זכיית היזם במכרז על ידי ועדת המכרזים.

3. הרשאה לתכנון והכנת התוכנית החדשה

3.1 הממונה נותן בזאת ליזם הרשאה להכנת התכנית בתקופת ההרשאה לתכנון והגשתה לרשויות התכנון המוסמכות, ובלבד שכל הפעולות הנ"ל יבוצעו בהתאם להוראות כל דין החל על הענין ולהוראות סעיף 3.2 להלן ובתיאום ובאישור הממונה.

היה ולצורך אישור תוכנית למגרש נהיגה ידרש הגדלת שטח ההרשאה לתכנון, היזם יהיה רשאי לבקש להגדיל את שטח ההרשאה לתכנון.

מובהר כי בקשת ההגדלה תהא רק על חשבון מגרשי התעשייה המוגדרים כמגרשים 433-435

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מת"ק חדרון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

בהתאם לתוכנית מסי 420/2/2/2 כולם או חלקם וכי הממונה יהיה רשאי לדחות או לאשר את הבקשה להגדלת שטח ההרשאה לתכנון על פי שיקול דעתו.
בתמורה להרשאה לבצע את פעולות התכנון ישלם היזם לממונה תוך 60 יום מהמועד הקובע סך השווה ל-10% (עשרה אחוז) מהתמורה הנקובה בהצעתו בנספח ה' בתוספת מע"מ כחוק.

בכפוף לאמור לעיל, יחתום הממונה כבעל "האתר", על מסמכי התוכנית שיוכנו על ידי היזם בכל מקום שחתימתו עליהם תידרש לצורך הגשתם לרשויות התכנון המוסמכות, ובתנאי שיעוד התכנית יהיה מגרש להדרכת נהגים בלבד.

היזם מצהיר כי ידועות לו הוראות הדין הנוגעות להפעלה ולשימוש במגרש למטרת הדרכה לנהגים לרבות הוראות תקנות התעבורה (תיקון מסי 5), התשס"ג - 2003 (מצ"ב כנספח י"ב למסמכי המכרז).

3.2 היזם יפעל אצל כל הרשויות המוסמכות, על חשבונו, ביעילות, ברציפות, ובהתמדה וינקוט בכל הפעולות הנדרשות על מנת לגרום לאישור התכנית בהקדם האפשרי, ולא יאוחר מתום תקופת ההרשאה לתכנון.

מבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל, מתחייב בזאת היזם כדלקמן:

3.2.1 להציג לממונה בתוך 120 יום מהיום הקובע את טיוטת כל מסמכי התכנון שיש צורך להגישם על פי כל דין ועל פי כל דרישה של כל רשות מוסמכת הנוגעת לענין לצורך אישור התכנית.

3.2.2 היזם יהיה חייב לתקן ו/או לשנות ו/או לעדכן מפעם לפעם בתוך 30 יום מדרישת הממונה בכתב את טיוטת מסמכי התכנון כפי שהוצעה על ידו או כפי שתוקנה על ידו בעבר (אם כבר תוקנה), לפי הענין, או כל חלק ממנה. עוד מוסכם במפורש, כי הממונה יהיה רשאי מפעם לפעם לתת הנחיות חדשות ליזם בקשר לתכנון האתר והיזם יהיה חייב למלא אחריהן. כמו כן יהיה הממונה רשאי להעיר בכתב הערות ביחס למסמכי התכנון שהוגשו שלא כאמור לעיל ו/או לדרוש עריכת שינויים, תיקונים או התאמות אותם היזם יהיה חייב למלא, ובלבד שהממונה ישלח הערותיו, לגבי כל מסמך תכנון שהוגש לו, בתוך 30 יום מיום קבלתו. לא יהיה במחויבות זו כדי להאריך איזה שהם מועדים הקבועים בחוזה זה. לא העיר הממונה הערות כלשהן או לא דרש שינויים כאמור בפרק הזמן האמור לעיל, יהיה היזם רשאי להתייחס למסמכי התכנון הנוגעים בדבר כאילו הם מקובלים על הממונה.

3.3 היזם יהיה רשאי לבקש להאריך את תקופת הרשות לתכנון מעבר לתקופת הרשות לתכנון בשתי תקופות של שנה כל אחת ובתנאי שהיזם יודיע לממונה על רצונו בכך בהודעה בנוסח המצורף כנספח ו' למסמכי המכרז, ובתנאי שתתקבל אצל הממונה הבקשה לא יאוחר משלושה חודשים לפני תום תקופת ההרשאה לתכנון. תוך 30 יום ממתן הודעתו האמורה ישלם היזם לממונה תשלום נוסף עבור הארכת תקופת הרשות לתכנון בסכום השווה ל-2.5% מתמורת הממונה בתוספת מע"מ בערכים צמודי מדד ידוע אחרון במועד הבקשה לעומת המדד היסודי, וזאת בגין כל אחת משתי התקופות הנ"ל.
מובהר בזה כי בקשת הארכה, תהא לתקופה של שנה אחת בלבד וכי הממונה יהיה רשאי לדחות או לאשר את הבקשה להארכת תקופת ההרשאה על פי שיקול דעתו.

3.4 מוסכם בזאת, כי אם לא תאושר התוכנית עד לתום תקופת ההרשאה לתכנון (לרבות כפי שהוארכה, אם הוארכה, כאמור בפיסקה 3.3), על אף שהיזם עשה כמיטב יכולתו ככל שהדברים בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078		056-218079	056-218075	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

תלויים בו לגרום לאישור התכנית, או אם היזם לא מימש את האופציה במועד כאמור בסעיף 4.1 להלן, לא יחשב הדבר כהפרת החוזה על ידי היזם, ואולם החוזה יבוא לסיומו ויחולו ההוראות הבאות:

3.4.1 היזם ו/ או כל מי מטעמו לא יהיה רשאי להמשיך בפעולות תכנון כלשהן ביחס לאתר ואופצית היזם תפקע.

3.4.2 בשום מקרה ובשום נסיבות, לרבות במקרה בו לא יממש היזם את אופציית היזם, או בכל מקרה בו יבוטל חוזה זה, לא יהיה היזם זכאי להתזר כספי או לתשלום או לפיצוי כלשהם בגין הוצאותיו והשקעותיו בפעולות התכנון ו/ או בהכנת התוכנית, וזאת בין אם הממונה או מי מטעמו עשו בהם שימוש ו/ או הפיקו מהם הנאה כלשהי ובין אם לאו.

3.4.3 הממונה יהיה רשאי, אך לא חייב, להמשיך בהליכי אישור התוכנית בכל עת שימצא לנכון, בין אם בעצמו ובין אם על ידי מתן רשות לאחרים לעשות כן בתנאים כפי שיראו לממונה, וזאת, בין היתר ואם ימצא זאת הממונה לנכון, תוך עשיית שימוש כפי שימצא הממונה לנכון במסמכי התכנון שהוכנו על ידי היזם או על חשבונו כאמור לעיל, או כל חלק או קטע מהם, ומבלי שהיזם או כל מי מטעמו יהיו זכאים עקב כך לתמורה אחרת ו/או פיצוי כלשהו.

3.4.4 היה ולא תאושר התוכנית עד לתום תקופת ההרשאה לתכנון, לרבות תקופת הארכה (אם הוארכה), ייחשב הדבר כהפרה יסודית של הסכם זה על ידי היזם, למעט אם העדר אישור התוכנית נכנס לגדר האמור בס"ק 3.4 לעיל.

3.4.5 למען הסר ספק, מובהר בזאת כי פרסום המכרז על ידי הממונה והתקשרות הממונה בחוזה זה אינם מהווים מצג כלשהו מצד הממונה לגבי האפשרות להשיג את אישור התוכנית עד לתום תקופת הרשות לתכנון או בכלל. כל אישור מקדמי, הסכמה עקרונית, חיווי דעה וכיוצא שניתנו על ידי רשות כלשהי או מי מטעמה ו/או על ידי הממונה או מי מטעמו ביחס לאפשרות להשיג את אישור התוכנית אינם מטילים חובה או אחריות כלשהי על הממונה, ובכל מקרה אין הם באים במקום חובת היזם להשיג את אישור התוכנית עד לתום תקופת הרשות לתכנון כאמור בחוזה זה.

מימוש אופציית היזם

4

4.1 לאחר יום אישור התוכנית כדין יחתם בין הצדדים חוזה חכירה על פי הודעת היזם. ההודעה תוגש בנוסח המצורף בנספח ה' למסמכי המכרז בתוך 60 יום מיום אישור התכנית.

חוזה הפיתוח יחתם בכפוף ומיד לאחר תשלום תמורת הממונה בתוספת הפרשי הצמדה מהמדד היסודי ועד למדד הידוע האחרון במועד התשלום בפועל, ובתוספת מע"מ כחוק.

לא מימש היזם את אופצית היזם תוך 60 יום מיום אישור התכנית, יחשב הדבר כהודעה על אי מימוש האופציה והממונה יהיה רשאי לממש את התכנית ולשווק את האתר לאחרים וזאת ללא מתן פיצוי כלשהו ליזם.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

למען הסר ספק, כל התשלומים ששולמו ע"י היזם לממונה על פי חוזה זה עד אותו שלב, ככל ששולמו, לרבות, דמי ההרשאה ו/או תשלומים בגין הארכת תקופת ההרשאה לתכנון, לא יופחתו מתמורת הממונה, ובשום מקרה ובשום נסיבות לא יושבו ליזם.

4.2. מימש היזם את אופצית היזם כאמור בפסקה 4.1 לעיל יחתמו היזם והממונה על חוזה החכירה המצורף **בנספח ח'** למסמכי המכרז, לגבי המגרש להדרכת נהגים, וזאת בהתאם לאמור להלן:

4.2.1. תמורת הממונה תחשב כ"תמורה" כאמור במבוא לנוסח חוזה החכירה המצורף **בנספח ח'** למסמכי המכרז, ולפיכך, בכפוף לקיום התחביונות היזם על פי חוזה החכירה, תחשב כתשלום דמי חכירה בגין כל תקופת החכירה של 49 שנה כאמור בחוזה החכירה.

4.2.2. **"היום הקובע"** כהגדרתו המכרז ובמבוא לחוזה החכירה (נספח ח' למסמכי המכרז), יהיה מועד מתן הודעת המימוש על ידי היזם.

4.2.3. יתר הפרטים אותם יש למלא בחוזה החכירה לשם הכנתו לחתימה והנספחים שיש לצרף אליו ימולאו ויצורפו ע"י הממונה לפי שיקול דעתו ו/או לפי נוהלי הממונה הנהוגים באותה עת, בכפוף להוראות חוזה זה, והיזם מתחייב לחתום על חוזה החכירה כשהוא כולל את הפרטים כפי שמולאו ע"י הממונה כאמור.

4.2.4. היזם יתחייב בין יתר התנאים בחוזה החכירה לסיים את הבניה תוך 18 חודש מתאריך החתימה על חוזה החכירה.

4.3. למען הסר ספק: לא מימש היזם את אופציית היזם מכל סיבה שהיא, לא תהיינה לו תביעות או טענות כלשהן כלפי הממונה, לרבות להשבת תשלומים, הוצאות והשקעות מכל סוג שהוא בהם נשא ו/או כל תביעה או טענה אחרת שהיא.

פיתוח האתר

5

5.1. מימש היזם את אופציית היזם, ישא היזם בביצוע כל עבודות הפיתוח בגבולות התכנית, לרבות תשלום כל אגרות הפיתוח לרבות הפיתוח הכללי, היטלי הפיתוח ובכל תשלומי החובה בגין פיתוח כללי שתדרושנה הרשויות המוסמכות לרבות, אך לא רק, היטלים ואגרות בקשר לכבישים (לרבות דרכי גישה, הסדרת צמתי הגישה, ניקוז, סימון, ותמרור) ביוב, כבישים, מדרכות, התחברות לצנרת מים, תיעול, ניקוז וכיו"ב, בקשר עם המגרש ו/או השטחים שייבנו עליו, במועד החוקי לתשלום.

למען הסר ספק מובהר בזאת כי הממונה לא ישא בכל תשלום שהוא הקשור לעבודות הפיתוח הן הכלליות, הן תשתיות ופיתוח על, והן תשתיות ופיתוח בשטח המגרש עצמו והיזם לוקח על עצמו את כל עלויות הפיתוח לרבות היטלים ואגרות ככל שיוטלו. ;

ככל שהממונה או מי מטעמו נשא בתשלומים שהיזם חייב בהם כאמור ישיב היזם לממונה את התשלומים ששולמו כאמור בערכים צמודי מדד ידוע אחרון ונושאי ריבית בשיעור שנתי שיקבע

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומזידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218079	056-218075	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

ע"י חשב הממונה מיום התשלום על ידי הממונה ועד ליום ההשבה מיד עם דרישתו הראשונה של הממונה.

נעשו תשלומים כאלו ע"י הממונה או מי מטעמו קודם לחתימת חוזה הפיתוח ו/ או חוזה החכירה תהיה השבת התשלומים לממונה כאמור תנאי מוקדם לזכותו של היזם להתקשר עם הממונה בחוזה הפיתוח ו/ או חוזה החכירה, לפי הענין.

5.2 מבלי לגרוע מהאמור בפסקה 5.1 לעיל מוסכם כי בכל מקרה שבו יגיע הממונה או מי מטעמו להסדר עם הרשות המקומית לפיו יבוצעו עבודות הפיתוח הכללי ע"י הממונה או מי מטעמו או ע"י צד שלישי שיקבע ע"י הרשות המקומית ו/או הממונה יהיה היזם, חייב אם יממש את אופצית היזם, לשאת בהוצאות הפיתוח וזאת על פי הקריטריונים ו/או התעריפים שיקבעו בין הגורם המפתח והממונה ו/או הרשות המקומית.

5.2.1 במקרה שבו נעשה הסדר כאמור ברישא לפסקה 5.2 זו ונקבע גורם מפתח לאחר מימוש אופציית היזם על ידי היזם, יהיה הממונה רשאי לדרוש מהיזם בכל עת להתקשר עם הגורם המפתח בחוזה לביצוע עבודות הפיתוח על פי הנוסח והתנאים שיאושרו על ידי הממונה, לפי שיקול דעתו המוחלט, ובלבד שלא יהיה בהם כדי לגרוע מזכויות שהוקנו במפורש ליזם בחוזה זה, והיזם יהיה חייב לשלם לגורם המפתח את כל הוצאות הפיתוח שיגיעו לו על פיו במועד שנקבע בחוזה האמור.

5.2.2 לא חתם היזם על החוזה כאמור בפסקה 5.2.1 בתוך 30 יום מעת שנדרש לכך בכתב ע"י הממונה ו/ או לא שילם לגורם המפתח את הוצאות הפיתוח בקשר עם המגרש במועדים שנקבעו לכך בחוזה ביניהם, יהיה הממונה רשאי לבטל חוזה זה ו/או את חוזה הפיתוח ו/או חוזה החכירה, ביחס למגרש, לפי הענין וזאת בכל עת שהממונה יבחר לעשות כן לפי שיקול דעתו, ומבלי שלים תהיה זכות לפיצוי או השבה כלשהם בגין תשלומים, הוצאות והשקעות שנעשו על ידו.

5.2.3 למען הסר ספק תשלומים לגורם המפתח כאמור יכול שיבואו חלף תשלומי האגרות וההיטלים לרשות המקומית כאמור בפסקה 5.1 לעיל או חלף כל חלק מהם, או בנוסף להם, הכל כפי שיקבע ע"י הממונה והרשות המקומית.

העברת זכויות

6

6.1 היזם לא יהיה רשאי לשעבד את זכויותיו לפי חוזה זה ו/ או את זכויותיו ביחס לאתר ללא אישור הממונה מראש ובכתב. הממונה יהיה רשאי ליתן את אישורו או שלא לתיתו לפי שיקול דעתו המוחלט. מבלי לגרוע משיקול דעתו של הממונה לאשר או לא לאשר שעבוד כאמור, מוסכם במפורש כי הממונה לא יאשר שעבוד כאמור אלא אם כן יובטח להנחת דעת הממונה שמימוש השיעבוד יעשה אך ורק על פי התנאים שבהם רשאי היזם להעביר את זכויותיו כאמור בהוראות סעיף 6 זה להלן ובכפוף לקיומם.

6.2 היזם לא יהיה רשאי להעביר לאחר את זכויותיו לפי חוזה זה ו/או את זכויותיו באתר כולן או מקצתן, בכל צורה שהיא בין במישרין ובין בעקיפין ללא אישור הממונה מראש ובכתב.

6.3 לענין סעיף זה "העברת זכויות" - משמעה מכירה, השכרה, הענקה, ויתור או הסבה, במישרין או בעקיפין, בצורה חלקית או מלאה, של זכות כלשהי מזכויות היזם לפי חוזה זה, וכן "מכירה" של

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומזידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078		056-218079	056-218075	056-218074

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלת

זכות כלשהי לגבי האתר כמשמעותו של המונח "מכירה" בסעיף 1 לחוק מיסוי מקרקעין (שבח, מכירה ורכישה) התשכ"ג - 1963.

6.4. מבלי לגרוע מהאמור לעיל הרי במקרה שבו היזם הינו תאגיד, מוסכם, כי "העברת זכויות" לצרכי סעיף 6 זה תחשב גם "פעולה באיגוד" כהגדרתו של מונח זה בסעיף 1 לחוק מיסוי מקרקעין (שבח, מכירה ורכישה) התשכ"ג - 1963, בתאגיד המהווה את היזם או בכל תאגיד המחזיק ב"זכות באיגוד" (כהגדרתו של מונח זה בסעיף 1 לחוק האמור), בתאגיד המהווה את היזם.

7. הגנת זכויות הממונה באתר

7.1. היזם מצהיר, כי הוא איננו "נתין זר" כהגדרתו בנספח י' למסמכי המכרז אשר לא קיבל, לצרכי חוזה זה, אישור מראש ובכתב מיו"ר מועצת מקרקעי ישראל, וכן שלא קיימת הגבלה בקשר להתקשרותו של הממונה איתו בחוזה זה ו/או בחוזה הפיתוח ו/או בחוזה החכירה.

7.2. היזם מאשר כי בדק לשביעות רצונו המלאה את האתר, לרבות קיומן או אי קיומן באתר ו/או בסמוך אליו של תשתיות כגון - קווי חשמל, קווי תקשורת, קווי מים, קווי ביוב וכד', את זכויות הממונה בו ואת כל יתר התנאים הדרושים להתקשרותו בחוזה זה ומצא את כל אלו מתאימים לו ולצרכיו. היזם מוותר על כל טענה בדבר אי התאמה כלפי הממונה בקשר עם חוזה זה.

למען הסר ספק מובהר בזאת כי גם אם יתברר בעתיד כי ישנם באתר קווי תשתית מכל סוג ומין ו/או כל גורם מפריע אחר ותשתיות אלו ו/או הגורם המפריע הונחו בשטח האתר בתקופה בו החזקה באתר היתה בידי הממונה, גם אז לא יהווה הדבר עילה לכל טענה ו/או תביעה כלפי הממונה.

ידוע ליזם שקיים קווי מתח גבוהה באתר והיזם מוותר על כל טענה לגבי אותו קווי חשמל.

היזם מצהיר ומתחייב כי אין לו ולא תהיינה לו כל תביעות ו/או טענות ו/או דרישות כספיות ו/או אחרות, לרבות דרישה לביטול העסקה כלפי הממונה ו/או מי מטעמו בגין האמור בסעיף זה.

7.3. היזם מתחייב שלא לרשום הערת אזהרה בלשכת רישום המקרקעין בדבר זכויותיו לפי חוזה זה כולן או מקצתן בכל מועד שהוא, ככל שניתן בכלל לרשום בגינת הערת אזהרה כאמור, ללא אישור מיוחד מראש ובכתב של הממונה, אשר הממונה יהיה רשאי לתיתו או להמנע מלתיתו לפי שיקול דעתו המוחלט.

7.4. מבלי לגרוע מכלליות האמור ומכלליות שיקול דעתו של הממונה כאמור לעיל, מוסכם, כי בכל מקרה לא תרשם הערת אזהרה לפני שהאתר ירשם כיחידת רישום נפרדת בלשכת רישום המקרקעין, ומבלי שינתן לממונה, קודם לרישומה, יפוי כח בלתי חוזר מאת היזם בנוסח אשר יהיה להנחת דעת הממונה, למחוק את הערת האזהרה בכל מקרה שבו תפקע אופציית היזם או יבוטל חוזה זה או חוזה הפיתוח מכל סיבה שהיא.

7.5. למען הסר ספק מובהר בזאת, כי חוזה זה אינו מעניק ליזם זכות או רשות לחזקה ולתפיסה או לשימוש כלשהו באתר או בכל חלק ממנו, ובשום מקרה ובשום נסיבות לא יהיה היזם רשאי לקבל או לתפוס חזקה או לעשות שימוש כלשהו באתר או בכל חלק ממנו ללא אישור מיוחד ומפורש של הממונה מראש ובכתב.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

מיסים ותשלומי חובה

8.

- 8.1 כל מס אשר יחול עפ"י כל דין על היזם בגין התקשרות זאת בחוזה זה ו/או בגין מימוש אופציית היזם ישולם על ידי היזם, במלואו ובמועדו החוקי.
- 8.2 היטל ההשבחה יחול על פי הדין.
- 8.3 כל הסכומים שעל היזם לשאת בהם והנוכרים בחוזה זה, לרבות, אך לא רק, דמי הרשאה, תמורת הממונה, ותשלומים בגין הארכת תקופת הרשות לתכנון וכ"ו, אינם כוללים מס ערך מוסף.
- 8.4 מס הערך המוסף בשיעורו החוקי ביחס לכל התשלומים האמורים ו/או כל תשלום אחר החל על היזם לפי חוזה זה, ישולם על ידי היזם ביחד ובמועד ביצוע התשלומים כאמור.

סעדים ותרופות

9.

מבלי לגרוע מהסעדים והתרופות המוקנים לממונה לפי הוראות חוזה זה ו/או לפי חוק החוזים תרופות בגין הפרת חוזה תשל"א - 1970 ו/או לפי מסמכי המכרז ו/או לפי הוראות חוזה הפיתוח ו/או הוראות חוזה החכירה, מוסכם בזאת כדקלמן:

- 9.1 הפרה של איזו מהתחייבויות היזם או הצהרותיו ו/או התחייבותיו לפי סעיפים 3.2 (על פסקאות המשנה שבו) 5.1, 5.2 (על פסקאות המשנה שבו) 6.1, 6.2, 7.1, 7.3, 8 (על סעיפי המשנה שבו), לחוזה זה תחשב כהפרה יסודית של החוזה.
- 9.2 בכל אחד מן המקרים שיימנו להלן, יהיה הממונה רשאי בכל עת, בין אם מייד כשיתגלו לו העובדות הנוגעות לענין ובין אם בכל מועד שהוא לאחר מכן, לבטל חוזה זה בהודעה בכתב ליזם.
- 9.2.1 אם הוגשה נגד היזם בקשה לפירוק זמני או קבוע, למינוי כונס נכסים, זמני או קבוע, או להטלת עיקול על חלק מהוטי מנכסיו, וניתן צו לפי הבקשה או שהבקשה לא נדחתה או בוטלה בתוך 90 יום מהגשתה.
- 9.2.2 אם היזם התקשר עם צד ג' כלשהו בחוזה מפורש או מכללא, בע"פ או בכתב בניגוד להוראות סעיף 6 לעיל, וגם אם נאמר באותו חוזה כי הוא מותנה בהסכמת הממונה.
- 9.2.3 אם היזם לא שילם לממונה או לצד ג' כלשהו איזשהו תשלום, שהוא חייב לשאת בו לפי הוראות חוזה זה במועד שנקבע לכך בחוזה זה, או, בהעדר מועד מוגדר לתשלום בחוזה זה - בתוך 30 יום מדרישת הממונה.
- 9.2.4 אם היזם הפר חוזה זה הפרה יסודית, או אם היזם הפר חוזה זה הפרה שאינה יסודית אך לא תיקן את ההפרה בתוך 30 יום מעת שנדרש לכך ע"י הממונה.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

9.3. בוטל חוזה זה ע"י הממונה יחולו ההוראות דלקמן:

9.3.1. עם ביטול החוזה תבוא לסיומה תקופת הרשות לתכנון (אם לא הסתיימה קודם לכן), והרשות לתכנון שניתנה ליזם בחוזה זה ואופציית היזם תפקענה, ככל שלא פקעו קודם לכן.

9.3.2. היזם לא יהיה זכאי להשבה או לפיצוי כלשהם בגין תשלומים כלשהם ששולמו על ידו לפי חוזה זה, לרבות, אך לא רק תשלומים בגין הוצאות התכנון של האתר, ביצוע סקרים, בדיקות היתכנות, מיפוי, תאומים, דמי הרשאה, תשלומים בגין הארכת תקופת ההרשאה לתכנון, מיסים, היטלים, תשלומי חובה וכו'.

9.3.3. כל התכניות המיפרטים והמסמכים האחרים שהוכנו ע"י היזם או מטעמו במסגרת תכנון האתר ו/או הליכי אישור התכנית החדשה יהיו לקנינו של הממונה שיהיה רשאי לנהוג בהם כאמור בפסקה 3.4.3 דלעיל.

9.4. היזם והממונה מוותרים בזאת במפורש זה כלפי זה על תביעות וסעדים על פי דיני עשיית עושר ולא במשפט.

9.5. היזם מאשר כי ידוע לו שהממונה מתקשר עימו בחוזה זה במסגרת מדיניותו לדאוג לעתודות קרקע זמינות להקמת מגרשים להדרכת נהגים בהקדם האפשרי, ועל כן מוסכם כי בשום מקרה ובשום נסיבות לא יהיה היזם רשאי לעתור כנגד הממונה בהליך משפטי כלשהו לסעדים מסוג צו מניעה, או צו עשה, זמניים או קבועים או צו הצהרתי זמני או קבוע או כל סעד אחר שכתוצאה מהם עלול יהיה להיגרם באופן ישיר או עקיף, עיכוב או שיבוש כלשהו בתכנון האתר ו/או באישור התביעה החדשה ו/או בביצוע עבודות פיתוח באתר ו/או בשיווק האתר ו/או במתן זכויות בו לאחרים, ו/או בבניה על האתר ו/או באכלוסו ו/או בשימוש בו.

היזם מוותר מראש על זכות לכל סעד נגד הממונה כאמור לעיל והוא מאשר, כי במקרה של הליכים משפטיים בינו לבין הממונה, הסעדים היחידים להם הוא יהיה זכאי לעתור כנגד הממונה, הינם סעדים כספיים. הצדדים מאשרים, כי הסכמת היזם דלעיל היתה תנאי מוקדם ויסודי להסכמת הממונה להתקשר עימו בחוזה זה.

10. שונות:

10.1. זכויות היוצרים בכל מסמכי התכנון, כהגדרתם להלן, מוקנות לממונה בלבד. על פי דרישת הממונה בכל עת וכן בתום תקופת ההרשאה או עם ביטולו של ההסכם מכל סיבה שהיא, ימציא היזם לידי הממונה עותק מלא ומעודכן של כל מסמכי התכנון.

"מסמכי התכנון" - האורגניליים וכל ההעתקים של כל התכניות, המפות, התרשימים, והחישובים, ניירות העבודה דיסקטים או כל מדיה אחרת וכן כל המסמכים האחרים.

המתייחסים לתכנון ו/או לתכנית ו/או לאתר ו/או לפעולות התכנון להיתר בניה בין שהוכנו על ידי הממונה, ובין שהוכנו על ידי היזם או על ידי כל צד שלישי אחר.

10.2. כל תוספת ניצול של מבנים ו/או שימושים במגרש ההדרכה לאחר אישור התכנית, תהא כפופה לאישור הממונה ולתשלום הפרשי ערך קרקע לממונה כפי שיהיה נהוג באותה עת.

שינויים אלו מותנים בקבלת כל ההיתרים.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631.
 מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078		056-218079	056-218075	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

- 10.3 היזם ידרש לקבל היתר להפעלת מגרש הדרכה לנהגים מאת רשות הרשוי במשרד התחבורה וכן את כל האישורים הנדרשים להפעלת השטח עפ"י כל דין, לרבות על פי תקנות התעבורה.
- 10.4 היה והשטח נשוא מכרז זה הוכרז ו/או יוכרז כאתר עתיקות על ידי רשות העתיקות, יישא היזם על חשבונו בכל פעולות הפיקוח, חפירות הבדיקות וחפירות ההצלה במקרקעין. היקפי הפיקוח, חפירות הבדיקות וחפירות ההצלה יהיו כפי שיידרש על פי קביעת רשות העתיקות. היזם לא יבוא בכל טענה ו/או דרישה ו/או תביעה כספית ו/או אחרת, לרבות דרישה לביטול העסקה, כלפי הממונה ו/או מי מטעמו בגין האמור בנוגע לעתיקות.
- 10.5 למען הסר ספק, אין בהתקשרות בחוזה זה כדי לגרוע מזכות הממונה לשווק אתרים נוספים על האתר נשוא חוזה זה ליעוד של מגרש להדרכת נהגים, בכל איזור ומיקום לרבות בסמיכות לאתר נשוא מכרז זה.
- 10.6 חוזה זה משקף נאמנה ובמלואו את כל המוסכס בין הצדדים. כל שינוי לחוזה זה, או ויתור על זכות שעל פיו יהיו ברי תוקף מחייב רק אם יערכו בכתב ויחתמו כדין.
- 10.7 שיהיו או הימנעות מפעולה או הימנעות משימוש בזכות לכל תקופה שהיא לא יחשבו, בשום מקרה ובשום נסיבות, כוויתור או כמצג מצד הממונה או כתקדים המחייב למקרים אחרים.
- בכל מקרה בו זכאי הממונה לבטל חוזה זה, הוא יהיה זכאי לעשות כן בכל עת שימצא לנכון לאחר שנודע לו על העובדות המשמשות יסוד לזכות הביטול שלו, תהא מאוחרת ככל שתהא, מבלי שזכות זו תפקע או תתישן.
- 10.8 סמכות השיפוט המקומית הייחודית בכל חילוקי הדעות בין הצדדים בכל הנוגע לפירושו, ביצועו או הפרתו של חוזה זה תוקנה לבתי המשפט בירושלים ויחולו דיני מדינת ישראל.
- 10.9 אין באמור בחוזה זה כדי לגרוע מסמכויותיו של מפקד האזור/ראש המינהל האזרחי באזור ליתן הוראות בצו בכל הנוגע לתוקפם של חוזים ובכל הקשור בזכות. חובה או חבות של צד מן הצדדים להם.
- 10.10 אין בחוזה זה לגרוע מכוחם של מפקד כוחות צה"ל באיזור ו/או ראש המינהל האזרחי באיזור להפעיל סמכויותיהם על פי כל דין בנוגע לנכס זה.
- 10.11 ידוע ליזם כי שיחתום על חוזה הפיתוח יתחייב להעסיק חברת אבטחה, שהיא בעלת כל ההיתרים הנדרשים כל פי דין ותחיקת בטחון בכדי לפעול באזור יהודה ושומרון, ואשר קיבלה אישור לכך מאת המינהל האזרחי, לשם אבטחת ביצוען של כל העבודות שיבוצעו על פי חוזה הפיתוח, חברת האבטחה תפעל על פי הנחיות החטיבה המרחבית הנוגעת לעניין. כן ידוע ליזם כי, שיחתום על חוזה הפיתוח יתחייב לתאם ביצוע כל עבודה על פי חוזה הפיתוח, יתחייב לתאם ביצוע כל עבודה על-פי חוזה הפיתוח, לפני ביצועה, עם החטיבה המרחבית הנוגעת לעניין.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שבס	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

10.12 כתובות הצדדים לצרכי מתן הודעות תהיינה כמפורט במבוא לחוזה זה, אלא אם כן הודיע אחד הצדדים למישנהו על כתובת אחרת בישראל שאז תשמש אותה כתובת לצורך מתן הודעות לאותו צד כאמור.

כל הודעה שתשלח בדואר רשום לאיזו מן הכתובות דלעיל תחשב כאילו הגיעה לצד הנשגר ולידיעתו בתוך 4 ימים משיגורה, ובמקרה של מסירה ביד - עם המסירה.

10.13 תאריך חתימת חוזה יהיה התאריך בו נחתם החוזה ע"י מורשי החתימה של הממונה.

ולראיה באו הצדדים על החתום:

הממונה

היזם

המאשר:

אני החתום מטה מאשר כי זיהיתי את החוכר הנ"ל לפי מסמכי הזיהוי שהוצגו בפני וכי החוכר חתם על חוזה זה בנוכחותי.

שם _____ תואר המשרה _____ חתימת המאשר

כאשר היזם הינו תאגיד חבר/עמותה יש למלא ולהחתיים:

אני עו"ד _____ המשמש כעו"ד של חב' _____

ח.פ. _____ מאשר בזה כי ביום _____ התייצבו בפני הי"ה:

1. _____ ת.ז. _____

2. _____ ת.ז. _____

3. _____ ת.ז. _____

המוסמכים לחתום ולהתחייב בשם החברה הנ"ל ולאחר שזהיתי אותם עפ"י תעודת זהות שהציגו בפני חתמו

על חוזה זה בנוכחותי.

תאריך

חתימה וחותמת העו"ד

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770

עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785

מפוי ומזידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218075	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמריבלות טל' 02-9977785
 מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00
 מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770

מת"ק ג'נין	מת"ק טול-כרם	מת"ק שכם	מת"ק רמאללה	מת"ק יריחו	מת"ק בית-לחם	מת"ק חברון
06-6407310	09-7922138	02-9943865	02-9974692	02-9942115	02-9934012	02-9962252
056-218076	056-218075	056-218079	056-218078		056-218081	056-218077

מפרט טכני למגרש הדרכה לנהגים

- א. המפרט הטכני להלן מתייחס למגרש הדרכה מורשה לנהגים.
- ב. יש לקרוא את המפרט הטכני להלן, יחד עם ההנחיות המצורפות בדבר עיצוב אדריכלי נדרש:
- (1) המתחם מצוי באזור "נוף כפרי פתוח", בעל רגישות נופית ראשונה במעלה.
 - (2) המתחם נצפה מסביבתו, בעיקר מכבישים. יש לתכנן באופן שיטמע ככל האפשר בנוף, למניעת פגיעה בנוף.
 - (3) המבנים המתקנים והמסלולים יוסתרו ככל האפשר מסביבתם - בעיקר מכבישים - ע"י קפלי קרקע וצמחיה.
 - (4) גידור המתחם יהיה צנוע, בגוון הרקע, באופן שייטמע ככל האפשר בנוף.
 - (5) בין הגדר למסלולים ובין המסלולים יושארו מרווחים מגוננים.
 - (6) כל שטח המתחם יטופל באופן שלא יהיו משארי פיתוח מוזנחים.
 - (7) כל מרכיבי הבינוי: בניינים, מגדלים, מתקנים, גידור, שערים, סלילה, ריהוט גן וכו' יתוכננו ויבוצעו ברמת עיצוב, חומרים וביצוע גבוהים וברי קיימא להשתלבות בנוף הפתוח לאורך זמן.

נספח 2

-93-

מחוז יהודה ושומרון
נפה בית לחם
מרחב תכנון מקומי מעלה אדומים

הכנית מפורטת מס' 420/2/2/2

שינוי מס' 2 לתכנית מפורטת מס' 420/2/2

שינוי מס' 1 לתכנית מפורטת מס' 420/2/2/1

שינוי מס' 2 לתכנית מפורטת מס' 420/2/1

יזם התכנית : משרד המסחר והתעשייה

מגיש התכנית: עיריית מעלה אדומים

עורך התכנית: אסתר לוי

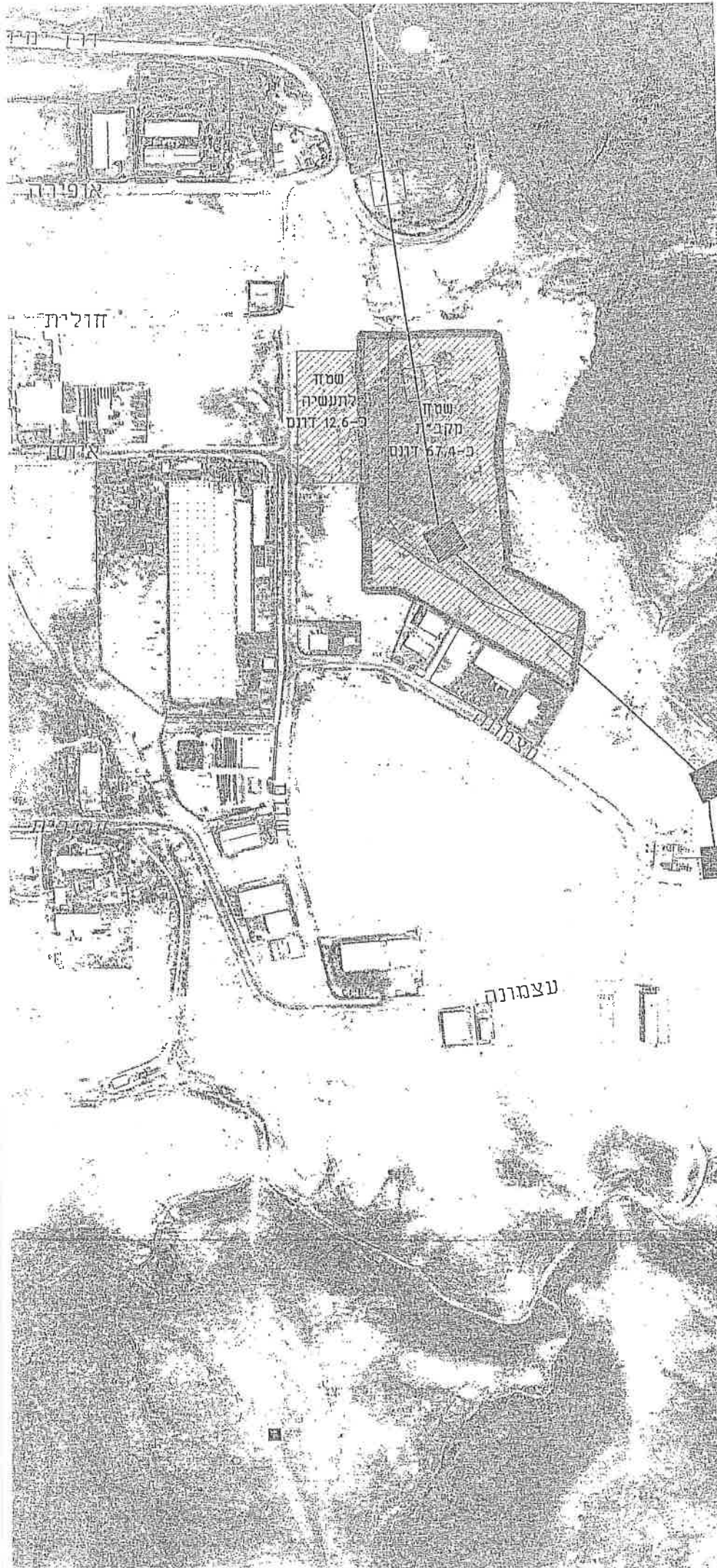
בעל הקרקע : הממונה על הרכוש הממשלתי הנטוש

תאריך : נובמבר 1994

א.ת.
בעיניו אדומים
420/2



67,409 - א
אחיד-א-א-א-א-א



מחוז לימודי הנדסה
קורס השכלה מתוך עליון

למשל 5

נספח 2

-93-

מחוז יהודה ושומרון
נפה בית לחם
מרחב תכנון מקומי מעלה אדומים

הכנית מפורטת מס' 420/2/2/2

שינוי מס' 2 לתכנית מפורטת מס' 420/2/2

שינוי מס' 1 לתכנית מפורטת מס' 420/2/2/1

שינוי מס' 2 לתכנית מפורטת מס' 420/2/1

יזם התכנית : משרד המסחר והתעשייה

מגיש התכנית : עיריית מעלה אדומים

עורך התכנית : אסתר לוי

בעל הקרקע : הממונה על הרכוש הממשלתי הנטוש

תאריך : נובמבר 1994

מרחב תכנון מקומי מעלה אדומים

תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2

שינוי מס' 2 לתכנית מפורטת מס' 420/2/2

שינוי מס' 1 לתכנית מפורטת מס' 420/2/2/1

שינוי מס' 2 לתכנית מפורטת מס' 420/2/1

1. שם התכנית: תכנית זו תקרא תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2. שינוי 2 לתכנית מפורטת מס' 420/2/2, שינוי 1 לתכנית מפורטת מס' 420/2/2/1 ושינוי 2 לתכנית מפורטת מס' 420/2/1 (להלן "התכנית").

2. מסמכי התכנית: התכנית כוללת 9 דפי הוראות בכתב (להלן "הוראות התכנית"), גליון אחד של תשריט הערוך בק.מ. 1:2500 (להלן "התשריט").

3. גבולות התכנית: הקו הכחול בתשריט הוא גבול התכנית.

4. שטח התכנית: שטח התכנית כ-1189 דונם.

5. מיקום התכנית: מעלה אדומים - איזור התעשייה מישור אדומים - השטח בין קואורדינטות אורך 183,000 - 181,375 וקואורדינטות רוחב 132,500 - 134,000.

גוש: 1

חלקות: מוקע-צקר, חלת-מצר, דהרת דר אל חיה, אט סרבג'ייה, דהרת אבן-רשיד.

באדמות הכפר: אל-ח'ן אל אחמר

גוש: 9

חלקה: דהרת אל-חיה

באדמות הכפר: אט-טור

6. מסרת התכנית: לשנות את התכנית המפורטת מס' 420/2/2, תכנית מפורטת מס' 420/2/1, ותכנית מפורטת מס' 420/2/2/1 כמפורט - להלן:

א. ביטול דרכים מוצעות ו/או מאושרה והתווית דרכים חדשות.

ב. שינויי ייעוד משטח לתעשייה לשטח מסחרי לדרכים ולשטח ציבורי פתוח.

ג. שינויי ייעוד משטח לדרכים לשטח לתעשייה ולשטח מסחרי.

ד. איחוד שטחים לתעשייה וחלוקתם מחדש.

ה. שינוי זכויות ומגבלות בניה.

7. כפיפות התכנית: בנוסף להוראות הכלולות בתכנית, חלות על השטח ההוראות הכלולות בתכניות הבאות:

א. תכנית מתאר מס' 420 למעלה אדומים.

ב. תכנית מפורטת מס' 420/2/2.

ג. תכנית מפורטת מס' 420/2/2/1.

ד. תכנית מפורטת מס' 420/2/1.

במקרה של סתירה בין ההוראות שבתכניות הנ"ל, בינן לבין עצמן או בינן לבין הוראות התכנית - הוראותיה של התכנית קובעות. (ראה להלן סעיף 10 ח').

8. הוראות התכנית:

הוראותיה של התכנית מצטרפות מכל האמור ומכל המצויין בכל אחד ממסמכיה למעט פרטי מפת הרקע שבתשריט. במקרה ואינן עולות בקנה אחד באופן שקיימת סתירה ביניהן - חלות, בכל מקרה, ההוראות המגבילות יותר.

9. הגדרות:

א. תקנות - תקנות התכנון וכניה (חישוב שטחים ואחוזי בניה בתכניות ובהיתרים) התשנ"ב - 1992 בכפוף לשינויים שיחולו בתקנות מעת לעת.

ב. אחוזי בניה ושטח מותר לבניה - אחוזי בניה, שטחי בניה ואופן מדידתם הם על פי התקנות.

ג. שטח עקרי ושטח שירות - חלוקת השטחים לשטחים עיקריים ושטחי שירות היא על פי התקנות.

ד. גובה בנין - גובה הנמדד במאונך מקצה המעקה או הקצה הגבוה של הקיר החיצוני של הבנין (או במקום בו יש גג משופע, מהקו העליון של המרזב או ארגז הרוח) ועד למפלס הקרקע הסופי הסמוך לקיר, למעט בקטע של הבנין בו מונמכת הקרקע לצורך יצירת גישה לחניה תת-קרקעית, שם יימדד הגובה עד לפני הקרקע שהיתה קיימת קודם ההנמכה.

הגובה נמדד בכל הזית של כל אחד מאגפי הבנין. מדידת הגובה אינה מתייחסת לקירות הנראים בחזית ומרוחקים

א. האיזור הצבוע בתשריט בצבע אפור ומותחם אפור כהה, מגרשים מס' 508,509, הוא שטח מסחרי השימושים המותרים הינם למטרות מסחר ומשרדים.

11. שטח מסחרי:

ב. כל מגרש יוקצה ליזם אחד אשר יתכנן ויפתח המגרש כולו. תותר בניה בשלבים כאשר בסיום שלב כלשהו יראה המכנה בגימור נאות שיוכתב ע"י הועדה המקומית. היזם יחויב להפעיל חברת ניהול לאחזקת המבנה.

ג. השטח העקרי, המותר לבניה הוא בשיעור של 130% משטח המגרש, בנוסף יותרו שטחי שירות כמפורט להלן:

(1) בטחון ובטיחות - השטח הדרוש על פי הוראות כל דין.

(2) חניה - חניה תת קרקעית או מקורה כהתאם לתקן החניה הנדרש.

(3) כל יתר שטחי השירות המנויים בתקנות בשיעור שאינו עולה על 30%.

ד. תותר הקמת מספר מבנים בשטח המגרש. הועדה המקומית תקבע בכל היתר בניה את מיקומם ואת המרווחים ביניהם.

ה. התכנית המקסימלית של המבנים תהיה בשיעור של 60% משטח המגרש.

ו. גובהו המקסימלי של מבנה לא יעלה על 17.0 מ'.

ז. קווי הבניין המינימליים בגבול עם הדרכים, או מגרשים סמוכים - 5 מ'.

12. שטח ציבורי פתוח:

השטח הצבוע בתשריט בצבע ירוק, הוא שטח ציבורי פתוח. תותר הקמת מתקני תשתית הנדסית בשטחים אלה בנוסף לבניית קירות תומכים, שבילים וריצופים, מתקני משחקים, פינות ישיבה, נטיעות וגינות. השטחים יחוננו ויבוצעו על ידי היזם ועל חשבונו.

13. דרכים:

השטח הצבוע בתשריט בצבע אדום הוא שטח לדרך מוצעת. השטח הצבוע בתשריט בצבע חול הוא שטח לדרך קיימת.

רוחב הדרך ומגבלות הבניה - כמצויין בתשריט. הרחבת זכות הדרך בצמתים תהיה פועל יוצא של התכנון המפורט והדבר לא יהווה סטייה או שינוי לתכנית. תותר הקמת מתקני דרך כגון: תחנות אוטובוס, מתקני אשפה וכד'. כל המדרכות כתחום הדרכים תהיינה מאבנים משתלכות בגוון ובסידור על פי דרישות הועדה המקומית.

תקן החניה יהיה כדלהלן:

14. זנכיות:

א. למבני תעשייה - לכל 70 מ"ר שטח מבנה יוקצה מקום חניה אחד לרכב פרטי בחוץ המגרש. ככל מגרש יהיו לפחות 2 מקומות חניה למשאיות.

ב. למבני מסוחר - לכל 25 מ"ר שטח מבנה יוקצה מקום חניה אחד כחחום המגרש. ככל מגרש יהיו פתונות נאותים לכניסה משאיות לפריקה וטעינה.

15. שפכים:

שפכים ביתיים יוזרמו כמערכת סגורה אל מכון טיהור שפכים. שפכים תעשייתיים יעברו טיפול קדם כחחום מגרשו של מפעל לפי הצורך, כדי להבטיח שזשפכים שיוזרמו למערכת הכיוב יהיו באיכות העומדת בדרישות שייקבעו ע"י משרד איכות הסביבה/קמ"ט איכות הסביבה.

כל מערכות התשתית תהיינה תת קרקעיות. במקרים מיוחדים, יוזר להעביר ושתית ציבורית כמגרש פרטי כאישור הוועדה המקומית.

16. מערכות וזשונות:

השטח הצבוע כחשריט בפסים אלכסוניים סגול ירוק לסרוגין, מגרשים מס' 910, 911, מהווה שטח למחקן הנדסי. יותר לצדפו למגרש המיועד לתעשייה הנמצא בגבול משותף עימו ולאפשר השימוש בו למחקן הנדסי הנדרש לצורך תהליך היוצור במפעל. בשטח זה לא יותר לבנות מבנה כלשהו או לקרות המחקן ההנדסי.

17. מזקנים וזנדסים:

השטח הצבוע כחשריט בצבע ירוק ומותחם שחור, מגרש מס' 801, הוא שטח עתיקות. כל שימוש בשטח זה כפוף לאישור קמ"ט ארכיאולוגיה.

18. שטח ענבקות:

המגרש יפותח על פי תכנית כינוי ופיתוח בקנ"מ 1:250 אשר תכלול ותפרט הפתרונות למקומות חניה, ורכי גישה, שירותים למבקרים, מניעת מטרדי רעש ולכלוך ומגבלות הפעלה האתר, הפתרונות הנ"ל יוכתרו כחחום האתר או בסמוך לו.

19. שטח למחקן תברואה:

השטח הצבוע כחשריט בפסים אלכסוניים כהים ירוק לסרוגין, מגרש מס' 900, הוא שטח למחקן טיהור וסילוק שפכים. על שטח זה חותר הקמת מבנים ומחקנים הנדסיים ובריכות לצורך טיהור וסילוק השפכים.

20. הוראות כלליות לבינוי ופיתוח:

א. זוזמרי הגמר לשימוש כחחופ התכנית יהיו כדלהלן:

- (1) גגות מבנים -
(א) גגות שטוחים מבטון שיטופלו כחזית חמישית הכוללת כחלק ממבנה הגג מסתורים למערכות שונות המוצבות עליהם.
(ב) גגות משופעים מפח צבוע או חומר אחר באישור מהנדס העיר. בתנאי שיכללו פתרונות למערכת מכנית, ניקוז ואוורור.
(2) חזיתות מבנים - אכן מרובעת מסותתת. יותר שילוב אלמנטים אדריכליים מחומרים נוספים באישור מהנדס העיר.

(3) גדרות - בחזיתות המגרש הפונות לדרך או לשטח ציבורי פתוח יבוצע גידור אטום מאבן דוגמת הכנין בגובה 2 מטר לפחות.
גדרות המפרידות בין מגרשים ניתן לכצע בגדר 'שקופה' הכוללת סככה על מסד בנוי אבן בגובה 0.50 מ' לפחות.

(4) קירות תומכים - יבוצעו מאבן מלבנית מסותתת או מאבן לקט בבניה ציקלופית.

(5) במקרה של בניית הרחבה או תוספת למפעל או מבנה קיים, יותרו חמרי גימור לחזיתות הבניין, הגדרות והקירות התומכים, שלא בהתאם לאמור לעיל, על מנת להבטיח התאמה לקיים - באישור מהנדס העיר.

21. מרכיבי בטחון: א. יזם התוכנית מתחייב לכצע את מרכיבי הבטחון לפי הפרוט הכא:

- (1) מחסן תחמושת/נשק.
(2) דרך הקפית + גדר רשת.
(3) תאורת בטחון הקפית.

ב. (1) מרכיבי בטחון כפי שנקבעו/יקבעו ע"י פיקוד העורף. יוקמו ע"י היזם כפי שיקבע ע"י פיקוד העורף בדיון בנושא הסדרת מרכיבי בטחון.

(2) מרכיבי הבטחון הדרושים לכל שלב בפיתוח האתר יוקמו בד בבד עם פתוח השלב המדובר תוך תאום עם פיקוד העורף.

(3) לא יוצאו החכ' בניה ע"י הרשות המוסמכת לכך אלא לאחר שהוצג בפניה אישור פיקוד העורף/קצין הגמ"ר איו"ש למרכיבי הבטחון הדרושים לאותו שלב/אזור שבו מבוקשים התרי הבניה ופירוט מיקומם.

22: תנאים למתן היתר בניה:

א. בקשה להיתר בניה תכלול:

(1) תכנית בינוי ופיתוח בק.מ. 1:250 המבוססת על תכנית מדידה מצבית ערוכה ע"י מודד מוסמך.
התכנית תכלול: דרכי גישה, העמדה מבנים, שיוך

חניה, מקומות לאצירת פסולת, חומרי גלם ומוצרים מוגמרים. טיפול בשפכים, פריסת קירות תומכים וגידור נטיעות ושילוט. כתכנית יצינו מפלסי הפיתוח והימרי הגמר של מרכיבי הפיתוח.

(2) תכנית המבנים בק.מ. 100:1! אשר כה יפורטו הקומות במבנה ויעודן, כל חזיתות המבנה וחתכים עם ציון קו קרקע טבעי וסופי, חומרי גימור, פתרונות שילוט.

(3) נספחים המפרטים השפעת פעולות הייצור המתוכננות בתחומים הבאים:
- ניקוז מי נגר עיליים
- זיהום אוויר
- רעש
- טיפול בשפכים
- איחסון ושנוע בתחומי המגרש
- טיפול בחומרי גלם וחומרים מסוכנים

(4) אישור משרד הכריאות והמשרד לאיכות הסביבה.

23. תנאים לקבלת תעודת גמר ורשיון עסק:

א. לאחר השלמת הבניה והפיתוח על פי היתר הבניה - תוגש בקשה לקבלת תעודת גמר והיתר איכלוס למבנה.

ב. לא יינתן היתר לאיכלוס המבנה וחיבורו למערכות המים והביוב העירוני בטרם הוצאת תעודת גמר למבנה מאת הוועדה המקומית.

ג. לא יותר להשתמש במבנה למטרות תעשיה כמוגדר בסעיף קטן 10 א' לעיל ללא קבלת רשיון עסק מאת הרשות המקומית.

24. הפקעות:

השטחים כתכנית המיועדים לצרכי ציבור יופקעו כחוק ויירשמו על שם הרשות המקומית ע"י היזם ועל חשבונו ללא תמורה.

25. היטלי השבחה:

היטלי השבחה ישולמו לרשות המקומית על פי החוק והנהלים התקפים במועד ביצוע התכנית.

ח ח י מ ר ח :

משרד המסחר והתעשייה

יזם התכנית :



עיריית מעלה אדומים

מגיש התכנית :

אסתר לוי אדריכלית
רח' הצבר 8, מבשרת ציון
מס' רשוי 9337

עורך התכנית :

אסתר לוי אדריכלית ומתכננת ערים 02-344266

הממונה על הרכוש הממשלתי הנטוש

בעל הקרקע :

משרד המסחר והתעשייה
מגיש התכנית
עורך התכנית
בעל הקרקע

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

נספח ד' הצעה מתחם נהיגה

נספח ד'
מכרז מס' יש 23/2005

תאריך: _____

לכבוד
הממונה על הרכוש הממשלתי
באזור יהודה ושומרון

א.ב.,

הנדון: הצעה לקבלת הרשאה לתכנון
וקבלת אופציה לרכישת זכות חכירה במקרקעין - א.ת. מישור אדומים

אנו הח"מ _____ ח.פ./ח.צ./ת.ז. _____
רחוב _____

ישוב _____ טלפון _____
פקס _____

מתכבדים בזאת להגיש ולפרט את הצעתנו במכרז שבנדון כדלקמן:

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכס	מת"ק טול-כרם	מת"ק גנין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081					

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

1. מצורפים להצעה זו תמצאו את המסמכים הבאים:

1.1. ערבות בנקאית בלתי מותנית לפקודת הממונה על הרכוש הממשלתי מינהל מקרקעי ישראל בהתאם לתנאי המכרז ע"ס _____ אשר בתוקף עד ליום _____.

1.2. במקרה שהמזיע הוא תאגיד - אישור עורך הדין של התאגיד המפרט זהותם של בעלי המניות בתאגיד במועד הגשת הצעה זו, שיעור אחזקות בתאגיד וזהות חברי מועצת המנהלים של התאגיד וכן את המוסס לחתום בשם התאגיד. ככל שבעלי המניות בתאגיד הם תאגידים בעצ תפורט זהות האנשים שהם במישרין או בעקיפין בעלי המניות במזיע ו אחזקותם בתאגידים כאמור.

2. "תמורת הממונה" (כהגדרתה בסעיף 2 לחוזה) המוצעת על ידנו ו _____ שם ובמילים _____ כאמור בחוזה עבור המגרש הדרכה לנהגים.

ידוע לנו כי הסכום המוצע על ידנו, לעיל, אינו כולל מע"מ ואנו מתחייבים לשלם המע"מ כחוק במועד תשלום התמורה, במזומן.

ידוע לנו כי הסכום המוצע על ידינו הינו עבור מגרש למטרת הדרכה לנהגים בשו ובגבולותיו כפי שיאושרו בתכנית מפורטת.

ידוע לנו שאנו חייבים לשלם לממונה בתמורה עבור שלושה מגרשי התעשייה סך 553,441 ₪ בתוספת מע"מ כחוק תוך 60 יום מהמועד הקובע.

בנוסף ידוע לנו שאנו חייבים להסדיר תשלום הוצאות פיתוח לחברה כלכלית לפיתוח מעלה אדומים בע"מ בסך 2,393,801 צמוד למדד תצומות הבניה מחדש נובמבר 04 תוך 50 יום מהמועד הקובע.

3. אנו מציעים לכם להתקשר עמנו בחוזה על פי התנאים שפורטו לעיל. הצעה זו תח אוננו למשך 120 יום לפחות מהמועד האחרון להגשת הצעות למכרז ויחולו עי התנאים הבאים:

3.1. אם חותמים על הצעה זו יותר מאדם או גוף משפטי אחד, מובהר בזאת למען ה ספק כי הצעה זו מוגשת על ידם ביחד ולחוד, וכל ההתחייבויות לפי הצעה זו ו החוזה נעשות ביחד ולחוד.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631
מזכירות: טל': 02-9977706 פקסי 9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 9977785
מפוי ומזידות טל' 02-9977704 פקסי 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 14:00 - 10

מת"ק חברון	02-9962252	מת"ק בית-לחם	02-9934012	מת"ק שכם	02-9943865	מת"ק רמאללה	02-9974692	מת"ק יריחו	02-9942115
056-218077	056-218081	056-218079	056-218075	09-7922138	056-218076	056-218078			
מת"ק ג'ני	i-6407310	056-218076							

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

3.2. הצעה זו מוגשת על ידי החותמים מטה בעצמם ועבורם ולא כנאמנים עבור נהנה כלשהו. ידוע לנו כי אתם לא תכירו בשום יחסי נאמנות בין החותמים מטה לבין אחרים ביחס לזכויות ו/או החובות על פי החוזה.

3.3. אם תודיעו לנו עד לתום 120 יום מהמועד האחרון להגשת הצעות למכרז כי הצעתנו נתקבלה, יחולו ההוראות הבאות:

3.3.1. אתם תהיו רשאים, לממש מיד עם מתן הודעתכם כאמור לעיל, את ההמחאה הבנקאית/ הערבות הבנקאית הנזכרת בפיסקה 1.1 לעיל ולזקוף את תמורתה, עם קבלתה, על חשבון דמי ההרשאה (כהגדרתם בסעיף 2 לחוזה) המגיעים לכם ובכפוף לאמור בפיסקה 3.4.2 להלן.

3.3.2. אנו נחתום על החוזה כפי שהוא יוכן (על נספחיו) על ידכם לחתימתנו על פי הפרטים שצוינו בהצעתנו זו ונשלם לכם את דמי ההרשאה בשיעור 10% (עשרה אחוזים) מתמורת הממונה (על פי הצעתנו) ובצירוף מע"מ כחוק, וזאת תוך 60 יום מהמועד הקובע, כאמור בסעיף 8.1 להזמנה להציע הצעות.

3.4. יהיה ולא נעמוד בהתחייבותינו שבפיסקה 3.3.2 לעיל במלואה ובמועדה, הרי מבלי לגרוע מזכויותיכם האחרות כלפינו (לאכיפה או לפיצויים בגין הפרת חוזה) תהיו זכאים לפעול על פי הדרכים המפורטות להלן, במצטבר ולחילופין, וזאת בנוסף לכל סעד אחר כאמור:

3.4.1. תהיו רשאים, לפי שיקול דעתכם הבלעדי, לבטל באופן חד צדדי ולא לתר את קיבולה של הצעתנו ו/או לראות את הצעתנו כבטלה, ובהתאם לכך תהיו משוחררים לחלוטין מכל מחויבות שלכם כלפינו ככל שנוצרה, אם נוצרה, ע"י קבלת הצעתנו על ידכם או בכל דרך אחרת.

מובהר למען הסר ספק כי בהמשך לכך תהיו רשאים לקבל את הצעתנו של מציע אחר כלשהו, או לא לקבל הצעה כלשהי או לנהוג לגבי האתר ו/או לגבי המכרז או בכלל בכל דרך שתימצאו לנכון.

3.4.2. בנוסף ו/או לחלופין (הכל לפי שיקול דעתכם) לאמור בפיסקה 3.4.1 לעיל ולכל סעד אחר לו תהיו זכאים, תהיו רשאים לחלט את הסכום שנגבה (אם נגבה) על ידכם על פי ההמחאה הבנקאית / הערבות הבנקאית כאמור בפיסקה 3.3.1 דלעיל, או - אם טרם מימשתם את הערבות כאמור שם - לממש את ההמחאה הבנקאית / הערבות הבנקאית הנ"ל ולחלט את תמורתה, וזאת כפיצוי קבוע מוסכם ומוערך מראש בגין הפרתנו את התחייבותנו דלעיל. למען הסר ספק: במקרה כזה לא ייזקף סכום הערבות

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקסי' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקסי' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א' - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	02-9962252	מת"ק בית-לחם	02-9934012	מת"ק יריחו	02-9942115	מת"ק רמאללה	02-9974692	מת"ק שכם	02-9943865	מת"ק טול-כרם	09-7922138	מת"ק ג'נין	06-6407310
	056-218077		056-218081		056-218078		056-218079		056-218079		056-218075		056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

שמומשה על חשבון תמורת הממונה כאמור בפיסקה 3.3.1 אלא נ
מוסכם ומוערך מראש כאמור בפיסקה זו.

בכבוד רב,

שם המציע: _____

ת.ז. / ח.פ.: _____
תצלום תעודת זהות או תעודת
מרשם החברות, בהתאמה

כתובת: _____

יישוב: _____

טל': _____ ; פקס: _____

חתימה: _____

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631.
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמריבלות טל' 5
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 4:00

בניין הו
עסקות:
מפוי ומז

מת"ק חב
-9962252
6-218077

מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 0	מת"ק שכם 02-9943865	מת"ק רמאללה 02-9974692	מת"ק יריחו 02-9942115	מת"ק בית-לחם 02-9934012	מת"ק חברון 02-9962252
מזכירות: טל' 09-7922138	מת"ק טול-כרם 056-218075	056-218079	056-218078	056-218081	056-218077

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון
הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

נספח ה'
יש/2005/23

תאריך _____

לכבוד
הממונה על הרכוש הממשלתי
באזור יהודה ושומרון

א.נ.

הנדון: הודעת מימוש על פי סעיף 4 לחוזה מיום _____ למתן רשות
לתיכנון ואופציה לקבלת זכויות במקרקעין

בהתאם לסעיף 4 לחוזה שבנדון הננו לבקש את הקצאת הקרקע על פי החוזה
שבנדון.

דוע לנו כי הודעה זו תהא תקפה ומחייבת כלפיכם אך ורק בכפוף לכך שנקיים את כל יתר
תנאי החוזה שבנדון בדבר אופן מימוש אופציית הזים לרבות, אך לא רק, תשלום "תמורת
הממונה" במועד הקבוע בחוזה, ונעמוד בכל התנאים המוקדמים למימושה של האופציה.

בכבוד רב,

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מבוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק גינין	מת"ק טול-כרם	מת"ק שכם	מת"ק רמאללה	מת"ק יריחו	מת"ק בית-לחם	מת"ק חברון
06-6407310	09-7922138	02-9943865	02-9974692	02-9942115	02-9934012	02-9962252
056-218076	056-218075	056-218079	056-218078		056-218081	056-218077

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון
הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

נספח ו'
מכרז יש/2005/23
תאריך _____

לכבוד
הממונה על הרכוש הממשלתי
באזור יהודה ושומרון

א.נ.,

הנדון: בקשה להארכת תקופת ההרשאה לתכנון

בהתאם לסעיף 3.3 לחוזה ביננו מיום _____ למתן הרשאה לתכנון ואופציה לקבלת זכות חכירה במקרקעין הננו להודיעכם בזאת על רצוננו להאריך את תקופת ההרשאה לתכנון בשנה אחת כאמור שם.

ידוע לנו כי הודעה זו תהא תקפה ומחייבת כלפיכם אך ורק בכפוף לכך שנעמוד בכל יתר תנאי החוזה הנ"ל הנוגעים לזכותנו להאריך את תקופת ההרשאה לתכנון, לרבות, אך לא רק, תשלום מלוא התמורה המגיעה לכם על פי החוזה, בגין הארכת תקופת ההרשאה לתכנון במועד הקבוע בחוזה.

בכבוד רב,

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקסי 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקסי 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק ג'נין	מת"ק טול-כרם	מת"ק שכס	מת"ק רמאללה	מת"ק יריחו	מת"ק בית-לחם	מת"ק חברון
06-6407310	09-7922138	02-9943865	02-9974692	02-9942115	02-9934012	02-9962252
056-218076	056-218075	056-218079	056-218078		056-218081	056-218077

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון
הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

נספח ז'
מכרז יש/2005 / 23

לכבוד
הממונה על הרכוש הממשלתי
באזור יהודה ושומרון

אדונים נכבדים,

הנדון: ערבות מס' _____

הננו ערבים בזה כלפיכם לסילוק כל סכום עד לסך של 283,000 ₪ (במילים: מאתיים ושמונים ושלוש אלף ש"ח) אשר תדרשו מאת _____
(שייקרא להלן - "החייב") בקשר עם מכרז מס' יש/2005 / 23 .

נזכה חשבונכם בבנק ישראל מספר 8 8478 00 03 1.317 תוך יומיים מקבלת דרישתכם, בלי שיהא עליכם לבסס את דרישתכם או לדרוש תחילה את סילוק הסכום האמור מאת החייב, בתנאי שהסכום הכולל שנשלם על פי ערבותנו זו, לא יעלה על הסכום הנקוב לעיל.

ערבות זו תישאר בתוקפה מתאריך כתב ערבות זה עד לתאריך 29.09.2005 ועד בכלל, וכל דרישה על-פיה צריכה להגיע בכתב לידי משרד החתום מטה שמענו הוא:

ערבות זו אינה ניתנת להעברה.

בכבוד רב,

_____ בנק

_____ סניף

(יעוץ משפטי)

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקסי 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקסי 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק ג'נין	מת"ק טול-כרם	מת"ק שכם	מת"ק רמאללה	מת"ק יריחו	מת"ק בית-לחם	מת"ק חברון
06-6407310	09-7922138	02-9943865	02-9974692	02-9942115	02-9934012	02-9962252
056-218076	056-218075	056-218079	056-218078		056-218081	056-218077

נסח

מס' התיק:

מס' החשבון:

חוזה חכירה

מ ה ו ו ן

שנערך ונחתם ביום _____ לחודש _____ שנת _____

ביום _____ לחודש _____ שנת _____

בין

הממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש באזור יהודה ושומרון ושיקרא להלן "המחכיר", שכתובתו לצורך חוזה זה היא: בנין המינהל האזרחי ת"ד 43 בית אל 90631

מצד אחד

לבין

מס' זיהוי/תאגיד _____ החלק בנכס: _____ / _____

(להלן "החוכר"), שכתובתו לצורך חוזה זה היא: _____

מצד שני;

מבוא

הוא יל ו-המחכיר בהתאם לסמכויותיו היא המנהל של המקרקעין המפורטים להלן במבוא זה (להלן - "המגרש");

והוא יל ועל המגרש ניצב מבנה או ניצבים מבנים (להלן - "המבנים") אשר הוקמו בתקופה שקדמה לתאריך כניסתו של חוזה חכירה זה לתוקף;

והוא יל והמחכיר הסכים להחכיר את המגרש לחוכר על כל הבנוי והמחובר אליו חיבור קבע (להלן - "המחוברים") (המגרש עם המחוברים יקראו להלן - "המחכיר"), אולם זאת בתנאי מוקדם שהתחייבויותיו של החוכר - בין שהן על-פי חוזה פיתוח עם המחכיר ובין שהן על-פי הסכם אחר עם המחכיר - קוימו במלואן בתקופה שקדמה לתאריך כניסתו של חוזה חכירה זה לתוקף;

והוא יל והצדדים מסכימים כי לצרכי נוחיות בלבד יחתום החוכר על עותק של חוזה חכירה זה מבלי שהדבר יחייב את המחכיר, כל עוד לא קוימו במלואן התחייבויותיו של החוכר האמורות לעיל. מוסכם במפורש על הצדדים כי חוזה החכירה יהיה בר-תוקף רק לאחר שהמחכיר יחתום גם הוא עליו וזאת רק אם החוכר יקיים את התחייבויותיו הנייל כלפי המחכיר. כל עוד לא חתם המחכיר על חוזה החכירה לא יחייבו תנאיו את הצדדים, וחתמת החוכר לבדה על חוזה החכירה לא תקנה לו זכות כלשהי על-פיו. כתאריך חתימתו של חוזה החכירה ייחשב המועד שבו יחתום עליו המחכיר;

והוא יל והמחכיר מסר בתאריך תחילת תקופת החכירה את החזקה במוכר לחוכר, ובמידה ונמצאים במוכר מחזיקים אין על המחכיר כל חובה לפנותם ו/או לשאת בהוצאות פינויים.

והוא יל והחוכר מצהיר בזה כי לא חלה עליו מגבלה באשר להתקשרותו עם המחכיר בחוזה זה לפי

הוראות סעיף 19(א)(3) של חוזה חכירה זה וכי ידוע לו שרק בתנאי מוקדם ויסודי זה מוכן המחכיר להתקשר עמו על-פי חוזה חכירה זה;

והוא יל ומשמעות המונחים שבחוזה זה תהיה בהתאם לאמור להלן במבוא זה, אלא אם מהקשר הדברים מתחייבת משמעות אחרת על-פי החוזה:

"המגרש": המגרש המתואר בתרשים הרצוף בזה שהוכן ע"י המחכיר ואשר פרטיו הם:

המקום: _____ השטח: _____ ממ"ר בערך
גוש: _____ חלקות: _____
מגרש(ים) מ"ס' _____ לפי תכנית מפורטת מ"ס' _____

"תקופת החכירה": 49 שנה, החל מהיום הקובע כהגדרתה בחוזה למתן רשות לתכנון ואופציה לקבלת זכות חכירה במקרקעין שנחתם בין הצדדים ביום _____

"מטרת החכירה": מגרש הדרכה לנהגים.

"קיבולת הבנייה": _____ אחוזים בקומה, ב- _____ קומות, ובסה"כ _____ אחוזים המהווים _____ חדרים/יחידות והמסתכמים ב- _____ מ"ר מבונים.

"דמי חכירה": דמי חכירה שנתיים לכל תקופת החכירה של 49 שנה כאמור שישולמו למחכיר מראש כשהם מהווים כמקובל אצל המחכיר (להלן - "דמי חכירה מהוונים").

"הערך היסודי של המגרש": _____ ש"ח (_____)
ליום הקובע דהיינו ליום _____

"המדד היסודי": מדד המחירים לצרכן האחרון שהיה ידוע ביום אשור העסקה האמורה לעיל.
"היעוד": מגרש הדרכה לנהגים.

והוא יל ואם החוכר הוא יותר מאדם או מתאגיד אחד, התחייבויותיהם של האנשים או התאגידים המהווים את החוכר תהיינה ביחד ולחוד ואילו זכויותיהם על-פי חוזה זה תהיינה רק ביחד;

והוא יל ובנוסף לתנאי חוזה החכירה שלהלן יחולו התנאים המיוחדים הבאים:

1. במקרה שהחוכר לא ישתמש במוכר למטרת החכירה יחשב הדבר להפרה יסודית של החוזה והחוזה יפקע ויחולו הוראות סעיפים 19-20 לחוזה.
2. אל אף האמור בסעיף 9 לחוזה, בכל מיקרה לא יורשה החוכר ליזום שינוי יעוד, או מימוש שינוי היעוד של המגרש.
3. עם סיום החכירה יהיה החוכר זכאי לקבל תשלום בגין שווי המיבנים בלבד, לא כולל הוצאות שהוצאו לפיתוח המגרש או סביבתו.
4. המשפט השני בסעיף 21 (א) המתחיל במילים "תנאי החכירה....." יבוטל ובמקומו יכתב: "תנאי החכירה יהיו על פי תנאי חוזה זה בשינויים המחוייבים, למעט התמורה אשר תקבע על פי שומת השמאי הממשלתי למגרש כולל פיתוח ולמעט שווי המבנים אשר ניבנו על ידי החוכר.

ולראיה באו הצדדים על החתום:

החוכר:

המחכיר:

הוראות סעי
עמו על-פי ה

ו ה ו א י ל ו
מתחייבת מי
"המגרש": ו

"תקופת הח
חכירה במקו

"מטרת החכ

"קיבולת הב
והמסתכמיכ

"דמי חכירה

"הערך היסו
ליום הקובע

"המדד היסו
"היעוד": מג

ו ה ו א י ל ו
את החוכר ת

ו ה ו א י ל ו

1. במקו יפקעו
2. אל אן המגרש
3. עם ס לפיתו
4. המש "תנאי השמא

<p>1. שם _____</p> <p>מס' זיהוי _____</p> <p>חתימה _____</p>	<p>1. שם _____</p> <p>תואר _____</p> <p>המשרה _____</p> <p>חתימה _____</p>
<p>2. שם _____</p> <p>מס' זיהוי _____</p> <p>חתימה _____</p>	<p>2. שם _____</p> <p>תואר _____</p> <p>המשרה _____</p> <p>חתימה _____</p>

המאשר:

אני החתום מטה מאשר כי זיהיתי את החוכר הנ"ל לפי מסמכי הזיהוי שהוצגו בפני וכי החוכר חתם זה בנוכחותי.

שם _____ תואר המשרה _____ חתימת המאשר _____

תנאי החכירה

1. המבוא והמסמכים המצורפים לחוזה
המבוא והמסמכים המצורפים לחוזה זה מהווים חלק בלתי נפרד ממנו.
2. התחייבות להחכיר ולחכור
המחכיר מתחייב בזה להחכיר לחוכר והחוכר מתחייב בזה לחכור מהמחכיר את המוכר. הוסכם בין הצדדים שעד רישום זכות החכירה בלשכת רישום המקרקעין מסר המחכיר לחוכר את זכות השימוש במוחכר וכל הוראות חוזה זה לגבי החכירה ותנאיה יחולו, בשינויים הדרושים לפי העניין, על זכות השימוש הנ"ל וישולמו דמי שימוש בשיעור דמי החכירה האמורים להלן.
3. תקופת החכירה
תקופת החכירה היא כאמור במבוא לחוזה.
4. מטרת החכירה ויעודה
המוחכר מוכר לחוכר רק למטרה ולייעוד האמורים במבוא לחוזה ואסור לחוכר להשתמש במוחכר או בחלק ממנו למטרה אחרת או לייעוד אחר מבלי לקבל על כך הסכמה מפורשת מראש ובכתב מאת המחכיר.
5. קיבולת הבנייה
קיבולת הבנייה המותרת על פי חוזה זה היא כמפורט במבוא לחוזה.
6. קבלת חזקה במוחכר
החוכר מאשר שקיבל את המוכר לחזקתו במועד ובתנאים הנקובים לעניין זה במבוא לחוזה.
7. דמי חכירה
החוכר מתחייב לשלם למחכיר דמי חכירה בהתאם להוראות המפורטות לעניין זה במבוא לחוזה. כן מתחייב החוכר לשלם למחכיר את החיובים הנוספים המפורטים במבוא לחוזה, אם פורטו במבוא חיובים נוספים.
8. הערכה חדשה
(א) בכפוף לאמור להלן בסעיף - קטן (ב), המחכיר יהיה רשאי לדרוש דמי חכירה שנתיים לפי הערכה חדשה של המגרש על-ידי השמאי הממשלתי וזאת מבלי לקחת בחשבון את ההעלאה בערך המגרש כתוצאה מפיתוחו על-ידי החוכר או על חשבוננו, בכל אחד מהמקרים המפורטים להלן: -
(1) כשהחוכר יבקש הסכמת המחכיר להעביר את זכויותיו לפי חוזה זה כאמור בסעיף 14 להלן.
(2) אם המחכיר יסכים לבקשת החוכר לבצע איזה מהשינויים כאמור בסעיף 9 להלן.
(ב) שולמו על ידי החוכר, קודם לתאריך מתן הסכמתו של המחכיר לאיזו מהבקשות הנזכרות בסעיף קטן (א) לעיל, דמי חכירה מהוונים כמוגדר במבוא לחוזה, לא יועלו דמי החכירה השנתיים כאמור בסעיף זה.
(ג) בכל מקרה שהמחכיר ידרוש העלאת דמי החכירה השנתיים כאמור לעיל, הוא יודיע על כך לחוכר במכתב רשום. החוכר יהיה רשאי לערער עליה תוך 30 יום מהודעת המחכיר בפני השמאי הממשלתי והחלטתו תהיה סופית.
(ד) את דמי החכירה השנתיים המוגדלים על יסוד ההערכה החדשה ישלם החוכר למחכיר החל מתאריך הסכמתו הנ"ל של המחכיר, וזאת תוך 15 יום מתאריך הודעתו של המחכיר. על דמי החכירה השנתיים המוגדלים כאמור תחולנה ההוראות בעניין דמי החכירה השנתיים שבמבוא לחוזה, בשינויים המחוייבים.
9. שינוי ייעוד, שינוי קיבולת הבנייה, בנייה נוספת, פיצול
(א) החוכר מתחייב לבקש את הסכמתו של המחכיר מראש ובכתב, אם ירצה לבצע איזה מהשינויים האלה:
(1) שינוי הייעוד או מימוש שינוי הייעוד של המגרש - מהייעוד המוגדר במבוא לייעוד אחר.
(2) הגדלת קיבולת הבנייה האמורה במבוא או בנייה נוספת מעבר לקיבולת הבנייה האמורה במבוא לרבות בנייה נוספת במגרש או שינוי במבנים או בתוספות שהוקמו עליהם או במבנים הנוספים שהוקמו על המגרש או הוספה עליהם.

(3) חלוקת המגרש למספר מגרשים, באופן שכל אחד מהם יהיה מגרש עצמאי הניתן לניצול בפני עצמו.
 החוכר יצרף לבקשתו תכניות ומסמכים בקשר עם השינויי המבוקש על-ידו.

(ב) החוכר לא יבצע את השינוי המבוקש על-ידו בטרם קיבל לכך את הסכמתו של המחכיר מראש ובכתב ולא יבקש אישור לשינוי מהרשויות המוסמכות בטרם קיבל לכך את הסכמתו של המחכיר. קיבל החוכר את הסכמת המחכיר לא יבצע את השינוי אלא לאחר קבלת אישור רשויות התכנון המוסמכות.

(ג) המחכיר יהיה רשאי לסרב לתת את הסכמתו לשינוי המבוקש על-ידי החוכר, או להתנות מתן הסכמתו בתשלום כספי בגין השינוי שיחול בערך המגרש כתוצאה מביצוע השינוי הנ"ל, כפי שייקבע על-ידי השמאי הממשלתי או כפי שיהיה מקובל באותה עת אצל המחכיר ובתנאים אחרים שיהיו מקובלים אצל המחכיר.

10. רישום החכירה

(א) רישום זכות החכירה על שם החוכר בהתאם לתנאי חוזה זה וכל הפעולות הדרושות לצורך זה ייעשו על ידי החוכר ועל חשבונו.
 המחכיר יחתום במידת הצורך על המסמכים הדרושים לצורך רישום זכות החכירה כאמור, אולם זאת בתנאי שהחוכר קיים את תנאיו של חוזה זה ובכפוף לכך.

(ב) החוכר יכין בין היתר, את המסמכים והמפות הדרושים לצורך הרישום האמור, כולל לצורך רישום ו/או חידוש רישום המגרש, חלוקה, הפרדה, הוצאות המדידה ומפות הפרצלציה, וכן את התיקים בלשכת רישום המקרקעין, ויישא בכל התשלומים וההוצאות הקשורים ברישום כאמור, לרבות אגרות וביול ללא יוצא מן הכלל.

(ג) החוכר מתחייב להכין ולסיים את כל הפעולות הדרושות לשם רישום המוחכר כבית משותף (או בתים משותפים), לפי חוק המקרקעין תשכ"ט-1969, ככל שפעולות אלה לא הושלמו בתקופה שקדמה לחתימת חוזה זה, ולבצע לשם כך על חשבונו כל פעולה שתדרש לרבות הכנת תשריטים, צווי רישום, תקנונים וכיו"ב, ככל שידרש.
 המחכיר יהיה רשאי להודיע לחוכר, מראש ובכתב, כי בכונת המחכיר לבצע את הפעולות האמורות, כולן או חלקן בעצמו ועל חשבון החוכר, והחוכר מתחייב לשלם למחכיר כל הוצאה שיוציא המחכיר לשם ביצוע הפעולות האמורות, לפי חשבון שיוגש לו, תוך 30 יום מתאריך הגשת החשבון.

(ד) החוכר מתחייב להמציא למחכיר אישורים על תשלום כל המיסים, הארנונות, ההיטלים, האגרות ותשלומי החובה החלים על המוחכר, וכן כל מסמך שיהיה בו צורך לרישום החכירה כאמור.

(ה) אם החוכר, למרות האמור לעיל ולמרות דרישתו של המחכיר, לא ירשום את החכירה, רשאי המחכיר לבצע את כל פעולות הרישום האמורות לעיל על חשבונו של החוכר, והחוכר מתחייב לשלם למחכיר בתוך 30 יום מתאריך דרישתו את כל הוצאותיו לפי החשבון שיוגש לו.

11. שינוי גבולות המגרש וקביעה סופית של שטחו

(א) החוכר מצהיר, כי ידוע לו ששטח המגרש וגבולותיו אינם סופיים וכי עלולים לחול בהם שינויים כתוצאה משינויים בתכנון על פי חוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965, הסדר קרקעות וכיוצא באלה.

(ב) החוכר מצהיר שידוע לו כי בעקבות מדידה לצורכי רישום עלול להתברר ששטח המגרש קטן יותר או גדול יותר מהשטח לפיו נקבע הערך היסודי של המגרש.

(ג) במקרה וכתוצאה משינויים כאמור בסעיף קטן (א) לעיל יוגדל או יוקטן שטח המגרש ו/או ישתנו גבולותיו וכן במקרה ויתברר כאמור בסעיף קטן (ב) לעיל ששטח המגרש קטן יותר או גדול יותר מהשטח לפיו נקבע הערך היסודי של המגרש החוכר מתחייב:

(1) להסכים לכל שינוי בגבולותיו ו/או בשטחו של המגרש כפי שיווצר עקב השינויים הנזכרים בסעיף קטן (א) לעיל.

(2) להסכים לכל קביעה בדבר שטחו של המגרש כפי שייקבע בעקבות מדידה לצורכי רישום כנזכר בסעיף קטן (ב) לעיל.

(3) לראות את המגרש בגבולותיו ובשטחו החדשים כנשוא החכירה ולקבל את החזקה בו.

(ד) אם כתוצאה משינויים כאמור בסעיף קטן (א) ו/או (ב) לעיל ישתנה ערך המגרש, יתוקנו דמי החכירה לפי השטח הסופי לפי הערכת השמאי הממשלתי לתאריך קביעתו של הערך היסודי של המגרש וכל צד מתחייב לשלם לצד השני רק את הפרשים שינבעו מהתיקון הנ"ל, בתוספת

המשכון או המשכנתה או השיעבוד או כתוצאה מביצוע של פסק דין או מסמך אחר הניתן לביצוע כפסק דין או כתוצאה ממכירה על-ידי לשכת הוצאה לפועל או על-ידי רשות אחרת על-פי דין - ישולמו למחכיר דמי הסכמה המגיעים על פי חוזה זה, אולם הסכמתו של המחכיר לעצם המישכון או השיעבוד הנ"ל לא תותנה בתשלום כספי.

העברת זכויות כנ"ל ללא הסכמת המחכיר או ללא תשלום דמי הסכמה כאמור לעיל תיחשב להפרה יסודית של החוזה והמחכיר יהיה רשאי לבטלו בשל הפרה זו.

(6) כל פעולה אחרת, שלא נזכרה לעיל, ושמוכה מועברות למעשה זכויות שבחוזה זה - בתמורה או ללא תמורה, בשלמות או בחלק ובצורה כלשהי.

תנאים להסכמה (ב)

(1) המחכיר רשאי להתנות את מתן הסכמתו להעברת זכויות שבחוזה זה בתנאים שלהלן, וזאת בנוסף ליתר התנאים בהם המחכיר רשאי - על-פי חוזה זה, על פי החלטות מועצת מקרקעי ישראל או על-פי כל דין - להתנות את הסכמתו בענין זה:

- (א) החוכר מילא אחר כל התנאים שבחוזה חכירה זה.
- (ב) החוכר ומקבל ההעברה יחתמו על מסמכים וימציאו את כל המסמכים שידרשו על ידי המחכיר בקשר להעברה וימלאו כל תנאי שנקבע על פי חוזה זה בענין מתן ההסכמה, לרבות התחייבות מקבל ההעברה למילוי כל התנאים המפורטים בחוזה חכירה זה.

(2) אם החוכר קיבל פטור או הנחה, חלקיים או מלאים, מתשלום דמי חכירה, או אם החוכר שילם דמי חכירה מופחתים, וכל אלה או איזה מהם הותנו בקיומם של תנאים שנקבעו לצורך זה, תותנה הסכמתו של המחכיר להעברת הזכויות בקיום התנאים שנקבעו למתן הפטור או ההנחה או התשלום המופחת האמורים ובקיום כל הנובע מהם.

(3) הסכמתו של המחכיר להחכרת משנה או למסירת חזקה - אם תינתן הסכמה כזו - לא תשחרר את החוכר ולא תפטור אותו מכל חובה שהיא החלה עליו לפי חוזה זה, והחוכר ומקבל הזכויות הנ"ל יהיו אחראים ביחד ולחוד למילוי כל חובות החוכר לפי חוזה זה.

(4) המחכיר רשאי לדרוש מהחוכר וממקבל הזכויות המוצע (להלן - "המקבלי") פרטים והצהרות על כל אלה:

- (א) אלו זכויות מועברות ומהו המועד בו החוכר והמקבל מבקשים לבצע את העברת הזכויות הנ"ל.
 - (ב) שם המקבל, מענו ומספר זהותו
 - (ג) אם המקבל הוא תאגיד -
 - (1) שמו, מענו, מספרו ברשם החברות, שמות בעלי המניות והחלק בהון המניות ובכוח ההצבעה והמינוי המוחזק על-ידי כל אחד מהם, ושמות המנהלים.
 - (2) פרטים כאמור בפסקה (ב) לעיל על כל אחד מבעלי המניות והמנהלים בתאגיד.
 - (3) אם בעל מניות או מנהל בתאגיד המקבל הינו תאגיד - פרטים על תאגיד זה כאמור בפסקה (ג) זו לעיל ופרטים על כל אחד מבעלי המניות והמנהלים בתאגיד זה כאמור בפסקה (ב) לעיל.
 - (ד) הסכום שהמקבל ישלם לחוכר עבור הזכויות.
- המחכיר רשאי לדרוש מהחוכר ומהמקבל ידיעות ומסמכים נוספים בקשר למקבל.

אי מתן הסכמה במקרים מסוימים (ג)

המחכיר רשאי לא להסכים כלל להעברת זכויות למי שהינו נתין זר כהגדרתו בסעיף 19 (א) (3) להלן, או למי שאינו מקיים תנאי מוקדם ויסודי שבמבוא לחוזה זה.

דמי הסכמה (ד)

מבלי לגרוע מכל האמור בסעיף 14 זה, ובכפוף לאמור להלן בסעיף קטן (ה), המחכיר רשאי להתנות את מתן הסכמתו להעברת זכויות בתשלום דמי הסכמה. כל עוד לא תהיה החלטה אחרת של מועצת מקרקעי ישראל יחולו בעניין זה הוראות אלה:

(1) במקרים האמורים בסעיף-קטן (א) (1), (א) (5) ו-(א) (6) לעיל, יהיו דמי הסכמה בשיעור של שליש מההפרש בין ערכו של המגרש בזמן מתן הסכמתו של המחכיר להעברת הזכויות לבין ערכו בעת שהחוכר רכש את זכות החכירה, במצבו בזמן קבלת המגרש מבלי לקחת בחשבון את ההוצאות ועבודות הפיתוח שנעשו לגביו, לפי הערכתו של השמאי הממשלתי (להלן "דמי הסכמה") ובניכוי חלק יחסי מערכו של המגרש כנקוב במבוא לחוזה.

(2) במקרים האמורים בסעיף קטן (א) (4) לעיל יחושבו דמי ההסכמה על-פי האמור בפסקה (1) לעיל והסכום שישולם ייקבע על-פי היחס שבין שיעור הזכויות בהון ו/או זכויות ההצבעה ו/או זכויות המינוי המועברות לכלל הזכויות מאותו סוג באיגוד החוכר, אולם במקרה של העברת השליטה ישולמו דמי ההסכמה במלואם.

בפסקה זו "שליטה": החזקה - במישרין או בעקיפין, על ידי אדם או איגוד, ב-50% או יותר מן הערך הנקוב של הון המניות הנפרע או הון המניות המוצא של החוכר - הנמוך ביניהם - או במחצית או יותר מכוח ההצבעה בחוכר, או בזכות למנות מחצית או יותר מהמנהלים של החוכר.

(3) במקרים האמורים בסעיף קטן (א) (2) ו-(א) (3) לעיל, יהיו דמי הסכמה בשיעור שייקבע למקרים אלה מעת לעת על-ידי המחכיר.

העברת זכויות ללא דמי הסכמה (ה)

המחכיר לא יתנה הסכמתו להעברת זכויות בתשלום כספי אם החוכר שילם למחכיר, קודם לתאריך מתן ההסכמה, דמי חכירה מהוונים כמוגדר במבוא ואת כל התשלומים האחרים שהיה חייב לשלם למחכיר לפי חוזה זה ולפי כל דין, וכן שילם את כל המסים, הארנונות, ההיטלים ויתר התשלומים שהיה חייב לשלם לפי חוזה זה ולפי כל דין בעד התקופה שעד למועד מתן ההסכמה.

רכישת זכויות על ידי המחכיר (ו)

אם החוכר מבקש להעביר זכויות המוגדרות בסעיף קטן (א) (1), (א) (5) או (א) (6) לעיל, יהיה המחכיר רשאי, אך לא חייב, תוך שלושים יום מתאריך קבלת הפרטים כאמור בסעיף קטן (ב) (4) לעיל - ואם דרש המחכיר ידיעות ומסמכים נוספים כאמור לעיל, תוך שלושים יום מתאריך הדרושה - לשלוח לחוכר הודעה בדואר רשום שיש בדעתו להחזיר לעצמו את החזקה ומלוא הזכויות במוחכר, ושהוא מסכים לשלם לחוכר את הסכום שהוצע לו על ידי המקבל. הודיע המחכיר כאמור - לא יורשה החוכר להעביר זכויותיו במוחכר, אלא למחכיר. המחכיר לא ישתמש בזכותו להחזיר לעצמו מוחכר כאמור בסעיף קטן זה לעיל במקרים בהם המקבל הוא בן זוג, צאצא, הורה, אח או יורש של החוכר. המחכיר רשאי לרשום בלשכת רישום המקרקעין הערה על זכותו האמורה לעיל.

הפרה יסודית (ז)

הפרת הוראה כלשהי מהוראות סעיף 14 זה, תחשב להפרה יסודית של חוזה זה והמחכיר יהיה רשאי לבטלו בשל הפרה זו.

15. אוצרות טבע, עתיקות, חומרים ועצים

החוכר מצהיר בזה כי ידוע לו שכל אוצרות טבע כגון: נפט, גז, מעיינות מים, מחצבי פחם ומתכת, מחצבות שיש ואבן, חול וכורכר וכל מחצבים אחרים למיניהם וכן עתיקות ואתרי עתיקות, חומרים ועצים שימצאו בקרקע של המוחכר הנם רכושם של המחכיר ו/או המדינה ואין הם נכללים במוחכר ותנאי החכירה לפי חוזה זה אינם חלים עליהם. על החוכר לאפשר למחכיר להוציא או לנצל בצורה אחרת את אוצרות הטבע, העתיקות, החומרים והעצים האמורים לעיל בהתאם לחוקים המחייבים ועל סמך חוזה זה.

החוכר לא יעשה תפירות במגרש מעל למידה הדרושה לביצוע מטרת החכירה. אסור לחוכר למכור חומרים או עצים שהוציא מהמגרש, היות והם רכושם של המחכיר ו/או המדינה, אלא אם קיבל לכך הסכמת המחכיר בכתב, והוא רשאי להתנות מתן הסכמתו בתשלום עבור החומרים או העצים.

16. שמירת שבת ומועדי ישראל

על החוכר וכל הבא מזכותו להימנע מכל עבודות בניין ומלאכה במוחכר בשבתות ובחגי ישראל. בסעיף זה -
 "מלאכה" - ניהול עסק וכל עבודת כפיים המבוצעת דרך קבע על-ידי החוכר או הזולת בעד תמורה ובפרהסיה.
 "בניין" - כל עבודה הקשורה בבנייה המבוצעת על ידי החוכר או הזולת בעד תמורה ובפרהסיה.

האיסור בסעיף זה לא יחול בכל מקרה שהחוכר הורשה לבצע עבודות בניין ומלאכה על-ידי רשות מוסמכת לפי כל דין וכל עוד ההרשאה בתוקף.

17. העברת זכויות החוזה על ידי המחכיר

המחכיר רשאי להעביר את זכויותיו לפי חוזה זה מבלי לקבל על כך את הסכמת החוכר, והחוכר מתחייב במקרה של העברה כזו, למלא את כל התחייבויותיו לפי החוזה, כלפי מקבל ההעברה.

18. זכות בנייה למוחכר

בנוסף לאמור בכל דין, למחכיר, או כל אדם מטעמו או על פי רשותו, הרשות להיכנס למוחכר בכל זמן סביר לשם בדיקת השימוש במוחכר לפי הוראות חוזה זה ולצורך העברת צינורות למים, לתיעול, לביוב ולגז, עמודי חשמל או טלפון, ומתיחת חוטי חשמל או טלפון דרך המוחכר, בתוכו או מעל לו, ו/או לצורך מטרת אחרת כיו"ב. החוכר יאפשר למחכיר, ולכל אדם מטעמו או על פי רשותו, להיכנס למוחכר ולבצע את הבדיקות והעבודות כאמור לעיל. המחכיר מתחייב לפצות את החוכר עבור כל נזק שייגרם לחוכר מביצוע הבדיקות או העבודות הנ"ל.

19. תרופות בשל הפרת החוזה

מבלי לגרוע מהזכות לתרופות אחרות, על פי כל דין ועל פי חוזה זה, בגין הפרת החוזה, הצדדים מסכימים בזה כי כל אחת מההפרות המפורטות בסעיף קטן (א) להלן תחשב להפרה יסודית של החוזה שבגינה יהיה המחכיר רשאי לבטל את החוזה, על-ידי מתן הודעה על כך במכתב רשום:

- (א) (1) הפרת איזה מהתנאים שבסעיפים 9 ו-14.
 - (2) אם החוכר, ללא הסכמת המחכיר מראש ובכתב, ישנה או יגרם לשינוי במטרת החכירה או ביעודה או יעשה במוחכר כל שימוש שאינו עולה בקנה אחד עם.
 - (3) אם החוכר או מי שהחוכר פועל בשבילו הינו נתין זר. בפסקה זו, "נתין זר" - מי שאינו אחד מאלה:
 - (א) אזרח ישראלי;
 - (ב) עולה לפי חוק השבות, התשי"ב-1950, שלא מסר הצהרה לפי סעיף 2 לחוק האזרחות, התשי"ב-1952;
 - (ג) זכאי לאשרת עולה או לתעודת עולה לפי חוק השבות, התשי"ב-1950, שקיבל במקומה אשרה ורשיון לישיבת ארעי כעולה בכוח מכוח חוק הכניסה לישראל, התשי"ב-1952.
 - (ד) תאגיד שהשליטה עליו בידי יחיד שהינו אחד מאלה המנויים בפסקאות (א) - (ג) לעיל או בידי יותר מיחיד אחד כאמור.
 - בפסקה זו "שליטה" - החזקה - במישרין או בעקיפין, על-ידי אדם או תאגיד אחד או על ידי יותר מאדם או מתאגיד אחד - ב-50% או יותר מן הערך הנקוב של הון המניות המוצא של התאגיד או במחצית או יותר מכוח ההצבעה שבתאגיד או בזכות למנות, במישרין או בעקיפין, מחצית או יותר מהמנהלים של התאגיד.
 - פסקה (3) לעיל, לא תחול אם החוכר קיבל לצורך כך אישור, מראש ובכתב, מיו"ר מועצת מקרקעי ישראל.
 - (4) אם הופר איזה מהתנאים המוקדמים והיסודיים שבמבוא לחוזה זה.
- (ב) עם ביטול החוזה על-ידי המחכיר יהיה חייב החוכר:
- (1) לפנות מיד את המוחכר.
 - (2) להחזירו מיד למחכיר כשהוא פנוי מכל חפץ ואדם וחפשי מכל שיעבוד או עיקול או זכות לצד שלישי.
 - (3) לנקוט מיד בכל הפעולות הדרושות לשם ביטול הרישום של זכות החכירה שנרשמה לפי סעיף 10 כולל תשלום כל אגרות, מסים והוצאות אחרות ללא יוצא מן הכלל הכרוכות בכך וכן לחתום, לשם הבטחת קיום התחייבות זו, עם חתימת חוזה זה או בכל עת אחרת, הכל לפי בחירת המחכיר ולפי דרישתו הראשונה, על יפוי כוח נטריוני בלתי חוזר על שם המחכיר.
 - לא קיים החוכר את המוטל עליו לפי פסקה זו הרשות בידי המחכיר לעשות בעצמו כל הפעולות האמורות על חשבונו של החוכר ולגבות ממנו כל ההוצאות ששולמו על ידו, בצירוף ריבית והצמדה כאמור בסעיף 22 להלן, מתאריך הוצאתו ועד לתאריך התשלום בפועל.
 - (4) לשלם למחכיר את כל הנזקים וההפסדים שנגרמו או שייגרמו לו עקב הפרת החוזה וביטולו (כולל נזק והפסד עקב החכרת הנכס לאחר), וזאת מבלי לגרוע מהאמור בסעיף 20 להלן.
- (ג)
- (1) במקרה של ביטול החוזה על-ידי המחכיר, למעט במקרה של ביטול בגין הפרה האמורה בפסקה (א) (3) לעיל, ולאחר שהחוכר קיים את המוטל עליו לפי הוראות סעיף קטן (ב) לעיל, יציע המחכיר את המוחכר במכרז וישלם לחוכר סכומים עבור החלק היחסי של זכויותיו של החוכר במגרש ועבור המחוברים כפי שייקבע ע"י השמאי הממשלתי (להלן - סכומי החוזר), אולם אם התקבלו על-פי המכרז סכומים הנמוכים מסכומי החוזר ישלם המחכיר לחוכר רק את הסכומים שהתקבלו במכרז.
 - (2) לא הציע המחכיר את המוחכר במכרז כאמור לעיל תוך 3 חודשים מהמועד שבו החוכר יקיים את המוטל עליו לפי הוראות סעיף-קטן (ב) לעיל, הוא ישלם לחוכר את סכומי החוזר, בתום 3 החודשים הנ"ל.

- (3) שלום סכומי ההחזר יבוצע בניכוי כל הסכומים המגיעים למחכיר מהחוכר על פי חוזה זה ובניכוי סכום השווה לדמי ההסכמה שהיה על החוכר לשלם למחכיר לפי סעיף 14 אילו הועברו זכויותיו של החוכר לאחר בהסכמת המחכיר.
- (4) הוצע המוחכר במכרז ולא התקבלו הצעות על-פי תנאיו של המכרז, יציע המחכיר את המוחכר במכרז חוזר תוך 4 חודשים מהמועד לקבלת הצעות על פי המכרז הקודם, וכך יהיה מדי פעם עד שתתקבלנה הצעות על פי תנאי המכרז.

- (ד) מבלי לגרוע מהאמור לעיל, אם החוכר יפר איזו מהוראות סעיף 9 לעיל רשאי המחכיר לנקוט באחת מאלה לפי שיקול דעתו הבלעדי:
- (1) לגרום לביטול השינוי שבוצע על-ידי החוכר ללא הסכמת המחכיר ו/או להרוס את כל שנבנה על המגרש ללא קבלת הסכמתו של המחכיר וזאת מיד לאחר שיוודע למחכיר על ההפרה ומבלי שהמחכיר יהיה חייב לקבל הסכמתו של החוכר לכך. המחכיר לא יהיה חייב להרחיק את ההריסות מהמוחכר.
- (2) לחייב את החוכר בתשלום דמי שימוש כפי שיהיה מקובל לעניין זה אצל המחכיר ו/או בתשלום כספי מלא בגין השינוי שיחול בערך המגרש כתוצאה מביצוע איזה מהשינויים שבוצעו ע"י החוכר, וזאת כפי שייקבע על-ידי השמאי הממשלתי.
- (ה) ההוראות בסעיפים קטנים (ב) ו-(ג) של סעיף זה יחולו, בשינויים המחוייבים, גם עם סיום החוזה בתום תקופת החכירה או בתום תקופת החכירה הנוספת, בהתאם למקרה, וזאת אם לא תוארך עוד תקופת החכירה או תקופת החכירה הנוספת.

20. פיצויים מוסכמים

- (א) במקרה של ביטול החוזה יהיה המחכיר רשאי לנכות מהסכומים שהוא חייב לשלם לחוכר בעקבות הביטול, פיצויים מוסכמים בשיעור של 15% מהערך היסודי של המגרש, כמוגדר במבוא, בצרוף הפרשי הצמדה בין המדד היסודי למדד המחירים לצרכן האחרון שיהיה ידוע בתאריך הניכוי (להלן - "הפיצויים המוסכמים").
- (ב) על אף האמור בסעיף-קטן (א) לעיל, במקרה של ביטול החוזה בגין ההפרה האמורה בסעיף 19 (א) (3) יחולטו על-ידי המחכיר כל הסכומים ששולמו על-ידי החוכר המוגדר בסעיף 19 (א) (3) כמו-כן לא תחולנה לגבי הוראות סעיף-קטן 19 (ג) לעיל - והכל כפיצויים מוסכמים למקרה זה. חוכר כאמור יהיה רשאי - בתנאי מוקדם שהוא קיים את כל האמור בסעיף קטן 19 (ב) לעיל - לפנות לוועדה שתמונה לענין זה על-ידי מועצת מקרקעי ישראל וזו תהיה רשאית, אם שוכנעה שאותו חוכר פעל בתום לב, להפחית את סכומי החילוט עד לסכום הפיצויים המוסכמים על פי סעיף קטן (א) לעיל בלבד ו/או לקבוע אלו סכומים יוחזרו לאותו חוכר על פי סעיף-קטן 19 (ג) לעיל. החלטת הוועדה תהיה סופית.
- הוראות סעיף קטן זה תחולנה גם אם תיקבענה לעניין זה הוראות אחרות בכל דין.
- (ג) עלו הפיצויים המוסכמים על הסכום שהמחכיר חייב לשלם לחוכר על פי סעיף קטן (א) או (ב) לעיל, ישלם החוכר למחכיר את היתרה סמוך לאחר ביטול החוזה.

(2)

21. תנאים כלליים

- (א) חוק הגנת הדייר (נוסח משולב), תשל"ב-1972 וכל חוק אחר שיבוא במקומו או בנוסף לו לא יחולו על חוזה זה ומוצהר בזה כי החוכר לא שילם למחכיר דמי מפתח בגין חוזה זה בכל צורה שהיא וכי התשלומים על פי חוזה זה וכן השקעותיו של החוכר במגרש, לא ייחשבו כתשלום דמי מפתח.
- (ב) שום ויתור, הנחה, קבלת תשלום איזה שהוא, המנעות מפעולה, שיהיו או מתן ארכה מצד כלשהו לא ייחשבו כויתור על זכויותיו של אותו צד ולא ישמשו מניעה לתביעה, אלא אם כן ויתר אותו צד על זכויותיו במפורש ובכתב.
- (ג) שינויים, תיקונים, תוספות, השמטות, ויתורים או ארכות בתנאי החוזה (להלן - "שינויים") וכן הנחות מטעם המחכיר לא יהיו בני תוקף אלא אם נעשו בכתב ונחתמו על-ידי המחכיר בחתימה וחותמת.
- שינויים ומחיקות בגוף החוזה וכן בגוף איזה מהמסמכים שיצורפו לו או שייחתמו על-פיו לא יהיו בני תוקף אלא אם שני הצדדים חתמו בצידם חתימה מלאה ואם המחכיר חתם בחתימה וחותמת.
- (ד) החוכר מתחייב לשלם למחכיר הפרשי הצמדה וריבית כמקובל אצל המחכיר בתאריך פרעון התשלום, עבור פיגור בתשלום כל סכום שהחוכר חייב למחכיר לפי חוזה זה, וזאת מהתאריך שבו חל פרעונו על-פי החוזה ועד לתאריך סילוקו למעשה ומבלי לפגוע בזכויותיו של המחכיר בהתאם לתנאי חוזה זה וכל דין.

במקרה של פיגור כאמור ייחשב כל תשלום על חשבון החוב לפי הסדר הבא : - הוצאות הגבייה, הריבית, הפרשי הצמדה, הקרן.

- (ה) החוכר מתחייב לשפות את המחכיר על כל סכום שהמחכיר יידרש לשלמו לאדם כלשהו כפיצוי על נזק שהאחריות בגינו חלה לפי הוראות חוזה זה ו/או לפי כל דין על החוכר.
- (ו) סכומים שהצדדים חייבים זה לזה ניתנים לקיזוז. שילם צד כלשהו סכום אשר משנהו חייב בתשלום על-פי חוזה זה, יחזיר לו הצד השני את הסכום האמור, תוך 14 יום מתאריך דרישתו של הצד ששילם כאמור.
- (ז) כל ההוצאות הקשורות בעריכת חוזה זה וברישום התכירה על פיו בלשכת רישום המקרקעין לרבות הוצאות מס בולים, וכן מס ערך מוסף בגין חוזה זה, יחולו על החוכר בלבד.
- (ח) כותרות סעיפי החוזה נועדו לנוחיות בלבד ולא ישמשו לפרשנותו.
- (ט) כתובות הצדדים הן כאמור בתחילת החוזה. הודעה אשר תישלח בהתאם לחוזה זה בדואר רשום לפי אחת הכתובות דלעיל תיחשב שנתקבלה כדן חמישה ימים אחרי תאריך המשלוח.
- (י) על חוזה זה חלים דיני מדינת ישראל, ומקום השיפוט יהיה בית המשפט המוסמך בירושלים.
- (יא) אין באמור בחוזה זה כדי לגרוע מסמכויותיו של מפקד האזור/ראש המינהל האזרחי באזור ליתן הוראות בצו בכל הנוגע לתוקפם של חוזים ובכל הקשור בזכות, חובה או חבות של צד מן הצדדים להם.
- (יב) אין בחוזה זה כדי לגרוע מכוחם של מפקד כוחות צה"ל באיזור ו/או ראש המנהל האזרחי באיזור להפעיל סמכויותיהם על-פי כל דין בנוגע לנכס זה.

החוכר :		המחכיר :	
	1. שם		1. שם
	מס' זיהוי		תואר
	חתימה		המשרה
			חתימה
	2. שם		2. שם
	מס' זיהוי		תואר
	חתימה		המשרה
			חתימה

המאשר :

אני החתום מטה מאשר כי זיהיתי את החוכר הנ"ל לפי מסמכי הזיהוי שהוצגו בפני וכי החוכר חתם על חוזה זה בנוכחותי.

שם _____ תואר המשרה _____ חתימת המאשר _____

כאשר היזם הינו תאגיד חבר/עמותה יש למלא ולהחתיים :

אני עו"ד _____ המשמש כעו"ד של חב' _____
ח.פ. _____ מאשר בזה כי ביום _____ התייצבו בפני הי"ח:
1. _____ ת.ז. _____
2. _____ ת.ז. _____
3. _____ ת.ז. _____

המוסמכים לחתום ולהתחייב בשם החברה הנ"ל ולאחר שזהיתי אותם עפ"י תעודת זהות שהציגו בפני חתמו על חוזה זה בנוכחותי.

חתימה וחותמת העו"ד

תאריך

מס' תיק _____ :

מס' חשבון _____ :

חוזה חכירה

מהוון

שנערך ונחתם ב- _____ ביום _____ לחודש _____ שנת _____

בין

הממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש באזור יהודה ושומרון (שיקרא להלן "המחכיר"), שכתובתו לצורך חוזה זה היא: בנין המינהל האזרחי ת"ד 43 בית אל 90631

מצד אחד ;

לבין

_____ מס' זיהוי/תאגיד _____ החלק בנכס: _____ / _____

_____ (להלן "החוכר"), שכתובתו לצורך חוזה זה היא: _____

מצד שני ;

מבוא

המבוא לחוזה החכירה מהווה חלק בלתי נפרד מתנאי החכירה המצורפים לו וביחד הינם מהווים את חוזה החכירה.

הוא יל ו-המחכיר בהתאם לסמכויותיו היא המנהל של המקרקעין המפורטים להלן במבוא זה (להלן - "המגרש") ;

והוא יל והחוכר מצהיר בזה כי לפי הוראות סעיף 19(א) (3) לתנאי החכירה לא חלה עליו מגבלה באשר להתקשרותו עם המחכיר בחוזה זה וכי ידוע לו שרק בתנאי מוקדם ויסודי זה מוכן המחכיר להתקשר עמו על-פי חוזה חכירה זה;

והוא יל ומשמעות המונחים שבחוזה זה תהיה בהתאם לאמור להלן במבוא זה, אלא אם מהקשר הדברים מתחייבת משמעות אחרת על-פי החוזה:

"המוחכר": המגרש המתואר בתרשים שצורף להסכם בין החוכר לבין המשכן או בתרשים הרצוף בזה שהוכן ע"י המחכיר ואשר פרטיו הם:

המקום: מעלה אדומים השטח: 12,600 ממ"ר בערך

מגרש(ים) מס': 433,434,435 לפי תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2

"יום אשור העסקה": התאריך שבו אושרה העסקה נשוא חוזה זה על-ידי הנהלת המחכיר.

"תקופת החכירה": 49 שנים, החל מיום אשור העסקה דהיינו מ- ____/____/____ ועד - ____/____/____.

"מטרת החכירה": תעשייה.

"קיבולת הבניה": על פי תכנית תקפה החלה על המוחכר במועד חתימת חוזה זה.

"התמורה":

סך של _____ ש"ח, נכון ליום אשור העסקה.

מבלי לגרוע מתנאים אחרים שנקבעו בחוזה זה, בניה מעבר לקיבולת הבניה כמוגדר לעיל, תהיה כפופה לתכנית מאושרת, החלה על המוחכר וטעונה הסכמת המחכיר.

לא תידרש תמורה נוספת תמורת הסכמת המחכיר לבניה מעבר לקיבולת הבניה כמוגדר לעיל.

החוכר לא יהיה זכאי להשבה של כל חלק מדמי החכירה, אף אם בפועל, לא נבנתה קיבולת הבניה בגינה שולם.

החוכר ימציא למחכיר במעמד חתימת החוזה, אישור על הפקדת התמורה במלואה לזכות המחכיר.

יום אישור העסקה ייחשב כתחילת תקופת החכירה לכל דבר ועניין, לרבות המועדים על פי חוזה זה, וכן לעניין החזקה, האחריות בעד נזקים, והתשלום עבור מיסים, תשלומי חובה והוצאות פיתוח.

"חייבים נוספים":

בסך _____ ש"ח נכון ליום _____ בתוספת מע"מ כחוק
בסך _____ ש"ח נכון ליום _____ כולל מע"מ

"הערך היסודי של המוכר": _____ ש"ח (_____)
(ליום אישור העסקה האמור לעיל.

"המדד היסודי": מדד המחירים לצרכן האחרון שהיה ידוע ביום אשור העסקה האמור לעיל.

"היעוד": תעשיה.

"המועד להשלמת הבניה": ____/____/____.

ו ה ו א י ל ואם החוכר הוא יותר מאדם או מתאגיד אחד, התחייבויותיהם של האנשים או התאגידים
המהווים את החוכר תהיינה ביחד ולחוד ואילו זכויותיהם על-פי חוזה זה תהיינה רק ביחד;

ו ה ו א י ל והמחכיר מעמיד בזה את המוכר לרשות החוכר, והחוכר מקבל בזה את המוכר לרשותו, לשם
פיתוח ובניית המבנים בהתאם לאמור לעיל ובהתאם לתכניות שתאושרנה על ידי המחכיר וע"י מוסדות
התכנון.

ו ה ו א י ל ואם החוכר הוא יותר מאדם או מתאגיד אחד, התחייבויותיהם של האנשים או התאגידים
המהווים את החוכר תהיינה ביחד ולחוד ואילו זכויותיהם על-פי חוזה זה תהיינה רק
ביחד;

ו ה ו א י ל ובנוסף לתנאי החכירה מסכימים הצדדים כי יחולו התנאים המיוחדים הבאים (להלן –
"התנאים המיוחדים"):

הצהרות והתחייבויות החוכר

1. התמורה

(א) תמורת התחייבויות המחכיר ישלם החוכר למחכיר את התמורה כהגדרתה במבוא זה.

(ב) כן ישלם החוכר למחכיר את "החייבים הנוספים", כהגדרתם במבוא זה, אם פורטו תשלומים כנ"ל.

(ג) החוכר ימציא למחכיר במעמד חתימת החוזה אישור על הפקדתם לזכות המחכיר של הסכומים אותם נדרש לשלם, כמפורט בסעיפים קטנים (א) ו- (ב) לעיל.

2. החוכר מתחייב להכין ולהגיש למחכיר לאישורו את תוכניות הבניה של המבנים שהוא מבקש לבנות על המוחכר, מפת מדידה של המוחכר ערוכה על-ידי מודד מוסמך וכל מסמך אחר שיידרש לצורך הבנייה האמורה (להלן: "התכניות" או "תכניות הבנייה").

3. החוכר מתחייב להגיש לרשויות התכנון המוסמכות רק את תכניות הבנייה שאושרו על ידי המחכיר ולעשות את כל הנדרש לקבלת היתר בנייה כדין מרשויות התכנון המוסמכות - והכל מיד עם קבלת אישור המחכיר לתכניות הבניה.

4. החוכר מתחייב לסיים בניית שלד המבנים וגגותיהם, לרבות השלמת בניית המחיצות הפנימיות כדי אפשרות זהוי חלוקתם הפנימית של המבנים (להלן: "השלמת השלד") - עד למועד להשלמת השלד הנקוב לעיל.

5. החוכר מתחייב לסיים בניית המבנים כדי אפשרות איכלוסם ו/או הפעלתם ו/או שימוש בהם בהתאם למטרת ההקצאה עד המועד להשלמת הבניה. (36 חודשים מיום אישור העסקה).

6. החוכר מתחייב להכין ולסיים עד המועד להשלמת הבניה (36 חודשים מיום אישור העסקה) את כל הפעולות הדרושות לשם רישום המגרש כיחידת רישום נפרדת ולבצע לשם כך על חשבוננו כל פעולה שתידרש, לרבות: פרצלציה, מדידה, הכנת מפות, איחוד, חלוקה, חלוקה מחדש, הפרדה וכיו"ב, וכן לרשום את המגרש בלשכת רישום המקרקעין כיחידת רישום נפרדת עד למועד זה.

המחכיר יהיה רשאי להודיע לחוכר, מראש ובכתב, כי בכוונת המחכיר לבצע את הפעולות האמורות, או איזו מהן, במקום החוכר ובמקרה זה יהיה המחכיר רשאי לבצע את כל הפעולות האמורות, כולן או חלקן, בעצמו ועל חשבון החוכר, והחוכר מתחייב לשלם למחכיר כל הוצאה שיוציא המחכיר לשם ביצוע הפעולות האמורות, לפי חשבון שיוגש לו, תוך 30 יום מתאריך הגשת החשבון.

7. החוכר מתחייב להכין ולסיים עד המועד להשלמת הבניה או עד _____ חודשים ממועד רישום הפרצלציה, מקום שנעשתה ע"י הממונה, את כל הפעולות הדרושות לשם רישום המבנים לפי כל דין ולבצע לשם כך, על חשבוננו, כל פעולה שתדרש, לרבות הכנת תשריטים, צווי רישום, תקנונים וכיו"ב עד למועד האמור.

המחכיר יהיה רשאי להודיע לחוכר, מראש ובכתב, כי בכוונת המחכיר לבצע את הפעולות האמורות, או איזו מהן, במקום החוכר ובמקרה זה יהיה המחכיר רשאי לבצע את הפעולות האמורות, כולן או חלקן בעצמו ועל חשבון החוכר, והחוכר מתחייב לשלם למחכיר כל הוצאה שיוציא המחכיר לשם ביצוע הפעולות האמורות, לפי חשבון שיוגש לו, תוך 30 יום מתאריך הגשת החשבון.

8. החוכר מתחייב להופיע במשרדי המחכיר ו/או בכל מקום אחר, בהתאם לצורך, במועד שיתואם עם המחכיר מראש, ולחתום על כל מסמך, שטר, תעודה וכד', כפי שיידרש לשם ביצוע רישום החכירה בגין המגרש

והמבנים שהוקמו עליו, שנרשם כאמור לעיל, לפי המקרה. לא תואם מועד כאמור על-ידי החוכר, מתחייב החוכר להופיע בכל מועד שייקבע ויודע לו על-ידי המחכיר.

9. המוחכר מכח חוזה זה הינו המרחב שמעל שטח פני הקרקע, אלא אם כן הוקנו לחוכר במפורש זכויות במרחב שמתחת לשטח פני הקרקע. האמור בסעיף זה אינו בא לגרוע מזכויות שהוענקו לחוכר בתכנית תקפה ובכלל זה אישור לבניית מרתף.

10. הפרה יסודית

בנוסף לאמור בסעיף 19 לתנאי החכירה, הפרת הוראה כלשהי מהוראות סעיפים 2, 5, 6, 7, 8, למבוא זה, תחשב להפרה יסודית של חוזה זה ומבלי לגרוע מהאמור בתנאי החכירה רשאי המחכיר לבטל חוזה זה בשל הפרה כאמור. לעניין האמור בסעיפים 5, 6, רשאי המחכיר לתת הסכמתו להארכת מועדים וזאת בתנאים שיקבע.

11. אי-התאמה ופינוי מחזיקים

(א) החוכר מצהיר בזה כי ראה את המוחכר, בדק את מצבו הפיזי והמשפטי, ומצא אותם מתאימים לכל צרכיו למטרת ביצוע החוזה.

(ב) מבלי לפגוע בכלליות האמור לעיל, אם ימצאו על המגרש מחזיקים אשר נמצאו במגרש עד מועד אישור העסקה:

(1) לא יחולו על המחכיר חובת פינויים של המחזיקים ו/או הוצאות הפינוי, בכל צורה שהיא.

(2) הימצאות מחזיקים במגרש, כאמור, לא תשמש עילה ו/או הצדקה לאי-מילוי הוראה כלשהי של החוזה על-ידי החוכר ובפרט על חובתו לעמוד בלוח הזמנים שבחוזה זה.

(3) החוכר יהיה רשאי, לא יאוחר משלושה חודשים אחרי תאריך חתימתו של חוזה זה, להודיע למחכיר כי בשל הימצאותם של מחזיקים במגרש הוא מעוניין בביטול החוזה. במקרה זה, ובכפוף לאישור המחכיר את עובדת הימצאותם של מחזיקים כאמור, יהיה המחכיר מוכן להסכים לביטול החוזה ללא חיוב בחוכר בפיצויים מוסכמים. על הביטול יחולו הוראות סעיפים 19 (ב) ו-19 (ג) לתנאי החכירה, בשינויים המחויבים.

12. ריבית והצמדה על פיגורים בתשלום

(א) כל תשלום שהחוכר חייב למחכיר עפ"י חוזה זה ואשר לא ישולם על ידו במועדו ישא הפרשי הצמדה ו/או ריבית שיחושבו עד ליום התשלום בפועל ויהיו בשעורים אשר יהיו מקובלים במחכיר בעת



התשלום לגבי פיגורים בתשלום, זאת מבלי לפגוע בכל זכות אחרת של המחכיר לפי החוזה או על-פי כל דין.

(ב) כל תשלום שישולם על-ידי החוכר ייזקף לפי הסדר הבא: הוצאות הגביה, הריבית, הפרשי ההצמדה ולבסוף הקרן.

13. תשלום הוצאות פיתוח

החוכר מתחייב לשאת בכל הוצאות הפיתוח, בין שאלה חלות על המוכר או בגינו או בגין השימוש בו במועד חתימת חוזה זה, בין לפני חוזה זה או אחרי מועד חתימת חוזה זה, בין ששולמו על-ידי המחכיר לפני מועד חתימת חוזה זה ובין שלא שולמו על ידו. החוכר מתחייב לשלם את הוצאות הפיתוח על-פי דרישתו של המחכיר ו/או של הגורם המוסמך מטעמו לדרוש את תשלומן ו/או על פי דרישתו של הגורם שהוציא את הוצאות הפיתוח. החוכר מתחייב להתזיר למחכיר, לפי דרישה, כל תשלום ששולם על ידי המחכיר עבור הוצאות הפיתוח, וזאת תוך 30 יום מתאריך דרישתו של המחכיר. בסעיף זה "הוצאות פיתוח" - הוצאות ו/או היטלים ו/או אגרות מכל סוג שהוא בגין פיתוח מערכות תשתית ו/או תשתית - על ו/או כל תשתית אחרת המהוות תנאי לפיתוח המוכר או לבנייה בו, לרבות פריצת דרכי גישה למוכר, תיעול, סלילת כבישים ומדרכות, תאורה, מים, ביוב וכיו"ב.

14. ידוע לחוכר כי כל ההוצאות ו/או התשלומים הכרוכים בביצוע הפעולות ו/או הרישום עפ"י חוזה זה יחולו עליו בלבד.

15. תנאים מיוחדים:

1. על אף האמור בסעיפים 9(ג) ו-14(ד) לתנאי החכירה היה ולצורך הפעלת מגרש ההדרכה ידרש שינוי היעוד התכנוני של "המגרש" למגרש הדרכה לנהגים, מתחייב החוכר לפעול לשינוי היעוד התכנוני הנדרש והמחכיר לא יגבה הפרשי ערך קרקע בגין שינוי הייעוד.

2. היה והמקרקעין בגודל 67,800 אשר הממונה שיווק לצורך הקמת מתחם הדרכה לנהגים לא יאושר תכנוני, לא יבנה, או תיפסק הפעלתו מכל סיבה שהיא האמור לעיל לא יהווה עילה לביטול חוזה זה.

3. למרות האמור בסעיפים 8,9 להלן היה ולצורך הפעלת מגרש הדרכה ידרש שינוי היעוד התכנוני של המגרש למגרש הדרכה לנהגים, ושינוי תכנוני זה לא יאושר אזי אי עמידה במועדים הנקובים בסעיפים לעיל, לא יהווה עילה לביטול הסכם זה בין המחכיר החוכר.

16. במקרה של סתירה בין התנאים המיוחדים המפורטים לעיל לבין תנאי החכירה, יגבר האמור בתנאים המיוחדים.

ולראיה באו הצדדים על החתום:

המחכיל:		החוכר:	
1. שם	_____	1. שם	_____
תואר המשרה	_____	מס' זיהוי	_____
חתימה	_____	חתימה	_____
2. שם	_____	2. שם	_____
תואר המשרה	_____	מס' זיהוי	_____
חתימה	_____	חתימה	_____

המאשר:

אני החתום מטה מאשר כי זיהיתי את החוכר הנ"ל לפי מסמכי הזיהוי שהוצגו בפני וכי החוכר חתם על חוזה זה בנוכחותי.

שם _____ תואר המשרה _____ חתימת המאשר _____

תנאי החכירה

1. המבוא והמסמכים המצורפים לחוזה
המבוא והמסמכים המצורפים לחוזה זה מהווים חלק בלתי נפרד ממנו.
2. התחייבות להחכיר ולחכור
המחכיר מתחייב בזה להחכיר לחוכר והחוכר מתחייב בזה לחכור מהמחכיר את המוכר.
הוסכם בין הצדדים שעד רישום זכות החכירה בלשכת רישום המקרקעין מסר המחכיר לחוכר את זכות השימוש במוכר וכל הוראות חוזה זה לגבי החכירה ותנאיה יחולו, בשינויים הדרושים לפי העניין, על זכות השימוש הנ"ל וישולמו דמי שימוש בשיעור דמי החכירה האמורים להלן.
3. תקופת החכירה
תקופת החכירה היא כאמור במבוא לחוזה.
4. מטרת החכירה ויעודה
המוכר מוכר לחוכר רק למטרה ולייעוד האמורים במבוא לחוזה ואסור לחוכר להשתמש במוכר או בחלק ממנו למטרה אחרת או לייעוד אחר מבלי לקבל על כך הסכמה מפורשת מראש ובכתב מאת המחכיר.
5. קיבולת הבנייה
קיבולת הבניה המותרת על פי חוזה זה היא כמפורט במבוא לחוזה.
6. קבלת חזקה במוכר
החוכר מאשר שקיבל את המוכר לחזקתו במועד ובתנאים הנקובים לעניין זה במבוא לחוזה.
7. דמי חכירה
החוכר מתחייב לשלם למחכיר דמי חכירה בהתאם להוראות המפורטות לעניין זה במבוא לחוזה. כן מתחייב החוכר לשלם למחכיר את החיובים הנוספים המפורטים במבוא לחוזה, אם פורטו במבוא חיובים נוספים.
8. הערכה חדשה
(א) בכפוף לאמור להלן בסעיף - קטן (ב), המחכיר יהיה רשאי לדרוש דמי חכירה שנתיים לפי הערכה חדשה של המגרש על-ידי השמאי הממשלתי וזאת מבלי לקחת בחשבון את ההעלאה בערך המגרש כתוצאה מפיתוחו על-ידי החוכר או על חשבוננו, בכל אחד מהמקרים המפורטים להלן: -
(1) כשהחוכר יבקש הסכמת המחכיר להעביר את זכויותיו לפי חוזה זה כאמור בסעיף 14 להלן.
(2) אם המחכיר יסכים לבקשת החוכר לבצע איזה מהשינויים כאמור בסעיף 9 להלן.
(ב) שולמו על ידי החוכר, קודם לתאריך מתן הסכמתו של המחכיר לאיזו מהבקשות הנזכרות בסעיף קטן (א) לעיל, דמי חכירה מהוונים כמוגדר במבוא לחוזה, לא יועלו דמי החכירה השנתיים כאמור בסעיף זה.
(ג) בכל מקרה שהמחכיר ידרוש העלאת דמי החכירה השנתיים כאמור לעיל, הוא יודיע על כך לחוכר בכתב רשום. החוכר יהיה רשאי לערער עליה תוך 30 יום מהודעת המחכיר בפני השמאי הממשלתי והחלטתו תהיה סופית.
(ד) את דמי החכירה השנתיים המוגדלים על יסוד ההערכה החדשה ישלם החוכר למחכיר החל מתאריך הסכמתו הנ"ל של המחכיר, וזאת תוך 15 יום מתאריך הודעתו של המחכיר. על דמי החכירה השנתיים המוגדלים כאמור תחולנה ההוראות בעניין דמי החכירה השנתיים שבמבוא לחוזה, בשינויים המחוייבים.
9. שינוי ייעוד, שינוי קיבולת הבנייה, בנייה נוספת, פיצול
(א) החוכר מתחייב לבקש את הסכמתו של המחכיר מראש ובכתב, אם ירצה לבצע איזה מהשינויים האלה:
(1) שינוי הייעוד או מימוש שינוי הייעוד של המגרש - מהייעוד המוגדר במבוא לייעוד אחר.
(2) הגדלת קיבולת הבנייה האמורה במבוא או בנייה נוספת מעבר לקיבולת הבנייה האמורה במבוא לרבות בנייה נוספת במגרש או שינוי במבנים או בתוספות שהוקמו עליהם או במבנים הנוספים שהוקמו על המגרש או הוספה עליהם.
(3) חלוקת המגרש למספר מגרשים. באופו שכל אחד מהם יהיה מגרש עצמאי הניתן לניצול

בפני עצמו.

החוכר יצרף לבקשתו תכניות ומסמכים בקשר עם השינויי המבוקש על-ידו.

- (ב) החוכר לא יבצע את השינויי המבוקש על-ידו בטרם קיבל לכך את הסכמתו של המחכיר מראש ובכתב ולא יבקש אישור לשינויי מהרשויות המוסמכות בטרם קיבל לכך את הסכמתו של המחכיר. קיבל החוכר את הסכמת המחכיר לא יבצע את השינויי אלא לאחר קבלת אישור רשויות התכנון המוסמכות.
- (ג) המחכיר יהיה רשאי לסרב לתת את הסכמתו לשינויי המבוקש על-ידי החוכר, או להתנות מתן הסכמתו בתשלום כספי בגין השינויי שיחול בערך המגרש כתוצאה מביצוע השינויי הנייל, כפי שייקבע על-ידי השמאי הממשלתי או כפי שיהיה מקובל באותה עת אצל המחכיר ובתנאים אחרים שיהיו מקובלים אצל המחכיר.

10. רישום החכירה

- (א) רישום זכות החכירה על שם החוכר בהתאם לתנאי חוזה זה וכל הפעולות הדרושות לצורך זה ייעשו על ידי החוכר ועל חשבונו.
- המחכיר יחזיק במידת הצורך על המסמכים הדרושים לצורך רישום זכות החכירה כאמור, אולם זאת בתנאי שהחוכר קיים את תנאיו של חוזה זה ובכפוף לכך.
- (ב) החוכר יכין בין היתר, את המסמכים והמפות הדרושים לצורך הרישום האמור, כולל לצורך רישום ו/או חידוש רישום המגרש, חלוקה, הפרדה, הוצאות המדידה ומפות הפרצלציה, וכן את התיקים בלשכת רישום המקרקעין, ויישא בכל התשלומים וההוצאות הקשורים ברישום כאמור, לרבות אגרות וביול ללא יוצא מן הכלל.
- (ג) החוכר מתחייב להכין ולסיים את כל הפעולות הדרושות לשם רישום המוכר כבית משותף (או בתים משותפים), לפי חוק המקרקעין תשכ"ט-1969, ככל שפעולות אלה לא הושלמו בתקופה שקדמה לחתימת חוזה זה, ולבצע לשם כך על חשבונו כל פעולה שתדרש לרבות הכנת תשריטים, צווי רישום, תקנונים וכיו"ב, ככל שידרש.
- המחכיר יהיה רשאי להודיע לחוכר, מראש ובכתב, כי בכוונת המחכיר לבצע את הפעולות האמורות, כולן או חלקן בעצמו ועל חשבון החוכר, והחוכר מתחייב לשלם למחכיר כל הוצאה שיוציא המחכיר לשם ביצוע הפעולות האמורות, לפי חשבון שיוגש לו, תוך 30 יום מתאריך הגשת החשבון.
- (ד) החוכר מתחייב להמציא למחכיר אישורים על תשלום כל המיסים, הארנונות, ההיטלים, האגרות ותשלומי החובה החלים על המוכר, וכן כל מסמך שיהיה בו צורך לרישום החכירה כאמור.
- (ה) אם החוכר, למרות האמור לעיל ולמרות דרישתו של המחכיר, לא ירשום את החכירה, רשאי המחכיר לבצע את כל פעולות הרישום האמורות לעיל על חשבונו של החוכר, והחוכר מתחייב לשלם למחכיר בתוך 30 יום מתאריך דרישתו את כל הוצאותיו לפי החשבון שיוגש לו.

11. שינויי גבולות המגרש וקביעה סופית של שטחו

- (א) החוכר מצהיר, כי ידוע לו ששטח המגרש וגבולותיו אינם סופיים וכי עלולים לחול בהם שינויים כתוצאה משינויים בתכנון על פי חוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965, הסדר קרקעות וכיוצא באלה.
- (ב) החוכר מצהיר שידוע לו כי בעקבות מדידה לצורכי רישום עלול להתברר ששטח המגרש קטן יותר או גדול יותר מהשטח לפיו נקבע הערך היסודי של המגרש.
- (ג) במקרה וכתוצאה משינויים כאמור בסעיף קטן (א) לעיל יוגדל או יוקטן שטח המגרש ו/או ישתנו גבולו תיו וכן במקרה ויתברר כאמור בסעיף קטן (ב) לעיל ששטח המגרש קטן יותר או גדול יותר מהשטח לפיו נקבע הערך היסודי של המגרש החוכר מתחייב:
- (1) להסכים לכל שינויי בגבולותיו ו/או בשטחו של המגרש כפי שיווצר עקב השינויים הנזכרים בסעיף קטן (א) לעיל.
 - (2) להסכים לכל קביעה בדבר שטחו של המגרש כפי שייקבע בעקבות מדידה לצורכי רישום כנוצר בסעיף קטן (ב) לעיל.
 - (3) לראות את המגרש בגבולותיו ובשטחו החדשים כנשוא החכירה ולקבל את החזקה בו.
- (ד) אם כתוצאה משינויים כאמור בסעיף קטן (א) ו/או (ב) לעיל ישתנה ערך המגרש, יתוקנו דמי החכירה לפי השטח הסופי לפי הערכת השמאי הממשלתי לתאריך קביעתו של הערך היסודי של המגרש וכל צד מתחייב לשלם לצד השני רק את ההפרשים שינבעו מהתיקון הנייל, בתוספת הפרשי הצמדה מתאריך קביעתו של הערך היסודי של המגרש ועד לתשלום ההפרשים הנייל

בפועל.

12. השימוש במוחכר ואחריותו של החוכר
החוכר מתחייב להתזיק את המוחכר במצב טוב ותקין וכמנהג בעלים הדואג לרכושו ולעשות על חשבונו את כל התיקונים הדרושים כדי להחזיקו באותו מצב.
במשך כל תקופת החכירה יהיה החוכר בלבד אחראי למילוי הוראות כל דין בקשר עם החזקת המוחכר והשימוש בו ובקשר עם הבנייה על המגרש, ולקיום כל חובה לפי כל דין, החלה או שתחול על המחכיר לגבי המוחכר - והכל על חשבונו הוא וללא כל זכות לדרוש החזרת ההוצאות מאת המחכיר.
החוכר בלבד יהיה אחראי כלפי המחכיר, וכן כלפי כל צד שלישי, לכל נזק שייגרם לגופו או לרכושו של אדם כל שהוא (לרבות החוכר) וכן לפיצויים שיוטלו עקב או כתוצאה מפעולות ו/או מחדלים במוחכר או בקשר עם החזקתו והשימוש בו ועל המחכיר לא תחול כל אחריות בקשר לכך.

13. **מסים ותשלומי חובה**
החל מתחילת תקופת החכירה או ממועד קבלת החזקה במוחכר - המוקדם ביניהם - ישא החוכר לבדו בכל המסים, הארנונות, המלוות ותשלומי החובה לסוגיהם, העירוניים והממשלתיים - לרבות היטל השבחה - החלים על הבעלים ו/או המחזיקים בקשר עם המוחכר, וכן בכל אגרות והוצאות פיתוח מכל סוג שהוא - החלים או שיחולו על המוחכר - לרבות ההוצאות הקשורות בחיבור חשמל, אגרות מים וביוב סידורי אספקת מים, התקנת ביוב, תיעול, סלילת כבישים ומדרכות, מתקנים ופעולות תברואתיות וכיוצא בהם.
החוכר מתחייב לשלם מס ערך מוסף כדין החל על כל אחד מהתשלומים החלים על החוכר על פי חוזה זה, בהתאם לשיעורו של מס הערך המוסף במועד תשלומו.

14. **העברת זכויות**
(א) העברת זכויות טעונה הסכמה
החוכר אינו רשאי להעביר זכויות שבחוזה זה אלא בהסכמתו של המחכיר מראש ובכתב. בסעיף זה - "העברת זכויות" - כל אחת מאלה, וזאת בין בתמורה ובין ללא תמורה, בשלמות או בחלק, ובצורה כלשהי:

- (1) הענקת הזכויות שבחוזה זה, העברתן, הסבתן או ויתור עליהן ;
- (2) החכרת המוחכר בחכירת משנה או החכרת חכירתו בכל דרגה שהיא, השכרת המוחכר בשכירות משנה או השכרת חכירתו או שכירותו בכל דרגה שהיא.
- (3) מסירת חזקה או שימוש במוחכר (להלן - מסירת חזקה) ;
- (4) לגבי חוכר שהוא איגוד - כל פעולה באיגוד בחוכר, אשר כתוצאה ממנה מועברים או מוקצים לפחות 10% מהערך הנקוב של הון המניות הנפרע או הון המניות המוצא של החוכר - הנמוך ביניהם - (להלן - זכויות בהון), או 10% מכוח ההצבעה בחוכר (להלן - זכויות הצבעה), או 10% מהזכות למנות מנהלים של החוכר (להלן - זכויות מינוי). פעולות באיגוד החוכר, אשר בכל אחת מהן מועברים פחות מ-10% מהזכויות הנ"ל, ואשר נעשו בתוך תקופה של שנתיים, יראו אותן לצרכי סעיף זה כאילו נעשו בבת אחת בתאריך הפעולה באיגוד האחרונה שבהן. בסעיף 14 זה-

"איגוד"
- כהגדרתו בחוק מס שבח מקרקעין, תשכ"ג-1963 (להלן - חוק מש"ח), כפי שהיא מעת לעת, לרבות תאגיד שאינו רשום ושותפות לא רשומה.
"פעולה באיגוד"
- כהגדרתה בחוק מש"ח כפי שהיא מעת לעת, לרבות פעולה באיגוד המחזיק בזכות באיגוד בחוכר, ולרבות כל שינוי בשותפות - רשומה או לא רשומה - אשר חל כתוצאה מהצטרפות של אדם אליה או פרישה של אדם ממנה, או כל שינוי באיגוד שהונו אינו במניות אשר חל כתוצאה מהצטרפות או פרישה כאמור ולרבות כל שינוי בחלקיו היחסיים של שותף בהון השותפות או בהון איגוד כאמור.
"זכות באיגוד"
- כהגדרתה בחוק מש"ח כפי שהיא מעת לעת.
"מחזיק", "החזקה" - כהגדרתה של "החזקה" בחוק ניירות ערך תשכ"ח-1968, כפי שהיא מעת לעת, והמונחים שבהגדרת "החזקה" בחוק הנ"ל יתפרשו כהגדרתם מעת לעת בחוק האמור.

(5) מישכון ו/או שיעבוד המוחכר ו/או הזכויות שבחוזה זה.
המחכיר לא יתן הסכמתו למישכון או לשיעבוד האמורים לעיל, אלא אם החוכר ובעל המישכון או השיעבוד יתחייבו כלפיו, לפני מתן ההסכמה, כי בכל מקרה של מימוש המשכון או המשכנתה או השיעבוד או כתוצאה מביצוע של פסק דין או מסמך אחר

הניתן לביצוע כפסק דין או כתוצאה ממכירה על-ידי לשכת הוצאה לפועל או על-ידי רשות אחרת על-פי דין - ישולמו למחכיר דמי הסכמה המגיעים על פי חוזה זה, אולם הסכמתו של המחכיר לעצם המישכון או השיעבוד הנייל לא תותנה בתשלום כספי.

העברת זכויות כנייל ללא הסכמת המחכיר או ללא תשלום דמי הסכמה כאמור לעיל תיחשב להפרה יסודית של החוזה והמחכיר יהיה רשאי לבטלו בשל הפרה זו.

(6) כל פעולה אחרת, שלא נזכרה לעיל, ושמוכחה מועברות למעשה זכויות שבחוזה זה - בתמורה או ללא תמורה, בשלמות או בחלק ובצורה כלשהי.

(ב) תנאים להסכמה

(1) המחכיר רשאי להתנות את מתן הסכמתו להעברת זכויות שבחוזה זה בתנאים שלהלן, וזאת בנוסף ליתר התנאים בהם המחכיר רשאי - על-פי חוזה זה, על פי החלטות מועצת מקרקעי ישראל או על-פי כל דין - להתנות את הסכמתו בענין זה:

(א) החוכר מילא אחר כל התנאים שבחוזה חכירה זה.
(ב) החוכר ומקבל ההעברה יחתמו על מסמכים וימציאו את כל המסמכים שידרשו על ידי המחכיר בקשר להעברה וימלאו כל תנאי שנקבע על פי חוזה זה בענין מתן ההסכמה, לרבות התחייבות מקבל ההעברה למילוי כל התנאים המפורטים בחוזה חכירה זה.

(2) אם החוכר קיבל פטור או הנחה, חלקיים או מלאים, מתשלום דמי חכירה, או אם החוכר שילם דמי חכירה מופחתים, וכל אלה או איזה מהם הותנו בקיומם של תנאים שנקבעו לצורך זה, תותנה הסכמתו של המחכיר להעברת הזכויות בקיום התנאים שנקבעו למתן הפטור או ההנחה או התשלום המופחת האמורים ובקיום כל הנובע מהם.

(3) הסכמתו של המחכיר להחכרת משנה או למסירת חזקה - אם תינתן הסכמה כזו - לא תשחרר את החוכר ולא תפטור אותו מכל חובה שהיא החלה עליו לפי חוזה זה, והחוכר ומקבל הזכויות הנייל יהיו אחראים ביחד ולחוד למילוי כל חובות החוכר לפי חוזה זה.

(4) המחכיר רשאי לדרוש מהחוכר וממקבל הזכויות המוצע (להלן - "המקבלי") פרטים והצהרות על כל אלה:

(א) אלו זכויות מועברות ומהו המועד בו החוכר והמקבל מבקשים לבצע את העברת הזכויות הנייל.

(ב) שם המקבל, מענו ומספר זהותו

(ג) אם המקבל הוא תאגיד -

(1) שמו, מענו, מספרו ברשם החברות, שמות בעלי המניות והחלק בהון המניות ובכוח ההצבעה והמינוי המוחזק על-ידי כל אחד מהם, ושמות המנהלים.

(2) פרטים כאמור בפסקה (ב) לעיל על כל אחד מבעלי המניות והמנהלים בתאגיד.

(3) אם בעל מניות או מנהל בתאגיד המקבל הינו תאגיד - פרטים על תאגיד זה כאמור בפסקה (ג) זו לעיל ופרטים על כל אחד מבעלי המניות והמנהלים בתאגיד זה כאמור בפסקה (ב) לעיל.

(ד) הסכום שהמקבל ישלם לחוכר עבור הזכויות.

המחכיר רשאי לדרוש מהחוכר ומהמקבל ידיעות ומסמכים נוספים בקשר למקבל.

(ג) אי מתן הסכמה במקרים מסוימים

המחכיר רשאי לא להסכים כלל להעברת זכויות למי שהינו נתין זר כהגדרתו בסעיף 19 (א) (3) להלן, או למי שאינו מקיים תנאי מוקדם ויסודי שבמבוא לחוזה זה.

(ד) דמי הסכמה

מבלי לגרוע מכל האמור בסעיף 14 זה, ובכפוף לאמור להלן בסעיף קטן (ה), המחכיר רשאי להתנות את מתן הסכמתו להעברת זכויות בתשלום דמי הסכמה. כל עוד לא תהיה החלטה אחרת של מועצת מקרקעי ישראל יחולו בעניין זה הוראות אלה:

(1) במקרים האמורים בסעיף-קטן (א) (1), (א) (5) ו-(א) (6) לעיל, יהיו דמי הסכמה בשיעור של שליש מההפרש בין ערכו של המגרש בזמן מתן הסכמתו של המחכיר להעברת הזכויות לבין ערכו בעת שהחוכר רכש את זכות החכירה, במצבו בזמן קבלת המגרש מבלי לקחת בחשבון את ההוצאות ועבודות הפיתוח שנעשו לגביו, לפי הערכתו של השמאי הממשלתי (להלן "דמי הסכמה") ובניכוי חלק יחסי מערכו של המגרש כנקוב במבוא לחוזה.

(2) במקרים האמורים בסעיף קטן (א) (4) לעיל יחושבו דמי ההסכמה על-פי האמור בפסקה 1) לעיל והסכום שישולם ייקבע על-פי היחס שבין שיעור הזכויות בהון ו/או זכויות ההצבעה ו/או זכויות המינוי המועברות לכלל הזכויות מאותו סוג באיגוד החוכר, אולם במקרה של העברת השליטה ישולמו דמי ההסכמה במלואם.

בפסקה זו "שליטה": החזקה - במישרין או בעקיפין, על ידי אדם או איגוד, ב-50% או יותר מן הערך הנקוב של הון המניות הנפרע או הון המניות המוצא של החוכר - הנמוך ביניהם - או במחצית או יותר מכוח ההצבעה בחוכר, או בזכות למנות מחצית או יותר מהמנהלים של החוכר.

(3) במקרים האמורים בסעיף קטן (א) (2) ו-(א) (3) לעיל, יהיו דמי הסכמה בשיעור שייקבע למקרים אלה מעת לעת על-ידי המחכיר.

(ה) העברת זכויות ללא דמי הסכמה

המחכיר לא יתנה הסכמתו להעברת זכויות בתשלום כספי אם החוכר שילם למחכיר, קודם לתאריך מתן ההסכמה, דמי חכירה מהוונים כמוגדר במבוא ואת כל התשלומים האחרים שהיה חייב לשלם למחכיר לפי חוזה זה ולפי כל דין, וכן שילם את כל המסים, הארנונות, ההיטלים ויתר התשלומים שהיה חייב לשלם לפי חוזה זה ולפי כל דין בעד התקופה שעד למועד מתן ההסכמה.

(ו) רכישת זכויות על ידי המחכיר

אם החוכר מבקש להעביר זכויות המוגדרות בסעיף קטן (א) (1), (א) (5) או (א) (6) לעיל, יהיה המחכיר רשאי, אך לא חייב, תוך שלושים יום מתאריך קבלת הפרטים כאמור בסעיף קטן (ב) (4) לעיל - ואם דרש המחכיר ידיעות ומסמכים נוספים כאמור לעיל, תוך שלושים יום מתאריך הדרישה - לשלוח לחוכר הודעה בדואר רשום שיש בדעתו להחזיר לעצמו את החזקה ומלוא הזכויות במוחכר, ושהוא מסכים לשלם לחוכר את הסכום שהוצע לו על ידי המקבל. הודיע המחכיר כאמור - לא יורשה החוכר להעביר זכויותיו במוחכר, אלא למחכיר. המחכיר לא ישתמש בזכותו להחזיר לעצמו מוחכר כאמור בסעיף קטן זה לעיל במקרים בהם המקבל הוא בן זוג, צאצא, הורה, אח או יורש של החוכר. המחכיר רשאי לרשום בלשכת רישום המקרקעין הערה על זכותו האמורה לעיל.

(ז) הפרה יסודית

הפרת הוראה כלשהי מהוראות סעיף 14 זה, תחשב להפרה יסודית של חוזה זה והמחכיר יהיה רשאי לבטלו בשל הפרה זו.

15. אוצרות טבע, עתיקות, חומרים ועצים

החוכר מצהיר בזה כי ידוע לו שכל אוצרות טבע כגון: נפט, גז, מעיינות מיס, מחצבי פחם ומתכת, מחצבות שיש ואבן, חול וכורכר וכל מחצבים אחרים למיניהם וכן עתיקות ואתרי עתיקות, חומרים ועצים שימצאו בקרקע של המוחכר הנם רכושם של המחכיר ו/או המדינה ואין הם נכללים במוחכר ותנאי החכירה לפי חוזה זה אינם חלים עליהם. על החוכר לאפשר למחכיר להוציא או לנצל בצורה אחרת את אוצרות הטבע, העתיקות, החומרים והעצים האמורים לעיל בהתאם לחוקים המחייבים ועל סמך חוזה זה.

החוכר לא יעשה חפירות במגרש מעל למידה הדרושה לביצוע מטרת החכירה. אסור לחוכר למכור חומרים או עצים שהוציא מהמגרש, היות והם רכושם של המחכיר ו/או המדינה, אלא אם קיבל לכך הסכמת המחכיר בכתב, והוא רשאי להתנות מתן הסכמתו בתשלום עבור החומרים או העצים.

16. שמירת שבת ומועדי ישראל

על החוכר וכל הבא מזכותו להימנע מכל עבודות בניין ומלאכה במוחכר בשבתות ובחגי ישראל. בסעיף זה -
"מלאכה" - ניהול עסק וכל עבודת כפיים המבוצעת דרך קבע על-ידי החוכר או הזולת בעד תמורה ובפרהסיה.
"בניין" - כל עבודה הקשורה בבנייה המבוצעת על ידי החוכר או הזולת בעד תמורה ובפרהסיה.

האיסור בסעיף זה לא יחול בכל מקרה שהחוכר הורשה לבצע עבודות בניין ומלאכה על-ידי רשות מוסמכת לפי כל דין וכל עוד ההרשאה בתוקף.

17. העברת זכויות החוזה על ידי המחכיר

המחכיר רשאי להעביר את זכויותיו לפי חוזה זה מבלי לקבל על כך את הסכמת החוכר, והחוכר מתחייב במקרה של העברה כזו, למלא את כל התחייבויותיו לפי החוזה, כלפי מקבל ההעברה.

18. זכות כניסה למוחכר

בנוסף לאמור בכל דין, למחכיר, או כל אדם מטעמו או על פי רשותו, הרשות להיכנס למוכר בכל זמן סביר לשם בדיקת השימוש במוכר לפי הוראות חוזה זה ולצורך העברת צינורות למים, לתיעול, לביוב ולגז, עמודי חשמל או טלפון, ומתיחת חוטי חשמל או טלפון דרך המוכר, בתוכו או מעל לו, ואו לצורך מטרת אחרות כיו"ב. החוכר יאפשר למחכיר, ולכל אדם מטעמו או על פי רשותו, להיכנס למוכר ולבצע את הבדיקות והעבודות כאמור לעיל. המחכיר מתחייב לפצות את החוכר עבור כל נזק שייגרם לחוכר מביצוע הבדיקות או העבודות הנ"ל.

19.

תרופות בשל הפרת החוזה

מבלי לגרוע מהזכות לתרופות אחרות, על פי כל דין ועל פי חוזה זה, בגין הפרת החוזה, הצדדים מסכימים בזה כי כל אחת מההפרות המפורטות בסעיף קטן (א) להלן תחשב להפרה יסודית של החוזה שבגינה יהיה המחכיר רשאי לבטל את החוזה, על-ידי מתן הודעה על כך במכתב רשום:

- (א) (1) הפרת איזה מהתנאים שבסעיפים 9 ו-14.
 - (2) אם החוכר, ללא הסכמת המחכיר מראש ובכתב, ישנה או יגרם לשינוי במטרת החכירה או בייעודה או יעשה במוכר כל שימוש שאינו עולה בקנה אחד עם.
 - (3) אם החוכר או מי שהחוכר פועל בשבילו הינו נתין זר. בפסקה זו, "נתין זר" - מי שאינו אחד מאלה:
 - (א) אזרח ישראלי;
 - (ב) עולה לפי חוק השבות, התשי"ב-1950, שלא מסר הצהרה לפי סעיף 2 לחוק האזרחות, התשי"ב-1952;
 - (ג) זכאי לאשרת עולה או לתעודת עולה לפי חוק השבות, התשי"ב-1950, שקיבל במקומה אשרה ורשיון לשיבת ארעי כעולה בכוח מכוח חוק הכניסה לישראל, התשי"ב-1952.
 - (ד) תאגיד שהשליטה עליו בידי יחיד שהינו אחד מאלה המנויים בפסקאות (א) - (ג) לעיל או בידי יותר מיחיד אחד כאמור.בפסקה זו "שליטה" - החזקה - במישרין או בעקיפין, על-ידי אדם או תאגיד אחד או על ידי יותר מאדם או מתאגיד אחד - ב-50% או יותר מן הערך הנקוב של הון המניות המוצא של התאגיד או במחצית או יותר מכוח ההצבעה שבתאגיד או בזכות למנות, במישרין או בעקיפין, מחצית או יותר מהמנהלים של התאגיד.
- פסקה (3) לעיל, לא תחול אם החוכר קיבל לצורך כך אישור, מראש ובכתב, מיו"ר מועצת מקרקעי ישראל.
- (4) אם הופר איזה מהתנאים המוקדמים והיסודיים שבמבוא לחוזה זה.
- (ב) עם ביטול החוזה על-ידי המחכיר יהיה חייב החוכר:
 - (1) לפנות מיד את המוכר.
 - (2) להחזירו מיד למחכיר כשהוא פנוי מכל חפץ ואדם וחפשי מכל שיעבוד או עיקול או זכות לצד שלישי.
 - (3) לנקוט מיד בכל הפעולות הדרושות לשם ביטול הרישום של זכות החכירה שנרשמה לפי סעיף 10 כולל תשלום כל אגרות, מסים והוצאות אחרות ללא יוצא מן הכלל הכרוכות בכך וכן לחתום, לשם הבטחת קיום התחייבות זו, עם חתימת חוזה זה או בכל עת אחרת, הכל לפי בחירת המחכיר ולפי דרישתו הראשונה, על יפוי כוח נוטריוני בלתי חוזר על שם המחכיר.לא קיים החוכר את המוטל עליו לפי פסקה זו הרשות בידי המחכיר לעשות בעצמו כל הפעולות האמורות על חשבונו של החוכר ולגבות ממנו כל ההוצאות ששולמו על ידו, בצירוף ריבית והצמדה כאמור בסעיף 22 להלן, מתאריך הוצאתו ועד לתאריך התשלום בפועל.
- (4) לשלם למחכיר את כל הנוקים וההפסדים שנגרמו או שייגרמו לו עקב הפרת החוזה וביטולו (כולל נזק והפסד עקב החכרת הנכס לאחר), וזאת מבלי לגרוע מהאמור בסעיף 20 להלן.
- (ג)
 - (1) במקרה של ביטול החוזה על-ידי המחכיר, למעט במקרה של ביטול בגין הפרה האמורה בפסקה (א) (3) לעיל, ולאחר שהחוכר קיים את המוטל עליו לפי הוראות סעיף קטן (ב) לעיל, יציע המחכיר את המוכר במכרז וישלם לחוכר סכומים עבור החלק היחסי של זכויותיו של החוכר במגרש ועבור המחוברים כפי שייקבע ע"י השמאי הממשלתי (להלן - סכומי ההחזר), אולם אם התקבלו על-פי המכרז סכומים הנמוכים מסכומי ההחזר ישלם המחכיר לחוכר רק את הסכומים שהתקבלו במכרז.
 - (2) לא הציע המחכיר את המוכר במכרז כאמור לעיל תוך 3 חודשים מהמועד שבו החוכר יקיים את המוטל עליו לפי הוראות סעיף-קטן (ב) לעיל, הוא ישלם לחוכר את סכומי ההחזר, בתום 3 החודשים הנ"ל.
 - (3) שלום סכומי ההחזר יבוצע בניכוי כל הסכומים המגיעים למחכיר מהחוכר על פי חוזה זה ובניכוי סכום השווה לדמי ההסכמה שהיה על החוכר לשלם למחכיר לפי סעיף 14 אילו

הועברו זכויותיו של החוכר לאחר בהסכמת המחכיר.
(4) הוצע המוכר במכרז ולא התקבלו הצעות על-פי תנאיו של המכרז, יציע המחכיר את המוכר במכרז חוזר תוך 4 חודשים מהמועד לקבלת הצעות על פי המכרז הקודם, וכך יהיה מדי פעם עד שתקבלנה הצעות על פי תנאי המכרז.

- (ד) מבלי לגרוע מהאמור לעיל, אם החוכר יפר איזו מהוראות סעיף 9 לעיל רשאי המחכיר לנקוט באחת מאלה לפי שיקול דעתו הבלעדי:
- (1) לגרום לביטול השינוי שבוצע על-ידי החוכר ללא הסכמת המחכיר ו/או להרוס את כל שנבנה על המגרש ללא קבלת הסכמתו של המחכיר וזאת מיד לאחר שיוודע למחכיר על ההפרה ומבלי שהמחכיר יהיה חייב לקבל הסכמתו של החוכר לכך. המחכיר לא יהיה חייב להרחיק את ההריסות מהמוכר.
- (2) לחייב את החוכר בתשלום דמי שימוש כפי שיהיה מקובל לעניין זה אצל המחכיר ו/או בתשלום כספי מלא בגין השינוי שיחול בערך המגרש כתוצאה מביצוע איזה מהשינויים שבוצעו ע"י החוכר, וזאת כפי שייקבע על-ידי השמאי הממשלתי.
- (ה) ההוראות בסעיפים קטנים (ב) ו-(ג) של סעיף זה יחולו, בשינויים המחוייבים, גם עם סיום החוזה בתום תקופת החכירה או בתום תקופת החכירה הנוספת, בהתאם למקרה, וזאת אם לא תוארך עוד תקופת החכירה או תקופת החכירה הנוספת.

20. פיצויים מוסכמים

- (א) במקרה של ביטול החוזה יהיה המחכיר רשאי לנכות מהסכומים שהוא חייב לשלם לחוכר בעקבות הביטול, פיצויים מוסכמים בשיעור של 15% מהערך היסודי של המגרש, כמוגדר במבוא, בצרוף הפרשי הצמדה בין המדד היסודי למדד המחירים לצרכן האחרון שיהיה ידוע בתאריך הניכוי (להלן - "הפיצויים המוסכמים").
- (ב) על אף האמור בסעיף-קטן (א) לעיל, במקרה של ביטול החוזה בגין ההפרה האמורה בסעיף 19 (א) (3) יחולטו על-ידי המחכיר כל הסכומים ששולמו על-ידי החוכר המוגדר בסעיף 19 (א) (3) כמו-כן לא תחולנה לגבי הוראות סעיף-קטן 19 (ג) לעיל - והכל כפיצויים מוסכמים למקרה זה. חוכר כאמור יהיה רשאי - בתנאי מוקדם שהוא קיים את כל האמור בסעיף קטן 19 (ב) לעיל - לפנות לוועדה שתמונה לענין זה על-ידי מועצת מקרקעי ישראל וזו תהיה רשאית, אם שוכנעה שאותו חוכר פעל בתום לב, להפחית את סכומי החילוט עד לסכום הפיצויים המוסכמים על פי סעיף קטן (א) לעיל בלבד ו/או לקבוע אלו סכומים יוחזרו לאותו חוכר על פי סעיף-קטן 19 (ג) לעיל. החלטת הוועדה תהיה סופית.
- הוראות סעיף קטן זה תחולנה גם אם תיקבענה לעניין זה הוראות אחרות בכל דין.
- (ג) עלו הפיצויים המוסכמים על הסכום שהמחכיר חייב לשלם לחוכר על פי סעיף קטן (א) או (ב) לעיל, ישלם החוכר למחכיר את היתרה סמוך לאחר ביטול החוזה.
- (2)

21. תנאים כלליים

- (א) חוק הגנת הדייר (נוסח משולב), תש"ל"ב-1972 וכל חוק אחר שיבוא במקומו או בנוסף לו לא יחולו על חוזה זה ומוצהר בזה כי החוכר לא שילם למחכיר דמי מפתח בגין חוזה זה בכל צורה שהיא וכי התשלומים על פי חוזה זה וכן השקעותיו של החוכר במגרש, לא ייחשבו כתשלום דמי מפתח.
- (ב) שום ויתור, הנחה, קבלת תשלום איזה שהוא, המנעות מפעולה, שיהוי או מתן ארכה מצד כלשהו לא ייחשבו כויתור על זכויותיו של אותו צד ולא ישמשו מניעה לתביעה, אלא אם כן ויתר אותו צד על זכויותיו במפורש ובכתב.
- (ג) שינויים, תיקונים, תוספות, השמטות, ויתורים או ארכות בתנאי החוזה (להלן - "שינויים") וכן הנחות מטעם המחכיר לא יהיו בני תוקף אלא אם נעשו בכתב ונחתמו על-ידי המחכיר בחתימה וחותמת.
- שינויים ומחיקות בגוף החוזה וכן בגוף איזה מהמסמכים שיצורפו לו או שייחתמו על-פיו לא יהיו בני תוקף אלא אם שני הצדדים חתמו בצידם חתימה מלאה ואם המחכיר חתם בחתימה וחותמת.
- (ד) החוכר מתחייב לשלם למחכיר הפרשי הצמדה וריבית כמקובל אצל המחכיר בתאריך פרעון התשלום, עבור פיגור בתשלום כל סכום שהחוכר חייב למחכיר לפי חוזה זה, וזאת מהתאריך שבו חל פרעונו על-פי החוזה ועד לתאריך סילוקו למעשה ומבלי לפגוע בזכויותיו של המחכיר בהתאם לתנאי חוזה זה וכל דין.
- במקרה של פיגור כאמור ייחשב כל תשלום על חשבון החוב לפי הסדר הבא: - הוצאות הגבייה, הריבית, הפרשי הצמדה, הקרן.

- (ה) החוכר מתחייב לשפות את המחכיר על כל סכום שהמחכיר יידרש לשלמו לאדם כלשהו כפיצוי על נזק שהאחריות בגינו חלה לפי הוראות חוזה זה ואו לפי כל דין על החוכר.
- (ו) סכומים שהצדדים חייבים זה לזה ניתנים לקיזוז. שילם צד כלשהו סכום אשר משנהו חייב בתשלמו על-פי חוזה זה, יחזיר לו הצד השני את הסכום האמור, תוך 14 יום מתאריך דרישתו של הצד ששילם כאמור.
- (ז) כל ההוצאות הקשורות בעריכת חוזה זה וברישום החכירה על פיו בלשכת רישום המקרקעין לרבות הוצאות מס בולים, וכן מס ערך מוסף בגין חוזה זה, יחולו על החוכר בלבד.
- (ח) כותרות סעיפי החוזה נועדו לנוחיות בלבד ולא ישמשו לפרשנותו.
- (ט) כתובות הצדדים הן כאמור בתחילת החוזה. הודעה אשר תישלח בהתאם לחוזה זה בדואר רשום לפי אחת הכתובות דלעיל תיחשב שנתקבלה כדין חמישה ימים אחרי תאריך המשלוח.
- (י) על חוזה זה חלים דיני מדינת ישראל, ומקום השיפוט יהיה בית המשפט המוסמך בירושלים.
- (יא) אין באמור בחוזה זה כדי לגרוע מסמכויותיו של מפקד האזור/ראש המינהל האזרחי באזור ליתן הוראות בצו בכל הנוגע לתוקפם של חוזים ובכל הקשור בזכות, חובה או חבות של צד מן הצדדים להם.
- (יב) אין בחוזה זה כדי לגרוע מכוחם של מפקד כוחות צה"ל באיזור ואו ראש המנהל האזרחי/איזור להפעיל סמכויותיהם על-פי כל דין בנוגע לנכס זה.

המחכיר:	החוכר:
1. שם	1. שם
תואר	מס' זיהוי
המשרה	חתימה
חתימה	
2. שם	2. שם
תואר	מס' זיהוי
חתימה	חתימה

המאשר:

אני החתום מטה מאשר כי זיהיתי את החוכר הנ"ל לפי מסמכי הזיהוי שהוצגו בפני וכי החוכר חתם על חוזה זה בנוכחותי.

שם _____ תואר המשרה _____ חתימת המאשר _____

כאשר היזם הינו תאגיד חבר/עמותה יש למלא ולהחתים:

אני עו"ד _____ המשמש כעו"ד של חב' _____

ח.פ. _____ מאשר בזה כי ביום _____ התייצבו בפני הי"ח:

1. _____ ת.ז. _____

2. _____ ת.ז. _____

3. _____ ת.ז. _____

המוסמכים לחתום ולהתחייב בשם החברה הנ"ל ולאחר שזיהיתי אותם עפ"י תעודת זהות שהציגו בפני חתמו על חוזה זה בנוכחותי.

תאריך

חתימה וחותמת העו"ד

הקניית זכויות במקרקעין לזרים

בתוקף סמכותה לפי סעיף 3 לחוק מינהל מקרקעי ישראל, התשי"ד - 1960 מחליטה מועצת מקרקעי ישראל לאמור:

1. בהחלטה זו -
א. "זר" -

I יחיד שאינו אחד מאלה:

א. אזרח ישראל.

ב. עולה לפי חוק השבות התשי"י - 1950, שמסר הצהרה לפי סעיף 2 לחוק האזרחות,

התשי"ב - 1952.

ג. זכאי לאשרת עולה או לתעודת עולה לפי חוק השבות, התשי"י 1950, שקיבל במקומה אשרה ורשיון לישיבת ארעי כעולה בכוח מכוח חוק הכניסה לישראל, התשי"ב 1952 -

ב. "זכויות במקרקעין" - בעלות או שכירות לתקופה העולה על חמש שנים או שיש עמה

ברירה להאריך את תקופתה לתקופה כוללת העולה על חמש שנים. לרבות -

1. זכות על פי התחייבות להקנות בעלות או שכירות לתקופה כאמור ברישא.

2. זכות באיגוד מקרקעין, בפסקה זו -

"איגוד מקרקעין", "זכות באיגוד" - כמשמעותם בחוק מס שבח מקרקעין התשכ"ג

1963 -

2. מינהל מקרקעי ישראל (להלן - המינהל) לא יקנה זכויות במקרקעין לזר ולא יסכים להעברת זכויות במקרקעין לזר אלא באישור יושב ראש מועצת מקרקעי ישראל על פי המלצת הועדה לקרקע עירונית או הועדה לקרקע חקלאית, לפי הענין, למעט האמור בסעיף 3.

3. המינהל לא יקנה זכויות במקרקעין ולא יסכים להעברת זכויות במקרקעין לזר אלא באישור יושב ראש מועצת מקרקעי ישראל או מי שהוסמך על ידו בקשר לזר שהוא:

א. מי שזכאי לעלות לישראל על פי חוק השבות התשי"י 1950 -

ב. מי שקיבל המלצה של אחד מהשרים שלהלן או של מי שיוסמך על ידו לענין זה: שר

האוצר או שר המסחר והתעשייה - לגבי מקרים שבטיפול מרכז ההשקעות או רשות

ההשקעות, שר התעשייה והמסחר - לגבי קרקע לתעשייה, למלאכה או למסחר, שר

התיירות - לגבי קרקע למלון או למוטל.

4. בקשות להקניית זכויות לזרים שהם מוסדות בעלי זיקה לאיךגונים דתיים יועברו ליושב ראש

מועצת מקרקעי ישראל עפ"י סעיף 2 שלעיל, וזאת לאחר שהפנייה תועבר לחוות דעתם

ולהתייחסותם של שרי הדתות, החינוך והתרבות, הבטחון המשפטים וההוצ'.

אם תהיה לשר מן השרים המנויים לעיל הסתייגות, תובא הסתייגותו לידיעת יושב ראש מועצת
מקרקעי ישראל בטרם יקבל החלטה סופית בנושא. יושב ראש מועצת מקרקעי ישראל יודיע
לשר המסתייג את החלטתו בנושא - וזו תיכנס לתוקף כעבור שריועייה לאחר שנתקבלה על ידו.

5. מנהל המינהל יקבע נהלים לביצוע החלטה זו.

6. החלטה זו מבטלת החלטת מועצה בנושא זה מיום 29.6.82.

יסעיף 4 תוקן בהחלטת מועצה מס' 371 מיום 16.2.88.

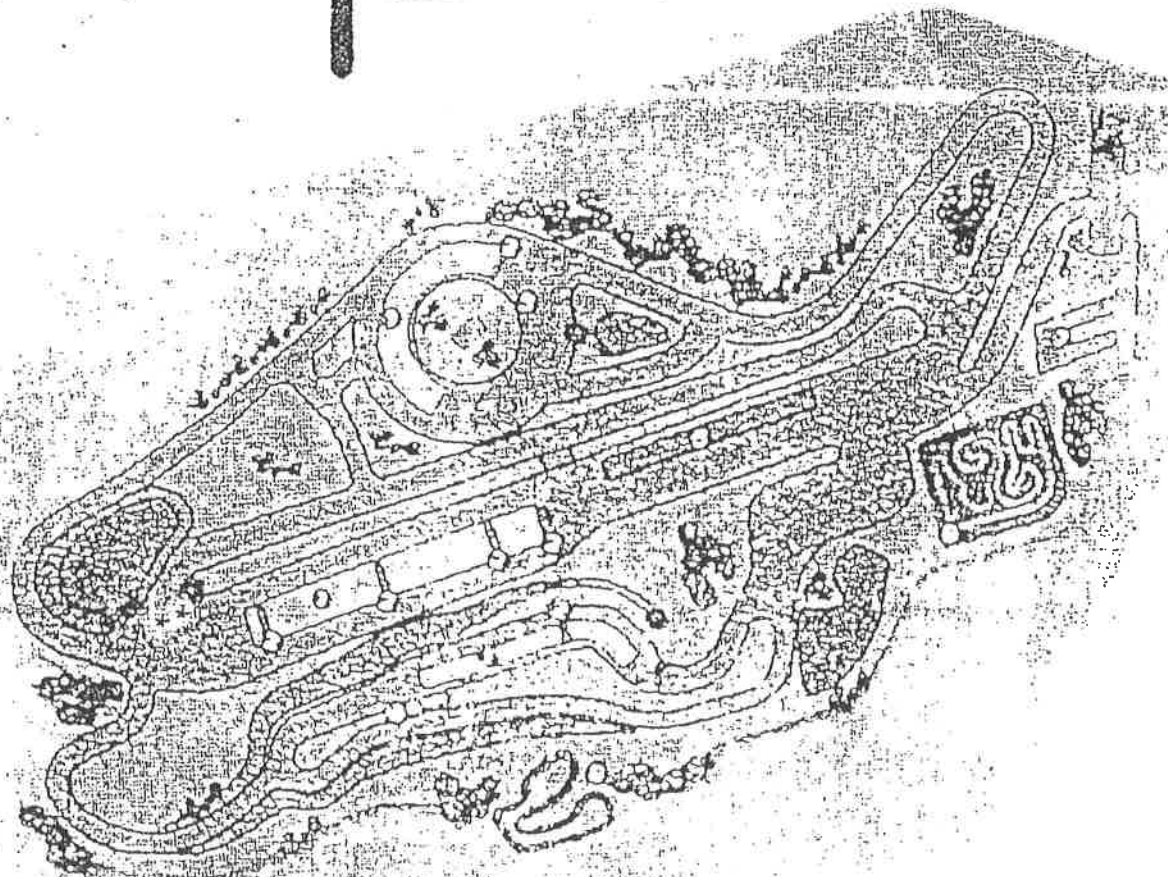
מדינת ישראל



101
100

משרד התחבורה
לשכת סמב"ל
בביר תנועה
אגף הרישום

מפרט של רשות הרישום למגרש הדרכה לנהגים לעודד בן



1.1 לימוד הנהיגה בישראל מחולק כיום ללימוד עיוני ולימוד מעשי.

1.2 הלימוד המעשי מחולק ל- 4 שלבים עיקריים שלב התפעול, שלב הדרך, שלב התנועה ומשימות נהיגה מיוחדות.

1.3 מגרש ההדרכה כפי שיפורט במסמך זה בא על מנת לתת מענה למשימות נהיגה אשר דורשות מיומנות והתנסות מוקדמת בנהיגה מעשית מהוות את הגורמים העיקריים לתאונות הדרכים החמורות.

1.4 במסמך זה יפורטו המרכיבים הטכניים המומלצים במגרש הדרכה בחלוקה לרכב משא, משא כבד ורכב מחובר ולרכב פרטי ודו גלגלי וכן דרישות התכנון.

1.5 מפרט זה מהווה מפרט מסגרת למגרש הדרכה לנהגים. רשות הרישוי שומרת לעצמה את הזכות לשנות את פרטי המפרט לפי שיקול דעתה המקצועי, אך לא ישונה גודל המגרש. כיום אין חובה לנהגים להשתלם במגרשי הדרכה, ורשות הרישוי איננה מתחייבת כי במועד כלשהו תוטל חובת השתלמות כאמור.

אם וכאשר תוטל חובה כזו, ביצועה יהיה רק במגרש שהוקם על פי המפרט המקצועי כפי שיהיה בתוקף במועד הטלתה וכפוף לרשיון ההפעלה.

משרד התחבורה שומר לעצמו את הזכות לקבוע

אגרות ו/או מחירים בפיקוח וכן לקבוע תנאים נוספים על מפרט זה לצורך מתן רשיון כאמור.

יודגש כי ההקמה וההפעלה של מגרש ההדרכה עפ"י מפרט זה, הינו על אחריותו המלאה והבלעדית של המקים והמפעיל.

2. המטרה:

מטרת המסמך היא לאפיין את מגרש ההדרכה לנהגים מבחינת גודל האתר, שטחי אמון נדרשים, מרכיבי המשימות ואמצעים נוספים הנדרשים לביצוע ההשתלמויות במתקן.

3. אומדן גודל מגרש הדרכה

לרכב פרטי דו-גלגלי, רכב כבד ואוטובוסים –

כ- 72,000 מ"ר (כ- 72 דונם)

השטחים הנקובים לעיל הם בגדר הערכה בלבד ועלולים להשתנות עקב מבנה טופוגרפי ומגבלות תכנון.

4. תכולת המגרש:

4.1 מגרש חניה מחוץ למתחם יוקם ביה"ס מגרש חניה אשר יוכל להכיל כ- 120 כ"ר פרטיים ועוד 10 משאיות שטח מגרש החניה מוערך כ-5 דונם.

4.2 מבנה מנהלה:

מבנה המנהלה יכלול:

- א. מזכירות לקליטת המתאמנים.
- ב. 2 כיתות לימוד ממוזגות לפחות אשר יוכלו לאכלס 24 תלמידים כל אחת עפ"י קריטריון של משרד העבודה.
- ג. חדר מדריכים.
- ד. מחסן אביזרים.
- ה. שירותים לגברים ולגברות על פי תקן.
- ו. כל מתקני המנהלה והשירותים יעמדו בקריטריונים נדרשים גם לנכים.
- ז. אביזרים בכיתות ביה"ס - כיתות הלימוד יהיו מאובזרות באמצעי המחשה.
- ח. שטח מבנה המנהלה מוערך כ- 0.600 דונם.

5. מסלולים:5.1 רכב פרטי:5.1.1 משטח חלקה:

- א. יעוד משטח ההחלקה הינו לתת מענה לנוהגים בתנאי דרך מכבידים כאשר מקדמי החיכוך בין הצמיג לכביש משתנים עקב רטיבות, שמן, חול וכד'.
 ב. מרכיבי המשימות העיקריים לפיהם הוכנו הדרישות למשטח ההחלקה:
- מהירות נסיעה 40 - 50 קמ"ש בתנאי שיעמדו בכל כללי הבטיחות.
 - הימנעות מכניסה למצב של החלקה.
 - התנהגות בעת החלקה.
 - סטיית רכב בכביש רטוב ללא שימוש בבלמים.
 - שדה ראייה מוגבל עקב תנאי מזג אוויר מכבידים.
 - התנהגות רכב ב-2 משטחים בעלי מקדמי חיכוך שונים.

ג. מדות משטח החלקה:

אורך

מסלול האצה - 100 מ'

משטח החלקה - 90 מ'

משטח עצירה - 50 מ'

סה"כ אורך 240 מ'

רוחב:

"רוחב": רוחב המשטח 10 מ' מבטון
 עם צפוי מקטין חיכוך, ובנוסף 5.0 מ'
 זו משטח (משטח בעל מקדם חיכוך
 שונה כפי שיצוין בהמשך) רוחב
 השוליים 5 מ' אספלט מכל צד.
 סה"כ רוחב המגרש 25 מ'.

ד. מכשולי פתע במשטח ההחלקה:

מכשול בצורת נד מים בפיזור של 2
 חתכים למלא רוחב המשטח המצופה.
 כל נד מים מחולק ל - 3 שדות לרוחב
 המשטח באופן המאפשר "הרמת" נד
 מים על פני שליש מרוחב המשטח.

- פלטת הזחה בכניסה למשטח
 ההחלקה.

ה. מקדם חיכוך :

מקדם החיכוך במשטח ההחלקה
יעמוד על 0.2 ובדו - משטח יעמוד
מקדם החיכוך על 0.5.

ו. עמדת המתנה :

יוקם משטח אספלט בכניסה למשטח
ההחלקה לפני משטח האצה להמתנה
ל- 10 כלי רכב לתמרון אל משטחי
ההחלקה.

ז. נתיב חזרה לנקודת ההמתנה :

יהיה מחוץ למשטח ההחלקה באופן
שלא יווצר מפגש בין כלי הרכב
החוזרים לאלו המתאמנים על
המגרשים.

ח. ימוקם רמזור בכניסה למשטח

ההחלקה שיסמן למתאמנים הרשאה
לנסיעה ויבוקר עיני מגדל הפיקוח
והמדריכים בשטח.

5.1.2 מסלולי אספלט:

מסלולי אספלט יתוכננו עפ"י מרכיבי המשימות הבאים:

- עקיפות.
- נסיעה בעקומה.
- ירידה ועליה משול.
- מעבר שלולית מים.
- נסיעה במורד.
- סלאלום.

נתוני המסלול ומידותיו:

המסלול יכול להיות סגור או פתוח (שקצותיו אינם מתחברים) והוא יכול לאורכו קטעי התנסות במצבי נסיעה שונים. המסלול יתן פתרון טורי או מקבילי למרכיבי המשימות שפורטו לעיל באופן שבכל מסלול יתאפשר תרגול עצמאי ובלתי תלוי בעמדות האימון האחרות. כל העמדות תהיינה מחוברות על ידי דרכי שירות המאפשרות מעבר בטוח ללא הפרעה מעמדת אימון אחת לשנייה.

קטעי ההתנסות במצבי הנסיעה יהיה כדלקמן:

א. לתרגול המחשת תוצאות עקיפה בדרך לא פנויה - תוואי הכביש יהיה עקלתוני עם יצירת מגבלת ראות מלאכותית באופן שבו הנוהגים במסלול במהירות 50 - 40 קמ"ש יראו למרחק הקטן מ - 170 - 135 מ' בהתאמה. בכמחצית מטווח מרחקים זה יוצב מתקן המרים נד מיס בנתיב הנגדי לנסיעה והממחיש רכב הבא ממול. רוחב המסלול - 7.20 מ' מסעה ו - 3 מ' שול בלתי מיוצב לכל צד.

ב. לתרגול והמחשת הכוחות הפועלים על רכב בנסיעה בעקומה - מעגל תנועה בקוטר חיצוני של 40 מ'. במעגל זה יתנסו בנסיעה במהירויות העולות על המהירות המתאימה לרדיוס המעגל וימחישו את הכוחות הפועלים על הרכב בתנאים אלו עד לנסיעה במהירות המתאימה.

רוחב מסלול הנסיעה - 10 מ' (כולומר האי המרכזי בקוטר 20 מ').

קטע מהיקף המעגל ייסלל כמשטח החלקה באורך שליש מההיקף, וברוחב 5 מ' החל מקצה האי המרכזי והחוצה. כל שטח המעגל ניתן יהיה להרטבה. רוחב שול בלתי מיוצב 2 מ'.

ג. לתרגול ירידה לשול - קטע דרך באורך 250 מ' וברוחב 7.20 מ' ועוד שוליים בלתי מיוצבים ברוחב של 3.5 מ' באופן שיאפשר נסיעה במהירות 50 קמ"ש.

ד. לתרגול כניסה לשלולית - נקודה נמוכה בכביש למלא רוחב הדרך באורך 30 מ' לפחות שתדמה כניסה לשלולית בעומק מקסימלי של 5 - 10 ס"מ. באזור זה השוליים יהיו מיוצבי אספלט ויתוחמו על ידי אבני שפה. יש ליצור אפשרות לניקוז הנקודה הנמוכה.

ה. לתרגול נסיעה במורד - קטע בשיפוע של 11% שבקצהו עקומה.

רוחב המסעה המינימלי לקראת המדרון - 5 מ'.
אורך הקטע בירידה 60 מ'.

קטע מהכביש המשופע ייסלל כמשטח החלקה בחתך רוחב של 8 מ' בטון + 6 מ' שוליים אספלט בכל צד, סה"כ 20 מ'. בקצה הקטע המשופע תהיה עקומה, ברדיוס 25 מ', המסלול כולו וקטע מהעקומה יתכננו כמשטח החלקה עם אפשרות הרטבת מסלול ההחלקה.

ו. מסלול סלאום - לתרגול נהיגת סלאום יכול לשמש המסלול המיועד לתרגול ירידה לשול באופן שיותקנו בו תושבות קבועות במרכז המסעה

שיאפשרו הצבת עמודי גומי במרחקים
שונים.
בקצה המסלול תמוקם סובה שתאפשר
תרגול חזרה בכיוון הנגדי.

5.2 לרכב לבד, ואוטובוסים (כולל בתוכם את כל המרכיבים לרכב פרטי):

5.2.1 משטח החלקה:

א. יעוד המשטח ומרכיבי המשימות בדומה לרכב פרטי.

ב. מידות משטח ההחלקה:

אורך

אורך מסלול האצה - 150 מ'.

משטח החלקה - 100 מ'.

משטח עצירה - 50 מ'.

סה"כ אורך המשטח - 300 מ'.

רוחב: 27 מ' כולל 5 מ' לדו משטח באחד מצידי המסלול.

3 מ' שול מיוצב אספלט לכל צד.

סה"כ רוחב המשטח 33 מ'.

ג. מכשולים במשטח - בדומה לרכב פרטי.

ד. מקדם חיכוך - בדומה לרכב פרטי.

ה. עמדת המתנה - בדומה לרכב פרטי.

ו. נתיב חזרה לעמדת המתנה - בדומה לרכב פרטי.

ז. רמזור בכניסה למשטח - בדומה לרכב פרטי.

5.2.2 מסלולי אספלט:

מסלולי אספלט בהתאם למרכיבי המשימות
הבאים:

- א. עקיפות - כנדרש מרכב פרטי.
- ב. נסיעה בעקומה - כנדרש מרכב פרטי.
- ג. ירידה לשול - כנדרש מרכב פרטי.
- ד. נסיעה במורד - רוחב מסעה במורד 10 מ' + 6 מ' שול מיוצב לכל צד.
רדיוס העקומה בקצה המורד יהיה 30 מ' ובעקומה השול הפנימי יהיה 3 מ' והשול החיצוני יהיה 7 מ'.
כל שאר הנתונים האחרים בדומה לרכב פרטי.
- ה. מסלול סלאום - בדומה לרכב פרטי, אולם רוחב המסעה יהי 9 מ', כאשר ניתן יהיה להגדיל את המרחקים בין העמודים.

משטח להעמסה ופריקה

מיועד לתרגול נסיעה לאחור ולתרגול העמסה ופריקה קשירה נכונה ואומדני רוחב.

מידות המשטח :

אורך 50 מ'.

רוחב הדרך 20 מ'.

כמו כן יש להסדיר שטח להמתנה ולתמרון
בכניסה למסלול.

6. הערות נוספות לתכנון הפיזי :

- א. גובה השול באיזור תרגול העליה והירידה לשול
ביחס לקצה האספלט יהיה 10 ס"מ לרכב כבד ו-
7 ס"מ לרכב פרטי.
 - ב. אמצעים להרטבת משטחי החלקה - בכל משטחי
ההחלקה יוצבו אמצעים אשר ירטיבו את כל
חלקי המשטח, למעט השוליים. מומלץ
שההרטבה תתבצע על ידי מתזי מים בגובה
אספלט, שטחי ההחלקה ינוקזו למתקן מיחזור
מים והשימוש במים יהיה במערכת סגורה.
 - ג. בין מסלולי הנסיעה והאימון יוקמו שטחי
הפרדה רחבים דיים על מנת למנוע רכב סוטה
למסלול לא לו. האמצעים בהם ישתמשו על מנת
שיהיו בטיחותיים, יהיו אמצעים סלחניים כגון :
חומר מצע בולם (טובעני), התקנים בולמי
אנרגיה.
- בכל מקרה של הפרשי גובה בין מסלול המסעה
לקרקע טבעית יוצבו מעקות פלדה על פי הנחיות
מע"צ לתכן גיאומטרי של דרכים בין עירוניות
(פרק 77).

ד. צג אלקטרוני המציג את מהירות הנסיעה לנהג הרכב המתרגל יותקן באופן שימדוד את מהירויות הנסיעה במתקנים הבאים:

1. במעגל התנועה.

2. באמצע משטח ההחלקה.

3. בקצה המסלול המשופע לפני הכניסה לעקומה.

4. בכניסה למסלול הסללום.

הערה: מפרט טכני של הציוד המוצע למדידה יוגש לאישור בטרם התקנתו.

7. אמצעים נוספים הנדרשים במגרש:

א. בכל מגרש תהיה גדר בטחון אשר תקיף את המגרש כולו וכן שערי כניסה ויציאה.

ב. כיבוי אש - במגרשים יותקנו אמצעי כיבוי אש עפ"י תקן שיקבע ע"י מכבי האש.

ג. עזרה ראשונה - בכל מגרש קיים ציוד עזרה ראשונה עפ"י תקן שיקבע ע"י משרד הבריאות.

ד. מגדל פיקוח - יוצב בכל עמדת אימון כך שישלוט על הנעשה בעמדה.

ה. מכשירי קשר - בכל כלי רכב יהיה קיים מכשיר קשר לקיום תקשורת בין מגדל הפיקוח לרכב.

מומלץ כי התקשורת תהיה חד כיוונית.

- ו. מערכת כריזה.
- ז. תאורה - בכל המגרשים תוקם תאורה עפ"י הנחיות מפע"ת.
- ח. ימוקם יציע בסמוך למשטח ההחלקה לצורך צפייה בהדגמות.
- ט. תנועות כלי הרכב בין האתרים השונים יקושרו באמצעות כבישי שירות מערך התנועה יתוכנן למינימום של נקודות חיכוך בין כלי הרכב.

8. דרישות תכנון נוספות:

- את משטחי הנסיעה, מבנה הדרך, הסדרי התנועה ומתקני התאורה, יתכננו מהנדסים הרשומים ברשימת המתכננים המאושרת ע"י מע"צ לתכן גיאומטרי, תכן מבנה מסעות, תכנון הסדרי תנועה ותכנון מתקני תאורה, בהתאמה. המתכננים יהיו אחראים לכל ההיבטים הבטיחותיים ואחרים הנובעים מעבודתם.
- כל התכניות יתוכננו על פי הנחיות התכנון הקיימות במע"צ והמפקח על התעבורה:
- הנחיות לתכן גיאומטרי של דרכים בינעירוניות - מע"צ.
- הנחיות לאופן הצבת תמרורים - מפע"ת.
- הנחיות לתכנון תאורה - מפע"ת.

9. רכב דו גלגלי:כללי:

להלן יומלצו מרכיבי המשימות והמסלולים לרכב דו גלגלי.

א. ביצוע סללום לעבודת היגוי ועבודת גוף נכונה -
מגרש לביצוע סללום מסומן בנתיבים בשטח של
כ- 1.5 דונם.

ב. ביצוע תרגיל התחמקות ממכשול - ניתן לבצע על
אחד ממסלולי האספלט.

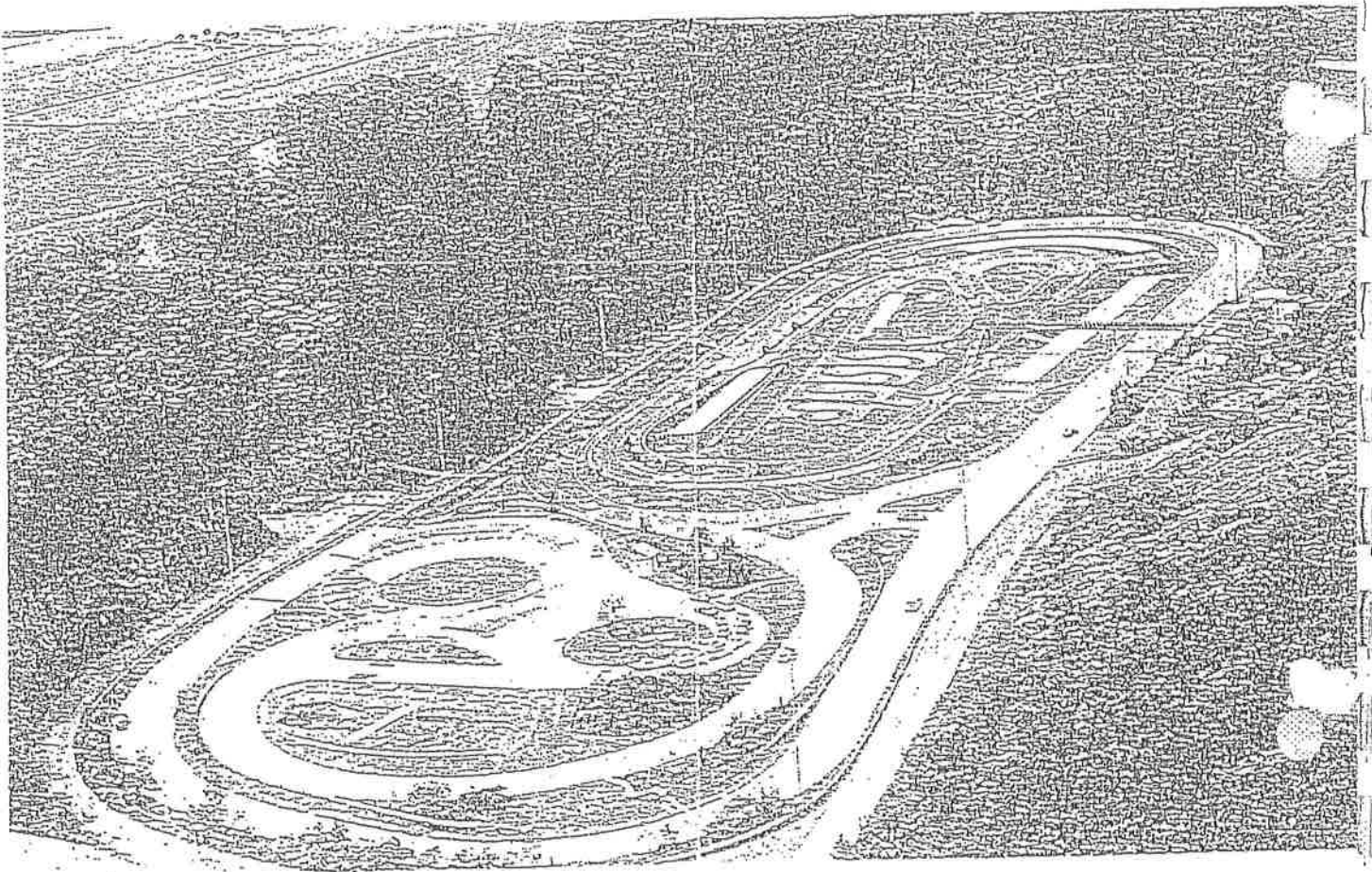
ג. ביצוע תרגול לעצירת מטרה - ניתן לבצע על אחד
ממסלולי האספלט.

ד. עליה וירידה ממדרגה - מצריך בניית מדרגה
סלולה באורך 15 מ' וברוחב 3 מ'.
גובה המדרגה לא יעלה על 15 ס"מ.

ה. תרגיל הי"שטח המת"י - רצוי לתרגל את תחומי
הי"שטח המת"י של סוגי הרכב השונים והצורך
להיזהר מכניסה לתחומים אלו.

תרגיל זה ניתן יהיה לבצע על ידי הושבת הרוכב
בכס הנהג בסוגי הרכב השונים
והמחשת השטח המת באמצעות רכב דו גלגלי.

תוכנית מרחב - קניון בן 200



תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003

בתוקף סמכותי לפי סעיף 70 לפקודת התעבורה¹, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת², וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977, אני מתקין תקנות אלה:

1. אחרי תקנה 213 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961* (להלן - התקנות העיקריות), יבוא:

הוספת תקנות
א213 עד א213 ח

- 1 דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 173.
- 2 סיח התשי"ח, עמ' 69; התשס"א, עמ' 166.
- 3 סיח התשל"ז, עמ' 226; התשנ"ד, עמ' 348.
- 4 ק"ת התשכ"א, עמ' 1425; התשנ"א, עמ' 352; התשס"ג, עמ' 71, עמ' 111, עמ' 128 ועמ' 415.

קובץ התקנות 6267, כ"ז כאלול התשס"ג, 24.9.2003



213 א. (א) בתקנות 213 א עד 213 ח -

"השתלמות מעשית בנהיגה

"בעל רישיון נהיגה" -

(1) נוהג חדש כמשמעותו בסעיף 12א לפקודת התעבורה, למעט נוהג חדש שהוא בעל רישיון נהיגה לפי תקנה 177;
(2) בעל רישיון נהיגה לפי תקנות 179א עד 187, בעל היתר לפי תקנות 84(ה) או 190(2) ו-(3) לתקנות העיקריות או בעל היתר לפי תקנה 7 לתקנות התעבורה (תיקון מס' 2), התש"ס-2000⁵;
"משתלם" - בעל רישיון נהיגה המבקש להשתלם בהשתלמות מעשית.

(ב) בעל רישיון נהיגה יעבור השתלמות מעשית בנהיגה (להלן - השתלמות מעשית), בהתאם לתכנית שתכין רשות הרישוי ובמגרש שאישרה לכך ופרסמה לגביו הודעה.

(ג) בעל רישיון נהיגה כאמור בתקנת משנה (א) יעבור השתלמות מעשית לאחר תום שישה חודשים מיום שנעשה נוהג חדש וכל עוד הוא נוהג חדש; בעל רישיון נהיגה כאמור בתקנת משנה (א) יעבור השתלמות מעשית מדי חמש שנים.

(ד) על אף האמור בתקנת משנה (ג), רשות הרישוי תהיה רשאית להתיר להייל לעבור את ההשתלמות המעשית במהלך 30 חודשים מיום שהחייב נעשה נוהג חדש, אם הוגשה בקשה לגביו על ידי רשות הרישוי מטעם צבא הגנה לישראל.

(ה) רשות הרישוי לא תחדש את רישיונו של בעל רישיון נהיגה אלא אם כן עבר השתלמות מעשית לפי תקנות אלה.

213ב. רשות הרישוי תאשר מגרש לקיום השתלמות מעשית (להלן - המגרש), לאחר שיוכיח מבקש האישור להנחת דעתה, כי התקיימו כל אלה:

בקשה לאישור המגרש

(1) המגרש תואם את המפרט הטכני שערכה והעמידה לעיון הציבור;

(2) מבקש האישור התקשר להעסקתם של מנהל מקצועי ומדריכים שהוסמכו בהתאם לתקנות אלה;

(3) בחזקתו של מבקש האישור כלי רכב שימשו את המשתלמים בהשתלמות המעשית, וקיימת לגביהם תעודת ביטוח כמשמעותה כפקודת הביטוח וביטוח לכיסוי סיכוני צד שלישי. להנחת דעתה של רשות הרישוי, הכוללים שימוש בכלי הרכב להשתלמות מעשית;

(4) לא נתקיים במבקש האישור האמור בתקנה 15ב(1) עד (3), ואם היה מבקש האישור תאגיד, לא נתקיים בבעלי התאגיד האמור בתקנה 15ב(1) עד (3).

213ג. (א) רשות הרישוי רשאית להסמיך מדריך בהשתלמות מעשית, למבקש שנתקיימו בו כל אלה:

(1) הוא תושב ישראל;

⁵ ק"ת התש"ס, עמ' 639; התשס"ב, עמ' 350.

מ
ש

24

קו

(2) הוא בעל רישיון להוראת נהיגה או מחזיק בידו תעודת כוחן נהיגה שנתנה רשות הרישוי;

(3) לא נתקיים בו האמור בתקנה 15ב;

(4) הוא בעל רישיון נהיגה תקף לגבי אותו סוג רכב שבו הוא מבקש להדריך בהשתלמות מעשית בתקופה של 5 שנים לפחות, ועמד במבחן שליטה בו; על אף האמור בפסקה זו, רשאי בעל רישיון נהיגה לפי תקנות 178, 179, 179 ו-180 לשמש מדריך בהשתלמות מעשית לבעל רישיון נהיגה לפי תקנה 181;

(5) סיים קורס למדריכים בהשתלמות מעשית ועמד בהצלחה בבחינות שאישרה רשות הרישוי.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א)2 ו-5, רשאית רשות הרישוי על פי המלצת ועדת החריגים האמורה בתקנה 13ז, לפטור את המבקש מן התנאים האמורים בהן, אם הוכיח להנחת דעתה כי הוא בעל ידע או ניסיון מן הסוג הנדרש לשם הדרכה בהשתלמות מעשית.

(ג) תפקידי מדריך בהשתלמות מעשית הם כלהלן:

(1) לוודא כי נתקיימו במשתלם הוראות תקנה 13ז;

(2) לערוך את ההשתלמות המעשית לפי תכנית הלימודים שהכינה רשות הרישוי.

7213. (א) רשות הרישוי רשאית להסמיך מנהל מקצועי של מגרש למבקש שנתקיימו בו כל אלה:

מנהל מקצועי של מגרש

(1) הוא תושב ישראל;

(2) הוא בעל הסמכה למדריך בהשתלמות מעשית לפי תקנה 213ג;

(3) הוא בעל ניסיון של חמש שנים לפחות בתפקיד ניהולי להנחת דעתה של רשות הרישוי;

(4) לא נתקיים בו האמור בתקנה 15ב;

(5) מחזיק בידו אחת או יותר מהתעודות האלה: כתב הסמכה לניהול מוסך במכונאות רכב כמשמעותו בסעיף 12 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (מוסכים ומפעלים לכלי רכב), התש"ל-1970⁶, שמאי רכב כמשמעותו בסעיף 4 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (שמאי רכב), התש"ס-1980⁷, כוחן רכב כהגדרתו בסעיף 1 לפקודת התעבורה, מנהל מקצועי של בית ספר לנהיגה כמשמעותו בתקנה 251 או קצין בטיחות בתעבורה כהגדרתו בתקנה 579.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א)2 ו-5, רשאית רשות הרישוי, על פי המלצת ועדת החריגים האמורה בתקנה 13ז, לפטור את המבקש מן התנאים האמורים בהן, אם הוכיח, להנחת דעתה, כי הוא בעל ידע או ניסיון מן הסוג הנדרש לשם ניהול מקצועי של מגרש.

⁶ ק"ת התש"ל, עמ' 2186; התשמ"ה, עמ' 819.
⁷ ק"ת התש"ס, עמ' 2182; התשנ"ז, עמ' 9.

(ג) תפקידי מנהל מקצועי של מגרש הם כלהלן:

(1) לפקח על עריכת ההשתלמות המעשית לפי תכנית ההשתלמות שהכינה רשות הרישוי;

(2) לפקח על קיום התנאים האמורים בתקנה 213ב;

(3) לפקח על תקינות וכשירות כלי הרכב שבחזקת המגרש בהתאם להוראות כל דין;

(4) לערוך השתלמויות מקצועיות למדריכים במגרש, לפי הוראות רשות הרישוי;

(5) לברר תלונות שהוגשו בכל הקשור להשתלמות מעשית.

ועדת חריגים 213ה. (א) רשות הרישוי תמנה ועדת חריגים בת 5 חברים כלהלן:

(1) שני נציגים של משרד התחבורה, שאחד מהם ישמש יושב ראש הועדה;

(2) נציג של האגף להכשרה מקצועית במשרד התעשייה המסחר והתעסוקה;

(3) נציג הארגון של מורים לנהיגה המייצג את המספר הגדול ביותר של מורים לנהיגה;

(4) נציג ציבור.

(ב) ועדת החריגים תדון בהרכב של שלושה חברים לפחות וביניהם נציג אחד של משרד התחבורה.

(ג) ועדת החריגים תודיע לרשות הרישוי בכתב את המלצתה בדבר מתן פטור כאמור בתקנות 213ג(ב) או 213ד(ב), לפי הענין.

תנאים לביצוע השתלמות מעשית 213ז. לא תבוצע השתלמות מעשית אלא אם כן התקיימו כל אלה:

(1) רישיון הנהיגה של המשתלם הוא בר תוקף;

(2) לרכב שבו מתבצעת השתלמות מעשית יש רישיון רכב תקף וביטוח כאמור בתקנה 213ב(3).

סמכות רשות הרישוי 213ז. (א) רשות הרישוי רשאית למנות מפקח מטעמה שיהיה רשאי -

(1) להיכנס בכל עת למגרש, לבקש הצגת כל מסמך או קובץ מחשב וכל פרט אחר הנוגע להפעלת המגרש;

(2) לזמן בכל עת את בעל המגרש, המנהל המקצועי של המגרש או מדריך בהשתלמות מעשית לבירור כל ענין הנוגע לביצוע ההשתלמות המעשית.

(ב) רשות הרישוי רשאית לבטל, להתלות, לסרב לחדש או להתנות תנאים באישורו של מגרש, או בהסמכתו של מנהל מקצועי של מגרש או מדריך בהשתלמות מעשית אם -

(1) הופרו הוראות תקנות אלה או הוראות כתב ההסמכה;

(2) חל שינוי בפרט מן הפרטים אשר בהסתמך עליו ניתן האישור או כתב ההסמכה, או שנתברר כי פרטים אלה לא היו נכונים בעת מסירתם.

תוקף הסמכות 213. אישור מגרש לפי תקנה 213ב או הסמכה לפי תקנות 213ג ו-213ד יהיו לתקופה של 5 שנים, אלא אם כן החליטה רשות הרישוי אחרת במקרה מסוים מראש.

תחילה וסייג
לתחולה

2. (א) תחילתן של תקנות אלה 18 חודשים מיום פרסומן (להלן – יום התחילה), ובלבד שעד למועד האמור יהיו שישה מגרשים לפחות שאושרו לפי תקנות אלה, בפרישה ארצית; אם לא היו באותו מועד מגרשים במספר ובפרישה כאמור, תידחה תחילתן עד לתום 60 ימים שלאחר המועד שבו התקיימו תנאים אלה; שר התחבורה יפרסם ברשומות הודעה על יום התחילה שנדחה כאמור, 30 ימים לפחות מראש (להלן – יום התחילה הדחוי).

(ב) תקנות אלה לא יחולו על בעל רישיון נהיגה כהגדרתו בתקנה 213א(א) ו לתקנות העיקריות כנוסחה בתקנה 1 לתקנות אלה שנעשה בעל רישיון נהיגה שישה חודשים או יותר לפני יום התחילה או יום התחילה הדחוי, לפי הענין.

כ"ז באב התשס"ג (25 באוגוסט 2003)

אביגדור ליברמן
שר התחבורה

(חמ 83-3)

מזכיר חשבון המועצה להסמכת וני
לפי חוק הסמכת (נגאים) התשל"ג-

בתוקף סמכותי לפי סעיפים 21 ו-22 ל
הסמכת (נגאים) התשל"ג-1973, אני ממנה כרשימה
השני במועצה להסמכת ומאיש את אלכסנדר
ת"ז 1-14444, במקום צבי טריאנסקי

ענין המועצה הוא בשכר מנהל הסמ
השני התחבורה שדו מלווים הוא קבוע המ
חייבה.

אני המועצה להסמכת ומאיש יחוקק
ב' בסיון התשס"ג (2 ביולי 2003)
(ת"ז 1-1444)

אבוהודו
שר התח
1 ס"ח התשל"ג עמ' 29
2 י"מ התשס"ב עמ' 120

**מועצי חברום לעמותת הפועלות
עובדות ומנהלות**

אני מודיע כי פותחים לבעות מלי
ממלכת ישראל לקצת המסדר לבעות לאומי
התשל"ג (ה' תמוז ה'תש"ג) הוסמכה להשימה
העובדות את החברום לפעילותהם במסדר

- 1) בועת המנהלות אבוק
- 2) ד"ר סגניה חביב ת"ז 1-14444
- 3) ד"ר עמיקם רשף ת"ז 0936744 ממוחה
- 4) מוצרח הפועלות דרומ
- 5) ד"ר אלנה מרקין תברסקי ת"ז 3107
- 6) בנודולוגיה
- 7) ד"ר לרסה רוזן ת"ז 1-14444
- 8) הציבור

2) מרצה המנהלות, מרצה
9) 999 ארצות כלן ת"ז 1-14444
- 10) 999 ארצות כלן ת"ז 1-14444
- 11) 999 ארצות כלן ת"ז 1-14444
- 12) 999 ארצות כלן ת"ז 1-14444

הממשט פלוג
המנהל ביום כ"ז

אחר כך
הממשט העליון

הממשט לענין המועצה

לפי חוק הממשט לענין המועצה, התש"ג-1973
בתוקף סמכותי לפי סעיף 2(ה) לחוק בית המשפט
לענין הממשט התש"ג-1973, וגישורו של המשפט
אני ממנה את אהרון כרייני, ת"ז 1-14444, לרשימת של
הממשט לענין המועצה במועצת המועצות החל ביום כ"ז
בסיון התשס"ג (2 ביולי 2003)

1 ביולי 2003
אחר כך
לפי בית המשפט העליון
לפי התשל"ג עמ' 29

הודעה על אישור מטרת עובדות
לפי חוק התכנות והכנת המספרים-1973
בתוקף סמכותי לפי סעיף 2(ב) לחוק התכנות והכנת
המספרים-1973 (החוק) אני מאשר בזה את ממשט
לקדם השתלמות מעשה כהנחה עם מטרה ציבורית לענין
סעיף 188 לחוק
ב' בסיון התשס"ג (2 ביולי 2003)
(ת"ז 1-1444)

אבוהודו
שר המשט

ס"ח התשל"ג עמ' 29

ממנה מנהל המועצה להסמכת וני
הממשט העליון

לפי חוק הממשט לענין המועצה

לפי חוק הממשט לענין המועצה, התש"ג-1973
בתוקף סמכותי לפי סעיף 2(ה) לחוק בית המשפט
לענין הממשט התש"ג-1973, וגישורו של המשפט
אני ממנה את אהרון כרייני, ת"ז 1-14444, לרשימת של
הממשט לענין המועצה במועצת המועצות החל ביום כ"ז
בסיון התשס"ג (2 ביולי 2003)

1 ביולי 2003
אחר כך
לפי בית המשפט העליון
לפי התשל"ג עמ' 29

31000

החברה הכלכלית לפתוח מעלה אדומים בע"מ
חוזה תשתית ותנאים מיוחדים בונה/יזם

שם אתר/שכונה	אזור תעשייה מישור אדומים
מס' מגרש	435,434,433
תב"ע מספר	420/2/2/2

שנכרת ב- _____ ביום _____ לחודש _____ שנת _____

בין: החברה הכלכלית לפתוח מעלה אדומים בע"מ
מישור אדומים
(להלן: "החכ"ל")

לביין: _____ ח.פ.
באמצעות: _____ ת.ז.
שמענה: _____
טלפון: _____
(להלן: "הבונה", "היזם")

והואיל והבונה זכה במכרז ו/או בהקצאה של המנהל האזרחי - הממונה על הרכוש הנטוש באזור יהודה ושומרון (להלן: "המינהל") ביחס למגרש _____ לפי תב"ע 420/2/2/2 במעלה אדומים;

והואיל ובין המינהל לבין הבונה, עתיד להיחתם הסכם פיתוח, לפיו יסכים המינהל להקצות לבונה את המתחם הכולל מגרשים כמוגדר בסעיף 2 וזאת לאחר ובתנאי שהבונה, בין היתר, ישלים על המגרשים הקמת המבנים (הסכם הפיתוח עם המינהל יקרא להלן: "הסכם המינהל" ואילו המגרש, בכינויו בהסכם המינהל יקרא להלן: "המתחם");

והואיל והמתחם מהווה חלק משטח קרקע הידוע כאתר, כמוגדר להלן, אשר נמסר על ידי המינהל לטיפול של החכ"ל, כדי שהחכ"ל תתכננו ותפתחו;

והואיל והבונה מצהיר בזאת, כי ידוע לו שלחכ"ל אין זכויות במגרשים וכי החכ"ל עוסקת בביצוע עבודות פיתוח ותשתיות-על, ואין לה כל אחריות בנוגע למגרשים או לשוקם;

והואיל והסכמת המינהל לחתום על הסכם המינהל, כפופה לכך שהבונה יחתום עם החכ"ל על חוזה זה;

והואיל והבונה מצהיר כי ידוע לו כי עליו לחתום על חוזה חכירה עם המינהל;

לפיכך מעיד חוזה זה כי הוסכם, הוצהר והותנה בין הצדדים כדלקמן:

1. המבוא והנספחים לחוזה זה מהווים חלק עיקרי ובלתי נפרד ממנו.
2. בחוזה זה:
 - **מבנה** - הבנין או הבניינים, או העבודות שהבונה יבנה או יבצע על המגרש או המגרשים שבמתחם.
 - **האתר** - אזור התעשייה מישור אדומים
 - **המתחם** - מקרקעין שהוקצו לבונה ואשר מהווים נשוא חוזה זה והסכם המינהל.
 - **המגרש/המגרשים** - המגרשים המסומנים כמגרשים מספר _____ בשטח של כ- _____ מ"ר. בתב"ע מספר 420/2/2/2 ומהווה נשוא חוזה זה והסכם המינהל.
 - **העסקה** - קשירת עסקה עם המינהל ו/או עם משרד התעשייה והמסחר (להלן: "המשרד") לגבי המגרשים ו/או לגבי הבניה עליהם בעקבות החלטת ועדת ההקצאות או כל שיטת שיווק אחרת שתונהג, מעת לעת, על ידי המשרד, או ע"י המינהל, או על ידי החכ"ל, ואשר לפיה מתחייב הבונה לתנאי הרכישה, הבניה וכו' עם המשרד ו/או עם המינהל.
 - **יום העסקה** - היום הקלנדרי בו אושרה העסקה בהנהלת המינהל או בהנהלת המשרד, (המוקדם מבין המועדים), בדבר זכייתו של הבונה בהגרלה, במכרז, בהרשמה פתוחה או בכל שיטת שיווק אחרת לקשירת העסקה לגבי המגרש ו/או לבניה עליו.
 - **המדד** - מדד המחירים לצרכן המתפרסם על ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ו/או כל מדד אחר שיבוא במקומו.
 - **מדד בסיסי** - מדד חודש 11/98 שפורסם ביום 15/12/98 (166.2 נקי) שיהווה בסיס להתחשבות הכספית בין הצדדים.
 - **מדד אחרון** - המדד האחרון הידוע, בעת התשלום בפועל.
 - **תוספת הצמדה** - סכום שיתווסף לכל תשלום החל על הבונה ואשר ייקבע בהתאם לשיעור עליית המדד, בין המדד הבסיסי לבין המדד האחרון, כפי שהוא ידוע ביום התשלום בפועל. במקרה והמדד האחרון יהא נמוך מהמדד הבסיסי, אזי, התשלום שיחול על הבונה יהיה עפ"י המדד הבסיסי.
 - **מינהל** - המנהל האזרחי - הממונה על הרכוש הנטוש באזור יהודה ושומרון.

משרד המסחר והתעשייה	-	משרד
תוכנית הידועה כתכנית בנין עיר מספר 420/2/2/2 ו/או התוכנית המפורטת הנוגעת לעניין, על שינוייהן.	-	תב"ע
הסכם פיתוח בין המינהל לבין הבונה לגבי המתחם.	-	הסכם המינהל
חוזה בין המינהל לבין הבונה.	-	חוזה חכירה
עיריית מעלה אדומים, שבתחום שפוטה נמצא האתר.	-	רשות מקומית
מנהל האתר מטעם החכ"ל.	-	מנהל הפרוייקט
האישיות המשפטית שעמה החליטה הנהלת המשרד ו/או הנהלת המנהל להתקשר בהסכמי בניה או פיתוח לבינוי המתחם.	-	הבונה
עבודות התשתית שבוצעו ו/או שיבוצעו מחוץ לגבולות ההרשאה ומשרתות מערכות באתר.	-	תשתית-על
עבודות הפיתוח והתשתית שהחכ"ל מתחייבת לבצע כמפורט בחוזה.	-	עבודות הפיתוח

3. (א) החכ"ל מתחייבת, בתמורה למילוי שלם ובפועל של כל חיובי הבונה, לבצע עבודות התשתית והפיתוח לפי הפירוט בנספח "א" לחוזה, והכל בהתאם להוראות החוזה ובכפוף לו.

(ב) הבונה מצהיר כי ידוע לו שהחכ"ל מבצעת ו/או תבצע עבודות הפיתוח והתשתית באתר בשם ובמקום הרשות המקומית, והבונה מסכים לכך כי תמורת תשלום הוצאות הפיתוח הכוללות מע"מ לחכ"ל, תומצא לו קבלה שאיננה חשבונית-מס מאת החכ"ל, והבונה לא יוכל לנכות מס תשומות כתוצאה מהתשלום האמור.

החכ"ל תדווח לרשויות מע"מ על העסקה שנערכה בין החכ"ל לבין הרשות המקומית, ותשלם את סכום המע"מ הנובע מהעסקה לאוצר המדינה, תוך הוצאת חשבונית-מס לרשות המקומית.

(ג) החכ"ל תהא רשאית וזכאית, לפי שיקול דעתה, לבחור בין ביצוע האמור בנספח "א" במלואו או בחלקו בעצמה, לבין תשלום האגרות או ההיטלים במלואו או בחלקו, עבור ביצוע האמור בנספח א', ע"י הרשויות המתאימות.

(ד) (1) החכ"ל תגבה מהבונה תשלום עבור עבודות הפיתוח והתשתית שהיא תבצע על פי החוזה, דהיינו העבודות כמפורט בנספח "א" וכן עבור חיובים שעל החכ"ל לשלם בגין ביצוע תשתיות-על.

(2) הבונה ישלם במישרין לרשות המקומית שתבצע בפועל עבודות אחרות באתר, את התשלומים שיידרשו ממנו, לרבות תשלומי אגרות, מסים והוצאה אחרת עפ"י דין.

לחכ"ל לא תהא כל אחריות בגין תשלומים אלו.

(3) החכ"ל לא תהיה צד למחלוקות כספיות, אם תהיינה, בין הבונה לבין אותן רשויות או גופים, כאמור בס"ק 2 דלעיל.

(4) עם מסירת המערכות וקבלתן על ידי הרשות המקומית, תחול האחריות להפעלתן על הרשות המקומית.

(ה) החכ"ל תקבע את פרטי עבודות הפיתוח והתשתית שיבוצעו: מועד ביצוען, היקפן ואופן ביצוען (לרבות: תוכנית המגדירה את מקום וגובה נקודות החיבור, ובכלל זאת מקום וגובה כלל המערכות והמתקנים שיש למקמם בסמוך למגרש).

(1) החכ"ל תבצע את עבודות הפיתוח והתשתית לגבולות המגרש סמוך למועד סיום הבניה על ידי הבונה וקבלת טופסי 4 מאת הרשות המקומית.

(2) החכ"ל תשלים עבודות הפיתוח והתשתית של האתר כולו בתוך 18 חודשים מיום שיאוכלסו (לאחר קבלת טופס 4) לפחות 70% מהמבנים שנבנו במגרשים באתר.

הודע ומוסכם על הבונה, כי השלמת עבודות הפיתוח והתשתית, כפופה לכך שלא תהא לחכ"ל כל מניעה ו/או הפרעה להשלמת העבודות ע"י הבונה או אחרים.

(ו) החכ"ל מתחייבת כי בסמוך למועד קבלת היתר בניה על ידי הבונה יהיו לבונה גישה למתחם לצורך התחלת הבניה, וכן קו אספקת מים לצורך הבניה.

(ז) למניעת כל ספק, ומבלי לפגוע ביתר האמור בחוזה, מודגש וידוע לבונה, שהחכ"ל תוכל לבצע חלק מעבודות הפיתוח והתשתית כאמור בחוזה זה, רק לאחר שהבונה ישלים את בניית המבנה כולל עבודות הפיתוח הצמוד, כמוסכם בהסכם המינהל, ובתנאי שהעבודות המבוצעות על ידי הבונה במגרש או בשטח הסמוך לו, לא יפריעו לחכ"ל לבצע חיוביה לפי החוזה, וכן כתנאי נוסף שהבונים האחרים בקרבתו של המתחם, ישלימו בניית המבנים שלהם.

כדי לאפשר לחכ"ל לקיים חיוביה על פי החוזה וחיוביה לפי חוזים אחרים. וכלפי בונים אחרים, ובעיקר בכל הנוגע לביצוע והשלמת עבודות הפיתוח והתשתית במועד, מצהיר בזה הבונה ומסכים, כי אם תיווצר הפרעה כלשהי על ידו או על ידי גורם הפועל מטעמו, בשמו או עבורו, על ידי שפיכת ו/או הנחת חומרים, עפר, פסולת. בנין, כלים, ציוד או כל חפץ אחר בשטח שמחוץ לגבולות המגרשים ו/או המתחם, ולפי שיקול דעתה של החכ"ל, מעשה או מחדל זה מהווה או עלול לחוות הפרעה לביצוען התקין של עבודותיה של החכ"ל, או של הבאים מטעמה, או הפרעה למילוי חיוביה של החכ"ל, כי אז תהא לחכ"ל הרשות לסלק את ההפרעה בכל שיטה הנראית לה ולכל מקום הנראה לה, כולל למגרש עצמו, על אחריותו ועל חשבונו של הבונה, וזאת לאחר שהחכ"ל הודיעה לבונה מראש והתרתה בו בכתב ודרשה ממנו לסלק את ההפרעה בעצמו תוך שלושה ימים והוא לא עשה כן.

הבונה מאשר כי הסכמתו לפינוי ההפרעה על ידי החכ"ל כאמור לעיל, כוללת גם ויתור מראש על כל טענה ו/או תביעה כלפי החכ"ל בגין נזק ו/או אובדן שייגרם עקב פעולות הסילוק.

יתר על כן הבונה מתחייב לפצות את החכ"ל בגין כל נזק שעלול להיגרם לה כתוצאה מכל עיכוב שייגרם על ידו ו/או על ידי מי מטעמו.

- (ח) החכ"ל תהא זכאית לבצע את עבודות הפיתוח והתשתית המפורטות בחוזה זה ובנספח "א" בעצמה או על ידי כל קבלן, לפי שיקול דעתה, וכן לשלם בגין עבודות אלו, בתנאים ובמועדים שתמצא לנכון.
- (ט) עבודות הפיתוח והתשתית שאותן מתחייבת החכ"ל לבצע על פי החוזה, מוגבלות לעבודות המפורטות בחוזה זה ובנספח "א" בלבד, ולמניעת ספק יודגש כי הן לא יכללו פיתוח כלשהו בתחום המתחם, המגרשים ו/או בגבולותיהם קירות תומכים ו/או גדרות בגבול בין המגרשים לבין מגרשים סמוכים או לבין כבישים, מעברים להולכי רגל, שבילים ציבוריים ומשטחי חניה וכן אין הן כוללות את ההוצאות הכרוכות בחיבור המבנה לרשתות החשמל, המים, הביוב, הניקוז, הגז, כבלי הטלויזיה והטלפון והתשלומים עבור מוני מים, חשמל וגז.
- (י) הבונה מסכים ומתחייב לאפשר לחכ"ל להיכנס למתחם או למגרשים בכל עת שתידרש, כדי לבצע כל חיוב המוטל על החכ"ל במסגרת עבודות התכנון, התשתית והפיתוח של החכ"ל לגבי האתר כולו. כמו כן מתחייב הבונה להורות לעובדיו ולקבלנים מטעמו, להקפיד ולקיים הוראות סעיף זה.
- (יא) כדי למנוע ספק, מודגש, בזאת כי על המשרד ו/או על המינהל לא יחולו חיובים כלשהם, והם לא יישאו באחריות מכל סוג שהוא, בקשר או בכל הנוגע לחוזה זה.
- (יב) כדי למנוע ספק, מודגש בזאת, כי על החכ"ל לא יחולו חיובים כלשהם, והיא לא תשא באחריות מכל סוג שהוא, בקשר או בכל הנוגע למגרש או פיתוחו או לעבודות המבוצעות בו שלא באמצעות החכ"ל.
- כמו כן מובהר בזאת כי לחכ"ל אין כל אחריות בכל הנוגע לטיב הזכויות ששווקו ע"י המינהל ו/או המשרד במגרשים, לרבות הימצאות עתיקות, מחזיקים או כל דבר אשר יש בו כדי להפריע לביצוע עבודות הפיתוח ו/או הבניה ע"י הבונה במגרשים, לרבות הוצאות חריגות שיגרמו לו בגין כך.
- הבונה מצהיר ומתחייב כי לא יבוא בכל טענה ו/או תביעה בגין כך, כלפי החכ"ל.
4. (א) החכ"ל תודיע לבונה על המועד בו עליו לקבל את סימון גבולות המגרשים שבמתחם. היה והבונה לא יקבל את הסימון במועד שנקבע מסיבה כלשהי אשר החכ"ל אינה הגורם לקיומה, יהיה עליו לשאת בהוצאות חידוש סימון שיעשה על ידי החכ"ל, באמצעות מודד מוסמך שנבחר על ידה. חידוש הסימון ייעשה על ידי החכ"ל, רק לאחר שהבונה יפקיד סכום הוצאות חידוש הסימון, כפי שיקבע על ידי החכ"ל.
- (ב) הבונה יבצע את תכנון המבנה ופיתוח החצר והכל בכפוף להוראות התב"ע, תוכניות המתאר וההיתרים שינתנו לבונה, מאת הרשויות המוסמכות.
- (ג) הבונה מצהיר כי ידוע לו ששטחי המגרשים וגבולותיהם אינם סופיים וכי עלולים לחול בהם שינויים. לפיכך הוסכם במפורש בין הצדדים, כי במקרה וכתוצאה משינויים בתוכנית בנין עיר, או עקב הסדר קרקעות או שינויים תכנוניים אחרים, יוגדלו או יקטנו שטחי המגרשים ו/או ישתנו גבולותיהם, אזי:

- (1) מסכים הבונה מראש לכל שינוי בגבולות ו/או בשטחי המגרשים, כפי שיווצר עקב הפעולות הנ"ל.
- (2) יראו את המגרשים בגבולותיהם החדשים כמגרשים נשוא חוזה זה, והבונה לא יבוא בתביעות כלשהן לחכ"ל ו/או למשרד ו/או למינהל בכל הנוגע ו/או הנובע מהשינויים שיחולו לגבי שטחי המגרשים ו/או גבולותיהם, והכל לבד מהאמור בס"ק (3) להלן.
- (3) ידוע לצדדים, כי התמורה הנקובה בסעיף 5 א' להלן נקבעה, בין היתר, יחסית לשטח המגרש שנקנה על ידי הבונה, ולכן כל שינוי בגבולות המגרש ו/או בשטחו, יחייב תשלום או החזר יחסי לצד הזכאי מיד עם דרישה ראשונה, בתוספת ריבית ו/או הצמדה וזאת מיום העסקה ועד לתשלום המלא בפועל. והכל בהתאם למקובל בחכ"ל ביום התשלום.
- (4) דרישה לתשלום ו/או להפרש התמורה כאמור בס"ק (3) דלעיל, צריכה להישלח לצד השני לא יאוחר מ- 24 חודשים מיום העסקה.

התמורה וביטחונות

5. (א) תמורת התחייבויות החכ"ל על פי החוזה, ישלם לה הבונה את הסך של 175,000 ש"ח (במילים: מאה שבעים וחמישה אלף ש"ח) לדונם ובצירוף הפרשי הצמדה למדד הבסיסי, כמפורט להלן.
- (ב) הבונה יוכל לשלם סכום זה לפי בחירתו באחת משתי חלופות להלן ומשבחר באחת החלופות לא יוכל לחזור בו:

חלופה ראשונה

התמורה תשולם על ידי הבונה בתשלום חד פעמי במזומן עד ולא יאוחר מ- 30 יום מיום אישור הזכייה בצירוף תוספת הצמדה.

חלופה שנייה

התמורה תשולם בשישה תשלומים שווים ורצופים בצירוף תוספת הצמדה כשהתשלום הראשון ישולם עד ולא יאוחר מ- 30 יום מיום אישור הזכייה.

בחר הבונה לשלם התמורה בתשלומים, יהיה עליו להפקיד במועד חתימת הסכם זה שש המחאות לפקודת החכ"ל למועדי פירעון כאמור ולאחר שתיפרע ההמחאה האחרונה תערוך החכ"ל חשבון הפרשי הצמדה שיועבר לבונה וייפרע על ידי הבונה עד ולא יאוחר מעשרה ימים ממועד קבלת החשבון.

- (ג) בחר הבונה בחלופה השנייה יפקיד במעמד חתימת החוזה ערבות בנקאית אוטונומית צמודת מדד לטובת החכ"ל בגובה 50% מהתמורה אשר תצומצם מידי כל תשלום בסכום התשלום ששולם.

(ד) היה והבונה הפקיד פיקדון או נתן מקדמה או נתן ערבות בנקאית במעמד ההרשמה, והם מומשו על ידי החכ"ל, יחשב סכום הפיקדון או המקדמה או הערבות, כחלק מהתשלומים בהם חב הבונה עפ"י החוזה.

(ה) ידוע ומוסכם על הבונה, כי התמורה הנקובה בסעיף 5 (א) דלעיל, מבוססת על המצב התכנוני הקיים והתקף במועד חתימת החוזה, וכי כל שינוי תכנוני ואו השבחה ואו הגדלה בשטח המבנה, יחייבו את הבונה - אם החכ"ל תסכים ותאות מצידה לבצע העבודות הנוספות ואו האחרות בעקבות השינויים הנ"ל - בתוספת תשלום על התמורה הנקובה בסעיף 5 (א) דלעיל, וזאת בהתאם לדרישתה ולתחשיביה של החכ"ל.

למען הסר כל ספק מובהר ומודגש בזאת, כי אין באמור לעיל, כדי להטיל ואו ליצור חבות כלשהי על החכ"ל להסכים, לביצוע ואו לבצע עבודות כלשהן החורגות ואו השונות מאלה שנתחייבה בהם עפ"י נספח "א", בהתאם למצב התכנוני שהיה תקף עובר לחתימת החוזה, והדבר נתון לשקול דעתה הבלעדי של החכ"ל.

(ו) כל תשלום שייעשה על ידי הבונה על חשבון הסכומים שהוא חייב בהם, בזמן בו הוא מפגר בביצוע תשלום כלשהו, ייזקף כדלקמן:

תחילה - לחשבון הוצאות הגבייה, ולאחר מכן על חשבון החוב, לפי הסדר הבא - הריבית, הפרשי ההצמדה (באם קיימים) ולבסוף - על חשבון הקרן.

(ז) בנוסף לתשלום הסכום כאמור בס"ק א לעיל, ישלם הבונה לחכ"ל במועד חתימת ההסכם לכיסוי הוצאותיה, דמי טיפול בסכום השווה ל - 1.5% מסך הוצאות הפיתוח, כאמור בס"ק א לעיל, בצירוף הפרשי הצמדה למדד הבסיסי ובתוספת מע"מ.

6. הסכום המפורט בסעיף 5 דלעיל כולל מע"מ, וזאת בהתאם לאמור בסעיף 3 ב' דלעיל. מובהר ומוסכם בזאת, כי במקרה ויחול שינוי בשיעור המע"מ, בטרם סיים הבונה לשלם את מלוא התשלומים שנתחייב בהם בחוזה, אזי יעודכן מרכיב המע"מ לגבי כל תשלום ותשלום שטרם בוצע, וזאת עפ"י שיעור המע"מ שיהא בתוקף במועד כל תשלום ותשלום בפועל.

7. תנאי מוקדם לחתימת חוזה התכירה, בין הקונה לבין המינהל ביחס למגרש שהבונה יבנה עליו, הוא ביצוע כל חיובי הבונה לפי חוזה זה וקבלת אישורה של החכ"ל על כך.

8. (א) אי פירעון התמורה במועד הקבוע לתשלומה, ייחשב להפרה יסודית של חוזה זה, והחכ"ל רשאית לבטל החוזה, וזאת מבלי לפגוע בזכויות החכ"ל לכל סעד או תרופה אחרים, המגיעים לה לפי החוזה ולפי כל דין.

(ב) במקרה של אי פירעון התמורה כמפורט לעיל, תהא רשאית החכ"ל, בנוסף לכל זכות אחרת שיש לה, להגיש תביעה כספית נגד הבונה. החישובים שייערכו ע"י החכ"ל בהסתמך על ספרי החברה, באמצעות מנהל החשבונות הראשי שלה, ואשר יצורפו לכתב התביעה שתגיש החכ"ל, יהוו ראיה לכאורה בכל הליך משפטי.

9. אם הבונה יפגר בתשלום כלשהו, שהוא חייב לפרוע לפי החוזה, מתחייב הוא בכפוף לאמור בסעיף 8, לשלם לחכ"ל ריבית פיגורים בשיעור שיהיה מקובל בבנק לאומי לישראל בע"מ בגין חריגה מאשראי ללקוח בלתי מועדף.

10. (א) מבלי לגרוע מן האמור בחוזה וכבטחון נוסף למילוי התחייבויות הבונה, ימסור הבונה לחכ"ל ערבות בנקאית לפי הנוסח המצורף, בגובה 5% מהוצאות הפיתוח, דהיינו בסך של 8,750 ש"ח לדונם. סכום הערבות יהא צמוד למדד הבסיסי, עד למועד הפירעון בפועל.

(ב) החכ"ל תהא רשאית לפרוע את הערבות הבנקאית בכל מקרה שעל פי שיקול דעתה, גרמו פעולותיו של הבונה ו/או העבודות שביצע, בין במישרין ובין באמצעות אחרים, פגיעה בעבודות שביצעה החכ"ל, או שעליה לבצע.

(ג) הבונה מסכים מראש, כי קביעתה של החכ"ל לגבי עצם הפגיעה וכן לגבי הנזק שנגרם על ידו תהיה סופית ומכרעת, ונותן את הסכמתו לכך שהחכ"ל תגבה את הוצאות הנזק ע"י פירעון הערבות הבנקאית כאמור, ותחזיר לו את העודף, אם יהא כזה.

(ד) בנוסף לערבות הבנקאית כאמור יפקיד הבונה בידי החכ"ל שטר חוב בחתימתו ובערבות אוואל של שני ערבים בגובה 10% מהוצאות הפתוח, דהיינו בסכום של 17,500 ש"ח לדונם, צמוד למדד הבסיסי.

11. החכ"ל זכאית ורשאית להעביר את זכויותיה והתחייבויותיה לפי החוזה, כולן או מקצתן, מזמן לזמן, לכל מי שתמצא לנכון, ומבלי שיהיה עליה לקבל על כך את הסכמת הבונה או אישורו ובלבד וזכויות הבונה על פי הסכם זה לא תיפגענה.

12. הבונה מצהיר, כי ידוע לו והוא מסכים לכך שהגשת כל בקשה להיתר בניה ו/או לשינוי תוכנית לרשויות התכנון, מותנית בביקורת ואישור התכנון על ידי המינהל ו/או ע"י המשרד, באמצעות ב"כ החכ"ל - מנהל הפרוייקט או אדריכל מטעמה.

הבונה מצהיר ומתחייב לא להגיש בקשה להיתר בניה ו/או לשינוי התביע ו/או לשינוי תוכנית, אלא אם כן הגישה קודם לכן למשרד או למינהל באמצעות החכ"ל לצורך בדיקתה והערותיה, וכן הוא מסכים כי החכ"ל כנציגת המשרד ו/או המינהל יוכלו להתנגד לכל תוכנית אשר לדעתם איננה הולמת את התוכנית המפורטת ו/או תוכנית המתאר ו/או התביע ו/או הנחיות התכנון של החכ"ל. הבונה מצהיר כי ידוע לו שכל האמור לעיל אינו מהווה תחליף להליכי הרישוי, התנאים והפיקוח שיבוצעו על ידי רשויות התכנון והבניה על פי חוק התכנון והבניה תשכ"ה - 1965, או על פי כל דין אחר החל על האתר.

בקורת התכנון והפיקוח של המשרד ו/או של המינהל על ידי החכ"ל, אינה משחררת את הבונה מאחריותו כלפי הרשויות המוסמכות על פי החוק התכנון והבניה או על פי כל דין אחר, לרבות דיני הנזיקין כלפי המשרד ו/או המינהל ו/או כלפי החכ"ל, ואינם מטילים על המשרד ו/או המינהל ו/או על החכ"ל חבות כלשהי כלפי הבונה, או כלפי צד שלישי.

13. הבונה מתחייב להגיש את תוכניות הבקשה להיתר בניה, על סמך תוכנית מדידה של מודד מטעמו.

הבונה מתחייב ומצהיר כי קרא והתייחס בהצהרותיו להוראותיהן של תוכניות התב"ע, תוכנית המתאר ושל התוכנית המפורטת על נספחיהן והמתייחסות לאתר ולמגרש, וכי תכנון המבנים במגרשים וביצועם ייעשה בהתאם להוראות הני"ל והוראות היתר הבניה, ותוך הקפדה על קיומן.

14. הבונה מתחייב שהתכנון והביצוע של חיבורי המבנים למערכות הקיימות, ייעשה בהתאם למפה לפי הנחיות מנהל הפרוייקט, באופן שלא יפגע במערכות הקיימות או בביצוען, ושלא תופרענה העבודות המתנהלות על ידי שכניו או על ידי החכ"ל מחוץ למגרשים.

בכל מקרה של צורך בתיאום, יבוצע תיאום זה על ידי מנהל הפרוייקט או בא כוח מטעם החכ"ל, ובכל נושאי התיאום הני"ל, תהיה דעתם מכרעת ובלתי ניתנת לערעור.

היה והבונה יפגע במערכות הקיימות או בביצוען, או ייצור מטרד בלתי סביר לציבור ו/או יפריע לתנועה המוטורית ו/או הרגלית בשכונה, רשאית החכ"ל לאחר שהתרתה בבונה ונתנה לו ארכה של שלושה ימים, לבצע את תיקון או סילוק המטרד בעצמה או על ידי קבלנים אחרים, ולחייב בהוצאות הדרושות לשם כך את הבונה, בתוספת של הוצאות קבועות ומוסכמות מראש של החברה, בגין טיפול כזה, בשיעור של 17% מההוצאות.

15. הבונה מצהיר שידוע לו, והוא מסכים שמנהל הפרוייקט או נציגו יהיו רשאים להיכנס אל המגרש ו/או המבנה, בכל עת עד לקבלת תעודת גמר של הוועדה המקומית, וזאת כדי לבדוק קיום הוראות החוזה.

16. הבונה מתחייב לבצע את עבודותיו בתחום המגרשים בלבד ולפי הסדר הבא:

- (א) בניית קירות תומכים במגרשים ובגבולותיהם, כולל בגבולות שבילים ושטחים ציבוריים הגובלים עם המגרשים.
- (ב) עבודות עפ"ר כלליות בתחום המגרש ובגבהים כמתחייב מהיתר הבניה והוראות התב"ע.
- (ג) עבודות בניית המבנים, לרבות: גדרות.
- (ד) השלמת עבודות פיתוח חצרות.

האמור בס"ק א' ו- ב' יבוצע רק באישור מיוחד של החכ"ל.

17. הבונה מצהיר כי ידוע לו והוא מסכים, שהחכ"ל אינה חייבת להתערב או לנקוט עמדה ולא תעשה כן בסכסוכים בין הבונים בשכונה ולא תישא באחריות כלשהי בגין נזקים שיגרמו על ידי הבונה או הבונים לגוף ו/או לרכוש ו/או למגרשים.

החכ"ל תשמור על זכויותיה בתחומים הציבוריים בלבד, ולפי שיקול דעתה וזאת עד למסירת תחומים אלו לידי הרשות המקומית.

18. (א) מבלי לפגוע ביתר הוראות החוזה, יראו את הבונה כממלא את תנאי החוזה לגבי גמר הבניה והשלמתה, רק לאחר שישלים את כל המבנים הכלולים בהיתר הבניה וכן לאחר שישלים את פיתוח החצרות על כל הכרוך בכך והכל בהתאם לתנאי היתר הבניה והוראות תוכנית בנין עיר.

(ב) הבונה מתחייב לסיים ולהשלים את המבנים, לא יאוחר מהמועד שנקבע לכך בהסכם המינהל, או בהתחייבויותיו כלפי המשרד (לפי המוקדם מבין המועדים).

19. לחכ"ל שמורה הזכות לייסד בעצמה או ביחד עם אחרים או ליזום בעצמה או ביחד עם אחרים, בכפוף לקבלת אישור עיריית מעלה אדומים, הקמת חברת ניהול שמטרתה מתן שירותי ניהול ואחזקה של השטחים הציבוריים שבתחום התב"ע ושל אזור התעשייה ובמקרה של יסוד חברה כאמור, מתחייב הבונה לחתום על הסכם לקבלת שירותי ניהול ואחזקה עם חברת הניהול בנוסח שיוצג לו על ידי החכ"ל וכן להשתתף בתשלומים לחברת הניהול בהתאם לדרישת חברת הניהול שיהיו על בסיס COST+ רווח שיקבע במועד הקמת חברת הניהול.

20. מוצהר בזה, כי החוזה אינו, ואין כל כוונה כי יהיה, חוזה לטובת צד שלישי כלשהו ואין כל כוונה כי יקנה, והוא אינו מקנה, זכויות לצד כלשהו, לבד מהבונה.

21. כל ויתור, ארכה, מחילה, הנחה, עיכוב, הקלה או הימנעות משימוש בזכות מצידה של החכ"ל בקשר לאיזו הפרה או אי מילוי של תנאי החוזה, לא יפגעו ולא יגרעו מאיזו מזכויות החכ"ל ולא יוכלו לשמש כויתור על איזו מזכויות החכ"ל, כלפי הבונה.

22. מבלי לפגוע באמור בגוף החוזה או בתנאי מתנאיו, מוסכם כי סעיפים: 5, 10, 12, 13, 14, 18 ו-19 מהווים תנאים יסודיים, שהפרתם תחשב כהפרה יסודית.

23. (א) בכל מקרה שהמינהל יודיע לחכ"ל על ביטול מצידו של העסקה עם הבונה, יגרור הדבר אחריו גם ביטול חוזה זה, והחכ"ל תבטל, ובמקרה כזה יוחזרו לבונה כל התשלומים ששולמו בפועל לחכ"ל, בצירוף הפרשי הצמדה ובניכוי מסים כדין ובניכוי הסכומים כאמור בס"ק (ב) במועד כאמור בס"ק (ג).

(ב) החכ"ל תנכה מתשלומי הקרן ששולמו בפועל ובצירוף הפרשי הצמדה, פיצויים קבועים ומוסכמים מראש, בשיעור של 0.5% לחודש מיום התשלום ועד לביטול החוזה) מסכום ההתחייבות (לפי סעיף 5 דלעיל) משוער ליום התשלום, ובתנאי שסך כל הפיצויים המוסכמים, לא יעלו על 20% מסכום ההתחייבות המשוער ליום התשלום.

(ג) התשלום כאמור בס"ק א', בניכוי הסכומים כאמור בס"ק ב' לעיל, יוחזר לבונה עד 45 יום מיום שהחכ"ל תקבל התשלומים, כאמור בחוזה התשתית, מבונה חדש אשר ירכוש הזכויות במגרש ויחתום עם החכ"ל על חוזה תשתית.

(ג) בכל מקרה של ביטול חוזה זה על ידי החכ"ל יהיו המשרד ו/או המינהל זכאים לבטל הסכם הפיתוח או הסכם החכירה ו/או חוזה הבניה ו/או הסכם המינהל, בינם לבין הבונה.

(ד) ידוע לבונה, כי חוזה זה אינו ניתן לביטול, אלא לאחר שתקבל במינהל החלטה לבטלו, ובתנאי שחוזה הפיתוח או הסכם החכירה של המינהל עם הבונה, בוטל ע"י המינהל.

(ה) במקרה של אי עמידה בתנאי החוזה או הפרה יסודית של החוזה על ידי הבונה, זכאית החכ"ל לפנות למשרד ו/או למינהל, על מנת שיצטרפו לחכ"ל לביטול העסקה עם הבונה.

24. (א) חוזה זה, כולל את כל המוסכם בין הצדדים ומגבש בשלמות את המו"מ שקדם לכריתתו, ואין בצידו של החוזה או בנוסף לו, מצד כלשהו, הבטחות או התחייבויות נוספות כלשהן.

(ב) כל שינוי של חוזה זה, אם ובמידה שיהיה, יהיה לו תוקף רק אם ייעשה בכתב, חתום על ידי שני הצדדים.

25. הוצאות ביול חוזה זה וביול השטרות והביטחונות והמסמכים הקשורים בחתימתו ובביצועו של חוזה זה, יחולו על הבונה.

כתובות הצדדים לצרכי חוזה זה הן :

ה ב ו נ ה / ה י ז מ :

החברה הכלכלית לפתוח מעלה אדומים בע"מ: מישור אדומים

וכל הודעה אשר תשלח בדואר רשום, לפי אחת הכתובות לעיל, תחשב כאילו נתקבלה כדין, שלושה ימים אחרי המשלוח.

ולראיה באו הצדדים על החתום במקום ובתאריך הנ"ל

החברה הכלכלית לפתוח מעלה אדומים בע"מ

ה ב ו נ ה

שטר חוב

יום ___ D1 חודש _____ D2 2005

ביום _____ D4 בחודש _____ A5 שנה _____ A6 אנו מתחייבים לשלם לפקודת החברה הכלכלית לפתוח מעלה אדומים בע"מ 239,380 ש"ח (מאתים שלושים ותשעה אלף ושלוש מאות ושמונים ש"ח) צמוד כדלקמן: - סכום שטר זה ישולם בשקלים כשהוא צמוד למדד המחירים לצרכן המתפרסם על ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה כשמדד הבסיס הינו מדד חודש נובמבר '04 כפי שפורסם בחודש דצמבר '04. והמדד החדש הינו המדד הידוע במועד פרעונו בפועל של שטר זה.

אם ביום פרעונו של שטר זה יהיה המדד החדש גבוה ממדד הבסיס, נשלם את סכום השטר כשהוא מוגדל באופן יחסי לשיעור העליה של המדד החדש לעומת מדד הבסיס.

אנו פוטרים את המחזיקים בשטר זה מכל חובת הצגה ו/או משלוח התראות או הודעות כלשהן.

מקום התשלום:

בנק: _____
סניף: _____
כתובת: _____

חתימות עושי השטר

שם:

ת.ז.

מען:

שם וכתובת מקום

שם:

ת.ז.

מען: רחוב

שם וכתובת מקום

חתימה: _____ חתימה: _____

ערבות אוואל

אנו ערבים לתשלום השטר על ידי עושה השטר

שם:

ת.ז.

מען:

שם וכתובת מקום

_____ חתימה:

_____ X חתימה:

V:VH-4-1VK004



לכבוד
החברה הכלכלית לפתוח
מעלה אדומים בע"מ

תאריך _____

א.נ.

הנדון: ערבות בנקאית מספר _____
בקשר לחוזה תשתית ותנאים מיוחדים מגרש _____
במישור אדומים מיום _____

הננו ערבים כלפיכם למילוי כל התחייבויות של _____ (להלן -
החברה) על פי ו/או בקשר עם החוזה שבנדון, לרבות סילוק כל תשלום עודף אשר יגיע לכם מהנייל
ו/או כל תשלום אחר אותו תדרשו ממנה על פי ו/או בקשר לחוזה זה עד לסך של _____ ש"ח
(במילים: _____ ש"ח).

סכום זה צמוד למדד המחירים לצרכן כשמדד הבסיס הינו מדד חודש _____ שפורסם בחודש
_____ ועד למדד שפורסם לאחרונה לפני חילוט הערבות.

כוחה של הערבות יפה עד _____ ועד בכלל.

כל דרישה שלכם אשר תגיע אלינו עד לתאריך הנייל ועד בכלל, תחייב אותנו לשלם לכם מייד עם
קבלתה, כל סכום או סכומים בגבולות הסכום האמור בתוספת הצמדה, ולשם כך לא תהיו חייבים
להמציא לנו כל הנמקה, ראיה, פסייד או אסמכתא משפטית אחרת, כמו כן לא חייבים לדרוש תחילה
את קיום החיוב ו/או סילוק הסכומים כאמור מאת החברה.

ערבות זו היא בלתי חוזרת, מוחלטת ובלתי ניתנת לשינוי ובלתי ניתנת להעברה אלא בהסכמתכם
המפורשת.

בכבוד רב

הבנק

FAH-4-1W1042

נספח "ל"

**הסכם החכירה ביחס
למגרשים הקטנים מיום**

19.1.2006

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

ת"ד 43 בית-אל טל' 02-9977746, 02-9977786 פקס' 02-9977346 ק.קהל 9:00-13:30

מס' התיק: 71035280 א

מס' החשבון: 977143874

חוזה חכירה

(שרותים הנדסיים)

מ ה ו ו נ

שנערך ונחתם ב- ביום _____ לחודש _____ שנת _____
ביום _____ לחודש _____ שנת _____

בין

הממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש באזור יהודה ושומרון (שיקרא להלן "המחכיר"), שכתובתו לצורך חוזה זה היא: בגין המינהל האזרחי, ת.ד. 43, בית-אל

מצד אחד,

לבין

מס' זיהוי/תאגיד 512018599

אלי בר בטחון בע"מ

(להלן "החוכר"), שכתובתו לצורך חוזה זה היא: אהוד 18 רמת השרון

מצד שני,

מבוא

המהווה חלק בלתי נפרד מתנאי החכירה המצורפים לו ואשר רק ביחד הם מהווים את חוזה החכירה

הוא יל והמחכיר הוא המנהל והמחזיק של המקרקעין המפורטים להלן במבוא זה (להלן - "המגרש");

והוא יל ועל המגרש ניצב מבנה או ניצבים מבנים (להלן - "המבנים") אשר הוקמו בתקופה שקדמה לתאריך כניסתו של חוזה חכירה זה לתוקף;

והוא יל ובמידה שבנית המבנים לא הושלמה כדי אפשרות איכלוסם ו/או השמוש המלא בהם למטרת החכירה, מצהיר החוכר כי הוא מתחייב להשלים את בנית המבנים באופן שיהיו ראויים לשמש למטרתם כאמור, לא יאוחר מתום שנה מיום חתימת המנהל על חוזה זה, וכי ידוע לו שהתחייבותו זו מחוזה תנאי יסודי בחוזה זה;

והוא יל והמחכיר הסכים להחכיר את המגרש לחוכר על כל הבנוי והמחובר עליו חיבור קבע (להלן "המחבורים") (המגרש עם המחבורים ייקרא להלן - "המחכיר"), אולם זאת בתנאי מוקדם שהתחייבותיו של החוכר - בין שהן על-פי חוזה פיתוח עם המחכיר ובין שהן על-פי הסכם אחר עם המחכיר - קוימו במלואן בתקופה שקדמה לתאריך כניסתו של חוזה חכירה זה לתוקף;

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

ת"ד 43 בית-אל טל' 02-9977746, 02-9977786 פקס' 02-9977346 ק. קהל 9:00-13:30

והוא יל והצדדים מסכימים כי לצרכי נוחיות בלבד יחתום החוכר על עותק של חוזה חכירה זה מבלי שהדבר יחייב את המחכיר, כל עוד לא קוימו במלואן התחייבויותיו של החוכר האמורות לעיל. מוסכם במפורש על הצדדים כי חוזה החכירה יהיה ב-תוקף רק לאחר שהמחכיר יחתום גם הוא עליו וזאת רק אם החוכר יקיים את התחייבויותיו הנייל כלפי המחכיר. כל עוד לא חתם המחכיר על חוזה החכירה לא יחייבו תנאיו את הצדדים, וחתומת החוכר לבדה על חוזה החכירה לא תקנה לו זכות כלשהי על-פיו. כתאריך חתימתו של חוזה החכירה ייחשב המועד שבו יחתום עליו המחכיר;

והוא יל והממונה מסר בתאריך תחילת תקופת החכירה את התזקה במוחכר לחוכר או למי שהיו בעלי זכות חכירה במוחכר לפניו, ובמידה ונמצאים במוחכר מתזיקים אין על המחכיר כל חובה לפנותם ו/או לשאת בתוצאות פינויים;

והוא יל והחוכר מצהיר בזה כי לא חלה עליו מגבלה באשר להתקשרותו עם המחכיר בחוזה זה לפי הוראות סעיף 19(א') (3) של חוזה חכירה זה וכי ידוע לו שרק בתנאי מוקדם ויסודי זה מוכן המחכיר להתקשר עמו על-פי חוזה חכירה זה;

והוא יל ואם מטרת החכירה היא לתעשיה או מלאכה, או לתיירות, הרי שבנוסף לתנאי החכירה שלהלן יחולו על החכירה לפי יזזה זה גם התנאים שבמבוא זה להלן:

(א) אם מטרת החכירה היא לתעשיה או מלאכה והחוכר יבקש מהמחכיר הסכמה לשנות את סוג התעשיה או המלאכה שנקבע ב"מטרת החכירה", יהיה המחכיר רשאי להתנות את מתן הסכמתו לכך, בין היתר, בשינוי אורך תקופת החכירה בהתאם להחלטות המחכיר כפי שהן מעת לעת, וכן בקבלת המלצה של משרד התעשיה והמסחר לשינוי חמבוקש בסוג התעשיה או המלאכה ולאורך תקופת החכירה המומלצת על ידו למטרה זו.

(ב) אם מטרת החכירה היא לתעשיה או מלאכה או לתיירות הרי שבנוסף ובכפוף לכל יתר התנאים שבסעיף 9 ובסעיף 14 להלן, החוכר יהיה חייב לצרף לבקשתו לביצוע איזה מהשינויים האמורים בסעיף 9 או להעברת זכויות שבחוזה זה כאמור בסעיף 14, בהתאם למקרה, המלצה מתאימה ותקפה ממשרד התעשיה והמסחר או ממשרד התיירות, לפי הענין. המחכיר לא יתן הסכמתו לאיזו מתבקשות הנייל של החוכר אלא אם החוכר ימציא לו המלצה תקפה כאמור.

(ג) "משרד התעשיה והמסחר", "משרד התיירות" - לרבות משרד ממשלתי אחר המופקד על נושאים מסוג "מטרת החכירה", והכל לפי החלטות המינהל האזרחי או החלטות המחכיר וכפי שיתחייב מעת לעת על-פי הענין.

והוא יל ומשמעות המונחים שבחוזה זה תהיה בהתאם לאמור להלן במבוא זה, אלא אם מתקשר הדברים מתחייבת משמעות אחרת על-פי החוזה:

"המגרש": המגרש המתואר בתרשים המצורף והמחווה חלק בלתי נפרד מחוזה זה, ואשר פרטיו הם:

המקום: מעלה אדומים השטח: 12,591 מ"ר בערך

גוש/בפר: _____ חלקה/ף: _____

מגרש(ים) מס' 433, מס' 434, מס' 435 לפי תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2

"יום אשור העסקה": התאריך שבו אושרה העסקה נשוא חוזה זה על-ידי הנהלת המחכיר.

"תקופת החכירה": 49 שנים, החל מיום אשור העסקה דהיינו מ- 08.06.2005 ועד - 07.06.2054.

"תקופת חכירה נוספת": 49 שנים החל מתום תקופת החכירה.

"מטרת החכירה": תקמת מרכז לימודי נהיגה.

"קיבלת הבניה": _____ אחוויים בקומה, ב- _____ קומות, ובסה"כ _____ אחוויים המהווים _____ יחידות והמסתכמים ב- _____ מ"ר מבוניים.

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

ת"ד 43 בית-אל טל' 02-9977746, 02-9977786 פקס' 02-9977346 ק. קהל 9:00-13:30

"דמי הכירה":

דמי הכירה שנתיים לכל תקופת הכירה שישולמו למחליר מראש כשהם מהוונים כמקובל אצל המחכיר (להלן - "דמי הכירה מהוונים").

דמי השימוש המהוונים שהופקדו בידי המחכיר לפני חתימתו של חוזה הכירה זה, אם הופקדו, יחשבו כתשלום דמי הכירה המהוונים.

"הערך היסודי של המגרש": 1,785,295.00 ש"ח (מיליון שבע מאות שמונים וחמישה אלף מאתיים תשעים וחמישה ש"ח) ליום אישור העסקה האמור לעיל.

"המדד היסודי": מדד המחירים לצרכן האחרון שהיה ידוע ביום אשר העסקה האמור לעיל.

"היעוד": תחבורה, אחסנה ושרותים הנדסיים.

ו ה ו א י ל ואם החוכר הוא יונר מאדם או מתאגיד אחד, התחייבויותיהם של האנשים או התאגידים המהוויים את החוכר תהיינה ביחד ולחוד ואילו זכויותיהם על-פי חוזה זה תהיינה רק ביחד;

ו ה ו א י ל ובנוסף לתנאי חוזה הכירה שלחלו יחולו התנאים המיוחדים הבאים:

אין בחוזה זה כדי לגרוע מכוחם של מפקד כוחות צה"ל באיזור ו/או ראש המינהל האזרחי באיזור להפעיל סמכויותיהם על פי כל דין בנוגע לנכס זה.

1. ידוע לזכות כי חוברת המכרז על נספחיה מהווה חלק בלתי נפרד מתנאי חוזה זה.

2. המורשה מצהיר ומתחייב כי היה והשטח נשוא המכרז הוכרז ו/או יוכרז כאתר עתיקות ע"י רשות העתיקות, יישא בעלות הביצוע של הפיקוח, חפירות הבדיקה וחפירות התצלה במקרקעין. חיקפי הפיקוח חפירות הבדיקה וחפירות ההצלה יהיו כפי שיידרש על פי קביעת רשות העתיקות.

3. היזם מצהיר ומתחייב כי אין לו ולא תהיינה לו כל תביעות ו/או טענות ו/או דרישות כספיות ו/או אחרות לרבות דרישה לביטול העסקה כלפי הממונה ו/או מי מטעמו בגין התנאים המפורטים לעיל.

4. ידוע לזכות כי עליו לשלם הוצאות פיתוח לחברה המפתחת. מבלי לגרוע מתנאים אחרים שנקבעו בחוזה זה, בניה מעבר לקיבולת הבניה כמוגדר לעיל תהיה כפופה לתכנית מאושרת החלה על המגרש וטעונה הסכמת המחכיר. לא תידרש תמורה נוספת תמורת הסכמת המחכיר. החוכר לא יהיה זכאי לתשבת של כל חלק מדמי תכירה אף אם בפועל לא נבנתה קיבולת הבניה בגינה שולמו.

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון**הממונה על הרכוש הגטוש והממשלתי**

ק. קהל 9:00-13:30

פקס' 02-9977346

טל' 02-9977746, 02-9977786

ת"ד 43 בית-אל

תנאי החכירה

1. **המבוא והמסמכים המצורפים לחוזה**
המבוא והמסמכים המצורפים לחוזה זה מהווים חלק בלתי נפרד ממנו.
2. **התחייבות להחכיר ולחכור**
המחכיר מתחייב בזה להחכיר לחוכר והחוכר מתחייב בזה לחכור מתחכיר את המוכר.
הוסכם בין הצדדים שעד רישום זכות החכירה בלשכת רישום המקרקעין מסד המחכיר לחוכר את זכות השימוש במוכר וכל הוראות חוזה זה לגבי החכירה ותנאיה יחולו, בשינויים הדרושים לפי העניין, על זכות השימוש הנ"ל וישולמו דמי שימוש בשיעור דמי החכירה האמורים להלן.
3. **תקופת החכירה**
תקופת החכירה היא כאמור במבוא לחוזה.
4. **מטרת החכירה ויעודה**
המוכר מוכר לחוכר רק למטרה ולייעוד האמורים במבוא לחוזה ואסור לחוכר להשתמש במוכר או בחלק ממנו למטרה אחרת או ליעוד אחר מבלי לקבל על כך הסכמה מפורשת מראש ובכתב מאת המחכיר.
5. **קיבולת הבנייה**
קיבולת הבנייה המותרת על פי חוזה זה היא כמפורט במבוא לחוזה.
6. **קבלת חזקה במוכר**
החוכר מאשר שקיבל את המוכר לחזקתו במועד ובתנאים הנקובים לעניין זה במבוא לחוזה.
7. **דמי חכירה**
החוכר מתחייב לשלם למחכיר דמי חכירה בהתאם להוראות המפורטות לעניין זה במבוא לחוזה. כן מתחייב החוכר לשלם למחכיר את החיובים הנוספים המפורטים במבוא לחוזה, אם פורטו במבוא חיובים נוספים.
8. **הערכת חדשה**
(א) בכפוף לאמור להלן בסעיף קטן (ב), המחכיר יהיה רשאי לדרוש דמי חכירה שנתיים לפי הערכה חדשה של המגרש על-ידי השמאי הממשלתי וזאת מבלי לקחת בחשבון את ההעלאה בערך המגרש כתוצאה מפיתוחו על-ידי החוכר או על חשבונו, ככל אחד מהמקרים המפורטים להלן:
(1) כשהחוכר יבקש הסכמת המחכיר להעביר את זכויותיו לפי חוזה זה כאמור בסעיף 14 להלן.
(2) אם המחכיר יסכים לבקשת החוכר לבצע איזה מהשינויים כאמור בסעיף 9 להלן.
(ב) שולמו על ידי החוכר, קודם לתאריך מתן הסכמתו של המחכיר לאיזו מהבקשות הנזכרות בסעיף קטן (א) לעיל, דמי חכירה מהוונים כמוגדר במבוא לחוזה, לא יועלו דמי החכירה השנתיים כאמור בסעיף זה.
(ג) בכל מקרה שהמחכיר ידרוש העלאה דמי החכירה השנתיים כאמור לעיל, הוא יודיע על כך לחוכר בכתב רשום. החוכר יהיה רשאי לערער עליה תוך 30 יום מהודעת המחכיר בפני השמאי הממשלתי והחלטתו תהיה סופית.
(ד) את דמי החכירה השנתיים המוגדלים על יסוד ההערכה החדשה ישלם החוכר למחכיר החל מתאריך הסכמתו הנ"ל של המחכיר, וזאת תוך 15 יום מתאריך הודעתו של המחכיר. על דמי החכירה השנתיים המוגדלים כאמור תחולנה ההוראות בעניין דמי החכירה השנתיים שבמבוא לחוזה, בשינויים המחוייבים.
9. **שינוי ייעוד, שינוי קיבולת הבנייה, בנייה נוספת, פיצול**
(א) החוכר מתחייב לבקש את הסכמתו של המחכיר מראש ובכתב, אם ירצה לבצע איזה מהשינויים האלה:
(1) שינוי הייעוד או מימוש שינוי הייעוד של המגרש - מהייעוד המוגדר במבוא לייעוד אחר.
(2) הגדלת קיבולת הבנייה האמורה במבוא או בנייה נוספת מעבר לקיבולת הבנייה האמורה במבוא לרבות בנייה נוספת במגרש או שינוי במבנים או בתוספות שהוקמו עליהם או במבנים הנוספים שהוקמו על המגרש

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

ת"ד 43 בית-אל טל' 02-9977746, 02-9977786 פקס' 02-9977346 ק.קהל 9:00-13:30

או הוספה עליהם.

(3) חלוקת המגרש למספר מגרשים, באופן שכל אחד מהם יהיה מגרש עצמאי הניתן לניצול בפני עצמו. החוכר יצרף לבקשתו תכניות ומסמכים בקשר עם השינוי המבוקש על-ידו.

(ב) החוכר לא יבצע את השינוי המבוקש על-ידו בטרם קיבל לכך את הסכמתו של המחכיר מראש ובכתב ולא יבקש אישור לשינוי מהרשויות המוסמכות בטרם קיבל לכך את הסכמתו של המחכיר. קיבל החוכר את הסכמת המחכיר לא יבצע את השינוי אלא לאחר קבלת אישור רשויות התכנון המוסמכות.

(ג) המחכיר יהיה רשאי לסרב לנתת את הסכמתו לשינוי המבוקש על-ידי החוכר, או להתנות מתן הסכמתו בתשלום כספי בגין השינוי שיחול בערך המגרש כתוצאה מביצוע השינוי הנייל, כפי שייקבע על-ידי השמאי הממשלתי או כפי שיהיה מקובל בזאתה עת אצל המחכיר ובתנאים אחרים שיהיו מקובלים אצל המחכיר.

10. רישום החכירה

(א) רישום זכות החכירה על שם החוכר בהתאם לתנאי חוזה זה וכל הפעולות הדרושות לצורך זה ייעשו על ידי החוכר ועל חשבונו.

המחכיר יחתום במידת הצורך על המסמכים הדרושים לצורך רישום זכות החכירה כאמור, אולם זאת בתנאי שהחוכר קיים את תנאיו של חוזה זה ובכפוף לכך.

(ב) החוכר יכין בין היתר, את המסמכים והמפות הדרושים לצורך הרישום האמור, כולל לצורך רישום ו/או חיזוש רישום המגרש, תלוקה, הפרדה, הוצאות המדידה ומפות הפרצלציה, וכן את התיקים בלשכת רישום המקרקעין, וישא בכל התשלומים וההוצאות הקשורים ברישום כאמור, לרבות אגרות וביל ללא יוצא מן הכלל.

(ג) החוכר מתחייב להכין ולסיים את כל הפעולות הדרושות לשם רישום המוחכר לפי כל דין, ככל שפעולות אלה לא הושלמו בתקופה שקדמה לחתימת חוזה זה, ולבצע לשם כך על חשבונו כל פעולה שתדרש לרבות הכנת תשריטים, צווי רישום, תקנונים וכיו"ב, ככל שידרש. הממונה יהיה רשאי להודיע לחוכר, מראש ובכתב, כי בכונת הממונה לבצע את הפעולות האמורות, כולן או חלקן בעצמו ועל חשבון החוכר, והחוכר מתחייב לשלם לממונה כל הוצאה שיוציא הממונה לשם ביצוע הפעולות האמורות, לפי חשבון שיוגש לו, תוך 30 יום מתאריך הגשת החשבון.

(ד) החוכר מתחייב להמציא למחכיר אישורים על תשלום כל המיסים, הארנונות, ההיטלים, האגרות ותשלומי החוב החלים על המוחכר, וכן כל מסמך שיהיה בו צורך לרישום החכירה כאמור.

(ה) אם החוכר, למרות האמור לעיל ולמרות דרישתו של המחכיר, לא ירשום את החכירה, רשאי המחכיר לבצע את כל פעולות הרישום האמורות לעיל על חשבונו של החוכר, והחוכר מתחייב לשלם למחכיר בתוך 30 יום מתאריך דרישתו את כל הוצאותיו לפי החשבון שיוגש לו.

11. שינוי גבולות המגרש וקביעה סופית של שטח

(א) החוכר מצהיר, כי ידוע לו ששטח המגרש וגבולותיו אינם סופיים וכי עלולים לחול בהם שינויים כתוצאה משינויים בתכנון על פי חוק התכנון והבנייה, תשכ"ח - 1965, הסדר קרקעות וכיוצא באלה.

(ב) החוכר מצהיר שידוע לו כי בעקבות מדידה לצורכי רישום עלול להתברר ששטח המגרש קטן יותר או גדול יותר מהשטח לפיו נקבע הערך היסודי של המגרש.

(ג) במקרה וכתוצאה משינויים כאמור בסעיף קטן (א) לעיל יוגדל או יוקטן שטח המגרש ו/או ישתנו גבולותיו וכן במקרה ויתברר כאמור בסעיף קטן (ב) לעיל ששטח המגרש קטן יותר או גדול יותר מהשטח לפיו נקבע הערך היסודי של המגרש החוכר מתחייב:

(1) להסכים לכל שינוי בגבולותיו ו/או בשטחו של המגרש כפי שיווצר עקב השינויים הנזכרים בסעיף קטן (א) לעיל.

(2) להסכים לכל קביעה בדבר שטחו של המגרש כפי שייקבע בעקבות מדידה לצורכי רישום כנזכר בסעיף קטן (ב) לעיל.

(3) לראות את המגרש בגבולותיו ובשטחו החדשים כנשוא החכירה ולקבל את החזקה בו.

(ד) אם כתוצאה משינויים כאמור בסעיף קטן (א) ו/או (ב) לעיל ישתנה ערך המגרש, יתקנו דמי החכירה לפי השטח הסופי לפי הערכת השמאי הממשלתי לתאריך קביעתו של הערך היסודי של המגרש וכל צד מתחייב לשלם לצד השני רק את ההפרשים שינבעו מהתיקון הנייל, בתוספת הפרשי הצמדה מתאריך קביעתו של הערך היסודי של

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

ת"ד 43 בית-אל טל' 02-9977746, 02-9977786 פקס' 02-9977346 ק. קהל 9:00-13:30

לכן נערך ונחתם חוזה חכירה זה לפי האמור במבוא זה ולפי תנאי חוזה תחכילה שלחלן:

אלי בר-בטחון בע"מ
ELI BAR SECURITY LTD.

החוכר

הממונה

חתימת הצדדים
בראשי תיבות:

02. ק. קהל 9:00-13:30

הב

ת"ד 43 בית-אל סל

המגרש ועד לתשלום הפרטים

1/1/1

נשות על חשבונו את כל התיקונים
 וחזקת המוכר והשימוש בו ובקשר
 זמוכר - והכל על חשבונו הוא
 או לרכשו של אדם כל שהוא
 זו בקשר עם החזקתו והשימוש בו

12. השימוש במוכר ואחריותו של החוכר מתחייב להחזיק את המדרושים כדי להחזיקו באותו נמשך כל תקופת החכירה יהיה עם הבנייה על המגרש, ולקיום נולל כל זכות לדרוש החזרתו החוכר בלבד יהיה אחראי כלפי (לרבות החוכר) וכן לפיצויים שי ועל המחיר לא תחול כפאחריו

13. **מסים ותשלומי חובה**
 החל מתחילת תקופת החכירה או ממועד קבלת החזקה במוכר - המוקדם ביניהם - ישא החוכר לבדו בכל המסים, הארנונות, המלוות ותשלומי החובה לסוגיהם, העירוניים והממשלתיים - לרבות היטל השבחה - החלים על הבעלים ו/או המחזיקים בקשר עם המוכר, וכן בכל אגרות והוצאות פיתוח מכל סוג שהוא - החלים או שיחולו על המוכר - לרבות ההוצאות הקשורות בחיבור חשמל, אגרות מים וביוב סידורי אספקת מים, התקנת ביוב, תיעול, סלילת כבישים ומדרכות, מתקנים ופעולות תברואתיות וכיוצא בהם.
 החוכר מתחייב לשלם מס ערך מוסף כדין החל על כל אחד מהתשלומים החלים על החוכר על פי חוזה זה, בהתאם לשיעורו של מס הערך המוסף במועד תשלומו.

14. **העברת זכויות**
 (א) **העברת זכויות טעונה הסכמה**
 החוכר אינו רשאי להעביר זכויות שבחוז זה אלא בהסכמתו של המחכיר מראש ובכתב.
 בסעיף זה -
 "העברת זכויות" - כל אחת מאלה, וזאת בין בתמורה ובין ללא תמורה, בשלמות או בחלק, ובצורה כלשהי:

- (1) הענקת הזכויות שבחוז זה, העברתן, הסבתן או ויתור עליהן;
- (2) החכרת המוכר בחכירת משנה או החכרת חכירתו בכל דרגה שהיא, השכרת המוכר בשכירות משנה או השכרת חכירתו או שכירותו בכל דרגה שהיא - והכל לפרק זמן המחייב על פי דין את רישום ההשכרה בפנקס המתנהל על פי חוק ולרבות השכרה באופן שהשכירות תהיה מוגנת על פי חוק הגנת הדייר (נוסח משולב) תשל"ב - 1972 או כל חוק שיבוא במקומו (להלן - החכרת משנה);
- (3) מסירת חזקה או שימוש במוכר לפרק הזמן האמור בפסקה (2) לעיל (להלן - מסירת חזקה);
- (4) לגבי חוכר שהוא איגוד - כל פעולה באיגוד בחוכר, אשר כתוצאה ממנה מועברים או מוקצים לפחות 10% מהערך הנקוב של הון המניות הנפרע או הון המניות המוצא של החוכר - הנמוך ביניהם - (להלן - זכויות בחון), או 10% מכוח ההצבעה בחוכר (להלן - זכויות הצבעה), או 10% מהזכות למנות מנהלים של החוכר (להלן - זכויות מינוי).
 פעולות באיגוד החוכר, אשר בכל אחת מהן מועברים פחות מ-10% מהזכויות הנ"ל, ואשר נעשו בתוך תקופה של שנתיים, יראו אותן לצרכי סעיף זה כאילו נעשו בבת אחת בתאריך הפעולה באיגוד האחרונה שבהן. בסעיף 14 זה -

"איגוד"

כהגדרתו בחוק מס שבח מקרקעין, תשכ"ג - 1963 (להלן - חוק משי"ח), כפי שהיא מעת לעת, לרבות תאגיד שאינו רשום ושותפות לא רשומה.

"פעולה באיגוד"

כהגדרתה בחוק משי"ח כפי שהיא מעת לעת, לרבות פעולה באיגוד המחזיק בזכות באיגוד בחוכר, ולרבות כל שינוי בשותפות - רשומה או לא רשומה - אשר חל כתוצאה מהצטרפות של אדם אליה או פרישה של אדם ממנה, או כל שינוי באיגוד שהונו אינו במניות אשר חל כתוצאה מהצטרפות או פרישה כאמור ולרבות כל שינוי בחלקיו היחסיים של שותף בהון השותפות או בהון איגוד כאמור.

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

9:00-13:30 ק. קהל

02-9977346 פקס

02-9977746, 02-9977786 טל

ת"ד 43 בית-אל

"זכות באיגוד" - כהגדרתה בחוק משי"ח כפי שהיא מעת לעת.

"מחזיק"; "החזקה" -

כהגדרתה של "החזקה" בחוק ניירות ערך תשכ"ח-1968, כפי שהיא מעת לעת, והמונחים שבהגדרת "החזקה" בחוק הני"ל יתפרשו כהגדרתם מעת לעת בחוק האמור.

(5)

מישכון ו/או שיעבוד המוחזק ו/או הזכויות שבחווה זה. המחזיק לא יתן הסכמתו למישכון או לשיעבוד האמורים לעיל, אלא אם החוכר ובעל המשכון או השיעבוד יתחייבו לפיו, לפני מתן ההסכמה, כי בכל מקרה של מימוש המשכון או המשכונה או השיעבוד או כתוצאה מביצוע של פסק דין או מסמך אחר הניתן לביצוע כפסק דין או כתוצאה ממכירה על-ידי לשכת הוצאה לפועל או על-ידי רשות אחרת על-פי דין - ישולמו למחזיק דמי הסכמה המגיעים על פי חוזה זה, אולם הסכמתו של המחזיק לעצם המישכון או השיעבוד הני"ל לא תותנה בתשלום כספי.

העברת זכויות כנייל ללא הסכמת המחזיק או ללא תשלום דמי הסכמה כאמור לעיל תיחשב להפרה יסודית של החוזה והמחזיק יהיה רשאי לבטלו בשל הפרה זו.

(6) כל פעולה אחרת, שלא נזכרה לעיל, ושמוכחה מועברות למעשה זכויות שבחווה זה - בתמורה או ללא תמורה, בשלמות או בחלק ובצורה כלשהי.

(ב) תנאים להסכמת

(1) המחזיק רשאי להתנות את מתן הסכמתו להעברת זכויות שבחווה זה בתנאים שלהלן, וזאת בנוסף ליתר התנאים בהם המחזיק רשאי - על-פי חוזה זה, על פי החלטות המינהל האזרחי או על-פי כל דין - להתנות את הסכמתו בענין זה:

(א) החוכר מילא אחר כל התנאים שבחווה חכירה זה.

(ב) החוכר ומקבל ההעברה יחתמו על מסמכים וימציאו את כל המסמכים שידרשו על ידי המחזיק בקשר להעברה וימלאו כל תנאי שנקבע על פי חוזה זה בענין מתן ההסכמה, לרבות התחייבות מקבל ההעברה למילוי כל התנאים המפורטים בחווה חכירה זה.

(2) אם החוכר קיבל פטור או הנחה, חלקיים או מלאים, מתשלום דמי חכירה או אם החוכר שילם דמי חכירה מופחתים, וכל אלה או איזו מהם הותנו בקיומם של תנאים שנקבעו לצורך זה, תותנה הסכמתו של המחזיק להעברת הזכויות בקיום התנאים שנקבעו למתן הפטור או ההנחה או התשלום המופחת האמורים ובקיום כל הנובע מהם.

(3) הסכמתו של המחזיק להחכרת משנה או למסירת חזקה - אם תינתן הסכמה כזו - לא תשחרר את החוכר ולא תפטור אותו מכל חובה שהיא החלה עליו לפי חוזה זה, והחוכר ומקבל הזכויות הני"ל יהיו אחראים ביחד ולחוד למילוי כל חובות החוכר לפי חוזה זה.

(4) המחזיק רשאי לדרוש מהחוכר וממקבל הזכויות המוצע (להלן - "המקבל") פרטים והצטרות על כל אלה:

- (א) אלו זכויות מועברות ומהו המועד בו החוכר והמקבל מקבל הזכויות הני"ל יהיו אחראים
(ב) שם המקבל, מענו ומספר זהותו
(ג) אם המקבל הוא תאגיד -

(1) שמו, מענו, מספרו ברשם החברות, שמות בעלי המניות והחלק בהון המניות ובכוח ההצבעה והמינוי המוחזק על-ידי כל אחד מהם, ושמות המנהלים.

(2) פרטים כאמור בפסקה (ב) לעיל על כל אחד מבעלי המניות והמנהלים בתאגיד.

(3) אם בעל מניות או מנהל בתאגיד המקבל חינו תאגיד - פרטים על תאגיד זה כאמור בפסקה (א) זו לעיל ופרטים על כל אחד מבעלי המניות והמנהלים בתאגיד זה כאמור בפסקה (ב) לעיל.

(ד) הסכום שהמקבל ישלם לחוכר עבור הזכויות.
המחזיק רשאי לדרוש מהחוכר וממקבל ידיעות ומסמכים נוספים בקשר למקבל.

(ג) אי מתן הסכמה במקרים מסוימים

המחזיק רשאי לא להסכים כלל להעברת זכויות למי שהינו נתין זר כהגדרתו בסעיף 19 (א) (3) להלן, או למי שאינו

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון**הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי**

9:00-13:30 ק. קהל

02-9977346 פקס'

02-9977746, 02-9977786 טל'

ת"ד 43 בית-אל

מקיים תנאי מוקדם יסודי שבמבוא לחוזה זה.

דמי הסכמה (ד)

מבלי לגרוע מכל האמור בסעיף 14 זה, ובכפוף לאמור להלן בסעיף קטן (ה), המחכיר רשאי להתנות את מתן הסכמתו להעברת זכויות בתשלום דמי הסכמה. כל עוד לא תחיה החלטה אחרת של המינהל האזרחי יחולו בעניין זה הוראות אלה:

(1) במקרים האמורים בסעיף-קטן (א) (1), (א) (5) ו-(א) (6) לעיל, יהיו דמי הסכמה בשיעור של שליש מהתפרש בין ערכו של המגרש בזמן מתן הסכמתו של המחכיר להעברת הזכויות לבין ערכו בעת שהחוכר רכש את זכות התכירה, במצבו בזמן קבלת המגרש מבלי לקחת בחשבון את הוצאות ועבודות הפיתוח שנעשו לגביו, לפי הערכתו של השמאי הממשלתי (להלן "דמי הסכמה") ובניכוי חלק יחסי מערכו של המגרש כנקוב במבוא לחוזה.

(2) במקרים האמורים בסעיף קטן (א) (4) לעיל יחושבו דמי הסכמה על-פי האמור בפסקה (1) לעיל והטכום שישולם ייקבע על-פי היחס שבין שיעור הזכויות בהון ו/או זכויות התצבעה ו/או זכויות חמינוי המועברות לכלל הזכויות מאותו סוג באיגוד החוכר, אולם במקרה של העברת השליטה ישולמו דמי הסכמה במלואם.

בפסקה זו "שליטה": החזקה - במישרין או בעקיפין, על ידי אדם או איגוד, ב-50% או יותר מן הערך הנקוב של הון המניות הנפרע או הון המניות המוצא של החוכר - הנמוך ביניהם - או במחצית או יותר מכוח התצבעה בחוכר, או בזכות למנות מחצית או יותר מהמנהלים של החוכר.

(3) במקרים האמורים בסעיף קטן (א) (2) ו-(א) (3) לעיל, יהיו דמי הסכמה בשיעור שייקבע למקרים אלה מעת לעת על-ידי המחכיר.

העברת זכויות ללא דמי הסכמה (ה)

המחכיר לא יתנה הסכמתו להעברת זכויות בתשלום כספי אם החוכר שילם למחכיר, קודם לתאריך מתן ההסכמה, דמי חכירה מהוונים כמוגדר במבוא ואת כל התשלומים האחרים שהיה חייב לשלם למחכיר לפי חוזה זה ולפי כל דין, וכן שילם את כל המסים, הארנונות, ההיטלים ויתר התשלומים שהיה חייב לשלם לפי חוזה זה ולפי כל דין בעד התקופה שעד למועד מתן ההסכמה.

רכישת זכויות על ידי המחכיר (ו)

אם החוכר מבקש להעביר זכויות המוגדרות בסעיף קטן (א) (1), (א) (5) או (א) (6) לעיל, יהיה המחכיר רשאי, אך לא חייב, תוך שלושים יום מתאריך קבלת הפרטים כאמור בסעיף קטן (ב) (4) לעיל - ואם דרש המחכיר ידיעות ומסמכים נוספים כאמור לעיל, תוך שלושים יום מתאריך הדרישה - לשלוח לחוכר הודעה בדואר רשום שיש בדעתו להחזיר לעצמו את התזקה ומלוא הזכויות במוחכר, ושחוא מסכים לשלם לחוכר את הסכום שהוצע לו על ידי המקבל. הודיע המחכיר כאמור - לא יורשה החוכר להעביר זכויותיו במוחכר, אלא למחכיר. המחכיר לא ישתמש בזכותו להחזיר לעצמו מוחכר כאמור בסעיף קטן זה לעיל במקרים בהם המקבל הוא בן זוג, צאצא, חורה, אח או יורש של החוכר. המחכיר רשאי לרשום בלשכת רישום המקרקעין הערה על זכותו האמורה לעיל.

הפרת יסודית (ז)

הפרת הוראה כלשהי מחוראות סעיף 14 זה, תחשב להפרה יסודית של חוזה זה והמחכיר יהיה רשאי לבטלו בשל הפרה זו.

15. אוצרות טבע, עתיקות, חומרים ועצים

החוכר מצהיר בזה כי ידוע לו שכל אוצרות טבע כגון: נפט, גז, מעיינות מים, מחצבי פחם ומתכת, מחצבות שיש ואבן, חול וכורכר וכל מחצבים אחרים למיניהם וכן עתיקות ואתרי עתיקות, חומרים ועצים שימצאו בקרקע של המוחכר הנם רכושם של המחכיר ו/או המדינה ואין הם נכללים במוחכר ותנאי החכירה לפי חוזה זה אינם חלים עליהם. על החוכר לאפשר למחכיר להוציא או לנצל בצורה אחרת את אוצרות הטבע, העתיקות, החומרים והעצים האמורים לעיל בהתאם לחוקים המחייבים ועל סמך חוזה זה. החוכר לא יעשה חפירות במגרש מעל למידה הדרושה לביצוע מטרות החכירה. אסור לחוכר למכור חומרים או עצים שהוציא מהמגרש, חיות והם רכושם של המחכיר ו/או המדינה, אלא אם קיבל לכך הסכמת המחכיר בכתב, והוא רשאי להתנות מתן הסכמתו בתשלום עבור החומרים או העצים.

16. שמירת שבות ומועדי ישראל

א71035280

15/06/2005

ת.הפקה: 14:01:5

706/9: תנאים

701/12: חוזה

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

ת"ד 43 בית-אל טל' 02-9977746, 02-9977786 פקס' 02-9977346 ק. קהל 9:00-13:30

על החוכר וכל תבא מזכותו להימנע מכל עבודות בניין ומלאכה במוחכר בשבתות ובחגי ישראל. בסעיף זה - "מלאכה" - ניהול עסק וכל עבודת כפיים המבוצעת דרך קבע על-ידי החוכר או הזולת בעד תמורה ובפרהסייה. "בניין" - כל עבודה הקשורה בבנייה המבוצעת על ידי החוכר או הזולת בעד תמורה ובפרהסייה.

האיסור בסעיף זה לא יחול בכל מקרה שהחוכר הורשה לבצע עבודות בניין ומלאכה על-ידי רשות מוסמכת לפי כל דין וכל עוד החרשאה בתוקף.

17. העברת זכויות החוזה על ידי המחכיר
המחכיר רשאי להעביר את זכויותיו לפי חוזה זה מבלי לקבל על כך את הסכמת החוכר, והחוכר מתחייב במקרה של העברה כזו, למלא את כל התחייבויותיו לפי החוזה, כלפי מקבל ההעברה.

18. זכות כניסה למוחכר
בנוסף לאמור בכל דין, למחכיר, או כל אדם מטעמו או על פי רשותו, הרשות להיכנס למוחכר בכל זמן סביר לשם בדיקת השימוש במוחכר לפי הוראות חוזה זה ולצורך העברת צינורות למים, לתיעול, לביוב ולגז, עמדי חשמל או טלפון, ומתיחת חוטי חשמל או טלפון דרך המוחכר, בתוכו או מעל לו, ו/או לצורך מטרת אחרות כיו"ב. החוכר יאפשר למחכיר, ולכל אדם מטעמו או על פי רשותו, להיכנס למוחכר ולבצע את הבדיקות והעבודות כאמור לעיל. המחכיר מתחייב לפצות את החוכר עבור כל נזק שייגרם לחוכר מביצוע הבדיקות או העבודות הנ"ל.

19. תרופות בשל הפרת החוזה
מבלי לגרוע מהזכות לתרופות אחרות, על פי כל דין ועל פי חוזה זה, בגין הפרת החוזה, הצדדים מסכימים בזה כי כל אחת מההפרות המפורטות בסעיף קטן (א) להלן תחשב להפרה יסודית של החוזה שבגינה יהיה המחכיר רשאי לבטל את החוזה, על-ידי מתן הודעה על כך במכתב רשום:

- (א) (1) הפרת איזה מהתנאים שבסעיפים 9 ו-14.
 - (2) אם החוכר, ללא הסכמת המחכיר מראש ובכתב, ישנה או יגרם לשינוי במטרת החכירה או בייעודה או יעשה במוחכר כל שימוש שאינו עולה בקנה אחד עמו.
 - (3) אם החוכר או מי שהחוכר פועל בשבילו הינו נתין זר. בפסקה זו, "נתין זר" - מי שאינו אחד מאלה:
 - (א) אזרח ישראלי;
 - (ב) עולה לפי חוק השבות, התשי"ב-1950, שלא מסר הצהרה לפי סעיף 2 לחוק האזרחות, התשי"ב-1952;
 - (ג) זכאי לאשרת עולה או לתעודת עולה לפי חוק השבות, התשי"ב-1950, שקיבל במקומה אשרת ורשיון לישיבת ארעי בעולה בכוח מכות חוק הכניסה לישראל, התשי"ב-1952.
 - (ד) תאגיד שהשליטה עליו בידי יחיד שהינו אחד מאלה המנויים בפסקאות (א) - (ג) לעיל או בידי יותר מיחיד אחד כאמור.
 - בפסקה זו "שליטה" - החזקה - במישרין או בעקיפין, על-ידי אדם או תאגיד אחד או על ידי יותר מאדם או מתאגיד אחד - ב-50% או יותר מן הערך הנקוב של הון המניות המוצא של התאגיד או במחצית או יותר מכוח ההצבעה שבתאגיד או בזכות למנות, במישרין או בעקיפין, מחצית או יותר מהמנהלים של התאגיד. פסקה (3) לעיל, לא תחול אם החוכר קיבל לצורך כך אישור, מראש ובכתב, מהמינהל האזרחי.
 - (4) אם הופר איזה מהתנאים המוקדמים והיסודיים שבמבוא לחוזה זה.
- (ב) עם ביטול החוזה על-ידי המחכיר יחיה חייב החוכר:
- (1) לפנות מיד את המוחכר.
 - (2) להחזירו מיד למחכיר כשהוא פנוי מכל חפץ ואדם וחפשי מכל שיעבוד או עיקול או זכות לצד שלישי.
 - (3) לנקוט מיד בכל הפעולות הדרושות לשם ביטול הרישום של זכות החכירה שרשמה לפי סעיף 10 כולל תשלום כל אגרות, מסים והוצאות אחרות ללא יוצא מן הכלל הכרוכות בכך וכן לחתום, לשם הבטחת קיום התחייבות זו, עם תנימת חוזה זה או בכל עת אחרת, הכל לפי בחירת המחכיר ולפי דרישתו הראשונה, על יפוי כוח נוטריוני בלתי חוזר על שם המחכיר.
 - לא קיים החוכר את המוטל עליו לפי פסקה זו הרשות בידי המחכיר לעשות בעצמו כל הפעולות האמורות על חשבונו של החוכר ולגבות ממנו כל התוצאות ששולמו על ידו, בצירוף ריבית והצמדה כאמור בסעיף 22 להלן, מתאריך הוצאתו ועד לתאריך התשלום בפועל.
 - (4) לשלם למחכיר את כל הנזקים וההפסדים שנגרמו או שייגרמו לו עקב הפרת החוזה וביטולו (כולל נזק

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

9:00-13:30 ק. קהל

02-9977346 פקס

02-9977746, 02-9977786 טל

ת"ד 43 בית-אל

והפסד עקב החכרת הנכס לאחר), וזאת מבלי לגרוע מהאמור בסעיף 20 להלן.

(ג)

- (1) במקרה של ביטול התווה על-ידי המחכיר, למעט במקרה של ביטול בגין הפרה האמורה בפסקה (א) (3) לעיל, ולאחר שהחוכר קיים את המוטל עליו לפי הוראות סעיף קטן (ב) לעיל, יציע המחכיר את המוכר במכרז וישלם לחוכר סכומים עבור החלק היחסי של זכויותיו של החוכר במגרש ועבור המחוברים כפי שייקבע ע"י השמאי הממשלתי (להלן - סכומי החזור), אולם אם התקבלו על-פי המכרז סכומים הנמוכים מסכומי החזור ישלם המחכיר לחוכר רק את הסכומים שהתקבלו במכרז.
- (2) לא הציע המחכיר את המוכר במכרז כאמור לעיל תוך 3 חודשים מהמועד שבו החוכר יקיים את המוטל עליו לפי הוראות סעיף קטן (ב) לעיל, הוא ישלם לחוכר את סכומי החזור, בתום 3 החודשים הנ"ל.
- (3) תשלום סכומי החזור יבוצע בניכוי כל הסכומים המגיעים למחכיר מהחוכר על פי תווה זה ובניכוי סכום השווה לדמי ההסכמה שהיה על החוכר לשלם למחכיר לפי סעיף 14 אילו הועברו זכויותיו של החוכר לאחר בהסכמת המחכיר.
- (4) הוצע המוכר במכרז ולא התקבלו הצעות על-פי תנאיו של המכרז, יציע המחכיר את המוכר במכרז חוזר תוך 4 חודשים מהמועד לקבלת הצעות על פי המכרז הקודם, וכך יהיה מדי פעם עד שתתקבלנה הצעות על פי תנאי המכרז.

(ד)

- מבלי לגרוע מהאמור לעיל, אם החוכר יפר איזו מהוראות סעיף 9 לעיל רשאי המחכיר לנקוט באחת מאלה לפי שיקול דעתו הבלעדי:
- (1) לגרוע לביטול השינוי שבוצע על-ידי החוכר ללא הסכמת המחכיר ו/או להרוס את כל שנבנה על המגרש ללא קבלת הסכמתו של המחכיר וזאת מיד לאחר שיוודע למחכיר על ההפרה ומבלי שהמחכיר יהיה חייב לקבל הסכמתו של החוכר לכך. המחכיר לא יהיה חייב להרחיק את החריסות מהמוחכר.
 - (2) לחייב את החוכר בתשלום דמי שימוש כפי שיהיה מקובל לעניין זה אצל המחכיר ו/או בתשלום כספי מלא בגין השינוי שיחול בערך המגרש כתוצאה מביצוע איזה מהשינויים שבוצעו ע"י החוכר, וזאת כפי שייקבע על-ידי השמאי הממשלתי.
 - (ה) ההוראות בסעיפים קטנים (ב) ו-(ג) של סעיף זה יחולו, בשינויים המחוייבים, גם עם סיום התווה בתום תקופת החכירה או בתום תקופת החכירה הנוספת, בהתאם למקרה, וזאת אם לא תוארך עוד תקופת החכירה או תקופת החכירה הנוספת.

20. פיצויים מוסכמים

- (א) במקרה של ביטול התווה יהיה המחכיר רשאי לנכות מהסכומים שהוא חייב לשלם לחוכר בעקבות הביטול, פיצויים מוסכמים בשיעור של 15% מהערך היסודי של המגרש, כמוגדר במבוא, בצרוף הפרשי הצמדה בין המדד היסודי למדד המחירים לצרכן האחרון שיהיה ידוע בתאריך הניכוי (להלן - "הפיצויים המוסכמים").
- (ב) על אף האמור בסעיף קטן (א) לעיל, במקרה של ביטול התווה בגין הפרה האמורה בסעיף 19 (א) (3) יחולטו על-ידי המחכיר כל הסכומים ששולמו על-ידי החוכר המוגדר בסעיף 19 (א) (3) כמו-כן לא תחולנה לגביו הוראות סעיף קטן 19 (ג) לעיל - והכל כפיצויים מוסכמים למקרה זה.
חוכר כאמור יהיה רשאי - בתנאי מוקדם שהוא קיים את כל האמור בסעיף קטן 19 (ב) לעיל - לפנות לוועדה שתמונה לענין זה על-ידי המחכיר וזו תהיה רשאית, אם שוכנעה שאותו חוכר פעל בתום לב, להפחית את סכומי החילוט עד לסכום הפיצויים המוסכמים על פי סעיף קטן (א) לעיל בלבד ו/או לקבוע אלו סכומים יוחזרו לאותו חוכר על פי סעיף קטן 19 (ג) לעיל. החלטת הוועדה תהיה סופית.
הוראות סעיף קטן זה תחולנה גם אם תיקבענה לעניין זה הוראות אחרות בכל דין.
- (ג) עלו הפיצויים המוסכמים על הסכום שהמחכיר חייב לשלם לחוכר על פי סעיף קטן (א) או (ב) לעיל, ישלם החוכר למחכיר את חיתרה סמוך לאחר ביטול התווה.

21. הארכת החכירה

- (א) בכפוף לאמור בסעיפים קטנים (ב) - (ד) להלן, החוכר זכאי להארכת החכירה לתקופה נוספת של ארבעים ותשע (49) שנים ובתנאי שיוודע למחכיר בתוך 12 החודשים האחרונים שלפני תום תקופת החכירה על רצונו בהארכתה. תנאי החכירה בתקופת החכירה הנוספת יהיו כנהוג אז לגבי הארכת מקרקעין מסוג המוכר על-ידי המחכיר בסביבת המוכר ולמטרה של החכירה הזאת ובהתחשב בכך שהחוכר שילם עבור בניית המבנים.

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

9:00-13:30 ק. קהל

פקס 02-9977346

טל 02-9977786, 02-9977786

ת"ד 43 בית-אל

(ב) תקופת החכירה תוארך רק לתקופת חכירה נוספת אחת והמחכיר לא יהיה חייב להאריך עוד את תקופת החכירה הנוספת, ואם חוזה חכירה זה הוא לתקופת חכירה נוספת, לא יהיה המחכיר חייב להאריך עוד את תקופת החכירה שבחוזה זה.

(ג) בכל מקרה שבמשך תקופת החכירה ישתנה יעודה של הקרקע עליה בנוי המוכר לא יהיה המחכיר חייב להאריך את תקופת החכירה.

(ד) הארכת תקופת החכירה תיעשה בתנאי שיתקיימו כל התנאים האלה:

- (1) החוכר מילא את כל תנאיו של חוזה חכירה זה.
- (2) החוכר יחתום, לא יאוחר מתום תקופת החכירה על חוזה חכירה חדש שיכלול את תנאי החכירה הנוספת כאמור לעיל.

22. תנאים כלליים

(א) חוק הגנת הדייר (נוסח משולב), ותש"ל-1972 וכל חוק אחר שיבוא במקומו או בנוסף לו לא יחולו על חוזה זה ומוצהר בזה כי החוכר לא שילם למחכיר זמי מפתח בגין חוזה זה בכל צורה שהיא וכי התשלומים על פי חוזה זה וכן השקעותיו של החוכר במגרש, לא ייחשבו כתשלום דמי מפתח.

(ב) שום ויתור, הנחה, קבלת תשלום איזה שהוא, המנעות מפעולה, שיהוי או מתן ארכה מצד כלשהו לא ייחשבו כויתור על זכויותיו של אותו צד ולא ישמשו מניעה לתביעה, אלא אם כן ויתר אותו צד על זכויותיו במפורש ובכתב.

(ג) שינויים, תיקונים, תוספות, השמטות, ויתורים או ארכות בתנאי החוזה (להלן - "שינויים") וכן הנחות מטעם המחכיר לא יהיו בני תוקף אלא אם נעשו בכתב ונחתמו על-ידי המחכיר בחתימה וחותמת. שינויים ומחיקות בגוף החוזה וכן בגוף איזה מהמסמכים שיצורפו לו או שייחתמו על-פיו לא יהיו בני תוקף אלא אם שני הצדדים חתמו בצידם חתימה מלאה ואם המחכיר חתם בחתימה וחותמת.

(ד) החוכר מתחייב לשלם למחכיר הפרשי הצמדה וריבית כמקובל אצל המחכיר בתאריך פרעון התשלום, עבור פיגור בתשלום כל סכום שהחוכר חייב למחכיר לפי חוזה זה, וזאת מחתאריך שבו חל פרעונו על-פי החוזה ועד לתאריך סילוקו למעשה ומבלי לפגוע בזכויותיו של המחכיר בהתאם לתנאי חוזה זה וכל דין. במקרה של פיגור כאמור ייחשב כל תשלום על חשבון החוב לפי הסדר הבא: הוצאות הגבייה, הריבית, הפרשי הצמדה, חקרן.

(ה) החוכר מתחייב לשפות את המחכיר על כל סכום שהמחכיר יידרש לשלמו לאדם כלשהו כפיצוי על נזק שהאחריות בגינו חלה לפי חוראות חוזה זה ו/או לפי כל דין על החוכר.

(ו) סכומים שהצדדים חייבים זה לזה ניתנים לקיזוז. שילם צד כלשהו סכום אשר משנהו חייב בתשלום על-פי חוזה זה, יחזיר לו הצד השני את הסכום האמור, תוך 14 יום מתאריך דרישתו של הצד ששילם כאמור.

(ז) כל ההוצאות הקשורות בעריכת חוזה זה וברישום החכירה על פיו בלשכת רישום המקרקעין לרבות הוצאות מס בולים, וכן מס ערך מוסף בגין חוזה זה, יחולו על החוכר בלבד.

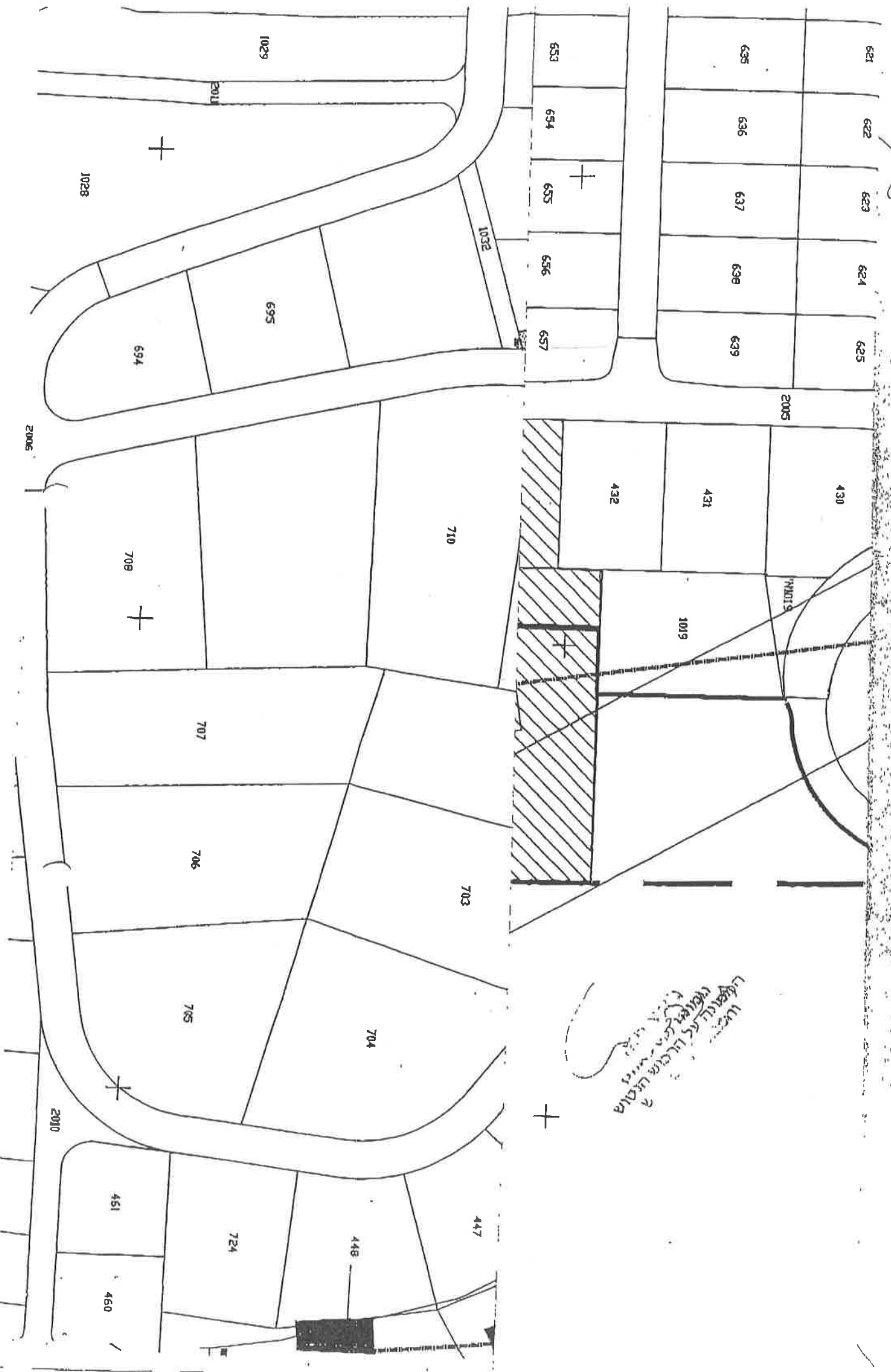
(ח) כותרות טעיפי החוזה נועדו לנוחיות בלבד ולא ישמשו לפרשנותו.

(ט) כתובות הצדדים הן כאמור בתחילת החוזה. הודעה אשר תישלח בהתאם לחוזה זה בדואר רשום לפי אחת הכתובות דלעיל תיחשב שנתקבלה כדין חמישה ימים אחרי תאריך המשלוח.

(י) על חוזה זה חלים דיני מדינת ישראל, ומקום השיפוט יתיה בית המשפט המוסמך בירושלים.

(יא) אין כאמור בחוזה זה כדי לגרוע מסמכויותיו של מפקד האזור/ראש המינהל האזרחי באזור ליתן חוראות בצו בכל הנוגע לתוקפם של חוזים ובכל הקשור בזכות, חובה או חבות של צד מן הצדדים להם.

(יב) אין בחוזה זה כדי לגרוע מכותם של מפקד כוחות צה"ל באזור ו/או ראש המינהל האזרחי באזור לחפעיל סמכויותיהם על פי כל דין בנוגע לנכס זה.



LICENSURE
 (REQUIRE FOR ALL LICENSURE)
 LICENSURE

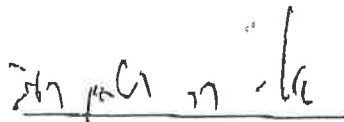
המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון


הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

ת"ד 43 בית-אל טל' 02-9977746, 02-9977786 פקס' 02-9977346 ק. קהל 9:00-13:30

ולראיה באו הצדדים על החתום:

המחכיר:	החוכר:	המחכיר:
1. שם	1. שם	1. שם
תואר	מספר זהות	תואר
המשרה	חתימה	המשרה
חתימה		חתימה
2. שם	2. שם	2. שם
תואר	מספר זהות	תואר
המשרה	חתימה	המשרה
חתימה		חתימה


 5128595
 אלי בן-בטחון בע"מ
 ELI BEN-BATHAN SECURITY LTD.


 נמוגוז וויס קייטיוול
 הממונה על הרכוש הנטוש
 ודגמל נ"י"ת

המאשר:

אני החתום מטה מאשר כי זיהיתי את החוכר הנ"ל לפי מסמכי הזיהוי שהוצגו בפני וכי החוכר חתם על חוזה זה בנוכחותי.

שם אורן מאור, עו"ד תואר המשרה חתימת המאשר
 חוזה: 12/06/05, תל-אביב 706/9:03-6235000 טל.
 חוזה: 12/06/05, תל-אביב 706/9:03-6235000 טל.
 אורן מאור, עו"ד
 37184
 15/06/2005
 רח' תרביב, תל-אביב 706/9:03-6235000 טל.

ת.הפקה: 14:01:5

א710352807
 37184
 15/06/2005
 רח' תרביב, תל-אביב 706/9:03-6235000 טל.

נספח "8"

הסכם ההרשאה ביחס

למגרש הגדול מיום

11.1.2006

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

נספח א'

הממונה על הרכוש הממשלתי

חוויה למתן רשות לתכנון ואופציה לקבלת זכות חכירה במקרקעין

שנערך ונחתם ביום 11 לחודש 11 ²⁰⁰⁵/₂₀₀₅

בין: הממונה על הרכוש הממשלתי באזור יהודה ושומרון
שכתובתו לצורך חוזה זה היא
בנין המינהל האזרחי ת"ד 43 בית-אל מיקוד 90631
דרך מנחם בגין 88 ת"א.
(להלן: "הממונה")
מצד אחד

לבין: אלי בר-בטחון בע"מ
ELI BAR SECURITY LTD.
שכתובתו לצורכי חוזה זה היא
49710 רח' גאון 18 תל אביב
(להלן: "היזם")
מצד שני

והממונה מנהל את "האתר" כהגדרתו בחוזה זה להלן;
והואיל והיזם זכה במכרז מספר יש/23/2005 שפורסם על ידי הממונה לקבלת הרשאה לתכנון ואופציה לקבלת זכות חכירה במגרש כהגדרתו להלן בתנאים הקבועים בחוזה זה;
והואיל וברצון הצדדים להגדיר ולהסדיר את יחסיהם המשפטיים כמפורט בהוראות חוזה זה;

בנין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמורבלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקחול: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחן	מת"ק רמאללה	מת"ק שכס	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלת

לפיכך הותנה והוסכם בין הצדדים כדלהלן:

- 1.1. המבוא, הנספחים וכותרות הסעיפים
- 1.1.1. המבוא לחוזה זה ונספחיו מהווים חלק בלתי נפרד ממנו ומתנאיו.
- 1.2. כותרות הסעיפים בחוזה זה נעשו לשם חנוחות והקלת ההתמצאות בלבד ואין ללמוד מהן לפירושו של החוזה.
2. הגדרות
- בחוזה זה לעיל ולהן וביתר מסמכי המכרז תיוחד למונחים שלהלן, המשמעות המפורטת בצידי.
 - "החוזה" או "חוזה" חוזה זה על כל נספחיו ותוספותיו.
 - "האתר" מגרש המוגדר על פי תחום שיפוט, גוש, חלקה, שטח בדונם במסמכי המכרז, והמתוחם בקו אדום הכל כמוגדר ומסומן בתשריט המצורף כנספח ב' למסמכי המכרז.
 - "מגרש הדרכה לנהגים" או "המגרש" שטח בתחום האתר שיהיה מיועד בתכנית להקמה והפעלה של מגרש הדרכה לנהגים בלבד כהגדרתו בהתאם למפרט הטכני המצורף כנספח י"א למסמכי המכרז.
 - "המכרז" מכרז מס' יש/23/2005 שפרסם הממונה להתקשרות בחוזה זה, על כל מסמכיו ונספחיו, המהווים חלק בלתי נפרד מחוזה זה.
 - "ההצעה" הצעת היזם למכרז כפי שפורטה בנוסח ההצעה למכרז - נספח ד' למסמכי המכרז.
 - "התכנית" תכנית מפורטת למטרת מגרש הדרכה לנהגים בלבד אשר אושרה כדיון על פי דיני תכנון הבניה החלים באזור יהודה ושומרון וניתן יהיה לקבל היתרי בניה כדיון על פיה להקמה והפעלת מגרש הדרכה לנהגים.
 - "מועד אישור התוכנית" או "יום אישור התוכנית" התאריך שבו פורסם דבר אישור התכנית בהתאם על פי דיני תכנון לחוק התכנון והבניה החלים באזור יהודה ושומרון או, לפי הענין המועד שבו ינתן לתכנית תוקף סופי על פי כל דין אחר שיחול, אם יתול, על הענין באופן שניתן יהיה לקבל היתרי בניה כדיון על פיה.
 - "תמורת הממונה" הסכום שהוצע ע"י היזם בסעיף 2 להצעה המצורפת כנספח ז' למסמכי המכרז בתוספת הפרשי הצמדה מהמדד היסודי ועד למזד האחרון הידוע ביום התשלום בפועל.
 - "תמורת היזם" האופציה של היזם להתקשר עם הממונה בחוזה פיתוח למטרת פיתוח הקמה והפעלה של מגרש הדרכה לנהגים ביוס לשטח המגרש שיאושר בתכנית למטרת מגרש הדרכה לנהגים.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכס	מת"ק טול-ברם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078		056-218079	056-218075	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

סכום השווה ל-10% (עשרה אחוזים) מתמורת הממונה אשר ישולם ע"י היזם בתוך 60 יום מהמועד הקובע כמופורט בסעיף 8.1 להזמנה להציע הצעות, שבמסמכי המכרז.

"דמי הרשאה"

מובהר כי דמי ההרשאה אינם חלק מתמורת הממונה אלא הינם תשלום נפרד בגין מתן ההרשאה לתכנון, אשר לא יוחזר ליזם בשום מקרה.

תוזה זה למתן הרשאה לתכנון ואופציה לקבלת זכויות במקרקעין, המקנה ליזם הרשאה לבצע פעולות תכנון של האתר ליעוד מגרש הדרכה לנהגים ובכפוף לתשלום דמי ההרשאה, ואשר מסומן כנספח א'.

"חוזה הרשאה לתכנון"

חוזה חכירה ביחס למגרש ההדרכה לנהגים בנוסח המצורף כנספח ח' למסמכי המכרז אשר יחתם בכפוף לקיום התחייבויות היזם על פי חוזה הפיתוח.

"חוזה החכירה"

תקופה של 36 חודש ממועד חתימת חוזה זה, הניתנת להארכה בהתאם לס"ק 3.3 לחוזה זה להלן.

"תקופת ההרשאה לתכנון"

הודעה שיתן היזם לממונה על רצונו במימוש אופציית היזם כאמור בסעיף 4.1 לחוזה זה להלן, בנוסח המצורף כנספח ה' למסמכי המכרז.

"הודעת המימוש"

מדד המחירים לצרכן המתפרסם על ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, לרבות כל מדד שיבוא במקומו או יחליפו.

"מדד"

מדד המחירים לצרכן שהיה ידוע במועד הקובע.

"מדד יסודי"

כל עבודות התשתית ופיתוח הקרקע והן תשתיות על והן תשתיות ועבודות פיתוח באזור האתר) שיבוצעו, בשטחים מחוץ לאתר אך המיועדות לשרת גם את האתר או כל חלק ממנו, לרבות סלילת כבישים (לרבות סלילת דרכי גישה, הסדרת צמתי הגישה, ניקוז, סימון, ותמרור) עבודות עפר, בניית מדרכות, תיעול, ניקוז, ביוב, צנרת מים, קירות תומכים, תאורה ציבורית, נוף, גינון ציבורי, תקשורת וכיו"ב.

"פיתוח כללי"

התאריך בו התקבלה התחלטה על זכיית היזם במכרז על ידי ועדת המכרזים.

"המועד הקובע"

3. הרשאה לתכנון והכנת התוכנית החדשה

3.1 הממונה נותן בזאת ליזם הרשאה להכנת התכנית בתקופת ההרשאה לתכנון והגשתה לרשויות התכנון המוסמכות, ובלבד שכל הפעולות הנ"ל יבוצעו בהתאם להוראות כל דין החל על הענין ולהוראות סעיף 3.2 להלן ובתיאום ובאישור הממונה.

זיה ולצורך אישור תוכנית למגרש נהיגה ידרש הגדלת שטח ההרשאה לתכנון, היזם יחיה רשאי לבקש להגדיל את שטח ההרשאה לתכנון.

מובהר כי בקשת ההגדלה תהא רק על חשבון מגרשי התעשייה המוגדרים כמגרשים 433-435

בניין המינהל האזרחי ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 מבחי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מז"ק חברון	מז"ק בית-לחם	מז"ק יריחו	מז"ק רמאללה	מז"ק שכם	מז"ק טול-כרם	מז"ק ג'גין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

בהתאם לתוכנית מס' 420/2/2/2 כולם או חלקם וכי הממונה יהיה רשאי לדחות או לאשר את הבקשה להגדלת שטח ההרשאה לתכנון על פי שיקול דעתו.
בתמורה להרשאה לבצע את פעולות התכנון ישלם היזם לממונה תוך 60 יום מהמועד הקובע סך השווה ל- 10% (עשרה אחוז) מהתמורה הנקובה בהצעתו בנספח ה' בתוספת מע"מ כחוק.

בכפוף לאמור לעיל, יחתום הממונה כבעל "האתר", על מסמכי התוכנית שיוכנו על ידי היזם בכל מקום שחתימתו עליהם תידרש לצורך הגשתם לרשויות התכנון המוסמכות, ובתנאי שיעוד התכנית יהיה מגרש להדרכת נהגים בלבד.

היזם מצהיר כי ידועות לו הוראות הדין הנוגעות להפעלה ולשימוש במגרש למטרת הדרכה לנהגים לרבות הוראות תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג - 2003 (מצ"ב בנספח י"ב' למסמכי המכרז).

3.2 היזם יפעל אצל כל הרשויות המוסמכות, על חשבונו, ביעילות, ברציפות, ובהתמדה וינקוט בכל הפעולות הנדרשות על מנת לגרום לאישור התכנית בהקדם האפשרי, ולא יאוחר מתום תקופת ההרשאה לתכנון.

מבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל, מתחייב בזאת היזם כדלקמן:

3.2.1 להציג לממונה בתוך 120 יום מהיום הקובע את טיוטת כל מסמכי התכנון שיש צורך להגישם על פי כל דין ועל פי כל דרישה של כל רשות מוסמכת הנוגעת לענין לצורך אישור התכנית.

3.2.2 היזם יהיה חייב לתקן ו/או לשנות ו/או לעדכן מפעם לפעם בתוך 30 יום מדרישת הממונה בכתב את טיוטת מסמכי התכנון כפי שהוצעה על ידו או כפי שתוקנה על ידו בעבר (אם כבר תוקנה), לפי הענין, או כל חלק ממנה. עוד מוסכם במפורש, כי הממונה יהיה רשאי מפעם לפעם לתת הנחיות חדשות ליזם בקשר לתכנון האתר והיזם יהיה חייב למלא אחריהן. כמו כן יהיה הממונה רשאי להעיר בכתב הערות ביחס למסמכי התכנון שחוגשו שלא כאמור לעיל ו/או לדרוש עריכת שינויים, תיקונים או התאמות אותם היזם יהיה חייב למלא, ובלבד שהממונה ישלח הערותיו, לגבי כל מסמך תכנון שהוגש לו, בתוך 30 יום מיום קבלתו. לא יהיה במחויבות זו כדי להאריך איזה שהם מועדים הקבועים בחוזה זה. לא העיר הממונה הערות כלשהן או לא דרש שינויים כאמור בפרק הזמן האמור לעיל, יהיה היזם רשאי להתייחס למסמכי התכנון הנוגעים בדבר כאילו הם מקובלים על הממונה.

3.3 היזם יהיה רשאי לבקש להאריך את תקופת הרשות לתכנון מעבר לתקופת הרשות לתכנון בשתי תקופות של שנה כל אחת ובתנאי שהיזם יודיע לממונה על רצונו בכך בהודעה בנוסח המצורף בנספח ו' למסמכי המכרז, ובתנאי שתקבל אצל הממונה הבקשה לא יאוחר משלושה חודשים לפני תום תקופת ההרשאה לתכנון. תוך 30 יום ממתן הודעתו האמורה ישלם היזם לממונה תשלום נוסף עבור הארכת תקופת הרשות לתכנון בסכום השווה ל- 2.5% מתמורת הממונה בתוספת מע"מ בערכים צמודי מדד ידוע אחרון במועד הבקשה לעומת המדד היסודי, וזאת בגין כל אחת משתי התקופות הנ"ל.
מובהר בזה כי בקשת הארכת, תהא לתקופה של שנה אחת בלבד וכי הממונה יהיה רשאי לדחות או לאשר את הבקשה להארכת תקופת ההרשאה על פי שיקול דעתו.

3.4 מוסכם בזאת, כי אם לא תאושר התוכנית עד לתום תקופת ההרשאה לתכנון (לרבות כפי שהוארכה, אם הוארכה, כאמור בפסיקה 3.3), על אף שהיזם עשה כמיטב יכולתו ככל שהדברים

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גבית ואמריבלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-ברם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218075	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

תלויים בו לגרום לאישור התכנית, או אם היזם לא מימש את האופציה במועד כאמור בסעיף 4.1 להלן, לא יחשב הדבר כהפרת החוזה על ידי היזם, ואולם החוזה יבוא לסיימו ויחולו התוראות הבאות:

3.4.1. היזם / או כל מי מטעמו לא יהיה רשאי להמשיך בפעולות תכנון כלשהן ביחס לאתר ואופצית היזם תפקע.

3.4.2. בשום מקרה ובשום נסיבות, לרבות במקרה בו לא יממש היזם את אופציית היזם, או בכל מקרה בו יבוטל חוזה זה, לא יהיה היזם זכאי להחזר כספי או לתשלום או לפיצוי כלשהם בגין הוצאותיו והשקעותיו בפעולות התכנון / או בהכנת התוכנית, וזאת בין אם הממונה או מי מטעמו עשו בהם שימוש / או הפיקו מהם הנאה כלשהי ובין אם לאו.

3.4.3. הממונה יהיה רשאי, אך לא חייב, להמשיך בהליכי אישור התוכנית בכל עת שימצא לנכון, בין אם בעצמו ובין אם על ידי מתן רשות לאחרים לעשות כן בתנאים כפי שיראו לממונה, וזאת, בין היתר, ואם ימצא זאת הממונה לנכון, תוך עשיית שימוש כפי שימצא הממונה לנכון במסמכי התכנון שהוכנו על ידי היזם או על תשובונו כאמור לעיל, או כל חלק או קטע מהם, ומבלי שהיזם או כל מי מטעמו יהיו זכאים עקב כך לתמורה אחרת / או פיצוי כלשהו.

3.4.4. היה ולא תאושר התוכנית עד לתום תקופת ההרשאה לתכנון, לרבות תקופת הארכה (אם הוארכה), ייחשב הדבר כהפרה יסודית של הסכם זה על ידי היזם, למעט אם העדר אישור התוכנית נכנס לגדר האמור בס"ק 3.4 לעיל.

3.4.5. למען הסר ספק, מובחר בזאת כי פרסום המכרז על ידי הממונה והתקשרות הממונה בחוזה זה אינם מהווים מצג כלשהו מצד הממונה לגבי האפשרות להשיג את אישור התוכנית עד לתום תקופת הרשות לתכנון או בכלל. כל אישור מקדמי, הסכמה עקרונית, תיווי דעה וכיוצא בנשיתנו על ידי רשות כלשהי או מי מטעמה / או על ידי הממונה או מי מטעמו ביחס לאפשרות להשיג את אישור התוכנית אינם מטילים טובה או אתריות כלשהי על הממונה, ובכל מקרה אין הם באים במקום חובת היזם להשיג את אישור התוכנית עד לתום תקופת הרשות לתכנון כאמור בחוזה זה.

נימוש אופציית היזם

4

4.1. לאחר יום אישור התוכנית כדלן יחתם בין הצדדים חוזה חכירה על פי הודעת היזם. ההודעה תוגש בנוסח המצורף בנספח ה' למסמכי המכרז בתוך 60 יום מיום אישור התכנית.

חוזה הפיתוח יחתם בכפוף ומיד לאחר תשלום תמורת הממונה בתוספת הפרשי הצמדה מהמדד היסודי ועד למדד הידוע האחרון במועד התשלום בפועל, ובתוספת מע"מ כחוק.

לא יממש היזם את אופציית היזם תוך 60 יום מיום אישור התכנית, יחשב הדבר כהודעה על אי מימוש האופציה והממונה יהיה רשאי לממש את התכנית ולשווק את האתר לאחרים וזאת ללא מתן פיצוי כלשהו ליזם.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמריבלות טל' 02-9977785
מבני ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מז"ק תברון	מז"ק בית-לחם	מז"ק יריחו	מז"ק רמאללה	מז"ק שכם	מז"ק טול-כרם	מז"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

למען הסר ספק, כל התשלומים ששולמו ע"י היזם לממונה על פי חוזה זה עד אותו שלב, ככל ששולמו, לרבות, דמי ההרשאה ו/או תשלומים בגין הארכת תקופת ההרשאה לתכנון, לא יופחתו מתמורת הממונה, ובשום מקרה ובשום נסיבות לא יושבו ליזם.

4.2. מימש היזם את אופצית היזם כאמור בפסקה 4.1 לעיל יחתמו היזם ותממונה על חוזה החכירה המצורף בנספח ח' למסמכי המכרז, לגבי המגרש להדרכת נהגים, וזאת בהתאם לאמור להלן:

4.2.1. תמורת הממונה תחשב כ"תמורה" כאמור במבוא לנוסח חוזה החכירה המצורף בנספח ח' למסמכי המכרז, ולפיכך, בכפוף לקיום התחייבויות היזם על פי חוזה החכירה, תחשב כתשלום דמי חכירה בגין כל תקופת החכירה של 49 שנה כאמור בחוזה החכירה.

4.2.2. "חיום הקובע" כהגדרתו המכרז ובמבוא לחוזה החכירה (נספח ח' למסמכי המכרז), יהיה מועד מתן הודעת המימוש על ידי היזם.

4.2.3. יתגר הפרטים אותם יש למלא בחוזה החכירה לשם הכנתו לחתימה והנספחים שיש לצרף אליו ימולאו ויצורפו ע"י הממונה לפי שיקול דעתו ו/או לפי נוהלי הממונה הנהוגים באותה עת, בכפוף להוראות חוזה זה, והיזם מתחייב לחתום על חוזה החכירה כשהוא כולל את הפרטים כפי שמולאו ע"י הממונה כאמור.

4.2.4. היזם יתחייב בין יתגר התנאים בחוזה החכירה לסיים את הבניה תוך 18 חודש מתאריך החתימה על חוזה החכירה.

4.3. למען הסר ספק: לא מימש היזם את אופציית היזם מכל סיבה שהיא, לא תהיינה לו תביעות או טענות כלשהן כלפי הממונה, לרבות להשבת תשלומים, הוצאות והשקעות מכל סוג שהוא בהם נשא ו/או כל תביעה או טענה אחרת שהיא.

פיתוח האתר

5

5.1. מימש היזם את אופציית היזם, ישא היזם בביצוע כל עבודות הפיתוח בגבולות התכנית, לרבות תשלום כל אגרות הפיתוח לרבות הפיתוח הכללי, היטלי הפיתוח ובכל תשלומי החובה בגין פיתוח כללי שתדרושנה הרשויות המוסמכות לרבות, אך לא רק, היטלים ואגרות בקשר לכבישים (לרבות דרכי גישה, חסדרות צמתי הגישה, ניקוז, סימון, ותמרור) ביוב, כבישים, מדרכות, התחברות לצנרת מים, תיעול, ניקוז וכיו"ב, בקשר עם המגרש ו/או השטחים שייבנו עליו, במועד החוקי לתשלום.

למען הסר ספק מובהר בזאת כי הממונה לא ישא בכל תשלום שהוא הקשור לעבודות הפיתוח הן הכלליות, הן תשתיות ופיתוח על, והן תשתיות ופיתוח בשטח המגרש עצמו והיזם לוקח על עצמו את כל עלויות הפיתוח לרבות היטלים ואגרות ככל שיוטלו;

ככל שהממונה או מי מטעמו נשא בתשלומים שהיזם חייב בהם כאמור ישיב היזם לממונה את התשלומים ששולמו כאמור בערכים צמודי מדד ידוע אחרון ונושאי ריבית בשיעור שנתי שיקבע

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גבית ואמרכלות טל' 02-9977785
 מבו ומזידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שבם	מת"ק טול-כרם	מת"ק גנין
02-9942252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

ע"י חשב הממונה מיום התשלום על ידי הממונה ועד ליום החשבה מיד עם דרישתו הראשונה של הממונה.

נעשו תשלומים כאלו ע"י הממונה או מי מטעמו קודם לתחילת חוזה הפיתוח ו/ או חוזה החכירה תחית השבת ותשלומים לממונה כאמור תנאי מוקדם לזכותו של היזם להתקשר עם הממונה בחוזה הפיתוח ו/ או חוזה החכירה, לפי הענין.

5.2 מבלי לגרוע מהאמור בפסקה 5.1 לעיל מוסכם כי בכל מקרה שבו יגיע הממונה או מי מטעמו להסדר עם הרשות המקומית לפיו יבוצעו עבודות הפיתוח הכללי ע"י הממונה או מי מטעמו או ע"י צד שלישי שיקבע ע"י הרשות המקומית ו/או הממונה יהיה היזם, חייב אם יממש את אופצית היזם, לשאת בהוצאות הפיתוח וזאת על פי הקריטריונים ו/או הונעריפים שיקבעו בין הגורם המפתח והממונה ו/או הרשות המקומית.

5.2.1 במקרה שבו נעשה הסדר כאמור ברישא לפסקה 5.2 זו ונקבע גורם מפתח לאחר מימוש אופצית היזם על ידי היזם, יהיה הממונה רשאי לדרוש מהיזם בכל עת להתקשר עם הגורם המפתח בחוזה לביצוע עבודות הפיתוח על פי הנוסח והתנאים שיאושרו על ידי הממונה, לפי שיקול דעתו המוחלט, ובלבד שלא יהיה בהם כדי לגרוע מזכויות שהוקנו במפורש ליזם בחוזה זה, והיזם יהיה חייב לשלם לגורם המפתח את כל הוצאות הפיתוח שיגיעו לו על פיו במועד שנקבע בחוזה האמור.

5.2.2 לא חתם היזם על החוזה כאמור בפסקה 5.2.1 בתוך 30 יום מעת שנדרש לכך בכתב ע"י הממונה ו/ או לא שילם לגורם המפתח את הוצאות הפיתוח בקשר עם המגרש במועדים שנקבעו לכך בחוזה ביניהם, יהיה הממונה רשאי לבטל חוזה זה ו/או את חוזה הפיתוח ו/או חוזה החכירה, ביחס למגרש, לפי הענין וזאת בכל עת שהממונה יבחר לעשות כן לפי שיקול דעתו, ומבלי שליזם תהיה זכות לפיצוי או השבה כלשהם בגין תשלומים, הוצאות והשקעות שנעשו על ידו.

5.2.3 למען הסר ספק תשלומים לגורם המפתח כאמור יכול שיבואו חלף תשלומי האגרות וההיטלים לרשות המקומית כאמור בפסקה 5.1 לעיל או חלף כל חלק מהם, או בנוסף להם, הכל כפי שיקבע ע"י הממונה והרשות המקומית.

6. העברת זכויות

6.1 היזם לא יהיה רשאי לשעבד את זכויותיו לפי חוזה זה ו/ או את זכויותיו ביחס לאתר ללא אישור הממונה מראש ובכתב. הממונה יהיה רשאי ליתן את אישורו או שלא לתיתו לפי שיקול דעתו המוחלט. מבלי לגרוע משיקול דעתו של הממונה לאשר או לא לאשר שעבוד כאמור, מוסכם במפורש כי הממונה לא יאשר שעבוד כאמור אלא אם כן יובטח להנחת דעת הממונה שמימוש השיעבוד יעשה אך ורק על פי התנאים שבהם רשאי היזם להעביר את זכויותיו כאמור בהוראות סעיף 6 זה להלן ובכפוף לקיומם.

6.2 היזם לא יהיה רשאי להעביר לאחר את זכויותיו לפי חוזה זה ו/או את זכויותיו באתר כולן או מקצתן, בכל צורה שחיא בין במישרין ובין בעקיפין ללא אישור הממונה מראש ובכתב.

6.3 לענין סעיף זה "העברת זכויות" - משמעה מכירה, השכרה, הענקה, ויתור או הסבה, במישרין או בעקיפין, בצורה חלקית או מלאה, של זכות כלשהי מזכויות היזם לפי חוזה זה, וכן "מכירה" של

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
עסקות: טל' 02-9977786, יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רגנאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

זכות כלשהי לגבי האתר כמשמעותו של המונח "מכירה" בסעיף 1 לחוק מיסוי מקרקעין (שבת, מכירה ורכישה) התשכ"ג - 1963.

6.4 מבלי לגרוע מהאמור לעיל הרי במקרה שבו היזם הינו תאגיד, מוסכם, כי "העברת זכויות" לצרכי סעיף 6 זה תחשב גם "פעולה באיגוד" כהגדרתו של מונח זה בסעיף 1 לחוק מיסוי מקרקעין (שבת, מכירה ורכישה) התשכ"ג - 1963, בתאגיד המהווה את היזם או בכל תאגיד המחזיק ב"זכות באיגוד" (כהגדרתו של מונח זה בסעיף 1 לחוק האמור), בתאגיד המהווה את היזם.

7. הגנת זכויות הממונה באתר

7.1 היזם מצהיר, כי הוא איננו "נתין זר" כהגדרתו בנספח י' למסמכי המכרז אשר לא קיבל, לצרכי חוזה זה, אישור מראש ובכתב מיו"ר מועצת מקרקעי ישראל, וכן שלא קיימת הגבלה בקשר להתקשרותו של הממונה איתו בחוזה זה ו/או בחוזה הפיתוח ו/או בחוזה החכירה.

7.2 היזם מאשר כי בדק לשביעות רצונו המלאה את האתר, לרבות קיומן או אי קיומן באתר ו/או בסמוך אליו של תשתיות כגון - קווי חשמל, קווי תקשורת, קווי מים, קווי ביוב וכד', את זכויות הממונה בו ואת כל יתר התנאים הדרושים להתקשרותו בחוזה זה ומצא את כל אלו מתאימים לו ולצרכיו. היזם מוותר על כל טענה בדבר אי התאמה כלפי הממונה בקשר עם חוזה זה.

למען הסר ספק מובהר בזאת כי גם אם יתברר בעתיד כי ישנם באתר קווי תשתית מכל סוג ומין ו/או כל גורם מפריע אחר ותשתיות אלו ו/או הגורם המפריע הונחו בשטח האתר בתקופה בו החזקה באתר היתה בידי הממונה, גם אז לא יהווה הדבר עילה לכל טענה ו/או תביעה כלפי הממונה.

ידוע ליזם שקיים קווי מתח גבוהה באתר והיזם מוותר על כל טענה לגבי אותו קווי חשמל.

היזם מצהיר ומתחייב כי אין לו ולא תהיינה לו כל תביעות ו/או טענות ו/או דרישות כספיות ו/או אחרות, לרבות דרישה לביטול העסקה כלפי הממונה ו/או מי מטעמו בגין האמור בסעיף זה.

7.3 היזם מתחייב שלא לרשום הערת אזהרה בלשכת רישום המקרקעין בדבר זכויותיו לפי חוזה זה כולן או מקצתן בכל מועד שהוא, ככל שניתן בכלל לרשום בגינת הערת אזהרה כאמור, ללא אישור מיוחד מראש ובכתב של הממונה, אשר הממונה יהיה רשאי לתיתו או להמנע מלתיתו לפי שיקול דעתו המוחלט.

7.4 מבלי לגרוע מכלליות האמור ומכלליות שיקול דעתו של הממונה כאמור לעיל, מוסכם, כי בכל מקרה לא תרשם הערת אזהרה לפני שהאתר ירשם כיתדות רישום נפרדת בלשכת רישום המקרקעין, ומבלי שינתן לממונה, קודם לרישומה, יפוי כח בלתי חוזר מאת היזם בנוסח אשר יהיה להנחת דעת הממונה, למחוק את הערת האזהרה בכל מקרה שבו תפקע אופציית היזם או יבוטל חוזה זה או חוזה הפיתוח מכל סיבה שהיא.

7.5 למען הסר ספק מובהר בזאת, כי חוזה זה אינו מעניק ליזם זכות או רשות לחזקה ולתפיסה או לשימוש כלשהו באתר או בכל חלק ממנו, ובשום מקרה ובשום נסיבות לא יהיה היזם רשאי לקבל או לתפוס חזקה או לעשות שימוש כלשהו באתר או בכל חלק ממנו ללא אישור מיוחד ומפורש של הממונה מראש ובכתב.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גבית ואמרכלות טל' 02-9977785
 מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

מיסים ותשלומי חובה

8.

- 8.1. כל מס אשר יחול עפ"י כל דין על היזם בגין התקשרות זאת בחוזה זה ו/או בגין מימוש אופציית היזם ישולם על ידי היזם, במלואו ובמועדו החוקי.
- 8.2. היטל ה"חשבחה יחול על פי הדין.
- 8.3. כל הסכומים שעל היזם לשאת בהם והנזכרים בחוזה זה, לרבות, אך לא רק, דמי הרשאה, תמורת הממונה, ותשלומים בגין הארכת תקופת הרשות לתכנון וכ"י, אינם כוללים מס ערך מוסף.
- 8.4. מס הערך המוסף בשיעורו החוקי ביחס לכל התשלומים האמורים ו/או כל תשלום אחר החל על היזם לפי חוזה זה, ישולם על ידי היזם ביחד ובמועד ביצוע התשלומים כאמור.

סעדים ותרופות

9.

מבלי לגרוע מהסעדים והתרופות המוקנים לממונה לפי הוראות חוזה זה ו/או לפי חוק החוזים תרופות בגין הפרת חוזה תש"ל"א - 1970 ו/או לפי מסמכי המכרז ו/או לפי הוראות חוזה הפיתוח ו/או הוראות חוזה החכירה, מוסכם בזאת כדקלמן:

9.1. הפרה של איזו מהתחייבויות היזם או הצהרותיו ו/או התחייבותיו לפי סעיפים 3.2 (על פסקאות המשנה שבו) 5.1, 5.2 (על פסקאות המשנה שבו) 6.1, 6.2, 7.1, 7.3, 8 (על סעיפי המשנה שבו), לחוזה זה תחשב כהפרה יסודית של החוזה.

9.2. בכל אחד מן המקרים שיימנו לחלק, יהיה הממונה רשאי בכל עת, בין אם מייד כשיתגלו לו העובדות הנוגעות לענין ובין אם בכל מועד שהוא לאחר מכן, לבטל חוזה זה בהודעה בכתב ליזם.

9.2.1. אם הוגשה נגד היזם בקשה לפירוק זמני או קבוע, למינוי כונס נכסים, זמני או קבוע, או לחטלת עיקול על חלק מהותי מנכסיו, וניתן צו לפי הבקשה או שהבקשה לא נדחתה או בוטלה בתוך 90 יום מהגשתה.

9.2.2. אם היזם התקשר עם צד ג' כלשהו בחוזה מפורש או מכללא, בע"פ או בכתב בניגוד להוראות סעיף 6 לעיל, וגם אם נאמר באותו חוזה כי הוא מותנה בהסכמת הממונה.

9.2.3. אם היזם לא שילם לממונה או לצד ג' כלשהו איזשהו תשלום, שהוא חייב לשאת בו לפי הוראות חוזה זה במועד שנקבע לכך בחוזה זה, או, בהעדר מועד מוגדר לתשלום בחוזה זה - בתוך 30 יום מדרישת הממונה.

9.2.4. אם היזם הפר חוזה זה הפרה יסודית, או אם היזם הפר חוזה זה הפרה שאינה יסודית אך לא תיקן את החפרה בתוך 30 יום מעת שנדרש לכך ע"י הממונה.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631. מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מחלקת	מחלקת	מחלקת	מחלקת	מחלקת	מחלקת	מחלקת
מחלקת תכנון	מחלקת ביטחון	מחלקת רישוי	מחלקת רמאללה	מחלקת שכם	מחלקת טול-ברם	מחלקת ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

9.3. בוטל חוזה זה ע"י הממונה יחולו ההוראות דלקמן:

9.3.1. עם ביטול החוזה תבוא לסיומה תקופת הרשות לתכנון (אם לא הסתיימה קודם לכן), והרשות לתכנון שניתנה ליזם בחוזה זה ואופציית היזם תפקענה, ככל שלא פקעו קודם לכן.

9.3.2. היזם לא יהיה זכאי להשבה או לפיצוי כלשהם בגין תשלומים כלשהם ששולמו על ידו לפי חוזה זה, לרבות, אך לא רק תשלומים בגין הוצאות התכנון של האתר, ביצוע סקרים, בדיקות היתכנות, מיפוי, תאומים, דמי הרשאה, תשלומים בגין הארכת תקופת ההרשאה לתכנון, מיסים, היטלים, תשלומי חובה וכו'.

9.3.3. כל התכניות המיפרטים והמסמכים האחרים שהוכנו ע"י היזם או מטעמו במסגרת תכנון האתר ו/או הליכי אישור התכנית החדשה יהיו לקנינו של הממונה שיהיה רשאי לנהוג בהם כאמור בפסקה 3.4.3 דלעיל.

9.4. היזם והממונה מוותרים בזאת במפורש זה כלפי זה על תביעות וסעדים על פי דני עשיית עושר ולא במשפט.

9.5. היזם מאשר כי ידוע לו שהממונה מתקשר עימו בחוזה זה במסגרת מדיניותו לדאוג לעתודות קרקע זמינות להקמת מגרשים להדרכת נהגים בהקדם האפשרי, ועל כן מוסכם כי בשום מקרה ובשום נסיבות לא יהיה היזם רשאי לעתור כנגד הממונה בהליך משפטי כלשהו לסעדים מסוג צו מניעה, או צו עשה, זמניים או קבועים או צו הצהרתי זמני או קבוע או כל סעד אחר שכתוצאה מהם עלול יהיה להיגרם באופן ישיר או עקיף, עיכוב או שיבוש כלשהו בתכנון האתר ו/או באישור התביעה החדשה ו/או בביצוע עבודות פיתוח באתר ו/או בשיווק האתר ו/או במתן זכויות בו לאחרים, ו/או בבניית על האתר ו/או באכלוסו ו/או בשימוש בו.

היזם מוותר מראש על זכות לכל סעד נגד הממונה כאמור לעיל והוא מאשר, כי במקרה של הליכים משפטיים בינו לבין הממונה, הסעדים היחידים להם הוא יהיה זכאי לעתור כנגד הממונה, הינם סעדים כספיים. הצדדים מאשרים, כי הסכמת היזם דלעיל היתה תנאי מוקדם ויסודי להסכמת הממונה להתקשר עימו בחוזה זה.

10. שונות:

10.1. זכויות היוצרים בכל מסמכי התכנון, כהגדרתם להלן, מוקנות לממונה בלבד. על פי דרישת הממונה בכל עת וכן בתום תקופת ההרשאה או עם ביטולו של ההסכם מכל סיבה שהיא, ימציא היזם לידי הממונה עותק מלא ומעודכן של כל מסמכי התכנון.

"מסמכי התכנון" - האורגנליים וכל ההעתקים של כל התכניות, המפות, התרשימים, והחישובים, ניירות העבודה דיסקטים או כל מדיה אחרת וכן כל המסמכים האחרים

המתייחסים לתכנון ו/או לתכנית ו/או לאתר ו/או לפעולות התכנון להיתר בניה בין שהוכנו על ידי הממונה, ובין שהוכנו על ידי היזם או על ידי כל צד שלישי אחר.

10.2. כל תוספת ניצול של מבנים ו/או שימושים במגרש ההדרכה לאתר אישור התכנית, תהא כפופה לאישור הממונה ולתשלום הפרשי ערך קרקע לממונה כפי שיהיה נהוג באותה עת.

שינויים אלו מותנים בקבלת כל ההיתרים.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631
 מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 ממו"מ ומידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מתי"ק הברון	מתי"ק בית-להם	מתי"ק יריחו	מתי"ק רמאללה	מתי"ק שכם	מתי"ק טול-כרם	מתי"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078	056-218079	056-218075	056-218076	056-218076

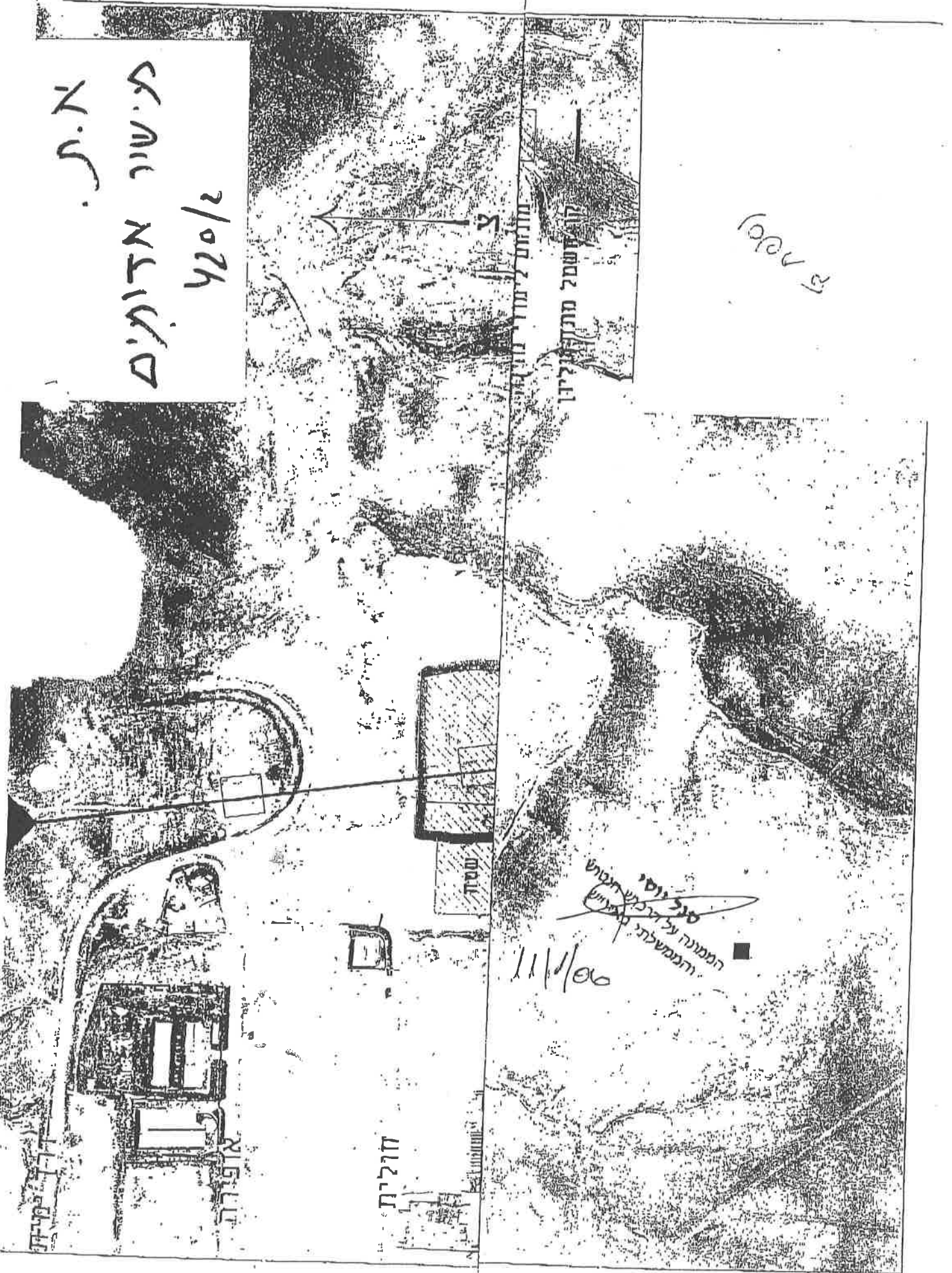
המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון

הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

- 10.3 היזם ידרש לקבל היתר להפעלת מגרש הדרכה לנהגים מאת רשות הרשוי במשרד התחבורה וכן את כל האישורים הנדרשים להפעלת השטח עפ"י כל דין, לרבות על פי תקנות התעבורה.
- 10.4 היה והשטח נשוא מכרז זה הוכרז ו/או יוכרז כאתר עתיקות על ידי רשות העתיקות, יישא היזם על חשבונו בכל פעולות הפיקוח, חפירות הבדיקות וחפירות ההצלה במקרקעין. היקפי הפיקוח, חפירות הבדיקות וחפירות ההצלה יהיו כפי שיידרש על פי קביעת רשות העתיקות. היזם לא יבוא בכל טענה ו/או דרישה ו/או תביעה כספית ו/או אחרת, לרבות דרישה לביטול העסקה, כלפי הממונה ו/או מי מטעמו בגין האמור בנוגע לעתיקות.
- 10.5 למען הסר ספק, אין בתקשרות בחוזה זה כדי לגרוע מזכות הממונה לשווק אתרים נוספים על האתר נשוא חוזה זה ליעוד של מגרש להדרכת נהגים, בכל איזור ומיקום לרבות בסמיכות לאתר נשוא מכרז זה.
- 10.6 חוזה זה משקף נאמנה ובמלאו את כל המוסכם בין הצדדים. כל שינוי לחוזה זה, או ויתור על זכות שעל פיו יהיו ברי תוקף מחייב רק אם יערכו בכתב ויחתמו כדין.
- 10.7 שיהיו או הימנעות מפעולה או הימנעות משימוש בזכות לכל תקופה שהיא לא יחשבו, בשום מקרה ובשום נסיבות, כוויתור או כמצג מצד הממונה או כתקדים המחייב למקרים אחרים.
- בכל מקרה בו זכאי הממונה לבטל חוזה זה, הוא יהיה זכאי לעשות כן בכל עת שימצא לנכון לאחר שנודע לו על העובדות המשמשות יסוד לזכות הביטול שלו, תהא מאוחרת ככל שתהא, מבלי שזכות זו תפקע או תתישן.
- 10.8 סמכות השיפוט המקומית הייחודית בכל חילוקי הדעות בין הצדדים בכל הנוגע לפירושו, ביצוע או הפרתו של חוזה זה תוקנה לבתי המשפט בירושלים ויחולו דיני מדינת ישראל.
- 10.9 אין באמור בחוזה זה כדי לגרוע מסמכויותיו של מפקד האזור/ראש המינהל האזרחי באזור ליתן הוראות בצו בכל הנוגע לתוקפם של חוזים ובכל הקשור בזכות. חובה או חבות של צד מן הצדדים להם.
- 10.10 אין בחוזה זה לגרוע מכוחם של מפקד כוחות צה"ל באיזור ו/או ראש המינהל האזרחי באיזור להפעיל סמכויותיהם על פי כל דין בנוגע לנכס זה.
- 10.11 ידוע ליזם כי שיחתום על חוזה הפיתוח יתחייב להעסיק חברת אבטחה, שהיא בעלת כל ההיתרים הנדרשים כל פי דין ותחיקת בטחון בכדי לפעול באזור יהודה ושומרון, ואשר קיבלה אישור לכך מאת המינהל האזרחי, לשם אבטחת ביצוען של כל העבודות שיבוצעו על פי חוזה הפיתוח, חברת האבטחה תפעל על פי הנחיות החטיבה המרחבית הנוגעת לעניין.
- כן ידוע ליזם כי, שיחתום על חוזה הפיתוח יתחייב לתאם ביצוע כל עבודה על פי חוזה הפיתוח, יתחייב לתאם ביצוע כל עבודה על-פי חוזה הפיתוח, לפני ביצועה, עם החטיבה המרחבית הנוגעת לעניין.

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90831. מיכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 ממו ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 09:00 - 14:00

מת"ק חברון	מת"ק בית-לחם	מת"ק יריחו	מת"ק רמאללה	מת"ק שכם	מת"ק טול-כרם	מת"ק ג'נין
02-9962252	02-9934012	02-9942115	02-9974692	02-9943865	09-7922138	06-6407310
056-218077	056-218081	056-218078		056-218079	056-218075	056-218076



ש.נ.ס.
ש.מ.ר.א.ד.מ.י.ם
420/2

420/2

מסלול תחבורה
ובתחילתו מסלול

מסלול תחבורה

הממונה על הרישום
והתכנון
משרד התכנון והבנייה
11/1/00

מסלול תחבורה

חולצית

חולצית

מסלול

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

10.12 כתובות הצדדים לצרכי מתן הודעות תהיינה כמפורט במבוא לחוזה זה, אלא אם כן הודיע אחד הצדדים למישנהו על כתובות אחרת בישראל שאז תשמש אותה כתובת לצורך מתן הודעות לאותו צד כאמור.

כל הודעה שתשלח בדואר רשום לאיזו מן הכתובות דלעיל תחשב כאילו הגיעה לצד הנשגר ולידיעתו בתוך 4 ימים משיגורה, ובמקרה של מסירה ביד - עם המסירה.

10.13 תאריך חתימת חוזה יהיה התאריך בו נחתם החוזה ע"י מורשי החתימה של הממונה.

ולראיה באו הצדדים על החתום:

הממונה
הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי בארץ ישראל

היזם
אלי בר-בשחון בע"מ
ELI-BAR SECURITY LTD.

המאשר :

אני החתום מטה מאשר כי זיהיתי את החוכר הנ"ל לפי מסמכי הזיהוי שהוצגו בפני וכי החוכר חתם על חוזה זה בנוכחותי.

שם _____ תואר המשרה _____ חתימת המאשר _____

כאשר היזם הינו תאגיד חבר/עמותה יש למלא ולהחתיים:
אני עו"ד אורן מאור עו"ד המשמש כעו"ד של חב' מ.ר. מ.ר. 37184
ח.פ. רח' תובל 5, תל-אביב 67897 מאשר בזה כי ביום 11.7.05 התייצבו בפני הי"ח:
1. מ.ר. מ.ר. 37184 ת.ז. 05589467-9
2. _____ ת.ז. _____
3. _____ ת.ז. _____

המוסמכים לחתום ולהתחייב בשם החברה הנ"ל ולאחר שזהיתי אותם עפ"י תעודת זהות שהציגו בפני חתמו על חוזה זה בנוכחותי.

תאריך 11.7.05

חתימה וחתימת העו"ד
אורן מאור עו"ד
מ.ר. 37184
רח' תובל 5, תל-אביב 67897
טל' 03-6235000

02-9977770	מזכירות: טל': 02-9977706	פקס': 02-9977770	בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631.
02-9977785	מזכירות: טל': 02-9977783	גביה ואמרכלות טל' 02-9977785	עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977783
02-9977704	מזכירות: טל': 02-9977704	מועדי קבלת הקהל: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00	מבוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346
06-6407310	מזכ"ק טל-כרם 09-7922138	מזכ"ק שכם 02-9943865	מזכ"ק רמאללה 02-9974692
056-218076	056-218075	056-218079	מזכ"ק יריחו 02-9942115
			מזכ"ק בית-לחם 02-9934012
			056-218081
			מזכ"ק חברון 02-9962252
			056-218077

נספח "9"

פסק הדין בה"פ 7331/08

אלי בר ביטחון בע"מ נ'

עיריית מעלה אדומים ואח'

מיום 19.5.2009

בתי המשפט

ה"פ 007331/08		בית המשפט המחוזי בירושלים
19/05/2009		
		לפני כבוד השופטת גילה כנפי-שטייניץ

בעניין:

אלי בר בטחון בע"מ

המבקשת

ע"י ב"כ עו"ד ר' מיוור

נגד

1. עיריית מעלה אדומים

2. הועדה המקומית לתכנון ובנייה מעלה אדומים

ע"י ב"כ עו"ד ג' רוגל

3. החברה הכלכלית לפיתוח מעלה אדומים בע"מ

המשיבות

ע"י ב"כ עו"ד נ' במברגר

פסק דין

1. בקשה לסילוק התובענה על הסף.

המבקשת הגישה תובענה למתן סעדים הצהרתיים שונים, להם היא זכאית, לטענתה, כתוצאה מהפרת התחייבותן של המשיבות 1-2, עיריית מעלה אדומים והועדה המקומית לתכנון ובנייה מעלה אדומים (להלן – המשיבות), לאפשר לה להקים תחנת מעבר לפסולת בנין. לטענת המבקשת, זכתה בחודש יוני 2005 במכרז להפעלת מגרש הדרכה לנהגים באיזור התעשייה מישור אדומים, המצוי בתחומה של עיריית מעלה אדומים. במסגרת המכרז ועם קיום תנאיו, הייתה זכאית לחכירת שטח מהממונה על הרכוש הנטוש באזור יהודה ושומרון, בהיקף של כ-80 דונם, לשם הפעלת מגרש ההדרכה. בשלב הראשון נחתם עם הממונה חוזה חכירה ביחס לשטח של כ-12.6 דונם, וחווה הרשאה לתכנון ביחס לשטח של כ-67.8 דונם. לאחר הזכייה במכרז, נודע למבקשת כי כוונת המשיבה 3 להקים מטמנת פסולת בצמוד למגרש ההדרכה, תוכנית שלא הוצגה לה בטרם ניגשה למכרז. על רקע התנגדותה של המבקשת להקמת המטמנה, הציעה המשיבה 1 למבקשת, ביום 28.5.06, על פי הנטען, "עסקת חבילה" לפיה תסיר המבקשת את התנגדותה למטמנה, ובתמורה, תתיר המשיבה למבקשת להקים תחנת מעבר לפסולת בנין. בהתאם להצעה זו, פעלה

המבקשת לקידום הקמתה של תחנת המעבר בשטח האתר שהועמד לרשותה, וזאת לתקופת הביניים שעד לפתיחתו של מגרש ההדרכה לנהיגה. ביום 29.8.07 אישרה הועדה לתכנון ובניה הצבת "מבנה יביל למשרדים" בשטח 48 מ"ר, בכפוף לרשימה ארוכה של תנאים שנקבעו באותו אישור. באישור הועדה צוין כי "הודעה זו אינה מהווה היתר בניה ואין להתחיל בכל עבודת בניה לפני קבלת היתר בניה כחוק" (נספח ט"ז לתובענה). לטענת המבקשת, בהסתמך על התחייבות המשיבות ובתיאום עמן, פעלה ללא ליאות לשם קידומו של המיזם, והשקיעה בכך זמן וממון רב. המבקשת טוענת כי נהנתה "מרוח גבית ערה" מצד המשיבות, עד שלפתע למדה, משיחות טלפוניות עם העירייה, על נסיגת המשיבות מתמיכתן במיזם. המבקשת טוענת כי המשיבות, או מי מהן, הפרו את התחייבותן לאפשר לה להקים בשטחן את תחנת המעבר, ואף הכשילו את מתן ההיתר הדרוש לכך. לאור כל אלה, ביקשה המבקשת את הסעדים ההצהרתיים הבאים, כפי שפורטו בס' 88 לתובענתה:

- א. להצהיר כי ניתנה התחייבות המשיבות למבקשת על ידי המשיבות.
- ב. להצהיר כי ההיתר עולה כדי התחייבות חוזית שבין המשיבות לבין המבקשת;
- ג. להצהיר כי ההיתר והתחייבות המשיבות, ניתנו למבקשת על ידי המשיבות בסמכות.
- ד. להצהיר כי ההיתר והתחייבות המשיבות, ניתנו למבקשת על ידי המשיבות, בידיעה כי המבקשת עומדת לפעול על פיהם.
- ה. להצהיר כי ההיתר והתחייבות המשיבות, ניתנו למבקשת על ידי המשיבות, מתוך כוונה שהמשיבות תפעל על פיהם.
- ו. להצהיר כי האמור לעיל עולה כדי חוזה שבין המשיבות לבין המבקשת.
- ז. להצהיר כי יש להיתר תוקף ולחילופין, לחייב את המשיבות ליתן לו תוקף.
- ח. להצהיר כי המשיבות, בהתנהלותה לאתר מתן ההיתר ובפעולתה לסיכולו, מפירה את החוזה שבינה לבין המבקשת בהפרה יסודית.
- ט. להצהיר כי המשיבות מעולת בהתנהלותן כלפי המבקשת, בעוולה נזיקית, לחילופין חילופין, להצהיר כי המשיבות פועלת כלפי המבקשת באופן שעולה כדי עשיית עושר ולא במשפט.
- י. להצהיר כי המשיבה הפורמאלית ביצעה גרם הפרת חוזה בהתקשרות שבין המשיבות לבין המבקשת, בהיותה בעלת עניין בתחנת המעבר.
- יא. להצהיר כי המשיבות פעלו מול המבקשת בניגוד עניינים.

יא. ליתן לתובע כל סעד נוסף או אחר, ככל שימצא זאת לצורך ונכון" (השיבושים במקור).

2. בכתב תשובתן טענו המשיבות כי בהתאם לתנאי המכרז וחוזה התכירה עם הממונה, הגישה המבקשת לוועדה לתכנון ובניה בקשה לאישור שינוי הייעוד של המגרשים והפיכתם ל"מרכז תחבורה", וכישיבתה מיום 25.2.07 המליצה הוועדה בפני מועצת התכנון העליונה בבית אל על אישור התכנית. בתקנון התכנית המוצעת, תחת הכותרת "הוראות מעבר" נאמר: "בתקופת הבניה ופיתוח השטח תתאפשר באתר הקמת תחנת מעבר לפסולת בניין ופסולת חציבה, הכוללת גם הטמנת פסולת חציבה ובנייה, כתשתית מילוי לפיתוח השטח העתידי". משיקוליה של המבקשת, תכנית זו לא קודמה על ידה והיא לא אושרה מעולם להפקדה ע"י מועצת התכנון העליונה בבית אל. בשלב מסוים, ומטעמים הקשורים במשרד התחבורה, החליטה המבקשת להקפיא את פרויקט הקמת המרכז ללימודי נהיגה, וביקשה להקים תחנת מעבר לפסולת בניה כתכלית העומדת בפני עצמה, ולא כאלמנט זמני לתקופת הבניה של המרכז ללימודי נהיגה. המבקשת הגישה לרשות הרישוי בקשה להקמת תחנת מעבר לפסולת בניה, ואולם ביום 29.8.07 ניתן לה ע"י רשות הרישוי אישור עקרוני להצבת מבנה משרדים יביל בלבד. תחנת המעבר לא אושרה, הואיל וטרם בשלו התנאים המקדמיים לדיון בה. גם היתר הבניה למבנה היביל עצמו, מעולם לא הוצא כיוון שהמבקשת לא המציאה את האישורים שנדרשו כתנאי להוצאתו ובפרט אישור בעל הקרקע-הממונה על הרכוש הממשלתי באיו"ש. ביום 21.2.08 הודיע מהנדס המשיבות למבקשת כי העיריה מתנגדת להקמת מיזם של תחנת מעבר לפסולת בנייה, הואיל וזה אינו משתלב עם אופי המפעלים שהעיריה מעודדת הקמתם באזור התעשייה. עוד הודיע למבקשת כי באם היא עומדת על בקשתה למתן היתר למכלול של תחנת המעבר, זכותה להגיש בקשה לכך כשהיא מאושרת ע"י בעל הקרקע, וזו תידון לכשתוגש. לטענת המשיבות, אף שהיתה רשאית לעמוד על כך, ולהגיש בקשתה להקמת תחנת המעבר, לא טרחה המבקשת לעשות כן, ועתה היא מלינה על דחייתה כביכול של בקשה שלא הוגשה. לפיכך, טוענות המשיבות, פנייתה לבית המשפט נעדרת עילה. יתר על כן, גם לו הייתה מגישה בקשה כדיון, ובקשתה הייתה נדחית ע"י הוועדה לתכנון ובניה, הסעד הבלעדי שהיה עומד לרשותה היה הגשת ערר למועצת התכנון העליונה. גם מטעם זה אין לה כל עילה לפנות לבית המשפט והיא מנועה מלעקוף הליכי ערר הקבועים בדיון ע"י פניה לבית המשפט.

3. המשיבות מבקשות לדחות את התובענה על הסף. לטענתן, התובענה פגומה בפגמים מהותיים שאינם ניתנים לריפוי ומחייבים סילוקה על הסף. ראשית, קיים מסלול ייחודי של הגשת

בקשה למתן היתר, ולחילופין, ככל שהמבקשת טוענת כי הגישה בקשה ובקשתה נדחתה, של הגשת ערר למועצת התכנון העליונה. משלא ננקט מסלול זה ע"י המבקשת, היא מנועה מלפנות לבית המשפט. שנית, הן טוענות, אין המבקשת רשאית להגיש תביעה נזיקית במסווה של סעד הצהרתי. המשיבה 3 העלתה אף היא טענות דומות ונוספות. בתגובה לטענות הסף שהועלו, הסכימה המבקשת למחוק את התובענה נגד המשיבה 3. עוד ביקשה למחוק את הסעדים ההצהרתיים שפורטו בס' 88 (ח) ו-(ט) לתובענתה. באשר ליתר הסעדים ההצהרתיים, סבורה המבקשת כי יש מקום לתיתם וכי היא "סמוכה ובטוחה, כי לאחר שיינתן לה הסעד ההצהרתי המבוקש על ידה, לא תתעלם ממנו המשיבה".

4. דין התובענה להימחק על הסף.

הסעדים שנתבקשו ע"י המבקשת, כפי שצוטטו לעיל, הינם ערטילאיים, אינם ברורים, ואינם מאפשרים דיון יעיל בתובענה. גם ה"התחייבות" העומדת ביסוד התובענה, אינה מוגדרת (וראה הגדרתה בס' 1 לכתב התובענה), וניתן רק לשער כי הכוונה לאותה התחייבות מיום 28.5.06. פניות להבהרה שהופנו לב"כ המבקשת, הניבו תשובות שונות וסותרות, שלא הועילו להבהרת הטענות או הסעדים. ניתן היה, למעשה, לסלק את התובענה על הסף רק מטעם זה. חרף זאת, אתייחס, ככל שניתן, לסעדים כפי שהוגדרו בכתב התובענה. בכל המתייחס לבקשה לסעדים הצהרתיים לפיהם ניתנה "התחייבות" למבקשת, כי זו ניתנה בסמכות ומתוך כוונה שהמבקשת תפעל על פיה, כי "האמור לעיל עולה כדי חוזה", וכי המשיבות פעלו מול המבקשת בניגוד עניינים (ס"ק א, ג, ד, ה, ו, י) - דין הבקשה להימחק על הסף. סעד הצהרתי הוא סעד הנתון לשיקול דעתו של בית המשפט, הרשאי לתת או לסרב לתת. כך, על פי הכלל, יימנע בית המשפט ליתן סעד הצהרתי מקום בו התובענה היא רק שלב מקדמי לקראת הגשת הליך נוסף וקבלת הסעד האמיתי המבוקש. מקום בו בידי המבקש לתבוע סעד מהותי, והוא בוחר לעתור לסעד הצהרתי ללא אינטרס לגיטימי המצדיק זאת, ימנע בית המשפט לתת (ע"א 3182/02 אשד (1980) מהנדסים ויועצים תעשייה ניהול ומכון בע"מ נ' המגן חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נח(2) 179 (2003); ע"א 9580/05 גליקלנד נ' צ'ורני, ניתן ביום 10.9.07 והמקורות המובאים שם; ע"א 4076/00 נצחון ציפורה בראשון בע"מ נ' זמברובסקי בע"מ, פ"ד נו(3) 41 (2002)). בית המשפט לא יעניק סעד הצהרתי גם במקום בו המבקש לא הראה כי תצמח לו תועלת מקבלת הסעד, וכי יש בסעד ההצהרתי כדי לפתור את הסכסוך בדרך יעילה ונוחה.

ברי כי אין בסעדים שנמנו כדי לפתור את הסכסוך בצורה יעילה. ההצהרות המבוקשות אינן בעלות אופי אופרטיבי ואין בהן כדי לפתור את הסכסוך שבין הצדדים. ככל שהמבקשת מעוניינת בסעדים כספיים, היא לא הראתה אינטרס לגיטימי לפיצול הדיון ולדיון בתובענה במתכונתה הנוכחית. המבקשת גם לא הראתה כל טעם המצדיק הטרדת המשיבות פעמיים וגרירתן להליך משפטי כפול.

5. המבקשת מוסיפה ומבקשת סעדים הצהרתיים לפיהן ההיתר ניתן לה בסמכות, כי להיתר יש תוקף, ולחילופין, לחייב את המשיבות ליתן לו תוקף (ס' ג', ז' לסעיף הסעדים). "ההיתר" הוגדר, בס' 13 לתובענה, כהיתר להקמת תחנת מעבר לפסולת בניה. ככל שהבקשה היא למתן סעד המצהיר כי ניתן למבקשת היתר על יסוד התחייבות המשיבות בפגישה משנת 2006, גם דינה של בקשה זו להימחק על הסף. הסמכות למתן היתר בניה נתונה למוסדות התכנון, ואין זה מתפקידו של בית המשפט להעניק היתרים מקום שלא בוצעו ההליכים הנדרשים בחוק לשם קבלתם. לפיכך, ככל שהמבקשת כלל לא פנתה בבקשה למתן היתר להקמת תחנת המעבר, כטענת המשיבות, ממילא אין היא זכאית לפנות לבית המשפט לשם קבלת ההיתר ועליה לנקוט בהליכים הקבועים בחוק לשם קבלתו. ככל שפנתה ומבוקשה לא ניתן לה או ניתן אך בחלקו (כמפורט בנספח ט"ז), רשאית היא לפנות בהליכי השגה וערר למוסדות התכנון המתאימים. בכל מקרה, על המבקשת למצות את הליכי הבקשה וההשגה בפני הגורמים המוסמכים על פי דין בטרם כניסתה לשערי בית המשפט, כפי שיפורט להלן.

בענייננו, אין חולק כי על המגרש נשוא התובענה חלות הוראת החוק הירדני - חוק תכנון ערים כפרים ובניינים, חוק זמני מס' (79) לשנת 1966. ס' 36 – 1 לחוק קובע כדלהלן:

"כל אדם שנגרם לו נזק כתוצאה ממתן רשיון לאחר או סירוב הוועדה המקומית להוציא רשיון פיתוח או תכנון קרקע או בצוע עבודת בנין או השגת אשור הדרוש ע"פ צו או תקנות או הוראות או תנאים שהותקנו ע"פ חוק זה או שמתן הסכמה כרוך בתנאים מסוימים, ואם לדעת המבקש, או כל אדם אחר שנגרם לו נזק, יש בהחלטת הוועדה פגיעה בזכויותיו – הוא יהא רשאי לבקש מהוועדה המקומית להעביר את הדיון בבקשתו לוועדת התכנון המחוזית..."

על פי הצו בדבר חוק תכנון ערים, כפרים ובניינים (יהודה והשומרון) (מס' 418), התשל"א-1971, סמכות שניתנה לוועדה המחוזית, תהא נתונה למועצת התכנון העליונה. הוראות אלה

מסדירות, אם כן, את הזכות לערור על החלטת מוסדות התכנון ככל שסורבה בקשה למתן היתר או הותנתה בתנאים, או בשל כל פגיעה בזכויות העורר הנובעת מהחלטת הועדה המקומית. ההלכה היא, כאמור, כי משנקבעו בחוק הליכים ייחודיים להשגה ולערור, יש לפעול על פיהם ואין להיזקק להליכי תביעה רגילים בטרם מוצו הליכים אלה:

”בית משפט זה פסק לא אחת, כי משנקבעו בחוק הליכים מיוחדים להשגה ולערור ומועדים להגשתם, אין הנישום יכול להיזקק עוד להליכי התביעה הרגילים” (ע”א 1130/90 חברת מצות ישראל בע”מ נ’ עיריית פתח-תקווה, פ”ד מו(4) 778, בע’ 782).

דברים אלה נאמרו לעניין ועדות ערר לענין חבות במס, אולם הם יפים גם לענייננו. ראה גם דברי בית המשפט לעניין ההכרה בגופי הערר כסעד חילופי שיש למצותו טרם הפנייה לבית המשפט:

”זה שנים מספר נוטה המחוקק להכיר בחשיבות הציבורית של הקמת גופי ערר פנים-מינהלתיים במגזרים השונים של הרשויות המינהליות במטרה ליישב במהירות סכסוכים המתגלעים בין הפרט לרשות המינהלית, ומתוך תקווה כי גישה זו עשויה לטפח יחסים תקינים והוגנים בין האזרח לשלטון...”

בגישה זו טמון היגיון רב. ראשית, היא תורמת להפחתת העומס המוטל על בתי המשפט. שנית, היא מביאה ליישוב מהיר ויעיל של המחלוקות המתגלעות בין הפרט לרשות המינהלית. שלישית, היא מאפשרת קיומה של בדיקה שנייה – רחבה, יסודית ומקצועית, של החלטות הרשות. רביעית, היא עשויה לטפח יחסים תקינים בין האזרח לשלטון.

הגשמת התכליות והיתרונות שבמוסד הערר מחייבת הכרה בו כסעד חלופי שיש למצותו טרם הפנייה לבית המשפט. כאמור, ועדת הערר הינה חלק מהמנגנון המינהלי אשר בסמכותו לבטל את ההחלטה המינהלית נושא הערר ולתת אחרת תחתיה” (ע”א 6365/00 בר אור נ’ הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה, פ”ד נו(4) 38 (2002))

גם בפרשת עיריית רעננה דן בית המשפט העליון בשאלה באילו נסיבות חייב אזרח המתדיין עם הרשות להיזקק תחילה למנגנון יישוב מחלוקת שנקבע בחוק המיוחד החל על העניין,

ומתי רשאי הוא לפנות ישירות לבקש את סעדו בבית המשפט הרגיל או בבג"ץ. בית המשפט קובע כדלהלן:

"...התכליות הבסיסיות העומדות ברקע הקמתם של גופי הערר השונים מבטאות מגמה כוללת לייחד את הדיון הראשוני במחלוקות בין האזרח לרשות במסגרתם, ולהוציא מחלוקות אלה בשלבן הראשון מתחום השיפוט של בתי המשפט הרגילים. לתכליות אלה תוצאות פרשניות בתחומים האלה:

(1) סמכות גופי הערר לדון בעניינים שהחוק הפקיד בידם הוכרה כמצדיקה בדרך כלל הימנעות בתי המשפט מלדון באותם עניינים, בבחינת קיומו של סעד חלופי....

...קיום סמכותם של גופי הערר הוכרה כמצדיקה הימנעות בתי המשפט מלדון באופן ראשוני בשאלות הנתונות לסמכותם של אותם גופים בין שמדובר בבית המשפט הגבוה לצדק ובין בבית המשפט רגיל....

וכך, מקום שהמחוקק קבע דרך מיוחדת להשגה ולערר יש ללכת בדרך זו ולא לאפשר את עקיפתה .."

6. הנני מורה, אפוא, על מחיקת התובענה על הסף.

המבקשת תשלם למשיבות 1-2 את הוצאות התובענה בסך 5,000 ₪ בצירוף מע"מ כחוק.

מוכירות בית המשפט תעביר העתק פסק הדין לב"כ הצדדים.

גילה כנפי שטייניץ 54678313-7331/08

ניתן היום כ"ה באייר, תשס"ט (19 במאי 2009), בהעדר הצדדים.

גילה כנפי-שטייניץ, שופטת

נוסח מסמך זה כפוף לשינויי ניסוח ועריכה

נספח "10"

תקנון התכנית לבניית מרכז

תחבורה בשטח מיום

15.6.2007 ואישור תכנית

להפקדה מטעם הוועדה

המקומית מיום 25.2.2007

אזור יהודה ושומרון
מועצת תכנון עליונה
מרחב תכנון מקומי מעלה אדומים

תקנון -

תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2/11
שינוי לתכנית מתאר מס' 420
ושינוי לתכנית מפורטת מס' 420/2/2
ושינוי לתכנית מפורטת מס' 420/2/2/2

יוזם ומגיש התכנית : מר אלי בר

רחוב אהוד 8 רמת - השרון

אדריכל אבנר גולן-

קליין גולן אדריכלים, השונית 14, חופית

הממונה על הרכוש הממשלתי הנטוש

15.6.07

עורך התכנית :

בעל הקרקע :

תאריך עדכון :

מרהב תכנון מקומי מעלה אדומים
תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2/11
שינוי לתכנית מתאר מס' 420
ושינוי לתכנית מפורטת 420/2/2
שינוי לתכנית מפורטת מס' 420/2/2/2

1. שם התכנית : תכנית זו תקרא תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2/11 שינוי לתכנית מתאר מס' 420 שינוי לתכנית מפורטת 420/2/2 שינוי לתכנית מפורטת מס' 420/2/2/2
2. מסמכי התכנית : התכנית כוללת את המסמכים הבאים :
א. גיליון תשריט הערוך בק"מ 1:2500 [להלן ה"תשריט"]
ב. 9 דפי הוראות בכתב [להלן ה"תקנון"]
ג. גליון נספח בינוי עקרוני ומנחה בק"מ 1000 [להלן "נספח בינוי"]
3. גבול התכנית : הקו הכחול בתשריט הוא גבול התכנית.
4. מיקום התכנית : מעלה אדומים, אזור התעשייה, יחידה סביבתית 2, רחוב שדות, מגרשים מס' 420/2/2/2, 1022, 1020, 435, 434, 433, עפ"י תכנית 420/2/2/2 השטח שבין קורדינטות אורך 232250-233000 [ממזרח למערב] וקורדינטות רוחב 632750-633600 [מצפון לדרום] בגוש פיסקאלי מס' 1 חלק מחלקות דהרת' דר אל חיה ואס סרבגיה וחלת מצר באדמות הכפר אל ח'ן אל-אחמר.
5. שטח התכנית : שטח התכנית בגבול הקו הכחול הוא 93.783 דונם.
6. מטרת התכנית : א. שינוי יעודי מגרשים משטח לתעשייה, שטח ציבורי פתוח, ושטח לדרך קיימת על פי תכנית מס' 420, 420/2/2 ו- 420/2/2/2 לשטח למרכז תחבורה.
ב. איחוד מגרשים וחלקי מגרשים למגרש אחד.
ג. קביעת הוראות בינוי למרכז תחבורה.
ד. אין שינוי בזכויות הבניה הקיימים במגרשים.
7. כפיפות התכנית : על תכנית זו חלות ההוראות הבאות :
א. תכנית המתאר של מעלה אדומים מס' 420.
ב. תכנית מפורטת מס' 420/2/2
ג. תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2
ד. תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2/11 זו.
במקרה של סתירה, הוראות תכנית זו הן הקובעות.

8. הוראות התכנית : הוראותיה של התכנית מצטרפות מכל האמור ומכל המצוין בכל אחד ממסמכיה, במידה ואינן עולות בקנה אחד, חלות בכל מקרה, ההוראות המגבילות יותר.

9. טבלת ייעודי קרקע

מצב מוצע עפ"י תכנית זו		מצב קיים עפ"י תכניות 420, 420/2/2 ו- 420/2/2/2			
שטח [במ"ר]	ייעוד	מס' מגרש	שטח [במ"ר]	ייעוד	מס' מגרש
83,939	מרכז תחבורה	1	4,201	אזור תעשייה	433
-----	-----	-----	4,194	אזור תעשייה	434
-----	-----	-----	4,196	אזור תעשייה	435
-----	-----	-----	11,679	שצ"פ	1020
9,844	שצ"פ	1022-1	23,051	שצ"פ	1022
-----	-----	-----	44,844	אז"ח 420	מקב"ח
-----	-----	-----	1,618	דרך לביטול	מקב"ח
93.783		סה"כ	93.783		סה"כ

10. שטח למרכז תחבורה :

השטח הצבוע בתשריט בפסים אפורים באלכסון ותחום חום כהה הוא שטח למרכז תחבורה:

א. הוראות בניה :

1. זכויות הבניה : אחוזי בניה מותרים 130% שטח עיקרי, 30% שטחי שירות ע"פ תכנית 420/2/2/2 ללא שינוי.

2. בינוי : תותר הקמת מספר מבנים בשטח המגרש בהתאם לתכנים הבינוי המהווה חלק בלתי נפרד מהתכנית. [ייבנו מבנים מעל מסלולים]

3. תכסית : התכסית המכסימלית של המבנים תהיה 40%.

4. גובה : גובה מכסימלי של המבנה לא יעלה על 17.00 מ' מגובה הפיתוח.

5. קווי בנין לבינוי - קו בנין מינימאלי : מדרך - 5 מטר

ממגרש גובל - 5 מטר

מגבול מזרחי - 0 מטר [לשטח פתוח]

ב. שמושים :

השמיח ישמש לתעשייה ומסחר עפ"י הכנית מפורטת מס' 420/2/2/2 ,
וכן למרכז תחבורה הכולל את הבינוי המפורט להלן :

1. מבני מינהלה ומזכירות.

2. מרכז הדרכה בילוי וספורט – הכולל אולמות כינוסים לאירועים רבי
משתתפים וחדרי הדרכה.

3. הנפקת רישיונות נהיגה, ורישיונות לנהיגה ספורטיבית, בהתאם להכשרות.

4. חדרי מנוחה למשתלמים בנהיגת לילה וכבסים - יציאה לטיולים ברכבי
שטח במדבר יהודה .

5. מסעדת עובדים וקפיטריה .

6. מבני פיקוח , עזרה ראשונה וכיבוי אש.

7. מבדקיה לבדיקת כלי רכב , הכוללת מוסכים, מחסנים, חהנת תדלוק,
והניונים לרכב כבד כגון: משאיות ואוטובוסים.
רישוי ומכירת כלי רכב, רכבי מרוץ.

8. במסגרת הפיתוח יפותחו טריבונוט ע"פ תנאי הטופוגרפיה , למטרת צפייה
וכן עמודי תאורה לפעילות לילית.

9. צגים אלקטרוניים גדולים.

ג. יפותחו מתקנים ומסלולי נסיעה מעגליים לרכבים פרטיים , כבדים, רכבי
צמ"ה, מלגזות , אוטובוסים ורכבי שטח שייפודיהם :
1. משטחי החלקה מבטון הכוללים: עמדות המתנה , משטחים להחלקה מבוקרת

מכשולים הכוללים בריכות מים , נתיבי חזרה לנקודות המתנה.

2. מסלולי אספלט הכוללים : עקומות לנסיעה בסלאלום נסיעה במדרון ובעליה

ירידה מהשוליים .

3. משטחים ומתחמי הפירה , הערמה, פריקה והעמסה לרכבי משא כבדים
ולרכבי צמ"ה

4. מסלולים לספורט מוטורי, המאפשרים קיום מרוצי מכוניות בהתאם לחוק
הנהיגה הספורטיבית

11. שטח ציבורי פתוח: השטח הצבוע בתשריט בצבע ירוק הוא שטח ציבורי פתוח, וההוראות לגביו יהיו ע"פי הכנית מפורטת מס' 420/2/2/2.

12. הוראות כלליות לבינוי ופיתוח:

א. חומרי הגמר לשימוש בתחום התכנית יהיו כדלהלן:

1. גגות מבנים-

- א. גגות שטוחים מבטון שיטופלו כחזית חמישית הכוללת כחלק ממבנה הגג, מסתורים למערכות שונות המוצבות עליהם.
 - ב. גגות משופעים מפח צבוע או חומר אחר באישור מהנדס העיר. בתנאי שיכללו פתרונות למערכת מכאנית, ניקוז ואוורור.
2. חזיתות מבנים – אבן מרובעת מסותתת. יותר שילוב אלמנטים אדריכליים מחומרים נוספים באישור מהנדס העיר.
3. גדרות – בהזיתות המגרש הפונות לדרך או לשטח ציבורי פתוח יבוצע גידור אטום מאבן דוגמת הבניין בגובה 2 מטר לפחות. גדרות המפרידות בין מגרשים ניתן לבצע בגדר "שקופה" הכוללת סבכה על מסד בנוי אבן בגובה 0.50 מ' לפחות. בשאר ההזיתות תוקם גדר ביטחון אשר תקיף את המגרש כולו וישולבו בה כניסות ויציאות.
4. קירות תומכים – יבוצעו מאבן מלבנית מסותתת או מאבן לקט בבניה ציקלופית.
5. בין מסלולי הנסיעה והאימון יוקמו שטחי הפרדה רחבי ידיים על מנת למנוע רכב סוטה למסלול לא לו. האמצעים בהם ישתמשו על מנת שיהיו בטיחותיים, יהיו אמצעים סלחניים כגון: חומר מצע בולם [טובעני], התקנים בולמי אנרגיה.
- בכל מקרה של הפרשי גובה בין מסלול המיסעה לקרקע טבעית יוצבו מעקות פלדה ע"פ הנחיות מע"צ לתכן גיאומטרי של דרכים בין עירוניות [פרק 77].
6. מסביב למגרש תוקם גדר בטחון אשר תקיף את המגרש כולו וכן שערי כניסה ויציאה.

13. תנאים למתן היתר בנייה :

א. בקשה להיתר בניה הכלול :

1. תכנית בינוי ופיתוח בק.מ. 250 : 1 , המבוססת על תכנית מדידה מצבית ערוכה ע"י מודד מוסמך.
התכנית תכלול : דרכי גישה , העמדת מבנים , שיוך חניה , מקומות לאצירת פסולת , הומרי גלם ומוצרים מוגמרים , טיפול בשפכים , פריסת קירות תומכים וגידור נטיעות ושילוט. בתכנית יצוינו מפלסי הפיתוח והומרי הגמר של מרכיבי הפיתוח.
2. תכנית המבנים ב- ק.מ. 100 : 1 אשר בה יפורטו הקומות במבנה וייעודן , כל הזיתות המבנה וחתכים עם ציון קו קרקע טבעי וסופי , חומרי גימור , פתרונות שילוט .

14. איסור בניה מתחת ובקרבת קווי החשמל:

א. לא יינתן היתר בניה למבנה או חלק ממנו מתחת לקוי חשמל עיליים. בקרבת קווי חשמל עיליים , יינתן היתר בניה רק במרחקים המפורטים מטה , מקו אנכי משוך אל הקרקע בין התיל הקיצוני והקרוב ביותר של קווי החשמל , לבין החלק הבולט ו/או הקרוב ביותר של המבנה.

ברשת מתח נמוך עת תילים השופים	2.0 מ'
ברשת מתח נמוך עם תילים מבודדים וכבלים אוויריים	1.5 מ'
בקו מתח גבוה עד 33 ק"ו	5.0 מ'
בקו מתח עליון עד 160 ק"ו [עם שדות עד 300 מ']	11.0 מ'
בקו מתח על 400 ק"ו [עם שדות עד 500 מ']	21.0 מ'

הערה : במידה ובאזור הבנייה ישנם קווי מתח עליון/ מתח על בנויים עם שדות גדולים , יותר יש לפנות לחברת החשמל לקבלת מידע ספציפי לגבי המרחקים המינימאליים המותרים.

ב. אין לבנות מבנים מעל לכבלי חשמל תת-קרקעיים ולא במרחק הקטן

- מ- 3.0 מ' מכבלים מתח עליון עד 160 ק"ו
- מ- 1.0 מ' מכבלים מתח גבוה עד 33 ק"ו
- מ- 0.5 מ' מכבלים מתח נמוך עד 1000 וולט ואין להפור מעל ובקרבת כבלי חשמל תת-קרקעיים אלא רק לאחר קבלת אישור והסכמה מחברת החשמל.

ג. המרחקים האנכיים המינימאליים מקווי חשמל עד לפני כביש סופיים , ייקבעו לאחר תאום וקביעת הנחיות עם חברת החשמל.

15. תנאים לקבלת תעודת גמר ורישיון עסק :

א. לאהר השלמת הבניה והפיתוח ע"פ היתר הבניה – תוגש בקשה לתעודת גמר והיתר לאכלוס המבנים, במהלך תקופת ההקמה יתאפשרו שימושים שונים התואמים הכנית זו ועליהם יינתנו רישיונות עסק בהתאם.

ב. לא יינתן היתר לאכלוס המבנה והיבורו למערכות המים והביוב העירוני בטרם הוצאת תעודת גמר למבנה מאת הוועדה המקומית.

16. הוראות מעבר :

א. עד מתן תוקף לתכנית זו, תתאפשר בניה בחלקות ישנות מס' 435, 434, 433 ע"פ זכויות קיימות בתכנית מפורטת מס' 420/2/2/2.

ב. בתקופת הבניה ופיתוח השטח, תתאפשר באתר הקמת תחנת מעבר לפסולת בניין ופסולת חציבה, הכוללת גם הטמנת פסולת חציבה ובניה, כתשתית מילוי לפיתוח השטח העתידי.

דף התימות :

יזם ומגיש החכנית : מר אלי בר

רחוב אהוד 8, רמת השרון
טל' 03-5498080
פקס 03-5409161

עורך החכנית :

אדריכל אבנר גולן
משרד: "קליין גולן אדריכלים"
רח' השונית 14, חופית 40295
טל/פקס 09-8663150

אדריכל אבנר גולן
רשיון
חשונית 14, חופית 40295
טל: 09-8663150

בעל הקרקע : הממונה על הרכוש הממשלתי הנטוש
רחוב

הצהרה

אני מצהיר בזאת כי הנתונים בתשריט ובנספח מתאימים לאלה המופיעים בחקנון תכנית זו

24.6.07

תאריך

אדריכל אבנר גולן
רשיון
חשונית 14, חופית 40295
טל: 09-8663150

שם ותפקיד

דף אישורים להפקדה:

רעדה מקומית

חוק תכנון ערים, כפרים ובניינים מסי 79 לשנת 1966
וצו בדבר חוק תכנון ערים, כפרים ובניינים (יהודה ושומרון)
מסי 418, תשליב 1971

מרחב תכנון מקומי מעלה אדומים
חועדה המיוחדת לתכנון ולבניה מעלה אדומים

בישיבתה מסי 244 מיום 25.2.07

החליטה להמליץ בפני מועצת תכנון עליונה

להקריז

תכנית מסי 420/222/11

אזוריכל עיר בדניה
מוחדט חועדה לתכנון ובניה
מעלה אדומים
רצחונדט העיר 19495

מועצת תכנון עליונה

נספח "11"

החלטת הוועדה המקומית

מיום 25.2.2007

תאריך: 01/03/2007
י"א אדר תשס"ז

רשום

לכבוד
בר אלי
רח' אהוד 8 רמת השרון

הנדון: תכנית מפורטת: 420/2/2/2/11

שם: א.ת. יח' 2 - מרכז תחבורה

שטח:

מעלה אדומים א. תעשייה - יחידה 2 שדות

מהות הבקשה:

המלצה למת"ע להפקיד תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2/11, שינוי לתכנית מתאר מס' 420 ולתכניות מפורטות מס' 420/2/2/1 ו-420/2/2/2.

אזור התעשייה יח' סביבתית 2 רח' שדות:

קביעת שטח למרכז תחבורה והוראות בינוי לגביו.

שינוי ייעוד משטח לתעשייה, שטח ציבורי פתוח ודרך קיימת למרכז תחבורה.

החלטות הועדה המקומית לתכנון ולבניה ישיבה: 244 בתאריך: 25/02/2007

החלטה:

לאשר המלצה למת"ע להפקיד תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2/11, שינוי לתכנית מתאר

מס' 420 ולתכניות מפורטות מס' 420/2/2/1 ו-420/2/2/2.

- הגשת תשריט/או נספח (מעודכנים) כקובץ JPEG (תמונה)

- הגשת תקנון מעודכן כקובץ WORD ע"ג דיסקט.

- לתקן התכנית עפ"י דרישות מח' התכנון

מתכנן- קליין גולן אדריכלים - אדר' אבנ רח' השוגית 14, תופית

בעלים- הממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש קייש

גבול רח

הרשות המקומית
מנהלת אזורי-גישוי
עיריית מעלה אדומים

נספח "12"

סיכום פגישה אצל קמ"ט

תחבורה מיום 31.7.2007

מוגבל

-1-

המנהל	האזרחי	איי"ש
קמ"ט	תחבורה	
קמ"ט	מ.ע.צ	
מתאם	תחבורה	
המפקח	על	התעבורה
ת.ד.	32	בית-אל
thbyosh@netvision.net		
טל':	02-9977758	
פקס:	02-9977745	
תע	12א	111995
כ"ח	באב	התשס"ז
12	באוגוסט	2007

סיכום ישיבה מיום 31.07.2007 שהתקיימה במשרדי המפקח על התעבורה

השתתפו:

מר נחום גבאי	– קמ"ט/מתאם תחבורה/מע"צ – מפע"ת
מר מנחם גולדרייך	– אמי מתום – יועץ תנועה
גב' דליה וולקוב	– מחלקת הנדסה – עירית מעלה אדומים
אדרי' אבנר גולן	– מתכנן
מר אלי בר	– יזם
גב' כנרת אחרק	– מנהלת ענף תנועה

מעלה אדומים – תכנית מס' 420/2/2/2/11 – מרכז תחבורה

היזם, מר אלי בר, הציג בפנינו מיזם של מק"ב – מגרש הדרכה לנהגים באזור תעשייה מישור אדומים על בסיס מכרז שיצא מטעם הממונה על הרכוש הממשלתי בחודש מרץ 2005, כאשר נספח אליו מפרט של סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה. מפרט של רשות הרישוי למגרש הדרכה לנהגים ובו פירוט הדרישות לחקמת מגרש הדרכה, כאמור, וכן נספח המפרט את התקנות הרלבנטיות של תקנות התעבורה התשכ"א – 1961 – לעניין הדרישות המקצועיות למיזם זה.

בדיון המשותף עם היזם ועם האדריכל התברר לנו כי חן המכרז והן נספחיו לא תואמו עם קמ"ט תחבורה.

זאת וגם זאת, התקנות המפורטות בנספח במכרז האמור אינן התקנות התקפות באזור יהודה ושומרון.

לאזור יש תקנות 213 – שהן פועל יוצא מתוקף צו בדבר תעבורה מס' 1310 – התשנ"ב – 1992.

לאור האמור דלעיל, היזם מבקש לקבל הבהרה חד משמעית אלה חן התקנות מחייבות אותו.

מאחר ומדובר בסוגייה משפטית, היזם מתבקש להמציא לנו פנייה מסודרת שבה יפרט תהליכי קבלת/ זכיה במכרז ובקשה לעניין הקמת הפרוייקט במישור אדומים הכוללת נתונים, מסמכים ומפרטים הרלבנטיים לבקשה.

מוגבל

מוגבל

-2-

הבקשה תובא לעיניו של היועץ המשפטי של האזור וכן אל מנחל התנועה במשרד
התחבורה.

רשמה: כנרת אחרק אלין טל

העתק:
למשתתפים
ס.רמ"א
ראש עיריית מעלה אדומים
רע"נ כלכלה
רתי"ח תשתית
יועמ"ש
משרד התחבורה, סמנכ"ל תנועה
מנחל לשכת התכנון
קמ"ט אפוטרופוס

מוגבל

20/08/2007

המינהל האזרחי אי"ש
מר נחום גבאי

קמ"ט תחבורה / מתאם תחבורה / מע"צ - מפע"ת

הנדון : סיכום פגישה מיום 31.7.07

מר גבאי שלום רב

קיבלתי בתודה את סיכום הפגישה היום באמצעות הפקס
אבקש לעיין ולקבל העתק, מתקנה 213 מתוקף צו תעבורה מס. 1310 אשר הם מהוות את התקנות
התקפות באזור יהודה ושומרון. אשר על פי מכתבך מחיבות את חברתי.

בתודה ובברכה
אלי בר
מנהל החברה



העתק
גב' כנרת אחרק - מנהלת אגף תנועה

נספח "13"

צו בדבר התעבורה (יהודה

והשומרון) (מס' 1310),

התשנ"ב-1992

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

צבא הגנה לישראל

צו בדבר התעבורה (יהודה והשומרון) (מס' 1310), התשנ"ב-1992

בתוקף סמכותי כמפקד כוחות צה"ל באזור והואיל ואני סבור כי הדבר דרוש לשם קיום הממשל התקין, הסדר הציבורי ולטובת האוכלוסייה באזור, הנני מצווה בזאת לאמור:

פרק ראשון: מבוא

הגדרות 1. בצו זה -

"אזור מוחזק אחר" - אזור המוחזק על-ידי צבא-הגנה לישראל שאיננו האזור;

"בית המשפט" - בית משפט שלום כמשמעותו בחוק בתי משפט השלום (מס' 15), לשנת 1952 או בית משפט צבאי מערכאה ראשונה שכוון לפי הצו בדבר הוראות בטחון (יהודה והשומרון) (מס' 378), התש"ל-1970;

"בית משפט בר-סמך מחוץ לאזור" - בית משפט מוסמך במדינת ישראל או באזור מוחזק אחר;

"בעל" - לענין רכב שיש עליו הסכם שכירות או הסכם של מקח-אגב-שכירות, האדם המחזיק ברכב מכח ההסכם;

"דרך" - לרבות כל מסילה, דרך, רחוב, סמטה, ככר, מעבר גשר או מקום פתוח שיש לציבור זכות לעבור בהם;

"ועדת עררים" - כמשמעותה בצו בדבר ועדות עררים (יהודה והשומרון) (מס' 172), התשכ"ח-1967;

"מועצה מקומית" - כמשמעותה בצו בדבר ניהול מועצות מקומיות יהודה והשומרון (מס' 892), התשמ"א-1981.

"מונית" - רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד שבעה אנשים מלבד הנהג ואשר צויין ברשיון הרכב כמונית;

"ממונה" - קצין מטה לענייני תחבורה במינהל האזרחי (להלן - קמ"ט תחבורה) או מי שקמ"ט תחבורה מינה אותו להיות הממונה;

"רכב" - רכב הנע בכח מיכני או הנגרר על-ידי רכב או על-ידי בהמה או על-ידי אדם וכן מכונה או מתקן הנעים או הנגררים כאמור, לרבות אופניים ותלת-אופן, ולמעט רכב שראש המינהל האזרחי פטר אותו בהודעה מהוראות צו זה, כולן או מקצתן;

"רכב המינהל האזרחי" - רכב שבעלות המינהל האזרחי או של רשות מרשויותיו, למעט רכב של צבא-הגנה לישראל;

"רכב מנועי" - רכב המנוע בכח מיכני מכל צורה שהיא, ולרבות אופנוע עם רכב צדי או עם גרור או בלעדיהם, תלת-אופנוע וכן אופניים או תלת-אופן עם

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
מנוע עזר, אך למעט רכב הנגרר על-ידי רכב מנועי;

"רכב מסחרי" - רכב המשמש, או המיועד לשמש, להובלת משא/ בין בשכר ובין בקשר לעסקו או למסחרו של בעל הרכב;

"רכב עבודה" - רכב שצויד עבודה מורכב עליו באופן קבוע, או שמבנהו עשוי לביצוע עבודה, ואינו מיועד להובלת משא או להסעת נוסעים;

"רכב ציבורי" - רכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר;
"רכב פרטי" - רכב שאיננו רכב ציבורי ולא רכב מסחרי;

"עבירת קנס" - עבירה על צו זה או על תקנה, לרבות חוק-עזר שהותקן לפיה וכן עבירה על הצו בדבר חגורת בטיחות ברכב (יהודה והשומרון) (מס' 600), התשל"ה-1975, שראש המינהל האזרחי לאזור הכריז עליה בהודעה שפורסמה שהיא עבירת קנס וכן עבירה מינהלית כמשמעותה בצו בדבר עבירות מינהליות (יהודה והשומרון) (מס' 1263), התשמ"ט-1988 (להלן - הצו בדבר עבירות מינהליות);

"עבירת תעבורה" - עבירה על צו זה ועל התקנות, לרבות חוקי העזר שהותקנו לפיו/ וכן עבירה על הצו בדבר חגורות בטיחות ברכב (יהודה והשומרון) (מס' 600), התשל"ה-1975;

"עגלה" - רכב הנגרר על-ידי בהמה;

"עיריה" - כמשמעותה בחוק העיריות (מס' 29), לשנת 1955;

"ערובה" - ערובה לביטוח סיכוני צד שלישי הנובעים מן השימוש ברכב מנועי, כשהיא עשויה לפי כל הדרישות של צו בדבר ביטוח כלי רכב מנועיים (יהודה והשומרון) (מס' 215), התשכ"ח-1968 (להלן - צו הביטוח);

"פוליסה" - פוליסה לביטוח סיכוני צד שלישי הנובעים מן השימוש ברכב מנועי כשהיא עשויה לפי כל הדרישות של צו הביטוח;

"מפקח על התעבורה" - מי שראש המינהל האזרחי מינה אותו, בהודעה בכתב, להיות מפקח על התעבורה לכל שטח האזור או לחלק ממנו, לרבות מי שהמפקח על התעבורה אצל לו מסמכותו לכל שטח האזור או לחלק ממנו, לענין פלוני או לסוגי עניינים;

"צו בדבר הוראות בטחון" - צו בדבר הוראות בטחון (יהודה והשומרון) (מס' 378), התש"ל-1970--;

"רשות הרישוי" - מי שקמ"ט תחבורה מינה אותו, בהודעה בכתב, להיות רשות הרישוי לרבות מי שרשות הרישוי אצלה לו מסמכותה כרשות הרישוי, לכל שטח האזור או לחלק ממנו, לענין פלוני או לסוג עניינים;

"רשיון להפעלת מונית" - רשיון המקנה לבעלו זכות להסיע נוסעים במונית לפי רשיון הסעה שניתן לפי התקנות;

"שוטר" - שוטר הנמנה על כוחות המשטרה כמשמעותו בצו בדבר העסקת שוטרים בשכר לרגל אירוע (יהודה והשומרון) (מס' 519), התשל"ג-1973 ולרבות שוטר צבאי;

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

"תובע" - תובע צבאי שנתמנה לפי סעיף 8 לצו בדבר הוראות בטחון, וכן מי שהוסמך בדין או בתחיקת הבטחון לפתוח בהליכים פליליים;

"תעודת ביטוח" - כמשמעותה בצו בדבר ביטוח כלי רכב מנועי (יהודה והשומרון) (מס' 215), התשל"ח 1968-.

פרק שני: רישוי ורישום

סימן א': רישיון רכב ורישום רכב

- 2. רישיון רכב** לא ינהג אדם רכב ולא ירשה לאחר לנהוג רכב שברשותו, אלא אם נרשם הרכב בהתאם להוראות צו זה ויש עליו רישיון רכב תקף שניתן לפי צו זה; ובלבד שלא יהיה בעל רכב אחראי לפי סעיף זה על נהיגת רכבו על-ידי אדם אחר, אם הוכיח שנקט כל האמצעים הסבירים כדי שאותו אדם לא יוכל לנהוג ברכב.
- 3. תקופת תקפו של רישיון רכב** (א) רישיון רכב או חידושו יהיה לתקופה שנקבעה בתקנות ובלבד שלא תעלה על שנה אחת; לרכב עבודה, לטרקטור, לאופניים עם מנוע-עזר או לרכב שלפי מבנהו אין מהירותו עולה על ארבעים וחמישה קילומטרים לשעה, מותר ליתן או לחדש את הרישיון לתקופה שנקבעה בתקנות ושלא תעלה על שתי שנים.
- (ב) בחידוש רישיון רכב יתחיל תקפו של הרישיון המחודש מהיום האחרון לתקופת תקפו הקודמת.
- (ג) בעד רישיון רכב או חידושו תשולם האגרה שנקבעה בתקנות.
- 4. סמכות להסדיר רישוי רכב** ראש המינהל האזרחי רשאי, בתקנות, לקבוע הוראות המסדירות מתן רישיון רכב, חידושו, העברתו, צורתו, כללי החזקתו ותנאיו, לרבות תנאים בדבר הגבלת השימוש ברכב.
- 5. מחזיק רכב בלי רישיון חייב באגרה** על אף האמור בסעיף 2, בעל רכב או מחזיקו, שאיננו פטור מחובת רישיון רכב או מאגרת רישיון, ולא קיבל רישיון רכב לתקופה פלונית, ישלם תשלום חובה לרשות הרישוי בשיעור האגרה שהיה עליו לשלם בעד הרישיון או חידושו, לאותה תקופה.
- 6. רישום רכב** בעל רכב המבקש רישיון רכב, חייב עם הגשת הבקשה לרשום את הרכב בלשכת רשות הרישוי, זולת אם פוטר מהוראות צו זה בדבר רישוי ורישום.
- 7. תו רישום** (א) רשות הרישוי תייחד לכל רכב הרישום אצלה מספר, תו והאות המציינים את מספר הרישום ואת הנפה בו נרשם.
- (ב) תו הרישום יודבק אל הרכב, או אל כל רכב אחר הנגרר על ידיו, או אל זה ואל זה, הכל כפי שנקבע.
- 8. אגרת רישום** בעד רישום רכב תשולם האגרה שנקבעה.
- 9. תו-סוחר** על אף האמור בסעיף 7 (א) רשאית רשות הרישוי, לאחר ששולמה אגרה שנקבעה, לייחד ליצרן או ליבואן של רכב, לבעל מוסך שיש לו רישיון

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי כדין, לסוחר של רכב או למעבדה לבדיקת רכב שאישרה רשות הרישוי, תו-סוחר כללי שמוותר להשתמש בו, בדרך שנקבעה, לכל רכב הנמצא במבחן לאחר ייצורו או לאחר ייבואו או במבחן על-ידי מתעתד לקנותו, או אחרי תיקונו.

סימן ב': רשיון נהיגה

10. (א) לא ינהג אדם רכב מנועי אלא אם הוא בעל רשיון נהיגה תקף לרכב מאותו סוג, שניתן על-פי צו זה, ולא ינהג אדם אלא בהתאם לתנאי הרישיון זולת אם פוטר מחובת רשיון נהיגה ובמידה שפוטר.

איסור
לנהוג בלי
רשיון
נהיגה

(ב) בעל רכב ומי שהשליטה על הרכב בידו לא ירשה לנהוג ברכב למי שאינו רשאי לפי סעיף קטן (א) לנהוג בו, ובלבד שלא יהיה בעל רכב או מי שהשליטה על הרכב בידו, אחראי בעד נהיגתו על-ידי אדם שאינו רשאי לנהוג בו, אם הוכיח שנקט בכל האמצעים הסבירים כדי שאותו אדם לא יוכל לנהוג ברכב.

(ג) לענין סעיף זה, אין נפקא מינה אם הרכב רשום באזור או מחוץ לאזור.

(ד) נוהג רכב שהוא בעל רשיון תקף המתיר לו לנהוג במדינת ישראל או אזור מוחזק אחר ברכב מהסוג בו הוא נוהג, פטור מן החובה להיות בעל רשיון נהיגה תקף לפי צו זה.

11. רשות הרישוי רשאית ליתן רשיון לפי סימן זה, אם שוכנעה שמבקש רשיון כשיר לנהוג ברכב שעליו הוגשה הבקשה ואיננו פסול לפי הוראות צו זה ושילם את האגרה שנקבעה.

כשירות
לרשיון
נהיגה

12. לא יינתן רשיון נהיגה לאדם שלא מלאו לו שמונה עשרה שנה, אלא שראש המינהל האזרחי לאזור רשאי בתקנות, להתיר, בתנאים או ללא תנאי, ליתן רשיון נהיגה בסוגים מסויימים של כלי רכב מנועיים למי שמלאו לו שש עשרה שנה: נתעורר ספק לגבי הגיל, רשות הרישוי היא המחליטה.

רשיון
נהיגה
לקטין

12א. (א) רשיון נהיגה לפי סעיף 11 שניתן למי שלא היה בידו רשיון לנהיגת רכב מנועי תקפו יהיה מוגבל לשנה אחת, ובה יראו אותו כנוהג חדש.

רשיון
נהיגה
לנוהג חדש

(ב) רשות הרישוי תחדש את רשיונו של נוהג חדש, אולם אם הוא הורשע

באחת מן העבירות המנויות בתוספת השלישית, תתנה רשות הרישוי את חידוש רשיונו בבחינות ובבדיקות שתקבע, ומשחידשה כך את רשיונו אחרי קיום תנאים שהתנתה יחולו הוראות סעיף זה כאילו ניתן הרשיון לפי סעיף קטן (א).

(ג) האמור בסעיף זה אינו בא לגרוע מכל סמכות של רשות הרישוי לפי הוראה אחרת של צו זה.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
12ב. (א) רופא המטפל באדם שמלאו לו 16 שנים והוא מאבחן
אצלו

דיווח על
מחלות
מסויימות
של נוהגי
רכב

מחלה וסבור כי אותו אדם עלול בנהיגתו לסכן את עצמו או
את זולתו מחמת אותה מחלה, ידווח על המחלה לרשות
שקבע קצין מטה לענייני בריאות במינהל-האזרחי (להלן -
קמ"ט בריאות) (להלן בסעיף זה - הרשות הרפואית).

(ב) הרשות הרפואית רשאית להשתמש בידיעות על מחלה כאמור
בסעיף קטן (א) המצויות ברשות קמ"ט בריאות וכל הוראה שבדין
או תחיקת בטחון האוסרת מסירת ידיעה כאמור לא תחול על
מסירת ידיעה לפי הוראות סעיף זה.

(ג) קיבלה הרשות הרפואית דיווח כאמור בסעיף קטן (א) או מידע כאמור
בסעיף קטן (ב), תודיע לרשות הרישוי המלצתה לענין מתן רשיון נהיגה,
התלייתו או ביטולו.

(ד) מידע שהגיע לאדם מכוח סעיף זה, לא ימסרנו אלא למי שהוסמך לכך
על פי דין או תחיקת בטחון או לפי רשות מאת בית המשפט או בתשובה
על שאלה שהציג לו מי שהוסמך לערוך חקירות על ביצוע עבירות.

(ה) העובר על הוראות סעיף קטן (א) - ייאשם בעבירה.

13 . ראש המינהל האזרחי יקבע בתקנות הוראות המסדירות מתן רשיון
נהיגה, חידושו, צורתו, תנאיו ותקופת תקפו.

סמכות
להסדיר
רישוי
נהגים

סימן ג': רשיון להפעלת מונית

14. (א) ראש המינהל יקבע לגבי כל שנה את מכסת הרשיונות להפעלת
מונית

מכסה
שנתית
לרשיונות
להפעלת
מונית

אשר יוקצו באותה שנה למבקשים שנתקיימו בהם התנאים
האמורים בסעיף 14ב (להלן - המכסה השנתית), והוא רשאי לקבוע
כי מתוך המכסה השנתית יוקצו מספר הרשיונות שיקבע בכל חלק
גיאוגרפי של האזור כפי שיוורה.

(ב) לא הוקצה.

(ג) הודעה על המכסה השנתית תפורסם בדרך שיקבע ראש המינהל
האזרחי.

14א. (א) מוקמת בזאת ועדה למתן רשיונות להפעלת מוניות (להלן - ועדת
מוניות) אשר הרכבה ונוהלי עבודתה יהיו כמפורט בתקנות.

ועדת
מוניות

(ב) ועדת המוניות תדון במותבים של לפחות שלושה מתוך
חבריה;
כיושב ראש מותב יכהן יושב ראש ועדת המוניות או מי שהוא

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
מינה לכך בין חבריה.

(ג) לא הוקצה.

14ב. (א) מי שנתקיימו בו כל אלה כשיר לקבל רשיון להפעלת מונית :

כשירות
לקבלת
רשיון
להפעלת
מונית

(1) הוא תושב האזור הרשום במרשם האוכלוסין כמשמעותו בצו בדבר
תעודות זהות ומרשם אוכלוסין (יהודה והשומרון) (מס' 297),
תשכ"ט-1961.

(2) אין לגביו רישום במרשם הפלילי על הרשעה שלדעת ועדת המוניות
יש בה כדי למנוע מתן רשיון להפעלת מונית, ואם הוא תאגיד
הרשום ביהודה והשומרון - אין לגבי בעלי התאגיד או מנהליו
רישום במרשם הפלילי על הרשעה שלדעת ועדת המוניות יש בה כדי
למנוע מתן רשיון להפעלת מונית ;

(3) לדעת ועדת המוניות אין בהפעלת מונית על-ידו כדי לפגוע בבטחון
האזור או בבטחון ישראל.

(ב) ועדת המוניות רשאית מטעמים מיוחדים, אם תראה לנכון לעשות כן,
לתת רשיון להפעלת מונית גם שלא בהתאם לתנאים המפורטים בסעיף
קטן (א) או סעיף 14ד(ה) ולפטור מבקש מהאגרה לפי סעיף 14ו(1).

14ג. תושב האזור רשאי להגיש למפקח על התעבורה בקשה לקבלת
רשיון
להפעלת מונית, בדרכים ובמועדים שיקבע ראש המינהל האזרחי
בתקנות ובצירוף מסמכים לאימותה שיקבע.

סדרי
הגשת
בקשות

14ד. (א) המפקח על התעבורה יעביר לועדת המוניות את הבקשות שהוגשו
לו על צירופיהן.

הוצאת
רשיון
להפעלת
מונית

(ב) ועדת המוניות תבדוק את הבקשות ותחליט לגבי כשירותם של
המבקשים לקבל רשיון להפעלת מונית.

(ג) אושרו בקשות במספר שאינו עולה על המכסה השנתית, יוציא
המפקח על התעבורה רשיון להפעלת מונית לכל אחד מן המבקשים
שאושרו כאמור.

(ד) נותרו במסגרת המכסה השנתית רשיונות להפעלת מונית שלא
הוצאו

כאמור בסעיף קטן (ג), רשאי ראש המינהל האזרחי לקבוע מועד
נוסף להגשת בקשות לרשיונות להפעלת מונית והוראות סעיף זה
יחולו בשינויים המחוייבים.

(ה) אושרו בקשות במספר העולה על המכסה השנתית, יערוך יושב
ראש

עדת-המוניות הגרלה בין כל המבקשים שאושרו, והמפקח על
התעבורה יוציא רשיון להפעלת מונית לכל אחד מן הזוכים
בהגרלה; סדרי ההגרלה ייקבעו בתקנות.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

(ו) מבקשים שאושרו ולא זכו בהגרלה יראו את בקשותיהם כבקשות

שאושרו בשנה שלאחר מכן, אם הגישו לכך בקשה בכתב למפקח על התעבורה ולא תל לגביהם שינוי בתנאים המנויים בסעיף 14ב, והוראות סעיף זה, למעט סעיפים קטנים (א) ו-(ב), יחולו לגביהם.

(ז) על אף האמור בסעיפים קטנים (ה) ו-(ו), רשאי ראש המינהל האזרחי

לקבוע בתקנות דרכים אחרות לקביעת הזכאים לרשיון כאשר מספרהבקשות שאושרו עולה על המכסה השנתית.

14ה. (א) מי שקיבל רשיון להפעלת מונית רשאי להעבירו לאדם שמתקיימים
בו התנאים האמורים בסעיף 14ב וקיבל היתר לכך לפי סעיף זה.

**העברת
רשיון**

(ב) המבקש לקבל היתר כאמור יגיש בקשה בכתב למפקח על התעבורה, בדרכים שיקבע ראש המינהל האזרחי בתקנות ובצירוף מסמכים לאימותה שיקבע.

(ג) המפקח על התעבורה יעביר לועדת המוניות את הבקשה על צירופיה,

וועדת המוניות תחליט לגבי כשירותו של המבקש; החליטה ועדת המוניות כי מתקיימים במבקש התנאים האמורים בסעיף 14ב. יתיר המפקח על התעבורה את העברת הרשיון להפעלת מונית למבקש.

14ו. ראש המינהל האזרחי יקבע בהודעה:

אגרות

(1) אגרה בעד מתן רשיון להפעלת מונית;

(2) אגרה בעד מתן היתר להעברת רשיון להפעלת מונית.

14ז. על החלטתה של ועדת המוניות בענין מתן רשיון להפעלת מונית או היתר להעברתו רשאי מבקש הרשיון או ההיתר לערער לפני ועדת העררים.

**ערעור על
החלטת
ועדת
המוניות
בענין רשיון
להפעלת
מונית
והיתר
להעברתן**

סימן ד': רשיון הוראה

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

15. לא יחזיק אדם ולא ינהל בית ספר לנהיגת רכב מנועי, אלא ברשיון מאת רשות הרישוי ובהתאם לתנאים שנקבעו.

**בתי ספר
לנהיגה**

16. לא יעסוק אדם בהוראת נהיגה, אלא ברשיון מאת רשות הרישוי ובהתאם לתנאים שנקבעו.

**מורים
לנהיגה**

פרק שלישי: פטור

17 (א). פטורים מאגרות רישום ומאגרות רשיון רכב לפי צו זה:

**פטורים
על-פי**

(1) אמבולנס של סהר האדום, צלב האדום הבינלאומי, מגן דוד אדום, המינהל-האזרחי וכל אמבולנס אשר אושר לענין זה על ידי קמ"ט בריאות וקמ"ט תחבורה;

**דין ותחיקת
בטחון**

(2) רכב של אחד מאלה או של נציגו או פקידו שהם אזרחי חוץ ואינם עוסקים בכל עסק או מקצוע אחר:

(א) ארגון האומות המאוחדות;

(ב) לא הוקצה;

(ג) נציגות של ארגון בינלאומי אחר - כפי שאישר ראש המינהל האזרחי;

(3) לא הוקצה;

(4) טרקטור שאינו משמש אלא לצרכי חקלאות.

(ב) כל פטור מאגרת רישום או מאגרת רשיון רכב שניתן לא מכוח צו זה - בטל.

18. ראש המינהל האזרחי רשאי בתקנות, לפטור, בנסיבות שנקבעו, בעל רכב או מחזיקו מחובת רישום ומחובת רשיון רכב לפי סעיף 2 או מאגרת רישום או מאגרת רשיון, כולן או מקצתן, ולהורות על החזרת אגרת רשיון ששולמה, כולה או מקצתה.

**סמכות
לפטור**

19. ראש המינהל האזרחי רשאי, בתקנות, לפטור, בתנאים שיקבע -

**פטורים
נוספים**

(1) סוגי אנשים - מאגרת רשיון נהיגה, כולה או מקצתה;

(2) רכב השייך לסוג אנשים או לרשות פלונית או המשמש בתפקידים מסויימים מאגרת רישום ומאגרת רשיון רכב, כולן או מקצתן.

20. (א) צו זה לא יחול על נהגים ורכביהם, של משטרת ישראל וצבא צה"ל ושל הגנה לישראל.

**רכב של
צה"ל ושל
הגנה
משטרת
לישראל.**

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

(ב) שוטר שבידו רשיון נהיגה תקף מטעם משטרת ישראל וכן תעודת בוחן

ישראל
ונהגיהם-

מטעם משטרת ישראל, רואים אותו כאילו היה בעל רשיון נהיגה לפי צו זה, שעה שהוא בוחן כדין רכב מנועי מכל סוג שהוא.

(ב1) שוטר שבידו רשיון נהיגה תקף מטעם משטרת ישראל, רואים אותו

כאילו היה בעל רשיון נהיגה לפי צו זה, שעה שהוא נוהג רכב שאינו רכב של משטרת ישראל לשם ביצוע הוראות צו זה והתקנות, לרבות חוקי-עזר שהותקנו לפיו, או לשם מילוי תפקידו כשוטר לפי חיקוק אחר, אם הנסיבות מחייבות זאת.

(ג) סעיף 15 לא יחול על בית ספר לנהיגה של צבא-הגנה לישראל או של משטרת ישראל, וסעיף 16 לא יחול על העוסק בהוראת נהיגה בבית ספר כזה.

21. מי שנוהג רכב מנועי שעה שהוא לומד נהיגה בהתאם לכללים שנקבעו

מתלמד

בתקנות ומלווה מורה או מדריך, או שעה שהוא נבחן בחינת נהיגה ומלווה בוחן שנתמנה על-ידי רשות הרישוי, אינו זקוק לרשיון נהיגה.

22. אופניים ותלת-אופן שבעליהם אינם תושבי שטח עיריה או מועצה מקומית פטורים מרשיון ומרישום.

אופניים
ותלת אופן

פרק רביעי: שפיטה וסדרי דין

23. נאשם אדם בעבירת תעבורה יהיה שופט בית המשפט מוסמך לדון בה

שיפוט
לשופט בית-
המשפט

ול הטיל כל עונש שנקבע לה בכפוף לאמור בכל דין או תחיקת בטחון.

24. לא הוקצה.

25. לא הוקצה.

26. לא הוקצה.

27. (א) בית המשפט הדן בעבירת תעבורה רשאי, לענין העבירה, לקבל כראיה

הודעה
בכתב
ודו"ח בוחן

(1) הודעה בכתב של שוטר או של מי שהוסמך כדין לערוך הודעה כאמור, או דו"ח בוחן של משטרת ישראל, אם אלה נעשו במילוי תפקידו של עורכם;

(2) הודעה בכתב של אדם שנכח בשעת ביצוע עבירה מן העבירות המפורטות בתוספת הרביעית, אם ההודעה נערכה בפני שוטר או בידו ואושרה בחתימת ידו של נותן ההודעה, ובלבד שהודעה או דו"ח בוחן כאמור נעשו סמוך ככל האפשר לאירוע העבירה.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
(ב) הודעה ודו"ח בוחן לפי סעיף זה יצויינו בהם מועד עריכתם
ומועד

אירוע העבירה, וחתימת בוחן תאומת בידי קצין משטרה בדרגת
מפקח ומעלה, הכל לפי טופס שנקבע בתקנות.

(ג) הודעה בכתב ודו"ח בוחן שניתנו לפי סעיף זה - דינם כדין עדות
לענין
סעיף 214 לחוק הפלילי (מס' 16) לשנת 1960.

(ד) אין בהוראות סעיף זה כדי לגרוע מכוחו של בית המשפט לצוות,
כי

נותן הודעה או דו"ח בוחן ייחקר בבית המשפט, ובית המשפט ייעתר
לבקשתו של בעל דין לצוות על כך; אם בעל דין לא מיוצג בידי עורך
דין, יודיע-בית המשפט לבעל הדין על זכותו להזמין לחקירה נותן
הודעה או דו"ח בוחן. בית המשפט רשאי להטיל את הוצאות החקירה
על המבקש אם נוכח שהבקשה באה לשם קינטור.

(ה) אין בהוראות סעיף זה כדי לגרוע מהוראות כל דין או תחיקת
בטחון

המקנים לאדם חסיון ממסירת עדות, או מכל הוראה בדבר הוכחת
עובדה בתעודת עובד הציבור, או מכל דין או תחיקת בטחון הפוסלים
או מסייגים קבלתה של תעודה כאמור כראיה.

27. (א) צילום שנעשה בדרך שנקבעה בתקנות, במצלמה המופעלת באופן
אוטומטי או בידי שוטר יהיה ראיה קבילה בכל הליך משפטי לגבי -

צילום רכב
ראיה
קבילה

(1) מספר הרישום של הרכב המצולם המופיע בלוחית הזיהוי של הרכב
שבצילום;

(2) מקום הימצא הרכב בעת הצילום;

(3) הימצאו של הרכב במקום האמור בפיסקה (2), או נסיעתו שם,
בניגוד לאות "עמוד" או באופן אחר בניגוד להוראות צו זה או
תקנות- שהותקנו לפיו;

(4) זמן הימצא הרכב המצולם במקום האמור בפיסקה (2) כפי שצויין
בצילום או על גביו, אם צויין, הכל כפי שייקבע בתקנות;

(5) מהירות נסיעתו של הרכב.

ובלבד שהוכח כי הצילום המוגש הוא העתק אמין של הסרט שהוכנס
למצלמה והוצא ממנה, וכי מרגע שהובא למצלמה עד שהוגש לבית המשפט
לא נעשתה בו שום פעולה שיש בה כדי לשנות פרט מפרטיו.

(ב) ראש המינהל האזרחי רשאי לקבוע בתקנות -

(1) אופן השמירה, האחזקה והטיפול במצלמות ובסרטים;

(2) בדיקתן וקביעת תקינותן של מצלמות;

(3) אופן הגשתם לבית המשפט של צילומים שנעשו כאמור בסעיף זה.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

(ג) לא הוקצה.

חזקה בדבר
אחריות
בעל הרכב

27ב. (א) צולם רכב על-ידי מצלמה כאמור בסעיף 27א, רואים את בעל הרכב או האדם האחראי לרכב, כאילו הניע את הרכב לאותו מקום, זולת אם הוכיח מי נהג ברכב אותה שעה או שהרכב נלקח ממנו בלי ידיעתו ובלי הסכמתו.

תיקון:
צו מס'
1465

27ב. (ב) הוראות סעיף 70א(ז) יחולו גם על עבירה שלגביה נעשה לפי סעיף 27א.

27ג. (א) נעשתה עבירת תעבורה ברכב, רואים את בעל הרכב כאילו הוא נהג

ברכב אותה שעה או כאילו העמידו או החנה אותו במקום שהעמדתו או חנייתו אסורה על-פי כל דין או תחיקת בטחון, לפי העניין, זולת אם הוכיח מי נהג ברכב, העמידו או החנהו כאמור או אם הוכיח למי מסר את החזקה ברכב (להלן - המחזיק) או הוכח שהרכב נלקח ממנו בלי ידיעתו ובלי הסכמתו.

27ב. (ב) הוכיח בעל הרכב למי מסר את החזקה ברכב, תחול החזקה האמורה בסעיף קטן (א) על המחזיק.

27ג. (ג) הוכיח המחזיק כי מסר את החזקה ברכב לאדם אחר, תחול החזקה האמורה בסעיף קטן (א) על אותו אדם.

פרק חמישי: מעצר וברירת משפט

תיקון:
צו מס'
1465
סמכות
לעצור
בלי צו

28. כל שוטר רשאי לתפוס, בלי צו מעצר, נהג של רכב העובר לעינוי עבירה לפי סעיפים 62 ו-63 א אם אינו מגיד את שמו ומענו או אינו מציג את רשיונו, כנדרש לכך, או אם אין על הרכב סימן הזיהוי שנקבע.

סמכות
לעצור
רכב

28א. כל שוטר וכן רשות הרישוי רשאים לעצור כל רכב שרשיונו אינו שלוחיות הזיהוי שלו אינן בתוקף, או שאין לנהגו תעודת ביטוח בת-תוקף, ולהחזיקו במקום שיקבע על-ידי רשות הרישוי עד אשר יוצא לרכב רשיון או חידוש רשיון תקף כדין ותשולמנה האגרות הקבועות, עד שתותקנה לוחיות הזיהוי המתאימות או עד שתוצג תעודת ביטוח בת תוקף, לפי העניין: הוצאות הפעולות האמורות ביחס לעצירת הרכב, העברתו למקום ההחזקה והחזקתו בסכום שנקבע תהיינה מוטלות על בעל הרכב, נוהג הרכב וכל אדם אחר האחראי לרכב.

ברירת
משפט
בנסיבות
מחמירות
תיקון:

29. (א) היה לשוטר יסוד להניח כי אדם עבר עבירת קנס בנסיבות מחמירות, יודע לו כי יוגש נגדו אישום ותימסר לו הזמנה למשפט לפי הדין ותחיקת הבטחון.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
(ב) "נסיבות מחמירות", לענין סעיף זה - כפי שנקבעו בהוראות מאת
קמ"ט תחבורה. צו מס' 1465

29א. (א) עבירת קנס שהיא עבירת תעבורה הינה עבירה של ברירת
משפט ויחולו עליה הוראות סעיף זה וסעיפים 29א - 29ה. ברירת
משפט
תיקון:
צו מס' 1465

(ב) היה לשוטר יסוד להניח כי אדם פלוני עבר עבירה של
ברירת משפט, רשאי הוא למסור לו הודעת תשלום קנס. ההודעה
תהיה בטופס שנקבע ויפורטו בה העבירה ושיעור הקנס שנקבע
לה.

(ג) קביעת עבירת קנס כעבירה של ברירת משפט, אין בה כדי
לגרוע מסמכותו של תובע להגיש בשל אותה עבירה כתב אישום,
אם הוא סבור שנסיונות העבירה מחייבות את בירור המשפט,
ובלבד שטרם נמסרה הודעת תשלום קנס לפי סעיף קטן (ב).

(ד) לענין סעיפים 29א - 29ג "תובע" - כמשמעות המונח "תובע
צבאי" בסעיף 8 לצו בדבר הוראות בטחון.

29ב. (א) מי שנמסרה לו הודעת תשלום קנס, ישלם, תוך תשעים ימים מיום
ההמצאה, את הקנס הנקוב בהודעה, לחשבון שצויין בה, זולת אם
הודיע, תוך תשעים ימים מיום ההמצאה, בדרך שנקבעה בתקנות,
שיש ברצונו להישפט על העבירה. תשלום
הקנס
תיקון:
צו מס' 1465

(ב) לא שילם אדם את הקנס במועד ולא הודיע שיש ברצונו להישפט על
העבירה, תיווסף על הקנס תוספת פיגור בשיעור האמור בסעיף קטן
(ז). צו מס' 1507¹

(ג) מי שלא הודיע כאמור בסעיף קטן (א) שברצונו להישפט ולא
שילם במועד את הקנס, רשאי תובע לפטור אותו, על-פי בקשתו,
מתשלום תוספת הפיגור כאמור בסעיף קטן (ב), כולה או מקצתה,
אם נוכח התובע שהעילה לאי-התשלום במועד היא אחת מאלה:

(1) נבצר מהמבקש לשלם את הקנס במועד בשל סיבה שאינה תלויה
בו;

(2) הסיבה לחיוב בתוספת הפיגור יסודה בתקלה של רשויות האזור.

(ד) בקשה לפי סעיף קטן (ג), תהיה בכתב, ותהיה נתמכת

¹ הערת העורך: סעיף 39ב תוקן באופן שמבטל את כפל הקנס כפי שהיה נהוג עד כה, וקובע תוספת פיגור שונה.
על פי סעיף 2 לצו מס' 1507 (תיקון מס' 3): "סעיפים 29א ו-29ב (ב) לצו העיקרי, כנוסחם בצו זה, יחולו גם על קנס
שהוטל לפני תחילתו של צו זה וטרם שולם, ואולם לא יהיה בכך כדי לפגוע בכפל הקנס ובתוספת פיגור שבהם התחייב
אדם לפני תחילתו של צו זה"

על פי הוראות המעבר הקבועות בסעיף 4 לתיקון מס' 3:
" (א) על אף הוראות סעיף 2, מי שהוטל עליו קנס על ידי מסירת הודעת תשלום קנס לפני תחילתו של צו זה, ועד יום
תחילתו של צו זה לא שילמו ועבר המועד לתשלומם, תחושב לו מחדש תוספת הפיגור על הקנס, לפי הוראות
סעיף 29ב לצו העיקרי, כנוסחן בצו זה, ובלבד שישלם את החוב במלואו עד תום חמישה חודשים מיום תחילתו
של צו זה (להלן - תקופת התשלום החדשה);

(ב) מיום תחילתו של צו זה ועד תום תקופת התשלום החדשה, לא תיווסף על קנס כאמור בפסקה (1) תוספת
פיגור;

(ג) ראש המינהל האזרחי רשאי להאריך בהודעה את תקופת התשלום החדשה"

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי בתצהיר המאמת את העובדות המפורטות בה. התובע רשאי להחליט בבקשה על יסוד התצהיר בלבד או במעמד המבקש בלבד והחלטתו אינה ניתנת לערעור.

(ה) שילם אדם את הקנס רואים אותו כאילו הודה באשמה בפני בית המשפט, הורשע ונשא את עונשו.

(ו) לא שילם אדם את הקנס, חלף המועד להגשת בקשה להישפט לפי סעיף קטן (א) ולא הוגשה בקשה כאמור, יראו אותו, בתום המועד הקבוע בסעיף קטן (א) להגשת הבקשה, כאילו הורשע בבית המשפט ונגזר עליו הקנס הנקוב בהודעת תשלום הקנס.

(ז) (1) שעור התוספת לעניין סעיף קטן (ב) יהיה חמישים אחוזים מן הקנס או מחלקו שלא שולם, לפי העניין; בתום כל תקופה של שישה חודשים, שעברו מן המועד הקבוע בסעיף קטן (א) – חמישה אחוזים נוספים מן הקנס או מחלקו כאמור;

(2) סכום ששולם או נגבה על חשבון קנס שנתווספה עליו תוספת, ייזקף תחילה על חשבון התוספת.

(3) סעיף 47 (א)(3) לצו בדבר הוראות בטחון לא יחול על קנס כאמור בסעיף זה.

29ג. הודיע אדם לפי סעיף 29 שבוצעו להישפט על העבירה, תמסור לו הזמנה למשפט באופן שייקבע בתקנות.

הזמנה
למשפט
תיקון:
צו מס'
1465

29ד. בעבירת קנס שלא גרמה לתאונת דרכים שבה נתבל אדם חבלה של ממש, יחולו סדרי דין אלה:

שיפוט
שלא בפני
הנאשם

(א) נאשם שהוזמן ולא התייצב בבית המשפט בתחילת המשפט או בהמשכו, יראוהו כמודה בכל העבירות שנטענו בכתב האישום, זולת אם התייצב סניגור מטעמו.

תיקון:
צו מס'
1465

(ב) בית המשפט רשאי לדון נאשם כאמור בסעיף קטן (א) שלא בפניו, אם הוא סבור שלא יהא בשפיטתו על דרך זו משום עיוות דין לנאשם ובלבד שלא יטיל עליו עונש מאסר.

(ג) נגזר דינו של הנאשם בעבירת קנס לפי סעיף זה, רשאי בית המשפט, על-פי בקשת הנאשם, לבטל את הדיון, לרבות את הכרעת הדין וגזר הדין אם ניתנו בהעדרו, אם נוכח שהיתה סיבה מוצדקת לאי התייצבותו או ראה שהדבר דרוש כדי למנוע עיוות דין; בקשה לפי סעיף קטן זה תוגש תוך שלושים ימים מיום מתן פסק הדין אולם רשאי בית המשפט לדון בבקשה שהוגשה לאחר מועד זה בהסכמת התובע.

(ד) בית המשפט, שנעתר לבקשת נאשם לפי סעיף קטן (ג), רשאי להטיל על הנאשם תשלום ההוצאות בפועל שנגרמו בשל אי התייצבותו.

(ה) נגזר דינו של נאשם שנשפט שלא בפניו לתשלום קנס, ישולם הקנס תוך שבעה ימים מיום מתן גזר הדין.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

(ו) לא שולם הקנס כאמור בסעיף קטן (ה), יראוהו כקנס שלא שולם במועדו ויחולו עליו הוראות סעיף 29ב (ב).

29ה. הורשע אדם בבית המשפט על העבירה לפי סעיף 29א ונגזר דינו לקנס, לא יפחת הקנס מהסכום הנקוב בהודעת תשלום הקנס, אלא אם כן ראה בית המשפט נסיבות מיוחדות המצדיקות הפחתתו. לא שולם הקנס כאמור בסעיף זה, יראוהו כקנס שלא שולם במועדו ויחולו עליו הוראות סעיף 29ב (ב).

**הקנס
שיוטל
במשפט
תיקון:
צו מס'
1465**

29ו. ראש המנהל האזרחי רשאי להתקין תקנות לביצוע סעיפים 29א - 29ד.

**תקנות
תיקון:
צו מס'
1465**

29ז. (א) נמסרה לאדם הודעת תשלום קנס בהתאם לסעיף 29א (ב) בגין חשד לביצוע עבירת תעבורה והתברר כי החשוד לא שילם במועד קנס קודם בגין עבירת תעבורה, יהיה שוטר רשאי לפסול אותו אדם בצו מלחחזיק רשיון נהיגה עד שישלם את הקנס הקודם.

**הבטחת
תשלום
קנס
תיקון:
צו מס'
1467**

(ב) נמסרה לאדם הודעת תשלום קנס בהתאם לסעיף 29א (ב) בגין חשד לביצוע עבירת תעבורה והתברר כי החשוד לא שילם במועד יותר מקנס קודם אחד בגין עבירות תעבורה, יהיה שוטר רשאי לפעול על-פי סעיף קטן (א) וכן רשאי לתפוס את כלי הרכב שבבעלות אותו אדם או בן זוגו כערוכה להבטחת תשלום הקנסות הקודמים.

(ג) הרואה את עצמו נפגע מפסילת רשיון הנהיגה כאמור בסעיף קטן (א) או מתפיסת הרכב כאמור בסעיף קטן (ב), רשאי להגיש ערר בכתב לבית משפט צבאי תוך 21 ימים מיום פסילת הרשיון או תפיסת הרכב, לפי העניין, ובית המשפט ידון בו בדן יחיד.

(ד) רכב שנתפס בהתאם לסעיף קטן (ב) יוחזק ע"י המשטרה במקום אשר ייקבע על ידה עד שישולמו הקנסות הקודמים וכן ההוצאות הכרוכות בהחזקת הרכב.

(ה) לא שולמו הקנסות הקודמים וההוצאות הכרוכות בהחזקת הרכב תוך 40 יום מיום שנתפס הרכב, יוחלט הרכב, אלא אם הורה בית המשפט הצבאי אחרת. חולט הרכב, תמכרנו המשטרה במכירה פומבית, וההכנסות בגין מכירת הרכב יקוזזו כנגד הקנסות הקודמים, וכן ההוצאות בגין החזקת הרכב ומכירתו (להלן - החוב).

(1) עלו הכנסות מכירת הרכב על סכום החוב, יהא בעל הרכב זכאי לקבל את ההפרש תוך שנה מיום תפיסת הרכב.

(2) פחתו הכנסות מכירת הרכב מסכום החוב, יהא בעל הרכב

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
חייב בתשלום ההפרש תוך שבעה ימים מיום המכירה. לא שולם
ההפרש כאמור, יראוהו כקנס שלא שולם במועדו ויחולו לגביו
הוראות סעיף 29ב(ב).

(ו) ראש המנהל האזרחי רשאי להתקין תקנות לביצוע וליישום הוראות
סעיף זה.

שיעור
הקנס
30. ראש המינהל האזרחי יקבע בהודעה את שיעורי הקנס לכל עבירת
קנס

ולכל עבירת קנס חוזרת או נוספת שעבר אותו אדם, ובלבד ששיעור
הקנס לא יעלה על 317 שקלים חדשים לגבי עבירה ראשונה ועל 472
שקלים חדשים לגבי עבירה חוזרת או נוספת.

31.-33. לא הוקצו.

סמכויות
שוטר
בעבירות
באופניים
34. ראש המינהל האזרחי רשאי לקבוע בתקנות, לגבי עבירה פלוגית
הנוגעת

לאופניים ולרוכביהם, אמצעים אשר שוטר, שהעבירה כאמור נעברה
לעיניו, רשאי לנקוט בהם בו במקום למניעת המשך העבירה.

שמירת
דינים
לענין
עבירות
מנהליות
34א. אין באמור בצו זה כדי לפגוע בהוראות הצו בדבר עבירות מנהליות.

פרק ששי: פסילה לרשיון

סמכות בית
המשפט
לפסול
35. הורשע אדם על עבירת תעבורה או על עבירה לפי כל דין או תחיקת
בטחון, הנובעת מנהיגת כלי רכב, בית המשפט שהרשיעו רשאי, בנוסף על
כל עונש אחר, לפסול אותו מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה, לצמיתות
או לתקופה מסויימת או עד מתי שיתמלאו התנאים שיקבע בית המשפט.

פסילה על
ידי בית
משפט בר-
סמך מחוץ
לאזור
35א. (א) נפסל אדם על ידי בית משפט בר-סמך מחוץ לאזור מלהחזיק
רשיון
המתיר נהיגה פסילה על ידי בתחום שיפוטו של בית המשפט בר-
הסמך האמור, לצמיתות, לתקופה מסוימת או עד שיתמלאו
התנאים שייקבעו על ידי בית המשפט בר-הסמך - רשיון הנהיגה
של אותו אדם שהוצא לפי צו זה יהיה מותלה לתקופה או עד
למילוי התנאים כפי שנקבע בהחלטת בית המשפט בר-הסמך מחוץ
לאזור.

(ב) אדם שנפסל מלהחזיק רשיונו כאמור בסעיף קטן (א) יפקיד
את
רשיונו ברשות הרישוי תוך 7 ימים מהיום שהודע לו דבר הפסילה:
רשות הרישוי תחזיק ברשיון כל תקופת ההתלייה כאמור בסעיף
קטן (א).

פסילה על
36. (א) בית המשפט רשאי, באין הוראה אחרת בצו זה, לפסול נאשם

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
פסילה תנאי

על תנאי מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה, ורשאי בית המשפט לקבוע שמקצתה של תקופת הפסילה תהיה על תנאי.

(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), אם נקבעה בדין או בתחיקת בטחון

לגבי עבירה שעליה הורשע הנאשם פסילה לתקופה של מינימום מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה (להלן בסעיף זה - תקופת מינימום), ייפסל בפועל ולא יורה בית המשפט כי הפסילה לתקופת המינימום, כולה או מקצתה, תהיה על תנאי, אולם אם הורשה בית המשפט בדין או בתחיקת בטחון להורות על פסילה לתקופה קצרה מתקופת המינימום רשאי הוא להורות כי התקופה שקבע או מקצתה תהיה על תנאי.

(ג) מי שנפסל על תנאי ייפסל בפועל אם, וווד תקופה שנקבעה בגזר דינו, ושלא תפחת משנה ולא תעלה על שלוש שנים, עבר אותה עבירה שעליה הורשע או אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה או בתוספת השניה או עבירה אחרת שקבע בית המשפט בגזר הדין, והורשע בשל העבירה הנוספת תוך התקופה האמורה או לאחריה; התקופה האמורה תתחיל מיום גזר הדין, ואם נושא הנאשם אותו זמן עונש מאסר - מיום שחרורו מן המאסר, והכל כשבית המשפט לא הורה אחרת.

(ד) אוזכרה בקביעת העבירות לפי סעיף קטן (ג) הוראת דין או תחיקת בטחון והיא בוטלה לאחר מכן והוראה אחרת באה במקומה, יראו את גזר הדין כמאזכר את ההוראה האחרת.

(ה) מי שנפסל על תנאי והורשע בשל עבירה נוספת כאמור, יצווה בית המשפט על הפעלת הפסילה על תנאי, ורשאי בית המשפט להורות בצו שהפעלת הפסילה על תנאי תהיה בכפוף לתוצאות הערעור על ההרשעה בשל העבירה הנוספת; הצו יינתן מאת בית המשפט שהרשיע את הנאשם בשל העבירה הנוספת והוא יכול להינתן מאת כל בית-משפט מוסמך לדון באותה עבירה.

פסילה לכל דרגות הרשיון
36.א. הטיל בית המשפט פסילה או פסילה על תנאי מלקבל או מלהחזיק

רשיון נהיגה, יטיל את הפסילה כאמור לגבי נהיגה ברכב מכל סוג שהוא; אולם רשאי בית המשפט בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק הדין, להורות כי הפסילה לא תחול לגבי נהיגת רכב מסויים, או לגבי סוג מסויים של רכב.

הנוהג ברכב ללא רשות בעליו
36.ב. (א) הנוהג רכב ללא רשות של בעליו או של המחזיק כדין ברכב, ובלי

שהנוהג הוא בעל ללא רשות כעליו רשיון נהיגה תקף לאותו סוג רכב, ייפסל בפועל מלהחזיק או מלקבל רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משלוש שנים, בנוסף על כל עונש אחר שיפסוק בית המשפט, ובלבד שאם החליט בית המשפט להטיל פסילה לתקופה קצרה מזו יפרש בפסק-דינו את הנימוקים להחלטתו; האמור בסעיף קטן זה בדבר אדם שאינו בעל רשיון נהיגה לא יחול על מי שתוקף רשיונו פקע תוך שנה אחת לפני ביצוע העבירה מחמת אי-תשלום אגרת הרשיון.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
(ב) היה הנוהג כאמור בסעיף קטן (א) בעל רשיון נהיגה תקף לאותו סוג רכב, ייפסל, בנוסף על כל עונש אחר שיפסוק בית המשפט, פסילה בפועל מלהחזיק ברשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משהה חדשים ובלבד שאם החליט בית המשפט להטיל פסילה בפועל לתקופה קצרה מזו יפרש בפסק-דינו את הנימוקים להחלטתו.

(ג) בעל רכב או מי שבידו השליטה על רכב, אשר הרשה לאדם אחר לנהוג בו ביודעו שהאדם איננו בעל רשיון נהיגה לאותו סוג רכב, דינו - מאסר שלוש שנים בפועל עם או בלי קנס של 1,500 שקלים חדשים ואם אותו אדם היה קטין שאיננו יכול לקבל רשיון נהיגה - מאסר חמש שנים עם או בלי קנס של 2,000 שקלים חדשים ובנוסף לכך פסילה מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משלוש שנים, אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק-דינו, לפסוק מאסר על תנאי.

37. הורשע אדם על עבירה מן המפורטות בתוספת השניה, ובשתי השנים

פסילת מינימום שני חדשים

שקדמו לאותה שני חדשים עבירה כבר הורשע על אחת העבירות האמורות או על אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה, דינו, בנוסף לכל עונש אחר, פסילה מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משני חדשים.

38. הורשע אדם -

פסילת מינימום שלושה חדשים

(1) על עבירה מן המפורטות בתוספת הראשונה;

(2) על עבירה מן המפורטות בתוספת השניה, שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם או ניזוק רכוש;

(3) על עבירת תעבורה או על עבירה אחרת הנובעת מנהיגת רכב שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש;

דינו - בנוסף לכל עונש אחר - פסילה מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משלושה חדשים.

39. על אף האמור בסעיף 38, אם הורשע אדם על עבירה מן העבירות

פסילת מינימום שנה אחת

המפורטות בתוספת שנה אחת הראשונה אן השניה שגרמה לתאונת דרכים ובה נחבל אדם חבלה של ממש, ובשתי השנים שקדמו לאותה עבירה כבר הורשע כאמור, דינו - בנוסף לכל עונש אחר - פסילה מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משהה חדשים; אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק-הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר.

40. הורשע אדם על עבירה כאמור בסעיף 64, או לפי סעיף 64א, דינו - בנוסף

פסילת מינימום שלוש שנים

לכל עונש אחר שלוש שנים - פסילה מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משלוש שנים; אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק-הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר.

- מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי**
41. ראש המינהל האזרחי רשאי בתקנות לשנות את התוספות לצו זה, כולן או מקצתן, להוסיף עליהן או לגרוע מהן.
- 41א. לא הוקצה.
- שינויים בתוספות**
42. פסילה שפסל בית המשפט לפי צו זה תהיה מיוס גזר הדין אם לא הורה בית המשפט הוראה אחרת; ובלבד שבחישוב תקופת הפסילה לא יבואו במנין -
- (1) התקופה שלפני המצאת הרשיון לרשות שנקבעה לכך בתקנות ובדרך שנקבעה;
- (2) תקופה, תוך תקופת הפסילה, בה נשא בעל הרשיון עונש מאסר על העבירה שבגללה נפסל כאמור.
43. בעל רשיון נהיגה או בעל רשיון רכב שהורשע בעבירה על הדין או תחיקת הבטחון שביצועם נתאפשר או הוקל עקב נהיגתו ברכב או עקב השימוש ברכב שיש לו רשיון עליו, בית המשפט שהרשיעו רשאי - בנוסף על כל עונש אחר - לפסול אותו מלהחזיק רשיון כאמור, לצמיתות או לתקופה מסויימת; היתה עבירה נגד בטחון האזור או בטחון מדינת ישראל, יפסול בית המשפט את הרשיון לצמיתות.
- המסתייע ברכבו לביצוע עבירה**
44. הורשע בעל רשיון נהיגה או בעל רשיון רכב על עבירה לפי פרק ראשון ושני לשער המסתייע ברכבו שביעי (עבירות נגד המוסר) לחוק הפלילי הירדני מס' 16 לשנת 1960, שבצוה נתאפשר או הוקל על-ידי נהיגתו ברכב או על-ידי השימוש ברכב שיש לו עליו רשיון/ דינו - בנוסף לכל עונש אחר - פסילה מלהחזיק, רשיון כאמור לתקופה שלא תפחת משלוש שנים; אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק-הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר.
- המסתייע ברכבו לעבירה על המוסר**
- 44א. (א) הורשע אדם על עבירה לפי תקנה (ע) הותקנה על-פי צו זה האוסרת הסעת נוסעים פסילה מלהחזיק בשכר ברכב פרטי או ברכב מסחרי, או השכרת רכב פרטי או רכב מסחרי לשם הסעה כאמור, או מתן הרשאה להסעה כאמור ברכב פרטי או ברכב מסחרי (להלן - עבירת הסעה), רשאי בית המשפט - בנוסף לכל עונש אחר - לפסול את בעל הרשיון לרכב שבו בוצעה עבירת ההסעה מלהחזיק ברשיון לסוג מסויים של רכב או לרכב מסויים, לצמיתות או לתקופה מסויימת.
- (ב) הורשע בעל רכב על עבירת הסעה ובשתי השנים שקדמו לאותה עבירה כבר הורשע בה, דינו - בנוסף לכל עונש אחר - פסילה מלהחזיק ברשיון לכל רכב או לסוג מסויים של רכב לתקופה שלא תפחת משנים-עשר חדשים, אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק-הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר.
45. (א) הוגשו הודעות אישום או כתב אישום נגד בעל רשיון נהיגה או
- פסילת**

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי בעל

**נאשם
בעבירה
מלהחזיק
רשיון**

רשיון רכב על פסילת נאשם נגד הדין או תחיקת הבטחון שביצועם נתאפשר או הוקל על-ידי נהיגתו ברכב או על-ידי השימוש ברכבו, רשאי בית המשפט המוסמך לדון בעבירה לפסול את בעל הרשיון מלהחזיק בו, על-פי בקשת היועץ המשפטי או בא-כוחו או שוטר, אם היה משוכנע כי המשך הנהיגה על-ידי הנאשם האמור או המשך השימוש ברכבו יש בהם משום סכנה לציבור, ואם אין הנאשם פסול לפי סעיף 46.

(ב) פסילה כאמור תהיה ל-30 יום; אולם בית המשפט המוסמך לדון

בעבירה רשאי להאריך את הפסילה עד לגמר בירור המשפט או עד למתן החלטה לפי סעיף 43.

(ג) החלטת בית המשפט לפי סעיף זה ניתנת לעיון חוזר בהתאם להוראות סעיף 49.

46. היה היועץ המשפטי או בא-כוחו, או קצין משטרה בדרגה שאינה פחותה

מדרגת מפקח, משוכנע שיש יסוד מספיק להאשים בעל רשיון נהיגה או בעל רשיון רכב בעבירה שסעיפים 35 עד 42 או 43, 44 ו-44א חלים עליה, והגיש לבית המשפט המוסמך לדון באותה עבירה בקשה לפסול את בעל הרשיון מלהחזיק בו - רשאי בית המשפט לפסול אותו מלהחזיק ברשיון עד לגמר בירור דינו, או עד שתבוטל הפסילה לפי הסעיפים 48 עד 50.

**פסילה עד
גמר הדין**

46א. (א) בית המשפט שפסל נאשם מלהחזיק ברשיון נהיגה רשאי, מנימוקים שיפרש, לדחות את הפסילה למועד שיקבע.

**דחיית
הפסילה**

(ב) בעל דין יהיה רשאי לערער תוך שבעה ימים מיום שנמסרה לו

החלטת בית המשפט בענין דחיית ביצועה של פסילה כאמור, ובית משפט של ערעור רשאי לאשר את ההחלטה או לבטלה ולתת במקומה החלטה אחרת; לענין זה, "בית משפט של ערעור" - במקרה של פסילה על ידי בית משפט צבאי של ערכאה ראשונה - בית המשפט הצבאי לערעורים; במקרה של פסילה על ידי בית משפט אחר - בית המשפט המקומי לערעורים.

47. (א) היה לשוטר יסוד סביר להניח כי אדם עבר לעיניו עבירה מן העבירות

**פסילה על-
ידי קצין
משטרה**

המפורטות בתוספת הרביעית, יודיע על כך לקצין משטרה בדרגה שאינה פחותה מדרגה מפקח, והקצין רשאי לפסול אותו אדם, בצו, מלהחזיק ברשיון נהיגה לתקופה של 30 יום מיום שנמסר לו הצו; בית המשפט המוסמך לדון בעבירה האמורה רשאי להאריך את הפסילה עד לגמר בירור דינו או עד שתבוטל הפסילה על-ידי בית המשפט.

(ב) אירעה תאונת דרכים שבה נחבל אדם או ניזוק רכוש, והיה לקצין משטרה בדרגה שאינה פחותה מדרגת מפקח יסוד להאמין שיוגש אישום על כך נגד בעל רשיון הנהיגה המעורב בתאונה, רשאי הקצין, בצו, לפסול את בעל רשיון הנהיגה מלהחזיק בו לתקופה של 60 יום מיום מסירת הצו לבעל הרשיון; בית המשפט המוסמך לדון בעבירה

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
האמורה רשאי להאריך את הפסילה עד לגמר בירור דינו או עד
שתבוטל הפסילה על-ידי בית המשפט.

(ג) אירעה תאונה שבה נהרג אדם, והיה לקצין משטרה בדרגה שאינה
פחותה מדרגת מפקח יסוד להאמין שיוגש אישום נגד נוהג רכב המעורב
בגרימת התאונה, יפסול קצין משטרה כאמור את האדם מלהחזיק
ברשיון הנהיגה לתקופה של 90 יום מיום מסירת הצו לבעל הרשיון;
בית המשפט המוסמך לדון בעבירה האמורה רשאי להאריך את
הפסילה עד לגמר בירור דינו או עד שתבוטל הפסילה על-ידי בית
המשפט.

(ד) לא הוקצה.

(ה) קצין משטרה כאמור רשאי להחזיר רשיון נהיגה למי שנפסל מלהחזיק
בו לפי סעיף זה אם שוכנע כי לא יוגש אישום נגד בעל הרשיון.

48. מי שנפסל בצו של קצין משטרה כאמור בסעיף 47, רשאי לבקש
מבית

ביטול
פסילה

המשפט המוסמך לדון בעבירה לבטל את הפסילה; ובית המשפט,
לאחר ששמע את היועץ המשפטי או את בא-כוחו או שוטר, רשאי לבטל
את הפסילה, בתנאים או ללא תנאים, אם שוכנע שביטול הפסילה לא
יפגע בבטחון הציבור.

49. החלטת בית-המשפט לפי סעיפים 46, 47, 48 או 50 (ב) ניתנת לעיון
חוזר

עיון חוזר
וערר

ולערר בדרך הקבועה בחוק סדרי הדיון הפלילי (מס' 9) לשנת 1961;
שופט המעיין בבקשה כאמור רשאי לקיים את ההחלטה הקודמת,
לשנותה או לבטלה, או לתת במקומה החלטה אחרת אשר בית-המשפט
האמור היה מוסמך לתיתה, או להחזיר את הענין אל בית-המשפט
האמור, למתן החלטה אחרת על ידיו.

50. (א) עברו שלושה חדשים מיום שנפסל בעל הרשיון לפי הסעיפים 46 או
47 ולא הוגש לבית המשפט אישום נגד בעל הרשיון על המעשה או
על המחדל שבגללם נפסל - תבוטל הפסילה.

בטול
הפסילה

(ב) עברו ששה חדשים מיום שנפסל בעל הרשיון לפי וסעיפים 46 או
47.

ולא ניתן פסק-דין לגבי המעשה או המחדל שבגללם נפסל - בטלה
הפסילה, אם לא הורה בית המשפט הוראה אחרת.

51. רשות הרישוי רשאית, בהחלטה מנומקת, לפסול אדם מלהחזיק
ברשיון

פסילה
מטעמי
כושר

נהיגה, לצמיתות, לתקופה מסוימת, או עד למילוי תנאים שייקבעו
בהחלטה, אם היא משוכנעת שבעל הרשיון אינו ראוי לנהוג מחמת
כושר נהיגה לקוי.

52. (א) היתה רשות הרישוי סבורה כי בדרך נהיגתו של אדם יש משום
סכנה

התליית
רשיון
מטעמי
בטיחות

לבטיחות התנועה, רשאית היא לצוות על התליית רשיון הנהיגה שלו
עד שיעבור בחינות ובדיקות רפואיות שתקבע ויימצא מתאים לנהוג
רכב, ובלבד שהרשות תזמינו לבחינות ולבדיקות רפואיות ששה

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי שבועות מיום שהחליטה על התליית רשיונו.

(ב) בעל רשיון שהוחלט עליו לפי סעיף זה רשאי, כתום שלושה חדשים מיום החלטת הרשות על התליית רשיונו, לערער תוך עשרה ימים על המשכת ההתלייה לפני ועדת העררים, וועדת העררים רשאית לאשר את המשכת ההתלייה, עד לגמר הבחינות והבדיקות הרפואיות, לתקופה מסויימת או עד למילוי תנאים שיקבע, או לשנות את ההחלטה או לבטלה.

53. רשות הרישוי רשאית, בהחלטה מנומקת, להתנות תנאים ברשיון נהיגה, אם היא סבורה שיש צורך בהם מחמת כושר נהיגה לקוי של בעל הרשיון.

התניית תנאים מטעמי כושר

54. רשות הרישוי רשאית, בהוראה בכתב, לחייב בעל רשיון נהיגה לקבל מטעמה. הדרכה בנהיגה.

חיוב בהדרכה

55. (א) בעל רשיון שהוחלט עליו לפי הסעיפים 51 עד 54 רשאי, תוך 10 ימים מיום שהודיעו לו על ההחלטה, לערער לפני ועדת העררים וועדת העררים רשאית לאשר את ההחלטה, לשנותה או לבטלה.

זכות ערעור על החלטה לפי הסעיפים 51 עד 54

(ב) הגשת ערר לא תעכב את ביצוע ההחלטה, אולם אם לא ניתנה החלטה בערר תוך 90 יום מיום ההחלטה נשוא הערר ולא הורתה ועדת העררים הוראה אחרת, יופסק ביצועה עד שתיתן החלטה בערר.

(ג) לא הוקצה.

(ד) לא הוקצה.

55א. (א) רשות הרישוי תמנה בהודעה רופאים מוסמכים לענין מתן רפואי לנהיגה.

ערר וערעור לענין אישור רפואי לנהיגה

(ב) מבקש רשיון נהיגה או בעל רשיון נהיגה הרואה עצמו נפגע מהחלטת רופא מוסמך רשאי לערר, תוך זמן שייקבע בתקנות, לפני ועדת ערר רפואית של שלושה רופאים מתוך רשימה שאישר קמ"ט תחבורה בהתייעצות עם קמ"ט בריאות.

(ג) המותב ויושב הראש של כל ועדת ערר רפואית יקבעו בדרך שתיקבע בתקנות.

(ד) לא יוגש ערר לפי סעיף 55 על החלטת רשות הרישוי לפי סעיף

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
51

שניתנה מטעמים של כשירות רפואית אלא לאחר שניתנה החלטה של ועדת ערר רפואית בערר על החלטת הרופא המוסמך, ולענין זה יימנה הזמן להגשת הערר מיום שהודיעו לבעל הרשיון את ההחלטה של ועדת הערר הרפואית.

56. היתה רשות הרישוי משוכנעת, על-פי ראיות שהובאו לפניו, כי בדרך

נהיגתו של בעל רשיון נהיגה יש משום סכנה לעוברי דרך, או שבעל רשיון הנהיגה הוא פרוע או מופרע, רשאית היא, בהחלטה מנומקת ולאחר שניתנה לו הזדמנות להביא טענותיו לפניו, לפסלו מלהחזיק ברשיון נהיגה.

סמכות
הרשות
לפסול
נהגים
מסוכנים

56א. (א) נפסל אדם על-ידי בית משפט בר-סמך מחוץ לאזור מלקבל או

מלהחזיק רשיון המתיר נהיגה בתחום שיפוטו של בית המשפט לצמיתות או לתקופה מסויימת או עד שיתמלאו התנאים שיקבע בית המשפט, יודיע על כך מיד לרשות הרישוי ויהיה פסול מלקבל או מלהחזיק רשיון המתיר נהיגה מכוח צו זה, במשך התקופה או עד שיתמלאו התנאים שנקבעו בפסק הדין של בית-משפט בר-הסמך מחוץ לאזור.

סמכות
הרשות
לפסול מי
שנפסל על-
ידי בית-
משפט
מחוץ לאזור

(ב) נפסל אדם כאמור בסעיף קטן (א) ולא הודיע מיד לרשות הרישוי

על דבר הפסילה, תהא רשות הרישוי רשאית להוסיף לתקופת הפסילה שנקבעה על-ידי בית המשפט גם את התקופה שמיום הפסילה עד ליום בו נמסרה לה ההודעה.

57. (א) בעל רשיון נהיגה שנפסל מלהחזיק בו כאמור בסעיף 56 רשאי לבקש מועדת העררים ביטול הפסילה.

ביטול
הפסילה,
פקיעתה
ואישורה

(ב) פסילה לפי סעיף 56 תפקע כתום 30 יום מיום החלטת הפסילה, אם

לא הוגשה לועדת העררים בקשה לאישורה לפני תום מועד זה או אם לא בוטלה על-ידי ועדת העררים לפני כן.

(ג) ועדת העררים רשאית לאשר את הפסילה לצמיתות, לתקופה מסויימת או עד למילוי תנאים שתקבע, לשנותה או לבטלה.

(ד) לא הוקצה.

58. סדרי הדין בדיון לפני ועדת עררים בערר לפי צו זה יהיו בהתאם לצו

בדבר ועדת עררים (יהודה והשומרון) (מס' 172), התשכ"ח-1967, וההוראות שהוצאו מכוחו.

סדרי דין

59. לא ניתנה החלטת ועדת העררים תוך 60 יום מיום החלטת רשות הרישוי

על הפסילה ולא הורתה ועדת העררים הוראה אחרת, תופסק הפסילה

הפסקת
פסילה

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
עד שתינתן החלטת הועדה.

60. לא הוקצה.

60א. (א) רשאית רשות הרישוי, בכל עת, לסרב מתן רשיון או חידושו
או
סמכויות
נוספות של
רשות
הרישוי

לבטלו או להשעות רשיון שניתן, כאשר הוכח להנחת דעתה של
רשות הרישוי כי הדבר דרוש לשם שמירה על בטחון האזור, על
בטחון מדינת ישראל, להבטחת ממשל תקין או צרכי האוכלוסיה
באזור או למען קיומו של הסדר הציבורי.

(ב) על החלטה כאמור בסעיף קטן (א) ניתן לערער בפני מפקד
כוחות
צבא-הגנה לישראל באזור תוך 15 יום מיום הודעת החלטת רשות
הרישוי.

(ג) מפקח כוחות צבא-הגנה לישראל באזור רשאי לאשר ההחלטה,
לבטלה או לשנותה.

61. (א) הורשע בעל רשיון נהיגה על עבירות תעבורה או עבירה לפי דין
או
חובה
להמציא
רשיון
נהיגה

תחיקת בטחון אחרים הנובעת מנהיגת רכב, או שהוא נפסל
מלהחזיק רשיון או שהותנו בו תנאים לפי צו זה, חייב הוא להמציא
את הרשיון לרשות הנקובה בתקנות תוך התקופה שנקבעה בה.

(ב) הנוהל בדבר רישום וטיפול ברשיון כאמור בסעיף קטן (א)
ייקבע
בתקנות.

(ג) האמור בסעיף זה יחול גם על בעל רשיון רכב שנפסל מלהחזיק
בו
ועל רשיון כזה.

פרק שביעי: עבירות ועונשין

62. העובר אחת העבירות האלה, דינו - מאסר שנתיים או קנס 1,500
שקלים
עבירות

חדשים, אם העבירה היא עבירת קנס שדן בה בית המשפט - קנס 630
שקלים חדשים;

(1) מפיר הוראה מהוראות צו זה:

(2) נוהג רכב בדרך בקלות ראש, או ברשלנות, או במהירות שיש בה
בנסיבות המקרה סכנה לציבור, אף אם היא פחותה מן המהירות
המקסימלית שנקעה;

(3) הוא שיכור בהיותו נוהג רכב, או בהיותו ממונה על הרכב, בדרך או
במקום ציבורי;

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
(4) בהיותו נוהג רכב שדרך נהיגתו גרמה לעבירה הוא מסרב להגיד שמו
או מענו או מגיד שם או מען כוזבים ;

(5) בהיותו בעל רכב או מחזיק רכב אוימי שהרכב בשליטתו, אינו
מוסר מיד, לפי דרישתו של שוטר, ידיעה שבידו למסרה והיא עשויה
להביא לזיהויו ולתפיסתו של נהג הרכב שהיה מעורב בתאונה או
שבדרך שימושו ברכב היה משום עבירה, אלא שאם נדרש למסור
את הידיעה בכתב - עליו למסרה תוך 15 יום מיום הדרישה ;

(6) בהיותו נוהג רכב מנועי או ציבורי אינו מציג את רשיונו כשהוא
נדרש לכך על-ידי שוטר ;

(7) בהיותו נוהג רכב אינו עוצר בשעה שבגלל מציאות רכבו בדרך
אירעה תאונה לאדם, או לבהמה או לרכב שאדם ממונה עליהם,
ואינו מגלה, כנדרש לכך, שמו ומענו שלו ושמו ומענו של בעל הרכב
ואת תו הרישום או המספר של הרכב ;

(8) מפיר הוראת תמרור שבדרך או אות הניתן על-ידי שוטר במדים ;

(9) מזייף כל סימן המשמש לזיהוי רכב או כל רשיון שניתן לפי צו זה,
או שבמרמה הוא משנה אותם אי משתמש בהם או משאילם לאחר
או מניח לאחר להשתמש בהם.

62. א. נקבעה בצו זה לגבי העבירה שעליה הורשע הנאשם מאסר
לתקופת מינימום, ובית המשפט החליט שלא להטיל מאסר בפועל, יפרש בפסק
הדין את הנימוקים להחלטתו זאת.

מאסר
בפועל

63. העובר עבירה לפי פסקאות (2), (3), (4) או (7) לסעיף 62 או לפי סעיף 10 -
למעט נהיגת רכב על-ידי אדם שרשיון הנהיגה שלו פקע - או עבירה על
תקנה מהתקנות המפורטות בתוספת הראשונה או השניה ובשתי השנים
שקדמו לאותה עבירה כבר הורשע על אחת העבירות המפורטות בסעיף
זה, דינו - מאסר שלוש שנים אך לא פחות מחודש ימים, או מאסר וקנס
1,500 שקלים חדשים: אולם רשאי בית המשפט, אם ראה שנסיונות
העבירה מחייבות זאת, שלא לפסוק מאסר מינימום מטעמים שיפרש
בפסק הדין.

הדין כשית
עבירות
קודמות

64. הגורם, תוך כדי שימוש ברכב, שלא בכוונה, למותו של אדם אחר
מתוך חוסר זהירות או במעשה פזיז או לא-איכפתי שאינם עולים כדי
התרשלות פושעת, דינו - מאסר שלוש שנים ולא פחות משלושה חדשים,
או מאסר וקנס 1,500 שקלים חדשים ; אולם רשאי בית המשפט אם ראה
שהנסיונות מצדיקות זאת, שלא לפסוק מאסר מינימום כאמור מטעמים
שיפרש בפסק הדין.

גרימת מוות
בנהיגה
רשלנית

64. א. (א) נוהג רכב המעורב בתאונה, והוא ידע, או שהיה עליו לדעת, כי
בנסיבות המקרה עשוי היה להיפגע אדם, ולא עצר במקום
התאונה, או קרוב לו ככל האפשר, כדי לעמוד על תוצאות התאונה,
דינו - מאסר שבע שנים, עם קנס או ללא קנס, ובלבד שלא יוטל
עליו מאסר על תנאי בין כעונש יחיד ובין כעונש נוסף.

הפקרה
אחרי
הפגיעה

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
(ב) נוהג רכב המעורב בתאונה, והוא ידע, או שבנסיבות המקרה
היה

עליו לדעת, כי בתאונה נפגע אדם, ולא הגיש לנפגע עזרה שהיה
ביכולתו להגיש בנסיבות המקרה, לרבות הסעתו לטיפול רפואי, דינו
- מאסר תשע שנים, עם קנס או ללא קנס, ובלבד שלא יוטל עליו
מאסר על תנאי בין כעונש יחיד ובין כעונש נוסף.

64. (א) בסעיף 3(62) ובסעיף זה, "שיכור" - מי שנתון תחת השפעתו של
משקה או סם משכרים או מסוכנים.

**בדיקת
שכרות**

(ב) היה לשוטר חשד סביר כי נוהג רכב או הממונה על רכב הוא
שיכור,
רשאי הוא לדרוש מהם להיבדק במועדים ובמקומות שיוורה, ומי
שנדרש כך חייב להיבדק כאמור.

(ג) ראש המינהל האזרחי רשאי להתקין תקנות בענינים אלה:

(1) אחוז האלכוהול או הסם שבהשפעתו אסורה נהיגת רכב;

(2) שיטות לבדיקת האלכוהול או הסם בנבדק;

(3) אופן הבדיקות, מקומות הבדיקות ותעודות שיינתנו על תוצאות
בדיקה.

(ד) בית המשפט הדין בעבירה לפי סעיף 3(62) רשאי לקבל כראיה תעודה
שניתנה לפי סעיף קטן (ג)3.

65. לא הוקצה.

66. מי שנפסל מלקבל או מלהחזיק רשיון או שהותנו תנאים ברשיונו לפי
צו

זה, וכל עוד הפסילה או התנאים בתקפם הוא מגיש בקשה לקבלת רשיון
או לחידושו או מקבל רשיון, ואינו מודיע על הפסילה או על התנאים
לרשות הרישוי, דינו - מאסר שלוש שנים או קנס 1,500 שקלים חדשים
או שני העונשים כאחד; וכל רשיון שקיבל או שחודש כאמור - בטל.

**קבלת
רשיון
בהעלמת
הפסילה או
התנאים**

67. מי שהודע לו שנפסל מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה, וכל עוד
הפסילה

בתקפה הוא נוהג ברכב שנהיגתו אסורה בלי רשיון לפי צו זה, או מי
שנוהג בניגוד לתנאים שנוספו ברשיונו כל עוד הם בתקפם, או מי שהודע
לו כי נפסל מלהחזיק ברשיון רכב וכל עוד הפסילה בתקפה הוא משתמש
באותו רכב או מרשה להשתמש בו, דינו - מאסר שלוש שנים או קנס
1,500 שקלים חדשים או שני העונשים כאחד.

**נהיגה בזמן
הפסילה או
בניגוד
לתנאים**

68. העובר על תקנה שהותקנה לפי צו זה, דינו כאמור בסעיפים 62 ו-63 -
או עונש קטן מזה שנקבע לה בתקנות.

**העונש
לעבירה על
התקנות**

69. שום דבר האמור בצו זה לא יגרע מכל אחריות פלילית או אזרחית
של

נהג או של בעל רכב מכוח כל דין או תחיקת בטחון בני-תוקף אותה שעה,

**אחריות
פלילית
אזרחית**

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
ובלבד שלא ייענש אדם פעמיים על אותה עבירה.

שמורה

ניקוד
בעבירות
תעבורה

69א. (א) ראש המינהל האזרחי רשאי לקבוע בתקנות שיטה לרישום
נקודות

על עבירות תעבורה שבהן הורשע בעל רשיון נהיגה (להלן - שיטת
הניקוד), ולקבוע את סוג העבירות ומספר הנקודות שיירשמו
לחובתו של בעל הרשיון על עבירה שבה הורשע.

(ב) ראש המינהל האזרחי רשאי לקבוע בתקנות אמצעי תיקון שיוטלו
על

בעל רשיון נהיגה שנרשמו נקודות לחובתו לפי שיטת הניקוד,
וביניהם - בדיקות רפואיות, בחינות, הסברה, הדרכה ופסילה
מלהחזיק ברשיון נהיגה.

(ג) אמצעי תיקון לפי סעיף קטן (ב) יהיו בנוסף לכל עונש שהטיל
בית

המשפט על בעל הרשיון בשל עבירה שהרשיע אותו בה.

69ב. (א) נעשתה עבירה ברכב, רואים את בעל הרכב או את מחזיקו
כאילו

אחריות
בעל הרכב

הוא נהג את הרכב אותה שעה, זולת אם הוכיח מי נהג ברכב או
שהרכב נלקח ממנו בלי ידיעתו ובלי הסכמתו.

(ב) לענין סעיף קטן (א), "בעל רכב" -

(1) לגבי רכב הרשום על שם חבר-בני-אדם - מנהל פעיל או שותף או
עובד מינהלי בכיר האחראים לאותו רכב;

(2) לגבי רכב הרשום על שם קטין - הורו או מי שמונה לו אפוטרופוס
לפי המגילה ספר תשיעי שער ראשון על הפסולים.

(3) לגבי רכב הרשום על שם חסוי כמשמעותו במגילה ספר תשיעי שער
ראשון, על הפסולים.

69ג. (א) לא ישלם תאגיד, במישרין או בעקיפין, קנס שהוטל על זולתו,
ולא

תשלום
קנס
שהוטל על
הזולת

ישלם מעביד קנס שהוטל על עובדו בשל עבירת תעבורה לפי סעיפים
64 עד 67 או בשל עבירה הנכללת בתוספת הראשונה או בתוספת
השניה; העובר על הוראה של סעיף קטן זה, דינו - מאסר שנה אחת.

(ב) נעברה עבירה לפי סעיף קטן (א) בידי חבר-בני-אדם, יאשם בה גם
כל

אדם אשר בשעת ביצוע העבירה היה בו מנהל פעיל, שותף, למעט
שותף מוגבל, או עובד מינהל בכיר האחראי לתשלום הקנס, אלא
אם כן הוכיח שני אלה:

(1) שהעבירה נעברה שלא בידיעתו;

(2) שהוא נקט כל האמצעים הסבירים למנוע את ביצוע העבירה.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
(ג) "תאגיד", לענין סעיף זה - למעט תאגיד שחבריו חייבים
להעמיד
לרשותו את מלוא כח עבודתם ולהעביר לו את נכסיהם.

פרק שמיני: תקנות וחוקי עזר

**תקנות
כלליות**

70. ראש המינהל האזרחי רשאי להתקין תקנות בענינים אלה:
- (1) הסדר התעבורה וקביעת כללים לשימוש בדרכים בשביל כלי רכב, הולכי רגל ואחרים;
 - (2) האורות שיהיו מותקנים על כלי הרכב;
 - (3) השימוש בצופרים או במכשירי אזהרה אחרים בכלי רכב;
 - (4) קביעת גודלם, צורתם וטיבם של תווי זיהוי וכללים בדבר חיבורם אל כלי הרכב למען יהיו ניתנים להבחנה על נקלה וכן האגרות שתשולמנה עבור לוחיות זיהוי, לוחיות סימון, ותוויות סימון שיינתנו על-ידי רשות הרישוי;
 - (5) רישום כלי רכב מנועיים והפרטים שיש לרשום אותם;
 - (6) חיוב לקיים מונים במוניות והסדר השימוש והטיפול בהם;
 - (7) אופן החזקת הרשיון;
 - (8) פטור רכב מנועי רשום מחוץ לאזור שהובא לאזור לתקופה מוגבלת וכן נהגו של רכב כאמור, מהוראות צו זה לענין רישום ורישוי, כולן או מקצתן;
 - (9) מתן הודעה על שינוי שחל בבעלות של רכב מנועי ורישומו של שינוי כזה;
 - (10) תשלום האגרות בעד רישום, רישיון, חידוש רישיון, היתר, בדיקה, בחינה, או כל פעולה אחרת לפי צו זה או התקנות וכן דמי פיגור בעד אי-תשלום במועד;
 - (11) בחינות ובדיקות לשם קביעת כושר הנהיגה של מבקשי רישיונות נהיגה או של מחזיקיהם וסוגי הרשיונות שיינתנו;
 - (12) בדיקתם ובחינתם של כלי רכב ציבוריים, מספר האנשים שמותר להסיע בהם, החובה להסיע נוסעים ותחומיה של חובה זו;
 - (13) החובה להציג לראווה את מספר הנוסעים שאושר ואת תעריף שכר הנסיעה שאושר, לרבות המפה או התכנית הנוגעת לתעריף האמור;
 - (14) בטיחותם ונוחותם של הנוסעים בכלי רכב ציבוריים והתנהגותם של נהגיהם;

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

(15) הסמכת המפקח על התעבורה, לאסור או להגביל, בהודעה שתוצג בדרך, נהיגתו של כלי רכב או של רכב מסוג מיוחד באותה דרך או בכל חלק ממנה;

(16) המהירות שבה מותר להסיע כלי רכב מנועיים או כל סוג שבהם אם בכלל ואם בדרך פלונית או באזור פלוני או במקום פלוני;

(17) מבנם ומשקלם של כלי רכב והתנאים לשימוש בהם;

(17א) מיתקנים או אמצעים אחרים למניעת גניבתם של כלי הרכב לסוגיהם, לרבות בענין חובת ההתקנה של מיתקנים או אמצעים כאמור, חובת השימוש בהם ותנאים ומועדים לשימוש;

(17ב) מזגני אויר ברכב, סוגם, החובה להתקנם ולהפעילם והתנאים להפעלתם;

(18) דרכי הסדר, הגבלה ופיקוח לרישוי כלי רכב מסחריים ולרישוי כלי רכב פרטיים הבנויים להסעת יותר מששה נוסעים בנוסף על הנהג, וכן לשימוש בכלי רכב מסחריים ופרטיים כאמור;

(19) הפיקוח על הוראת נהיגה והדרכתה, על מורים, מדריכים ובתי ספר לנהיגה ועל הכשרתם בענין החובה ללמד נהיגה לפי תכנית לימודים שנקבעה, וכן בענין הציוד והכלים שישתמשו בהם;

(20) מתן רשיונות להחזקת בתי ספר לנהיגה ולהוראת נהיגה, תקופת תקפם, תנאיהם, והסמכות לבטלם או להתלותם עקב עבירה על התקנות או על תנאי הרשיון, ומתן פטור מחובה לקבל רשיון להוראת נהיגה;

(21) דרכי הגשתן של בקשות, עריכתן של בדיקות ובחינות לשם מתן או חידוש רשיונות נהיגה, רשיונות, הוראה ולהחזקת בתי ספר לנהיגה ורשיונות רכב, וסדרי משרדי הרישוי הכרוכים בכך;

(22) כל הנוגע לבטיחות בתנועה, תכנונה והסדרתה;

(22א) הסדר שעות עבודה, נהיגה ומנוחה של הנהגים ברכב, שהנהיגה היא משלח-ידם או קשורה במשלח-ידם, והפיקוח על ביצוע הסדר כאמור; תקנות כאמור יכול שיהיו לגבי רכב בדרך כלל או לסוגים שונים של רכב;

(23) התנאת מתן רשיון או חידוש רשיון, על-פי צו זה או התקנות לפיו, בתשלום -

(א) כל קנס שמבקש הרשיון או חידושו נתחייב בו בדין בשל עבירות תעבורה או בשל עבירה אחרת הנובעת מנהיגת רכב, ואשר לא שולם למרות שהגיע מועד תשלומו;

(ב) המסים, המכס, האגרות, ההיטלים ותשלומי החובה האחרים החלים לגבי הרכב שעליו מבקשים את הרשיון או את חידושו

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
לרבות האגרות בעד החזקת מקלט רדיו המותקן ברכב;

(א23) סדרי בטיחות תחבורתיים במפעלים המפעילים רכב במספר
שנקבע בתקנות, והוראות בדבר הסמכת אדם שיפקח על סדרי
הבטיחות התחבורתיים במפעלים כאמור, קביעת תפקידיו,
חובותיו, כישוריו ודרכי עבודתו;

(ב23) עיסוק בשומה ובהערכת שווי של רכב ונזקים שנגרמו לרכב
בתאונה או מכל סיבה אחרת (להלן - שמאות רכב) והוראות
בדבר הסמכת אדם שיעסוק בשמאות רכב, קביעת תפקידו,
חובותיו, כישוריו ודרכי עבודתו;

(24) ביצוען של הוראות צו זה בדרך כלל.

70א. (א) נמצא רכב עומד במקום שהעמדתו אסורה על-פי דין או
תחיקת

אחריות
לחניה

בטחון רואים את בעל הרכב, את נהגו וכן אדם אחר האחראי
לרכב, כאילו העמידו כאמור, זולת אם הוכיח שהוא לא העמיד את
הרכב באותו מקום, וכן ברשות מי היה הרכב אותה שעה או
שהרכב נלקח ללא הסכמתו.

(ב) רכב העומד במקום שהעמדתו אסורה על-פי דין או תחיקת בטחון
או

בנסיבות שיש בהן כדי הפרת סדרי תנועה או בטיחותה, או שלדעת
שוטר דרושה הרחקתו לשם הסדרת תנועה או לבטיחותה או
לבטיחות הציבור, רשאי שוטר להורות למי שהרכב ברשותו אותה
שעה להרחיקו או לגררו.

(ג) לא מילא מי שהרכב ברשותו אותה שעה אחרי הוראת שוטר כאמור,
או אינו נמצא במקום, רשאי שוטר, בין בעצמו ובין על-ידי אחר,
להרחיק את הרכב, לגררו ולהחסינו או לנעול את גלגליו או חלק
מהם, בנעלי חסימה המונעות את תנועת הרכב ובלבד שינקוט
באמצעי הזהירות הסבירים הדרושים כדי להבטיח את בטיחות
הרכב.

(ד) האגרות בעד הרחקת רכב והחסנתו או נעילת רכב ושחרורו
בידי

המשטרה, או התשלום שנקבע בעד הרחקת רכב והחסנתו או נעילת
רכב ושחרורו בידי אחר, יהיו מוטלים על בעל הרכב הרשום ברשיון
הרכב, זולת אם הוכיח שהרכב נלקח ממנו בלי ידיעתו ובלו
הסכמתו; רכב שאגרות או תשלום מוטלים על בעלו כאמור לא
יוחזר או ישוחרר מנעילתו אלא אם הם שולמו.

(ה) רכב שנעל כאמור בסעיף קטן (ג) -

(1) ישוחרר מנעילתו לא יאוחר מתום 48 שעות לאחר שבעל הרכב
ביקש את השחרור ושילם את האגרות או התשלומים החלים עליו,
ואולם אם לאחר 24 השעות הראשונות מתחיל יום מנוחה, פגרה או
שבתון על-פי דין או תחיקת בטחון (להלן - יום מנוחה) - ישוחרר
לפני יום המנוחה;

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
(2) קצין משטרה בדרגה שאינה פחותה מדרגת מפקח רשאי, מטעמים של בטחון, בטיחות או סילוק מפגע, להורות על שחרורו מנעילתו גם אם לא נתקיימו התנאים האמורים בסעיף זה.

(ו) המוציא רכב ממקום החסנתו או המשחרר רכב מנעילתו לפני ששולמו האגרות או התשלום כאמור בסעיף קטן (ד), דינו - מאסר שנה.

(ז) קבע בית המשפט במשפטו של בעל רכב על עבירה לפי סעיף זה, על סמך ראיות שהובאו לפניו, כי הרכב היה אותה שעה ברשותו של אדם אחר, רשאי בית המשפט הזן במשפטו של האחר להסתמך על הממצאים העובדתיים שנקבעו במשפט הראשון, על-פי הראיות שהוגשו באותו משפט, ואין צורך לחזור ולהגישן. לא היה האחר צד במשפט הראשון, יתן לו בית המשפט אפשרות לסתור את העדויות שנגבו במשפט הראשון.

71. בנוסף על סמכותו הכללית לפי סעיף 70, רשאי ראש המינהל האזרחי

להתקין תקנות בקשר לרכב מנועי ציבורי בעניינים אלה:

**תקנות
מיוחדות
בדבר רכב
מנועי ציבורי**

(1) הסדר והגבלה למתן רשיונות רכב, הפיקוח עליהם, מספרם בכלל ובכל אזור, קו או סוג של שירות;

(2) הסדר והגבלה לשימוש ברכב והפיקוח עליו;

(3) הסדר והגבלה למתן רשיונות או היתרים להסעת נוסעים או להפעלת שירות הסעה (בסעיף זה - שירות), לרבות תנאי רשיונות והיתרים, ביטולם והפסקת תקפם;

(4) קביעת קווי שירות, איחודם והפרדתם וכל הסדר אחר של קווי שירות, תעריפי שכר נסיעה ולוחות זמנים לפיהם יופעל הרכב, לרבות דרך פירסומם ומקומם, הסדר הוצאת הכרטיסים והכרטיסיות למיניהם, הדפסתם ומכירתם, וכן מספר כלי הרכב, שיופעלו, סוגיהם וכל הכרוך בכך;

(5) קביעת החובות המוטלות על הרכב, על האדם המפעיל אותו או העובד בו, על מי שהשליטה עליו בידו, ועל הנותן שירות בו, לרבות עובדיה סוכניו ושליחיו ומי שפועל מכוחו במתן השירות ועל הנוסע או על המבקש לנסוע בו, וכל הסדר הכרוך בכך, ובלבד שכל החובות האלה לא יחולו אלא בקשר למתן השירות או השימוש ברכב;

(6) חיוב להפעיל רכב או שירות ואיסור להפסיק שירות או מקצתו;

(7) ריתוקו של רכב לקוי, לאזור או לסוג שירות מסויים, לשם הבטחת התחבורה הדרושה לציבור ותכנונה היעיל;

(8) כל ענין אחר הכרוך בסדרי הפעלת שירות ואופן נתינתו והעשוי לשפר את ההסעה ברכב או הכרוך בהפעלת שירות לתקנת הציבור.

72. ראש המינהל האזרחי רשאי להתקין, שכל הפונה, לפי צו זה, או לפי

**תקנות
בדבר**

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
או ביטוח ערובה
התקנות, לרשות הרישוי בבקשת רישון רכב מנועי או בבקשת חידושו של רישון כאמור או בבקשת אישור להעבירו, יציג תעודת ביטוח או תעודת ערובה או יביא כל ראיה אחרת שתיקבע להוכיח אחת משתי אלה:

(1) כי ביום שהרשיון או חידושו ייכנס לתקפו, או ביום שבו יינתן האישור, תהיה בתקפה הפוליסה או שטר הערובה הדרושים לשימוש ברכב המנועי על-ידי המבקש או על-ידי אחרים לפי הוראתו או ברשותו:

(2) כי הרכב המנועי הוא רכב שלא חל עליו סעיף 6 של התוספת לצו הביטוח כל עוד הוא נהוג בידי בעל הרכב או בשרותו אגב עבודתו, או כל עוד הרכב נתון באופן אחר לפיקוחו של בעליו.

73. לא הוקצה.

74. ראש המינהל האזרחי רשאי לקבוע בהודעה שהוראות צו זה או התקנות, כולן או מקצתן, יחולו על סוגי מקומות שצויינו בהודעה ושלא היו חלים עליהם אילולא ההודעה, או שלא יחולו על סוגי מקומות שצוינו בהודעה ושהיו חלים עליהם אילולא ההודעה.
סמכות להחיל את הוראות הצו או לפטור מהן

75. ראש המינהל האזרחי רשאי להתקין תקנות הבאות ליתן תוקף לכל אמנה בין-לאומית שמטרתה להקל את התנועה הבין-לאומית של מכוניות והקובעות הוראות לנתינתם ולאימותם של תעודות מסע, תעודות אישור או היתרים, שיש בהם להועיל לבני אדם היושבים באזור, כשהם לוקחים איתם את מכוניותיהם מחוץ לאזור באופן זמני או לנהגים הנוסעים מחוץ לאזור כדי לנהוג בכלי רכב.
מתן תוקף לאמנות בינלאומיות

76. ראש המינהל האזרחי רשאי להתקין תקנות בדבר כינונה ומינויה וקביעת תפקידיה של כל רשות שתהא דרושה, לדעתו, בקשר לביצועו של צו זה. ראש המינהל האזרחי יקבע בתקנות את המקומות שבהם רשאים לפעול עובדי ציבור שהורשו כאמור בסעיף 29(א) ואת סימני הזיהוי והוכחת הרשאתם של עובדי ציבור אלה.
סמכות להקים רשויות

76א. (א) ראש המינהל האזרחי רשאי למנות ועדות בירור ובדיקה שתפקידן:
ועדות בירור לחקירת תאונות דרכים

(1) לחקור את גורמיה ונסיבותיה של תאונת דרכים שבה נהרג אדם או נחבל חבלה של ממש;

(2) לייעץ למינהל האזרחי ולהציע הצעות בכל הנוגע למניעת תאונות דרכים.

(ב) ראש המינהל האזרחי רשאי להתקין תקנות בדבר מינויין, פעולותיהן וסמכויותיהן של הועדות.

(ג) לא הוקצה.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

77. (בוטל).
סמכות
רשות
מקומית
להתקין
חוקי עזר

פרק תשיעי: שונות

78. לא הוקצה.

79. ראש המינהל האזרחי רשאי להקציב למועצות של העיריות ושל המועצות המקומיות חלק מן האגרות ששולמו בעד רשיון רכב על-ידי בני אדם שהיו בתקופת הרשיון תושבים בתחום שיפוטה של הרשות המקומית האמורה; שיעורו של החלק ייקבע על-ידי ראש המינהל האזרחי בהודעה ומותר לקבוע בהודעה שהסכומים המוקצבים, כולם או מקצתם, ישמשו לביצוע צו זה או לשיפור תנאי התעבורה.

חלקה של
רשות
מקומית
באגרות

80. לא הוקצה.

81. צו זה יחול על רכב המינהל האזרחי ועל בני-אדם בשירות המינהל האזרחי והוא כשאין הוראה מפורשת אחרת.

תחולה על
שירות
המינהל
האזרחי

82. רשות הרישוי רשאית למסור לגופים המנויים בתוספת החמישית, פרטי מידע ממאגר מידע המנוהל על ידה כמפורט בתוספת החמישית.

מסירת
מידע
ממאגר
מידע

83. בטלים: ביטולים

(1) חוק התעבורה בדרכים מס' (49) לשנת 1958.

(2) כל הוראה בדין בענייני תעבורה שאינה מתיישבת עם האמור בצו זה או בתקנות כלשהן שיוצאו על-פיו.

(3) צו בדבר חוק התעבורה (יהודה והשומרון) (מס' 56), התשכ"ז-1967.

(4) צו בדבר חוק התעבורה (סדרי תנועה) (יהודה והשומרון) (מס' 399), תש"ל-1970.

(5) צו בדבר פסילת רשיונות נהיגה והתלייתם (יהודה והשומרון) (מס' 251), התשכ"ח-1968.

(6) צו בדבר מתן רשיונות למוניות (יהודה והשומרון) (מס' 603), התשל"ה-1975.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

- שמירת דינים**
84. (א) בתחיקת ביטחון, בכל מקום בו נזכר דבר חקיקה שבוטל לפי סעיף 83 לעיל יבוא שמירת דינים במקומו צו בדבר התעבורה (יהודה והשומרון) (מס' 1310), התשנ"ב1992-.
- (ב) הודעה בדבר קביעת תמרורים (יהודה והשומרון), תשל"א - 1971
יעמוד בתוקף כאילו הוצא לפי צו זה.
85. תחילתו של צו זה שלושה חודשים מיום חתימתו.
- תחילת תוקף**
86. צו זה ייקרא: "צו בדבר התעבורה (יהודה והשומרון) (מס' 1310), התשנ"ב1992-".
- השם**

2 ביוני 1992

דני יתום, אלוף
מפקד כוחות צה"ל
באזור יהודה ושומרון

תוספת ראשונה
(סעיפים 38 ו-39)

1. עבירה לפי סעיף 10 (למעט נהיגת רכב בידי מי שהיה בעל רשיון נהיגה ולא חידשו).
2. עבירה לפי סעיפים 62(3) או 62(7).
3. עבירה שעניינה נהיגת רכב או רכיבה בדרך ציבורית בצורה נמהרת או רשלנית, שיש בה כדי לסכן חיי אדם או לגרום לו חבלה.
4. עבירה לפי תקנות 47(ד), 26(2) או 308(ג) לתקנות התעבורה (יהודה והשומרון), התשנ"ב1992- (להלן - התקנות).

תוספת שניה
(סעיפים 38 ו-39)

1. עבירה לפי סעיפים 62(2) או 62(4).
2. עבירה לפי תקנה 22(א) לתקנות לגבי אי-ציות נוהג רכב לאות "עצור" ברמזור.
3. עבירה לפי תקנה 320(א) לתקנות או סימן ה' לפרק השלישי בחלק ד' לתקנות, אם קבע בית המשפט כי במצב הבלמים או ההגה יש משום סכנה.
4. עבירה לפי תקנות 22(א) לגבי אי מתן זכות קדימה לפי תמרור, 26(4), 27(ג), 45(1), 51, 56, 64(ג), 64(ד), 99(א), 144(א)(3), 144(א)(4), 436 או 438.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
5. עבירה לפי תקנה 54(א)(1) ו-5) לגבי מהירות העולה ביותר מ-20 קמ"ש מעל למהירות המירבית המותרת בדרך עירונית ובדרך שאינה דרך עירונית ולגבי מהירות העולה ביותר מ-30 קמ"ש מעל המהירות המירבית המותרת בדרך מהירה".

תוספת שלישית (סעיף 12א)

1. עבירה לפי סעיפים 10, 43, 44, או 65 לצו זה.
2. עבירה לפי תקנה 22 לתקנות לגבי אי-ציות נוהג רכב לרמזור ואי מתן זכות קדימה, עבירה לפי תקנות 26(2), 47, 54 או 57 לתקנות ועבירה לפי תקנה 144 לתקנות האמורות לגבי אי-הודעה על תאונת דרכים או אי-הגשת עזרה ראשונה לנפגע בתאונת דרכים.
3. עבירה לפי צו זה או התקנות לפיו אשר גרמה לתאונת דרכים שבה נפגע אדם.
4. עבירה שבית המשפט גזר על מי שעבר אותה פסילה בפועל מלהחזיק ברשיון נהיגה לתקופה של שלושה חודשים או יותר.

תוספת רביעית (סעיפים 27 ו-47)

1. עבירת נוהג ברכב מנועי לפי תקנה 22 לתקנות לגבי אי-ציות לתמרורים ב-36 וב-37 לענין אי-מתן זכות קדימה בצומת ולגבי אי-ציות לאות "עצור" ברמזור;
2. עבירה לפי תקנה 26(2) לתקנות;
3. עבירה לפי תקנה 27(א) לתקנות;
4. עבירה לפי תקנה 47(ד) לתקנות לגבי עקיפה בדרך לא פנויה;
5. עבירה לפי תקנה 47(ה)(5) לתקנות לגבי עקיפה מסוכנת תוך חציית קו הפרדה רצוף;
6. עבירה לפי תקנה 54(א)(1) ו-5) לתקנות לגבי מהירות העולה ביותר מ-20 קמ"ש מעל למהירות המירבית המותרת בדרך עירונית ובדרך שאיננה דרך עירונית ולגבי מהירות העולה ביותר מ-30 קמ"ש מעל המהירות המירבית המותרת בדרך מהירה;
7. עבירה לפי תקנה 56(א)(4) לתקנות;
8. עבירה לפי תקנה 67 לתקנות תוך גרימת סיכון להולך רגל;
9. עבירה לפי תקנה 87 לתקנות או אי-ציות לתמרור ב-68.

תוספת חמישית (סעיף 82)

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

הגוף שלו יימסר המידע	פרטי המידע שיימסר
1. המאגר	שם בעל הרכב, מספר זהותו ומענו
2. חברות ביטוח באמצעות איגוד חברות הביטוח או איגוד שמאי הרכב	שם בעל הרכב, מספר זהותו ומענו, שנת הייצור של הרכב, תוצר הרכב, רישום אבדן גמור
3. עורך דין המייצג לקוח	שם בעל הרכב, מספר זהותו ומענו, שלדברי עורך הדין נחוצים להליך משפטי.

- תיקונים: 1. צו מס' 1459 (תיקון מס' 1) {29.7.98} קמצי"ם 182 עמ' 2462
 2. צו מס' 1465 (תיקון מס' 2) {2.6.99} קמצי"ם 187 עמ' 2560
 3. צו מס' 1467 (הוראת שעה) {2.6.99} קמצי"ם 187 עמ' 2566
 4. צו מס' 1507 (תיקון מס' 3) {26.6.02} קמצי"ם 200 עמ' 3219
 5. צו מס' 1589 (תיקון מס' 4) {7.3.06} קמצי"ם 220 עמ' 4543 [טרם שולב בנוסח דלעיל, ראה נוסח התיקון להלן:]

צבא הגנה לישראל

צו מס' 1589

צו בדבר התעבורה (תיקון מס' 4)

בתוקף סמכותי כמפקד כוחות צה"ל באזור והואיל ואני סבור, כי הדבר דרוש לשם קיום הממשל התקין, הסדר הציבורי ולטובת האוכלוסייה באזור, הנני מצווה בזה לאמור:

1. **החלפת סעיף 1** בצו בדבר התעבורה (יהודה והשומרון) (מס' 1310), התשנ"ב-1992 (להלן - "הצו"), במקום סעיף 1 יבוא:

"הגדרות 1. בצו זה -

"אוטובוס" - רכב מנועי המיועד להסיע שמונה אנשים או יותר מלבד הנהג ואשר צוין ברשיון הרכב כאוטובוס;

"אוטובוס ציבורי" - רכב ציבורי שהוא אוטובוס;

"אזור מוחזק אחר" - אזור המוחזק על-ידי צבא-הגנה לישראל שאיננו האזור;

"בוחר נהיגה" ו"בוחר רכב" - מי שרשות הרישוי הסמיכה להיות בוחר נהיגה או בוחר רכב, לפי הענין;

"בית המשפט" - בית משפט צבאי של ערכאה ראשונה שכוון לפי הצו בדבר הוראות בטחון;

"בית משפט בר-סמך מחוץ לאזור" - בית משפט מוסמך במדינת ישראל או באזור מוחזק אחר;

"בעל" - אחד מאלה:

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

- (1) הבעל הרשום ברשיון הרכב;
(2) לענין רכב שיש עליו הסכם שכירות או הסכם של מקח-אגב-שכירות או הסכם מכר - האדם המחזיק ברכב מכוח ההסכם;
(3) לענין רכב הרשום על שם חבר בני אדם - מנהל פעיל, שותף או עובד מינהלי בכיר בחבר, האחראים לאותו רכב;

"דרך" - לרבות כל מסילה, דרך, רחוב, סמטה, ככר, מעבר, גשר או מקום פתוח שיש לציבור זכות לעבור בהם;

"ועדת עררים" - כמשמעותה בצו בדבר ועדות עררים (יהודה והשומרון) (מס' 172), התשכ"ח-1967;

"חניה תפעולית" - חניה לאוטובוסים לפני כניסתם לרציפי הנוסעים;

"טכוגרף" - מכשיר המותקן ברכב לפי הוראות צו זה, המיועד לסמן או לרשום את היות הרכב במצב נסיעה או עצירה, וכן את מרחק הנסיעה, את מהירות הנסיעה ואת זמן הנהיגה של הנוהג ברכב;

"מונית" - רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד עשרה אנשים מלבד הנהג ואשר צויין ברשיון הרכב כמונית;

"מועצה מקומית" - כמשמעותה בצו בדבר ניהול מועצות מקומיות (יהודה והשומרון) (מס' 892), התשמ"א-1981.

"מיתקן מגביל מהירות" - מכשיר מסוג שקבע הממונה, המגביל את מהירות הרכב והמותקן ברכב כפי שקבע הממונה;

"מיתקן תחבורתי" - מסוף לתחבורה ציבורית או תחנה מרכזית;

"ממונה" - קצין מטה לעניני תחבורה במינהל האזרחי (להלן - קמ"ט תחבורה) או מי שקמ"ט תחבורה מינה אותו להיות הממונה;

"מסוף לתחבורה ציבורית" - מתחם המשמש כתחנת מוצא ויעד לקו שירות או המשמש כמקום מעבר לנוסעים בין קו שירות אחד לאחר;

"מפקח על התעבורה" - מי שראש המינהל האזרחי מינה אותו, בהודעה בכתב, להיות מפקח על התעבורה לכל שטח האזור או לחלק ממנו, לרבות מי שהמפקח על התעבורה אצל לו מסמכותו לכל שטח האזור או לחלק ממנו, לענין פלוני או לסוגי ענינים;

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

"עבירת קנס" - עבירה על צו זה או על תקנה, לרבות חוק-עזר שהותקן לפיה וכן עבירה על הצו בדבר חגורת בטיחות ברכב (יהודה והשומרון) (מס' 600), התשל"ה-1975, שראש המינהל האזרחי הכריז עליה בהודעה שפורסמה שהיא עבירת קנס וכן עבירה מינהלית כמשמעותה בצו בדבר עבירות מינהליות (יהודה והשומרון) (מס' 1263), התשמ"ט-1988 (להלן - הצו בדבר עבירות מינהליות);

"עבירת תעבורה" - עבירה על צו זה ועל התקנות, לרבות חוקי העזר שהותקנו לפיו, וכן עבירה על הצו בדבר חגורות בטיחות ברכב (יהודה והשומרון) (מס' 600), התשל"ה-1975;

"עגלה" - רכב הנגרר על-ידי בהמה;

"עיריה" - כמשמעותה בחוק העיריות, מס' 29 לשנת 1955;

"ערובה" - ערובה לביטוח סיכוני צד שלישי הנובעים מן השימוש ברכב מנועי, כשהיא עשויה לפי כל הדרישות של צו הביטוח;

"פוליסה" - פוליסה לביטוח סיכוני צד שלישי הנובעים מן השימוש ברכב מנועי כשהיא עשויה לפי כל הדרישות של צו הביטוח, לרבות הודעת כיסוי;

"צו בדבר הוראות בטחון" - צו בדבר הוראות בטחון (יהודה והשומרון) (מס' 378), התשל"ל-1970;

"צו הביטוח" - צו בדבר ביטוח כלי רכב מנועיים (יהודה והשומרון) (מס' 215), התשכ"ח-1968;

"צו העלאת קנסות" - צו בדבר העלאת קנסות שנקבעו בתחיקת הבטחון (יהודה והשומרון) (מס' 845), התש"ס-1980;

"קו שירות" - מסלול ההסעה של אוטובוס ציבורי או מונית שקבועות בו תחנות להעלאת נוסעים ולהורדתם כפי שנקבע ברשיון קו השירות;

"רכב" - רכב הנע בכוח מיכני או הנגרר על-ידי רכב או על-ידי בהמה, וכן מכונה או מיתקן הנעים או הנגררים כאמור, לרבות אופניים ותלת-אופן, ולמעט רכב שהממונה פטר אותו בהודעה מהוראות צו זה, כולן או מקצתן;

"רכב המינהל האזרחי" - רכב שבבעלות המינהל האזרחי או של רשות מרשויותיו, למעט רכב של צה"ל;

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

"רכב מנועי" - רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרבות תלת אופנוע ואופנוע עם רכב צדי או עם גרור או בלעדיהם ולמעט רכב הנגרר על ידי רכב מנועי;

"רכב מסחרי" - רכב המשמש, או המיועד לשמש, להובלת משא, בין בשכר ובין בקשר לעסקו או למסחרו של בעל הרכב;

"רכב עבודה" - רכב שצויד עבודה מורכב עליו באופן קבוע, או שמבנהו עשוי לביצוע עבודה, ואינו מיועד להובלת משא או להסעת נוסעים;

"רכב ציבורי" - רכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר;

"רכב פרטי" - רכב שאיננו רכב ציבורי ולא רכב מסחרי;

"רשות הרישוי" - מי שקמ"ט תחבורה מינה אותו, בהודעה בכתב, להיות רשות הרישוי לרבות מי שרשות הרישוי אצלה לו מסמכותה כרשות הרישוי, לכל שטח האזור או לחלק ממנו, לענין פלוני או לסוג ענינים;

"רשיון להפעלת מונית" - רשיון המקנה לבעלו זכות להסיע נוסעים במונית לפי רשיון הסעה שניתן לפי התקנות;

"שוטר" - שוטר הנמנה על כוחות המשטרה כמשמעותם בצו בדבר העסקת שוטרים בשכר לרגל אירוע (יהודה והשומרון) (מס' 519), התשל"ג-1973, ולרבות שוטר צבאי;

"תובע" - תובע צבאי שנתמנה לפי סעיף 8 לצו בדבר הוראות בטחון, וכן מי שהוסמך בדין או בתחיקת הבטחון לפתוח בהליכים פליליים;

"תחנה מרכזית" - מסוף לתחבורה ציבורית ובו חניה תפעולית, המאפשר לנוסע קישור, בין קווי שירות בין-עירוניים או בין קווי שירות עירוניים, בינם לבין עצמם, או בין קווי שירות בין-עירוניים לבין קווי שירות עירוניים, והוא תחנת מוצא בעבור קו שירות בין-עירוני אחד או יותר, ועשויים להימצא בו מיתקני שירות להפעלת קווי השירות כגון חניה, תדלוק, קופות, משרדים וכדומה;

"תעודת ביטוח" - כמשמעותה בצו בדבר ביטוח כלי רכב מנועיים (סיכוני צד שלישי) (הוראות-שעה) (אזור הגדה המערבית) (מס' 55), התשכ"ז-1967.

		2.	אחרי סעיף 12א לצו יבוא:	הוספת
			"חובת	סעיפים
			ליזוי	12א ו-1
	(א)		בסעיף זה, "מלווה" – מי שמלאו לו 24 שנים או מי שבידו רישיון להוראת נהיגה לפי סעיף 16	

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

אף אם טרם מלאו לו 24 שנים, אשר בידו רישיון נהיגה בר-תוקף לאותו סוג רכב חמש שנים לפחות, וכן מי שמלאו לו שלושים שנים אשר בידו רישיון נהיגה כאמור שלוש שנים לפחות, ואולם אדם לא ייחשב מלווה לענין סעיף זה בעת היותו שיכור כהגדרתו בסעיף 64ב.

(ב) לא ינהג נוהג חדש ברכב מנועי, למעט אופנוע, טרקטור וטרקטורון, בשלושת החודשים הראשונים מיום שניתן לו רישיון נהיגה, אלא אם כן יושב, במושב שלצדו, מלווה.
(לא הוקצה)

(ג) רשות הרישוי תציין ברשיון הנהיגה שניתן לנוהג חדש, את התקופה שבה חלה לגביו חובת הליווי לפי סעיף-קטן (ב).

(ד) הוראות סעיף זה וסעיף 2א12 לא יחולו על חייל או על שוטר, הנוהג רכב, במסגרת מילוי תפקידו בשירות, מכוח רישיון נהיגה בר-תוקף מטעם צבא הגנה לישראל או מטעם המשטרה, ולענין זה יחולו ההוראות החלות על נוהג חדש לפי פקודות הצבא ופקודות המשטרה.

נוהג חדש שטרם מלאו לו 21 שנים וחלפה לגביו התקופה שבה חלה עליו חובת הליווי האמורה בסעיף 1א12, לא יסיע ברכב מנועי יותר משני נוסעים עד שימלאו לו 21 שנים, אלא אם כן יושב לידו מי שכשיר להיות מלווה.

2א12. "הגבלת מספר נוסעים לנהג חדש"

אחרי כותרת סימן ג' לפרק השני לצו יבוא:

3. הוספת סעיף 13א

לא יפעיל אדם מונית אלא אם כן קיבל רישיון להפעלת מונית לפי הוראות סימן זה.

13א. "חובת רישיון להפעלת מונית"

במקום סעיפים 27ב ו-27ג לצו יבוא:

4. החלפת סעיפים 27ב ו-27ג

(א) נעשתה עבירת תעבורה ברכב, רואים את בעל הרכב כאילו הוא נהג ברכב אותה שעה או כאילו העמידו או החנה אותו במקום שהעמדתו או חנייתו אסורה על פי דין או תחיקת בטחון, לפי הענין, זולת אם הוכיח מי נהג ברכב, העמידו או החנהו כאמור או אם הוכיח למי מסר את החזקה ברכב (להלן - המחזיק) או הוכח שהרכב נלקח ממנו בלי ידיעתו ובלי הסכמתו.

(ב) הוכיח בעל הרכב למי מסר את החזקה ברכב תחול החזקה האמורה בסעיף-קטן (א) על המחזיק.

(ג) הוכיח המחזיק כי מסר את החזקה ברכב לאדם אחר, תחול החזקה האמורה בסעיף-קטן

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
(א) על אותו אדם.

טכוגרף 27.ג. (א)

רישום שנעשה בדיסקה או ברישום ממוחשב בטכוגרף המותקן ברכב כפי שנקבע בתקנות ובדרך שנקבעה בתקנות, והפועל באופן שנקבע בהן, יהיה ראייה קבילה בכל הליך משפטי לגבי

(1) שעות העבודה והמנוחה של הנוהג ברכב;

(2) מהירות נסיעתו של הרכב;

(3) מרחק נסיעתו של הרכב; ובלבד שהוכח כי הרישום בדיסקה או ברישום הממוחשב שהוגש לבית המשפט הוא הרישום שנעשה על ידי הטכוגרף בעת ביצוע העבירה, וכי מרגע שהדיסקה או הרישום הממוחשב הוצא מהטכוגרף עד שהוגש לבית המשפט לא נעשתה בהם שום פעולה שיש בה כדי לשנות פרט מהפרטים שנרשמו בעת שהיו מותקנים בטכוגרף.

(ב) ראש המינהל האזרחי יקבע את אופן ההחזקה, השמירה והטיפול ברישום הממוחשב או בדיסקות שנרשמו על ידי הטכוגרף ואת אופן הגשתם לבית המשפט.

(ג) (לא הוקצה)."

במקום כותרת הפרק הששי יבוא:

"פרק ששי: פסילת רשיון ואיסור שימוש ברכב"

5 החלפת
כותרת
הפרק
הששי

6 בסעיף 35 לצו, בסופו יבוא "ולחייבו לקבל הדרכה בנהיגה נכונה כפי שקבע ראש המינהל האזרחי."

6 תיקון סעיף
35

7 בסעיף 36 לצו, אחרי סעיף-קטן (ה) יבוא:
"ו)
בית משפט שהרשיע נאשם בעבירה נוספת, במקום לצוות על הפעלת הפסילה על תנאי, רשאי, מטעמים שיירשמו, לצוות על הארכת תקופת שוכנע שבנסיבות הענין לא יהיה צורך להפעיל את הפסילה על תנאי.

ז)
בית המשפט לא יאריך את תקופת התנאי כאמור בסעיף-קטן (ו), אלא לגבי ההרשעה הראשונה של הנאשם בשל עבירה נוספת.

ח)
האריך בית המשפט את תקופת התנאי לתקופה נוספת לפני תום תקופת התנאי הראשונה, תחל תקופת התנאי הנוספת בתום תקופת התנאי הראשונה; חידש בית המשפט את תקופת התנאי לאחר שתמה תקופת התנאי הראשונה, תחל תקופת התנאי המחודשת מיום מתן פסק הדין, והכל כשבית המשפט לא הורה אחרת."

8 תיקון סעיף
37

בסעיף 37 לצו, בסופו יבוא "אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרט בפסק הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר."

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי	
<p>9. בסעיף 38 לצו, בסעיף-קטן (3), בסופו יבוא "אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרט בפסק הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר."</p>	<p>תיקון סעיף 38</p>
<p>10. אחרי סעיף 39 לצו יבוא: "פסילה מינימום בשל נהיגה בשכרות"</p> <p>הורשע אדם על עבירה כאמור בסעיף 62(3), דינו - בנוסף לכל עונש אחר - פסילה מקבל או מהחזיק רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משנתיים, ואם כבר הורשע על עבירה זו בשנה שקדמה לאותה עבירה - פסילה לתקופה שלא תפחת מארבע שנים; אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר."</p>	<p>הוספת סעיף 39א</p>
<p>11. במקום סעיף 42 לצו יבוא:</p> <p>(א) פסילה שהטיל בית משפט מקבל או מהחזיק רשיון נהיגה לפי צו זה תחל ביום מתן גזר הדין אם לא הורה בית המשפט הוראה אחרת.</p> <p>(ב) הוטלה פסילה על מי שנדון לפסילה במשפט קודם אשר תקופתה טרם נסתיימה, תהיה הפסילה שהוטלה כאמור מצטברת לקודמתה ותקופתה תחל בתום הפסילה הקודמת.</p> <p>(ג) בחישוב תקופת הפסילה לא יבואו במנין - (1) התקופה שחלפה עד מסירת הרשיון לרשות שנקבעה לכך בתקנות ובדרך שנקבעה; (2) תקופה שבה נשא בעל הרשיון עונש מאסר על העבירה שבגללה נפסל כאמור."</p>	<p>החלפת סעיף 42</p> <p>"פסילה וחישוב תקופתה"</p> <p>42</p>
<p>12. במקום סעיף 47 לצו יבוא:</p> <p>(א) בסעיף זה, "קצין משטרה" - קצין משטרה בדרגת מפקח ומעלה.</p> <p>(ב) היה לשוטרי יסוד סביר להניח כי נהג עבר לעיניו עבירה מן העבירות המפורטות בתוספת הרביעית, או כי בשל עבירה שעבר הנהג אירעה תאונת דרכים שבה נהרג אדם או נחבל, או ניזוק רכוש, רשאי השוטר לדרוש מהנהג להילוות אליו אל קצין משטרה או ליטול ממנו את רשיון הנהיגה שלו.</p> <p>(ג) (1) נטל השוטר את רשיון הנהיגה כמפורט בסעיף-קטן (ב), יתן לנהג אישור על נטילת הרשיון וזימון להופיע, בתוך שלושה ימים במועד שיקבע, בפני קצין משטרה, לצורך החלטה בדבר פסילת רשיון הנהיגה שלו; אישור שניתן כאמור יראו אותו כרשיון הנהיגה שניטל וזאת עד למועד שנקבע לזימון הנהג בפני קצין המשטרה.</p> <p>(2) בזימון האמור בפסקה (1) יובהרו תוכנו של הוראות סעיפים קטנים (ו) ו-(ז), וכן יפורטו בו מקום ומספר טלפון לקבלת תוכן החלטתו של</p>	<p>החלפת סעיף 47</p> <p>"פסילה בידי קצין משטרה"</p> <p>47</p>

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

- קצין המשטרה.
(ד) לא נטל השוטר את רשיון הנהיגה כמפורט בסעיף-קטן (ב), רשאי הוא לתת לנהג זימון כאמור בסעיף-קטן (ג).
- (ה) היה לקצין משטרה יסוד להניח כי יוגש כתב אישום נגד הנהג שביצע את העבירה לפי סעיף-קטן (ב) ינהג כלהלן, לפי הענין:
(1) בעבירה שגרמה לתאונת דרכים שבה נהרג אדם - יפסול את הנהג מהחזיק ברשיון נהיגה לתקופה של 90 ימים;
(2) בעבירה שגרמה לתאונת דרכים שבה נחבל אדם או ניזוק רכוש - רשאי הוא לפסול את הנהג מהחזיק ברשיון נהיגה לתקופה של 60 ימים;
(3) בעבירה מן המפורטות בתוספת הרביעית - רשאי הוא לפסול את הנהג מהחזיק ברשיון נהיגה לתקופה של 30 ימים.
- (ו) לא הופיע הנהג בפני קצין המשטרה במועד שזומן אליו כאמור בסעיף-קטן (ג), רשאי קצין המשטרה לפסול אותו מהחזיק ברשיון הנהיגה לפי סעיף-קטן (ה) גם בהעדרו, ומאותו מועד יראו את הנהג כמי שהודע לו שנפסל מהחזיק ברשיון נהיגה ויחולו עליו הוראות סעיף 67.
- (ז) פסילה שהטיל קצין משטרה על הנהג מהחזיק ברשיון נהיגה תחל ממתן ההחלטה.
- (ח) בחישוב תקופת הפסילה לא תבוא במנין התקופה שחלפה עד מסירת הרשיון לרשות שנקבעה לכך בתקנות ובדרך שנקבעה.
- (ט) בית המשפט המוסמך לדון בעבירה, שבשלה נפסל הרשיון לפי סעיף-קטן (ה), רשאי להאריך את הפסילה עד לגמר בירור הדין או לבטל אותה, בתנאים או ללא תנאים.
- (י) על אף האמור בסעיף-קטן (ה)(2) ו-(3), רשאית רשות הרישוי מטעם צבא הגנה לישראל ליתן לאדם שנפסל כאמור באותו סעיף-קטן רשיון נהיגה צבאי שעה שהוא משמש בתפקיד צבאי בלבד, אם הרשות משוכנעת כי הדבר דרוש לצורך צבאי דחוף ומוגדר; הוראת סעיף-קטן זה לא תחול במקרה של תאונה בנסיבות האמורות בסעיף 64א.
- (יא) קצין משטרה כאמור יחזיר רשיון נהיגה למי שנפסל מהחזיק בו לפי סעיף זה, אם שוכנע כי לא יוגש כתב אישום נגד בעל הרשיון."

13. בסעיף 49 לצו, במקום "50(ב)" יבוא "50".

תיקון סעיף 49

14. בסעיף 50 לצו -

תיקון סעיף 50

- (1) בכותרת השוליים, במקום "בטול" יבוא "בטילת".
(2) בסעיף-קטן (א), בסופו יבוא "אלא אם כן הורה בית המשפט, מטעמים מיוחדים ומנימוקים שיירשמו, להאריך את מועד הפסילה לתקופה שיקבע."

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

15. תיקון סעיף 52
בסעיף 52 לצו, סעיף-קטן (ב) – בטל.
16. ציון אי הקצאת סעיף 52א
אחרי סעיף 52 לצו יבוא: "52א. (לא הוקצה)".
17. הוספת סעיפים 57א – 57
(1) אחרי סעיף 57 לצו יבוא: "איסור מנהלי על שימוש ברכב" (א) 57א.
- (1) מצא שוטר, לאחר שקילתו של רכב מסחרי, כי הוביל אדם מטען ברכב כאשר משקלו הכולל של הרכב והמטען המובל בו עולה על המשקל הכולל המותר לפי רשיון הרכב, רשאי הוא למסור לנהג הודעה האוסרת את השימוש ברכב (להלן - הודעת איסור שימוש) לתקופה של 30 ימים ואם במהלך שלוש השנים האחרונות נמסרה הודעת איסור שימוש באותו רכב לפי סעיף זה, או שניתן לגביו צו איסור שימוש לפי סעיף 57ג - לתקופה של 60 ימים, וליטול את רשיון הרכב.
- (2) היה לשוטר יסוד להניח כי נהג עבר לעיניו עבירה מן העבירות המפורטות בחלק א' לתוספת השביעית, רשאי הוא לדרוש מהנהג להילוות אליו אל קצין משטרה או ליטול ממנו את רשיון הרכב, והוראות סעיף 47(ג), (ד) ו-ו(ו) יחולו, בשינויים המחויבים; היה לקצין משטרה יסוד להניח כי יוגש כתב אישום נגד הנהג, רשאי הוא למסור לו הודעת איסור שימוש ברכב שבו נעברה העבירה לתקופה של 30 ימים ואם במהלך שלוש השנים האחרונות נמסרה הודעת איסור שימוש באותו רכב לפי סעיף זה, או שניתן לגביו צו איסור שימוש לפי סעיף 57ג - לתקופה של 60 ימים, וליטול את רשיון הרכב.
- (3) הוראות סעיף-קטן זה לא יחולו לגבי עבירות קנס.
- (ב)
בהודעת איסור שימוש יצוינו אלה:
- (1) המקום שבו יש לפרוק את המטען שהובל ברכב או שבו יש להוריד נוסעים המוסעים ברכב, לפי הענין, לרבות הוראות בדבר פריקת המטען העודף, אם פריקתו במקום שבו נמצא הרכב אינה אפשרית בנסיבות הענין והוראות בדבר הורדת נוסעים שמוסעים שלא כדין אם הורדתם במקום שבו נמצא הרכב אינה אפשרית בנסיבות הענין; לענין זה, "מטען עודף" - מטען שמשקלו כמשקל ההפרש שבין המשקל הכולל המותר לפי רשיון הרכב לבין משקלו הכולל של הרכב והמטען המובל בו;
- (2) המגרש שבו יועמד הרכב במהלך תקופת איסור השימוש, אשר ייבחר בהתחשב בהצעתו של

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

הנהג מבין המגרשים שיועדו לכך; ראש המינהל האזרחי, יקבע הוראות לענין זה, לרבות לענין אופן קביעתם של מגרשים שיועדו להעמדת רכב במהלך תקופת איסור שימוש והרשות המוסמכת לקבעם, מספרם, מיקומם וגודלם של מגרשים כאמור ואופן השמירה והפיקוח על כלי רכב שיועמדו בהם, וכן לענין שיעור ההוצאות בשל שינוע כלי רכב למגרשים שנקבעו לפי פסקה זו ובשל העמדתם בהם;

(3) המועד האחרון לביצוע הפעולות האמורות בפסקאות (1) ו-(2).

(ג) לא ישתמש אדם ברכב שלגביו ניתנה הודעת איסור שימוש אלא לצורך נסיעה לשם ביצוע הפעולות האמורות בסעיף-קטן (ב), במקומות ובמועדים שצוינו בהודעה, ולא יעבירו מהמקום שנקבע להעמדת הרכב אלא לאחר קבלת אישור בכתב מקצין משטרה.

(ד) (1) המשטרה תודיע לרשות הרישוי על מתן הודעת איסור שימוש לפי סעיף זה; העתק מהודעת איסור השימוש יישלח לבעל הרכב, אם לא נמסר לו במעמד מסירת הודעת איסור השימוש;

(2) ניתנה הודעת איסור שימוש לפי סעיף זה, ולא ניטל רישיון הרכב, ימסור בעל הרכב את רישיון הרכב לרשות שנקבעה בתקנות, במועד שנקבע בתקנות, לאחר שהובא לידיעתו דבר מתן הודעת איסור השימוש.

(ה) קצין משטרה יבטל את הודעת איסור השימוש ויודיע על כך מיד לרשות הרישוי, בכל אחד מאלה:

(1) בעל הרכב הוכיח כי הרכב נלקח ממנו בלי ידיעתו ובלי הסכמתו;

(2) הוא שוכנע כי לא יוגש כתב אישום בשל העבירה כאמור בסעיף-קטן (א).

(ו) נמחק כתב האישום, בטלה הודעת איסור השימוש, והתובע יודיע על כך מיד לרשות הרישוי.

פניה לבית משפט 57.ב.

(א) בעל הרכב שלגביו ניתנה הודעת איסור שימוש לפי סעיף 57א וכן הנהג שקיבל את ההודעה, רשאים לבקש מבית המשפט, המוסמך לדון בעבירות תעבורה, לבטל את הודעת איסור השימוש; בית המשפט יחליט בבקשה לאחר ששמע את היועץ המשפטי לממשלה או את בא כוחו או שוטר.

(ב) בית המשפט יבטל את הודעת איסור השימוש אם נוכח כי התקיים אחד מאלה:

(1) הרכב נלקח מבעליו בלי ידיעתו ובלי הסכמתו;

(2) מי שנהג ברכב פעל בניגוד להוראותיו של

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

בעל הרכב, ובעל הרכב עשה כל שביכולתו כדי למנוע את העבירה כאמור בסעיף 57א(א).

(ג) בית המשפט רשאי לבטל את הודעת איסור השימוש, או לקבוע תקופה קצרה יותר לאיסור השימוש, בתנאים או ללא תנאים, אם התקיימו נסיבות אחרות מאלה האמורות בסעיף-קטן (ב), המצדיקות זאת ולענין זה רשאי בית המשפט להביא בחשבון, בין השאר, את הזיקה בין בעל הרכב לבין מי שנהג ברכב.

הורשע אדם בעבירה מן העבירות המנויות בתוספת השביעית, רשאי בית המשפט, בנוסף לכל עונש אחר, להורות בצו על איסור שימוש ברכב שבו נעברה העבירה (להלן - צו איסור שימוש) לתקופה של עד 120 ימים, ובלבד שהעבירה אינה עבירת קנס; בצו איסור השימוש יקבע בית המשפט את המגרש שבו יועמד הרכב במהלך תקופת איסור השימוש, מבין המגרשים שיועדו לכך לפי סעיף 57א(ב)(2).

(ב) בית המשפט לא יתן צו איסור שימוש ברכב לפני שניתנה לבעל הרכב הזדמנות להשמיע את טענותיו לענין איסור השימוש.

(ג) בית המשפט לא יתן צו איסור שימוש ברכב אם הוכיח בעליו אחד מאלה:

(1) הרכב נלקח ממנו בלי ידיעתו ובלי הסכמתו;

(2) מי שנהג ברכב פעל בניגוד להוראותיו, והוא עשה כל שביכולתו כדי למנוע ביצוע עבירה באמור בסעיף-קטן (א).

(ג1) בית המשפט, בבואו להחליט בדבר תקופת איסור השימוש, רשאי להביא בחשבון, בין השאר, את הזיקה שבין בעל הרכב לבין מי שנהג ברכב.

(ד) (1) ניתן צו איסור שימוש ברכב לפי סעיף זה, ימציא בעל הרכב את רשיון הרכב לרשות שנקבעה בתקנות, תוך התקופה שנקבעה בהן;

(2) איסור השימוש יחל במועד מתן הצו, אם לא קבע בית המשפט מועד אחר, ואולם בחישוב התקופה הנקובה בצו איסור השימוש לא תבוא במנין התקופה שחלפה עד מסירת רשיון הרכב כאמור בפסקה (1).

(ה) ביקש בעל הרכב לשנות את מקום העמדתו של הרכב במהלך תקופת איסור השימוש, לא יעשה כן אלא לאחר קבלת אישור בכתב מקצין משטרה.

(ו) לא ניתנה לבעל הרכב הזדמנות להשמיע את טענותיו כאמור בסעיף-קטן (ב) רשאי הוא לפנות לבית המשפט, בבקשה לעיון חוזר בהחלטתו.

הוצאות בשל שינוע רכב למגרש שבו יועמד בתקופת איסור שימוש לפי סעיפים 57א עד 57ג ובשל העמדתו במגרש כאמור, בשיעור שנקבע לפי סעיף 57א(ב)(2), ישולמו על ידי שינוע רכב למגרש והעמדתו 57ד.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

בו

בעל הרכב, וניתן לעכב את הרכב עד שישולמו; בית המשפט רשאי, לפי בקשה שתוגש לו, להורות כל הוראה שתיראה לו בענינים האמורים בסעיף זה, ובלבד שנתן הזדמנות למי שעלול להיפגע מהחלטתו להשמיע את טענותיו.

- ערעור** 57ה. על החלטת בית המשפט לפי סעיפים 57ב עד 57ד ניתן לערער לבית משפט של ערעור שידון בערעור בדרך יחיד; לענין זה, "בית משפט של ערעור" - במקרה של פסילה על ידי בית משפט צבאי של ערכאה ראשונה - בית המשפט הצבאי לערעורים.
- איסור שימוש ברכב ביצוע ופיקוח** 157. (א) ראש המינהל האזרחי רשאי לקבוע דרכים לביצוע הודעת איסור שימוש או צו איסור שימוש לפי הוראות סעיפים 57א עד 57ג, לרבות גרירת הרכב, אחסנתו או נעילת גלגליו כאמור בסעיף 70א. (ב) לצורך פיקוח על ביצוע הודעת איסור שימוש או צו איסור שימוש, שניתנו לפי הוראות סעיפים 57א עד 57ג, תהיה לשוטר סמכות כניסה לכל מקום שבו אמור הרכב להימצא או שיש לו יסוד סביר להניח שהרכב נמצא בו.
- החזרת רשיון הרכב** 157ז. רשיון הרכב יוחזר לבעל הרכב בתום תקופת איסור השימוש, או לאחר ביטול איסור השימוש, או אם זוכה הנאשם מעבירה שבשלה ניתנו הודעת איסור השימוש או צו איסור השימוש, כפי שייקבע בתקנות.
- תיקון סעיף 62** 18. בסעיף 62 לצו -
- (1) במקום "קנס 1,500 שקלים חדשים" יבוא "קנס כאמור בסעיף 1(א)3 לצו העלאת קנסות" ובמקום "קנס 630 שקלים חדשים" יבוא - "קנס פי 1.25 מהקנס האמור בסעיף 1(א)1 לצו העלאת קנסות".
- (2) בסעיף-קטן (3), בסופו יבוא "לענין זה, "שיכור" ו"ממונה על הרכב" - כהגדרתם בסעיף 64ב;";
- (3) אחרי סעיף-קטן (9) יבוא:
- "(10) משנה שלא כדין רישום של טכוגרף;
- (11) משבש את פעולתו התקינה של מיתקן מגביל מהירות שהותקן ברכב לפי הוראות סעיף 65א."
- ציון אי-הקצאת סעיף 62** 19. אחרי סעיף 62א לצו יבוא - "62ב. (לא הוקצה)";
- החלפת סעיף 64** 20. במקום סעיף 64 לצו יבוא:
- "בדיקת שכרות"** 64ב. (א) בסעיף זה -
- "ממונה על הרכב" - אחד מאלה:
- (1) מי שעוסק בהוראת נהיגה, בעת שהלומד נהיגה נוהג ברכב;
- (2) מי שיושב לצדו של נוהג חדש ברכב,

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

לצורך מילוי חובת הליווי לפי סעיפים
1א12 או 2א12;

"משקה משכר" – משקה שריכוז האלכוהול בו גבוה מהריכוז שקבע ראש המינהל האזרחי; לענין זה, רישום ריכוז האלכוהול על גבי מכל המשקה יהיה ראיה לכאורה לריכוז האלכוהול המצוי במשקה; "סם מסוכן" – כהגדרתו בצו בדבר סמים מסוכנים (יהודה והשומרון) (מס' 558), התשל"ה-1975, למעט סם שקבע ראש המינהל האזרחי ובתנאים שקבע;
"שיכור" – אחד מאלה:

- (1) מי ששותה משקה משכר בעת נהיגה או בעת שהוא ממונה על הרכב;
 - (2) מי שבגופו מצוי סם מסוכן או תוצרי חילוף חומרים של סם מסוכן;
 - (3) מי שבגופו מצוי אלכוהול בריכוז הגבוה מהריכוז שקבע ראש המינהל האזרחי;
 - (4) מי שנתון תחת השפעת משקה משכר או תחת השפעת סם מסוכן, ובלבד שבבדיקת מעבדה לא נמצא שריכוז האלכוהול בדמו נמוך מהסף שנקבע בתקנות לפי פסקה (3).
- (1א) שוטר רשאי לדרוש מנוהג רכב או מממונה על הרכב, לתת לו דגימה של אוויר הנשוף מפיו, לשם בדיקה אם מצוי בגופו אלכוהול ובאיזה ריכוז, באמצעות מכשיר שאושר לשם כך בידי ראש המינהל האזרחי בהודעה (בסעיף זה – דגימת נשיפה); שוטר רשאי לדרוש מתן דגימה לפי סעיף זה אף בהעדר חשד כי נעברה עבירה לפי צו זה.
- (ב) שוטר רשאי לדרוש מנוהג רכב או מממונה על הרכב, שהיה מעורב בתאונת דרכים או שיש לשוטר חשד סביר כי הוא שיכור, לתת לו דגימת שתן או דגימת דם לשם בדיקה אם מצוי בגופו אלכוהול ובאיזה ריכוז, או אם מצוי בגופו סם מסוכן או תוצרי חילוף חומרים של סם מסוכן; שוטר רשאי להורות על נטילה של דגימת דם כאמור בסעיף-קטן זה גם מנוהג רכב או מממונה על הרכב שהוא מחוסר הכרה, ולא יתולו לענין זה הוראות סעיף-קטן (ב2).
- (1ב) נפטר אדם עקב תאונת דרכים, והיה לשוטר חשד סביר כי אותו אדם היה בין הגורמים לתאונה, רשאי רופא שהוסמך לכך בידי ראש המינהל האזרחי או בידי מי שראש המינהל האזרחי מינה לצורך כך שאליו הובא הנפטר, ליטול ממנו דגימת דם או נוזל גוף אחר, לשם בדיקה אם מצוי בגופו אלכוהול ובאיזה ריכוז, או אם מצוי בגופו סם מסוכן או תוצרי חילוף חומרים של סם מסוכן, והכל אם ביקש זאת השוטר; בסעיף-קטן זה, "שוטר" – כפי שקבע ראש המינהל האזרחי.
- (2ב) שוטר הדורש מנוהג רכב או מממונה על הרכב לתת לו דגימת נשיפה, דגימת שתן או דגימת דם, לפי הוראות סעיף זה, יודיע לו את מטרת נטילת

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

הדגימה, יבקש את הסכמתו, ויסביר לו את המשמעות המשפטית של סירוב לתת דגימה, כאמור בסעיף 64ד.

(3ב) (1) נטילה של דגימת נשיפה, דגימת שתן או דגימת דם לפי הוראות סעיף זה, תיעשה באופן ובמקום שיבטיחו שמירה מרבית על כבוד האדם, על פרטיותו ועל בריאותו, ובמידה המועטה האפשרית של פגיעה, אי-נוחות וכאב.

(2) נטילה של דגימת נשיפה תיעשה בידי שוטר, ברכב שבו נהג או נסע האדם שממנו נדרשה הדגימה, סמוך לו או במקום אחר שיושר השוטר.

(3) נטילה של דגימת דם תיעשה בידי בעל מקצוע רפואי, המוסמך על פי כל דין או תחיקת ביטחון ליטול דגימת דם; נטילת הדגימה תיעשה במקום שבו נוהגים ליטול דגימה כאמור, לרבות בתחנת משטרה בתנאי מרפאה.

(4ב) בעל מקצוע רפואי יברר עם האדם ממנו נדרשה דגימת דם, קודם נטילתה, את מצב בריאותו ככל שהדבר נוגע לנטילת הדגימה; התעורר חשש סביר כי נטילת הדגימה עלולה לפגוע בבריאותו של אותו אדם פגיעה שאינה נובעת ממהות הנטילה, לא ייטול ממנו בעל המקצוע הרפואי דגימת דם כאמור; ואולם, בעל מקצוע רפואי שאינו רופא, רשאי לדרוש כי רופא יבדוק את האדם, ולא ייטול ממנו דגימת דם אלא אם כן הרופא שבדק אותו אישר כי אין מניעה בריאותית ליטול את הדגימה.

(5ב) לצורך נטילת דגימת דם, שתן או נשיפה לפי סעיף זה, מוסמך שוטר לעכב את האדם ממנו נדרשה הדגימה לפרק זמן שלא יעלה על ארבע שעות, ואולם אם נטילת הדגימה היתה ממי שאינו חשוד, לא יעלה משך העיכוב על חצי שעה.

(ג) ראש המינהל האזרחי רשאי, להתקין תקנות בעניינים אלה:

- (1) (לא הוקצה);
- (2) שיטות לבדיקת האלכוהול או הסם בהתאם להוראות סעיף זה;
- (3) אופן נטילת הדגימות לפי סעיף זה ובדיקתן, מקומות הבדיקות ותעודות שיינתנו על תוצאות בדיקה.

(ד) בית המשפט הדן בעבירה לפי סעיף 62(3) רשאי לקבל כראיה תעודה שניתנה לפי סעיף-קטן (ג)3.

(ה) ההוראות לפי סעיף זה יחולו גם על נוהג רכב שהוא קטין או שקיים חשש שהוא מוגבל בשכלו, בלא צורך בהסכמת אפוטרופסו.

(ו) (לא הוקצה)

21. אחרי סעיף 64ב לצו יבוא: "דין וחשבון 64ג. (א) הנוטל דגימת נשיפה, דגימת שתן או דגימת דם

הוספת
סעיפים 64ג

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
על בדיקת שכרות

לפי הוראות סעיף 64ב (בסעיף זה - דגימה),
ירשום בתום נטילת הדגימה דין וחשבון על
מהלך הנטילה, ויחתום עליו.

דין וחשבון כאמור בסעיף-קטן (א) יכלול את
אלה: (ב)

- (1) שמו ופרטי זהותו של האדם שממנו
ניטלה הדגימה;
- (2) נסיבות נטילת הדגימה, וכן תוצאות
בדיקתה, אם נתקבלו במעמד הנטילה;
- (3) התאריך, השעה והמקום שבו ניטלה
הדגימה;
- (4) שמו וכשירותו או דרגתו של נוטל
הדגימה;
- (5) שמו ופרטי זהותו של מי שנכח בעת
נטילת הדגימה, אם נכח.

העתק הדין וחשבון יימסר מייד לאדם שממנו
ניטלה הדגימה, ואם ניטלה הדגימה ממחוסר
הכרה או מנפטר, לפי הוראות סעיף 64ב(ב) או
(ב1) - יימסר בהקדם האפשרי לאחד מבני
משפחתו שביקש זאת; לענין זה, "בן משפחה" -
בן זוג, הורה, ילד, אח או אחות.

סירב נוהג ברכב, או ממונה על הרכב כאמור
בפסקה (1) להגדרה "ממונה על הרכב" שבסעיף
64ב, לתת דגימה לפי דרישת שוטר כאמור באותו
סעיף, יראו אותו כמי שעבר עבירה לפי סעיף
62(3).

סירב ממונה על הרכב כאמור בפסקה (2) להגדרה
"ממונה על הרכב" שבסעיף 64ב, לתת דגימה לפי
דרישת שוטר כאמור באותו סעיף, דינו - קנס
כאמור בסעיף 1(א)1 לצו העלאת הקנסות.

הוראות סעיף זה לא יחולו על נוהג ברכב או על
ממונה על הרכב שלא ניטלה ממנו דגימת דם
בשל חשש לפגיעה בבריאותו בנסיבות האמורות
בסעיף 64ב(4).

סירוב
לבדיקת
שכרות

764.

(א)

(ב)

(ג)

הוספת
סעיפים 65א
ו65ב

22.

אחרי סעיף 65 לצו יבוא:

65א.

(א)

"מיתקן
מגביל
מהירות

ראש המינהל האזרחי רשאי לקבוע כי ברכב
מסוים שקבע, יותקן מיתקן מגביל מהירות.

קבע ראש המינהל האזרחי כאמור בסעיף-קטן
(א) -

(1) לא הוקצה;

(2) לא ינהג אדם ברכב, ובעל הרכב או מי
שהרכב נמצא בשליטתו לא ירשו לאחר
לנהוג ברכב, אלא אם כן מותקן בו
מיתקן מגביל מהירות, והמיתקן תקין
ופועל כהלכה.

(א)

65ב. אפוד זוהר -

(ב)

חובת
החזקה

ברכב מנועי יימצא אפוד זוהר.
הנוהג ברכב שאינו אופנוע יחזיק את האפוד
הזוהר, בכל עת, בתא הנהג ברכב.

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי ושימוש

- (ג) הנוהג ברכב מנועי בדרך שאינה דרך עירונית, היוצא או היורד מהרכב, לפי הענין, ילבש אפוד זוהר, למעט במדרכה; ואולם הוא יהיה פטור מהחובה האמורה אם אחד מנוסעי הרכב יצא או ירד מהרכב כשהוא לבוש אפוד זוהר.
- (ד) הוראות סעיף זה לא יחולו על סוגי כלי רכב שקבע ראש המינהל האזרחי.
- (ה) בסעיף זה -
 "אפוד זוהר" - אפוד מחזיר אור, העומד בדרישות שנקבעו לענין זה בתקן רשמי, כמשמעותו בצו בדבר תקנים רשמיים (יהודה והשומרון) (מס' 899), התשמ"א-1981;
 "דרך עירונית" ו"מדרכה" - כהגדרתן בתקנות.
23. תיקון סעיף 67 בסעיף 67 לצו, אחרי המילים "או מרשה להשתמש בו" יבוא "או מי שנהג או הרשה לאחר לנהוג ברכב בניגוד להודעת איסור שימוש או צו איסור שימוש".
24. אחרי סעיף 68 לצו יבוא:
"חובת פיקוח של בעל רכב"
 (א) בעל רכב או מי שהשליטה על הרכב בידו (בסעיף זה - בעל הרכב), חייב לפקח ולעשות כל שניתן כדי למנוע ביצוע עבירה המנויה בתוספת השמינית בידי אדם הנוהג ברכב ברשותו והמבצע בעבורו עבודה או שירות; בעל רכב המפר הוראת סעיף זה, דינו - קנס כאמור בסעיף 1(א)(3) לצו העלאת הקנסות.
 (ב) נעברה עבירה המנויה בתוספת השמינית בידי אדם כאמור בסעיף-קטן (א), חזקה כי בעל הרכב הפר את חובתו לפי הסעיף הקטן האמור, אלא אם כן הוכיח כי עשה כל שניתן כדי למלא את חובתו.
25. ביטול סעיף 269 בסעיף 269 לצו - בטל.
26. תיקון סעיף 70 בסעיף 70 לצו -
 (1) בסעיף-קטן (1), בסופו יבוא "ובכלל זה כללים, בדבר קביעת כתיב אחיד בערבית, בעברית ובאנגלית של שמות המופיעים על גבי תמרורים המוצבים בדרכים".
 (2) בסעיף-קטן (4), המילים "וכן אגרות שתשולמנה עבור לוחיות זיהוי, לוחיות סימון, ותוויות סימון שיינתנו על-ידי רשות הרישוי" - יימחקו.
 (3) אחרי סעיף-קטן (17ב) יבוא:
 "(17ג) חגורות בטיחות והתקני ריסון ברכב, סוגם, החובה להתקנים ולחגורם וכל תנאי לשימוש בהם;
 (17ד) מיתקנים או אמצעים אחרים שיש להתקנים ברכב, שמטרתם מניעת עבירות תעבורה, פיקוח על קיום ההוראות לפי צו זה או תיעוד הפרתן, לכלל כלי הרכב או לסוגים מסוימים, וכן דרך הפעלתם של אותם מיתקנים או אמצעים אחרים;
 (17ה) חובות הנוהגים ברכב שבו מותקנים מיתקנים או אמצעים אחרים

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
 לפי הוראות פסקה (ד17);

<p>בסעיף 70א לצו – (1) סעיף-קטן (א) – בטל. (2) אחרי סעיף-קטן (ז) יבוא: "ח) על אף הוראות סעיף-קטן (ג), לא יינעל רכב, אלא אם כן עמד באחד המקומות המנויים להלן, שהעמדת הרכב בו אסורה: (1) מקום חנייה לרכב של נכה משותק רגליים; (2) תחום תחנת אוטובוסים, כאמור בתקנה 12)72 לתקנות; (3) שטח הפרדה, כהגדרתו בתקנה 1 לתקנות; (4) מקום חנייה המיועד לרכב דיפלומטי."</p>	<p>27. תיקון סעיף 70א</p>
<p>אחרי סעיף 70א לצו יבוא: "הסדר 70ב. חניה אחיד (א) החניה בתשלום בדרך עירונית תהיה על פי הסדר חניה הנהוג בתחומי הרשות המקומית בה מצויה אותה דרך או על פי הסדר חניה אחיד, על פי בחירתו של נהג הרכב. (ב) בסעיף זה, "הסדר חניה אחיד" - כרטיס חניה לאזור מטעם המינהל האזרחי או כל הסדר אחר שיבוא מטעמו במקומו. (ג) ראש המינהל האזרחי ייקבע את המחיר המרבי עבור החניה על-פי הסדר החניה האחיד. (ד) (1) על אף הוראות סעיף-קטן (א), רשאית מועצת רשות מקומית לקבוע, ככל הנדרש ובהתאם לצורכי התנועה, תשלום מינימלי קבוע או משתנה בעבור חניה בדרך עירונית או בחלק ממנה, בתחום הרשות המקומית, אם קיימים באותה דרך או בסמוך לה מסילת ברזל מקומית או כל מערך אחר שניתנים בו שירותי תחבורה ציבורית, המספקים תחליף נוח, להנחת דעתה של המועצה, לשימוש ברכב פרטי (בסעיף זה - מערך להסעת המונים), וכן אם קיימים הסדרי חניה נוחים וזמינים למשתמשים במערך להסעת ההמונים; לענין זה - "מסילת ברזל מקומית" - כפי שתוגדר בתקנות שיוציא ראש המינהל האזרחי. (2) נוכח ראש המינהל האזרחי, כי מועצת רשות מקומית לא קבעה תשלום מינימלי כאמור בפסקה (1) אף כי הוא נחוץ, להנחת דעתם, לשם עידוד השימוש במערך להסעת המונים, ומתקיימים התנאים האמורים בפסקה (1), רשאי הוא לקבוע תשלום מינימלי כאמור בפסקה (1) במקום מועצת הרשות המקומית. (3) נקבע תשלום מינימלי בדרך עירונית לפי פסקאות (1) או (2), לא יחול בה הסדר החניה האחיד או הסדר אחר שנקבע לפי סעיף 77, למעט הסדרים שנקבעו לענין חניית נכים ותושבי הדרך העירונית האמורה; נקבע תשלום מינימלי לפי פסקה (2), לא תהא מועצת הרשות המקומית רשאית לשנותו, אלא בהסכמת ראש המינהל</p>	<p>28. הוספת סעיפים 70ב עד 70ה</p>

**מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי
האזרחי.**

- הסדר חניה לרכב להסעת תלמידים** .ג70 (א)
- רשות תמרור מקומית תציב, בצמוד לבית ספר, תמרור האוסר חניה או העמדת רכב, והיא רשאית לקבוע כי איסור החניה יחול רק בימים מסוימים ובשעות מסוימות שבהם משמש מקום החניה להעלאה ולהורדה של תלמידים.
- (ב) גודלו של מקום שחנית רכב או העמדת רכב בו אסורה כאמור בסעיף-קטן (א) יספיק לחניית רכב אחד לפחות המיועד להסעת 30 תלמידים ומעלה.
- (ג) אין בהוראות סעיף זה כדי לגרוע מחובה לפי כל דין לקבוע הסדרי חניה לרבות הקצאת מקומות חניה והפקעה.
- (ד) בסעיף זה, "בית ספר" - מוסד חינוך, שבו לומדים או מתחנכים באופן שיטתי יותר מעשרה תלמידים, ובו ניתן חינוך קדם-יסודי, חינוך יסודי, וחינוך על-יסודי לתלמידים עד לגיל 18, ולתלמידים הלומדים במוסדות החינוך המיוחד עד גיל 21.

- בטיחות בקרבת בית ספר** .ד70 (א)
- רשות תימרור מקומית, באישור רשות תימרור מרכזית, תקבע הסדרי תנועה בדרך שבקרבת בית ספר.
- (ב) בסעיף זה, "בית ספר" - כהגדרתו בסעיף ג70.

- הסדרי בטיחות ברכב להסעת תלמידים** .ה70 (א)
- נוהג רכב לא יסיע תלמידים ברכב להסעת תלמידים, ובעל הרכב או מי שהרכב נמצא בשליטתו לא ירשה לאחר להסיע תלמידים ברכב, אלא אם כן הותקנו בו -
- (1) מערכת איתות חזותית, המיועדת להתריע, לפחות לפניים ומאחור, בכל עת שדלתות הרכב פתוחות, העומדות בדרישות שקבע ראש המינהל האזרחי.
- (2) שלט נראה לעין, שבו רשומה המילה "ילדים", בגודל, במקום ובצורה שיקבע ראש המינהל האזרחי, ובלבד שהשלט יותקן ברכב מלפנים ומאחור.
- (ב) בסעיף זה -
- "רכב להסעת תלמידים" - רכב, מסוג שקבע ראש המינהל האזרחי, אשר משמש דרך קבע להסעת תלמידים לבית ספר או בחזרה ממנו; "בית ספר" - כהגדרתו בסעיף ג70.

- תיקון סעיף 71** .29 בסעיף 71 צו -
- (1) בסעיף-קטן (4), אחרי "והכרטיסיות למיניהם" יבוא "לרבות לענין שימוש משותף בכרטיסים ובכרטיסיות של בעלי רשיונות שונים לקווי שירות ודרכי ההתחשבות ביניהם בשל השימוש כאמור".
- (2) אחרי סעיף-קטן (7) יבוא:
- "(7א) איסור הפעלת אוטובוס ציבורי בימי מנוחה בקו שירות";

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

- הוספת סעיף 71א
30. אחרי סעיף 71 לצו יבוא:
"תמלוגים ותשלומים אחרים"
- בעל רשיון לקו שירות ישלם בעד הרשיון תמלוגים ותשלומים אחרים בשיעור או בסכום ובתנאים שיקבע ראש המינהל האזרחי או בשיעור או בסכום ובתנאים שנקבעו בתנאי המכרז למתן רשיון לקו השירות."
- תיקון סעיף 77
31. בסעיף 77 לצו, בסעיף-קטן (א) –
- (1) במקום "וקצין מטה לענייני פנים במינהל האזרחי" יבוא "והממונה, כהגדרתו בתקנון המועצות המקומיות (יהודה והשומרון), התשמ"א-1981, ובתקנון המועצות האזוריות (יהודה והשומרון), התשל"ט-1979".
- (2) במקום פסקה (3) יבוא:
- "(3) האמצעים שיינקטו לגבי רכב החונה במקום שהעמדתו אסורה על פי חיקוק, לרבות הרחקתו, גרירתו, החסנתו או נעילת גלגליו, או חלק מהם, בנעלי חסימה המונעות את תנועת הרכב, ובלבד שלא יינעל רכב אלא אם כן עמד במקום כאמור בסעיף 70א(ח), ובלבד שרכב שננעל כאמור –
- (א) ישוחרר מנעילתו לא יאוחר מתום 48 שעות לאחר שבעל הרכב ביקש את השחרור ושילם את האגרות או התשלומים החלים עליו, ואולם אם לאחר 24 השעות הראשונות מתחיל יום מנוחה, פגרה או שבתון על-פי דין או תחיקת בטחון (להלן - יום מנוחה) - ישוחרר לפני יום המנוחה;
- (ב) ראש המועצה המקומית או מי שהוא הסמיך רשאי, מטעמים של בטחון, בטיחות או סילוק מפגע, להורות על שחרורו מנעילתו גם אם לא נתקיימו התנאים שנקבעו לפי סעיף זה;
- (2) בפסקה (4), במקום "או החסנתו" יבוא "החסנתו או שחרורו מנעילתו";
- תיקון התוספת הראשונה
32. בתוספת הראשונה לצו –
- (1) אחרי פרט (1) יבוא:
- "1א. עבירה לפי סעיף 1א12(ב) ו-1(ג)."
- (2) בפרט (2), במקום "סעיפים (3)62 או (7)62" יבוא "סעיף (7)62".
- (3) אחרי פרט (2) יבוא: "2א) עבירה לפי סעיף 2א12."
- (4) בפרט (4), במקום "או 308(ג)" יבוא "84(ב), כשההסעה היא בשכר, 144 או 308(ד)".
- תיקון התוספת השניה
33. בתוספת השניה לצו –
- (1) בפרט (1), במקום "או (4)62" יבוא "(4)62 או 65."
- (2) האמור בפרט (2) – יימחק.
- (3) בפרט 4, המילים "144(א)(3)", "144(א)(4)" – יימחקו.
- (4) במקום פרט (5) יבוא:
- "5. עבירה לפי תקנה 54(א)(1) עד (4) לגבי מהירות העולה ביותר מ-30 קמ"ש מעל למהירות המרבית המותרת בדרך עירונית ולגבי מהירות העולה ביותר מ-40 קמ"ש מעל המהירות המרבית המותרת בדרך שאינה דרך עירונית ובדרך מהירה."
- תיקון התוספת הרביעית
34. בתוספת הרביעית לצו –
- (1) בפרט (1), במקום "ולגבי אי-ציות לאות "עצור" בתמרור" יבוא "או בהתמזגות דרכים";
- (2) במקום פרט (6) יבוא:
- "6. עבירה לפי תקנה 54(א)(1) עד (4) ו-(ה) לתקנות לגבי מהירות העולה ביותר מ-30 קמ"ש מעל למהירות המרבית המותרת בדרך עירונית ולגבי מהירות העולה ביותר מ-40 קמ"ש מעל המהירות המרבית המותרת בדרך

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

- שאינה דרך עירונית ובדרך מהירה;”
 (3) האמור בפרט (7) – יימחק.
 (4) אחרי פרט (8) יבוא:
 ”(א8) עבירה לפי תקנה 84(ב) לתקנות, כשההסעה היא בשכר;
 (ב8) עבירה לפי תקנה 85(א)(5) לתקנות כשהמשקל הכולל של הרכב
 והמטען המובל בו עולים ב-25% או יותר על המשקל הכולל
 המותר;
 (ג8) עבירה לפי תקנה 502 לתקנות;”
 (5) האמור בפרט (9) – יימחק.
 (6) בסוף התוספת יבוא:
 ”(10) עבירה לפי סעיף 12א(ב) ו-(ג) לצו;
 (10א) עבירה לפי סעיף 12א2 לפקודה;
 (11) עבירה לפי סעיף 62(3) לצו;
 (12) עבירה לפי סעיף 65 לצו.”

35. בתוספת החמישית לצו, פרט 1 – יימחק.

**תיקון
 התוספת
 החמישית**

36. אחרי התוספת החמישית לצו יבוא:

**תוספת
 התוספות
 השישית,
 השביעית
 והשמינית**

**”תוספת שישית
 (לא הוקצתה)**

**תוספת שביעית
 (סעיפים 57א ו-57ג)**

חלק א'

- (1) עבירה לפי תקנה 84(ב) לתקנות כאשר הסעת הנוסעים היא בשכר ומספר הנוסעים המותר קבוע ברשיון הרכב.
 (2) עבירה לפי תקנה 84א לתקנות.
 (3) עבירה לפי תקנה 502 לתקנות.
 (4) עבירה לפי תקנה 168 לתקנות;
 (5) עבירה לפי תקנה 308(ד) לתקנות;
 (6) עבירה לפי סעיף 10 לצו, למעט נהיגת רכב על ידי מי שהיה בעל רישיון נהיגה ולא חידשו;
 (7) עבירה לפי סעיף 36ב(ג) לצו;
 (8) עבירה לפי סעיף 67 לצו.
 (9) עבירה לפי סעיפים 12א או 12א2 לצו;
 (10) עבירה לפי סעיף 62(3) לצו;
 (11) עבירה לפי סעיף 64א לצו;
 (12) עבירה לפי תקנה 26(2) לתקנות.

חלק ב'

- (1) עבירה לפי תקנה 85(א)(5) לתקנות, לענין הובלת מטען ברכב מסחרי כשהמשקל הכולל של הרכב והמטען המובל בו עולים על המשקל הכולל המותר לפי רישיון הרכב.

**תוספת שמינית
 (סעיף 68א)**

מסמך זה משמש לצרכי עבודה פנימית ואינו מהווה נוסח משולב רשמי

1. עבירה לפי תקנה 85(א) לתקנות לענין הובלת מטען ברכב מסחרי;
 2. עבירה לפי תקנה 168 לתקנות;
 3. עבירה לפי תקנה 308(ד) לתקנות לענין רכב מסחרי, רכב עבודה ורכב ציבורי, ובלבד שהעתק מהודעת איסור השימוש יישלח גם לבעל הרכב, אם לא נמסר לו במעמד מסירת הודעת איסור השימוש.
37. ביטול
צו בדבר חגורות בטיחות ברכב (יהודה והשומרון) (מס' 600), התשל"ה-1975 – בטל, אולם כל תקנה, היתר או פטור שהותקנו או ניתנו מטעמו, ייראו אותם כאילו הותקנו או ניתנו, לפי הענין, מכח הצו או מכח התקנות שהותקנו מכוחו.
38. תחילה
(1) תחילת תוקפו של צו זה 60 יום מיום חתימתו.
(2) תחילת תוקפם של סעיפים 57א, 57ב, 57ג, 57ד והתוספת השביעית לצו כנוסחם בצו זה, מיום תחילתו של צו זה (בסעיף-קטן זה – יום התחילה המקורי), ובלבד שעד למועד האמור יהיו מספר מגרשים פרוסים באזור כפי שקבע ראש המינהל האזרחי בהודעה (בסעיף-קטן זה – התנאים). לא התקיימו התנאים ביום התחילה המקורי, ידחה ראש המינהל האזרחי את תחילתם של הסעיפים האמורים למועד שיקבע, ובלבד שבמועד שקבע חלפו לפחות שלושים ימים מהמועד שבו התקיימו התנאים.
39. השם
צו זה ייקרא: "צו בדבר התעבורה (תיקון מס' 4) (יהודה והשומרון) (מס' 1589), התשס"ז-2007".

י"ז באדר התשס"ז
מפקד כוחות צה"ל
אלוף באזור יהודה והשומרון

7 במארס 2007

נספח "14"

אישור מתן ארכה לתכנון

מיום 8.11.2007



חש' ואורק: 11027956 א
תאריך: 15/03/2006

לכבוד
קופת מטולה ער"ן
חשב' 5
תל-אביב 67897

הנדון: אישור על רישום זכות בנכס

שם	חלקה	תת חלקה
כתובת הנכס: אישור רישום מקבית		
שטח	57,409.0	מ"ר בערך

אישור זכויות זה ניתן במסגרת נסיונית והוא בוטל לחיוב את סינחל המקרקעין בישראל.

1. הנני מאשרים כי הזכויות בנכס שרומות אצלך על שם *
 מס. זכות/תאגיד: 517018533
 חלקות נחלות: 1/1
 אלי בר בטחון בע"מ

לבעלי הזכויות השכם חרשקה לתוכן 22/06/2007 לבצו הנכס הנדון שחוקק עד

נכון למועד אישור זה אין רישומים, הערות ופערות (התחייבויות לרישום משכונות, עסקאות, צווי מניעה, הסכמה למשכונת זכויות רכו' לבגד הנכס הנדון וכפי שמקובל בתיק הנכס המבוי במינהל) (לא בולל שטחים שרשמו שלא במינהל או שלמינהל לא יודע עליהם).

נכון למועד אישור זה (16/03/2006) לא הובשח למינהל בקשה להעברת זכויות בנכס הנדון.

אין במסמך זה כדי לשנות חרבות או זכויות משפטיות, כפי שהן משתקפות בתיק המינהל, ואין בו כדי להוות הסכמה למריבת/ הסרה מתנאי החסם השוזכר לעיל, יהר הפרטים (הנאו חלירה, הנאים בספרים, זכורות בניה) הינש כמפורש בחרזה החבויה.

המידע המפורט במסמך זה אינו מהווה לרישומים שאינם מתנהלים במינהל, לרבות רישומים בתורה כמפורט לעיל, בלשכת רישום המקרקעין, ברשם המשקכיות, רשם המגורים, רשם החברות,

הרישום בלשכה המקרקעין וובר של הרישום בספרי המינהל ובקרה של סתירה בין הרישום בלשכת רישום המקרקעין וובר.

המינהל האזרחי אזור יהודה ושומרון הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי

כ"ז בחשוון, תשס"ח
8 בנובמבר, 2007
מס' תיק: 71027956 א'

לכבוד
חבי אלי בר בטחון בע"מ
אהוד 18
רמת השרון 47210

אדון נכבד,

הנדון: מישור אדומים - מכרז לימודי נהיגה

הדיני להודיעך כי הממונה על הרכוש הממשלתי באיו"ש אישר אורכה להרשאה לתכנון עד 1.7.09
לידיעתך.

בברכה,
חנה
חנה
ממונה
עסקות

העתק: הממונה
תיק שוטף
(עסקות)

בניין המינהל האזרחי: ת.ד. 43 בית אל 90631.
 מזכירות: טל': 02-9977706 פקס' 02-9977770
 עסקות: טל' 02-9977786, 02-9977746 יעוץ משפטי טל' 02-9977083 גביה ואמרכלות טל' 02-9977785
 מפוי ומדידות טל' 02-9977704 פקס' 02-9977346 מועדי קבלת הקזול: ימים א - ה, שעות: 9:00 - 14:00

מזכ"ק ג'נין	מזכ"ק טול-כרם	מזכ"ק שכם	מזכ"ק יריחו	מזכ"ק רמאללה	מזכ"ק בית-לחם	מזכ"ק חברון
06-6407310	09-7922138	02-9943865	02-9942115	02-9974692	02-9934012	02-9962252
050-6218076	050-6218075	050-6218079		050-6218078		050-6218999

נספח "15"

חוות דעת שמאית משנת

2009

תאריך: 2.4.09

בס"ד

מספרנו: 1735

הערכת שווי מגרשים

הערכת שווי זכויות חכירה במגרשי תעשייה, מגרשים 433-435,
רחוב שדות, אזה"ת מישור אדומים, מעלה אדומים

אני החתום מטה נתבקשתי ע"י משרד עו"ד שמעוני פלס לחוות דעתי המקצועית בעניין שבנדון.

אני נותן חוות דעתי זו במקום עדות בבית משפט ואני מצהיר בזאת כי ידוע לי היטב שלעניין הוראות החוק הפלילי בדבר עדות שקר בשבועה בבית משפט, דין חוות דעתי זו, כשהיא חתומה על ידי, כדין עדות בשבועה שנתתי בבית המשפט.

ביקור בנכס ובוועדה המקומית נערך ביום 30.3.09 ע"י איל שבת שמאי מקרקעין, עיננו במסמכים הרלוונטיים, סקרנו מחירי שוק המקרקעין בסביבה ולהלן חוות הדעת: -

1. מטרת השומה:

הערכת שווי זכויות החכירה בנכס שבנדון בשוק החופשי, בקריטריון של מוכר מרצון לקונה ברצון.

2. התאריך הקובע:

30 למרס 2009 - יום הביקור בנכס.

3. פרטי הנכס:

מהות: 3 מגרשים בייעוד לתעשייה.

מגרשים:

מגרש	שטח קרקע במ"ר	חכירה מהמנהל האזרחי
433	4,201	אלי בר בטחון בע"מ
434	4,194	
435	4,196	
	12,591	

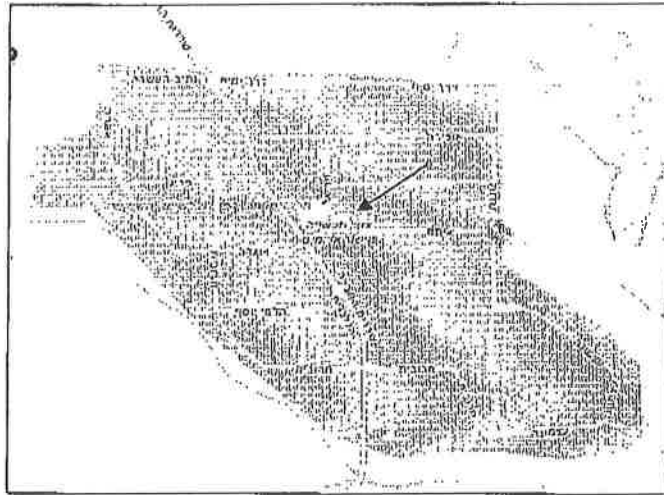
הערה: בנוסף לני"ל, חתם אלי בר בטחון בע"מ הסכם עם הממונה על הרכוש ביו"ש להרשאה לתכנון (למגרש להדרכת נהגים) ואופציה לקבלת זכות חכירה במתחם אי ששטחו 67,409 מ"ר.

שווי הזכויות במתחם אי, אינו נכלל בהערכה זו.

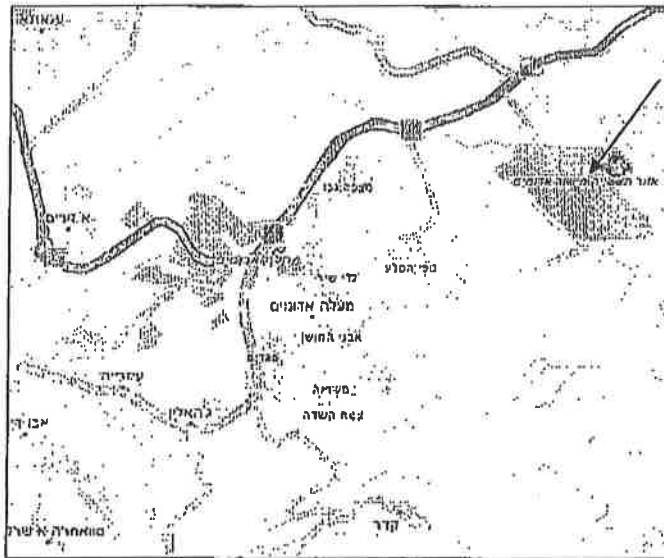
4. תאור הנכס והסביבה:

הנכס נשוא חוות הדעת מהווה מתחם קרקע הכולל 3 מגרשים ביעוד לתעשייה הממוקמים באזור התעשייה מישור אדומים. אזור התעשייה "פארק תעשיות אדומים" ממוקם כ-3 ק"מ צפון מזרחית לעיר מעלה אדומים, דרומית לכביש מסי 1 על ציר התנועה ירושלים - ים המלח. בנוסף ישנו כביש גישה מתוך העיר מעלה אדומים לאזור התעשייה. בשל קרבתו לעיר ירושלים הוא משמש גם ובעיקר כאזור התעשייה של העיר ירושלים. בפארק פועלים כ-140 מפעלים ובתי עסק במגוון תחומים: מסחר, מוסכים, מזון, טכסטיל, חומרי בנין, אלומיניום, מתכות, דפוס ועוד. באחרונה התפתח המסחר בפארק עם פתיחתו של המרכז המסחרי "רמי לוי - שיווק השקמה", נפתחו עסקים נוספים המספקים שירותים לתושבי העיר מעלה אדומים, צפון ירושלים ויישובי הסביבה.

מפת אזור התעשייה :

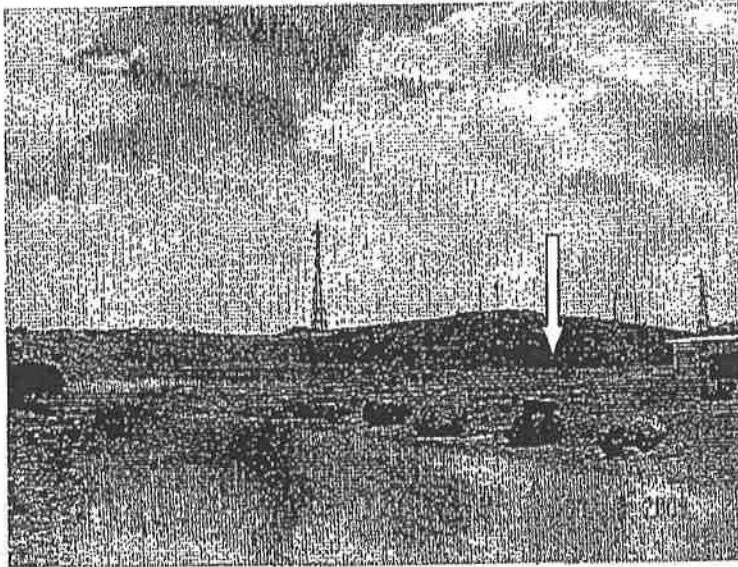


מפת סביבה :



המתחם ממוקם בחלקו הצפון מזרחי של אזה"ת, מזרחית ובסמיכות לרח' שדות, בין הרחובות חולית מצפון ואיתם מדרום. מגרשים 433-435 ברצף אחד, בקרבת המתחם מדרום מפעל לאלומיניום "אקסטל", ממערב המפעלים "א.ס תעשיות פנאל ואלומיניום וי.ב יובל תעשיות בע"מ, צפון מזרחית ברכס שמעל קיים בסיס צבאי.

תמונות המתחם :



5. זכויות במגרשים 433-435 :

5.1 הסכם חכירה¹ - אתר ב', מגרשים 435 - 433 :

הסכם בין הממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש באזור יהודה ושומרון ("הממונה"),

לבין א.בר ביטחון בע"מ ("היזם"), להלן עיקריו:

מגרשים - 433, 434, 435 (עפ"י תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2, בשטח כולל של 12,600

מ"ר).

תקופת החכירה - 49 שנים המסתיימת בתאריך 31 ביוני 2054.

מטרת החכירה - תעשייה.

קיבולת בנייה - עפ"י תכנית תקפה החלה על המוכר במועד חתימת החוזה.

התמורה - סך של 553,441 ש"ח בתוספת מע"מ.

תנאים מיוחדים - היה ולצורך הפעלת מגרש ההדרכה יידרש שינוי הייעוד התכנוני של

"המגרש" למגרש הדרכה לנהגים, מתחייב החוכר לפעול לשינוי הייעוד התכנוני הנדרש

¹ ההסכם מפורט בשומה שנערכה לצורך השעבוד ביום 20.9.06 ולא הוצג בפני.

והמחכיר לא יגבה הפרשי ערך קרקע בגין שינוי הייעוד.

5.2 אישור על רישום זכות בנכס :

באישור רישום זכות בנכס מהמנהל האזרחי, מיום 14 ביולי 2008, מפורט כלהלן :

מגרשים	שטח במ"ר	בעל הזכויות	הזכויות	משכנתא
433-435 עפ"י 420/2/2/2	12,591	אלי בר בטחון בע"מ	הסכם חכירה מהוון שתוקפו עד 31.6.2054	לזכות בנק לאומי, ללא הגבלת סכום

5.3 הסכם תשתיות - החברה לפתוח מעלה אדומים - מגרשים 433 - 435² :

ביום 25 ביולי 2005, נחתם הסכם בין החברה הכלכלית לפתוח מעלה אדומים בע"מ מישור

אדומים ("החכ"ל"), לבין א.בר. ביטחון בע"מ ("הבונה"), להלן עיקריו :

הבונה זכה במכרז ו/או בהקצאה של המנהל האזרחי בייחס למגרשים 433 - 435 (עפ"י תב"ע
420/2/2/2).

החכ"ל מתחייבת, בתמורה למילוי שלם ובפועל של כל חיובי הבונה, לבצע עבודות התשתית
והפתוח והכול בהתאם להוראות החוזה ובכפוף אליו.

תמורת התחייבויות החכ"ל עפ"י חוזה, ישלם הבונה את סך של 175,000 ש"ח לדונם, צמוד
למדד המחירים לצרכן 11/98 ("המדד הבסיסי").

בנוסף לתשלום הסכום האמור לעיל, ישלם הבונה לחכ"ל במועד חתימת ההסכם לכיסוי
הוצאותיה, דמי טיפול בסכום השווה ל 1.5% מסך הוצאות הפתוח.

הסכום המפורט לעיל כולל מע"מ, תומצא לבונה קבלה שאיננה חשבונית מס מאת החכ"ל
והבונה לא יוכל לנכות מס ותשומות כתוצאה מהתשלום האמור.

ערבויות - הבונה ימסור לחכ"ל ערבות בנקאית בגובה 5% מהוצאות הפתוח, דהיינו בסך של
8,750 ש"ח לדונם, צמוד למדד הבסיסי.

בנוסף יפקיד הבונה בידי החכ"ל שטר חוב בחתימתו ובערבות של שני ערבים בגובה 10%
מהוצאות הפתוח, דהיינו 17,500 ש"ח לדונם, צמוד למדד הבסיסי.

² ההסכם מפורט בשומח שנערכה לצורך השעבוד ביום 20.9.06 ולא הוצג בפני.

6. מצב תכנוני:

6.1 תכנית מפורטת מסי 420/2/2/2 פורסמה למתן ותוקף מיום 20.5.1996.

מטרת התוכנית לשנות תכניות 420/2/2, ותכנית 2/1, 2/2/1, כמפורט להלן:

א. ביטול דרכים מאושרות והתוויית דרכים חדשות.

ב. שינוי ייעוד משטח לתעשייה לשטח מסחרי, לדרכים ולשטח ציבורי.

ג. שינויי ייעוד משטח לדרכים לשטח לתעשייה ולשטח מסחרי.

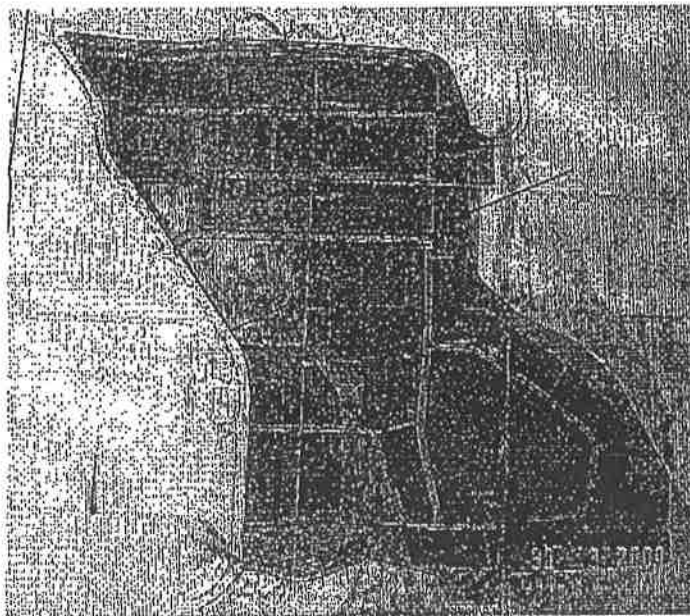
ד. איחוד שטחים לתעשייה וחלוקתם מחדש.

ה. שינוי זכויות ומגבלות בנייה.

התכנית כוללת את המתחם בייעוד לתעשייה עם 130% שטח עיקרי ובנוסף יותרו שטחי שירות כדלקמן: בטחון ובטיחות, חניה וכל יתר שטחי השירות המנויים בתקנות בשיעור שאינו עולה על 30%, התכנית המקסימלית של המבנים תהייה בשיעור של 60% משטח המגרש, גובה המבנה לא יעלה על 17 מ', קווי בניין מינימליים בגבול עם דרכים ושטחים סמוכים 5 מ'.

במקרה של הקצאת מסי מגרשים סמוכים ליום אחד, רשאית הוועדה המקומית להתיר תכנון אשר יאפשר ביטול הגבולות בין המגרשים באופן שיהיו מגרש אחד.

תשריט התכנית:



6.2 תכנית בהכנה מסי 420/2/2/2/11 (ללא מעמד סטוטורי, חתומה ע"י מגיש התכנית מיום 24.6.07).

מטרת התוכנית:

- א. שינוי ייעוד מגרשים משטח לתעשייה, שטח ציבורי פתוח ושטח לדרך קיימת ע"פ תכניות מסי 420/2/2, 420/2/2/2 ו 420/2/2/2 לשטח למרכז תחבורה.
 - ב. איחוד מגרשים וחלקי מגרשים למגרש אחד.
 - ג. קביעת הוראות בינוי למרכז תחבורה.
 - ד. אין שינוי בזכויות הבניה הקיימים במגרשים.
- טבלת ייעודי קרקע:

מצב מוצע		מצב קיים	
שטח במ"ר	ייעוד	שטח במ"ר	ייעוד
83,939	מרכז תחבורה	4,201	תעשייה
		4,194	תעשייה
		4,196	תעשייה
		11,679	שצ"פ
9,844	שצ"פ	23,051	שצ"פ
		44,844	אזיית 420
		1,618	דרך לביטול
93,783		93,783	סה"כ

במרכז תחבורה זכויות הבנייה כלהלן:

130% שטח עיקרי, 30% ש"ש, תכסית 40%, עפ"י 420/2/2/2 ללא שינוי.

כאמור התכנית בהכנה, נמסר לי במחלקת ההנדסה של העירייה כי אין כל התקדמות באישור התכנית.

7. עקרונות, גורמים ושקולים בשומה:

7.1 כאמור נתבקשתי להעריך את שווי זכויות החכירה בנכס שבנדון.

7.2 הנכס הנדון הינו מתחם הכולל 3 מגרשי תעשייה בשטח כולל של 12,591 מ"ר. המגרשים נכללים בפארק תעשיות אדומים, מעלה אדומים.

8. השומה:

לאור האמור לעיל, אני מעריך את שווי זכות החכירה במגרשים, כריקים ופנויים מכל חוב שעבד וזכויות צד ג', כלהלן -

מגדש	שטח קרקע במ"ר	שווי בש"ח	שווי בש"ח בניכוי יתרת עלויות פיתוח ³
433	4,201	1,000,000	600,000
434	4,194	1,000,000	600,000
435	4,196	1,000,000	600,000
	12,591	3,000,000	1,800,000

הסכומים הנ"ל אינם כוללים מע"מ, במדה וחל.

במכירת הנכס באילוץ של "מימוש מהיר" ראויה הפחתה עד לשיעור 20% מהנ"ל.

הנני מצהיר כי האמור לעיל, נערך על סמך ידיעותיי, הבנתי המקצועית וניסיוני וכי אין לי כל עניין וקשר לנכס הנדון.

ולראיה באתי על החתום,

עמוס מלר

כלכלן ושמואי מקרקעין

³ נמסר לי בחברה הכלכלית כי לחבי אלי בר ביטחון חוב בגין עלויות פיתוח הכולל יתרת תשלומי קרן ובנוסף חוב בגין ריבית פיגורים, חחוב בגין ריבית חפוגורים לא שוכלל בשומה זו.

נספח "16"

חוות דעת שמאית משנת

2012

AMOS MELER

Appraisal of Real Estate L.T.D

עמוס מלר

כלכלה ושמאות מקרקעין בע"מ

הערכת נכסים, תחשיבים כלכליים, ייעוץ בעסקי מקרקעין

תאריך: 22.6.2012

מספרו: 1735

בס"ד

הערכת שווי מגרשים

הערכת שווי זכויות חכירה במגרשי תעשייה, מגרשים 433-435,
רחוב שדות, אזה"ת מישור אדומים, מעלה אדומים

אני החתום מטה נתבקשתי ע"י משרד עו"ד שמעוני פלס לאבל לחוות דעתי המקצועית בעניין שבנדון.

אני נותן חוות דעתי זו במקום עדות בבית משפט ואני מצהיר בזאת כי ידוע לי היטב שלעניין הוראות החוק הפלילי בדבר עדות שקר בשבועה בבית משפט, דין חוות דעתי זו, כשהיא חתומה על ידי, כדין עדות בשבועה שנתתי בבית המשפט.

ביקור בנכס ובוועדה המקומית נערך על ידי ביום 18.4.2012, עיננו במסמכים הרלוונטיים, סקרנו מתירי שוק המקרקעין בסביבה ולהלן חוות הדעת: -

1. מטרת השומה:

הערכת שווי זכויות החכירה בנכס שבנדון בשוק החופשי, בקריטריון של מוכר מרצון לקונה ברצון.

2. התאריך הקובע:

18 לאפריל 2012 - יום הביקור בנכס.

3. פרטי הנכס:

מהות: 3 מגרשים בייעוד לתעשייה.

מגרשים:

מגרש	שטח קרקע במ"ר	חכירה מהמנהל האזרחי
433	4,201	אלי בר בטחון בע"מ
434	4,194	
435	4,196	
	12,591	

הערה: בנוסף לנ"ל, חתם אלי בר בטחון בע"מ הסכם עם הממונה על הרכוש ביו"ש להרשאה לתכנון (למגרש להדרכת נהגים) ואופציה לקבלת זכות חכירה במתחם א' ששטחו 67,409 מ"ר.

שווי הזכויות במתחם א', אינו נכלל בהערכה זו.

4. תאור הנכס והסביבה:

הנכס נשוא חוות הדעת מהווה מתחם קרקע הכולל 3 מגרשים ביעוד לתעשייה הממוקמים באזור התעשייה מישור אדומים.

אזור התעשייה "פארק תעשיות אדומים" ממוקם כ-3 ק"מ צפון מזרחית לעיר מעלה אדומים, דרומית לכביש מס' 1 על ציר התנועה ירושלים - ים המלח.

בנוסף ישנו כביש גישה מתוך העיר מעלה אדומים לאזור התעשייה.

בשל קרבתו לעיר ירושלים הוא משמש גם ובעיקר כאזור התעשייה של העיר ירושלים.

בפארק פועלים כ-140 מפעלים ובתי עסק במגוון תחומים: מסחר, מוסכים, מזון, טכסטיל, חומרי בנין, אלומיניום, מתכות, דפוס ועוד.

באחרונה התפתח המסחר בפארק עם פתיחתו של המרכז המסחרי "רמי לוי - שיוק השקמה", נפתחו עסקים נוספים המספקים שירותים לתושבי העיר מעלה אדומים, צפון ירושלים ויישובי הסביבה.

AMOS MELER

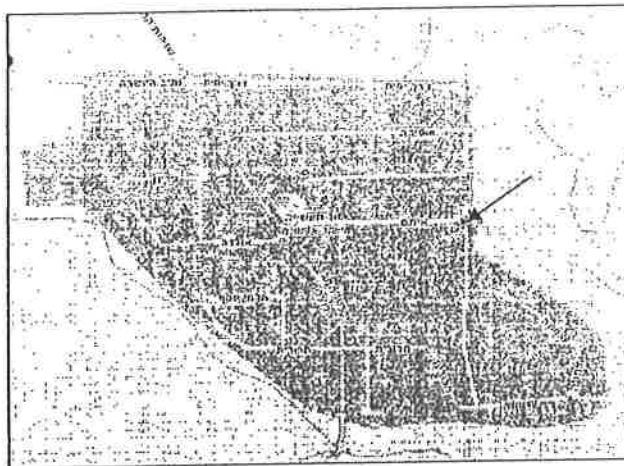
Appraisal of Real Estate L.T.D

עמוס מלר

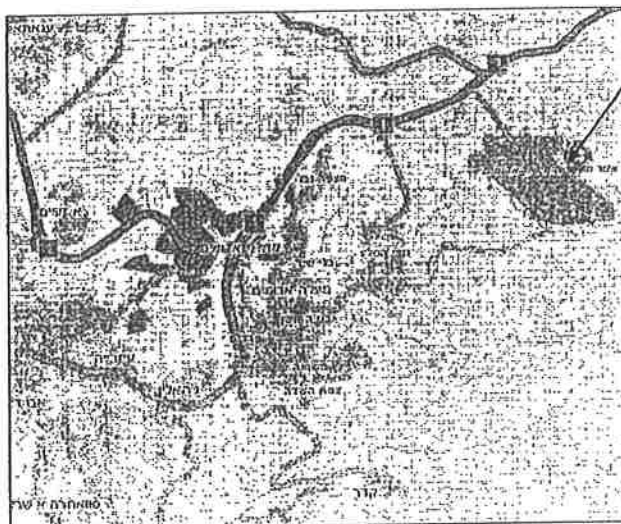
כלכלה ושמאות מקרקעין בע"מ

הערכת נכסים, תחשיבים כלכליים, ייעוץ בעסקי מקרקעין

מפת אזור התעשייה :



מפת סביבה :



המתחם ממוקם בחלקו הצפון מזרחי של אוה"ת, מזרחית ובסמיכות לרח' שדות, בין הרחובות חולית מצפון ואיתם מדרום.

מגרשים 433-435 ברצף אחד, בקרבת המתחם מדרום מפעל לאלומיניום "אקסטל", ממערב המפעלים "א.ס תעשיות פנאל ואלומיניום וי.ב יובל תעשיות בע"מ, צפון מזרחית ברכס שמעל קיים בסיס צבאי.

5. זכויות במגרשים 433-435:

5.1 הסכם חכירה¹ - אתר ב', מגרשים 435 - 433:

הסכם בין הממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש באזור יהודה ושומרון ("הממונה"),

לבין א.בר ביטחון בע"מ ("היזם"), להלן עיקריו:

מגרשים - 433, 434, 435 (נפ"י תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2, בשטח כולל של 12,600 מ"ר).

תקופת החכירה - 49 שנים המסתיימת בתאריך 31 ביוני 2054.

מטרת החכירה - תגשייה.

קיבולת בנייה - עפ"י תכנית תקפה החלה על המוכר במועד חתימת החוזה.

התמורה - סך של 553,441 ש"ח בתוספת מע"מ.

תנאים מיוחדים - היה ולצורך הפעלת מגרש ההדרכה יידרש שינוי הייעוד התכנוני של

"המגרש" למגרש הדרכה לנהגים, מתחייב החוכר לפעול לשינוי הייעוד התכנוני הנדרש

והמחכיר לא יגבה הפרשי ערך קרקע בגין שינוי הייעוד.

5.2 אישור על רישום זכות בנכס:

באישור רישום זכות בנכס מהמנהל האזרחי, מיום 14 ביולי 2008, מפורט כלהלן:

מגרשים	שטח במ"ר	בעל הזכויות	הזכויות	משכנתא
433-435 עפ"י 420/2/2/2	12,591	אלי בר בטחון בע"מ	הסכם חכירה מחוון שתוקפו עד 31.6.2054	לזכות בנק לאומי, ללא הגבלת סכום

¹ ההסכם מפורט בשומה שנערכה לצורך השעבוד ביום 20.9.06 ולא הוצג בפני

5.3 הסכם תשתיות - החברה לפתוח מעלה אדומים - מגרשים 433 - 435² :
 ביום 25 ביולי 2005, נחתם הסכם בין החברה הכלכלית לפתוח מעלה אדומים בע"מ מישור
 אדומים ("התכ"ל"), לבין א.בר ביטחון בע"מ ("הבונה", "היוס"), להלן עיקריו:
 הבונה זכה במכרז /או בהקצאה של המנהל האזרחי ביחס למגרשים 435 - 433 (עפ"י תביע
 420/2/2/2).
 החכ"ל מותחייבת, בתמורה למילוי שלם ובפועל של כל חיובי הבונה, לבצע עבודות התשתית
 והפתוח והכול בהתאם להוראות החוזה ובכפוף אליו.
 תמורת התחייבויות החכ"ל עפ"י חוזה, ישלם הבונה את סך של 175,000 ש"ח לדונם, צמוד
 למדד המחירים לצרכן 11/98 ("המדד הבסיסי").
 בנוסף לתשלום הסכום האמור לעיל, ישלם הבונה לחכ"ל במועד חתימת ההסכם לכיסוי
 הוצאותיה, דמי טיפול בסכום השווה ל 1.5% מסך הוצאות הפתוח.
 הסכום המפורט לעיל כולל מע"מ, תומצא לבונה קבלה שאיננה חשבונית מס מאת החכ"ל
 וחבונה לא יוכל לנכות מס תשומות כתוצאה מהתשלום האמור.
 ערבויות - הבונה ימסור לחכ"ל ערבות בנקאית בגובה 5% מהוצאות הפתוח, דהיינו בסך של
 8,750 ש"ח לדונם, צמוד למדד הבסיסי.
 בנוסף יפקיד הבונה בידי החכ"ל שטר חוב בחתימתו ובערבות של שני ערבים בגובה 10%
 מהוצאות הפתוח, דהיינו 17,500 ש"ח לדונם, צמוד למדד הבסיסי.

6. מצב תכנוני:

- 6.1 תכנית מפורטת מס' 420/2/2/2 פורסמה למתן תוקף מיום 20.5.1996.
 מטרת התוכנית לשנות תכניות 420/2/2, ותכנית 2/1, 2/2/1, כמפורט להלן:
 א. ביטול דרכים מאושרות והתוויית דרכים חדשות.
 ב. שינוי ייעוד משטח לתעשייה לשטח מסחרי, לדרכים ולשטח ציבורי.

² ההסכם מפורט בשומה שנערכה לצורך השעבוד ביום 20.9.06 ולא הוצג בפני

ג. שינויי יעוד משטח לדרכים לשטח לתעשייה ולשטח מסחרי.

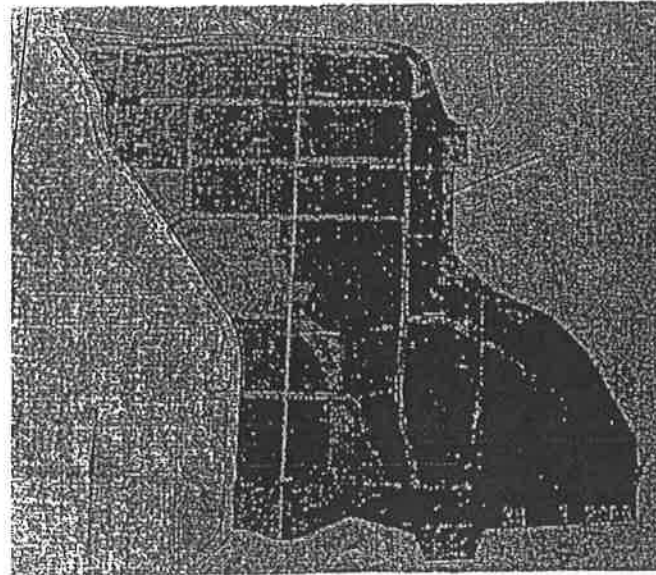
ד. איחוד שטחים לתעשייה וחלוקתם מחדש.

ה. שינוי זכויות ומגבלות בנייה.

התכנית כוללת את המתחם ביעוד לתעשייה עם 130% שטח עיקרי ובנוסף יותרו שטחי שירות כדלקמן: בטחון ובטיחות, חניה וכל יתר שטחי השירות המנויים בתקנות בשיעור שאינו עולה על 30%, התכנית המקסימלית של המבנים תהייה בשיעור של 60% משטח המגרש, גובה המבנה לא יעלה על 17 מ', קווי בניין מינימליים בגבול עם דרכים ושטחים סמוכים 5 מ'.

במקרה של הקצאת מסי מגרשים סמוכים לזום אחד, רשאית הוועדה המקומית להתיר תכנון אשר יאפשר ביטול הגבולות בין המגרשים באופן שיהיו מגרש אחד.

תשריט התכנית:



6.2 תכנית בהכנה מסי 420/2/2/11 (ללא מעמד סטוטורי, חתומה ע"י מגיש התכנית מיום

24.6.07).

מטרת התוכנית:

א. שינוי ייעוד מגרשים משטח לתעשייה, שטח ציבורי פתוח ושטח לדרך קיימת ע"פ תכניות

מסי 420, 420/2/2 ו 420/2/2/2 לשטח למרכז תחבורה.

- ב. איחוד מגרשים וחלקי מגרשים למגרש אחד.
 ג. קביעת הוראות בינוי למרכז תחבורה.
 ד. אין שינוי בזכויות הבניה הקיימים במגרשים.
 טבלת ייעודי קרקע:

מצב מוצע			מצב קיים		
שטח במ"ר	ייעוד	מס' מגרש	שטח במ"ר	ייעוד	מס' מגרש
83,939	מרכז תחבורה	1	4,201	תעשייה	433
			4,194	תעשייה	434
			4,196	תעשייה	435
			11,679	שצ"פ	1020
9,844	שצ"פ	1022-1	23,051	שצ"פ	1022
			44,844	אז"ת 420	מקב"ת
			1,618	דרך לביטול	מקב"ת
93,783			93,783		סה"כ

במרכז תחבורה זכויות הבנייה כלהלן:
 130% שטח עיקרי, 30% ש"ש, תכסית 40%, עפ"י 420/2/2/2 ללא שינוי.

7. עקרונות, גורמים ושקולים בשומה:

- 7.1 כאמור נתבקשתי להעריך את שווי זכויות החכירה בנכס שבנדון.
 7.2 הנכס הנדון הינו מתחם הכולל 3 מגרשי תעשייה בשטח כולל של 12,591 מ"ר. המגרשים נכללים בפארק תעשיות אדומים, מעלה אדומים. מגרשים באזור התעשייה משווקים לתברות וזמים עפ"י מחירי טבלה של עלויות פיתוח מסובסדות חלקית הנקבעות ע"י משרד התמ"ת ותשלום למנהל האזרחי. לרוכש פוטנציאלי של המגרש קיימת חלופה לפנייה לחב' הכלכלית להקצאת מגרש עפ"י קריטריונים של משרד התמ"ת (נמסר לי בחב' הכלכלית כי עלות כוללת כ- 290,000 ש"ח לדונם) ולפיכך שווי המגרש הושתת על עלות הקצאת מגרש ע"י משרד התמ"ת והמנהל.

- 7.3 בהערכת שווי הזכויות הובאו בחשבון בין היתר, הגורמים והשיקולים הבאים:
- 7.3.1 מיקומו של הנכס הנדון באזור התעשייה מישור אדומים הבנוי מפעלים ובתי עסק במגוון תחומים.
- 7.3.2 שטחו הכולל של המגרש ואפשרויות הניצול עפ"י תב"ע מאושרת.
- 7.3.3 הפתוח הקיים, נמסר לי מהחברה הכלכלית כי שולמו רק 50% מעלויות הפתוח במתחם.
- 7.3.4 אזור התעשייה מעלה אדומים מוגדר ע"י משרד התעשייה והמסחר כאזור פתוח ולכן עפ"י חוק עידוד השקעות הון זכאי למענקים למפעלים מאושרים כשיעור מההשקעה ברכוש הקבוע.
- 7.3.5 שווי נכסי תעשייה באזור התעשייה בנדון מושפע מעלויות הבנייה המופחתות עקב המענקים הניתנים במסגרת החוק לעידוד השקעות הון.
- 7.4 השומה מיועדת אך ורק לשם קביעת שווי הנכס לצורך מכירה ע"י מזמין השומה וכל שימוש שיעשה בה ע"י צד ג' הינו על אחריותו בלבד.
- השומה אינה באה במקום החובה המוטלת על הקונה לאמת את נתוני הנכס כולל מצבו התכנוני והמשפטי.

8. השומה:

לאור האמור לעיל, אני מעריך את שווי זכות החכירה במגרשים, כריקים ופנויים מכל חוב שעבוד וזכויות צד ג', כלהלן -

שווי בש"ח בניתוח ³ יתרת עלויות פיתוח	שווי בש"ח	שטח קרקע במ"ר	מגרש
630,000	1,200,000	4,201	433
630,000	1,200,000	4,194	434
630,000	1,200,000	4,196	435
1,890,000	3,600,000	12,591	

הסכומים הנ"ל אינם כוללים מע"מ, במידה וכל.

במכירה באילוף של מימוש מהיר ראוייה הפחתה עד לשיעור של 20% מהערכיים הנ"ל.

הזוהר חובן נל - פי תקנות שמאי המקרקעין (אתיקה מקצועית) התשכ"ו - 1966 ועל פי הכללים המקצועיים של לשכת שמאי המקרקעין בישראל, 1998.

הנני מצהיר כי האמור לעיל, נערך על סמך ידיעותיי, הבנתי המקצועית וניסיוני וכי אין לי כל עניין וקשר לנכס הנדון.

ולראיה באתי על החתום,

עמוס מלר

כלכלן ושמאי מקרקעין



³ עפ"י מכתב מנהלת אזהרית גבי ענת אנגיל בענין חב' אלי בר ביטחון מיום 16.5.12, הפרש הוצאות הפיתוח לתשלום בגין מגרשים 433-435 עומד על 135,385 ש"ח לכל דונם, הסכום כולל מע"מ שאינו ניתן לקיזוז וצמוד למדד 2012-4. המכתב אינו חתום והאומדן בשומה זו מניח כי ניתן להתבסס על מכתב זה.

נספח "17"

פרוטוקול הדיון בוועדת

הכלכלה מיום 5.5.2003

פרוטוקול מס' 10

מישיבת ועדת הכלכלה

יום שני, ג' באייר התשס"ג (5 במאי, 2003), שעה 11:00

סדר היום: 1. תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התשס"ג-2003 (בדבר השתלמות מעשית בנהיגה במגרשי הדרכה)

נכחו:

חברי הוועדה: שלום שמחון – היו"ר

גלעד ארדן
גילה גמליאל
יחיאל חזן
איתן כבל
אליעזר כהן
מלי פולישוק-בלוך

מוזמנים:

חה"כ מיכאל גורלובסקי
בן-ציון סלמן
צבי יוזנט
שוקי שדה
שלמה אלישר
עו"ד חוה ראובני
עדי צוקרמן
ד"ר דן לינק
עמוס שמולביץ
יורם רוז
נצ"מ משה בן-זיקרי
סני"צ שולמית שמעון
רפ"ק אבי פרנקל
סני"צ חזי שוורצמן
עו"ד בני רובין
שאול שרון
שאול מרידור
לי כהן
אריה מי-רוז
מיכה גולד
אבי גולן
אבי קרמר
שמעון ביטן
גבי בן-הרוש
דוד כוכבא
פיני סבח
צבי גלייטמן
יוסף זיסקינד
שמואל מלכיס

- מנכ"ל משרד התחבורה
- מינהל תנועה, סמנכ"ל משרד התחבורה
- מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה
- מנהל אגף תכ"ל, משרד התחבורה
- לשכה משפטית, משרד התחבורה
- ראש מטה תנועה, משרד התחבורה
- משרד התחבורה
- חברת מקיף, משרד התחבורה
- אדריכל, חברת מקיף, משרד התחבורה
- ראש מחלקת תנועה, המשרד לביטחון פנים
- ראש חוליית תעבורה, המשרד לביטחון פנים
- עוזר יועמ"ש, משטרה, המשרד לביטחון פנים
- ראש מדור מחקר, המשרד לביטחון פנים
- משרד המשפטים
- מפקח מקצועי לתחבורה, משרד העבודה
- אגף התקציבים, משרד האוצר
- משרד המפקח על הביטוח, משרד האוצר
- רכז ארצי לנושא חינוך תעבורתי, משרד החינוך
- חבר הנהלת איגוד קציני הביטחון והתעבורה
- יו"ר ארגון מורי נהיגה
- יו"ר סניף באר-שבע, ארגון מורי נהיגה
- מזכיר ארגון מורי נהיגה
- יו"ר מועצת המובילים
- מנכ"ל מועצת המובילים
- חבר הנהלת מועצת המובילים
- סמנכ"ל משאבי אנוש, דן
- מנהל בית-ספר לנהיגה "דן"
- מנהל המחלקה הכלכלית, איגוד חברות הביטוח

- | | | | |
|---|---|---|--------------|
| - | יו"ר ארגון נהגי המוניות גוש דן | - | יהודה בר-אור |
| - | סגן יו"ר ארגון נהגי המוניות גוש דן | - | אהרון כהן |
| - | יו"ר ארגון נהגי המוניות בירושלים | - | חיים עטר |
| - | מועדון האופנוענים | - | ד"ר משה בקר |
| - | מועדון האופנוענים | - | ברוך כוכבי |
| - | מנכ"ל המכון לחינוך (מרכז לנהיגה מתקדמת) | - | דרור עינב |
| - | מדריך ראשי, המכון לחינוך | - | אברהם חמו |
| - | מדריך ראשי, המכון לחינוך | - | זרון גילי |
| - | גליל תחתון | - | אביטל משה |
| - | גליל תחתון | - | בני גורפינקל |
| - | דרייב סנטר | - | אהרון שמיר |
| - | דרייב סנטר | - | איתן נייזברג |
| - | יו"ר יזמות, קיבוץ צובה (נציג טסט אנד טריינינג בישראל) | - | ניב למבז |
| - | כלכלן, יזמות, קיבוץ צובה (נציג טסט אנד טריינינג בישראל) | - | ישראל קרני |
| | | | יובל כפרי |

ייעוץ משפטי: אתי בנדלר
ישראל בלושטיין (מתמחה)

מנהלת הוועדה: לאה ורון

רשמה: אירית שלהבת

תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התשס"ג-2003

היו"ר שלום שמחון:

אני מבקש לפתוח את הישיבה בנושא מגרשי החלקה לרכב. מאחר ויש פה הרבה מאוד משתתפים אני מבקש לומר כמה דברי הקדמה. שוחחתי הבוקר עם שר התחבורה והסברתי לו שמאחר והנושא עולה כעת בישיבת פגרה ונועדה לו שעה אחת בלבד, אנחנו לא נסיים אותו היום. הבטחתי לו שבתקופה הקרובה, אחרי שנקיים דיון ראשוני, אנחנו נשלים את הדיון בתקנות ונוכל לאשר אותן בוועדה. כך שבכול מקרה היום לא תתקבל פה החלטה, גם בשל קוצר הזמן וגם בשל העובדה שבוודאי יהיו לחברים שאלות.

קריאה:

אם הזמן יאפשר אולי בכל זאת הוועדה תצביע היום. מסתמן פה רוב ברור.

היו"ר שלום שמחון:

אם הזמן יאפשר ונגמור את זה בתוך שעה, עד שעה 12:00, אז כן. הבעיה היא לא העניין של הרוב. אני חושב שהנושא הזה מספיק חשוב – וזה גם היה הסיכום שלי עם השר אביגדור ליברמן הבוקר – אין לי שום כוונה לעכב את העניין, נהפוך הוא. גם עסקתי בעניין בשבועות האחרונים. אני לא מעריך שנוכל לסיים את הדיון תוך שעה. אני מבין שנמצא כאן מנכ"ל משרד התחבורה ובוודאי יהיו אי-אלו תיקונים שנצטרך לעשות. אם אכן יקרה נס ונצליח לסיים את זה, מה טוב. אם לא, אני מבטיח שבשבועות הקרובים אנחנו נסיים את הדיון בתקנות.

בן-ציון סלמן:

אני מקווה שהתקנות יאושרו בתקופה הקרובה כי הנושא חשוב. הוא כבר הוזכר בדוח מבקר המדינה, התייחסו אליו בוועדת החקירה של הכנסת וכולם המליצו על המגרשים האלה. משרד התחבורה עבד על התקנות האלה במשך תקופה ארוכה בתיאום עם המשטרה ועם הגורמים השונים. חשבנו שהיום התקנות יאושרו אבל אם זה יהיה בתקופה הקרובה, וזה בתיאום עם השר, אז אנשי המקצוע שהכינו את התקנות יציגו כעת את העניין בצורה מפורטת.

מטרת התקנה לאפשר לנהג הצעיר לפני שיקבל רשיון קבע לעבור השתלמות במצבים בעייתיים כמו החלקה, נהיגה בכביש רטוב או בסיבובים חדים ודברים מעין אלה. ההשתלמות תהווה תרגולת לפני שהנהג הצעיר נקלע למצב כזה בחיים. זה כמובן יכול לחסוך הרבה חיי אדם והרבה תאונות דרכים.

מדובר על נהגים חדשים, בין שישה חודשים לשנתיים אחרי שקיבלו רשיון זמני, לפני קבלת רשיון הקבע. כמו כן, מדובר על השתלמות של נהגים מקצועיים שידרשו לעבור הדרכה אחת לחמש שנים גם בנושא הרכב וגם כמובן בנושא המצבים הבעייתיים הקיימים בכביש.

במספר מדינות קיימים מגרשי הדרכה, לא בכל המדינות. כמובן תעלה השאלה למה אנחנו צריכים להוביל בעניין הזה.

היו"ר שלום שמחון:

כלומר, השתלמות חובה תהיה לנהג חדש ולנהג מקצועי.

בן-ציון סלמן:

ההשתלמות במגרשי ההדרכה מיועדות לנהג חדש לפני שהוא מקבל את רשיון הקבע, ולנהג מקצועי אחת לחמש שנים. כמו כן באותם מגרשים יקיימו השתלמות שאינן חובה, קורסים מסוימים.

המגרשים האלה קיימים בכמה מדינות, לא בכל המדינות.

תעלה שאלה האם הנהג ייצא מההשתלמות הזאת כנהג מירוף. התשובה היא לא. הנהג ייצא מההשתלמות עם ידע מינימלי כדי להתמודד עם מצבים בעייתיים בשטח.

מר יוזנט ממשרד התחבורה שהוביל את הנושא יציג אותו בצורה מפורטת.

היו"ר שלום שמחון:

אני מבקש שבדברך תתייחס לכמה נקודות שאני אעלה כאן. כמובן שאתה לא חייב לעשות את זה לפי סדר הדברים שאני מעלה. אני רוצה להעלות שלוש-ארבע נקודות שחשוב לנו לשמוע את התייחסותכם אליהן.

אחת, אנחנו מדברים פה על רכב. אנחנו לא מדברים על כלים אחרים, למשל על אופנועים.

צבי יוזנט:

לא בשלב זה.

היו"ר שלום שמחון:

אני מבקש שתתייחס לכך. למה לא? בסך הכל אופנוע הוא גם כלי-רכב שאולי מתמודד עם הרבה יותר בעיות מאשר מכוניות.

אליעזר כהן:

אגב, לאופנועים יש כבר ארגונים שעוסקים בשיפור נהיגה.

היו"ר שלום שמחון:

שתיים, השאלה היא מי יהיה רשאי להדריך. נראה לי, על-פי הכתוב בתקנות, שאתם עושים פה מועדון די סגור, למרות שישנן אוכלוסיות נוספות שעם הכשרה מתאימה כן יוכלו להדריך. למשל אני מניח שבצה"ל יש אנשים שעוסקים בעניין וכאשר הם הולכים לאזרחות אין שום סיבה שהם לא ידריכו גם אם הם לא שמאים או נהגים. תרשום לפניך את הנקודה הזאת.

שלוש, אתם מדברים על מגרש מיועד בגודל 72 דונם, לפחות לפי החומר שהועבר אלינו. במדינות אחרות בעולם המגרשים קטנים יותר. אנחנו בסך הכול מדינה לא גדולה ואנחנו לא יכולים להרשות לעצמנו מגרשים גדולים מהסוג הזה. בחלק מהמקומות מדובר בקרקע מאוד יקרה, באזורים מאוד-מאוד יקרים. אני תוהה האם גודל המגרש לא נועד, בין היתר, לחסום אפשרויות מיזמים נוספים להיכנס לתחום הזה. במדינות אחרות מדובר ב-40 דונם או ב-20 דונם או ב-50 דונם, אינני יודע. על כל פנים, 72 דונם נראה לי מגרש גדול מדי.

ארבע, אני מבקש שתתייחסו לנושא התשלום. אני מבין שמי שהולך לעסוק בנושא הזה רוצה ביטחון מסוים, לכל הפחות להחזיר את ההשקעה שלו, ואנחנו מבינים שזו השקעה לא קטנה. זה בוודאי יבוא לידי ביטוי בדברך. אני מבין שבשלב כלשהו ההשקעה הזאת תחזור, אבל במדינות אחרות בעולם, על-פי החומר שאתם הגשתם, חברות הביטוח למשל נותנות הקלות מסוימות למי שהולך למהלך הזה, אלא אם כן אתם תציעו תכנית אחרת לפיה בשלב מסוים הסכום הזה יופחת לאחר שההשקעה תחזור. צריך שיהיה סיכון מסוים שהיזם לוקח על עצמו. לא צריך לתת ביטחון מוחלט של מאה אחוז על חשבון האזרח.

אחד הנושאים המרכזיים שכלול בתחומי הפעילות של ועדת הכלכלה הוא הגנה על הצרכן. יש לנו עניין שסכומי הכסף לא יהיה גבוהים מדי, לא להקשות. כפי שאמרתם, מדובר על אוכלוסיה צעירה ואם ייקבע שהתשלום הוא 500 שקל זה לא מעט כסף עבורם, מה גם שזה מתווסף ליתר העלויות הכרוכות בהוצאת רשיון נהיגה.

אני מציג את הסוגיות. אני מניח שלחבריי חברי-הכנסת יהיו שאלות נוספות. אני אומר מראש, אין בסוגיות שאני מעלה כעת משום כוונה לעכב. על-פי הנתונים מהעולם הגדול מגרשי ההדרכה האלה מפחיתים באופן ניכר את שיעור תאונות הדרכים – בין 10%-30% בחלק מן המקומות – במיוחד של אוכלוסיית הגיל הצעירה, שאנחנו יודעים מתוך הנתונים של מדינת ישראל שהם מעורבים בשיעור גבוה בתאונות דרכים. יש לכך חשיבות, וכוועדה שעוסקת בנושא

ועדת הכלכלה (10)
שגיאה! שם מאפיין מסמך לא ידוע.

תאונות דרכים זה חשוב לנו מאוד ומשמעותי מאוד.

אני מקווה שבדבריך תוכל להתייחס גם לנושאים האלה כדי לקדם את הדיון וכדי שנוכל להגיע לסיכום מהר ככל האפשר.

אליעזר כהן:

העניין של המחיר לא מופיע בתקנות שמונחות לפנינו. זה בעצם ההסתייגות היחידה שלי לעניין: למה המחיר כל-כך גבוה?

צבי יוזנט:

לכל השאלות יש תשובות.

מיכאל גורלובסקי:

זה סכום כסף גבוה, במיוחד בתקופה הזאת.

צבי יוזנט:

אני אתן קצת רקע. זה לא ציונות אבל יש לי ניסיון של כארבעים שנה במערכת. המדינה קיימת חמישים וחמש שנים ויש לנו מעל 20,000 הרוגים. זה נתון שכבר ידוע. משנת 1995 אנחנו עומדים על ממוצע של 550 הרוגים בשנה ולא יוצאים מהגרף הזה.

מר סלמן משקיע בתשתיות, המשטרה משקיעה באכיפה אבל הגורם האנושי הוא המוביל לצערנו בתאונות דרכים.

כשבוחנים את המעורבות בתאונות דרכים קטלניות של נהגים בגילאים 17-24 השיעור הוא 0.45 לכל 1,000 נהגים. אלה נתונים מ-2001. השיעור של תאונות דרכים קטלניות אצל כל יתר הנהגים עומד על 0.20 או 0.27 לכל היותר.

אתי בנדלר:

האם יש לכם נתון לגבי מעורבות בתאונות דרכים קטלניות של נהגים חדשים שאינם נהגים צעירים? התקנות האלה חלות על כל הנהגים החדשים, בכל הגילאים.

צבי יוזנט:

למשטרה יש נתון כזה. 99% מהנהגים החדשים הם נהגים צעירים שבגיל 16.5 רוצים רשיון נהיגה ולכן חשוב לדעת את המדד הזה של מעורבות צעירים בתאונות קטלניות, ולא מדובר בתאונות קטנות. יש לנו 3,400 פצועים קשה מדי שנה.

מיכאל גורלובסקי:

כמה נהגים חדשים יש מדי שנה?

צבי יוזנט:

100,000. זה נע בין 100,000-120,000.

היו"ר שלום שמחון:

למה מתייחס הנתון על 170,000 נהגים חדשים?

צבי יוזנט:

170,000 זה כולל נהגים מקצועיים. מדי שנה עולים על הכבישים 100,000 כלי רכב חדשים בממוצע, ומדי שנה מקבלים רשיון 100,000 נהגים חדשים. הנתון הזה יציב כבר עשר שנים.

המצבה היא כזאת: 3 מיליון נהגים, 2 מיליון כלי רכב, וזה עולה מדי שנה ב-100,000. לא היתה לנו שנה שהיו בה פחות מ-100,000 נהגים חדשים.

אנחנו חייבים לשדרג את נושא הנהיגה, אין לנו ברירה. החלק של מגרשי ההדרכה האלה לא עומד בפני עצמו. אנחנו טיפלנו בכל הנושאים:

1) שדרגנו את מערך מורי הנהיגה. היום מי שרוצה להיות מורה נהיגה חייב לעבור במכון הדסה, ו-60% מהמועמדים נפסלים שם בשל חוסר התאמה. זה קורס של 600 שעות לימוד עם התמחות. מורי הנהיגה מחויבים בהשתלמות אחת לשנה, חובה;

2) מערך בוחני הנהיגה עבר שדרוג גם כן על-ידי מבחני מיון במכון הדסה, קורס של 500 שעות, מזה 100 שעות הערכה יחד עם אוניברסיטת תל-אביב;

3) עשינו מבחן מוקדם, במשרד הרישוי בחולון כבר יש מגרש למבחן מוקדם, שבו הבחינה מתחלקת לשניים: החלק הטכני-מכני בתוך המגרש, החלק של השתלבות בתנועה מחוץ למגרש. אנחנו הולכים להקים מגרש כזה בחיפה ובבאר-שבע. הכוונה היא שיהיו מגרשים כאלה כמו בכל העולם. יש היום בעיות של פקקים בכבישים ואת הכול נצטרך לעשות במגרש;

4) נבוא אליכם עם הצעת חקיקה מתוקנת, שמלווה יהיה במשך חצי שנה, כמו שהיה פעם;

5) אנחנו מכינים היום, יחד עם "אור ירוק", ערכת חונך, מה שלא היה עד כה. כל מלווה יקבל ערכה שתסביר לו מה הוא צריך לעשות;

6) השתלמות במגרש הדרכה וקבלת רשיון קבוע.

הכול הוא מערכת אחת משולבת שצריכה להשפיע בסופו של התהליך על הנהג, לתת לו יותר כלים.

יחיאל חזן:

מה עם מערכת החינוך?

צבי יוזנט:

יש גם שם פעילות.

הצעת החקיקה הזאת היא בעצם חוצת מפלגות: הגיש אותה השר לשעבר אפרים סנה; בתקופת הביניים ביקש ראש הממשלה אריאל שרון להעביר אותה לוועדה; ועכשיו מקדם אותה השר הנוכחי, מר אביגדור ליברמן. זה מעיד על כך שכולם מסכימים, זה חוצה מפלגות.

דבר שני, בוועדת החקירה הפרלמנטרית המנכ"ל ואני קיבלנו נזיפה, באו אלינו בטענות, דרך אגב גם מבקר המדינה, מדוע אנחנו לא עושים את זה כבר מחר בבוקר.

זה התחיל בוועדה שמינינו בזמנו בראשות ד"ר בקר, שיושב פה, שבה היו חברים מורי הנהיגה, צה"ל, הטכניון וכל מי שהבין בתורת הנהיגה. הוועדה המליצה באופן חד-משמעי לשדרג את נושא הנהיגה. חייבים לתת כלים נוספים לנושא הזה.

אני ביקרתי ב-7 מגרשי הדרכה בחוץ-לארץ ושלחנו גם משלחת. המפרט בחוץ-לארץ הוא כדלקמן: 50 דונם זה מגרש ללימוד נהיגה לרכב פרטי, 22 דונם זה תוספת לרכב כבד. אלה המגרשים הסטנדרטיים באירופה: בגרמניה, אוסטריה, לוקסמבורג, שווייץ ושבדיה.

אתי בנדלר:

בכל המדינות האלה יש חובה לעשות השתלמות במגרשי הדרכה?

צבי יוזנט:

לא, זה לא חובה. הייתי שם וראיתי איך זה עובד.

בעניין האיתורים למגרשים: נאמר פה שאין איתורים אך אין זה נכון. אנחנו ישבנו עם מינהל מקרקעי ישראל ודיברנו איתם. יש פה מפה של רשימת האיתורים. אנחנו לא צריכים יותר מ-6-7 מגרשים בשביל להתחיל את החקיקה. יש פה מעל 40 יזמים פרטיים. לחלקם יש אדמות משלהם והם לא צריכים את מינהל מקרקעי ישראל, וחלק איתר מינהל מקרקעי ישראל שייצא לארבעה מכרזים בתקופה הקרובה. כבר היה כנס. אני יודע מהבקשות שהגיעו אלי שכל הזמן יש מתעניינים. ההשקעה היא, לפי אגף התכנון שלנו, בסדר גודל של 30 מיליון שקל: 15 מיליון שקל בתשתיות ובכוח-אדם, ובממוצע 15 מיליון שקל בקרקע, בחכירה או בהשכרה. ברור שזה תלוי במיקום, יש הבדל בין קרקע בתל-אביב ובקריית-שמונה אבל אלה סדרי ההשקעות. אלה לא השקעות קטנות. אף אחד לא יכנס לתכנית השקעה כזאת מבלי שיהיה לו ביטחון כלשהו.

לאה ורון:

מדובר על השקעה של 30 מיליון שקל בכל מגרש ומגרש בממוצע?

צבי יוזנט:

זה תלוי. אם ליזם הפרטי יש אדמה משלו זה מקטין את העלויות. התשתית, הקמה וכוח-אדם זה 15 מיליון שקל. הקרקע זה נתון אחר. צריך 70-72 דונם למגרש.

היו"ר שלום שמחון:

אבל קרקע בכרמיאל לא עולה כמו קרקע בתל-אביב.

צבי יוזנט:

כך אמרתי. 15 מיליון שקל זה סכום קבוע כמעט אצל כולם וזה כולל את הכנת התשתית וכוח האדם. העלות על הקרקע יכולה להשתנות.

מיכאל גורלובסקי:

מה העלות באירופה?

צבי יוזנט:

150 דולר.

לאה ורון:

מר יוזנט, תבהיר עוד פעם את החלוקה של 72 דונם.

צבי יוזנט:

50 דונם זה לרכב פרטי, ו-22 דונם זה תוספת עבור רכב כבד שמשמש גם במתקנים של הרכב הפרטי. יש מסלול מיוחד לרכב כבד כי כידוע לכם, כאשר רכב המוביל חומרים מסוכנים מתהפך הוא לא מתהפך סתם. צריך לאמץ את הנהגים מתי להתהפך ומתי לא להתהפך, ויש מכשור כזה.

יושב פה מר גבי בן-הרוש ממועצת המובילים. ישבנו יחד וקבענו תכנית הדרכה לנהגים מקצועיים שכוללת גם התמחות פריקה וטעינה וגם מגרש הדרכה.

באשר לגודל המגרש: לא רצינו לאפשר 50 דונם כי אז כולם היו לוקחים רק רכב פרטי ולא היו לנו מגרשים לרכב משא.

אני לא רואה בעיה כי באיתורים שיש לנו במפה הזאת מדובר על-פי מינהל מקרקעי ישראל על מגרשים בגודל 80-100 דונם. זאת אומרת, אין לנו בעיה של איתורים.

בן-ציון סלמן:

אולי ינצלו את המתחם הזה גם לדברים אחרים, כמו מסעדות וכדומה.

צבי יוזנט:

זה בעצם עוגן להרבה עסקים מסביב. אתה רואה שאיתרנו די מגרשים. לא צריכים כל-כך הרבה מגרשים. מספיק 8-10 מגרשים במדינת ישראל וזה יעבוד. בתכנית שלנו המינימום זה 6-8 מגרשים.

מלי פולישוק-בלוד:

בלילה המגרשים האלה יכולים להיות חניון למשאיות, לאור נושא הדין הקודם.

היו"ר שלום שמחון:

אם יד ימינכם היתה יודעת משמאלכם יכול להיות שהיינו מוצאים משהו משולב. כך אנחנו נוכל להוריד את המחיר לנהג בעוד 100 שקלים.

צבי יוזנט:

עכשיו לתשלום: החישוב הוא שעה תיאורטית, 4 שעות נטו על המגרש – זה כמעט כמו לנסוע מכאן לאילת – ושעה תיאורטית נוספת: 6 שעות מלאות במגרש. שיעור נהיגה ממוצע עולה 100 שקל, כלומר זה היה צריך לעלות 600 שקל. אנחנו אמרנו: 500 שקל, לפי תחשיב של אגף כלכלה.

צריך להבין, המחיר הכלכלי של הרוגים הוא הרבה יותר גדול. בן אדם לומד נהיגה פעם אחת וזה עולה לו היום בממוצע 3,500 שקל. מדובר על השקעה חד-פעמית לכל החיים של עוד 500 שקל, תוספת של עוד 6 שיעורי נהיגה.

יחיאל חזן:

האם זה יכול לבוא על חשבון שיעורי הנהיגה שהנהג מחויב לקחת?

צבי יוזנט:

לא. אמרנו שצריך להיות פסק-זמן לאחר הטסט המעשי. הוא לומד נהיגה, יש לו חצי שנה מלווה, הוא מקבל פרקטיקה ורק אז הוא יכול לגשת למגרש.

יחיאל חזן:

אבל זה יכול לעמוד לזכותו בעוד חצי שנה. אם היום הוא מחויב ללמוד X שיעורים ---

צבי יוזנט:

זה לא במקום. זה תוספת. יכולתי כרשות רישוי ארצית לקבוע שהמינימום זה 36 שיעורי נהיגה ולא צריך חקיקה. זה באשר לתשלום. התשלום הוא קצת פחות מהמחיר של שיעור נהיגה.

מי רשאי להדריך: קיבלתי הבוקר הערות. אנחנו מוכנים לעשות פה שינוי ולהגיד: "12 שנות לימוד או מחזיק תעודת הוראת נהיגה (מורה נהיגה מוסמך) או בוחן נהיגה מוסמך" ולוותר על כל היתר. זה רק כרטיס כניסה ואחרי זה יש קורס מיוחד.

קריאה:

זה צריך להיות "12 שנות למידה ומחזיק תעודת מורה נהיגה או בוחן נהיגה מוסמך", ולא "או".

איתן כבל:

האם מספיק שלמישהו יש 12 שנות לימוד?

היו"ר שלום שמחון:

ועבר הכשרה מתאימה בקורס.

קריאה:

תנאי הקבלה הוא 12 שנות לימוד.

היו"ר שלום שמחון:

על-פי התקנות הוא נכנס למועדון רק אם הוא אחד מאלה.

חנה ראובני:

בעל 12 שנות לימוד או (1), (2), (3), (4). זה מה שכתוב כאן.

מיכאל גורלובסקי:

זאת אומרת, מי שיש לו 12 שנות לימוד יכול להיות מדריך?

חנה ראובני:

הוא יכול לפנות ולקבל להכשרה מתאימה.

צבי יוזנט:

אנחנו מתכוונים שזה יהיה מורה נהיגה או בוחן נהיגה עם השתלמות מתאימה.

היו"ר שלום שמחון:

אבל למה לא יכול להיות גם בן אדם אחר? זה מועדון סגור?

צבי יוזנט:

מורי נהיגה ובוחני נהיגה זה כבר לא מועדון סגור.

היו"ר שלום שמחון:

מי שעבר השתלמות מתאימה והוסמך לעניין הזה.

איתן כבל:

חבר הכנסת שלום שמחון, כידוע לך יותר מדי חאפרים לימדו נהיגה והיו הרבה בעיות. אם אנחנו מתייחסים לעניין הזה ברצינות אנחנו רוצים שמי שיעסוק בו זה אנשי המקצוע הטובים ביותר שיש תחת ידינו. מה לעשות, יכול להיווצר מצב שמי שיהנה מהסיטואציה הזאת זה מורי נהיגה או בוחני נהיגה, ואין לי שום מניות שלהם, אבל הכוונה היא שבסופו של דבר מי מהם שיעבור את ההכשרה המתאימה יוכל לשמש כמדריך. אנחנו רוצים שמי שיעסוק בתחום יהיו באמת הטובים והמוכשרים ביותר, שזה לא יהיה תחום שפועל על-ידי חאפרים, כמו שזה היום בקרב המדריכים לנהיגה מונעת. זה הפך להיות סוג של השלמת הכנסה ומגיעים כל מיני מדריכים שכבר עייפים מהעבודה, שלא בראש שלהם שום דבר, וזה גם נראה כך.

יחיאל חזן:

אני לא מסכים איתך. עשיתי קורס נהיגה מונעת והכול היה בסדר, רעננו לי את הזיכרון.

צבי יוזנט:

אם יהיו 8-9 מגרשים, כמה מדריכים יצטרכו? יש לנו 5,000 מורי נהיגה וכ-300 בוחני נהיגה. מתוכם יצטרכו בסך הכל 50-60 איש.

היו"ר שלום שמחון:

170,000 נהגים יעברו את ההשתלמות הזאת מדי שנה. אם אתה מחלק את זה ל-6 שעות – זה כ-30,000 שעות. אם תחלק את זה לימי עבודה, לא בטוח שמדובר ב-50-60 מדריכים.

משה בקר:

אלף משתלמים ליום עבודה בממוצע. אם מדובר על 8 מגרשים משמע כ-125 משתלמים ליום למגרש.

חנה ראובני:

מדובר על שתי משמרות.

היו"ר שלום שמחון:

כמה מורים זה דורש?

צבי יוזנט:

ההשתלמות היא לא שיושב מדריך באוטו עם הנהג. יש מדריך אחד שיושב ב-cockpit עם מכשירי קשר, כל נהג נוסע לבדו במגרש והמדריך נותן לך הוראות במכשיר הקשר. כלומר, זה יכול להיות מורה אחד על 12-15 נהגים בקבוצה. לכן נדרשים הרבה פחות מורים. אתה צריך לכל קבוצה מדריך אחד. אם עוברות X קבוצות ביום – זה X מדריכים + כמה עודפים.

אברהם חמו:

אני יזם ויש לי מרכז הדרכה. לאור נסיונו בשטח עשינו תחשיב שאנחנו זקוקים בכל מרכז הדרכה לפחות ל-15 מדריכים מקצועיים לנהיגה ביום. אם הם יהיו גם מורים לנהיגה בחוץ ויעבדו מדריכים פרילנסרים במגרשים משמע שחייבים 15 מדריכים כפול 5 ימים, קאדר של לפחות 40-50 מורים שיעבדו באופן קבוע בכל מתקן. אם אנחנו מדברים על 8-10 מגרשים, משמע שזקוקים לפחות ל-500 מדריכים בעלי מקצוע.

מיכאל גורלובסקי:

כלמה משרות?

אברהם חמו:

הם לא יכולים לעבוד כל השבוע כי הם עובדים במקביל כמורי נהיגה. מדובר על 15 מדריכים בכל יום לפחות בכל מגרש כזה.

היו"ר שלום שמחון:

מר יוזנט, אני בכל זאת מבקש לשקול לאפשר לאנשים נוספים להיות מדריכים.

צבי יוזנט:

למה אנחנו רוצים את המגרשים האלה? מגרשים כאלה עובדים היטב. הנהגים החדשים שלומדים 28-30 שיעורים, ואחר-כך יהיה להם חונך במשך חצי שנה, נחשפים במהלך הנהיגה למצבי סכנה שאי אפשר להמחיש במסגרת לימודי הנהיגה הרגילים. המשטרה תוכל להציג לכם נתונים שרוב תאונות הדרכים בגילאים האלה נובעות מירידה מנתיב. הנהג החדש לא יודע לעלות חזרה לנתיב. אתה לא יכול ללמד אדם שקיבל רק אתמול רשיון נהיגה לנסוע 60 קמ"ש, לרדת מהנתיב ולעלות חזרה.

המגרש הזה בא להמחיש להם שני דברים: תפיסת סיכון, מה לא לעשות כי לא תצא מזה; וללמד אתם איך לעשות דברים שונים בכדי שאם הם יתקלו במצב סכנה יהיו להם כלים. אם זה יחסוך בחיי אדם – וזה יחסוך לנו, לפי הניסיון של אחרים – אז עשינו את מה שאנחנו צריכים לעשות. בסך הכל אנחנו נותנים לנהגים הצעירים הרבה יותר כלים ממה שיש להם היום, הרבה יותר התנסות ממשית.

למשל, יש במסלול מד מהירות והנהגים עוברים את המסלול ב-20 קמ"ש, ועוברים אותו ב-30 קמ"ש, ב-40 קמ"ש וב-50 קמ"ש ופתאום רואים שאם מגיעים ל-60 קמ"ש אי אפשר לעבור את המסלול הזה, זה כבר כאילו עשית תאונה. אז החברה מבינים שלפעמים ההבדל של 4-6 קמ"ש הוא ההבדל בין חיים למוות, שזה יכול לגרום לרכב להתהפך.

4 שעות נהיגה במגרש זה דבר מתיש, כל הזמן לנסוע ולהתאמן. זה לא דבר של מה בכך. בעצם אתה נותן כלים לנהג הצעיר, אחרי שהוא עבר גם את ההכשרה המוקדמת, גם את המלווה, גם את הערכה, גם את המגרש הזה שנותן לו כלים נוספים. הוא ייצא נהג קצת יותר טוב, אנחנו מקווים, שיהיה קצת יותר זהיר.

היו"ר שלום שמחון:

מתי יעמוד המגרש הראשון לפי לוח הזמנים שלכם?

צבי יוזנט:

אנחנו קבענו לוח זמנים של 18 חודשים מפרסום התקנה. לדעתי אפשר קצת לצמצם את זה כי כשקבענו את המועד עוד לא נכנסנו לאיתורים. חשבנו שזה יהיה כבר לפני שנה אבל זה מונח פה כבר זמן רב. אני מניח שהקמה של מגרש כזה, עד שזה יעבור את כל הוועדות, היא לפחות 12 חודשים. במקביל אנחנו הולכים על תכניות נוספות ורוצים שהן יפגשו. אבל אם לא ניתן היום את הלחיצה כדי שתחיל אז אנחנו נאחר בכל התוכנית שאני סקרתי פה.

בן-ציון סלמן:

אפשר להכיר בזה כפרויקט לאומי.

צבי יוזנט:

השר ליברמן פנה לשר פורז וביקש להכריז על זה כאתר ציבורי, כמו שמכריזים על תחנת משטרה ואז יש אפשרות לוועדות המקומיות לתת הנחות. זה נמצא בטיפולו של שר הפנים פורז.

בן-ציון סלמן:

לגבי התעריפים: כאשר אתה מצמצם את תאונות הדרכים זה מאפשר לטפל בתעריפי ביטוח חובה ולהוריד את ביטוח החובה לנהג.

אליעזר כהן:

לא דיברת על אופנועים ועל המחיר.

צבי יוזנט:

אנחנו לא הכנסנו כאן אופנועים בשל סיבה אחת פשוטה. אני לא מרוצה מהרמה של לימוד הנהיגה באופנועים ומהרמה של הבחינה באופנועים. שלחנו אנשים בשנה שעברה ללימוד בארגון הבין-לאומי לבחינת אופנועים באירופה. בשנת 2003 אנחנו הולכים לשדרג את כל לימוד הנהיגה באופנועים ואת מבחן הנהיגה באופנועים. אני לא ראיתי באירופה שאופנוען עולה ללא תלבושת מגן, ובישראל חלק מהפגיעות, מהמספר הגדול של הרוגים ופצועים, נובע מכך שהאופנוען לא לבש בגדי מגן. אנחנו נשדרג את כל המערך הזה. פשוט מאוד להקים מגרש הדרכה לאופנועים. במערך של 72 דונם אתה צריך בסך הכל דונם אחד לאופנועים ואין צורך לבנות שם מי יודע מה. כשנגיע לשדרוג של אופנועים נשדרג את כל מה שאמרת, כמו שעשינו ברכב, ואז אין ספק שצריך להכניס גם את האופנועים לתכנית ההשתלמות במגרשים. נביא תיקון ונכניס אותם.

ברוך כוכבי:

למה לחכות עוד שנה וחצי? האופנוענים מבקשים את זה. יש גוף שעוסק בזה כבר ואפשר להפעיל אותו.

צבי יוזנט:

אני לא מתנגד. אפשר לקחת את זה בחשבון ולהכניס את זה בתכנון, בתוך 72 הדונמים.

בעניין מחיר ההשתלמות: אגף הכלכלה והתכנון שלנו חישב שאם שיעור נהיגה עולה 100 שקל בממוצע, ואנחנו מוסיפים פה 6 שעות, ואנחנו לוקחים 500 שקל אז בסך הכל זה פחות ממחיר שיעור נהיגה. אנחנו מתכוונים להגיד שזה יהיה המחיר המקסימלי. לא נגיד שזה מחיר חובה. יכול להיות שתהיה תחרות ואז יורידו את המחיר.

היו"ר שלום שמחון:

מי אמר שזה עולה 500 שקל? אולי זה עולה 300 שקל?

צבי יוזנט:

המחיר הזה נקבע בעבודה של אגף תכנון וכלכלה במשרד התחבורה.

אתי בנדלר:

מר יוזנט, כיצד תבטיח לי אם אהיה חייבת לעבור השתלמות שלא יגבו ממני 5,000 שקל?

צבי יוזנט:

ועדת הכלכלה (10)
שגיאה! שם מאפיין מסמך לא ידוע.

זה יהיה המחיר המרבי.

אתי בנדלר:

איך יפקחו על כך?

בן-ציון סלמן:

נקבע את זה בתנאיי המכרז.

חנה ראובני:

היתה התלבטות ממושכת בנושא המחיר, והאם להטיל על זה פיקוח כלשהו. בכל מקרה, פיקוח לא יכול להיות מכוח תקנות תעבורה. בדיני התעבורה אין סמכות להטיל פיקוח על מחירים. זה חייב להיות מכוח חוק היציבות. כרגע אי אפשר להכריז על זה כשירות בר-פיקוח כל עוד זה לא קיים.

היו"ר שלום שמחון:

המחיר של שיעורי נהיגה נמצא בפיקוח?

חנה ראובני:

מחיר שיעורי נהיגה אינו נמצא בפיקוח מזה שנים רבות.

אתי בנדלר:

אבל בשיעורי נהיגה לפחות יש לך תחרות. כאן לא תהיה לך תחרות.

צבי יוזנט:

אני מוכן לקבל שאנחנו צריכים למצוא אכסנייה חוקית. לא הייתי רוצה שכל אחד יגבה מחיר כאוות נפשו. אם אנחנו מחייבים 100,000 נהגים, חייבים לקבוע את המחיר המרבי.

היו"ר שלום שמחון:

לא התייחסת לשאלה האם היה לכם קשר עם חברות הביטוח והאם ביקשתם שמי שיעבור את ההשתלמות הזאת יקבל קרדיט והמחיר שגובים ממנו בביטוח יירד.

צבי יוזנט:

זה מוקדם מדי. זה הצעד הבא. ניקח אחר-כך קבוצת בקרה ואנחנו נראה מה קרה עם אלה שלא עברו השתלמות לעומת אלה שכן עברו אותה. נבוא אל חברות הביטוח אחרי שנה-שנתיים עם נתונים ואז אפשר יהיה לדבר איתן. אנחנו לא יכולים לדבר איתן מראש ולבקש שיורידו את תעריפי הביטוח למי שעבר השתלמות.

ועדת הכלכלה (10)
שגיאה! שם מאפיין מסמך לא ידוע.

היו"ר שלום שמחון:

אמרת שנכון לרגע זה יש כ-40 יזמים וכ-6 מגרשים:

צבי יוזנט:

יותר. יש הרבה יזמים.

היו"ר שלום שמחון:

יש 40 יזמים שמוכנים למחיר של 500 שקל:

צבי יוזנט:

הם לא ידעו את המחיר עד כה. זה פעם ראשונה שאני מציג את המחיר. ביקשתי מאגף הכלכלה והתכנון לבדוק את כל העלויות. אני יכול להשאיר לך מסמך של כל העבודה הכלכלית שהם עשו. הם קבעו בדיוק על סמך מה הם ממליצים על המחיר הזה. זה לא בשמים. בחוץ-לארץ השתלמות כזאת עולה 150 דולר, שהוא מחיר דומה למדי לתחשיב שלנו.

מיכאל גורלובסקי:

באיזה מדינה?

צבי יוזנט:

צריך להסתכל על זה כחלק ממכלול לימוד הנהיגה. לומדים נהיגה פעם בחיים ובמקום 3,500 שקל זה יעלה 4,000 שקל. אתה נותן כלים לבן אדם. אנחנו רוצים לחסוך חיי אדם ועלויות של פצועים והרוגים.

משה בקר:

כשצה"ל מקבל החלטה לערוך אימון חד-יומי בכלי מסוים, יהיה זה טנק או תותח או כל דבר אחר, ומזמנים אנשים, בין להכשרה ובין לתרגולת רענון, אף אחד לא עושה את החישוב המדויק של עלות-תועלת של אותו אימון חד-יומי מול הצורך שנעמוד מוכנים מול האויב ביום הדין. כאן יש לנו אויב מוגדר וברור, תאונות הדרכים. לא צריך להיות מדען כדי להבין שאם יש לך ידע טוב יותר ומיומנות טובה יותר אתה יכול להתמודד עם הבעיות טוב יותר. זה היגיון בריא.

השאלה הנשאלת כמו בכל אמצעי טכנולוגי שאתה מכניס לשימוש החברה, האם תופעות הלוואי השליליות של אותו אמצעי טכנולוגי יותר גרועות בסופו של דבר מהאמצעי שלך. זה כמו להגיד שאנחנו גילינו את האש ולשאול האם אנחנו יודעים להיזהר ולא לשרוף את האצבעות.

הנושא הזה מעורר כמה בעיות. הבעיה הראשונה, יבואו ויגידו שכאשר אתה מתרגל מישהו במגרש אתה יוצר בו תחושת ביטחון עצמי מופרזת. בסיטואציה בעייתית הוא יגיד לעצמו: אני עברתי את ההשתלמות, אני יודע, אני סומך על עצמי, ואז הוא עלול להיקלע למצבים שהוא לא ייצא מהם.

היו"ר שלום שמחון:

אמרתי שאנחנו כנראה לא נגיע היום לסיכום. הישיבה תסתיים עוד 17 דקות ולא נספיק לגמור את הדיון.

אתי בנדלר:

עוד לא קראנו את התקנות ויש שאלות שלא ניתנו עליהן תשובות.

משה בקר:

הדגש לכל האורך, גם בהמלצות הוועדה שאומצו על-ידי השר ושבעקבותיהן הוכנו

התקנות, הוא על כך שזאת השתלמות להמחשת מצבי חוסר שליטה. התוצאה שאנחנו צריכים לצפות לה היא שאחרי השתלמות כזאת יידע המשתלם את המגבלות שלו כיצור אנושי להשתלט על מצבים והוא ירגיש את תחושת היפרפרים בבטן, מה המשמעות להימצא בחוסר שליטה. עלינו לשים דגש חזק מאוד, גם בצד העיוני וגם בחומר שהנהג מקבל, שמההשתלמות הזאת הוא לא ייצא מומחה לנהיגה אלא הוא פשוט יבין טוב יותר מה הם המצבים שהוא צריך להיזהר לא להיכנס לתוכם. כלומר, המטרה הראשונה היא הרתעתית. באותה הזדמנות נותנים לו גם תחושה איך להתמודד עם בעיות אבל שוב פעם, עם דגש על כך שעל אף תרגולת תמציתית וקצרה של כמה שעות בסיטואציה אמיתית הוא עלול לא להתמודד כמו שצריך.

אפשר להשתמש בפיתוח הזה בהמשך להגדרת קורסים אחרים של מיומנויות רציניות, קורס לא של 4 שעות אלא של 60 שעות, קורס של לפחות שבוע ימים. יש אנשים שעברו השתלמויות רציניות כיצד להיות כפילים בסרטים, כולל איך לעשות חרקות ואיך למשוך את בלם היד כשרוצים לסובב את הרכב 180 מעלות. כל הדברים האלה הם סיפור אחר לגמרי שאפשר להלביש אותו על העניין הזה מבחינה כלכלית. אני משוכנע שיהיו כאלה שירצו ללמוד את זה בצורה רצינית. אבל זה מחייב תווית שונה לגמרי. זה דגש ראשון שצריך לשים.

אתי בנדלר:

איך אתה שם את הדגש הזה? איך אתה מבטיח את הדגש הזה?

משה בקר:

אני אומר לתלמיד הנהיגה, זה שקיבל רשיון זמני אחרי נהיגה עם חונך ועדיין אין לו רשיון סופי, שהוא עובר השתלמות בהמחשת מצבי חוסר שליטה. כשהוא בא לכיתה בשקף הראשון יכתב: דע לך, אתה לא תצא מההשתלמות הזאת נהג מומחה.

אתי בנדלר:

אם אני מבינה נכון, ההערות שלך בעצם מתייחסות לתוכן ההשתלמות, למהות של ההשתלמות. כאן נאמר בפירוש שהתכנית תוכן על-ידי רשות הרישוי. זה לא יעבור בתקנות.

משה בקר:

אם משרד התחבורה אימץ את המלצות הדוח, מה שאני אומר כרגע נאמר במפורש בדוח. זאת המגמה שצריכה להתקיים הלאה כאשר נגיע לשלב בו ייבחנו התכנים של ההשתלמות.

היו"ר שלום שמחון:

אנחנו עכשיו בשלב התקנות. הדוח שלך יצא, ההמלצה התקבלה, נעשתה עבודה, מינהל מקרקעי ישראל הוציא מכרזים, נעשו תחשיבים, היזמים מוכנים, כולם עם אצבע על ההדק. אני מבקש שכעת תאמר האם התקנות האלה מתאימות למה שהתכוון מי שהכין את הדוח הזה.

משה בקר:

אני חושב שעצם הפיתוח של המגרשים, הגדרת קורס שמדריך יצטרך לעבור – ואני חושב שצריכה להיות סלקציה רצינית וקריטריונים חמורים כדי לתת זכות למדריך כזה לעבוד – הבסיס לדברים האלה נמצא בתקנות.

אני מקבל את ההערה שהנושא של אופנועים לא נמצא פה וכן צריך לשלב אותו. יש לנו בעיה רצינית ואפילו דחופה עם אופנועים. ויותר מזה, כאשר אתה מקים מגרש של 72 דונם אין שום בעיה שהדבר הראשון שתפתח בו על שטח קטן כבר יהיה מגרש הדרכה לאופנועים.

היו"ר שלום שמחון:

כמה דונמים צריכים להיות לדעתך?

משה בקר:

כדי שרכב כבד יוכל לפתח מהירות ויכול לתרגל החלקה בסיבוב לדעתי עם 30-40 דונם אפשר להסתדר. אבל אם עשו תחשיבים ולקחו ממודלים קיימים מאוסטריה או מארצות אחרות, ה-50 דונם שהם מדברים עליהם הם בסיס נכון לעניין. אבל לדעתי אפשר להצטמצם גם בפחות.

יובל כפרי:

לא לרכב כבד.

משה בקר:

הנושא יהיה בעייתי בכל הקשור לרכב כבד. יכול להיות שאפשר לצמצם את מספר המגרשים הגדולים לרכב כבד, להם יש פחות בעיה להגיע למגרש הדרכה מאשר לתלמיד חדש שהמגרש צריך להיות בקרבת מקום המגורים שלו.

ומשפט אחרון לגבי העלות. הכנסת כבר עשתה כמה מהלכים בכיוונים שונים על בסיס תחשיבים כלכליים, כאשר מדובר ביזמים שמשקיעים כספים – ואני מביא כדוגמה את 'חוצה ישראל', 'מנהרות הכרמל' ועוד כמה מיזמים בהם קבעו אגרות – כשעל בסיס מכרזים קבעו גם עלויות. למשל, קבעו תנאים כאלה שלא יהיה מצב שהיזם של 'מנהרות הכרמל' ידרוש כל סכום שהוא רוצה ממי שיעבור באותו כביש. אפשר לעשות את זה גם במקרה שלפנינו.

ישראל קרני:

אבל הוא מקבל ערבות מדינה.

משה בקר:

מה גם שעם איגוד חברות הביטוח אפשר ליצור תהליך של איזונים. אם תהיה הוכחה שמספר התאונות הולך ופוחת בקצב מסוים אפשר יהיה להפחית את פרמיית החובה בקצב מתאים, וההפחתה הזאת תהיה החזר על ההשתלמות.

לאה ורון:

כך זה קיים בגרמניה. הלא כך?

אליעזר כהן:

אני מברך על היוזמה. שמעתי את חברי הכנסת לפני שעלו להצביע במליאה, רובם בעד.

נאמרו כאן ההערות העיקריות. התקנות מקובלות עלי למעט העלות לנבחן, ה-500 שקל, שצריכה לרדת למחיר סביר של 300-350 שקל, והצורך לוודא את מחיר התקרה. 500 שקל זה הרבה כסף עבור בחור צעיר.

בן-ציון סלמן:

אבל הוא משלם גם 3,500 שקל ללימוד הנהיגה.

אליעזר כהן:

אני לא יודע איך הגיעו לתחשיב הזה. יכול להיות שאם ישכנעו אותנו שזה נכון ויראו לנו איך הגיעו אליו אז נקבל אותו.

בן-ציון סלמן:

אם יוכלו להוריד את מחירי המגרשים יכול להיות שזה יוזיל את המחיר לצרכן.

אליעזר כהן:

רוב חברי הכנסת בעד אישור התקנות האלה. אני רוצה להגיד לכם בצנעה רבה שאני עובר

דברים מעין אלה כטייס מדי חצי שנה. בטיס זה חובה, מי שלא עובר נהלי חירום כאלה מדי חצי שנה ולא יודע איך עליו להגיב לא יכול להמשיך לטוס. אם אתה לא מגיב נכון את כל 16 הפעולות כאשר יש לך אש במנוע בהמראה אתה לא עובר את המבחן ואתה לא ממשיך להיות טייס, חד וחלק. אני עברתי את התהליכים האלה ואני מתפלא שהם עדיין אינם קיימים בכלי רכב. לכן אני מאוד תומך בהצעה הזאת.

לי כהן:

אני ממשרד המפקח על הביטוח באוצר. לא ברור לי מנוסת התקנות האם במגרש נוהגים בכלי הרכב של המשתלם או של בעל המגרש.

צבי יוזנט:

גם זה וגם זה. המשתלם יכול לבוא עם האוטו שלו, ואם לא יש שם אוטו להשכרה כמו בכל מקום.

לי כהן:

לא ברור לי איך מתכוונים להתייחס לעניין של הביטוח. אני יודעת שזה נדון בעבר במשרד האוצר.

צבי יוזנט:

אני מציע לך להתעניין אצל סגן המפקח על הביטוח. נושא הביטוח סגור איתו.

לי כהן:

אני רק רוצה לדעת שנושא הביטוח בתוך המגרשים סגור.

שמואל מלכיס:

לא דיברו אף פעם עם חברות הביטוח.

היו"ר שלום שמחון:

אנחנו נקבל תשובה בישיבה הבאה.

לי כהן:

אלה שאלות שאני מעלה בנושאים לדיון ולמחשבה, יכול להיות שהתשובות קיימות אך הייתי שמחה לדעת מה הן התשובות הסופיות. דיברו פה על הפחתת תעריפי ביטוח רכב חובה. לא ברור לי לגמרי איך זה קורה אבל נשמח לקבל תשובות.

שמואל מלכיס :

אם אנחנו מפחיתים את תאונות הדרכים זה חיסכון גדול.

בן-ציון סלמן :

בעתיד.

משה בן-זיקרי :

אציג את נתוני תאונות הדרכים שנוגעות לרוב האוכלוסיה שעתידה להשתלם במגרשים האלה, דהיינו נהגים חדשים ונהגים מקצועיים.

היו"ר שלום שמחון :

זה הוצג גם על-ידי מר יוזנט בתחילת דבריו.

לאה ורון :

הוועדה גם עמדה על זה במסגרת הנושא של האכיפה.

היו"ר שלום שמחון :

מהי עמדת המשטרה לגבי התקנות שלפנינו?

משה בן-זיקרי :

אנחנו בעד המגרשים האלה. אנחנו חושבים שצריך להוסיף באופן דחוף, כפי שאמר ד"ר בקר, את נושא ההשתלמות לרכב דו-גלגלי במגרשים. בסך הכל חשוב שגם המשטרה, כגוף שפעמים רבות נכנס לנהיגה במצבים קיצוניים, תשתלם במגרשים האלה. אנחנו בעד המגרשים.

יובל כפרי :

אני יזם מקיבוץ צובה, ביחד עם מר ישראל קרני. אנחנו נציגי "טסט אנד טריינינג" בישראל. חברת "טסט אנד טריינינג" היא למעשה החברה הוותיקה ביותר באירופה בתחום, היא שבנתה את המגרשים האלה בגרמניה, בלוקסמבורג ובשוויץ ויש לה גם קשר איתנו. אנחנו מטפלים בנושא כבר כארבע שנים.

ראשית, אנחנו כמובן מברכים על היוזמה הברוכה שהגיעה לשולחן הוועדה. אנחנו חושבים שבדיוק כפי שמדינת ישראל משקיעה בנושא ביטחון כדי לשמור על אזרחי המדינה, גם בנושא הזה חשוב שהמדינה תיטול על עצמה איזה אחריות כדי לקדם את המלחמה בתאונות הדרכים.

עם זאת, כשאנחנו רואים את כל המאטריה לנגד עינינו, ואנחנו מאוד תומכים ביוזמה הזאת, אנחנו רואים מספר לא מבוטל של בעיות ביכולת המימוש של התקנות ומזה אנחנו חוששים. בסופו של דבר האזרח יצטרך להתמודד עם התקנה ועם מה שעומד לרשותו.

באירופה התחילו את התהליך הזה של מגרשים לנהיגה בטוחה לפני כעשרים שנה אך תקנה מחייבת יש רק בלוקסמבורג, שהיא מדינה קטנה מאוד. לקח באירופה בערך עשרים שנה עד שהגיעו למסקנה שמחילים איזה תקנת-חובה וכיום נכנסים לנושא הזה באוסטריה, שהיא כאמור המובילה בחו"ל.

אליעזר כהן :

כך היה גם עם הספורט המוטורי, וזה הולך ומשתנה כי רואים שזה עסק מסובך ומורכב.

יובל כפרי :

זה עסק מסובך ומורכב מכמה טעמים. אחד הטעמים העיקריים זה דווקא ההיבט הכלכלי. לטעמנו ההיבט של הכדאיות הכלכלית הוא אבן הנגף של כל התוחלת של הרעיון הזה. אחת הבעיות בהנחות העבודה שמשרד התחבורה מציג היא שלמעשה הוא מניח הפעלה של משתלמים בשתי משמרות מדי יום. לפי הידע שלנו, ועל סמך הידע שיש באוסטריה, הקיבולת של מגרש לנהיגה בטוחה היא של כ-60 משתלמים ביום, וזה מתפרס על כ-8.5 שעות. אני טוען שאני מאוד מסופק אם ניתן לעשות את זה בשתי משמרות. צריך לפרט את מרכיבי המשימות ואת משך ההשתלמות של כל משתלם. אני טוען שהתחשיב צריך להיות למשמרת אחת ומכאן גם נגזר, כדי להגיע למחיר יעד סביר שהמשתלם יוכל לשלם אותו, שהמדינה נדרשת לעשות כאן מעשה בנושא הקצאת הקרקע ואיתורי קרקע.

אני אומר חד-משמעית שאין מספיק קרקעות במרכז הארץ, ובמרכז הארץ חיה 50% מאוכלוסיית המדינה. לפי הערכתנו צריך לפחות 5 מגרשים במרכז הארץ. מחירי קרקע בארץ, כפי שאתה ציינת כבר, יקרים מאוד. באירופה הקרקע ניתנת בחינם ליזמים, לא משלמים עליה. פה אנחנו נידרש לשלם עליה. אם אתם מדברים על הפחתת מחיר ההשתלמות, אחת הדרכים היחידות לטעמי היא או להשתתף בסיוע או להשתתף במחיר הקרקע או לעשות משהו בנושא הזה. רק כך יוכלו להוריד את המחיר למשתלם. אחרת אין כדאיות כלכלית לכל הפרויקט.

איתן נייזברג:

יחד עם ידידי מר יניב למבו אנחנו מייצגים קבוצה של משקיעים. ברשותנו היום 5 מגרשים שמוכנים להקמה אם התקנה הזאת תאושר. יש לנו 3 מגרשים באזור המרכז, אחד באזור הדרום ואחד באזור הצפון.

אני חולק על דעתו של היזם שדיבר לפני, מר יובל כפרי. נכון להיום אני לא צופה בעייתיות, לפי מערך הלמידה שאנחנו צופים, בהפעלת שתי משמרות.

דבר שני, מר כפרי דיבר על שיקולים של עלות מגרש ועל עזרת המדינה. אנחנו לא חיים בלוקסמבורג, אנחנו חיים בישראל ואני לא מצפה שהמדינה תיתן לי את הקרקע במתנה. זה שיקול שאני לוקח כשאני משקיע 40 מיליון שקל במגרש. אנחנו לא הסתמכנו על החישובים שמשרד התחבורה עשה, אנחנו פעלנו לבד, ניסינו לעשות חישובים שלנו ואכן אלה המחירים, בין 1,000-500 שקלים. אם זה רכב כבד – 1,000 שקלים.

לאה ורון:

אמרת שהשקעתם 40 מיליון שקל למגרש.

איתן נייזברג:

השקענו 200 מיליון שקל עד היום. רק כדי להכניס דברים לפרופורציה, היום נער בן 16 קונה ג'ינס ב-200 שקלים. אני סבור שזה לא הרבה כסף למשתלם, כאשר אדם עושה את זה פעם בחיים וזה יכול למנוע ממנו מחר למות.

היו"ר שלום שמחון:

נאמר על-ידי משרד התחבורה שיש לכם שנה וחצי. תוך כמה זמן אתה מעריך תהיו מוכנים?

איתן נייזברג:

נהיה מוכנים תוך 12-14 חודשים. אנחנו נלחמים כעת בשתי מלחמות. היום הוא לא סתם יום. זו מלחמה שאנחנו יכולים לפתור אותה היום. יש לנו כל יום הרוגים על הכביש. אם אני אוכל למנוע את זה בשנה הבאה, שלא נשמע אחרי מסיבות יום העצמאות על עוד 3-4 הרוגים, אני מאמין שנצליח בזה.

היו"ר שלום שמחון:

אנחנו בתוך 2-3 שבועות לכל המאוחר, הכול תלוי בהתפתחות של התכנית הכלכלית, נקיים דיון נוסף ממושך יותר מתוך כוונה לאפשר למי שהגיע לכאן היום ולא דיבר לדבר. מי

שמתכוון לדבר בתחילת הישיבה הבא אנא יירשם אצל מנהלת הוועדה כבר היום והוא יוכל בתחילת הדיון הבא לדבר. בישיבה הבאה אנחנו ניגש לקריאת התקנות ואז נעבור נושא-נושא.

אם יש גופים שרוצים להציג הסתייגויות כלשהן לתקנות שמונחות לפנינו אני מבקש להעביר אותן לוועדה ולמשרד התחבורה כדי שאם יהיה צורך לתקן דבר מה אנחנו נעשה את זה עוד לפני הדיון הבא.

העליתי כאן מספר סוגיות, שחלקן גם לא נסתרו, שהייתי מבקש מאוד להתייחס אליהן. סוגייה אחת היא ההכשרה של המדריכים וסוג המדריכים, ואני מקווה שהתיקון כבר יוכנס לתקנות. סוגייה אחרת היא חברות הביטוח, ואני מקווה שתהיה פנייה של משרד התחבורה אל חברות הביטוח ושישקלו את העניין. אני אשמח שיוכנסו תיקונים בנושאים אלה עוד לפני הישיבה הבאה בעוד 2-3 שבועות. כוונתנו בפעם הבאה לסיים את הדיון בתקנות ולאפשר יציאה לדרך.

אבי גולן:

רק שתי מילים: תברך את משרד התחבורה.

היו"ר שלום שמחון:

אני מברך את משרד התחבורה ואת כל מי שעוסק בהפחתת מספר תאונות הדרכים ובמניעתן.

הישיבה ננעלה בשעה 12:05

נספח "18"

פרוטוקול הדיון בוועדת

הכלכלה מיום 7.11.2005

נוסח לא מתוקן

הכנסת השש-עשרה
מושב רביעי**פרוטוקול מס' 515**

מישיבת ועדת הכלכלה

יום שני, ה' חשוון התשס"ו, (7 בנובמבר 2005), שעה 12:30

סדר היום: תקנות התעבורה (תיקון מס' 59, התשס"ג-2003 (תיקון), התשס"ו – 2005 בדבר חיוב נהגים חדשים ונהגים מקצועיים להשתלם במגרשי הדרכה.

נכחו:**חברי הוועדה:**

אמנון כהן – היו"ר
אליעזר זנדברג
דוד טל
אליעזר כהן
אילן ליבוביץ

מוזמנים:

עוזי יצחקי – סמנכ"ל בכיר מינהל תנועה, משרד התחבורה
עו"ד שרית זוכוביצקי-אורי לשכה משפטית, משרד התחבורה
שוקי שדה – מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה
עמוס שמולביץ – מהנדס, חברת מקיף, יועץ למשרד התחבורה
עדי דוברמן – ר' מטה מנהל תנועה, משרד התחבורה
פקד רוני לוינגר – קצין תביעות באגף התנועה, המשרד לביטחון פנים
ציפי קפל – יועצת סגן השר יעקב אדרי, המשרד לביטחון פנים
שאול שרון – מפקח מקצועי למקצועות תחבורה, משרד התמ"ת
אמיל מלול – ממונה פדגוגי, האגף להכשרה מקצועית, משרד התמ"ת
מקס אבירם – מפקח מהאגף לזהירות בדרכים, משרד החינוך התרבות והספורט
יהונתן בורוביץ – מתאם כנסת ממשלה, משרד הפנים
דורון דרוקמן – מנהל אגף בכיר מינהלת התיכנון, משרד הפנים
רפי אלמליח – סגן מנהל אגף תיכנון, מינהל מקרקעי ישראל
משה אהרוני – אגף שיווק וכלכלה, מינהל מקרקעי ישראל
מיכה גולד – חבר הנהלה, איגוד קציני הבטיחות והתעבורה
רפאל אברגיל – חבר הנהלה, איגוד קציני הבטיחות והתעבורה
גד בכרך – מנהל ורכז הדרכה, מנהל תחום פדגוגי, מועצת המובילים והמסיעים
אבי גולן – יו"ר אירגון מורי הנהיגה
אבי קרמר – דובר אירגון מורי הנהיגה
שמשון עידו – סגן יו"ר אירגון מורי הנהיגה
עו"ד זוהר גרינברג – מועדון האופנועים הישראלי
עו"ד עמית ברגמן – מועדון האופנועים הישראלי
אברהם חמו – מנכ"ל המרכז לנהיגה מתקדמת
בני גורפינקל – יזם, מכון מרכזי להכשרת נהגים בגליל התחתון
אמציה גזית – יועץ בטיחות לקבוצת יזמים
אביב קדישאי – יזם, עפולה
עמירם שטרולוב – מומחה ויזם, יפתח אסטרטגיה ניהול הנדסי
אלי בר – יזם, מגרש מישור אדומים
נורית שטרנברג – מנהלת פיתוח עסקי מלב"ד
מאיר ברמן – מנהל הדרכה חברת מלב"ד
יהודה יוסף – יזם, ברקת
אהרון שמיר – יזם
יצחק מילשטיין – נשיא ממס"י

יונתן גורל – קשרים ביני"ל ממס"י
יגאל גור אריה – יזם
גיל מלמד – עיתונאי מעריב
נאור ויסוזן – יזם, קיבוץ עברון

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מתמחה: שמרית שקד

מנהלת הוועדה: לאה ורון

רשמת פרלמטרית: רותי וייס

**תקנות התעבורה (תיקון מס' 59, התשס"ג-2003 (תיקון), התשס"ו-2005
בדבר חיוב נהגים חדשים ונהגים מקצועיים להשתלם במגרשי הדרכה**

היו"ר אמנון כהן :

שלום לכולם. אני פותח את הדיון, הנושא, תקנות התעבורה (תיקון מס 5), התשס"ג-2003 (תיקון), התשס"ו-2005 בדבר חיוב נהגים חדשים ונהגים מקצועיים להשתלם במגרשי הדרכה. כמובן תקנות חשובות ביותר וועדת הכלכלה עוד ב-2003 דחוף העבירו את התקנות האלה, רצו להקים את הפרוייקט הזה לפי הנוסחה שהציע משרד התחבורה. הפרוייקט הוא מאוד חשוב. ועדת הכלכלה הייתה במעקב, התכתבה עם המשרדים, עם משרד התחבורה מספר מכתבים על מנת לברר מדוע הנושא לא יוצא לדרך וגם היו כתבות בטלוויזיה בנושא הזה ואמרו שמספר פקידים מעכבים את זה, אני מקווה שלאחר אישור התקנות היום, בסופו של דבר הנושא הזה כבר ייצא לדרך. גם לי היה חלק בדבר כשנפגשתי עם מספר יזמים שהציעו את עצמם ובסופו של דבר אני לא רואה שזה קורס עור וגידים, אבל אני מקווה שאחרי הדיון של היום ואחרי אישור התקנות של היום, אחרי שנלמד אותם, ונראה אם בכלל לאשר אותם, נראה מה אתם רוצים, לאחר מכן נראה איך הדברים מתקדמים. יש לחברי הכנסת משהו להגיד לפני שאנחנו נכנסים ישר לתקנות?

אילן ליבוביץ :

לפי הלחץ שהיה בזמנו והלובי בשביל לאשר את התקנות חשבתי שזה כבר פועל 3 שנים בשקט. בזמנו הלחיצו אותנו, אוטוטו, אם אתם לא מאשרים כל הסיפור הזה נופל. עד היום שום דבר לא קרה ולא רק שלא קרה, אני שומע שבהרבה מקומות כשכבר יש יזמים שנפגשתי איתם שפנו אלי שהם באים עם הצעות, אז כל מיני גורמים מטרפדים את ההצעות ומנסים למנוע את ההתקדמות ובעצם אנחנו נמצאים במצב שהיום אנחנו כבר שנתיים אחרי שהתקנה הותקנה ושום דבר לא זז בנושא.

דוד טל :

ובמה מדובר אדוני, ב-6 מגרשים? אפילו אתה אדוני היושב ראש שאתה מש"ס היית עושה את זה ככה, בקלות.

היו"ר אמנון כהן :

רק בגלל שאני מש"ס הייתי עושה את זה ככה.

דוד טל :

אומרים לנו שעד סוף 2006 זה יהיה מוכן, מי מבטיח לי, מי תוקע כף לידי שזה מה שיהיה? הם גם אמרו לפני שנתיים שכך יהיו פני הדברים, כלומר פעם אחר פעם נוצר משבר אמון בין הרשות המחוקקת לרשות המבצעת, היינו משרדי הממשלה שהם אומרים ולא עומדים בדבריהם. אני חושב שאנחנו צריכים לנהוג כלפיהם בהתאם לכך. אני לא יודע במי זה תלוי, אני רואה אלא רק מה שמובא לפני. יש למשרד התחבורה מחויבות ציבורית מול הבית הזה. הם אומרים כל הזמן ולא מקיימים את דברם. מה שאמרת אדוני היושב ראש בשבוע שעבר לשר, מקבל פה משנה תוקף. המשרד הזה פעם אחר פעם לא ממלא את חובתו.

היו"ר אמנון כהן :

בבקשה, נציג משרד התחבורה, תאמר לנו את עמדתכם.

עוזי יצחקי :

הנושא טעון, הנושא רגיש, הרבה אנשים פה מעורבים בעניין הזה, הרבה גופים, הרבה אינטרסים ושם המשחק גם הרבה כסף. לכן אני מבקש לתת לי להשלים את הדברים, אני אציג את הדברים איפה שהם עומדים נכון להיום. הגיעו גם מידעים שונים כאלה ואחרים, אחד מאשים את השני ואחד טוען שהאשמה היא בגורם כזה או אחר. אכן ישנם מספר חסמים לא פשוטים כמו שאפרט אותם היום. אני לא חושב שהתקנות היום כמו שאמר כבוד יושב ראש הוועדה, הן אלה שיביאו ויעשו מפנה ומהפכה בקידום הפרוייקט החשוב הזה של מגרשי הדרכה לנהגים בישראל.

אבל אני חושב שההקלות שאנחנו מציעים היום בתקנות, יסייעו ליזמים לקדם את הפרוייקטים ובנוסף הדיון הענייני שאני מקווה שיתקיים פה, יסייע לנו להביא את הנושא לסדר היום הציבורי ולהאיץ את הקמת הפרוייקט.

דוד טל:

מי תוקע כף לידי שבעוד חצי שנה אדוני לא יפנה אלי ויאמר לי שהתקנות הללו שהיום אנחנו נאשר, הן תקנות שעוד לא הגיעו למפנה.

עוזי יצחקי:

אני ביקשתי לתת לי להשלים את המצגת. אני חושב שאחרי המצגת ואחרי הדברים, תוכל לדעת יותר על מה מדובר ולכן השאלות תהיינה מכוונות יותר. אני אעשה מצגת כתובה. מבחינת הרקע, כשאנחנו מדברים על מגרשי הדרכה לנהגים, אני קצת חוזר אחורה ואני מניח שבשביל רובם זה לא יהיה חדש, אנחנו מדברים במסגרת הטיפול בגורם האנושי במאבק בתאונות דרכים. עד היום ב-8 בבוקר למרבה הצער, נתון קשה מאוד של 407 הרוגים לשנת 2005. אומנם זה לא צריך לנחם אותנו, יש לנו ירידה של כ-10% לתקופה המקבילה אשתקד, וגם בראייה הרב שנתית אנחנו בשנה טובה במרכאות. אבל 407 הרוגים, נתון קשה מאוד כאשר באים ומדברים, מדברים בעיקר על הגורם האנושי.

אחד הפרוייקטים לבוא ולטפל בגורם האנושי הוא מגרשי ההדרכה, פרויקט שבוסל מאז שנות ה-90 במשרד התחבורה. המטרה שלו להקנות ידע, מיומנות מתקדמת וניסיון לנהג. למרבה הצער החוליה של הכשרת הנהג במאבק בתאונות הדרכים היום, זה לא סוד, היא חוליה קצת חלשה. גם מורי הנהיגה אין להם כל כך את האפשרות ללמד את הנהגים ולהקנות להם את כל הניסיון ולמרבה הצער, נהגים שמסיימים היום ומקבלים רשיון נהיגה, הם נהגים שיותר למדו איך לעבור את הטסט מאשר למדו לנהוג. אנחנו מדברים על אוכלוסיית יעד של נהג חדש ונהגים מקצועיים שיעברו את המגרשים. נהגים מקצועיים אחת ל-5 שנים ונהג חדש בהיותו נהג חדש. אנחנו מדברים על כ-200,000, 180,000 נהגים שיעברו בתכנון את הפרוייקט הזה. אנחנו לא פוסלים אפשרות ברגע שיקומו המגרשים ויעבדו, לחייב כל נהג בישראל כל 10 שנים לעבור את המגרש הזה.

היו"ר אמנון כהן:

כמה זה יעלה לו?

עוזי יצחקי:

כעיקרון ע"פ מחירים שאנחנו בדקנו, יעלה 445 שקל לרכב פרטי ו-890 שקל לרכב משא.

היו"ר אמנון כהן:

פעם בכמה שנים?

עוזי יצחקי:

אמרתי, אם זה נהג חדש אז השתלמות לאותו נהג חדש, אם זה נהג מקצועי אחת ל-5 שנים ונבחנת האפשרות ברגע שיהיו המגרשים, כל נהג בכל עשר שנים.

אילן ליבוביץ:

זה כתנאי לנהג חדש לקבלת הרשיון או אחרי קבלת הרשיון?

אתי בנדלר:

זה כתנאי לחידוש לאחר מכן. המחירים יהיו מפוקחים, מר יצחקי?

עוזי יצחקי:

בהחלט.

דוד טל:

אתה רוצה לחזור על המחירים בבקשה?

עוזי יצחקי:

רכב פרטי, ו-890 למשא.

דוד טל:

וכמה כאלה נהגים בכל מגרש יוכשרו ביום?

עוזי יצחקי:

תלוי בגודל של המגרש, אנחנו מדברים על כ-150.

דוד טל:

150 נהגים ביום?

עוזי יצחקי:

כן, בשתי משמרות. אני רוצה לציין שהדברים האלה נבדקו מבחינה כלכלית. בדקנו את הקיבולות וכו'. לנהג ותיק זה יתבצע כל עשר שנים, כי החל מינואר 2006 כל רשיון יחודש כל 10 שנים.

אילן ליבוביץ:

150 נהגים ביום אתה אומר במגרש פלוס מינוס, כמה זמן זה נותן לכל נהג כזה להיות על המגרש ולהתאמן תכלית במה שאתה מאוד רוצה לתת לו במגרש ההדרכה?

עוזי יצחקי:

בין 4 ל-6 שעות.

היו"ר אמנון כהן:

פעם אחת או שזה כמה פעמים?

עוזי יצחקי:

פעם אחת.

היו"ר אמנון כהן:

6 שעות פעם אחת?

דוד טל:

6 שעות? אתה יודע כמה אנשים אתה צריך להחזיק במגרש?

עוזי יצחקי:

שעתיים אימונים וארבע שעות במגרש, יש לנו 7 מסלולים.

דוד טל:

אבל אתה צריך להעביר ככה 150 איש.

היו"ר אמנון כהן:

עוד נתון שאני רוצה לדעת, האם יש לכם איזושהי תחזית במצב, שתאונות דרכים כמו שאתה אומר, יש לנו מכלול דברים בהם אנחנו דנים בוועדה שיפחיתו את תאונות הדרכים במדינת ישראל, וזה חלק ממנו. בתחום הזה, השערה שלכם, אם יש לכם איזושהי בדיקה, הערכה, כמה אתה חושב אחוזים מתוך הכמות הקיימת, מספר תאונות הדרכים ירד?

עוזי יצחקי:

אני יכול להגיד שבהתאם לנתונים של המשטרה ואני יודע שהרבה אנשים לא אוהבים את זה אבל הגורם האנושי היום בתאונות הדרכים הוא כ-90 אחוז מתאונות הדרכים. אם אנחנו לוקחים את העניין של בטיחות כלי הרכב שהם באמת ברמה גבוהה יחסית במדינה ואין תאונות על רקע זה, ואין לנו תאונות כמעט על דברים אחרים, אנחנו מדברים על גורם אנושי. ולכן אנחנו מצפים שמרכיבי ההשתלמות, כמו שאתם יכולים לראות אותם בדף הבא, שזה לימוד עיוני, החלקה, עקיפות, נסיעה בעקומה, ירידה ועליה משוליים, מעבר שלולית מים, נסיעה במורד תלול, הדברים האלה אמורים לתת לנהגים יותר ידע וניסיון ומיומנות ואנחנו מצפים שלפחות במספר אחוזים תאונות הדרכים ירדו, וכן מספר ההרוגים והנפגעים. אני רוצה לציין שהדבר הזה נכלל במכלול הפעולות של משרד התחבורה בדוח ועדת שיינין שהוגש לשר התחבורה, הממשלה אישרה את זה והדבר יגיע לוועדה שלכם ואתם כמובן תדונו בזה.

היו"ר אמנון כהן:

כל ההכשרות האלה, מי יכשיר את הנהגים האלה? זה נסיעה בעקומה, זה ירידה מעלייה

עוזי יצחקי:

אנחנו נגיע לזה בתיקון התקנות. אנחנו חושבים שיש הרבה אנשים מוכשרים במדינת ישראל שיעברו את ההכשרה המתאימה, יקבלו את האישור שלנו ויוכלו לעשות את הדבר.

היו"ר אמנון כהן:

מי יכשיר את המורים לצורך העניין?

עוזי יצחקי:

יהיה קורס ייעודי של רשות הרישוי שיכשיר את המדריכים.

דוד טל:

יש לכם הערכה בכמה זה יוריד את תאונות הדרכים?

עוזי יצחקי:

אמרתי שאנחנו סבורים שבאחוזים לא קטנים.

דוד טל:

בכמה? 7, 10?

עוזי יצחקי:

אני לא יכול לנקוט במספר, אני חושב שעד 10 אחוזים.

דוד טל:

אתה יודע מה המשמעות של זה מר יצחקי? המשמעות שלכם שאתם התרשלתם במשך שנתיים שעיכבתם את זה, שיכולנו בעצם להשאיר בחיים הרבה מאוד אנשים, ושנתיים התרשלתם ולא בצעתם את זה ולא הצלתם את החיים של אותם אנשים.

עוזי יצחקי:

לפני שכבוד חבר הכנסת מאשים אני מציע שייתן לי להשלים את המצגת ואז יראה בדיוק מה היו הבעיות. נקודות ציון עיקריות כמו שאמר היושב ראש, בספטמבר 2003 התקנה פורסמה אחרי שכמו שנאמר פה, ביוני 2003 רצנו מהר ואישרנו את זה. תוקף התקנה ממרץ 2005 בכפוף לקיום 6 מגרשים. כידוע אף מגרש לא היה מוכן במועד המיועד ולמרבה הצער התקנה עוד לא מבוצעת.

אילן ליבוביץ:

גם נכון להיום אין אף מגרש שמוכן.

עוזי יצחקי:

נכון, ואני אתן את לוחות הזמנים.

דוד טל:

ומדוע המגרשים אינם מוכנים?

עוזי יצחקי:

מוכן מפרט טכני למגרש בגודל של 72 דונם. גיבשנו את השלדים לפחות לתוכניות הלימודים.

היו"ר אמנון כהן:

לכל המגרשים 72 דונם?

עוזי יצחקי:

כן, דיברתי על המחירים ועל הביטוחים ואני מגיע באמת לעיקר כיום.

אתי בנדלר:

סליחה, לא ברור, ה-72 דונם זה מיועד לכל המגרשים ביחד?

עוזי יצחקי:

לא, לכל מגרש. לגבי סטטוס הקמת המגרשים זה הדיון העיקרי. היום יש לנו 20 אתרים מוצעים. 15 מתוך ה-20 הם יזמים פרטיים ותשימו לב לנתון הזה, ו-5 באמצעות מכרזי מינהל מקרקעי ישראל. במקביל יזמים ממשיכים לאתר ולקדם מגרשים נוספים, חלקם כמובן נמצא פה. אם תביטו במפה מאחור ואני אציין את הנקודות.

אתי בנדלר:

אבל אולי עוד לפני כן לגבי הדף הקודם, אתה התייחסת למחירים אבל לא התייחסת לביטוחים. האם המחירים שאתה נקבת כוללים גם את כל הביטוחים המתחייבים?

עוזי יצחקי:

כולל ביטוחים, וזה סגור עם הממונה על הביטוח, בהחלט.

אתי בנדלר:

כולל ביטוח לכלי הרכב של הנהג עצמו שיבוא עם כלי רכבו?

עוזי יצחקי:

בהחלט, הכל סגור בעניין הזה.

לאה ורון:

וגם במחירים, מדובר בפיקוח וקביעת מחיר מירבי וכו'?

עוזי יצחקי:

כן, בהחלט. מבחינת האתרים בעלי היתכנות עדיפה, אנחנו מדברים על 6. על המפה מסומנים 7 ואני אציין אותם, איזה הם באמת מגרשים שהיום נמצאים בביצוע מתקדם מבחינת הליכים סטטוטוריים, עוד אין טרקטורים על השטח. מבחינת האתרים הם כרמיאל, עפולה, זבולון, מישור אדומים, חצרים וברקת.

אתי בנדלר:

אלה 6 האתרים?

עוזי יצחקי:

אפשר להוסיף גם את גליל תחתון אבל יש שם איזושהי בעיה של פטור ממכרז, יושב פה היזם, העניין הזה נמצא באישורים במשרד התמ"ת ומשרד האוצר וכו'.

דוד טל:

ויהיה את האישורים המתאימים אחרי שנאשר? אולי כדאי לעכב את התקנות האלה עד שיכשירו את המגרשים המתאימים ורק לאחר מכן - - -

עוזי יצחקי:

זה ממילא מורכב כי צריך 6 בפריסה ארצית.

דוד טל:

ואתם מדברים רק על 4?

עוזי יצחקי:

עכשיו הבקשה היא שינוי ל-4. על פי בדיקות שלנו ניתן יהיה בשלב הראשון להסתפק ב-4 מגרשים.

דוד טל:

אני חושב שניתן להסתפק בשניים.

עוזי יצחקי:

מבחינת הבדיקות שלנו לקיבולות ולתורים ולהמתנות - - -

היו"ר אמנון כהן:

ולהגעה.

דוד טל:

אז אולי חשוב לחזור ל-8 מגרשים כי אז הפריסה יותר גדולה מבחינת הזמינות, הנגישות, התורים, הכל הצטמצם.

עוזי יצחקי:

כן אבל יש בעיה של יזמים. יושבים פה איתנו יזמים שאם היום אנחנו נקבע 6 או 8 והם בתהליכים מתקדמים, אין להם שום מוטיבציה ואופק עסקי להתקדם בפרוייקט.

אתי בנדלר:

אני לא הבנתי. אם אתה קובע בתקנות - - -

עוזי יצחקי:

היזמים הם אלה שעושים לי את המגרשים. אתם יכולים להאשים עד מחר את משרד התחבורה אבל הפרוייקט פה הוא של יזמים. זה היה הבסיס לפרוייקט.

אילן ליבוביץ:

השאלה היא מה החשיבות? שיהיה מספיק מקומות לאנשים להשתלם ושההשתלמות תהיה טובה או שיהיו יזמים שיקימו את המגרשים?

עוזי יצחקי:

שיהיו יזמים שיקימו מגרשים ושאנשים יתחילו לגשת למגרשים האלה.

אילן ליבוביץ:

אז אתה יכול לאשר גם מגרש אחד ואנשים יתחילו לגשת אליו.

דוד טל:

אם תקבע שיהיו 6 עד 8 מגרשים, לא יגיעו יזמים?

לאה ורון:

זאת השאלה. קודם אמרת לוועדה שלא יהיה להם אופק עיסקי אם הוועדה תציע 6 או 8 מגרשים.

עוזי יצחקי:

יש לי היום יזמים שמחר יכולים להתחיל לבנות. הם לא יעשו את זה ברגע שהם יידעו שהם צריכים להמתין לעוד 5 או עוד 7 יזמים אחרים. ברגע שהם ידעו שיש להם להמתין לעוד 3, והם מסתכלים ומביטים לצדדים ורואים עוד 3 רצים איתם, בהחלט תהיה להם את המוטיבציה להתחיל לבנות מחר.

דוד טל:

זאת ראייה קצת מעוותת של המשרד, אני מוכרח לציין.

אילן ליבוביץ:

תאשר אחד, יהיה הכי הרבה מוטיבציה.

היו"ר אמנון כהן:

באיזה אזורים גיאוגרפים יהיו?

עוזי יצחקי:

אני לא יכול לנקוט באזורים גיאוגרפים, אני עדיין אדבק לעניין של פריסה ארצית ככל האפשר אבל אני לא יכול להתחייב. פריסה ארצית זה שאדם לא ייסע מחיפה לעשות את ההשתלמות באילת.

דוד טל:

ואם מחיפה לתל אביב זה בסדר? נראה לך סביר?

עוזי יצחקי:

אני חושב שבשלב הראשון, במצב שנוצר כן.

אתי בנדלר:

תושב אילת, מה המרחק המקסימלי שיצטרך לעשות כדי לבצע את זה?

עוזי יצחקי:

להגיע לאזור באר שבע שזו עיר המחוז.

אתי בנדלר:

אתה בטוח שבאזור באר שבע יהיה מגרש?

עוזי יצחקי:

בהחלט, ואנחנו יכולים לראות פה את חצרים ומגרשים נוספים.

היו"ר אמנון כהן :

מדוע השיקול לרדת ל-4 במקום 6?

עוזי יצחקי :

השיקול הוא כדי לתת אפשרות לפרוייקט הזה להתקדם, להריץ אותו בזמן קצר ככל האפשר ולעודד יזמים שהיום נמצאים בהליכים מתקדמים, באמת להיכנס לפרוייקט.

אילן ליבוביץ :

אז למה לא הראשון, הראשון שגמר תהליכים שיתחילו לרוץ, תאמין לי, כל האחרים יתחילו לרוץ אחריו בטרורף.

עוזי יצחקי :

ואז אתה, איפה אתה גר חבר הכנסת ליבוביץ?

אילן ליבוביץ :

זה לא משנה כי אם אני גר באילת גם ככה אתה שולח אותי לפי זה לחצרים. אז מה זה משנה? מדינת ישראל היא 6 שעות.

עוזי יצחקי :

אילת וחצרים זה עוד בסדר כי זה עיר המתווז. אבל לא לשלוח אותך לקצה השני של הארץ.

היו"ר אמנון כהן :

עוזי יצחקי, זה שיקול כלכלי או שאין קרקע זמינה ל-6 מגרשים?

עוזי יצחקי :

יש פה מכלול של דברים. גם החסמים שהיום ניצבים, היזמים, שאם יורשה לי עוד מעט אפרט אותם ואגיד גם מה אנחנו עושים בעניין הזה. גם לעודד את היזמים, גם לקדם את הפרוייקט הזה ולהביא הרבה נהגים ככל האפשר לטובת ביצוע ההשתלמות במגרשים וכל המכלול הזה, באמת לקדם את הפרוייקט.

היו"ר אמנון כהן :

אתה אומר עכשיו 4 מגרשים בלבד, שלב א' ארבעה ואחר כך יהיו עוד שניים.

עוזי יצחקי :

בשלב הזה 4. אני רוצה להחיל את התקנה מקיומם של 4 מגרשים.

אתי בנדלר :

מתי להערכתך יהיו 4 מגרשים?

עוזי יצחקי :

לצערי הרב, אני חוזר על אותם לוחות הזמנים שאמרתי פה בשולחן הזה בוועדה לקודמך ב-8 בדצמבר 2004.

דוד טל :

אבל אם הוועדה המחוזית לא תאשר לך, מה תעשה?

עוזי יצחקי:

לכן נמצא פה נציג הוועדות המחוזיות. אנחנו שינינו פאזה בעניין הזה, אנחנו מקדמים את הפרוייקט הזה בצורה מרוכזת. העמדנו אותו בסדר עדיפות.

דוד טל:

למה ציינת שהוא טעון ורגיש? אתה רוצה לפרט לוועדה כדי שאנחנו נבין במה הדברים אמורים?

עוזי יצחקי:

אמרתי בשתי מילים. שם המשחק פה הוא כסף.

דוד טל:

אז איפה הרגישות כאן?

עוזי יצחקי:

הרגישות כאן, כמו שאמרתי, מתוך 15 פטורים, 15 זה מגרשים של יזמים פרטיים. יזמים פרטיים איתרו מקומות בעיקר מדובר בשינוי ייעוד קרקע חקלאית לטובת אותם מגרשים. מדובר פה בכלל על מדיניות התכנון של מדינת ישראל ובפרוייקט שהוא פרוייקט נדל"ניסטי.

דוד טל:

אין תמ"א בנושא?

עוזי יצחקי:

אין.

דוד טל:

משרד הפנים בגלל חשיבות הנושא לא מצא לנכון להוציא איזה תוכנית מתאר ארצית, איפה הוא היה רוצה לראות בעשור הקרוב או בעשרים שנה הקרובות, איפה יהיו המגרשים?

עוזי יצחקי:

לא. מבחינת לוחות הזמנים. זה לגבי העניין של טעון, עוד מעט אני אפרט על זה יותר. מבחינת לוחות הזמנים אני חוזר על לוחות הזמנים שצינתי אותם כמעט לפני שנה. השלמת התהליך הסטטוטורי ואני מדבר באמת על המגרשים המתקדמים, אנחנו מצפים שיהיה ברבעון השני של 2006 תכנון מפורט לביצוע ברבעון הרביעי של 2006 וביצוע ומוכנות הפעלה ברבעון השלישי של 2007. אלה הם לוחות הזמנים. הפרוייקטים האלה הם פרוייקטים מורכבים מאוד. ישנם הליכים סטטוטוריים ובשקף הבא אני מפרט את החסמים. שיטת העבודה. קודם כל, שיטת העבודה אני לא מתבייש לבוא ולומר ששיטת העבודה שנקטה בפרוייקט הזה, לפיו היוזמים יאתרו את המגרשים, יתכננו, ירוצו לוועדות המחוזיות, יאשרו, יתקלו בסבך הבירוקרטיה, ויקימו ויעשו הכל בכוחות עצמם כמו שאמרתי את זה כבר פה בוועדה, השיטה הזאת הייתה שיטה קצת יומרנית מדי ושיטה שאני לא מתבייש להגיד, קצת שגויה.

דוד טל:

טעיתם?

עוזי יצחקי:

בהחלט. אני חושב שאם היה מספיק חשוב למדינה הפרוייקט הזה עוד בסוף שנות ה-90, המדינה הייתה צריכה להשקיע במגרשים האלה, לאתר אותם, להקים אותם - - -

דוד טל:

אתה מתכוון שמשדך התחבורה היה צריך לעשות את זה?

עוזי יצחקי:

כן, אני לא מתבייש להגיד את זה.

דוד טל:

אצלנו כתוב, מודה ועוזב ירוחם.

עוזי יצחקי:

בעיה נוספת זה כל הנושא של כדאיות כלכלית. עלות הקמת או הפעלת המגרש נעה בין 15 מיליון שקל לבין 20 מיליון שקל. פה אני שומע אומרים היזמים הרבה יותר, מכל מקום זה מתוך בדיקות שלנו. עלויות כלכליות אדירות, ויש פה באמת בעיה. האם יש עניין להיכנס לכדאיות כלכלית? אני אספר לכם עניין ממש חם ואני אגלה פה לוועדה, חברת קרסו זכתה במכרז של מינהל מקרקעי ישראל בכרמיאל. חברת קרסו ישבה שבוע שעבר, כל הדירקטוריון שלה, גם אני הופעתי שם במשך 3 שעות, אבל בסופו של דבר אתמול בלילה הם קיבלו החלטה לא ללכת לפרוייקט הזה.

דוד טל:

לפי מה שאתה מציג תהיה להם תשואה של פחות מ-5% ואני חושב שאפשר היום להשיג תשואה של יותר מ-5%, על 20 מיליון שקל בוודאי אתה יכול להשיג.

עוזי יצחקי:

הדבר הנוסף שקשור לקרקעות, כל הנושא של השותפויות. הגיעו יזמים, היו בעלי קרקעות מסוימים, החיבור הזה בשותפויות גם עם קיבוצים, גם עם קרקעות כאלה ואחרות כמו לדוגמא, אני לא אמרתי שהפרוייקט שמובילים אותו בפרדס חנה יכול היה להיות גם בסדר עדיפות אבל בוועדה הוא נפל, בין השאר גם על הדברים האלה. יש גם אי ודאות מצד היזמים לעניין המחיר והתקנה עצמה. הרבה יזמים מגיעים ואומרים, תשמע, היום שר התחבורה ליברמן קיבל את זה, שיטתית תומך בזה, יגיע שר תחבורה אחר, יגיד שהדבר לא נראה לו. כלומר יש איזושהי אי ודאות בעניין הזה. גם לעניין התקנה וגם יש אי אלו השגות לעניין המחיר. אנחנו בבדיקות שלנו חושבים שהמחיר הוא סביר אבל יש מקום לתקן.

היו"ר אמנון כהן:

איזה מחיר?

עוזי יצחקי:

מחיר למשתלם.

דוד טל:

445 שקלים ו-890 שקלים.

אתי בנדלר:

לא סופי.

עוזי יצחקי:

אני ממפה פה את החסמים. מבחינת האישור בוועדות התכנון. כמו שאמרת, להגיש היום תוכנית של שינוי יעוד קרקע חקלאית במדינת ישראל, עדיף לסחוט את האוקיינוס. זה קשה, זו מדיניות ממשלה - - -

דוד טל:

תלוי באיזו עיר.

עוזי יצחקי:

זה לא רק תלוי באיזו עיר, זה סיפור גדול. יש לך בכלל את מדיניות הממשלה, יושבים פה נציגים של משרד הפנים נציג בכיר, יושבים פה נציגים של מינהל מקרקעי ישראל, יש גם נציגים של איכות הסביבה שטוען שבמקומות מסוימים המגרש יכל להפריע לפרות.

היו"ר אמנון כהן:

ירוקים.

עוזי יצחקי:

ואני לא מתבייש להגיד את זה פה, אמנם דוגמא קיצונית אבל זה היה באחת הוועדות. אישורים כאלה ואחרים. גם בתוך הבית שלי, משרד התחבורה, לעבור את מע"ץ ולאשר גישה מכבישים בין עירוניים זה סיפור לא פשוט. לעבור את מתכני התחבורה אצלי במשרד, לאשר דרכי גישה זה סיפור לא פשוט ואפילו קשה וכמעט בלתי אפשרי.

דוד טל:

מר יצחקי, למה אתה מספר לי את כל הצרות שלך?

היו"ר אמנון כהן:

אני רוצה שתחזור אחורה, על איזה 4 מגרשים מדובר כרגע מהרשימה שהגשת לי?

עוזי יצחקי:

אני אומר מתוך ה-6, ואפילו מה שיש פה זה 7, ברגע שיהיו 4 אני אבקש להחיל את התקנה.

היו"ר אמנון כהן:

אתה עוד לא יודע מי?

עוזי יצחקי:

לא. אני אומר מתוך ה-4 האלה, אני לא יודע, זה תלוי באישורים.

דוד טל:

אדוני היושב ראש, אי אפשר לאשר את זה. הוא ייתן את כל ה-4 באצבע הגליל, אני יכול לאשר דבר כזה?

עוזי יצחקי:

כן.

דוד טל:

לא, אני לא יכול. אתה יכול, אני לא יכול. אתה רוצה שאדם באילת יגיע לאצבע הגליל.

עוזי יצחקי:

אני אסביר מה עשינו לשיפור, להבדיל ממה שאמר כבוד חבר הכנסת טל, אנחנו לא ישבנו בחיבוק ידיים, ואם היינו יושבים בחיבוק ידיים היינו יכולים לבוא ולהגיד כבר לפני שנתיים כאשר מנהל אגף הרישוי ואני לקחנו את הפרוייקט הזה לידיים, הכי קל היה לנו להגיד תשמעו, זה פרוייקט שלא נראה לנו וקשה להרים אותו וזה היה מתקבל בהבנה גם במשרד התחבורה וגם בחוץ. אבל אנחנו מאמינים בפרוייקט הזה וביצענו מספר פעולות לשיפור. הדבר הראשון שאנחנו מבקשים זה שינוי התקנה. הקלות ליזמים בהפעלה כמו שאני אדבר עליהם בתיקון שמונח אצלכם ואני מקווה שנדון על זה היום. קביעת 4 מגרשים כתנאי להפעלה ולא 6, ולתת ליזמים את תוקף האישור למגרש ל-10 שנים, להבדיל ממה שנמצא היום שזה ל-5 שנים. הם רוצים איזושהי ודאות, הם רוצים לדעת שאחרי 5 שנים הפרוייקט הזה לא עף והולך, ו-10 שנים, בדקנו את זה גם כלכלית, זה ניתן לעשות.

דוד טל:

מה אתה אומר לי, אחרי 10 שנים הם מוציאים את הכסף? לפי החשבון שלי, תורה לא למדתי אבל חשבון אני יודע קצת, לפי החשבון שלי אחרי 10 שנים הם לא מוציאים את ה-20 מיליון וזה רק הקמה, יש להם עוד קצת תוספות אחר כך.
עוזי יצחקי:

בהתאם לבדיקות שלנו, אל תשכח שהם יקימו. אמנם אתה חבר כנסת דתי אבל אני לא רוצה להגיד שגם בשישי שבת, לא שאני מעורב בזה - - -

דוד טל:

אתה מתכוון מוצאי שבת בבוקר?

עוזי יצחקי:

אני אומר, יהיו עוד פעילויות נוספות, בסדר? לכן 10 שנים אני חושב שזה בסדר, אני לא מתבייש להגיד את זה.

דוד טל:

הרב עובדיה ירשה לך להפעיל את זה בשבת?

עוזי יצחקי:

שיאשר בלילה אחרי תום הפעילות.

היו"ר אמנון כהן:

עזבו את הרבנים בצד עכשיו, תתקדם הלאה.

עוזי יצחקי:

שינוי כיוון הפעולה. אנחנו התרכזנו ויושבים פה נציגי ממ"י והם עזרו לנו מאוד בעניין הזה. אנחנו שינינו פאזה בעניין הזה גם בהמלצת ועדות התכנון. אנחנו פחות הולכים על שינוי יעוד קרקע חקלאית ולבוא לוועדות, שינינו פאזה. אנחנו לא הולכים יחד עם היזמים ופועלים לשינוי יעוד קרקע חקלאית, אנחנו הולכים למקומות שממ"י מפרסם שם מכרזים, זה בשולי אזורי תעשייה ותעסוקה, מקומות שהתשתיות קיימות. אני לא צריך לרוץ למע"ץ, אני לא צריך לרוץ לגורמים כאלה ואחרים לאיכות הסביבה, התשתיות קיימות, השטח קיים ולכן הרבה יותר קל לאשר, ורוב המגרשים, אם אני אקח את כרמיאל, את ברקת את חצרים, מישור אדומים כמובן, נמצא פה היזם, זה מגרשים כתוצאה מזכיינים שזכו במכרזים של מינהל מקרקעי ישראל.

אילן ליבוביץ:

אם יש קרקע אחרת של המינהל, למשל מושב בא ואומר, אני רוצה להקים עכשיו על הקרקע שלי שהיא קרקע מינהל פרויקט כזה, אז המינהל אין לו בעצם אינטרס להפשר לו את הקרקע שהיא קרקע חקלאית כי הוא הופך להיות מתחרה ביזם של המינהל.

עוזי יצחקי:

אני מותיר את התשובה למינהל. הפעילות שלנו מול ועדות התכנון ודורון יודע את זה, אנחנו לא אמרנו היזמים ירוצו לבד, אנחנו מלווים אותם. אני השתתפתי גם במספר ועדות באופן אישי, דואגים, אם יש דיון לפני ועדה, מדברים עם נציגי הממשלה המקבילים אלינו, מסייעים להם במע"ץ. רתמנו את מנכ"ל מע"ץ לעניין הזה ואנחנו מנסים לסייע ליזמים מול ועדות התכנון, ואני חושב שהם יכולים להעיד בצורה כזאת. פניתי גם למשרד ראש הממשלה בבקשה להכליל את הפרוייקט הזה באותו פרויקט לאומי חשוב בוועדת החסמים שמוביל אותה משרד ראש הממשלה. עשינו את זה עם פרויקטים של הרכבת, עם פרויקטים של כבישי הרוחב וכבישים בין עירוניים של מע"ץ. אני חושב שוועדת החסמים במשרד ראש הממשלה, קיבלנו אישור לכך, ומשרד ראש הממשלה יירתם לעניין הזה. וכמובן סיוע ליזמים בתחום הסטטוטורי. אנחנו תומכים בהם. יש לנו חברה שמלווה אותם, מסייעת להם, אם צריך מילים וסיוע מול גורמים, וכמו שאמרתי, מול מע"ץ מול איכות הסביבה אנחנו מסייעים בעניין הזה.

היו"ר אמנון כהן:

באיזה מקומות בעולם פועל פרויקט כזה?

עוזי יצחקי:

באירופה יש מספר מדינות שהדבר הזה מבוצע בצורה וולונטרית. אם זה גרמניה, היו פה מספר יזמים שביקרו שם. שוייץ, גם היום אצלנו, מי שרוצה עושה את הדברים האלה. אנחנו יודעים גם על ארצות אירופה כמו שווייץ, אוסטריה, לוקסנבורג, גם בניו זילנד ובאוסטרליה יש רצון להיכנס לפרוייקטים האלה ולחייב את כלל הנהגים.

לאה ורון:

יש רצון אבל השאלה של היושב ראש זה היכן בעולם בפועל חויבו בפועל נהגים, בחוק או בתקנות, לעבור את ההדרכה?

עוזי יצחקי:

אוסטרליה, שווייץ ולוקסנבורג.

היו"ר אמנון כהן :

ושם יש נתונים כמה זה הוריד להם את תאונות הדרכים?

עוזי יצחקי :

באמצעות משרד החוץ אנחנו נמצאים בקשר. אני חושב שבישיבה הקרובה של הוועדה נוכל להציג נתונים בתיאום עם הרשות הלאומית.

אילן ליבוביץ :

אני אומר שקודם תקעתם את החץ במטרה, קבעתם מגרשי השתלמות, עכשיו אתם לומדים את הנתונים מחו"ל.

גיל מלמד :

המידע שהוועדה מוזנת בו הוא לא נכון. בזמנו נמסר לוועדה שגם באוסטריה זה מקובל ואני בדקתי את זה וזה לא נכון. מעבר לזה גם אין שום נתונים מהעולם אם מדובר בהפחתה של תאונות הדרכים, להיפך. בתשובה לחבר הכנסת טל אני רוצה לומר שיכול להיות שבזכות השנתיים האלה ניצלו חייהם של אנשים. אם היו עושים את זה בשיטה המוצעת אז יכול להיות שיותר אנשים היו נהרגים. יש נתונים מסקנדינביה שמעידים שפעולה דומה גרמה להוספת מספר ההרוגים. אני סיימתי להיום.

דוד טל :

אז אתה יכול לומר לי שמה שמוצע כאן יפחית את מספר ההרוגים?

גיל מלמד :

אדוני, כמו שזה מוצע כרגע לדעתי האישית זה יעלה את מספר ההרוגים.

היו"ר אמנון כהן :

אני רוצה לשמוע את עמדת המינהל. אפשר לזרז את הנושא הזה ואני גם לא הבנתי את הנקודה מדוע 4 ולא 6 מגרשים. אני עדיין דבק בעמדה שצריך 6 מגרשים לפחות ואני חושב שגם מבחינה גיאוגרפית הפריסה צריכה להיות כזאת שתיתן מענה לכלל האוכלוסייה במדינת ישראל, שלא יהיה מצב שאדם יבזבז את כל היום, 6 שעות הדרכה גם כך הלך יום עבודה, גם בהגעה ממקום למקום. מדובר גם בנסיעה, בזמן, בדלק. אנחנו מדברים על אוכלוסייה שמטילים עליה, זה לא 445 שקלים כפי שאני רואה, זה כבר לא סופי וכבר לא כדאי להם וכבר זה יעלה לפחות עוד 200, 300 שקל. כלומר פה מדובר בהשתלמות מאוד יקרה ולא בטוח אם היא מועילה בכלל. פה אומרים אפילו שהיא מביאה נזק. אני שומע בינתיים, מינהל בבקשה, למה אי אפשר לזרז את הדברים?

משה אהרוני :

הנחו אותנו לאתר את האיתורים להקמת המיזם. אנחנו איתרנו בשלב ראשון כפי שהתבקשו 5 איתורים, 4 פורסמו במכרזים ויש שני זוכים, כל אחד מתקדם בקצב שלו. עוד אחד אחרון באזור המרכז אמור להיות משווק ממש בימים אלו. מעבר לזה אני רק רוצה לתת תשובה לחבר הכנסת אילן ליבוביץ. אני לא חושב שאם יש קרקע חקלאית המינהל מתנגד שישנו את הייעוד. ההבדל בין הקרקע שאנחנו ייעדנו לבין הקרקעות שהיזמים משנים ייעוד, שהקרקעות שלנו הם בשולי אזור התעשייה, באזורים שיש להם פוטנציאל טוב לאישורים. אין לנו מניעה שיבואו 20 יישובים ויציעו מגרשים.

אילן ליבוביץ :

כדאי שתלך הביתה ותלמד איפה הגישו בקשות, איזה מושבים הגישו בקשות ואיזה צרות עושה להם המינהל כי הוא אומר להם שלא משנים לכם את הייעוד.

היו"ר אמנון כהן:

סיימת דבריך? תודה. משרד הפנים, מנהל המחוז.

דורון דרוקמן:

כבר עברתי תפקיד, מנהל אגף בכיר במינהל התכנון.

היו"ר אמנון כהן:

בהצלחה בתפקידך החדש. תעדכן את הוועדה מה קורה במשרד הפנים.

דורון דרוקמן:

חלק מהדחיות באזור המרכז עוד היו באחריותי.

היו"ר אמנון כהן:

זה דבר שמצילים חיים, למה צריכים למשוך?

דורון דרוקמן:

אני חושב שעוזי יצחקי הציג את הדברים נכונה. למעשה ברור לכולם שהנושא הוא בעל חשיבות עליונה, עם החלטות הממשלה ומציל חיים וכדומה. אבל בתחילת הדרך של הפרוייקט הזה נעשה איזשהו משגה, או איזושהי טעות באופן שבו הדברים לא תואמו ברמת מדיניות עם מינהל התכנון, עם מדיניות התכנון הארצית והמחוזית. גם כתוצאה משיטת העבודה שבאו ליזמים למעשה ואמרו להם, תאתרו כל מיני מגרשים וכדומה. אז כמובן שנוצרו כל מיני התחברויות שהיו אולי נוחות מבחינת בעלי קרקע ורצונות של יזם אבל הם עמדו בסתירה לתוכנית מתאר מחוזית וארצית.

על פי המדיניות שגם הממשלה אישרה בתוכניות מתאר ארציות, יש צורך לשמור על שטחים פתוחים ולא לאפשר הפשרה שלהם. חלק מהתוכניות היו גם בלב שטח פתוח, לא צמוד לפיתוח קיים וכדומה. ואותן תוכניות שעמדו בסתירה מוחלטת למדיניות התכנון המחוזית או הארצית נדחו. ועדות באו ואמרו מהי המדיניות הנכונה שהיא הייתה כתובה למעשה אבל נאמרה בצורה מפורשת בהחלטות. כתוצאה מההבנה הזאת ושינוי של משרד התחבורה, הוא למעשה פנה למינהל ואמר לו, תאתר מגרשים בהתאם למדיניות. חלק מהוועדות גם הציעו איתורים נוספים מעבר לאזורי תעסוקה. דיברו על שטחים מופרים. למשל לקחת שטחים שבתוך מחלפים, לפעמים יש שם שטחים מאוד גדולים שאפשר להשתמש בהם. יש שטחים של אזורי תעשייה מאושרים או ממש בהליכי אישור אחרונים ואין היום בכל אותם שטחים אזורי תעסוקה, פעילות תעסוקתית, אפשר להשתמש בחלקים מזה. יש שטחים נוספים מעבר למה שהוצע פה.

דוד טל:

מר דרוקמן, סליחה שאני קוטע את אדוני אבל לא היה שווה וראוי שמדינת ישראל תראה את זה כפרוייקט לאומי, תבנה תמ"א, תוכנית מתאר ארצית. כמו שאני רוצה לראות תחנות דלק במקומות אלה ואלה, אני רוצה לראות מגרשי חנייה במקום זה וזה, אני רוצה לראות שטחים ירוקים כאן וכאן, אני רוצה לראות 20 מגרשים, היום אנחנו מתחילים ב-6, 8, ולעיתים לבוא בעשור הקרוב יהיה לנו 20, אבל שתהיה תוכנית תמ"א כזאת. זה לא נכון וראוי לדעתך?

דורון דרוקמן:

היום בנקודת הזמן הזאת, כיוון שכבר נעשתה עבודה וחלק לא קטן מאותם מגרשים כבר מצוי בהליכים סטטוטוריים מתקדמים, אין טעם לחזור אחורה. תמ"א זה בכל זאת הליך לא קצר. יכול להיות שבדיעבד היה ראוי לפעול כך.

דוד טל:

אבל זה נקרא, סוף מעשה במחשבה תחילה.

דורון דרוקמן:

יכול להיות שזו צריכה להיות מסקנה לפרוייקטים דומים אחרים, תוכנית מיתאר ארצית למרות שהיא צריכה להסתכל בנושאים רחבים, היא גם יודעת להסתכל לפעמים נקודתית. אבל היום, אם אני מבין נכון את המצב, מעבר להיסטוריה וכל אותם דברים, יש היום מגרשים שנמצאים בצורת של ועדות תיכנון שטועמים גם את המדיניות התכנונית, וככל שיש עוד חסמים כאלה ואחרים, אנחנו נטה פה כתף ביחד ונתרום לקידום הדברים.

היו"ר אמנון כהן:

בשלב זה אני רוצה לשמוע כמה יזמים, גורפינקל, בבקשה אדוני. תגיד מה הקשיים, מה הבעיות כדי שאנחנו נדע במה מדובר, אתה מהשטח.

בני גורפינקל:

צהריים טובים. אני אחד היזמים אולי בין הראשונים. ב-2001 החליטה ממשלת ישראל להטיל על משרד התחבורה לטפל בנושא הזה בגלל ריבוי תאונות. אז היה שר התחבורה חבר הכנסת אפרים סנה. פגשתי אותו, דיברתי איתו, הכל מצוי בפרוטוקול. יש 30 פרוטוקולים משנת 2001, 2002, אז כבר נאמר שזה יהיה פרוייקט לאומי. אני רוצה לומר לחברי הוועדה ולך אדוני היושב ראש, הבעיה של המגרשים האלו היא אי הכרזה על פרוייקט לאומי. אילו היו מכריזים על פרוייקט לאומי, כל הדברים היו משתנים. עכשיו אני רוצה להתייחס לדברי חבר הכנסת טל. אני ביקרתי מספר פעמים בגרמניה. יש בה מעל ל-170 מגרשים, יש גם באוסטריה, יש באיטליה. נפגשתי עם בוני המגרשים בגרמניה בשנה שעברה, וזה נתונים בדוקים, 90 מיליון תושבים, 5000 הרוגים, מזה למעלה ממחצית אופנועים. מדינת ישראל היו 600 הרוגים על 6 וחצי מיליון אזרחים. תראו את הפרופורציות ואני אומר את זה מתוך כאב משום שאני יודע שכל יום שעובר בלי שנאשר את הנושא אנחנו מגדילים את מספר הנפגעים.

אילן ליבוביץ:

כך אתה עושה את הקישור בין זה לבין מגרשי ההשתלמות?

בני גורפינקל:

אני אסביר לך.

אילן ליבוביץ:

בגרמניה זה לא חובה עד כמה שאני מבין.

בני גורפינקל:

אפשר היה חלק מהמגרשים כאן לגמור כבר לפני שנה ולעבוד איתם.

אילן ליבוביץ:

עדיין לא הוכחת לי שבגרמניה מספר ההרוגים הוא כל כך נמוך בגלל שאנשים מתאמנים במגרשים האלה.

בני גורפינקל:

בגרמניה למעלה מ-45% הקטינו את מספר תאונות הדרכים. בגרמניה היום, כל אדם פרטי, כל אישה, באים למכון הזה, עוברים את ההכשרה כי זה חוסך להם תאונות דרכים.

היו"ר אמנון כהן:

זה לא חובה, מרצון. כמה אנשים עברו השתלמות בגרמניה?

בני גורפינקל:

אין לי נתון. המכון הזה בגרמניה עובד 7 ימים בשבוע והוא עמוס ומלא כי אנשים הבינו בתודעה שחייבים לעשות את זה. אנחנו כיוזמים, הפרוייקט הזה עולה 25 מיליון שקל בלי הפעלה. מאז ועד היום משרד התחבורה ליווה אותנו בצורה מסודרת, יותר בזמן האחרון מאשר בתחילה אבל עשה את זה ועבודה מסודרת. הוועדה המכובדת הזו עשתה עבודה נאמנה. כל מה שחשוב לי זה שהשינוי הקטן של 3, 4, סעיפים האלו יעברו כי אני מוכן עם תוכניות למכרז. הטאבה שלי אושרה בוועדה מחוזית. אלא, אני את השטח יכול לקבל כאשר תיגמר ההפקדה. זה עוד 60, 90 יום. אני אנסה בדרך כלשהי להקדים את העניין הזה, לרוץ קדימה אבל אני מבחינתי עם העסק הזה מוכן.

היו"ר אמנון כהן:

מאיזה אזור אתה?

בני גורפינקל:

גליל תחתון.

היו"ר אמנון כהן:

אברהם חמו, בבקשה.

אברהם חמו:

אני מטפל בנושא הזה שנקרא מגרשי הדרכה כבר 14 שנה. לא מ-2001 אלא 14 שנה. הקמנו מגרש ביקום בהשוואה לאשדוד, ובמגרש הזה העברנו השתלמות וולונטרית קרוב ל-200,000 איש. חברת חשמל במשך 3 השנים האחרונות עשו את הקורס הזה וחברת חשמל הורידו יותר מ-8.8 אחוז בתאונות הדרכים בחברת חשמל. עוד נתון, היום, אני עושה קורסים של צה"ל. מאמנים כל יום קבוצה או 2 קבוצות או 3 קבוצות של המשטרה. איפה הם מתאמנים? אנחנו עוברים עברות, אנחנו מתאמנים בשטחים פתוחים. אילו היה מגרש סגור 72 דונם היינו מתאמנים בפנים. עשיתי רק חשבון קצר אחד. 120,000 לומדי נהיגה בשנה שכל אחד מקבל 30 שעות. איפה הם מתאמנים? במגרשי חנייה? בכבישים ציבוריים? מה הם עושים? מפריעים לתנועה. 30,000 יום בשנה נוהגים לכן חובה לעשות מגרשים. צרות של יום. כסף לא חסר לנו. קרקעות, בהתחלה היו לנו רשימות עד שהוועדה המחוזית באו ואמרו במילה כתובה, לא נוף כפרי פתוח, לא, תלכו בפנים, הלכנו. היום אני עומד במצב שאני אפילו הלכתי לאזורי תעשייה ומסחר יקרים כדי להקים מגרש כדי להוכיח שאפשר להקים מגרש. אתן לכם דוגמא. בבאר שבע איתרתי אזור כזה, יקר מאוד בשולי אזור תעשייה. אני בבאר שבע כבר 5 שנים, ופתאום מגיע לוועדה ידיעה של מינהל מקרקעי ישראל שאומרים, לא, אישרנו כבר מגרש בחצרים אי אפשר לאשר שניים. האם מינהל מקרקעי ישראל הוא הרגולטור?

היו"ר אמנון כהן:

המינהל, תכין תגובה.

אברהם חמו:

שים לב מה עוד עושה המינהל. בוועדות מחוזיות בחיפה למשל, היינו בוועדה מחוזית, הבאתי קרקע פרטית. אמרו לי נוף כפרי פתוח אני כבר מודע, הבאתי קרקע 14 מטר מתאימה, בדוק, עשינו הדמייה השקענו הון תועפות. מגיעים לוועדה מחוזית, קודם כל יושב נציג המינהל, אבל זו קרקע פרטית, למה לנציג המינהל יש זכות להצביע נגדי? דבר נוסף, יש בדיקות ואני מדבר מכאב כי לי אכפת שהמגרשים האלה יוקמו. אני לא כועס עליך גיל מלמד, אתה עיתונאי אתה נחמד, אבל סך הכל רבתי, אני אפילו פניתי לחברי הוועדה ואמרתי, תוקפים את מדינת ישראל בזה שאין מגרשים וצריך ללמוד מה עושים. אמרתי, רבתי, אתם מדינת ישראל, חברי הוועדה אצלך הם מדינת ישראל, לכן אסור לתת לפקידים לנהל. יושבים שם ראשי רשויות אף אחד לא רוצה להסתכסך עם הפקידים כי הוא צריך אותם.

דוד טל:

לזה אדוני קורה קליקות, לא הבנתי למה התכוונת בקליקות.

אברהם חמו:

אל תכניס לי מילים לפה, זו צורת דיבור.

דוד טל:

לא אני באמת שואל. תראה אני צריך לקבל החלטה, תשכנע אותי ואני אצביע כרגע.

אברהם חמו:

יש לי כמה הערות. למה אין הגדרה בתמ"א? נקודה נוספת, רישוי. למשל הנושא הזה לא נכלל בכלל ברישוי כי את חוק הרישוי, רישוי עסקים, כתוב, מה שלא נכלל לא חייב. מגרשי הדרכה, אין. עוד נקודה. חשוב לנו מאוד בנושא הזה של למה 4 ולא 6. זה כסף. אני לא יכול לבנות פיל לבן ולעמוד ולחכות עד שידידי מכרמיאל שהיום ירד - - -

היו"ר אמנון כהן:

לא אמרתי שבבת אחת ייצאו כולם. 6 מגרשים מחליטים כל אחד יקום לפי הזמן שלו. אז לא צריך לאשר, לא את כולם במכה אחת.

אברהם חמו:

זו החלטה הכי חכמה שאפשר לקבל.

היו"ר אמנון כהן:

אתה מסודר? תתחיל לעבוד.

אברהם חמו:

אם אני יכול להתחיל לעבוד אני אומר לכם שתוך 4 חודשים יקום מגרש. אני פוחד להקים אותו. אני קונה היום מגרשים באזורי מסחר.

היו"ר אמנון כהן :

הדבר מובן יפה מאוד. אני רוצה להתקדם בתקנה, מישהו עוד רוצה לדבר מהיזמים?

אלי בר :

זכיתי באמצעות המכרז שפורסם על ידי מינהל מקרקעי ישראל ביחד עם עוד 3 יזמים. אני רוצה לחזק את הדברים של קודמי והרעיון שלך הוא מצוין. ברגע שיהיה טריגר של הפעלה אזורית שהראשון יבנה והרדיוס של האוכלוסייה, גוש ההתיישבות שלידו יחוייב בתקנה, זה ייצור טריגר פנטסטי לכל השאר. יתחיל מרוץ. וזה ההצעה הכי טובה ששמעתי. ברגע שאתה מודיע שזה מתחיל, אני מחר מתחיל להעלות טרקטורים על השטח.

עמירם שטרולוב :

התמחיתי בנושא הזה של מגרשי הדרכה ובטיחות דרכים בכלל 20 שנה. הבעיה עם הדבר הזה היא שצריך להפעיל את הראשון. מפני שככה זה עבד בכל המקומות שאני מכיר ולא רק אוסטריה ושוויצריה וגרמניה, בכל המקומות יש בעיה של חסר בנתונים.

לאה ורון :

אבל שם זה וולונטרי.

עמירם שטרולוב :

האיחוד האירופי אוסף היום נתונים, יש לו נתונים חלקיים, אפשר לקבל אותם. הם מוכיחים על ירידה בנושא של תאונות דרכים אבל עדיין הדברים לא עומדים בתוקף מחקרי בכל העולם. התהליך עבד ומדינות כמו אוסטריה, שוויצריה, גרמניה, לא חיכו לתוקף מחקרי. הן התחילו להפעיל מגרשים והתקנה באה אומנם אחר כך, לא כמו בארץ. הבעיה הייתה שאף יזם בארץ לא היה מוכן להשקיע אם לא תהיה תקנה שתחייב, למרות שאני ניסיתי לשכנע יזמים.

היו"ר אמנון כהן :

אבל יש מישהו שהקים.

עמירם שטרולוב :

גם אני הקמתי באשקלון ביחד עם המכון להכשרת נהגים את המגרש שאומרים שהוא הכי טוב בארץ היום אבל הוא חלקי, הוא קטן, הוא לא עומד בכל התקנות הללו, הוא בעייתי אבל הוא בנוי טוב, כולל תאורת לילה, כולל מקום ביצור מים. אני אומר המטרה של הוועדה צריכה להיות בעיקרון להניע את הראשון. ברגע שהראשון יונע זה ימשיך.

היו"ר אמנון כהן :

משרד התחבורה והיועצת המשפטית, תתני לי חוות דעת מבחינת שוויוניות, כי אני לא יכול לבקש שבמקום מסוים יהיו תהליכים מתקדמים יותר מהר, באזור הגליל הוא יקבל את הרשיון, יתחיל להפעיל ואז נגיד תהיה איזושהי פרוצדורה ששר יקבע שאזורים גיאוגרפים השייכים למגרש הזה, יחוייבו, זה עניין של שוויוניות. או שאנחנו נגיד שהמגרש הראשון יתחיל ומי שישתלם שם זה יהיה וולונטרי, עד שתושלם כל התמונה. אנחנו כוועדה לא צריכים לקבל תכתיבים. אנחנו צריכים להחליט מה טוב לעם ישראל. אני לא רוצה להכשיר 4 מגרשים, אני רוצה להכשיר 6 מגרשים, אני רוצה 8 ו-10. לכן אני אומר, איך אפשר להשיג קטליזטור שמי שבאמת מעלה מחר שהוא מתחיל לעבוד, שהוא יהיה הראשון. ילמדו ממנו וכולם יעשו. מצדי שתוך חודשיים שלושה כל המגרשים יעמדו על הרגליים. לכן אני רוצה את המנגנון יאפשר לי לקבל את ההחלטה כאן שזה יעמוד במבחן מבחינת שוויוניות של האזרחים ומבחינת הקטליזטור ליזמים שאחד אחרי השני יתחילו להקים את המגרשים שלהם.

אתי בנדלר :

אז קודם אני אגיד מה אי אפשר ואחר כך אציע איזושהי הצעה שאינני יודעת אם היא שימיה אבל אני אשמח לקבל עליה תגובות. החובות בפקודת התעבורה כמובן שהן חייבות להיות כלליות ושוויוניות. לא יכול להיות שנהג חדש בבאר שבע תחול עליו חובה שונה מנהג חדש בירושלים או באצבע הגליל. ולכן לא ניתן לומר שאם יש מגרש חדש בכרמיאל אז נהג חדש יחוייב בהשתלמות מעשית אם הוא גר ברדיוס, אינני יודעת, עד 50 ק"מ משם, ואילו נהג חדש שגר בירושלים לא יחוייב בהשתלמות.

היו"ר אמנון כהן:

ואם אנחנו בשביל לקדם את הנושא נחליט בשלב הראשון, בגלל שאנחנו יודעים את הדינמיקה, שנגיד מגרש ראשון יהיה בעוד חודשיים, בגלל שאנחנו סבורים שבעוד 4 או 5 חודשים, יהיו עוד מגרשים, האם יש אפשרות בתקנה או בכל דרך אחרת לאשר, שנהגים שהם הכי מסוכנים נגיד גיל צעיר או נהג חדש, שהם בשלב הראשון, רק הם יקבלו את ההשתלמות? אמנם הם ייסעו קצת רחוק, יגיעו למגרש הזה אבל מבחינת הסיכון הציבורי הם הכי מסוכנים. למשל, אני אומר כנתון, שוויוניות.

אתי בנדלר:

זה לא משנה כרגע איפה הוא מתגורר בארץ אבל אתה לא יכול שלא להביא את זה בחשבון וזה היה הרעיון בדרישה שיהיו מינימום מגרשים בפריסה ארצית. כי לא ייתכן שוב, לחייב מישהו שגר במקום מרוחק, לעשות קילומטראז' אדיר, בנוסף לעלויות של ההשתלמות הזאת, זה במשך למעשה יום שלם שצריך להקדיש לזה, שמענו שמדובר ב-6 שעות, לחייב אותו עוד בנסיעה של שעתיים שלוש לכל כיוון.

אני רציתי לבדוק אפשרות אחרת אולי כדי לאפשר בכל זאת איזושהי תחילת עבודה על ידי מגרשים הגם שאין חיוב בתקנות. רציתי לבדוק את האפשרות להשאיר את תחילת התקנות כפי שקיימת כיום דהיינו שיש לפחות 6 מגרשים בפריסה ארצית. ואולם נהג חדש לצורך העניין הזה, אם אתה רוצה להחיל את זה קודם כל על נהגים חדשים, על משאיות, על נהגים מקצועיים. נהג חדש שעבר השתלמות מעשית בנהיגה במגרש הדרכה שאושר על ידי רשות הרישוי ובהתאם לתוכנית שהיא אישרה לפני תחילת התקנות. דהיינו, נניח שייפתח מגרש ראשון בעוד שנה, ומישהו וולונטרית הלך ועבר את ההדרכה הזאת, יראו אותו כמי שעבר השתלמות בהתאם לתקנות אם לא חלפו 24 חודשים או 36 חודשים בין המועד שבו בוצעה ההשתלמות בפועל לבין המועד שהיה עליו לעבור את ההשתלמות.

היו"ר אמנון כהן:

אפילו 5 שנים. אם הוא עובר השתלמות פעם ב-10 שנים, לנהג ותיק זה מספיק.

אילן ליבוביץ:

על נהג ותיק עוד לא החילו את זה.

אתי בנדלר:

אני חושבת שהצעה כזאת יכולה לתת תמריץ לאלה שמוכנים כבר היום להתחיל להפעיל מגרשים לעשות את זה בפועל.

עוזי יצחקי:

הצעה טובה ומבחינתנו מקובלת.

אלי בר:

אין בזה דרבון כלכלי.

אתי בנדלר:

למה אין בזה דרבון כלכלי?

אלי בר :

גם כיום ובנעליים של יזם אני לוקח פה סיכון שבסופו של עניין זה זה וולונטרי. מישהו יכול להזדכות על האישור הזה עוד שנתיים שלוש? תמיד דוחים ומחכים לדקה האחרונה. כולנו יודעים שמשלמים ביום האחרון של התשלום. אף אחד לא ירוץ לעשות באופן וולונטרי משהו שהוא יהיה חייב בעוד שנתיים.

אתי בנדלר :

יתכן שהמשרד יכול להציע תמריצים נוספים לאלה שיעברו את ההשתלמות.

עוזי יצחקי :

דמי ביטוח.

היו"ר אמנון כהן :

מי שיעבור את ההכשרה ישלם פחות ביטוח.

אתי בנדלר :

דמי ביטוח להערכתך, אני כבר אומרת לכם שאם אתם מדברים על דמי ביטוח זה לא יעבור כי האוצר לא ייתן, אבל אולי זיכוי בנקודות.

אבי קרמר :

אפשר להציע שמי שעשה את ההשתלמות לקצר לו את תקופת הנהג חדש משנתיים לשנה, ואז עד שיקומו ה-6 מגרשים האלה, לא צריך את חברות הביטוח, זה גם ייחשב לו כמו שהיועצת המשפטית אמרה, בתור שהוא עבר את ההכשרה ואפשר לתת לו קיצור משנתיים לשנה. כולנו יודעים שאם יהיה מגרש אחד זה לא יעזור כלום.

היו"ר אמנון כהן :

אני אבקש ממשרד התחבורה לשבת, להשקיע מאמץ, לקחת את התקנות האלה, למצוא תמריץ ליזמים כאשר אנחנו לא מורידים ל-4 מגרשים אלא שישארו 6 כרגע. אבל להמציא מנגנון של תמריץ ליזמים.

אתי בנדלר :

חבילת הטבות.

היו"ר אמנון כהן :

קודם כל ליזמים שיהיה להם את המוטיבציה להיכנס לפרוייקט הזה וכמובן גם לנהגים שצריכים לעבור השתלמות. זאת אומרת, אפילו אם אתה בונה את זה איך שהוא, אז צריך לתת לנהג שהוא יזכה במשהו במידה והוא ביוזמתו בא לקבל השתלמות, או שיבוטלו לו הנקודות של נהיגה מונעת או כל מה שאתה חושב לנכון.

אתי בנדלר :

אולי יראו אותו כמי שעבר הדרכה בנהיגה מונעת למשל.

היו"ר אמנון כהן :

תקבעו אתם, לא אכפת לי שיהיה לא וולונטרי אבל שיהיה מנגנון שיעמוד מבחינה חקיקתית, מבחינת שוויון זכויות, מבחינת היזמים. ליצור מנגנון כזה שישתכל על הכל כי הרי מה

זה נהיגה מונעת, אם הוא עובר את ההכשרה אז הוא יכול להיות פטור מנהיגה מונעת. אז אתה אומר, מי שכבר עשה את ההשתלמות, שצבר את הנקודות זה ייחשב לו. גם נושא הביטוח, מי שעובר את ההשתלמות הזאת מקבל כך וכך זיכוי בביטוח.

אתי בנדלר:

נעשה ניסיון נוסף.

גיל מלמד:

אני רוצה לומר דבר חשוב שבשבילו באתי לדיון. אני חושב שעכשיו הגעתם סוף סוף לנקודה העיקרית, הוצאתם את המרצע מהשק. הכל, כל הרעיון של ועדת שיינין שעכשיו הקימו רשות חדשה בשבילו אומר בעצם, הציבור ישלם איזשהו סכום כסף כי הציבור ירוויח מזה אחר כך דמי הביטוח. עכשיו הוצאתם את המרצע מהשק. אם באמת התוכנית כל כך טובה, אם באמת מגרשי ההדרכה כל כך טובים לציבור, הרי הציבור ירוויח מזה, הציבור יהיה מעורב פחות בתאונות והוא ישלם פחות ביטוח. למה הוא צריך מראש, שימו לב על איזה סכומים אנחנו מדברים, אתם בעצם, אני מאוד מצטער שאני מכניס את היזמים שהשקיעו הרבה כסף לבעיה, אבל בסופו של דבר האשמה היא של הוועדה ולא שלי, אני רק אומר שהמלך עירום. הוועדה הזאת הוטעתה לפני שנתיים, העבירה תקנות שבעצם אומרות ככה. אנחנו נגבה מהציבור סכום יותר גדול בהרבה מכל תקציב הרשות לבטיחות בדרכים בשביל סעיף אחד שאף אחד לא יכול להוכיח אם הוא טוב או רע. בשביל סעיף אחד בלבד, סכום יותר גדול מכל הפעולות ביחד של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ואנחנו לא מתחייבים לכם לכולם.

אנחנו מדברים כאן על 4 מגרשים. זאת אומרת על 200 מיליון שקל בהערכה הממוצעת ביותר. מי ישלם לאותם יזמים כעבור 5 שנים, אם יסתבר שבעצם התוכנית הזאת לא רק שלא מועילה היא מזיקה. בוא נאמר, סתם היפותטית שהתוכנית מזיקה. המדינה תשלם להם 4 מיליון שקל על צרכים שהם השקיעו היום? יש כאן עניין מורכב, הוועדה הזאת שגתה לפני שנתיים שגיאיה שהיא או חלמאית או שהוטעתה על ידי אנשים שהיה להם אינטרס. אמר עוזי יצחקי ובצדק, אנחנו מדברים כאן על כסף ועל הרבה כסף שהציבור הולך לשלם. הוועדה הזאת טעתה בגלל שקודם כל ירו את החץ עכשיו מנסים איפה שהוא למצוא לנו נקודה ולסמן את המטרה. אף אחד לא הוכיח, בטח לא משרד התחבורה, שאנחנו רואים כאן הפחתה במספר ההרוגים. אף אחד לא הוכיח שיש מישהו שבכלל יש לו את הכישורים לכך. משרד התחבורה עד היום, מדברים על אשמה של משרד התחבורה, משרד התחבורה עד היום אחרי ועדות של מבקר המדינה, אחרי ועדות חקירה, נושא שהתחיל להתגלגל בשנת 2001 עוד לא הכין תוכנית מפורטת ללימוד נהיגה במגרשים האלה. זאת אומרת קבעו תוכנית בלי תוכניות מפורטות.

עוזי יצחקי:

יש תוכנית.

אברהם חמו:

אתה העיתונאי אולי לא ראית אותה אבל היא קיימת.

עוזי יצחקי:

הנה התוכנית.

גיל מלמד:

אני ביקשתי מעוזי יצחקי בשנתיים האחרונות עשרות פעמים לראות את התוכנית. מעניין עוזי שלפני שבוע לא נתת לי והמנכ"ל לא נתן לי את זה עד הישיבה של היום. אני אומר באחריות מלאה שאין היום אף תוכנית לימוד נהיגה במגרשים האלה שיכולה להוכיח באיזשהו אופן הפחתה בקיום התאונות. אז כמו שאמר חבר הכנסת, סוף מעשה במחשבה תחילה. היות ואנחנו נמצאים בנקודת זמן קריטית כי היום בעצם היזמים האלה צריכים לדעת אם להשקיע את הכסף שלהם או לא להשקיע אותו ואנחנו נמצאים גם חודש וחצי לפני שקמה הרשות הלאומית החדשה. למה הוועדה הזו היום אחרי שהנושא הזה נמרח כל כך הרבה שנים, צריכה לרוץ ולחייב את המדינה בסופו של דבר, בין אם מוסרית ובין אם בכסף, להשקיע סכום של מעל 300 מיליון שקל -

אברהם חמו:

אור ירוק משקיע 40 מיליון שקל. אור ירוק שמפרסם אצלך במעריב, אתה פה גונב את הדעה של כולם - - -

גיל מלמד:

הוועדה הזאת שגתה בהגיון של הדרך. אני 19 שנים מסקר את התחום ואני מאלה שדחפו כל השנים ללימוד מעשי של נהיגה. משרד התחבורה כשל ועדיין כושל בלימוד הנהיגה עצמו, לא בלימוד מתקדם של נהיגה, שם הכשל האמיתי, ואני בעד לימוד נהיגה מעשית שיעשו אותו נכון אבל אי אפשר לירות את החץ ואז לסמן את המטרה. הוועדה הזאת צריכה לתקן את מה שהיא קלקלה. היא צריכה היום להיות משוכנעת שמה שהיא עושה, שהתחייבות הכספית שהיא מכניסה את המדינה, התחייבות כספית שתהיה לכיוון נכון ולא לסתם דבר שאינו מועיל.

אברהם חמו:

אפשר להגיב? אני חושב שהעיתונאי גיל מלמד הוא בחור שידוע לכתוב יפה אבל לדעתי הוא עיתונאי ועיתונאי לא עושה עבודת מחקר. אני מדבר כאיש מחקר. אנחנו עושים עבודת מחקר.

אילן ליבוביץ:

בוא תוסיף למען הגילוי הנאות שאתה יזם ואינטרסנט.

אברהם חמו:

לא, אני יזם כי ראיתי שאנחנו אנשי המחקר רק משחקים ואם לא נעשה ולא נוביל את זה בכוח זה לא ילך.

אילן ליבוביץ:

אבל אתה גם יזם.

אברהם חמו:

אני יזם לא תמיד כדי להרוויח כסף. אור ירוק משקיע 40 מיליון דולר או שקל בשנה ונותנים לו תפקידים בכירים, והוא לא עשה פעולה כזו כדי להוריד את תאונות הדרכים.

היו"ר אמנון כהן :

אני מבקש לסיום, משרד התחבורה כשאתם מביאים את התקנות להעביר לי גם תוכנית להכשרת מדריכים או מורים לתוכנית הזאת.

עוזי יצחקי :

בהחלט, אנחנו נציג אותה פה.

היו"ר אמנון כהן :

ומינהל מקרקעי ישראל, אני מבקש מכם תגובה מוסמכת על הנושא של הקשיים בהקצאת קרקעות למגרשי ההדרכה.

משה אהרוני :

אני אבדוק ספציפית.

היו"ר אמנון כהן :

לא ספציפית אלא אנחנו רוצים לדעת מה המדיניות שלכם בנושא הזה כי הבנתי שיש כלפיכם טענות קשות, תענה בכתב ואם אתה בעצמך לא יודע להשיב על הכל אז אולי מנכ"ל המינהל מודע לדברים ואנחנו רוצים את זה, ואנחנו מבקשים כמובן שתביא לנו תקנות מסודרות.

לאה ורון :

שכוללות תמריצים לנהגים להשתמש במגרשים.

היו"ר אמנון כהן :

אני נועל את הישיבה בשלב הזה וכשנקבל את כל הנתונים, נקיים דיון מחדש, תודה רבה על השתתפותכם.

הישיבה ננעלה בשעה 14:00.

נספח "19"

העמודים הרלוונטיים

מדו"ח מבקר המדינה 56ב'



מבקר המדינה

דוח שנתי 56

לשנת 2005
ולחשבונות שנת הכספים 2004

- תקציר -



ירושלים, אייר התשס"ו, מאי 2006

תלמידים שהוכשרו לכך על ידי שוטרי ההדרכה של משטרת ישראל. התברר שהמשטרה הקטינה את מספר שוטרי ההדרכה, ועקב כך לא יכלו תלמידים בבתי ספר רבים להיות מוצבים במשמרות הזה"ב: בשנת 2003 לא התקיימה כלל הדרכה ביישובי יהודה ושומרון; בינואר 2004 לא היו ב-85% מבתי הספר במחוז המרכז משמרות זה"ב.

בטיחות בהסעות תלמידים

הסעת תלמידים במערכת החינוך נועדה לסייע ביישום חוק לימוד חובה, התש"ט-1949, לתלמידים שבית הספר מרוחק מרחק ניכר מביתם, והיא מאפשרת לתלמידי החינוך המיוחד ללמוד בבתי ספר המותאמים לצורכיהם הייחודיים. חובת ארגון ההסעות והפעלתן חלה על הרשות המקומית שבתחומה מתגוררים התלמידים, ומשרד החינוך משתתף במימון בלבד.

משרד החינוך לא ריכז נתונים על תאונות הקשורות בהסעות תלמידים: הוא לא דרש שידווחו לו על כל תאונה, ולא הקים מנגנון לאיסוף נתונים עליהן. בהיעדר נתונים אין בידי משרד החינוך תמונה מלאה על הגורמים לתאונות שמעורבים בהן תלמידים משתתפי הסעות, דבר העשוי להגביל את יכולתו להתמודד עם הנושא.

משרד החינוך לא קבע נוהלי דיווח לגורמים הקשורים להסעות כמו רשויות מקומיות וחברות הסעה ולא קבע שיטת מעקב אחר תיקון הליקויים. על כן אין בידי המשרד מידע עדכני מלא על מידת קיום הוראות הבטיחות שהוא עצמו קבע. המשרד גם לא קבע כללים המחייבים את הרשויות המקומיות לפקח על חברות ההסעה ולבדוק אם הן אכן ממלאות אחר הוראות הבטיחות.

הכשרה וכשירות של נהגים

ההסדרים החוקיים לרישוי נהגים נקבעו בפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 (להלן - פקודת התעבורה), ובתקנות שהותקנו על פיה, בעיקר תקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן - תקנות התעבורה). רשות הרישוי שבמשרד התחבורה מופקדת, בין השאר, על כל הפעולות הקשורות למתן רישיון נהיגה: הנחיות להכשרתם של הנהגים, מבחני נהיגה, הנחיות להכשרת מורי הנהיגה ובוחני הנהיגה, הסמכת בתי ספר לנהיגה ומורי נהיגה ופיקוח עליהם. בשנת 2005 היו רשומים במשרד התחבורה 524 בתי ספר לנהיגה, שהעסיקו 4,630 מורים ומנהלים מקצועיים.

פיקוח על בתי ספר לנהיגה

הפיקוח על בתי הספר לנהיגה נעשה בידי מפקח ארצי ברשות הרישוי ובידי רשויות הרישוי המחוזיות. בשנת 2004 לא הכין המפקח הארצי תכנית שנחית לפיקוח על כל בתי הספר לנהיגה; בשנה זו הוא עשה 46 ביקורות בלבד בבתי ספר לנהיגה בארץ, אך לא ריכז את הממצאים מביקורות אלה ולא הפיק מהן לקחים ברמה הארצית. בשנים 2005-1995 לא התקיים פיקוח מחוזי על בתי ספר לנהיגה במחוז באר שבע, ובשנים 2004-2003 לא התקיים פיקוח מחוזי במחוז ירושלים. גם לא נקבעו נוהלי דיווח אחידים של המחוזות על ליקויים בתפקוד בתי הספר לנהיגה, דבר המקשה על הפקת לקחים ברמה ארצית ועל בניית תכנית פיקוח מובנית.

על בתי הספר לנהיגה לחדש כל שנה את רישיונותיהם. חידוש הרישיון מותנה בתשלום אגרה. לפי נתוני משרד התחבורה, 96 בתי ספר לא שילמו כלל אגרת בית הספר בתקופה 2004-1990. הועלה שמשרד התחבורה אינו מקיים בקרה על תשלומי אגרות ולא נוקט אמצעים נגד בתי ספר לנהיגה שלא חידשו רישיון.

תנאי למתן רישיון להוראת נהיגה והיתר לנהל בית ספר לנהיגה או לחידושם הוא שאין למבקש הרישיון רישום במרשם הפלילי של הרשעה בעבירה שלדעת הרשות יש בה כדי למנוע את מתן הרישיון. לפי חוק המרשם הפלילי ותקנת השבים, תשמ"א-1981, המשטרה תעביר לרשות הרישוי באופן שוטף מידע מן המרשם על עבירות הכרוכות בנהיגה ועל עבירות סמים; מידע נוסף מן המרשם ימסר לרשות אם מבקש הרישיון הסכים לכך. אף שמשרד התחבורה ביקש ממחלקת ייעוץ וחקיקה במשרד המשפטים ליזום תיקונים בחוק המרשם הפלילי שיאפשרו מסירת מידע מן המרשם הפלילי לרשות בלא תלות בהסכמת מי שהמידע מתייחס אליו, לא הוסדר הנושא עד מועד סיום הביקורת.

הכשרת תלמיד הנהיגה ומתן הרישיון

על מבקש רישיון נהיגה להיבחן בבחינה שיש בה שלב עיוני ושלב מעשי. למרות שמשרד התחבורה אימץ עוד בשנת 1998 המלצות ועדה מקצועית לשנות את מתכונת המבחנים העיוניים והמעשיים, עד מועד סיום הביקורת היא לא השתנתה, והכשרת הנהג נותרה כשהייתה. גם לא הושלמו הליכי החקיקה הנדרשים בעניין הכשרת נהגי רכב משא כבד אף שעברו כשלוש וחצי שנים מאז הוחל בגיבוש תכנית חדשה להכשרתם.

כבר בשנת 1997 התריע צוות שמונה במשרד התחבורה על כשלים מובנים בתהליך ההכשרה ובמבחני הנהיגה והמליץ על מחשוב הליך קבלת רישיון נהיגה. המלצות הצוות הנוגעות ללימודי נהיגה ולמתן רישיונות נהיגה לא יושמו, והליקויים שעליהם הצביע לא תוקנו. כתוצאה מכך מצא משרד התחבורה שנבחנים ממשיכים להעתיק בבחינות ולהתחזות לאחרים. יצוין כי באוגוסט 2004 מסר דובר משרד התחבורה כי רשות הרישוי פועלת למחשובם של המבחנים העיוניים, ואולם הדבר טרם נעשה. עשיית מבחנים כאלה באמצעות מחשב תיעל את הבחינה ואת בדיקתה ותגדיל את מהימנותה.

← בספטמבר 2003 פורסם תיקון לתקנות התעבורה שלפיו יוקמו מגרשי הדרכה לנהגים חדשים ולהשתלמות תקופתית של נהגים מקצועיים בתוך 18 חודש מיום פרסום התקנות החדשות, אולם עד תום הביקורת טרם הוחל בהכשרתם. על פי לוח זמנים שהגישה חברת ייעוץ למשרד התחבורה, שלושה מגרשים ראשוניים יהיו מוכנים להפעלה במחצית השנייה של שנת 2007, כשנתיים וחצי לאחר המועד שנקבע בתקנות התעבורה.

על פי נהלי רשות הרישוי, על המבקש ללמוד נהיגה לקבל אישור על כשירותו הרפואית ללמוד נהיגה. בהיעדר חובה להיבדק דווקא בידי רופא המשפחה הקבוע נבדקים רבים בידי רופאים מזדמנים המועסקים במרכזי קניות או בבתי ספר לנהיגה. לפיכך ניסח משרד התחבורה תיקון לתקנות התעבורה לפיו, על הרופא המבצע את הבדיקות להכיר את עברו של הנבדק לפחות חמש שנים או לראות את תיקו הרפואי של המבקש בפרק הזמן האמור. עד מועד סיום הביקורת טרם אושרה התקנה.

לרשות הרישוי יש מאגר מידע על נהגים ועל כלי רכב בישראל ומאגר מידע על תלמידי נהיגה. בשנים 2000-2004 לא הוזנו לקובץ התלמידים תוצאות של 337,000 תוצאות מבחנים עיוניים ומעשיים של תלמידי נהיגה, שהם 80% מכלל הנהגים שקיבלו רישיונות באותה תקופה. רשות הרישוי הנפיקה, בניגוד להוראות, רישיונות נהיגה על סמך דפי הריכוז של הבוחנים בלבד. הועלה גם שמערכת הבקרה על הנפקת רישיונות נהיגה מאפשרת שדרוג דרגות הרישיון של בעלי רישיונות

נהיגה למרות שלא עמדו בתנאים הנדרשים. כמו כן מערך הקבצים אינו חוסם הזנת נתונים בלתי-סבירים ואין מתקיימת בו בקרה לאיתור חריגים, דבר המאפשר הנפקת רישיונות נהיגה גם למי שאינם עומדים בדרישות.

המכון הרפואי לבטיחות בדרכים

המכון הרפואי לבטיחות בדרכים שבמשרד הבריאות (להלן - המרכז) עוסק ברפואה תעבורתית. המכון מקיים בעיקר בדיקות רפואיות ומברקים פסיכולוגיים למבקשי רישיונות נהיגה ולנהגים, המופנים אליו מגופים שונים כדי לקבוע אם הם כשירים לנהוג בכלל, ובסוג כלי הרכב שהם מבקשים בפרט. הבדיקות הרפואיות שמבקשי רישיונות נהיגה לסוגיהם נדרשים לעבור נקבעו בפקודת התעבורה ובתקנות שהותקנו על פיה - בעיקר תקנות התעבורה, התשכ"א-1961. בפקודת התעבורה נקבע גם שרופא המטפל באדם ומאבחן אצלו מחלה, הסבור כי אותו אדם עלול בנהיגתו לסכן את עצמו או את זולתו מחמת אותה מחלה, חייב לדווח עליה לרשות שקבע שר הבריאות. השר קבע כי הרשות הרפואית לעניין זה היא המרכז. רוב הפניות למכון הן מרשות הרישוי (כ-49%) ומצה"ל (כ-15%). במחצית הראשונה של שנת 2005 טיפל המרכז בכ-18,000 הפניות ומצא פגמים² בכשירותם של כ-69% מהנבדקים.

שיעור הנהגים שמופנים למרכז מבעלי רישיון הנהיגה במדינה הוא 1.4%. יצוין שמשרד מבקר המדינה העיר כבר לפני 10 שנים³, שקיום בדיקות לשיעור גדול יותר של נהגים "מועדים לתאונות", שייבחרו על פי קריטריונים שיגדירו קבוצות סיכון, עשוי לסייע לאתר בעוד מועד נהגים שאינם כשירים לנהוג ולמנוע מהם את הנהיגה ובכך למנוע חלק מתאונות הדרכים.

במרכז נבדקים, בין היתר, נהגים שהמטפלה הפנתה אליו, בעיקר עקב מעורבותם בתאונות דרכים, וכן נהגים שהרופאים המטפלים בהם סבורים שבשל מחלה הם עלולים לסכן את עצמם או את זולתם בנהיגתם. שיעור ההפניות של המטפלה ושל הרופאים מכלל ההפניות למרכז היה 1.7% ו-4% בהתאמה.

צה"ל מפנה למרכז חיילים רבים. עקב שיטת העברת הרשימות מצה"ל למרכז, חלק מהמופנים ממשיכים לנהוג פרק זמן ממושך טרם זימונם לבדיקה במרכז, אף שחלקם לא כשיר לכך.

משרד הבריאות עדיין לא החיל את חובת הדיווח על נהגים שעלולים לסכן את עצמם או את זולתם גם על מטפלים נוספים שאינם רופאים - פסיכולוגים, עובדים סוציאליים ואחרים.

הטיפול של רשות הרישוי בחלק מהמלצות המרכז ארך לפחות ארבעה חודשים. העיכוב בטיפול בהמלצות משמעותו שיש נהגים המחזיקים ברישיון נהיגה מסוג מסוים שנקבעו להם תנאים מגבילים או סוג רישיון אחר כדי שלא יסכנו את עצמם ואת הציבור, אך החלטות אלה לא הובאו לידיעתם, והם נוהגים כמקודם.

התיקון בתקנות התעבורה מיוני 1995, הקובע כי המבקש רישיון נהיגה במשאיות כבדות ימציא אישור רפואי מהמרכז על כשירותו הרפואית לנהוג ברכב מסוג זה, חל רק על המבקשים רישיון מאז נעשה התיקון; נהגים שבמועד התיקון כבר היה בידיהם רישיון כזה אינם נדרשים להמציא אישור רפואי מהמרכז אף בעת חידוש הרישיון, וזאת למרות מעורבותן הגדולה של משאיות גדולות בתאונות.

2 צורך בבדיקה נוספת לנבדק כעבור שנה או שנתיים במקרה של "מידת מה של ספק" לגבי התנהגות כבכיש ובחברה, ו/או כאשר מדובר בליקוי בריאותי עם תהליך פרוגרסיבי.

3 ראו דוח שנתי 46 עמ' 244, ו-754.

נספח "20"

**פרוטוקול הדיון בוועדת
הכלכלה מיום 14.4.2008**

נוסח לא מתוקן

הכנסת השבע עשרה
מושב שלישי

פרוטוקול מס' 565
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, ט' בניסן התשס"ח (14 באפריל 2008), שעה 09:30

סדר היום:

יישום חובת השתלמות מעשית בנהיגה במגרשי הדרכה, ביוזמת חבר הכנסת אלי אפללו.

נכחו:**חברי הוועדה:**

גלעד ארדן – היו"ר
אלי אפללו
יצחק זיו

מוזמנים:

- סמנכ"ל בכיר מינהל תנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים	עוזי יצחקי
- סגן מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים	חנן אהרן
- יועץ לענייני מגרשי הדרכה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים	רונלדו ריטטר
- יועץ לענייני מגרשי הדרכה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים	יאיר דוכין
- מנהלת תחום חקיקה ומשפט, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים	עו"ד רינת שטרומן
- קמ"ד תביעות באגף תנועה, המשרד לביטחון פנים	פקד בני סמו
- תובעת, המשרד לביטחון פנים	רפי"ק ריקי וידהנדלר
- מפקח מקצועי למקצועות תחבורה, משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה	שאול שרון
- מפקח זה"ב ארצי, משרד החינוך	יואב שאול
- ראש ענף בטיחות בדרכים, משרד הביטחון	סא"ל מאיר שמיר
- רמ"ד נהיגה אלר"ם, משרד הביטחון	רס"ן דוד שטיין
- מנהלת תחום תשתיות דרכים, משרד הפנים	רונית ליברסאט
- סגן מנהל אגף תכנון ופיתוח, מינהל מקרקעי ישראל	רפי אלמליח
- יו"ר, ארגון מורי נהיגה	אבי גולן
- דובר הארגון, ארגון מורי נהיגה	אבשלום קרמר
- סגן יו"ר הארגון, ארגון מורי נהיגה	שמשון עידו
- יו"ר ארגון עפולה, ארגון מורי נהיגה	אבי בן דוד
- מנכ"ל, ארגון חברות ההסעה	שוקי שדה
- מכון מרכזי להכשרת נהגים, יזמים ומשקיעים	בני גורפינקל
- יזם, מגרש בעפולה	אביב קדישאי
- יזם, מגרש בבאר שבע (חצרים)	ציון עופרי
- יזם, מגרש בברקת (ליד שהם)	אילן אהרן
- יזם, מגרש בברקת (ליד שהם)	יהודה יוסף
- יזם, מגרש במישור אדומים	אלי בר
- יזם, מגרש בכרמיאל	יניב למבז
- מנכ"ל המרכז לנהיגה מתקדמת, מכון ח.מ.ו	אברהם חמו

לאה ורון

מנהלת הוועדה:

סמדר לביא - חבר מתרגמים בע"מ

רשמה וערכה:

יישום חובת השתלמות מעשית בנהיגה במגרשי הדרכה, ביוזמת חבר הכנסת אלי אפללו

היו"ר גלעד ארדן:

בוקר טוב לכולם. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום יישום חובת השתלמות מעשית בנהיגה על מגרשי הדרכה, דיון שיוזם יושב ראש הקואליציה, חבר הכנסת אלי אפללו, שאמור להצטרף אלינו בתוך מספר דקות.

כדי לרענן את זיכרון כולנו, אני אנסה גם לומר מה אני זוכר מהשתלמות הנושא הזה ואם אני לא מדייק במשהו, אני אשמח אם תתקנו אותי לאחר מכן. ככל שזכור לי, בשנת 2003 הביא שר התחבורה דאז, מר אביגדור ליברמן, את התקנות האלה לאישור ועדת הכלכלה, כשמהותן היתה הכשרה של נהגים חדשים, חצי שנה לאחר שהם קיבלו רישיון, וכן נהגים מקצועיים פעם בחמש שנים ונהגים רגילים, פעם בעשר שנים. כל הציבור הזה יצטרך לעבור השתלמות של חצי יום במגרשי הדרכה שיוכשרו ברחבי המדינה ואותם מגרשים, הם ירכשו כלים מעשיים ממש בנהיגה, לא רק בתיאוריה, או לא רק בשיעורי נהיגה שגרתיים לכאורה, שבהם ילמדו איך להתמודד עם מצבי סכנה ולחץ שהם עלולים להיקלע אליהם במהלך נהיגתם.

ועדת הכלכלה, לאחר שהתרשמה מחשיבות הנושא, דומני שסגן המנהל הכללי דאז, מר יוזנט, הציג אותו בוועדת הכלכלה, אם אני זוכר נכון, ואישרה, אבל יושב ראש הוועדה דאז, חבר הכנסת שמחון, דרש שכיוון שמדובר על ציבור גדול וכדי שלא יצטרך להמתין הרבה וכולי וכולי, התקנה לא תופעל לפני שיהיו 6 מגרשים לפחות ברחבי הארץ ולשם כך גם תחילת התוקף של התקנה נקבע ל-18 חודש מיום אישורה, שזה בעצם מאי 2005.

בנובמבר 2005, חצי שנה לאחר שהתקנות היו אמורות להיכנס לתוקף, אני חושב שאני אז יזמתי את הדיון, כחבר הוועדה. יזמתי דיון לוודא מה קורה עם הנושא ובאמת אז הגיעו נציגי המינהל, משרד הפנים, ועדות מחוזיות והבנו שהנושא התכנוני הוא זה ש'תוקע' את כל העניין.

מאז עברו עוד שנתיים וחצי וכנראה שעדיין הנושא לא התקדם. חבר הכנסת אפללו פנה אליי, כיוון שעלו כל מיני רעיונות נוספים, כמו למשל שבמקום 6 מגרשים, נסתפק ב-4, אבל נתחיל עם החלה הדרגתית של התקנה רק על נהגים מקצועיים, שזה ציבור מצומצם הרבה יותר ואז כאשר ניווכח ביעילות התקנה, גם אולי זה ייתן דחיפה להכשרה של המגרשים הנוספים. בכל מקרה, צריך לומר שגם עלו טענות מנגד, גם מהעיתונות וגם מגופים אחרים שהנושא, ככלל, הוא לא יעיל ולא תורם לבטיחות.

קיבלתי בימים האחרונים גם נייר עמדה של אור ירוק. יש פה נציג מטעמם? לא, אין נציג, אז אין מי שיספר על המסמך הזה. אני מאוד בשיתוף פעולה עם אור ירוק, אבל אני עדיין לא דובר אור ירוק. מי שירצה, נא להפיץ לו את הצילום של המסמך.

בכל מקרה, עלו טענות. אני יכול להזכיר ש'מעריב' כותב פעמים רבות על כך שאין שום הוכחות ליעילות של התקנה.

בכל מקרה מדובר על תקנה שאושרה לפני חמש שנים ואם עדיין היא לא יושמה, ברור שאנחנו צריכים לבחון את עצמנו מחדש לפני שנתחיל ליישם אותה.

בראשית הדיון אני רוצה לבקש מסגן המנהל הכללי לתנועה במשרד התחבורה, מר עוזי יצחקי, להציג את הנושא כרגע, מבחינת הראייה של משרד התחבורה ובטיחות בדרכים, בכל זאת עברנו מאז שני שרים במשרד וזה גם עניין של מדיניות.

לאה ורון:

מר יצחקי העביר התייחסות כתובה לפני למעלה משבוע.

עוזי יצחקי:

בוקר טוב. סך הכול אני חושב שהצגת את הפרויקט ואת הסטטוס באופן מדויק, רק תיקון קל. התקנות 213 א' עד 213 ח' מדברות על שתי אוכלוסיות יעד ולא שלוש, בשלב הזה;

נהגים חדשים בתקופת היותם נהג חדש ונהג רכב מקצועי. בזמנו דיברנו על אפשרות להכליל את כל הנהגים עם חידוש רישיון הנהיגה וכידוע חידוש רישיון הנהיגה עכשיו הוא לעשר שנים.

היו"ר גלעד ארדן:

כרגע התקנה שאושרה חלה רק על נהגים מקצועיים?

עוזי יצחקי:

ונהגים חדשים. כמו שאמרת, במסגרת הטיפול בגורם האנושי, ונמצאים פה גם הנציגים של המשטרה והרשות הלאומית, חלק מהטיפול בגורם האנושי זה נושא של הכשרת הנהג. ידוע שנושא הכשרת הנהג במדינת ישראל לא שונה מזה זמן, מאז הקמת המדינה, אפשר להגיד. זה לא אומר שההכשרה היום היא כזאת גרועה, אבל בהחלט תמיד יש מה לשפר. סך הכול ההכשרה היא הכשרה טובה, היא חוליה לא כל כך בעייתית במאבק בתאונות דרכים, אבל יש מה לשפר. אנחנו מקדמים את הנושא של המל"ן (מרכז לימוד נהיגה) שהולך ותופס תאוצה ואנחנו נביא את זה לכנסת עד סוף השנה הזאת, וגם בוחנים נושא של יישום רישיון נהיגה מדורג, במתכונת שהציעה ועדה ציבורית לשר התחבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

ועדת שיינין?

עוזי יצחקי:

לא, אחרי ועדת שיינין מינה שר התחבורה נציגים גם של אור ירוק, גם נציגי ציבור, הרשות הלאומית, רישיון נהיגה מדורג. אני לא רוצה להיכנס לזה יותר מדי, אבל הארכת תקופת הליווי משלושה חודשים לחצי שנה, חובת ליווי גם בלילה, טקס מתן רישיון הנהיגה והתחייבות המלווה, הכשרת המלווה בצורה מחייבת וכולי. אבל זה עוד בשלבי עבודה.

לגבי הכשרת הנהג הבסיסית, דובר גם על מגרשי הדרכת, גם לגבי הנהג רכב ציבורי. המרכיבים, בקצרה, לימודי עיוני, עדכונים, החלקה, עקיפות, נסיעה בעקומה, ירידה ועלייה משול, מעבר שלולית מים, נסיעה במורד ונסיעה בסלום. זה בהחלט תחומים שמורי הנהיגה היום, ונמצאת פה הנציגות שלהם, לא מלמדים היום, אין להם אפשרות ללמד ואנחנו כן רוצים שאותו נהג יוכשר ובכך גם נפחית את מספר הנפגעים בתאונות דרכים, כאשר הנהג יקבל יותר ידע, מיומנות. לצערנו הרב הרבה תאונות, תאונות עצמיות, הן כתוצאה מידע נמוך, מיומנות וניסיון במצבים לא רגילים.

מבחינת הסטטוס, כמו שאמרת ובאמת פירטת, התקנה עברה פה בוועדת הכלכלה בספטמבר 2003, נכנסה לתוקף במרס 2005, כפוף ל-6 מגרשים בפריסה ארצית. אני רק רוצה להזכיר לנוכחים שאת המגבלה, אם אפשר לקרוא לזה כך, של 6 מגרשים בפריסה ארצית, העלו בוועדת הכלכלה האחרונה בספטמבר 2003, שדנה בזה, בראשות חבר הכנסת שמחון. הוועדה התנתה את זה ב-6 מגרשים בפריסה ארצית. זו היתה התניה של חברי הכנסת בראייה של לא לטרטר את האזרחים יתר על המידה ולקחת אותם למקומות רחוקים ממקום מגוריהם.

אנחנו, משרד התחבורה, מאז באמת פעלנו ביחד עם כל נציגי המדינה. נמצא פה נציג מינהל מקרקעי ישראל שמסייע לנו, משרד הפנים, מר שמאי אסיף, ראש מינהל התכנון, אישית מלווה את הפרויקט הזה. הכנו מפרט מאוד מפורט בשטח של 72 דונם, הכנו תכניות לימודים לנהג ולמדריך, אישרנו את נושא המחירים והביטוחים וכמובן במקביל התחילו לרוץ המגרשים.

הפעילות והיישום של הפרויקט הזה, ופה הנקודה החלשה. אני לא רוצה יותר מדי גם לגעת בכך מקצועי/לא מקצועי. יש פה גם דוח של הרשות הלאומית שבוצע לפני כשנה, הערכת יעילות פדגוגית ובטיחותית של ההדרכה, סקר ספרות, מסקנות. גם על זה יש חילוקי דעות, אבל אם את זה בשלב הזה אני שם בצד, אני רוצה יותר להתמקד בעניין של הישימות של הפרויקט---

היו"ר גלעד ארדן:

אבל, מר יצחקי, זה דבר קריטי. כלומר אם אנחנו רוצים להמשיך, הישימות היא צד אחד והצד השני זה עניין היעילות של העניין. כי אם מאז עברו חמש שנים, אז בוא ננצל גם את הזמן שעבר. אם היו ועדות שישבו מאז ובחנו את אופן הכשרת הנהג הישראלי בישראל, אז בוודאי שאני לא הולך כמו שור בקורלס לשחיטה, אני מחפש לראות אם יש טעם במה שאנחנו עושים. זה שאז היה שישה ואפשר ארבעה, בסדר. השאלה היא אם עדיין עמדתו העדכנית של משרד התחבורה היא שלעניין הזה יש תרומה שמצדיקה את משלוח הנהגים, גם אם זה באוכלוסייה מצומצמת יותר. בכל זאת מדובר במשהו שעולה כמה מאות שקלים.

עוזי יצחקי:

אני לא אסתיר שיש חילוקי דעות פנימיים במשרד התחבורה. אין עדיין החלטה סופית לגבי העניין של התוצאה המקצועית המובהקת של העניין הזה. יש מספר עבודות שנעשו, העבודה של דן מוקווס ששואלת אי אלו שאלות לגבי המקצועיות של העניין, היא סוקרת גם ספרות בעולם. אותה ועדה שציינתי, ועדה ציבורית של רישיון לנהיגה מדורג, המליצה לשר התחבורה לבחון בשנית את ה---

היו"ר גלעד ארדן:

איך הוא יבחן בשנית? היא הוועדה. אני לא מצליח להבין. אתה יודע, משרד התחבורה, זה כמו עם שלטי החוצות. אין לכם עמדות ברורות. אתם המשרד המקצועי, אתם בעד או נגד להמשיך עם---

עוזי יצחקי:

נכון לעכשיו, אני לא הסתרתי שיש---

היו"ר גלעד ארדן:

חילוקי דעות זה לא עוזר לי.

עוזי יצחקי:

נכון לעכשיו, העמדה של משרד התחבורה תומכת. לא באנו ושינינו שום תקנה, אנחנו תומכים, אנחנו דבקים בתקנה הזאת. גם מיוזמתנו לא באנו ואמרנו שלאור שינויים בדעה המקצועית ובראייה המקצועית, אנחנו באים ומשנים. חד משמעי פה, אני לא מותר שום ספק, יש חילוקי דעות, אבל העמדה נכון לעכשיו---

היו"ר גלעד ארדן:

חד משמעי יש חילוקי דעות? אתה מבין מה זה אומר?

עוזי יצחקי:

לא, אני מדגיש, חד משמעית, העמדה של המשרד תומכת בזה, אין החלטה אחרת. אנחנו תומכים בתקנות, אנחנו רואים בזה חשיבות ולכן אני רוצה להגיע לסטטוס של הישימות. לכן אמרתי בדבריי שאת העניין המקצועי אני שם בצד, כי אין שינוי הצהרתי לעניין של עמדת משרד התחבורה. אם יש שינוי, ואני לא רואה בקרוב שיהיה שינוי, אבל כמובן שאנחנו נביא את זה לכנסת ואנחנו לא נשאיר גם את היזמים בחוסר שקיפות ובגילוי נאות. אנשים באו והשקיעו ואנחנו ממשיכים לקדם. לראייה, גם מקדמים מול המינהל מכרזים נוספים, גם הכנו, בשיתוף עם מינהל התכנון, תכנית פריסה ארצית, תכנית אב ארצית. היא תוצג במועצה הארצית לתכנון ובנייה בחודש הקרוב ואת זה אנחנו מקדמים.

לגבי הישימות, אני רוצה להדגיש, מתברר, ולא צריכה להיות פה מחלוקת, אלא להראות איך אנחנו כן פותרים את העניין הזה, לגבי הישימות יש בעיה. לקחת היום 72 דונם במרכז הארץ

ולייעד אותם לטובת פעילות שכזאת במצב הקרקעות במדינת ישראל, וגם בהתאם למדיניות הממשלה והמדינה, זה מאוד מאוד בעייתי.

היו"ר גלעד ארדן:

תגיד בהתאם למדיניות, אל תגיד בהתאם למצב. המצב – יש הרבה קרקעות. זה שהמינהל מחליט שהוא עושה את זה בקצב שבא לו, זה משהו אחר.

עוזי יצחקי:

נכון, אבל תחשבו על אזור המרכז. לקחת 72 דונם באזור המרכז היום, באזור גוש דן, זה סיפור לא פשוט. הישימות של הפרויקט הזה... וזה לא סתם, זה לא שמישהו תוקע. משרד הפנים מסייע, הוועדות המחוזיות קיבלו הנחיה לבוא ולקדם, מר שמאי אסיף מוביל את זה בדיוני סטטוס בראשותו, שינינו גם את שיטת העבודה, אנחנו יותר מעורבים בוועדות. אני גם הופעתי במספר ועדות מחוזיות ועזרתי לקדם. אנחנו גם ניסינו להוריד כמה שיותר אי ודאויות מהפרויקט הזה, למשל נושא הביטוחים, לסייע להם בנושא הארנונה, בנושא המחירים שאישרנו. אנחנו גם באנו ואמרנו שנאריך את תוקף התקנות מחמש שנים לעשר שנים, שלא יהיה מצב שיתחלף שר ויגיד שהוא יורד מהתקנות. אם מישהו בא והשקיע והתחיל כבר להפעיל---

לאה ורון:

יש כוונה לקבוע מחיר מפקח?

עוזי יצחקי:

יש, קבעו כבר, כ-450 שקל פרטי ו-870 לרכב כבד.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא מבין, אתם עדיין תומכים בתקנה הזו בהיקף הרחב שלה?

עוזי יצחקי:

כן, נכון לעכשיו, אלא אם כן יבוא ויוחלט פה אחרת ואנחנו נצטרך לבדוק את המשמעויות. עשינו עבודה כלכלית, נמצאים איתי פה שני יועצים שסייעו לי, ערן מחברת מקיף לעניין הפריסה, ודרי' דוכין לעניין הקיבולות והיבטים כלכליים. נכון לעכשיו, גם ב-6 מגרשים תהיה איזה שהיא בעיית קיבולת.

היו"ר גלעד ארדן:

כמה נהגים חדשים מקבלים בממוצע---

עוזי יצחקי:

120,000 נהגים חדשים בשנה ואנחנו מדברים על 60,000 נהגים מקצועיים בשנה שיידרשו להכשרה.

היו"ר גלעד ארדן:

למה? כי נהגים מקצועיים זה פעם בכמה זמן?

עוזי יצחקי:

פעם בחמש שנים. סך הכל אנחנו מדברים על אוכלוסיית יעד של 180,000 בשנה.

היו"ר גלעד ארדן:

אז מדובר על 30,000 במגרש, כן? בהנחה אופטימית של 200 ימי עבודה בשנה, אנחנו מדברים על 150 נהגים ביום, עם כלי רכביהם?

עוזי יצחקי:

לא, ימי עבודה, בלי חגים.

היו"ר גלעד ארדן:

300 ימי עבודה? טוב. זאת אומרת, חוץ משבת, אין יום שהמגרש לא עובד. כי יש 52 שבתות בשנה. הבנתי. אין חגים, אין חופשות. כל יום ויום שישי זה גם.

עוזי יצחקי:

יום שישי ודיברנו אפילו על שתי משמרות במהלך יום. יום שישי משמרת אחת.

היו"ר גלעד ארדן:

טוב. נראה לי הרבה מאוד.

אביב קדישאי:

לא, אבל במגרש אפשר בין שש לשמונה קבוצות בו זמנית. כל קבוצה זה בין 10 ל-12---

היו"ר גלעד ארדן:

מה המחירים שנקבעו? איפה הם נקבעו?

עוזי יצחקי:

הם נקבעו בוועדת אגרות, קיבלנו אישור. 450 לפרטי, 870 לרכב כבד.

לאה ורון:

וגם זו היתה בקשה של ועדת הכלכלה.

עוזי יצחקי:

צריך לקחת בחשבון, חבר הכנסת ארדן, שמדובר במחיר שהמשתלם יבוא וישתמש עם רכב של עצמו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני יודע, מדובר על מחזור שנתי של כ-100 מיליון.

עוזי יצחקי:

אם נגיד הבן שלי ירצה את האוטו ללכת להשתלמות הזאת ואני אחליט שהאוטו יקר מדי, אותו בעל מגרש גם ישכיר לו רכב והמחיר יהיה קצת יותר גבוה, באופן טבעי. או צריך לקחת את נהג תנובה שיגיע עם המשאית שלו, והמשאית לא תושבת באותו יום, לא ישביתו את חלוקת החלב למעלה אדומים, אז הוא יצטרך להשתמש במשאית אחרת. גם את זה לקחנו בחשבון.

היו"ר גלעד ארדן:

טוב. זה יפה, אתם לוקחים הכל בחשבון. בינתיים עברו חמש שנים.

עוזי יצחקי:

שוב, אני חוזר ואומר, משרד התחבורה פה---

היו"ר גלעד ארדן:

אבל הדרישה של השישה מגרשים, לא רק שאני מברך רטרואקטיבית את ועדת הכלכלה, אני מבין כמה היא הגיונית. אפילו שישה לא בטוח שזה מספיק, גם שש זה גבולי.

עוזי יצחקי:

זה גבולי, בהחלט.

היו"ר גלעד ארדן:

בוא רגע נבין מה לוח הזמנים הצפוי מבחינת משרד התחבורה.

עוזי יצחקי:

כמו בפרויקטים שהם ביוזמת מה שנקרא המגזר הפרטי, ופה אנחנו פחות---

היו"ר גלעד ארדן:

הבעיה לא המגזר הפרטי. הוא היה מוכן מעל ומעבר, הבעיה היא ברשויות התכנון של המדינה.

עוזי יצחקי:

אני לא חושב שהבעיה היא ברשויות התכנון. אם בישיבות קודמות הצבענו והורינו אצבע מאשימה לכיוון רשויות התכנון, אני חושב שחל שיפור בשנה האחרונה בהתייחסות ושוב אני חוזר ואומר, הבעיה לאשר מגרש שהוא לכאורה בניגוד למדיניות ממשלה ולהימצאות קרקעות באזורים מסוימים ואנחנו יכולים לראות שגם עיקר המגרשים שמוכנים, ויכולים להתחיל מחר לעבוד, הם בפריפריה. זה לא במרכז, במרכז יש לנו בעיה אמיתית.

היו"ר גלעד ארדן:

בסדר, אבל אני שואל עוד פעם, איפה הבעיה? תשים את האצבע, מה תוקע את זה כרגע? חש 4 כן עם אישורים?

עוזי יצחקי:

שלושה.

היו"ר גלעד ארדן:

והשלושה האחרים מה חסר להם? כרגע התקנה מחייבת שישה.

עוזי יצחקי:

גם מבחינה כלכלית וגם מבחינה עסקית, יזם, ועוד מעט גם אני מניח שתשמע אותם, לא בנה מגרש עד שהוא לא יידע שהחמישה אחריו גם אצלם הטריטוריים בדרך.

היו"ר גלעד ארדן:

אני שואל, מדוע חסרים שלושה מגרשים כדי שהתקנה תוכל לצאת לדרך? מה חסר?

עוזי יצחקי:

זמינות קרקע וקבלת אישורים ממוסדות התכנון כנדרש.

היו"ר גלעד ארדן:

יש קרקע זמינה, רק אין יזמים שמוכנים לשים את הכסף?

עוזי יצחקי:

לא, יש קרקע זמינה. אני אסביר.

היו"ר גלעד ארדן:

אני אמקד את כיוון המחשבה שלי, כדי שאתה תבין מה אני מחפש. התקנה הזאת היא יוזמה של משרד התחבורה. לא הכנסת קמה יום אחד ואמרה 'בוא נחייב את הנהגים לעבור השתלמות מעשית בנהיגה'. המשרד יזם את זה. המשרד הביא תקנות, התקנות אושרו, חוץ מתנאי אחד, שגם אתה אומר שהוא תנאי הגיוני וזה פריסה של לפחות שישה ברחבי הארץ. מאז עברו חמש שנים, אם אתם עדיין חושבים שזה דבר נכון מבחינת ההכשרה לנהיגה, אז אני שואל אותך, מה לדעתכם חסר ומה אתם עושים כדי שזה יפסיק להיות חסר?

עוזי יצחקי:

אז אני חוזר ואומר ואני מדגיש שתי נקודות. יותר קרקעות זמינות, יותר להציע קרקעות ליזמים וקרקעות שכבר הוצעו---

היו"ר גלעד ארדן:

מי זה האדם הנורא הזה שבגללו אין קרקעות זמינות ולא מציעים קרקעות ליזמים? מי הוא? בוא נזמין אותו, נשאל אותו למה הוא---

עוזי יצחקי:

מדינת ישראל, מינהל התכנון, מינהל מקרקעי ישראל וכשותף גם משרד התחבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

בסדר, אז בקיצור הבעיה זה אנחנו. זה המדינה, זה לא היזמים.

עוזי יצחקי:

והעניין השני, שזה גם אפשר להגיד המדינה, אבל זה דברים שהם קיימים, אישור מקומות שכבר קיימים, קרקעות שכבר קיימות, מיזמים שכבר קיימים, לאשר אותם במוסדות התכנון ולקבל אישורים סטטוטוריים.

היו"ר גלעד ארדן:

בסדר, בקום המדינה, כמו שאמרת, לא הקצו קרקעות להכשרת נהגים. לא תהיה היתכנות כלכלית לקחת קרקע למגורים ולהפוך אותה לזה, אז כנראה יהיו קרקעות לתקלואות, לא למסחר.

עוזי יצחקי:

בעיקר, שינוי ייעוד.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אני שוב שואל, האם הוגשו בקשות כאלה על ידי יזמים שהן עדיין תקועות ברשויות התכנון?

עוזי יצחקי:

יפרטו את זה גם אחריי. אני יודע על אתר מעלה אדומים שמתקשקים איתו ברשויות התכנון וכנ"ל ברקת, ליד שדה התעופה, שגם שם יש אי קבלת אישורים. אם יש עוד, אז כמובן יכולים לפרט אחריי.

לאה ורון:

אתה מדבר על מעלה אדומים או מישור אדומים?

עוזי יצחקי:

זה מישור אדומים. היזם נמצא פה.

היו"ר גלעד ארדן:

תודה, הם תיכף ידברו. כן, אדוני יושב ראש הקואליציה, יוזם הדיון, בבקשה.

אלי אפללו:

סליחה על האיחור ואני מודה לך על ההסכמה על הדיון הזה. אני קודם כל רוצה להגיד תודה לשר התחבורה שהוא בכלל אמר ובאופן אישי אמר שהוא רוצה לקדם ולהמשיך לקדם את העניין הזה והוא רואה בזה דבר נחוץ, ובשיחה ארוכה שהיתה לי עם מר יצחקי, הוא אמר לי את כל הבעיות והוא אמר לי שהוא אפילו מאוד בעד, אבל היות שיש פיצול של רצון בתוך המשרד, חלק אומר עוזי תומך בזה וחלק אחר שמבין שיש לזה איזה שהיא התנגדויות. אבל אני מאמין שמר עוזי יצחקי הוא אחראי, הוא ממונה על העניין הזה ואני מאמין שאנחנו צריכים לפתור את הבעיה ולא להגיד 'בגלל שאין אדמות זמינות, אנחנו נעכב את כל הפרויקט הזה'. הפרויקט הזה צריך בסופו של דבר, אמרתם שיתחילו לפחות בשתיים או בארבע יחידות עד שיגיע לטופ של מה שבאמת רצוי בעניין ואני מנסה לצטט את מה שאתה אומר. אם טעיתי במשהו עד עכשיו, תגיד לי, עוזי, במה שאמרת לי. היתה לי שיחה קצרה עם שר התחבורה ועוד פעם, אני באמת רוצה להגיד לו תודה על הראייה שלו שזה נחוץ וזה יכול להציל אנשים. זה בעצם הכוונה של העניין, הצלת נפשות והמלחמה שלו בתאונות הדרכים משלימה. אחד משלים את השני במאבק עצמו.

מה שאני רוצה לשאול אותך, מר יצחקי, למה אתם לא מאשרים היום, מיידית, את הקרקעות הזמינות? זאת השאלה הפשוטה שאני רוצה לדעת. זאת התשובה שאני מחכה לקבל ממך.

עוזי יצחקי:

להשיב עכשיו?

אלי אפללו:

כן.

עוזי יצחקי:

כמו שהדגשתי לפני זה, האישורים צריכים להינתן על ידי ועדות התכנון.

היו"ר גלעד ארדן :

אני רוצה להבין את השאלה. האם אתה מתכוון לכך, התקנות שאושרו מחייבות שישה מגרשים והן חלות על כל נהגי רכב כבד פעם בכמה שנים ועל כל נהג חדש. עשינו חישוב כאן שמדובר ב-180,000 איש בשנה, שישה מגרשים זה גם עומס לא פשוט, זה 150 איש ביום, בכל מגרש, אם יש שישה. האם אדוני מתכוון לכך, כשאתה שואל אם יש נגיד שלושה או ארבעה עם אישורים, למה לא להגיש תקנות חדשות עם שלושה או ארבעה ולצמצם את כמות הנהגים שבשלב הראשון זה יחול עליהם? זאת השאלה?

אלי אפללו :

אני חוזר ומצטער שלא אמרתי זאת. אמרתי להקטין את התקנות, לפחות להתחיל בחלק, לא בכל, כי אחר כך העומס יהיה גדול מאוד, כמו שאמרתי לי, וגם לא תהיה חלוקה צודקת, אבל לפחות הנהגים המקצועיים שזה עיקר התאונות, שמדובר במשאיות ונהגי אוטובוס. כל אלו שהם באמת קריטיים. נכון שהשלב הבא, לפי הדרגה, אנחנו נצטרך להגדיל.

זה עניין של כדאיות כלכלית לזמנים, זה צריך להיות גם כדאי כי מדובר בהשקעה גדולה ואני לא זוכר את המספר שאמרתי לי. אני לא עושה את החשבון שלהם אם זה כלכלי או לא, אני צריך לתת את שיקול הדעת לזמנים, אני לא יודע מי היזמים פה, הנה מישהו מרים אצבע. לגילוי נאות, אני מכיר אותו, קוראים לו בני גורפינקל, הוא היה ראש מועצה בגליל התחתון, אם אני לא טועה, ולא ראיתי אותו שנים, אבל אני רואה אותו הרבה שנים. הנושא הזה שצריך לעשות במקום האנשים המכובדים האלה את שיקול הדעת אם כדאי לפתוח או לא כדאי לפתוח, אני לא חושב שזה תפקידנו, אדוני היושב ראש. זה תפקידם. אבל להתחיל. כמה אדמות זמינות להיום. כמה היום, אמרת, זמינות לפתוח מחר בבוקר? שלוש!

עוזי יצחקי :

אני יודע על שלוש.

אלי אפללו :

בוא ניתן לארבעה, בוא נתחיל עם ארבע. ארבע, שזה מיידית להיום בבוקר. הם טוענים, אני לא מכיר את האדמות, במקום שש. לא בגלל שיש שני שלישי מוכנים, בגלל שתיים אחרות שהן בגלל בעיות סטטוטוריות או בעיות תכנון ובעיה, שהם יעשו... הרי זה עניין של תהליך, זה ייגמר. אני מתחייב לך, ידידי מר עוזי יצחקי, אתה גם אמרת, אני מעריך את יושרך, אמרת שאין ספק שגם ייפתרו, הבעיות ייפתרו והמגרשים, שניהם ביחד. מה שאני מבקש, אני מבקש ממשדד התחבורה ואני שוב אומר, אני אומר, כי אני יודע את רצונו של שר התחבורה, את כל מאמציו לגבי מלחמה בתאונות הדרכים, ובסוף אני רואה את ההקטנה של המספרים לאט לאט, אבל זאת תהיה הקטנה באופן דרסטי. הדבר הזה, מגרשי החלקה, להדריך אנשים שלא יודעים להתנהג בצורה נכונה במצבים שאם הם לא ילמדו אותם, ימשיכו התאונות, ותאמינו לי, ברגע שהם ילמדו איך להתנהג... אני מתבייש להגיד לכם שאני עברתי במגרש החלקה בחוף לארץ, התביישתי להגיד כמה אני לא יודע לנהוג. לא ידעתי כמה אני לא יודע לנהוג.

אז אני חוזר ואני רוצה לדעת היום. אני מקווה, אדוני היושב ראש, נצא מפה בהחלטה שאנחנו מבקשים או אולי אפילו דורשים, אני לא רוצה להגיד דורשים, אבל אנחנו מבקשים שתתקבל החלטה במשרד התחבורה שיתחילו בארבעה המגרשים האלה מיידית וכשיהיו שישה, זה גם ייפתח לקהל שנצרך לעבור את הדברים האלה בהדרגה מסוימת, לפי כמות שיש, כדי שנציל כמה שיותר נפשות.

לאה ורון :

בשלב הזה אתה מדבר על נהגים מקצועיים בלבד.

אלי אפללו :

כן. אני אומר, בואו נתחיל. אם יש שישה מגרשים, נכניס נהגים חדשים, אבל בואו נתחיל. תאמינו לי, כשהם יידעו שיש להם ארבעה מגרשים וימשיכו עוד שניים, הם יעשו את המאמץ הגדול כדי לעזור לשניים האלה.

ואני רוצה לדעת גם לגבי השניים האחרים, מה הבעיה, אולי אנחנו כן יכולים לעזור. אולי משרד התחבורה, הגיע הזמן שיעזור גם לשני המגרשים האחרים. בסופו של דבר זו ממשלה אחת.

אמרתי, אולי לא מספיק, אז אני מבקש שאת הדבר הזה, אדוני היושב ראש, אני מבקש--

היו"ר גלעד ארדן :

המחיר שקבעתם הוא מחיר מקסימום, או מחיר קבוע?

עוזי יצחקי :

מחיר קבוע.

היו"ר גלעד ארדן :

למה לא לעשות מחיר מקסימום? אולי תהיה תחרות.

עוזי יצחקי :

עשינו בדיקות כלכליות מאוד מדוקדקות בעניין הזה.

לאה ורון :

אבל אין לכם שום קושי שמי ממגרשי ההדרכה יגבה מחיר יותר נמוך. מחיר בפיקוח הוא תמיד הרף העליון של המחיר.

עוזי יצחקי :

אין לי בעיה, אבל הם יפסידו כסף.

אלי אפללו :

מר יצחקי, אני רוצה להגיד לך, אני כל כך מעריך את דאגתך. אני האחרון שדואג להם. תאמינו לי, אני האחרון שצריך לדאוג להם, הם יודעים לדאוג לעצמם.

עוזי יצחקי :

בסדר גמור.

אלי אפללו :

מה שאני צריך לדאוג שתהיה הפחתה כמה שיותר בתאונות הדרכים ושתהיה הדרכה לאנשים האלה, להבין באמת איך לנהוג. הם לא מעניינים אותי. שהמחיר יהיה יותר זול, מצדי שיילחמו, שיתמודדו במחירים ושייתנו כמה שיותר זול, למי שיגיע אליהם, זה לא ענייני. תודה.

היו"ר גלעד ארדן :

אתה רוצה להגיב או שאני אמשיך הלאה?

עוזי יצחקי :

רק לציין שבכל חלופה שתעלה פה אנחנו נעשה שיעורי בית, נתחייב בזמן מדיד לחזור עם תשובות ונתונים טכניים. מה זה אומר? אם ארבעה מגרשים, רק רכב ציבורי, אנחנו נביא בדיוק את המשמעויות, גם הכלכליות, גם מבחינת זמני המתנה וקיבולות.

אלי אפללו :

אולי גם תוסיפו במשמעות כמה זה יפחית תאונות דרכים. זה עוד אלמנט שעולה על כל האלמנטים של שיקולים כלכליים. בבקשה. את זה הייתי רוצה שנכניס.

עוזי יצחקי :

נביא את הנתונים. כל החלטה שתתקבל פה, בזמן מדיד שתקבעו לנו, נחזור עם מספרים ונתונים, כי יש פה מספר חלופות, כמו שאנחנו גם חלק כבר בדקנו.

היו"ר גלעד ארדן :

אני רק אומר ואני אכליל את זה בסיכום, היוזמה הזו היא לא יוזמה של הכנסת, היא יוזמה של משרד התחבורה והדיון הזה הוא מעין סוג של דיון מעקב. קצת מגוחך, כי הוא מעקב אחרי חמש שנים מאז אישור התקנה, אבל אנחנו לא צריכים להכתיב לכם שום לוח זמנים בעניין הזה. אם משרד התחבורה חושב שזה תורם לבטיחות בדרכים וזה גם לא עולה לו כסף, הרי פה מטילים את העלות הכלכלית על היזמים שמקימים ועל הנהגים שמשלמים, אז אין שום סיבה שהמשרד לא יביא מהמסקנות הסופיות והחד משמעיות שלו בזמן הכי מהיר שניתן. אם המשרד, לעומת זאת, יש בו גורמים שחושבים כך ויש גורמים שחושבים אחרת, אני זוכר במודל שאני מכיר, בשביל זה יש שר. השר צריך לקבל החלטה סופית וחד משמעית, כפי שבזמנו השר ליברמן קיבל החלטה שהוא בעד המגרשים האלה. אז השר מופז מתבקש להבהיר את עמדתו הסופית ואם עמדתו הסופית היא להתחיל בינתיים עם מה שיש, קרי שלושה או ארבעה מגרשים ונהגי משאיות, הוא אפילו לא צריך לתת תשובה, הוא צריך להביא תקנות מתוקנות לוועדה, כי על פי התקנות היום אי אפשר להתחיל את זה בלי שישה מגרשים, ואז שהוועדה תאשר את התקנות, או שלא, אבל הוועדה לא יכולה להמשיך ולהתברבר ולשמוע שיש גורמים כאלה במשרד ויש אחרים ואור ירוק מעביר לי מסמך שבו הם כותבים בכלל שוועדת ההיגוי שהוקמה המליצה לבטל את התקנות האלה.

אברהם חמו :

לאור ירוק יש עניין לעשות אירועים ומסיבות ולא תכל'ס. סוף סוף יש משהו רציני ואפללו עשה---

היו"ר גלעד ארדן :

איך אתה קשור לנושא?

אברהם חמו :

אני קשור, כי אני עוסק בנושא עוד לפני התקנה הזאת.

היו"ר גלעד ארדן :

אז יש לי שתי הערות אליך. אחת, פה מבקשים רשות דיבור.

אברהם חמו :

הרמתי.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל אני לא נתתי. אתה יכול להרים, לעשות התעמלות, אני לא עשיתי ככה, אז בפעם הבאה תבקש רשות דיבור. שתיים, בנוגע למה שאמרת על אור ירוק, אור ירוק פועלים מתוך מניע טהור של בטיחות בדרכים ואין להם שום אינטרס כלכלי, אוקי? תודה רבה.

אברהם חמו:

אתה מגן עליהם, אני מבין.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה מבין מצוין. זה בסדר? זה מקובל עליך שאני מגן עליהם, או שזה לא בסדר?

אברהם חמו:

אתה חבר כנסת, אתה יושב ראש ועדה.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא קשור. זה נשמע כאילו אתה יושב כמי שיש לו הערות על הדברים שנשמעים.

בני גורפינקל:

בוקר טוב לכולם. אני, לאחר שפרשתי מהמעוזה, אחרי 26 שנה, בפברואר 2002 פניתי אל שר התחבורה דאז, דר' אפרים סנה והוא הציע לי להיכנס לעניין של המגרש, תוך הדגש שזו יוזמה פרטית, אין אגורה אחת מימון של הממשלה. קיבלנו תכניות ממשרד התחבורה, שהביאו אותם מגרמניה, לאחר שוועדה בדקה. קיבלתי את התכניות, ערכתי את התכניות, בניתי אותן, קיבלתי אישור משרד התחבורה, התכניות מאושרות לביצוע. ב-8.12.2004 היתה פה ישיבה עם יושב ראש הוועדה, מר שלום שמחון, כאשר התקנות כבר היו ואנחנו העלינו פה, מספר יזמים, ביקשנו תיקונים לעניין משום שמדובר פה על השקעה כספית שבחלקה כבר נעשתה על ידי היזמים וכדי לרוץ קדימה, כי היו חסמים בדרך, אז ביקשנו להקטין משישה מגרשים לשלושה, ביקשנו לשנות את ההגדרה של מורי נהיגה, ויש לי פה את הציטוט של זה, לפי הפרוטוקול.

היו"ר גלעד ארדן:

למה לשנות את ההגדרה של מורי נהיגה?

בני גורפינקל:

בתקנה כתוב שמי שמוסמך להדריך זה מורה נהיגה ומה שעולה פה זה שמורי נהיגה יהיו מוסמכים ללמד במגרשים, 'מדריכי נהיגה בעלי הסמכה אזרחית /או הסמכה צבאית של בוחני נהיגה או בוחני רכב' ואני המחשתי את זה בדוגמאות של חיילנו, שהיו בצבא, הנדסאים שלמדו והם הוסמכו להיות בוחני רכב ובוחני נהיגה, הם גומרים אחרי חמש שנים את הצבא, אין שום סיבה שלא ייתנו להם אפשרות, לאחר שוועדה מקצועית של משרד התחבורה תבדוק את זה. אני רוצה לומר, למיטב זיכרוני, אכן הוועדה, בראשותו של מר שמחון, אישרה את זה וכתוב בפרוטוקול שהנחה את ידידי, מר עוזי יצחקי, תוך חודש ימים להביא את התיקונים האלה. לצערי זה לא היה.

הייתי עוד פעם בישיבה, כאשר היה יושב ראש הוועדה אחריו, חבר הכנסת אמנון כהן. שוב, העניין הזה הועלה ואני היום עוד הפעם פה. אני רוצה לומר לחברי וידידי, מר אפללו, אתה צודק מאה אחוז. שלוש פעמים דיברתי עם שר התחבורה ואחרון לפני שבוע והוא אמר לי 'אדוני, אני דוחף את העניין ולמה? אני מחזיק פה רק דברים פשוטים מתוך האינטרנט. שר התחבורה כותב 'אני לא מוכן לקבל 45 הרוגים בחודש'. חדש. שר התחבורה כותב בנובמבר '30 הרוגים ו-2,2,58 נפגעים בתאונות'.

חברים יקרים, מדובר פה על מגרש עם השקעה פרטית, מדובר פה על תכנית מצילת חיי אדם, מדובר פה על מגרשים שקיימים בגרמניה ובאירופה ואנחנו לא המצאנו את הגלגל ואני הייתי שלוש פעמים במגרשים כאלה ואני אתן לך, חבר הכנסת ארדן, תמונות להמחיש לך את העסק הזה. למדתי את העניין הזה ואני קשור לצוות מתכננים ומבצעים שעשו בגרמניה ובאירופה 35 מגרשים כאלה ויש לי סקר בין לאומי שמי שעבר את המגרש הזה, הוריד ב-43% את מספר ההרוגים בתאונות דרכים.

אני נקרע לחתיכות. אתה פותח בבוקר את העיתון, אתה פותח אינטרנט, עוד הרוג ועוד הרוג ועוד הרוג ואופנועיסט ועוד הרוג. למה? כל מה שנדרש זה לאשר את התקנה וכל מה שנדרש, אם זה בסמכותה של ועדת הכלכלה, להגיד 'זה פרויקט מועדף'.

היו"ר גלעד ארדן:

תפנה אותי איפה בסמכותה של ועדת הכלכלה להגיד לוועדה המחוזית שהפרויקט הוא פרויקט מועדף. אני לא מכיר הליך כזה.

בני גורפינקל:

תקשיב טוב, אני חושב שאם שר התחבורה---

היו"ר גלעד ארדן:

הפרוטוקולים בעבר, כשזה היה פחות שנוי במחלוקת, אז הוועדה אמרה את זה בהודעות שלה. אני אפילו הייתי מהיוזמים של ההודעה לפני שלוש וחצי שנים. זה לא הרשים כל כך את הוועדות המחוזיות, כמו שלא הרשים אותם הפרדות מפלסיות. זה מדינת חלם.

אלי אפללו:

יש ביכולתנו לפתוח את הארבעה האלה והדברים יתגלגלו. אני אומר לפרוטוקול, אם משרד התחבורה לא יאשר את זה בימים הקרובים, ניתן לו זמן, אני רוצה מאוד לשמוע את מר יצחקי כמה זמן ייקח לו לאשר את זה, אני מתכוון להעביר את זה בחקיקה, לא בתקנות, אם הם לא מבינים את זה בתקנות. ואני משוכנע ששר התחבורה לא ייתן לנו להגיע לנושא הזה בחקיקה, אבל אני אומר פה, לפרוטוקול, באיזה פרק זמן לדעתך, מר יצחקי, נקבל תשובה? תן לנו זמן.

עוזי יצחקי:

תשובה למה? תחליטו קודם מה אנחנו מציעים. נכון לעכשיו יש שישה מגרשים, זאת התקנה. אני רוצה להזכיר לכם שאני הבאתי גם הצעות לתיקון התקנה לפני שנתיים בוועדה הישנה עוד.

היו"ר גלעד ארדן:

אני אעזור לך. אני אענה לך. מה עשית לפני שנתיים?

עוזי יצחקי:

הבאתי הצעה לתיקון לפריסה לארבעה מגרשים. אפשר להוציא את הפרוטוקול.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל על כל היקף האוכלוסייה.

עוזי יצחקי:

על כל היקף האוכלוסייה.

היו"ר גלעד ארדן:

אנחנו מדברים פה על שליש מהאוכלוסייה. אתה אמרת שנהגים חדשים זה 120,000 בשנה. מה שחבר הכנסת אפללו מדבר עליו זה 60,000 בשנה.

עוזי יצחקי:

אנחנו גם נבדוק את המשמעויות בתוך תודש ימים. אין לי גם בעיה לבוא ולהציע גם הצעה לארבעה ואותם 60,000, אבל תשאל אותם אם מישהו יהיה מוכן להשקיע 20 מיליון דולר בשביל לחלק ל-60,000. אני לא סתם אעשה תקנה והיא לא ישימה. את זה צריך לזכור. יש גם גבול להשקעה שלהם.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה חושב שעל נהגים מקצועיים, גם הארבעה האלה לא יפתחו?

אלי אפללו:

זאת השאלה. מי הבעלים של המגרשים?

עוזי יצחקי:

יש פה מישהו באולם שישקיע 20 מיליון שקל---

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא יודע כמה זה עולה.

עוזי יצחקי:

נגיד 20 מיליון שקל והוא יחזיר את זה תוך כמה זמן? יש פה השקעה כלכלית עצומה.

אלי אפללו:

אני רוצה לשאול, מר ציון עופרי, אם יהיו לכם ארבעה ובתקנה ייתנו רק על נהגים מקצועיים להתחלה.

ציון עופרי:

התשובה היא חיובית וחד משמעית. גם אם זה יחול רק על הנהגים המקצועיים, יש לי מגרש בדרום, בחצרים, אנחנו נפעיל אותו בשלב הראשון. כמובן שמבחינה כלכלית זה דוחה לנו את החזר ההשקעה, אבל זה עניין שלנו. מר עוזי יצחקי באמת עזר לנו הרבה מאוד גם בוועדות הסטטוטוריות, גם במשרד התחבורה, גם במע"צ, אני באמת מודה לו. אנחנו כולנו, כל הארבעה, יכולים לפעול מיידית, להתחיל לעבוד בשטח. אנחנו בעצם מחכים לשיבה הזאת בשביל להתחיל לעבוד בשטח. יש לנו אישורים סטטוטוריים, יכולים להוציא היתרי בנייה מיידית, גם אם זה מצמצם את האוכלוסייה. אז החזר ההשקעה לא יהיה באיקס שנים, יהיה בוואי שנים, אז מה?

אלי אפללו:

הנה באנו בשלום ויש פה תמימות דעים ואף אחד לא מבקש יותר מזה.

לאה ורון:

אתה בעלים של מגרש אחד, לא של הארבעה.

אלי אפללו:

מה שאר המגרשים אומרים?

היו"ר גלעד ארדן:

אפשר לעשות את כל הארבעה אצלך.

עוזי יצחקי:

לעדכן אותו. אושר לו גם, במילא, פארק מוטורי.

ציון עופרי:

זו לא הנקודה. יש כאן דירקטיבה של האיחוד האירופי. הדירקטיבה מחייבת את כל האיחוד האירופי. החל מספטמבר 2008 נהגי אוטובוס, מספטמבר 2009 נהגים של רישיון נהיגה ב', כולם יהיו מחויבים באיחוד האירופי להגיע, לעשות הדרכה.

לגבי הסטטיסטיקה. יש סטטיסטיקה מהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה האוסטרית שמראה, כמו שאמר מר גורפינקל, הפחתה מאוד מאוד משמעותית במספר ההרוגים והנפגעים וזה מהות העניין. חברה, אז גם אם התחזר יהיה איקס או וואי, תשאיר לנו את הבעיה, אנחנו יודעים איך לטפל.

אלי אפללו:

אני רוצה לשאול שאלת המשך – יש מגרשים שלא ייפתחו במתכונת הזו? מתוך הבעלים, כולם נמצאים? מי אלה?

אביב קדישאי:

אביב, עפולה.

יהודה ברקת:

יהודה ברקת.

אלי אפללו:

אז יותר מארבעה.

היו"ר גלעד ארדן:

לא, אלו שאין להם אישור.

אלי אפללו:

אני מדבר על אלה שיש אישור.

רפי אלמליח:

אף אחד אין לו.

אלי אפללו:

מי אתה שאתה אומר שאין אף אחד?

רפי אלמליח:

ממינהל מקרקעי ישראל.

אלי אפללו:

אז יש הרבה מה לדבר עליך. אני מכיר אתכם כל כך טוב שעדיף שלא. בוא נהיה בשקט, מינהל מקרקעי ישראל. בדיוק הפוך. אל תספר לי סיפורים, עדיף שכן.

אני שואל את הארבעה שנמצאים, שיש להם, במתכונת שמציע היושב ראש, אתם---

היו"ר גלעד ארדן:

אני עוד לא מציע.

אלי אפללו:

במתכונת של נהגים מקצועיים בלבד, אתם תפתחו את המגרשים?

אביב קדישאי:

כן.

ציון עופרי:

התשובה היא חיובית.

בני גורפינקל:

אני רוצה גם לומר שבסך הכול יש דוגמאות, לא בחוץ לארץ, בחוץ לארץ ברור כבר, פה בארץ. היה מגרש, נסעו אנשים מהצפון עם אוטובוסים, משאיות, לעבור שם, חברות כמו אגרסקו, כל חברה אחרת, אפשרה לבנים ולנהגים לנהוג ברכב שלהם בתנאי שעברו את המגרש ושוחחתי עם האנשים האלה. הם אמרו, כמו שאמר חבר הכנסת אפללו, מי שעובר את המגרש הזה, רק אז הוא יודע מה זה נהיגה. ולא יעזור שום דבר. ואני מכבד את כל הגופים הירוקים והכל בכל מכל, פה אתה לומד לנהוג וזה לא פטנט שלנו, זה קיים בכל העולם. יש לי פה את החקיקה של פינלנד, אני אעביר לך אותה, יש לי צילומים מהמגרשים האלה, ואני אומר עוד הפעם, חברנו, מר גלעד ארדן, עוד פעם אני רוצה להגיד לך תודה, כי אתה 'חס' מאוד על העניין של התחבורה, ואני עוקב מקרוב כל הזמן, אחרי כל מה שאתה עושה בעניין הזה. צריך לעשות לעניין סוף. אני נאבק בוועדה המחוזית שש שנים. שש שנים עד שאישרו.

אברהם חמו:

הניסיון שאני אישית צברתי, יחד עם צוות גדול, הוא 12 שנה בקיבוץ יקום, מגרש החלקה. ממחקרים, שלא אנחנו עשינו, אלא שחברות שלהם עשו, כמו חברת חשמל... חברת חשמל העבירו אצלנו את כל הנהגים שלהם, מקצועיים ולא מקצועיים. במשך ארבע שנים נמדדה ירידה של 43% מתאונות הדרכים של חברת החשמל. אני לא אומר שזה רק בגלל המגרש. המגרש היה חלק רציני וגדול.

בנוסף, במשך ה-12 שנים האלה שעבדנו ביקום העברנו, עם רשימות שמיות, 240,000 איש השתלמות. הכי קצרה, חמש וחצי שעות, הכי ארוכה, 3 ימים, שזה צה"ל. העברנו אלפי חיילים שעברו. בכל גוף העברנו כמויות אדירות. הפידבק הוא יוצא מהכלל.

אני עוד כשהיה מר עתניאל שנלר, שנת 91', כשהטילים ירדו עלינו, כראש הרשות, הקמנו את הנושא הזה ורצינו להקים ורק לפני כמה שנים התרצו כמה ואני רוצה לציין לטובה את האיש שנמצא כאן ועשה עבודה נפלאה בתקופה הזו, וכל החבר'ה האלה תרמו לקדם. השתנו האנשים ומזל שאתה פה, כי האנשים הלכו כל אחד לדרכו, שכחו, השאירו את מר עוזי יצחקי לבד.

לכן אני מקווה שאתה, יחד עם מר יצחקי, תדחפו. הנושא באמת חשוב. אני כבר מבוגר, אני עברתי הרבה, לי יש מגרש, אני אפילו לא אומר שיש לי, אבל אני פוחד לפתוח אותו. המגרש עולה הון תועפות, יש לי אותו לחדש, השנה מובטח לי. מתי שאני אומר 'קח, יש'. אני מחכה לאישור שלכם. אז יש לכם ארבעה והמגרש שיש לי אותו, אני יכול לעשות כאילו עוד שתיים. זאת אומרת, אם הם יקימו שניים, המגרש שלי עוד שניים. אז תאשרו לנו את הארבעה. יש כאן בעיה לנהגים המקצועיים. הבעיה של הנהגים המקצועיים, מתי תביא אותם? האם פעם בחמש שנים, האם פעם בשנה? מתי?

אלי אפללו:

פעם בשנה.

אברהם חמו:

איזה? זה לא ילך. הלוואי. בחידוש. פעם בשנה לא תוכל להשתלט. חבר'ה, יש מעט מדי אנשים.

עוזי יצחקי:

פעם בשנתיים.

אברהם חמו:

פעם בשנתיים תעשה, אבל אם זה פעם בחמש שנים, אז לא נשאר לך, מתוך ה-120---

אלי אפללו:

לא, פעם בחידוש. בקשה לחידוש פעם בשנה.

אברהם חמו:

נקודה נוספת חשובה – הוועדות המחוזיות עשו את המוות ואני רוצה לומר לכם, אני עשיתי 32 איתורים. זאת אומרת, לאתר מגרש, לעשות תכניות, לקבל את האישורים ואתה מגיע לוועדה המחוזית, היא חוסמת, אין. זאת אומרת, זה באמת כפי שאמר, זו מדינה בפני עצמה, לא מעניין אותם כלום. המגרשים מוכנים והכל, אבל הם לא נותנים אישורים, הם פוחדים שכרישי נדל"ן ישתלטו על המגרשים.

מה שחשוב לנו מאוד שהוועדה הזאת תצא בקריאה ותעודד אותנו, כי לא הכסף הוא החשוב. הכסף ישנו, אנחנו צריכים או.ק.י, תנו מועד, מתחילים, תגישו, מתחילים. האמינו, יהיו מגרשים. תודה.

היו"ר גלעד ארדן:

יש פה אי הבנה בסיסית של הליכי החקיקה שאני רוצה לחזור ולהדגיש. הוועדה הזו, אין בסמכותה להתחיל או להורות או לאשר את הפעלת התקנה לפני שיהיו שישה מגרשים. אין לה סמכות כזאת. הסמכות היחידה שיש לוועדה זה אם המשרד יגיש תקנות חדשות שמשנות את התקנות הקודמות שאושרו, הוועדה אז תדון מבלי לנקוט כרגע עמדה סופית בסוגיה הזו, תשמע מה המשרד אומר, תשמע אנשים שיוזמנו לכאן ותחליט אם לאשר את זה במתכונת המצומצמת.

יש כמובן את האפשרות הנוספת שציינ יושב ראש הקואליציה, שחבר כנסת, אם הוא חושב שזה הדבר הנכון והוא לא מוכן לחכות שהמשרד יואיל בטובו לקבוע עמדה, יכול לקדם יוזמת חקיקה פרטית שהיא כמובן גוברת על התקנות שאושרו, כי חוק גובר על תקנות.

אלה הן האלטרנטיבות שקיימות, אין סמכות לוועדה להורות או לאשר הפעלה של התקנה.

אבי גולן:

זה היה וולונטרי.

היו"ר גלעד ארדן:

מה זאת אומרת וולונטרי?

אבי גולן:

זה לא היה וולונטרי וזה לא היה רק במגרשים ויש כמה שינויים שהשתנו.

היו"ר גלעד ארדן:

וולונטרי אתה מתכוון בלי שיש חובה---

לאה ורון:

בלי חובה מעוגנת בתקנות.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא רואה את עשרות אלפי הנהגים מתנדבים לשלם מעל 800 שקלים, או הבעלים של החברות שלהם, בלי שזה מעוגן בחוק.

דרך אגב, המשרד חוזר ומציין בפנינו את המחסור האדיר בנהגי רכב כבד. אני מקווה שכאשר יאושר התיקון 87, חובת התנסות וליווי לנהגי רכב, שגם עולה כמה אלפי שקלים לבעלי החברה, פלוס זה, זה לא יגדיל את המחסור.

עוזי יצחקי:

תיאמנו עם מועצת המובילים שאותם נהגים שייקלטו בחברות זה יהיה במסגרת השכר שלהם. כלומר זה יהיה חניס, לאור המחסור החמור מאוד בנהגי רכב כבד במדינת ישראל.

היו"ר גלעד ארדן:

לפני שאני עובר למורי הנהיגה ונציג המינהל, אז יוזם הדיון, חבר הכנסת אפללו, ביקש גם שאני אשאל את משטרת ישראל, ואני חושב שהוא צודק, מה עמדתה בקשר לנושא הזה.

בנימין סמו:

ברגע שהדבר יוכח שזה תורם לבטיחות, אנחנו כמובן נקדם את זה בברכה.

אלי אפללו:

מה אתם יודעים?

בנימין סמו:

אין כרגע בארץ מחקר, או בידי משטרת ישראל, שבא ומחדד או מבסס שהמגרשים תורמים לזה. המידע נאסף על ידי---

היו"ר גלעד ארדן:

כי לא היו עוד כאלה בארץ, אבל מה המידע שקיים בידיכם על מה שבעולם? תראה, יש טענה כללית שנאמרת תמיד שהאימון המרכזי בחוץ לארץ עוסק בהחלקה וכיוון שבישראל אין

כמעט שלג ולצערנו אין גם כמעט ימי גשם עכשיו, אז זה פחות רלוונטי וצריך לראות מה רלוונטי. אני מודה שלא חקרתי את זה לעומק. בזמנו התבססתי על עמדת משרד התחבורה בנושא הזה. אני שואל האם אצלכם נצבר איזה שהוא מידע, או יש עמדה ברורה בנושא.

בנימין סמו :

אין מידע שנאסף על ידי משטרת ישראל בנושאים האלה. כמובן שאפשר לבדוק מבחינת סטטיסטיקה לגבי ימים גשומים יותר, או ימים---

היו"ר גלעד ארדן :

לא, חוץ מהעניין של ההחלקה. זה לא הדבר היחיד שמתאמנים.

בנימין סמו :

אין אצלנו איזה שהוא מידע שנאסף ולפחות מה שאני מבין לגבי מגרשי ההחלקה של משרד התחבורה, אני מאמין שהם אמונים על זה ויש להם את המחקרים ואת הבדיקות לגבי מדינות בחוץ לארץ. בארץ אין לנו את המידע הזה.

היו"ר גלעד ארדן :

מי אמונים?

בנימין סמו :

מי שבדק והביא את המחקרים מחוץ לארץ, הבנתי שזה בידי משרד התחבורה.

היו"ר גלעד ארדן :

הבנתי. לא, כי לפעמים נגיד, כמו בנושא שלטי פרסום, אז יש לכם עמדה ברורה, גם אם למשרד עוד אין עמדה ברורה. אז במקרה הזה, אתה אומר שלמרות שלמשרד התחבורה יש עמדה ברורה, לכם אין עמדה ברורה.

בנימין סמו :

העמדה שלנו שבמידה וזה תורם לבטיחות בדרכים וזה ימנע את---

היו"ר גלעד ארדן :

זו עמדה מאוד יפה והיא תמיד נכונה. אני שואל, האם לדעתכם זה תורם לבטיחות בדרכים? אין לכם עמדה ברורה. תודה רבה.

בנימין סמו :

אם זה תורם, אבל---

היו"ר גלעד ארדן :

אם זה תורם, ועוד איך שלא תתנגדו, אנחנו לא מעלים בדעתנו אפשרות כזו.

בנימין סמו :

אין לנו מידע לגבי מה שקורה בארץ.

היו"ר גלעד ארדן:

צה"ל, יש לכם עמדה ברורה בנושא הזה?

מאיר שמיר:

כן, יש לנו עמדה לנושא. התקיימו כמה דיונים, כולל עם הנציגים של החברה שביקשו להיפגש איתנו. צה"ל מתנגד לנושא הזה. אלי"ף, בהיבט הכלכלי והפגיעה המבצעית ותיכף אני אפרט על זה. והסוגיה השנייה זו סוגיית ההדרכה.

היו"ר גלעד ארדן:

מה זאת אומרת בהיבט המבצעי? שזה דופק רכב כבד ליום עבודה?

מאיר שמיר:

לא רק. אלי"ף, העלות הכלכלית שיש בזה. בי"ת, מערך המילואים שהוא המערך הקריטי, או המערך המרכזי של צה"ל, מושתת על נהגים. חייל שלא יחדש את הרישיון, הוא לא יהיה נהג במילואים. המספרים הם מספרים גדולים.

היו"ר גלעד ארדן:

רק להסביר את הטענה שלך – כלומר אתה חושב על מצב שבו יש נהג רכב כבד שהוא לא פעיל בתחום שלו והוא לא ישלם את ה-800 ומשהו שקלים, אז הוא יאבד את הרישיון לרכב כבד ואז יהיו לכם פחות נהגים זמינים לעת חירום וגם לא לעת חירום. זה לא בדיוק סט הטיעונים שאנחנו כאן אמונים עליהם.

אלי אפללו:

מעניין אותי לשאול את צה"ל אם אין לו ניסיון, אתה אומר שאין לו ניסיון והוא לא עובד כנהג כבד, וגם הוא לא יקבל את ההדרכה אחת לשנתיים, שהוא צריך לעשות, ובגלל זה השיקול הזה שהוא באמת עוד יותר מסכן. אנחנו מדברים פה על נהגים מקצועיים שעובדים ביום-יום, אתם אומרים נהגים שלא עובדים? רק בגלל החידוש הזה, בשביל ימי המילואים, הם מסכנים פי כמה וכמה. אם הטענה שלך היא כלכלית, אני מבין. זה בעיה כלכלית שצה"ל יחשוב האם בשביל דברים כלכליים כדאי אולי להוריד אפודי מגן, אולי אפשר להוריד גם דברים אחרים, לקחת בסדר עדיפות, מה מורידים בשביל להציל חיי אדם. אבל זו לא השאלה. אני יודע שכשבאתי למילואים כשהייתי צריך הדרכה בנגמ"ש, כן עשו לנו יומיים של הדרכה וזה גם בעל ערך כלכלי. אני לא מבין את הטענה.

מאיר שמיר:

לא, אני התייחסתי לזה קודם בהיבט המבצעי. קודם כל רישיונות הנהיגה. אזרח שהוא איש מילואים, היה נהג בצבא, השתחרר מהצבא ועוסק בתחום אחר, לא בתחום הנהיגה, הוא לא יחדש את רישיון הנהיגה, לא ישתלם לו לחדש את רישיון הנהיגה.

אלי אפללו:

אם הוא לא רוצה לחדש את רישיון הנהיגה, סימן שהוא לא ראוי לחדש את הרישיון.

מאיר שמיר:

זה 95% מנהגי צה"ל בחירום.

אלי אפללו:

שייטנו להם בימי המילואים שלהם את ההדרכה, כדי שיהיה להם.

מאיר שמיר:

כל גוף יתקצב את הסוגיה הזאת---

אלי אפללו:

תקימו מגרש אצלכם, של צה"ל, שייתנו להם את ההדרכה.

מאיר שמיר:

העלויות הכלכליות הן עלויות מאוד מאוד גבוהות, הרבה מאוד מיליוני שקלים.

אלי אפללו:

זאת אומרת, פה זה עניין כלכלי.

מאיר שמיר:

לא, יש את ההיבט הכלכלי, וההיבט השני הוא ההיבט המבצעי. זאת אומרת, אם חיילי המילואים יידרשו לעשות את זה באזרחות?

אלי אפללו:

אבל אם אתה אומר שאתם תעשו את זה אצלכם, אז לא תהיה לכם את הבעיה.

היו"ר גלעד ארדן:

לא, אבל, חבר הכנסת אפללו, זה לא עובד, כי הם ביקשו להחריג אותם מהעניין הזה, השאלה אם יש לכם התייחסות---

מאיר שמיר:

לא קראתי את המסמך של אור ירוק, אבל הדרכה שעושים היום בצה"ל, ואני אתחיל מזה, היא הדרכה מעשית עם מדריך צמוד ברכב יום שלם, ואנחנו עושים את זה לכל נהג בצה"ל לפני חורף ולפני קיץ, וההדרכה לא דומה למגרש. ההדרכה במגרש עם מדריך ששולט ברכב, עם רמקולים, בלי שהוא נמצא ברכב---

אברהם חמו:

לא, זו לא הכוונה. זו הערכה מקצועית פשוט.

היו"ר גלעד ארדן:

עד עכשיו לא דיברת מקצועית! אז הוא גם מקצועי, כל אחד והמקצוע שלו וזכותו להגיד את הדברים.

מאיר שמיר:

ההדרכה, כפי שאנחנו תופסים אותה, במגרש ההדרכה, ותרומתה להדרכות שאנחנו עושים בצה"ל ונותנים היום לחיילים בצה"ל, היא שונה. אין ספק שכל הדרכה שעושים תשפר את הבטיחות, אפשר לציין הרבה מאוד אתוים. אני חושב שההדרכה צריכה להיות הדרכה אישית, צמודה, על רכב. זה לא משנה אם זה מגרש איקס או מגרש וואי, זה ממש לא רלוונטי. סוג המגרש וצורת המגרש היא לא רלוונטית, את הכלים אפשר לצבור ולקבל כמעט בכל דרך ובכל מקום. אנחנו עושים את זה בדרום, אנחנו עושים את זה בצפון, אנחנו עושים את זה בכל מתארי הנסיעה שלנו באזור יהודה ושומרון ומקבלים את הכלים האלה.

היו"ר גלעד ארדן :

אני רוצה עוד פעם לחדד, העמדה של צה"ל לדיון עצמו היא פחות רלוונטית, כי צה"ל לא אומר שההדרכה היא לא דבר טוב, הוא אומר שהתוספת השולית לנהגי רכב כבד בצה"ל לא קיימת מבחינתו, כיוון שהם, בשונה מנהגים אחרים, גם כך עוברים הרבה מאוד הדרכות והתנסויות. זה לא בהכרח ניתן להסיק ממנו על הקלה לציבור.

אלי אפללו :

שאלה נוספת. בצה"ל אם לבן אדם אין רישיון בתוקף, הוא יכול לנהוג?

מאיר שמיר :

תיאורטית כן. תיאורטית, צה"ל הוא רישוי בפני עצמו. אנחנו לא משתמשים ב---

אלי אפללו :

אז מה הבעיה? אני רק שואל.

מאיר שמיר :

עם השאלה הזו התמודדנו. היום בצה"ל אנחנו משתמשים ברישיון האזרחי כתנאי לקבלת רישיון צבאי.

היו"ר גלעד ארדן :

הוא אומר, יש להם סמכות, הם לא משתמשים בה.

אלי אפללו :

אבל הוא משתמש בו היום.

היו"ר גלעד ארדן :

הוא לא משתמש בו. הוא אומר לך, יש לו סמכות, הוא לא משתמש בה. אני אסביר לך למה. אם מחר תהיה תאונה וימות מישהו ויתברר שלא היה לו רישיון אזרחי וצה"ל נתן לו, אז לשם הכסת"ח אף אחד שם לא מוכן לקחת את הסיכון ולתת לו לנהוג.

מאיר שמיר :

זה בא לידי ביטוי רק בשעות חירום, כשצה"ל ייכנס למצוקת נהגים.

היו"ר גלעד ארדן :

בעת חירום יהיה אפשר להסביר שהיתה עת חירום.

מאיר שמיר :

ההשתלמויות שאנחנו עושים וההכשרות של נהגי משא כבד, אנחנו מכשירים את הנהגים במשך ארבעה חודשים. אחרי שהוא מוציא את הרישיון, הוא מקבל עוד 50 שעות הדרכה עם מדריך צמוד על כל כבישי ארץ ישראל, כך שההדרכות שלנו מעוצבות לפי סוגי הנהגים, בכבישי ארץ ישראל. לומדים את כל הבעיות בכבישים, עם הנהגים ועם המדריכים, כך שצה"ל בעצם רואה את ההדרכות ברובד אחר. זאת אומרת, הדרכות במגרש הן אולי רלוונטיות ממש בשלבים הראשונים של הוצאת הרישיון, לפני הטסט, אחרי זה אנחנו רואים את עיקר ההכשרה בכביש.

היו"ר גלעד ארדן:

נראה לי גם שהמעורבות של נהגי רכב כבד צה"ליים בתאונות דרכים פחותה משמעותית, אם אני זוכר נכון.

מאיר שמיר:

קרובה לאפס.

היו"ר גלעד ארדן:

מר אלמליח, בבקשה.

רפי אלמליח:

המינהל, לפחות במקרה הזה, חבר הכנסת אפללו, גילה אחריות במאה הימים הראשונים כשמשרד התחבורה יצא עם ההחלטה לקדם את הפרויקט הזה. המינהל ישר גייס תקציב ומינה חברה מתכננת מטעמו ופעל ביחד עם משרד התחבורה לאתר את המקומות האלה.

היו"ר גלעד ארדן:

לפני חמש שנים?

רפי אלמליח:

אפילו יותר, לפני שמונה שנים.

היו"ר גלעד ארדן:

עוד לפני שהתקנה הובאה לכנסת?

רפי אלמליח:

כן, אנחנו למעשה גיבשנו את הפרוגרמה איך צריך להיראות מגרש כזה. עשינו סקר, בדקנו איך זה עובד בחוץ לארץ והדברים נעשו עם משרד התחבורה. בחנו, אם אני לא טועה, איזה 70 אתרים, מהם יצאו הארבעה האלה. הארבעה זה חצרים, מעלה אדומים, כרמיאל וברקת.

אלי אפללו:

זה הארבעה האלה?

עוזי יצחקי:

חוץ מעפולה שהוא פרטי וזבולון הוא פרטי.

רפי אלמליח:

יש ארבעה שהמינהל הוציא במכרז. הארבעה האלה למעשה---

אלי אפללו:

זאת אומרת המינהל בשמונה השנים האחרונות הוציא את המכרזים והכל והם עוד לא קיבלו את האישורים.

רפי אלמליח:

המינהל הוציא מכרזים לקרקע למעשה שהיום יתכנן אותה לפי הפרוגרמה, לפי ראות עיניו. אם הוא יכול להכניס אלמנטים כלכליים, כי הדבר הזה בבחינות הכלכליות לא הביא כלכליות מי יודע מה, אז היזמים קידמו.

היו"ר גלעד ארדן:

כמה לפי התחשיב שלכם עולה להקים מגרש לפי הדרישות?

רפי אלמליח:

16 מיליון שקל.

היו"ר גלעד ארדן:

בלי מרכיב הקרקע, בלי החכירה? אז אין היתכנות כלכלית? רק על נהגים מקצועיים זה 110,000 מיליון שקל בשנה. אז מה זה היתכנות כלכלית אצלכם? התזר השקעה אחרי חצי שנה?

רפי אלמליח:

בוא לא ניכנס---

היו"ר גלעד ארדן:

אתה הכנסת, אמרת שאין היתכנות כלכלית. אני כל הזמן יושב וחושב למה אני לא--

רפי אלמליח:

דובר בעבר על 12 איתורים.

אנחנו מדברים על יישום עכשיו. אתר ברקת לדוגמה, אתר ברקת הגיע למועצה הארצית לתכנון ובנייה, ביקשתי באותו שבוע ממר עוזי יצחקי שינחה במשרד התחבורה את נציגת שר התחבורה לעשות לובינג, לתמוך בתכנית הזאת כשתגיע. מר יצחקי אמנם מחויב לנושא, אבל כנראה שהבעיות במשרד התחבורה הן מעבר ל... אני חושב שכאן הוועדה הזו צריכה להיכנס. נציגת משרד התחבורה נמנעה בוועדה. היא לא תמכה באתר ברקת, היחיד שתמך שם בסופו של דבר זה היה נציג המינהל.

היו"ר גלעד ארדן:

בוועדה המחוזית?

רפי אלמליח:

בוועדה הארצית.

היו"ר גלעד ארדן:

מי הנציגה של המשרד?

עוזי יצחקי:

אורנה להמן.

היו"ר גלעד ארדן:

מה תפקידה במשרד התחבורה?

רפי אלמליח:

היא נציגת שר התחבורה במועצה הארצית.

היו"ר גלעד ארדן:

היא עובדת משרד התחבורה, או שהיא נציגת הציבור? מה התפקיד שלה במשרד?

עוזי יצחקי:

מתכננת במינהל היבשה.

רפי אלמליח:

והיא אמרה, 'אני לא יודעת אם הנגישות מספיק מסודרת כאן למגרש הזה'. בכל אופן, משרד התחבורה---

היו"ר גלעד ארדן:

רגע, זה קצת הזוי.

רפי אלמליח:

הזוי לגמרי.

היו"ר גלעד ארדן:

התכנון שלכם הוא בתיאום עם משרד התחבורה ועם סמנכ"ל תנועה.

עוזי יצחקי:

אני סמנכ"ל תנועה, יש סמנכ"ל יבשה.

רפי אלמליח:

בכל אופן, אני הבנתי שיש חילוקי דעות במשרד התחבורה. למינהל למעשה יש אחריות לגבי כל המכרזים---

היו"ר גלעד ארדן:

זאת אומרת, אתם תכננתם יחד עם סמנכ"ל תנועה והנציגה, שהיא באגף היבשה...

עוזי יצחקי:

אני רוצה להבהיר. יש גם אישורים שנוגעים לאישורי תנועה, לכניסות וליציאות. יש מקומות שאנחנו הצלחנו לסייע ואמר את זה חצרים, קיבלנו אישורים ממע"צ וקיבלנו אישורים מגורמים נוספים. לגבי אותו אתר, יש עדיין אי אילו---

היו"ר גלעד ארדן:

כן, אבל אפשר לאשר בתנאים. אפשר לאשר בתנאי שאחת, שתיים, שלוש, ארבע, חמש.

עוזי יצחקי:

אני לא חושב שצריך למקד את זה. זו לא הבעיה. משרד התחבורה תומך---

רפי אלמליח:

אם מע"צ חותם, לא יכול להיות שמשרד התחבורה, שזה למעשה פרויקט הדגל שהוא מוביל כמה שנים---

עוזי יצחקי:

בסדר, אין מה לעשות.

היו"ר גלעד ארדן:

חבר הכנסת אפללו, מה שאתה צריך להבין מפה שזה לא רק רשויות התכנון---

עוזי יצחקי:

זו לא הדוגמה שמייצגת וצריך להתמקד בה. באמת, עם כל הכבוד.

רפי אלמליח:

מר יצחקי, לא הייתי אומר את זה אם לא היתה לי אחריות כלפי המכרזים שהוצאנו. אנחנו עכשיו חשופים לתביעות. היזמים, אנחנו מכרנו להם מתחמים, כאשר משרד התחבורה חתום על המחויבות שלו לתקנות שיצאו ולהוביל את המהלך, לעזור לקדם את זה. לא יכול להיות שלמהלך כזה לא תהיה תמיכה. אני לא מדבר על לובינג שצריך לעשות לפני ועדה, תמיכה בתכנית עצמה.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה רוצה להגיד לי שהיושבים בוועדה הם לא מקצועיים? הם מושפעים מלובינג? ועדה ארצית למועצה ארצית לתכנון ובנייה? לא.

רפי אלמליח:

לובינג מקצועי, כמוכן.

היו"ר גלעד ארדן:

ברור. לובינג מקצועי, של בעלי עניין מקצועי. חשבתי שרק חברי כנסת מושפעים מלובינג.

הדיון הזה, דרך אגב, הוא חשוב, חבר הכנסת אפללו, ולו מהבחינה שאתה לומד ממנה הרבה על מדינת ישראל. זה מאוד מעניין.

רפי אלמליח:

הישיבה היתה לפני שלושה חודשים, משהו כזה.

עוזי יצחקי:

ב-2.1.08, אני מדגיש שהיו אי אילו עניינים תנועתיים וזה נפתר. בדיון הבא, הסכמה מלאה, ולא צריך להיטפל לדוגמאות כאלה קטנות ולטפל ולא לעיקר.

היו"ר גלעד ארדן:

בפעם הבאה מתי זה יהיה שם על סדר היום, לדעתך?

עוזי יצחקי:

יעלו את זה.

רפי אלמליח:

האתר הזה נדחה, הוא כבר לא יעלה.

עוזי יצחקי:

הוא לא נדחה בגלל משרד התחבורה. בוא תגיד איזה בעיות, יש שם בעיות של מע"מ על מים. הוצאתם מכרז שלא ידעתם או כן ידעתם שיש שם מאגר מים בתוך השטח וצריכים להסיט את כל המאגר.

היו"ר גלעד ארדן:

לא נפתור את זה היום.

רונית ליברסאט:

אני ממיינהל התכנון. אם אתם מדברים על האתר הזה, אתר ברקת, אז המועצה הארצית דחתה את האתר. המיקום של האתר לא תואם את תמ"א 35.

אלי אפללו:

אבל אם האתר קיבל את האישורים---

היו"ר גלעד ארדן:

תמ"א 35 במה עוסקת?

רונית ליברסאט:

האתר הזה עלה בתכנית שהגיעה לוועדה המחוזית, הוכן שינוי---

לאה ורון:

היושב ראש שאל מה היא תמ"א 35, למה היא מיועדת.

רונית ליברסאט:

תמ"א 35 זו תכנית מתאר ארצית שקובעת מדיניות לפיתוח של אזורים במדינת ישראל.

היו"ר גלעד ארדן:

כן, אבל יש תכנית מתאר לאתרי תקשורת. מה זה התמ"א הזו?

רונית ליברסאט:

היא קובעת ייעודי קרקע, מתחמים, מרקמים של ייעודי קרקע וקובעת אזורי שימור.

היו"ר גלעד ארדן:

כן, ולמרות שזה נעשה בתיאום עם מינהל מקרקעי ישראל. בתיאום עם מר שמאי אסיף, מינהל מינהל התכנון.

רונית ליברסאט:

עם כל הכבוד לזה שמציעים אתרים, אפשר להציע אותם בכל מיני מקומות.

אלי אפללו:

אבל הם אושרו על ידי משרד התחבורה. אני לא מבין, יד ימין לא יודעת מה שקורה ביד שמאל.

היו"ר גלעד ארדן:

לא, משרד התחבורה לא קובע את מדיניות התכנון הקרקעית עדיין.

רונית ליברסאט:

בתקנה להקים אתרים בכל הארץ, יש פה קריטריונים מסוימים שנקבעו. ונכון, הוצעו ותמיד מוצעים כל מיני חלופות לאתרים, לא כולם מתאימים. האתר הזה עלה לדיון במועצה הארצית, דנו בו בכובד ראש והחליטו שהוא לא מתאים למדיניות התכנון, מטעמים אובייקטיביים לחלוטין.

אלי אפללו:

איזה טעמים אובייקטיביים לחלוטין?

רונית ליברסאט:

מהטעמים שהוא ממוקם על אתר פסולת בניין.

היו"ר גלעד ארדן:

מצוין, מה רע בזה?

רונית ליברסאט:

זה אמנם מותר, אבל שהוא לא צמוד דופן לאיזה שהוא אזור פיתוח, הנגישות אליו היא לא קלה. אני יכולה לקרוא לכם את החלטת המועצה.

אלי אפללו:

אבל יש את האישורים של מע"צ.

רונית ליברסאט:

מע"צ מתייחס רק לדרכי הגישה לאתר, אבל יש פה הרבה היבטים אחרים.

רפי אלמליח:

אפשר להגיב?

היו"ר גלעד ארדן:

לא, אין לנו מתי.

רפי אלמליח:

זה חשוב.

היו"ר גלעד ארדן:

זה חשוב לך, אבל לא לוועדה, כי הוא לא רלוונטי לנושא הכללי.

רפי אלמליח:

הוא רלוונטי לנושא הכללי, אני אגיד לך למה. מדובר בייעוד קרקע שלא קיים בתוכנית מתאר 35. מתחם השתלמות בנהיגה זה דבר שלא קיים. אנחנו מנסים לאתר במקומות כמו במקום הזה, בברקת, שזה אתר לפסולת לשעבר, שאפשר להפוך אותו לאתר של מתחמי השתלמות בנהיגה, חשבנו לנכון שזה המצב---

היו"ר גלעד ארדן:

מי זה יושב ראש המועצה הארצית לתכנון ובנייה?

רפי אלמליח:

זה מר אריה בר, המנהל הכללי של משרד הפנים.

היו"ר גלעד ארדן:

אם מופז ושטרית, כל אחד רץ לראשות קדימה ואין ביניהם דו שיח והבנות, אז זה לא יתקדם. אני מדבר ברצינות. לא הכל פוליטי, אבל חלק נכבד פוליטי. אם מופז ובראון היו יותר חברים, אז לא היו מעלים בדעתם האוצר לקצץ בכס או בתשתיות ובקווי רכבת.

אלי אפללו:

אני מוחה, אדוני.

היו"ר גלעד ארדן:

חבר הכנסת אפללו, אני לא בא ואומר שזה לא היה בעבר, אני רק אומר שלדעתי חוסר תיאום בין משרדי הממשלה קורה הרבה פעמים מסיבות פוליטיות כשבסוף האזרחים משלמים את המחיר. בנושא הזה, לא יכול להיות שיושב ראש המועצה הארצית לתכנון ובנייה לא רואה חשיבות... אין לי פה עמדה סופית היום, החליט משרד התחבורה שיש לזה חשיבות לבטיחות בדרכים, אין היום הגדרה כזאת מבחינה תכנונית, לא יכול להיות שאין שום החלטה משותפת ממשלתית, התקנות הרי הגיעו לוועדה אחרי שאושרו בנוהל הממשלתי המחייב.

אני רוצה לסכם כך: הוועדה דורשת שמשרד התחבורה והבטיחות בדרכים יגבש בתוך תקופה קצרה החלטה סופית וחד משמעית בעניין חשיבות ההשתלמות המעשית בנהיגה לנהגים מקצועיים.

במידה והמשרד עדיין סבור שיש בכך תרומה משמעותית לבטיחות בדרכים, המשרד מתבקש להעביר לוועדה בדחיפות תיקון לתקנות, כך שהחובה לעבור השתלמות מעשית תחול בינתיים רק על נהגים מקצועיים, פעם בחמש שנים, ובהתאם לכך ועדת הכלכלה תוכל לדון בתיקון המוצע לתקנות.

בני גורפינקל:

אפשר לקבוע לוח זמנים? כי הרבה זמן נמשכת ההחלטה אם כן להמשיך או לא להמשיך.
המינהל למעשה הפסיק את הפעילות שלו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבקש שמושרד התחבורה, כפי שמר יצחקי אמר שזה זמן סביר, יעביר עמדה לוועדה
בתוך כחודש, עד תחילת מושב הכנסת הבאה. זה עוד חודש ו-4 ימים.

ואני מבקש שהמושרד גם יתייחס, במידה והוא יחליט להמשיך עם הנושא, גם יתייחס
להיבט התכנוני ולהליכי התיאום הנדרשים בין משרד התחבורה לבין משרד הפנים בנושא הזה,
כדי שלא נמשיך את הסאגה הלא מכובדת הזאת לאף אחד מאיתנו.

תודה רבה לכולכם, חג שמח, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:00.

נספח "21"

פרוטוקול הדיון בוועדת

הכלכלה מיום 22.3.2010

פרוטוקול מס' 212
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, ז' בניסן התש"ע (22 במרץ, 2010), שעה 13:50

סדר היום:

1. תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003 (ביטול), התש"ע-2009, בדבר מגרשי הדרכה לנהגים

נכחו:

חברי הוועדה:

אופיר אקוניס – היו"ר
ישראל חסון
רוברט טיביב
כרמל שאמה

מוזמנים:

- | | |
|--|------------------------------|
| - סמנכ"ל מינהל תנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים | - עוזי יצחקי |
| - סגנית היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים | - עו"ד חוה ראובני |
| - ראש חוליית תעבורה, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים | - רפ"ק רוני לוינגר |
| - ייעוץ משפטי, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים | - עו"ד אילנית שרבט-גולדשטיין |
| - מנהל תחום נהגים מקצועיים, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים | - מאיר אלרם |
| - יו"ר מועצת המובילים והמסיעים | - גבי בן הרוש |
| - הנהלת מועצת המובילים והמסיעים | - מרדכי שיפמן |
| - יזם פארק מוטורי והדרכה חצרים-שדה תימן | - ציון עופרי |
| - יזם פארק מוטורי והדרכה חצרים-שדה תימן | - אילן אהרון |
| - מכון מרכזי להכשרת נהגים | - בני גורפינקל |
| - יזם, מגרש הדרכה לנהיגה, מנהל היחידה לפיתוח כלכלי, המועצה האזורית בני שמעון | - דרור קראוני |
| - מנכ"ל חברת אלטרנטיבי – יוצרים תרבות נהיגה | - איתי אלון |
| - יו"ר ארגון מורי הנהיגה | - אבי גולן |
| - מזכיר וכתב ארגון מורי הנהיגה | - שמעון ביתן |
| - חבר הכנסת לשעבר | - בני שליטא |
| - מטה מאבק האופנועים | - נסים בנימין |
| - מטה מאבק האופנועים | - מוטי גלברט |
| - יועץ ליו"ר הוועדה חבר הכנסת אקוניס | - רן שיטרית |

ייעוץ משפטי: ניר ימין

מנהלת הוועדה: לאה ורון

רשמת פרלמנטרית: אירית שלהבת

תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003 (ביטול), התש"ע-2009,
בדבר מגרשי הדרכה לנהגים

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום בקשת משרד התחבורה לבטל את תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003, בדבר מגרשי הדרכה לנהגים. אלו תקנות שבזמנו ביקש משרד התחבורה להתקין. בשנת 2003 חתם על התקנות שר התחבורה דאז, שר החוץ דהיום מר אביגדור ליברמן, במסגרת מה שאז ראתה הממשלה כחלק ממדיניות המאבק בתאונות הדרכים. התקנה נועדה לאפשר הקמת שישה מגרשי הדרכה לנהגים כחלק מן התוכנית לשיפור מערך הכשרת הנהג והנהיגה.

הבנתי מחומר רקע שקראתי, שמדובר על נהגים חדשים, נהגים מקצועיים, נהגי משאיות ונהגי רכב דו-גלגלי. קיימתי גם פגישות עם חלק מן האנשים שזכו כבר במכרזים, או שאמורים להפעיל את מגרשי ההדרכה שהמדינה ביקשה מהם להקים. אני מבקש ממר עוזי יצחקי, סמנכ"ל בכיר במשרד התחבורה, שגם ב-2003 היה מעורב בעניין הזה, ומעורב גם כעת בשנת 2010 כאשר מוגשת הבקשה לביטול התקנה. מה אירע? מה השתנה?

עוזי יצחקי:

אציג מצגת קצרה שתפתח את הדיון כדי להציג את השתלשלות העניינים ומה הביא אותנו עד הלום.

הרעיון נולד אי-שם בשנות התשעים, במסגרת הטיפול בגורם האנושי כחלק מן התוכניות לשיפור המערך להכשרת הנהג בנהיגה. הרציונל היה להקנות ידע ומיומנות מתקדמת וכושר התמודדות עם מצבים מכבידים, שלא ניתן ללמוד אותם בהכשרה הבסיסית וגם לא לאחר מכן.

האוכלוסייה, כפי שציננת, כוללת נהגים חדשים, נהגים של רכב דו-גלגלי ושל רכב משא, ונהגים מקצועיים אחת לחמש שנים. דיברנו על 180,000-200,000 משתלמים בשנה. אדוני היושב-ראש, בספטמבר 2004, בהיותך יועץ שר התחבורה לזמן קצר, שר התחבורה דאז החליט לעשות מעשה טוב מאוד ולהאריך את תוקף רישיונות הנהיגה ל-10 שנים. אז אמרנו שאם מחדשים ומארכים ל-10 שנים, אולי נבחן אפשרות שכל מי שמחדש את הרישיון יעבור הדרכה בנהיגה מדי 10 שנים.

אלה נקודות הציון העיקריות. התקנה פורסמה ב-9 בספטמבר 2003. תוקף התקנה היה 18 חודשים, ואז בחודש מרס 2005 התקנות נכנסו לתוקף, אבל בכפוף לקיומם של שישה מגרשים בפריסה ארצית. הוועדה הזאת קבעה שיהיו שישה מגרשים בפריסה ארצית, לא אחד פחות, כדי לא לטרטר את האנשים ולאפשר נגישות וזמינות להגיע לאותן השתלמויות.

הכנו מפרט טכני למגרש הדרכה בשטח של 72 דונמים. הכנו תוכניות לימודים לנהג ולמדריך שגובשו ואושרו במשרד התחבורה. עשינו עבודה כלכלית וגם קבענו בגדול את המחירים ואת הביטוחים, ועוד מעט תראו באילו מחירים מדובר לרכב פרטי ולרכב כבד. הם נקבעו אך טרם אושרו. יש כאן עניין של ביטוחים. היתה ועדה כלכלית, היו הסתייגויות כאלה ואחרות וזה נמצא עדיין בעבודה.

במקביל, וכאן חלקכם ירים גבה, ביצענו הערכת יעילות פדגוגית ובטיחותית של ההדרכה. אהיה שקוף וגלוי, עם גילוי נאות לאורך כל הדרך, הביצוע של העבודה המקצועית שבדקה את היעילות הפדגוגית נעשתה במקביל לקידום הפרויקט, לא לפניו. מי שדחף לזה הוא גם משרד התחבורה שהתחיל לשאול שאלות, וגם הדיון שנערך בוועדת הכלכלה ב-2004-2005 שבו עלו שאלות והוחלט לערוך בדיקה מקצועית.

ישראל חסון:

מה שאתה אומר כאן מעניין אותי מאוד משום שלא הצלחתי להבין. כאשר תיקנתם את התקנות בשנת 2003, כיצד נימקתם את זה בפני ועדת הכלכלה? לא על סמך איזה ניסיון, רקע, ידע? איך נימקתם את זה?

עוזי יצחקי:

השאלה טובה. הנימוקים שהוצגו בפני ועדת הכלכלה – צפה ועלתה שאלת הגורם האנושי, צפה ועלתה השאלה על 8 המרכיבים בתוך המגרש שלא ניתן ליישם אותם. בזמנו הציגו בפני ועדת הכלכלה פעילות שנעשית במדינות שבהן מבוצעת הדרכה כזאת במגרשים, אמנם לא פעילות חובה. ציינו מדינה אחת שהיא "אימפריה גדולה", לוקסמבורג שבה נקבעה חובת הדרכה במגרשים.

לאה ורון:

אוסטריה ולוקסמבורג.

עוזי יצחקי:

אוסטריה הצטרפה לאחר מכן. השאלה שאתה שואל, ובכוונה עניתי קצת בציניות, לצערי הרב נעשה כאן מעשה שתוך כדי העבודה וקידום הפרויקט נבחנה היעילות המקצועית שלו.

ישראל חסון:

אתה עונה בציניות.

עוזי יצחקי:

השתדלתי כמה שפחות.

ישראל חסון:

אני שואל את עצמי האם בעוד 6 שנים לא אשב כאן בעוד דיון ציני על מה שנאמר בדיון הנוכחי. אני באמת שואל את זה, ולא בציניות. אני לא יודע להתייחס למשרד התחבורה בזלזול, ועוד פחות מזה לא יודע להתייחס לוועדת הכלכלה בזלזול. באו לכאן ואמרו: 'אנחנו מוצאים מקום לתקן תקנה'. זה התבסס על מה? על סתם רעיון? סתם מישהו במשרד התחבורה התעורר והחליט שזה רעיון טוב שטרם ניסינו? על סמך מה החליט משרד התחבורה לתקן תקנה, ועל סמך מה החלטתם להביא את זה לוועדת הכלכלה? מה השתנה? מה הדלתא? אתה אומר שפתאום חשבתם על זה?

עוזי יצחקי:

הרקע היה, כפי שאמרתי, ניסיון לטפל בגורם האנושי.

ישראל חסון:

הגורם האנושי השתנה מאז?

עוזי יצחקי:

הגורם האנושי לא השתנה מאז.

ישראל חסון:

אז מה קרה?

עוזי יצחקי:

הגורם האנושי לא השתנה מאז, אבל התבררו כמה דברים, גם על הישימות של הפרויקט וגם על היעילות המקצועית שלו ולכן צפו ועלו סימני שאלה. בחנו את הדברים ואנחנו מביאים את הבקשה שלנו היום כבקשה חדשה.

חנה ראובני :

אולי עוד נקודה אחת מכיוון שהייתי מעורבת בזה בזמנו. מר יצחקי סופג כאן את האש, אבל הוא לא טיפל בזה, הוא לא היה בתפקיד אז.

לאה ורון :

נכון. עסק בזה אז מר יוזנט.

חנה ראובני :

המחשבה המקורית שלנו היתה שמגרשי הדרך הם דבר טוב, שראוי שיקום ונהגים יתאמנו בהם וירכשו את הידע. הוכן מפרט, ואז התברר שהמגרשים לא קמים, כי ההשקעה הכלכלית בהקמתם כנראה גדולה מאוד.

רוברט טיביב :

לא חשבו על זה קודם?

חנה ראובני :

היזמים חששו שלא יהיו להם לקוחות. הם אמרו: אם תבטיחו לנו את הקלינטורה, נקים. מכיוון שנמצאו מדינות שבהן פועל מודל כזה, ומכיוון שתועלת מגרשי הדרך נראתה באותה נקודת זמן מול אותן מדינות כמוצדקת, זאת החשיבה שעמדה מאחורי התקנת אותן תקנות.

ישראל חסון :

אם את אומרת שהבעיה היתה ישימות של הדבר הזה, זה לא הופך אותו לרעיון לא טוב.

עוזי יצחקי :

זה לא רק ישימות. עוד מעט נגיע לסיבות שבגינן אנו מבקשים לבטל את התקנות. תאפשרו לי לסיים להציג את המצגת, ואני מבטיח לעשות את זה בקצרה. נענה על כל השאלות.

חנה ראובני :

ניסיתי להוסיף את הרקע כמי שטיפלה בזה בעבר.

עוזי יצחקי :

אני מבקש שתתנו לי לסיים. הנושא טעון. אחרי שאסיים, תשאלו שאלות.

במקביל משרד התחבורה קידם ותמך בהקמת המגרשים, ואני לא מתחבא מאחורי שום דבר.

הפעולות שבוצעו, וכאן אני רוצה להדגיש ולהיות שקוף וגלוי, השקענו בזה מאמצים. בלב חפץ ונפש נקייה ביקשנו לקדם את הדברים הללו והשקענו משאבים רבים. יעידו על כך גם אנשים שנמצאים כאן. בחנו, ולא רק עם מינהל מקרקעי ישראל. במספר מקומות שבהם פורסמו מכרזים נפגשנו עם החברה הלאומית לדרכים וחיפשנו מקומות, לא רק על-ידי מינהל מקרקעי ישראל אלא בתוך מחלפים, ונבחנו גם תוכנית עם החברה הלאומית לדרכים. בוועדות המחוזיות ניסינו לאתר אזורים מתאימים עם תשתית קיימת כבר. פעלנו מול הוועדות המחוזיות. אני אישית השתתפתי בדיונים של כמה ועדות מחוזיות, הצגתי את הנושא וניסינו לקדם אותו ככל היותר. במקביל גם השקענו משאבים והכנו תוכנית-אב בפריסה ארצית של האתרים, היכן אפשר להקים וכמה אפשר להקים. בדקנו וניתחנו את הפריסה הנדרשת.

היו"ר אופיר אקוניס :

כל זה אחרי שהותקנו התקנות?

עוזי יצחקי:

כל זה אחרי שהותקנו התקנות. סייענו ליזמים בתחום הסטטוטורי, גם ליווינו אותם וגם תמכנו במידע ובהדרכת.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל זה היה ידוע לפני שהבאתם לוועדת הכלכלה את התקנות בשנת 2003 והוועדה הצביעה פה אחד בעד הצעתכם. מה אנו צריכים לחשוב עכשיו על הצעות שמשרד ממשלתי מביא לוועדות הכנסת?

גבי בן הרוש:

מה אתה מופתע? זה קורה בפעם הראשונה?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. תמיד אומרים שבעבר נתקבלו החלטות כאלה או אחרות. אני אומר, לא חייבים לבוא לחיים הפוליטיים כדי להטמיע דפוסים ישנים. אפשר לשנות דברים. לכן אנחנו כאן, כדי שזה לא יחזור. אתה מבין מה נעשה כאן? אתה מבין איך המדינה התנהלה?

עוזי יצחקי:

בנובמבר 2005 הבאנו לוועדת הכלכלה הצעה.

גבי בן הרוש:

הייתי שותף להתנגדות בוועדת הכלכלה. אבל מישהו שמע?

ישראל חסון:

דרך אגב, זה לא הופך אותך לצודק. בואו נשמע.

גבי בן הרוש:

נכון. כאשר דנו כאן בנובמבר 2005 אף אחד לא גיבה אותי מקצועית. יש כאן יזמות עסקית פרטית, נקודה. מי שיזמו את זה, אנשים בכירים במשרד התחבורה, לא נמצאים כאן היום.

ציון עופרי:

זה נועד להצלת חיים.

עוזי יצחקי:

בנובמבר 2005 הבאתי הצעה לוועדת הכלכלה. ראיתי שאין מספיק מגרשים ולכן הצעתי שנתחיל עם ארבעה, נתחיל עם רכב כבד, נתחיל לפחות להעביר השתלמויות לחלק מן האנשים.

לאה ורון:

אני מבקשת לתקן אותך. ועדת הכלכלה בדיון שקיימה ב-7 בנובמבר 2005 לא דחתה את הבקשה שלכם לפריסה של ארבעה מגרשים במקום שישה. יושב-ראש הוועדה דאז, חבר הכנסת אמנון כהן, הודיע שהוא מבקש מכם לשוב ולבדוק – מכם, מרשויות התכנון, ממינהל מקרקעי ישראל לנושא שיווק המגרשים – ולחזור לוועדה עם עדכונים נוספים על מנת שהוועדה תקבל את החלטותיה באופן מושכל. במצגת שלכם כתוב שהוועדה דחתה את התקנות.

עוזי יצחקי:

בכל אופן, היא לא אישרה ארבעה מגרשים.

היו"ר אופיר אקוניס:

היא לא אישרה באותו מועד וביקשה שתחזרו לדיון נוסף.

ציון עופרי:

הוועדה ביקשה שמשדך התחבורה יחזור אליה עם הצעה לתיקון. אתם הייתם צריכים לבוא עם תיקון.

עוזי יצחקי:

אגיב על הכול. לא סתם היה אז דיון, אלא עם תיקון שהגיש שר התחבורה שטרית לנוסח התקנות, והוועדה דחתה, לא אישרה, שלחה הביתה.

ציון עופרי:

היא לא דחתה.

לאה ורון:

מר יצחקי, אל תשתמש בטרמינולוגיה לא נכונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אקרא לכם את נוסח החלטת הוועדה באותה ישיבה: "היושב-ראש אמנון כהן: אני נועל את הישיבה בשלב הזה, וכאשר נקבל את כל הנתונים נקיים דיון מחדש. תודה רבה על השתתפותכם". הוועדה לא דחתה את התקנות אלא ביקשה לקבל נתונים לקראת המשך הדיון.

עוזי יצחקי:

היום אלה הנתונים. יכולתי לשבת במשדך התחבורה ולחכות לשישה מגרשים בפריסה ארצית, לחכות שגיע המשיח, אבל כפי שאמרת, אנחנו שקופים וגלויים. עשינו הערכת מצב. עוד מעט אציג בשני שקפים אחרונים את הנימוקים. מכיוון שהתקנות לא נכנסו מעולם לתוקף, יכולתי גם לא לבוא ולא להביא. בואו נהיה שקופים גם עם האנשים שרצו לקדם ולסייע ולהשתתף בפרויקט הזה.

ישראל חסון:

לא האנשים רצו, אלא הם נרתמו למאמץ של משדך התחבורה.

עוזי יצחקי:

אלה הסיבות להגשת התקנות היום, ואציג אותן בקצרה כי העובדות מדברות בעד עצמן. יש כאן מסקנות של צוות מקצועי, בראשות ד"ר דן מוקואס מן הטכניון, בחור רציני מאוד שלא הכרתי לפני כן. הוא הגיע מטעם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ששכרה אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסעיף א' כתבתם: "אין תועלת בטיחותית מוכחת". אז לשם מה הבאתם את זה? מה שמתרחש כאן כרגע הוא ממש כמו סצינה מן הסרט "תעלת בלאומילך" ולא בגלל ועדת הכלכלה או החברים כאן, ולא בגלל בעלי המגרשים או המסיעים, אלא בגלל ממשלה קודמת, בגלל מדיניות.

איתי אלון:

זה ציטוט חלקי מאוד ומגמתי. אני מכיר את הדוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מצגת של משרד התחבורה. זה לא מצגת שלנו.

לאה ורון:

אם מותר לי לעזור לרגע למר יצחקי, משרד התחבורה הגיע בשנת 2003 לוועדה עם תקנות, כאשר העבודות שנעשו והכלים שהיו מונחים בפניו גרמו לו להאמין שנכון מאוד שתהיה הדרכה של נהיגה מעשית במגרשים. עם הזמן, ולזכותו של מר יצחקי, קראתי בפרוטוקול של הוועדה משיבה שנערכה ב-14 באפריל 2008, הוא אמר אז: "המשרד אין לו עמדה סופית מקצועית ביחס לחשיבות ההשתלמות המעשית לנהיגה". בשלב כלשהו פנה משרד התחבורה לאנשי מקצוע נוספים על מנת לקבל את חוות דעתם המקצועית, ומכאן תמשיך בבקשה, מר יצחקי.

עוזי יצחקי:

המסקנות המקצועיות ברורות. למרבה הצער, אין תועלת בטיחותית. ברוב מדינות העולם, למעט ה"אימפריה" של לוקסמבורג, לא מחייבים לימוד נהיגה במגרש. גם התועלת שנצפתה, על לימוד נהיגה במגרש ההדרכה במצבים של החלקה, כפור, קרח ומים – והלוואי עלינו כאלה משקעים – לא מתאימים לבעיות הנהיגה בישראל.

מתברר גם שיש כאן חוסר כדאיות כלכלית. אמרו: היזמים יקימו, יעשו. עלות של מגרש עומדת היום על כ-30 מיליון שקל. העלות של המשתלמים מול התועלת בעייתית מאוד. מדברים על כ-2,000 שקלים לנהג מקצועי וכ-1,000 שקלים לנהג חדש.

ציון עופרי:

המספרים לא נכונים.

עוזי יצחקי:

יש אי-ודאות על ישימות הפרויקט ומחסור בקרקעות. הופעתי בפני הוועדה לתכנון ובנייה בראשות מנכ"ל משרד הפנים דאז, מר אריה בר. אין קרקעות.

היו"ר אופיר אקוניס:

באשר למחירים, אצטט ממה שנאמר ב-7 בנובמבר 2005: "עוזי יצחקי: כעיקרון על-פי מחירים שאנחנו בדקנו יעלה 445 שקלים לרכב פרטי ו-890 שקל לרכב משא".

עוזי יצחקי:

זה לא כלל ביטוחים ולא כלל השכרת רכבים. אם אני נהג ב"תנובה", לא אבוא עם רכב של "תנובה" ואז לא יחלקו לילדים של חבר הכנסת אקוניס חלב באותו יום, אלא אצטרך לבוא לבד, לשכור משאית, וזה יעלה כסף.

איתי אלון:

זה יעלה אולי 100-150 שקל.

עוזי יצחקי:

גם לגבי שיטת העבודה, אני חייב להתוודות, ואמרת שאני שקוף וגלוי, טעינו. הטלנו יותר מדי על היזמים הפרטיים. חלקם נדרשו לרכוש קרקעות פרטיות, לרוץ לוועדות התכנון, לעבור אלף מדורי גיהנום, למשל בהסבת קרקע חקלאית לקרקע של מסחר והדרכה, וזה היה

בעייתי. השתתפתי, כפי שאמרתי, בישיבות של כמה ועדות מחוזיות. זה לא היה פשוט. הדברים האלה היו בעייתיים מאוד מבחינת מדיניות הקרקע במדינת ישראל.

במקביל אנו מקדמים חלופות. כאן כתובה רק חלופה אחת שנמצאת על שולחן ועדת הכלכלה כתוצאה מהמלצות ועדת סגיס – חובת התנסות. זה עבר בקריאה הראשונה, אך לצערי הרב לא עלה בכנסת השבע-עשרה. אנחנו רוצים להביא את זה לדיונים במושב הקיץ של הכנסת. התנסות של נהגי רכב כבד חשובה מאוד.

הקטע השני שמשלים את החלופה של התקנות האלה הוא מרכז לימוד נהיגה, שנביא אותו בקרוב לכנסת לאחר שנעבור כמה חסמים משפטיים. זה אומר שיהיה שילוב של התיאוריה והמבחן המעשי בלימודים הבסיסיים, והארכת תקופת חובת הליווי מ-3 חודשים ל-6 חודשים.

סיימתי, ותודה רבה על ההקשבה ועל הנימוס והאדיבות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו תמיד מנומסים מאוד. בבקשה חבר הכנסת חסון.

ישראל חסון:

אני רוצה לשאול אותך כמה שאלות אינפורמטיביות. שאלה ראשונה, כמה שרי תבורה מאז שתיקנו את התקנות, כולל אלה שתיקנו את התקנות, נדרשו לתקנות האלה כאשר אתה השתתפת בדיונים?

עוזי יצחקי:

שלושה.

ישראל חסון:

שלושתם הבינו את התועלת שבעניין הזה ואת הבעיה ביישום שלו, או שהם אמרו: גם אם אין תועלת תמשיך הלאה?

עוזי יצחקי:

השר הראשון, השר ליברמן לא הספיק כי כידוע הוא עזב לאחר זמן קצר את המשרד.

היו"ר אופיר אקוניס:

לאחר שנה.

עוזי יצחקי:

השר שטרית לא כל-כך האמין בזה. אפשר אפילו לשאול אותו. השר מופז, כאשר הוצג לפניו הפרויקט, אחרי שהבין את המצגת אמר: 'רגע, זה כמו חייל קרבי שיעבור אימון פרט פעם בשירות', משהו כזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, הוא התנגד לביטול התקנה.

ציון עופרי:

הוא חשב שזה לא מספיק.

עוזי יצחקי:

שר התחבורה הנוכחי, כפי שכבר הודיע כאן בוועדה, הוא אדם שמחליט החלטות, וכאשר זה הוצג בפניו אמר: 'אין טעם להמשיך במשחקים האלה ואנחנו נגיש בקשה לבטל את התקנות'.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם הצעתם לו. מה זה "הוא אמר"? הוא לא בא בוקר אחד ואמר: 'בואו נבטל'. הוגשה לו הצעה על-ידי הדרג הפקידותי, שהמליץ 4 שנים קודם לכן לעשות כן להקים את המגרשים.

ישראל חסון:

מאחר והאוזן שלי מאוד לא מוזיקלית, אני מציע לך כפקיד ממשלתי לא להגיד ששר אחד יודע לקבל החלטות ושלושה אחרים לא יודעים, כי זה המשתמע. אני ממליץ למחוק את זה מן הפרוטוקול. זה קודם כול.

עוזי יצחקי:

לא זאת היתה הכוונה שלי.

ישראל חסון:

זה המשתמע. אמרת שהגיע שר שיודע לקבל החלטות, כלומר שלושה לפניו לא ידעו. ייתכן שזה נכון, אבל תשאיר לנו את התענוג להגיד את זה.

עוזי יצחקי:

דבריי לא הובנו כראוי. לא זאת היתה כוונתי.

ישראל חסון:

אני תיקנתי והגנתי עליך. הבנתי באופן שגוי.

הדבר השני, עדיין לא קיבלתי ממך תשובה על השאלה הראשונה שלי. השאלה שלי פשוטה מאוד. אני מאמין שכאשר אתה, או מי מטעמכם, הציע בשנת 2003 להתקין את התקנות, ראה בהן דבר מועיל. היה לו לאורך כל השנים, מ-2003 ועד 2010, זמן לבחון את היעילות של הדבר הזה, כי מחקר כזה הוא לא מחקר של שנתיים. הרי מה עשיתם? הושבתם דוקטור ואמרתם לו: תסתכל בבקשה בספרות ותגיד לנו מה קורה. זה לא יום לימודים ארוך. זה לא איזה תהליך כימי שמחייב בשלות כלשהי, זה לא אגרונום שצריך לחכות שדברים יצמחו. זה סקר ספרות מקצועית.

ציון עופרי:

הסקר לא נגד המגרשים.

ישראל חסון:

קראתי את הסקר כולו. הסקר גם לא "נופל מן הרגליים" מן הממצאים.

מבחינתי, לא רק בגלל הסקר, היו עוד כמה דברים, אני יכול להציב הרבה סימני שאלה על העלות-תועלת של הפרויקט, אבל אני לא מדבר על זה עכשיו. אני שואל אותך שאלה פשוטה, מה השתנה על ציר הזמן ביעילות או באפקטיביות של ההכשרה במגרשים הללו? תגיד לי איזו הארה גדולה עברנו מ-2003 ועד 2010 דרך ארבעה שרי תחבורה שלא חשבו אחרת? מי פתאום גילה איזו תגלית בתחום האפקטיביות של ההדרכה הזאת?

בני שליטא:

מר יצחקי, האם אתה מרגיש שלם לגמרי עם השינוי הזה? אתה בעצמך נסעת לחוץ לארץ בשליחות.

עוזי יצחקי:

אני בין היחידים שלא נסעו לחוץ לארץ, אז בבקשה תתקן.

בני שליטא:

אני מקבל את התיקון, אבל יש תיקון אחר לתיקון. אתה היית מחסידי התוכנית, מן האנשים שדחפו ודפקו על השולחן כדי לקדם את העניין הזה, ופתאום חל שינוי.

אני רוצה לצטט כאן במילים ספורות שיחה שלי עם מר גנות, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, אדם שאני מעריך מאוד. הוא אמר לי: 'על-פי התוצאות של שנת 2009 יש ירידה בהיקף תאונות הדרכים. יכול להיות שאנחנו טובים יותר מאירופה. יכול להיות שמה שאנו עושים הוא נכון, ומה שהאירופאים עושים, עם המגרשים, לא בדיוק נכון'. הייתכן שהערה כזאת, שהיא מעין בדיחה, תהיה גורם שעל-פיו מנהלים עניינים של המדינה?

לא באים להכניס מגרשים, כלומר להכניס עוד דבר למערכת שלמה שקיימת. צריך להכניס את מגרשי ההדרכה הללו משום שהם מגרשים מעשיים ומהם לומדים, ובמקביל להוציא החוצה את כל הקורסים לנהיגה מונעת, את כל התיאוריות המטומטמות האלה ש"מטרטרות" את האזרח ולא מביאות שום תועלת. פשוט מאוד, אין מקום לקורסים לנהיגה מונעת ויש מקום למגרשי נהיגה. באמת לא כל החוכמה נמצאת אצלנו, למרות שאני סבור שעם ישראל חכם מאוד. גם באירופה, לפחות מבחינה כלכלית, יש הרבה תבונה ושם מאמצים את המגרשים הללו. לא כל החוכמה נמצאת רק אצלנו. תודה רבה.

לאה ורון:

באילו מדינות באירופה ההדרכה בנהיגה מעשית היא חובה?

בני שליטא:

לוקסמבורג, שמישהו דיבר עליה בלגלוג, היא אחת המדינות המתקדמות בעולם בתל"ג שלה ובכל מה שיש בה. אל תגחכו כאשר אתם מדברים על לוקסמבורג.

לאה ורון:

איש לא מגחך. אנחנו רק שואלים האם פרט לאוסטריה ולוקסמבורג קיימות מדינות נוספות בעולם שבהן נקבעה חובת הדרכה במגרשי נהיגה.

ציון עופרי:

התשובה היא כן. באוסטריה נקבעה הדרכה חובה. בפועל יש שם 19 מגרשים. בגרמניה יש תקנת חובה מאז שנת 2003 והוקמו 56 מגרשים גדולים ועוד עשרות קטנים.

לאה ורון:

בגרמניה זה נקבע כחובה?

ציון עופרי:

כן. בלוקסמבורג התחילו ב-1996. בהולנד נקבעה חובה, וכך גם בפינלנד, שוודיה, פולין, רומניה, בולגריה, הונגריה, לטביה, ספרד. בספרד החובה נקבעה רק לאחרונה, ב-2008. זה קיים גם בסלובניה, קרואטיה, סרביה, סלובקיה, צ'כיה, צרפת, שווייץ, אוסטריה ואיטליה. יש לי כאן אסמכתה. בכל המדינות הללו יש מגרשי הדרכה פעילים, חיים ונושמים.

לאה ורון:

לא שאלתי על מגרשים פעילים, חיים ונושמים. שאלתי על חובה בחוק.

ציון עופרי:

בלוקסמבורג ב-1996 הותקנה תקנה, ומ-2003 היא תקנה מחייבת. יש תקנה כזאת גם בפינלנד, אוסטריה, גרמניה ושווייץ. מאז 2008 יש תקנה מחייבת לנהגי רכב כבד ואוטובוסים בכל מדינות האיחוד האירופאי, אלה שמניתי ואלה שלא שמניתי. בסיס הנתונים שמר עוזי יצחקי מדבר עליו, שגוי. אני רוצה להתייחס רק לנושאים מקצועיים, לא לדברים אחרים.

באשר לפריסה – יש לי אסמכתאות, יש כאן חוברות שאני יכול לתת לכם.

באשר ליעילות – גם דוח מוקואס לא שולל לחלוטין את מגרשי ההדרכה. הוא כותב אפילו שיש יתרונות במגרש סגור, מבחינת הבטיחות, מבחינת המון דברים.

סטטיסטיקה מאוסטריה מראה שהחל משנת 2003 היתה הפחתה של 30% בהיקף תאונות הדרכים בקרב נהגים חדשים. אלה נתונים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה האוסטרית, לא של איזו חברה פרטית.

באשר לנושא הכלכלי – שאדון יצחקי לא ידאג לנו. אני מיופה-כוח של כל שישה המגרשים שקיימים היום. את הצד הכלכלי תשאיר לנו. זו לא הבעיה שלך, זו הבעיה שלנו. אנחנו מפעילים מגרשי הדרכה. אנחנו מתחייבים שאם התקנה הזאת תוסדר באותה שלביות שעליה דיברנו – הרי מה הבעיה היום? למה התקנה לא חלה אוטומטית? תבינו, ארבעה מתוך השישה יכולים להוציא היתר בנייה מחר בבוקר: חצרים-שדה תימן, כרמיאל, עפולה והגליל התחתון. יש עוד מגרש ברכסים שגם הוא יכול להוציא היתר בנייה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין הדרכה במרכז?

ציון עופרי:

מי לא יכול להוציא היתר בנייה? ברקת.

עוזי יצחקי:

ברקת נפל. פרסמו שם מכרז. כדי להפעילו צריך יהיה להזיז את מאגר המים של כל גוש דן.

ציון עופרי:

הוא לא נפל. הוא נדון במועצה הארצית לתכנון ובנייה. במעלה אדומים יש בעיה בנושא סטטוטורי. לכן ביקשנו באפריל 2008 לתקן את התקנה ולהחיל אותה בשלבים, ובשלב הראשון להחיל אותה על ארבעה מגרשי הדרכה לנהגים מקצועיים.

לאה ורון:

ומה יקרה עם כל התושבים במרכז הארץ?

ציון עופרי:

מדובר על החלת התקנה בשלב הזה על נהגים מקצועיים. נהג מקצועי יכול לנסוע מן המרכז לחצרים או לכרמיאל, שעה נסיעה לכל כיוון, ולקבל הדרכה, ואפשר להחזיר לו את העלות דרך הפרמיה של הביטוח. זה לא יעלה לכם כסף, מר גבי בן הרוש. אם היית בודק באוסטריה, היית רואה ששם מקבלים החזרים מחברות הביטוח בפרמיה. במקום שהנהג יהיה בסיכון גבוה, הוא ייחשב נהג בסיכון נמוך. חברת הביטוח יחזיר לו, במקום שהפרמיה תעלה 5,000 שקל היא תעלה לו 3,000 שקלים לאורך כל החיים, לא רק למשך 5 שנים. אז ניתן לקבל החזר דרך הביטוח.

גבי בן הרוש:

חברת הביטוח גם תשלם במקומי?

ציון עופרי:

לא צריך לשלם.

לאה ורון:

נציג חברות הביטוח, מר מלכיס, שהשתתף בדיונים, לא הציע את מה שאתה מציע, לא לנהגי הרכב הכבד ולא לנהגים האחרים.

חנה ראובני:

בוודאי זה בלתי אפשרי, כי בישראל הביטוח הוא פר רכב, לא פר נהג.

גבי בן הרוש:

רבותי, השתתפתי בדיון ב-2003 והופתעתי. אם יש בידכם את הפרוטוקול, אמרתי אז כמה דברים, כי באו עם משהו מוגמר. תמוה שהתחילו אז כבר לדבר על מיפוי שטחים בארץ, היכן יהיו המגרשים. באו לוועדת הכלכלה כבר עם מפות מוגמרות וזה היה מוזר בעיני.

יש לכם מגרשים? יש לי הצעה מה לעשות איתם. במדינת ישראל אין מקומות חניה למשאיות ואוטובוסים, למעט ב"אגד" ו"דן". אין לנו מקומות חניה בערים. בבקשה, תנו לנו את המגרשים תמורת תשלום, כדי שיהיה לנו היכן לחנות ולא נחנה בתוך הערים.

ציון עופרי:

ניתן לך בשעות הערב את המגרשים, אין שום בעיה.

גבי בן הרוש:

אני רואה את המצגות בכל השנים. קודם כול, שבחוק יוגדר "נהג מקצועי". אין הגדרה כזאת. אין "חיה" כזאת. פנינו לוועדת הכלכלה פעמים רבות, ואנחנו באים לכאן כבר 10 שנים, בבקשה שתיערך השתלמות מעשית אמיתית. מדי יום מתהפכים נהגי משאיות שמעמיסים מטען, כי אף אחד לא לימד אותם איך להעמיס ואיך לקשור, וחלקם בחורים צעירים. יש היום בעיה בתשתית במדינה, כי ברוב הערים מבטלים את הרמזורים בצמתים ושמים בהם כיכרות. בחורים שלנו מגיעים עם משאיות ומתהפכים כי אף אחד לא לימד אותם כיצד לנהוג בכיכרות. אז בואו נקבע סדרי עדיפויות.

חבר הכנסת ישראל חסון, שאלת את מר יצחקי מה השתנה מאז. אגיד לך מה השתנה. רוב הרכבים במדינת ישראל, הפרטיים והמשאיות, יש בהם מערכות ABS.

אילן אהרון:

ABS הוא משנות התשעים ולא משנות האלפיים.

גבי בן הרוש:

במשאיות ובאוטובוסים מותקן אביזר נוסף – מערכת האטה שנקראת "ריטרדר". אני הראשון שמתקין כל מה שתורם לבטיחות.

ישראל חסון:

קראתי באופן יסודי מאוד את הדוח של ד"ר דן מוקואס, זה עניין אותי. הוא כותב שם שאם מורידים את הדלתא של הפיתוח הטכני והנתונים והאביזרים וכן הלאה, עדיין יש 17% השפעה למרכיב האנושי בתחום התאונות הקטלניות. כלומר, לא מצמצמים בהרבה את הסיכון על-ידי התקנת האביזרים ולפיכך הוא טוען לחשיבות ההכשרה. במחקר שהוא ערך אין בכלל דיון על חשיבות ההכשרה כמרכיב בצמצום הסיכונים, אלא איזה סוג של הכשרה. מי שטוען שקוראים

להם מגרשי החלקה, צודק. הבעיה של החלקה על כפור ושלג במדינת ישראל לא רלוונטית, אבל יש בישראל בעיות ייחודיות.

מר גבי בן הרוש, עברתי בחיים שלי 4 או 5 הכשרות לנהיגה מבצעית, בעיסוק הקודם שלי. אין לי ספק קל שבקלים עד כמה ההכשרה הזאת תרמה לי. אני לא יודע להגיד כמה זה עלה, וזו בוודאי הכשרה לא של יום אחד, ובוודאי גם לא נגעה לנושאים שעליהם דיברת.

הדיון כאן הוא לא האם יעיל להכשיר נהג, אלא על סוג ההכשרה, שהיה ברור בשנת 2003 ולאורך כל השנים כדבר שיכול להיות יעיל בהתאמה לבעיות הרווחות במדינת ישראל. כאן למשל רוב התאונות הן פגיעות צד ופגיעות מאחור, כך נמצא במחקר, אז ניתן להכשיר נהגים כדי למנוע את הדברים האלה. אני לא יודע לענות לך ביושר האם מגרש הוא הפתרון האולטימטיבי.

גבי בן הרוש:

ברשותך, הייתי מבקש, בואו נקבע סדרי עדיפויות. יושבים לידי נציגים של ארגון מורי הנהיגה בישראל ויש לי אליהם טענות מכאן ועד להודעה חדשה, איך מלמדים בכלל נהיגה, לא רק לרכב כבד. כאשר נכנסים איתם לוויכוח, תמיד מגלים בסוף שיש בעיה תקציבית, מי יממן את זה. אני רוצה שמורה הנהיגה ייקח את התלמיד בחורף ובקיץ, ילמד אותו לנהוג בתנאים משתנים, שייקח אותו לכביש הררי וגם לכביש לא הררי, כי הילדים שלנו מקבלים רכב ואין לוקוסוס ללמד אותם לנהוג בכל תנאי השטח.

איתי אלון:

מגרש פותר לך את הבעיה הזאת. אדוני לא מכיר את המאטריה.

ציון עופרי:

יש לי קובץ DVD שמלמד איך זה עובד.

גבי בן הרוש:

כשאני קובע סדרי עדיפויות, החלקה לא תהיה אחד מגורמי הסיכון העיקריים. מה לעשות, מתוך 365 ימים בשנה, יש לנו גשם בקושי ב-40 ימים. אז בואו נקבע סדרי עדיפויות ונכשיר את הנהגים להתמודד עם הקשיים האמיתיים בדרך.

אילן אהרון:

אבל אלה מגרשי הדרכה, לא מגרשי החלקה. אתה מטעה את הוועדה.

גבי בן הרוש:

חבריה, אני מבין שעשיתם לובי. הכול מאורגן.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר גבי בן הרוש, אני מבין שאתה בעד הביטול.

גבי בן הרוש:

אני מבקש שיקבעו סדרי עדיפויות.

ישראל חסון:

מר גבי בן הרוש, אתה חושד בי כלוביסט?

גבי בן הרוש:

אני לא חושד בך.

ישראל חסון:

אשאל אותך שאלה נוספת, לטובת הדיון הזה. בארבע המדינות שבהן שיעור תאונות הדרכים הנמוך ביותר בעולם אין כמעט בכלל בתי-ספר לנהיגה. התלמידים מחויבים עד 15 שעות נהיגה עם מורה, וכל היתר על-ידי הדרכה של מבוגר. דרך אגב בשתיים מאותן מדינות שותים הכי הרבה אלכוהול בעולם. בואו לא נזרוק סתם דברים. קראתי את המחקר של ד"ר מוקואס ביסודיות והסתכלתי עליו מעוד כמה זוויות. נושא הכשרת הנהג, תסתכל עליו כשרשרת. אנחנו מקבלים כברור מאליו שהמורה לנהיגה לוקח את הילד שלנו ל-40 שעות ולנו אין מה להגיד בעניין הזה, אלא רק אחרי שהוא מקבל רישיון. תסתכל בארצות-הברית, תסתכל בפינלנד, בנורבגיה ובשוודיה. אני מציג דוגמאות של המדינות הללו. גם שותים שם וגם שיעור התאונות הכי נמוך.

גבי בן הרוש:

לסיום, יש לי בקשה. יש כאן נציגים של בתי-ספר לנהיגה ושל מורים לנהיגה. בואו נתקצב אותם. בואו נהפוך את הנהג לרציני יותר ומקצועי יותר. בארצות-הברית נתקלתי בנהגים מקצועיים שהשוטר לא מבקש מהם לראות את רישיון נהיגה, אלא לראות את ספר הרכב, האם לאותו נהג יש קבלות שעבר השתלמות חומרים מסוכנים, שעבר השתלמות לקשירת מטען וכן הלאה, וחסר לנהג בארצות-הברית שייתפס כשאחד הדברים האלה לא מוחתמים על-ידי המדינה. אנחנו רחוקים מן המצב הזה.

לגבי ירידה בהיקף תאונות הדרכים, אגיד לך מה התרומה שלנו כמועצת המובילים והמסיעים, שהוצאנו עשרות מיליוני שקלים לצורך העניין. היום במשאיות כבדות יש הפחתה במשקל העצמי, עד לרמה שאף פעם לא היתה במדינת ישראל. אנחנו מקפידים, ועבדך הנאמן תבע את המדינה ואת רשות הנמלים בעתירה לבג"ץ למנוע יציאה לכבישים עם עומס-יתר. זה תרם לירידה בהיקף תאונות הדרכים. במה שקשור לבטיחות, אני אתכם, אבל יש לי סדרי עדיפויות. בואו נלמד את הנהג קודם כול לנהוג ולקשור מטען.

בני שליטא:

זה כולל גם את שתי המשאיות ההפוכות שראיתי בדרך לירושלים?

רוברט טיבייב:

באופן מהותי, מה ההתנגדות שלך למגרשים? מה אכפת לך שהם יפעלו?

גבי בן הרוש:

אני לא מוצא בזה היגיון. אני בא משם. כבעל ניסיון שנהג במשך למעלה מ-20 שנים במובילי טנקים, אני לא רואה שום צורך בהדרכה למניעת החלקה.

ציון עופרי:

המדינה הוציאה מכרז

גבי בן הרוש:

יש דברים חשובים יותר מאשר להוציא כסף שאין לי ולהפקיר את הדבר העיקרי. הדבר העיקרי הוא להפוך את הנהגים למיומנים יותר.

רוברט טיבייב:

אשאל שאלה אחרת. האם יש לכם נתון כמה כסף הושקע עד כה במגרשים הללו?

לאה ורון:

יש גם עלות לנהג, כמה כסף יצטרך הנהג לשלם תמורת ההדרכה במגרש.

גבי בן הרוש:

היכן נמצאים המגרשים הללו? בואו נשתמש בהם כחניונים ומצדי תעשו שם גם דברים נוספים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בהחלט רעיון.

איתי אלון:

אני מנהל חברה שעוסקת כבר 13 שנים בהכשרת נהגים בנהיגה מתקדמת. החברה שלנו מדריכה יותר מ-40,000 אנשים בשנה, גם בלי המגרשים העתידיים. אנחנו מדריכים עשרות אלפי חיילים ואת מיטב הארגונים במשק ועברנו את כל המכרזים ואת כל מה שקשור לנהיגה מתקדמת.

קריאה:

זאת חברה ציבורית או פרטית?

איתי אלון:

החברה נקראת "אלטרנטיבי – יוצרים תרבות נהיגה". היא חברה פרטית עם חזון חברתי, אבל היא חברה בע"מ. אני הבעלים והמנהל של החברה ועובדים אצלי יותר מ-70 מדריכים. אנחנו מדריכים עשרות אלפי אנשים מידי שנה.

גבי בן הרוש:

אתה מדבר על הדרכה תיאורטית?

איתי אלון:

לא. הכשרה מעשית בנהיגה מתקדמת.

רוברט טיבייב:

איך אתה קשור למגרשים?

איתי אלון:

אין לי כרגע שום אופציה לאף אחד מהם, אבל אני נמצא כאן כגורם המקצועי המרכזי במדינת ישראל שמדריך היום בנהיגה מתקדמת, כפי שרוצים לעשות בעתיד במגרשים, ויכול לספר לכם נתונים מן השטח.

רוברט טיבייב:

אתה בעד המגרשים?

איתי אלון:

אני בעד המגרשים, ובתנאי שהמפרט שלהם ישונה. המפרט שלהם עוסק יותר מדי בהחלקה ולא מותאם לתנאי הארץ, כפי שאמר ד"ר מוקואס. משרד התחבורה שגה במפרט. צריך לתקן את המפרט מבחינה מקצועית. יש ארגונים שנותנים הדרכות ומורידים את היקף התאונות בחצי. לדוגמה, חיילים בחופשה, נהגים צעירים, זה פרויקט שאנו מקיימים מידי שנה. מספר החיילים שנהרגים בסוף שבוע בבית מאז שהפרויקט התחיל ב-2005 ירד מ-30 הרוגים בכל שנה לפחות מ-10, בצורה הדרגתית ומיידית, כך שיש כאן הוכחה.

אני מוכרח להגיד דבר מה ברמה המדעית, מכיוון שאני מגיע ממדעי ההתנהגות. כאשר אומרים שאין הוכחה מדעית למהו בתחום ההתנהגות, אין המשמעות שזה לא עובד. גם בטיפול פסיכולוגי אין הוכחה מדעית שזה תמיד עובד, אבל תהליכי הכשרה, יש לי נתונים חד-משמעיים שהם יעילים, ואשמח להציג אותם בזמן אחר.

מדינת ישראל לא חייבת תמיד להסתמך על מקומות אחרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מסכים אתך.

איתי אלון:

אנחנו מדינה קטנה. לחייב 80 מיליון אנשים בגרמניה, זה קשה. לחייב 3 מיליון אותים ברישיון נהיגה בישראל, זה הרבה יותר קל, והמודל קיים כבר.

ודבר אחרון, יש לי אופציה על קרקע בקיבוץ רמת הכובש, צמוד למגרש שאני משתמש בו ביום-יום, כך שיש אולי פתרון.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה המגרש היחיד במרכז.

רוברט טיבייב:

מר גבי בן הרוש, אני מבין שמדאיג אתכם התשלום עבור ההדרכות. זה מושת על הנהג?

גבי בן הרוש:

כן, בוודאי. יש משהו בחינם?

היו"ר אופיר אקוניס:

זה 850 שקלים אחת ל-5 שנים.

ציון עופרי:

והנהג יוכל לקבל החזר מחברות הביטוח.

רוברט טיבייב:

אם ההחזר יטופל, תתנגד?

גבי בן הרוש:

אי אפשר להגיד שמר עוזי יצחקי ממשרד התחבורה הוא אדם שלא עושה עבודה אמינה ויסודית. אני מציע שיהיה כאן איזה פורום שידון בצד המקצועי. לא היינו שותפים לכל התהליך.

היו"ר אופיר אקוניס:

תיכף תשמע את ההחלטה שלנו. בגדול, אנחנו הולכים לכיוון הזה.

בני גורפינקל:

אני מבקש להעמיד כמה דברים על דיוקם. אני רוצה שאנשים יידעו שראש ממשלת ישראל לשעבר, מר אריאל שרון, בשנת 2003 קיים דיון בממשלה על הנושא הזה. באוגוסט 2003 יצאה התקנה. אני עוסק בזה מפברואר 2002, כאשר שר התחבורה אימץ תוכנית שוועדה מקצועית

של משרד התחבורה הביאה מגרמניה. הוא אמר: 'אדוני, בבקשה, אתה יזם, אתם תממנו את הכול ואנחנו נקבע את החלק המקצועי', ובעקבות זה התקדמנו קדימה והוצאנו כסף.

בשנת 2003, כפי שאמרתי, תוקנה התקנה. זיהיתי בה שלוש בעיות. בשנת 2004 פניתי ליושב-ראש דאז של ועדת הכלכלה, חבר הכנסת שלום שמחון. ב-8 בדצמבר 2004 הוצגו התיקונים. התיקונים על כך דיון שבו השתתף גם מר עוזי יצחקי. מר עוזי יצחקי נכנס לתפקידו הנוכחי באפריל 2004, עד אז הוא לא היה שותף לעניין הזה. התיקונים דיון בוועדת הכלכלה, והפרוטוקול מונח בפניי. השתתפתי בעוד 3 ישיבות נוספות של הוועדה – בראשות חבר הכנסת אמנון כהן ובראשות חבר הכנסת גלעד ארדן. ב-8 בדצמבר 2004 היושב-ראש אמר למר עוזי יצחקי: 'אישרנו את שלושת התיקונים. אני מבקש בתוך חודש ימים להביא לי את התיקונים'. אפילו תראו כאן הערה, אמנם שולית: "אני מבקש שלא תירדם בשמירה". כך כתוב בפרוטוקול.

הריטואל הזה חזר על עצמו גם אצל היושב-ראש שהחליף את חבר הכנסת שלום שמחון. מר עוזי יצחקי כמובן לא הביא את שלושת התיקונים שנדרשו למרות שידע מה התיקונים המדויקים שנדרשים כי הוא היה שותף לדיון. בישיבה הבאה, בראשות חבר הכנסת אמנון כהן, העניין הזה עלה שוב. מר יצחקי נשאל: 'היתה החלטה, מדוע אתה לא מקיים אותה ומביא את הנוסח המתוקן של התקנות?' הוא התחייב להביא את התיקונים. מאז חלפה תקופה והנושא עלה שוב לדיון בוועדה בראשות חבר הכנסת גלעד ארדן, שאף הוא שאל השאלות. באותה ישיבה השתתף חבר הכנסת אלי אפללו, שאמר במפורש: 'אני עברתי בגרמניה את הקורס הזה ורק אז הבנתי שלא ידעתי לנהוג'. הוא אמר במפורש למר עוזי יצחקי: 'אם לא תביא את זה מייד, אני כחבר הכנסת מתכוון להגיש הצעת חוק פרטית ואגלגל את העניין הזה'.

חברים יקרים, שלושת הפרוטוקולים של ועדת הכלכלה נמצאים בידי.

לאה ורון:

כל ששת הפרוטוקולים מדיונים שהתקיימו בוועדת הכלכלה מאז 2003 מונחים בפני יושב-ראש הוועדה.

בני גורפינקל:

יש גם את דוח מבקר המדינה.

אני רוצה להגיד דבר נוסף. אני מחזיק במכתב של שר התחבורה שטרית, שתומך בהקמת המגרשים ומבקש לקדם אותם, כך שלא מדויק לומר שהשר שטרית לא תמך בעניין הזה. ניהלתי הרבה שיחות עם השר מופז, שאמר שהוא תומך בעניין הזה.

בשנת 2008 התקיימה בוועדה הישיבה האחרונה בנושא הזה בראשות חבר הכנסת גלעד ארדן. הוא שאל כמה פעמים את מר עוזי יצחקי האם משרד התחבורה תומך בתוכנית הזאת, והתשובה היתה כן. אינני יודע מה קרה פתאום ב-2009, כאשר כל העולם מחזיק במגרשי הדרכה.

גבי בן הרוש:

אדוני היושב-ראש, אנחנו בפגרה. ועדת הכלכלה צריכה לדון בשני נושאים שקשורים לבטיחות. הייתי מבקש ממך מאוד, ואנחנו מבקשים כבר זמן רב, לקדם אותם. הנושאים הם שעות העבודה והמנוחה של הנהגים וכמובן ההכשרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הדבר מקובל על כולם ומגיע בהסכמה?

גבי בן הרוש:

כן, בהסכמה.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, אנחנו חייבים לסיים את הישיבה.

מר עוזי יצחקי, שמו של המשרד הוא משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. לדאבון הלב, החודשים האחרונים לא מיטיבים עם מספר ההרוגים בתאונות דרכים, לצער כל תושבי מדינת ישראל, ובעניין הזה באמת אין חילוקי דעות.

ביקשתם לבטל את התקנות, אולם אני לא רואה כרגע, בנסיבות שנוצרו כאן, אפשרות לקבל את הבקשה. אפילו דקלרטיבית – איך תיראה כנסת שמאשרת ביטול תקנות שיש בהן, אפילו בתפיסה, סוג של רצון ללכת לבטיחות בדרכים?

לכן אני מציע – ובעניין הזה, מר גבי בן הרוש, אני מקבל את הרעיון שלך – לכנס פורום של שולחן עגול. יחליט משרד התחבורה, אולי מר עוזי יצחקי בעצמו יהיה ראש הפורום, אבל בוודאי תהיה בו נציגות לדו-גלגליים ולמורי הנהיגה ולמסיעים וליזמים ולנהגים המקצועיים. שולחן עגול כולל את כולם. אני מציע שתגיעו לכאן עם מסקנות אחרי פגרת הפסח ותעבירו אותן אליי. אולי ד"ר מוקואס יוכל לכתוב עמדה מעודכנת לשנת 2010 ואז נחזור לכאן ונראה.

גבי בן הרוש:

מי ירכז את זה? מר עוזי יצחקי?

היו"ר אופיר אקוניס:

הרכז יהיה מר עוזי יצחקי או מי מטעמו במשרד התחבורה.

אני פונה גם ליוזמים, בהנחה שהממשלה תעמוד על ביטול המגרשים ותחזור לכאן עם התקנה, אולי גם לכם כדאי לחשוב על דברים נוספים שתוכלו לקיים בתוך מגרשי ההדרכה, שחלקכם כבר הכנתם אותם.

תודה רבה וחג שמח.

הישיבה ננעלה בשעה 14:45

נספח "22"

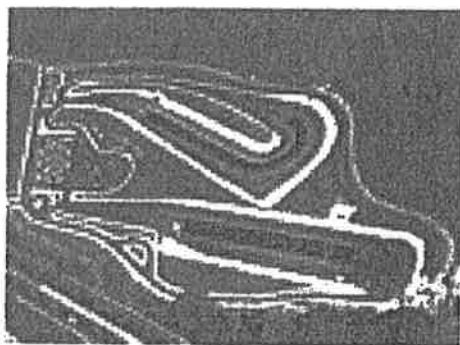
חוות דעת "פורום שולחן

עגול"

מגרשי הדרכה לנהיגה בטוחה בישראל

חוות דעת "פורום שולחן עגול"

בראשות יו"ר עדי צוקרמן-רמ"ט תנועה משרד התחבורה



תוכן עניינים

עמוד		
3	מינוי,	1.
3-4	רקע כללי	2.
4	התקנה	3.
4-5	דרך הפעולה של השולחן העגול	4.
5	החלטת ממשלה	5.
5	דו"ח מבקר המדינה	6.
6	תמונת מצב עכשווית בארץ	7.
6	תהליך ההכשרה ומטרתו המתודולגית	8.
	מחקרים/חוות דעת:	9.
7	דו"ח ד"ר משה בקר	
8-9	דו"ח ד"ר דן מוקוואס	
9	מחקר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים	
9	מחקר אור ירוק עלות תאונות הדרכים	
10	סקירת מצב באירופה ובעולם	10.
11	אפקטיביות מגרשי ההדרכה וקורסי ריענון	11.
12-14	סיכום ומסקנות	12.

מגרשי הדרכה לנהגים- סיכום שולחן עגול

1. מינוי :

בהמשך לדיון ועדת הכלכלה של הכנסת מיום 22 מרץ, 2010 ובהתאם לכתב מינוי שקיבלתי מאת מר עוזי יצחקי סמנכ"ל בכיר לתנועה במשרד התחבורה, מתאריך 29 אפריל 2010 בו מונית ליור "השולחן העגול" לבחינה והמלצה על חלופות אפשריות נוספות לשימוש במגרשי ההדרכה, מוגשת בזאת חוות דעתי.

2. רקע :

א. בחודש אפריל 1998 הוגש להנהלת משרד התחבורה וממשלת ישראל דו"ח ועדת בקר שדנה בנושא שיפור המערכת להכשרה, בחינה ורישוי נהגים בישראל.

ב. ועדה זו דנה במיכלול הבעיות של הכשרת נהג רכב פרטי בישראל ובין היתר קבעה "כי תהליך ההכשרה לנהיגה ולהשגת רישיון הנהיגה הינו קצר יחסית בזמן וכי יש להשקיע ולהשפיע בעת הלימוד. על יצירת דפוסים לפיהם ינהג ויתנהג הנהג החדש בתחילת דרכו כנהג ובמידה רבה גם בהמשך".

ג. עוד החליטה ועדה זו כי "תהליך החכשרה המעשית בנהיגה יבוצע תוך ניצול מירבי של הכלים המתקדמים ביותר לשיפור ויעול ההכשרה לנהיגה".

ד. עוד המליצה הוועדה על הקמת מגרשי הדרכה לנהגים שבו יתורגל הנהג במצבים שונים של נהיגה כמו:

(1) בלימת חרום בכביש יבש ורטוב.

(2) ביצוע בלימה והתרחקות ממכשול.

(3) תימרון סלאום.

(4) תרגול ירידה ועלייה לשוליים.

(5) תרגול כניסה לסיבוב בכביש רטוב.

(6) תרגול בלימת חרום במצב של כביש חצי רטוב חצי יבש ומעבר מכשול מים.

ה. בשנת 2000 יצאה משלחת מטעם משרד התחבורה לאחר שהנהלת המשרד אישרה את מסקנות דו"ח בקר לגרמניה על מנת לבדוק ולבצע התאמה של מגרשי הדרכה לנהגים הקיימים שם לתהליך הכשרת הנהג בישראל.

ו. חוכן מפרט טכני שבו פורטו גודל המגרש והמשימות ומפרט זה אושר על ידי הנהלת מת"ח במחלף 2001.

ז. הצעד הבא היה הכנת צבר תקנות תעבורה שיפרטו את האמור במיפרט הטכני והתקנות אושרו על ידי ועדת הכלכלה של הכנסת ב-25/08/2003.

ה. התקנות אמנם אושרו אולם לא נכנסו לתוקף עד היום מפאת מס' סעיפים בהם והעיקרי הוא הצבת תנאי להפעלת 6 מגרשים ברחבי הארץ בתנאי להפעלת התקנה.

ט. ב-16/3/2004 הודיע ראש הממשלה מר אריאל שרון בכנסת כדיווח לכנסת על התקדמות בהשגת מטרות חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים 2003 כלהלן: "הוחלט על הקמת מגרשי הדרכה לנהגים חדשים ולנהגים מקצועיים. נהגים חדשים מחוייבים לעבור הדרכה במגדש במהלך שנתיים מיום הוצאת הרשיון ונהגים מקצועיים אחת לחמש שנים. זו הפעם הראשונה מאז עשרות שנים שנערך שינוי כל כך משמעותי בשיטת הכשרת הנהגים המורשים".

י. בשנת 2006 כתב ד"ר דן מוקוואס חיבור מדעי בנושא של הערכת היעילות של ההדרכה במגרש לאור הנעשה בנושא במדינות אירופה השונות.

הדו"ח מציין בחיוב את דו"ח ועדת בקר הנוכח לעיל משנת 1998 ומצביע על כך כי במשרד התחבורה החלו בתכניות לפריסת רשת מגרשים בתפעול פרטי.

הדו"ח מציין כי עקרון הכשרה משלימה לנהגים בעלי ותק מסויים הינה כי הקורס מלמד מה לא לעשות ואם כבר עשית ונקלעת לצרה - איך לצאת ממנה ללא פגע!!! הוא מנחה משפר את תפישות הסכנה ומקנה כלים לנהג להתגבר על הסכנות (פרוטוקול מס' 10 ועדת הכלכלה של הכנסת 6417 מיום 13.5.2003).

3. התקנה:

3.1 ב- 25/8/2003 אושרו בכנסת בוועדת הכלכלה התקנות בנושא מגרשי הדרכה לנהגים תוך הסתייגות תנאי מתלה כי רק לאחר הקמתם של 6 מגרשים תיכנסנה לתוקף תקנות אלו.

3.2 מאז ועד היום עוסקים במשרד התחבורה בצורה כזו או אחרת מול יזמים לגבי הנושא של מגרשי הדרכה ורק ביום 29/4/2010 קיבל החתום מטה כתב מינוי לתפקיד יו"ר השולחן העגול בנושא מגרשי הדרכה לנהגים וזו בהמשך לדיון בוועדת הכלכלה של הכנסת מיום 22/3/2010.

3.3 בשולחן העגול חברים יזמי המגרשים, רשות לאומית לבטיחות בדרכים, ארגון מורי הנהיגה, איגוד כלי רכב דו-גלגלי, יו"ר מועצת המובילים.

4. דרך הפעולה של השולחן העגול:

- 4.1 מאז ועד היום עוסקים במשרד התחבורה בצורה כזו או אחרת מול יזמים לגבי הנושא של מגרשי הדרכה ורק ביום 29/4/2010 קיבל החתום מטה כתב מינוי לתפקיד יו"ר השולחן העגול בנושא מגרשי הדרכה לנהגים וזו בהמשך לדיון בועדת הכלכלה של הכנסת מיום 22/3/2010.
- 4.2 בשולחן העגול חברים יזמי המגרשים, רשות לאומית לבטיחות בדרכים, ארגון מורי הנהיגה, איגוד כלי רכב דו-גלגלי, יו"ר מועצת המובילים.
- 4.3 הח"מ קיים מס' פגישות רב של פגישות הן עם היזמים בנפרד, והן עם הצוות ולאחר מכן קיים דיון עם כל הגורמים בו הועלו הנושאים וסוכמו בו דברים אשר יוצגו בהמשך מסמך זה.
- 4.4 ראוי לציין כי יו"ר מועצת המובילים נעדר מכל הדיונים למרות שהוזמן לכך ואף נמנע מפגישה אישית עם הח"מ.

5. החלטת ממשלה:

בהתאם להודעת ראש הממשלה בנושא המאבק בתאונות הדרכים מיום 15/3/2004 נקבע כי "הוחלט על הקמת מגרשי הדרכה לנהגים חדשים ולנהגים מקצועיים. נהגים חדשים מחויבים לעבור הדרכה במגרש במהלך שנתיים מיון הוצאת הרישיון ונהגים מקצועיים אחת לחמש שנים. זו הפעם הראשונה מאז עשרות שנים שנערך שינוי כל כך משמעותי בשיטת הכשרת הנהגים החדשים".

6. דו"ח מבקר המדינה:

בד"וח שנתי מבקר המדינה 56ב' משנת 2007 בפרק ההתמודדות עם תאונות הדרכים (שם עמוד 7) במסגרת פרק הכשרת תלמיד הנהיגה ומתן הרישיון נאמר: "בספטמבר 2003 פורסם תיקון לתקנות התעבורה שלפיו יוקמו מגרשי הדרכה לנהגים חדשים ולהשתלמות תקופתית של נהגים מקצועיים בתוך 18 חודש מיום פרסום התקנות החדשות, אולם עד תום הביקורת טרם הוחל בהכשרתם. על פי לוח זמנים שהגישה חברת ייעוץ למשרד התחבורה, שלושה מגרשים ראשוניים יהיו מוכנים להפעלה במחצית השנייה של שנת 2007, כשנתיים וחצי לאחר המועד שנקבע בתקנות התעבורה"

7. תמונת מצב עכשווית בארץ:

- 7.1 התקנה (213 א-ח):
 התקנה כפי שמופיעה כיום בקובץ תקנות התעבורה צריכה לעבור שינוי משלים של מספר סעיפים כגון:
- 7.2 כמות המגרשים המיועדת להפעלה מיידית - חייבת להיות 3 ולא 6 וזה תנאי מיידית להפעלה וזאת לאור האישורים הסטטוטוריים הנמצאים בידי היוזמים.
- 7.3 מדריכים במגרש- יכול להיות כל יוצא צבא בעל השכלה ולא רק מורי נהיגה, או בעלי מוסכים וכו' כפי שמצויין בתקנה- דבר זה יפתח את שוק התעסוקה בנושא זה לכל אדם.
- 7.4 מצב דהיום של מגרשים בעלי אישורים סטטוטוריים אשר ניתן לגשת לבינוי באופן מיידית:
- פארק מוטורי חצרים שדה-תימן.
 - עפולה.
 - כרמיאל.

גליל תחתון (קיימת בעיית פיתוח מול משרד התמ"ת).

- 7.5 בעיות קיימות-הקצאת הקרקע בברקת- מחצבה. למרות שהיזם זכה במכרז של מינהל מקרקעי ישראל עדיין הועדה הארצית לתכנון ובנייה לא אישרה סטטוטורית את המגרש.
- 7.6 מגרש מעלה אדומים- היזם נסוג מהנושא של בניית מגרש ההדרכה והחליט להפוך את השטח למטמנת פסולת.

8. תהליך ההכשרה ומטרות המתודולוגיות:

במסגרת מפרט של רשות הרישוי למגרש הדרכה לנהגים¹ נקבע גודלו של של מגרש הדרכה ותכולתו וכמו כן מסלולים לרכב פרטי ולרכב כבד ואוטובוסים. בין היתר נקבעו מרכיבי המשימות: נסיעה בעקומה, עקיפות, הימנעות ממכשול, בלימות חירום, החלקה, נסיעת מעקב, ירידה לשול, מעבר בעיקולים, מתן זכות קדימה, סלאום, נהיגת לילה, אינטראקציה עם נהגים אחרים, משטח פריקה וטעינה, קשירה נכונה לרכב כבד ועוד.

כמו כן, הושם דגש על היתרונות של תרגול חוזר שיטתי (תחנות) בתנאי בידוד ומיגון מתנועת רכב לא מבוקרת, אספקת בטיחות גבוהה. לתלמיד ולמדריך והימנעות מהפרעה לתנועה ביתס לתירגול בכבישי ישראל.

יתרונות מגרש סגור אף הובאו בדו"ח די"ר דן מוקוואס (כפי שיובא בהמשך).

¹ מהווה חלק מאפיוני מגרש ההדרכה במכרז.

9. מחקרים/חוות דעת:

9.1 דו"ח משה בקר לעניין שיפור המערכת להכשרה בחינה ורישוי בישראל-ל-1998 נאמר(עמוד 41 המלצה מס' 17) שילוב מגרש הדרכה מבוקר:

הוועדה ממליצה על שילוב של מגרשי הדרכה מבוקרים בתהליך לימוד הנהיגה המעשי. במגרשים אלו יתורגלו השיעורים הראשונים המקנים מיומנות תפעולית של הרכב ותרגולת תמרונים שקשה לאתר מקום מתאים עבורם בנהיגה שוטפת בתנועה. עוד נקבע (עמוד 60 סעיף 13 לדו"ח): "הוועדה ממליצה כי נושא תרגולת מצבי חוסר שליטה ברכב ישולב כחלק אינטגרלי של תהליך ההכשרה לנהיגה. התרגולת תתבצע במסגרת השתלמות חד-יומית שבה חלק עיוני וחלק מעשי. ההשתלמות תדגיש תרגולות בסיסיות של מצבי חוסר שליטה שבהן ניתן להשיג את המיומנות וההבנה להתמודדות עם המצב. ותרגולת שמטרתן המחשה של מצב חוסר שליטה לצורך הרתעה והבלטה של מוגבלות הנהג להתמודד עם מצבים שכאלה. למימוש המלצה זו יש לפתח את מערכת ההדרכה והמגרשים המתאימה".

9.2 דו"ח ד"ר דן מוקוואס² מתאריך 21.3.2006 (בהזמנת משרד התחבורה)- עמוד 13, פסקה לפני אחרונה.

"ההדרכה המעשית ושיטת הדיון הקבוצתי נמצאו כיעילות ביותר בגרימת ירידה במספר התאונות בהשוואה לקבוצת הבקרה".

עוד מציין ד"ר מוקוואס את היתרונות הבאים של מגרשי ההדרכה:

הקניית מיומנויות בסיסיות לנהיגה במסגרת מבודדת מתנועת כלי הרכב מהווה שלב הגיוני בתהליך לימודי הנהיגה. בשלב ההתחלתי, רבים הלומדים את הנהיגה תחת לחץ נפשי כבד ורמת החרדה המקוננת בהם מקשה ולפעמים מונעת רכישת מיומנויות מסודרת ורציפה. מגרש או מסלול סגור ללא כלי רכב מאיימים יכול לעזור לאותם תלמידים להשיג רמת ביצוע התחלתי מספקת בנושאי שליטה וביצוע תמרוני נהיגה בסיסיים. למגרש ההדרכה יש את היתרונות הבאים:

- בידוד ומיגון מתנועת רכב לא מבוקרת המספקים בטיחות גבוהה לתלמיד ולמדריך
- אפשרות לביצוע חוזר פעמים רבות של תמרון עד השגת רמת ביצוע נאותה.
- הפעלת תהליך לימודי מסודר שאינו מושפע מאירועים אקראיים על הכביש.
- הימנעות מהפרעה לתנועה בניגוד למצב בעת הוראת הנהיגה בכביש.
- מזעור חרדת נהיגה בקרב תלמידים רגישים או בעלי נכויות.
- יכולת בחינת ביצועי תלמידים בתנאים סטנדרטיים לתמרוני חנייה, זינוק ובלימה.
- יכולת המחשת מצבי חירום בעזרת משטחי החלקה או הופעת מכשול פתאומי.
- יכולת ביצוע תרגילים מורכבים עם מספר כלי רכב ברמת סיכון נמוכה.
- אפשרות לנהיגת "סולו" בשלב מוקדם מאוד של הלמידה.
- בידוד ומיגון מתנועת רכב לא מבוקרת המספקים בטיחות גבוהה לתלמיד ולמדריך.

² דו"ח ד"ר דן מוקוואס מ-21/03/2006.

- ניצול מיטבי של זמן התלמיד ללא אובדן זמן בלמידה בכביש פתוח בגין הפרעה בתנועה
- יכולת בקרה על תהליך ההכשרה ומדידת הישגים.

הדרכת מגרש מאפשרת יישום העקרונות הבאים:

- למידה מתוך עשייה שבה כל נושא המוגדר מילולית על ידי המדריך מתבצע בכל שלביו על ידי התלמיד.
- מתן אפשרות להכרת גבולות היכולת של האדם ושל הרכב
- ההכשרה מותאמת לדרישות ויכולות התלמיד
- ניתנת אפשרות מעשית לתהליך שיטתי של הדרכה עיונית ותרגולת מעשית
- יש למדריך יכולת משוב מהיר לתלמיד אחד או לקבוצה
- יש למדריך יכולת מעשית להדגמות של מצבי סיכון
- המגרש מציע מגוון תחנות לימוד (החלקה, בלימה, עיקולים) בהן ניתן לתרגל ברצף
- התרגולת במגרש סגור מתבצעת ברמת בטיחות גבוהה
- המגרש מאפשר ביצוע מגוון גדול של תסריטים, לפחות בתחום התנועה של רכב יחיד
- ניצולת המגרש גבוהה יותר מהדרכה בכביש פתוח בו זמן רב עלול להתבזבז בהמתנות ובחיפוש אחרי מקום מתאים לביצוע תרגיל.

לנהגים מקצועיים יש אחריות מיוחדת בגלל מספר נוסעים (אוטובוס), גודל הרכב, סוג המטען (דלק, כימיקאליים) או בגלל דרישה לביצועים גבוהים (נהגי אמבולנס או נהגי משטרה). לפיכך רצוי לספק להם הכשרה מעמיקה בתחום המיומנויות והשליטה על הרכב, בנוסף לנושאים האחרים שהוזכרו. לאוכלוסייה זו מתאים המגרש הסגור שבו ניתן לבצע פעולות ותמרוני חירום ברמת בטיחות סבירה וללא הפרעה לתנועה.

מסקנות דו"ח מוקוואס, בתקציר:

- א. למגרשי הדרכה בשימוש אין תועלת בטיחותית מוכחת.
- ב. ברוב המדינות בעולם לא מחייבים לימוד נהיגה במגרש סגור.
- ג. הגישה המועילה בהדרכת מגרש מתבססת על עיקרון "הכישלון המובנה".
- ד. התועלת שנצפתה במדינות סקנדינביה מתקשרת להדרכה בסיכון ההחלקה על כפור, קרח ומים.
- ה. מגרשי הדרכה במתכונת השגרתית לא מתאימים לבעיות הנהיגה בישראל.

התייחסות למסקנות דו"ח מוקוואס:

- א. יש לעדכן הדו"ח בהתאם לאור תחולתה של התקנה של האיחוד האירופאי במטרה להביא נתונים עדכניים לשנת 2010. נראה כי נתונים מאירופה לשנים 2006-2003 מראים הפחתה ניכרת בתאונות הדרכים לאחר תחולתה של התקנה המחייבת.
- ב. כל מדינות האיחוד האירופאי מחייבות החל משנת 2008 ביצוע קורסי ריענון לנהיגה בטוחה?
- ג. הגישה יכולה להתעדכן על פי הנחיות משרד התחבורה כמו גם שיטת ההדרכה.
- ד. ניתן להתאים את סוגי ההדרכה למציאות הישראלית.
- ה. מגרשי ההדרכה יותאמו לבעיות הנהיגה בישראל בהתאם לאפיוני משרד התחבורה.

9.3 מעורבות כלי רכב כבדים בתאונות דרכים:

במחקר שנערך ע"י הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים המדען הראשי³, "מעורבות כלי רכב כבדים וציבוריים בתאונות דרכים בישראל" ניכר כי שיעור תאונות בקרב כלי רכב כבדים וציבוריים גדול בצורה מובהקת ביחס לרכב פרטי.
 "אף על פי שכלי רכב כבדים/ציבוריים היוו בשנת 2008 פחות מ-5% ממצבת כלי הרכב בארץ, ההרוגים בתאונות דרכים שבהן היו מעורבים כלי רכב אלו היוו כ-37% מסך כל ההרוגים בתאונות הדרכים".

עוד כותבת המחברת: "ביחס לארצות המתקדמות בבטיחות באירופה, ישראל נמצאת במקום ביניים במספר ההרוגים בתאונות שבהן היו מעורבות משאיות ובמקום הגרוע ביותר ביחס למספר ההרוגים בתאונות שבהן היו מעורבים אוטובוסים ורכבי הסעה".

9.4 עלות תאונות דרכים:

במחקר שנערך ע"י אור ירוק נאמדה עלות תאונות הדרכים בכ-15.3 מיליארד ₪ לשנת 2007. עלות זו כוללת בין היתר, הרוגים, פצועים, עלות רכוש, עלות עיכובי דרך, עלות מוסדות ועוד.

10. תמונת מצב- אירופה:

- 10.1 בכל מדינות אירופה קיימים נכון להיום מגרשי הדרכה לנהגים, וזאת על פי הדירקטיבה של שוק האירופי המשותף EEC 3820\85 והנחיות מועצת השוק האירופי המשותף לנושאי תחבורה מסי EEC 91\439.
- 10.2 הדירקטיבות הנ"ל מדברות על כך שהתקנות מיועדות להבטיח באמצעות הכשרת נהגים רמת נהיגה שווה פחות או יותר בכל מדינות השוק ובפרט חובה לעבור הכשרה ראשונית ותקופתית שמיועדת לשיפור בטיחות הנהיגה, בטיחות הנהג והמשתמשים בדרך.
- 10.3 כן מיועדת הדירקטיבה להצביע על האופי המודרני של נהג מקצועי ומקצועיותו דבר שעשוי להביא להתעניינות במקצוע מצד אנשים צעירים ובכך לתרום לגיוסם של נהגים חדשים בתקופת מחסור.
- 10.4 על מנת למנוע תנאי תחרות בלתי שווים במדינות השוק- הוראה זו תחול על פעולות הנהיגה של כל אזרחי מדינות השוק.
- 10.5 עם סיום ההשתלמות במעבר מגרש הדרכה תונפק לנהג תעודת כשירות מקצועית המעידה על הכשרה ראשונית ומעבר הדרכה תקופתית במגרש הדרכה.

³ רינת צאיג גליון מספר 3.

- 10.6 הדרישות המינימליות להכשרה הראשונית מתייחסות לכללי הבטיחות אותם יש לשמור בעת הנהיגה ולפיתוח נהיגה מונעת שתאפשר ראיית סכנות מראש, התחשבות בנהגים אחרים בכביש-- דבר שעולה בקנה אחד עם צריכת דלק רציונלית וכתוצאה מכך תהייה לזה השפעה חיובית הן על התברה והן על ציבור הנהגים בכבישים ברחבי אירופה.
- 10.7 לצורך כך יוקמו מרכזי הדרכה בארצות השונות על ידי הרשויות המוסמכות של מדינות (תמצית עניינית מהדירקטיבה של השוק האירופאי המשותף בנושא מגרשי הדרכה לנהגים).

10.8 להלן פריסת מגרשי ההדרכה באירופה נכון ל-1/1/2010:

- אוסטריה- 42 מגרשי הדרכה- חובת מעבר במגרש חלק על כל נהג חדש ונהגים מקצועיים החל מ-1/1/2007.
- גרמניה- 70 מגרשי הדרכה- חובת מעבר על כל נהג חדש וכן חלה חובת אמון במגרש של 12 שעות לפני גישה למבחן מעשי.
- לוקסמבורג- 5 מגרשי הדרכה- חובת מעבר מגרש על כל נהג חדש בין 4-6 חודש מקבלת רשיון הנהיגה שלו. בתוקף משנת 1996.
- הולנד- מספר מגרשים- טרם הובררה הכמות.
- פינלנד- 100 מגרשי הדרכה- חובת מעבר תוך 24 חודש על כל נהג חדש אם לא עבר רשיון הנהיגה מתבטל אוטומטי וצריך לחזור על המבחן העיוני והמעשי. הנהג החדש צריך לעבור קורס עיוני לפני השלב המעשי במגרש.
- שבדיה- 25 מגרשי הדרכה- פועלים על פי דירקטיבה בנושא.
- פולין- 20 מגרשי הדרכה- חובת מעבר של כל נהג מ-1/2003 על פי דירקטיבה מס' 59/2003.
- רומניה- 20 מגרשי הדרכה
- בלגיה- 38 מגרשי הדרכה
- הונגריה- 24 מגרשי הדרכה
- לטביה- 31 מגרשי הדרכה- חובת מעבר מ-1/2008.
- ספרד- 30 מגרשי הדרכה
- סלובניה- 24 מגרשי הדרכה
- קרואטיה- הנושא בבנייה יכנס לתוקף ב- 2011
- סרביה- 2 מגרשי הדרכה
- סלובקיה- 12 מגרשי הדרכה- חובת מעבר מה-1/2010
- צ'כיה- 14 מגרשי הדרכה- חובת מעבר
- צרפת- 42 מגרשי הדרכה- חובת מעבר
- שווייץ- 12 מגרשי הדרכה- חובת מעבר מה- 12/2005 חלה החובה
- איטליה- 12 מגרשי הדרכה- חובת מעבר על פי דירקטיבה 59/2003 מה-1/2004
- כמו כן **מצרים** שכנתנו החלה השנה בהקמתם של 8 מגרשי הדרכה לנהגים שבהם יחלו לבצע קורס ריענון/בעיקר נהגים מקצועיים וזאת לאור תאונות הדרכים הרבות שבהם מעורבים נהגים אלו.

11. אפקטיביות מגרשי ההדרכה וקורסי ריענון:

א. נתונים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה האוסטרית מעידים על הפחתה של 30% במספר התאונות מאז החלת התקנה (2003) - מצורף גרף המראה הפחתה של



שינוי בין השנים 2002/2006:	
גיל 18-21	-30%
יתר הגילאים	-9%

נתונים סטטיסטיים מעודכנים טרם נתקבלו נכון למועד כתיבת חוץ דעת זו ואולם, משיחה שלי עם נציגת חברת Test & Training מאוסטריה נמסר כי חל שיפור משמעותי בשנים האחרונות ואולם נתוני הלשכה המרכזית האוסטרית טרם פורסמו.

ב. הרציונאל בבסיס מגרש ההדרכה : לימוד וריענון מצבי נהיגה משתנים יש בהם כדי לשפר את מיומנות הנהג תוך הגברת מודעות למגבלות הנהג והרכב במטרה להימנע מכניסה למצבי סיכון.

ג. רציונאל זה הינו הגיון בסיסי כפי שבא לידי ביטוי בפרוטוקול ועדת הכלכלה של הכנסת מיום 22.3.2010 בו הביע ח"כ ישראל חסון את עמדתו לאחר שבחן היטב את החומר המחקרי שהוצג בפניי הוועדה.

ד. גרסה נגדית כפי שהובעה בעבר גרסה כי תרגול מצבי קיצון בנהיגה יעודד נהגים להשתמש בדרך באופן בלתי ראוי על ידי כך שהנהג עלול לצבור בטחון יתר- לא נתמך על ידי שום גורם מחקרי כלשהוא. ההגיון הבסיסי אומר כי תירגול מביא לשיפור מיומנות. אם נקבל עמדה זו כי אז אסור יהיה לתרגל טייסים ו/או מחזיקי נשק למצבי קיצון שמא יקבלו עודף בטחון!-במצב בו משרד התחבורה יכול לשלוט במתודולוגיית לימוד הנהיגה ולהתאימה לפתרון בעיות אופייניות לישראל, כי אז הסיכון הנ"ל איננו ריאלי.

12. סיכום:

- 12.1 כל הנוכחים בדיונים בנושא הסכימו פה אחד כי קיים צורך חיוני וחשוב בהפעלה והטמעת מגרשי הדרכה לנהגים בישראל.
- 12.2 חברי השולחן העגול גורסים בתוקף כי אימונם של נהגים הן החדשים והן המקצועיים יביא להורדת רף תאונות הדרכים בישראל באופן משמעותי.
- 12.3 מהנתונים של תאונות הדרכים בחצי השנה של 2010 מסתבר: **משאיות מעורבות בתאונות דרכים קטלניות פי 17.5 מחלקן במצבת כלי הרכב.**
- 12.4 בשנים 2007-2009 היו מעורבות 2,870 משאיות שמשקלן מעל 3.5 טון בתאונות דרכים עם נפגעים בכל בארץ.
- 12.5 נתונים אלה מצביעים על כך כי על נהגי כלי רכב כבדים לעבור קורסים והדרכה שוטפת לשיפור מקצועיות הנהיגה ומגרש ההדרכה מהווה **נדבך לביצוע האמור.**
- 12.6 ידוע לכולם כי המשק הישראלי וכלכלתו נפגעת כאשר כל הרוג כתוצאה מתאונת דרכים עולה למדינה בסך של 5.6 מיליון שקל.
- 12.7 רק בשנת 2009 הוציאה המדינה 8.4 מיליארד שקל על 28,274 תאונות דרכים נפגעים כאשר הוצאה זו כלהלן:
- 10.7.1 1.24 מיליארד ₪ פגיעה בהולכי רגל.
 - 10.7.2 1.03 מיליארד ₪ תאונות עצמיות.
 - 10.7.3 5.4 מיליארד ₪ תאונות של כלי רכב מעורבים זה בזה.
- עלות של **כל הרוג** בתאונת דרכים נאמדת ב- 5.58 מיליון ש"ח בין אם מדובר בתאונה שאירעה בדרך עירונית או בין עירונית.
- 12.8 הצוות הגיע למסקנה כי איפיון מגרש ההדרכה צריך להיות על פי המפרט הטכני שהוכן והוצע על ידי משרד התחבורה באוגוסט 2000 כאשר גודל מגרש ההדרכה הינו 72 דונם והמשימות הן:
- 12.8.1 מסלול החלקה + פלטת הזחה עם מכשולי פתע בצורת נדי מים וייעודו של מסלול החלקה הוא לתת מענה לנהגים הנוהגים בתנאי דרך מכבידים כאשר מקדמי החיכוך בין הצמיג לכביש משתנים עקב רטיבות שמן, חול וסטייה פתאומית מנתיב במהירות נתונה.
- 12.8.2 עקיפות.
- 12.8.3 נסיעה בעקומה - יבשה ורטובה.
- 12.8.4 ירידה ועלייה משול.
- 12.8.5 מעבר שלולית מים.
- 12.8.6 נסיעה במורד - יבש/רטוב.
- 12.8.7 סלאום - יבש ורטוב.
- 12.9 הצוות התרשם כי בנתונים באירופה של ירידה דרסטית במעורבות נהגים שביצעו קורסי ריענון במגרש הדרכה מול אלה שלא ביצעו הדרכה כאמור בעיקר בקרב נהגים צעירים ומקצועיים היא מאוד משמעותית.

12.10 יש מדינות שבהן חלה ירידה במעורבות נהגים בתאונות דרכים בין 15-22 אחוז והצוות בטוח מעל כל ספק כי הפעלתם של המגרשים בישראל יתרום תרומה הן להפחתת הנזק הכלכלי והן לירידת רף תאונות הדרכים בישראל, הנפגעים בהן ודרגת חומרתן של תאונות הדרכים.

12.11 לעומת זאת סבור הצוות כי יש לבצע במגרש ההדרכה תוספות על פי הפירוט:

- 10.11.1 הוספת משימה של נסיעה במעגל תנועה, דבר שהרבה מאוד נהגים אינם יודעים איך להתנהג במעגל תנועה.
- 10.11.2 שימושים נוספים במגרש על פי המלצת הצוות ניתן לבצע שימושים נוספים במגרשים על פי הפירוט להלן:
 - מגרש בשטח של 2 דונם ללימוד מוקדם של נהיגה ברכב פרטי וביצוע מבחן מוקדם (pre test) באופן וולנטרי בשלב זה. וכאשר יהיו מגרשים בפריסה ארצית ניתן יהיה לחייב במסגרת התקנה.
 - במגרש זה ילמדו את הדברים הבסיסיים בנהיגה לפני יציאה לשטחי העיר ודבר זה עשוי להוריד מנפח התנועה בעיר.
 - מגרש להדרכת תלמידי בתי ספר בנושא זהירות בדרכים בגודל של 2 דונם עם רמזורים, מעברי חצייה, מדרכה וזאת על מנת להמחיש לתלמיד הצעיר את נושא הסכנה בתנועה וללמדו את הילכות זהירות בדרכים.
 - לבצע במגרש את כל מהלך הכשרתו של נהג רכב משא כבד הן הנושא העיוני והן הנושא המעשי ורק לאחר מעבר ההכשרה עם מבחן מתאים יהיה רשאי לבצע את עבודתו כאמור בתקנות התעבורה.

12.12 **מסביב למגרשים ניתן להקים:**

- נקודות ריענון לחניית רכב כבד למנוחה וריענון כולל מזנונים ואפשרות של שרותי דרך.
- מקום תנייה לשעות הלילה לכלי רכב כבדים.

12.13 כמו כן מציע הצוות כי כפתרון לנושא נהיגת נהגים משוללי רשיון נהיגה עקב שיטת הניקוד כי כל מורשעי שיטת הניקוד יבצעו באופן וולנטרי (לא חובה) קורס ריענון במגרש ההדרכה לנהיגה בטוחה וכי תמורת אישור ביצוע הקורס יופחתו לנהג 10 נקודות מסך הנקודות שצבר. לנהג אשר צבר מספר רב של נקודות ניתן לבצע השתלמות כזו שהפחתת נקודות בצידה פעם אחת ב-5 שנים!!!

12.14 **זיכיון:**

יש להוריד ולהוציא מהתקנות הקיימות את הסעיף המדבר על נתינת זיכיון לזכיון ל-5 שנים. לא יעלה על הדעת כי זכיון אשר השקיע סכום של כ-30 מיליון שקל יקבל זיכיון להפעלה לתקופה של 5 שנים ולאחר מכן יכנס מישור אחר לנעליו במקום שהוא בנה והשקיע מכספו הוא.

12.15 **נושא המחירים:**

הצוות סיכם כי המחירים שנקבעו בזמנו ע"י ועדת המחירים של האוצר לאור עבודת אגף תכנון וכלכלה במשרד התחבורה יישארו על כנם כאשר יש להוסיף עליהם בשלב הפעלת

המגרש את עליית המדד מ-1/1/2005 עד ליום ההפעלה בפועל. המחירים ישארו בפקוח ממשלתי.

12.16 כמו כן מציע הצוות כי ארגון מורי הנהיגה יבוא בדברים עם הזכיינים בדבר האפשרות לבצע אימון מוקדם במגרש לתלמיד הנהיגה לפני ביצוע המבחן המעשי כנהוג בגרמניה.

12.17 לאור האמור לעיל התועלות מהפעלת מגרשי ההדרכה לנהיגה בטוחה עולה על כל חסרון (אם קיים) באשר תירגול ריענון מביא לשיפור מיומנות והפחתה בכמות תאונות הדרכים וחומרתן. על כן, מסקנתי פה אחד עם כל צוות השולחן העגול כי יש להפעיל לאלתר ובאופן מיידי את נושא מגרשי ההדרכה לנהיגים במתכונת כפי שפורטו לעיל.

12.18 הצוות הגיע למסקנה פה אחד כי יש לשנות את התקנות. כאשר בשלב זה יש לבצע שינוי מיידי בתקנה 213 ח' (א) בעניין כמות המגרשים להפעלה וכניסת התקנה לתוקף מיידי בהתקיים התנאי של 3 מגרשים במקום 6 מגרשים (כפי שמופיע בתקנה המקורית).

שינוי זה יאפשר גישה מיידיית לתחילת בינוי והקמה של 3 מגרשים המחזיקים בידם אישורים סטטוטוריים לשם תחילת הבנייה.

עם אישורם של 3 מגרשים נוספים או מגרשים חדשים אחרים תופעל התקנה במלואה כפי שקיימת בקובץ התקנות, כיום בשינויים האמורים לעיל.

בברכה,

 עדי צוקרמן

יו"ר השולחן העגול בנושא מגרשי ההדרכה
 וראש מטה מינהל תנועה במשרד התחבורה

נספח "23"

מכתבה של התובעת מיום

15.08.2010

תל-אביב, 15 אוגוסט 2010
מספרנו: ב- 411-0

לכבוד
מר יעקב גנות, מנכ"ל
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
רח' בנק ישראל 5 (בנין ג'ורי A)
קרית הממשלה
ת.ד. 867
ירושלים 91008
א.נ.

* אמנון שבלת
* יעקב ישראלי
* ריצ'רד מ. רוברטס
* יצחק זיסמן
משה צ. נאמן
ליאור אבירם
הלנה בילין
חלל איש-שלום
שמואל חמו
רויטל בן-ארצי
אורית שטרנהל-זלצמן
עופר שפירא
ערן באלינט
לימור פלד
גדי אהון
עופר מנור
מיכל ברק
איחי לשם
אמיר פישר
גיל רוזנברג
עופר בן-יהודה
אורית מרום-אלבק
הדס רקח
אפרת אליאס

* ארן היימן
מיירי ביקל
בני קליפי
יסי קורן, ר"ח
ד"ר יובל קרניאל
*** עמית בן יהושע
יועץ
י טהינדו רי מורח

מבלי לפגוע בזכויות
רשום + פקס 02-6663033
2 עמודים

נתי אגמון
שאול אדרת
תהדר אזון
נוי אורלינסקי
מאיה אורן
מירב אורן
אדוה אזולאי
דיאנה אלבו
שלומי ארבל
מיכל בורובסקי
** שלי בלאט-זק
שלום בלס, ר"ח
מוטי בן-יונה
* יורם גינה
ברק גולן
אלעד גרייני
ענת דוידסון
אפרת דייגי
קרן דינר
דניאל דמבוריץ
דוד הדר
רוני הופמן
קרן ז'רנו-פילוסוף
* קרן טומפסון-שמע
חנה ינובסקי
לירון כהן
טל כלימאן
* ענת לחוביטקי
תרזה לס-גרוס
נטע מוסק
* יפעת מור
איל מזרחי
נועה מלאכי
ששי מצליח
אהוד מררי
ליאת נויבירט, ר"ח
בועז נחשוני
אבי סויצקי
רועי קובובסקי
קרן קליין
קארן רופא
דני דינות
אורנה שורץ טאובה
שי שולמן
פינחס שחר
* לילך שם-טוב
ליאת שניער
עדי תובל

* מוסמך גם במדינת ניו-יורק
** מוסמך גם באנגליה
*** מוסמך גם בקליפורניה

הנדון: **פיצוי על נזקים שנגרמו כתוצאה מכך שמשד התחבורה ביטל את יוזמתו לחובת השתלמויות מעשיות במגרשי הדרכה לנהגים ולהקמת מגרשי הדרכה לשם כך**

בשם מרשתנו, אלי בר בטחון בע"מ, הננו לפנות למשרד התחבורה והבטיחות (להלן: "משרד התחבורה") כדלקמן:

1. מרשתנו זכתה במכרז שפורסם במרץ 2005 למגרש הדרכה לנהגים באזור התעשייה מישור אדומים.
2. מרשתנו השקיעה בעניין ממון רב הן ברכישת המגרש והן בהוצאות נוספות, לרבות הוצאות תכנון, וזאת בהסתמך על יוזמת משרד התחבורה לחייב את בעלי רישיון נהיגה בהשתלמות חובה מעשית במגרשים סגורים להדרכת נהגים.
3. יוזמת משרד התחבורה אף עוגנה בתקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג – 2003 שפורסמו בקובץ התקנות 6267 ביום כ"ז באלול התשס"ג, 24.9.03.
4. לאחרונה, הסתבר למרשתנו כי משרד התחבורה ביטל את יוזמתו האמורה לעיל, דבר שגרר נזקים כבדים למרשתנו, לרבות ירידתן לטמיון של הוצאות שהוציאה ולרבות אבדן רווחיה הצפויים.
4. עמדת מרשתנו הנה כי היא זכאית לקבלת פיצויים ממשרד התחבורה בגין הנזקים הכבדים שנגרמו לה כתוצאה מכך שמשד התחבורה ביטל את יוזמתו כאמור לעיל, עליה הסתמכה מרשתנו ושינתה מצבה לרעה.

5. מרשתנו פונה בזה למשרד התחבורה בבקשה שיאשר לה בחוזר כי משרד התחבורה מכיר עקרונית בחבותו לפצות את מרשתנו, ומוכן לנהל משא ומתן עם מרשתנו בהתייחס לגובה הפיצוי.
6. במידה שמשרד התחבורה לא יאשר בחוזר כאמור בסעיף 5 לעיל, תאלץ מרשתנו לשקול פניה לערכאות השיפוטיות המוסמכות.
7. לתשובתכם המהירה נצפה.
8. אין במכתבנו זה כדי למצות את טענות ו/או זכויות מרשתנו ואין בו כדי לגרוע מכל טענה ו/או זכות העומדת למרשתנו.

בכבוד רב,

הלל איש-שלום עו"ד

העתק : מרשתנו

נספח "24"

מכתב משרד התחבורה

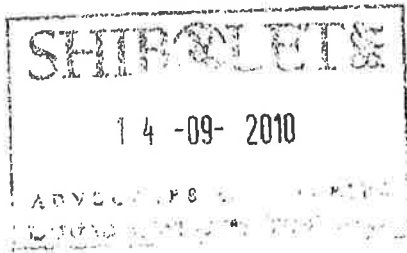
מיום 30.8.2010

מדינת ישראל



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

לשכת סמנכ"ל בכיר תנועה
רח' בנק ישראל 5, בנין ג'נרי A
ת.ד. 867, ירושלים 91008
טל': 02-6663280-1
פקס: 02-6663226
תאריך: כ' באלול, התש"ע
30 אוגוסט 2010
סימוכין: 25106910
תיק:



לכבוד
הלל איש - שלום, ער"ד
שיבולת עורכי דין
מגדל המוזיאון
רח' ברקוביץ 4
תל-אביב, 64238

הנדון: מגרשי הדרכה לנהגים מכתבך מיום 15.8.10

מאשר קבלת פנייתך שבסימוכין ואתכבד להשיבך כדלהלן:

1. מרשתך, כמו גם גופים אחרים, זכתה במכרזים שפירסם מינהל מקרקעי ישראל בשיתוף משרד התחבורה להקמת והפעלת מגרשי הדרכה לנהגים.
2. תקנות התעבורה בדבר מגרשי הדרכה לנהגים כפי שפורסמו בקובץ התקנות קיימות ותקפות נכון לעתה.
3. לפי הוראת התחילה של התקנות האמורות, תחילתן של התקנות מותנית בקיומם של 6 מגרשים לפחות בפריסה ארצית. משכך, היה ידוע למרשתך מלכתחילה, שאפשרותה להפעיל מגרש הדרכה לנהגים לצורך הדרכת חובה על פי דין, גם אם תקים אותו בשלמותו על פי דרישות משרד התחבורה, הייתה מותנית בפעילותם של גורמים רבים אחרים שאינם בשליטתה או בשליטת משרד התחבורה. תנאים אלה לא התקיימו ואינם צפויים להתקיים.
4. לפי המידע שברשותנו על מצבו התכנוני של המגרש שרכשה מרשתך בעת רכישתו וגם היום, הרי שעד היום, בחלוף למעלה מ-7 שנים מזכייתה במכרז לגביו, לא אושר השימוש בו למטרת הקמת מגרש הדרכה לנהגים. אישור כאמור גם לא צפוי להינתן עקב התנגדות הגורמים התכנוניים הרלוונטיים.

מענה טלפוני מכל טלפון *5678 ו/או חיוג ממרכזיה 12225678
מענה אנושי, הפועל בימים א'-ה' בין השעות 07:00-20:00, בימי ו' עד 13:00
אתר האינטרנט של משרד התחבורה www.mot.gov.il

לשירותך:

לאור האמור לעיל, אי-יכולתה של מרשתת להקים מגרש הדרכה לנהגים שיקבלו בו הדרכת חובה, נובע מהתממשות סיכון עסקי שלקחה על עצמה. משכך, אנו דוחים מכל וכל הטענה לפיה יוזמת משרד התחבורה לבטל את התקנות היא שגרמה לכישלון המיזם.

בברכה,



עוזי יצחקי
סמנכ"ל בכיר תנועה

העתק:

מר יעקב גנות - סמנכ"ל משרד התחבורה
מר רונן כהן- סמנכ"ל בכיר תכנון וכלכלה, מינהל מקרקעי ישראל

נספח "25"

מכתבה של התובעת מיום

31.10.2010

- * אמנון שבלת
- * יעקב ישראלי
- ריצ'רד מ. רוברטס
- * יצחק זיסמן
- משה צ. נאמן
- ליאור אביב
- הלנה ביילין
- הלל איש-שלום
- שמואל חמו
- רויטל בן-ארצי
- אורית שטרנהל-זלצמן
- עופר שפירא
- ערן באלינט
- לימור פלד
- גדי אהן
- עופר מנור
- מיכל ברק
- איתי לשם
- אמיר פישר
- גיל רחנברג
- עופר בן-יהודה
- אודית מרום-אלבק
- הדס רקח
- אפרת אליאס
- * ארן היימן
- מירי ביקל
- בני קליפי
- יוסי קורן, ר"ח
- דר' יובל קרניאל
- *** עמית בן יהושע
- יועץ
- י עתהיד רו מרח
- נחי אגמון
- שאול אדרת
- תדהר אהן
- גוי אורלינסקי
- מאיה אהן
- מירב אהן
- אדוה אזולאי
- דיאנה אלבו
- שלומי ארבל
- מיכל בורובסקי
- ** שלי בלאט-זק
- שלום בלס, ר"ח
- מוטי בן-יונה
- * יורם גינה
- ברק גולן
- אלעד גריינר
- עינת דוידסון
- אפרת דייגי
- קרן דינר
- דניאל דמברויץ
- דוד הדר
- רוני הופמן
- קרן ז'ורנו-פילוסוף
- * קרן טומפסון-שמע
- תנה ינובסקי
- לירון כהן
- טל כלימיאן
- * ענת להוביצקי
- חרזה לס-גרוס
- נטע מוסק
- * יפעת מור
- איל מזרחי
- נועה מלאכי
- ששי מצליח
- אהוד מררי
- ליאת נויברט, ר"ח
- בועז נחשוני
- אבי סויצקי
- רועי קובובסקי
- קרן קליין
- קארן רופא
- דני רינת
- אורנה שורץ טאובה
- שי שולמן
- פינחס שחר
- * לילך שם-טוב
- ליאת שניער
- עדי תובל

**מבלי לפגוע בזכויות
רשום**

תל-אביב, 31 באוקטובר 2010
מספרנו : ב- 411-0

לכבוד
מר עוזי יצחקי, סמנכ"ל בכיר תנועה
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
רח' בנק ישראל 5 (בנין גיורי A)
קרית הממשלה
ת.ד. 867
ירושלים 91008

א.נ.,

הנדון : **מגרשי הדרכה לנהגים**
- מכתבנו מיום 15.8.10
- מכתבכם מיום 30.8.10

בשם מרשתנו, אלי בר בטחון בע"מ, הננו לאשר קבלת מכתבך מיום 30.8.10 ולהשיבך כדלקמן :

1. מרשתנו דוחה את האמור במכתבך מיום 30.8.10, למעט האמור בסעיפים 1 ו-2 למכתבך הנ"ל.
2. מרשתנו חוזרת על האמור במכתבנו מיום 15.8.10 הרצ"ב.
3. התנהגות משרד התחבורה, הן במעשים והן במחדלים, היא זו שגרמה וממשיכה לגרום לכך שחובת ההשתלמויות המעשיות במגרשי הדרכה לנהגים, לרבות במגרש הדרכה לנהגים באיזור התעשייה מישור אדומים, שלגביו זכתה מרשתנו במכרז שפורסם במרץ 2005, לא מומשה עד כה.
4. לו פעל משרד התחבורה באופן ראוי וסביר, כבר מזמן היו ההשתלמויות המעשיות במגרשי הדרכה לנהגים, לרבות במגרש ההדרכה לנהגים באיזור התעשייה מישור אדומים, מבוצעות הלכה למעשה.
5. לא ברור ממכתבך מיום 30.8.10 אם משרד התחבורה ביטל את יוזמתו לביצוע חובת השתלמויות מעשיות במגרשי הדרכה לנהגים, אם לאו, ולפיכך נבקשך להבהיר למרשתנו את עמדת משרד התחבורה, ובנוסף, להשיב למרשתנו, כדלקמן :

- 5.1. אם משרד התחבורה ביטל את יוזמתו האמורה לעיל – נבקשך לאשר כמבוקש בסעיף 5 למכתבנו מיום 15.8.10 תרצ"ב.
- 5.2. אם משרד התחבורה לא ביטל את יוזמתו האמורה לעיל – נבקשך לפרט באלו צעדים נקט משרד התחבורה ובאלו צעדים בכוונתו לנקוט כדי להוציא לפועל הלכה למעשה את יוזמתו האמורה לעיל.
6. לתשובתכם המהירה נצפה.
7. אין במכתבנו זה כדי למצות את טענות ו/או זכויות מרשתנו ואין בו כדי לגרוע מכל טענה ו/או זכות העומדת למרשתנו.

במכתב רב,

הלל איש-שלום, עו"ד

- העתק: 1. מר יעקב גנות – מנכ"ל משרד התחבורה
2. מר רוזן כהן – סמנכ"ל בכיר תכנון וכלכלה, מינהל מקרקעי ישראל.
3. מרשתנו.

נספח "26"

מכתב משרד התחבורה

מיום 28.11.2010



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

לשכת היועצת המשפטית

**תאריך: כ"א כסלו תשע"א
28 נובמבר 2010**

תיק:

לכבוד
עו"ד הלל איש-שלום ✓
שיבולת, משרד עו"ד
מגדל המוזיאון
רח' ברקוביץ 4
תל אביב 64238

הנדון: מגרשי הדרכה לנהגים
סמך: מכתבכם ב-411-0 מיום 31.10.2010

מכתבך שבסמך הועבר אלי לשם מתן מענה.

משרד התחבורה דוחה את טענותיכם לגבי אחריותו לכך שלא מתבצעות במגרש ההדרכה שמרשך התכוונו להקים במישור אדומים, השתלמויות מעשיות לנהגים, הכול כמפורט במכתבו של מר עוזי יצחקי מיום 30.8.2010.

לפני שנה פנה שר התחבורה לוועדת הכלכלה של הכנסת בבקשה לבטל את התקנות המחייבות השתלמויות מעשיות לנהגים. בקשה זו תלויה ועומדת.

בברכה,

חווה ראובני, עו"ד
סגנית היועצת המשפטית

העתק: סמנכ"ל בכיר תנועה

G:\MSP\WORD\MISHPATIM\גנהיחוקורסים והשתלמויות\ביטול מגרשי הדרכה.DOC

רח' בנק ישראל 5, בנין גנרי (A) ת"ד 867 ירושלים טלפון: 02-6663300 פקס: 02-6663314



נספח "27"

**פרוטוקול הדיון בוועדת
הכלכלה מיום 31.7.2013**

פרוטוקול מס' 72
מישיבת ועדת הכלכלה
יום רביעי, כ"ד באב התשע"ג (31 ביולי 2013), שעה 9:00

סדר היום:

השתלמות מעשית בנהיגה במגרשי הדרכה ובאמצעות מדמי-נהיגה (סימולטורים), ביוזמת חה"כ דוד צור

נכחו:

חברי הוועדה:

אבישי ברוורמן – היו"ר
דוד צור
איציק שמולי

מוזמנים:

סגנית שר התחבורה ציפי חוטובלי
עוזי יצחקי – מנהל הכללי, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים
חיה ראובני – סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים
חנניה אפנג'ר – מנהל משרד רישוי מחוז הנגב והדרום, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים
רון מוסקוביץ – מנכ"ל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
אייל רוסו – ראש תחום בכיר אגף תכנון, רשות מקרקעי ישראל
אבי גולן – יו"ר, ארגון מורי הנהיגה
אבי קרמר – דובר, ארגון מורי הנהיגה
שי ברק – חבר ההנהלה, עמותה לקידום מקצועי של מורי הנהיגה
איתמר לוין – חבר הנהלה, עמותה לקידום מקצועי של מורי הנהיגה
עדי מימרן – יו"ר חב' סמארטדרייב
ליאור כרמל – מנכ"ל חברת סמארטדרייב
משה גולני – מורה לנהיגה, חברת סמארטדרייב
קטיה בסמטניה – תלמידת נהיגה, חב' סמארטדרייב
שחר דיקוף – תלמידת סימולטור, חברת סמארטדרייב
בני גורפינקל – יזם מגרש ללימוד נהיגה באזור התעשייה גליל תחתון
אביב קדישאי – יזם בעל מגרש בעפולה
ציון עופרי – יזם בעל מגרש ללימוד נהיגה בדרום
מיכה בר מאיר – מנהל תחום מידע ומחקר, איגוד ITS (מערכות תבניות לנהיגה)
מיכאל קלה – חברת קוגניטו, מומחה מטעם איגוד ITS לפסיכולוגיה תעבורתית ולתחום הסימולציה
עדי צוקרמן – גמלאי משרד התחבורה

מנהלת הוועדה:

לאה ורון

רשמת פרלמנטרית:

שרון רפאלי

השתלמות מעשית בנהיגה במגרשי הדרכה ובאמצעות מדמי-נהיגה (סימולטורים), ביוזמת חה"כ דוד צורהיו"ר אבישי ברורמן:

בוקר טוב. אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. היום יום רביעי, היום האחרון של מושב כנסת ישראל. הוועדה שלנו תמשיך לעבוד, אבל המליאה תסתיים היום כדי שחבר הכנסת צור וחבר הכנסת שמולי יוכלו לנוח חצי יום טוב.

איציק שמולי:

איזה לנוח. אני מזכיר לך מה עומד על הפרק במפלגת העבודה.

היו"ר אבישי ברורמן:

מישהו פה מכיר מפלגה בשם מפלגת העבודה?

קריאה:

המאורות נוצרו ביום הזה.

היו"ר אבישי ברורמן:

השאלה אם אנחנו אור לגויים או שאנחנו מאור קטן מאוד. אתם רואים שקמתי הבוקר על הצד הטוב. אז אני מודה קודם כול לתברי הכנסת צור ושמולי שנוכחים אתנו ולכל החברים שבאו לכאן. הנושא על הפרק היום הוא השתלמות מעשית בנהיגה במגרשי הדרכה ובאמצעות סימולטורים. היום הוא חבר הכנסת דוד צור. מצטרפת אלינו סגנית שר התחבורה חברת הכנסת ציפי חוטובלי. ברוכה, בוקר טוב.

דוד, הבמה שלך, בבקשה.

דוד צור:

בוקר טוב, אדוני היושב-ראש, סגנית השר, ידידי חבר הכנסת שמולי, כל האורחים. אני יזמתי את הדיון הזה קודם כול מכיוון שהנושא קרוב ללבי, ויש כמה הצעות חוק שכבר הונחו, ואחת מהן כבר עברה בקריאה טרומית.

היו"ר אבישי ברורמן:

יש פה היסטוריה. לאה ורון, מנהלת הוועדה, תגיד כמה דיונים כבר היו פה. אני בטוח שחלק מהחברים פה חוזרים על הדיון הזה, והפרצופים מתחלפים.

דוד צור:

כנראה, הפרצופים לא כל כך מתחלפים.

היו"ר אבישי ברורמן:

לא, הם לא מתחלפים.

דוד צור:

אנחנו כן.

א', מניסיון אישי כמי שהיה במגרשי החלקה וגם התאמן לא מעט בסימולטורים – לאו דווקא בתחום הנהיגה, אלא בתחומים אחרים, כולל בלחימה – אני רואה את היתרון הגדול שיש למדמים באופן שהם מסוגלים להביא ערך מוסף מאוד משמעותי למי שעולה בטח על כלי תחבורה מאוד מורכב, כמו משאיות, אוטובוסים ותחבורה ציבורית בכלל. בתחום הסימולטורים זה ייתן ערך גדול מאוד למי שמתחיל ללמוד נהיגה – ילדים שעולים לכביש. אנחנו פה אישרנו, לבקשת המשרד, את קיצור גיל הזכאים לרישיון,

אבל הוספנו את הליווי, וכולנו יודעים שלאחר השיעורים של התלמידים לקבלת רישיון בסופו של דבר מסמיכים אותו, ובמקרה הטוב זה לעבור את הטסט – פחות נהיגה כפי שהכביש טומן בחובו. אין פה מילה אחת רעה על מורי הנהיגה – שאני מניח שיש פה נציגות שלהם – שעושים עבודה מצוינת ומעלים את הילדים שלנו על הכביש, אבל בסופו של דבר אנחנו יודעים עד כמה הניסיון בעניין הזה הוא קריטי. לכן לדעתי, בסימולטור יש מחיר יחסית זול שאפשר להביא ילדים בכפייה אפילו, לפני שהם עולים על הכביש וגם אחרי שהם עולים על הכביש. אני אישית חושב שלהורה מלווה זאת מתנה שהוא יכול לתת לעצמו ולילד – להביא אותו לסימולטור כזה כדי שיוכל לעלות על הכביש, ולהיות חשוף להפתעות שיכולות לצוף לו – אם זה מצבים שאי אפשר לדמות לו אותם בנהיגה רגילה ביום-יום.

לגבי מגרשי החלקה, אני יכול לומר מניסיון אישי כמי שפיקד על יחידות מבצעיות וגם על גופים גדולים שהיו לי יותר הרוגים ונפגעים מתאונות דרכים בימ"מ מאשר היו לי במבצעים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תשווה סטטיסטיקות של מלחמות ישראל לעומת - -

דוד צור:

זה איום ונורא. אני אומר את זה מכיוון שזה קרה לי בשני מבצעים מאוד מפורסמים שבגלל הוואנים הגדולים האלה עם המשקל הגדול והרכב המשטרתי שבו נוסעים במהירויות עצומות. בסופו של דבר לוחמים שעברו השתלמות במגרשי החלקה היו הרבה יותר מיומנים מלוחמים שעלו על ההגה ולא היו במגרשי החלקה. אני בטוח שזה נכון לגבי נהגי אוטובוסים, משאיות. מגרשי החלקה – או מגרשי הדרכה, כפי שהם מכונים כאן – יכולים לתת ערך מוסף גדול מאוד בעיקר לנהגי תחבורה ציבורית. אני לא מדבר כרגע על נהגים בכלל, אני לא חושב שצריך להכניס את זה לכלל הנהגים, אבל נהגי משאיות כן. רק אתמול הייתה עוד תאונה עם נהג משאית. אתמול שמעתי נתון – תקן אותי אם זה לא נכון, מוסקוביץ - ש-40% מההרוגים - -

רון מוסקוביץ:

מעורבות של נהגי משאיות היא כ-40%.

דוד צור:

מעורבות, סליחה.

רון מוסקוביץ:

אני לא בטוח שזאת אשמה.

דוד צור:

בסדר. אתמול הייתה תאונה – אני לא יודע מי אשם, לא משנה, אנחנו לא טריבונל משפטי פה. במקרה הזה שוב מעורבים נהגי משאיות. לכן אני לא רואה סיבה למה זה לא יקרה, מה עוד שאני מבין שיש פה היסטוריה, כמו שאמרה מנהלת הוועדה המיתולוגית, של דיונים, וכבר קיבלו החלטות, וההחלטות האלה לא מיושמות – כל פעם חזרו אחורה. היינו רוצים לשמוע איפה זה עומד, מה הסטטוס של הדברים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תודה רבה. סגנית השר, את רוצה לפתוח?

ציפי חוטובלי:

אני רק אגיד כמה מילים. במסגרת הפעילות שאנחנו רוצים להכין לקראת שנת הלימודים הקרובה נפגשתי עם שר החינוך ודיברנו על האפשרות להכניס אמצעים חווייתיים ללימודי הנהיגה. היינו משייכים את זה דווקא לתחום הלימודים העיוניים, כלומר לרענן קצת את הלימודים היבשים בבית הספר יותר מאשר להכניס להכשרה את זה להכשרה המעשית. יצא לי לעבור גם על דוח המ.מ.מ. וגם על חוות הדעת של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ולצערנו, אין מספיק הוכחות שסימולטורים מייצרים נהגים טובים יותר. הייתי משייכת את זה יותר לשני ממדים: אחד, להרגיל את תלמיד הנהיגה שיש מצבי חירום,

שמה שהוא מתרגל בשיעורי הנהיגה הרגילים זה ממש לא מצבי הכביש הסטנדרטיים, ושנית, ראיתי שיש במקומות מסוימים בעולם הכשרה לנהגים מקצועיים. אז הייתי מבחינה בין שני הדברים האלה. כלומר מצד אחד יש מקום לשקול להכניס, והאמת היא שציפיתי לדיון הזה, ואני מודה לך מאוד על כך שהלכת לבדוק את זה בעצמך. סיפרת לי שהלכת לסימולטורים ב"עזריאלי", וגם אנחנו מתכוונים לבדוק בעצמנו את הסימולטורים, אבל אני רואה את זה כסוג של חיזוק ולא פתרון קסם.

היו"ר אבישי ברוורמן:

מה העלות של דבר כזה?

ציפי חוטובלי:

זאת שאלה טובה, אני לא יודעת. יש כאן מישהו שיכול להגיד את העלויות?

איציק שמולי:

בדוח של ה-מ.מ.מ כתוב שזה מאות אלפי שקלים.

דוד צור:

הסימולטורים זה פחות מעניין כמה זה עולה - -

לאה ורון:

מה שמעניין זה כמה זה יעלה לתלמיד.

דוד צור:

כמה זה יעלה לבודד.

אבי גולן:

לתלמיד זה עולה כמו שיעור נהיגה. אין לזה שום חיסכון, ולא מוכח בעולם שזה טוב. מיותר.

היו"ר אבישי ברוורמן:

על זה תכף ניתן לך לדבר.

דוד צור:

מיצית את הדיון. אני מניח שאתה מורה לנהיגה.

אבי גולן:

אני יושב ראש ארגון מורי הנהיגה בישראל.

דוד צור:

חשבת שיש לך חוות דעת אובייקטיבית.

אבי גולן:

היא אובייקטיבית מאוד.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אנחנו גם נזמין את נציגי המלחים שיהיו אובייקטיביים פה.

חבר הכנסת צור, אתה רוצה להעיר עוד הערה? אני אפתח את הדיון. כמובן, אני רואה פה עוד קרחת נוצצת של עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה. אם יש לו משהו להגיד - -

עוזי יצחקי:

שלי יותר נוצצת משלך.

דוד צור:

לא רציתי להפריע לכם, לכן באתי עם קרחת לא נוצצת.

איציק שמולי:

אני מאוד מבין את הצורך להכניס כל מיני חידושים וטכנולוגיות שבסופו של דבר ישפרו את המיומנויות של הנהגים, בעיקר בתהליך ההכשרה כי מדובר בנהגים צעירים. אבל אני מאוד מסכים לגישתה של סגנית השר. אם רוצים לשלב את הדבר הזה הוא צריך להיות חלק מתהליך ההכשרה העיוני ולא לבוא במקום השיעורים המעשיים, בטח לא כל זמן שיש תוצאות מוכחות. אני עברתי גם על הדוח של ה-מ.מ. ומעבר לשאלת העלות - -

היו"ר אבישי ברורמן:

יש פה נציגים של ה-מ.מ.מ? לא. רציתי לשבח אותם, הם עשו עבודה יפה.

איציק שמולי:

הדוח הוא מאלף, כל הכבוד.

מעבר לשאלת העלות יש גם שאלה על עדכון הגרסאות שאני אפנה כאן ליושבים: האם המערכות הסימולטוריות הן מודולריות כך שאתה יכול כל פעם להוסיף עוד ועוד טכנולוגיות ועוד חידושים על סימולטור קיים. למשל, העלות של סימולטור בישראל - מכיוון שמדובר בדגם ישן יותר - היא של מאות אלפי שקלים לעומת מה שקורה בארצות-הברית שעלות של סימולטור כזה היא מאות מיליוני דולרים. אז אני מניח שיש הבדלים בגרסאות ובטכנולוגיות, והשאלה האם זה יוכל לבוא לידי ביטוי גם כאן.

היו"ר אבישי ברורמן:

אני מודה לך, חבר הכנסת שמולי.

ציפי חוטובלי:

אדוני היושב-ראש, אם אפשר לשאול רק שאלה: אנחנו נוכל לקבל כאן הצגה קלה של התברות שמתעסקות בזה?

היו"ר אבישי ברורמן:

אנחנו פותחים את הדיון. מר יצחקי, אתה רוצה לומר מילה?

עוזי יצחקי:

לא. אני אשמע את האנשים. לגבי סימולטורים, יש פיילוט שנעשה על-ידי הרשות, ויש חוות דעת.

רון מוסקוביץ:

אני מציע שהמדען שלנו ייתן סקירה, ואז אפשר יהיה לתת מסגרת לדיון עם הרקע המתאים.

היו"ר אבישי ברורמן:

מר מוסקוביץ', מה שם המדען?

רון מוסקוביץ:

המדען שלנו הוא די"ר שי סופר.

לאה ורון:

אנחנו מבקשים בפעם הבאה להירשם לדיון.

היו"ר אבישי ברורמן:

לא משנה, זה בסדר.

לאה ורון:

היו"ר אבישי ברורמן:

משנה מה שלא אומרת, אבל אתה תדבר למרות זאת.

לאה ורון:

הוא פשוט לא יופיע בפרוטוקול ולא יופיע במסמכים.

היו"ר אבישי ברורמן:

אתה דוקטור למה, אדוני?

שי סופר:

אני דוקטור לפיסיקה, התמחיתי בנושא של סנסורים. עבדתי בהייטק והגעתי לרשות לפני חמש שנים.

היו"ר אבישי ברורמן:

יפה. ומה יש לך לסבר את אוזנינו?

שי סופר:

סימולטורים החלו רווחים בעולם לפני שנים רבות, אבל לנהיגה הם החלו לפני כ-15 שנה. יש כיום שלושה סוגים מרכזיים של סימולטורים: יש סימולטור שהוא הזול ביותר שהוא למעשה הגה ודוושות יחד עם מסך מחשב – בדרך כלל שלושה מסכים ב-120 מעלות שנותנים תחושה של נהיגה. הסימולטור המתקדם יותר הוא סימולטור שלמעשה מדמה רכב עם קוקפיט של רכב ותוכנה ייעודית. זה מה שיש היום בארץ בכמה מקומות. הסימולטורים המתקדמים ביותר שנמצאים במדינות מערב אירופה וארצות-הברית, זה למעשה דגם אחד לאחד של כלי רכב שיושב על גייירוסקופים ונותן חוויית נהיגה מאוד דומה לחוויה אמיתית, כולל רעשי רוח אם פותחים חלון, כולל תחושות של בלימה והאצה – כל מה שכרוך בכך.

אנחנו היינו מאוד oriented לסימולטורים. כבר ב-2008 הסתכלנו על המערכות האלה, ואני אישית השתתפתי בכנס בדרזדן בגרמניה שעסק בנושא של סימולטורים. אנחנו יצאנו, למעשה, לשני מחקרים כי המדיניות שלנו היא evidence based policy, זאת אומרת מדיניות שמבוססת על מחקר. זימנו שני מחקרים, אחד עבור נהגים צעירים מאוניברסיטת בר-אילן, ודי"ר טובה רוזנבלום הייתה החוקרת הראשית; והשני מאוניברסיטת תל-אביב שדי"ר נאוה רצון יחד עם פרופ' יוסי ריבק, מנהל המרב"ד, היו החוקרים הראשיים עבור נהגים מקצועיים. המחקר הראשון היה עם סימולטור של חברת "אקה פארוסי", והשני של חברת ישראלית בשם "נהיגה כהלכה". לצערי – אני קצת התפלאתי – שני המחקרים הראו שאין אפקטיביות ללימוד בסימולטור. מדובר בשני מחקרים אובייקטיביים בלתי תלויים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

ואלה מחקרים שנעשו על קבוצה גדולה עם כל המובהקות הסטטיסטית וכל השאלות.

שי סופר:

נכון מאוד. שני המחקרים גם נמצאים באתר הרשות, הם פתוחים לעיון הציבור, זה לא משהו שאנחנו מסתירים. ההפך הוא הנכון – אנחנו נשמח לשמוע. אפשר גם להזמין את החוקרות ולדבר איתן ולשאל אותן.

היו"ר אבישי ברוורמן:

פה זה עוד לא להחלטה, אבל ד"ר סופר, כמו שאמרת למרות האינטואיציה או החשיבה שזה משפיע – ואני מסכים למה שאמרת, כי לצערי ברוב הרפורמות שעושים במדינת ישראל אם מישהו עשה cost benefit analysis בלי מחקרים – כמעט לא ראיתי בשום דבר, כולל בנושאי ההפרטה שהיו פה – גם לאחר מעשה לא ראיתי כלום. אנשים צועקים "רפורמות", מתפרעים, נלחמים. לפעמים אני מתבדח שכחלון גרם פה הכי הרבה נזק כי כל אחד רוצה להיות כחלון כל דקה. עודף "כחלוניזם" זה גם לא טוב כי אתה צריך לדעת על מה אתה עושה, מי מרוויח, מי מפסיד, מה קורה ליעילות. לצערי, אני רואה תופעה כללית שהעיקר זה לריב בתקשורת ומלחמות, ואף אחד לא עושה את העבודה האמפירית. השטחיות שהתפתחה במשרדי הממשלה לגבי טענות – אני ציפיתי שברוב הדברים, רפורמות שמדברים עליהם שנים, שמישהו יעשה עבודה. אבל לא עושים עבודות. אולי גם אני ציפיתי שסימולטור כמו חבר הכנסת צור יהיה יותר אפקטיבי, אבל בסופו של דבר - -

דוד צור:

צריך להגיד לחיל האוויר שכל הקונספציה היא מוטעית.

שי סופר:

זה לא אותו דבר.

קריאות:

--

היו"ר אבישי ברוורמן:

חבר הכנסת צור, תראה להם גם דוגמה שגם אתה לא מדבר בזכות דיבור. לכן עם כל הכבוד, אני יודע שסטטיסטיקה הוא מקצוע מורכב. יש משפט חשוב: liars figure and figures lie. על כל מיני דברים אפשר לשאול שאלה, אבל בדברים האלה אם הנתונים הם כאלה, והם ברורים בכל זאת יש לזה משמעות. כי אתה לא רץ לעלויות של דברים בלי שיש לך גם evidence. אני נותן את השאלה לחבר הכנסת צור.

דוד צור:

אני רוצה לשאול שתי שאלות: האם יש מחקרים שמראים אחרת? שנית, על אלו עלויות אנחנו מדברים? אנחנו מדברים על אפשרות שבה אדם ילך לסימולטורים האלה במקום החובה של 28 שיעורים שהטילו עליו. אז אם הוא יעשה 28 + סימולטורים – נשית עליו את העלויות, כשהורה מלווה יעלה פעם אחת על סימולטור כזה – האם זה יזיק או יועיל? מה ההערכה המקצועית שלכם?

שי סופר:

קודם כול, אני מבקש להתייחס להערות הראשונה לגבי סימולטורים אוויריים. סימולטור אווירי הוא דו-ממדי, הוא לא תלת-ממדי. הוא לא עובד על מתאר קרקעי, ולכן הם הרבה יותר יעילים. גם מחקרים הראו שסימולטורים אוויריים הם מאוד יעילים. לעומת זאת על סימולטורים קרקעיים הדעות בעולם חלוקות. זאת הסיבה שיצאנו לשני מחקרים ישראליים. יש מדינות שמאמינות מאוד בסימולטורים. לדוגמה, המודל הצרפתי שבו שישה שיעורים מתוך 28 הם שיעורים על סימולטור כשהצרפתים רואים בסימולטור יתרון גדול בעיקר למצבי קיצון. כלומר אפשר לדמות בסימולטור מצבי קיצון שהם מצבים טובים מאוד. מדינות אחרות לא רואות בו יתרון ניכר. שוב אני אומר, בישראל שני מחקרים לא מצאו

יעילות. במישור האישי אני אומר – לצערי, כי אני התנסיתי בכמה סימולטורים, וההתנסות היא חווייתית ומשמעותית. אבל מחקרים הראו שאין להם תרומה ניכרת למיומנות הלומד.

רון מוסקוביץ:

אין להם גם נזק.

שי סופר:

אין להם גם נזק, אבל אין להם יעילות.

ציפי חוטובלי:

למה בצרפת משתמשים בזה?

שי סופר:

בצרפת המחקרים והמדיניות הראו שיש יעילות, אבל יש מדינות אחרות שלא הראו יעילות.

היו"ר אבישי ברורמן:

איזה מדינות אחרות?

ציפי חוטובלי:

מה שם שונה?

שי סופר:

למשל ההולנדים מתנגדים לחלוטין לסימולטורים.

היו"ר אבישי ברורמן:

לא להגיד שצרפתים שונים. הם גם אוכלים בגטים טובים וגם דברים - -

שי סופר:

בניגוד לרישיון נהיגה מדורג ששם יש תמימות דעים לגבי היעילות של האמצעי מדינות אירופה בעיקר חלוקות בדעתן לגבי יעילות הסימולטור. זאת הסיבה שיצאנו למחקרים ישראליים.

היו"ר אבישי ברורמן:

שאלה אמפירית: מתוך מדינות מערב אירופה יש לך איזו אינפורמציה מי משתמש בסימולטור?

שי סופר:

הצרפתים והאירים. גם האירים עושים שימוש בסימולטורים. שאר המדינות לא עושות שימוש. הוא שימוש ממסדי בסימולטור.

קריאה:

שי סופר:

כן, אבל לפולנים זה לא במסגרת תכנית ההכשרה, אלא במסגרת תכנית של החברות עצמן.

דוד צור :

בשלב של ההורה המלווה זה יהיה נכון שילכו פעם-פעמיים?

שי סופר :

לדעתי האישית, וגם המחקר תומך בזה – ההתנסות בסימולטור כחוויה היא התנסות חשוב, אבל מכאן ועד להגיע למצב שהמדינה תחייב את זה ותהפוך את זה לחלק מתהליך הכשרת הלומד – שישה שיעורים מתוך 28 כמו המודל הצרפתי הדרך היא ארוכה.

דוד צור :

אני לא אמרתי את זה.

ציפי חוטובלי :

מה לגבי העמדה שאני הצגתי – להכניס את זה למערכת החינוך?

שי סופר :

חוייתי זה מצוין.

ציפי חוטובלי :

יש לכם המלצה לזה?

שי סופר :

כן, כהתנסות חוייתית זה מצוין, לא כחלק מתהליך הכשרת הלומד.

רון מוסקוביץ :

המומחים תומכים במה שאמרה סגנית השר.

היו"ר אבישי ברוורמן :

ד"ר סופר, הצגת את זה מאוד יפה, אני מודה לך.

דוד צור :

הוא יכול להתייחס גם למגרשי הדרכה?

היו"ר אבישי ברוורמן :

אנחנו תכף נגיע למגרשי הדרכה.

רון מוסקוביץ :

רק הערה, ברשותך : אני מציע להשתמש במילה "דמיינים" כי זאת המילה בעברית.

היו"ר אבישי ברוורמן :

איך אתה עוזר לי. יש לנו הרבה דיונים על תקשורת, ובתקשורת יש דבר חדש : DTT. שמעתם על זה? אני שומע תמיד DDT. אז יש כאלה שבאו מארצות מזרח אירופה שעשו להם DDT; יש כאלה שבאו מארצות מזרח אסיה ומאפריקה ועשו להם DDT. אז אני אמרתי – רק "עידן פלוס". לכן "דמיינים". גם בחיל האוויר, תגיד להם.

רון מוסקוביץ:

בחיל האוויר משתמשים בזה.

לאה ורון:

לעומת זאת לנו נמסר שהם נקראים "מדמי נהיגה". צריך לפנות לאקדמיה ללשון העברית ולשאול.

היו"ר אבישי ברוורמן:

רבותי, אני פותח את הדיון. נרשמו כאן אצל גברת ורון, ומי שלא נרשם אצל גברת ורון, להבא תמיד להירשם. אבי גולן, ארגון מורי הנהיגה, בבקשה.

אבי גולן:

ב- 1 ביולי נכנס לתוקפו הנושא של הרישיון המדורג שבו התלמיד יושב יחד עם הוריו עוד חצי שנה בליווי - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

ישבנו פה בדיונים יפים, מר מוסקוביץ. אתה זוכר?

רון מוסקוביץ:

כן, בהחלט.

אבי גולן:

מבחינת עלויות של שיעור בסימולטור ושיעור נהיגה – המחירים זהים. אין צורך להטיל את זה. מה יש יותר טוב משיעור נהיגה מאשר המדמה? על זה אין בכלל מה לדבר. בדוגמות של חיל האוויר, שם זה חיסכון במיליוני שקלים של שעות טיסה, ואלה דברים לגמרי שונים שאי אפשר להשוות אותם זה לזה.

היו"ר אבישי ברוורמן:

על כלים מאוד יקרים.

אבי גולן:

בוודאי. כאן השיעור בסך-הכול זול, כי למה הוא מגיע, ל-80-90 שקל? אז על זה לבוא ולהטיל עוד משהו על כל הציבור כשכל יום אנחנו קמים בבוקר ומקבלים גזירות חדשות? אין לזה סוף. לאן נגיע? מחר יבואו היבואנים של שמירת המרחק שנכניס את זה גם לחוק. זה צריך להיעצר באיזשהו מקום, אי אפשר עם זה, כל רגע שמישהו מביא משהו - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

מר גולן, מה המלצתך?

אבי גולן:

המלצתי היא שמה שמשרד התחבורה נותן היום לתלמיד הנהיגה הוא מספיק. לא צריך יותר וזה גם מעל ומעבר. גם על נושא מגרשי ההדרכה אני יכול להגיד שחברות כמו "דן" ו"אגד" ששולחים את הנהיגים להשתלמויות בהם זה טוב ויפה, אבל אי אפשר להטיל את זה על הציבור. אותו נהג שמשתכר לשעה 25 שקלים – עוד להכניס אותו להוצאה של מגרשי הדרכה? מאיפה הוא יביא את הכסף? על הדברים האלה צריך לחשוב.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תודה.

אבי גולן:

רישיון נהיגה לאוטובוס לוקח שנה להוציא, והנהג משלם 15,000 שקל לרישיון הזה כשהוא מקבל 126 שעות עיוניות. אין מקום לזה.

היו"ר אבישי ברורמן:

זאת אומרת יש שאלה – מי נושא בעלות? תודה.

דוד צור:

מי שעושה רישיון בקיץ, איך אתה מדריך אותו ומכשיר אותו לנהיגה בגשם? יש לך פתרון.

אבי גולן:

אמרנו שחצי שנה הוא יישב עם ההורים. אז ההורים יישבו אתו.

דוד צור:

ההורים?

אבי גולן:

הוחלט שהמלווה מצוין אז מה - -

היו"ר אבישי ברורמן:

שאלה טובה מאוד. ניכנס תכף גם לנושא ההחלקה.

דוד צור:

הבנתי את התשובה.

היו"ר אבישי ברורמן:

מיכה בר-מאיר, תחום מידע ומחקר מארגון ITS. תפרט מה זה ITS.

מיכה בר מאיר:

ITS זה האיגוד הישראלי למערכות תבוניות בתחבורה.

היו"ר אבישי ברורמן:

אתם ארגון וולונטרי?

מיכה בר מאיר:

זאת עמותה שמאגדת בתוכה בעלי עניין בתחום הטכנולוגיות לתחבורה: חברות מסחריות, מכוני מחקר, כביש 6, "דרך ארץ", הטכניון, אוניברסיטת באר-שבע.

היו"ר אבישי ברורמן:

חבר הכנסת צור שאל פה – נציגי "אור ירוק" נמצאים כאן? איך זה שנציגי "אור ירוק" לא נמצאים כאן? מאוד מעניין. בבקשה, מר בר-מאיר.

מיכה בר מאיר :

בהתנסות אישית בניו-יורק בתערוכה בחנתי שישה סוגים של סימולטורים מסכומים של 20,000 דולר עד מיליוני דולרים, ובאמת קיים שוני מאוד גדול מסימולטור אחד לאחר. מה שיותר חשוב מהדמיה עצמה, זאת התכנית של הסימולציה. גם בחומר המחקרי מדברים על כך שעסקת החבילה של לימוד נהיגה באופן כללי על מדמה היא מאוד לא אחידה. יש מקומות שמראים יתרון, ויש מקומות שמראים חיסרון. זה פחות או יותר תואם את המחקרים שהרשות הלאומית עשתה. היתרון בסימולטור באופן כללי הוא אכן כפי שטוענים, מצד אחד במצבי קיצון ומצד שני לטובת לימוד מאוד מסוים של דבר שהוא נגזרת מתוך כלל לימוד הנהיגה. הוא יכול להיות גם לנהגים מקצועיים; גם לנהגים מתחילים הוא יכול לשמש רק בתנאי שמבודדים שם תחום מאוד מסוים שרוצים ללמד אותו שקשה ללמד אותו או לא רצוי ללמד אותו בשטח כי הסיכון בו גדול מדי.

היו"ר אבישי ברורמן :

לכן מר בר-מאיר, מה המלצתך לאור דבריו של ד"ר סופר? לאור שאלתו של חבר הכנסת צור? להוסיף לזה למשל את נקודת ההחלטה כשלומדים בקיץ. מה היית אומר כשאתה לוקח בחשבון שאתה מייצג גופים שיודעים שהחיים זה לא רק מה רוצים בלי עלות, אלא זה עלות-תועלת. לאור כל מה שנאמר כאן, ההמלצה שלך דומה להמלצה של מר מוסקוביץ' ולהמלצה של ד"ר סופר או שיש לך משהו אחר להגיד בנושא?

מיכה בר מאיר :

לנהגים מקצועיים במצבי קיצון זה בוודאי חשוב – תחבורה ציבורית, תובלת חומרים מסוכנים - -

היו"ר אבישי ברורמן :

אז איך לעשות את זה?

למיכה בר מאיר :

שיהיה גוף מקצועי שיודע לבדד את המרכיבים. גם מתוך סקרי התאונות כשאתה מבדד גורם מסוים שמופיע בתאונות ואתה יכול להחליט שחלק מהתכנית להכשרת נהגים - -

היו"ר אבישי ברורמן :

ד"ר סופר, מר מוסקוביץ', מה שאומר מר בר-מאיר עושה לכם שכל?

שי סופר :

ראה, אדוני, באירופה החברות עצמן מכשירות את הנהגים על-ידי סימולטורים. הסיבות לכך הן כלכליות בעיקר כי ברגע שאדם יודע לנהוג בצורה זהירה יותר יש לכך השלכות כלכליות משום שצריכת הדלק נמוכה יותר, בלאי הצמיגים, בלאי מנוע – כל מה שקשור לזה. המושג הזה בחו"ל נקרא "eco-driving". הוא למעשה מתכלל את כל הפעילויות – גם מחיר, גם זהירות בדרכים וכל מה שקשור בכך. זה נושא של החברות עצמן. המדינה כרגולטור לא מתערבת בנושא הזה. אני מסכים עם מיכה בר-מאיר שכדאי לעודד חברות, אבל אנחנו לא מצאנו אפקטיביות להכשרה ברמה הלאומית, להכשרה כחלק מחלק תהליך ההכשרה – לא של נהג מקצועי ולא של תלמיד נהיגה.

היו"ר אבישי ברורמן :

נמצא כאן מייקל קלה. דובר וקלה.

מיכאל קלה :

נכון, זה פחות או יותר מקור השם. אני במקצועי פסיכולוג תחבורתי.

היו"ר אבישי ברורמן :

מאיזו חברה?

מיכאל קלה :

יש לי חברה קטנה בשם "קוגניטיו", ואנחנו לא מוכרים תרגול לסימולטור. אנחנו משתמשים בסימולטורים.

היו"ר אבישי ברוורמן :

אז אין פה ניגוד אינטרסים.

מיכאל קלה :

הלוואי, נשמע לי ביזנס טוב.

יש לנו בארץ שלוש משפחות של סימולטורים: אחד, זה משחקים פסאודו-דידקטיים ומשחקים פרופר. יש להם איזו רמה של face validity – אפשר להגיד להורים שעשינו שיעור בבטיחות בדרכים עם סימולטור. זה מאוד כף, זה מאוד דומה ל-GTA שאתה יכול להוריד מהאינטרנט וללמוד איך לגנוב מכוניות - -

היו"ר אבישי ברוורמן :

איך לרצוח בקלות, וכל מיני דברים כאלה.

מיכאל קלה :

הקבוצה השנייה משתמשת בסימולטורים בתוך כיתה. זאת אומרת מביאים סימולטור אחד, שמים איזשהו תרשים, כולם מסתכלים, מדברים. לא מאוד יקר, אין ידע מחקרי על המודל הזה. לדעתי, זה לא הרבה יותר מלעשות קליפ או סרט ולהסביר דברים; השלישי זה יותר במספרים גדולים – לנסות להכשיר במיוחד אנשים שרוכשים רישיון נהיגה. לא הופתעתי מהתוצאות של הרשות. אפשר גם להביא ביקורת מתודולוגית קצת, אבל אלה מחקרים נקיים וטובים, וזה טוב שהם בוצעו בארץ.

היו"ר אבישי ברוורמן :

יש לך הערה על "האפקט הצרפתי"? כי אני הלוא מכיר את הצרפתים, הם עושים דברים אחרת, אבל חוץ מהעניין של רצון לעשות, יש לזה evidence?

מיכאל קלה :

בצרפת יש להם אפילו מודל שכשאתה לומד נהיגה מורה הנהיגה מעריך כמה שיעורים אתה רוצה, ואתה הולך לבנק. יש להם מודל שונה לגמרי. לעומת זאת ד"ר סופר אמר בצדק שבהולנד כבר לא משתמשים בזה, אבל הם היו מאוד במודע לפני כמה שנים לעשות את זה במספרים גדולים.

היו"ר אבישי ברוורמן :

עשו את זה, ואז ראו שאין לזה אפקטיביות וירדו מזה.

מיכאל קלה :

בהכשרת נהיגה כללית רחבה אפשר להגיד שאין לזה אפקטיביות שמצדיקה. כפסיכולוג תחבורתי אני חייב להגיד שיכול שיש נזק כי אנשים לומדים שבעצם שום דבר לא באמת קורה להם אם הם מתנגשים עם עץ או דורסים מישהו.

היו"ר אבישי ברוורמן :

אני רוצה לספר לכם על מה שאמר מר קלה שיש ניסוי שחלק מכם שמע עליו. את הדוקטורט שלי עשיתי בכלכלה באוניברסיטת סטנפורד, וממש לפני שהגעתי היה פסיכולוג ידוע שהוא מכיר את שמו – בארדי – והוא לקח בני אדם ונתן להם תפקידים. כל הסטודנטים היו סטודנטים נהדרים – חלק מהם שיחקו סוהרים, וחלק מהם שיחקו אסירים. מה שקרה פתאום זה שבתפקיד שהם שיחקו יצא לכל אחד

הסדיסט וכל הדברים האלה. אתה לא יודע איך קורים הדברים האלה. לכן בתוך המשחק אדם משחק אחרת לפעמים.

מיכאל קלה:

זה באמת נכון. יש מחקרים שמעידים שמגרשי החלקה גורמים ליותר תאונות דרכים. יש תיאורים מאוד מבוססות, בעיקר של GS Wild על זה שאנחנו מרגישים יותר מדי בטוחים בעצמנו ומגיעים למצבים שלא היינו מגיעים אליהם אחרת. אני דווקא הכנתי מצגת מאוד נחמדה שאני אהנה ממנה לבד, אבל אם אני יכול לסכם - -

היו"ר אבישי ברורמן:

כן, מה המלצתך?

מיכאל קלה:

א', אני לא בעד לשים את זה לכל תלמיד חדש לנהיגה. אני גם מסכים עם מיכה. אני גר בטבעון, אני עובר בנשר פעמיים ביום. התאונה עם המשאית שירדה בהר זאת התנהגות שאפשר לתרגל בקלות וביעילות בסימולטור ולהוציא נהג טוב יותר. אם רוצים להשתמש בסימולטור זה חייב להיות סימולטור ישראלי לגמרי: חוקי תנועה ישראליים, תמרורים ישראליים, סביבה ישראלית.

היו"ר אבישי ברורמן:

זאת אומרת לא ייבוא.

מיכאל קלה:

לא צרפת, לא ארצות-הברית, לפחות לא בתחום הזה. אני מזכיר לכם שיש באירופה תקן לסימולטורים ללימוד נהיגה, ולדעתי, התקן האירופי צריך להיות הרף התחתון. כל תכנה שמשתמשים בה חייבת להיות גם רחבה וגם עמוקה. זאת אומרת היא צריכה לתרגל הרבה מאוד דברים רלוונטיים ולא להסתפק בתרגיל אחד בחנייה.

היו"ר אבישי ברורמן:

מר קלה, אני רוצה להבהיר את ההמלצה שלך: מצד אחד אתה מחזק את הנקודה של ד"ר סופר לגבי ה- evidence based practice שזה מה שקורה פה. מצד שני אתה אומר שבצורה מסוימת יש להשתמש בדמיינים בדרך הישראלית; ולנושא העלות, איך אתה מציע להביא את זה מהכוח אל הפועל?

מיכאל קלה:

אני ניסיתי להתמקד בדרישות איכות. אני כן חושב שאפשר לשלב דרישות מדינה שנהג סמיטריילר, טריילר, אוטובוס, אוטובוס ילדים צריך לעשות איקס תרגולים כאשר אנחנו יכולים להגדיר את התוכן.

היו"ר אבישי ברורמן:

בסימולטורים, כאשר הנקודה של מר גולן היא שצריך לדאוג שכל העלות לא תיפול גם עליו.

אבי גולן:

היא נופלת רק עלי.

היו"ר אבישי ברורמן:

בסדר, אמרת. נושא העלות זה לחוד.

מיכאל קלה:

מאוד חשוב לי להדגיש את העניין של האיכות כי סימולטור זה לא סימולטור, ומה שהיה לי כיף ונראה לי יעיל לא אומר שזה כיף ויעיל. אף אחד לא קם בבוקר ואמר, הושפעתי מהפרסומת של קוקה-קולה זירו שהוא פתח למרות שאני שמת עין על זה -

היו"ר אבישי ברוורמן:

אני חטאתי הבוקר. אני בדרך כלל לא נוגע בקוקה-קולה. זה המוצר הכי נמכר בעולם, הכי מזיק בעולם, אבל שמים אלופי ספורט – הנשים והגברים הכי סקסיים בעולם – וכולם חושבים שהם שותים קוקה-קולה. בסבלימינל הם יהיו אלופי העולם וסקסיים, ובגלל זה שותים את זה למרות הנזק.

ציפי חוטבלי:

מה הייתה הפרסומת הסמויה?

מיכאל קלה:

אדוני היושב-ראש, זה יצא לי כדאי.

אם מותר לי לסיים את רשימת הדרישות: יש עוד קבוצות. תחום של שיקום נהיגה – יותר ויותר אנשים שורדים מחלות, תאונות וכן הלאה ורוצים לחזור לנהיגה. שם זה הוכח כיעיל כשלב שני אחרי תרגול קוגניטיבי ולפני עבודה עם מורה נהיגה בתוך.

היו"ר אבישי ברוורמן:

לסיכום?

מיכאל קלה:

אני דורש רוחב ועומק, ליווי אישיותי כדי שזה לא יהפוך להיות בומרנג – והרבה דברים בתחום הזה הופכים להיות בומרנג; וגם תכנית מוגדרת ומבוססת ולא סתם נוהגים ומראים לילה ויום. כל תכנה שעושים און-ליין צריך להיות תיקוף מדעי.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אתה בקשר עם ד"ר סופר ועם מר מוסקוביץ? הידע והניסיון שלך רבים.

רון מוסקוביץ:

גם בנושאים אחרים אנחנו נעזרים בו.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תודה רבה, אני מאוד מודה לך על הדין הממצה.

ליאור כרמל, מנכ"ל חברת סמארטדרייב.

ליאור כרמל:

בוקר טוב. למען הגילוי הנאות החברה שאני שותף בה היא חברה שמפעילה את הסימולטורים, ובעבר הייתי מנכ"ל ההקמה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

כן, אנחנו זוכרים, ליאור. בזמן ששאל מופז היה שר התחבורה.

רון מוסקוביץ:

הוא גם מזכ"ל הצופים.

ליאור כרמל:

הייתי גם מזכ"ל הצופים, ובשנים האחרונות הייתי גם שותף לכתיבה של התכנית הלאומית למניעת התאבדות. כך שחיי אדם זה משהו שאני חי ונושם אותו לעומק בשנים האחרונות.

אני מקבל את כל ההמלצות שכתובות במחקרים של הרשות הלאומית. כתוב שאין הבדל בלימוד נהיגה – זה לא יעיל יותר, אבל לא גורם נזק. כלומר בשיעור על הילוכים שאתה לומד ברכב ובסימולטור – עדיף ללמוד את זה ברכב. אין לי ספק – הדבר האמתי זה מה שחשוב. זה מה שכתוב שם.

אנחנו יודעים שממרץ-אפריל נקלטו בבתי הספר לנהיגה כ-30,000 תלמידים. הם יסיימו את לימודי הנהיגה שלהם עד ספטמבר. בהסתברות כמעט אין-סופית של 99% אין להם שיעור בכביש רטוב, אין להם שיעור בגשם, לחלק מהם – מי שהתחיל ללמוד בשעון הקיץ – אנחנו יודעים שלא יהיה לו שיעור בחושך; ושלא לדבר על מצבי קיצון בסימולטור שלנו שאני מסכים לחלוטין שהוא חייב לעמוד בתקן איכות מחמיר שהרשות או משרד התחבורה יקבעו של התקן האירופי.

התלמידים שלנו לומדים 50 מצבי קיצון שונים, כולל העובדה שאנחנו עורכים תחקירים של הרשות הלאומית - -

ציפי חוטובלי:

איך אתם עובדים? התלמידים מגיעים אליכם או שאתם הולכים - -

ליאור כרמל:

לא, תלמידים מגיעים אלינו.

ציפי חוטובלי:

איפה אתם יושבים?

ליאור כרמל:

בי"עזריאלי" ובאשדוד.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תסביר רגע על הסמארטדרייב. תכף גם נדבר עם התלמידים שיושבים כאן בשקט. כל הכבוד – תלמדו מתברי כנסת צור ואחרים, לא כאלה שכל הזמן צועקים ומפריעים.

תסביר לי, החברה שלך, מזמינים אותה? איך זה עובד?

ליאור כרמל:

אצלנו ההורים מגיעים עם התלמידים. הם מראים להם את שיעור הסכנות - -

לאה ורון:

אבל איך ההורים יודעים להגיע אליכם?

ליאור כרמל:

אנחנו עושים את הפרסום הרגיל בגוגל.

היו"ר אבישי ברוורמן:

חברה פרטית.

תן לי רגע דוגמה כדי שנבין. אמרת כרגע ש-30,000 תלמידים מסיימים עכשיו לקראת ספטמבר. כמה מתוך 30,000 באים לסמארטדרייב? אני מניח שזה גם חתך סוציו-אקונומי.

ליאור כרמל:

לא, אצלנו יש גם ארגוני רווחה ששולחים את התלמידים שלהם.

היו"ר אבישי ברוורמן:

כמה?

ליאור כרמל:

בחמש השנים האחרונות היו לנו למעלה מ-1,800 תלמידים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אז מהמתזור של 30,000 כמה הם תלמידים שלכם?

ליאור כרמל:

כ-300-400 תלמידים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תחשב לי, חבר הכנסת צור מהימ"מ, 300 מתוך 30,000, איזה אחוז זה?

דוד צור:

- - 0.0

היו"ר אבישי ברוורמן:

תודה. אני לא פוסל, אבל עדיין יש פה בעיה באמצעות הסמארטדרייב אם זה לא יעבור.

ליאור כרמל:

ודאי.

היו"ר אבישי ברוורמן:

מה מתיר שיעור?

ליאור כרמל:

מחיר השיעור היום יותר זול משיעור נהיגה, ומכיוון שאנחנו תברה שיש - - - זה 50% מעלות נהיגה.

לאה ורון:

זה אומר, כמה? כי אנחנו לא לומדים נהיגה.

ליאור כרמל:

שיעור נהיגה עולה היום 110 שקלים בגיר רגיל, ועל אוטומט 120 שקלים. זה מחיר ממוצע של רוב בתי הספר. היום אנחנו גובים עבור שיעור סימולטור של שעה, לא של 40 דקות – כי המחירים הנקובים הם של 40 דקות – כ-75 שקלים. בטווח הארוך זה יהיה יותר זול.

יתרונות נוספים: בגוש דן יש שעות מסוימות שאי אפשר ללמוד נהיגה בגלל הפקקים. לכן יש אפשרות לתלמידים שלנו ללמוד כשהעלות יורדת מכיוון שמרחק הנסיעה שלהם שהוא תלוי פקק נע בין 8 קילומטר לשיעור ל-15 קילומטר. כשאין פקק ב-40 דקות נוסעים מרחק יותר גדול. לכן בממוצע – ואני אומר, אני נגוע, ואפשר לבדוק את זה וחשוב שיבדקו את זה – לפי הסטטיסטיקות שלנו – ואנחנו מזמינים את הרשות לבדוק את זה – יש לתלמידים שלנו פחות שיעורי נהיגה, כך שבפועל העלות היא יותר נמוכה כשלוקחים את כל החבילה בשלמותה.

היו"ר אבישי ברורמן:

אני רוצה להבין. אמרנו שמכלל אלה שניגשים אחוז אחד עובר אצלך. דרך הדברים האלה עדיין הסנונית הזאת לא מביאה את האביב, ולכן בהנחה שקצב החדירה הפרטית שלך היא עדיין איטית זה לא עונה לדרישה.

דוד צור:

פחות מאחוז.

ליאור כרמל:

לא, אבל אחרים גם יכולים - -

היו"ר אבישי ברורמן:

כמה זה יוצא?

ציפי חוטובלי:

אני רוצה לשאול אותך, איך זה עובד? בתי ספר ספציפיים יוצרים אתך התקשרות?

ליאור כרמל:

אנחנו בית ספר לנהיגה לכל עניין ולכל דבר. בחמשת השיעורים הראשונים שלנו התלמידים שלנו לומדים על סימולטור. אחרי שהם סיימו חמישה שיעורים - -

היו"ר אבישי ברורמן:

אין לי בעיה, אני רק מנסה עכשיו מהחכמה הקולקטיבית שיושבת פה להבין. יש פה אנשים מנוסים מכל הכיוונים שמנסים להגיע לפתרון שישפר את מצב ההכשרה גם של נהגים מקצועיים וגם של הציבור הרחב. יש לך פעולה שמגיעה כרגע לאחוז, ואולי עם הזמן תעלה ל-2-3 אחוז. לכן אני עדיין לא רואה בזה פתרון כוללני, אלא אם כן תהיה התערבות מערכתית. השאלה לגבי ההתערבות המערכתית היא מה עלות-תועלת, ומה עושים. מכיוון שיש לך ניסיון רב גם במקומות שיושבים כאן מה היית מציע לנו מעבר לסמארטדרייב, לשאלתו של חבר הכנסת צור.

ליאור כרמל:

אני מניח שהרבה מאוד יבואנים היו מתפתים לייבא סימולטורים לבתי ספר לנהיגה אם כחלק משיעורי הנהיגה הייתה רשות לתלמיד לבחור כחלק מ-28 שיעורים לעשות 4-6 שיעורים, וזה תלוי בו. כולם חייבים לעבור בסוף טסט. אני מניח שהטסטים של משרד התחבורה זה מבחן מהימן שיש לו תוקף, ומי שעובר אותו יודע לנהוג. כלומר אם תלמיד בוחר לעשות ארבעה שיעורים מתוך 28 השיעורים שלו על סימולטור – קודם כול אם מורה הנהיגה שלנו לא יגיש אותו לטסט אם הוא לא מוכן, ואם הוא מתעקש אז משרד התחבורה יכשיל אותו כי הוא לא עבר את סף הדרישה.

היו"ר אבישי ברוורמן:

חוץ מסמארטדרייב יש עוד חברות?

ליאור כרמל:

אנחנו בית הספר היחיד לנהיגה שיש בו סימולטורים. יש עוד חברות שמפעילות סימולטורים לא כבתי ספר.

לאה ורון:

כמה חברות כאלה קיימות במדינה? אין לך מושג?

קריאה:

שתיים לפחות.

מיכאל קלה:

יש יותר.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אני רוצה להבין – אתה אומר שיש משרד תחבורה, יש חוקים, מורים לנהיגה, מורים לנהיגה מביאים את אותו תלמיד למספר שיעורים; ואתה מציע שבחוק יחייבו - -

ליאור כרמל:

לא יחייבו, חלילה.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אלא איך?

ליאור כרמל:

לאפשר לתלמיד לבחור להמיר חלק משיעורי הנהיגה ברכב לסימולטור.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אבל אני שואל פה שאלה, ואני משחק פה את התמריץ: מורה לנהיגה מפסיד כסף, נכון?

ליאור כרמל:

אבל חשוב לי שהילד שלי - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

עזוב את ה"חשוב". מורי הנהיגה הם בני אדם, ויש להם תמריצים אישיים של אגו – אחרת הממשל הישראלי היה הטוב בעולם אם לא היה קיים אגו. לכן השאלה שלי היא האם כשאתה הוספת לו ארבעה שיעורים המורה אבי גולן יוסיף לו ארבעה שיעורים, ואז יש לו עלות גבוהה יותר. הבנת את השאלה שלי?

ליאור כרמל:

נהיגה בכביש רטוב, בפרט אם יוצא שיעור בחורף, הסיכוי שהתלמיד יעשה אותו הוא מאוד נמוך. לכן גם אם התלמיד שלי עושה את זה בסימולטור הוא יצטרך להמשיך את יתרת השיעורים הרגילים. לנו

יש היום כמה עשרות מורים לנהיגה, הם מפוצצים בעבודה. כמו שאני מכיר את השוק היום מורי הנהיגה מתפרנסים בכבוד, והקושי הגדול - -

קריאה:

בכבוד כלכלי:

היו"ר אבישי ברורמן:

חבריה, לא לריב עכשיו.

ליאור כרמל:

- - לכן הקושי הגדול הוא זמינות של טסטים ולא מספר תלמידי נהיגה.

היו"ר אבישי ברורמן:

תודה. חבר הכנסת צור, רצית עוד הערה? ניתן לתלמידים שיושבים בשקט. כל הכבוד.

דוד צור:

שתי מדרגות נוספות או אחרות: ראשית לא כולם עוברים אחרי 28 שיעורים.

ליאור כרמל:

43 שיעורים בממוצע ארצי.

דוד צור:

לכן אני אומר שלא צריך להסתכל על זה מהזווית הזאת. רובם הולכים לטסט שני.

היו"ר אבישי ברורמן:

לשלישי.

דוד צור:

לשלישי. לכן זה לא מתוך 28 שיעורים.

שנית, אני מדבר בעיקר על השלב של הליווי. האמירה של אבי מארגון מורי הנהיגה שההורים ילמדו - אז ההורים לוקחים על עצמם אחריות עצומה. אז אני אומר, בוא ניתן להם אפשרות שבשנתיים האלה שהוא נהג חדש שלפחות אז תהיה להורים האפשרות או החובה לעשות את זה כדי שבסופו של דבר יהיה להם עוד משהו. הוא יוצא לכביש, אנחנו נותנים לו כלי מסוכן לאללה, ובסופו של דבר אין להם המיומנות הזאת.

לצערי, בשבוע שעבר הבת שלי הייתה מעורבת בתאונה. הרכב היה טוטל-לוסט, והיא יצאה מזה נקי. היא לא אשמה, זה באשמת הנהג הפוגע. אבל אמרתי לה שיש לה בעניין הזה אחריות כי היא לא הייתה צריכה להיכנס למקום שבו היא הגיעה למצב הזה.

אבי גולן:

לא אמרתי שהם ילמדו, אני מתקן. בליווי הוא יסביר לו מה התפקיד של ABS בחורף. ואז אין לו בעיה.

דוד צור:

בגשם צריך להסביר לו. ההורה לא יודע מה לעשות בגשם, אני אומר לך. הוא בחיים לא עשה מגרש החלקה - -

אבי גולן :

הוא לא צריך, יש לו ABS. זה כבר מאחורינו. יש היום מערכות חדשות שאתה כבר לא צריך את זה. זה שלג שירד רק בשנת 50' בתל-אביב, לא צריך את זה.

דוד צור :

מספיק שמי שנכנס להחלקה לוחץ על הברקס או עושה פעולות שאסור שיעשה אותן, ובסופו של דבר הוא ילמד את הילד שלנו לעשות טעויות.

אבי גולן :

עם ה-ABS כשהוא לוחץ על הברקס הוא מקבל את זה. הוא לא צריך מערכת אחרת.

היו"ר אבישי ברוורמן :

עוזי, בבקשה.

עוזי יצחקי :

אני אסכם.

היו"ר אבישי ברוורמן :

ניתן לתלמידים להגיד כמה דברים. נתחיל עם קטיה. ספרי לנו מאיזה בית-ספר את.

קטיה בסמטניה :

אפשר להגיד את שם בית הספר?

היו"ר אבישי ברוורמן :

כן, הכול. כל החברות פה אז בתי ספר לא להגיד?

קטיה בסמטניה :

אני לומדת בבית הספר לנהיגה סמארטדרייב - -

היו"ר אבישי ברוורמן :

אהה.

קריאות :

היו"ר אבישי ברוורמן :

את כבר סיימת תיכון?

קטיה בסמטניה :

אני סטודנטית.

היו"ר אבישי ברוורמן :

סטודנטית למה?

קטיה בסמטניה:

אני לומדת ב"אפקה" הנדסה ביו-רפואית.

היו"ר אבישי ברוורמן:

בהצלחה. יש לך משהו להוסיף לדברים של ליאור?

קטיה בסמטניה:

אני לומדת בשיטת הלמידה שמשלבת סימולטור נהיגה. יש לי פחדים בנהיגה. באתי לבית הספר, עשיתי שישה שיעורי נהיגה בסימולטור, והבנתי שבתי ספר אחרים מתחילים עם מגרש חנייה ועושים שם את השיעורים הראשונים. אצלי זה לא היה ככה, מיד לקחו אותי לכביש. חשבתי שאני אהיה בסטרס מטרופ, אבל זה לא היה ככה. הרגשתי בסדר גמור.

היו"ר אבישי ברוורמן:

יש פה פסיכולוג שכבר רושם את הכול וכבר יעשה לך את התחקיר אחר כך.

מיכאל קלה:

מחר ב-10:00.

קריאות:

קריאה:

הוא מטפל במכוניות, הוא לא מטפל בנהגים.

מיכאל קלה:

אני גם פסיכולוג קליני.

היו"ר אבישי ברוורמן:

רבותי, לי יש פוביה מחברי כנסת, ואני נמצא פה. מה אני יכול לעשות?

לאה ורון:

הפרוטוקול לא רואה שזה נאמר בהומור רב.

היו"ר אבישי ברוורמן:

לרשום בבקשה: בהומור רב.

דוד צור:

הם רושמים את הכול?

היו"ר אבישי ברוורמן:

הם רושמים הכול. ואחר כך בעוד 100 שנה יגידו שהיה פה - -

לאה ורון:

אחר כך פותחים את הפרוטוקול ורואים שהוא אמר שיש לו פוביה לחברי כנסת.

היו"ר אבישי ברורמן:

כן, בבקשה.

קטיה בסמטניה:

לא עשיתי שיעורי נהיגה בכלל בעבר, אז לא ידעתי מה זה "דרייב" מה זה "פארק" – כלום. באתי בתור מישהי חדשה ממש. סימולטור נהיגה מלמד אותך את התפעול הראשוני. אתה מקבל מדריך צמוד מהתחלה.

היו"ר אבישי ברורמן:

היום כבר יש לך רישיון נהיגה?

קטיה בסמטניה:

אני באמצע, בתהליך. סיימתי את הסימולטור.

היו"ר אבישי ברורמן:

מה העלות של זה? זה הרבה כסף?

קטיה בסמטניה:

75 שקלים.

היו"ר אבישי ברורמן:

מתי את הולכת ללמוד אצל אבי גולן וחבריו?

קטיה בסמטניה:

אני התחלתי, ואני בשיעור 24 עכשיו, לקראת הסוף. עוד מעט ניגשת לטסט.

היו"ר אבישי ברורמן:

בהצלחה. יש עוד מישהו שרוצה להוסיף? אבל אם כולם מסמארטדרייב זה מספיק.

נמצא כאן המורה משה גולני. בבקשה.

משה גולני:

אני מורה כ-20 שנה. אני יוצא כוחות הביטחון, ועברתי להיות מורה לנהיגה אחרי שפרשתי, והנה אני פה. אני באתי לדבר בעיקר על מורה שעובד עם תלמידים שעברו סימולטור. כל חיי לימדתי נהיגה – ב-20 השנה אחרונות בלי סימולטור, ובשנה האחרונה אני מלמד תלמידים שעברו סימולטור. זה כל התפקיד שלי פה.

אני יכול להעיד על כמה דברים כמורה אובייקטיבי באוטו. אין לי שום צד כלכלי מהסימולטור. נהפוך הוא – כל שיעור שאני עושה אני מרוויח ממנו כסף. ממה שאני לא עושה אני לא מרוויח כסף, כך שאין לי אינטרס כלכלי בזה. בצורה מובהקת ומוחלטת – וצר לי לסתור כל מיני מחקרים שאין לי שום עניין בהם --

היו"ר אבישי ברורמן:

אתה מדבר על החוויה שלך, על האינטואיציה שלך - - - הם עשו עבודה - -

משה גולני:

בהחלט. כמורה לנהיגה שעובד עם מאות תלמידים שעברו סימולטורים ובאו אליי. א', אני מאוד סקרן מקצועית לשמוע את חוות הדעת שלהם גם בתחילת הלימוד המעשי וגם בסיום אחרי שהם קיבלו את הרישיון - אני נוהג לשאול מה הם מרגישים, האם זה היה שווה או לא שווה, האם חבל שעשו סימולטור וכדומה. בצורה מובהקת הרוב המוחלט טוען שזה מאוד תורם לו - באילו תחומים? בתחום של מצבי הקיצון דיברו פה מספיק, אני לא אדבר על זה; אין שום דרך בעולם שכמורה לנהיגה אני יכול לתרגל אותם. בתקופת הקיץ שום דרך בעולם לתאר מילולית מה יהיה בחורף אין לי, ועם כל הכבוד אני לא סומך על שום הורה בשום דבר.

היו"ר אבישי ברורמן:

כהורה אני מבין אותך.

משה גולני:

כהורה אני גם לא סומך על אף אחד. אני רוצה שהמורה המקצועי ילמד את הילד. דבר נוסף, אני לא מדבר רק על מצבי קיצון. תרשו לי לתת דוגמה אישית גם ממשפחתי. הבן שלי קברניט של בואינג-737, 800, ותמיד התעניינתי בתחום של הטיסה ותמיד שאלתי אותו מסקרנות, מה הוא יעשה כשיהיה לו cut מנוע - תזכור מה היה כתוב בספר? תפתחו ספרים? הרי יש כל מיני סרטים מצחיקים שהטייס האמריקני פותח דף ומתחילים לקרוא, ובינתיים כל המטוס לקראת הקרקע. הוא אמר לי בצורה שאינה משתמעת לשני פנים לו - עם כל ההבדלים המקצועיים שאני מסכים שיש - שבלי סימולטור היינו כולם מתרסקים. הוא הסביר לי. כמובן, זה סימולטור אחר וברמה אחרת. אבל כשאני יושב ובא גם מתוך סקרנות אישית לסימולטור או שאני בא למדריך סימולטור ואומר שיש לי בעיה קרדינלית עם תלמיד כי הוא לא מסתכל רחוק, אלא קרוב - אנחנו הנהגים הוותיקים מכירים את זה שאם לא מסתכלים רחוק לא יודעים מה קורה, וכל הזמן מכבים שריפות, רק נופל על הבעיות. בסימולטור כשהוא מסתכל התכנה מספיק חכמה, והיא מראה לאן הוא מסתכל. המדריך אומר לו שהוא לא מסתכל למקום הנכון. הוא מראה לו על המדמה איפה הוא צריך להסתכל. כשהתלמיד חוזר אליי פתאום אני רואה שהוא מתחיל להסתכל.

אני אתן עוד דוגמה לבעיה, ואני נותן פה דוגמאות יומיומיות קטנות: כשתלמיד בגיר רגיל לא יודע לבצע זינוק בעלייה וכל הזמן נכבה לו המנוע, אני כמורה עושה את העלייה פעם-פעמיים וכשהיא נגמרת אני עושה אתו סיבוב לעלייה הבאה - אין חוכמות, האוטו לא יודע לנסוע רברס בשביל זה. לעומת זאת במדמה הוא עושה reset, ותוך שנייה הוא מתחיל שוב את העסק. כלומר יש פה גם חיסכון בזמן. תלמיד כזה שמתקשה, ואני שולח אותו - עם כל הכבוד, אחרי שהוא חוזר הרמה שלו טובה פי חמישה.

היו"ר אבישי ברורמן:

מר גולני, הניסיון והדברים שלך מאוד ברורים, ואתה מדבר מתוך יושרה וניסיון. לאור מה שקורה כאן, ואתה ה צריך לשבת על הכיסא של מר מוסקוביץ' כדי לקבל החלטה - שמעת גם מה מחויבות המדינה, עלות-תועלת - מה הייתה ההמלצה שלך אליי בוועדה?

משה גולני:

ההמלצה שלי כמו שאני רואה אותה בצורה חד-משמעית זה לתת לתלמיד אפשרות לבחור, ולתת אפשרות של כמה שיעורים שאתם תקבעו שהוא יכול לתרגל את כל המצבים שאני כמורה לא יכול לתרגל.

היו"ר אבישי ברורמן:

סגנית השר רושמת כל מילה שאתה אומר כי זה מאוד חשוב. במקרה הזה האם זה יגרום לכך שמספר שיעורי הנהיגה שהתלמיד יצטרך לשלם יעלה באותו מספר שיעורים של הסימולטור?

ציפי חוטובלי:

לא, להפך, זה אמור להוריד.

היו"ר אבישי ברוורמן:

זה אמור לרדת, אבל אני גם מסתכל על התמריץ של המורה. מה משמעות העלות של כל הדבר הזה מבחינת המחויבות?

דוד צור:

אני רוצה לשאול שאלה בעניין הזה: האם, להערכתך, זה יוריד את הממוצע של 43 שיעורים?

משה גולני:

בפירוש כן.

דוד צור:

אז איך להסתכל, ולא האם מתוך 28 שיעורים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אז זה גם מוריד ביזנס.

דוד צור:

זה מוריד ביזנס אולי אבל בסוף זה מביא אנשים לשלם פחות כסף, ולהיות נהגים יותר מיומנים.

משה גולני:

אני רוצה להעיר בנושא הזה אם נשאלתי. צריך להבין שאני לא כל שיעור אומר לעצמי, הוא יעשה עוד שני שיעורים או עוד חצי שיעור. אנחנו לא מלמדים בצורה כזאת. אתה לוקח תלמיד ומלמד אותו על-פי רמתו. עם כל הכבוד, אני לפחות, לא זוכר בחיים שלי שעשיתי כלכלת מכולת של עוד שיעור-פחות שיעור. אף אחד לא מלמד ככה. אתה מלמד את התלמיד על-פי רמתו. אם אני רואה גם תוך שיעורי הנהיגה, לא רק בהתחלה, כי זה מה שנהוג בבית הספר פה שהם עושים חמישה שיעורים, שיש לו בעיה ספציפית שכדי לתרגל אותו בזה אני אצטרך הרבה שיעורי נהיגה – כי תלמיד שלא מסתכל רחוק 5-6 שיעורים – בשביל מה אני צריך לעבור את הסבל הזה אתו? אני שולח אותו, והוא יתרגל עם מדריך סימולטור שאני אגיד לו בדיוק במסמך מקצועי מה לעשות, והתלמיד הזה חוזר כמו שצריך.

היו"ר אבישי ברוורמן:

מר גולני, הסברת את זה יוצא מן הכלל, ואני רואה שאחת התלמידות שלא קיבלה זכות דיבור רוצה להוסיף. מה שמך?

שחף דיקהוף:

שחף.

היו"ר אבישי ברוורמן:

כבר סיימת תיכון?

שחף דיקהוף:

לא, אני עולה לכיתה י"א.

היו"ר אבישי ברוורמן:

מאיזה מקום בארץ את?

שחר דיקוף:

בתור מי שעדיין לא התחילה שיעורי נהיגה ועברה שיעורי סימולטור עשיתי 15 שיעורים ואני משתתפת בתכנית החדשה של הנהג המדורג. לי אישית זה תרם, ואני לא חושבת שהפסדתי מזה כסף - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

טוב, עוד לא גמרת את כל הסיפור. עשיתי רק 15 שיעורים, ועוד לא התחלת שיעורים אחרים.

שחר דיקוף:

אבל אני הולכת לעלות על הכביש. גם אם הייתי עושה פחות אני יודעת שזה תרם לי כבר בחמשת השיעורים הראשונים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

טוב, זה בסדר. אנחנו נרצה לראות כמה שיעורים תיקחי, ומתי תגמרי.

אנחנו מתחילים להתקדם. מי אדוני?

ציון עופרי:

אני ציון עופרי, אני היזם של מגרש ההדרכה בשדה תימן, ואני מייצג את כל בעלי המגרשים. אני רוצה להגיד כמה דברים שלא עלו כאן. א', בנושא של מגרשי הדרכה קיימת תקנה מחייבת בכל מדינות האיחוד האירופי לנהיגה בטוחה במגרשי הדרכה סגורים לנהגים מקצועיים – נהגי אוטובוס ומשאיות - וגם לנהגים חדשים. קיימת בישראל תקנה 213א שמשרד התחבורה הוציא אותה, ובגינה יצאו מכרזים וזכו זכיינים במגרשי הדרכה ועשו תב"ע ורגולציה וכל האישורים וגמרו. שלושה מגרשים היום זמינים לבנייה: בעפולה – אביב קצ'אי, אני בחצרים-שדה תימן, ויש בכרמיאל חברת "דרייב סנטר", עוזי רוזנברג. אלה מגרשים זמינים שגמרו את כל הרגולציה ויכולים להפעיל מחר בבוקר. אני במצב של היתר בנייה, ואני עומד להפעיל. יש דוח של השולחן העגול שהומלץ על-ידי ועדת הכלכלה בהרכבה הקודם - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

יש הרבה שולחנות עגולים. איזה שולחן עגול?

ציון עופרי:

ועדת הכלכלה בהרכבה הקודם המליצה שיהיה שולחן עגול שיגיעו לשם כל בעלי העניין. מי שהמליץ על היושב-ראש זה מנכ"ל משרד התחבורה. היושב-ראש עדי צוקרמן נמצא כאן. הדוח אומר שיש להפעיל מידית שלושה מגרשי הדרכה לנהגים לא מקצועיים – בינתיים לא חדשים – כי אין מספיק קיבולת, ולהפעיל את זה מידית ללא שום תנאי. יש לי סטטיסטיקה מהאיחוד האירופי שהוגשה לוועדת הכלכלה בהרכבה הקודם שהראתה הפחתה ניכרת בתאונות דרכים ובמספר הנפגעים. אנחנו מדברים כאן על חיסכון בכסף – 75 שקלים, 110 שקלים – חברים, אנחנו מדברים בחיסכון בחיי אדם, זה הדבר הכי חשוב. זה מיליארדים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תעשה לי טובה. אני לא יכול לשמוע יותר את הדברים האלה. אני יודע שזה חיי אדם, אבל כל דבר זה עלות-תועלת. בעולם אומרים שחיי אדם זה הכי חשוב. כל החלטה שמקבלים פה לגבי הוצאות ברווחה והוצאות מים לוקחת בחשבון מחיר חיי אדם. זאת עלות-תועלת. לכן השאלה היא מה כן ומה לא. לא חיי אדם. ברוב המקומות בעולם אם היית משקיע קצת יותר בזיהום מים היית חוסך המון חיי אדם. אבל כל חברה עושה את החישוב שלה עם העיוותים שלה. אז לא להגיד לי על המיליארדים האלה.

ציון עופרי:

יש דוח של "אור ירוק", מחקר גדול שעשו בנושא של חיסכון בחיי אדם. אפשר לקרוא אותו. מדובר על מיליארדים בשנה.

היו"ר אבישי ברוורמן :

הבנתי. מבחינה פרקטית אתה אומר שמגרשים אפשר להפעיל והייתה החלטה.

ציון עופרי :

עוד נקודה: מגרש הדרכה מדמה פעילות אמיתית, מעשית – קיץ, חורף, לילה - -

היו"ר אבישי ברוורמן :

הבנתי, אז אתה בעד מגרשי הדרכה.

ציון עופרי :

בוודאי שאני בעד מגרשי הדרכה. המגרש הוא מוחשי, הוא בטיחותי. גם אם מישהו סוטה מהמסלול - -

היו"ר אבישי ברוורמן :

הבנו.

ציון עופרי :

- - אז יש לו מקדמי ביטחון.

היו"ר אבישי ברוורמן :

הבנו מה זה מגרשי הדרכה. תודה רבה.

ציון עופרי :

הוא גם מייצר תעסוקה בפריפריה.

היו"ר אבישי ברוורמן :

הבנו. יש עוד מישהו שרוצה להוסיף? מר קלה, אתה רוצה להוסיף?

בני גורפינקל, בבקשה, לפני מר קלה.

בני גורפינקל :

בוקר טוב לכולם. אני בין הרביעייה של יזמי מגרשים שעוסקים בזה מאז 2002. הייתי בגרמניה בהרבה מאוד מגרשים. יש באירופה 25 מדינות שיש בהן מגרשים נושאים חוק. מנתונים שקשורים לוועדת התחבורה בשוק האירופי אנחנו מקבלים דיווחים על מצב הירידה בתאונות בחמש שנים – 48%. אישית אני חרד ממה שקורה. אתמול הייתה תאונה במגדל, לא רחוק מאתנו. לפני זה היה בנשר - -

היו"ר אבישי ברוורמן :

אנחנו מכירים את הסיפורים.

בני גורפינקל :

- - לפני כחצי שנה נשרפה משפחה בירידה לטבריה.

היו"ר אבישי ברוורמן :

עם כל הדברים האלה אני מסכים. השאלה היחידה היא רק רמת האפקטיביות. זה שאנחנו במצב לא טוב זה אחד – אנחנו מדברים רק על מה שאפקטיבי ומה לא.

בני גורפינקל:

האפקטיביות היא אותם מאות מגרשים באירופה שהפחיתו ב-48% את מספר התאונות.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אני לא רוצה לשמוע רק סטטיסטיקות שאנשים אומרים. אני מבקש מרון מוסקוביץ' ומה-מ.מ.מ לשמוע כי באירופה עושים עבודה. בעיית הזיהוי היא רצינית כי יש כל מיני סיבות. מעניין אותי בעניין מגרשי הדרכה אם משהו בודד בעבודה אקונומטרית, מה הייתה ההשפעה שלהם? אם אתה יכול לברר וגם לפנות ל-מ.מ.מ. שם העבודות כבר נעשו ומפרקים את זה לגורמים שונים כדי שלא ייתנו לי תמיד את המספרים הכלליים. אם אתה יכול לעזור לי בזה זה יהיה נהדר.

שי סופר:

להתייחס?

היו"ר אבישי ברוורמן:

אחרי מר גורפינקל. אני לא אוהב שכולם זורקים סטטיסטיקות, אני רוצה לקבל נתונים.

בני גורפינקל:

אני לא זורק סטטיסטיקות.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אני לא פונה אליך. כשאנשים אומרים משהו אני מבקש לקבל את הדוגמאות ואת הדרך.

בני גורפינקל:

אדוני היושב ראש, המכובד, אני מחזיק ברישיון נהיגה 60 שנה - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

אני יודע, לכן אני מקבל מה שאתה אומר כמו שאמרו גולני ואחרים. אני רק רוצה כדי לחזק את זה, אם אמרת גרמניה, יכול להיות שבעבודה בגרמניה או באירופה מה שאתה אומר גם מבוסס סטטיסטית, וזה יעזור לנו לקבל החלטות.

בני גורפינקל:

אין שום בעיה לקבל מסמכים אותנטיים של עובדות. אני בין אלה שחרדים מאוד לעניין. קיבלנו את הזיכיון, השקענו כספים, ונאמר לנו מראש שההשקעה של המגרש היא על-ידי היזם. לממשלה אין שום קשר כספי, אלא משרד התחבורה הוא הצד המקצועי.

היו"ר אבישי ברוורמן:

קיבלתי.

בני גורפינקל:

מאז יש חוק, ואנחנו מחכים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

לפני מר קלה סגנית השר רוצה להוסיף כאן.

ציפי חוטובלי:

אני נאלצת לעזוב בגלל פגישה שנקבעה עוד לפני שידעתי על הדיון הזה. אני רוצה קודם כול להודות לחבר הכנסת דוד צור ולך, כבוד היושב-ראש על הדיון הזה. לצערי, לא יצאתי עם תחושה שהשתנו כאן סדרי בראשית, כלומר נשארתי בתחושה שאחרי שאני אעבור את ההתנסות אולי אני אוכל להבין יותר טוב במה מדובר. אבל בסופו של יום לא מדובר בעניין שמשנה דרמטית את כישורי הנהיגה של התלמידים, לכן אני חוזרת על הדברים שאמרתי בפתח הדיון, להכניס את זה למערכת החינוך. אם נצליח להכניס את זה כבר השנה בקורס לכיתות י"א נוכל לבדוק. אני בטוחה שהמחקרים המדעיים נעשו היטב, אבל הם בכל זאת נעשו על קבוצות קטנות. מדובר גם בשינוי תרבות של לימוד הנהיגה בישראל, ואם נצליח להכניס את זה לשורה ארוכה ורחבה של בתי ספר אולי באמת נזכה לראות שינוי ביכולת הנהיגה או במיומנויות הנהיגה של הנהג הצעיר. אני בהחלט מתכוונת לקחת את זה.

היו"ר אבישי ברורמן:

נהדר. תודה רבה לך והחלמה מהירה כי אני רואה שיש לך קצת התקררות.

ציפי חוטובלי:

לא, זה רק מהמזגנים.

היו"ר אבישי ברורמן:

מר קלה, ואני מתקרב לסיכום. מר גורפינקל, סיימת? הפסקתי אותך. סיימת, נכון?

בני גורפינקל:

בסיבוב הראשון.

היו"ר אבישי ברורמן:

מר קלה, רצית להוסיף עוד משהו? אני מתקרב לסיכום, אלא אם מר יצחקי ירצה לומר עוד מילה, ואני אסכם.

לאה ורון:

וד"ר סופר.

היו"ר אבישי ברורמן:

וד"ר סופר, כמובן. התייחסות לשאלה שלי. אני אתן גם למר צור לומר משפט.

מיכאל קלה:

לא התכוונתי היום לעניין של מגרשי החלקה. אני עובד כיועץ גם לגופים של האו"ם, גם ל-ADSE שמפעילה מגרשי החלקה בגרמניה - -

היו"ר אבישי ברורמן:

ולכן מהידע המצטבר שלך מה אתה עונה על השאלה פה?

מיכאל קלה:

לא כל מה שנוצץ זה זהב, ואני מסכים אתך שצריך לבקש איסוף מידע מדעי. יש תחושה שהייתה הצעה מדהימה שעברה כאן בשולחן ולא התייחסנו אליה של חבר הכנסת צור. יש לנו רישיון נהיגה מדורג ותקופת הליווי, וכולנו יודעים שיש לנו מצוקה שלא עושים מספיק ליווי. אולי דווקא אז, שלושה חודשים אחרי שהילדים שלי מוציאים רישיון, אקנה יום הדרכה בחברה לנהיגה מתקדמת. אולי דווקא כיוון שלא ניסו את זה בעולם זה רעיון חכם לבוא ולהגיד שאם אתה עושה 5 שעות בסימולטור, והמדינה יכולה להגדיר מה צריך לתוכן השעות, אז אתה יכול לקצר את הנהיגה בליווי בחודש או בחודשיים.

היו"ר אבישי ברורמן:

כן, זאת הייתה ההתרשמות. יפה. זה רעיון. אולי נקדם את זה בהצעת חוק או משהו כזה. אבל אני כרגע רוצה לסיים. קודם הערה של ד"ר סופר לעניין הנתונים האירופיים לשאלה של מר גורפינקל. הניסיון שלו הוא רציני כמו של מר גולני, ואני רוצה לדעת האם בעבודות שראית בגרמניה יש בידוד של המשתנה של מגרשי הדרכה בנושא מרכזי בירידה בתאונות הדרכים?

שי סופר:

אנחנו לא מצאנו אינדיקציה גורפת. אני חייב גם לומר שחל שינוי מאוד ניכר בנושא של מגרשי הדרכה או בשמם "מגרשי החלקה". זאת משום שהטכנולוגיה השתנתה בצורה מג'ורית בשנים האחרונות.

היו"ר אבישי ברורמן:

--- הנושא של ה-ABS?

שי סופר:

לא ABS, מערכת שנקראת בקרת יציבות, ESP – Electronic Stability Program או Electronic Stability Control. המערכת הזאת יודעת למנוע החלקה - -

היו"ר אבישי ברורמן:

זאת אומרת שלמרות שהנהג מתנהג בצורה כזאת שהוא עושה את הדברים הלא נכונים התוכנה של ESP מתקנת אותו כאילו עבר סימולטור.

שי סופר:

זאת טכנולוגיה שמבוססת על ABS; היא פותחה לראשונה על-ידי חברת BOSCH ב-95' ונכנסה בסוף שנות ה-90 לרכבי יוקרה. מ-2005 היא התחילה לזלוג לארץ כבר ברכבים עממיים, ואנחנו היינו המדינה הראשונה ב-2010 שהפכנו את המערכת לרגולטורית. זאת מערכת שמראה יעילות מחקרית של עד 80% בכביש רטוב בנושא של מניעת החלקה.

היו"ר אבישי ברורמן:

אני סומך יותר על טכנולוגיות מאשר על בן אדם כי אני מכיר את עצמי.

שי סופר:

זאת מערכת שלא דורשת התערבות נהג.

לאה ורון:

כשאתה אומר שהפכתם את המערכת למערכת רגולטורית, למה הכוונה?

עוזי יצחקי:

זה אומר שאנחנו המדינה הראשונה שמ-1 בינואר 2010 לא נכנסת מכונית אליה - -

דוד צור:

יבואנים.

היו"ר אבישי ברורמן:

עוזי, אמרת משפט חשוב.

עוזי יצחקי:

לא רק יבואנים, לא נכנסת מכונית. האירופים עשו את זה רק אחרי שנה. כלומר פה הייתה החלטה של המשרד.

היו"ר אבישי ברוורמן:

--- וטוב שכך.

שי סופר:

חשוב לציין שמכוניות שלא הייתה להן המערכת לא הורשו להיכנס ארצה. המערכת היא חובה גם באוטובוסים בין-עירוניים, ושם היעילות שלה היא אדירה כי לאוטובוס יש מרכז מסה גבוה ויציבות כיוונית בעייתית. חשוב לציין שברגע שהמערכת הזאת נכנסת לפעולה היא לא דורשת התערבות נהג, והיא למעשה, מונעת החלקה. נכון להיום יש כ-700-800 אלף מכוניות בארץ, ואנחנו צופים שעד סוף העשור כל המכוניות בארץ, למעט רכבי אספנות או רכבים מיוחדים יהיו מצוידים בכך.

היו"ר אבישי ברוורמן:

שי סופר:

מערכת כזאת מייתרת את הנושא של החלקה. היא גם מערכת שיודעת לפעול היטב בתנאי קיצון. עם זאת אני חייב לציין שאנחנו נרצה לעשות בארץ מחקר שלנו או סקר היתכנות על הנושא הזה של מגרשי הדרכה בנושא של הכשרת נהגים. עשינו מחקר כזה עבור תלמידים. המחקר היה אמביוולנטי ולא מצא יעילות חד-משמעית. עבור נהגים מקצועיים זה טרם בוצע. מאוד חשוב לי לעשות מחקרים בארץ כי אני מגלה הרבה פעמים שבגלל התרבות השונה, מזג האוויר השונה, אופי שונה וכלי רכב שונים מחקרים בארץ מראים תוצאות שונות.

היו"ר אבישי ברוורמן:

במיוחד לאנשים חמי מזג כמו הישראלים שאת כל הכנס מוציאים על הכביש.

שי סופר:

זה גם כלי רכב שונים שמראים תוצאות שונות.

היו"ר אבישי ברוורמן:

העבודות שאתה עושה הם לתקופה קצרה. לאיזה אורך זמן זה?

שי סופר:

מחקרי עומק נעים בין 18 ל-24 חודשים. סקרים קצרים - סביב 3-6 חודשים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אנחנו צריכים להחיש פה כי הזמן מתקצר.

מר צוקרמן רצה להגיד משהו. בבקשה, עדי.

עדי צוקרמן:

בעניין של גרמניה. בגרמניה נהג שלומד נהיגה ומגיע לסוף שיעורי הנהיגה שלו לא יכול לגשת לטסט של הממשלה בלי שיש לו 12 שעות של מגרש הדרכה.

היו"ר אבישי ברוורמן:

יפה. יש לי עבר לא טוב במשפחה עם הגרמנים, אבל בשבילי גרמניה זה מודל גם להכשרה מקצועית, גם לטכנולוגיה וגם להרבה דברים. במקרה הזה אני מאוד מסתכל על הגרמנים.

עדי צוקרמן:

אני רוצה להוסיף בנושא של הסימולטורים שהגרמנים הורידו את זה לגמרי. הייתה לי שיחה בשבוע שעבר - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

הורידו את הסימולטורים? מעניין. כמה זמן השתמשו בסימולטורים?

עדי צוקרמן:

זה לא שהם השתמשו, זה לא היה חובה.

היו"ר אבישי ברוורמן:

למה? בגלל הנימוק הטכנולוגי שהסביר ד"ר סופר שכל פעם - - - בטכנולוגיה?

עדי צוקרמן:

שעשוע בלבד.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אני מבין, אבל זה בגלל שהמכונה עם הטכנולוגיה לוקחת בתשבון את הדברים ומורידה את הצורך?

עדי צוקרמן:

כן.

היו"ר אבישי ברוורמן:

עוזי יצחקי, אתה יכול לדבר. היום אתה לא צועק על אף אחד, אתה כל כך רגוע. חבר הכנסת צור, ואני מסכם. ב-10:30 גומרים.

מי אדוני?

עדי מימרן:

שמי עדי מימרן, ואני היזם של חברת סמארטדרייב. אני לא אתייחס לסמארטדרייב, אני רק רוצה לתקן כמה עובדות עובדתיות בחו"ל, בכלל לא קשור לישראל - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

זה משפט מאוד יפה: "עובדות עובדתיות".

עדי מימרן:

א', האיחוד האירופי הוציא דירקטיבה בשנת 2003 שמספרה: CE_59_2003 שקובעת הכשרת נהגים מקצועיים, והיא עוסקת בין השאר גם בסימולטורים ומאפשרת להמיר חלק משעות ההכשרה בסימולטורים מסוג State of the Art - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

זאת אומרת זה וולונטרי.

עדי מימרן:

וולונטרי לפי המדינות. כל מדינה מאמצת בהתאם לדירקטיבה.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תעביר לי את המדינות – מי אימץ, מי לא, איפה זה כפוי ולהוציא לצרפתים. יש במסמך?

עדי מימרן:

לא. גם בצרפת זה לא - - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

אז אנחנו נקרא את זה ונתייחס לזה.

עדי מימרן:

גם בצרפת זה לא כפוי, זה וולונטרי.

שנית, דיברתם על מדינות אירופה, ודיברו על צרפת. שכחו להזכיר שבאנגליה יש למעלה מ-100 בתי ספר לנהיגה שמשתמשים בסימולטורים.

היו"ר אבישי ברוורמן:

מתוך כמה?

עדי מימרן:

לא יודע. למעלה מ-500 בטוח.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תיזהר בסטטיסטיקות. אם יש 10,000 בתי ספר?

קריאה:

בישראל יש 500 בתי ספר.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אתה מבין – אחד הדברים שאני כיושב-ראש ועדת כלכלה אומר – אנשים זורקים מספרים. תמיד כשאתה מציג מספר, תציג את המספר, את האחוז את הטוטל, כי אחרת זה לא אומר כלום.

עדי מימרן:

יש בתי-ספר – אני לא יודע להגיד כמה – שמשתמשים בסימולטורים. באנגליה ובפינלנד זה אפילו אושר בחוק בדומה לצרפת.

היו"ר אבישי ברוורמן:

בסדר.

עדי מימרן:

דבר אחרון: אין פה נציג של צה"ל, אבל בישראל יצא לפני שנתיים מכרז של עיר הבה"דים שיש בו פרק שלם על סימולטורים לנהיגה לנהגי משאיות בצה"ל. אז כדאי שיידעו שגם בישראל כבר אימצו את זה ברמה מסוימת.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אני מודה לך. מי אדוני?

אייל רוסו:

אייל רוסו מרשות מקרקעי ישראל.

לאה ורון:

בנושא של מגרשי ההדרכה?

היו"ר אבישי ברוורמן:

אני שאלתי את בנצי ליברמן – לפחות לא עושים דירות אז שיעשו מגרשים.

אייל רוסו:

השאלה אם יש מספיק מגרשים כי לפני 10 שנים קידמו הצעת חוק, והמנהל יחד עם משרד התחבורה הוציא מקב"טים --

לאה ורון:

מה זה "מקב"טים"?

אייל רוסו:

מכרז לקרקע בלתי מתוכננת.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תכף הוא ייתן לי מהימ"מ -- --

אייל רוסו:

צריך לתכנן את הקרקע ליעוד המתאים. הוציאו את זה למכרז ליזמים פרטיים --

היו"ר אבישי ברוורמן:

העסק הולך?

אייל רוסו:

לא. משרד התחבורה חזר בו ולא חייבו.

היו"ר אבישי ברוורמן:

עוזי, תזרת בך אחרי שהאנשים האלה השקיעו את כל הכסף? -- בגללך.

עוזי יצחקי:

לא.

אייל רוסו :

אנחנו חשופים להרבה תביעות בעניין, וחשוב לחשוב על זה כשמחליטים מה עושים.

חנה ראובני :

אני יכולה להתייחס לצד המשפטי?

היו"ר אבישי ברוורמן :

בטח.

ציון עופרי :

יש שלושה מגרשים זמינים לביצוע ועוד שלושה בתהליכים סטטוטוריים.

היו"ר אבישי ברוורמן :

אני מאוד מודה לך. כלומר יצאתם לדרך, אבל מישהו עצר אתכם בדרך.

אנחנו מתקרבים לסיום. עוזי יצחקי והיועצת המשפטית.

חנה ראובני :

שני משפטים על הבסיס המשפטי: תקנות לקידום מגרשי הדרכה אושרו בשנת 2003. מועד התחילה נקבע ל-18 חודשים אחר כך, והותנה במפורש בכך שיהיו שישה מגרשים בפריסה ארצית. מאחר שאין עד היום הזה שישה מגרשים בפריסה ארצית התקנות לא נכנסו לתוקף.

דוד צור :

מי אחראי שיהיו שישה?

חנה ראובני :

זה נשאר לשוק הפתוח, לשוק החופשי. המדינה לא מקימה את המגרשים.

היו"ר אבישי ברוורמן :

אם יש שלושה אז לא מאשרים?

חנה ראובני :

לא.

היו"ר אבישי ברוורמן :

זה אני לא מבין: למה אי אפשר ללכת בהדרגה?

חנה ראובני :

כי אם מחייבים אוכלוסייה - -

דוד צור :

זה מזכיר את המרבב שהערוצים הפנימיים צריכים להיות - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

יש לנו דבר שאתם לא מבינים, ואני גם עוד לא ראיתי – יש "מרבבים" – מרבי ערוצים. אז אנחנו עוד נגיע לזה שיהיה מרבב לסימולטור.

חנה ראובני:

כיוון שהתקנות הטילו חובה על ציבור גדול מאוד של כ-150 אלף איש בשנה להשתלם צריך מינימום מגרשים וצריך שהם יהיו בפריסה ארצית.

עוזי יצחקי:

180 אלף.

חנה ראובני:

180 אלף, משהו כזה.

דוד צור:

זה גדל עם הזמן.

חנה ראובני:

זה גדל, אני מדברת על נתונים מלפני עשור.

שיהיו מספיק מגרשים ובפריסה ארצית כדי להטיל חובה על אנשים להשתלם בהם. לכן כניסתן של התקנות לתוקף והטלת החובה על הנהגים לבוא למגרשים הותנו בכך שיהיה היצע מגרשים. הוועדה הוסיפה את ההערה הזאת.

עוזי יצחקי:

התניה של ועדת הכלכלה, דרך אגב, בראשות שמחון.

היו"ר אבישי ברוורמן:

שמחון – 2005.

עוזי יצחקי:

2003.

היו"ר אבישי ברוורמן:

2003? עוד יותר. אנחנו מביאים תוחלת.

לאה ורון:

מאי 2003.

היו"ר אבישי ברוורמן:

היא הנותנת.

דוד צור:

אולי גם חוסר הוודאות לגבי כן או לא מונע מאנשים להשקיע עוד כספים ולהיכנס - -

חנה ראובני:

המדינה הודיעה מראש – וכך התקנות נבנו – שלא היא מקימה אותם, היא לא אחראית. היא יצרה מפרט, העמידה אותו לעיון הציבור, וכל יום מעוניין שיצליח להקים מגרש - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

ואם אין מספיק ביקוש?

חנה ראובני:

זה מה שקרה. ההנחה הייתה שכיוון שאנחנו יוצרים חובה ומבטיחים איזשהו שוק ליזמים הם ירצו גם לעשות את זה. בפועל זה לא קרה.

היו"ר אבישי ברוורמן:

אני רוצה לשאול שאלה פרוצדורלית, לא חוקית: האם עדיפים שלושה-ארבעה מגרשים במידה שאי אפשר - - -? או במקרה הזה אפס מגרשים? יש שלוש נקודות החלטה: א', שישה מגרשים כחוק – אין ביקוש – האם עדיף ארבעה או דה-פקטו כמו שאמר ראש המנהל – אפס.

חנה ראובני:

בראיה המשפטית - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

לא החוקית.

עוזי יצחקי:

אנחנו נתייחס לראייה המקצועית.

חנה ראובני:

בראיה מקצועית. רק לעניין חשיפה לתביעות אני רוצה לומר שכל יום שהקים את זה ידע שהוא תלוי בזה שיהיו עוד חמישה מגרשים, אבל אף אחד לא הבטיח לו את זה.

היו"ר אבישי ברוורמן:

בסדר. החוק לא מעניין אותי עכשיו. מעניין אותי עכשיו החוקן שמקבלים עכשיו – אם הוא חיובי או לא חיובי.

עוזי יצחקי:

היושב-ראש, אני אגיב - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

אתם רואים את הרומן שמתפתח בין חבר הכנסת צור לבין מנהלת הוועדה?

לאה ורון:

אנחנו נכנסים לעומק של הנושא של המגרשים. וגם הנתונים שהתקבלו בוועדת הכלכלה לגבי הרווחיות של יזם שיעשה מגרשים כאלה – האם המגרשים הם רווחיים?

היו"ר אבישי ברוורמן:

אנחנו עוד נוציא את הכול, ואני הולך לתת הודעת סיכום.

עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה, חיוך ראשון.

עוזי יצחקי:

בסדר, אתה יודע, יש הרבה על הקרחת.

היו"ר אבישי ברוורמן:

תיק כבד.

עוזי יצחקי:

אני אתייחס לעניין הדמיינים. אני הייתי בבית הספר שמפעילים, והייתי גם באשדוד ובעוד כמה מקומות. זה נראה טוב, ואנחנו רצינו ללכת לכיוון הזה, ולכן מינינו ועדה וצוות בראשות אנשי משרד התחבורה, אגף הרישוי שנמצאים פה והרשות הלאומית. לצערי הרב, התוצאות לא מובהקות ולא מראות שאפשר ללכת - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

אתה מסתמך על ד"ר סופר.

עוזי יצחקי:

כן. לכן, לצערי הרב, נכון לעכשיו אין הבסיס המקצועי, הבסיס המחקרי-המדעי לקבל החלטה כזאת. רצינו ללכת לכיוון הזה, אני די התאכזבתי מהתוצאות, הופתעתי מהן אפילו, אבל אלה התוצאות, ואני מחזיק מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. הם בלתי תלויים, עושים עבודה מקצועית, נטולי כל אינטרס, והדברים ברורים. אני מציע שלגבי הסימולטורים נמשיך לבדוק את העניין הזה, נמשיך לבחון את האפשרות לשלב חלק מ-28 שיעורי החובה בדמיינים, ואפילו לחשוב על תמריץ לשימוש בסימולטורים ונראה איך אפשר לקדם את זה אם הבסיס המחקרי והמקצועי יהיה בסיס לכך.

היו"ר אבישי ברוורמן:

לשאלה שלי: שישה, ארבעה, אפס – מה עדיף?

עוזי יצחקי:

לעניין מגרשי ההדרכה אני אסביר: קודם כול למגרשי הדרכה אין תועלת בטיחותית מוכחת. עשינו מחקר של ד"ר דן מוקואס מהטכניון, והוא הראה בפירוש שאין שום תועלת בטיחותית מוכחת.

קריאה:

זה לא נכון.

עוזי יצחקי:

אני שמעתי אתכם. אל תתחילו עם "נכון" ו"לא נכון" - -

היו"ר אבישי ברוורמן:

עוזי יצחקי, יש לו פתיל קצר. אתם תתחילו לצעוק - - -

עוזי יצחקי:

ראית, עד עכשיו ישבתי בשקט.

היו"ר אבישי ברורמן:

למה לגרום לי כעס שאני אכעס עליו?

עוזי יצחקי:

למגרשי הדרכה אין תועלת בטיחות, להפך: יש גם כמה מגרשים בארץ שמפעילים אותם באופן וולונטרי – "ראם סמואל", "מסלולים", עוד כמה גורמים. גם שם עברתי ועשיתי קורס. יכול להיות שיהיה למישהו אחרי מגרש כזה יתר ביטחון עצמי וייקחו יתר ציאנסים. צריך להיזהר מהדבר הזה. ברוב המדינות בעולם לא מחייבים את הלימודים - -

דוד צור:

כולל נהגים מקצועיים בתחבורה הציבורית ובמשאיות? אלה גם אנשים שאתה אומר שזה נותן להם ביטחון עצמי?

עוזי יצחקי:

יכול להיות, זה לא ממש נבדק. לגבי הפרטי זה יותר נבדק. ברוב המדינות בעולם לא מחייבים לימוד נהיגה במגרש סגור – צריך לומר את הדברים האלה. הנתונים שנאמרו פה הם לא נכונים, וגם אין הוכחה שזה מוריד נתונים. היו פה מאוד זהירים בנתונים שצינו, אבל בשיבות ועדת כלכלה אחרות דיברו על עשרות אחוזים של הורדה. מקור הנתונים הוא בחברה אוסטרית עסקית שמפעילה מגרש ורצתה להיכנס לכאן כזמנית. רק בשתי מעצמות מאוד "גדולות" – אוסטריה ולוקסמבורג – זה באמת מחויב. בלוקסמבורג עשינו בדיקה ומצאנו שזה איזשהו מס למלך.

היו"ר אבישי ברורמן:

עוזי, סיימת?

עוזי יצחקי:

עוד לא.

הנקודה החשובה ביותר: הגישה שהייתה במגרשי הדרכה עבדה על עיקרון הכישלון המובנה. זאת אומרת יש טעויות אנוש, והן מתוקנות על-ידי מיומנות. לאור הכניסה של הטכנולוגיה האדירה ESP ומערכות בטיחות נוספות אין יותר רלוונטיות לדבר הזה. גם לעניין ההחלקה, לשאלתו של חבר הכנסת צור, מנתונים שהוצאתי – וזה בדוק – פחות מאחוז אחד מתאונות הדרכים במדינת ישראל הן בגלל החלקה. אתם יודעים, השירות המטאורולוגי שייך למשרד התחבורה בכל עונותינו, ומספר ימים בודדים ביותר, פחות מ-20 כשהשנה זה היה קצת יותר – מספר ימים בודד של גשם - -

היו"ר אבישי ברורמן:

אנחנו לא - - - אחראים על התחזיות שלהם.

עוזי יצחקי:

גם התחזיות השתפרו, דרך אגב.

דוד צור:

הייתי ממ"ז תל-אביב כשהסטיסטיקה היכתה בי באיילון פעמיים. הם אמרו פעם ב-20 שנה, וכשהייתי שלוש שנים ממ"ז תל-אביב פעמיים נסגר לי איילון בגלל הצפה. אני לא יודע איך זה הסתדר עם הסטיסטיקה שזה פעם ב-20 שנה.

עוזי יצחקי:

עכשיו אנחנו דנים ממש בעניין הזה על הסטיסטיקה, אם לעשות מסילה רביעית או לא באיילון, ואיך לעשות אותה בגלל הדבר הזה.

לכן הפעילות של מגרשי ההדרכה היום היא לא רלוונטית. פה נמצא המכתב האחרון שפניתי בו בקיץ הקודם לוועדת הכלכלה לבטל את התקנות האלה. התקנות האלה נולדו בחטא, הן לא רלוונטיות היום. לא נעשתה עבודת מטה מסודרת במשרד התחבורה; המחקר של מוקואס היה רק לאחר שאני נכנסתי לתפקיד כסמנכ"ל תנועה וביקשתי לעשות מחקר לעניין הזה וגם ועדת הכלכלה דרשה. נמצאים פה אנשי הכלכלה שעשו בדיקה כלכלית. אני לא רואה היום איך אנחנו מחייבים אנשים כשולרכב פרטי זה למעלה מ-1,000 שקל ולמשאיות ואוטובוסים מעל 2,000 שקל לשאת בעלויות של הקמת המגרשים האלה. אין היתכנות לדבר הזה. אין מגרשים למגורים אז בטח אין 72 דונם בין גדרה לחדרה לבנות מגרש כזה.

היו"ר אבישי ברורמן:

עוזי, לכן ההמלצה שלך היא אפס. זאת אומרת מכיוון שלא הגיעו לשישה זה אפס. אני רק רוצה להבין את ההמלצה.

לאה ורון:

אדוני היושב-ראש, הייתה פנייה בכתב של שר התחבורה המכהן ישראל כץ שביקש מהוועדה לבטל את ההחלטה לגבי התקנות.

עוזי יצחקי:

גם אני.

לאה ורון:

גם פנייה של מר יצחקי, בהחלט.

עוזי יצחקי:

ואנחנו הסברנו גם למה.

היו"ר אבישי ברורמן:

תודה רבה. רבותי, אני עוצר כאן את הדיון. קודם כול, אני מודה לכם. לפחות אני אישית למדתי פה הרבה, והלוואי שהחוק שאני רוצה להעביר שחבר כנסת לא יהיה חבר ביותר מוועדה אחת יתקבל. אז או שיצמצמו את מספר הוועדות כי לא צריך יותר מ-7-8 ועדות, תאמינו לי או שיוסיפו חברי כנסת או שיפעילו את החוק הנורבגי. פשוט זה לא ייתכן שרוב האנשים שיבואו להצביע כאן על הדברים לא קראו את החומר. כמו בוועדת הכספים שמצביעים על דברים שאף אחד לא מבין על מה הוא מצביע. לכן אני שמח שחבר הכנסת צור היה פה ולמד את הנושא. אני מאוד רוצה לעזור כמה שיותר לנושא של בטיחות גם של תלמידים וגם של אותם רכבים כבדים. אני מצדיע למקצועיות של הרשות לבטיחות בדרכים ועל העבודה הרצינית.

מר יצחקי, בכוונתי להקים ועדת משנה לבטיחות בדרכים שתתכנס עכשיו, תקשיב לכולם. לפי רוח דבריך, גם אתה רוצה לשפר. אין אדם מתאים יותר מחבר הכנסת דוד צור שנמנה לכאן – ובפעם הבאה נעשה הצבעה - -

לאה ורון:

צריכים להעלות את זה בסדר היום.

היו"ר אבישי ברוורמן :

זה יהיה בסדר היום של הוועדה בפעם הבאה. זה גם בלבו של חבר הכנסת דוד צור, והוא גם מאמין בזה, והוא לא יעשה דברים שהוא חושב שהם לא נכונים גם מבחינה סטטיסטית וגם מבחינה אחרת. לכן אמליץ לוועדת המשנה לבחון לעומק יחד עם משרד התחבורה, עם הרשות לבטיחות בדרכים ועם כל החברים שיושבים כאן את נושא השימוש בדמיינים ובמגרשי הדרכה, ובלבד שלא נייקר את המחיר ללומדים נהיגה ונוודא בנוסף לכך פריסה ארצית גם בפריפריה. אני מודה לכם על הדיון הממצה. תודה רבה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:35.

נספח "28"

תגובת משרד התחבורה

מיום 18.11.2015



משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
אגף בכיר להסברה ויחסים בינלאומיים

ו' כסלו תשע"ו
18 נובמבר 2015

אל: אוהד לוביאניקר – הרשת המקומית בשרון
מאת: אבנר עובדיה – דובר משרד התחבורה

הנדון: תגובה

היזם אלי בר זכה במכרז להקמת מגרש הדרכה לנהגים אשר פירסם מינהל מקרקעי ישראל במעלה אדומים.

המגרש טרם זכה לאישורים סטטוטוריים מגורמי הבנייה והתכנון וכל הנושא נמצא כרגע בהליכים.

נספח "29"

מכתבו של ראש מטה מנהל

התנועה במשרד התחבורה

מיום 26.5.2008

הוצעה לשעיני תקנות המעבורת מגדל הדרדקה לנהגים

הערות

הוצעה לשעיני-כולל נעים

התקנה הייבשת כיום

התקנות
הממשלתיות
מיום 15.12.07
999.000

213א (א) בתקנות 213א עד 213ח -
ש"פ על רישיון נהיגה" -

(ו) נוהג חדש כמשמעותו בסעיף 21א לפקודת התעבורה,
למעט נוהג חדש שהוא בעל רישיון נהיגה לפני תקנה 179;
(2) בעל רישיון נהיגה לפני תקנות 182, 183, 184 לתחנת רכב
ציבורי-185, בעל היתר לפי תקנות 184 עד 190 (2)-1 (3)
לתקנות העיקריות או בעל היתר לפי תקנה 7 לתקנות
התעבורה (תיקון מס' 2, והתשי"ס-2000;
"משותלים" - בעל רישיון נהיגה המבקש להשתלם בהשתלמות
מעשית.

(ב) בעל רישיון נהיגה יעבור השתלמות מעשית בנהיגה (לדוג -
השתלמות מעשית), בהתאם לתכנית שתכין רשות הרישוי
ובמגוון שאושרה לכך ופרסמה לעיני הודעה.

(ג) בעל רישיון נהיגה כאמור בתקנת משנה (א) יעבור השתלמות
מעשית לאחר תום שישה חודשים מיום שעשה נוהג חדש וכל
עד הוא נוהג חדש; בעל רישיון נהיגה כאמור בתקנת משנה
(א) יעבור השתלמות מעשית מדי חמש שנים.

(ד) על אף האמור בתקנת משנה (ג), רשות הרישוי תחיה רשאית
לתת לדיון לעבור את ההשתלמות המעשית במהלך 30
חודשים מיום שהתחיל לעשה נוהג חדש, אם הוגשה בקשה לעבור
על ידי רשות הרישוי מטעם צבא הגנה לישראל.

(ה) רשות הרישוי לא תחדש את רישיונו של בעל רישיון נהיגה אלא
אם כי עבר השתלמות מעשית לפי תקנות אלה.

2. הוצעה רישיון נהיגה חדש . לפי 213א
לש"פ על רישיון נהיגה לנהגים
הממשלתיים, ובפיקודת
התעבורה (תיקון מס' 2, והתשי"ס-2000;
"משותלים" - בעל רישיון נהיגה המבקש להשתלם בהשתלמות
מעשית.

3. (א) רישיון נהיגה (רישיון נהיגה) מוסים לנהגים
לנהגים כוללים הנהגים 17 ש"פ
ויש להם רישיון נהיגה לנהגים
ממשלתיים. הרישיון
של הנהגים הממשלתיים
יש להם רישיון נהיגה לנהגים
ממשלתיים.

בתקנות הממשלתיות
לנהגים לנהגים הממשלתיים
הממשלתיים

באופן זה הרישיון לנהגים מוסים לנהגים
הממשלתיים. הרישיון לנהגים
ממשלתיים. הרישיון לנהגים
ממשלתיים. הרישיון לנהגים
ממשלתיים.

3

הצעה לשינוי תקנות המעבורת מגיש הדרגה לנהגים

הערות

הצעה לשינוי-כולל נוסח

התקנה הקיימת כיום

מדינת ישראל
משרד התחבורה
מנהל רישיון נהיגה
1145

(א) רשות הרישוי רשאית להסמיך מודרך בהשתלמות מעשית;

למבקש שמתקיימו בו כל אלה:

(1) הוא תושב ישראל;

(2) הוא בעל רישיון להוראת נהיגה או מרחיק במז תעודת בתון

נהיגה שנתנה רשות הרישוי;

(3) לא נתקיים בו האמור בתקנה 15ב;

(4) הוא בעל רישיון, נהיגה תקף לגבי אותו סוג רכב שבו הוא

מבקש להודרך בהשתלמות מעשית בתקופה של 5 שנים

לפחות, ועמד במבחן שליוטה בו; על אף האמור בפסקה זו,

רשאי בעל רישיון נהיגה לפי תקנות 180, 181, 182 או 183

לשמש מודרך בהשתלמות מעשית לבעל רישיון נהיגה לפי

תקנה 184 לנהיגת רכב ציבורי;

(5) סיים קורס למודרכים בהשתלמות מעשית ועמד בהצלחה

בבחינת שאישרה רשות הרישוי.

(ג) על אף האמור בתקנת משנה (א2) ו-15, רשאית רשות הרישוי

על פי המלצת ועדת המורכבים האמורה בתקנה 213, לפסור את

המבקש מן התנאים האמורים בהן, אם הוכיח להנחת דעתה כי

הוא בעל ידע או ניסיון מן הסוג הנדרש לשם הודרכה

בהשתלמות מעשית.

(א) תפקידי מודרך בהשתלמות מעשית הם כלהלן:

(1) לודא כי נתקיימו במשתלם הנראות תקנה 213;

(2) לערוך את ההשתלמות המעשית לפי תכנית תלמוטים

שהכינה רשות הרישוי.

**ש.ע.י. ותיקנות התעבורה
פאראל ההדרכה לנהגים**

הערות

הצעה לשינוי-כולל עשה

התקנה הקיימת כיום

**יש להסיר את האזהר במסמך
מסמך של דאקס פון האקטיוול-אנזאח
אנזאח הנריס האנה להנריס-אנזאח
במסמך - אנזאח פאראל-אנזאח
במסמך אנזאח-אנזאח אנזאח-אנזאח
במסמך אנזאח-אנזאח אנזאח-אנזאח
במסמך אנזאח-אנזאח אנזאח-אנזאח
במסמך אנזאח-אנזאח אנזאח-אנזאח
במסמך אנזאח-אנזאח אנזאח-אנזאח**

למסמך

- (1) רישת הרישוי רשאית להסמך מנהל מקצועי של משרד למבקש שמתקיימו בו כל אלה:
- (2) הוא בעל הסמכה לפדורץ בהשתלמות מעשית לפי תקנה 2213;
- (3) הוא בעל ניסיון של חמש שנים לפחות בתפקיד ניהולי להתנהג דעתה של רשות הרישוי;
- (4) לא נתקיים בו האמור בתקנה 215;
- (5) מחזיק בידו אתו או יותר מהתעודות האלה: כתב הסמכה לניהול מוסך במכוניות רכב כמשמעותו בסעיף 12 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (מוסכים ומפעלים) לכלל רכב, התשי"ל-1970, שבמאי רכב כמשמעותו בסעיף 4 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (שמאי רכב), התשי"ם-1980, בוחר רכב בהגדרתו בסעיף 1 לפקודת הנועבורה, מנהל מקצועי של בית ספר לנהיגה כמשמעותו בתקנה 251 או קצין בטיחות בתעבורה בהגדרתו בתקנה 579.
- (ג) על אף האמור במקנת משנה (א) ו- (ב), רשאית רשות הרישוי על פי המלצת ועדת חריגים האמורה בתקנה 213, לפסוק את המבקש מן החונאים האמורים בהן, אם הוכיח, להתנהג דעתה, כי הוא בעל ידע או ניסיון מן הסוג הנדרש לשם ניהול מקצועי של משרד.
- (ג) תפקידי מנהל מקצועי של משרד הם כלהלן:
- (1) לפקח על עריכת ההשתלמות המעשית לפי חובת ההשתלמות שהכניח רשות הרישוי;
- (2) לפקח על קיום החונאים האמורים בתקנה 2213;
- (3) לפקח על תקינות וכשירות כלל הרכב שבתחיקת המגורש בהתאם לחזראות כל דין;

מנהל מקצועי
של משרד
קידום תעשיית
1145-900

5

הצעה לשעיית תקנות המעבירה
אלו הדרכה לעגלים

הערות

הצעה לשעיית כולל נוסח

התקנה הקיימת כיום

המסמך 2937

- (4) לערוך השתלמות מקצועית למודריכים במגוון, לפי חוזאות רשות הרישוי;
- (5) לבדד תלונות שהוגשו בכל הקשור להשתלמות המעשית.

ועדת הרישוי
מיום 11.5.08

2213. (א) רשות הרישוי תמנה ועדת חריגים בת 5 חברים כלולין:

- (1) שני נציגים של משרד התחבורה, שאחד מהם ישמש יושב ראש הוועדה;
 - (2) נציג של האגף להכשרה מקצועית במשרד התעשייה המסחר והתעסוקה;
 - (3) נציג הארגון של מורים להתיזה המייצג את המספר הגדול ביותר של מורים לנהיגה;
 - (4) נציג ציבור.
- (ב) ועדת החריגים תיזן בהרכב של שלושה חברים לפחות וביניהם נציג אחד של משרד התחבורה.
- (ג) ועדת החריגים תדעי לרשות הרישוי בכתב את המלצות בדבר מתן פטור כאמור בתקנות 2213(ג) או 2213(ג), לפי הענין.

הנאום למציע
השתלמות
מעשית
לפני ועדת הרישוי
מיום 11.5.08

- 2213 לא תבוצע השתלמות מעשית אלא אם כן הותקיימו כל אלה:
- (1) רישיון התיזה של המשתתף הוא בר תקף;
- (2) לרכב שבו מתבצעת השתלמות מעשית יש רישיון רכב תקף וביטוח כאמור בתקנה 2213(ג).

הצעה לשעיית תקנות המעבירה
אלו הדרכה לעגלים

הצעה

6

הצעה לשיוני תקנות המעבורת מגיש הדרכה לנהגים

הצעה לשיוני - כולל נוסח

התקנה הקיימת כיום

מסמכת רשות
הרשית
קי"ח תשס"ג
1983

- 1213
- (א) רשות הרשית רשאית לשנות מפקח מטעמה שיהיה רשאי -
לחייב בכל שש למגיש, לבקש הצגת כל מסמך או קובץ
מחשב וכל פרט אחר הנוגע להפעלת המגיש;
 - (ב) לשמן בכל עת את בעל המגיש, המנהל המקצועי של המגיש
או מדרדך בהשתלמות מעשית לבידוד כל ענין הנוגע לביצוע
ההשתלמות המעשית.
 - (ג) רשות הרשית רשאית לבטל, להתלות, לסרב לחדש או להתנות
תנאים באישורו של מגיש, או בהסכמתו של מנהל מקצועי של
מגיש או מדרדך בהשתלמות מעשית אם -
(1) הופך הוראות תקנות אלה או הוראות כותב ההסכמתו;
(2) חל שינוי גורס מן הפרטים אשר בהסמכתו עליו נתון
האישור או כותב ההסכמתו, או שנתפס כי פרטים אלה לא
היו נכונים בעת מסירתם.

מקום הסמכות
קידת תשס"ג
1983

1213. אישור מגיש לפי תקנה 1213 או הסמכה לפי תקנות 1213-1
ידיו לתקופת של 5 שנים, אלא אם כן החליטה רשות הרשית אחרת
במקרה מסוים מגיש.

הצעה מס' 1001
מגיש: ד"ר
מגיש: ד"ר
מגיש: ד"ר
מגיש: ד"ר
מגיש: ד"ר
מגיש: ד"ר

הצעה מס' 1001

7

הצעה לשעיני תקנות המעבדה
הדרגה לנהלים

הערות

הצעה לשעיני-כולל נוסה

התקנה הקיימת כיום

שעות הנומנה
קידומטסי"א
עמ' 814

214. הזמנה תישלח לבעל השיקן בדואר רשום, לפי הכתובת שמסר חתום והרשומה במאגר נתוני הנהגים במשרד התחבורה או במרשם האוכלוסין כמשמעותו בחוק מרשם האוכלוסין, התשי"ב-1965, ויראו אותה כמסודרת לבעל השיקן בתום שנעה ניגים משלחתה, אלא אם כן הכותבת הרשומה כאמור יסודת בטעות של רשמת מרשיות המדינה.

תקין תקנה 214
31.7.07 מ. 6606
תאריך: 30.7.07

בתקנה 214 לתקנות העיקריות במקום הקטע החל במילים "שמסר חתום" עד "בחוק מרשם האוכלוסין, והתשי"ב-1965" יבא "שמרשמה במאגר נתוני הנהגים של רשות הרשמת".

8

הצעה לשעיני תקנות העצבות
כאגל הדרנה לנהלים

הערות

הצעה לשעיני-כולל נוסח

התקנה הייבאת כיום

חובת לתתיצב

215. (א) בעל רשיון שהוזמן כאמור, חייב לתתיצב במקום ובמועד הנקובים בהזמנה, אלא אם נתן לרשות הרישוי, לפני המועד הנקוב, סיבה סבירה בעל רשיון שהוזמן כאמור בתקנת משנה (א) ולא נתן לרשות הרישוי סיבה סבירה לאי יכלות לתתיצב. רשאית רשות הרישוי להחליט את תוקף רשיון המצגה של עד שתתיצב במקום ובמועד שקבעה.

ק"מ תשס"ז
1737

לכל מהלך לנהלים
הסעיף
וי מנהל 2 מתקנת קולטת
סעיף (כ) תקנה 4
מנהלים 4
מנהלים 3
מנהלים 2
מנהלים 1
מנהלים

נספח "30"

**תכנית לימודים להכשרת
מדריכים במגרשי הדרכה,
שגובשה ע"י מרכז לימוד
נהיגה "מדר"**



מרכז לימוד נהיגה מדר



בשל החוק החדש והמיוחד שאין שני לו בעולם להכשרת חובה לנהגים במגרש הדרכה. הוקמה ועדה מיוחדת שבנתה את תוכנית הלימודים להכשרת מדריכים במגרש וכן כיצד יוכשרו הנהגים. היות ומדינת ישראל היא החלוצה בעולם בחוק שכזה התאגדו כל הגופים המבינים עניין בנושא ובנו תוכנית לימודים שתכשיר את המדריכים וכן את הנהגים שיתנסו במגרש על פי חוק. יש לציין שהכשרת המדריכים תתבצע עם הקמת מגרש ההדרכה הראשון בישראל. וכשיוקמו ששת המגרשים בפריסה ארצית, החוק להכשרת נהגים במגרש הדרכה יקבל תוקף.

**נציג הארגון הארצי בוועדת מגרשים
דני מדר יו"ר נתניה**

**תוכנית לימודים הכשרת מדריכים במגרש
תקנה 213 (ג) (2) לתקנות התעבורה. 01.01.2004**

(א) לאחר שוועדת הכלכלה של הכנסת אישרה את התקנות בדבר החובה להשתלמות במגרש ההדרכה לנהגים חדשים ומקצועיים נתבקש הצורך להכין תוכנית השתלמות למדריכים במגרש ההדרכה.
(ב) התוכנית שאושרו בשנת 2001 קודם לאישור ועדת הכלכלה שודרגו והותאמו לתקופה זו.

להלן תוכנית להכשרת המדריך להדרכה במגרש.

בסיס חוקי:

תקנה 213 ג לת.ת.

תוכנית הלימוד

תוכנית הלימודים הינה בת שני שלבי לימוד.

שלב א:

- 1) דיני תעבורה 4 שעות
- 2) נהלי רישוי 2 שעות
- 3) הדינמיקה של תנועת ועצירת הרכב (תפיסת סיכון) 8 שעות
- 4) הנדסת הרכב 8 שעות.
- 5) הנדסת תנועה 2 שעות
- 6) עזרה ראשונה (רענון) 4 שעות
- 7) כיבוי אש 2 שעות
- 8) אמצעי הוראה והמחשה 6 שעות
- 9) ראייה תעבורתית 8 שעות
- 10) דידיקטיקה כללית 6 שעות
- סה"כ 50 שעות

מתודיקה מעשית יעודית

מטרה: הצבת יעדים אופרטיביים כתנאי לגישור על פני פערים ויכולת להנחות תוך כדי הדרכה בנהיגה

- 1) הבחנה בין מתודיקה בהוראת נהיגה למתודיקה במגרש הדרכה.
- 2) הצגת תוכנית ומערך לימוד במגרש.
- 3) הסברים תוך כדי תרגול.
- 4) הנחיות תוך כדי תרגול.
- 5) מיקום המדריך במגדל והחניך ברכב ויכולת ההדרכה וההכשרה.

הכשרה מעשית למדרכי מגרש ההדרכה. 24 שעות

משטח החלקה

- 1 מעבר רציף.
- 2 בלימת חירום.
- 3 תוסר היגוי.
- 4 בלימה נכונה.
- 5 החלקת צד. וסיבסוב הרכב.
- 6 בלימה ועצירה נכונה על 2 משטחים מקדמים שונים.
- 7 החלצות ממכשול.

1

עקיפה בדרך לא פנויה

תשומת לב על שטחים מתים ויכולת האצה של הרכב כדי להשיג יעילות יש לתרגל באמצעות שני כלי רכב ללימוד.
דגש על בחירת הילוך מתאים לצורך שמירת קצב נסיעה רצוף

נסיעה במעגל - מעגל תנועה

ירידה ועליה משול הרכב

מעבר שלולית מים

נסיעה במורד עם עקומה בהמשך

התקנות החדשות בדבר מגרש ההדרכה לנהגים

תקנות התעבורה (תיקון מס' 1) , התשס"ג - 2003

בתוקף סמכותי לפי סעיף 70 לפקודת התעבורה , באישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21 א (א) לחוק יסוד הכנסת , וסעיף 2 (ב) לחוק העונשין, התשל"ז – 1977 , אני מתקין תקנות אלה :

הוספת 1. אחרי תקנה 213 לתקנות התעבורה , התשכ"א – 1961 תקנות (להלן - התקנות העקרויות) , יבוא:

213 א עד

213 ז

" השתלמות 213 א (א) בתקנות 213 א עד 213 ט

מעשית

בנהיגה " בעל רשיון נהיגה " –

נוהג כמשמעותו בסעיף 12 א לפקודת התעבורה למעט נוהג חדש שהוא בעל רשיון נהיגה לפי תקנה 177.

בעל רשיון נהיגה לפי תקנות 179 א עד 187 , בעל היתר לפי תקנות 84 (ה) או 190 (2) ו – (3) לתקנות העיקריות או בעל היתר לפי תקנה 7 לתקנות התעבורה (תיקון מס' 2) התש"ס – 2000 .

" משתלם " – בעל רשיון נהיגה המבקש

להשתלם בהשתלמות מעשית.

ב. בעל רשיון נהיגה יעבור השתלמות מעשית בנהיגה (להלן – השתלמות מעשית) , בהתאם לתוכנית שתכין רשות הרישוי ובמגרש שאישרה לכך ופרסמה לגביה הודעה.

ג. בעל רשיון נהיגה כאמור בתקנת משנה (א)1 יעבור השתלמות מעשית בתום ששה חודשים מיום שנעשה נוהג חדש , בעל רשיון נהיגה כאמור בתקנת משנה (א)2 יעבור השתלמות מעשית מדי חמש שנים.

ד. רשות הרישוי לא תחדש את רשיונו של בעל רשיון נהיגה אלא אם כן עבר השתלמות מעשית לפי תקנות אלה.

דיני מדינת ישראל , נוסח חדש 7 , עמ' 173 .

ס"ח התשי"ח , עמ' 69 : התשס"א , עמ' 166

ס"ח התשל"ז , עמ' 226 : התשנ"ד , עמ' 348 .

ק"ת התשכ"א , עמ' 1425 : התשג"א , עמ' 352 : התשס"ג , עמ' 71 , עמ' 111 , עמ' 128 , עמ' 415 ועמ' ?

ק"ת התש"ס , עמ' 639 : התשס"ב , עמ' 350 .

בקשה 213 ב רשות הרישוי תאשר מגרש לקיום השתלמות מעשית לאישור המגרש (להלן המגרש) , לאחר שיוכיח מבקש האישור

להנחת דעתה , כי התקיימו כל אלה:

המגרש תואם את המפרט הטכני שערכה והעמידה לעיון הציבור:

מבקש האישור התקשר להעסקתם של מנהל מקצועי ומדריכים שהוסמכו בהתאם לתקנות אלה.

בחזקתו של מבקש האישור כלי רכב שישמשו את המשתלמים בהשתלמות המעשית, וקיימת לגביהם תעודת ביטוח כמשמעותה בפקודת הביטוח וביטוח לכיסוי סיכוני, צד שלישי להנחת דעתה של רשות הרישוי, הכוללים שימוש בכלי הרכב להשתלמות מעשית.

לא נתקיים במבקש האישור האמור בתקנה 15 ב (1) עד (3) ואם היה מבקש האישור תאגיד, לא נתקיים בבעלי התאגיד האמור בתקנה 15 ב (1) עד (3).

מדריך 213 ג (א) רשות הרישוי רשאית להסמיך מדריך בהשתלמות מעשית

בהשתלמות למבקש שנתקיימו בו כל אלה:

מעשית

הוא תושב ישראל ומלאו לו 18 שנים:

הוא בעל רישון להוראת נהיגה או מחזיק בידו תעודת בוחן נהיגה שנתנה רשות הרישוי:

לא נתקיים בו האמור בתקנה 15ב:

הוא בעל רישון נהיגה תקף לגבי אותו סוג רכב שבו הוא מבקש להדריך בהשתלמות מעשית בתקופה של 5 שנים לפחות, והוכיח, בדרך שהורתה רשות הרישוי, את כושר נהיגתו בו להנחת דעתה: על אף האמור בפסקה זו, רשאי בעל רישון נהיגה לפי תקנות 178, 179, 179 א ו- 180 לשמש מדריך בהשתלמות מעשית לבעל רישון נהיגה לפי תקנה 181:

לדעת ועדת ההסמכה כאמור בתקנה 213 המבקש מתאים לשמש מדריך בהשתלמות מעשית:

סיים קורס למדריכים בהשתלמות מעשית ועמד בהצלחה בבחינות שאישרה רשות הרישוי.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א) (2) ו- (6), רשאית רשות הרישוי על פי המלצת ועדת ההסמכה האמורה בהתקנה 213, לפטור את המבקש מן התנאים האמורים בהן, אם הוכיח להנחת דעתה כי הוא בעל ידע או ניסיון מן הסוג הנדרש לשם הדרכה בהשתלמות מעשית.

(ג) תפקידי מדריך בהשתלמות מעשית הם כלהלן:

ל עודא כי נתקיימו במשתלם הוראות תקנה 213:

לערוך את ההשתלמות המעשית לפי תוכנית הלימודים שהכינה רשות הרישוי.

מנהל 213 ד (א) רשות הרישוי רשאית להסמיך מנהל מקצועי של מגרש מקצועי למבקש שנתקיימו בו כל אלה:

של

מגרש

הוא תושב ישראל :

הוא בעל הסמכה למדריך בהשתלמות מעשית לפי תקנה 213ג:

הוא בעל ניסיון של חמש שנים לפחות בתפקיד ניהולי להנחת דעתה של רשות הרישוי.

לא נתקיים בו האמור בתקנה 15ב:

לרעת ועדת ההסמכה כאמור בתקנה 213 המבקש מתאים לשמש כמנהל מקצועי של מגרש:

מחזיק בידו אחת או יותר מהתעודות האלה: כתב הסמכה לניהול מוסך במכונאות רכב כמשמעותו בסעיף 12 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (מוסכים ומפעלים לכלי רכב , התש"ל - 1970) , שמאי רכב כמשמעותו בסעיף 4 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (שמאי רכב) , התש"מ - 1980 או בוחן רכב כהגדרתו בסעיף 1 לפקודת התעבורה: מנהל מקצועי של ביה"ס לנהיגה , קציני בטיחות.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א) (2) ו - (6) , רשאית רשות הרישוי , על פי המלצת ועדת ההסמכה האמורה בתקנה 213 , לפטור את המבקש מן התנאים האמורים בהן , אם הוכיח , להנחת דעתה , כי הוא בעל ידע או ניסיון מן הסוג הנדרש לשם ניהול מקצועי של מגרש.

6. ק"ת התש"ל , עמ' 2186: התשמ"ה , עמ' 819

7. ק"ת התש"מ , עמ' 2182 : ק"ת התשנ"ז , עמ' 9

(ג) תפקידי מנהל מקצועי של מגרש הם כלהלן:

לפקח על עריכת ההשתלמות המעשית לפי תוכנית ההשתלמות שהכינה רשות הרישוי:

לפקח על קיום התנאים האמורים בתקנה 213ב:

לפקח על תקינות וכשירות כלי הרכב שבחזקת המגרש בהתאם להוראות כל דין:

לערוך השתלמויות מקצועיות למדריכים במגרש , לפי הוראות רשות הרישוי:

לברר תלונות שהוגשו בכל הקשור להשתלמות מעשית.

ועדת 213ה (א) רשות הרישוי תמנה ועדת הסמכה בת 5 חברים כלהלן:

הסמכה

שני נציגים של משרד התחבורה , שאחד מהם ישמש יושב ראש הועדה:

נציג של האגף להכשרה מקצועית במשרד התעשייה , המסחר והתעסוקה:

נציג הארגון של בתי ספר לנהיגה המייצג את המספר הגדול ביותר של בתי ספר לנהיגה:

נציג ציבור.

(ב) ועדת ההסמכה תדון בהרכב של שלושה חברים לפחות וביניהם נציג אחד של משרד התחבורה.

ועדת הסמכה תבחן מי שמבקש הסמכה להיות מדריך בהשתלמות מקצועית או מנהל מקצועי של מגרש ותודיע לרשות הרישוי בכתב את דעתה לעניין התאמת המבקש לשמש מדריך בהשתלמות מעשית או מנהל מקצועי של מגרש , לפי העניין או המלצתה בדבר מתן פטור כאמור בתקנות 213 ג (ב) או 213ד (ב) , לפי העניין.

תנאים 213ו לא תבוצע השתלמות מעשית אלא אם כן התקיימו כל לביצוע אלה:

השתלמות

1. רשיון הנהיגה של המשתלם הוא בר תוקף.

2. לא חלו שינויים במצב בריאותו של משתלם מהסוג

המחייב דיווח לרשות הרישוי לפי תקנה 13 (ב) לתקנות, מאז קיבל או חודש רישונו לאחרונה:

לרכב שבו מתבצעת השתלמות מעשית יש רישון רכב תקף וביטוח כאמור בתקנה 213 ב(3).

סמכות 213ז (א) רשות הרישוי רשאית למנות מפקח מטעמה שיהיה

רשות רשאית:

הרישוי

להיכנס בכל עת למגרש, לבקש הצגת כל מסמך או קובץ מחשב וכל פרט אחר הנוגע להפעלת המגרש:

לזמן בכל עת את בעל המגרש, המנהל מקצועי של המגרש או מדריך בהשתלמות מעשית לבידור כל עניין הנוגע לביצוע ההשתלמות המעשית.

(ב) רשות הרישוי רשאית לבטל, להתלות, לסרב לחדש או להתנות תנאים באישורו של מגרש, או בהסמכותו של מנהל מקצועי של מגרש או מדריך בהשתלמות מעשית אם –

הופרו הוראות תקנות אלה או הוראות כתב הסמכה:

חל שינוי בפרט מן הפרטים אשר בהסתמך עליו ניתן האישור או כתב ההסמכה, או שנתברר כי פרטים אלה לא היו נכונים בעת מסירתם.

תוקף 213ט אישור מגרש לפי תקנה 213ב או הסמכה לפי תקנות הסמכות 213ג ו- 213ד תהיה לתקופה של 3 שנים, אלא אם כן

החליטה רשות הרישוי אחרת במקרה מסוים מראש.

תחילה 2. תחילתן של תקנות אלה 18 חודשים מיום פרסומן.

התשס"ג אביגדור ליברמן

(2003 _____) שר התחבורה

תגובה: חבל מאוד, שהשתלמות זו, שמנקודת ראותי המקצועית (מומחה בתחום התחבורה, התעבורה ומגרשי הדרכה), הינה חשובה ביותר, נמסרה לקביעת קריטריונים לפקידים ממשלתיים. כידוע, הקו המנחה אותם הוא אינטרס אישי והקשר שלהם לבטיחות בדרכים ומניעת תאונות מקרי לחלוטין. פעם נוספת הפכו השתלמות מקצועית, שבכל העולם הינה זמינה לכל דורש, למערכת בירוקרטית עצומה. לראיה, בכפוף לתקנה המסורבלת (213), בחודש מאי 2005 היו צריכים להיות כבר 6 מגרשים בפריסה ארצית. נכון להיום, 0 מגרשים. עובדה המוכיחה פעם נוספת שהגיע הזמן להשאיר את תחום התחבורה בידי המקצוענים ולא בידי הדברנים דוגמת: יוזנט, שוקי שדה, אורי אדלמן אבי גולן ודומיהם. חנקתם את העניין וחבל.