

07 אוקטובר 2026
כ"ז תשרי תשפ"ז

לכבוד

המציעים בהליך תחרותי מס' 02/25

מסמך הבהרות מספר 7 הליך תחרותי מספר 02/25 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות
בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול חיפה עירוני מזרח

חלק א – שאלות ותשובות

כל ההבהרות השינויים והתיקונים האמורים במכתב זה, ייחשבו כאילו נכללו במסמכי ההליך מלכתחילה.

אלא אם נאמר אחרת, לכל המונחים והמושגים האמורים במכתב זה תהיה הפרשנות כאמור במסמכי ההליך.

אין להסתמך על כל הסבר או פירוש שניתן בעל פה או בכתב או בכל דרך אחרת על ידי מי מטעם המשרד או ועדת המכרזים, ככל שניתן, בכל פורום או צורה שהיא. השינויים היחידים מהאמור במסמכי ההליך וכן כל הפירושים וההבהרות להם, הינם כמפורט במכתב זה בלבד, ובמכתבי הבהרות נוספים שיצאו מטעם ועדת המכרזים, ככל שיצאו.

האמור במכתב זה אינו משנה או גורע מהאמור במסמכי ההליך אלא אם נאמר בו במפורש אחרת. מכתב זה נשלח לכל המציעים הפוטנציאליים בהליך.

הנכם מתבקשים לאשר בתוך 7 ימים מיום קבלת מכתב זה, באמצעות האישור המצ"ב שיישלח למשרד לאחר חתימתו.

בברכה,

איתי אמיר
מנהל אגף בכיר תכנון ומדידה
בשם ועדת המכרזים

לכבוד
משרד התחבורה

הנדון : מכתב הבהרות מספר 7, מכרז קווי שירות אשכול חיפה עירוני מזרח אישור קבלת עדכונים.

הנני מאשר בזאת קבלת מכתב מספר 7, המהווה חלק ממסמכי הליך.

תאריך

שם המציע

חתימה

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
1.	חלק א'	20.1.2, 4.3	בסעיף 20.1.2 נדרש המציע להגיש נסח חברה עדכני מרשם החברות, לעניין זה נקבע בסעיף כי "עדכני" משמעו לא מוקדם מ-30 יום מיום הגשת ההצעות. לעומת זאת, סעיף 4.3 קובע כי ככל שמדובר בחברה, עליה להגיש נסח משנת 2025. לאור הסתירה הנוצרת בין שני הסעיפים לצד העובדה שלא ניתן כיום להנפיק נסח משנת 2025, נבקש מהוועדה לתקן את סעיף 4.3 כך שיתאים לנוסח סעיף 20.1.2.	הדרישה לעדכניות נסח חברה/שותפות תהיה כדלקמן: נסח שהופק לא מוקדם מ-30 יום מיום הגשת ההצעות. ראה עדכון סעיף 4.3 בחלק ב' במסמך זה להלן.
2.	חלק א	+5.7.3 5.7.5	וועדת המכרזים מתבקשת להבהיר מה גובה הסכום אותו תשלם לזוכה במקרה שהציע ו/או הכשיר מעל ל- 45 נהגים בשנה, עבור כל נהג נוסף.	אין שינוי במסמכי ההליך. לא יהיה תשלום עבור הכשרת נהגים מעבר לתקרה האמורה בסעיף 5.7.3
3.	חלק א'	5.7.3 28.6.1	נבקש להבהיר כי הגדרת "נהג חדש" לעניין סעיף 28.6.1, בהתאם לסעיף 5.7.3, מתייחסת גם לנהגים אשר סיימו בהצלחה הכשרת נהג אוטובוס, אצל כל מפעיל (ולא רק אצל המציע).	ההבהרה אינה מקובלת ובהתאם תעודכן ההגדרה בסעיף 28.6.1 כלהלן: "לעניין סעיף זה ייחשב נהג אוטובוס חדש ככזה שעומד בהגדרה המפורטת בסעיף 5.7.3 לעיל, הוכשר ע"י המפעיל והועסק על ידו כנהג אוטובוס בקו שירות במשך 12 חודשים ברציפות"
4.	חלק א	5.7.4	א. וועדת המכרזים מתבקשת להבהיר מה הכוונה בדרישה להכיר בזכויות שנצברו לנהגים מהמפעיל היוצא, ביחס לכל האחד מהסעיפים, בדגש על "גרירת" עד שבעה ימי מחלה מהמכסה שהייתה לו בחברה היוצאת", נא להסביר בדוגמא מעשית. ב. בנוסף, מאחר והמפעיל היוצא לא יכול להתמודד במכרז, לא ברור לאיזה סוד מסחרי מתכוון המפעיל היוצא.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מספר שאלה	חלק /נספח /מכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			הוועדה מתבקשת לתת הסברים אודות כל אחד מהסעיפים לכל הפחות בחישוב מצרפי של כלל הנהגים של המפעיל היוצא בכדי להעניק למתמודדים קנה מידה של עלויות.	
5.	חלק א+ חלק ג	5.7.5+ 28.6.1	הוועדה מתבקשת להבהיר כי בחינת העמידה בהתחייבות להכשיר נהגים תעשה ותחושב על בסיס מצטבר, באופן שבו אם בשנה מסוימת הוכשרו פחות נהגים ביחס להתחייבות, ניתן יהיה לפצות על כך באמצעות שנה אחרת בה הוכשרו מספר גבוה יותר של נהגים ביחס להתחייבות.	אין שינוי במסמכי ההליך. אנו מפנים את תשומת לב המציעים לאמור בנספח כ"ו לאופן חישוב הפיצוי המוסכם בגין הפרה של התחייבות זו.
6.	חלק א'	5.7.6, 28.6.2 28.5.3.1	נבקש להבהיר כי יחס כמות הנהגים לאוטובוסים אליו מתחייב המציע בהצעה, יתייחס רק לכמות האוטובוסים שנקבעה בהתאם למסמכי המכרז (166 אוטובוסים), אף במידה שיבחר המציע לרכוש תוספת אוטובוסים מעל המספר הכולל של האוטובוסים הנדרשים, לפי סעיף 28.5.3.1 למסמכי ההליך התחרותי.	ההערה לא מקובלת. אין שינוי במסמכי ההליך
7.	חלק א	12.3 מועדים -	תשומת לב הוועדה מופנית לכך, שמועד הגשת שאלות ההבהרה נדחה בשבועיים ביחס למועדים המקוריים אשר נקבעו במכרז, אולם לא נקבעה דחייה מקבילה בהתאמה במועד הגשת ההצעות. בשים לב לאמור, וכן למועדי חג הפסח, ובשים לב לכך שהמענה להבהרות עשוי לגרום לשינויים מהותיים במסמכי המכרז,	נא ראה עדכון בחלק ב' למסמך זה

מספר שאלה	חלק נספח/ במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			מתבקשת וועדת המכרזים לדחות את מועד הגשת ההצעות לכל המוקדם ליום 30.4.2026.	
8.	חלק א'	סעיף 12.3	ועדת המכרזים מתבקשת לדחות את מועד הגשת מסמכי ההליך בחודש לפחות . לוחות הזמנים הקצרים מקשים על בדיקה יסודית של מסמכי ההליך והכנת חומרי ההגשה, וזאת עד למועד האחרון שנקבע להגשה. כמו כן, ישנם מסמכים שטרם צורפו למסמכי ההליך, אשר מהותיים הן לשאלות ההבהרה והן להכנת ההצעה.	נא ראו מענה לשאלה 7 לעיל.
9.	חלק א'	14.1	במסגרת הסעיף נדרש כי המציע יצרף ערבות בלתי צמודה. מאידך נוסח הערבות שצורף כנספח ג' כולל מנגנון הצמדה. הועדה מתבקשת להבהיר להסדיר את סתירה בין הסעיף לנוסח שצורף, ולקבוע מהו הנוסח הערבות שיש לצרף בהקשר זה.	המציעים מתבקשים להגיש ערבות מכרז צמודה. רישא סעיף 14.1 למסמכי ההליך תתעדכן כדלקמן: " המציע יצרף להצעתו ערבות אוטונומית, בנוסח המפורט בנספח ג', מבנק או מחברת ביטוח ישראלית שברשותה רישיון לעסוק בביטוח על פי חוק הפיקוח על שירותים פיננסיים (ביטוח) התשמ"א-1981 ואשר אושרה על ידי החשב הכללי במשרד..."
10.	חלק א', ונספח ג'	ס' 14.1 לחלק א' ונספח ג'	סעיף 14.1 לחלק א' להליך (ערבות מכרז) קובע כי על המציע לצרף להצעתו ערבות "בלתי צמודה". מאידך, נוסח הערבות אשר צורף כנספח ג' להליך (כפי שעודכן במסגרת הליך ההבהרות) כולל מנגנון הצמדה. נבקש להבהיר מהו נוסח הערבות שעל המציעים לצרף להצעותיהם.	ראו מענה לשאלה מס' 9 לעיל.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
11.	חלק א'	ס' 28.4.2	נבקש מהוועדה לאפשר לצרף למכרז שבנדון ערבות מכרז מבעל רישיון למתן ערבות בארץ, בהתאם לאמור בסעיף שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא. להוראת התכ"ס (מנפיקי ערבות מורשים).	מאושר, מצ"ב נספח ג' מעודכן.
12.	חלק א', נספח כ"ז	1.3, 30.6.1 ועוד	לאור העובדה שהמכרז אינו כולל מנגנון תמלוגים, הועדה מתבקשת לעדכן את ההפניות הקיימות להצעה לתמלוגים במסמכי ההליך התחרותי על נספחיו ל-"הצעה הכספית", ככל שרלוונטי בהתאם לתוכן ההוראות השונות.	סיפא סעיף 30.6.1 למסמכי ההליך תתעדכן כדלקמן : "בחינת סבירות ההצעה לתוספת ק"מ תעשה בין היתר, בבחינת סטייה של מעל 15% ביחס שבין עלות ההפעלה השנתית הנגזרת מהצעת הזוכה הפוטנציאלי לבין ממוצע עלויות ההפעלה הנגזרות של יתר המציעים הכשרים". בסעיף 1.3 בנספח כ"ז, צמד המילים " בניכוי תמלוגים" יימחק.
13.	חלק ב'	19.6+23.1	בהתאם להוראות סעיף 19.6 לחלק ב' של מסמכי ההליך, ההצעה הנספחים וכל תצהיר ו/או טופס שיש להגישם בעותק מקור ייחתמו על ידי מורשי החתימה של המציע. בנוסף, בהתאם להוראות סעיף 23.1 על כל העותקים של ההצעות להיות כרוכים. לאור האמור, נבקש מהוועדה להבהיר כי במקרה שבו מוגש עותק כרוך, אזי ניתן יהיה להסתפק בחתימה בראשי תיבות רק על העמוד הראשון והעמוד האחרון של כל עותק כרוך (בנוסף לחתימות בשורות חתימה ייעודיות, ככל שישנן), מבלי שיידרשו לחתום על כל אחד מעמודי ההצעה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
14.	חלק ב'	23.3	בהתאם להוראות סעיף 23.3 לחלק ב' של מסמכי ההליך, מציע רשאי להגיש עותק מושחר של הצעתו במדיה מגנטית. כמו כן, קובע	סיפא סעיף 23.3 למסמכי ההליך תתעדכן כדלקמן :

מספר שאלה	חלק נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			הסעיף נתונים שלא ניתן להשחיר, ובין היתר נקבע שם כי לא ניתן להשחיר את הנתונים הנכללים בטבלאות 1-5 בנספח י'. לאחר בחינה של נספח י' נראה כי הוא כולל רק 4 טבלאות, בהתאם נבקש מהוועדה לתקן את הוראות סעיף 23.3 כך שבמקום טבלאות 1-5, יבואו טבלאות 1-4.	"על אף האמור לעיל, הוועדה לא תאפשר השחרה של נתונים הנכללים בטבלאות 1-4 בנספח י' וכן נתונים הנכללים בדוח הפרופורמה בסעיף 2.7 לנספח טז'."
15.	חלק ג'	28.3	שווי נקודה במכרז עלה במהלך השנים והגיע לשווי לא פרופורציונאלי של עשרות מיליוני שקלים לנקודה. על מנת לאזן את התמונה נדרש להפחית בצורה משמעותית את שווי הנקודה ולהעמידו על מיליוני שקלים בודדים באופן שיישקף את היקף המכרז. שווי נקודה של עשרות מיליוני שקלים יוצר עיוות ופערים בלתי סבירים. ברור לכל כי בהיקף מכרז של 123 מלש"ח (ללא תוספות והפחתות) שווי נק' של כ- 40-50 מלש"ח בממוצע, הוא בלתי מידתי. בנוסף, נבקש להעלות את משקל ההצעה הכספית ביחס ליתר הקריטריונים והמשקולות לפיהם תיבחנה ותדורגנה ההצעות, דבר שהוא חיוני כדי לאפשר תחרות אפקטיבית. זאת לאור העובדה כי במכרז הנוכחי, בניגוד למכרזים קודמים של המשרד, משקל ההצעה הכספית הופחת באופן משמעותי והועמד על 35 נקודות בלבד, לעומת משקל של למעלה מ-50 נקודות שנקבע במכרזים קודמים. הפחתה כה דרמטית וחדה במשקל הצעת המחיר, לטובת רכיב האיכות, מבלי לגרוע מחשיבותו של רכיב זה, יחד עם העלות של כל נקודה בהצעה הכספית (עשרות מיליוני שקלים לכל נקודה של "תוספת ק"מ", שלא כמו במכרזים הקודמים) גורמת לכך שכמעט לא ניתן להשפיע על הדירוג באמצעות ההצעה הכספית.	אין שינוי במסמכי ההליך. מבנה ניקוד ההצעות משקף את מדיניות הוועדה להעניק משקל גבוה יותר לאספקת רמת שירות גבוהה לאורך זמן ובאופן עקבי.

מספר שאלה	חלק נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			התוצאה היא שנפגעת התחרות במכרז באופן חמור, לרבות פגיעה בקופת המדינה, וזאת כאשר ניקוד האיכות בחלקו כבר ידוע מראש ובלתי ניתן לגישור באמצעות ההצעה הכספית.	
16.	חלק ג'	סעיף 28.4.1 סעיף 28.4.6	לציוני הבקרה התפעולית משקל משמעותי בניקוד המכרז בסעיף ציון הבקרה התפעולית ובסעיף האי ביצוע. לפיכך הוועדה מתבקשת להבהיר האם ציוני האיכות של ההצעה המבוססים על ציוני הבקרה, יחושבו על פי הגדרות זהות לכלל המפעילים. לדוגמא, בחלק מהאשכולות, ההגדרה של נסיעה שבוצעה (ובהתאם הגדרת "אי ביצוע") מתייחס לנסיעה שיש לה תחנת מוצא בלבד ובאשכולות אחרים ההגדרה מתייחסת לנסיעה שיש לה תחנת מוצא ותחנת יעד. נוכח האמור לעיל, הוועדה מתבקשת לאשר כי ניקוד איכות ההצעה על בסיס ציוני הבקרה, יבוצע באופן השומר על השוויון בין המציעים, ויתבסס על קריטריונים והגדרות שוות בין המציעים	אין שינוי במסמכי ההליך. הציונים מחושבים על פי ממצאי הבקרה התפעולית כפי שמפורסמים לציבור.
17.	חלק ג'	28.4	סעיף 28.4 לחלק ג' של מסמכי המכרז אשר קובע את חלוקת הציון בגין ניסיון העבר של המציע בהפעלת קווי שירות (21 נקודות), מבוסס על מדד סובייקטיבי ועל ביצוע סקרים ובדיקות מדגמיות כמפורט בסעיף הנ"ל. בבחינת הסעיף (על תתי סעיפיו), ניתן לראות שאין קורלציה בין ציוני הבקרה התפעולית המפורסמים על ידי המשרד לבין סקר שביעות הרצון הנעשה בקרב הנוסעים. הדבר בא לידי ביטוי, הן בשוני במדרג הציונים והן בפערים בין המפעילים. נתון זה מלמד, שהבחינה בדבר ניסיון העבר של המציע לא משקפת	אין שינוי במסמכי ההליך ציון הבקרה התפעולית הינו אובייקטיבי, ונגזר משיטות סטטיסטיות מוכרות, שתוצאותיהן בעלות מובהקות סטטיסטית לא תמיד חייבת להתקיים קורלציה בין שביעות הרצון של הנוסעים לציון הבקרה התפעולית. אם הייתה קורלציה לא היו נדרשים שני רכבי שונים.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			את ניסיון העבר של המציע בפועל. יתרה מכך, מתן משקל של רבע מהציון הכולל עבור מרכיב סובייקטיבי כאמור, עשוי לפגוע בשוויון בין המציעים. כל אלו מוכיחים כי מרכיב ניסיון העבר מוטה ושגוי, וכי לפיכך, הוועדה מתבקשת להפחית מאד את המשקל של מרכיב ניסיון העבר לכל הפחות ב-4 נקודות.	הבקרה התפעולית בוחנת באופן אובייקטיבי ושיטתי את איכות השירות המסופקת ע"י המפעיל ביחס לדרישות השירות שנקבעו בהליך התחרותי ובהסכם. שביעות הרצון בודקת את רמת שביעות הרצון של הציבור מהשירות המסופק ובאופן טבעי היא סובייקטיבית לאדם הנשאל
18.	חלק ג'	28.4.2	נוסח הסעיף מאיין למעשה השפעה של מגמת שיפור שנעשתה על ידי המציע, ואינו מתגמל מציעים אשר נמצאים במגמת שיפור משמעותית שאינה לינארית. לדוגמה, מציע אשר הציג מגמת שיפור חיובית וציוניו הם – בתקופה האחרונה 81, לפני שתי תקופות 82 ולפני שלוש תקופות 79. מציע זה, ששיפר את ציוניו מעל הממוצע בתקופות האחרונות יקבל 0 נקודות בציון יציבות לציונית הבקרה התפעולית. גם ביחס לניקוד על ציון הבקרה התפעולית של המחצית האחרונה יקבל המציע 0 נקודות. לעומת זאת, מציע אשר ירד ברמתו בשלוש התקופות האחרונות, אך היה מעל הממוצע בתקופות הקודמות יכול שינוקד בין 0.5-1.5 נק'.	סעיף 28.4.2 מבוטל הניקוד בגינו יועבר לסעיפים 28.5.7 ו- 28.10 , נא ראה בנספח ב' למסמך זה.
19.	חלק ג'	28.4.2	נבקש לבטל את הניקוד בסך 2 נקודות בגין "ציון יציבות" בציוני הבקרה התפעולית. ניקוד זה, שנוסף לראשונה במכרז הנוכחי ומתווסף על שינויים נוספים בניקוד ניסיון העבר ממכרזים קודמים, מוביל לכך שהמכרז	נא ראו מענה לשאלה 18 לעיל. הוועדה דוחה את הטענה שאין לה כל בסיס, לפיה המשרד הכיר בכך שציוני העבר חשבו באופן שגוי. במכתב הרשות מינואר

מספר שאלה	חלק נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			הפומבי הפך למכרז סגור למעשה. בהתאם לבדיקה שערכנו, בהתבסס על ציוני סקר שביעות רצון וציוני בקרה תפעולית שפורסמו בנספח מ"ה, האמור יוביל לכך שהמכרז ייסגר לשתי חברות בלבד שכן רק הן יכולות ריאלית לזכות במכרז (ידוע מראש ששתיהן יקבלו אוטומטית את שתי הנקודות לפי נספח מה' למכרז). זאת, שכן לפי נוסחאות המכרז וציוני הבקרה והסקר כפי שפורסמו הפער בין שתי חברות אלו לבין החברה הבאה הוא פער קבוע וידוע של למעלה מ-2 נקודות ועל מנת לסגור את הפער, שאר המשתתפים צריכים להציע תמלוגים גבוהים בלמעלה מ-100 מיליון ₪, שיחפכו את הצעתם ללא כלכלית. במילים אחרות המשמעות היא כי שתי החברות האמורות יכולות לקבל מקופת המדינה 100 מיליון ₪ יותר ועדיין לזכות במכרז. הדבר ברור מחישוב פשוט לאור שווי של עשרות מיליוני שקלים <u>לכל נקודה</u>: לשם ההמחשה, על מנת לקבל נקודה <u>אחת</u> כדי לעלות מניקוד 20 ל- 21 נקודות (על ההצעה הכספית), יש ליתן הנחה ("תוספת ק"מ") בעלות 55 מיליון שקלים (תוספת של כ- 3 מיליון ק"מ). נראה שפער בלתי ניתן לגישור זה נשמט מעיני עורכי המכרז ופוגע במשתתפים, בתחרות וכך גם בקופה הציבורית. יתרה מכך, אין הצדקה להוספה <u>(לראשונה במכרזי התחב"צ)</u> של ניקוד לפי ציוני עבר לא עדכניים של שמונה תקופות הבקרה האחרונות, כאשר משרד התחבורה כבר הכיר בכך שציוני עבר אלה <u>חושבו באופן שגוי המתעלם מהשוני בקושי של הפעלת אשכולות שונים ולכן פירסם מיתווה חדש</u> של אופן חישוב הציון החל משנת 2026. כך שבוודאי אין מקום לניקוד על בסיס ציונים שהוכרו כלא משקפים (ובכל מקרה לא משקפים רמת שירות עכשווית) ועל אחת כמה וכמה כאשר התוצאה היא שהמכרז נסגר לשתי חברות,	2026, פורסמו עקרונות לקביעת "ציון המפעיל", אשר נועדו לשקף את מורכבות הפעלת האשכולות. ציון זה אינו מחליף את ציון הבקרה התפעולית אלא בא לצידו. בעוד שציון הבקרה התפעולית משקף את איכות השירות הניתנת לציבור ביחס לדרישות השירות, ציון המפעיל נועד לבטא את איכות המפעיל, כפי שהיא נגזרת משילוב של איכות השירות המסופקת על ידו ומורכבות ההפעלה. בשלב זה, טרם פרסמו ציוני מפעיל, ולכן הוועדה טרם החליטה האם וכיצד בכוונתה לשקללם במסגרת ניקוד ההליכים התחרותיים. הוועדה סבורה, שקיימת חשיבות ביצירת תמריץ למפעילים לשמור על רמת שירות גבוהה לאורך זמן. עם זאת, תכליתו המרכזית של רכיב היציבות היא צופה פני עתיד, ועל כן יישומו במסגרת ההליך הנוכחי לא ישיג את מטרתו – שמירה על יציבות איכות השירות. יחד עם זאת מביא הוועדה לתשומת לב המציעים כי בכוונתה ליישם מנגנון ניקוד מסוג זה, בהליכים תחרותיים עתידיים.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			כל זאת, מעבר לבעייתיות המובנית בקביעת קריטריון במכרז המסמן 2 חברות ידועות מראש. יודגש, כי לאור הנוסחאות שנקבעו ואופן הניקוד, אפילו תציע חברה הצעה לא כלכלית כדי לגשר על הפער המובנה, היא לא תזכה שכן היא תיפסל כלא סבירה או, לכל הפחות, תאבד את הניקוד (שתקבל כביכול על ההצעה הכספית), במסגרת ניקוד התוכנית העסקית. לכן אין בפועל אפשרות לזכות במכרז, אלא לשתי חברות שבפועל יכולות לזכות.	
20.	חלק ג'	28.4.1, 28.4.2 28.4.6,	סעיף 28.4 לחלק ג' של מסמכי המכרז קובע את חלוקת הציון בגין ניסיון העבר של המציע בהפעלת קווי שירות, בהתבסס על הפעלת אשכולות אחרים על ידי המציע. נבקש מהוועדה להבהיר כיצד בכוונתה להביא לידי ביטוי בסעיפים 28.4.1, 28.4.2 ו-28.4.6 את רמת הקושי הנגזרת מהפעלת האשכול עליו מתבסס ניקוד המציע (בשים לב לכך שיש שוני גדול מאד ברמת הקושי הכרוכה בתפעול האשכולות השונים), וכפועל יוצא כיצד בכוונתה להתאים את הציון הממוצע של המציע.	אין שינוי במסמכי ההליך. לגבי סעיף 28.4.2 נא ראו מענה לשאלת הבהרה 18 לעיל.
21.	חלק ג'	28.4.2	וועדת המכרזים מתבקשת לשנות את אופן הענקת ה 1 נקודה בחלק השני של סעיף זה, בהתאם למוצע להלן : " יינתן ניקוד בסך 1 נק' אם המפעיל עונה על אחד מאלה : 1. ציון הבקרה התפעולית של התקופה האחרונה, מבין שמונה תקופות הבקרה האמורות לעיל, היה הגבוה ביותר מבין שמונה תקופות אלה, והציון של המפעיל בשמונה תקופות הבקרה היה מעל לממוצע.	נא ראו מענה לשאלה 18 לעיל.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			2. ציון הבקרה התפעולית של התקופה האחרונה, היה גבוה מהממוצע של כלל ציוני הבקרה של המפעיל עצמו (המציע) בשמונה התקופות של הבקרה האמורות, והציון של המפעיל בשמונה תקופות הבקרה היה מעל לממוצע. 3. ציון המפעיל בכל אחת משמונה תקופות הבקרה האמורות היה מעל לממוצע, והציון של תקופת הבקרה האחרונה לא ירד ביותר מ 5% ביחס לתקופה הקודמת (חציון 2 2024) ." השינוי המוצע לעיל נדרש מן הנימוקים הבאים : א. המנגנון המופיע בסעיף מקפח מפעילים בעלי רמת שירות גבוהה לאורך זמן, שכן נוסח הסעיף הקיים מייצר מצב בלתי סביר, בו מפעיל שברוב תקופות הבקרה היה עם ציון מתחת לממוצע, ובחציון האחרון הציון שלו עלה יקבל נקודת בונוס, כאשר במקביל עשוי להיות מפעיל שלכל אורך הזמן היה עם ציון בעשירון העליון של הניקוד, אך לא יהא זכאי לנקודה רק מאחר שירד בחציון האחרון בנק' אחת בלבד. ב. הרעיון של תמרוץ מפעילים שמשתפרים הנו כמובן נכון ונדרש, אך הנוסח הקיים מייצר מצב בו מפעילים כאמור יתומצו על חשבון מפעילים שלכל אורך הזמן קיבלו ציונים טובים והשקיעו הון כספי ואנושי בכדי לתת שירות ברמה טובה.	

מספר שאלה	חלק נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
22.	חלק ג'	+28.4.2 +28.4.4 נספח מה'	א. וועדת המכרזים מתבקשת לפרסם לכלל המציעים את גיליון חישוב הציון המשוקלל (קובץ האקסל) אותו צירפה במסמכי המכרז. החישוב נדרש לאור השינוי המהותי שבוצע במכרז זה ביחס לאופן חישוב הציון המשוקלל של כל מפעיל, ומטעמי שקיפות לכלל המציעים (כאשר עבור מפעילים בעלי חברה אחת או אשכול אחד לא חל שינוי באופן הניקוד), וכדי לוודא מעל לכל ספק שלא נפלה טעות בתום לב בחישוב הציון המשוקלל לכל מפעיל. להבנתנו אין שום נתון בבסיס החישובים של הוועדה שמהווה נתון סודי/מסחרי למפעיל כזה או אחר. ב. יתרה מכך, וועדת המכרזים מתבקשת לצרף באופן שוטף את הציון המשוקלל לכל מפעיל במסגרת הדוחות החציוניים שהיא מפרסמת לרבות בסיס החישוב שלה לכל אחד מהמפעילים.	א. ציוני הבקרה מפורסמים באופן פומבי על-ידי הרשות הארצית לתחבורה ציבורית. שקלול הציונים ברמת המפעיל, מבוצע בהתאם לאמור בנספי י"ח.
23.	חלק ג'	28.4.4	שביעות רצון הנוסעים מהווה מרכיב מרכזי בניסיון העבר של המציע. כך גם נהוג בחלק ממדינות ה-OECD. בהליך תחרותי זה סעיף 28.4.1 קובע כי הניקוד בגין בקרה תפעולית הינו 11 נקודות ואילו סעיף 28.4.4 קובע כי הניקוד בגין סקר שביעות רצון הינו 7 נקודות בלבד. הוועדה מתבקשת להשוות את גובה הניקוד שניתן בגין שני הסעיפים הנ"ל.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
24.	חלק ג'	סעיף 28.4.5 סעיף 28.4.6 נספח מה'	הוועדה מתבקשת לצרף למסמכי ההליך את ציון סקר שביעות רצון ומקצועיות הנהג, כפי שפרסמה בנספח מה' את נתוני בקרה תפעולית ושביעות רצון של המפעילים וזאת על מנת לחשב את הניקוד בהתאם לסעיף 28.4.5 שהניקוד בו הינו ניקוד יחסי.	ראו נספח מה' 1 מצורף למכתב זה.
25.	חלק ג'	28.4.6	וועדת המכרזים מתבקשת לשנות את הנוסחה הקבועה בסעיף, באופן שבו תשקף יחסיות בקו ישר של אחוז הביצוע של כל מפעיל ויימנע מצב לא סביר ולא ענייני (אשר אף עלול להוות תמריץ שלילי בראייה עתידית), בו מפעיל עם 100% ביצוע ומפעיל עם 98.5% , יקבלו את אותן 2 נקודות. זאת, בשים לב למאמצים ולעלויות של שיעורי הביצוע השוליים, בעיקר בטווח שבין 98.5% עד ל 100% ועל מנת שלא ייוצר מצב (כפי שנוצר בנוסחה הנוכחית), בו מפעיל אשר עושה מאמצים להבטיח שיעור ביצוע גבוה כדי לתת שירות מלא של 100% לציבור הנוסעים, יקבל אותן נקודות בדומה למי שביצע 98.5%. בשים לב לאמור, הוועדה מתבקשת לשנות את הנוסחה כדלקמן : " מפעיל עם שיעור ביצוע נמוך מ 98.5% - יקבל אפס נקודות . מפעיל עם שיעור ביצוע גבוה מ 98.5% יקבל ניקוד בהתאם למפורט להלן : $f(xi) = 2 * (MAX(98.5; xi) - 98.5)$ 1.5	אין שינוי במסמכי ההליך.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
26.	חלק ג'	28.5.4	בהתאם להוראות סעיף 28.5, הניקוד המקסימלי בגין ההצעה התפעולית הינו 21 נקודות. אך בחישוב תתי הסעיפים של סעיף 28.5 עולה כי סך הניקוד בגין ההצעה התפעולית נסכם לכאורה ל- 22 נקודות. בעת בחינת תתי הסעיפים, נראה כי סעיף 28.5.4 אשר מעניק נקודה אחת (1) למציע המתחייב כי לפחות 30% מהאוטובוסים בהצעתו יורכבו בארץ, אמור היה להיות תת סעיף של סעיף 28.5.3 אשר מפרט את חלוקת הניקוד בגין מצבת הרכב המוצעת, ולא סעיף עצמאי. לאור האמור נבקש מהוועדה לשנות את המספור של סעיף 28.5.4 לסעיף 28.5.3.2.	ההערה מקובלת. מספור סעיף 28.5.4 למסמכי ההליך ישתנה ל- 28.5.3.2. בהתאמה, מספור סעיף 28.5.5 ישתנה ל- 28.5.4. כמו כן, מספור סעיף 28.5.6 ישתנה ל- 28.5.5 עוד יובהר כי, מספר סעיף 28.8.1 ישתנה ל- 28.9
27.	חלק ג	28.5.4	הוועדה מתבקש לתקן מספור שגוי, אשר צריך להיות 28.5.3.2.	ראו מענה לשאלה מס' 25 לעיל.
28.	חלק ג'	28.6.1	בהתאם לסעיף 28.6.1, על המציע להתחייב להכשיר ולהעסיק מספר נהגי אוטובוס חדשים בכל שנה, החל מהשנה השנייה להפעלת האשכול. אם המציע לא יעמוד בהתחייבות זו, הוא יחויב בתשלום פיצויים מוסכמים. למעשה, נדרש מהמציע להגדיל את מספר הנהגים המועסקים באשכול, גם כאשר אין בכך צורך בהתאם לצרכי האשכול. כתוצאה מכך, כדי לעמוד בתנאי הסעיף ולהימנע מתשלום הפיצוי המוסכם, מבלי להעסיק מספר נהגים שאינו דרוש, ייאלץ המציע לפטר נהגים אחרים. נראה כי הסעיף חוטא למטרתו ואינו מטפל בפועל בעניין שימור הנהגים, ואף ייצור תוצאה הפוכה אשר אינה רצויה.	אין שינוי במסמכי ההליך. על המציע לקחת בחשבון את מספר הנהגים שיידרש להכשיר מדי שנה על מנת לעמוד בהצעתו, ובהתאם לכך לשקלל את התחייבותו בסעיף זה.

מספר שאלה	חלק נספח/ במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה						
			נבקש לבטל את המנגנון הקבוע בסעיף 28.6.1 לעניין כמות שנתית של נהגים חדשים.							
29.	חלק ג'	28.6.2	בהתאם להוראות סעיף 28.6.2 ניתן ניקוד להתחייבות המציע לעמידה ביחס נהגים מוצע לאוטובוסים. בהתאם להוראות הסעיף הניקוד הינו יחסי כך שניקוד גבוה יותר ניתן למציע עם היחס הגבוה ביותר, ואילו המציעים האחרים מדורגים באופן יחסי למציע בעל הניקוד הגבוה ביותר. נבקש מהוועדה להבהיר כיצד יינתן הניקוד בסעיף זה באופן שיהיה יחסי, וזאת מכיוון שנוסחת הניקוד הכתובה בסעיף לא מצביעה על תלות בהצעה של מציע אחר.	נוסחת הניקוד בסעיף 28.6.2 תוחלף בנוסחה שלהלן : $f(x_i) = 2 * \left\{ \frac{\min(2, X_i) - 1.5}{\min(2, X_{max}) - 1.5} \right\}$ כאשר : <table><tr><td>$f(x_i)$</td><td>- ניקוד ההצעה של מציע i.</td></tr><tr><td>x_i</td><td>- יחס נהגים לאוטובוסים בהתאם להצעת מציע i.</td></tr><tr><td>X_{max}</td><td>יחס נהגים מוצע הגבוה ביותר מבין כל ההצעות הכשרות</td></tr></table>	$f(x_i)$	- ניקוד ההצעה של מציע i.	x_i	- יחס נהגים לאוטובוסים בהתאם להצעת מציע i.	X_{max}	יחס נהגים מוצע הגבוה ביותר מבין כל ההצעות הכשרות
$f(x_i)$	- ניקוד ההצעה של מציע i.									
x_i	- יחס נהגים לאוטובוסים בהתאם להצעת מציע i.									
X_{max}	יחס נהגים מוצע הגבוה ביותר מבין כל ההצעות הכשרות									
30.	חלק ג'	28.6.2	בהתאם לסעיף זה, המציע יגיש בהצעתו את התחייבותו ליחס כמות נהגים ביחס לכמות אוטובוסים, וניקוד המציעים יהיה דירוג יחסי אל מול המכפיל המוצע הגבוה ביותר מבין כל ההצעות. עם זאת, הנוסחה שבסעיף אינה מביאה לידי ביטוי את הניקוד היחסי אל מול הצעות המתחרים. הוועדה מתבקשת לבחון ולתקן, במידת הצורך, את חישוב הניקוד בסעיף זה או את נוסחת הניקוד.	ראו מענה לשאלה מספר 29 לעיל.						

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
31.	חלק ג'	28.6.2	א. וועדת המכרזים מתבקשת להבהיר האם בסעיף זה הכוונה הנה למשרות מלאות של נהגים ולא למשרות חלקיות, או מספר נהגים ללא התייחסות אם מדובר במשרה מלאה או חלקית. ב. כמו כן מתבקשת הוועדה להבהיר כי נוכח החשיבות לוודא כי היחס שיוצע מתכתב באופן מלא עם התוכנית התפעולית של המציע, הרי שבחינת סבירות העלויות של המציע תיקח בחשבון את יחס הנהגים המוצע, וייבחן ביחס לעלות לק"מ של שעות נהגות בהצעה שלו, בנוסף לבדיקה מול הממוצע הענפי. זאת בין היתר במטרה לוודא כי סעיף זה לא ישמש לצבירת נקודות ללא ביסוס במנותק מן ההצעה התפעולית. ג. בנוסף מתבקשת הוועדה להבהיר האם יחס הנהגים לאוטובוסים מחושב על בסיס מספר האוטובוסים כולל האוטובוסים שהוצעו על ידי המציע בסעיף 28.5.3.1. לדוגמא, אם המציע מציע תוספת של 30 אוטובוסים ויחס של 2 משרות נהג לאוטובוס, הוא יצטרך להעסיק $166 + 30 = 196$ מוכפל ב $2 = 392$ נהגים במשרה מלאה, ועלויות נהגים אלו ישתקפו באופן ברור ומלא בתוכנית העיסוקית שלו.	א. מספר הנהגים שיילקחו בחשבון לצורך בדיקת הזוכה לאורך תקופת ההפעלה בהצעתו להליך ברכיב ניקוד זה יחושב כמנה של מספר שעות הנהגות לתשלום חלקי 182. ב. מציע לא יהיה זכאי לכל הניקוד בגין סעיף זה ככל ובתוכניתו התפעולית ימצא: 1. המכפיל המוצע נמוך מהמכפיל המתקבל בתוכנית התפעולית. 2. שעות הנהגות הממוצעות לנהג יהיה נמוך מ- 182 שעות חודשיות או 2,184 שעות בשנה. ג. המכפיל יחול גם על האוטובוסים הנוספים.
32.	חלק ג'	28.7	הועדה מתבקשת לפרסם פירוט ביחס לאופן הניקוד בגין התכנית העסקית, לרבות מתודולוגיית הניקוד בגינה (למשל, הפחתת ניקוד	אין שינוי במסמכי ההליך.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			בגין סטייה מהתוצאה שפורטה בתכנית העסקית, בדומה להליכים קודמים).	
33.	חלק ג'	28.8.1	בהתאם לחלוקת הניקוד בטבלה המצורפת בסעיף 28.2, ניתנות 4 נקודות בגין שיעור בקרת גבייה ו-2 נקודות בגין סבירות שיעור הדגימה היומי המוצע. יחד עם זאת שיעור הדגימה היומי המוצע מופיע בסעיף 28.8.1 כתת סעיף של הניקוד בגין שיעור בקרת גבייה המופיע בסעיף 28.8. מאחר שעל פניו הניקוד בגין שיעור הדגימה היומי אמור להיות נפרד מהניקוד בגין שיעור בקרת הגבייה, נבקש מהוועדה לשנות את מספור סעיף 28.8.1 לסעיף 28.9.	יתוקן, בכל מקום שישנה הפניה לסעיף 28.8.1 הכוונה לסעיף 28.9
34.	חלק ד	34.2	הוועדה מתבקשת להבהיר במסגרת סעיף 34.2 למסמכי ההליך כי יש שינוי במסלול הקווים 71 (10071), 77 (10077), 78 (10078) ו-146 (10146) בנוסף לקווים המצוינים בסעיף זה, וזאת בהתאם להשוואת מסלול הקווים הקיים נכון להיום והמופעל על ידי אגד, לעומת המסלול המפורט בנספח 3 של נספח ב' למסמכי ההליך.	סעיף 34.2 למסמכי ההליך יתעדכן כדלקמן: <u>שינויים בקווים קיימים</u> - שינוי תדירות בלבד: קווים 6 (10006), 13 (11013), 14 (10014) ו-16 (10016). - שינוי מסלול בלבד: קווים 10 (10010), 41 (25041). - שינוי מסלול ותדירות: - קווי חיפה

מספר שאלה	חלק נספח/ במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
				קווים 9 (11009), 17 (10017), 18 (10018), 20 (10020), 24 (10024), 36 (10036), 38 (10038), 40 (10040), 42 (10042) ו-76 (10076). ○ קווי נשר קווים 70 (10070), 71 (10071), 77 (10077), 78 (10078) ו-146 (10146) כמו כן, סעיף 34.3 למסמכי ההליך יתעדכן כדלקמן: <u>קווים מבוטלים</u> • קו 19 (10019), 217 (14217), 224 (12224), חלופת ערב של קו 79 (10079)
35.	חלק ד	37.1.7	הוועדה מתבקשת לתקן בגוף המכרז את ההפניות לסעיף 37.1.8, להפניות לסעיף 37.1.7 שכן זהו הסעיף הנכון לעניין עלויות מתקני תשתית.	יתוקן, בכל מקום שישנה הפניה לסעיף 37.1.8 הכוונה לסעיף 37.1.7
36.		37.1 +	מבוקש לשנות בהקשרים של השימוש במתקנים התחבורתיים את הטרימינולוגיה מ"הסכמי שכירות", "דמי שכירות" ו"שכ"ד" למונחים "הסכמי שימוש" ו"דמי שימוש".	אין שינוי במסמכי ההליך, יודגש כי אין במינוח הנקודתי בכדי להעיד על המצב העובדתי והמשפטי ובכל מקרה המונח דמי שימוש מתייחס לכלל

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
		נספח ל (כולל ל' 1+2+3)	טרמינולוגיה של "שימוש" ולא "שכירות" תואמת יותר את המצב העובדתי והמשפטי בשטח, שכן המפעיל אינו שוכר את השטח התחבורתי ואינו מקבל חזקה בו (להבדיל ממשרדים ספציפיים המצויים במתקן תחבורתי ככל שמושכרים לו), ובכך יש כדי להבהיר ולתאר את המצב בצורה נכונה ומדויקת יותר.	התשלומים בגין השימוש ולא מבצע הבחנה בין מהות התשלומים בגין המתקן עצמו ובין ניהולו.
37.	חלק ד'	37.2	בהתאם להוראות סעיף 37.2 לחלק ד' של מסמכי ההליך, כל מציע נדרש להתחייב להעמיד משרדים וחניוני לילה על חשבונו. למען הסדר הטוב, נבקש שהוועדה תבהיר האם על המציעים לצרף להצעתם כתב התחייבות ייעודי לשם כך, וככל שהתשובה חיובית, ועל מנת למנוע אי התאמות בין הנוסחים של המציעים, נבקש מהוועדה לפרסם נוסח אחיד של כתב ההתחייבות אשר יצורף על ידי כל אחד מן המציעים להצעות.	חיובי, מצ"ב נוסח אחיד נספח נד'.
38.	חלק ד'	38.3.10	מספר האוטובוסים המקסימאלי המותר להסבה לליסינג תפעולי עומד על 30, נמוך משמעותית מההליכים התחרותיים הקודמים. מדובר בהליך תחרותי עתיר אוטובוסים חשמליים שהמציע יצטרך להחליף אותם בשנה ה 6 או ה 7 רק כדי לעמוד בדרישת הגיל הממוצע העומדת על 7 שנים (לפי סעיף 10 בנספח מד'). הוועדה מתבקשת לקבוע כי ניתן להצטייד ב 50% מהצי בליסינג מדינה.	מספר האוטובוסים המקסימאלי המותר להסבה לליסינג תפעולי יעודכן ויעמוד על 55 אוטובוסים.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
39.	חלק ד' + נספח ט"ז נספח מ"ד	38	סעיף 38 קובע רשימה של סוגי האוטובוסים אשר נדרש כי יופעלו באשכול והיא כוללת את סוגי האוטובוסים כדלקמן: אוטובוס עירוני חשמלי נמוך רצפה, אוטובוס עירוני מפרקי חשמלי, ומיניבוס עירוני חשמלי. לעומת זאת, סעיפים שונים במסמכי ההליך (בין היתר סעיפים 2, 52.2.1, ו-52.3, סעיף 3.2) לנספח י"ג, סעיפים 1.2, 2.6, 3 ונספח ב (התחייבות הממשלה) לנספח י"ד, סעיפים 10.4.6.4, 10.4.6.5, 10.11.1.5, 10.12, 10.13 לנספח כ"א, סעיף 2.1.6 לנספח ל' סעיף 8 לנספח מ"ג ונספח מ"ד), וכן טבלה מספר 1 לנספח י' מתייחסים לסוגי אוטובוסים נוספים שאינם מפורטים בסעיף 38 הנ"ל. לאור הסתירה בין האמור בסעיף 38 לאמור במקומות אחרים במסמכי ההליך, נבקש מהוועדה לאשר כי האוטובוסים הנדרשים באשכול הם רק אלו המופיעים בסעיף 38.1 ובהתאם יימחקו כלל ההתייחסויות לאוטובוסים נוספים לרבות, אך לא רק, בסעיפים הנ"ל.	ההערה מקובלת. סוגי האוטובוסים הנדרשים בהליך זה הם כאמור בסעיף 38.1 למסמכי ההליך. כל דרישה לסוגים נוספים / שונים במסמכי ההליך ונספחיו אינם רלוונטיים להליך זה.
40.	חלק ד' ונספח י בקובץ האקס ל	43	וועדת המכרזים מתבקשת לתקן בסעיף 38.4 המופיע בטבלה המרכזית, את המשפט "מעוגל כלפי מעלה". משפט זה עומד בסתירה לפונקציה האקסל Round שבטבלה 4 של נספח י'. בכדי שהדברים לא יהיו בסתירה, צריך לשנות את הפונקציה ל ROUNDUP שמעגלת כלפי מעלה, או לחלופין לבטל הדרישה "מעוגל כלפי מעלה".	יש לעגל כלפי מעלה. ראו נספח י' (אקסל) עדכני מצורף למכתב זה. לתשומת ליבכם כל הנוסחאות נמחקו ועל המציע לערוך את התחשיבים בהתאם להוראות ההליך.
41.	חלק ה'	5.2, 49	הוועדה מתבקשת לתקן את מקדמי העלות לק"מ ביחס לעלות לק"מ בבסיס ל-5 ספרות אחרי השבר העשרוני על מנת שהמכפלה תתאים	ראו עדכון נושא 'עלות לק"מ בבסיס' בחלק ב' במסמך זה.

מספר שאלה	חלק נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			לסך עלות ההפעלה השנתית המופיעה בסעיף 5.2 למסמכי ההליך התחרותי.	
42.	חלק ה'	49	סעיף 40 אשר מפרט הוראות והגדרות בקשר עם חישובי סובסידיה, מציג דוגמה ליחס נוסעים לק"מ בבסיס. בהתאם לדוגמא, אם בשנה הראשונה יחס הנוסעים לק"מ בבסיס עומד על 2, וצריך להניח 1% גידול בשנה - אז בשנה הרביעית היחס צריך לעמוד על 2.0 מוכפל ב- 1% בחזקת 4. אך, חישוב שבוצע, מראה כי בדוגמא שצוינה היחס צריך לעמוד על 2.0 מוכפל ב-1% בחזקת 3. בהתאם, הועדה מתבקשת לתקן את הדוגמא.	הגדרת "יחס נוסעים לק"מ בבסיס" בסעיף תתעדכן כדלקמן: "יחס נוסעים לק"מ בבסיס" – יחס הנוסעים לק"מ בבסיס הינו 2.0. יחס הנוסעים לק"מ בבסיס יגדל בכל שנה ב- 1% (לדוגמא: אם יחס הנוסעים בבסיס בשנה הנוכחית (t=0) עמד על 2.0 אז בשנה 4 יעמוד על 2.08 (2.0×1.01^4))
43.	חלק ה'	49	וועדת המכרזים מתבקשת לתקן טעות סופר שככל הנראה נפלה בכתיבת המכרז כאשר נקבע כי יחס הנוסעים בבסיס הינו 2 על אף שיחס הנוסעים בבסיס לפי נתוני המכרז הינו 1.32 (מתוך חישוב סה"כ נוסעים שהוועדה פרסמה מחולק בק"מ שירות של המכרז), ולתקן את הסעיף ליחס נוסעים ל 1.32. אם אין המדובר בטעות סופר, מתבקשת הוועדה בכל מקרה לבחון את הקביעה בדבר יחס הנוסעים בבסיס 2 ולהפחיתו, בשים לב לנתונים הבאים: כפי שניתן לראות בנתוני התיקופים של האשכול לשנים 2023 עד וכולל 2025, מספר התיקופים הינו במגמת ירידה מתמשכת, שנת 2023 עם 10 מיליון תיקופים, שנת 2024 עם 9.4 מיליון תיקופים ושנת 2025 עם 9.1 מיליון תיקופים.	יובהר כי, "יחס נוסעים לק"מ בבסיס" המצוין בסעיף 49 למסמכי ההליך ישמש לצורך ההתחשבויות. אין שינוי במסמכי ההליך.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			עוד עולה מהנתונים כי יותר משליש מהתיקופים מגיעים משלושה קווים בלבד של האשכול, כאשר ומבדיקה מקבילה שביצענו ביחס לקווים אחרים במטרופולין, עולה שישנה "זליגה" של התיקופים לקווים תדירים כגון קווי המטרופוליט הפועלים בתוואי האשכול. גם אם לוקחים את נתוני חציון 1 שנת 2023 ומנרמלים אותם לשנה שלמה (בכדי לנטרל את השפעות המלחמה) אף אז כמעט ולא מגיעים ליחס של 1.4 נוסעים לק"מ. על כן, וועדת המכרזים מתבקשת לבחון מחדש את היחס של 2 הקבוע כיחס הנוסעים לק"מ בבסיס, וכן לשקף לכלל המציעים את מספרי הנוסעים באשכול בשנים 2023 עד וכולל 2025 למען השוויוניות והשקיפות.	
44.	חלק ה'	52.2.1.4	בהתאם להוראות הסעיף, מציע זכאי לתוספת בגין רכישת אוטובוסים נוספים. נבקש מהוועדה להבהיר האם הגדרת המונח 'אוטובוס חשמלי' בסעיף זה כוללת גם מיניבוס חשמלי, ובהתאם האם הזכאות לסך 200,000 ש"ח חלה גם במקרה זה.	לסעיף 52.2.1 למסמכי ההליך, יתווסף סעיף חדש, 52.2.1.6 כדלקמן: 52.2.1.6 "בגין הצטיידות במיניבוס חשמלי סך של 120,000 ש.ח."
45.	חלק ה'	52.5.1	נראה כי נפלה טעות סופר במכרז לעניין 1,000 נסיעות ללא התחשבות נפרדת, בשים לב לעובדה שבסעיף 52.5.1.5 נקבעה תקרה של 2,000 נסיעות לתשלום (מספר הגיוני יותר שבוודאי מתאים יותר לנתוני האשכול, בין היתר בשים לב לנושא השבתות הרכבת הצפויות לאור פרויקט החשמול המתוכנן כמתואר בהליך).	אין שינוי במסמכי ההליך. תשומת לב המציעים למנגנון תמחור נסיעות התגבור שבהליך. על המציע לתמחר בהצעתו 1,000 נסיעות תגבור שבגינם לא יקבל תמורה כספית מהמשרד (המציע יתמחר אותם בעלות ההפעלה שיציע). עבור 1,000 נסיעות תגבור בשנה מעבר לאמור לעיל, המפעיל יהיה זכאי לתמורה האמורה בסעיף 52.5 למסמכי ההליך.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			הוועדה מתבקש לתקן את סעיף 52.5 באופן שמשנה את הסעיף כדלקמן: " 52.5.1.1 – כמות נסיעות שנתית – עד 2,000 נסיעות תגבור." בנוסף -הוועדה מתבקשת לתקן את נספח טז' באופן שבו יהיו הנחיות ברורות להתחשבות ורישום הכנסות בגין אותם 2,000 נסיעות תגבור.	
46.	חלק א'-ה', נספח כ"א (סעיף 10.13), נספח מ"ד (סעיף 6)	2.3, 9.2, 38.2.2, 38.3, 40.1.9	סעיפים שונים במסמכי ההליך לרבות, אך לא רק, סעיפים 2.3, 9.2 ו-38.3, מפנים לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מגבלות (נגישות חושית באוטובוסים בין עירוניים), התשע"ז-2017. לעומת זאת, סעיפים 1.16 ו-38.2.8 מפנים לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מגבלות (נגישות חושית באוטובוסים בין עירוניים), התשע"ח-2017. נבקש מהוועדה להבהיר מהי ההפניה הנכונה ולתקן את מסמכי ההליך בהתאם.	מובהר בזאת כי ההליך מתייחס להפעלת אוטובוסים עירוניים בלבד. לפיכך, בכל מקום במסמכי ההליך ונספחיו שישנה הפניה לתקנות הנוגעות לאוטובוסים בינעירוניים, הכוונה היא לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), תשס"ג-2003.
47.	חלק ה'	ס' 49	יחס נוסעים לק"מ בבסיס על פי הסעיף הינו 2.0. מפת הבסיס באשכול הינה 7.179 מיליון ק"מ ועל פי נתוני נספח יז', ישנם כ-9-10 מיליון נוסעים בשנה בממוצע. היחס המתקבל מחילוק הנוסעים בק"מ עומד על 1.39. נבקש את הבהרת הוועדה לנושא.	אין שינוי במסמכי ההליך. יחס הנוסעים המופיע במסמכי ההליך הינו היעד אותו קבעה הרשות לאשכול זה.
48.	חלק ד', חלק ה'	ס' 32, טבלה 1, ס' 53.1	תמריץ בגין איסוף נוסעים – מסמכי המכרז קובעים כי בכל שנה החל מהשנה השלישית המדרגות תגדלנה ב 240 אלף נוסעים לשנה. מה	אין שינוי במסמכי ההליך.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			שמגלם גידול של 1.5 אחוז בנוסעים בכל שנה, אך בסקירה הכללית של מרחב האשכול והפעילות מצורפת טבלה המציגה שיעור גידול שנתי שלילי, נבקש כי הוועדה תבטל את עדכון המדרגות בכול שנה מהשנה השנייה.	
49.	חלק ה'	56	נבקש לתקן את הסעיף כך שהתחשבוניות תערך בגין שינויים במהירות המסחרית אשר עולה על 0.6 (מהירה או איטית יותר), כפי שנערך במכרז דרום גוש דן 3/23, העוסק באשכול המצוי במטרופולין הגדול בארץ, במרחב עירוני אורבני המאופיין במהירות עירונית נמוכה, בדומה לאשכול נשוא המכרז.	אין שינוי במסמכי ההליך.
50.	נספח ב'	נספח 1, 3 ונספח 4	בקו 80 (12080) שתי החלופות בכיוון חזור הן זהות, גם בתחנות (נספח 3 של נספח ב') וגם בלוח זמנים (נספח 4 של נספח ב'), ככל הנראה מדובר בטעות סופר, נבקש את הבהרתכם.	ראו נספח ב' עדכני, מצורף למכתב זה.
51.	נספח ב'	נספח 1, 3 ונספח 4	בקו 80 (12080) שתי החלופות בכיוון חזור הן זהות, גם בתחנות (נספח 3 של נספח ב') וגם בלוח זמנים (נספח 4 של נספח ב'), ככל הנראה מדובר בטעות סופר, נבקש את הבהרתכם.	ראו נספח ב' עדכני, מצורף למכתב זה.
52.	נספח ב'	נספח 1 ונספח 3	וועדת המכרזים הנכבדה מתבקשת לתקן/להתאים את הפערים הקיימים בין נספח 1 לנספח 3 באורך המסלול בקווים הבאים : 1. קווים שיש בהם שינוי מסלול : 9,10,16,17,18,20,24,36,38,40,41,42,76 2. קווים שאין בהם שינוי מסלול : 70,71,77,78,146	ראו נספח ב' עדכני, מצורף למכתב זה.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			כמפורט לעיל, קיימים פערים בין נספח 1 לנספח 3 באורך הקווים בכל הקווים הנ"ל (מחושבים לפי מטר לנסיעה בודדת), אשר משפיעים במצטבר על ההצעה של המכרז. על כן, לצורך הבהירות, ואחידות בסיס הנתונים אשר יעמוד בבסיס הצעת כלל המציעים, מתבקשת הוועדה ליישב אי התאמה זו ולבצע התאמה בין שני נספחים אלה. לנוחיותכם מצ"ב למכתבנו, נספח 1 המציג את הפרשי אורך המסלול בקווים השונים, בין נספחים 1 ל 3	
53.	נספח ב'	נספח 3	בנספח 3 של נספח ב' מופיע תחנות עם מקט "תחנה חדשה" ללא קואורדינטות (Long & Lat), מבקשים לקבל את הקואורדינטות של תחנות אלה.	התחנות החדשות טרם הוקמו בשטח ולפיכך מיקומן המדויק אינו ידוע בשלב זה.
54.	נספח ב'		קיימים פערים בק"מ במספר קווים בין נספח 1 לבין נספח 3. מצ"ב קובץ אקסל המפרט את הפערים.	ראו נספח ב' עדכני, מצורף למכתב זה.
55.	נספח ג'		בהמשך להוראות סעיף 14.1 לחלק א' של ההליך התחרותי לפיה מציעים רשאים לצרף להצעה ערבות מכרז גם מחברת ביטוח, מבוקש כי תוסר המילה "בנקאית" במשפט המתחיל במילה "הנדון" בנוסח ערבות המכרז. לחילופין מבוקש שיפורסם נוסח ערבות מכרז שיותאם למצב של הנפקתה על ידי חברת ביטוח בלבד, ובין היתר שיבוצעו בנוסח הנ"ל תיקונים כדלקמן: (א) מחיקת השורה עם המילה "סניף" בטבלה העליונה; (ב) מחיקת המילה "בנקאית" בשורה המתחילה במילה "הנדון"; (ג) החלפת המילים "לסניף	ההערה מקובלת. ראו נספח ג' עדכני מצורף למסמך זה.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			הבנק המפורט " למילים "לחברת הביטוח המפורטת" בשורה המתחילה במילים "דרישה על פי".	
56.	נספח ז'	2	נספח ז' למסמכי ההליך כולל תצהיר לפי חוק עסקאות גופים ציבוריים התשל"ו- 1976. סעיף 2 לתצהיר מפנה לחוק עובדים זרים (איסור העסקה שלא כדין והבטחת תנאים הוגנים), התשנ"א-1991. הוועדה מתבקשת להבהיר האם מדובר בהפנייה לחוק עובדים זרים, התשנ"א-1991, בהתאם לתיקון שם החוק, או שמא מדובר באחת מתקנות החוק הנ"ל.	מדובר בחוק עובדים זרים, התשנ"א-1991, על תקנותיו.
57.	נספח י		נספח י' לא צורף למסמכי המכרז למעט הטבלאות התפעוליות (קובץ האקסל).	ראו נספח י' (קובץ PDF) מצורף למסמך זה.
58.	נספח י	טבלה 1	סוגי האוטובוסים בקובץ האקסל בגיליון טבלה 1 (שורה 9-11 הכוללת אוטובוסים פרבריים וממוגני ירי) אינם בהלימה לסוגי האוטובוסים באשכול הנדון, שכן כאמור בסעיף 38.1 למכרז סוגי האוטובוסים צריכים להיות : אוטובוס עירוני חשמלי נמוך רצפה. אוטובוס עירוני מפרקי חשמלי מיניבוס עירוני חשמלי הוועדה מתבקשת לתקן את אי ההלימה הנ"ל. בנוסף, יש לתקן את טבלה 4 של נספח י' באופן שגם היא תתאים לדרישות המכרז.	ראו נספח י' (קובץ אקסל) עדכני, מצורף למסמך זה.
59.	נספח י'	נספח י'	נראה כי נספח י' – הנחיות להכנת הטבלאות לסיכום הנתונים התפעוליים (מצורף גם כקובץ אקסל), הושמט ממסמכי המכרז למעט קובץ האקסל.	ראו מענה לשאלה מספר 57 לעיל.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			נבקש להעביר למציעים את הנוסח המעודכן של נספח זה.	
60.	נספח יד'	2.6	הוועדה מתבקשת לעדכן את נספח יד' כך שיכלול התייחסות לליסינג מדינה גם ביחס למיניבוס חשמלי.	ראו נספח יד' עדכני מצורף למכתב זה.
61.	הסכמי ליסינג	38.2.3	בסעיף 38.2.3 נקבע כי ייתכן ויופעלו באשכול אוטובוסים בליסינג תפעולי, במקרה כאמור יחויב הזוכה לחתום על הסבת הסכמי הליסינג התפעולי עבור אוטובוסים אלו. נספח י"ד אמנם קובע את עקרונות הליסינג, אך לא צורפו הסכמי הליסינג הנ"ל במלואם. לאור האמור, נבקש מהוועדה לצרף את הסכם הליסינג ובהתאם להאריך את המועד האחרון להגשת שאלות ההבהרה כך שיינתן זמן מספק לעבור על המסמכים שטרם פורסמו.	נכון למועד מכתב זה, לא מופעלים באשכול אוטובוסים בליסינג שעליהם קיימים הסכמי הסבה.
62.	נספח טז	סעיף 1.1.6	מוצע לפצל את סעיף 5 ו- 9 לשלוש שורות: ק"מ נטו מפת בסיס המבוצע על ידי המציע, ק"מ נטו המבוצע על ידי המציע בנסיעות תגבור, ק"מ נטו הנסיעות המבוצעות ע"י קבלן משנה. תיקון זה נדרש בכדי למנוע טעויות ואי בהירות במסגרת נספח טז' והתאמתו לתוכנית העסקית והתפעולית.	אין שינוי במסמכי ההליך.
63.	נספח ט"ז	דוח רווח	במכרז הוצג תמריץ חדש ביחס למכרזים דומים בגין עליה ביחס נוסעים. יחד עם זאת נספח ט"ז אשר מפרט את ההוראות להכנת התוכנית העסקית אינו מתייחס לתמריץ החדש. נבקש מהוועדה	אין שינוי במסמכי ההליך. ככל שהמציע מניח הכנסות מתמריץ יחס נוסעים לק"מ, עליו לרשום זאת, בשורת ההכנסות מתמריצי נוסעים ובנוסף, במסגרת

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			להבהיר האם נדרש לכלול התייחסות לתמריץ הנ"ל בשורת ההכנסות?	המתודולוגיה יפרט כיצד בכוונתנו לעמוד ביעד ואת היחס בכל אחת מהשנים.
64.	נספח טז	סעיף 1.3	הועדה מתבקשת להבהיר שההכנסות לא יכללו אף הכנסה הקשורה להכשרת נהגים. זאת בכדי למנוע סבסוד צולב שאינו קשור באמת להכנסות של האשכול ומהווה מקור להטעיה במסגרת התוכנית העסקית.	אין שינוי במסמכי ההליך.
65.	נספח כ', סעיף 5.2.8; חלק ד', סעיף 41.2;		לאור כך שסעיף 41.2 בחלק ד' למסמכי ההליך שכותרתו "הפעלת עמדות הטעינה מחוץ לאוטובוס במרחב העירוני", וכן סעיף 4.4 ותוספת ה' לנספח כ' בוטלו. נבקש כי סעיף 5.2.8 לנספח כ' יימחק.	אין שינוי במסמכי ההליך. יחד עם זאת יובהר כי נכון למועד פרסום ההליך, אין דרישה מצד הזוכה להפעלת עמדות טעינה מחוץ לאוטובוסים.
66.	נספח כ'	5.6	הסעיף עוסק ביישום שינויים הנדרשים במערכת הכרטוס במהלך תקופת ההפעלה. נבקש להוסיף בסיפא, "ככל שהשינוי הנדרש ימומן לכלל המפעילים, המציע שיוכרז כזוכה יהיה זכאי למימון השינוי".	אין שינוי במסמכי ההליך.
67.	נספח כ', תוספת ב'	3	התוספת דנה בתהליכי הנפקת כרטיס מזהה חכם אישי. סעיף 3 לתוספת כולל הפניה "לתקנות" מבלי לציין את שם התקנות. הועדה מתבקשת להפנות לתקנות הרלוונטיות.	צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשפ"ב-2022.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
68.	נספח כ', תוספת 1'	1.1	התוספת מתייחסת לדרישות עמדות הטעינה המאוישות. לפי התוספת, נדרש כי עמדת הטעינה תאפשר מכירת כרטיסי נסיעה בודדים מנייר. נודה להבהרה לאור החלת רפורמה "דרך שווה".	אין שינויי במסמכי המכרז.
69.	נספח כא'	5.5	הנספח דן בטכנולוגיה ומערכות המידע שעל המפעיל לעשות בהן שימוש. סעיף 5.5 כולל דרישה ליכולת שיחזור נתונים במשך 24 חודשים קודמים. נבקש הבהרה, האם במסגרת סעיף 5.5, המפעיל יידרש גם לבצע דיווח בנוגע לשחזור הנתונים.	אין שינויי במסמכי המכרז.
70.	נספח כא'	5.6	הסעיף קובע את משך הזמן המקסימלי בו נדרש המפעיל לעמוד בעת שחזור נתונים ממערכת. נבקש להוסיף כי הדרישה ל-48 שעות לצורך שחזור הנתונים, לא כוללת סופי שבוע, כפי שמופיע בסעיף 5.7.2 לנספח זה.	אין שינויי במסמכי המכרז.
71.	נספח כא'	10.8.1	הסעיף דן במערכות אשר המפעיל נדרש להתקין ברכבים. סעיף 10.8.1 קובע בין היתר כי "יודגש כי לא מדובר במערכת שתאפשר שיחה בין הנהג למשרד האחורי". נבקש הבהרתכם לדגש המפורט בציטוט כאמור.	הכוונה למערכת שתאפשר תקשורת דו כיוונית בין הנהג ל-BO באמצעים כגון הודעות טקסט וכו'
72.	נספח כא'	10.11.3	הסעיף דורש התקנה של מצלמות בתוך כלי הרכב, אשר יעמדו בקריטריון איכות של זיהוי פנים. נבקש הגדרה מפורטת לאיכות המינימאלית של זיהוי פנים במסגרת עמידה בקריטריון האמור.	הדרישה הינה דרישה פונקציונלית ותבחן בתהליך היישום.
73.	נספח כא'	3.6.1	בהמשך לדרישה הקבועה בסעיף, לפיה, המפעיל נדרש ליישם שינויים במערכות טכנולוגיות, ככל שהדבר יידרש, הועדה מתבקשת להוסיף בסיפת ס"ק 3.6.1 "בהתאם למקורות תקציביים שינתנו ע"י המשרד למימוש השינוי הנדרש".	אין שינויי במסמכי המכרז.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
.74	נספח כא	5.2	הסעיף מציין זמינות המערכות המשפיעות על רמת השירות לציבור, שלא תפחת מ- 99.5% : מתבקש להבהיר כי חישוב זה שעניינו בהשפעה על רמת השירות, אינה כוללת גם שעות / ימים שאין בהם הפעלת תחבורה ציבורית.	החישוב מתייחס רק לזמנים בהם נדרש שירות לציבור.
.75	נספח כא	6.14.1	הועדה מתבקשת להבהיר כי הדרישות ביחס לספק מאושר אינן חלות ביחס לספקי ענן ציבוריים אמזון או מייקרוסופט.	ספקי ענן כגון - AWS ו-GOOGLE אשר מפוקחים במסגרת נימבוס אינם נדרשים בתהליך ספק מאושר.
.76	נספח כא'	7	הסעיף קובע שהמפעיל נדרש לספק מענה לכל סוגי הממשקים למערכות החיצוניות בהתאם "לדרישות המשרד". נבקש הגדרה מפורטת של מהן "דרישות המשרד" בקשר למתן מענה כאמור, וכן לפרט באופן ספציפי לאילו מערכות ישנה דרישה להתממשק.	אין שינויי במכרזי המכרז
.77	נספח כא' (1)	3.3	הסעיף כולל דרישה לכלול בכלי הרכב מערכת אשר תהא לה היכולת להעריך את מיקום האוטובוס גם בהיעדר GPS וכן תתן פתרון לדיווח VM. נבקש הבהרתכם לדרישה בסעיף זה, לרבות הטכנולוגיה הנדרשת במסגרת הדרישה כאמור.	ניתן למימוש על ידי סעיף 3.4 או פתרון טכנולוגי אחר שיעמוד בדרישות הפונקציונליות המופיעות בסעיף 3.1, 3.2.
.78	נספח כא' (1)	3.21.1	הסעיף דורש כחלק מבקרת הפעלה של צי האוטובוסים, זיהוי של מיקום נציגי השטח. נבקש לקבל הבהרה ביחס לצורך בהצגת מיקום נציגי השטח העושים שימוש באפליקציה הסלולארית של מערכת הנצ"ר.	מתן יכולת תפעולית למפעיל.
.79	נספח כא' (1)	3.21.2	הסעיף קובע כי מערכת צי האוטובוסים נדרשת לסווג את האוטובוסים לפי רמות סיווג עם קריטריונים שנקבעו ברמות	ההסבר מופיע בנספח מד' (דרישות תפעוליות) סעיף 14.4.4.1.

מספר שאלה	חלק נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			הסיווג הנ"ל. רמת סיווג ג' - שיטת תפעול, כוללת דרישה ל"ווסות על פי לוח זמנים". נבקש הבהרתכם של המושג הנ"ל.	
80.	נספח כא' (2)	5.7	הסעיף קובע כי בתחנות בהזמנה מראש, תחנת האיסוף תיקבע על ידי הלקוח באמצעים דיגיטליים ואילו תחנת הירידה תעודכן על ידי הנהג. בהתאם למגמה המונהגת כיום על ידי המשרד שלא להעסיק את הנהגים בטיפול בנוסעים, ולאפשר להם לעסוק בנהיגה בלבד, נבקש להסיר את הדרישה לעדכון על ידי הנהג בממשק הנהג של תחנת הירידה ולאפשר קווים גמישים בהזמנה מראש באמצעות אתר או אפליקציה בלבד.	אין שינוי במסמכי המכרז.
81.	נספח כא' (2)	10.2	הסעיף קובע כי בתחנת האוטובוס יוצב מסך מגע. הועדה מתבקשת לספק התייחסות לטיפול בוונדליזם למסכי המגע בסככות ובעמודים.	באם יוחלט במהלך היישום ו/או במשך תקופת האשכול על הפעלת שירות עפי קריאה לפי סעיף 10 (כפתור ביצוע דרישת איסוף), יקבעו התנאים לטיפול בוונדליזם.
82.	נספח כו	טבלה- אי מילוי כל הוראה המפקח על התעבורה	א. ועדת המכרזים מתבקשת להבהיר ולהגדיר מראש, לכל הפחות בקווים כלליים, מהם הקריטריונים לפיהם תסווג הפרת אי מילוי הנחיית מפקח כרמת חומרה א- ב או ג ? ב. כמו כן הועדה מתבקשת להוסיף דירוגי חומרה של 500 שח ו- 1,000 ש"ח כפי שקיימים כיום על הפרות קיימות.	אין שינוי במסמכי המכרז.
83.	נספח כ"ו	סעיף 1	בסעיף זה מצוין כי בימים אלה פועל המשרד, בשיתוף מפעילי התחבורה הציבורית, לשינוי נספח הפיצויים המוסכמים, וככל שמהלך תיקון הנספח יושלם לאחר תום ההליך המכרזי, יוחל הנספח על המפעיל הזוכה במסגרת ההסדרה שתבוצע בענף.	אין שינוי במסמכי ההליך. על המציעים להגיש את הצעתם בהתאם לנספח כו' שפורסם.

מספר שאלה	חלק נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			לאור החמרת נספח הפיזיים המוסכמים במכרזים האחרונים והיקף הקנסות המשמעותי שמשלמות החברות שזכו במכרזים אלה, ולאור נספח הפיזיים המוסכמים שצורך להליך זה, בו כבר הוחמרו בצורה משמעותית היקף הפיזיים תחת בקרה מדגמית (הבקרה התפעולית) בהשוואה להליכים קודמים, ישנה חשיבות גדולה לקבל את המסמך טרם הגשת ההצעה. הדרישה שמציעים יגישו את ההצעה מבלי לדעת מהם הקריטריונים שעליהם הם צפויים לשלם פיזיים מוסכמים ומה צפוי להיות היקף הפיזיים המוסכמים אותם הם צפויים לשלם, אינה סבירה. הוועדה מתבקשת להעביר את נספח הקנסות המחייב עבור הליך זה זמן סביר לפני המועד האחרון להגשת ההצעות במכרז, או לקבוע כי ככל שיפורסם לאחר המועד כאמור, המפעיל יפוצה על השינויים שיחולו בנספח החדש.	
84.	נספח כו	טבלה- דיווח על נסיעה שעומד בסתירה למערכות המשרד ולרישיון הקו	ביחס לחריגת "דווח על נסיעה שעומד בסתירה למערכות המשרד", מבוקש להחיל דירוג חומרה א/ב/ג באופן דומה לנעשה במכרז זה לגבי חריגת אי מילוי הנחית מפקח", כך שקנס בגובה 10,000 ₪ יהא הסכום המקסימלי ולא הבלעדי, ויאפשר למפקח להביא בחשבון את מידת החומרה של ההפרה במקרה הספציפי ולשקפו בגובה הקנס, כפי שנעשה ביחס להפרת "אי מילוי הנחית מפקח".	אין שינוי במסמכי המכרז.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
85.	נספח כו	טבלה- הדרת נוסעים ואי ניסיון לסיוע לנסע ע"י הנהג	סעיף הפיצוי המוסכם החדש "הדרת נוסעים ואי ניסיון לסיוע לנסע ע"י הנהג, בהתאם להנחיות הבקרה" – 10,000 ₪" - מנוסח באופן כללי ורחב, אשר עשוי לכלול בגדרו כל סוג של אי סיוע לכל נוסע, וקנס בסכום גבוה ביותר. לעמדתנו, הסעיף בנוסחו עלול לכלול בגדרו מרחב רחב מדי של פרשנויות ומקרים, באופן המייצר חוסר וודאות, ובעיקר באופן המנוגד לאינטרס החשוב במעלה, של בטיחות הנוסעים והתעסקות הנהג בנהיגה (אשר מטבע הדברים לא תמיד יכול לסייע לנוסע מבלי לסכן את נהיגתו). הועדה הנכבדה מתבקשת להסתפק בהותרתו על כנו של סעיף הדרת / אי סיוע לבעלי מוגבלויות ע"י הנהג- 10,000 ₪", הקיים במכרזים הקודמים ובמכרז זה, על מנת להבטיח שעיקר עיסוקו של הנהג יהא בנהיגה, למעט מקרי קיצון בהם נדרש סיוע הכרחי לבעלי מוגבלויות, כפי המצב הקיים במכרזים קודמים. ככל שחרף האמור, הסעיף החדש הנ"ל יוותר על כנו- מבוקש למען הסר ספק להעביר לידיעת המציעים את הנחיות הבקרה הנזכרות בסעיף.	בהתאם להנחיות ובהתאם לפסיקת בג"צ, יש להנחות את הנהגים כי לכל נוסע יתאפשר לשבת בכל מקום באוטובוס. ולסייע לנוסע מקום שנמנע מנוסע לשבת במקום פנוי שבחר ומקום שנוסע התלונן לנהג כי מתקיימת הדרה מצד הנוסעים כלפי נוסע/ת על רקע הבדל דת, גזע, מין וכדומה. אירוע העוסק בהדרת נוסעים ו/או באי סיוע לנוסע על ידי הנהג, בניגוד להנחיות הבקרה יהיה צפוי למתן חריגה. ההנחיה הקיימת עוסקת באי סיוע לבעל מוגבלות, הנחיה זו שונה במהותה.
86.	נספח כו	טבלה- רמת תחזוקה	בגין אירוע "רמת תחזוקה שאינה נאותה" חל גידול משמעותי בגובה הקנס ביחס למכרזים קודמים (3,000 ₪ במקום 1,000 ₪), וזאת על אף שהסעיף עפ"י נוסחו הרחב כולל בגדרו גם ממצאים	אין שינוי במסמכי המכרז.

מספר שאלה	חלק נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
		שאינה נאותה	זניחים, אשר אינם כרוכים בכל סכנה בטיחותית או פגיעה ישירה בשירות לנוסע. הועדה מתבקשת להפחית את הקנס לגובהו במכרזים הקודמים. לחלופין, אם הבקשה תדחה, מבוקש לכל הפחות בשים לב לגידול בגובה הקנס, לאפשר תיקון בתוך פרק זמן מסוים, על דרך של הוספת המילים: " ככל שהממצא לא תוקן בתוך 48 שעות" בסוף הסעיף.	
87.	נספח כו	טבלה – ליקוי חוזר	הפרת "ליקוי חוזר" – מדובר בפיצוי מוסכם אשר במכרזים קודמים (למשל דרום גוש דן) הובהר מפורשות בתיאור ההפרה כי יושת רק אם "בחלוף פרק זמן שלא יעלה על 30 ימים לא תוקן על ידי המפעיל". סיפא זו נמחקה בנספח הנוכחי. מבוקש להחזיר נוסח הסעיף כפי המכרזים הקודמים כאמור, באופן שגם משקף את מהות החריגה שעניינה "ליקוי חוזר", ובמיוחד בשים לב לכך שעסקינן בקנס גבוה מאוד (5,000 ₪).	אין שינוי בהגדרות המכרז.
88.	נספח כו	טבלה – "הצבת פריטים בתוך האוטובוס ס"	בהתאם לרציונל שעמד בבסיס מנגנון הפשרה שגובש ואושר בת.א. 26889-12-21 ביחס להפרת "הצבת פריטים בתוך האוטובוס" – מתבקשת הועדה להבהיר במסגרת הסעיף כי ככל שמדובר בממצאים אשר ימצאו במהלך המסלול, יתאפשר תיקון הממצא בתוך 48 שעות מהעלאת החריגה, קרי הקנס במקרה זה יושת רק במידה והממצא לא תוקן בתוך 48 שעות כאמור.	בהתאם להנחיות, ככל ומדובר בפריטים שהוצבו (בובות, דגלים וכו'), כלומר, פריטים שאינם מצריכים טיפול מיוחד להסרתם (כמו מדבקות), לא תינתן האפשרות לתיקון הממצא תוך 48 שעות החריגה תועבר להמשך טיפול במסגרת אכיפה מנהלית. הדבקת הודעות/ מדבקות על ידי הנוסעים והועלו ממצאים בנסיעה הראשונה של הקו, לא יימחקו מאחר והאוטובוס היה

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
				צריך להיות מטופל ערב קודם בחניון. ממצאים כאלו היה והתגלו באמצע היום (לא בנסיעה ראשונה), ויתוקנו תוך 48 שעות מהעלאת הממצא בצירוף תימוכין כנדרש, יקבלו התייחסות בועדת האכיפה והחלטתם בנדון תהא סופית.
89.	נספח כו'	אי מענה לטלפון האדום	סעיף פיצוי מוסכם חדש "אי מענה לטלפון האדום בזמן אמת בשעות הפעילות המוגדרות במכרז". למען הבהירות, מבוקש להבהיר כי הכוונה הנה לשעות פעילות המוקד הטלפוני המפורטות בנספח כט (שכן המונח טלפון אדום לא נזכר כלל במסמכי ההליך).	אין שינוי בהגדרות המכרז, לא מדובר במוקד הטלפוני של המפעיל אלא במוקד החירום של המפעיל אותו הוא מחויב להפעיל כמענה למרכז השירות והמידע הארצי לתח"צ אותו מפעילה הרשות.
90.	נספח כו'	טבלה- אדיבות מבקר	ביחס לסעיף הפיצוי המוסכם החדש, בגין "אדיבות מבקר" יצוין כי בשים לב להתנהגות הנוסעים שאינם משלמים וסוג האינטראקציה הנדרשת בין נוסע כאמור לבין מבקר, מתעורר חשש לפוטנציאל תלונות רבות שאינן מוצדקות בדבר העדר "אדיבות מבקר", ובנוסף מתעורר חשש שסעיף כאמור יוביל לחשש מוגזם מצד המבקר ולפגיעה בהפעלת סמכויותיו כנדרש. נוכח האמור, מבוקש להסיר סעיף חדש זה (או לכל הפחות להפחית את גובה הקנס לצידו).	בהתאם לנוהל פיקוח 94, על המבקר לפנות בצורה אדיבה ומנומסת אל נוסעי האוטובוס. כבכל חריגה, הבקרה תקפיד על אימותה מול המפעיל באמצעות הליך האכיפה המנהלית. כלומר, תינתן למפעיל אפשרות להפריך את הטענה ומנגד הבקרה תידרש להצגת תימוכין מספקים לחריגה.
91.	נספח כו'	טבלה- אי עמידה בהתחייבות למספר	ביחס לסעיף הפיצוי המוסכם בגין "אי עמידה בהתחייבות המפעיל למספר הנהגים החדשים שיוכשרו ויועסקו..." – בהינתן הבעיה הידועה הקיימת בתחום הבדיקות הרפואיות וחוסר תפקוד המרב"ד, מבוקש להוסיף את המילים "למעט אם המפעיל	הבקשה נדחית, אין שינוי בהגדרות המכרז.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
		הנהגים החדשים	הוכיח להנחת דעתו של המשרד, כי אי העמידה בהתחייבות ארעה בשל נסיבות שאינן בשליטתו".	
92.	נספח כ"ט	20.3.5, 20.4.3	סעיף 20.3.5 לנספח כ"ט אשר דן בעמדות מודיעין של המפעיל מפנה לתקנה 16 לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מגבלות (התאמות נגישות השירות), התשע"ג-2013, אשר קובעת הוראות ביחס לשילוט. ואילו סעיף 20.4.3 אשר דן בפרסום מידע בתחנות ושילוטן מפנה לתקנה 29 לתקנות אשר קובעת הוראות ביחס להתאמות נגישות למידע. הוועדה מתבקשת להבהיר האם ההפניות נכונות, לחלופין נבקש מהוועדה להפנות לתקנות הרלוונטיות בשני הסעיפים האמורים.	סעיף 20.3.5 יתעדכן כדלקמן : "עמדות המודיעין יהיה נגישות בהתאם לדרישות תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מגבלות (נגישות השירות) 2013 בדגש על תקנה 20 ותכלול גישה נגישה לכיסאות גלגלים ומערכות שמע בהתאם." סעיף 20.4.3 למסמכי ההליך יתעדכן כדלקמן : "המידע שיימסר בתחנות יהיה בהתאם להוראות תקנה 29 בתקנות נגישות השירות 2013 ושילוט בתחנות יבוצע בהתאם לדרישות ת"י 1918 חלק 4 המתעדכן מעת לעת."
93.	נספח ל'	2.2.1	סעיף 2.2.1 לנספח ל' קובע כי דמי השכירות בקשר עם חניון נווה שאנן חיפה (דורי) יהיו בגובה 2 מיליון ₪. הוועדה מתבקשת להבהיר האם גובה דמי השכירות כאמור הוא שנתי או חודשי	דמי השכירות הינם שנתיים, הסעיף יעודכן בהתאם.
94.	נספח ל'	2.2.2	סעיף 2.2.2 לנספח ל' קובע כי המציע נדרש להפעיל את החניות במרכזית המפרץ. נבקש מהוועדה להבהיר מה העלויות הנדרשות, בגין הפעלת חניונים כאמור, לרבות, בין היתר, עלויות חשמול החניון?	המפעיל לא נדרש להפעיל את החניות אלא לפעול מהם במהלך היום כחניה תפעולית. כמו כן על בסיס אותן חניות, מוקצה למפעיל חניית לילה כמפורט בסעיף, כך שיגבה מהמפעיל סכום כמפורט בסעיף 2.1.6 בהתאם לסוג החניה, קרי בעבור חניה חשמלית 1,400 ₪, בעבור חניית דיזל 700 ₪ ו - 700 ₪ בעבור ניהול בגין כל חניה שתוקצה למפעיל. כך לדוגמא ככל שכל 40 חניות הלילה יהיו חשמליות יקוּזז מעלות ההפעלה סך של 1,008,000 ₪ , לפי 40 חניות כפול (1400+700)

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
				כפול 12 חודשים. כמו כן המפעיל יישא בעלויות צריכת החשמל בגין הטעינה מעבר לדמי הניהול ומחיר החניה. ככל שלא יחושמל החניון תבוצע התאמה למחיר החניה בהתאם.
95.	נספח ל	+2.2.1 2.2.2	א. הוועדה מתבקשת לקבוע סכום נורמטיבי לעלויות הניהול של חניון דורי, בדומה לקביעתה בנוגע לסכום נורמטיבי של 2 מיליון ש"ח לדמי השכירות. הנ"ל מתבקש בכדי לייצר אחידות בכלל ההצעות בסעיף מהותי זה. ב. בנוסף הוועדה מתבקשת להוסיף את המילה "בשנה" לאחר הסכום של 2 מיליון ש"ח. ג. בדומה לנ"ל, הוועדה מתבקשת לחדד את דמי השימוש ודמי הניהול שייגבו מחניון מרכזית המפרץ, באופן ברור לכלל המציעים.	א – אין שינוי במסמכי ההליך, האחריות לניהול החניון הינה באופן בלעדי של המפעיל ובהתאם לדרישות כל דין והמחויבויות הנדרשות בהסכם השימוש ובשים לב כי בסוף התקופה נדרש להשיב את המתקן כשם שהתקבל למעט בלאי סביר. ב – ראו מענה לשאלה מספר 93 לעיל. ג – ראו מענה לשאלה מספר 94 לעיל.
96.	נספח ל'	ס' 2.2	צי האוטובוסים הנדרש בהתאם למסמכי ההליך הוא לפחות 166 אוטובוסים, כאשר ישנה דרישה שכל הצי יורכב מרכבים חשמליים. אולם, מספר החניות המוקצות באשכול הוא 110 חניות, אשר מתוכנן רק כ-70 חניות חשמליות. למעשה, מספר החניות החשמליות מהווה פחות מ-50% ממספר החניות החשמליות הנדרש.	יודגש כי האחריות לחניוני הלילה הינה באחריות הבלעדית של המפעיל כמפורט בסעיף 37.2 למסמכי ההליך והמשרד אינו מתחייב שכל מתקני התשתית המפורטים במסמכי ההליך התחרותי יעמדו לרשות הזוכה ביום ההפעלה או בכלל לעניין החשמול, תשומת לב המציעים לסעיף 2.2.1 בנספח ל'.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			נבקש להבהיר היכן מיועדות החניות החשמליות הנוספות לשם הטענת כל צי האוטובוסים הנדרש בהתאם למסמכי ההליך.	
97.	נספח ל'	2.2.1	א. הוועדה מתבקשת להבהיר כיצד יציג המציע את העלות החד פעמית בגובה 21 מיליון ש"ח להתאמת חניון דורי בהצעתו- האם על דרך של הוספתה לעלויותיו, או על דרך של הצגת שורה נפרדת של הפחתת הכנסה ? ב. בנוסף, הוועדה מתבקשת להבהיר (בדומה לנעשה בהבהרות שניתנו במכרז אשכול דרום גוש דן), האם סך ה- 21 מיליון ש"ח להתאמת חניון דורי, כוללים את עלויות רכישת והתקנת עמדות הטעינה לחניון. ג. עוד מתבקשת הוועדה להבהיר כי גם בחלופה לפיה אגד לא תבצע את ההקמה- על המפעיל לקחת בחשבון במסגרת תוכניתו העסקית עלויות הקמת תשתיות החשמול בסך 21 מיליון ₪. או לחלופין להבהיר עלות אחרת כעלות מינימום אותה יש להביא בחשבון במסגרת ההצעה בחלופה זו. ד. בנוסף, הוועדה מתבקשת להבהיר ביחס לכל אחד מהחניונים (מרכזית המפרץ וחניון דורי) האם עלויות דמי הניהול כוללים שמירה ואבטחה אשר יסופקו על ידי הבעלים של החניונים, או שהמציע נדרש להוסיף בהצעתו עלויות אלו בנפרד.	א – עלות החשמול החד פעמית או השוטפת ו/או העתידית הינה חלק בלתי נפרד מעלות ההפעלה שעל המציעים להביא בחשבון במסגרת הצעתם. ב – העלות כוללת את רכישת והתקנת עמדות הטעינה לחניון. ג – על המפעיל לקחת בחשבון במסגרת תוכניתו העסקית עלויות הקמת תשתיות החשמול בסך שלא יפחת מ - 27 מיליון ₪ שישולם בסכום אחד במועד קבלת החניון. כמו כן, לתשומת לב המציעים לאמור בסעיף במקרה בו אגד לא תבצע את החשמול. ד – מרכזית המפרץ – דמי הניהול כוללים שמירה ואבטחה. חניון דורי – הניהול, לרבות אבטחתו ועלות הניהול הינה באחריות המפעיל ועליו להביא זאת בחשבון במסגרת הצעתו הכספית.

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
98.	נספח 2	סעיף 6.11 לנספח 3	בהתאם להוראות סעיף 6.11 לנספח 3 לנספח ל'2 המציע שהצעתו תזכה מצהיר כי הוא מודע לכך שחברת הניהול תהא רשאית להציב מצלמות ואמצעי ניטור לצורך איסוף מידע, בין היתר, לצורך ניטור הפרת "החוק למניעת העישון". נבקש מהוועדה להבהיר כי הכוונה לחוק למניעת העישון במקומות ציבוריים והחשיפה לעישון, תשמ"ג-1983.	כן ולמען הסר ספק עמדת המשרד הינה כי חברת הניהול אחראית על כל הנעשה במתקן התחבורתי למעט הפעלת שירותי התחבורה עצמם.
99.	נספח לז'; נספח לח'; נספח מ'; נספח מט'; נספח נ'		נוסח אימות החתימה על ידי עו"ד קובע כי: "אני החתום מטה, _____, עורך דין, מאשר בזה כי ביום _____ הופיע _____ המוכר לי אישית / שזיהיתו על פי תעודת זהות מס' _____, ושהנו מורשה/י החתימה מטעם המציע המחייב את המציע בכל דבר ועניין, חתם בפניי על כתב התחייבות זה." למען הסדר הטוב, נבקש לתקן את נוסח אימות החתימה, כך שבמקום המילים "המחייב את המציע בכל דבר ועניין", יבואו המילים: "המוסמך לחייב את המציע לעניין נספח זה".	ההערה מקובלת. נספחים: לז', לח', מ', מט', נ' – בכל מקום שמופיע המשפט "המחייב את המציע בכל דבר ועניין", יבואו המילים: "המוסמך לחייב את המציע לעניין נספח זה".
100.	נספח מד'	14.5	סעיף 14.5 לנספח מ"ד קובע הנחיות למקרה שבו נדרש לבצע מעקף במסלול מתוכנן. בהמשך למפורט שם, נבקש הבהרתכם כיצד ניתן לסנכרן את מנגנוני בקרת המעבר בתחנות בעת ביצוע מעקפים?	אין שינוי במסמכי ההליך. במסגרת בקרת המעבר בין תחנות נלקח בחשבון גרייס תפעולי למקרים בהם נדרש שינוי מסלול
101.	נספח מה'		נספח מה' מפרט את ציוני סקרי שביעות רצון וציוני בקרה תפעולית החל מהתקופה שראשיתה בחציון השני של שנת 2021. נבקש מהוועדה לצרף גם את חלק הציון בגין אדיבות ומקצועיות הנהג לצורך הניקוד הקבוע בסעיף 28.4.5 בפרק ג' למכרז.	ראו נספח מה' 1 מצורף למסמך זה.

מספר שאלה	חלק נספח/ במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
102.	נספח מ"ד דרישו ת תפעולי ות	10	בסעיף זה נקבע כי הגיל המקסימלי למיניבוס הינו 6 שנים, אך מכרז זה דורש מיניבוס חשמלי. נבקש לעדכן את הסעיף בכך שהגיל המקסימלי למיניבוס חשמלי לא יעלה על 10 שנים (כמו שסוכם מול המשרד בהסדרה הענפית).	סעיף 10.1.1 בנספח מדי יתעדכן כדלקמן : 10.1.1 המספר הכולל של האוטובוסים שיפעיל הזוכה בקווי ההליך התחרותי יענה בכל נקודת זמן לאורך כל תקופת ההפעלה על הדרישות כדלקמן : 10.1.1.1 אוטובוס מפרקי חשמלי - גיל מקסימאלי לא יעלה על 12 שנים. 10.1.1.2 אוטובוס עירוני פרברי או בין-עירוני - גיל מקסימלי לא יעלה על 10 . 10.1.1.3 אוטובוס חשמלי – גיל מקסימלי לא יעלה על 10 שנים. המשרד יהיה רשאי להאריך את הגיל המקסימלי ל-12 שנים בתנאים שיקבע המפקח על התעבורה. 10.1.1.4 מיניבוס חשמלי – גיל מקסימלי לא יעלה על 10 שנים 10.1.1.5 הגיל הממוצע של צי הרכבים המופעל באשכול לא יעלה על 7 שנים.

מספר שאלה	חלק נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
				למען הסר ספק, גיל האוטובוסים יחושב על פי תאריך רישומם הראשון, כמופיע ברישיון הרכב.
103.	נספח מד'	10.1.1	בסעיף זה מפורט גיל מקסימאלי להפעלת האוטובוסים. חסרה התייחסות מהו הגיל המקסימלי להפעלת מיניבוס חשמלי. הוועדה מתבקשת להבהיר כי הגיל מקסימאלי של מיניבוס חשמלי לא יעלה על 10 שנים.	ראו מענה לשאלה מס' 102 לעיל.
104.	נספח מד	10.1.1.1	מתבקשת הבהרה בדומה לנעשה במכרז דרום גוש דן, כי הגיל המקסימלי של אוטובוס מפרקי חשמלי הוא 12 שנים (קרי להוסיף לסעיף את המילים "מפרקי חשמלי")	ראו מענה לשאלה מספר 102 לעיל.
105.	נספח מד	10.1.1.4	הוועדה מתבקשת להוסיף סעיף של מיניבוס חשמלי, ולעדכן את הגיל המקסימלי ל 10 שנים.	ראו מענה לשאלה מספר 102 לעיל.
106.	נספח ס		נבקש להעביר בהקדם את הנספחים שלהלן, וכן לדחות בהתאמה את המועד האחרון להגשת שאלות הבהרה, כך שתוענק למתמודדים שהות מספקת ללימוד הנספחים לצורך העברת שאלות הבהרה לוועדה בקשר אליהם: - נספח ה' - הסכם הפעלה; נספח מח' - יישום מכרז;	ראו נספח ה' ונספח מח' מצורפים למכתב זה.
107.	כללי		מבוקש להוסיף הבהרה במסמכי המכרז (בדומה להבהרה המצוינת ביחס לנספח הפיצויים המוסכמים), כי "מסמכי המכרז ונספחיהם,	אין שינוי במסמכי ההליך.

מספר שאלה	חלק נספח/ במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			לרבות הסכם ההפעלה, אינם מהווים חוזה לטובת צד שלישי כלשהו וכי לצדדים אין כוונה כי מסמכי המכרז, נספחיהם ו/או הסכם ההפעלה שייחתם מתוקפם יקנו זכות חוזית לצד שלישי כלשהו לתבוע מהמפעיל פיצויים בגין הפרת התחייבויות המפעיל כלפי הממשלה".	

חלק ב'

1. אישור יועצים:

- 1.1. משרד ש. הורוביץ ושות', עו"ד, מס' שותפות 530000926.
- 1.2. גברת דנה סיני ת.ז. 300833647.
- 1.3. ד"ר אליה בן שבת הנדסת תחבורה תנועה ובקרה בע"מ, מספר חברה 513313445
- 1.4. יגאל דור ולינור דלומי – דלויט, מספר חברה 514771427
- 1.5. עו"ד רונית ניידרמן – משרד שבלת ושות'. ת.ז. : 039634548
- 1.6. חברת וריאנס יעוץ כלכלי בע"מ, מס' חברה 513261206
- 1.7. חברת סיטילינק השקעות (1994) בע"מ, מס' חברה 511951063
- 1.8. משרד סלומון ליפשיץ ושות', מספר שותפות 540042454
- 1.9. גורניצקי ושות', עורכי דין. מס' שותפות 540058435
- 1.10. עמרי שפר ת.ז. 307993162
- 1.11. דודי שמעון ת.ז. 039640131
- 1.12. מיתר ליקוורניק גבע לשם טל, עורכי דין. מס' שותפות 540248960
- 1.13. קבוצת גיאוקרטוגרפיה 511905424
- 1.14. ד. ס. ניתוב מערכות הנדסה וניהול בע"מ (ח.פ. 512168113)
- 1.15. גודו ייזום וביצוע בע"מ (ח.פ. 511596140)
- 1.16. משה שטרית (תעודת זהות : 054982665)

2. תיקון לסעיף 4.3 למסמכי ההליך:

המציע יצרף אישור עו"ד עדכני למועד הגשת ההצעה בדבר היות החותמים בשם המציע על מסמכי ההצעה, המחייבים את המציע בחתימתם. אם המציע הינו תאגיד מסוג חברה עליו לצרף להצעתו נסח חברה עדכני (לעניין זה עדכני, נסח שהופק לא מוקדם מ- 30 יום מיום הגשת ההצעות), הכולל את שמות ופרטי מנהלי המציע. נסח חברה עדכני ניתן להפיק דרך אתר האינטרנט של רשות התאגידים שכתובתו :

<http://www.justice.gov.il/Units/RasutHataagidim/Pages/default.aspx>

על המציע לוודא, כי בנסח לא מצוינים חובות אגרה שנתית לשנים שקדמו לשנה בה מוגשת ההצעה, וכי לא מצוין כי היא חברה מפרת חוק או התראה לפני רישום כחברת מפרת חוק. יובהר, כי רישום בדבר היות החברה מפרת חוק או בעלת חוב כאמור, עלול להביא לפסילת ההצעה.

על מציע שהוא שותפות לצרף נסח שותפות מרשם השותפויות עדכני (לעניין זה עדכני, נסח שהופק לא מוקדם מ- 30 יום מיום הגשת ההצעות), המעיד על אי קיום חובות אגרה שנתית לרשם השותפויות. נסח שותפות עדכני ניתן להפקה דרך אתר האינטרנט של רשות התאגידים,

שכתובתו :

<http://www.justice.gov.il/Units/RasutHataagidim/Pages/default.aspx>

אם המציע הינו תאגיד מסוג אגודה שיתופית, עליו לצרף להצעתו אישור רשם האגודות השיתופיות עדכני (לעניין זה עדכני, נסח שהופק לא מוקדם מ- 30 יום מיום הגשת ההצעות), בדבר עמידה בהוראות הדיווח על פי דיני האגודות השיתופיות.

3. תיקון לנושא "מפת הבסיס לאשכול" (סעיף 49 למסמכי ההליך) יתעדכן כדלקמן:

"מפת הבסיס לאשכול" – סך נסיעות וק"מ רכב בשנה בכל קווי האשכול, המסתכם ב – 512 אלפי נסיעות ו-7,237 אלפי ק"מ. סך הנסיעות וק"מ הרכב במפת הבסיס לאשכול, חושב ע"י הכפלת הנסיעות וק"מ הרכב במפרטי הקווים המצורפים **כנספח ב'** להליך התחרותי ב - 51 שבועות עבור קווי שירות רגילים, 38 שבועות עבור קווים המשרתים בין היתר תלמידים וב- 26 שבועות עבור קווי לילה.

4. תיקון לנושא עלות לק"מ בבסיס

נושא עלות לק"מ בבסיס (סעיף 49 למסמכי ההליך) יתעדכן כדלקמן :

"עלות לק"מ בבסיס" – מנה המתקבלת מחלוקת עלות הפעלה השנתית בבסיס במפת הבסיס לאשכול, כהגדרתם לעיל. העלות לק"מ בבסיס הינה ממוצע משוקלל של עלויות ההפעלה לק"מ באשכול, לפי תמהיל הק"מ לסוג אוטובוס כמפורט להלן :

סוג האוטובוס	תמהיל ק"מ רכב בבסיס באלפים	מקדם עלות ק"מ ביחס לעלות ק"מ בבסיס
אוטובוס עירוני חשמלי	5,195.074	0.95929
אוטובוס מפרקי חשמלי	1,823.729	1.12557
מיניבוס	218.882	0.91999
סה"כ	7,237.685	

5. סעיף 3.9.1 למסמכי ההליך יתעדכן כדלקמן :

הקמת התאגיד הנפרד, חברה ייעודית – SPC (Special Purpose Company) ולרשמו בישראל תוך 30 (שלושים) ימים מהמועד האחרון להפקדת ערבות תוספת הקילומטר, כאמור בסעיף 5.5 להלן. מטרתו הבלעדית של התאגיד תהיה התארגנות להפעלה והפעלת קווי השירות של הליך תחרותי זה, כמו כן, ביצוע נסיעות תגבור באשכולות קווי תחבורה אחרים בכפוף לאישור המפקח על התעבורה ולעמידת המפעיל בדרישות ההליך ובתנאי ההפעלה.

6. יתווסף סעיף 17.9.21 - למשרד שמורה הזכות להורות למפעיל הזוכה לרכוש, להתקין ולהפעיל מערכת לניטור נסיעות, בהתאם להנחיות המשרד למפרטים הטכניים שיפורסמו ולפרוטוקול

הדיווח שייקבע על-ידי המשרד מעת לעת. מערכת כאמור תכלול, בין היתר, יכולות לניטור ולמדידה של אירועי נהיגה באוטובוס כגון האצות, בלימות ופניות חדות במהלך הנסיעה, וכן הפקת נתונים ודוחות בהתאם לדרישות המשרד. יורה המשרד על החלת חובת ניטור איכות הנסיעה כאמור, תישלח למפעיל הודעה 60 ימים מראש. רכישת המערכת, לרבות התקנתה והפעלתה תהיה על חשבון המפעיל ולמפעיל לא תבוא כל טענה על כך. על המפעיל לקחת בחשבון את העלויות כאמור בבסיס הצעתו להליך.

למען הסר ספק, יובהר כי נתוני הניטור עשויים לשמש גם לצורך גיבוש מדדים לציון איכות נהיגה, אשר עשויים להיות משוקללים במסגרת, מנגנוני פיצוי מוסכם, תמריצים או הטבות ואו ניקוד מציעים במסגרת הליכים תחרותיים בגין ניסיון עבר הכל בהתאם להסדרים ענפיים שייקבעו על-ידי המשרד.

7. טבלת הניקוד בסעיף 28.2 תעדכן כך :

המשקל (נקודות)	הקריטריון
35	הצעה כספית - תוספת ק"מ או תוספת עלות שנתית
21	ניסיון עבר של המציע בהפעלת קווי שירות
22.5	הצעה תפעולית
10	תכנית עסקית
4	שיעור בקרת גבייה
2	סבירות שיעור דגימה יומי מוצע
1.5	התחייבות לשיעור השתמטות מתשלום
4	התחייבות להכשרה ושימור נהגים
100	סה"כ

8. יתווסף סעיף 28.5.7 – התחייבות להקמת חניון חשמלי - 1.5 נקודות.

מציע המתחייב להקים על חשבונו חניון חשמלי במרחב האשכול ל- 50 אוטובוסים לכל המאוחר בתוך 1.5 שנים ממועד ההפעלה המלאה של האשכול – 1.5 נקודות.
על מציע המתחייב להקמת חניון כאמור לעיל, לקחת בחשבון במסגרת ההצעה, שבאחריותו הקמת החניון לרבות השגת כל האישור והיתרים הנדרשים, הקמת כל התשתית הנדרשת כולל תשתית חשמלית, אספקת חשמל ועוד.
לא הקים הזוכה את החניון עד המועד האחרון שנקבע, מכל סיבה שהיא, לרבות סיבות שאינן בשליטת הזוכה, תופחת עלות ההפעלה בסכום חד פעמי של 50 מ' ש"ח.

9. יתווסף סעיף 28.10 – התחייבות לשיעור השתמטות מתשלום – 1.5 נקודות.

מציע שיתחייב לשמור על שיעור השתמטות שנתי הנמוך מבין כל ההצעות הכשרות יהיה זכאי ל- 1.5 נקודות.
אופן ניקוד ההצעות:

$$f(x_i) = 1.5 * \left(\frac{15\% - x_i}{15\% - x_{min}} \right)$$

<u>$f(x_i)$</u>	<u>- ניקוד ההצעה של מציע i.</u>
x_i	<u>- הצעת המציע i לאחוז ההשתמטות עליו הוא מתחייב בהצעתו .</u>
<u>X_{min}</u>	<u>- ההצעה הנמוכה ביותר לאחוז ההשתמטות מבין ההצעות הכשרות.</u>

לא עמד הזוכה בשיעור ההשתמטות עליו התחייב בהצעתו בשנה מסוימת, אזי בגין כל נקודת אחוז חריגה יופחת סך של 1 מ' שם מעלות ההפעלה השנתית.
שיעור ההשתמטות יקבע בהתאם למתודולוגיה שתקבע הרשות ומצורפת כנספח נג' להליך זה.

10. סעיף 38.2.9 - סעיף 38.2.9 ימחק ובמקומו יבוא: "אוטובוסים המונעים בחשמל -לכל הפחות 70% מהאוטובוסים באשכול לאורך כל תקופת ההפעלה יופעלו באוטובוסים חשמליים (כולל רזרבה תפעולית של 20%), יתר האוטובוסים יהיו אוטובוסים עירוניים כהגדרתם בסעיף 2.4 למסמכי ההליך".

11. בסעיף 49 חלק ה המשפט הבא: " "מדד מחירי התשומות" יהיה מורכב מהמדדים המפורטים להלן ומחושב בהתאם למשקולות הבאות הנכונות למדד דצמבר 2024 - 106.03 נקודות" ימחק ובמקומו יבוא: " "מדד מחירי התשומות " יהיה מורכב מהמדדים המפורטים להלן ומחושב בהתאם למשקולות הבאות הנכונות למדד דצמבר 2024 - 100 נקודות". אין שינוי ביתר הוראות הסעיף.

12. יתווסף סעיף 48.5 – משרד התחבורה באמצעות הרשות הארצית לתחבורה ציבורית יפעיל יחידת אבטחה רכובה וממונעת לאבטחת אוטובוסים בקווי שירות ותשתיות תחבורה ציבורית המשרתות את פעילותם (להלן: "אבטחת נהגים"). מפעיל השירות ישתתף בעלויות הפעלת האבטחה באשכול אותו הוא מפעיל. על המציעים לקחת בחשבון בעת הכנת הצעתם, כי יידרשו להשתתף בהוצאות מימון שנתיות של אבטחת הנהגים בסכום של 600,000 ש"ח צמוד למדד

המחירים לצרכן בגין חודש ינואר 2026 שפורסם ב- 15 לפברואר 2026 (להלן: סכום ההשתתפות) ככל שלא תופעל אבטחת נהגים באשכול יקוזז סכום זה מעלות ההפעלה.

13. תיקון לנושא המועדים הקובעים להליך

סעיף 12.3 יתעדכן כדלקמן

שעה	תאריך	
עד 18:00	19/10/2026	הגשת שאלות הבהרה
עד 12:00	18/11/2026	בחינה מקדמית של נוסח ערבות – הגשה למשרד
10:00-12:00	02/12/2026	הגשת מסמכי ההליך התחרותי
	31/05/2027	תוקף ערבות המכרז

14. רשימת נספחים עדכניים שמצורפים למסמך הבהרות זה:

- 14.1. נספח ב' – מפרט קווים (קובץ אקסל)
- 14.2. נספח ג' – ערבות מכרז
- 14.3. נספח ד' – ערבות ביצוע
- 14.4. נספח ד' 1 – ערבות תוספת ק"מ
- 14.5. נספח ה' – הסכם הפעלה
- 14.6. נספח י' – טבלאות תפעוליות (אקסל) + נספח י" (PDF)
- 14.7. נספח יד' – עקרונות הסכם ליסינג
- 14.8. נספח כ' – כרטוס חכם
- 14.9. נספח כא' – טכנולוגיות ומערכות מידע
- 14.10. נספח לו' – הצעה לאחוז בקרה
- 14.11. נספח מה' – ציון סקר שביעות רצון וציוני בקרה תפעולית
- 14.12. נספח מה' 1 – אדיבות ומקצועיות נהגי תח"צ
- 14.13. נספח מח' – יישום מכרז
- 14.14. נספח נא' – התחייבות המציע להקמת חניון חשמלי
- 14.15. נספח נב' – התחייבות המציע לשיעור השתמטות מתשלום
- 14.16. נספח נג' – מתודולוגיה לחישוב אחוז השתמטות
- 14.17. נספח נד' – התחייבות להעמדת משרד וחניון לילה מאובטח על חשבון המפעיל.

נספח ג'

ערבות מכרז

נספח ג' – ערבות מכרז

כתב ערבות למכרז מספר 2/25

שם הבנק/חברת ביטוח	_____
סניף	_____
כתובת	_____
מספר טלפון	_____
מספר פקס	_____

לכבוד
ממשלת ישראל
באמצעות משרד התחבורה

הנדון: ערבות מספר

לבקשת _____ (להלן: "המציע"), אנו ערבים בזה כלפיכם לסילוק כל סכום עד לסך של 2,000,000 ש"ח (שני מיליון שקלים חדשים), אשר תדרשו מאת המציע במכרז מספר 2/25 להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול חיפה עירוני מזרח. סכום הערבות יהיה צמוד לעליה בלבד של מדד המחירים לצרכן כפי שהוא מתפרסם מפעם לפעם על ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (להלן "המדד") בתנאי הצמדה שלהלן:

"המדד היסודי" - מדד חודש דצמבר 2024 שהתפרסם בתאריך 15.01.2025.

"המדד החדש" - המדד האחרון שפורסם קודם לקבלת דרישתכם על פי ערבות זו.

הפרשי הצמדה לעניין ערבות זו יחושבו כדלקמן:

אם יתברר בעת בצוע תשלום כלשהו על פי כתב ערבות זה כי המדד החדש עלה לעומת המדד היסודי, יוגדל בהתאם סכום הדרישה כפי שיעור עלייתו של המדד החדש לעומת המדד היסודי, והפרשי ההצמדה שייוספו יהיו בסכום השווה למכפלת ההפרש בין המדד החדש למדד היסודי בסכום הדרישה מחולק במדד היסודי.

אם המדד החדש יהיה נמוך מהמדד היסודי נשלם לכם את הסכום הנקוב בדרישתכם עד לסכום הערבות ללא כל הפרשי הצמדה.

אנו מתחייבים בזאת לשלם לכם מדי פעם בפעם, לפי דרישתכם הראשונה בכתב, תוך 7 (שבעה) ימים מיום קבלת דרישתכם בכתב, כל סכום שיידרש על ידכם, עד לסכום כולל שלא יעלה על הסכום הנ"ל, מבלי שתהיו חייבים לנמק את דרישתכם, מבלי שתעמוד לנו כל טענת הגנה שיכולה לעמוד למציע כלפיכם ומבלי שתהיו חייבים לדרוש תחילה את סילוק הסכום האמור מאת המציע. בכתב הדרישה יצוין מהו הסכום הנדרש על ידכם.

ערבות זו תהיה בתוקפה ממועד הוצאתה עד יום _____ ועד בכלל.

דרישה על פי ערבות זו יש להפנות לסניף הבנק המפורט לעיל.

ערבות זו אינה ניתנת להעברה או להסבה.

תאריך	שם מלא	חתימת מורשים	חותמת הבנק / חברת הביטוח
		מורשי חתימה/ חותמים	ואו המורשים

נספח ד'

ערבות ביצוע

תדפיס ערבות דיגיטאלית לביצוע החוזה

תדפיס ערבות דיגיטאלית (אין למלא ידנית, למילוי על ידי מערכת) מסמך זה הוא תדפיס של ערבות דיגיטאלית ונועד לצרכי המחשה בלבד

מסמך זה הוא תדפיס של ערבות דיגיטאלית ונועד לצרכי המחשה בלבד
תדפיס זה הופק ע"י המערכת של _____ (שם מנפיק הערבות/מקבל הערבות לפי העניין)
ביום DD/MM/YYYY ב- HH:MM:SS על סמך קובץ ערבות דיגיטאלית.

נתוני הערבות

קוד הערבות הדיגיטלית: _____

מנפיק הערבות: _____

מס' סניף: _____

טלפון מנפיק הערבות: _____ פקס' מנפיק הערבות: _____

כתובת מנפיק הערבות: _____

רחוב ומספר: _____ ישוב: _____ מיקוד: _____

שם מורשה החתימה 1: _____

שם מורשה החתימה 2: _____

מקבל הערבות: _____

ממשלת ישראל _____

באמצעות משרד התחבורה _____

הנערכים (להלן ביחד ו/או לחוד: "הנערב"): _____

שם הנערב	מזהה נערב
_____	_____

נושא הערבות: _____

(הליך תחרותי מספר 02/25 / קבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית בקווי אשכול חיפה עירוני מזרח)

סכומים ותאריכים

סכום הערבות _____ 20,000,000 שקלים חדשים.

הצמדה: מדד המחירים לצרכן. תאריך בסיס להצמדה: 16/01/2025

תאריך הנפקת הערבות: _____ (חלק זה יושלם על ידי המנפיק) תאריך סיום תוקף הערבות: _____

ניסוח ההתחייבות

מנפיק הערבות, ערב בזה כלפי מקבל הערבות, בעבור הנערב, לסילוק כל סכום אשר מקבל הערבות ידרוש מאת מנפיק הערבות, בקשר עם נושא הערבות, ואשר לא יעלה על סכום גובה הערבות. מנפיק הערבות מתחייב בזאת לשלם למקבל הערבות את הסכום האמור בתוך מספר הימים לחילוט הקבועים בערבות וזאת מתאריך דרישת מקבל הערבות ומבלי שמקבל הערבות יהיה חייב לנמק את דרישתו או לדרוש תחילה את סילוק הסכום מאת הנערב. במקרה של דרישה כאמור מנפיק הערבות לא יטען כלפי מקבל הערבות טענת הגנה כל שהיא שיכולה לעמוד לו או לנערב, ולא יתנה את התשלום בתנאי כלשהו או יעכבו מסיבה כלשהי ובכלל זה בסילוק הסכום האמור מאת הנערב.

ערבות זו אינה ניתנה להעברה או להסבה.
 ערבות זו ניתנת למימוש לשיעורין, באופן שחילוטה החלקי לא יגרע מתוקפה לגבי יתרת סכום הערבות שלא חולט, ובלבד שסך כל התשלומים על פי ערבות זו לא יעלה על סכום הערבות.
 על ערבות זו יחולו הוראות הדין הישראלי בלבד.
 הכללים לניהול כתב ערבות זה יהיו בהתאם לתקן הערבויות הדיגיטאליות כפי שפורסם באתר הוראות התכ"ם של החשב הכללי, כנוסחו במועד הנפקת הערבות, ובכלל זה בהתאם לכללים המפורטים להלן:

- ניהול ערבות זו יעשה באופן דיגיטלי, על ידי שליחת דרישות ובקשות בין מערכות מקבל הערבות ומערכות מנפיק הערבות, בהתאם לכללים המפורטים בתקן הערבויות הדיגיטליות.
- התאריכים בערבות מתייחסים לימים קלנדריים, המסתיימים בשעה 23:59, וזאת למעט מניין הימים לתשלום בגין חילוט ערבות על ידי מנפיק הערבות. מניין הימים לתשלום בגין חילוט הערבות, יחל ביום העסקים הבנקאי בו התקבלה הדרישה לחילוט ממקבל הערבות. במקרה שבו הדרישה התקבלה שלא במהלך יום עסקים בנקאי, מנין הימים לביצוע החילוט יחל ביום העסקים הבנקאי העוקב.
- לאחר שתאריך סיום תוקף הערבות חלף, תוקפה של הערבות פוקע ללא צורך בביצוע פעולה נוספת מטעם הנערב, מקבל הערבות או מנפיק הערבות.

מספר ימים לחילוט 15

אסמכתאות (למילוי על ידי המערכת הטכנולוגית, לא על ידי המשרד)

אסמכתא פנימית של מנפיק הערבות: _____
 אסמכתאות פנימיות 1 של מקבל הערבות: _____
 אסמכתאות פנימיות 2 של מקבל הערבות: _____
 אסמכתאות פנימיות 3 של מקבל הערבות: _____
 אסמכתאות פנימיות 4 של מקבל הערבות: _____

נספח ד(1)

ערבות תוספת ק"מ

תדפיס ערבות דיגיטאלית לביצוע החוזה

תדפיס ערבות דיגיטאלית (אין למלא ידנית, למילוי על ידי מערכת) מסמך זה הוא תדפיס של ערבות דיגיטאלית ונועד לצרכי המחשה בלבד

מסמך זה הוא תדפיס של ערבות דיגיטאלית ונועד לצרכי המחשה בלבד
תדפיס זה הופק ע"י המערכת של _____ (שם מנפיק הערבות/מקבל הערבות לפי העניין)
ביום DD/MM/YYYY ב- HH:MM:SS על סמך קובץ ערבות דיגיטאלית.

נתוני הערבות

קוד הערבות הדיגיטלית: _____

מנפיק הערבות:

_____ מס' סניף: _____

_____ טלפון מנפיק הערבות: _____ פקס' מנפיק הערבות: _____

_____ כתובת מנפיק הערבות: _____

_____ רחוב ומספר: _____ ישוב: _____ מיקוד: _____

_____ שם מורשה החתימה 1: _____

_____ שם מורשה החתימה 2: _____

מקבל הערבות:

_____ ממשלת ישראל

_____ באמצעות משרד התחבורה

_____ הנערים (להלן ביחד ו/או לחוד "הנערב"):

שם הנערב	מזהה נערב
_____	_____

נושא הערבות:

(הליך תחרותי מספר 02/25 / קבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית בקווי אשכול חיפה עירוני מזרח)

סכומים ותאריכים

_____ סכום הערבות _____ שקלים חדשים.

_____ הצמדה: מדד המחירים לצרכן. תאריך בסיס להצמדה: 16/01/2025

_____ תאריך הנפקת הערבות: _____ (חלק זה יושלם על ידי המנפיק) תאריך סיום תוקף

_____ הערבות: _____

ניסוח ההתחייבות

מנפיק הערבות, ערב בזה כלפי מקבל הערבות, בעבור הנערב, לסילוק כל סכום אשר מקבל הערבות ידרוש מאת מנפיק הערבות, בקשר עם נושא הערבות, ואשר לא יעלה על סכום גובה הערבות.

מנפיק הערבות מתחייב בזאת לשלם למקבל הערבות את הסכום האמור בתוך מספר הימים לחילוט הקבועים בערבות וזאת מתאריך דרישת מקבל הערבות ומבלי שמקבל הערבות יהיה חייב לנמק את דרישתו או לדרוש תחילה את סילוק הסכום מאת הנערב.

במקרה של דרישה כאמור מנפיק הערבות לא יטען כלפי מקבל הערבות טענת הגנה כל שהיא שיכולה לעמוד לו או לנערב, ולא יתנה את התשלום בתנאי כלשהו או יעכבו מסיבה כלשהי ובכלל זה בסילוק הסכום האמור מאת הנערב.

ערבות זו אינה ניתנה להעברה או להסבה.

ערבות זו ניתנת למימוש לשיעורין, באופן שחילוט החלקי לא יגרע מתוקפה לגבי יתרת סכום הערבות שלא חולט, ובלבד שסך כל התשלומים על פי ערבות זו לא יעלה על סכום הערבות.

על ערבות זו יחולו הוראות הדין הישראלי בלבד.

הכללים לניהול כתב ערבות זה יהיו בהתאם לתקן הערבויות הדיגיטליות כפי שפורסם באתר הוראות התכ"ם של החשב הכללי, כנוסחו במועד הנפקת הערבות, ובכלל זה בהתאם לכללים המפורטים להלן:

- ניהול ערבות זו יעשה באופן דיגיטלי, על ידי שליחת דרישות ובקשות בין מערכות מקבל הערבות ומערכות מנפיק הערבות, בהתאם לכללים המפורטים בתקן הערבויות הדיגיטליות.

- התאריכים בערבות מתייחסים לימים קלנדריים, המסתיימים בשעה 23:59, וזאת למעט מניין הימים לתשלום בגין חילוט ערבות על ידי מנפיק הערבות. מניין הימים לתשלום בגין חילוט הערבות, יחל ביום העסקים הבנקאי בו התקבלה הדרישה לחילוט ממקבל הערבות. במקרה שבו הדרישה התקבלה שלא במהלך יום עסקים בנקאי, מנין הימים לביצוע החילוט יחל ביום העסקים הבנקאי העוקב.
- לאחר שתאריך סיום תוקף הערבות חלף, תוקפה של הערבות פוקע ללא צורך בביצוע פעולה נוספת מטעם הנערב, מקבל הערבות או מנפיק הערבות.

מספר ימים לחילוט 15

אסמכתאות (למילוי על ידי המערכת הטכנולוגית, לא על ידי המשרד)

אסמכתא פנימית של מנפיק הערבות: _____

אסמכתאות פנימיות 1 של מקבל הערבות: _____

אסמכתאות פנימיות 2 של מקבל הערבות: _____

אסמכתאות פנימיות 3 של מקבל הערבות: _____

אסמכתאות פנימיות 4 של מקבל הערבות: _____

הסכם הפעלה
שנערך ונחתם ביום _____ בחודש _____ שנת 2026

ב י ן :

ממשלת ישראל, בשם מדינת ישראל המיוצגת על ידי :

1. המנהלת הכללית של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
 2. חשב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
- המורשים לחתום בשם המדינה (להלן: **"הממשלה"**)

מצד אחד ;

ל ב י ן :

_____, באמצעות :

1. _____
2. _____

המורשים לחתום בשמה כדין (להלן: **"מפעיל השירות"**)

מצד שני ;

הואיל : והממשלה פרסמה הליך תחרותי מספר 2/25 למתן רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים בקווי אשכול "חיפה עירוני מזרח", כפי שעודכן במסמכי תוספות ועדכונים והבהרות. מסמכי ההליך התחרותי ומסמכי התוספות וההבהרות מצורפים **כנספח א'** להסכם זה ומהווים חלק בלתי נפרד ממנו (להלן - **"ההליך התחרותי"**);

והואיל : ומפעיל השירות הגיש הצעה להליך, המצורפת **כנספח ב'** להסכם זה והמהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה (להלן – **"ההצעה"**);

והואיל : והצדדים מעוניינים להסדיר בהסכם את מתן השירותים בקווי השירות באשכול חיפה עירוני מזרח ואת היחסים ביניהם וזאת בנוסף ומבלי לגרוע מהוראות כל דין ;

לפיכך, הוצהר, הותנה והוסכם בין הצדדים כדלקמן:

1. הגדרות

בהסכם זה:

"בקרה תפעולית" - בקרה על פעילות מפעילי התחבורה הציבורית באוטובוסים, הנערכת על ידי המשרד או מי מטעמו, לבדיקת עמידתם ברמת השירות הנדרשת בהתאם להוראות הדין ולהוראות ההליך התחרותי, הסכם ההפעלה וההצעה, וזאת בשתי תקופות בקרה שנתיות: ינואר-יוני; ויולי-דצמבר. למשרד שיקול דעת מלא בנוגע לאופן ביצוע הבקרה לרבות באמצעות בקרה אלקטרונית או באמצעי אחר. הבקרה תבוצע באמצעים אלקטרוניים, או באמצעי אחר, בכל הנסיעות שקבועות ברישיון קו השירות. יובהר כי חישוב אחוז החריגות יבוצע בהתאם ליחס שבין מספר החריגות שנמצאו בפועל לבין המספר הכולל של בדיקות הבקרה שבוצעו (דהיינו בחישוב לא יובאו בחשבון חריגות שהוכרו ביומן אירועים הן בצד המונה והן בצד המכונה).

"ההליך התחרותי" - הליך שמספרו 2/25 למתן רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול קווי חיפה עירוני מזרח וכפי שעודכן במסגרת המענה לשאלות ההבהרה.

"המפקח על התעבורה" - המפקח על התעבורה כהגדרתו בסעיף 1 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] או מי מטעמו, כפי שימונה על ידו מעת לעת לעניין פלוני או לסוגי עניינים מסוימים.

"המשרד" - משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

"מדד רמת שירות" - מערכת מדדים אותם רשאית לקבוע הממשלה, אשר מטרתם לבחון את עמידת המפעיל ברמת השירות. למפעיל השירות ייקבע ציון מדד רמת שירות שעל בסיסו תיערך בין השאר התחשבות כספית, ההתחשבות הכספית הינה מנגנון הבונוס/קנס אשר טרם נקבע אשר מפורט בסעיף 17.14 למסמכי ההליך.

"מפת הבסיס לאשכול" - סך נסיעות וק"מ רכב בשנה בכל קווי האשכול המסתכם ב- _____ נסיעות ו- _____ ק"מ. סך הנסיעות וק"מ הרכב במפת הבסיס לאשכול, ראה נספח ב' להליך, המחושבת ע"י הכפלת הנסיעות וק"מ הרכב במפרטי הקווים המצורפים **כנספח ב'** להליך ב-51 שבועות עבור קווי שירות רגילים וקווי שירות בקריאה, -38 שבועות עבור קווי שירות שמשרתים, בין היתר, תלמידים ו-26 שבועות עבור קווי לילה.

"מפעיל חדש" - המפעיל אשר ייקבע על ידי המשרד להפעלת האשכול נשוא הסכם זה, לאחר תום תקופת ההסכם.

"נסיעה שבוצעה" - נסיעה שיצאה מתחנת המוצא עברה בכל התחנות לאורך המסלול והגיעה לתחנת הקצה בהתאם לתנאי הרישיון.

"עלות ההפעלה השנתית בהצעה" - עלות ההפעלה כפי שהוצעה ע"י מפעיל השירות בהצעתו ועומדת על _____ מ' ₪. ההצעה הכספית של המפעיל מצורפת כנספח להסכם זה ותהיה חלק

בלתי נפרד ממנו. (הערה: **ההצעה תצורף לאחר בחירת זוכה בהליך אין לצרף ההצעה להסכם בשלב הגשת ההצעות**).

"עלות ההפעלה השנתית בבסיס" – עלות ההפעלה השנתית בהצעה כשהיא מעודכנת למועד ההודעה על הזכייה, בהתאם למנגנון המפורט בסעיף 50 להליך. עלות ההפעלה השנתית תהיה בתוקף בכל אחת משנות ההפעלה.

"רזרבה תפעולית" – אוטובוסים בבעלות מפעיל השירות, לרבות בליסינג מימוני או בליסינג תפעולי, מעבר למספר האוטובוסים הנדרש להפעלה השוטפת של האשכול לאורך כל תקופת ההפעלה, וזאת מבלי להתחשב בתוספת תגבורים הנדרשת כמענה לביקושים חריגים. הרזרבה התפעולית תיכלל במספר הכולל של האוטובוסים ולא תפחת מ:

- 10% ממספר האוטובוסים העירוניים הרגילים, מעוגל לשלם כלפי מעלה, הנדרש להפעלת האשכול בכל אחת משנות ההפעלה.
- 20% ממספר האוטובוסים העירוניים המונעים בחשמל, מעוגל לשלם כלפי מעלה, הנדרש להפעלת האשכול בכל אחת משנות ההפעלה.
- 10% ממספר האוטובוסים הבינעירוניים הרגילים, ככל שיידרשו במהלך הפעלת האשכול, מעוגל לשלם כלפי מעלה, הנדרש להפעלת האשכול בכל אחת משנות ההפעלה.

"חריגה מרמת שירות מינימאלית" - חריגה מאחד או יותר מהמדדים הבאים במוצג במהלך שתי תקופות בקרה קלנדריות עוקבות שלגביהן פורסם ציון בקרה ענפי –

- שיעור אי ביצוע גדול מ- 2.1%.
- אי ביצוע נסיעה – כהגדרתו בנספח כ"ו להליך.
- שיעור אי דיוק גדול מ- 4.5%.
- אי דיוק – כהגדרתו בנספח כ"ו להליך.

"רישיון קו" - רישיון להפעלת קו שירות באוטובוס ציבורי, כמשמעותו בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961.

"בעל שליטה" – מי שבידיו היכולת לכוון פעילותו של תאגיד, במישרין או בעקיפין, לרבות יכולת הנובעת מתקנון התאגיד, מכוח הסכם, מכוח החזקת אמצעי שליטה בתאגיד או בתאגיד אחר או הנובעת מכל מקור אחר. מבלי לגרוע מכלליות האמור ולמען הסר ספק, מי ששולט בתאגיד, רואים אותו כשולט גם בכל תאגיד הנשלט בידי אותו תאגיד. חזקה על אדם או תאגיד שהוא שולט בתאגיד אם הוא מחזיק, במישרין או בעקיפין, יותר מחמישים אחוז מאמצעי שליטה כלשהו בתאגיד.

"צו הפיקוח" - צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת המקומית), התשפ"ב – 2022, וכפי שיתעדכן מעת לעת.

2. כללי

המבוא להסכם זה ונספחיו מהווים חלק בלתי נפרד ממנו.
כל מונח שאין לו הגדרה מפורשת בהסכם זה, תהא הגדרתו כאמור במסמכי ההליך התחרותי.

3. תחולת ההסכם

הסכם זה יחול אך ורק על שירותי ההסעה של מפעיל השירות בקווי השירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים להם ייתן המפקח על התעבורה למפעיל השירות רישיונות קו שירות, בהתאם לתנאי ההליך התחרותי והסכם זה.

מקום שהתחייבויות מפעיל השירות במסגרת ההצעה, כהגדרתה במבוא להסכם זה, או התחייבויות מפעיל השירות כפי שהובהרו, פורשו, תוקנו או הוספו על ידו במסגרת הליכים משפטיים, הליכי שימוע או בכל דרך אחרת לאחר הגשת ההצעה, מיטיבות עם הממשלה מעבר לדרישות הסכם זה או ההליך התחרותי, תחייבנה התחייבויות מפעיל השירות כאמור, אך בכל מקרה לא תהיינה התחייבויות מפעיל השירות פחותות מהתחייבויותיו בהתאם למסמכי ההסכם וההליך התחרותי. למען הסר ספק, בכל מקרה של סתירה בין התחייבויות מפעיל השירות השונות לבין עצמן, או בין לבין האמור במסמכי ההסכם וההליך התחרותי, תהיה לממשלה הזכות ליתן החלטה בכתב איזו התחייבות תחול, והחלטה זו תיחשב כחלק מההסכם ותחייב את הצדדים מרגע הינתנה ואילך.

4. תקופת ההסכם ומועד הפעלה

4.1 תוקפו של הסכם זה הוא 10 שנים ו- 12 חודשים עבור קווי השירות הנכללים בשלב א'; עבור קווי השירות הנכללים בשלב ב' תהיה תקופת ההפעלה 10 שנים ו- 18 חודשים, והכל מהיום שבו נמסר למפעיל השירות הודעה על זכייטו בהליך התחרותי (ביום _____) (להלן: "**מועד ההודעה על הזכייה**"). מובהר בזאת כי סך תקופת ההפעלה הכוללת של שלבים א' -ב' לא תעלה על 10 שנים ו-18 חודשים. תקופת ההכנות להפעלת קווי השירות תחל בחלוף 7 ימים ממועד ההודעה על הזכייה, תקופת ההפעלה תחל לא יאוחר מ- 12 חודשים ממועד ההודעה על הזכייה (להלן, בהתאמה: "**תקופת ההכנות**"), "**מועד ההפעלה**" ו-"**תקופת ההפעלה**"; כל תקופה בת שנה אחת במהלך תקופת ההפעלה תכונה להלן – "**שנת הפעלה**"). יחד עם זאת, ככל שיינתן ע"י בימ"ש מוסמך צו ביניים, צו ארעי או כל צו אחר לפיו אין לקדם את הליכי ההתקשרות, ייחשב המועד שבו יבוטל או יפקע הצו כאמור כמועד ההודעה על הזכייה, ובהתאם תחל תקופת ההכנות בחלוף 7 ימים לאחר מתן פסק הדין או ההחלטה בו ותקופת הפעלת שלב א' תחל תוך 12 חודשים לאחר מתן פסק הדין או ההחלטה ותקופות הפעלת שלב ב' תחל תוך 18 חודשים לאחר מתן פסק הדין או ההחלטה. הוא האמור אם הורה בימ"ש מוסמך כי יוכרז כזוכה מציע אחר מזה שעליו הכריזה ועדת המכרזים או אם התכנסה ועדת

המכרזים, בין מיוזמתה ובין לפי הוראת בית משפט, והחליטה על זוכה אחר בהליך. בכל אחד מהמקרים האמורים, ייחשב מועד ההודעה על הזכייה כמועד החלטת ביהמ"ש או מועד החלטת ועדת המכרזים, לפי העניין.

4.2 מבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל, היה ומפעיל השירות לא ישלים את ההכנות להפעלת האשכול במועד, אזי בכפוף להסכמת ועדת המכרזים מראש ובכתב תוארך תקופת ההכנות, לתקופה נוספת של 3 חודשים נוספים לכל היותר. אישרה הועדה להאריך את תקופת ההכנות מעבר לתקופות כאמור לעיל (12 חודשים ממתן פסק דין או החלטה של בית משפט מוסמך או 18 חודשים מיום הודעת הזכייה), ישלם מפעיל השירות, עד 7 ימים לפני המועד החדש כפיצוי מוסכם סך של 100 אלף ₪ בגין כל שבוע איחור. מוסכם על הצדדים כי אם מפעיל השירות לא ישלם את הפיצוי האמור במועד, אזי רשאית הממשלה לחלט את ערבות הביצוע שניתנה בהתאם להוראות ההליך התחרותי בגובה הפיצוי, ועל מפעיל השירות להשלים את ערבות הביצוע תוך 3 ימי עסקים בגובה החילוט. בנוסף, תתקצר בהתאם וביחס ישיר תקופת ההפעלה במספר הימים בו הוארכה תקופת ההכנות.

על אף האמור, לאמור רשאית ועדת המכרזים להחליט, שלא לממש את הפיצוי המוסכם כולו או חלקו והכול בכפוף לשיקול דעתה הבלעדי וללא מתן זכות טיעון כל שהוא למפעיל השירות.

4.3 למען הסר ספק מובהר, כי היה ומפעיל השירות לא יחל להפעיל את קווי השירות במועד הקבוע בסעיף 4.1 לעיל או במועד התקופה הנוספת, בכפוף לקבלת אישור ועדת המכרזים מראש ובכתב בהתאם להוראות סעיף 4.2 לעיל, אזי הדבר ייחשב כהפרה יסודית של הסכם זה, המקנה לממשלה זכות לביטול מיידי של הסכם ההפעלה וחילוט ערבות הביצוע, ולמפעיל השירות לא תהיה כל טענה ו/או דרישה ו/או תובענה בשל כך.

4.4 מוסכם כי אם תתקצר תקופת ההכנות, ומפעיל השירות יחל בהפעלת קווי השירות לפני מועד ההפעלה, אזי תקופת ההפעלה תתארך על חשבון תקופת ההכנות, כך שבסך הכל תקופת תוקפו של הסכם זה תעמוד על 10 שנים ו- 12 חודשים עבור קווי השירות הנכללים בשלב א', 10 שנים ו- 18 חודשים עבור קווי השירות הנכללים בשלב ב'.

4.5 מוסכם כי אם תתארך תקופת ההכנות, כאמור בסעיף 4.2 לעיל, תתקצר תקופת ההפעלה בהתאם, כך שבסך הכל תקופת תוקפו של הסכם זה תעמוד על 10 שנים ו- 12 חודשים עבור קווי השירות הנכללים בשלב א', 10 שנים ו- 18 חודשים עבור קווי השירות הנכללים בשלב ב'.

4.6 מבוטל.

4.7 מבלי לגרוע מכלליות האמור בסעיפים 4.1, ו- 4.6 לעיל רשאית הממשלה, לפי שיקול דעתה המוחלט, גם בניגוד לרצונו של מפעיל השירות, להאריך את תקופת ההפעלה לתקופה נוספת של 12 חודשים (להלן: "תקופת ההפעלה הנוספת").

4.8 החל משנת ההפעלה החמישית, רשאית הממשלה על פי שיקול דעתה המוחלט להפסיק את תקופת ההפעלה, גם אם עמד מפעיל השירות ברמת השירות המינימאלית, אם סברה כי ההפעלה נוגדת את מימוש מדיניותה בענף.

הודעה בדבר כוונת הממשלה שלא להאריך את תקופת ההפעלה בהתאם לסעיף זה תימסר למפעיל השירות לכל הפחות 12 חודשים לפני תום תקופת ההפעלה, ובלבד שניתנה בתום חמש שנות הפעלה (להלן: תקופת ההודעה).

הופסקה תקופת ההפעלה בהתאם לאמור בסעיף זה, יהיה זכאי מפעיל השירות לפיצוי חד פעמי (להלן: "הפיצוי החד פעמי"). במקרה ותקופת ההפעלה תופסק בתום 6 שנות הפעלה (כולל תקופת ההודעה) על ידי הממשלה הפיצוי החד פעמי שישולם למפעיל יהיה בסך של 10 מיליוני שקלים חדשים. במקרה ותקופת ההפעלה הופסקה ידי הממשלה על בסיס האמור בסעיף זה, לאחר תקופה הארוכה משש שנים, הפיצוי החד פעמי שישולם למפעיל, בהתאם לסעיף זה, יהיה הסכום היחסי לתקופה שנותרה, היינו היחס בין יתרת התקופה לבין ארבע שנים במכפלת הסכום 10 מיליוני שקלים חדשים.

סכום הפיצוי החד פעמי יישא הפרשי הצמדה למדד המחירים לצרכן של חודש דצמבר 2024.

מובהר בזאת כי, מפעיל שירות אשר במסגרת ההצעה הכספית הציע תוספת ק"מ והממשלה הפסיקה את התקשרותה עם מפעיל השירות מתוקף סעיף זה בלבד, יוחזר למפעיל השירות עלות תוספת הק"מ היחסי בין מספר שנות ההפעלה שנותרו עד לסיום תקופת הפעלה בת 10 שנה לבין מועד הפסקת הפעלת כלל קווי השירות בפועל. סכום תוספת הק"מ שיוחזר למפעיל בהתאם לחישוב האמור בסעיף 1.8 למסמכי ההליך יישא הפרשי הצמדה למדד המחירים לצרכן בלבד, כאשר מדד הבסיס הינו המדד הידוע במועד הגשת ערבות תוספת הק"מ בפועל על ידי הזוכה בהליך התחרותי והמדד הקובע הינו המדד הידוע ביום תשלום החזר תוספת הק"מ על ידי הממשלה.

4.9 עלה שיעור אי ביצוע הנסיעות של מפעיל השירות על 2.5%, ו/או עלה שיעור האיחורים או ההקדמות על 6% במהלך שתי תקופות מדידה עוקבות, ייחשב הדבר כהפרה יסודית של ההסכם והממשלה רשאית, אך לא חייבת, לבטל את הסכם ההפעלה ולהעביר את הפעלת קווי השירות לכשיר שני, אם הוכרז כזה, או למפעיל אחר.

4.10 מבלי לגרוע מכלליות כל האמור לעיל, הממשלה רשאית, בנסיבות מתאימות, כגון הליך משפטי שיביא להחלטת המדינה להשעות ביצוע ההסכם, מתן צו ארעי או צו ביניים האוסר על כך או כל החלטה שיפוטית אחרת הקובעת תנאים לעניין זה, וכל נסיבה אחרת שלא נצפתה על ידי הממשלה מראש, או בכל מקרה מתאים אחר, להורות על הארכה או קיצור תקופת ההכנות, תקופת ההפעלה ותקופת ההפעלה הנוספת, או להורות על שינוי במועד ההודעה על הזכייה או במועד ההפעלה, והכל – בלבד שהדבר נכון לדעת הממשלה ומתבקש בנסיבות העניין. למען הסר ספק מובהר בזאת, כי

בנסיבות אלה מפעיל השירות לא יהיה זכאי לכל השבה, פיצוי ו/או קיזוז ו/או תשלום כלשהו, ולא תהיה לו כל טענה ו/או דרישה ו/או תובענה.

4.11 מובהר בזאת, כי ככל שמפעיל השירות ימשיך להפעיל את קווי השירות נשוא הליך זה, **יעמוד המפעיל בכל תנאי ההליך התחרותי וההסכם לרבות עמידה בגיל הממוצע והגיל המקסימאלי של צי אוטובוסים המופעל על ידו.** על אף האמור, האריכה הממשלה את תקופת ההסכם בהתאם להוראות סעיף 4.7 לעיל הגיל הממוצע והגיל המקסימאלי של האוטובוסים יוארכו בהתאם.

4.12 למפעיל השירות יינתנו רישיונות להפעלת קווי השירות מידי שנה לתקופה של שנה אחת. תוקפם של הרישיונות יוארך על ידי המפקח על התעבורה מדי שנה, לשנה אחת נוספת, עד לתום תקופת ההסכם עם מפעיל השירות, בכפוף לאמור להלן:

במידה ויחליט המפקח על התעבורה לבטל רישיון קו במהלך תקופת תוקפו של הסכם ההפעלה או במהלך תקופת הארכת הסכם ההפעלה, או שלא להאריך רישיון קו שפג תוקפו, הכל לפי שיקול הדעת שמוקנה לו לפי כל דין או בשל אחת מהעילות המנויות בסעיף 17.10 למסמכי ההליך התחרותי, או מכל עילה אחרת המוקנית לו על פי הסכם זה ו/או הדין, הוא יודיע על כך בכתב למפעיל השירות 60 יום מראש לפחות. למען הסר ספק מובהר בזאת, כי במקרה זה לא יהיה מפעיל השירות זכאי לכל השבה, פיצוי ו/או קיזוז ו/או תשלום כלשהו, ולא תהיה לו כל טענה ו/או דרישה ו/או תובענה בגין ביטול רישיון הקו.

5. מתן רישיונות למפעיל השירות
בוטל.

6. סמכויות המפקח על התעבורה בנסיבות מיוחדות בהן לא הוכרזה שעת חירום

(א) מבלי לגרוע מסמכויות המפקח על התעבורה על פי כל דין, רשאי המפקח על התעבורה, בנסיבות מיוחדות מטעמי ביטחון או מטעמי בריאות הציבור או ממשבר משקי רוחבי אחר, ואשר לא הוכרזה בגין שעת חירום, ונידרש בגין מתן שירותי הסעה המותאמים לאותן נסיבות מיוחדות, להורות למפעיל השירות, בין השאר, לפעול כמפורט להלן:

- (1) לתגבר או להפחית את השירות או להפסיקו.
 - (2) לשנות מסלולי נסיעה.
 - (3) להעמיד את צי האוטובוסים שברשותו כולו או חלקו, לצורך הסעות מיוחדות כפי שיקבע המפקח.
 - (4) להגביל את מספר הנוסעים המותר ברכב.
 - (5) לקבוע תנאים והוראות נוספות בקשר עם השירות והפעלתו כפי שימצא לנכון, ובין השאר גם בעניינים אלה:
- (5.1) ניקוי, סימון מיוחד.

(5.2) הפעלת כח אדם לפעילויות ייעודיות, בכללן: אבטחה, שמירה על הסדר

והנחיות הממשלה.

(5.3) ביצוע או הימנעות מביצוע פעולות שונות המחויבות מהנסיבות המיוחדות.

(6) להעמיד תשתית מתאימה למתן מידע בזמן אמת על השינויים בשירותי התעבורה הציבורית הניתנים לציבור.

(7) להעביר למפקח על התעבורה דוחות ודיווחים שוטפים ומידיים בכל העניינים הנוגעים לביצוע ההנחיות ולהפעלת השירות, במועדים ובתדירות שייקבעו, ובכלל זה היקף השירות והקווים המופעלים על ידי המפעיל. הדוחות והדיווחים יינתנו לפחות 3 פעמים ביום.

(8) (1) להטיל על בעלי התפקידים הבאים: מנהל האשכול, מנהל התפעול ואחד או יותר מסדרני התנועה לבצע את הנחיות המפקח על התעבורה.

(2) למנות את אחד מאנשי הנהלת החברה להיות איש הקשר בין מפעיל השירות למפקח על התעבורה.

(9) להעביר חלק מצי האוטובוסים והאמצעים העומדים לרשותו להפעלה בכפיפות תפעולית של מפעיל אחר בהתאם להוראות המפקח על התעבורה.

(ב) עשה המפקח על התעבורה שימוש בסמכויותיו האמורות באחד או יותר מסעיפים קטנים (1), (2), (3), (4), (5) ו-(9) לעיל וסבור מפעיל השירות כי ביצוע הוראות אלו גרם לו לעלויות הפעלה נוספות, רשאי המפעיל לפנות לממשלה בדרישה לפיצוי כספי בגין פעולות אלה. לממשלה שמור שיקול דעת מלא באשר למתן פיצוי מלא או חלקי אם בכלל על פי סעיף זה.

החליטה הממשלה לפצות את המפעיל אזי סכום הפיצוי יחושב, בין היתר, על פי הקריטריונים הבאים:

- נסיעות שבוצעו בפועל על ידי המפעיל בתקופה הרלוונטית.
- עלות לק"מ בהתאם להצעת המפעיל, כמפורט במסמכי ההליך התחרותי.
- עלויות קבועות, שבמסגרת המנגנוני ההתחשבנות הקיימים לא כוסו כתוצאה מהנסיבות המיוחדות
- אובדן הכנסות מתמריץ איסוף נוסעים.
- הכנסות המפעיל שנבעו מביצוע נסיעות אלו או מפיצוי אחר שניתן למפעיל מגורם ממשלתי אחר אם ניתן.

7. ההכנות לתחילת הפעלת השירות בקווים ואכיפתן

מפעיל השירות מתחייב לבצע את ההכנות לתחילת הפעלת השירות על פי אבני הדרך הבאות:

7.1 מפעיל השירות יגיש למפקח על התעבורה, לכל המאוחר, בתוך 180 ימים לפני מועד הפעלת כל אחד משלבי ההפעלה, מסמכים להוכחת רכישת מצבת האוטובוסים,

כמפורט בהצעתו ובהתאם להגדרתה בסעיף 38 להליך אשר תכלול את כל צי האוטובוסים שהציע לרכוש בתוכנית התפעולית בגין כל אחד משלבי ההפעלה, לרבות אוטובוסים שנרכשו ממפעיל השירות הקיים, עד למועד הזכייה בהליך, באשכול קווי חיפה עירוני מזרח ואוטובוסים שמופעלים במסגרת הסכמי הליסינג.

המספר הכולל של האוטובוסים שיפעיל מפעיל השירות באשכול יכלול אוטובוסים בהתאם לתוכנית התפעולית של המציע, כפי שבאה לידי ביטוי בטבלאות התפעוליות (1-4) וברזרבה תפעולית, כהגדרתה לעיל (להלן: **"המספר הכולל של האוטובוסים"**). במספר הכולל של האוטובוסים באשכול לא יפחת מ-____ אוטובוסים עירוניים, ____ אוטובוסים מפרקיים, ____ אוטובוסים מיניבוסים. למען הסר ספק, מובהר כי כאוטובוסים חדשים ייחשבו רק אוטובוסים שנרשמו לראשונה לא לפני שנת 2026 ושהופעלו לראשונה באשכול זה.

כל האוטובוסים החדשים אשר יפעיל מפעיל השירות שאינם מונעים בחשמל, יעמדו בתקן יורו 6 או בתקן המתקדם ביותר, בהתאם להוראות המפקח על התעבורה.

כמו כן מתחייב המציע בהצעתו לתוספת ____ אוטובוסים במשך שלוש השנים הראשונות, בהתאם לאמור בסעיף 28.5.3 למסמכי ההליך ובהתאם להנחיית המפקח.

7.2 6 חודשים לפני מועד תחילת כל אחד משלבי ההפעלה, יגיש הזוכה בהליך התחרותי למפקח על התעבורה תוכנית מפורטת להסברה ולשיווק לציבור תוך התייחסות לתחילת הפעלה של כל פעימה ובנוסף לשנת ההפעלה כאמור בסעיפים 17.2 ו- 39.8.1 להליך (להלן: **"תוכנית ההסברה והשיווק"**).

7.3 במהלך תקופת ההכנות (המתחילה מרגע ההודעה על הזכייה בהליך התחרותי ועד למועד הפעלת הקווים בפועל), המפעיל יכין תכנית פרסום ושיווק מקצועית עבור שלושת חודשי ההפעלה הראשונים (להלן: **"תכנית הפרסום"**) של כל אחד משלבי ההפעלה (א' ו-ב'). התכנית תתואם עם הרשות המקומית ולאחר מכן תוגש לאישור משרד התחבורה בהתאם ללוח הזמנים הקבוע בנוהל היישום ובהתאם להנחיות צוות היישום. מפעיל השירות יציג למפקח על התעבורה, לפני מועד תחילת ההפעלה בפועל, הסכמים חתומים המסדירים את תחזוקת צי האוטובוסים, חניון לילה, מסופים תפעוליים, מקומות מוסדרים למנוחת נהגים ואישור מטעם חברת הבדיקה לגבי תקינות המערכות הטכנולוגיות כאמור בהצעתו.

7.4 מפעיל השירות יציג למפקח על התעבורה, לפני מועד תחילת ההפעלה בפועל, הסכמים חתומים המסדירים את תחזוקת צי האוטובוסים, חניון לילה, מסופים תפעוליים, מקומות מוסדרים למנוחת נהגים ואישור מטעם חברת הבדיקה לגבי תקינות המערכות הטכנולוגיות כאמור בהצעתו.

7.5 מפעיל השירות יגיש למפקח על התעבורה, 60 יום לפני מועד תחילת ההפעלה בפועל, בקשה לקבלת רישיונות להפעלת הקווים. את הבקשה יש להגיש על פי נוהלי המשרד ויש לכלול בה את כל הנתונים הדרושים לקבלת הרישיונות.

למען הסר ספק מובהר, כי הרישיונות שיינתנו למפעיל השירות, יהיו, ככל הניתן, מבוססים על המפרטים שצורפו להליך, והם לא יהיו בהכרח זהים לרישיונות הנוכחיים של קווי השירות הכלולים בהליך והקיימים במועד פרסומו. כמו כן, יעביר מפעיל השירות לממונה תחבורה ציבורית מחוז מרכז ולמנהל צוות היישום במועד האמור רשימה בה תוצג השוואה של כל השינויים שבוצעו ברישיונות הקווים בפועל ביחס למסמכי ההליך התחרותי.

7.6 מפעיל השירות יגיש למפקח על התעבורה, 20 ימי עבודה לפני מועד תחילת ההפעלה בפועל, את רשימת האוטובוסים שרכש, בהתאם להצעתו ובכפוף להוראות סעיף 38 להליך. במועד זה האוטובוסים יהיו צבועים בסכימת צביעה אחידה ונושאים שילוט, בהתאם להנחיות שיינתנו למפעיל השירות על ידי המפקח על התעבורה או מי מטעמו, כשהם מוכנים להפעלת האשכול, ולאחר שנעשה לגביהם רישוי והם רשומים כולם על שמו של המפעיל. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, לגבי אוטובוסים שנרכשו בליסינג תפעולי או מימוני – יוצגו הן רישום על שם חברת הליסינג והן ההסכמים עם חברות הליסינג, וזאת ביחס לכל אוטובוס שיופעל כאמור.

7.7 מפעיל השירות ירכוש ויפעיל על חשבונו מערכת כרטוס חכם, וציוד נוסף הנדרש להפעלת מערכת זו ומערכת היישומון הסלולרי, כמפורט ב**נספח כ'** להליך המצורף כחלק בלתי נפרד מהסכם זה (להלן: "**נספח כ' - נספח כרטוס חכם**" או "**נספח כרטוס חכם**").

7.8 מפעיל השירות ירכוש ויפעיל על חשבונו מערכת לניהול ציי רכב, וציוד נוסף הנדרש להפעלת מערכת זו כמפורט ב**נספח כא'** להליך המצורף כחלק בלתי נפרד מהסכם זה (להלן: "**נספח טכנולוגיה ומערכות מידע**").

7.9 מפעיל השירות יודיע למפקח על התעבורה, בהודעה בכתב שתינתן לפחות **חמישה חודשים מראש**, על המועד המדויק לתחילת הפעלת קווי השירות נשוא ההליך התחרותי, והכל בכפוף להוראות ההליך התחרותי.

7.10 לא עמד מפעיל השירות בהתחייבותו להפעיל באופן סדיר ונאות, את קווי השירות באשכול תוך 12 חודשים ממועד הזכייה או תוך התקופה הנוספת לאחר מכן, בכפוף לקבלת אישור ועדת המכרזים בכתב לדחיית מועד ההפעלה, ייחשב הדבר כהפרה יסודית של הסכם ההפעלה, המעמידה לממשלה זכות לבטל את ההסכם באופן מיידי ולחילוט ערבות הביצוע. בוטל ההסכם ו/או חולטה הערבות כאמור – למפעיל השירות לא תהיה כל טענה ו/או דרישה ו/או תובענה בשל כך.

7.11 היה ובוטל הסכם ההפעלה על ידי המשרד כאמור בסעיף 7.10 לעיל, אזי תחולט ערבות הביצוע, וזאת כפיצוי מוסכם ומוערך מראש של הנזקים שינבעו לממשלה כתוצאה מהפרת הסכם ההפעלה על ידי מפעיל השירות. למען הסר ספק, בוטל הסכם ההפעלה בהתאם לסעיף 7.10 לעיל, או בשל כל הפרה יסודית אחרת, לא יוחזר למפעיל השירות סכום תוספת הק"מ שהציע בהתאם להצעתו הכספית, כולו או חלקו. ככל שלא הופחת מלוא סכום תוספת הק"מ המוצע במועד האמור, ישלם המפעיל את יתרת סכום תוספת הק"מ בתוך 90 ימים לכל היותר ממועד הפסקת הפעילות. יובהר, שככל שלא תועבר יתרת סכום תוספת הק"מ יהיה המשרד רשאי לחלט את ערבות תוספת הק"מ, כולה או חלקה, ו/או לקזז כל סכום אחר המגיע למפעיל מהמשרד בין אם בגין הפעילות באשכול זה או בגין פעילויות אחרות

7.12 יובהר כי על מפעיל השירות לפעול בשקידה ראויה להשגת אבני הדרך המפורטות לעיל במועדן.

8. הצהרות והתחייבויות מפעיל השירות

מפעיל השירות מצהיר ומתחייב בזאת כדלקמן :

8.1 הוא בדק את כלל הנסיבות הקשורות בביצוע התחייבויותיו לפי הסכם זה, בעצמו ומבלי להסתמך על כל מצג, הסבר או מידע מטעם הממשלה למעט אלה שהסתמכות עליהם אושרה מפורשות על ידי הממשלה בהסכם זה ובמסמכי ההליך התחרותי, ככל שמפורטים, לרבות נתונים בקשר עם ביקוש, לרבות הגבלות אפשריות לנוכח התמודדות עם תשתיות ובכלל זה, אך לא רק, חניונים ומקומות מוסדרים למנוחת נהגים, זמני נסיעה, מסלולי הקווים, ומצא כי הוא יכול ומסוגל לבצען בשלמותן ועל פי כל תנאיהן ובמסגרת לוחות הזמנים השונים, והוא יבצען כנגד התמורה המחייבת על פי הסכם זה, לרבות כל תשלום לפי הסכם זה.

8.2 סכום תוספת הק"מ שהוצע על ידי מפעיל השירות בהצעתו הכספית, שוות ערך לסך של _____ ₪, יקוזז מסך הק"מ המשולם לזוכה, ב- 36 חלקים שווים לפי המנגנון המפורט במסמכי ההליך. כנגד סכום תוספת הק"מ יעמיד מפעיל השירות "ערבות תוספת ק"מ" כמפורט בסעיף 15א. למסמכי ההליך.

יודגש, כי סכום ההפחתה, כולו או חלקו, לא יוחזר, ולמפעיל לא תהיה טענה ו/או דרישה ו/או תובענה בקשר לכך.

8.3 האמצעים, הכלים, הארגון והנהלים העומדים לרשותו ואשר ישמשו למתן השירות בקווים נשוא הסכם זה, הינם כמפורט בהצעה או לפי ההנחיות שנתנה לו הממשלה בעניין מעניינים אלה, אם היא הנחתה לשנותם. ידוע למפעיל השירות כי ביצוע שינוי כאמור ללא קבלת הסכמת הממשלה מראש ובכתב, תקנה לממשלה זכות לביטול הסכם זה ולחילוט ערבות הביצוע.

- 8.4** לא לערוך שינוי כלשהו במבנה ו/או בהרכב הבעלות ו/או ההחזקות ו/או השליטה בו, כפי שהוצגו בהצעת מפעיל השירות להליך, ובכלל זאת לא לפצל את התאגיד, למזגו או לאחדו עם תאגיד אחר, אלא אם קיבל את הסכמת ועדת המכרזים לכך מראש ובכתב. מפעיל השירות מתחייב לבצע כל שינוי מאושר כאמור בכפוף לתנאים שייקבעו על ידי המפקח על התעבורה, ובכלל זאת קבלת אישור הממונה על הגבלים עסקיים, במידה שיידרש.
- 8.5** בכפוף לאמור בסעיף 4 לעיל, להפעיל את קווי השירות בגינם יקבל רישיונות קו, וקווים נוספים שייוספו כאמור בסעיף 9 להלן, בכל תקופת ההסכם ועד להפעלתם בידי המפעיל החדש, באופן רצוף וסדיר בהתאם להוראות הסכם זה, להוראות ההליך התחרותי, להצעה, לתנאי הרישיונות שיינתנו לו על ידי המפקח על התעבורה ולהוראות כל דין, ולא לסטות מהם ללא קבלת אישור לכך בכתב ומראש, מאת המפקח על התעבורה.
- 8.6** להפעיל את קווי השירות בהתאם לרמת השירות הנדרשת בהליך ולהתאים את הפעלת האשכול בפועל לשינויים באשכול ולהוראות המפקח על התעבורה.
- 8.7** להחזיק במשך כל תקופת ההתקשרות, רזרבה תפעולית כהגדרתה לעיל.
- 8.8** עלה מספר הנוסעים לנסיעה, בין בשעות השיא ובין בשעות השפל, על האמור להלן או כפי שקבוע ברישיון הרכב (הנמוך מביניהם), מעבר לקבוע בנוהל "מגבלת נוסעים באוטובוסים בינעירוניים" שפורסם ע"י המשרד, ו/או מעבר ל- 65 נוסעים בשעות השיא או 55 נוסעים בשעות השפל באוטובוס עירוני רגיל, ו/או מעל 110 נוסעים בשעות השיא ו- 100 נוסעים בשעות השפל באוטובוס עירוני מפרקי, ו/או מעבר ל- 15 נוסעים בעמידה בשעות השיא או 10 נוסעים בעמידה בשעות השפל במיניבוס עירוני, ו/או מעבר ל- 10 נוסעים בעמידה בשעות השיא במיניבוס בינעירוני (לא יותר להסיע נוסעים בעמידה בשעות השפל), מתחייב מפעיל השירות להוסיף נסיעות כנדרש.
- שעות השיא לעניין סעיף זה הן בין 06:00 – 09:00 ובין 15:00 – 18:00 אחר הצהריים, וכן כל שעה בה יש 5 נסיעות ומעלה באותו קו/כיוון. כל נסיעה בשעה אחרת מההגדרה לעיל תוגדר כנסיעה בשעת שפל.
- 8.9** מפעיל השירות מתחייב כי נוסע שלא עלה על אוטובוס עקב צפיפות לא ימתין יותר מרבע שעה עד להגעת אוטובוס תגבור לתחנה.
- 8.10** להשתמש בקווי השירות אך ורק באוטובוסים המותאמים לסוג השירות וצרכי הציבור באותו קו שירות ובהתאם לסוג האוטובוס המותר לשימוש בכל קו כמפורט ברישיון הקו, **בנספח ג'** להסכם ועל פי כל דין, וזאת לרבות בנסיעות תגבור.
- 8.11** להפעיל אוטובוסים חדשים, בהתאם לאמור בסעיף 7.1 לעיל. האוטובוסים החדשים יופעלו באשכול למשך תקופת ההפעלה במהלכה תיאסר מכירתם או העברתם להפעלה באשכול אחר המופעל ע"י מפעיל השירות.

8.12 להחזיק בכל תקופת ההפעלה בצי אוטובוסים שבו כל האוטובוסים המופעלים באשכול, שהנם בבעלות מפעיל השירות, לרבות בליסינג מימוני ובליסינג תפעולי, יהיו בגיל נמוך מ-10 שנים בכל נקודת זמן, למעט אוטובוסים מפרקיים אשר גילם יהיה נמוך מ-12 שנים בכל נקודת זמן, ואוטובוסים חשמליים, שבאישור המפקח על התעבורה גילם יהיה נמוך מ-12 שנים בכל נקודת זמן, וכן למעט מיניבוסים אשר יהיו בגיל נמוך מ-6 שנים בכל נקודת זמן, כולל בסוף השנה האחרונה של תקופת ההפעלה, והגיל הממוצע של כלל האוטובוסים בבעלות מפעיל השירות או בליסינג תפעולי לא יעלה על 7 שנים בכל נקודת זמן.

8.13 לטפל על חשבונו בהכנת התשתיות הנדרשות להפעלת קווי השירות, לרבות הצבת התמרורים הרלבנטיים, וזאת בהתאם להוראות המפקח על התעבורה.

8.14 לאייש את התפקידים, בהתאם לתוכנית התפעולית, במהלך כל תקופת תוקפו של הסכם זה. מובהר בזה כי תוך 30 יום ממועד הזכייה, יאייש מפעיל השירות את תפקידי המנכ"ל, מנהל התפעול ומתכנן התנועה, ולא יאוחר מ-60 יום לפני מועד ההפעלה בפועל, יאייש מפעיל השירות את תפקידי מנהל הכספים, מנהל האשכול וקצין הבטיחות. עבור כל 250 נהגים יעסיק המפעיל אחראית/משאבי אנוש שייקלט בתוך שלושה חודשים ממועד ההודעה על הזכייה.

8.15 לנהל רישומים, לגבי כל נסיעה, אשר יכללו את הפרטים הבאים: מספר הרישוי של האוטובוס, זמני יציאה בפועל, שעת סיום נסיעה, שם נהג האוטובוס ומספר הקו שבמסלולו נערכה הנסיעה.

8.16 להקים, על חשבונו במהלך תקופת ההפעלה, בהתאם לכל דין, ובמסגרת תקציב השיפורים בתשתיות, שיפורים תשתיתיים כאמור בסעיף 39.6 להליך, ובהתאם להוראות המפקח על התעבורה שתינתנה בכתב. התוכנית לשימוש בתקציב השיפורים בתשתיות תיקבע לפי שיקול דעתו של המפקח על התעבורה בהתייעצות עם מפעיל השירות, כאשר יכול שהתוכנית תבוצע בשלבים במהלך תקופת ההפעלה ובהתאם לאמור בסעיף 39.6 להליך.

היה ומפעיל השירות לא יבצע את התוכנית כאמור, או כל חלק ממנה, במועד כנדרש בהודעת המפקח על התעבורה, אזי המשרד יהיה רשאי לקזז את הסכום שיועד לאותה מטלה שלא בוצעה, מתוך כל סכום המגיע למפעיל השירות על פי הסכם זה.

למען הסר ספק, מובהר בזאת ביחס לסככות המתנה באשכול כי הזכויות הקנייניות והאחרות בכל הקשור לפרסום על גבי הסככות שייכות לרשות המקומית בלבד. מבלי לגרוע מהאמור, מפעיל השירות לא יהיה מנוע מלהתקשר עם הרשות המקומית בקשר לפרסום על גבי הסככות כאמור.

כמו כן מוסכם כי האחריות לתחזוקת כל סככות המתנה באשכול תחול על הרשות המקומית הרלבנטית.

- 8.17** להקים על חשבונו, לפני מועד ההפעלה, את כל התחנות החדשות באשכול קווי חיפה עירוני מזרח, בהתאם לכל דין, הן תחנות ביניים והן תחנות קצה, הכלולות במפרטי הקווים המצורפים **כנספח ב'** למסמכי ההליך התחרותי וכפי שיוצאו לו בהתאם להוראות ההליך התחרותי.
- 8.18** להתקין ולהחליף, על חשבונו, לפני מועד ההפעלה, בכל התחנות של הקווים באשכול קווי חיפה עירוני מזרח, כולל בתחנות חדשות ובכפוף לאישורן על ידי הרשויות המוסמכות, תמרור 505, בהתאם להנחיות מפורטות של המשרד להכנת והצבת תמרור 505, וכמפורט **בנספח כח'** למסמכי ההליך התחרותי (נוהל הצבת תמרור 505).
- 8.19** להנפיק ולאפשר לנוסעים שימוש בכל אמצעי כרטוס שהמפקח על התעבורה יורה לו להנפיק, ולגבות את תעריפי הנסיעה המאושרים לכל קו שירות שניתן לו רישיון קו לגביו, בהתאם לצו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), תשפ"ב-2022, כפי שיעודכן מעת לעת (להלן: **"צו הפיקוח"**).
- 8.20** לפעול בהתאם להנחיות סעיף 39.8 להליך בנושא מידע שוטף לציבור ובהתאם לסעיף 17.9.17 להליך.
- 8.21** להנגיש את כל שירותי התחבורה הציבורית כאמור בסעיפים 38.3.1 להליך ובהתאם להוראות כל דין.
- 8.22** להקים ולהפעיל מערכת לטיפול בתלונות הציבור בהתאם לאמור בסעיף 39.9 להליך.
- 8.23** להקים ולהפעיל משרדים לתפעול, אבדות ומציאות ומכירת כרטיסים בהתאם לאמור בסעיף 39.9 להליך.
- 8.24** לפעול בהתאם להוראות 39.18 להליך בנושא העברת נתוני ספירות נוסעים ממוחשבות.
- 8.25** במועד הפעלת מנגנון לקביעת מדד רמת שירות מתחייב המפעיל:
- 8.25.1** לשתף פעולה עם הממשלה לצורך יישום מנגנון מדד רמת שירות, לספק לממשלה כל נתון שיידרש ובמועד שייקבע לכך על ידי הממשלה ובכלל זה ליישם את מנגנוני הפרס/קנס במידה ויהיו כאלו.
- 8.25.2** לשתף פעולה בביצוע סקרי שביעות רצון שתערוך הממשלה בקרב הנוסעים.
- 8.26** להפעיל את שירותי ההזנה לרכבת בהתאם להנחיות **המפקח על התעבורה**.
- 8.27** לדאוג לכך שהנהגים שיועסקו על ידו יהיו דוברי עברית ילבשו בכל נסיעה מדים אחידים עם תגי שם מזהים, יוכשרו בתפעול כלל מערכות האוטובוס והכרטוס, יוכשרו בהכשרות החובה והרשות כאמור בסעיף 9.2 בנספח מד' להליך, יכירו את מסלולי הנסיעה ואת חובות הנהג במהלך כל תקופת ההפעלה.
- 8.28** לבצע נוהלי רישום ודיווח של מכירות כרטיסים בהתאם להנחיות הממשלה, כפי שיהיו מעת לעת, ובכלל זאת בהתאם לדרישות הדיווח כאמור **בנספח ה'** להלן.

8.29 לשלם לנהגים שיעסיק שכר שיהיה לכל הפחות בהתאם להצעתו או בהתאם להצעתו ככל שעודכנה ו/או שונתה הצעתו לשכר גבוה מהצעתו בהתאם למשא ומתן שנערך בין המפעיל לנהגים, אם נערך, ובהתאם להוראות ההליך התחרותי לעניין זה, והכל כאמור בסעיף 15 להלן.

8.30 לבצע בקרת גבייה בהתאם לאמור במסמכי ההליך התחרותי בסעיף 17.9.20 ונספחים לה' ו – לוי' להליך.

8.31 ידוע למפעיל השירות שלא תשולם לו כל תמורה או תשלום אחר שלא נקבעו בהסכם זה, בגין שירותי הסעה שהוא נותן לפי הסכם זה.

8.32 בתום תקופת ההפעלה לקיים הליך העברה מסודר של קווי השירות למפעיל החדש, על פי תכנית עבודה שיקבע המפקח על התעבורה.

8.33 במידה שיידרש, לכבד הסדרי נסיעה אשר נמכרו לציבור ע"י מפעילי תחבורה אחרים, הכל בהתאם להנחיות מפורטות, אשר ימסרו לו ע"י המפקח על התעבורה.

8.34 ידוע למפעיל השירות כי אין במתן רישיונות הקווים למפעיל השירות, כדי למנוע קיומם של שירותי הסעה, לרבות כאלה שמופעלים בהתאם לרישיונות קווי שירות באוטובוסים ו/או במוניות שירות, המופעלים כיום או שיופעלו בעתיד באותו איזור על ידי מפעיל שירות אחר או אחרים.

8.35 האמור בסעיף זה אינו בא למעט או לצמצם מהתחייבויות מפעיל השירות לפי ההליך התחרותי, ההצעה, הסכם זה ולפי כל דין.

9. מתן שירותים בקווים נוספים

9.1 מבלי לגרוע מסמכויות המפקח על התעבורה לפי דין, סבר המפקח על התעבורה כי יש צורך להפעיל באשכול קווי חיפה עירוני מזרח שירות אשר לא נכלל במסגרת ההליך התחרותי (להלן: "**הקווים הנוספים**"), אזי בכפוף לקיומו של תקציב מתאים ובכפוף לכך שמפעיל השירות עומד בתנאי ההליך התחרותי, הסכם זה ותנאי רישיונות הקווים, והמפקח על התעבורה סבור שביכולתו של המפעיל להפעיל את הקווים הנוספים בהתאם לתנאי ההסכם ולשביעות רצון הנוסעים, מבלי לפגוע בקווי השירות האחרים, יודיע על כך למפעיל השירות תוך פירוט הקווים הנוספים ויבקש הצעה תפעולית להפעלתם ואת הערותיו לגבי אופן הפעלתם. מפעיל השירות יעביר למפקח על התעבורה הצעה והערות בכתב, תוך 30 ימים מיום קבלת ההודעה.

9.2 המפקח על התעבורה ישקול את ההצעה וסבירותה ויתן החלטתו למפעיל השירות. המפקח על התעבורה רשאי שלא לקבל את הצעת מפעיל השירות, אם סבר כי הצעתו אינה סבירה, ובכלל זה יהיה רשאי, אך לא מחויב, לבקש ממפעיל השירות להגיש הצעה מתוקנת. התחשבנות בגין הפעלת קווים נוספים תהיה בהתאם למנגנונים הקבועים בחלק ה' להליך.

9.3 למען הסר ספק, אין באמור לעיל, לגרוע משיקול דעתה הבלעדי של הממשלה לפרסם הליך או הליכים תחרותיים להפעלת קווי שירות אלה או להתקשר בכל דרך אחרת עם מפעיל אחר למתן השירות בהם, אף אם לא פנתה למפעיל השירות כאמור בסעיף 9.1 לעיל, והמפקח רשאי לתת למפעיל זה רישיונות להפעלתם. פרסמה הממשלה הליך להפעלת קווים אלו, לא תהיה למפעיל כל טענה בשל כך.

9.4 פרסמה הממשלה הליך או הליכים להפעלת קווי שירות אלה, רשאי יהיה מפעיל השירות להשתתף בהם על פי התנאים שייקבעו בהליך.

9.5 מפעיל השירות והמפקח על התעבורה יתאמו את מועד ואופן ההפעלה של קווי השירות הנוספים שיופעלו על ידי מפעיל השירות כאמור לעיל, ככל שיופעלו.

היה ומפעיל השירות אינו עומד בתנאי ההליך התחרותי, הסכם זה או רישיונות הקווים, אזי מבלי לגרוע מכל סעד אחר העומד לממשלה על פי הוראות הסכם זה וכל דין, יהיה רשאי המפקח על התעבורה לפרסם הליך להפעלתם או להציע למפעיל אחר להפעילם, וזאת מבלי לפנות בתחילה למפעיל השירות כאמור בסעיף זה לעיל.

9.6 מפעיל השירות רשאי, אם ראה בכך צורך תחבורתי לטובת הציבור, להציע למפקח על התעבורה הפעלת קווים נוספים המשרתים את אשכול קווי חיפה עירוני מזרח או הארכת קווים או שינויים במסלולי הנסיעה, פריסתם ותנאי הפעלתם.

9.7 הציע מפעיל השירות הפעלת שירותים נוספים כאמור בסעיף 9.6 לעיל, ישקול המפקח על התעבורה אישור ההצעות כולן או חלקן בכפוף לתקציב לכך, ועל פי מדיניותו לשיפור השירות.

9.8 למען הסר ספק, מובהר כי כל שינוי או תוספת שירות שיוצעו על ידי מפעיל השירות, לא ישנו את מחירי הנסיעה בקווים הקיימים כפי שנקבעו בצו הפיקוח, וכפי שישתנה מעת לעת.

9.9 אישר המפקח על התעבורה את הצעות מפעיל השירות או חלקן, יקבע את תנאי ההפעלה לתוספות האמורות ויוציא רישיון קו חדש או רישיון קו מתוקן בהתאם.

9.10 הוצא רישיון קו חדש או רישיון קו מתוקן כאמור יחויב מפעיל השירות בכל חובותיו על פי הסכם זה גם לגבי הרישיון החדש או המתוקן.

10. הפעלת השירות בידי מפעיל השירות

10.1 מפעיל השירות מתחייב לבצע בעצמו את הנסיעות בקווי השירות ולא להעביר את חיוביו על פי הסכם זה לאחר באופן חלקי או מלא, ולא לבצע את הנסיעות באמצעות קבלן משנה או שותף, אלא אם כן קיבל את הסכמת המפקח על התעבורה לכך מראש ובכתב ובהתאם לתנאים שקבע.

10.2 למען הסר ספק, מובהר בזה כי מפעיל השירות יהיה האחראי הבלעדי כלפי הממשלה למתן השירות, ומבלי לגרוע מכלליות האמור במסמכי ההליך, לתפעול ולתחזוקת כלל המערכות הטכנולוגיות, לרבות ביצוע ההתאמות הנחוצות לתיקוף, לתשלום ולגביה בהתאם לאמצעי התיקוף והתשלום, והסדרי הנסיעה השונים שבאשכול ובכלל זה מעברים בין מפעילי התחבורה הציבורית; לתשלום שכר ונלוות לנהגים ולעובדים האחרים אשר מועסקים באשכול, להקים או לשכור, לתפעל ולתחזק מקומות מנוחה להתרעננות עבור הנהגים, ולעמידה ביתר הוראות הסכם זה, תוך מילוי כל תנאי רישיונות הקווים והוראות ההליך התחרותי בכלל וההוראות בדבר רמת השירות בפרט, וכי הסכמת המפקח על התעבורה להפעלת קבלן משנה, כאמור בסעיף 10.1 לעיל, לא תגרע מהתחייבויותיו של מפעיל השירות כאמור בהסכם זה, ובכלל זה התחייבויותיו על פי ההליך התחרותי וההצעה.

11. אבטחת השירות

מפעיל השירות מתחייב לבצע על חשבונו כל הנחיה שתינתן לו על ידי הגורמים המוסמכים, בנוגע לאבטחת ובריאות הנוסעים ולאבטחת ולניקיון האוטובוסים, כנהוג לגבי התחבורה הציבורית בקווי השירות, בתחומי האבטחה, הבטיחות, הנחיות הבריאות, הכשרת נהגים ורכב מההיבט הביטחוני והבריאותי וכן התקנת מערכת קשר וביצוע נוהלי אבטחה.

בנוסף מתחייב מפעיל השירות לנהוג על פי הנחיות הגורמים המוסמכים ולנקוט בפעולות אבטחה נוספות, לרבות שירותי אבטחה בתחנות המרכזיות ובמסופים ועמידה בהנחיות צרכי הבריאות. העלויות בגין פעולות אלו יחולו באופן בלעדי על מפעיל השירות וישולמו על ידו.

12. מתקני תשתית וחניונים

12.1 מפעיל השירות מתחייב להתקשר בהסכמי שכירות ובהסכמי אחזקה וניהול עם בעלי מתקני התשתית המפורטים בסעיף 37 להליך.

12.2 מפעיל השירות מתחייב כי בכל תקופת תוקפו של הסכם זה יעמדו לרשותו משרדים וחניוני לילה מאובטחים. מובהר בזאת כי כל עלויות האבטחה בגין המשרדים וחניוני הלילה יחולו על מפעיל השירות.

13. ערבות לבצוע השירות בקווים

13.1 מפעיל השירות יעמיד, תוך 7 ימים ממועד ההודעה על זכייה בהליך, ערבות אוטונומית בלתי צמודה ובלתי מותנית, מבנק או מחברת ביטוח ישראלית שברשותה רישיון לעסוק בביטוח על פי חוק הפיקוח על שירותים פיננסיים (ביטוח) (התשמ"א-1981), אשר מופיעה בהודעה: רשימת המבטחים בעלי רישיון לפעול בענף הביטוח למתן ערבויות (ערבות מאת חברת ביטוח תהיה חתומה ע"י מורשי החתימה של חברת הביטוח ולא ע"י סוכן הביטוח) על סך 20,000,000 ש"ח (עשרים מיליוני שקלים חדשים), בנוסח המצ"ב

כנספח ד' להליך. הערבות תהיה לתקופה של 12 חודשים ממועד ההודעה על הזכייה בהליך (להלן: **"ערבות ביצוע"**).

13.2 במהלך תקופת תוקפו של הסכם זה יוארך תוקף הערבות בכל פעם לתקופה של שנה נוספת עד לתום תוקפו של הסכם זה, וזאת לא יאוחר מ- 15 יום לפני תום כל שנה כאמור.

13.3 סכום הערבות יהיה צמוד למדד המחירים לצרכן שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, כפי שמפורט בנספח ד' להליך.

13.4 לא הוארך תוקף הערבות כאמור בסעיף זה, רשאית הממשלה לחלט את הערבות שבידה, כולה או חלקה, ללא מתן התראה מוקדמת.

13.5 משרד התחבורה יהיה רשאי לחלט את ערבות הביצוע שבידו, כולה או חלקה, לפי שיקול דעתו, במקרה שהזוכה בהליך לא עמד בהתחייבותו להפעיל באופן סדיר ונאות את קווי השירות במועד, דהיינו בתום תקופת ההכנות, וכן במידה שהזוכה בהליך קיבל רישיון להפעלת קווי שירות ולא עמד בהתחייבות מההתחייבויות המזכות את הממשלה בחילוט הערבות כולה או מקצתה, כמפורט בהליך ו/או בהסכם זה. הודעה בכתב על ביצוע החילוט תשלח למפעיל השירות.

13.6 חולט חלק מסכום ערבות הביצוע בתקופת ההפעלה, בהתאם להוראות הסכם זה, ישלים מפעיל השירות את סכום הערבות לסכום הערבות לפני חילוט, ובכל מקרה לא פחות מאשר למינימום של 20 מיליון ₪ (עשרים מיליוני שקלים חדשים), וזאת תוך 14 ימים ממועד ההודעה על החילוט. למען הסר ספק, מפעיל השירות יידרש להשלים את סכום הערבות כאמור לסכום הנכון לאותה תקופה על פי הוראות הסכם זה. לא השלים מפעיל השירות את סכום הערבות לסכום הנדרש, רשאית הממשלה לחלט את הערבות שבידיה במלואה ולבטל את הסכם ההפעלה ורישיונות הקווים שניתנו למפעיל השירות על פי ההליך התחרותי והסכם זה. ואולם אם עמדו לזכותו של מפעיל השירות סכומים המגיעים לו מהממשלה, רשאית הממשלה להשלים את הסכום החסר בערבות על ידי קיזוז הפרש מהסכומים המגיעים למפעיל השירות, ובמועד חידוש הערבות או הארכת תוקפה, תחודש הערבות במלואה והסכומים שקוזזו יוחזרו למפעיל השירות. מובהר כי האמור בסעיף זה בא להוסיף על האמור בסעיף 7.11 לעיל.

ערבות תוספת ק"מ 14.

14.1 מפעיל השירות שהציע במסגרת הצעתו הצעה לתוספת ק"מ, כמפורט בסעיף 8.2 לעיל, ינפיק לא יאוחר מ- 90 ימים ממועד ההודעה על הזכייה (להלן: מועד הגשת הערבות), ערבות דיגיטלית בגובה _____ השווה למכפלת תוספת הק"מ המוצעת בעלות לק"מ בבסיס המפורטת בסעיף 49 למסמכי ההליך.

14.2 ערבות תוספת הק"מ תהיה תקפה במשך תקופה של 12 חודשים, החל ממועד הנפקת הערבות. מפעיל השירות מתחייב להאריך את תקופה של הערבות, כל פעם בשנה נוספת, בסכום מופחת ב-1/3 מסכום הערבות המקורי של השנה הקודמת עד להפחתת מלוא סכום ההפחתה. במועד זקיפת סכום ההפחתה לחובת המפעיל יורה המשרד על גובה סכום הערבות ובהתאם סכום ההפחתה.

14.3 במידה ולא הונפקה ערבות תוספת הק"מ במועדים הקבועים בסעיף 14.1 לעיל, ולא הוארכה בהתאם לסעיף-14.2 לעיל, ייחשב הדבר כהפרה יסודית, שתעניק לממשלה אפשרות לכל הסעדים על פי דין, לרבות, ביטול הזכייה של מפעיל השירות בהליך זה, לביטול ההסכם עימו, ככל שנכרת כזה ולחילוט ערבות הביצוע, ולמפעיל השירות לא תהיה כל טענה ו/או דרישה ו/או תובענה בשל כך.

15. שכר נהגים

15.1 מפעיל השירות מתחייב לשלם לנהגים המועסקים על ידו באשכול, במשך כל תקופת ההתקשרות, לרבות כל תקופה מוארכת, היה ותהיה כזו, לפחות את שכר היסוד לשעה ותמריץ איסוף הנוסעים עליו התחייב בהצעתו להליך בהתאם לאמור בסעיף 5.7 להליך. בנוסף, מפעיל השירות יכיר בזכויות שצברו נהגים שייקלטו מהמפעיל היוצא באשכול, בהתאם לאמור בסעיף 5.7.4 להליך. מובהר כי השכר שישולם במהלך התקופה לא יפחת בשום דרך או צורה משכר היסוד, אם כי יוכל להיות גבוה יותר בין לפי שיקולי המפעיל ובין מכח כל דין.

שכר היסוד הינו השכר המשמש, גם להפרשות החובה, להפרשות המעביד לאפיק-פנסיה, לרבות ביטוח מנהלים ו/או קופת גמל וכד', ולפיצויים. שכר היסוד אינו כולל תוספות אחרות המשולמות לנהג, אם משולמות, כגון תוספת בגין שעות נוספות, מנקו, מענקי התמדה ועוד.

15.2 על מפעיל השירות להוכיח, כי התשלום לנהגים באשכול מבוצע עפ"י הצעתו להליך. מדי חודש במועד הגשת דיווחי הסובסידיה יצרף המפעיל מכתב חתום על ידי מנכ"ל החברה או מנהל הכספים, או על ידי מי שממלא תפקידים אלו אף אם תוארו שונה, בו יצוין כי התשלום לנהגים בוצע בהתאם להצעתו בהליך. בנוסף, בהתאם לדרישת משרד התחבורה יעביר מפעיל השירות מעת לעת מסמכים או כל נתון אחר, לרבות העתקים מטפסי 106, תלושי שכר, טופס העברת ניכויים, דוח הפרשות סוציאליות ועוד, המעידים כי הוא משלם לכל הנהגים באשכול את שכר היסוד לשעה עפ"י הצעתו.

15.3 לא שוכנע משרד התחבורה, כי מפעיל השירות משלם בפועל שכר בהתאם להצעתו בהליך, יודיע על כך בכתב למפעיל השירות. בתום 60 יום ממתן ההודעה, כאמור, אם לא שוכנע משרד התחבורה כי מפעיל השירות משלם בפועל לכל הנהגים את תמריץ איסוף הנוסעים ושכר היסוד לשעה בהתאם להצעתו בהליך, יקוזז מכל תשלום של סובסידיה השוטפת, כהגדרתה בסעיף 49 להליך, סכום העומד על- 30% (שלושים

אחוזים) מגובה הסובסידיה השוטפת, וזאת כפיצוי מוסכם ומוערך מראש. קיזוז תשלום הסובסידיה יימשך מאותו מועד ועד שישוכנע משרד התחבורה כי מפעיל השירות משלם בפועל לכל הנהגים באשכול את שכר היסוד לשעה בהתאם להצעתו. מובהר כי אין בקיזוז האמור כדי לגרוע מהיות מחדלו כאמור של המפעיל משום הפרה יסודית של התחייבויותיו על פי ההליך התחרותי ועל פי המוסכם.

15.4 שכר היסוד לשעה לנהגים בהצעה יהיה צמוד למדד המחירים לצרכן לרכיב שכר הנהגים במדד מחירי התשומות בסעיף 49 למסמכי ההליך. מפעיל השירות יתחייב לעדכן את שכר הנהגים לפחות פעמיים בשנה (בחודשים ינואר ויולי) בהתאם לשיעור הגידול במדד המחירים לצרכן.

15.5 משרד התחבורה יהיה רשאי לפרסם לנהגים המועסקים ע"י מפעיל השירות באשכול את שכר היסוד לשעה אותו התחייב המפעיל לשלם להם במסגרת הצעתו.

15.6 משרד התחבורה יהיה רשאי בכל עת לדרוש ממפעיל השירות הוכחות לביצוע התחייבויותיו בקשר עם תשלום שכר הנהגים, בנוסף לאמור לעיל, וכן יהיה רשאי לפנות ולברר עם הנהגים באופן ישיר מהו השכר המשולם להם, ולמפעיל השירות לא תהיה כל טענה בעניין זה.

15.7 המפעיל יהיה זכאי למענק בגין הכשרת נהגים חדשים כמפורט בסעיף 5.7.3 להליך.

16. תעריפים, תשלומים ייעודיים והמרת תעריפים בתשלומים ותשלומים בתעריפים

16.1 מחירי הנסיעה בקווי השירות באשכול חיפה עירוני מזרח יהיו בתאם לקבוע בצו הפיקוח, כפי שיתעדכן מעת לעת.

מובהר בזאת כי בהתאם לצו הפיקוח, מתעדכנים תעריפי הנסיעה, אחת לשנה בחודש פברואר של כל שנה. עם זאת, יתכן מצב שהמשרד ידחה או יקדים את מועד העדכון ו/או יבצע עדכון תעריפי נסיעה לצורך התאמות מחיר לאור שינויים אילו או אחרים בענף.

16.2 בארבעת החודשים האחרונים של תקופת ההפעלה יעוכב תשלום הסובסידיה למפעיל השירות. בתוך 3 חודשים לאחר תום פעילות מפעיל השירות ייערך וישולם החשבון הסופי.

17. תשלומים שוטפים

סכום שישולם על ידי המשרד למפעיל השירות ע"פ המנגנון הקבוע בסעיפים 49 עד 56 למסמכי ההליך התחרותי, רק בגין נסיעה שבוצעה בפועל.

לצורך אימות נסיעות שבוצעו, יילקחו בחשבון דיווחי הביצוע מתוך הנתונים שיתקבלו ממערכת ניהול צי הרכב, נסיעה תילקח בחשבון רק אם יתקבלו לגביה במצטבר לפחות הנתונים הבאים:

- א. מזהי הנסיעה כפי שמופיע בנתוני הרישוי של אותה נסיעה או לחילופין מזהה נסיעה 0 לגבי נסיעת תגבור שאינה מופיעה ברישוי.
- ב. נתקבלו נתונים במחשב משרד התחבורה לגבי הנסיעה הכוללים: תאריך, מס' קו, כיוון, חלופה, מס' רכב, שעת יציאה מתחנת מוצא ושעת הגעה לתחנה האחרונה במסלול הקו ומעבר בכל התחנות כפי שמופיע בנתוני הרישוי.
- ג. הנסיעה עומדת בהגדרות ביצוע הנסיעה בכפוף לכללי הבקרה התפעולית או הנחיות המפקח על התעבורה.
- ד. במקרים חריגים רשאי המפקח על התעבורה לאשר ביצוע נסיעה גם אם לא עמדה בכל הקריטריונים כאמור לעיל, בכפוף להוכחת ביצוע הנסיעה ע"י מפעיל השירות על פי דרישות המפקח להוכחה.
- ה. המשרד יהיה רשאי להוסיף קריטריונים נוספים לצורך אימות הנסיעה כנסיעה שבוצעה בפועל.

יודגש כי חישוב מרחק הנסיעה כאמור יבוצע מתוך נתוני מערכת הרישוי. למען הסר ספק, ככל שיתברר למשרד שנסיעה דווחה כנסיעה שבוצעה כהגדרתה בסעיף 1 לעיל לא בוצעה במלואה בהתאם לקבוע ברשיון הקו, לא ישולם תשלום שוטף בעדה.

18. **בוטל.**

19. **בוטל.**

20. **בוטל.**

21. **מערך כרטוס**

21.1 מפעיל השירות מתחייב לפעול בהתאם לקביעות הממשלה בכל הנוגע להקמה ולהפעלה של מערכת כרטוס חכם, לרבות באמצעי תשלום מתקדמים ובכלל זה יישומונים סלולריים שתאפשר שיתוף (אינטראופרוביליות) עם המערכות **המקבילות של מפעילי** תחבורה ציבורית שונים, וזאת בהתאמה לאמצעי התיקוף לפי מפרטי קליפסו הישראלים כהגדרתם **בנספח כ'** להליך, ובהתאם להנחיותיה של הממשלה מעת לעת, והוא מתחייב להצטייד במכשירים אשר מתאימים לטכנולוגיות הנ"ל, כאמור **בנספח כא'** להליך.

21.2 מפעיל השירות יציע לציבור את הסדרי הנסיעה המנויים בצו הפיקוח, ומפורטים בסעיף 44 להליך ויקבל את אישור המפקח על התעבורה לכך. מובהר בזאת כי מפעיל שירות אשר מפעיל אשכול קווים נוסף, יחויב למכור בקווי השירות באשכול קווי חיפה עירוני מזרח כרטיסים נפרדים ומובחנים מהכרטיסים שהוא מוכר באשכול אחר, וזאת בכל סוג אמצעי כרטוס, וכל זאת במטרה לאפשר הפרדת ההכנסה מהנוסעים באשכול, לצורך דיווח על ההכנסות.

21.3 מפעיל השירות מתחייב להפעיל ביחד עם כל מפעיל תחבורה ציבורית, עליו יורה המפקח על התעבורה, כהסדרי נסיעה משותפים לקווי השירות הפועלים באשכול, כמפורט בסעיף 45 להליך, וזאת במטרה לאפשר לנוסעים בקווים הרלוונטיים באשכול, נסיעות באותו הסדר נסיעה.

21.4 להתקין להפעיל ולתחזק תחזוקה שוטפת החל ממועד ההפעלה על חשבונו מערכת כרטוס חכם מבוססת סטנדרט קליפסו, בהתאם להנחיות המפורטות ב**נספח כ'** להליך.

21.5 להתקין להפעיל ולתחזק תחזוקה שוטפת החל ממועד ההפעלה על חשבונו מערכת לניהול צי רכב ובקרת תנועה, אשר תעמוד בדרישות המפורטות ב**נספח כא'** להליך.

21.6 על מנת להסיר ספק, מובהר כי חובתו של מפעיל השירות לנקוט את כל האמצעים הסבירים הדרושים על מנת למנוע זיוף כרטיסים וכרטיסיות, הן אלה שיימכרו באופן ידני והן אלה שיופקו ממערך הכרטוס האוטומטי. מפעיל השירות יקבל את אישורו של המפקח על התעבורה בכתב ומראש לכל המרכיבים הטכניים הכרוכים בהפעלתו של מערך הכרטוס הידני והאוטומטי.

22. מרכז שירות (מסלקה)

מפעיל השירות מתחייב לשתף פעולה עם הממשלה ועם מפעילים אחרים ולפעול כמפורט ב**נספח כ'** להליך בקשר למרכז שירות ובסעיף 17.9.15 להליך. מפעיל השירות יפעל בעניין בהתאם להנחיות הממשלה מעת לעת, ועל פי נהלים ודרכי עבודה שייקבעו על ידי המפקח על התעבורה, ויחתום על הסכם בנוסח שייקבע על-ידי המפקח על התעבורה, הכל כדי לאפשר הקמה ותפעול מרכז שירות ארצי לכרטוס חכם, לרבות אמצעי כרטוס מתקדמים ככל שיוורה המפקח אשר יהיה אחראי בין היתר לסליקת פדיון משותף בין מפעילי תחבורה ציבורית שונים, ועל מתן שירות לציבור הנוסעים בקשר לכרטוס חכם.

23. דוחות סקרים ודיווחים לממשלה

23.1 מפעיל השירות יבצע סקרים, ויקיים מערכת הנהלת חשבונות ודיווח כמפורט ב**נספח כז'** להליך להלן, שיספקו לו ולממשלה מידע תפעולי וכספי ברמה נאותה על הפעילויות השונות שלו.

23.2 מפעיל השירות ימציא לממשלה, או למי שהוסמך לכך מטעם הממשלה, לפי דרישה ובמועד שנקבע לכך על ידי הממשלה, כל פרט, מסמך, החלטה, מאזן, דוחות כספיים, דוחות על מכירת כרטיסים לסוגיהם ועל השמדתם, דוחות ספירות נוסעים וכיוצא באלה, כמפורט ב**נספח כז'** להליך, וכל מידע אחר בכל הנוגע לפעילות ולשירותים המבוצעים על ידו, שיידרשו על ידי הממשלה ו/או מי מטעמה, ויאפשר לבא כח הממשלה ולאנשים ולגופים שנתמנו על ידה לצורך זה, לעיין בכל מסמך, מאזן, דו"ח וכיוצא באלה ולהמציאם להם על פי דרישתם.

הדו"חות הכספיים, של מפעיל השירות, האמורים **בנספח כז' להליך** יוגשו כאמור בנספח.

23.3 האמור בסעיף זה בא להוסיף על כל התחייבות של מפעיל השירות לפי ההליך התחרותי וההצעה ולפי כל דין.

24. ביטול ההסכם לפני תום תקופת תוקפו

24.1 מבלי לגרוע מהאמור בכל הוראה אחרת בהסכם זה, ובכלל זה בסעיפים 7.11-7.12 לעיל וסעיף 26 להלן, הממשלה תהיה רשאית לבטל הסכם זה בהודעה בכתב של 60 ימים מראש ולחלט את ערבות הביצוע שתשמש כפיצוי מוסכם ומוערך מראש בידי הממשלה, וזאת מבלי לגרוע מזכותה של הממשלה לכל פיצוי או סעד אחר לפי דין או מן האפשרות שבידה להוכיח את נזקיה בפועל, בקרות אחד מן האירועים הבאים, אשר ייחשבו כולם כהפרה יסודית של הסכם זה:

24.1.1 אם מפעיל השירות יעביר את חיוביו על פי הסכם זה לאחר ללא קבלת הסכמת הממשלה בכתב ומראש;

24.1.2 אם חל שינוי מהותי בתאגיד, במסמכי ההתאגדות שלו, או באחזקות בתאגיד או באמצעי השליטה בו, על פי קביעתה של ועדת המכרזים אשר לא אושר בהתאם להוראות סעיף 8.4 לעיל.

24.1.3 אם התברר כי איזו מהצהרות מפעיל השירות במסגרת הצעתו להליך הייתה בלתי נכונה.

24.1.4 אם המפקח על התעבורה יבטל את כל רישיונות הקו שניתנו למפעיל השירות או לא יאריך אותם, בהתאם לסמכותו על פי דין.

24.1.5 אם הפר המפעיל את הוראת הסעיפים הבאים, אשר הפרתם, מבלי לגרוע מהאמור לעיל ומהאמור בסעיף 29.1 להלן, תיחשב הפרה יסודית: סעיפים 4.9, 8.1, 8.6, 8.8, 8.10, 8.11, 8.18, 8.29, 11, 14, 21, 22, 23 ו-24.

24.2 הפר מפעיל השירות תנאי מתנאי ההסכם הפרה שאינה הפרה יסודית, תתרה בו הממשלה, בהודעה בכתב של 60 ימים מראש, ותיתן לו ארכה של 14 ימים לתיקון ההפרה. לא תיקן מפעיל השירות את ההפרה במסגרת הארכה שניתנה לו, יראו את ההפרה כעילה לביטול ההסכם ורישיונות הקווים, כולם או חלקם, או לאי הארכת תוקפם של רישיונות שפג תוקפם, או לביטול או לאי הארכת תוקפם של רישיון קו אחד או מספר קווים שמפעיל השירות לא עמד בהתחייבויותיו לגביהם לפי הסכם זה, והכל לפי שיקול דעת המפקח על התעבורה.

24.3 למען הסר ספק, מובהר בזה כי המפקח על התעבורה רשאי למסור את הפעלת קווי השירות שרישיונם בוטל, כאמור בסעיף 24.2 לעיל, למפעיל שירות אחר, על פי שיקול

דעתו הבלעדי, ולמפעיל השירות לא תעמוד כל טענה ו/או דרישה כלפי המשרד בגין ביטול רישיונות הקווים.

24.4 מבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל, מוסכם כי במקרה של ביטול ההסכם מכל סיבה שהיא, הממשלה תהיה רשאית, לפי שיקול דעתה הבלעדי, לדרוש ממפעיל השירות למכור אוטובוסים מתוך צי האוטובוסים המופעלים על ידו באשכול קווי אונו אלעד, כולם או חלקם, למפעיל החדש, ומפעיל השירות מתחייב למכור את אותם האוטובוסים למפעיל החדש, במחיר השוק של האוטובוסים בניכוי 10%. כמו כן יחויב המפעיל להסב את הסכמי הליסינג למפעיל החדש ולהעביר את האוטובוסים לחזקתו. מחיר השוק ייקבע בהתאם להערכת שמאי שיבחר משרד התחבורה. היה ומפעיל השירות לא יפעל בהתאם לדרישת המפקח על התעבורה, כאמור לעיל, אזי המשרד יהיה רשאי לחלט את ערבות הביצוע, וזאת מבלי לגרוע מכל סעד אחר העומד למשרד על פי הוראות הסכם זה והוראות כל דין.

25. סעדים נוספים בשל הפרת ההסכם ופיצויים מוסכמים מראש

מבלי לגרוע מכל זכות, סעד או תרופה העומדים לממשלה לפי כל דין, לרבות מזכותה לפעול לפי האמור בסעיף 23 לעיל על כל סעיפי המשנה שלו, מוסכם בזה בין הצדדים כי:

25.1 בגין אי עמידה בהתחייבות מפעיל השירות להפעיל את קווי השירות במועד, כאמור בסעיפים 4.1 – 4.3 ובסעיף 7.11 לעיל, תהיה הממשלה רשאית לבטל את ההסכם לאלתר ולחלט את ערבות הביצוע שבידה, כולה או חלקה, לפי שיקול דעתה.

25.2 על מעשה או מחדל של מפעיל השירות, המהווים אי עמידה ברמת השירות הנדרשת בהסכם זה, כמפורט ב**נספח כ'** להליך (להלן: "**הפרה**"), ישלם מפעיל השירות פיצויים מוסכמים מראש כמפורט בנספח כאמור, וזאת בכפוף לתנאים כדלקמן:

25.2.1 מובהר כי תשלום הפיצויים כאמור לא יבוא במקום והוא בנוסף לכל סעד אחר העומד לממשלה על פי כל דין והסכם בגין הפרת ההסכם על ידי מפעיל השירות.

25.2.2 קביעת המפקח על התעבורה כי בוצעה הפרה לכאורה, כאמור לעיל, תהיה לאחר שקיבל דיווח מפקח של המשרד או ממי שהוסמך על ידי המפקח על התעבורה לפקח על פעילות מפעיל השירות או בהסתמך על דיווח ותלונות מהציבור על ביצוע מעשה או מחדל כאמור, שנבדקו על ידי המפקח על התעבורה או מי שהוסמך על ידו כאמור לעיל, ונמצאו מוצדקות.

25.2.3 המפקח על התעבורה, או מי שמונה מטעמו, יוציא למפעיל השירות דרישה לתשלום הפיצוי המוסכם על ביצוע הפרה כאמור, ויתן למפעיל השירות אפשרות לערער על קביעתו זו בפני המפקח הארצי על התעבורה, תוך 21 יום ממועד הוצאת דרישת התשלום. לא ערער מפעיל השירות תוך התקופה האמורה תהיה

קביעתו של המפקח על התעבורה סופית. הגיש מפעיל השירות ערעור על הקביעה, יחליט המפקח הארצי על התעבורה בערעור ויודיע למפעיל על החלטתו. החלטת המפקח על התעבורה תהיה סופית ובלתי ניתנת לערעור.

25.3 היה ומפעיל השירות יפר איזו מהתחייבויותיו על פי ההליך התחרותי והצעתו לבצע פעולות שנקבע לצידן תקציב ייעודי, תהיה הממשלה רשאית לקזז את הסכום הנקוב בהצעתו, בגין כל התחייבויות כאמור שלא בוצעה בשלמותה, וזאת מכל סכום שיגיע למפעיל השירות מהממשלה, לרבות סובסידיה ייעודית, ואף לחלט סכום זה מתוך ערבות ההכנות והביצוע.

25.4 היה ומפעיל השירות יפר התחייבותו בסעיף 39.6 להליך להתקין תמרורי 505 בכל קווי האשכול, וזאת בהתאם ללוח הזמנים שייקבע על ידי המפקח על התעבורה או מי מטעמו, הממשלה תהיה רשאית להחליף את התמרורים במקום מפעיל השירות ולקזז את עלות החלפת התמרורים בפועל על ידי הממשלה, מכל סכום שיגיע למפעיל השירות מהממשלה, לרבות סובסידיה ייעודית, ואף לחלט סכום זה מתוך ערבות ההכנות והביצוע.

25.5 על מעשה או מחדל של מפעיל השירות, המהווים אי עמידה בהוראות סעיפים 22 או 25 או בהוראות נספח כ' להליך זה או בהוראות נספח כא' להליך זה, ישלם מפעיל השירות פיצויים מוסכמים מראש כמפורט בתוספת לנספח כא' להליך וכמפורט בתוספת ו' לנספח כ' להליך בהתאמה. הצדדים מצהירים, כי סכומי פיצויים כאמור, נקבעו על ידם בהתחשב במהותם ובהיקפם של ההסכם ונספחיו, והנם סבירים בנסיבות העניין. למען הסר ספק, אין באמור בתוספת לנספח כא' או בתוספת ו' לנספח כ' כדי לגרוע מזכותה של הממשלה לכל סעד אחר העומד לה על פי כל הסכם ולפי כל דין, ואין בדרישה לתשלום פיצויים לפי התוספות האמורות כדי לגרוע מסמכויותיה לפי כל דין והסכם.

25.6 מבלי לגרוע מכל האמור בסעיף 25 זה, עבור חריגה של כל -0.1% מעל רמת השירות המינימלית כהגדרתה בסעיף 1 ישלם מפעיל השירות פיצוי מוסכם נוסף, לכל תקופת בקרה, (מעבר לתשלום הפיצוי הנגזר מנספח הפיצוי המוסכם) כדלקמן:

מדד אי ביצוע - ישלם המפעיל פיצוי מוגדל בסך 48 אלף ₪

מדד אי דיוק - ישלם המפעיל פיצוי מוגדל בסך 16 אלף ₪

לדוגמא:

מדד אי הביצוע בתקופת בקרה עמד על 2.3% ומדד אי הדיוק עמד על 4.7% ישלם מפעיל השירות סכום נוסף של 96 אלף ₪ בגין אי ביצוע ו - 32 אלף ₪ בגין דיוק.

26. קיזוז וחילוט ערבות

כל סכום שיגיע לממשלה לפי הסכם זה ובכלל זה בהתאם להוראות ההליך התחרותי והצעת מפעיל השירות, רשאית היא לקזזו מכל תשלום שמגיע ממנה למפעיל השירות או לחלטו, כולו או חלקו, מהערבות הבנקאית, לקזז כאמור את חלקו ולחלט את חלקו האחר. הודעה בדבר

חילוט ו / או קיזוז כאמור לעיל, תימסר לידי מפעיל השירות בכתב, אלא אם נאמר אחרת מפורשות באחד מסעיפי הסכם זה.

27. זכויות וחובות הממשלה לפי ההסכם

לענין הסכם זה, בכל מקום שנאמר "הממשלה", גם כל רשות אחרת על פי דין, שקבעה הממשלה לצורך הסכם זה, במשמע.

28. בא כח הממשלה

בא כוח הממשלה לענין הסכם זה יהיה מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית או מי שהוא הסמיך לכך בהודעה למפעיל השירות, לענין מסוים או בכלל.

29. שינויים בהסכם

29.1 בכפוף לסמכויות המפקח על התעבורה על פי דין, לא ייעשה שינוי להסכם או ויתור על כל זכות על פי הסכם זה, אלא בהסכמת שני הצדדים בכתב.

29.2 הסכמת צד לסטייה מתנאי הסכם זה, במקרה מסוים לא תשמש תקדים ולא ילמדו ממנה גזירה שווה למקרה אחר.

29.3 לא השתמשו הממשלה או מפעיל השירות במקרה מסוים בזכות מהזכויות הנתונות להם לפי הסכם זה, לא ייחשב הדבר כויתור על אותה זכות במקרה אחר.

30. יום חתימת ההסכם

יום חתימת הסכם זה על ידי הממשלה ייחשב כתאריך חתימתו.

31. פירוש ההסכם

31.1 הסכם זה יפורש בכפיפה אחת עם מסמכי ההליך התחרותי ובאופן שמיישב סתירות העולות מהם, ככל שעולה סתירה אשר בלית ניתן ליישבה, אף אם אין הדבר מתיישב עם משמעותה הטבעית והרגילה של הלשון. תחולנה הוראות הסכם זה וההליך התחרותי אשר בלתי ניתן ליישבה, יחולו הוראות הסכם זה.

31.2 התחייבויות והצהרות מפעיל השירות בהצעתו, גם אם לא פורטו במלואן במסגרת ההסכם, יהיו בתוקף ויחייבו את מפעיל השירות במשך כל תקופת ההסכם.

31.3 לצורך פירושו של הסכם זה יראוהו כחיקוק כמשמעותו בחוק הפרשנות, תשמ"א - 1981, ויחולו עליו הוראות חוק זה בשינויים המחויבים לפי הענין.

32. שונות

32.1 הגיע למפעיל השירות סכום כלשהו מהממשלה, תשלם אותו הממשלה לאחר בדיקה ואישור, למפעיל השירות ביום ה-14 לחודש העוקב לחודש שלאחר הגשת הדרישה לתשלום.

32.2 כל סכום המגיע למי מהצדדים למשנהו יישא ריבית חשכ"ל מיום היווצרותו ועד יום התשלום בפועל.

32.3 יובהר כי מעבר לקבוע בהסכם זה אם תיעשה הרחבה של ההתקשרות, בין מבחינת נפח הפעילות ובין מבחינת הארכת תקופת ההפעלה ו/או אם יתווספו קווי שירות נוספים להפעלה על ידי המציע-הזוכה בכל דרך אחרת, הרי שהוראות ההסכם מכוחו, לרבות כל הזכויות וההתחייבויות של הצדדים, יחולו גם לגבי ההארכות ו/או ההרחבות כאמור וביחס לקווי שירות אלה.

32.4 בהתאם להחלטת ממשלה מספר 1116 מיום 29.12.2013 שעניינה פרסום היתרים ומסמכי התקשרות בין רשויות המדינה לבין גופים פרטיים (להלן: "**החלטת הממשלה**"), יפורסם ההסכם החתום באתר חופש המידע המרכזי שכתובתו foi.gov.il, וזאת בתוך חודש מיום חתימתו בהתאם לאמור **בנספח ו'** להסכם זה.

32.5 בכל מקרה של חילוקי דעות יחולו על הסכם זה הוראות הדין הישראלי **ולביהמ"ש בירושלים** תהיה הסמכות המלאה והבלעדית לדון בכל הליך משפטי בין הצדדים בקשר להסכם זה.

32.6 הודעות

כתובות הצדדים לצורך הסכם זה הן:

הממשלה: רחוב בנק ישראל 7, ירושלים.

מפעיל השירות: _____

הודעה שתשלח בדואר רשום בישראל, לפי אחת מהכתובות הנ"ל תיחשב כאילו נתקבלה כחוק 72 שעות לאחר משלוחה בדואר רשום כנ"ל.

ולראיה באו הצדדים על החתום:

מפעיל השירות:

: _____

הממשלה:

המנהל הכללי של משרד התחבורה:

תאריך: ____ / ____ / ____

תאריך: ____ / ____ / ____

חשב משרד התחבורה:

תאריך: ____ / ____ / ____

נספח א' - ההליך התחרותי

נספח ב' - ההצעה

נספח ג' – רשימת הקווים באשכול קווי חיפה עירוני מזרח

נספח ד' – ערבות ביצוע - כמפורט בנספח ד' בהליך

נספח ה' - בוטל

נספח ו'- פרסום היתרים ומסמכי התקשרות בין רשויות המדינה לגופים פרטיים

בהתאם להחלטת ממשלה מס' 1116 מיום 29.12.2013 שעניינה פרסום היתרים ומסמכי התקשרות בין רשויות המדינה לבין גופים פרטיים (להלן: "החלטת הממשלה"), יפורסם החוזה/ ההיתר הסופי החתום באתר חופש המידע המרכזי שכתובתו foi.gov.il, וזאת בתוך חודש מיום חתימתו/ הענקתו.

ההתקשרות או ההיתר יפורסמו בנוסחם המלא והסופי והפרסום יחול על כל תוספת או תיקון של ההתקשרות או ההיתר שנעשו לאחר שפורסם ההיתר או ההתקשרות.

הצד לחוזה/ מקבל ההיתר או צד ג' העלול להיפגע מפרסום החוזה/ ההיתר, רשאי להתנגד לפרסום סעיפים מסוימים בהסכם או בהיתר, כולם או חלקם ועליו להצביע באופן ברור ומנומק על החלקים הרלוונטיים שלטעמו עלולים לפגוע בו כאמור בסעיף 4(ז) להחלטת הממשלה.

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים רשאי לדחות את התנגדות המתקשר/ מקבל ההיתר או צד ג' אם מצא כי לא מתקיים חריג בדין לפרסום ההתקשרות/ ההיתר, או אם השתכנע כי בנסיבות העניין משקלו של האינטרס הציבורי בגילוי המידע עולה על עוצמת הנזק הצפויה לגוף הפרטי כתוצאה מפרסום המידע.

החליט המשרד לדחות את התנגדות הגוף הפרטי, יודיע על כך בהחלטה מנומקת בכתב ויודיע לגוף הפרטי כי הוא רשאי לעתור נגד החלטה זו בתוך 21 ימים כאמור בסעיף 4(ז) להחלטת הממשלה.

הגוף הציבורי לא יפרסם את המידע שפרסומו שנוי במחלוקת בטרם חלפה התקופה להגשת עתירה.

נספח י'

טבלה מספר 1: ריכוז נתונים תפעוליים יומיים ושבועיים ברמת כלל האשכול		
מס. סידורי	נתון	שנה ראשונה
א. נתונים יומיים ליום חול אופייני		
1	מספר נסיעות כולל בקווי שירות	
2	סה"כ ק"מ - רכב בנסיעות קווי שירות	
3	סה"כ ק"מ - רכב בנסיעות ריקות/סרק	
4	סה"כ ק"מ - רכב של כלל הפעילות באשכול	
5	סה"כ שעות - רכב של נסיעות בקווי שירות	
6	סה"כ שעות - רכב של נסיעות ריקות/סרק	
7	סה"כ שעות-רכב של כלל הפעילות באשכול	
8	סה"כ שעות נהגות לתשלום	
9	סה"כ אוטובוסים עירוניים חשמליים נמוכי רצפה הנדרשים להפעלה (לא כולל רזרבה)	
10	סה"כ אוטובוסים עירוניים מפרקיים חשמליים הנדרשים להפעלה (לא כולל רזרבה)	
11	סה"כ מיניבוסים עירוניים חשמליים הנדרשים להפעלה (לא כולל רזרבה)	
12	סה"כ צי רכב נדרש להפעלה (לא כולל רזרבה)	
ב. נתונים שבועיים (סה"כ לימים א-שבת)		
1	מספר נסיעות בקווי שירות	
2	סה"כ ק"מ רכב בנסיעות בקווי שירות	
3	סה"כ ק"מ רכב של נסיעות ריקות/סרק	
4	סה"כ ק"מ רכב של כלל הפעילות באשכול	
5	סה"כ שעות רכב של נסיעות בקווי שירות	
6	סה"כ שעות רכב של נסיעות ריקות/סרק	
7	סה"כ שעות רכב של כלל הפעילות באשכול	
8	סה"כ שעות נהגות בתשלום	

טבלה מס' 2: ריכוז נתונים לשנת הפעלה ראשונה ברמת האשכול		
מס' סידורי	נתון	שנה ראשונה
1	מספר ימי פעילות שנתיים לתכנון (לצורך תחשיב ההוצאות הכרוכות בהפעלת קווי שירות)	
2	מספר שבועות בשנה לתכנון (לצורך תחשיב ההוצאות הכרוכות בהפעלת קווי שירות)	
3	מספר נוסעים שנתי בקווי שירות (אלפים)	
4	מספר נסיעות שנתי בקווי שירות	
5	שעות רכב נטו (שעות הגדרה) שנתיות	
6	שעות רכב שנתיות בנסיעות ריקות/סרק	
7	סה"כ שעות רכב שנתיות בקווי שירות	
8	סה"כ שעות נהגות שנתיות בקווי שירות	
9	ק"מ רכב נטו שנתי (ק"מ הגדרה, אלפים)	
10	ק"מ רכב שנתי בנסיעות ריקות/סרק (אלפים)	
11	סה"כ ק"מ רכב שנתי (ברוטו) (אלפים)	
12	מספר משרות נהגים	

[illegible]

טבלה מס' 4 : הרכב צי אוטובוסים באשכול (אוטובוסים בבעלות המפעיל בלבד)						
טבלה 4.1 - צי רכב נדרש ומוצע		A	B=A*20%	C=A+B	D	E=D+C
מס'ד	סוג אוטובוס	צי רכב עפ"י התוכנית כולל דרבה תפעולית	דרבה תפעולית	סה"כ מצבת אוטובוסים	תוספת אוטובוסים לעניין סעיף למכרז 28.5.3	סה"כ אוטובוסים מוצעים במכרז
1	אוטובוס עיחוי חשמלי נמוך רצפה					
2	אוטובוס עירוני מפרקי חשמלי					
3	מיניבוס עיחוי חשמלי					
4	סה"כ מצבת אוטובוסים					
טבלה 4.2 - מאפייני צי רכב מוצע		מספר אוטובוסים באשכול (כולל דרבה תפעולית)				
מס'ד	סוג אוטובוס	אוטובוסים חדשים		אוטובוסים משומשים		סה"כ
		בבעלות / ליסינג מימוני או תפעולי רגיל	בכחירה / שכירות	בבעלות / ליסינג מימוני או תפעולי רגיל	בכחירה / שכירות	
1	אוטובוס עירוני חשמלי נמוך רצפה					
2	אוטובוס עירוני מפרקי חשמלי					
3	מיניבוס עירוני חשמלי					
4	סה"כ כללי					
5	גיל ממוצע של האוטובוסים בסוף השנה					
6	מספר אוטובוסים העירוניים המשמשים כדרבה תפעולית					
7	מספר אוטובוסים המפרקיים המשמשים כדרבה תפעולית					
8	מספר מיניבוסים עירוניים המשמשים כדרבה תפעולית					
9	סה"כ רכבים המשמשים כדרבה תפעולית					

נספח י"ד

הסכמי ליסינג

נספח זה נועד להסדיר את סוגיית צי הרכב ולהציג את הסכם הליסינג והתחייבות הממשלה:

1. עקרונות להסכם ליסינג

כאמור בסעיף 38.3.10 הממשלה תחייב את המפעיל האחר, שאליו יוסב הסכם הליסינג, לחתום על הסכם הסבה של האוטובוסים במסגרת הסכם אשר יחתם בין המציע לחברת הליסינג בהתאם לעקרונות המפורטים להלן:

א. תמורה וזרם תשלומים

להלן תנאי העסקה לשכירות אוטובוסים¹:

1. פרמטרים לחישוב:

- 1.1. עלות אוטובוס הינה: _____ ש"ח ("עלות האוטובוס")
- 1.2. תחשיב תשלום דמי שכירות החודשי יתבצע על פני תקופה של 8 שנים על פי ערך גרט בשיעור של 12% לאוטובוס בינעירוני, ולתקופה של 10 שנים על פי ערך גרט של 8% לאוטובוסים ומיניבוסים עירוניים/חשמליים.
- 1.3. בסיס התשלומים יהיה בניכוי מקדמה בסך 10% מעלות האוטובוס ("מקדמה").
- 1.4. שיעור הריבית השנתית לא צמודה בש"ח, לפיה יחושב התשלום החודשי הינה: _____ %

2. עקרונות לחישוב העלויות:

- 2.1. תחושב סך המקדמה בהתאם למכפלת שיעור המקדמה בעלות האוטובוס (להלן: "סך המקדמה").
- 2.2. ייקבע ערך גרט בש"ח בהתאם לעקרונות סעיף 1 לעיל.
- 2.3. ערך הגרט שנקבע בסעיף 2.2 לעיל יהווך בריבית היוון הזזה לריבית הנקובה בסעיף 1.4 לעיל (להלן: "סך ערך הגרט מהווין").
- 2.4. מסך עלות האוטובוס יופחתו סך המקדמה וסך ערך גרט מהווין (להלן: "בסיס ההתחשבות").
- 2.5. תוצאות בסיס התחשבות תפרע לפי לוח הסילוקין המפורט להלן בהתאם לסוג הרכב. בנוסף, בכל מועד תשלום תשולם ריבית על יתרת הקרן הבלתי מסולקת עד מועד תשלום הקרן (להלן: "תמורה כוללת לתקופה").

¹ התחשיב הינו לאוטובוס בודד סך התשלום יהיה בהתאם למספר האוטובוסים שנשכרו בפועל

סוג אוטובוס/שנה	בינעירוני	עירוני/חשמלי/מיניבוס חשמלי
1	21%	19%
2	17%	16%
3	15%	14%
4	13%	11%
5	11%	10%
6	9%	8%
7	8%	7%
8	6%	6%
9	-	5%
10	-	4%

2.6. להלן דוגמא חישובית :

ערך אוטובוס	750,000 ₪				
ריבית	6.50%				
ערך גרט	8.00%				
תקופה	10				
מקדמה	10.00%				
מקדמה בש"ח	75,000				
בסיס ההתחשבות	643,036				
שנה	אחוז תשלום	יתרת קרן	קרן	ריבית	תשלום שנתי
					75,000
1	19%	520,860	122,177	41,797	163,974
2	16%	417,974	102,886	33,856	136,742
3	14%	327,949	90,025	27,168	117,193
4	11%	257,215	70,734	21,317	92,051
5	10%	192,911	64,304	16,719	81,023
6	8%	141,468	51,443	12,539	63,982
7	7%	96,455	45,013	9,195	54,208
8	6%	57,873	38,582	6,270	44,852
9	5%	25,721	32,152	3,762	35,914
10	4%	0	25,721	1,672	27,393
	100%		643,036	174,295	892,331

2.7. בהתאם התמורה שתשולם למשכיר תשולם בשעורין כדלקמן :

2.7.1. ביום חתימה על ההסכם תשולם המקדמה כאמור בסעיף 1.3 לעיל.

2.7.2. החל מיום קבלת החזקה באוטובוסים תשלם השוכרת תשלומים חודשיים (וסה"כ תשלומים שנתיים) ובהסכם יפורט בטבלה סך התשלומים השנתיים והחודשיים בעבור כל שנה.

בסיס ההתחשבות הבלתי מסולק כאמור, יהיה צמוד למדד כהגדרתו בהסכם החכירה, כשמדד הבסיס הינו המדד האחרון הידוע במועד מסירת החזקה בפועל לשוכרת _____ (יום אספקת האוטובוסים בפועל) בצירוף מע"מ כדין.

3. אופציית הרכישה :

לשוכרת שמורה האופציה לרכוש את האוטובוסים הבינעירוניים, בשנה השמינית וזאת בהתאם לתחשיב ערך הגרט כפי שחושב בסעיף 2.2 לעיל (תמורת הרכישה), כאשר הוא צמוד למדד כהגדרתו בהסכם כשמדד הבסיס הינו המדד האחרון הידוע ביום _____ (להלן מדד הבסיס) ואילו המדד הקובע הינו המדד ביום תשלום תמורת הרכישה .

סכום הרכישה שיקבע יפורט בהסכם ההתקשרות בין הצדדים.

4. מקדמה :

תשלום המקדמה ישולם ע"י השוכרת במועד החתימה על הסכם הליסינג. היה ובמקרה של החלפת המפעיל נשוא הסכם הליסינג ע"י משרד התחבורה אשר יכנס "בנעלי" השוכרת, ישלם המפעיל המחליף את מלוא סכום המקדמה כשהיא צמודה למדד שנקבע בהסכם הליסינג כאמור בסעיף 3 לעיל.

מקדמה בגין אוטובוסים חשמליים, במקרה בו המדינה תשתתף ותעניק למפעיל פיצוי הוני נוסף בגין ליסינג של אוטובוס חשמלי הסכום הנ"ל יופחת מסכום המקדמה אותו יצטרך המפעיל החדש להעביר למפעיל היוצא.

5. טבלת פירוט התחשיבים :

בהסכם בין הצדדים יצורף כנספח כיצד נקבעו העלויות המבוקשות בהסכם.

6. לכל התשלומים על פי נספח זה יתווסף מע"מ כשיעורו על פי דין, במועד כל תשלום בפועל.

7. תחזוקה :

הסכם הליסינג יכלול גם הסכם תחזוקה אשר יכלול סעיפי רמת שירות שיגדירו את אופן האחזקה, משך הטיפול, הגדרות לתכולת השירותים כמפורט להלן :

7.1. כל שירותי תחזוקה שיינתנו לאוטובוסים יבוצעו במוסך מורשה ו/או במרכז השרות של המשכיר ובכלל זה :

7.1.1. טיפול ואחזקה שוטפת כנדרש על ידי היצרן, לרבות אך לא רק שמנים, סיכה ומסננים במועדים ובתדירויות שנקבעו על ידי היצרן, לרבות החלפת רכיבים נדרשים בהתאם להוראות היצרן.

7.1.2. כל התיקונים המכאניים, כל עבודות החשמל ועבודות התחזוקה.

7.1.3. תיקוני חשמל לרבות הלפת מצברים ומנורות.

7.1.4. חילוף וגרירה 24 שעות ביממה.

7.1.5. מוקד שירות 24 שעות ביממה.

7.1.6. הכנה למבחן רישוי שנתי ולבדיקת ורף.

7.1.7. תיקוני מרכב כתוצאה משימוש רגיל וסביר ברכב.

- 7.2. השימוש והאחזקה של האוטובוסים, לרבות שירותי תחזוקה יבוצעו בהתאם להנחיות היצרן ובהתאם למועדס שייקבעו בספר הנחיותיו של היצרן.
- 7.3. הבאת האוטובוסים למרכז השירות לצורך ביצוע התיקונים ו/או טיפולים הכלולים במסגרת שירותי התחזוקה, בתכיפות כפי שנדרשת על פי הוראות היצרן ו/או על פי כל דין תהא באחריות המשכיר.
- 7.4. כל אוטובוס הנכנס לטיפול ו/או תיקון במרכז השרות ילווה בהוראות תיקון בכתב של המשכיר בהן תתואר הבעיה ו/או הנזק.
- 7.5. בהוראות התיקון בכתב יפורטו כל הטיפולים והתיקונים שיש לבצע באוטובוס.
- 7.6. פרק הזמן לסיום הטיפולים והתיקונים יתוחם בזמן ובכל אופן יעשה במהירות האפשרית ואף מחוץ לשעות הפעילות הרגילות.
- 7.7. במקרה והמשכיר לא עמד בפרק הזמן שנקבע לסיום הטיפולים, מתחייב המשכיר לשלם למזמינה פיצוי מוסכם בסך של 700 ₪ לכל יום עיכוב, עד להשבת האוטובוס לפעילות תקינה ומלאה. לחילופין, במקום פיצוי זכאי המשכיר להעמיד לשוכרת במועדים הקבועים לעיל, רכב חילופי העומד בדרישות משרד התבורה ותנאי הסכם הליסינג.
- 7.7. בתיקונים והטיפולים הכלולים בשירותים שבהסכם זה, ייעשה שימוש בחלפים שאושרו על ידי היבואן בדרישות הקובלות של איכות, בטיחות וכדומה.
- 7.8. שירותי התחזוקה לא יכללו את השירותים הבאים, וככל שיוסכם בין הצדדים, יבוצעו התיקונים שלהלן על ידי המשכיר בתשלום נפרד:

- 7.8.1. תיקון נזק או פגם עקב תאונת דרכים או זדון או שימוש או תיפעול לא נכון או בלתי הולם את ייעוד הרכב או תיקונים הנובעים מאי ביצוע בדיקות ו/או בהעדר תחזוקה על ידי המזמינה (לדוגמא: חוסר במים או בשמן) ו/או שימוש במוצרים שאינם לפי דרישות היצרן.
- 7.8.2. תיקון והחלפה של שמשות, מראות וחלקי זכוכית אחרים, וריפודים.
- 7.8.3. תיקון וטיפול באביזרים ובתוספות באוטובוסים, כגון: מקלט טלוויזיה וידאו, או רשם קול, מערכת אזעקה ומיגון, ריפוד (למעט תיקון בריפוד הנדרש על פי הוראות היצרן), מערכות קשר טלפון וכיו"ב.
- 7.8.4. תיקוני פחחות וצבע.
- 7.8.5. תיקון והחלפת צמיגים איזון צמיגים ומגבים.

- 7.9. באוטובוסים/מיניבוסים חשמליים חברת הליסינג תתחייב שמירה על מינימום קיבולת חשמלית של 80% בסוללה ביחס לקיבולת המקורית של היצרן, לאורך כל תקופת ההסכם. הבדיקה לעמידה בהתחייבות זו תתבצע באמצעות כלי דיאגנוסטיקה של יצרן הסוללות בסיום כל שנה קלנדארית.
- 7.10. .

7.11. תמורה בגין שירותי התחזוקה:

- 7.11.1. התמורה לשירותי התחזוקה תפורט בנספח להסכם התחזוקה.
- 7.11.2. על מנת לתת ודאות לחברת הליסינג יתאפשר לקבוע תמורת מינימום בעבור שירותי האחזקה ע"פ מס' ק"מ.
- 7.11.3. התמורה הסופית בגין כל שנת אחזקה כל אוטובוס תחושב בהתאם למספר הק"מ שנסע כל אוטובוס במהלך שנת הפעילות אך לא תפחת מסך המינימום שנקבע.
- 7.12. בעת העברת האוטובוס ממפעיל יוצא למפעיל חדש יבוצע שיפוץ מלא לאוטובוס על חשבון היבואן, השיפוץ לא יכלול צביעה חיצונית של האוטובוס.

7.13. באוטובוס חשמלי יובטח אחריות של 10 שנים לחיי הסוללה בטעינה של 80% .

8. מוסכים :

יצורף נספח פריסת מוסכים מורשים המיועדים לאחזקת האוטובוסים באזור האשכול.

מובהר כי ההתקשרות הזוכה בהליך התחרותי עם חברת הליסינג יותנה בקבלת אישור מראש של המשרד לתנאיו.

עוד מובהר כי האוטובוסים שיופעלו באמצעות הסכם הליסינג יורשו לפעול בקווי השירות בתח"צ באשכול זה בלבד ולא ניתן להשתמש בהם לטובת "נסיעות מיוחדות".

רשאי המשרד להוסיף הסכמים נוספים לאחר מועד ההגשה אשר יופחתו ממצבת הבסיס.

ב. התחייבות הממשלה להסבת ההסכם

לכבוד
המשכיר

לכבוד
מפעיל תח"צ

הנדון: התחייבות משרד התחבורה

הואיל וחברת _____ (להלן: "המפעיל") מפעילה מכוח רישיון שניתן לה על ידי המפקח על התעבורה ועל פי הסכם הפעלה מיום _____ את קווי שירות תחבורה ציבוריים באוטובוסים באשכול " _____ " (להלן בהתאמה: "הסכם ההפעלה" ו"האשכול"); והואיל ובין חברת " _____ " (להלן: "המשכיר") לבין המפעיל נחתם הסכם, מיום ה- _____, להחכרה ותחזוקה של _____ אוטובוסים בינעירוניים/ בינעירוניים חדשים מסוג _____, אשר כתב התחייבות זה מהווה חלק בלתי נפרד ממנו (להלן: "עסקת הליסינג" ו/או "הסכם הליסינג"); והואיל: ומשרד התחבורה מעוניין לקחת על עצמו את ההתחייבויות כדלקמן, על מנת להבטיח את רציפות ואמינות השירות, במקרה של החלפת המפעיל במפעיל חדש מכל סיבה שהיא, בין בדרך של הליך תחרותי ובין בכל דרך אחרת, בין השאר בנסיבות בהן יש לחדש את עסקת הליסינג לתקופה ארוכה יותר מהתקופה שנותנה עד לתום תקופת ההפעלה על פי הסכם ההפעלה;

אשר על כן מתחייב משרד התחבורה:

1. במידה ומשרד התחבורה יעביר ו/או יעניק למפעיל אחר (להלן: "המפעיל החדש") את הרישיון להפעלת קווי השירות באשכול במהלך תקופת השכירות, כהגדרתה בהסכם, וזאת מכל סיבה שהיא, בין בדרך של פרסום הליך תחרותי חדש ובין בכל דרך אחרת, הרי שבמקרה כזה יחויב המפעיל החדש להיכנס בנעלי המפעיל בכל הקשור לעסקת הליסינג ולהמשיך את ההתקשרות מכוח עסקת הליסינג עם המשכיר, תחת התנאים כדלקמן:
 - א. המפעיל החדש יבוא במקום המפעיל בעסקת הליסינג באמצעות המחאה מוחלטת ובלתי מותנית של זכויותיו וחובותיו של המפעיל כלפי המשכיר, ככל שהן נובעות מהסכם הליסינג, החל ממועד ההמחאה ומתן הרישיון למפעיל החדש;
 - ב. בכלל זה, ומבלי לגרוע מהאמור, ההתקשרות עם המפעיל החדש תהיה בהתאם לתנאים שסוכמו בעסקת הליסינג, לרבות תנאי האחזקה ולרבות מנגנון ה-SLA;
 - ג. המשכיר לא יפלה בכל דרך שהיא את המפעיל החדש לעומת המפעיל (המקורי) שחתם על עסקת הליסינג.
2. התחייבויות המשרד התחבורה כאמור לעיל תחולנה בכל מקרה שבו יוחלף המפעיל במפעיל החדש, מכל סיבה שהיא, אך ורק במהלך תקופת השכירות, כהגדרתה בהסכם ההתקשרות במסגרת עסקת הליסינג (כלומר במשך תקופת העסקה המקורית).
3. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, משרד התחבורה מתחייב כי במקרים בהם המפעיל החדש לא ישלם למשכיר את הסכומים המגיעים לו, יבדוק המשרד התחבורה את הטענות והסיבות לאי התשלום, ואם ימצא כי אין מדובר במחלוקת עניינית ובתום לב שעילתה טענות של המפעיל החדש כלפי המשכיר שהמקום להסדירה הינו בבתי המשפט המוסמכים - יקזז המשרד מתשלומי הסובסידיה המגיעים למפעיל החדש את הסכומים המגיעים למשכיר, ויעבירם למשכיר.
4. מובהר בזאת כי ההתחייבויות הנ"ל הינן במסגרת שכירות האוטובוסים באשכול, כהגדרתו לעיל, זה בלבד. גם אם קיימות עסקאות דומות באשכולות אחרים, לא יהיה ניתן לקשור ביניהן והתחייבות זו לא תחול לגביהן.

בכבוד רב,

מנכ"ל משרד התחבורה

חשב משרד התחבורה

נספח כ'

כרטוס חכם

גרסה 25 מאי 2025

נספח כ' - כרטיס חכם

1. כללי

- 1.1. בהתאם להחלטת ממשלת ישראל, משרד התחבורה מיישם, על בסיס ארצי, כרטיס חכם בתחבורה הציבורית המאפשר תשלום שכר הנסיעה בתחבורה הציבורית בכל רחבי ישראל ולרבות תשלום שכר נסיעה הכולל הנחות ייעודיות לאוכלוסיות זכאים, באמצעות כרטיס חכם אחיד ומערכת כרטיס חכם, הפועלים בהתאם למפרטי הכרטיס החכם (מפרטי Calypso הישראליים). במקביל ובנוסף, משרד התחבורה פועל להכנסת מערכות כרטיס חכם מתקדמות בשני שלבים עיקריים: (1) על בסיס מזהים חכמים מסוג יישומנים סלולריים המקושרים לחשבון מרוחק (להלן: מח"ר); (2) על בסיס יישומנים סלולריים, כרטיסי אשראי וכרטיסים חכמים המקושרים לחשבון מרוחק. כל המונחים דלעיל הינם כהגדרתם בסעיף 2 להלן.
- 1.2. מפעיל השירות מחויב ביישום כרטיס חכם בקווי השירות המופעלים על ידו, בהתאם לאמור לעיל וכחלק בלתי נפרד מהתחייבויותיו במסגרת הצעתו להליך התחרותי.
- 1.3. למימוש מחויבותו האמורה מתחייב מפעיל השירות ליישם בכל קווי השירות המופעלים על ידו כרטיס חכם, באופן שוטף וקבוע על-פי הוראות נספח זה ומפרטי כרטיס חכם כפי שמפורסמים באתר משרד התחבורה ועל-פי הוראות המפקח על התעבורה, כפי שיתעדכנו מעת לעת ויימסרו למפעיל השירות במהלך תקופת ההפעלה.
- 1.4. יובהר כי הוראות הנספח שכאן כפופות להוראות הדין, כפי שיהיו, ובכל מקרה של סתירה תגברנה הוראות הדין.
- 1.5. כל פעולותיו ומחויבויותיו של המפעיל יעשו על פי אוגדן נהלי כרטיס חכם כפי שמופיע באתר משרד התחבורה וכאמור בהנחיות והוראות המפקח על התעבורה כפי שיינתנו מעת לעת.

2. הגדרות

בנספח זה תהיינה למונחים שלהלן המשמעות שבצידי:

"אינטראופרביליות"	-	יכולת כלל מערכות הכרטיס בתחבורה הציבורית, על מפעיליה השונים, לאפשר לציבור הנוסעים לבחור שימוש באמצעי תשלום אלקטרוני אחד מהמגוון הנתמך בנסיעות שונות כמפורט במפרטי הכרטיס החכם (כהגדרתם להלן);
"ההסכם" או "הסכם ההפעלה"	-	הסכם ההפעלה בין ממשלת ישראל ובין מפעיל השירות, שמסמך זה מהווה נספח שלו, והמהווה חלק בלתי נפרד מההליך התחרותי;
"הנספח"	-	נספח זה;
"מזהה חכם"	-	אמצעי מוחשי (פיזי) הנמצא ברשות הנוסע, הפועל על-פי מפרטי הכרטיס החכם כיום, או על פי מפרטי מח"ר שיוגדרו בעתיד, ומשמש לזיהוי הנוסע ו/או לזיהוי זכויות הנסיעה שברשותו. דוגמאות למימוש מזהים חכמים הינם כרטיס חכם בתקן Calypso, יישומן בסלולר, כרטיס אשראי בתקן QR Code, EMV.
"כרטיס חכם"	-	אפשרות לאחד המימושים של מזהה חכם, לדוגמה כרטיס בתקן Calypso. כרטיס עשוי פלסטיק או קרטון או חומר אחר הנושא שבב אלקטרוני (Micro-Chip), הכולל מעבד וזיכרון, רכיבי תוכנה

ורכיבי ממשק קלט/פלט, לרבות אנטנה לתקשורת RF, המיועד לשימוש בתחבורה הציבורית ופועל על-פי מפרטי הכרטוס החכם;		
מסירה או שיוך של מזהה חכם, מוכן לשימוש ולעניין מזהה חכם אישי - לאחר שעבר פרסונאליזציה (כהגדרתה להלן), כפי שיורה המפקח על התעבורה;	-	"הנפקה"
מזהה חכם שעבר הליך פרסונאליזציה;	-	"מזהה חכם אישי"
זכויות נסיעה באמצעי תח"צ של מי שהונפק לו מזהה חכם, לרבות זכויות נסיעה תקופתיות או אזוריות, וכן זכויות כאמור שניתנה לגביהן הנחה;	-	"הסדר נסיעה"
הסדר נסיעה משותף לשני מפעילים או יותר המאפשר לנוסע טעינת הסדר נסיעה המאפשר נסיעה בקווי שירות של המפעילים השותפים להסדר, גם יחד, ברצף, לסירוגין ולחלופין, בהתאם להנחיות המפקח על התעבורה;	-	"הסדר נסיעה משותף"
מערכת טכנולוגית המשמשת פקח בתחבורה הציבורית לאימות ביצוע תיקוף באופן תקין על ידי הנוסע	-	יחידת מבקר
מאגר הנתונים הנמצא במחשב המרכזי של המשרד או מי מטעמו, המכיל גם פרטים אישיים של בעלי המזהים החכמים האישיים;	-	"מאגר מידע"
מועד תחילת הפעלת שלב א' על-פי ההליך התחרותי, כמשמעותו בסעיף 1.6 להסכם ההפעלה.	-	"מועד ההפעלה"
כהגדרתה בסעיף 4.1 להלן;	-	"מערכת הכרטוס"
נהלי הכרטוס החכם כפי שמפורסמים באתר משרד התחבורה, מודל נתונים קליפסו, ההנחיות המקצועיות והטכניות, הוראות המפקח על התעבורה והמפרטים הטכניים, ולרבות מסמכי Calypso האירופאים (ראה האתר: http://www.calypsonet-asso.org) כפי שיעודכנו על ידי המשרד, מעת לעת;	-	"מפרטי הכרטוס החכם"
כהגדרתו בסעיף 6 להלן;	-	"מרכז השירות"
מתקן הפועל על-פי מפרטי הכרטוס החכם, המוצב באוטובוס או בתחנה או בכל מקום אחר שהורה המפקח והמורכב מחומרה ותוכנה לקריאת מזהה חכם, מאפשר הנפקת המזהה החכם, לרבות פרסונאליזציה, וכן מאפשר בקרה על תקפותו של המזהה החכם כאמור, טעינתו בהסדרי נסיעה, חישוב מחיר נסיעה וגבייתו מהכרטיס החכם או באמצעות החשבון המרוחק, רישום פרטי הנסיעה במתקן, בכרטיס החכם או בחשבון המרוחק, הדפסת קבלה לנוסע;	-	"מתקן כרטוס"
אופן מימוש של מתקן כרטוס באמצעות אתר אינטרנט או יישומון בסלולר המכילים חומרה ותוכנה לקריאת מזהה חכם, הנפקת המזהה החכם, פרסונאליזציה, בקרה על תקפותו של המזהה החכם כאמור, טעינתו בהסדרי נסיעה, חישוב מחיר נסיעה וגבייתו מאמצעי התשלום של הנוסע, רישום פרטי הנסיעה בחשבון המרוחק, הדפסת קבלה לנוסע;	-	"חשבון מרוחק"
סדרת בדיקות המתבצעת מול מזהה חכם, כהגדרתו לעיל, לאישור תקפות זכויות נסיעה והרשאות.		תיקוף (Validation)
אוסף רכיבי תוכנה ו/או חומרה, המאפשרים תיקוף. אמצעי התיקוף מאפשר את בדיקת זכויות הנסיעה הקשורות למזהה החכם, אישורן וחיוב הנוסע על פי זכויותיו.	-	אמצעי תיקוף / מאמת / ולידטור

עמדה מאוישת בה מבוצעת הנפקה של כרטיס חכם וכן ניתן בה שירות לקוחות למחזיקי כרטיסים חכמים, לרבות ביצוע פעולות שונות כגון שחזורים, החזרים וזיכויים ועוד, העומדת בדרישות המפורטות בתוספת ד' לנספח זה;	-	"עמדת הנפקה"
עמדה שאינה מאוישת ובה מכשיר המאפשר טעינה של הסדרי נסיעה, לרבות מתקן כרטוס, העומד בדרישות המפורטות בתוספת ה' לנספח זה;	-	"עמדת טעינה אוטומטית"
עמדה מאוישת ובה מכשיר המאפשר טעינה של הסדרי נסיעה, העומדת בדרישות המפורטות בתוספת ה' לנספח זה;	-	"עמדת טעינה מאוישת"
הזנה למזהה החכם של כל פרט אודות מבקש המזהה, אישי או אחר, שלפי הוראת המפקח על התעבורה יש להזין על גבי המזהה, לרבות נתונים המעידים על זכאותו של מבקש המזהה לטעינת הסדרי נסיעה הכוללים הנחה בתעריף הנסיעה;	-	"פרסונאליזציה"
קווי השירות המופעלים על ידי מפעיל השירות במסגרת הרשיונות שיוענקו למפעיל השירות מכח זכיתו בהליך התחרותי ויופעלו על ידו בהתאם להסכם ההפעלה;	-	"קווי השירות"
תוספת תשלום עבור הנסיעה שנובע מביצוע נסיעת מעבר מחוץ לאיזור מחיר ששולם, בפרק זמן מותר שהוגדר מראש.	-	"אינקרמנט"
קבוצת מספרי זיהוי או אסמכתאות אשר אינם מורשים לשימוש במערך הכרטוס החכם וכמפורט בנהלי אוגדן כרטוס חכם	-	רשימה שחורה
כרטיס חכם לא מזוהה שאינו אישי, אשר לצורך הנפקתו לא נדרשים פרטים אישיים וממילא אלו לא נשמרים, ושעליו לא מופיעים פרטים מזוהים של נוסע. הכרטיס אינו מאפשר מתן פרופיל מיטיב או שיחזור במקרה של אובדן/גניבה ומאפשר טעינת חלק מהסדרי הנסיעה התקופתיים, הכל לפי הוראות המשרד.	-	מזהה חכם אנונימי
כרטיס חכם אישי לא מזוהה, שמוטבע עליו תמונתו/או שמו של בעל המזהה (כהגדרתו בנהלי הכרטוס החכם) ולצורך הנפקתו נדרשים פרטים אישיים. אולם, פרטים אלו לא ישמרו, בכל אופן שהוא, על גבי רכיבי הזיכרון של המזהה החכם או במאגרי מידע.		מזהה חכם חצי-אנונימי

3. מהות הנספח

מפעיל השירות נוטל על עצמו ליישם, באופן שוטף וקבוע, כרטוס חכם בכל קווי השירות שלו, ובכלל זה: להפעיל מערכת כרטוס חכם, על כל מרכיביה; לבצע הנפקה לציבור הנוסעים של מזהים חכמים, לרבות מזהים חכמים אישיים, בעמדות הנפקה המהוות חלק ממערכת הכרטוס החכם; לאפשר טעינת הסדרי נסיעה על גבי מזהים חכמים באמצעים שונים, לרבות עמדות טעינה המהוות חלק ממערכת הכרטוס החכם; לגבות את תשלום שכר הנסיעה בקווי השירות המופעלים על ידו רק באמצעות מזהים חכמים (למעט חריגים כמפורט להלן); לפעול בהתאם להוראות מרכז השירות ולשתף פעולה עם מפעילי שירות אחרים בכל הנוגע לכרטוס החכם, להסדרי כרטוס משותפים ולכל התחשבויות שעניינה הסדרי הכרטוס המשותפים, והכל: כמפורט בנספח זה, בהתאם למפרטי הכרטוס החכם כפי שמפורסמים באתר משרד התחבורה ובהתאם להוראות המפקח על התעבורה כפי שיימסרו לו מעת לעת. יובהר כי המפעיל יישא במלוא העלויות בגין ביצוע התחייבויותיו על פי נספח זה.

4. הערכות ליישום הכרטוס החכם

4.1. הצטיידות במערכת כרטוס חכם: המפעיל מתחייב להעמיד מערכת כרטוס בתחבורה הציבורית, המאושרת על ידי משרד התחבורה, על כל רכיביה, לרבות מתקני כרטוס, יחידות מבקר, עמדות טעינה, תקשורת ומערכות מידע וכיוצ"ב, כפי שהמשרד יורה לו מעת לעת (להלן: "מערכת הכרטוס").

המפעיל יביא לאישורו המוקדם של המשרד, או מי מטעמו, ובמועד שיקבע המשרד, את נתונייהם ופרטיהם של רכיבי מערכת הכרטוס שהוא מתעתד להעמיד כאמור לעיל, לרבות פרטי הספקים והתחייבויותיהם של הספקים האמורים כלפי המפעיל למתן שירות תחזוקה שוטף לרכיבי מערכת הכרטוס וכל התחייבות אחרת הנוגעת למערכת הכרטוס. מוסכם בזאת שאישור מראש של רכיבי מערכת הכרטוס, סוגה ופרטיה, ואישור הספקים כאמור והתחייבויותיהם על ידי המשרד הוא תנאי מוקדם להתקשרות המפעיל עם הספקים ולהפעלת מערכת הכרטוס החכם בהתאם לנספח זה על ידי המפעיל, אולם לא יהיה באישור המשרד או מי מטעמו כאמור כדי להטיל על המשרד ועל כל מי מטעמו כל אחריות לטיבם של הרכיבים המאושרים או לתקינותם, או לתקינות מערכת הכרטוס בכללותה, וזו מוטלת באופן בלעדי ומלא על המפעיל. המפעיל יישא באחריות מלאה ובלעדית לכל נזק או הוצאה וכיוצא"ב, שייגרמו כתוצאה מהעדר תקינות של מערכת הכרטוס.

4.2. הקמת משרד אחורי (back office): בנוסף להעמדת מערכת הכרטוס החכם כאמור לעיל, המפעיל מתחייב להכין, להעמיד ולהפעיל במשרדיו תשתית מערכות התומכות בקבלת נתונים מפורטים ממערכת הכרטוס החכם (על כל רכיביה) ובעיבודם, לרבות קבלת נתונים אודות הפעולות שיבוצעו מדי יום במערכת הכרטוס החכם, בין היתר לצורך דיווח נתונים אלו למרכז השירות בהתאם לפורמט ולאופן שיקבע המשרד, לצורך בקרת סובסידיות ייעודיות וכיוצא"ב.

המפעיל יביא לאישורו המוקדם של המשרד, או מי מטעמו, את נתונייהם ופרטיהם של כל רכיבי המערכות התומכות ו/או הקשורות למערכת הכרטוס החכם שיתקין במשרדיו כאמור לעיל, לרבות פרטי ספקיהן והתחייבויותיהם של הספקים האמורים כלפי המפעיל למתן שירות תחזוקה שוטף לרכיבי המערכות וכל התחייבות אחרת למערכות התומכות ו/או הקשורות. מוסכם בזאת שאישור המערכות התומכות וספקיהן כאמור על ידי המשרד הוא תנאי מוקדם להתקשרות המפעיל עם הספקים ולהפעלת מערכת הכרטוס החכם בהתאם לנספח זה על ידי המפעיל, אולם לא יהיה באישור המשרד או מי מטעמו כאמור כדי להטיל על המשרד ועל כל מי מטעמו כל אחריות לטיבם של הרכיבים המאושרים או לתקינותם או לתקינות מערכת כלשהי בכללותה וזו מוטלת באופן בלעדי ומלא על המפעיל. המפעיל יישא באחריות מלאה ובלעדית לכל נזק או הוצאה וכיוצא"ב, שייגרמו כתוצאה מהעדר תקינות של המערכות התומכות ו/או הקשורות למערכת הכרטוס.

4.3. הפעלת מערך עמדות שרות לכרטיס החכם (עמדות שירות "על הקו"): המפעיל יפעיל מערך שרות, הנפקה, שחזור, החזרים וזיכויים לכרטיסים חכמים בהתאם לדרישה בנספח מד', ובכל מקרה הוא מתחייב כי עד חודש לפני מועד ההפעלה הוא יפעיל את עמדות הנפקה ושירות פעילות לכרטיס חכם, שמתקיימות בהן הדרישות הטכניות המפורטות בתוספת ד' לנספח וכן על פי נספח לט', ואשר יוצבו על-פי תוכנית שתאושר מראש על ידי המפקח על התעבורה, והכל לשביעות רצונו המלאה של המפקח על התעבורה. למען הסר ספק מובהר כי המפקח על התעבורה יורה כי עמדות השרות ימוקמו במיקומים שיאפשרו נגישות מרבית לציבור, גם אם מיקומים אלו אינם בתחומי מתקנים קיימים של המפעיל.

5. יישום והפעלת כרטוס חכם על ידי המפעיל

5.1. הנפקת כרטיסים חכמים ומתן שירותים נוספים:

5.1.1. המפעיל מתחייב לרכוש על חשבונו כרטיסים חכמים ולבצע הנפקה שלהם לציבור הנוסעים, לרבות פרסונאליזציה של כרטיסים חכמים אישיים בעמדות ההנפקה, והכל בהתאם להנחיות ההנפקה המפורטות בתוספת ב' לנספח וברמת השירות המפורטת בתוספת ג' לנספח זה ובכל מקרה על פי נהלי הכרטוס כפי שיתעדכנו מעת לעת. הכרטיסים שירכשו יהיו מתוך רשימת כרטיסים מאושרים המוגדרים על ידי המשרד.

5.1.2. הכרטיסים החכמים שישפק המפעיל יהיו בעיצוב "רב-קו" כפי שמופיע בנהלי הכרטוס החכם, והמפעיל מתחייב לא לשנות את עיצוב הכרטיס, המפעיל לא

יהיה רשאי להוסיף כל שם או סימן מסחרי אחר על הכרטיס.

5.1.3 מבלי לגרוע מהוראות סעיף 4.3 לעיל, המפעיל מתחייב כי החל משלושה חודשים ממועד ההפעלה ובכל עת במהלך תקופת הסכם ההפעלה יספקו שירותי ההנפקה של הכרטיסים החכמים בעמדות השרות, שמתקיימות בהן הדרישות הטכניות המפורטות בתוספת ד' לנספח. המפקח על התעבורה יהיה רשאי, לפי שיקול דעתו הבלעדי, להורות על עדכונים בדרישות הטכניות האמורות, והמפעיל יפעל בהתאם להוראות אלו. העמדות ימוקמו בהתאם לתוכנית שתאושר על ידי המפקח על התעבורה שיהיה רשאי, מעת לעת ולפי שיקול דעתו הבלעדי להורות על שינוי המיקום. למען הסר ספק מובהר כי המפקח על התעבורה יורה כי עמדות ההנפקה ימוקמו במיקומים לפי שיקול דעת ושיאפשרו נגישות מרבית לציבור, גם אם מיקומים אלו אינם בתחומי מתקנים קיימים של המפעיל.

5.1.4 המפעיל מתחייב שלצורך מתן שירותי ההנפקה הוא יעמיד את כל התשתיות המיטביות העומדות לרשותו תשתיות משרדים, תקשורת, משאבי אנוש וכל משאב אחר שיידרש לצורך ביצוע מלא ומיטבי של הוראות נספח זה.

5.1.5 תנאי להנפקת כרטיס חכם אישי וחצי אנונימי הוא חתימת הנוסע על טופס בקשה להנפקה שמודפס ממערכת מרכז שרות. (ראה נוהל "תהליך פרסונליזציה בהנפקת כרטיס חכם", באוגדן נהלי כרטיס חכם המפורסם באתר המשרד, וכן נהלי כרטיס נוספים הנוגעים לתהליך ההנפקה, אשר יעודכנו מעת לעת). פרטיו של טופס זה ימולאו בהתאם למידע שיימסר על ידי הפונה לקבלת כרטיס חכם, ויוקלדו למערכת על ידי נציגי מפעיל השירות בעמדת ההנפקה. בנוסף תתאפשר הגשת בקשה להנפקת כרטיס חכם באמצעות רשת האינטרנט, בהתאם לנהלים שיקבע המשרד. למען הסר ספק, הנפקת כרטיס חכם אנונימי אינה טעונה הגשת בקשה להנפקה.

5.1.6 המפעיל ייגבה מהציבור, בגין כל כרטיס חכם אישי שינפיק מחדש במקרה של שחזור כרטיס בשל אובדן גניבה או השחתה כאמור בסעיף 5.3.2 להלן (ולמעט, למען הסר ספק, במקרה של שחזור כרטיס קיים לא תקין), סך שיאושר על ידי המשרד, ואשר נכון למועד חתימת הסכם ההפעלה עומד על 5 ₪ לכרטיס, והכל על פי נהלי הכרטיס שיעודכנו מעת לעת. המשרד יהיה רשאי לעדכן סכום זה מעת לעת, בין היתר בהתחשב במחירי השוק של כרטיס חכם, והכל על-פי שיקול דעתו הבלעדי של המשרד.

5.1.7 המשרד יהיה רשאי, לפי שיקול דעתו הבלעדי, להורות למפעיל להנפיק, על חשבונו ובעמדות השרות, כרטיסים חכמים אישיים שאינם מזוהים, אשר מוטבעים על פניהם תמונת מחזיק הכרטיס ושמו (להלן: "**כרטיס חכם חצי-אנונימי**"), וכהגדרתו בנהלי הכרטיס החכם). הפרטים שיידרש הנוסע למסור לצורך הנפקתו לא ישמרו, בכל אופן שהוא, על גבי שבב הכרטיס החכם או במאגרי המידע של המפעיל (ראה נוהל "תהליך פרסונליזציה בהנפקת כרטיס חכם", בנהלי הכרטיס החכם). הנפקת כרטיסים חכמים חצי אנונימיים תעשה בהתאם לנהלים שיקבע המפקח על התעבורה, שיוורה גם מהם הסדרי נסיעה שניתן לטעון על גבי כרטיסים חכמים כאמור. למען הסר ספק, המפעיל ייגבה מהציבור סך שיאושר על ידי המשרד, ואשר נכון למועד ההפעלה עומד על 5 ₪ לכרטיס, והכל על פי נהלי הכרטיס שיעודכנו מעת לעת.

5.1.8 המשרד יהיה רשאי לפי שיקול דעתו הבלעדי, להורות למפעיל להנפיק או למכור, על חשבונו ובעמדות ההנפקה, כרטיסים חכמים אנונימיים, אשר לצורך הנפקתם לא נדרשת מסירת פרטי הרוכשים של כרטיסים, וממילא אלו לא

ישמרו אצל המפעיל. הנפקת כרטיסים חכמים אנונימיים תעשה בהתאם לנהלים שיקבע המפקח על התעבורה, שיורה גם מהם הסדרי נסיעה שניתן לטעון על גבי כרטיסים חכמים כאמור. למען הסר ספק, המפעיל יהיה רשאי לגבות מהציבור סך שיאושר על ידי המשרד, ואשר נכון למועד ההפעלה עומד על 5 ₪ לכרטיס. המשרד יהיה רשאי לעדכן סכום זה מעת לעת.

5.1.9. שיחזורים זיכויים והחזרים בכרטיס החכם יבוצעו בהתאם לנהלי הכרטוס החכם כפי שייקבעו על ידי המפקח על התעבורה ואשר יעודכנו מעת לעת, והכל על פי שיקול דעתו הבלעדי של המפקח על התעבורה.

5.1.10. למען הסר ספק מובהר בזאת כי במקביל לשירותי ההנפקה והשירותים הנוספים כאמור שישפק המפעיל כאמור לעיל, יסופקו שירותי הנפקה ושירותים אחרים דומים על ידי מפעילי תחבורה ציבורית אחרים ועל ידי המשרד או כל מי מטעמו (והכל לפי שיקול דעתו הבלעדי של המשרד).

5.1.11. המפעיל מתחייב לקיים נהלי עבודה ומערכת בקורות המיועדים לפעול למניעת שימוש לרעה בעמדות השרות (דוגמת הנפקת כרטיס חכם אישי המקנה הנחות ייעודיות למבקש אשר אינו זכאי להנחות אלה), והוא מצהיר ומאשר כי ידוע לו שבפועל, שימוש לרעה בעמדות השרות, לרבות בנסיבות של העדר נהלי עבודה ומערכת בקורות כאמור או אי-הפעלתן, או בנסיבות של כל מחדל, רשלנות, או הפרה אחרת מצד המפעיל, או מי מטעמו, לרבות אי קיום הנחות או נהלים, שיאפשרו שימוש לרעה כאמור, יהווה הפרה המזכה את המשרד בפיצוי מוסכם, כאמור בתוספת ו' לנספח, וזאת מבלי לגרוע מכל סעד אחר, המסור בידו של המשרד, כלפי המפעיל, במערכת היחסים הכוללת שבין השניים וכן לפי דין.

5.1.12. המפעיל ישא, על חשבונו, בכל העלויות הכרוכות בהנפקת הכרטיסים החכמים, במתן השירותים שקבע או יקבע המפקח על התעבורה לנוסעים בעמדות, ובתפעול עמדות ההנפקה ועמדות הטעינה, לרבות דמי השכירות של המתקנים בהם ימוקמו עמדות ההנפקה ועמדות הטעינה (שיהיו כפי שיורה המפקח), ועלויות העסקת כח האדם. למעט עלויות ציוד וחומרים שמשרד התחבורה החליט להשתתף בעלותם, ככל שקיימים כאלו, והמפקח על התעבורה הודיע על כך בכתב למפעיל השירות.

5.1.13. המפעיל מתחייב לרכוש ביטוחים הולמים לעמדות השרות ולעמדות הטעינה ולרשום את המשרד כמוטב בביטוחים אלה.

5.1.14. המפעיל מתחייב שבתום תקופת ההפעלה על-פי הסכם ההפעלה הוא יעביר בצורה מסודרת למפעיל אחר אשר יתקשר עם המשרד בהסכם להפעלת קווי השירות נשוא הסכם ההפעלה את כל המידע הרלבנטי לדעת המשרד לשירותי ההנפקה והשירותים האחרים הקשורים בכך.

5.2. יישום כרטיס חכם :

5.2.1. החל ממועד ההפעלה מפעיל השירות יגבה את שכר הנסיעה בקווי השירות המופעלים על ידו מכח הסכם ההפעלה באמצעות כרטיס חכם, באמצעות יישומון בסלולר, ובאמצעות כרטיסי אשראי עבור נסיעות בודדות בלבד או כל הסדר אחר עליו יורה המשרד, מעת לעת, למפעיל השירות, והכל בהתאם לאמור בסעיף 17.9.8 להליך ובסעיף 41 להליך.

5.2.2. הסעיף בוטל.

5.2.3. המפעיל יאפשר טעינת הסדרי נסיעה שונים על גבי כרטיסים חכמים בעמדות הטעינה וההנפקה, לרבות הסדרי נסיעה של מפעיל השירות, הסדרי נסיעה

משותפים למפעיל השירות ולמפעילי תחבורה ציבורית אחרים, והכל בהתאם להוראות המפקח על התעבורה.

5.2.4. בהתאמה, המפעיל יפעל במטרה להבטיח כי הפעולות המבוצעות על ידו בכרטיס החכם במסגרת הנפקתו וטעינתו בהסדרי נסיעה לא ימנעו או יחבלו, בכל דרך שהיא, באפשרות לצבור, בו זמנית, על גבי הכרטיס החכם, הסדרי נסיעה שונים של מפעילים שונים ובאפשרות לכיבוד הדדי של הסדרי נסיעה של מפעילי תחבורה ציבורית אחרים, וכן לא יפגע בהסדרי נסיעה של מפעילים אחרים הטעונים על הכרטיס החכם.

5.2.5. על אף האמור ברישא לסעיף 5.2.3 לעיל, המפקח על התעבורה יהיה רשאי להורות כי הסדרי נסיעה, חלקם או כולם, לרבות הסדרי נסיעה משותפים, אשר המשרד ישלם בגינם תשלום למפעיל השירות והסדרי נסיעה מוזלים לאוכלוסייה יעודית (כגון אזרחים ותיקים, נוער, זכאים להנחות לפי קביעת המוסד לביטוח לאומי וכו') ייושמו על גבי כרטיס חכם אישי בלבד.

5.2.6. מוסכם בזאת שבמסגרת פעילותו של מרכז השירות (כאמור בסעיף 6.1 להלן) המפקח על התעבורה יורה על אופן ההתחשבות בין מפעילי התחבורה הציבורית בגין הסדרי כרטוס משותף, לרבות אופן ביצוע ההתחשבות, הדיווחים הנדרשים מהמפעילים לצורך כך, היקפם ואופן הדיווח, הבקורות על דיווחים אלו ואופן יישוב מחלוקות לגבי התחשבות כאמור. המפעיל מתחייב לפעול בהתאם להוראות המפקח על התעבורה, כפי שיהיו.

5.2.7. מרכז השירות יפיץ לכל מפעיל "רשימות שחורות" מעודכנות, והכל על פי נהלי כרטוס שיעודכנו מעת לעת. המפעיל יעדכן באופן מיידי במערך הכרטוס החכם אצלו את ה"רשימות השחורות" (ראה נוהל ניהול "רשימות שחורות" במפרטי הכרטוס החכם). ויפעל ל"שריפת" כרטיסים במערכותיו שזוהו ככרטיסים המופיעים ברשימות השחורות שנשלחו אליו. המפעיל יחזיר למרכז השירות את רשימת הכרטיסים ש"נשרפו" במערכותיו (רשימה אדומה) והכל בהתאם לנהלי אוגדן כרטוס חכם. המפעיל יהא אחראי בלעדית בגין כל שימוש לרעה שנעשה בכרטיס חכם שהוכנס לרשימה שחורה, בין היתר בנסיבות של העדר נהלי עבודה ומערכת בקורות כאמור או אי-הפעלתן, או בנסיבות של כל רשלנות, מחדל או הפרה אחרת מצד המפעיל או מי מטעמו לרבות אי קיום הנחיות או נהלים, שיאפשרו שימוש לרעה כאמור.

5.2.8. המפעיל מתחייב שבכל משך תקופת ההפעלה של קווי השירות על ידו הוא יפעיל את מערך עמדות הטעינה שיוקם על ידו כאמור בסעיף 4.4 לעיל, והכל בהתאם להוראות המפקח על התעבורה כפי שיתעדכנו מעת לעת ובהתאם לדרישות התפעול המפורטות בתוספת ה' לנספח. המפקח על התעבורה יהיה רשאי, לפי שיקול דעתו הבלעדי, להורות על עדכונים בדרישות הטכניות האמורות בתוספת ה' ובתוספת ה'1, והמפעיל יפעל בהתאם להוראות אלו. כמו כן יהיה רשאי המפקח על התעבורה להורות, מעת לעת ולפי שיקול דעתו, לאחר התייעצות עם הרשות על שינוי במיקומן של עמדות הטעינה, כולן או חלקן, והמפעיל יפעל בהתאם להוראותיו.

5.3. שירות לקוחות:

בנוסף על שירותי ההנפקה, המפעיל יעניק באמצעות עמדות ההנפקה ומרכז שירות לקוחות טלפוני ואתר שירות באינטרנט ויישומון בסלולר, גם שירות לקוחות למחזיקי מזהים חכמים, הכולל בין היתר את:

5.3.1. מענה לפניית לקוחות לבירור יתרות הסדרי נסיעה הטעונים על גבי הכרטיס החכם.

- 5.3.2. מענה לפניות לקוחות לבירור וטיפול בחיובים שחוייבו בעת שימוש במזהים חכמים מסוג יישומון בסלולר או כרטיס אשראי, אשר הנפקתם בוצעה על ידי המפעיל.
- 5.3.3. שירות שחזור כרטיסים חכמים אישיים שהונפקו על ידו או על ידי מנפיקים אחרים של כרטיסים חכמים, שהתקלקלו ו/או הושחתו, נגנבו או אבדו בכל דרך אחרת וכן שחזור כרטיס חכם מזוהה לא תקין או שפג תוקפו שהונפק על ידו או על ידי מנפיקים אחרים של כרטיסים חכמים, לרבות שחזור פרטי הכרטיס (פרטי מחזיק הכרטיס, וזכאויותיו האישיות) וטעינת הכרטיס המשוחזר במלוא היקף היתרה הבלתי מנוצלת של הסדרי הנסיעה שהיו טעונים על הכרטיס ששוחזר - ובכל בהתאם לתנאים, ההוראות וההנחיות כפי שקבע המשרד..
- 5.3.4. שרותים נוספים ככל שנדרש ושיידרש בעתיד ע"י משרד התחבורה ובהתאם לנהלי הכרטוס של המשרד כדוגמת: החזרים וזיכויים, טפול ביתרות כלואות, המרת יתרות בחוזה מסוים לחוזה אחר, הארכת תוקף כרטיס וכדומה.
- 5.3.5. רמת שירות הלקוחות, לרבות לוחות הזמנים לשחזור כרטיסים חכמים כאמור בסעיף 5.3 זה לעיל תהיה לפחות כמפורט בתוספת ג', או כפי שיוורה המפקח על התעבורה, לפי שיקול דעת הבלעדי. בכל מקרה של סתירה בין הנחיות המפקח על התעבורה להוראות תוספת ג', יחולו הנחיות המפקח על התעבורה, כפי שיתעדכנו מעת לעת.
- 5.4. פרסום וקידום מכירות: המפעיל מתחייב שבכל תקופת הסכם ההפעלה הוא יפעל באופן שוטף לפרסום וקידום מכירתו של הכרטיס החכם, קידום השימוש ביישומון סלולרי וכרטיס אשראי לנסיעות בודדות לנוסעים רגילים.
- 5.5. כרטוס חכם מבוסס חשבון מרוחק (מח"ר) -
כאמור בסעיף 1.1 לעיל, משרד התחבורה פעל ופועל להכנסת מערכות כרטוס חכם מתקדמות בשני שלבים עיקריים:
- 5.5.1. בשלב ראשון שילב משרד התחבורה מערכת כרטוס חכם מח"ר על בסיס מזהים חכמים מסוג יישומונים סלולריים.
- 5.5.2. בשלב שני בכוונת משרד התחבורה לשלב מערכת כרטוס חכם מִח"ר עם מזהים חכמים נוספים.
- 5.5.3. במסגרת יישום המערכת תתבצענה בין היתר התקנות חומרה ותוכנה באוטובוסים.
- 5.5.4. בכדי לאפשר ביצוע זיהוי של מזהה חכם במקביל לאפשרות לבצע אימות (ולידציה) של כרטיס חכם, תוך שימוש במאמת (ולידטור) מתאים, נדרש המפעיל לרכוש ולהתקין את המאמתים כמפורט בתוספת ז'. כמו כן, נדרש המפעיל לממש את יישומון סלולרי כמפורט בתוספת ח' לנספח זה ולבצע כל פעולה על מנת לאפשר מימוש זה, הכל בהתאם להנחיות המשרד.
- 5.5.5. המפעיל יידרש לשתף פעולה ולאפשר את השלבים והשילובים ככל שיידרשו ומימון הוצאות ההתאמה בעניין זה ככל שיהיו יקבעו במו"מ בין המפעיל למשרד.
- 5.6. המפעיל מתחייב שבכל עת במהלך תקופת ההפעלה על-פי הסכם ההפעלה הוא יישם, על חשבונו, באופן מלא, כל שינוי או שיפור נדרש במערכת הכרטוס, על כל רכיביה, ובמערכות תומכות ו/או קשורות לה, ככל שהדבר יידרש ליישומן בהצלחה של

התחייבויותיו ליישום הכרטוס החכם על-פי נספח זה והכל לפי שיקול דעתו הבלעדי של המשרד, ובהתאם להוראות המפקח על התעבורה ולמפרטי הכרטוס החכם, כפי שיעודכנו מעת לעת. הספק מסכים כי במקרה כאמור בסעיף זה, לא תעמוד לו כל טענה דרישה או תביעה בקשר לפיצוי נוכח ביצוע שינויים או שיפורים כלשהם.

5.7. על מערכת הכרטוס לבצע תיקופים בנסיעות בהן מסלול הנסיעה או רצף התחנות שונה מהנסיעות האחרות באותו מזהה הקו (RoutId), בהתאם לפרטי הנסיעה המופיעים בקבצי ה-GTFS

6. מרכז השירות

6.1. מרכז השירות לכרטיס החכם (להלן: "מרכז השירות"), אשר פעולותיו מפורטות בסעיף 6.3 להלן, מופעל על ידי המשרד ו/או על ידי מי מטעמו, המפעיל יפעל אך ורק באמצעותו בכל אחד מהעניינים שבאחריותו של מרכז השירות, כפי שיוורה המפקח.

6.2. לשם כך המפעיל מתחייב לשתף פעולה עם מרכז השירות, המשרד ומפעילי תחבורה ציבורית אחרים ככל שיידרש, למסור כל נתון נדרש אודות יישום הכרטוס החכם בקווי השירות שלו ולמלא אחר כל הנחיה שתיתן לו בעניין זה על ידי מרכז השירות או המשרד.

6.3. למען הסר ספק מובהר בזאת שבמסגרת מרכז השירות יתכן ותבוצע, בין היתר, התחשבנות בגין פדיון משותף של מפעילי תחבורה ציבורית הקשורים בהסכמי כרטוס משותף (לרבות מחלוקות בנוגע להתחשבנות זו) ובגין סובסידיות שמפעילי התחבורה הציבורית זכאים להן. וכן יכול ותבוצע סליקה כספית של פדיון משותף ושל סובסידיות כאמור.

6.4. כאמור לעיל ועל-פי המתוכנן, מרכז השירות יעסוק בין היתר בפעולות הבאות, כולן או חלקן, והכל על פי החלטת המשרד ושיקול דעתו הבלעדי:

6.4.1. קליטת דיווחי כרטוס וכרטוס חכם מכלל מפעילי התחבורה הציבורית (דוגמת הדיווחים שימסור המפעיל כאמור בסעיף 8 להלן); ומתן כלים למשרד ולמפעילי התח"צ לבקר את איכות הנתונים המועברים ושלמותם.

6.4.2. ניהול מאגר מידע ארצי של הפרטים המזהים של כלל מחזיקי המזהים החכמים המזוהים האישיים ואבטחתם, לרבות ניהול הרשאות הגישה למאגר זה;

6.4.3. התחשבנות בין מפעילי התחבורה הציבורית ובין מפעילי התחבורה הציבורית והמדינה;

6.4.4. שירות למפעילי התחבורה הציבורית ולמנפיקים אחרים של כרטיסים חכמים, למשרדי הממשלה, לרשויות ולמוסדות, לרבות בירור ומענה לתלונות ולפניות, במקרים המתאימים לכך לפי הנחיות המפקח על התעבורה, והפקת דוחות עיתיים, דוחות סובסידיה ודיווחים מיוחדים - והכל בהתאם להוראות המפקח על התעבורה.

6.4.5. אספקה של עמדות שרות לכרטיסים חכמים לצבור הנוסעים, הכוללות יכולת לשחזר חוזים ע"ג הכרטיסים ומתן חוזר בגין יתרות חוזים כלואות והחזרים נוספים על פי החלטת משרד התחבורה.

6.4.6. מתן מידע ונתונים לגבי הנסיעות, טעינות חוזים ופעילות הנוסעים בתח"צ

בישראל.

6.5. המפעיל מתחייב לשאת בתשלומים למרכז השירות בגין השירותים שינתנו לו, לרבות תשלום בגין חיבור מערכותיו למערכות מרכז השירות ותשלום חודשי שוטף, והכל בהתאם להוראות המשרד ולהוראות סעיף 17.9.15 לתנאי ההליך התחרותי.

7. אבטחת מערך הכרטוס החכם והגנת הפרטיות

7.1. המפעיל מתחייב לדאוג לכך שמערכת הכרטוס, על כל חלקיה, תהיה מוגנת ומאובטחת על-פי מפרטי הכרטוס החכם, לרבות בכל הנוגע לשימושים אסורים במזהים החכמים ולהיבטי הגנת הפרטיות, אבטחת מערכות מידע ומחשוב אחרים, ולשתף פעולה באופן מלא עם מרכז השירות, המשרד וכל מי מטעמם, ביישום מודולי תוכנה וחומרה ייעודיים לאבטחה של מערכת הכרטוס, לרבות אבטחת המידע המועבר בדיווחים כמפורט בסעיף 8 להלן, כנדרש.

7.2. המפעיל יקיים את הוראות חוק הגנת הפרטיות, תשמ"א-1981, והתקנות שמכוחו וכן את כלל הוראות והנחיות הרשות להגנת הפרטיות, הקיימות והעתידיות כפי שיינתנו מעת לעת. במועד פרסום ההליך התחרותי מרוכזות ההנחיות באתר האינטרנט של הרשות להגנת הפרטיות (לשעבר רמו"ט), בכתובת: https://www.gov.il/he/Departments/the_privacy_protection_authority

7.3. מבלי לגרוע מכלליות האמור, נדרש המפעיל למלא אחר הוראות הנחיית רשם מאגרי המידע מספר 1-2012 בנושא "תחולת הוראות חוק הגנת הפרטיות על מאגרי המידע של מפעילי כרטיס חכם בתחבורה ציבורית"

<http://www.justice.gov.il/Units/ilita/subjects/HaganatHapratiyut/MeidaMerasham/Hanchayot/12012-a.pdf>

וכן את הוראות הרשות להגנת פרטיות כפי המופיעים ב"מדריך להגנת הפרטיות בגופי תחבורה בעידן הדיגיטלי".

מבלי לגרוע מכלליות האמור, מפעיל השירות מתחייב לא לעשות כל שימוש בפרטים המזהים האמורים שיגיעו לידיו כאמור, אלא לצורך מימוש הנספח בלבד ובכפוף להוראות כל דין.

7.4. המפעיל מתחייב לפעול בעניין מידע אישי בהתאם להנחיות כל דין וכל רשות, לרבות הרשות להגנת הפרטיות במשרד המשפטים, כפי שיהיו, ובמסגרת זו לאגור פרטים מזהים שימסרו לו, וככל שיהיו בחזקתו, בנפרד מהנתונים אודות השימוש במזהים החכמים האישיים (לרבות מידע על הסדרי נסיעה הטעונים בהם ומידע על מימוש בפועל, תחנות עליה וקווי שירות בהם נסע הנוסע), והכל למשך זמן שיורו הרשויות ובהתאם להנחיות שיינתנו לו. כמו כן מתחייב המפעיל, כאמור בסעיף 6.1 לעיל, להעביר למרכז השירות את כל הפרטים המזהים שישמרו אצלו כאמור בסעיף 7.3 לעיל (לרבות קבצים דיגיטליים של טפסי הבקשה להנפקת כרטיסים חכמים אישיים) וימחק אותם ממאגריו, וכן יעביר אליו, ולא ישמור במאגריו, בכל אופן שהוא, פרטים מזהים שימסרו לו במהלך השוטף של מתן שירותי הנפקת כרטיסים לאחר תחילת פעילות מרכז השירות - והכל בהתאם להנחיות שינתנו על ידי המפקח על התעבורה ו/או מרכז השירות ובכפוף לכל דין.

למען הסר ספק, המפעיל לא ישמור אצלו כל פרט מזהה שיימסר לו לצורך הנפקת כרטיס חכם מזהה (אם ינפיק כרטיסים כאלה, כאמור בסעיף 5.1.5).

7.5. המפעיל מתחייב שהגישה של עובדיו וכל מי מטעמו למאגרי מידע הנדרשת לצורך מתן שירות הלקוחות האמור בסעיף 5.3 לעיל תינתן רק לגורמים מורשים, אשר חתמו על

התחייבות לשמירת סודיות, ובין היתר תוך הגבלת גישה וניטור, ותעשה בהתאם להרשאות ונהלים שיקבעו על פי ההנחיות הרלוונטיות והוא מתחייב להקפיד באופן דקדקני על קיומם ולהדריך את עובדיו במטרות השימוש במידע, מעת לעת.

7.6. המפעיל מתחייב לאחסן את הכרטיסים החכמים שנרכשו על ידו ולמקם את עמדות ההנפקה באופן שיאפשר גישה אליהם רק למי שמפעיל השירות נתן לו את הרשות לספק את שירותי ההנפקה.

7.7. המפעיל מתחייב להחזיר למשרד, לדרישתו או במועד סיום הפעלת קווי השירות כאמור בהסכם ההפעלה את רכיבי האבטחה (SAM-ים) המצויים בעמדות ההנפקה ונמסרו בהשאלה למפעיל על ידי המשרד או על ידי מי מטעמו.

7.8. מבלי לגרוע מכלל האמור, יובהר כי בין יתר החובות המוטלות על המפעיל, מחויב המפעיל לפעול להגבלת גישה וניטור, ניהול הרשאות גישה, מינוי בעלי תפקידים לרבות ממונה אבטחת מידע וקביעת נהלי אבטחת מידע, סקרים לאיתור סיכוני אבטחת מידע בתדירות הנדרשת, מבדקי חדירות, לוודא הגנה פיזית על תשתיות חומרה המשמשות את את המפעיל, העסקת עובדים שעברו הכשרות מתאימות בתחומי אבטחת המידע ולבחון את מידת התאמתם ולהעבירם הדרכות מעת לעת, לפעול לתיעוד אירועי אבטחה, הכל בהתאם לכל דין והנחייה של הרשות להגנת הפרטיות.

7.9. המפעיל יהא מחויב להקפיד על מניעת זליגת מידע בעת שימוש בהתקנים ניידים ובמידת הצורך באמצעות הגבלת חיבור המאגרים להתקנים ניידים. המפעיל יקפיד על ניהול מאובטח ומעודכן של כל מערכותיו. בנוסף ינקוט באמצעי אבטחה נוספים שימנעו גישה חיצונית ולא מורשית למידע.

7.10. המפעיל לא יספק כל גישה למידע לגורמים חיצוניים.

7.11. למשרד ומי מטעמו תהא זכות לערוך בכל עת ביקורת, לרבות ביקורות פיקוח או ביקורות תקופתיות, או כל בדיקה אחרת על כלל פעילות המפעיל, ומי מטעמו, ומורשי הגישה לרבות בכל הקשור במאגר המידע וחובותיהם לאבטחת מידע, ולדרוש במסגרת בדיקה או פיקוח או ביקורת כאמור כל מסמך, נתון, רשומה, או הבהרה הכל כפי שימצאו לנכון. המפעיל מאשר מראש ביצוע ביקורות כאמור, כולל הסכמה מראש לחדירה לחומר מחשב. המפעיל מתחייב כי יפעל ליישום מסקנות הביקורות ותיקון הליקויים, תוך פרק זמן עליו יורה המשרד, במימונו המלא והמשרד לא יישא בשום הוצאה בקשר לכך.

7.12. **מובהר בזאת, כי מלוא האחריות על עמידה בכל דיני הגנת הפרטיות וההנחיות בעניין זה, לרבות רישום ושימוש במאגר מידע, איסוף מידע ושמירתו, בהתאם לחוקים וההנחיות הרלוונטיים, חלה על המפעיל.**

8. תיעוד ודיווח

8.1. כל הנתונים אודות יישום הכרטוס החכם בקווי השירות יועברו באופן מקוון ולכל הפחות בתדירות יומית למשרד האחורי של המפעיל (האמור בסעיף 4.2 לעיל) לשם עיבודם ודיווחם למרכז השירות בהתאם להנחיות המשרד ומרכז השירות, ובהיקף ובאופן שייקבעו על ידי המשרד, כמפורט בסעיף 8.2 להלן. הנתונים האמורים יועברו למשרד בהתאם לנוהל העברת תנועות למסלקה, כפי שיעודכן מעת לעת.

8.2. מבלי לגרוע מהאמור בנספח הדיווחים להסכם ההפעלה, המפעיל יעביר למשרד ו/או למי שהמשרד יורה (לרבות מרכז השירות) כל מידע ודוחות, כפי שהמשרד יורה מעת לעת, לרבות דיווחים על הנפקת מזהים חכמים (אישיים ואחרים), טעינת הסדרי נסיעה לסוגיהם, ביצוע נסיעות, הארכת תוקף הסדרי נסיעה, הארכת תוקף פרופיל נוסע, הארכת תוקף כרטיס חכם, ביטול פעולות, הכנסות מנסיעות בקווי שירות ששולמו באמצעות מזהים חכמים או באופן אחר, דרישות סובסידיה ייעודית וכו'.

8.3. הדיווחים האמורים בסעיף 8.2 לעיל יהיו על בסיס המידע שיצטבר, בין היתר, במערכת הכרטוס של המפעיל, לרבות עמדות הטעינה, מתקני הכרטוס והמשרד האחורי של המפעיל, והם יבוצעו באופן שיוורה המשרד וכדלקמן:

8.3.1. הדיווחים יועברו באופן ממוחשב, בהתאם למפרטי הכרטוס החכם, ולנהלי מרכז שירות שיעודכנו מעת לעת.

8.3.2. דרישות תוכן וצורה הנוגעות לדיווחים כאמור יעודכנו על ידי המשרד מעת לעת.

8.3.3. המשרד יהיה רשאי להעביר את המידע שיקבל כאמור או להורות למרכז השירות להעביר את המידע שיקבל כאמור לגורמים מקצועיים/קבלנים מטעמו של המשרד, בכפוף לקבלת התחייבות של אותם גורמים לשמירת המידע העסקי של המפעיל בסודיות.

8.4. מבלי לגרוע מהאמור בסעיפים 8.2, 8.3 לעיל, המפעיל מתחייב למסור למשרד או למי שהוא יורה מטעמו דיווח מיידי בכתב לגבי כל תופעה חריגה במהלך הנפקת המזהים החכמים ו/או שימוש הציבור בהם, לרבות: חשש לדליפת מידע, או שימוש החורג מהרשאה שניתנה, וכל חשש לזיופים או שימוש לרעה בכרטיסים במזהים החכמים, תקלות מערכתיות וכיוצ"ב, שבאו לידיעת מפעיל השירות. לעניין זה, כידיעת מפעיל השירות יחשב כל אירוע בו הובא מידע כאמור לידיעת מנהל במפעיל השירות.

8.5. המפעיל מצהיר כי ידוע לו שהעברת הדיווחים כאמור לעיל, בהיקף ובאופן שיוורה המשרד, הינם תנאי לביצוע תשלומי הממשלה לפי סעיף 9 ולקבלת סובסידיות ייעודיות מהמדינה, ושמבלי לגרוע מהאמור לעיל אי העברת הדיווחים כאמור, בנסיבות כמפורט בתוספת ו' לנספח זה תהווה הפרה המזכה את המשרד בפיצוי מוסכם כאמור בתוספת ו' הנ"ל.

8.6. למען הסר ספק, המפעיל לא יהיה זכאי לתמורה כלשהי מהמשרד ו/או ממרכז השירות בגין הפקת מידע, העברת דיווחים או כל פעולה אחרת לפי נספח זה ותוספותיו.

9. תקופת תוקפו של הנספח

הוראות נספח זה יהיו בתוקף ויחייבו את הצדדים להסכם ההפעלה כל עוד מספק מפעיל השירות שירותי תחבורה ציבורית בקווי השירות (כהגדרתם בסעיף 2 לעיל). על אף האמור לעיל, למשרד, ולו בלבד, תהיה הזכות להורות על ביטול נספח זה, כולו או מקצתו, לפי שיקול דעתו הבלעדי, בהודעה בכתב ומראש של 180 ימים. למפעיל לא תהיה כל טענה כנגד המשרד ו/או כלפי מי מטעמו בשל הפסקת יישום הוראות הנספח כאמור לעיל.

10. אחריות

מוסכם כי מפעיל השירות יהיה האחראי הבלעדי לכל הקשור לתפעול ושמירה על עמדות ההנפקה והשחזור שנמסרו לו ע"י משרד התחבורה או מי מטעמו ואספקה של עמדות הטעינה ולתפעולן, לרבות מתן שירותי ההנפקה ושירותי הטעינה ותחזוקת העמדות האמורות ולכל המידע והדיווחים שיופקו ויועברו ממערכת הכרטוס החכם שלו למשרד ו/או למרכז השירות, ובכלל זה ישא בלעדית באחריות לכל נזק שיגרם, לרבות לצד שלישי כלשהו עקב פעילותו האמורה. האמור לעיל לא יחול מקום שמדובר בנזקים שנגרמו שלא בשליטתו של המפעיל.

11. קניין

זכויות הקניין בעיצוב הכרטיס החכם ובכל סימני המסחר הקשורים בו ובכל יחידות האבטחה שלו, יהיו של המשרד ושל המשרד בלבד. כמו כן למשרד תהיה זכות בלתי מוגבלת לקבל ולעשות כל שימוש, בכפוף להוראות הדין לרבות בעניין הגנה על פרטיות, בכל מידע שיאגר על גבי המזהה החכם או באמצעות או בקשר אליו. כל האמור בסעיף זה לא יגרע מזכות מחזיק המזהה החכם לעשות בו שימוש מלא ובלתי מוגבל, בהתאם לזכויות והסדרי הנסיעה הטעונים עליו כדין, ובלי שיידרש לשלם למפעיל כל תשלום נוסף מעבר לאמור בנספח זה ובנהלי הכרטוס החכם.

12. הסבה

למפעיל השירות לא תעמוד הזכות להסבת הנספח.

13. שונות

- 13.1. הפרת מי מהתחייבויות המפעיל לפי סעיפים 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11 ו- 12 תהווה הפרה יסודית של הסכם ההפעלה.
- 13.2. מבלי לגרוע מהאמור בסעיף 14.1 לעיל ומהזכויות המוקנות למשרד במקרה של הפרה יסודית של הסכם ההפעלה, מוסכם בזאת שבכל מקרה של הפרה של מי מהתחייבויות המפורטות בתוספת ו' לנספח זה, ישלם המפעיל למשרד פיצוי מוסכם וקבוע מראש בסכום הנקוב בתוספת ו' הנ"ל.
- 13.3. כל המחירים הנקובים בנספח הינם סופיים ולא יתווסף אליהם מס ערך מוסף או כל תשלום אחר, מכל מין וסוג שהוא, זולת ככל שנקבע אחרת ובמפורש בנספח.
- 13.4. כל התשלומים על-פי הנספח יבוצעו וימסרו למפעיל השירות כנגד המצאת חשבונית מס מקורית או כל אסמכתא אחרת כמפורט בנספח או שתידרש על ידי המשרד ולאחר אישורם לתשלום. התשלומים יבוצעו תוך 45 ימים מיום אישור התשלום כאמור על ידי המשרד.
- 13.5. למען הסר ספק, תשלומי המשרד למפעיל המפורטים בנספח הינם סופיים ומוחלטים בכל הקשור בביצוע התחייבויות המפעיל על-פי נספח זה, והמשרד לא יהיה מחוייב לשלם כל סכום נוסף בגין ביצוע התחייבויות מפעיל השירות על-פי נספח זה.
- 13.6. בא כח המשרד לעניין נספח זה יהיה מנהל אגף בכיר לתחבורה ציבורית או מי שהוא הסמיך לכך בהודעה למפעיל השירות.
- 13.7. בכפוף להוראות כל דין מתחייב מפעיל השירות בזאת לשמור בסודיות גמורה כל מידע, נתונים ו/או מסמכים אשר יגיעו אליו במסגרת מימוש הנספח.
- 13.8. התוספות המובאות בנספח זה הינן חלק מהנספח וכפופות לאמור בנהלי הכרטוס החכם, כפי שמתעדכנים מעת לעת. ככל שקיימת סתירה בין התוספות לנספח ובין נהלי הכרטוס, גובר האמור בנהלי הכרטוס, כפי המתעדכנים מעת לעת.

תוספות:

תוספת א' - מבוטלת

תוספת ב' - תהליכי הנפקת כרטיס חכם אישי

תוספת ג' - עקרונות מתן השירותים

תוספת ד'1 - עמדות הנפקה - מפרט עמדת הנפקה

תוספת ד'2 - עמדות הנפקה - הפעלת עמדת הנפקה

תוספת ה' - מבוטלת

תוספת ה'1 - עמדות טעינה מאוישות- מפרט והפעלה

תוספת ו' - מבוטלת

תוספת ז' - מאמתים

תוספת ח' - כרטוס מח"ר

תוספת ב'

תהליכי הנפקת המזהה החכם האישי

יובהר כי תהליכי ההנפקה ייקבעו על ידי המשרד ויעודכנו על ידו מעת לעת עפ"י שיקול דעתו הבלעדי.

תהליך הנפקת הכרטיסים החכמים הינו באחריות מפעיל השירות ומבוצע בעמדות ייעודיות. כדי לאפשר הנפקת כרטיסים חכמים אישיים יש להשמישם לפני תחילת התהליך. שלב ההשמה נקרא "אתחול" (PRE-PERSONALIZATION) והוא מבוצע לפני הפצת הכרטיסים החכמים לעמדות ההנפקה.

הנפקת מזהים חכמים מסוגים אחרים מבוצעת על ידי גורמים שאינם בהכרח מפעילי תחבורה ציבורית (למשל, כרטיסי אשראי מונפק על ידי חברות האשראי), אולם באחריות המפעיל לבצע השלמה לתהליך ההנפקה, הנדרש לצורך רישומו לשימוש בתחבורה הציבורית, אשר יבוצע באמצעים דיגיטליים כגון אתר אינטרנט או יישומון בסלולר.

התהליך מורכב מהשלבים הבאים:

1. מילוי טופס בקשה

המבקש לקבל כרטיס חכם אישי, בין אם זכאי להנחות בתחבורה הציבורית ובין אם לאו, נדרש למלא טופס בקשה אחיד ולחתום עליו, בנוסח שיקבע בנהלי המשרד לעניין זה. טופס הבקשה יסרק וישמר במערכת מרכז השרות או כל מערכת אחרת, כפי שיורה המפקח, ובנפרד באופן שאינו מקושר לנתוני הנסיעות.

2. מילוי טופס בקשה לזכאות והנחות

בטופס נרשמת הבקשה לזכאות להנחות. לפני השלמת הנפקת הכרטיס החכם, המפעיל יזהה את המבקש על פי תעודת זהות ותעודות מיוחדות (תעודת אזרח ותיק, תעודת סטודנט וכיו"ב), לפי קביעת המשרד והנחיותיו. טופס הבקשה יסרק וישמר במערכת המפעיל או מרכז השרות או כל מערכת אחרת, כפי שיורה המפקח. מילוי הטופס והצגת התעודות יכולים להיעשות גם באמצעים דיגיטליים כגון אתר אינטרנט או יישומון בסלולר.

3. בדיקת זכאות המבקש להנחות

אישור הזכאות הינו תהליך בו נקבע פרופיל הנוסע (לדוגמא - אזרח ותיק, נוער, זכאי ביטוח לאומי וכיו.). פרופיל הנוסע משוייך למזהה החכם ומאפשר לבעליו לרכוש חוזים בהנחה בהתאם לפרופיל שניתן לו, וזאת כפי שנקבע בתקנות "צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית, התשפ"ב-2022)", בתשלום עבור נסיעות בתחבורה הציבורית. המפעיל יודא את זכאות הנוסע לפרופיל באמצעות מסמך מזהה ומסמכים המעידים על זכאותו לקבלת פרופיל זה (תעודת זהות, תעודת סטודנט, או תעודה מיוחדת של משרד התחבורה), לפי קביעת המשרד והנחיותיו, שיוצג על ידי המבקש. במזהה החכם ניתן לשייך עד שני פרופילים מיטיבים לנוסע בו זמנית (לדוגמא - אזרח ותיק וסטודנט מן המניין).

במקרים מסוימים, וככל שייקבע כך על ידי המפקח על התעבורה, בתהליך ההנפקה תבוצע התקשרות מקוונת למוקד מרכזי - לצורך קבלת אישורי זכאות לפרופיל מסוים. ההתקשרות תעשה תוך ציון סוג הזכאות הנדרשת ומספר מזהה של המבקש (מספר זהות או מספר אחר, במקרה של מוסד או גוף מוכר לעניין הזכאות).

המוקד המרכזי יבצע בדיקה לגבי מקור הבקשה (זיהוי עמדת ההנפקה וזיהוי המשתמש) ולאחר אימות מקור הבקשה - ייצר שאילתא אל מול מאגר מידע. התשובה לשאילתא תהיה חיובית או שלילית, ויצוינו בה גם פרטים נוספים שיקבע (ככל שיקבע) המשרד.

כאשר התשובה לשאילתא היא חיובית, ישוייכו הנתונים הרלבנטיים למזהה החכם האישי של הנוסע, כולל קוד הפרופיל המתאים, וינתן קוד אישור להמשך תהליך הנפקת המזהה החכם. אם התשובה לזכאות היא שלילית, הנתונים שייכללו בה יימסרו למבקש לצורך ביצוע עדכון או בירור מול הגוף הרשמי המתאים, לפי שיקול דעתו. בנוסף, ולאחר מסירת התשובה השלילית, יודיע המפעיל למבקש כי הוא רשאי לבצע שימוש במזהה חכם ללא זכאות להנחה (דהיינו, עם שיוך קוד פרופיל נוסע ללא זכאות), וימשיך בתהליך הנפקת מזהה חכם כזה, לבקשתו, אם תהיה.

עד להפעלת מערכת בדיקות מקוונת, כאמור, אימות הזכאות יתבצע על פי התעודות הנדרשות, שיוצגו כאמור לעיל על ידי המבקש בפני המפעיל, לפי נהלי המשרד. בכל מקרה שהמפעיל יאתר אי התאמה בין בקשת הפונה להנחה, לבין האסמכתאות שהוצגו על ידי הפונה או חסרונן של אלה, יפעל המפעיל כאמור לעיל, בדומה למצב בו שאילתה למוקד המרכזי נענתה בשלילה.

4. צילום/סריקת תמונת המבקש

כל כרטיס חכם מזהה אישי חייב לשאת על פניו תמונה של מחזיק הכרטיס ואת שמו.
בעל הכרטיס יתבקש להצטלם בעמדה בכדי שתמונתו תודפס ע"ג הכרטיס.

5. סיום תהליך הנפקת המזהה החכם

בעבור כרטיס חכם, תהליך ההנפקה מסתיים עם רישום נתונים על השבב והדפסת תמונה ושם על גבי הכרטיס החכם (במקרה המתאים). ההנפקה מתבצעת בעזרת מדפסת ייעודית, הנשלטת על ידי תוכנת ההנפקה מעמדת מחשב. בעבור מזהים חכמים אחרים, תהליך ההנפקה מסתיים עם רישום הנתונים בחשבון המרוחק.

תוספת ג'

עקרונות מתן השירותים בעמדות ההנפקה

להלן מספר הוראות מרכזיות, שעניינן אופן מתן השירותים והתחייבויות מפעיל השירות בקשר עם מתן השירותים, כדלקמן:

כללי מתן השירות ורמתו המינימלית

בכל עמדת הנפקה תוצב לפחות עמדת שירות אחת, להנפקה ושירות לקוחות. כאמור בסעיף 5.3 לעיל ובתוספת ב' לעיל, השירותים עבור מזהים חכמים שאינם כרטיס חכם יכול שניתנו באמצעים דיגיטליים כגון אתר אינטרנט או יישומון בסלולר וכן באמצעות שירות לקוחות טלפוני.

1. כל העמדות שתופעלנה, תהיינה מאוישות באופן קבוע בשעות העבודה כאמור בסעיף 4 להלן. בכל אתר יהיה, בכל עת, לפחות נותן שירותים אחד לקהל.

2. בכל אתר יהיו תנאי המתנה נאותים לממתינים וגודל האתר לא יפחת מ- 30 מטר מרובע.

3. זמן ההמתנה המקסימאלי לקבלת שירות (לא כולל תהליך ההנפקה עצמו) יהיה 10 דקות. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, מוסכם בזאת שב- 7 הימים הראשונים של תקופת ההפעלה חריגה מזמן ההמתנה המקסימאלי האמור לעיל לא תהווה הפרה של התחייבויות המפעיל לרמת שירות, ובלבד שהמפעיל יאפשר לממתינים להגיש בקשות להנפקת כרטיסים חכמים בשלבים, וזאת בעזרתו של כח אדם נוסף, כפי שיידרש, שיוצב בעמדת ההנפקה על מנת לסייע לממתינים למלא טפסי בקשה לכרטיסים חכמים אישיים כאמור.

4. עמדות ההנפקה תפעלנה בימים א'-ה', לפחות 13 שעות בכל יום. ההפעלה האמורה תהיה בטווח השעות 07.00-20.00. ביום ו' ובערבי חג, יפעלו האתרים לפחות 6 שעות, בטווח השעות 07.00-13.00. בנוסף לאמור לעיל עמדות ההנפקה תפעלנה גם על-פי דרישות מיוחדות של ציבור הנוסעים באזורים ספציפיים ועל-פי אישור המשרד.

5. אין לתת העדפה כלשהי במתן השירות למי שרוכש שירותים אחרים באותו אתר, ואסור להתנות שירות בשירות.

6. צוות מפעיל השירות המפעיל את האתר ישלוט בעברית (קריאה וכתובה), וככל האפשר בשפות נוספות (אנגלית, ערבית, רוסית ואמהרית).

7. הדרכת הצוות בכל הכרוך במתן השירות ובהנפקת הכרטיסים החכמים תעשה על ידי מפעיל השירות ועל חשבוננו, ובהתאם להנחיות משרד התחבורה בעניין.

באתרים יינתן גם שירות של טיפול בתקלות, אובדן או גניבה של כרטיסים שהונפקו בעבר באמצעות מחשבי מרכז השרות של משרד התחבורה או במערכות המפעילים, וזאת בדרך של הנפקת כרטיס חדש לנוסע, ביטול הכרטיס הישן, שחזור החוזים ע"ג הכרטיס ומתן החזרים בגין יתרות חוזים כלואות וטעות טעינה. כרטיס חדש יונפק במידית והחוזים ישוחזרו במידית במידה והם מופיעים במערכת מרכז שרות. **אחסון כרטיסים חכמים**

לכל כרטיס חכם מספר מזהה חד-חד-ערכי ומתבצע פיקוח של המשרד על מצבו התפעולי. לפיכך על מפעיל השירות לנהל את מלאי הכרטיסים החכמים, לשמרם במקום מאובטח ולדווח על כל שינוי סטאטוס (תקלה, אובדן, השחתה וכו').

בקרה ופיקוח

המשרד ו/או מי מטעמו יהיו רשאים בכל עת לבקר בעמדות ההנפקה ולדרוש הצגתו של כל מסמך או קובץ מחשב הנוגעים למתן השירות ורמתו. המשרד יהיה רשאי להורות כל הוראה שעניינה

עמידה ברמת השירות על מנת להבטיח את קיום הדרישות המינימליות של רמת השירות על-פי הוראות תוספת זו, ומפעיל השירות מתחייב למלא אחר כל הוראה כאמור.

תוספת ד'1

מפרט עמדת הנפקה

1. רכיבי עמדת ההנפקה

- 1.1. משרד התחבורה או מי מטעמו יספק את כלל הציוד הנדרש לתהליך הנפקה ושחזור של הכרטיסים מלבד קוי תקשורת למערכת משרד התחבורה, כרטיסי רב קו ריקים וטונרים ודפים למדפסת הנייר
- 1.2. המחשב בעמדת ההנפקה יהיה ייעודי אך ורק להנפקה ושחזור, ויקושר לאינטרנט בצורה מאובטחת וללא אפשרות מתן גישה למפעיל העמדה לצורכי גלישה חופשית, כמו כן, לא יותקנו בו תוכנות מלבד התוכנות הנחוצות לתהליך ההנפקה או כל תוכנה אחרת שאושרה ע"י משרד התחבורה.
- 1.3. קו התקשורת שיסופק ע"י המפעיל לעמדות מרכז שרות יהיה יעודי לכל עמדה ולא יתאפשר שימוש בקו זה למערכות אחרות של המפעיל.

2. איתור והרשאות

- 2.1. איתור פרטי כרטיס חכם
לבקשת מחזיק כרטיס, ולאחר הזדהות ואימות פרטים, ניתן לאתר את פרטי הכרטיס החכם אשר נמסר לו לרבות המידע המודפס עליו והצורב על גבי השבב. האיתור יבוצע על-פי מספר תעודת זהות.
- 2.2. מידור
הפעלת עמדת ההנפקה והתוכנה תיעשה על ידי עובדים מורשים בלבד תוך שימוש בסיסמאות המתחלפות מעת לעת.

3. טיפול בתקלות

תקלות בעמדה תטופלנה על ידי ספק הציוד והתוכנה של העמדה בלבד. במקרים מסוימים באחריות המפעיל העברת ציוד למעבדת הציוד או ספק הציוד ואיסוף מספק ערכות לניקוי וטונרים. כל זאת על פי הוראות משרד התחבורה.

תוספת ד'2

הפעלת עמדת הנפקה

מובאות להלן מספר הנחיות הנוגעות לאופן הפעלת עמדת ההנפקה:

1. אתר עמדת הנפקה

- 1.1. מיקום העמדה ושטחה
מיקום רכיבי עמדת ההנפקה להנפקה דורש שולחן בשטח של לפחות כ-1X2 מ"ר. על מפעיל השירות להקצות לכל עמדה שטח כאמור.
- 1.2. קו אינטרנט/תקשורת
על מפעיל עמדת השירות להקצות לטובת עמדת מרכז השרות להנפקה ושחזור חוזים קו אינטרנט/תקשורת ייעודי שיאפשר חיבור און ליין של מערכת מרכז השרות למשרד האחורי של מרכז השרות במהירות ובקצב העברת נתונים תקין כפי שיקבע ע"י המשרד או מי מטעמו.

1.3. פינת צילום

על מפעיל השירות לקבוע בתחומי האתר, פינה/זווית, מקום ישיבה ורקע מתאים לצורך צילום. סביבת העבודה לצילום התמונה תהיה נקיה, ברורה, על רקע מתאים ושימוש בתאורה מתאימה.

1.4. אשנב/עמדת שירות

יש לקבוע את המקום בו המבקש ימסור טפסים ויקבל את הכרטיס החכם, וכמו כן, יקבל סיוע, ככל הנדרש, במילוי הטפסים.

1.5. דרכי גישה לעמדה

בכל האתרים יהיו דרכי גישה למוגבלים, על-פי הוראות הדין או לשביעות רצון המשרד, מקום בו אין הוראות דין מחייבות - לפי העניין.

2. אבטחת עמדת ההנפקה

יש לדאוג לשמירה ופיקוח הולמים בתחומים הבאים:

2.1. פיקוח על כניסה לאזור ההנפקה. על המציע למנוע גישה חופשית לשטח אתר עמדת ההנפקה למי שאיננו מורשה ככלל, ובפרט לציבור הרחב. לכל עובד העוסק במתן השירות יהיה כרטיס זיהוי אשר יאפשר לו בלבד לבצע פעילות בעמדת ההנפקה.

2.2. פיקוח קבלת הטפסים: כל טופס ימוספר ויתויק.

2.3. בקרת טפסים פסולים: טופס בקשה שנפסל (למשל דרישת זכאות של נוסע שלא אושרה) - יתויק בנפרד.

2.4. הטפסים ישמרו בתיקים מסודרים ונגישים.

2.5. כרטיס ה-SAM שמותקן בעמדה (במידה וקיים כרטיס SAM פנימי) ישמר בכספת סגורה ומאובטחת בשעות שהעמדה אינה פעילה.

תוספת ה'1

עמדות טעינה מאוישות - מפרט והפעלה

1. כללי

המטרה הינה לאפשר בראש ובראשונה, לרכוש, לטעון ולתקף הסדרי נסיעה וערכים כספיים לתוך כרטיסים חכמים ("רב-קו") המבוססים על מפרטי CALYPSO הישראליים. עמדת טעינה מאוישת תתבסס על ציוד מודולארי ובר-שדרוג בהתייחס לרכיבי זיכרון מחשב. על עמדת טעינה מאוישת להיות בעלת נפח זיכרון מספיק גדול כדי להכיל רשימות שחורות המופצות על ידי מרכז שרות.

ציוד עמדת הטעינה המאוישת יהיה בעל היכולות הבסיסיות הבאות:

- 1.1. מכירת כרטיסי נסיעה בודדים מנייר.
- 1.2. מכירת כרטיסים אנונימיים מוגדרים מראש.
- 1.3. טעינה של אמצעי כרטוס לכרטיס חכם.
- 1.4. כיבוד כסף מזומן ו/או כרטיסי אשראי לפי הנדרש.
- 1.5. אחזור מידע האגור בכרטיס החכם והדפסתו לפי הצורך.
- 1.6. בחירה ותיקוף הסדרי נסיעה
- 1.7. תיקוף "ערך צבור" בהתאם למפרטי קליפסו הישראליים, לרבות אפשרות הוספת מחיר - "אינקרמנט".

2. שאילתות/תדפיסים

לפי בחירת הקונה/נוסע יתאפשר לקבל מידע על:

- 2.1. יתרת "ערך צבור".
- 2.2. מנויים חופשיים בתוקף (חופשי-חודשי, מנוי שנתי וכו').
- 2.3. 6 אירועים אחרונים בכרטיס החכם.
- 2.4. אמצעי כרטוס אחרים בתוקף (כרטיסיות, תעודות נסיעה חופשית וכו').

3. טעינת "ערך צבור"

כאשר הקונה/נוסע בוחר בטעינת הסדר נסיעה מסוג "ערך צבור", תוצג אוטומטית יתרת "ערך צבור". אם יש שימוש בכרטיס אשראי, הערך המוצג יגדל בסיום אישור חברת האשראי. כאשר הפעולה הסתיימה תוצג היתרה הסופית הטעונה בכרטיס החכם כולל חישוב ההנחה הנובעת מפרופיל הזכאות של הנוסע. כאשר הפעולה לא הושלמה באופן תקין, תוצג הודעה מתאימה.

4. רכישת אמצעי כרטוס אחרים

כאשר הנוסע בוחר בטעינת אמצעי כרטוס שאינם "ערך צבור", יוצג באופן ברור תיאור אמצעי הכרטוס ומחירו בהתאם לפרופיל הנוסע (ברירת מחדל - מחיר לפרופיל נוסע רגיל). בסיום הפעולה יוצג באופן ברור סטטוס הפעולה (הצלחה/כשלון).

5. מקום העברת הכרטיס החכם יסומן באופן ברור.
6. צגים: אחד לקונה/נוסע וצג נוסף למפעיל נקודת המכירה. הצג לקונה/נוסע יהיה צג גרפי עם תאורה אחורית.
7. כל ההודעות יהיו בשפה העברית, וכמו כן ניתן ליישם תמיכה בשפות נוספות.
8. במקרים של ניסיון טעינת הסדר נסיעה מעבר למספר הסדרי הנסיעה המוגדר בכרטיס החכם, תוצג הודעה כגון: "אין מקום בכרטיס להסדר נסיעה נוסף".

9. חשבונית תודפס כחוק במעמד ובמקרים בו הנוסע משלם עבור הסדר הנסיעה, ותכלול את פרטי ההסדר שנרכש.

10. עמדת טעינה מאויישת תאפשר הפעלת מאמתיים ("ולידטורים") נוספים בהתאם לצורך תפעולי, מפרטי קליפסו ונהלי כרטוס בתחבורה ציבורית המתעדכנים מעת לעת.

11. עמדת טעינה מאויישת תהיה בעלת כל החיוויים הנדרשים לפי המפורט בנהלי כרטוס בתחבורה ציבורית המתעדכנים מעת לעת.

תוספת ז'

מאמתים (Validators)

בהתאם למסמך "הנחיות למימוש תיקוף בתחבורה הציבורית" בגרסתו העדכנית ביום הודעת הזכייה, כפי שפורסם על ידי אגף טכנולוגיות ברשות הארצית לתחבורה ציבורית, כחלק מנהלי הכרטוס החכם באתר משרד התחבורה. (הגרסה הנוכחית הינה גרסה 1.80 אשר פורסמה בתאריך 15/07/2020).

תוספת ח'
כרטוס מח"ר

בהתאם למסמך "הנחיות למפעילי התחבורה הציבורית למימוש כרטוס מחר" בגרסתו העדכנית ביום הודעת הזכייה, כפי שפורסם על ידי אגף טכנולוגיות ברשות הארצית לתחבורה ציבורית, כחלק מנהלי הכרטוס החכם באתר משרד התחבורה. (הגרסה הנוכחית הינה גרסה 2.7 אשר פורסמה בתאריך 21/05/2025). יצויין כי התכולות הבאות יישומו רק לאחר מתן הוראה בכתב של הרשות: תמיכה בביקונים, תמיכה בכרטיס אשראי מסוג EMV ותמיכה בטעינה ירוקה באמצעות ולידטורים. תכולות אלו הינן חלק בלתי נפרד מתכולת מכרז זה, המפעיל לא יקבל תמורה בעת יישומם.

נספח כא'

טכנולוגיה ומערכות מידע

גרסה 22 ספטמבר 2026

נספח כא' - טכנולוגיה ומערכות מידע

1. כללי

- 1.1. הנחיות נספח זה עוסקות במערכות המפעיל המקושרות אל משרד התחבורה וכן האמצעים הטכנולוגיים הנדרשים ברכבים (רכבים - כלי הרכב המשמשים להסעה ציבורית).
- 1.2. מערכות אלו יאופיינו, יפותחו וואו ירכשו ויתופעלו באחריות ובמימון מפעיל השירות, בהתאם לדרישות המפורטות בנספח זה.
- 1.3. המפעיל יעביר את הסכמי ההתקשרות עם הספק או הספקים איתם בכוונתו להתקשר לצורך הקמה והפעלה של כל המערכות.
- 1.4. הזוכה יידרש להציג למשרד את תוצאות הבדיקה של התאמת המערכות הטכנולוגיות להנחיות ולדרישות בנספח זה. הבדיקות יתבצעו באמצעות חברה חיצונית המתמחה בנושא בקרת איכות ובדיקות טכנולוגיות, שאינה קשורה למפעיל או לגופים שפיתחו את המערכות ואשר תאושר מראש ובכתב ע"י המשרד.
- 1.5. המפעיל יעמיד לצורך תפעול המערכות צוות מקצועי, מיומן בניהול ותפעול מערכות ממוכנות.
- 1.6. כלל המערכות המפורטות בנספח זה יעמדו בתקנות הנגישות הקבועות בד"ר, בגרסתן העדכנית ביום ההכרזה על הזוכה.
- 1.7. במידה ובמהלך תקופת הסכם ההפעלה, תוכרז מערכת, או חלק ממנה, הנדרשת בנספח זה, כ-End Of Life על ידי יצרן או ספק המערכת, אזי יפעל המפעיל להחליף את החלקים הרלוונטיים, על חשבונו, כך שיובטח שכל המערכות יהיו נתמכות ויעמדו בדרישות נספח זה.
- 1.8. במידה ובמהלך תקופת הסכם ההפעלה תופעל במטרופולין מערכת ניהול תח"צ מטרופולינית, המערכת תתממשק עם כלל מערכות ניהול צי הרכב של המפעילים במטרופולין ועם מערכות אופציונליות נוספות.
- 1.9. בא כוח הממשלה לעניין נספח זה יהיה מנהל אגף בכיר לטכנולוגיות דיגיטליות ומידע או מי שהוא הסמיך לכך בהודעה למפעיל השירות.

2. מנהל מערכות מידע

- 2.1. על המפעיל למנות מנהל מערכות המידע מטעם המפעיל.
- 2.2. מנהל מערכות המידע יהיה אחראי על כל מערכות המידע והטכנולוגיה המשמשים את המפעיל.
- 2.3. מנהל מערכות המידע יהיה נציג המפעיל מול המשרד בכל הנוגע ליישום הדרישות הטכנולוגיות בנספח זה ולדרישות המשרד להתאמת הטכנולוגיות במהלך חיי ההתקשרות.
- 2.4. מנהל מערכות המידע אחראי לביצוע אינטגרציה מלאה בין כל המערכות הקיימות לבין המערכות הנדרשות בסטנדרט ה- ITxPT ויעמוד כאיש קשר לכל נושא יישום הסטנדרט מול כל מערכות המשרד ומי מטעמו.

3. מתווה יישום המערכות

3.1. בשלב המענה על המכרז המציע אינו נדרש לפרט על המערכות שבכוונתו ליישם כמענה למכרז, אלא רק להתחייב לעמידה בכל דרישות הנספח, על ידי חתימתו על כתב ההתחייבות שבנספח כב' למכרז.

3.2. לאחר ההודעה על הזכייה במכרז, הזוכה נדרש לתהליך יישום של הדרישות המפורטות בנספח זה, שימשך עד תחילת ההפעלה המבצעית.

3.3. שלב ראשון

3.3.1. הזוכה יציג לממונה אפיון מפורט של ארכיטקטורת המערכות, התשתיות הטכנולוגיות עליהן נשענות המערכות מידע וכן הסבר מיהו הגורם המתחזק של כל אחד ממערכות המידע והתשתיות הטכנולוגיות עליהן מתבססת כל מערכת שבכוונתו ליישם.

3.3.2. הממונה יבחן את האפיון המפורט, ובמידת הצורך יבקש הבהרות, שינויים ותיקונים.

3.3.3. הזוכה יתקן את הדרוש תיקון, עד לקבלת אישור הממונה לאפיון המפורט.

3.3.4. לאחר קבלת אישור הממונה לאפיון המפורט, הזוכה יחל ליישם את המערכות.

3.4. שלב שני

3.4.1. על הזוכה להציג ולקבל אישור הממונה לחברה המתמחה בבדיקת מערכות טכנולוגיות אשר בכוונתו להתקשר עמה לביצוע בדיקות המערכות, לרבות מערכות אבטחת המידע שייושמו על ידו.

3.4.2. בסיום הבדיקות יידרש הזוכה להציג לממונה את מסמכי סיכום בדיקות הקבלה המאשרים כי המערכות נבדקו ונמצאו תקינות ועונות על דרישות המכרז.

3.4.3. המשרד יקבע במהלך הפרויקט את היקף מעורבותו בכל הנוגע לבדיקות הקבלה והוא רשאי לדרוש בדיקות נוספות.

3.5. שלב שלישי

3.5.1. הפעלה בייצור ובדיקות בייצור של מערכות מידע ובכלל זה בדיקת אינטגרציה מלאה לכל המערכות הפנימיות והחיצוניות ע"י המשרד והמפעיל.

3.5.2. בשלב זה הממונה עשוי לבקש מהזוכה להעמיד רכב לבדיקות של צוות יישום ואו הבקרה מטעם המשרד. הרכב יעמוד בכל הדרישות של נספח זה.

3.6. שלב הפעלה מבצעית

3.6.1. ככל שיידרש מידע מבא כח המשרד על רכב מסוים מצי רכב המפעיל כאמור בסעיף להלן, יעביר המפעיל לאחר תום תהליך היישום, וכניסה להפעלה מבצעית, המפעיל נדרש להפעיל ולתחזק את המערכת באופן שוטף, וכן ליישם כל שינוי נדרש במערכות ככל שהדבר יידרש ליישומן בהצלחה של התחייבויותיו דלעיל ו/או בכל עת שיתבקש ליישם על ידי המשרד.

3.6.2. הזוכה מתחייב בהצעתו לקיים תחזוקה שוטפת ע"י גורם מקצועי של מערכות המידע למשך כל תקופת הסכם ההפעלה.

3.6.3. לבקשת הממונה, המפעיל יציג לממונה את הגורמים האחראים לתחזוקת המערכות והתשתיות הטכנולוגיות שלו, כולל רכיבי צד שלישי.

4. לוח זמנים ליישום המערכות

- 4.1. יישום הדרישות הטכנולוגיות יהיה על לוח הזמנים המפורט בטבלה הבאה, כאשר T הינו מועד החתימה על ההסכם ו-D הינו יום ההפעלה בייצור.
- 4.2. ניתן להקדים את מועד הסיום לכל שלב מהמועד המצוין בטבלה, אולם אין לעבור את המועד המצוין.

שלב	פירוט	מועד הסיום (חודשים)
שלב א' - אפיון	כמפורט בסעיף 3.3 לעיל	T+2
שלב ב' - סיום הבדיקות	כמפורט בסעיף 3.4 לעיל	D-2
שלב ג' - הפעלה בייצור	כמפורט בסעיף 3.5 לעיל	D

5. זמינות, גיבוי והתאוששות

- 5.1. כל מערכות המפעיל, נדרשות להיות זמינות ברציפות, 24 שעות ביממה, 7 ימים בשבוע.
- 5.2. זמינות המערכות על כלל מרכיביהן המשפיעות על רמת השירות לציבור לא תפחת מ-99.5% במדידה שנתית, למעט השבתות מתוכננות לתחזוקת המערכות שיתואמו ויקבלו אישור מראש ע"י הממונה (החישוב מתייחס רק לזמנים בהם נדרש שירות לציבור).
- 5.3. במקרה של תקלה, או השבתה, לא יהיה אובדן מידע קיים, ותתאפשר יכולת סנכרון נתונים חסרים ממערך הגיבוי ו/או ממערכות חיצוניות, כגון מחשבי הרכב.
- 5.4. עבודות תחזוקה מתוזמנות, עדכוני גרסאות תוכנה וחומרה חדשות, לא יפגעו בתפעול התחבורה הציבורית באשכול תוך עדיפות לביצוע עבודות תחזוקה מתוזמנות מעבר לשעות בהן מופעלת התחבורה הציבורית באשכול.
- 5.5. למפעיל תהיה יכולת שיחזור לנתונים במשך 24 החודשים הקודמים.
- 5.6. הזמן המקסימלי לשחזור נתונים הנדרשים לצורך בקרה של המשרד לא יעלה על 48 שעות.
- 5.7. שרידות מערכות המידע
- 5.7.1. למפעיל נדרשת יכולת שחזור מערכות המידע כתוצאה מקריסת מערכות וחזרה לפעילות מלאה, גם באירוע של אובדן מידע/ קריסת שרת כולל (Total Lost) של רכיבי התוכנה והחומרה המרכזיים של המערכת.
- 5.7.2. המפעיל נדרש לספק פתרון גיבוי והתאוששות, העומד בתנאי של חזרה לכשירות, תוך פרק זמן שאינו עולה על 48 שעות ממועד קבלת הנחיית הנהלת המפעיל ו/או הנחית המשרד להחזרת מערכת/ות מסוימת/ות לכשירות, לא כולל סופי שבוע, כולל שיחזור המידע שנשמר בבסיסי הנתונים.
- 5.7.3. המפעיל ידאג לשמירת גיבוי של הנתונים הנדרשים להתאוששות המערכת, באתר מרוחק אחד לפחות, באופן שינטרל את האפשרות לאובדן מידע באירוע של אובדן כולל, כמוזכר לעיל.
- 5.7.4. המפעיל יפרט את פתרונות הגיבוי וההתאוששות השונים, עבור סביבות המערכת השונות, לצורך עמידה בדרישות הסעיף.

6. אבטחת מידע וסייבר

- 6.1. המפעיל נדרש לעמוד בדרישות מסמך "מדיניות הגנת הסייבר למגזר התחבורה" ובגרסאות עתידיות שלו אם וכאשר יפורסמו על-ידי המשרד, וכן לפעול בהתאם לנהלים,

תקנים והנחיות, שיופצו מעת לעת על-ידי אגף הסייבר ו/או הרשויות המאסדרות הכפופות למשרד, ויפרטו את עקרונות המדיניות.

6.2. המפעיל ימנה ממונה הגנת סייבר, שיהיה אחראי מול המשרד ליישום כל היבטי אבטחת המידע והגנת הסייבר במערכות ובתהליכים של המפעיל. הממונה יהיה עובד החברה, חבר הנהלה או כפוף לחבר הנהלה, באופן שבו יימנעו, ככל הניתן, ניגודי עניינים.

6.3. בנוסף, המפעיל יעסיק מנהל הגנת סייבר (CISO), שיהיה הגורם המקצועי שיוביל את יישום הדרישות בפועל.

6.3.1. פרופיל נדרש למנהל הגנת סייבר :

השכלה

תואר אקדמי טכנולוגי

או

תואר אקדמי אחר ובנוסף הכשרות / הסמכות מקצועיות בהגנת הסייבר/אבטחת מידע בהיקף של 300 שעות במצטבר

או

הנדסאי/טכנאי מוסמך, רצוי בוגר מגמת מחשבים/ טכנולוגיה ובנוסף הכשרות/הסמכות מקצועיות בהגנת סייבר/ אבטחת מידע בהיקף של 300 שעות במצטבר

או

בעל תואר אקדמי אחר ובוגר יחידה טכנולוגית בצה"ל (ממר"ם, 8200 , תקשוב ויחידות מקבילות) ו/או ברא"ם שעסק בתחום הטכנולוגי

או

בוגר הכשרות/הסמכות מקצועיות בהגנת סייבר/ אבטחת מידע בהיקף של 600 שעות במצטבר

ניסיון

- 4 שנות ניסיון בליווי הקמה, הפעלה ותחזוקה מערכת הגנת סייבר ארגונית : הגדרת היעדים, הגדרת נכסי המידע / המערכות החיוניות, זיהוי וניהול הסיכונים, הגדרת תהליכי טיפול ומניעה, הגדרת ובחירת הבקורות הנדרשות, מיקוד בתהליכי עבודה אפקטיביים, שילוב ההגנה כחלק מהתהליכים הארגוניים, הנעת תהליכי לימוד, הפקת לקחים ושיפור.
- ניסיון בתכנון מענה טכנולוגי להגנת סייבר בארגון : טופולוגיה / ארכיטקטורה תשתיתית מאובטחת, תכנון מערכים אפליקטיביים ומערכי WEB מאובטחים.

- ניסיון באבטחת מרכיבי שרשרת האספקה.

- ניסיון והיכרות עם תהליכים בהמשכיות עסקית (BCP), התאוששות

מאסון (DRP)

6.3.2. אין מניעה שמנהל הגנת הסייבר יהיה ממונה הסייבר, ובלבד שהינו עובד החברה וחבר הנהלה או כפוף לחבר הנהלה.

- 6.3.3. פרטי המועמד לתפקיד מנהל הגנת הסייבר יימסרו למשרד, ומינויו יאושר ע"י המשרד.
- 6.3.4. כתבי מינוי של שני בעלי התפקידים יימסרו למשרד.
- 6.4. המפעיל נדרש לעמוד בהוראות חוק הגנת הפרטיות ותקנותיו, לרבות עמידה בדרישות תיקון 13 לחוק. למען הסר ספק, במידה ונדרש על פי ההוראות למנות ממונה הגנת פרטיות (DPO), יוגדר בעל תפקיד נפרד למשימה זו. מנהל הגנת הסייבר (CISO) לא ישמש במקביל כממונה הגנת פרטיות (DPO) ארגוני.
- 6.5. המפעיל יישם מנגנוני הגנת סייבר על מתחמי הפעילות הבאים:
- 6.5.1. סביבת המחשוב הארגונית (IT): רשתות התקשורת, השרתים, עמדות העבודה ומערכות המידע במטה החברה, בסניפים ובחניונים (לרבות מערכות אופרטיביות, פיננסיות ומערכות משאבי אנוש).
- 6.5.2. מערכות המחשוב והתקשורת באוטובוס (On-board): כלל הרכיבים האלקטרוניים ומערכות התקשורת המותקנים ברכב, לרבות יחידת הקצה המרכזית (Gateway), מערכות כרטוס, מערכות ניהול צי (FMS) ומערכות מידע לנוסע.
- 6.5.3. ממשקי "אפטר-מרקט" (Aftermarket): נקודות הממשק בין מערכות חיצוניות המותקנות ברכב לבין רשתות הרכב המקוריות (CAN-BUS), תוך הבטחת תאימות מלאה להגנות היצרן ולרגולציות UNR 155/156.
- 6.5.4. תשתית טעינה חשמלית (EV Infrastructure): מערך עמדות הטעינה בחניונים (EVSE), רכיבי חומרת הבקרה באתר (PLCs), מערכות ניהול האנרגיה והטעינה (CMS), רשתות התקשורת הייעודיות לניהול ובקרת הטעינה והממשקים הלוגיים מול רשת החשמל ומערכות הרכב.
- 6.5.5. שירותים דיגיטליים לציבור: אתרי האינטרנט, אפליקציות המובייל וממשקי ה-API המשמשים למתן שירות, מידע לנוסע ורכישת כרטיסים.
- 6.6. המפעיל מחויב להטמיע תקן ISO 27001.
- 6.7. המפעיל יקים ועדת היגוי לאבטחת מידע, בראשות מנהל מערכות המידע. הועדה תתכנס לפחות אחת לרבעון לעדכונים וקבלת החלטות בנושאי אבטחת המידע והגנת הסייבר. ועדת ההיגוי תהיה האחראית למימוש כל הדרישות המפורטות בפרק אבטחת מידע שבנספח זה ובדרישות מסמך "מדיניות הגנת הסייבר למגזר התחבורה".
- 6.8. המפעיל יציג תכנית עבודה שנתית להגנת הסייבר בארגון, וכן את המתכונת והיקף ההעסקה של מנהל הגנת סייבר הנדרשים למימושה. תכנית העבודה ומתכונת העסקת מנהל הסייבר יאושרו ע"י המשרד.
- 6.9. המפעיל יתחייב לביצוע סקרי סיכונים אבטחת מידע וסייבר ובדיקות חדירות (PT) תקופתיים לכלל המערכות, מוצרי אבטחה, טכנולוגיה על כלי הרכב, אתרי האינטרנט של המפעיל, תשתיות ותהליכים מרכזיים, בתדירות שתקבע על-ידי המשרד, ולפחות אחת ל-18 חודשים. סקר ראשון יבוצע טרם ההפעלה.
- הסקרים יבוצעו על-ידי חברה חיצונית, המתמחה בנושא אבטחת מידע וסייבר, ושאינה קשורה למפעיל, לחברות המספקות למפעיל שירותי IT וסייבר בשוטף או לגופים שפיתחו את המערכות. טרם תחילת הביצוע, יגיש המפעיל לאישור אגף הסייבר במשרד התחבורה

את תכולת הבדיקה (Scope) ואת מתודולוגיית הסקר המתוכננת. ממצאי הסקרים יוצגו למשרד ולאגף הסייבר במשרד התחבורה, ותכנית עבודה לתיקונם תגובש על פי תיעדוף של המפעיל ושל המשרד.

6.10. המפעיל נדרש ליישם טכנולוגיות הגנה בסטנדרטים המקובלים בתחום, לעדכן בהתאם להתפתחות האיומים בעולם ולהטמיע לכל הפחות מוצרי הגנה מהמשפחות הבאות:

6.10.1. רשת ותקשורת:

6.10.1.1. חומת אש Firewall - שליטה וסינון של תעבורת הרשת הנכנסת והיוצאת לארגון, וכן ניטור ושליטה בצמתי תקשורת מרכזיים בתוך הרשת. עדיפות ל-NGFW.

6.10.1.2. DDOS protection - מימוש ניטור והגנה בפני תקיפות מניעת שירות ברמה הארגונית.

6.10.1.3. Web filtering - מימוש של יכולת סינון אתרים מתקדמות לצורך מזעור גישת המשתמשים למקורות עוינים ברשת האינטרנט.

6.10.1.4. IDS/IPS - איתור איומים ותעבורה חריגה ברשתות הארגוניות וברכיבי הקצה (לרבות רכיבי מחשוב ברכב) באמצעות חתימות או זיהוי אנומליות וטיפול למניעתם.

6.10.1.4.1. כחלק ממימוש דרישה זו, המפעיל יבחן יישום יכולות IDS/IPS ייעודיות לניטור פרוטוקולי רכב (CAN-BUS) וזיהוי איומי סייבר ואנומליות בתקשורת ברמת האוטובוס.

6.10.1.5. VPN - ערוץ מאובטח לחיבור מרוחק:

6.10.1.5.1. Point to Point - חיבור VPN הכולל אימות רב שלבי (MFA) למשתמשים וספקים מרוחקים. גישה מרוחק של ספקים תבוצע אך ורק דרך שרת טרמינל מוקשח (Jump Server) ב-DMZ המנוהל ע"י המפעיל, הכולל הקלטת סשנים (וידאו) ושמירת לוגים ל-12 חודשים.

6.10.1.5.2. Site to Site VPN – חיבור מוצפן לסניפים/אתרים מרוחקים (במידה וקיימים)

6.10.1.6. הגנה מתקיפות על WEB Application - מימוש פתרון להגנה על אפליקציות מקוונות מפני תקיפה מבוססת web כדוגמת XSS, SQLi, CSRF (כדוגמת WAF - Web Application Firewall). שימוש בסטנדרטים מקובלים כגון OWASP 10.

6.10.1.7. Network segmentation והפרדת רשתות:

6.10.1.7.1. מימוש הפרדה רשתית לכל הפחות בין סביבת המשתמשים, לסביבת השרתים ולסביבת ה-DMZ.

6.10.1.7.2. במידה וקיימת רשת OT, נדרשת הפרדה מלאה בינה לבין רשתות מנהליות.

6.10.1.7.3. רשת אלחוטית :

6.10.1.7.3.1. בהנחה וקיימת רשת אלחוטית

(Wi-Fi) לטובת גישה לאינטרנט
("רשת אורחים") יש לוודא הפרדה
פיזית מוחלטת בינה לבין רשת ה-
IT/OT הארגונית ו/או מערכות
האוטובוס.

6.10.1.7.3.2. גישה אלחוטית לרשת הארגונית

תתאפשר רק לעמדות קצה מזוהות
ומאושרות, לדוגמה באמצעות
פרוטוקול RADIUS. בנוסף יש
לוודא כי הגישה לרשתות
אלחוטיות תתאפשר רק באמצעות
פרוטוקול ההצפנה העדכני ביותר.

6.10.1.8. גלישה מאובטחת - שימוש בשרת Proxy או טרמינל לצורך סינון
תכנים, ובקרת גלישה (לדוגמה White List/ Black list מבוסס
אתרים שמוכרים כבעייתיים).

6.10.1.9. בקרת חיבור התקנים לרשת - המפעיל יממש יכולות לזיהוי, בקרה
ואישור של התקני קצה המבקשים להתחבר לרשת הארגונית,
לרשתות בחניונים ולרשתות באוטובוסים. המנגנון יבטיח כי רק
התקנים מורשים ומזוהים יוכלו לקבל גישה למשאבי הרשת,
וימנע חיבור של ציוד מחשוב לא מאושר (כגון התקני "אורח" או
ציוד קצה לא מזוהה).

6.10.2. ניהול זהויות ומשאבים ארגוניים :

6.10.2.1. מערכת ניהול מרכזית - מערכת לניהול משתמשים, תחנות,
מדפסות ושאר נכסי הסייבר. מאפשרת אכיפת מדיניות והגדרות
הקשחה למשתמשים ולתחנות.

6.10.2.1.1. מיפוי משאבי הרשת - שרתים, נקודות גישה, עמדות
ורכיבי קצה.

6.10.2.1.2. BYOD / עמדות קצה ניידות - אכיפת גישת
משתמשים והתקנים ניידים למשאבי הרשת
הארגונית, מימוש חוקה ארגונית שתנוהל ע"י
MDM/EMM.

6.10.2.1.3. ניהול משתמשים חזקים - מימוש MFA לכל
המנהלנים ברשת, יישום PAM (Privilege Access
(Management), עבודה על פי RBAC.

6.10.2.1.4. חובת MFA חלה על כל ממשק ניהול של מערכת
ליבה ועל כל גישה מרחוק של ספק חיצוני.

6.10.2.2. עדכונים (Patching)

6.10.2.2.1. מערכת עדכונים מרכזי - מעקב, ניהול והפצה של עדכונים למערכות תשתיות, מערכות הפעלה ויישומים בשימוש ארגוני.

6.10.2.2.2. ניהול עדכונים מרכזי - מעקב ניהול והפצה של עדכונים לכלל המוצרים שאינם כלולים במערכת עדכונים מרכזי. לרבות מוצרי אבטחה, מערכות על כלי הרכב וכד'.

6.10.2.3. ניהול עמדות קצה

6.10.2.3.1. EDR - מערכת הגנה על תחנות קצה אשר כוללת יכולות זיהוי ותגובה, כולל ניהול מרכזי והתראות.

6.10.2.3.2. Anti-Malware/Virus – לעמדות שאינם נתמכות EDR (Legacy system).

6.10.2.3.3. בקרה / חסימה של חיבורי מדיה נתיקה או בקרה על העברת קבצים גדולים / רגישים.

6.10.3. **מערכת הגנה על הדוא"ל, סינון וניהול תוכן:**

6.10.3.1. הגנה על דוא"ל

6.10.3.1.1. יישום, AntiSpam/Email Protection, Mail

.Relay, DLP, Content Filtering

6.10.3.1.2. יישום שלושת תקני האבטחה (SPF, DKIM, DMARC) על כלל הדומיינים של המפעיל. הגעה למדיניות DMARC Reject ביום ההפעלה.

6.10.3.2. הגנה על מידע רגיש ומניעת דלף מידע (DLP) - המפעיל יגדיר ויממש מנגנונים לזיהוי, ניטור ומניעת זליגה של מידע רגיש (כגון מידע אישי - PII, נתוני נסיעה, תוכניות עבודה ומידע פיננסי) אל מחוץ לארגון. המענה יכלול הגדרת מדיניות להעברת מידע בערוצים בעלי סיכון (כגון דוא"ל, התקני אחסון חיצוניים ושירותי ענן) ויישום בקורות טכנולוגיות לעמידה במדיניות זו.

6.10.3.3. בקורות קריפטוגרפיות והצפנת מידע - המפעיל יבטיח את סודיות המידע הרגיש ושלמותו (מידע אישי, נתוני נסיעה ומידע אופרטיבי) באמצעות יישום מנגנוני הצפנה בסטנדרטים תעשייתיים:

6.10.3.3.1. מידע במנוחה (At Rest) - כל המידע המזוהה כמידע רגיש המאוחסן בבסיסי הנתונים ושרתי האחסון יוצפן באמצעות אלגוריתם AES-256 לכל הפחות, תוך שימוש במנגנוני ניהול מפתחות מאובטחים.

6.10.3.3.2. מידע בתנועה (In Transit) - תעבורת מידע רגיש ברשתות הארגוניות ומחוצה להן תוצפן באמצעות פרוטוקולי תקשורת מאובטחים (כגון TLS 1.2 ומעלה).

- 6.10.3.4. הלבנת/השחרת קבצים (CDR) - מערכת להלבנת קבצים בהכנסת מידע חיצוני לרשתות החברה.
- 6.10.3.5. ארגון חול (Sandbox) - יישום מערכת Sandbox לזיהוי ונטרול קוד עוין וסריקת קבצים המגיעים ממקורות חיצוניים טרם כניסתם לרשת הארגונית.
- 6.10.4. **אבטחת תשתית טעינה חשמלית**: המפעיל מחויב ליישם את דרישות אבטחת המידע והגנת הסייבר עבור כלל מרכיבי תשתית הטעינה החשמלית (לרבות עמדות טעינה (EVSE), מערכות ניהול טעינה ואנרגיה (CMS), בקרים מקומיים וממשקי תקשורת) בהתאם להנחיות המפורטות במסמכים: **"מסמך דרישות עבור עמדות טעינה"** ו- **"מפרט דרישות סייבר - מערכת ניהול טעינה"**, כפי שפורסמו על-ידי אגף הסייבר במשרד התחבורה, ובגרסאותיהם העדכניות כפי שיופצו מעת לעת. יישום דרישות אלו ובקרתן יהוו חלק בלתי נפרד מתכנית העבודה השנתית ומסקרי הסיכונים של המפעיל.
- 6.10.5. **ניטור ובקרה**:
- 6.10.5.1. מערכת SIEM - המפעיל יקיים מערכת SIEM מרכזית שתשמש כתשתית לאיסוף, ריכוז, הצלבה ושימור (Retention) של לוגים ואירועי אבטחה מכלל רכיבי המערכת בארגון וברכב (תשתיות תקשורת, שרתים, עמדות קצה, מערכות הגנה וממשקי ניהול). המערכת תאפשר זיהוי אנומליות וייצור התראות על בסיס חוקי ניטור מוגדרים מראש.
- 6.10.5.2. סריקת פגיעויות / חולשות (VA Scanning) - יישום מערכת לסריקת פגיעויות רציפה ומחזורית על נכסי הארגון המייצרת דוחות באופן מחזורי ושוטף.
- 6.10.5.3. פונקציונליות ניטור אופרטיבית - המפעיל יגדיר פונקציונליות אופרטיבית לניטור, הכוללת איסוף ושינוע לוגים רלוונטיים מרכיבי הקצה באוטובוס (לרבות התראות ממערכות הגנה המותקנות ברכב, ככל שקיימות) ל-SOC המפעיל ול-SOC המגזרי.
- 6.10.6. **גיבוי והתאוששות**:
- 6.10.6.1. מערכת גיבוי מרכזית - הטמעת מערכת גיבוי מרכזית ליישום מערך גיבויים לכלל מערכות הארגון לשמירה על רציפות תפקודית, הכוללת שמירת עותק גיבוי באתר מרוחק (Off-site/Off-line Backup).
- 6.10.6.2. המפעיל יבצע בדיקות שחזור תקופתיות (לפחות אחת לחצי שנה) לוידוא תקינות הגיבויים.
- 6.10.6.3. המפעיל יחזיק אתר התאוששות מאסון (DRP) שיאפשר חזרה לעבודה של מערכות הליבה בתוך פרקי זמן המוגדרים בנוהל.
- 6.10.6.4. המפעיל יכין ויעדכן נוהל המשכיות עסקית והתאוששות מאסון (BCP & DR) למצבי כשל טכנולוגי או אירועי סייבר.

- 6.11. רכיבי המחשוב והתקשורת באוטובוס יוגנו גם באמצעים פיזיים (כגון ארונות נעולים) למניעת גישה לא מורשית.
- 6.12. המפעיל ייערך להבטחת הרציפות התפקודית ולהתמודדות עם מצבי משבר בסייבר. ההיערכות תתבסס על תרחישי איום רלוונטיים שיזוהו ויונתחו על-ידי המפעיל במסגרת תהליך ניהול הסיכונים שלו, וכן על בסיס הנחיות ותרחישי ייחוס שיוגדרו ויעודכנו מעת לעת על-ידי מערך הסייבר הלאומי ומשרד התחבורה. ההיערכות תכלול לכל הפחות גיבוש מדיניות ונהלים להמשכיות עסקית (BCP), תגובה והתאוששות מאירועי סייבר (DRP), הגדרת תפקידים ואחריות, הכנת תשתיות חלופיות, גיבוי המידע והגדרת חלופות לתהליכים אופרטיביים מרכזיים.
- 6.13. המפעיל יבצע תרגיל הנהלה לבחינת המוכנות למשבר סייבר בשנה הראשונה להפעלה, ולאחר מכן אחת לשנתיים.
- 6.14. המפעיל נדרש להפעיל SOC עצמאי 24/7/365 לניטור, זיהוי והתראה על אירועים חשודים (באמצעות מערכת SIEM), או להתקשר עם צד ג' לקבלת שירותי MSSP.
- 6.15. המפעיל נדרש להקים צוות תגובה טכנולוגי (צוות IR/CSIRT) להתמודדות עם אירועי אבטחת מידע וסייבר, או להתקשר בהסכם עם חברה חיצונית לקבלת שירות של צוות כאמור. הצוות יתחייב לזמן התייצבות של עד 8 שעות בעת אירוע קריטי, וזאת על בסיס "תיק אתר" מעודכן שיוכן מראש.
- 6.16. משרד התחבורה מפעיל SOC מגזרי לניטור גופי התחבורה וריכוז תמונת מצב סייבר מגזרית כוללת, זיהוי איומי סייבר בזמן אמת, סיוע מקצועי להתמודדות עם אירועים בגופים שנפגעו בהתאם לתיעדוף לאומי, ובמידת האפשר חיסון אפקטיבי מבעוד מועד של יתר הגופים מפני אותו איום.
- 6.16.1. המפעיל יחבר את מערכותיו ל-SOC המגזרי ולהעברת המידע הנדרש בהתאם להנחיות המשרד ולאפיון המקצועי. הקצאת המשאבים הטכנולוגיים הנדרשים בסביבת המפעיל לטובת מימוש החיבור והעברת המידע (כגון הקצאת שרת וירטואלי וחיבוריות רשת מתאימה), תבוצע על-ידי המפעיל ובאחריותו כחלק מתשתית המחשוב של הארגון.
- 6.16.2. במידה והמפעיל מתקשר עם ספק MSSP, יש לכלול בהסכם ההתקשרות התחייבות של הספק להיערך לחיבור ל-SOC המגזרי, לרבות יכולת להעברת נתונים גולמיים.
- 6.17. עבור מערכות מדף התומכות בתהליכי ההפעלה המרכזיים - נצ"ר, כרטוס וסדרן, המפעיל ידרוש מספק המערכת ממצאי בדיקות חדירה אפליקטיביות שבוצעו על-ידי חברה חיצונית בלתי תלויה, המתמחה בבדיקות אבטחת מידע וסייבר. יש לדרוש את ממצאי הבדיקות טרם הפעלת המערכת בייצור ועם כל עדכון משמעותי שיבוצע במערכת. הממצאים יוצגו למשרד ולאגף הסייבר במשרד התחבורה. המפעיל ידרוש שליקויים שנמצאו בסקר יתוקנו על ידי ספק המערכת, ובמקביל, המפעיל והספק יישמו בקורות מפצות בהתאם לממצאים שהתגלו. בסיום תיקון הממצאים יתבצע סקר חוזר לוודא עמידה ברמת ההגנה הנדרשת.
- 6.18. המפעיל נדרש להתקשר רק עם ספקי מוצרים ושירותים התומכים בתהליכים ומערכות חיוניות שנוקטים אמצעי אבטחה בהתאם לסטנדרטים מקובלים בתחום:

- 6.18.1. ספקי מערכות נצ"ר, כרטוס וסדרן, וכן ספק שירותי ענן למערכות אלה (במידה וקיים), נדרשים להציג תעודת "ספק מאושר" מטעם גוף התעדה מורשה. התעודה תונפק לאחר מבדק שמבוצע ע"י בודק תאימות סייבר מוסמך לשרשרת אספקה ארגונית. המבדק ייערך על-פי שאלון ספקים של מערך הסייבר הלאומי, לכל סוגי ההתקשרויות (דרישות רוחביות, פיתוח תוכנה, אחסון/עיבוד מידע בענן, גישה מרחוק) ולפי רמת הטמעה של ספק בהתקשרות מהותית.
- 6.18.2. עבור כל מערכת תוכנה המסופקת לאשכול (נצ"ר, כרטוס וסדרן), יידרש הספק להמציא רשימת רכיבי תוכנה מפורטת (SBOM - Software Bill of Materials). ה-SBOM יכלול פירוט של כלל רכיבי צד שלישי וספריות קוד פתוח המשולבים במוצר, לצורך ניהול פגיעויות שוטף.
- 6.18.3. ספקים שהשפעתם על תהליכים קריטיים נמוכה יותר, יידרשו להשיב על שאלון הספקים של מערך הסייבר ברמת הוכחה של הערכה עצמית או הערכה עצמית בצירוף ראיות, בהתאם להערכת הסיכונים של המפעיל.
- 6.18.4. אחת לשנה יבוצע תיקוף של רמת ההגנה של הספק באמצעות מענה על שאלון הספקים בהערכה עצמית. אחת לשנתיים, ספקי מערכות נצ"ר, כרטוס וסדרן וספק שירותי ענן למערכות אלה, נדרשים לבצע מבדק מלא ע"י בודק מוסמך.
- 6.18.5. דרישות הגנת הסייבר יעוגנו בהסכמי ההתקשרות עם הספקים.
- 6.18.6. ספקי ענן 'נימבוס' ו-Microsoft מוחרגים מחובת "ספק מאושר" ו-SBOM.
- 6.19. עבור כל אפליקציה שהמפעיל מפתח באופן עצמאי, יבוצע תהליך פיתוח מאובטח (SDLC) הכולל ביצוע סקר סיכונים, יישום בקורות מפצות, סקרי קוד ומבדקי חדירות אפליקטיביים טרם ההשקה.
- 6.20. מערכות ענן :
- 6.20.1. מיקום התשתית וריבונות המידע - המפעיל מחויב בשימוש בתשתיות ושירותי ענן הממוקמים פיזית בישראל, במסגרת פרויקט 'נימבוס' או ב"אזורים" (Regions) מקומיים של ספקי ענן המופעלים בישראל. דרישה זו נועדה להבטיח עמידה בסטנדרטים גבוהים של אבטחה, שרידות וריבונות מידע. אחסון או עיבוד של מידע מחוץ לגבולות המדינה אסור בהחלט, אלא אם התקבל לכך אישור חריג, מראש ובכתב, מוועדת הענן המגזרית.
- 6.20.2. אישור וועדת הענן במגזרית - העלאת מערכת ליבה לסביבת ענן (ציבורי או היברידי) מחייבת הצגת ארכיטקטורה מאובטחת וקבלת אישור מראש ובכתב מוועדת הענן המגזרית של משרד התחבורה.
- 6.20.3. בקרת תצורת אבטחה בענן - המפעיל יבטיח בקרה וניטור שוטף של תצורת המשאבים בסביבות הענן של הארגון, במטרה לזהות ולמנוע שגיאות הגדרה או חשיפה לא מורשית של מידע ומשאבים. ניתן לממש דרישה זו באמצעות כלי האבטחה המובנים של ספק הענן (כגון AWS, Azure Security Center, Security Hub וכדומה) או באמצעות כלי ניטור ייעודיים אחרים (CSPM), המותאמים להיקף ומורכבות פעילות המפעיל בענן.

6.21. המפעיל מחויב לעמוד בהוראות כל דין בקשר עם הפעלת מערכות המידע, לרבות חוק המחשבים, התשנ"ה-1995, דיני הגנת הפרטיות ובכללם חוק הגנת הפרטיות התשמ"א 1981, תקנות הגנת הפרטיות (אבטחת מידע) התשע"ז 2017, תיקון 13 לחוק הגנת הפרטיות (תשפ"ד-2024).

6.22. המפעיל יתחייב לעדכן את אגף הסייבר במשרד התחבורה ואת אגף טכנולוגיות ברשות לתחבורה ציבורית בכל זיהוי של אירועי סייבר ו/או חשד לאירועי סייבר ברמת איום בינונית או גבוהה.

6.23. המפעיל מחויב למתן היזון חוזר להנחיות אגף הסייבר (לדוגמה בעת מתקפת סייבר).

6.24. במהלך תקופת הפעלת האשכול המפעיל יספק למשרד את הפרטים הנדרשים לבקרה: בעלי תפקידים רלוונטיים לאבטחת מידע, פרטי ספקי מערכות קריטיות ושירותים (ספק ענן, ספק אינטרנט, אירוח אתרי אינטרנט וכדומה). המפעיל יעדכן את המשרד התחבורה בכל שינוי בפרטים אלה.

6.25. לצורך יישום דרישות אלו במהלך תקופת הפעלת האשכול, המפעיל ישתף פעולה ככל שיתבקש עם אגף הסייבר במשרד התחבורה, לרבות ביצוע התאמות, ככל שיידרשו כאלה, לנוכח שינויים משמעותיים בטכנולוגיות והתפתחות איומים חדשים.

7. ממשקים ממערכות ולמערכות חיצוניות

הנתונים הנאספים באמצעות מערכות המידע של מפעילי השירות, משמשים את המשרד, בין השאר, לשיפור השרות לציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית בהיבטים שונים כדוגמת: מידע לציבור, בקרה, התחשבות עם ובין מפעילי שירות, תכנון תחבורה ציבורית ועוד.

אשר על כן, יש צורך בקישור של מערכות המידע של המפעיל למערכות המידע של המשרד, דבר שיחייב את המפעיל להתממשק למערכות שונות על מנת לקבל ולהעביר מידע חיוני. על המפעיל לספק מענה לכל סוגי הממשקים למערכות חיצוניות, בהתאם לדרישות המשרד. על המפעיל לפתח תשתית לקישור מערכות המידע שלו למערכות המידע של המשרד ככל שיידרש, בשיתוף פעולה עם המשרד.

8. שימוש במערכות המשרד

המשרד יעמיד לרשות המפעיל מספר יישומים שישמשו אותו לתפעול הקשר השוטף עם המשרד בפעילות השוטפת של המפעיל. לצורך העבודה מול המערכות הנ"ל, מתחבר המפעיל באמצעות האינטרנט + טוקן (שירכשו ע"י המפעיל) להתחברות לסביבת העבודה של המשרד. מפעיל שירצה לקבל קבצים יידרש לייצר ממשק (כגון כספת) אשר תהיה באחריותו ובמימונו.

8.1 מערכת הרישוי

לכל שינוי בהפעלת קו או בהפעלת קו חדש, המפעיל נדרש לקבל רישיון להפעלת הקו מהממונה המחוזי של המשרד. את הבקשה לקבלת הרישוי, מבקש המפעיל באמצעות 2 מערכות. את פרטי נספחי הקו 1-3 מזין המפעיל באמצעות מערכת גיאוגרפית (GIS) ואת ההשלמה של נספח 4 והזנת הפרוטוקול מבצע המפעיל באמצעות מערכת הרישוי. כל הישויות הלוקחות חלק בתהליך הרישוי (כגון: תחנות), מוגדרים על ידי המשרד והמפעיל חייב להשתמש בישויות אלו בלבד כחלק מתהליך הבקשה. את האישור להפעלת הקו מפיקה מערכת הרישוי ואישור זה בלבד, מהווה את האישור של המשרד להפעלת הקו במתכונתו כפי שמופיע במערכת הרישוי.

כל הפרטים והגדרות המושגים הקשורים לנוהל בקשת רישוי מפורטים בנהלי הרישוי כחלק מנהלי הרשות הארצית לתחבורה ציבורית.

8.1.1 קליטת נתוני GTFS

8.1.1.1 המפעיל יקלוט את כלל קובצי ה-GTFS של המשרד לצורך קבלת נתוני הרישוי (נספחי רישיון הקו), כפי שאושרו להפעלה ולקבלת מידע נוסף ממשרד התחבורה.

יודגש כי משרד התחבורה לא ינפיק קבצים ייעודיים לכספת המפעיל, ואת כל המידע ממערכת הרישוי יקלוט הזוכה מקבצי GTFS. נוסח הפרוטוקול יהיה הנוסח העדכני באתר הרשות לתחבורה ציבורית ביום תחילת יישום האשכול.

8.1.1.2 עוד יודגש, כי המשרד מבצע מעת לעת שינויים והתאמות בקובצי ה-GTFS בהתאם לצורכי המשרד. יובהר, כי ככל שיבוצעו שינויים כאלה ואחרים בקובצי ה-GTFS המפעיל יהיה מחויב לבצע את כל ההתאמות הנדרשות וזאת ללא תוספת תשלום.

8.1.1.3 תמיכה בהגדרת מסלול ורצף תחנות ברמת נסיעה בודדת – המפעיל יידרש לתמוך בקליטה, עיבוד, אחסון והצגת נתוני GTFS המאפשרים להגדיר מסלול ו/או רצף תחנות ייחודי ברמת נסיעה בודדת (Trip).

8.1.1.4 תמיכה בשדה TRIP_ID – על המפעיל להיערך לקליטת, אחסון, עיבוד והעברת נתוני TRIP_ID מסוג BigInt (64-bit integer). המפעיל יידרש להבטיח תמיכה מלאה בערכים מספריים החורגים מטווח הערכים הנתמך על ידי משתנה מסוג INT (32-bit integer). התמיכה תיושם בכל רכיבי המערכת הרלוונטיים, לרבות בסיסי נתונים, ממשקים, תהליכי קליטה, עיבוד, אחסון והעברת הנתונים, וזאת ללא פגיעה בשלמות הנתונים או באפשרות להשתמש במזהה הנסיעה באופן תקין לאורך כלל מחזור חיי הנתון.

8.1.1.5 מבנה קבצי ה-GTFS מאפשרים למפעיל ולממונה להגדיר, במסגרת אותה יממה ובמסגרת אותו מזהה קו, מספר נסיעות בעלות מסלולים ו/או רצפי תחנות שונים, בהתאם לנתוני ה-GTFS ולנתוני הרישוי המאושרים.

8.1.1.6 מבנה קבצי ה-GTFS לא יגביל את הגדרת המסלול או רצף התחנות לרמת הקו, השירות או התבנית היומית בלבד, אלא תאפשר להגדיר ולנהל את המאפיינים האמורים באופן פרטני עבור כל נסיעה (Trip).

8.1.2 מבנה קבצי ה-GTFS תבטיח כי לכל נסיעה יישמר ויישם המסלול ורצף התחנות שהוגדרו עבורה, וכי השינוי במסלול ו/או ברצף התחנות של נסיעה מסוימת לא ישפיע על נסיעות אחרות, אף אם הן משויכות לאותו מזהה קו, שירות או יום הפעלה.

8.1.3. התמיכה בדרישה זו תכלול, לכל הפחות, את כלל רכיבי המערכת הרלוונטיים לקליטת הנתונים, עיבודם, אחסונם, הצגתם והעברתם, לרבות ממשקי המערכת, וזאת בהתאם למבנה ולכללים המוגדרים בפרוטוקול GTFS העדכני.

8.1.4. המפעיל יידרש להציג וליישם בפועל את הנתונים ברמת הנסיעה הבודדת בכל התהליכים והיישומים בהם נעשה שימוש בנתוני המסלול ורצף התחנות, כך שלא תתבצע הכללה, איחוד או החלה של מסלול או רצף תחנות מנסיעה אחת על נסיעה אחרת.

8.1.5. עדכוני פרוטוקול GTFS – המפעיל יתמחר במסגרת הצעתו עד שלושה (3) עדכונים בשנה לפרוטוקול GTFS, ללא כל תשלום נוסף מצד המשרד. העדכונים יכללו את ההתאמות הנדרשות במערכות המפעיל לצורך תמיכה מלאה בנוסח העדכני של התקן הבינלאומי GTFS (General Transit Feed Specification) ובדרישות חשיפת המידע הנגזרות ממנו, לרבות עדכונים במבנה הקבצים, בשדות, בסוגי הנתונים ובדרישות הקליטה והעיבוד, ככל שיידרשו.

8.2. מערכת אכיפה

על פעילות המפעיל מבוצעת בקרה, כאשר מזהים חריגה מתנאי הפעלת רישיון הקו, מזינים את פרטי החריגה למערכת האכיפה. מאותו הרגע מבוצעת על החריגה פעולות שונות כחלק מתהליך הטיפול בחריגה, כשבשלב הראשון המפעיל נדרש להגיב באמצעות מערכת האכיפה על ממצאי החריגה, כפי שנפתחה במערכת.

8.3. מערכת דיווחי מפעילים

כחלק מתנאי המכרז מחויב המפעיל במספר דיווחים תקופתיים למשרד ובהתאם לנספח כז' - דיווחים.

דיווחים אלו מעביר המפעיל למשרד באמצעות מערכת הדיווחים.

מערכת זו יודעת לקבל עד תאריך מוגדר דיווח במבנה נתון. רק במבנה המוגדר ניתן להזין נתונים למערכת וכל נתון שאינו תואם את הגדרת המבנה נפלט מהמערכת.

מערכת מבת (מערכת בקרה תפעולית) עתידה להחליף את מערכות אכיפה ודיווחים למשרד הזכות לדרוש מהמפעיל לעדכן/להוסיף דיווחים בהתאם לצרכי המשרד.

8.4. מערכת פניות הציבור

הרשות הארצית לתחבורה ציבורית מפעילה מערכת לטיפול בפניות הציבור. במערכת זו מתקבלות ומטופלות פניות המתקבלות מהציבור. תלונה המתקבלת ונוגעת ישירות לתחום המפעיל, מועברת להתייחסות ולקבלת תגובת המפעיל. עם כניסת המפעיל למערכת הוא רואה את התלונה שנשלחה אליו להתייחסות ועל המפעיל להגיב על התלונה בתוך פרק הזמן שהוגדר במערכת, ובנספח כג' – "טיפול פניות הציבור".

8.5. מערכת בקרת ביצוע

משרד התחבורה מפעיל מערכת בקרה ("כל נתון" מערכת ה-BI) לאיסוף נתוני ביצוע לכלל הנתונים המבוצעים ע"י המפעיל לצרכי בקרה והתחשבות עם המפעיל.

9. שילוט מתחלף בתחנות

בהתאם לסעיף 39.8.3 במסמך המכרז.

10. מערכות טכנולוגיות ברכבים

10.1. סטנדרט ITxPT

המפעיל נדרש ליישם ברכב ארכיטקטורה בסטנדרט ה- ITxPT (הסטנדרט), על פי הגדרות החובה של הסטנדרט.

Information Technology for Public Transport a.i.s.b.l
.ITxPT (IT for PT) a.i.s.b.l
,Rue Sainte-Marie 6
Brussels 1080
Belgium



מסמכי הסטנדרט מתעדכנים באתר הארגון בכתובת:

<https://wiki.itxpt.org/>

10.1.1 דרישות כלליות

- 10.1.1.1. המפעיל יבצע אינטגרציה מלאה של המערכות בסטנדרט ITxPT ברכב מול כל המערכות הקיימות ברכב, מערכות משרד אחורי של המפעיל וכולל תאימות אל מול מערכות המידע של המשרד.
- 10.1.1.2. המפעיל יטמיע ארכיטקטורה ברכב תואמת ITxPT, על פי דרישות החובה כמפורט במסמכי הסטנדרט של הארגון, בגרסתם ליום הגשת המכרז.
- 10.1.1.3. יישום הסטנדרט יתבצע לפי הגרסה האחרונה ביום הגשת המכרז או לפי אישור בכתב של המשרד במידה ותידרש גרסה אחרת.
- 10.1.1.4. המפעיל יטמיע בארכיטקטורה של הרכב רכיבי חומרה ותוכנה שעברו אישור של ארגון ה ITxPT עבור כל הרכיבים שהינם מוגדרים כחובה בסטנדרט כמפורט בסעיף 10.1.2 וכן בסעיף 10.1.5 מטה.
- 10.1.1.5. המפעיל אחראי להתקצת בסטנדרט כחלק מזכייתו במכרז וליישם עדכונים ושינויים בצורה שוטפת על מנת לוודא תמיכה מלאה ברכיבי ITxPT קיימים וחדשים מכל ספק שקיבל אישור רשמי של הארגון.
- 10.1.1.6. המפעיל יפרט את תפיסתו למימוש המערכת הכוללת במהלך היישום. הפירוט יוגש בצורה של אפיון מערכת הרכב הכולל ארכיטקטורה, ממשקים, תוכנה, פרוטוקולים וכן אינטגרציה מלאה מול מערכות קיימות.

10.1.2 פירוט טכני

להלן רשימת הרכיבים לדרישות חובה המהווים את הסף הנדרש ליישום

כמפורט במסמכי הסטנדרט:

*התיאור המילולי בטבלה זו לפרקי הסטנדרט אינו מהווה הגדרה אלא תיאור כללי ולא מחייב לפרקים עצמם.

S01 Installation Requirements Specifications	פרק דרישות התקנה כולל את דרישות החומרה והתקנה לרכבי תחבורה ציבורית בסטנדרט ITxPT על מנת לבנות ארכיטקטורה מובנית תואמת ITxPT, והגדרה של התכונות והשירותים המינימליים כחובה של התשתית של הרכב.
S02P00 Networks and Protocols	פרק רשת ופרוטוקולים מגדיר את הארכיטקטורה המשולבת שמארחת מודולים ושירותים, המאפשרת נתונים ושיתוף משאבים. ארכיטקטורה מוכוונת שירות (SOA) מאפשרת בצורה פשוטה לארגן ולהשתמש בשיתוף מידע ונתונים מבוזרים. ITxPT מגדיר מפרט ממשקים טכניים, כאשר המיישם מהגדיר את ההיקף הפונקציונלי של יישום.
S02P01 Inventory	שירות מלאי המודולים הוא חובה בארכיטקטורת ITxPT. כל המודולים עם כתובת IP נדרשים כדי לתמוך בשירות מלאי המודולים, המטרה העיקרית היא לבצע מלאי אוטומטי של מודולים המותקנים ברכב. ישנם שני מקרי שימוש עיקריים: - מודול בסיסי ללא כל צורך לתקשר למשרד האחורי רק צריך ליישם את תגובת ה-DNS (כולל רשומת TXT) - מודול שלם יותר צריך ליישם גם את חלק ה-HTTP (כולל קובץ xml). מודולים שאינם תומכים בשירות מלאי המודולים לא יוכלו לגשת למשרד האחורי.
S02P02 Time	שירות הזמן מכריז על סנכרון הזמן. המודולים של רשת ה-IT ברכב ישתמשו באותו זמן UTC כדי להבטיח קוהרנטיות ואחידות בין הנתונים שלהם. עבור סנכרון הזמן יש להשתמש בפרוטוקול זמן הרשת הפשוט (SNTP). הוא מבוסס על RFC 5905 ומשפר מנגנונים לסנכרון של לקוחות שרת המבוססים על שרת זמן. יש להשתמש בזמן UTC כדי למנוע כל בעיה בניהול אזור הזמן.
S02P03 GNSSLocation	היישום העיקרי של שירות זה היא לספק את נתוני המיקום הגיאוגרפי (כלומר בעצם קואורדינטות) ליישומים אחרים ברשת הרכב.
S02P04 FMStoIP	שירות FMStoIP הופך את נתוני Bus-FMS לזמינים ברשת המשולבת. שני דברים נדרשים כדי ליישם שירותי FMStoIP: - ממשק Bus-FMS: ממשק זה מותאם לסטנדרטיזציה על ידי יצרן הרכב - המתואר בתקן FMS. ראה גם מחברים במפרט S01 ITxPT. - מודול מחובר לממשק Bus-FMS המריץ את שירות FMStoIP. מודול FMStoIP: הוא משתף את נתוני Bus-FMS מהרכב לכל המודולים ו יישומים המחוברים לרשת ה-IP Onboard Backbone באמצעות שירות תואם של ITxPT
S02P05 VEHICLEtoIP	VEHICLEtoIP מאפשר העברת נתונים מכל רכב שאינו מצויד בו ממשק FMS (למשל חשמליות) או נתונים נוספים שאינם מכוסים בממשק FMS, לרשת ברכב. ניתן להשתמש במקורות נתונים אחרים, כגון TCMS או חיישנים פשוטים. VEHICLEtoIP יכול להכיל גם נתונים שמקורם ב-FMS. המטרה העיקרית היא סטנדרטיזציה של חילופי הדברים בין הרכב לבין מודולי המפתח כמו AVMS, DPI, איסוף תעריפים אוטומטי (AFC), ספירת נוסעים אוטומטית (APC).
S02P09 MQTTbroker	שירות העברת המידע ברכב באמצעות מתווך, שירות זה מאפשר שימוש במתווך MQTTbroker. הוא מכריז על שם מארח/IP ויציאה של מתווך MQTT שימש את המפרסם והמנוי.

10.1.3. החרגות לסעיפי החובה מתוך מפרטי הסטנדרט

10.1.3.1. רכיב מודול הנהג S02P08-MADT עוסק במסוף הנהג הרב יישומים

(Multi-Application Driver Terminal with MADT service),

מודול זה מציע את ממשק המכונה האנושית (HMI) המשמש את נהג הרכב. הינו רכיב רשות הניתן ליישום באישור בכתב של המשרד. בשלב זה הדרך ליישום רכיב מודול הנהג נתון לרשות המפעיל תוך עמידה בדרישות כמפורט בסעיף 10.9 "מערכת בתא הנהג" וביצוע אינטגרציה מלאה עם כל המערכות הרכב.

10.1.3.2. המפעיל מחויב להתקין את כל רכיבי החומרה על פי דרישות החובה

למעט רכיבים שקיבלו את אישור המשרד כחלק מאינטגרציה עם מערכות ורכיבים ישנים.

10.1.4. להלן רשימת האישורים הנדרשים לעמידה ביישום מכרז זה:

10.1.4.1. כל החומרה, ההתקנות, ייצור הרכיבים והשירותים על גבי הרכב

חייבים להיות בהתאם למפרטים ב- ITxPT. הציווד והשירותים חייבים לעבור אישור ולהיות מצוידים בסימון ITxPT בהתאם לתהליך המתואר תחת:

<https://itxpt.org/labeling/>

<https://itxpt.org/catalogue/>

המפעיל יספק אישור מעבדה ITxPT Label לרכיבי החובה שעברו בדיקות מעבדה מטעם ארגון ה- ITxPT ורישום תקין בקטלוג של הארגון ובאתר האינטרנט של הארגון.

10.1.4.2. אישור הרשות לתח"צ באגף בכיר טכנולוגיות דיגיטליות ומידע

לסכמת התקשורת בין הרכיבים יתקבל בשלב א' -אפיון, כמפורט בסעיף 4 ובהתאמה למפורט בסעיף 3.3 .

10.1.4.3. כל מסכי המידע ברכב, לפי סעיף 10.8 "מסכי מידע אלקטרוניים

בפנים הרכב" ולפי סעיף 10.9 "שילוט חיצוני", מחויבים לקבל אישור ITxPT Label במעבדות הארגון לתמיכה מלאה בסטנדרט.

10.2. בכל רכב הפועל באשכול יותקנו המערכות הטכנולוגיות הבאות:

10.2.1. רשת תקשורת אלחוטית המאפשרת לנוסעים גלישה חינם באינטרנט האלחוטי

(WIFI).

10.2.2. לחצן מצוקה המחובר ישירות לחדר הבקרה של החברה (הגדרה בסעיף 15 להלן).

לחיצה על הלחצן לא תדרוש בחירה מתוך תפריט הפעלה.

10.2.3. שילוט פנימי:

10.2.3.1. מסכי מידע אלקטרוניים בפנים הרכב, העומדים בתקנות הנגישות

הקבועות בדין בגרסתן העדכנית ביום ההכרזה על הזוכה, המציגים

לנוסעים, בזמן אמת, לכל הפחות את המידע התחבורתי המפורט

להלן:

- 10.2.3.1.1. פרטי הקו וכיוון הנסיעה.
- 10.2.3.1.2. מידע על התחנה הבאה. המערכת תאפשר ביטול של התצוגה של התחנה הבאה בתחנות המוגדרות לקו כתחנות עלייה בלבד, והביטול בפועל יתבצע לאחר הנחיה של המשרד.
- 10.2.3.1.3. מסלול הקו והתקדמות הרכב ביחס לתחנות לאורך מסלול הנסיעה.
- 10.2.3.1.4. עדכונים והודעות כלליות הקשורים למסלול הקו או לנסיעה ברחבי האשכול, כולל משלוח עדכונים והודעות מהמשרד האחורי לשלטים בזמן אמת.
- 10.2.3.1.5. המסכים יציגו גם מידע על קווים מתמשקים לאורך מסלול הנסיעה (תחנות הורדה) עבור כלל המפעילים. יש להציג מידע רק על קווים להם קיימות נסיעות מתוכננות היוצאות מהתחנות הבאות בשעה הקרובה ממועד ההגעה לתחנה.
- 10.2.3.2. גדלי המסכים יהיו לפחות בגודל כמפורט להלן:
- 10.2.3.2.1. באוטובוס עירוני: בקדמת האוטובוס יותקן מסך "19".
- 10.2.3.2.2. באוטובוס עירוני עם 2 דלתות, יותקן מסך בגודל "35-38 באמצע האוטובוס, בקרבת הדלת האחורית.
- 10.2.3.2.3. באוטובוס מפרקי, יותקן 2 מסכים בגודל "35-38, אחד בכל מפרק.
- 10.2.3.2.4. באוטובוס בינעירוני: בקדמת האוטובוס יותקן מסך "19. באמצע האוטובוס, בקרבת הדלת האחורית יותקן מסך בגודל "19.
- 10.2.3.2.5. במיניבוס (עירוני ובינעירוני ורכבים אשר משמשים מוניות שירות): בקדמת המיניבוס יותקן מסך "19.
- 10.2.3.3. למען הסר ספק, יובהר, כי חל איסור מוחלט להציג חומר שיווקי או פרסומי מכל סוג שהוא על גבי המסכים האלקטרוניים ברכב.
- 10.2.3.4. כלל המידע יוצג בשפה העברית, הצגת שפות נוספות, בהתאם להנחיות המשרד.

10.2.4. שילוט חיצוני

- 10.2.4.1. שלטים אלקטרוניים, בחזית ובצד הרכב, יציגו את מספר הקו ויעדו. שלט אחורי יציג את מספר הקו לפחות. כלל השלטים יהיו עפ"י תקנות הנגישות הקבועות בדין, בגרסתן העדכנית ביום ההכרזה על הזוכה.
- 10.2.4.2. ברכב מסוג מיניבוס / אוטובוס זעיר / זוטובוס, גובה הספרות לא יפחת מ-16 ס"מ.
- 10.2.4.3. שלט הקו, בחזית הרכב, יתמוך בהצגת יעד הנסיעה ב-3 שפות. הפעלת השילוט, בשפות שונות מעברית, תהיה בהתאם להנחיית המשרד.

10.2.5. גלילה בשילוט אלקטרוני

10.2.5.1. בשילוט האלקטרוני בישראל קיימים מקרים מסוימים, שבהם עקב ריבוי אותיות בשמות התחנות או שם היעד, נוצר מצב שהכתוב אינו מוצג בצורה סדירה וברורה והמידע מוצג בצורה חלקית.

10.2.5.2. על מנת לאפשר הצגת מידע באופן ברור, קריא, מובן ונראה לעין יש צורך לאפשר הצגת המידע כמקובל גם במדינות רבות בעולם, באמצעות גלילה אוטומטית וזאת בכדי להציג את המידע בצורה אופטימלית ושלמה.

10.2.5.3. יישום הגלילה יתבצע בהתאם להוראות הממונה במסמך "הנחיות לאופן יישום גלילה בשילוט אלקטרוני בתחבורה ציבורית" בגרסתו המעודכנת בלינק:

10.2.5.4. [https://www.gov.il/he/pages/pt_electronic_signage](https://www.gov.il/he/pages/pt_electronic_signage_guide)
[guide](#).

10.2.6. מערכת כריזה

10.2.6.1. מערכת כריזה בתוך הרכב המכריזה את שם התחנה ושם התחנה הבאה. המערכת תאפשר ביטול של הכריזה בתחנות המוגדרות לקו כתחנות העלאה בלבד, והביטול בפועל יתבצע לאחר הנחיה של המשרד.

10.2.6.2. מערכת כריזה מחוץ לרכב המכריזה על מספר הקו ויעדו. המערכת תאפשר ביטול של הכריזה בתחנות המוגדרות לקו כתחנות הורדה בלבד, והביטול בפועל יתבצע לאחר הנחיה של המשרד.

10.2.6.3. עוצמת השמע של מערכת הכריזה הפנימית והחיצונית תקבע על פי הוראות הממונה כפי שפורסמה ומעודכנת בסעיף זה, באופן שיהיה ברור ומובן. מערכת ניהול הכריזה של המפעיל תתמוך בלפחות 2 תקופות יום לצורך הגדרות עוצמת שמע שונות.

10.2.6.4. גובה עוצמת הכריזה באוטובוס עירוני ובין עירוני תקבע לפי ההגדרות הבאות:

10.2.6.4.1. כריזה חיצונית:

בין השעות 7:30 ל- 19:00 – 75 דציבל

בין השעות 19:00 ל- 7:30 – 45 דציבל

10.2.6.4.2. כריזה פנימית:

בין השעות 7:30 ל- 19:00 – 70 דציבל

בין השעות 19:00 ל- 7:30 – 45 דציבל

10.2.6.4.3. יש לוודא שרמת עוצמת הכריזה תישמר באופן אחיד בכל חלקי האוטובוס [פיזור רמקולים].

10.2.6.5. מערכת הכריזה תאפשר כריזה בשפות עברית, ערבית, אנגלית, בהתאם להנחיות המשרד. המשרד יעמיד לרשות המפעילים מאגר

- קבצי קול, מפעיל אשר ירצה להתחבר למאגר יישא בעלות של הקמת הממשק (כגון כספת).
- 10.2.6.6 מערכת הכריזה תאפשר משלוח עדכונים והודעות מהמשרד האחורי לכריזה בזמן אמת.
- 10.2.7 מכשיר כרטוס - בהתאם לנספח כ' – "כרטוס חכם".
- 10.2.8 אמצעי קשר בין הנהג לסדרן/חדר בקרה (להלן המשרד האחורי).
- 10.2.8.1 החברה תדאג לאמצעי תקשורת יעיל בין הנהגים לבין הסדרנים לצורך מתן הנחיות והעברת הודעות במהלך הנסיעה.
- 10.2.8.2 **יודגש כי לא מדובר במערכת שתאפשר שיחה בין הנהג למשרד האחורי** (הכוונה למערכת שתאפשר תקשורת דו כיוונית בין הנהג לBO באמצעים כגון הודעות טקסט וכו').
- 10.2.8.3 על החברה להתקין בכל האוטובוסים מערכת בין הנהג והמשרד האחורי, שתאפשר לנהג בלחיצת כפתור אחת לדווח על מספר תרחישים קבועים, כגון: אוטובוס תקוע, צפיפות נוסעים חריגה, אלימות באוטובוס, תקלה שתדרוש השבתה של האוטובוס בקצה הקו כדומה.
- 10.2.8.4 יודגש, כי חל איסור על הנהגים לדבר, לשלוח מסרונים או לעשות כל שימוש במכשיר סלולארי בכל דרך שהיא תוך כדי ביצוע נסיעה. המערכת תותקן ותיבדק על ידי צוות המשרד. חריגה מהוראות אלו תהווה אירוע אשר תזכה את הממשלה בפיצויים מוסכמים.
- 10.2.8.5 במרכז הבקרה תותקן מערכת שתאפשר לתקשר עם הנהגים באוטובוס והאמצעים הניידים (של אנשי השטח), ע"י מערכת תקשורת אלחוטית קולית דו צדדית.
- 10.2.8.6 התקשרות תהיה באמצעות מיקרופון / אוזניות בצד מרכז הבקרה ופתרון לקליטה ושידור שמע בצד הרכב, שיאושר על ידי קצין הבטיחות בתעבורה של המפעיל.
- 10.2.8.7 המערכת תכלול ממשק ממוכן של משלוח הודעות לנהגים ממערכות המשרד ו/או מערכת ניהול תח"צ מטרופולינית למערכות המפעיל וממנה לאוטובוס/נהג.
- 10.2.9 מערכת בתא הנהג הכוללת צג מגע צבעוני בגודל מינימאלי של 7", אשר תמוקם במקום נגיש לצפייה ותפעול (ללא צורך לקום מכיסא הנהג). המערכת תשמש ל:
- 10.2.9.1 הצגת מסלול הנסיעה מתחנת המוצא, דרך תחנות הביניים ועד לנקודת הסיום, תוך מתן הנחיות נהיגה לנהג על גבי הצג לרבות הנחיות תפעוליות.
- 10.2.9.2 המערכת תתמוך במתן חיוויים לנהג (באמצעים כגון: הודעות חזותית וקוליות, צפצופים, הדגשות) לצורך הדגשת אירועים (כגון: סטייה ממסלול הקו, איחור ביציאה, התראות ביטחון ובטיחות).

10.2.9.3. הצגת לוחות הזמנים בנסיעה לרבות מידע לגבי אופי השירות בכל תחנה (כגון: הורדה בלבד, הורדה ועלייה, עלייה בלבד, שירות על פי קריאה).

10.2.10. הפעלת המערכות הנדרשות בסעיפים 10.2.6-10.2.7, תהיה בכפוף לתקנות התעבורה.

10.2.11. בכלי הרכב שישמשו את המפעיל יותקנו מצלמות לפי המפרט שלהלן:

10.2.11.1. יותקנו המצלמות הבאות:

10.2.11.1.1. מצלמה המצלמת את הדרך, מכיוון הראיה של הנהג.

10.2.11.1.2. מצלמה המצלמת את הנהג (במיניבוס וכלי רכב אשר משמשים כמוניות שירות תותקן מצלמה אחת או יותר, כך שיכוסה כל מרחב תא הנוסעים והנהג).

10.2.11.1.3. מצלמה המצלמת את אזור קדמת האוטובוס.

10.2.11.1.4. מצלמה המצלמת את האזור האחורי באוטובוס.

10.2.11.1.5. מצלמה בתא מטען באוטובוס בינעירוני – כמפורט בסעיף 10.10

10.2.11.1.6. באוטובוס מפרקי תותקן מצלמה נוספת המצלמת את המפרק האחורי.

10.2.11.2. כל המידע המוקלט מהמצלמות ישמר לפחות לשבועיים אחרונים.

10.2.11.3. המצלמות נדרשות לעמוד בקריטריון איכות של זיהוי פנים.

10.2.11.4. בעת הלחיצה על לחצן המצוקה חדר הבקרה יוכל להתחבר למצלמות ולצפות בהם בזמן אמת.

10.2.11.5. לחדר הבקרה יש אפשרות להתחיל לשדר את המידע מהמצלמות מכלי הרכב לחדר הבקרה.

10.2.12. באוטובוסים בינעירוניים, מצלמה במעגל סגור בתא המטען וכן שני לחצני מצוקה, משני צידי תא המטען, למקרה של נוסע שנלכד בתא המטען. הלחצנים יוארו בכתום כאשר תא המטען סגור.

10.2.13. כל מערכת טכנולוגית אשר נדרשת לצורך עמידה ב-"תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות - הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית, תשס"ג-2003", "נגישות חושית לאוטובוסים בין-עירוניים, התשע"ז 2017" לרבות עדכונים של התקנות.

10.2.14. ארכיטקטורת המערכת תפעל כך שתאפשר לכל אוטובוס בצי המפעיל להיות מוצב בכל קו שירות.

10.2.15. על המערכות לתמוך במתן מידע לנוסע (כריזה ושילוט, פנימי וחיצוני) ודיווחי VM בהתאם למסלול הקו העדכני בכל שיטות התפעול הנדרשות (כגון" שירות על פי קריאה והשירותים המפורטים).

11. מערכת לניהול פניות ציבור

על המפעיל להקים מערכת לניהול פניות הציבור, בהתאם לסעיף 39.9 במסמך המכרז.

12. אפשרות עלייה מכל הדלתות

המפעיל נדרש לתשתית להתקנת מאמתיים (וולידטורים) בכל הדלתות, בהתאם לאמור בסעיף 39.1 בחלק ד' של ההליך התחרותי.

13. ספירות נוסעים ממוחשבות

בכל כלי הרכב שיופעלו באשכול תהיה תשתית הכנה להתקנת גלאי ספירת נוסעים בכל הדלתות. התקנת מערכות בהתאם לנספח מד' בסעיף 13.3 (בכפוף להנחיה שבסעיף 39.18 במסמך המכרז), תוך התאמה למסמך "הנחיות למימוש מערכת ספירת נוסעים בתחבורה הציבורית" בגרסתו העדכנית (הגרסה הנוכחית הינה גרסה 1.12) ביום ההודעה על הזכייה למפעיל.

13.1. במיניבוסים (שמשמשים כמוניות שירות) במקביל לשידור המידע למשרד התחבורה כמפורט בסעיף לעיל, יפיץ המפעיל מידע על תפוסה ומיקום בתדירות של כל 15 שניות. המידע יופץ בממשק WS לאפליקציות ו/או לשרת בהתאם לפרוטוקול המופיע במסמך שיופץ בהמשך.

14. מערכות כרטוס

על המפעיל להתקין ולהפעיל החל ממועד ההפעלה על חשבון, מערכות כרטוס חכם, בהתאם לסעיפים 17.9.6, 17.9.7, 17.9.8, 17.9.9, 17.9.12, 17.9.15, 41.1, 41.2, 41.3, 41.5, 48.2 במסמך המכרז ובהתאם לנספח כ'.

15. חדר הבקרה

15.1. על המפעיל לנהל במרחב האשכול מתחם הפועל, לפחות בכל שעות הפעילות של החברה, אשר מאפשר לבצע בקרה על צי הרכב באמצעות מערכת ניהול צי רכב, בשילוב עם בקרים אנושיים ולטפל במגוון אירועים הדורשים מעורבות חדר הבקרה.

15.2. המפעיל יעשה שימוש במערכת תומכת קבלת החלטות מבוססת חוקים, אשר מציגה למפעיל בחדר הבקרה את המקרים שבהם יש להתערב בתכנון המקורי (לרבות מקרים של אי הגעת אוטובוס / אי הגעה צפויה לתחנת המוצא בזמן, תקלות טכניות באוטובוסים), ובהתאם למשאבים הקיימים (רזרבה) מציעה כיצד יש לפעול ע"מ לעמוד ברמת השרות המתוכננת.

16. דיווחים למשרד ואפשרות גישה למערכות

מבלי לגרוע מהאמור בנספח כז', המפעיל ימסור למשרד או למי מטעמו דיווחים כמפורט להלן:

16.1. דיווחים ממערכות המפעיל, בפורמט, במתכונת ובתדירות שיקבע המשרד מעת לעת,

לרבות דיווחים על תקינות וחיוויים מהמערכות הנ"ל:

16.1.1. המערכות המפורטות בסעיף 10

16.1.2. המערכות המפורטות בנספח מד' סעיף 10.12

16.1.3. ככל שיידרש מידע מבא כח המשרד על רכב מסוים מצי רכב המפעיל כאמור

בסעיף להלן, יעביר המפעיל דיווחי מידע דיאגנוסטי, כפי שהתקבל במחשבי

הרכב ממערכת ה CAN-BUS באוטובוס בהתאם לדרישות המשרד, לרבות

נתוני רכב (כגון: לחץ בלמים, חום מנוע, צריכת דלק), פירוט תקלות קריטיות

(כגון: מנורת אזהרה לנהג), מועדי התנעה, חיווי על פתיחה וסגירות דלתות

ודיווחי ק"מ / אודומטר.

16.1.4. מערכת ה- CAN-BUS של הרכב תאפשר תאימות מלאה לממשק CAN-

FMS בגרסתו האחרונה כולל כל המידע המורחב לרכבים חשמליים ובכלל כל

המידע במערכת ה- CAN-BUS יהיה פתוח בממשק בצורה מלאה ולא מכיל

הגבלות או השמטות של ערכים בנתונים.

16.2. דיווחי המפעיל למשרד, כאמור לעיל, יועברו במבנה ותכולה מקוריים, כפי שנוצרו

במכשור המערכת במתכונת המאפשרת את אימות מקוריותם על פי הגדרת המשרד,

ובדיקה כי הם לא שונו מרגע היווצרותם.

16.3. לבקשת המשרד יעמיד המפעיל על חשבונו למשרד, או למי מטעמו, עמדת מחשב

מרוחקת, בכפוף לנהלי אבטחת מידע, המציגה את מערכת ניהול צי הרכב של המפעיל,

והמאפשרת צפייה באופן מקוון (On Line) בנתוני ניהול התנועה, המתקבלים

ממחשבי הרכבים. עמדת המחשב שיעמיד המפעיל לבקשת המשרד כאמור תאפשר

צפייה במידע ולחולל דוחות.

16.4. המפעיל יקים ממשק נתוני זמן אמת לפי ההנחיות אשר יועברו ע"י אגף טכנולוגיות

במשרד התחבורה לנושא "הנחיות ליישום והפעלת שרת זמן אמת בפרוטוקול SIRI

VM". המפעיל יישא בעלויות של התקנת קו תקשורת ייעודי מאובטח מסוג SOM

משרת המפעיל למשרד התחבורה.

נספח כא' (1) - מערכת לניהול צי רכב

1. כללי

- 1.1 המפעיל נדרש לרכוש ולהפעיל, בכל כלי הרכב, במועד שלא יאוחר ממועד ההפעלה כפי שנקבע בהסכם ההפעלה, מערכת ניהול צי רכב כהגדרתה להלן.
- 1.2 במקרה בו הופעלה במטרופולין מערכת ניהול תח"צ מטרופולינית, לכל מפעיל תח"צ במטרופולין תהיה מערכת נצ"ר משלו. מערכת ניהול התח"צ המטרופולינית מתממשת עם כלל מערכות ה-נצ"ר של המפעילים במטרופולין ועם מערכות אופציונליות נוספות.
- 1.3 האמור בסעיפים 1 עד 7 בנספח כא' זה יחול גם על נספח זה.
- 1.4 במידה ויידרש, המפעיל יעמיד תוך פרק זמן של עד 5 ימי עבודה סביבת בדיקות שתאפשר קליטת קבצי GTFS, ביצוע הפעלה ניסיונית או כל בדיקה אחרת ע"פ הנחיית הממונה ותתמוך בתהליך זיהוי נסיעה כמתואר מטה בסעיף 4.

2 הגדרות

- 2.1 מערכת ניהול צי רכב (נצ"ר) – כלל מרכיבי החומרה, התוכנה והתקשורת הנדרשים לעמידה בדרישות נספח זה.
- 2.2 אמצעי זיהוי מיקום – אמצעי טכנולוגי (זיהוי מקום) המאפשר זיהוי מיקום הרכב בזמן אמת ועל פי הדרישות בנספח זה, בכלל זה כל מרכיבי החומרה, התוכנה והתקשורת הדרושים הן לאיתור המיקום בדיוק הנדרש והן להעברת המידע למערכות בחדר הבקרה בתדירות הנדרשת.
- 2.3 רישיון קו – נספחי רישיון הקו כפי שהוגדרו בהסכם ההפעלה ואשר מתעדכנים מעת לעת על ידי הממונה המחוזי.
- כיום: נספח 1 – הגדרות כלליות, נספח 2 – מסלול הקו, נספח 3 – תחנות במסלול הנסיעה, נספח 4 – לוח זמני יציאה, נספח 5 – תעריפי הנסיעה.
- 2.4 נתוני תכנון – נתוני הנסיעה כפי שהוגדרו על ידי המפעיל במערכת הסדרן/שיבוץ.
- 2.5 זיהוי נסיעה – בנתוני הרישוי, כל נסיעה (ברמה שבועית) בתקופת רישוי, מזוהה באופן ייחודי באמצעות מספר בן 9 ספרות. מספר זה מצביע על פרטי הנסיעה: תקופת רישוי, מק"ט קו (משרד התחבורה), כיוון, חלופה, יום בשבוע ושעת היציאה. לכל נסיעה יצורף תמיד מספר הרישוי של כלי הרכב המבצע את הנסיעה בפועל וכן תאריך הנסיעה. תהליך זיהוי נסיעה הנדרש מפורט בסעיף 2.3 להלן.

לכל מונח שלא הוגדר מפורשות במסגרת נספח זה, תהא המשמעות הנובעת לו בפקודת התעבורה או בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961.

3 יכולות מערכת ניהול צי רכב

- מערכת תומכת החלטה לתפעול צי כלי הרכב בהתאם לתכנון, תוך עמידה מיטבית בתנאי רישיון הקו, מדדי רמת השירות ורווחת הנוסעים. הנתונים הנדרשים למערכת יאספו על ידה מהשטח בזמן אמת. הנתונים שייאספו הינם:
- 3.1 נתוני מיקום הרכב בזמן אמת. קצב דגימה יהיה כל 15 שניות או ערך נמוך יותר.

3.2 אמצעי זיהוי המיקום לכלי הרכב במערכת יפעל בסטייה של לכל היותר 5 מטר סטייה ב- 98% מהזמן.

3.3 המערכת תכלול יכולות גיבוי להערכת מיקום האוטובוס, גם בהעדר קליטת אות GPS או שגיאות מיקום אחרות. מערכת זאת צריכה לתת פתרון גם לעניין דיווחי VM (ניתן למימוש על ידי סעיף 3.4 או פתרון טכנולוגי אחר שיעמוד בדרישות הפונקציונליות המופיעות בסעיף 3.1, 3.2)

3.4 המערכת תאפשר תיקון מיקום באמצעים שונים, לרבות חיבור למד המרחק (אודומטר) וחיישני פתיחת דלתות. זיהוי המיקום יתבסס גם על נסיעת לימוד ושימוש בנתונים במקרה תקלה.

3.5 שיעור כלי הרכב המזוהים במערכת לא יפחת מ- 96% בכל זמן נתון, מתוך כלל הצי הזמין (בשירות וזמין לשירות).

3.6 המפעיל יישא בעלויות ובאחריות לעניין תפקוד אמצעי התקשורת הנדרשים לקיום הוראות נספח זה.

3.7 המערכת תכלול הצגה בזמן אמת של מיקום כלי הרכב בחדר הבקרה, על פי הדרישות שתוארו לעיל, תוך הדגשת אירועים חריגים עבור כל כלי רכב, כגון: איחור/הקדמה של כלי הרכב (לעומת לוח זמנים המתוכנן), חריגה מתחום המרווח המותר, וכן שינוי משימות ביחס לתכנון. הצגה כאמור לעיל תוצג על סרגלים (הצגה סכמתית של הקו), על גבי טבלאות ומפה גיאוגרפית. המפה הגיאוגרפית תאפשר להציג את כל הרחובות הפתוחים לתנועה (כגון: כווני נסיעה, הסדרי חד סטריות), קבוצות מבנים, מבנים חשובים ועיקריים, מוקדי ציבור (כגון: קניונים, אוניברסיטאות) צמתים, רמזורים וכיו"ב. לכל נסיעה יוצגו פרטי הנסיעה ושעת היציאה בפועל.

3.7.1 מיפוי גרפי קווי של תוואי מסלולי הקווים

3.7.1.1 בכלל התצוגות ניתן יהיה לראות באופן ברור את קווי האוטובוס

השונים באמצעות צבע / סימון מיוחד לכל קו, תוך אפשרות לבחור קו ו/או מספר קווים ו/או כלל הרשת. ניתן יהיה להציג חלקי קו משותפים (פרוזדורים) ונקודות מעברים.

3.7.1.2 בתצוגת קו - יכולות התיאור הקווי של מסלול הקו יתמכו בהצגת

התיאור הגרפי של הקו לרבות: מיקום התחנות במסלול הקו, "נקודות הצורה" (עקומות, פניות, צמתים וכו'), נקודות לא רגילות (כניסה / יציאת המנהרה).

3.8 להלן פירוט פרטי הנסיעה הנדרשים (בשגרה, מצב פעולה נורמאלי ותקין, בו האוטובוס נוסע לאורך תוואי הקו). כלל הנתונים יהיו זמינים, בממשק משתמש נח לשימוש ללא מעבר לתתי תפריטים:

- מאפיינים אוטובוס כגון:

- סוג האוטובוס ותכונותיו (קיבולת נגישות וכו')

- מס' האוטובוס

- סטטוס האוטובוס כמפורט בסעיף 3.2

- מאפייני המשימה בביצוע:

- מספר הקו / קו / כיון חלופה
 - TripID
 - מידע על נהג: שם, מספר עובד וכו'
 - מסוף יעד / תחנה סופית
 - שם התחנה הקודמת והבאה
 - מרחק שעבר מהתחנה הקודמת ולתחנה הבאה
 - מספר נוסעים (כולל צפיפות pass/M2)
- 3.9 על המפעיל לדאוג ולוודא באמצעות חדר הבקרה/סדרן שפרטי הנסיעה המבוצעת (כמפורט בסעיף 4 לתוספת זו) מוגדרים ביחידת הקצה ברכב לפני תחילת כל נסיעה.
- 3.10 ניתן יהיה להפעיל את המערכת באתרים שאינם אתרי המפעיל באמצעות קישור לאינטרנט (לדוגמא: הקמת חמ"ל משותף של המשרד עם קישור לאינטרנט) ובאפליקציה סלולרית.
- 3.11 המערכת תהווה מקור נתונים לצרכי מידע בזמן אמת לנוסעים, בתוך הרכב ומחוצה לו.
- 3.12 המערכת תאסוף ותאגור את כל הנתונים המתוארים בנספח זה, למשך שנתיים מיום היווצרותם במערכת. כל הנתונים שיאספו יהיו זמינים למשרד וישמשו, בין היתר, לצרכי תכנון ושיפור השירות לנוסעים, לצרכי בקרה ולצרכי התחשבות בין המפעיל לבין הממשלה.
- 3.13 המערכת תאפשר הפקה של דוחות סטטיסטיים ודוחות מפורטים, כפי שיוגדרו על ידי המשרד, מעת לעת, והכוללים לגבי כל נסיעה בכל קו של המפעיל, לכל הפחות נתוני שעת הגעה ושעת יציאה של כלי הרכב לכל ומכל תחנה לאורך קו השרות, וזאת ביחס ללוח הזמנים שנקבע כדין וללוח הזמנים המתוכנן המפורסם לציבור.
- 3.14 חיזוי זמן הגעה לתחנות
- 3.14.1 המערכת תבצע חיזוי של זמן ההגעה של כל כלי הרכב באשכול אל התחנות המצויות בהמשך מסלול הנסיעה.
- 3.14.2 החישוב יתבצע על פי אלגוריתם שישלב בין נתוני מיקום, נתונים סטטיסטיים היסטוריים שנאספו, ונתוני מצב תנועה ככל שקיימים (התחשבות לפחות בנתוני הרכבים שבמערכת נצ"ר ומנסיעות קודמת).
- 3.14.3 חיזוי זמן הגעה יועבר למרכז נתוני זמן האמת של משרד התחבורה.
- 3.15 המערכת תתמוך בכלל היכולות בנושא יישום שיטות הפעלה עתידיות כפי שמופיע בפרק מד' בסעיף 14.
- 3.16 המערכת תאפשר התנהלות עצמאית של הרכבים, גם במקרים של העדר תקשורת למערכת, על בסיס המידע המצוי ונאגר על הרכבים, לרבות ביצוע כל הפעולות שהמערכת המותקנת על גבי כלי הרכב נדרשות לבצע באופן עצמאי (כגון: כריזת תחנות, תמיכה בשירותי כרטוס, צילום, הצגת מידע ועוד).
- 3.17 המערכת תזהה ותתריע לנהג ולמערכת בחדר הבקרה על מצב של תפוסת נוסעים חריגה ברכב, על פי הנתונים שימסרו לה ממערכת ספירות הנוסעים, ככל שמערכת ספירת נוסעים מותקנת ברכב, ובהתאם לפרמטר ערך סף שיקבע.

3.18 לצורך תמיכה בתפעול מבוסס מערכות ספירת נוסעים, המערכות ברכב יאפשרו לשלוח בזמן אמת למערכת הנצ"ר מידע באשר למספר הנוסעים באוטובוס (לפחות ביציאה מכל תחנה).

3.19 לצורך יצוא נתונים נתוני זמן אמת, המערכת תפעל בהתאם לסטנדרטים ולפרוטוקולים שיקבעו על ידי משרד התחבורה בהתאם למועד ההפעלה. בנוסף, על המערכת לתמוך בייצוא נתונים, למרכז נתוני זמן האמת של משרד התחבורה, על פי תקן SIRS שירות VM) Vehicle Monitoring (בהתאם להגדרה המפורטת של משרד התחבורה.

3.20 המערכת תיצור התראות למרכז הבקרה בכל מקרה של חריגה מהמצב הרגיל. לרבות התראות תפעוליות (כגון כאלו הנוצרות כאשר יש הבדל בין תכנון הנסיעה לבין המצב בפועל, עצירה ממושכת בשירות, פתיחת דלת), התראות טכניות באוטובוסים (כגון כאלו הנוצרות בהקשר של תפקוד לקוי או כשל בצידוד חיוני להפעלה) והתראות בטיחות ובטחון (כגון כפתור מצוקה).

3.20.1 המערכת תשמור את ההתרעות לצורך תמיכה בתחקור עתידי.

3.21 בקרת הפעלה של צי האוטובוסים ברשת הקווים

3.21.1 ממשק מול נציגי המפעיל בשטח - המערכת תאפשר מתן יכולת תפעולית למפעיל כולל הצגה של מיקום נציגי השטח העושים שימוש באפליקציה הסלולרית. המערכת תאפשר ממשק דו צדדי לנציגים אלו.

3.21.2 סטאטוס האוטובוס - עבור כל אוטובוס, המערכת תציג את סטאטוס האוטובוס לפי הסיווגים שלהלן:

- סיווג א' - סוג שירות
 - אוטובוס בשירות - במשימה או משימה מוקצית
 - אוטובוס זמין – זמין לשירות ללא משימה מוקצית
 - אוטובוס לא זמין לשירות (כגון : מוסך, תקלה בחניון, כרטוס לא תקין)
- סיווג ב' - מיקום
 - במסלול
 - במעקף
 - לא ממוקם - חוסר יכולת לאתר את מיקום האוטובוס בחניון
- סיווג ג' - שיטת התפעול
 - לוח זמנים בתחנת מוצא
 - ויסות על פי לוח זמנים
 - ויסות המרווח במסוף
 - ויסות המרווח בקו
 - ויסות בזמן הנסיעה
 - ויסות בתחנות
- סיווג ד' - עמידה בלוחות זמנים / תדירות

- מקדים / קרוב מדי לנסיעה הקודמת
- מאחר / רחוק מדי מהנסיעה הקודמת
- בזמן / במרווח תקין

3.22 ניהול חניונים ומסופים

- 3.22.1 המערכת תאפשר להגדיר מיקומי חניונים ומסופים, כולל יכולת להצגת מיקום הרכב המדויק בחניון (לרבות טיפול בקומות / רציפים) ויכולת יצירת התראות על כניסה יציאה ומיקום מדויק (גם בהעדר כיסוי GPS). יכולת זאת תשמש גם לדיווחי VM במקומות בהם יש בעיית כיסוי GPS.
- 3.22.2 המערכת תאפשר למפעיל יכולת ניהול יציאות ממסופים. המערכת תהיה מבוססת על הודעות / צפצופים ותדרוש תגובה על ידי הנהג.
- 3.22.3 על מערכת הנצי"ר להכיל ולטפל במקרים בהם מסלול הנסיעה או רצף התחנות בנסיעה אחת או יותר שונים מהנסיעות האחרות באותו מזהה קו (RoutId), בהתאם לפרטי הנסיעה המופיעים בGTFS

4 זיהוי נסיעה במערכת ניהול צי הרכב

- 4.1 לצורך זיהוי הנסיעה במערכת, יוזנו לרכב פרטי הנסיעה כפי שיועברו ע"י מערכת הרישוי והוגדרו בסעיף 2.5.
- 4.2 על המפעיל להציג במערכת ניהול צי הרכב, תהליך זיהוי הנסיעה בטרם תחילתה.
- 4.3 על המפעיל להעביר למשרד את כל פירטי הנסיעה כפי שבוצעה בפועל באמצעות המערכת כפי שיידרש ע"י המשרד.
- 4.4 נסיעות תגבור שאינן מופיעות בנתוני הרישוי ובוצעו על ידי המפעיל, תוזן לרכב, הנסיעה תזוהה באמצעות מקט הקו, מזהה קו קבוע, חלופה וכיוון ללא שימוש במזהה נסיעה.

5 ממשקי המערכת

מערכת ניהול צי הרכב תתמוך בממשקים למערכות חיצוניות כפי שיידרש וכפי שינחה המשרד.

6 דיווחים למערכת ניהול תח"צ מטרופולינית

- 6.1 לצורך הפעלת אמצעי שליטה ובקרה בתחבורה ציבורית מטרופולינית, לרבות ניהול מעברים בין מפעילים שונים, מערכת ניהול צי הרכב נדרשת להעביר למערכת ניהול התח"צ המטרופולינית את המידע המפורט להלן.
- 6.2 המידע יועבר באמצעות תשתית וממשק תקשורת ייעודי שיוגדר בהמשך. כלל הממשקים בין המערכות (שרתים) יהיו מבוססים על פרוטוקולים פתוחים ומוכרים כגון: SIRCIP, TCIP, NTCIP כפי שיוגדר בהמשך על ידי המשרד.
- 6.3 העברת הנתונים למערכת ניהול תח"צ מטרופולינית תהיה בנוסף לנתונים המועברים למשרד התחבורה כמפורט במכרז.
- 6.4 רשימת הדיווחים
- דיווחי VM כמפורט בנספח כא' (1).
 - דיווחים על פעילות תפעולית כגון, ויסות / הבטחת מעברים / מעקפים (כמפורט בסעיף 3.15) בתדירות של כל 15 שניות.

- הדיווחים המופיעים בנספח כא' סעיף 16.
- דיווחי סטאטוס כמפורט בסעיף 3.2

7 ממשק לבקשת העדפה ממערכת הרמזורים

- 7.1 במסגרת תקופת הפעלת האשכול, בכוונת משרד התחבורה והרשות המקומית ליישם מערכת לבקשת העדפה ברמזורים. מערכת זאת הינה יכולת של מערכת ניהול צי בשילוב אלמנטים נוספים המאפשרת בקשת מתן העדפה ברמזורים לאוטובוסים.
- 7.2 הרכבים יהיו מצוידים ביכולת שידור אלחוטית לרמזור באמצעות הוספת רכיב חומרה שישדר באופן טיפוסי בקצב של פעם בשנייה את הנתונים הבאים: מזהה נסיעה, מס' נוסעים, מיקום, אזימוט (BEARING), והכל כפי שיוגדר על ידי המשרד. עלות משוערת של הרכיב לצורך שילוב בתוכנית העסקית הינה 700 ₪ כולל ביצוע הכנות והתקנה.

נספח כא' (2) - מערכת לניהול שירות על פי קריאה

1. **כללי** - נספח זה נועד להגדיר את הדרישות ממערכת המידע לניהול שירות על פי קריאה, כפי שמפורט בחלק ד' למכרז זה.
2. **תיאור כללי** - המערכת תאפשר הפעלה של קווי שירות במתאר **שירות על פי קריאה**. המערכת תאפשר לנוסעים להזמין איסוף בהתאם ללוח הקו ולרישיון הקו במתאר שירות על פי קריאה, תאפשר למפעיל התח"צ לנהל את השירות (הן למול תפעול התח"צ והן למול הנוסע) ותאפשר למפעיל התח"צ ולמשרד לנתר ולנתח את השירות שניתן, לרבות הזמנות שווא.
3. **הקמה** - המפעיל מתחייב, לרכוש ולהפעיל, במועד הקבוע בהסכם ההפעלה, מערכת ניהול שירות על פי קריאה.
4. **הגדרות** - בנוסף להגדרות המופיעות בנספח כא' (1) – מערכת לניהול צי רכב.
 - 4.1. דרישת איסוף - דרישת נוסע לביצוע איסוף מתחנה מסוימת (בהתאם לסוג השירות על פי קריאה). יקרא גם "הזמנה".
 - 4.2. עליה בפועל - עליית נוסע בתחנה (שהכניסה אליה בוצעה בעקבות דרישת איסוף או יעד נוסע שאינו על מסלול קו הציר).
 - 4.3. תחנה לפי קריאה - מאפיין ברמת קו (לגבי תחנה ספציפית), המציין כי השירות לתחנה הוא לפי קריאה בלבד.
 - 4.4. שירות על פי קריאה - מקבץ של שיטות תפעול תח"צ מותנות ביקוש מסוגים שונים **כגון**:
 - 4.4.1. "גמישות מלאה" - ללא תחנות מוצא/יעד קשיח וללא לוח קשיח מחייב או לוח מותנה (לדוגמה, הגעה לתחנת הרכבת בשעה מסוימת לאחר ביצוע המסלול הנדרש, אשר הוגדר על פי ביקושים וכן פיזור מתחנת הרכבת בשעה מסוימת על פי אותו עיקרון).
 - 4.4.2. "גמישות חלקית" - מוצא ויעד קבועים, לוח מחייב ("נסיעות ברזל"), סטייה ממסלול הקו לפי הזמנה מראש במערכת ההזמנות של המפעיל או דרישה של נוסע להורדה תוך כדי הנסיעה. לדוגמה "קו ציר" - האוטובוס מבצע נסיעה בהתאם ללוח הזמנים המתוכנן על הציר הראשי ("ציר ברזל"), ונכנס לתחנה המוגדרת "לפי קריאה" רק על פי דרישת איסוף באמצעות מערכת הזמנות או דרישה של נוסע.
 - 4.4.3. "איסוף לפי צורך" - מוצא ויעד קבועים, לוח מחייב, איסוף מתחנה לפי קריאה באמצעות כפתור (או שיטות מקבילות) ללא מרכז הזמנות.
 - 4.4.4. "הורדה לפי צורך" - מוצא ויעד קבועים, לוח מחייב, סטייה ממסלול הקו לפי דרישה של הנוסע תוך כדי הנסיעה.
 - 4.5. יעד נוסע - יעד הנסיעה של הנוסע, אותה הזין בהזמנה או הודיע לנהג עם עלייתו לאוטובוס.
- לכל מונח שלא הוגדר מפורשות במסגרת נספח זה או נספח כא' (1) - ניהול צי רכב, תהא המשמעות הנודעת לו בפקודת התעבורה או בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961.
5. **עקרונות מערכת לניהול שירות על פי קריאה**:
 - 5.1. לכל אחד מסוגי שירות על פי קריאה יקבעו פרמטרים (כגון זמן או מרחק) אשר יגדירו את המועד האחרון לקבלת דרישת איסוף על ידי המערכת. פרמטרים אלו יקבעו על ידי המשרד

- בתהליך היישום. לדוגמה, מועד אחרון להזמנה עד 30 דקות ממועד יציאת האוטובוס מתחנת המוצא דוגמה נוספת, מועד אחרון להזמנה עד 2 ק"מ מהגעה לצומת הפניה לתחנה (לצורך עדכון הנהג באופן אוטומטי על ידי מערכות המידע, על השינוי במסלול בהתאם לבקשה).
- 5.2. יכולת ניהול וניטור של מערכת השירות על פי קריאה, כך שיאפשר לבצע בקרה על פעולתה התקינה ע"י חדר הבקרה של המפעיל.
- 5.3. המערכת תאסוף ותאגור את כל הנתונים המתוארים בנספח זה, למשך שנתיים מיום היווצרותם במערכת. כל הנתונים שיאספו יהיו זמינים לממשלה וישמשו בין היתר לצרכי תכנון ושיפור השירות לנוסעים ולצרכי בקרה.
- 5.4. המערכת תאפשר הפקה של דוחות סטטיסטיים, כפי שיוגדרו על ידי המשרד, מעת לעת. המערכת תכלול מחולל דוחות גמיש, המאפשר הפקה של כל דוח, על בסיס הנתונים הנמצאים במאגר הנתונים של המערכת.
- 5.5. המערכת תחשב באופן דינאמי את זמן ההגעה הצפוי לכל תחנה שממנה בוצעה דרישת איסוף שהתקבלה, כמפורט בסעיף 3.11 בנספח כא' (1). יודגש כי יש להתייחס למסלול הנסיעה בפועל (בהתאם לדרישות האיסוף שהתקבלו והשפיעו על מסלול הנסיעה בפועל).
- 5.6. המערכת תאפשר התנהלות גם במקרים של העדר תקשורת לאוטובוסים. במקרה זה תבוצע כניסה לתחנות שעבורם התקבלה דרישת איסוף ואושרה טרם העדר התקשורת. במקרה של העדר תקשורת עם האוטובוס לא יאושרו בקשות איסוף חדשות עד לחזרת התקשורת למצב תקין.
- 5.7. ממשק מול הנהג
- 5.7.1. המערכת תעדכן את מסלול הקו העדכני באופן דינאמי ותעדכן את הנהג באמצעות ממשק לנהג כפי שהוגדר בנספח כא'.
- 5.7.2. יעד נוסע - עם עליית הנוסע לאוטובוס, בכל אחת מתחנות הקו, הנהג יעדכן בממשק הנהג את יעד הנוסע (במידה ותחנה זו הינה "לפי קריאה") ותחנה זו תוסף לרשימת התחנות לנסיעה זו.
- 5.8. כל האמצעים הטכנולוגיים שבאחריות המפעיל יפעלו בסנכרון שעונים ברמת דיוק של שנייה אחת.
- 5.9. המערכת תאפשר ניהול קריאת שווא (נוסע שהזמין דרישת איסוף מתחנה ובמועד שהוזמן לא עלה אף נוסע מאותה תחנה). הניהול יהיה באמצעות משלוח הודעות אזהרה לנוסע לאחר X קריאות שווא (פרמטר להחלטת משרד התחבורה) ושלב נוסף הינו, חסימת השימוש במערכת למשך תקופת זמן שתוגדר על ידי המשרד.
- 5.10. המערכת תאפשר ניהול הזמנות קבועות, תוך ביצוע שאילתה בטווח הזמן הרלוונטי מול הנוסע לצורך וידוא תקפות ההזמנה. השאילתה תבוצע באפיק קבלת העדכונים.
- 5.11. נגישות - כלל המערכות, לרבות אתר האינטרנט, יישומון (אפליקציה) ומערכת המידע בטלפון (IVR) יעמדו בכלל דרישות הנגישות התקפות לרבות "תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (התאמות נגישות לשירות)", תשע"ג-2013.
- 5.12. האפליקציה תפעל במערכות הפעלה אנדרואיד ואיפון, תוך התאמה לכלל הדגמים הרלוונטיים בכל מערכת הפעלה.
- 5.13. המערכת תתמוך בממשקים למערכות משיקות אחרות של המפעיל ושל המשרד.

- 5.14. תתאפשר גישה למערכת ההזמנות וניהול השירות על פי דרישה למשרד או מי מטעמו (בהרשאות צפייה), כך שתכיל את כלל המידע המפורט בסעיף זה ללא שיבוש הנתונים. לא תהיה אפשרות למחוק רשומות של בקשות שירות.
- 5.15. המפעיל מתחייב כי בכל עת יישמרו במערכת כל הנתונים שנצברו במשך 24 החודשים הקודמים (לרבות שמירתם בחתכים כפי שיקבע המשרד).

6. עקרונות ביצוע הרשמה לשירות

- 6.1. לא ניתן לבצע דרישת איסוף ללא הרשמה לשירות. כמובן ניתן לעלות על השירות ללא הזמנה בתחנות בו האוטובוס עובר ואופי השירות בתחנה כולל עליה.
- 6.2. ניתן להירשם לשירות באמצעות האינטרנט ובאמצעות יישומון (אפליקציה) או באמצעות מוקד טלפוני בשעות השירות. משתמש שנרשם לשירות יוכל בהזדהות לבצע דרישות איסוף באמצעות מגוון האפיקים המפורטים בסעיף 7.3.
- 6.3. הפרטים הבאים הינם הכרחיים לביצוע רישום לשירות:
- 6.3.1. שם פרטי.
- 6.3.2. שם משפחה.
- 6.3.3. מזהה ייחודי:
- 6.3.3.1. עבור רישום באינטרנט - כתובת מייל + מספר טלפון נייד.
- 6.3.3.2. עבור רישום באפליקציה - כתובת מייל + מספר טלפון נייד.
- 6.4. בשלב ביצוע ההרשמה יתבצע תהליך אימות המבוסס על משלוח קוד והזנתו למזהה הייחודי.
- 6.4.1. במקרה של רישום באינטרנט - משלוח קוד במסרון (SMS)/הודעה קולית של קוד 4) (ספרות) לטלפון הנייד.
- 6.4.2. במקרה של רישום באפליקציה - משלוח קוד במסרון (SMS) למספר הטלפון הנייד.
- 6.4.3. במסגרת תהליך ההרשמה (או בתפריט ההגדרות לאחר ביצוע הזדהות) ניתן לבחור את אופן קבלת עדכון על זמן הגעה משוער. הנוסע יבחר/יסמן את האמצעים בהם הוא רוצה לקבל עדכון (לפחות אמצעי אחד), לרבות אך לא רק האמצעים הבאים, מסרון (SMS) לטלפון נייד, הודעה קולית מוקלטת לטלפון נייד והודעת POP-UP.

7. עקרונות ביצוע דרישת איסוף (הזמנות) מקו שירות על פי קריאה

- 7.1. לצורך ביצוע דרישת איסוף יש לבצע הזדהות באמצעות אפיקי הזמנת השירות.
- 7.2. הנחיות לעניין הליך ההזדהות:
- 7.2.1. אתר אינטרנט - התחברות עם כתובת מייל וקוד חד פעמי שנשלח לטלפון הנייד (או הודעה קולית מוקלטת המושמעת לטלפון קווי).
- 7.2.2. אפליקציה - בעת הפעלה ראשונה של האפליקציה תינתן אפשרות להתחברות (למנוי קיים) או להרשמה. לאחר הזדהות זאת אין צורך להזדהות שוב מהאפליקציה.
- 7.2.3. התקשרות למערכת קולית (IVR) או למוקד הטלפוני מטלפון נייד - במקרה וההתקשרות הינה מטלפון מזהה, אין צורך להזדהות. במידה והטלפון לא מזהה, יש להקליד מספר טלפון (מזהה ייחודי).
- 7.3. להלן פירוט תהליך ביצוע דרישת איסוף (לאחר ביצוע הזדהות):
- 7.3.1. אתר אינטרנט - בחירה (מתוך תפריטים דינאמיים) של עץ הבחירות הנ"ל - אשכול, קו, כיוון, תחנת איסוף, מועד איסוף, תחנת ייעד.

7.3.2. אפליקציה - בחירה (מתוך תפריטים דינאמיים) של עץ הבחירות הנ"ל - אשכול, קו, כיוון, תחנה איסוף, מועד איסוף, תחנת ייעד. במידה וה-GPS במכשיר מופעל, תינתן האפשרות לבחור (השתמש במיקומי) בתור תחנת איסוף.

7.3.3. התקשרות למערכת קולית (IVR) מטלפון נייד - בחירה באמצעות תפריט בחירות, הקלדה על מספרים לעץ הבחירה - אשכול, קו, כיוון, תחנת איסוף, מועד איסוף, תחנת ייעד.

7.3.4. המערכת תהיה מערכת לומדת ותציע בחלופות הראשונות, בכל צומת בחירה, את הבחירה האחרונה שבוצעה.

7.3.5. הזמנת דרישת איסוף באמצעות כפתור דרישה - בהתאם להנחיית המשרד, יציב המפעיל כפתור דרישה בתחנה, אשר יאפשר ביצוע הזמנה באמצעות לחיצה על כפתור, כמפורט בסעיף 10 לנספח זה.

7.4. הצגת התפריטים תהיה דינאמית ואינטואיטיבית - לדוגמה יוצגו רק נסיעות שעדיין לא בוצעו (בהתאם לזמן התצוגה). קודם כל יוצגו נסיעות מיום ההזמנה ורק לאחר סימון "ימים נוספים" תהיה אפשרות להזמין נסיעה לימים עתידיים.

7.5. המערכת תכלול יכולת ביטול הזמנה, באותם אפיקים אשר ניתן לבצע דרישת איסוף.

8. עדכון נוסעים על זמן הגעה משוער לתחנת האיסוף ולתחנת היעד

8.1. עדכון הנוסע יהיה על פי האפיקים שבחר בביצוע ההזמנה/רישום לשירות.

8.2. בכל העדכונים, יימסר זמן איסוף משוער וזמן הגעה משוער לתחנת היעד. חישוב המועדים יהיה מבוסס על כלל ההזמנות העדכניות במערכת באותה נקודת זמן. יש להדגיש בהודעות, כי אלו זמנים משוערים. להלן פירוט ומועדי העדכונים:

8.2.1. עדכון לנסעים 1 - עם דרישת איסוף יקבל הנוסע את המידע הנ"ל:

8.2.1.1. סטאטוס דרישת האיסוף - לדוגמא, "בקשתך לאיסוף התקבלה".

8.2.1.2. זמן האיסוף המשוער - לדוגמא, "זמן האיסוף המשוער בתחנת XXXXX [מקט

תחנה], XXX [שם תחנה] הינו בשעה HH:MM".

8.2.1.3. זמן משוער להגעה ליעד - לדוגמא, "זמן הגעה משוער לתחנה XXXXX

[מקט תחנה], XXX [שם תחנה] הינו בשעה HH:MM".

8.2.2. עדכון לנסעים 2 - עם ביצוע החישוב ולאחר המועד האחרון לביצוע דרישת איסוף במערכת. תשלח הודעה כמפורט בעדכון לנסעים 1.

8.2.3. עדכוני נוסעים נוספים - לאורך הנסיעה במידה וישנו שינוי (איחור) במועד ההגעה (בהתאם לתנאי הדרך ו/או שינוי מסלול בעקבות עליית נוסעים בציר ברזל אשר יעדם תחנה לפי קריאה) - יבוצע רק במידה והשינוי הוא מעל X דקות (איחור) מהמועד הקודם (פרמטר זה יקבע על ידי המשרד).

8.3. במידה והאוטובוס מקדים להגיע לתחנה, לפני מועד הגעה משוער שנמסר לנסע (בעדכון האחרון), ימתין הנהג בתחנה עד למועד שנמסר לנסע (לפי עדכון אחרון). לא ישלחו הודעות על הקדמה לנסע לאחר "עדכון לנסעים 2".

9. דיווחים למשרד התחבורה

מבלי לגרוע מהאמור בנספח כז' - דיווחים המפעיל ימסור למשרד או למי שהוא יורה לו דיווחים כמפורט להלן:

- 9.1. דיווחים, בפורמט, במתכונת ובתדירות שיקבע המשרד מעת לעת, והכוללים מידע לגבי כל נתון הקשור למערכת ניהול שירות על פי קריאה, ואשר הגיע למערכות המידע של המפעיל.
- 9.2. מבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל, הדיווחים שימסרו על ידי המפעיל למשרד יכללו לפחות את הפרטים להלן, בגין כל נסיעה (מזהה נסיעה):
 - 9.2.1. פירוט כלל התחנות במסלול הקו שבוצע בפועל.
 - 9.2.2. פירוט כלל בקשות השירות שהתקבלו לגבי הקו, לרבות שעת הבקשה, הסטאטוס (התקבל/לא התקבל) ומידע בחיתוך לפי בקשת השירות (כגון: כניסה לתחנה, פירוט מספר נוסעים עולים בפועל בתחנה וכדומה).
 - 9.2.3. לכל תחנה - פירוט והשוואה בין מספר דרישות האיסוף לעליה בפועל.
 - 9.2.4. מספר הק"מ הכולל.

10. כפתור ביצוע דרישת איסוף

- 10.1. ביצוע דרישת האיסוף תתבצע באמצעות כפתור וירטואלי במסך מגע המוצב בתחנת האוטובוס.
- 10.2. המסך עם כפתור הדרישה ימוקם בצד הימני של הסככה או על גבי עמוד. המסך יוזן באמצעות חיבור לחשמל קבוע (24 שעות). השלט ימוקם בסביבת חיצונית (אאוטדור). המסך יהיה מסך מגע טלויזיוני צבעוני בגודל מינימלי של 17".
- 10.3. כותרת המסך תכלול - שם תחנה ומספר, יום ושעה ומידע נוסף.
- 10.4. המסך יכלול את הקווים הרלוונטיים ויצג לכל קו את פרטיו השונים, לרבות מועד אחרון לביצוע הזמנה, כפתור לביצוע הזמנה, יכולת ביטול, הצגת סטאטוס ההזמנה, והצגת מועד הגעת האוטובוסים השונים לתחנה. השלט יכיל מידע נוסף – לוחות זמנים ומסלולי קווים
- 10.5. המסך יציג את המידע בשפות שונות (לפחות עברית, ערבית, אנגלית) כאשר המעבר בין השפות יהיה באמצעות לחיצה על כפתור במסך המגע.
- 10.6. השלט יהיה נגיש בהתאם לתקנות הנגישות, ויאפשר מרווח נגיש לצג המגע בגישה מהחזית/מצד. גודלי האותיות והסמלים יהיו בהתאם לתקנות הנגישות.
- 10.7. כלל המשתנים (כגון זמן "סגירת הזמנה" לפני מועד הגעה משוער) יהיו פרמטרים ויאפשרו עדכון עתידי על ידי המזמין ללא עלות נוספת.
- 10.8. המערכת תתוכנן כך שתתמוך בזמן הגעה מרגע הלחיצה ועד הופעת ההודעה אצל הנהג כך שלא תעלה על 120 שניות.
- 10.9. באם יוחלט במהלך היישום ו/או במשך תקופת האשכול על הפעלת שירות עפי קריאה לפי סעיף 10 (כפתור ביצוע דרישת איסוף), יקבעו התנאים לטיפול בוונדלזים.

נספח לו'

הצעה אחוז בקרה

נספח לו' - הצעה: שיעור נסיעות הנוסע שיבוקרו בקרת גבייה

1. הצעה: שיעור נסיעות הנוסע היומי שיידגם.

על המציע למלא את שיעור נסיעות הנוסע היומי שלגביו יבצע בקרת גבייה בהתאם להנחיות ונוהלי בקרת הגבייה:

שיעור נסיעות הנוסע היומי שיבוקר יעמוד על _____ אחוזים (ובמילים: _____)

(*) לתשומת לב המציע יש לרשום מספרים שלמים בלבד ולא מספרים עשרוניים.

השיעור המינימלי של נסיעות הנוסע שיידגם מדי יום יעמוד על 10% (ובמילים: עשרה אחוזים) מכלל נסיעות הנוסע היומיות. לפיכך, לא ניתן להציע שיעור דגימה הנמוך מ- 10%.

המציע מתחייב שבמהלך אותה בקרה ייבדק נוסע פעם אחת בלבד ולא תבוצע בקרה כפולה לנוסע על ידי מבקר נוסף באותה בקרה.

חתימת המציע

נספח מה'

ציוני בקרה תפעולית

נספח מה' - ציון סקר שביעות רצון וציוני בקרה תפעולית

בקרה תפעולית

חציון 2 2025	חציון 1 2025	חציון 2 2024	חציון 1 2024	חציון 2 2023	חציון 1 2023	חציון 2 2022	חציון 1 2022	חציון 2 2021	
76.39	80.46	88.32	81.32	70.24	70.41	78.43	74.13	76.54	אגד
75.83	78.35	75.14	69.24	46.24	47.08	54.31	55.53	57.26	אלקטרה
71.01	72.97	74.07	81.64	84.65	78.20	-	-	-	אקסטרה
75.85	74.32	85.96	66.78	67.66	72.68	81.92	75.60	67.53	גי.בי.טורס
62.03	46.48	44.92	56.80	53.32	49.55	62.39	61.95	65.02	נהור
85.26	82.32	81.70	78.23	66.55	63.39	61.07	-	-	ירושלים-רמאללה איחוד
80.22	64.07	89.36	94.11	97.32	96.28	87.69	81.25	78.95	מועצה אזורית אילות
78.89	76.57		51.65	56.34	82.54	78.20	74.05	68.83	מועצה אזורית גולן
56.07	62.46	49.01	46.54	44.53	54.27	47.47	57.71	62.79	מטרופולין
78.30	81.21	82.20	74.83	72.68	74.31	83.64	74.84	72.06	נתיב אקספרס
80.11	80.72	82.56	74.43	66.46	72.92	72.80	68.87	68.20	סופרבוס
70.95	69.53	71.24	66.78	54.95	47.54	47.56	56.64	63.28	קווים
45.35	52.43	49.96	58.30	60.95	72.72	68.61	48.11	-	תנופה
70.71	70.12	67.60	67.10	60.58	60.53	65.46	65.01	67.29	ציון ממוצע ענפי

שביעות רצון

חציון 2 2025	חציון 1 2025	חציון 2 2024	חציון 1 2024	חציון 2 2023	חציון 1 2023	חציון 2 2022	חציון 1 2022	חציון 2 2021	
7.05	7.23	7.25	7.41	7.52	7.47	6.85	5.48	5.62	אגד
6.66	6.81	6.89	7.06	7.20	7.27	6.46	5.17	5.80	אלקטרה
6.74	6.94	7.16	7.06	7.40	7.48	-	-	-	אקסטרה
5.91	7.11	6.00	7.64	8.06	7.85	8.85	7.08	6.68	גי.בי.טורס
6.92	7.19	7.17	7.25	7.35	7.28	6.81	5.44	5.82	נהור
7.20	7.24	7.01	7.66	5.68	5.80	6.25	-	-	ירושלים-רמאללה איחוד
6.63	5.68	6.37	6.40	7.66	8.17	7.23	5.78	8.00	מועצה אזורית אילות
6.35	6.92	-	7.28	8.25	8.38	7.35	5.88	6.36	מועצה אזורית גולן
6.63	6.86	6.84	7.18	7.33	7.30	6.83	5.46	5.80	מטרופולין
6.66	6.95	6.21	6.97	7.58	7.45	7.56	6.04	6.10	נתיב אקספרס
6.93	7.02	7.15	7.38	7.46	7.41	7.20	5.77	5.71	סופרבוס
6.78	6.75	6.76	6.56	7.26	7.32	6.73	5.38	5.78	קווים
6.19	6.21	6.16	6.56	7.47	7.51	6.55	5.24	-	תנופה
6.82	7.00	6.94	7.12	7.40	7.37	6.91	5.52	5.79	ציון ממוצע ענפי

נספח מה' 1 - ציון סקר שביעות רצון מאדיבות ומקצועיות נהגי אוטובוסים

שביעות רצון

חציון 2 2025	חציון 1 2025	
3.87	3.95	אגד
3.66	3.70	אלקטרה
3.63	3.69	אקסטרה
3.15	3.82	ג.י.טורס
3.75	3.90	נהור
4.08	4.00	ירושלים-רמאללה איחוד
3.41	3.05	מועצה אזורית אילות
3.54	3.72	מועצה אזורית גולן
3.61	3.74	מטרופולין
3.63	3.74	נתיב אקספרס
3.73	3.78	סופרבוס
3.62	3.58	קווים
3.41	3.48	תנופה
3.69	3.75	ציון ממוצע ענפי

*שקלול מפעילים בציון:

אגד

אגד

דרך אגד עוטף ירושלים

אלקטרה

אלקטרה אפיקים

אלקטרה אפיקים תחבורה

אקסטרה

אקסטרה

אקסטרה ירושלים

נהור

דן

דן באר שבע

דן בדרום

נתיב אקספרס

בית שמש אקספרס

נתיב אקספרס

נסיעות ותיירות

ש.א.מ

סופרבוס

סופרבוס

גלים

נספח מח - יישום מכרז תח"צ

1. כללי :

תהליך יישום מכרז התח"צ מתבצע ע"י זכיין המכרז עם ליווי של אגף היישום ברשות לתח"צ, מנהלות התח"צ, רשויות מקומיות רלוונטיות וגופי סמך.

תקופת יישום המכרז והיערכות המפעיל להפעלת הפעימה נקבעת בדרך כלל בהתאם להיקפי הפעילות בו והמורכבות הנובעת מכך.

2. מטרות :

2.1. יישום הדרישות הקבועות בהליך.

2.2. מציאת פתרונות באופן מהיר ויעיל לבעיות העולות תוך יישום המכרז.

2.3. מעקב שוטף אחר עמידת המפעיל בהתחייבויות המכרזיות.

3. שיטה :

3.1. ישיבת היישום הראשונה תערך עד כ-10 ימי עבודה מרגע הזכייה.

3.2. בישיבה ייקבעו נהלי העבודה כמפורט להלן :

3.2.1. ההיערכות ליישום ההליך תבוצע בצוותי משנה בתחומים הרלבנטיים להליך, לרבות

תשתיות, תכנון ותפעול, טכנולוגיות, פרסום מידע וכלכלי.

3.2.2. ישיבות היישום יתקיימו בתדירות של לכל הפחות אחת לשבועיים, או באופן תכוף

יותר במידת הצורך.

3.2.3. בישיבה הראשונה יקבל המפעיל טבלת אנשי קשר, מצגת הכוללת את עיקרי תכולות

ההליך, כתב התחייבויות וציר זמן התחייבויות.

3.2.4. כל החומרים המשותפים כולל ההליך והסיכומים ירוכזו בתיקייה משותפת לכלל

הגורמים הרלבנטיים. יובהר, כי טבלת אנשי הקשר הינה חיונית ובאחריות המפעיל

לוודא כי פרטי אנשי הקשר מטעמו, כפי שנמסרו, מעודכנים.

3.2.5. המפעיל אינו רשאי להעביר או לשמור קבצים בתיקייה אלא באמצעות צוות היישום.

3.2.6. המפעיל יוכל להעביר הערות על כתב ההתחייבויות אשר נמסר לו בפגישת היישום

הראשונה. בכל מקרה מובהר בזאת, כי באחריות המפעיל לאשר בכתב את כתב

ההתחייבויות.

3.3. העברת נתונים ע"י המפעיל :

3.3.1. המפעיל מחויב להעביר את הנתונים המתבקשים בכתב ההתחייבויות, בהתאם

ללוחות הזמנים המוגדרים בהליך (ציר זמן התחייבויות).

3.4. צוותי משנה

3.4.1. מטרתם של צוותי המשנה הינה לפתור בעיות שוטפות ולהביא ליישום את הבעיות

העיקריות בלבד.

3.4.2. סיכומי צוותי המשנה יועברו לצוות היישום.

3.5. גורמים חיצוניים- רשויות המקומיות, גופי סמך בעלי תשתיות :

3.5.1. נציגי המשרד/מנהלות יתלוו לפגישות של המפעילים עם הגופים החיצוניים בהתאם

לצורך.

3.5.2. סיכומי הפגישות יועברו לצוות היישום המכרזי.

3.6. הפעלה ניסיונית טכנולוגית:

- 3.6.1. תאריך ההפעלה יהיה בהתאם ללוח הזמנים המכרזי ו/או כפי שיקבע בישיבת היישום.
- 3.6.2. על המפעיל להיערך בהתאם לדרישות ההכנה להפעלה הטכנולוגית כפי שהתקבלו מהצוות הטכנולוגי הבודק.
- 3.6.3. סיכום הבדיקה יועבר ע"י הצוות הטכנולוגי להערות.
- 3.6.4. ללא אישור הצוות הטכנולוגי לא יהיה ניתן לבצע את ההפעלה הניסיונית והפעלת האשכול בתאריכים הנקובים בציר זמן התחייבויות.

3.7. הפעלה ניסיונית:

- 3.7.1. ההפעלה הניסיונית תערך רק לאחר קבלת סיום ואישור ההפעלה הטכנולוגית.
- 3.7.2. תאריך ההפעלה יהיה בהתאם ללוח הזמנים בהליך או כפי שיקבע בישיבת היישום.
- 3.7.3. הבקרה התפעולית תוציא מסמך הנחיות להכנות ההפעלה הניסיונית אל המפעיל.
- 3.7.4. הנתונים העיקריים קרי מספר נהגים, מספר כלים וחניונים עיקריים יהא בהתאם לכתוב בסיכומי ישיבות היישום.
- 3.7.5. עם סיום ההפעלה ניסיונית תוציא הבקרה התפעולית מסמך מסכם עם ציון המפעיל בהפעלה והמלצותיה במסגרת ההמלצות יכולה הבקרה התפעולית לדרוש ביצוע הפעלה ניסיונית נוספת או הארכה של שעות ההפעלה הניסיונית.
- 3.7.6. יובהר בזאת, כי כל דחייה במועד הפעלת האשכול כפופה באופן בלעדי להחלטת ועדת המכרזים המיוחדת למתן רישיונות הפעלה לקווי שירות ברשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה (להלן: "ועדת המכרזים") והיא מהווה את הגורם היחיד המוסמך להורות על דחייה של מועד ההפעלה.

3.8. שינויים בהתחייבויות הקבועות בהליך התחרותי:

- 3.8.1. כל שינוי בהליך התחרותי, ובפרט שינויים בהתחייבויות המפעיל כפי שהוגדרו במסמכי ההליך התחרותי, כפופים לאישור ועדת המכרזים וזאת לאחר קבלת פנייה כתובה לוועדה מטעם המפעיל, וקבלת אישור בכתב מטעם הוועדה.
- 3.8.2. שינויים אלו יוכנסו לדוח מעקב שינויי מכרז שינוהל ע"י צוות היישום.

נספח נא'

**התחייבות המציע להקמת חניון
חשמלי**

נספח נא' - התחייבות המציע להקמת חניון חשמלי

אני הח"מ _____ ת.ז. _____, מתחייב בזאת כדלהלן:

1. הנני נותן התחייבות זאת בשם _____ שהוא המציע (להלן: "המציע") בתמיכה להצעה בהליך תחרותי מספר 02/2025 להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית לאשכול חיפה עירוני מזרח (להלן: "ההליך התחרותי").
2. הנני מוסמך/ת לתת התחייבות זאת בשם המציע.
3. מתחייב בזה, כי במידה והמציע יזכה בהליך התחרותי מספר 02/2025 שפרסם משרד התחבורה להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית לאשכול חיפה עירוני מזרח, להקים על חשבונו חניון חשמלי במרחב האשכול ל - 50 אוטובוסים לפחות, לכל המאוחר בתוך 1.5 שנים ממועד ההפעלה המלאה של האשכול, כנדרש לפי סעיף 28.5.7 למסמכי ההליך.
4. ידוע לי כי התחייבות זו, משמשת לצורך חישוב ניקוד האיכות עבור רכיב זה בהתאם לאמור בסעיף 28.5.7, ושככל שלא תקויים צפויה החברה לתשלום פיצויים מוסכמים כאמור בהליך התחרותי.

תאריך _____ שם מלא של החותם בשם המציע _____ חתימה וחותמת המציע _____

אישור

אני החתום מטה, _____ עורך דין, מאשר בזה כי ביום _____ הופיע _____ המוכר לי אישית / שזיהיתיו על פי תעודת זהות מס' _____, ושהנו מורשה/י החתימה מטעם המציע המוסמך לחייב את המציע לעניין נספח זה, חתם בפניי על כתב התחייבות זה.

_____ חתימה

_____ תאריך

נספח נב'

**התחייבות המציע לשיעור
השתמטות מתשלום**

נספח נב' - התחייבות המציע לשיעור השתמטות מתשלום

אני הח"מ _____ ת.ז. _____, מתחייב בזאת כדלהלן:

1. הנני נותן התחייבות זאת בשם _____ שהוא המציע (להלן: "המציע") בתמיכה להצעה בהליך תחרותי מספר 02/2025 להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית לאשכול חיפה עירוני מזרח (להלן: "ההליך התחרותי").
2. הנני מוסמך/ת לתת התחייבות זאת בשם המציע.
3. מתחייב בזה, כי במידה והמציע יזכה בהליך התחרותי מספר 02/2025 שפרסם משרד התחבורה להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית לאשכול חיפה עירוני מזרח, לשמור על שיעור השתמטות מתשלום שאינו עולה _____ % (במילים: _____ %), כנדרש לפי סעיף 28.10 למסמכי ההליך.
4. ידוע לי כי התחייבות זו, משמשת לצורך חישוב ניקוד האיכות עבור רכיב זה בהתאם לאמור בסעיף 28.10, ושככל שלא תקויים צפויה החברה לתשלום פיצויים מוסכמים כאמור בהליך התחרותי

תאריך	שם מלא של החותם בשם המציע	חתימה וחותמת המציע
_____	_____	_____

אישור

אני החתום מטה, _____, עורך דין, מאשר בזה כי ביום _____ הופיע _____ המוכר לי אישית / שזיהיתיו על פי תעודת זהות מס' _____, ושהנו מורשה/י החתימה מטעם המציע המוסמך לחייב את המציע לעניין נספח זה, חתם בפניי על כתב התחייבות זה.

חתימה

תאריך

נספח נג'

מתודולוגיית עיבוד ואימות נתוני תיקופים וספירת נוסעים

מרחשוון תשפ"ו | נובמבר 2025

מבוא

1.

מערכת מדידת אי-התיקוף היא אחד הכלים החשובים ביותר העומדים לרשות הרשות הארצית לתחבורה ציבורית לצורך הערכת דפוסי שימוש בשירותי התחבורה הציבורית, זיהוי פערים תפעוליים, ובחינה מתמשכת של איכות השירות לנוסעים.

בעשור האחרון השתפרו מערכות הכרטוס והספירה באופן משמעותי, ובמקביל עלתה היכולת לנתח כמות גדולה של נתונים בזמן קצר. הגדלת נפחי המידע, יחד עם שיפור איכות המערכות, מאפשרים היום לבצע הערכות מדויקות של שיעור אי-התיקוף, להבין את הגורמים המשפיעים עליו, וליזום התערבויות מבוססות נתונים לשיפור השירות.

אי-תיקוף, במובנו הרחב, מתייחס לכל מקרה שבו קיימת נסיעה עם פער בין מספר הנוסעים בפועל לבין מספר הפעולות המתועדות במערכות התיקוף. פער זה עשוי לנבוע ממגוון רחב של סיבות: תקלות טכנולוגיות בכרטוס או הרכב, או שגיאות בממשקי הנתונים בין המפעיל לרשות.

מטרת המתודולוגיה היא להבחין בין פערים הנובעים משימוש לא תקין במערכת לבין פערים שמקורם טכנולוגי או תפעולי, ובכך לאפשר ניתוח נקי ומדויק ככל האפשר. המסמך מציג שיטה סדורה, רב-שלבית, הכוללת יצירת מאגר קווים לבדיקה, ניקוי מעמיק של נתוני ספירת נוסעים, השלמת נתונים חסרים ממערכות המסלקה, התאמות מול מאגרי רישוי-ביצוע, זיהוי חריגות על בסיס כללים טכניים ומודלים סטטיסטיים, ולבסוף איחוד של כלל הנתונים לכדי תמונת מצב מלאה על כל נסיעה.

המודל משלב אלגוריתמים לפסילת נסיעות בעלות נתוני ספירה חשודים, לצד כללי "הצלת נסיעה" המאפשרים קבלה של מקרים גבוליים תוך שמירה על דיוק גבוה. בנוסף, נעשה שימוש בבדיקות סטטיסטיות כמו IQR ו z-score לצורך זיהוי נקודות חריגות המעידות על תקלות מערכתיות או שגיאות נתונים חמורות.

המתודולוגיה שגובשה על ידי אגף מדידה נועדה לייצר שפה אחידה למדידת אי-תיקוף עבור כלל הגורמים המקצועיים: אנשי תכנון, מפעילים, יחידות רגולציה, גורמי בדיקה עצמאיים וגופים ממשלתיים נוספים.

התוצר המתקבל הוא בסיס מידע אחיד, איכותי ובר-השוואה, המאפשר למדוד מגמות לאורך זמן, לזהות מוקדים בעייתיים, ולבסס החלטות רוחביות בתחומי תפעול, פיקוח, פיתוח תשתיות ושיפור חוויית הנוסע. בכך משמש המסמך נדבך מרכזי בבנייה של מערכת תחבורה ציבורית אמינה, יעילה ושקופה בישראל.

2. שלבי העבודה

תהליך מדידת אי-התיקוף בנוי ממערך פעולות מובנה, שמטרתו להבטיח כי כלל הנתונים הנאספים ממערכות המפעילים עוברים סינון, ניקוי, השלמה ובקרה, עד להפקת תוצר סופי איכותי ומדויק.

השיטה מבוססת על עקרונות של תקינות נתונים, התאמות בין מערכות שונות, וניתוח סטטיסטי מתקדם לאיתור חריגות. להלן פירוט שלושת שלבי העבודה המרכזיים:

2.1 מסגור תאריכי הבדיקה, יצירת רשימת הקווים הרלוונטית וסינון ראשוני

בשלב זה מוגדרים גבולות הניתוח וקובע אילו נסיעות ייכללו בתהליך. הפעולות העיקריות הן:

2.1.1 בחירת תקופות הבדיקה: מדובר על שבוע אחד בכל חודש (ללא

חריגים). שבוע זה יהיה שבוע נקי מאירועים (עד כמה שניתן). בחירת תקופות אלו מאפשרת ניתוח מגמות לאורך זמן ושמירה על עקביות במדידה, גם בתקופות חגים וחופשות.

2.1.2 יצירת רשימת הקווים לבדיקה:

מתוך כלל הקווים המופעלים באשכול, יבחרו 50 הקווים בעלי כמות התיקופים הגבוהה ביותר בתקופה הנבחרת. באשכולות שבהם נפח הפעילות נמוך, ניתן להכליל גם קווים בעלי לפחות 10 תיקופים בתקופת הבחינה.

2.1.3 סינון ראשוני על בסיס מערכות ספירת נוסעים ורישוי - ביצוע

(מיושם בשלב קליטת הנתונים ב-BI):

כל הרכבים שאינם מצוידים במערכת ספירת נוסעים (APC) מוסרים מהמאגר. כמו כן, מסוננות נסיעות שבהן נמצאו תקלות בסיסיות בספירה:

2.1.3.1 נסיעה ללא אירועי עליה או ירידת נוסעים כלל

2.1.3.2 זקיפת זמני פתיחה וסגירת דלתות מתוך העלייה

והירידה- מונע פסילה של תחנה בודדת.

2.1.3.3 כמות עולים ויורדים בנסיעה אינה זהה (לא היו

מקרים להצלת הנסיעה) כפי שיפורט בסעיף 2.2 להלן.

2.1.3.4 יורדים בתחנה הראשונה- לא מתבצעת פסילת

נסיעה, במקרה זה מאפסים את היורדים בתחנה הראשונה. כלומר אין יורדים בתחנה ראשונה, ומספר היורדים מוחסר ממספר העולים בהתאמה..

2.1.3.5 עולים בתחנה האחרונה- לא מתבצעת פסילת

נסיעה, במקרה זה מאפסים את העולים בתחנה

האחרונה. כלומר, אין עולים בתחנה אחרונה, ומספר העולים מוחסר ממספר היורדים.

2.1.3.6 חיישן לא תקין ברכב - במידה ולרכב יש דלת שכלל לא סופרת עולים/יורדים, במקרה זה נפסלות כל הנסיעות שבוצעו על ידי האוטובוס הזה.

2.1.3.7 כאשר יש מעל 30% עצירות שלא בתחנות לפי הרישוי

2.1.3.8 כאשר יש מעל 25% מהתחנות עם מספר ממשיכים שלילי.

2.1.3.9 במידה ויש מספר ממשיכים שלילי של 7 נוסעים ומעלה (בתנאי שהיו מעל 35 נוסעים), הנסיעה תיפסל. אחרת הנסיעה תאושר.

2.1.3.10 במידה ומספר הנוסעים הכללי, הוא מתחת ל-35 אנשים, וסך הממשיכים הסופי יהיה שלילי ויהיה 20% ומעלה. הנסיעה תיפסל. אחרת הנסיעה תאושר.

2.1.3.11 נסיעה עם עודף נוסעים - מעל 400 בנסיעה אחת.

2.1.3.12 נסיעות עם פתיחת דלתות שווא (ללא עליה או ירידה של נוסעים), עם ערך של מעל 25% מכלל פתיחות הדלת בנסיעה, תיפסל

שלב זה מבטיח כי לניתוח ייכנסו רק נתונים בעלי פוטנציאל למדידה אמינה.

2.2 בהמשך לאמור בסעיף 2.1.3.3 לעיל, מקרים להצלת נסיעה (כאשר כמות הנוסעים העולים והיורדים אינה זהה):

2.2.1 חישוב הפער האחוזים נעשה לפי הנוסחה B/A בהתאם להגדרות הבאות:

- A- פער בין מספר העולים למספר היורדים בערך מוחלט
- B- ממוצע הנוסעים העולים והיורדים
- חישוב הפער האחוזי לפי הנוסחה A/B

על מנת להתמודד עם נסיעות בעלות מיעוט נוסעים ולמנוע פסילתן שלא לצורך נקבעו כללי ההצלה הבאים:

1. נסיעה שבה הפער האחוזי קטן מ-11%. תחשב נסיעה תקינה.

2. נסיעה שבה הפער האחוזי נע בין 11% ל-21%, ובתנאי שהפער המספרי (A) אינו עולה על 10.

3. נסיעה שבה הפער האחוזי נע בין 21% ל-35%, ובתנאי שהפער המספרי (A) אינו עולה על 5.

2.3 סינונים ותיקוני מידע נוספים:

- 2.3.1 תתבצע הצלבה עם מאגר הרישוי ביצוע כדי לוודא שהנסיעה התקיימה בפועל על פי מאפייני הרישוי והמסלול שאושרו.
 - 2.3.2 בכל נסיעה יקבע מספר הנוסעים הכללי לפי הנמוך מבין העולים או היורדים במערכת ספירות הנוסעים, זאת כדי לייצר מספר ברזל שאין נמוך ממנו.
 - 2.3.3 יבוצע סינון של עולים ויורדים במיקומים שאינם תחנות אוטובוס מוגדרות, כאשר המרחק מנקודת תחנה עולה על 100 מטר. מטרת הסינון היא להחריג אירועי עלייה וירידה שאינם מייצגים נסיעה בפועל, כגון מעבר במחסומים, כניסה לאזורים רגשיים או ביצוע בדיקות ביטחוניות, לדוגמה כניסה לאילת או מחסומי גדר ההפרדה.
 - 2.3.4 כדי לענות על ספירת שווא, הוחלט כי בשליש מהנסיעות יוחסר נוסע אחד. כלומר שליש נוסע מכל נסיעה. זאת כדי לענות על ספירה של פקחים/נוסעים שיורדים ועולים כדי לעזור לנוסעים אחרים/מקרים שונים אחרים.
 - 2.3.5 יתבצע סינון של נסיעות שבהן קיים חוסר איזון העולה על 11% בין מספר הנוסעים העולים למספר הנוסעים היורדים בנסיעה (לפי התנאים המוזכרים מעלה). נסיעות אלו יוסרו.
- 2.4 יבוצע ניתוח וגזירת נתוני הבסיס של תיקופים וספירת נוסעים לכל הקווים והנסיעות הרלוונטיות.

3 עיבוד נתוני המסלקה – ניקוי, השלמה והשוואה עם מערכת ספירות נוסעים

- 3.1 תתבצע הרמת דגל עבור נסיעות שבהן מופיע TripId לא תקין, או מק"ט קו שגוי בנתוני המסלקה. שלב זה מיועד לבחינת אפשרות להשלמת הנתונים או, במידת הצורך, להסרת הנסיעות.
- 3.2 השלמת נתונים חסרים
בשלב זה ייעשה ניסיון להשלים ככל הניתן נתוני מסלקה חסרים, במטרה לייצר תמונת מידע מלאה על כל נסיעה.
- 3.2.1 השלמת תיקופים על בסיס מכשירי התיקוף (ולידטור) ברכב
בדיקה של validator id לפי תאריך. אם קיימים תיקופים שבוצעו בוולידטור מסוים בטווח שעות מסוים אך חסר מספר

רכב או מק"ט - כיוון, ניתן לשייך את התיקוף לנסיעה המתאימה ובכך להשלים נתונים חסרים.

3.2.2 השלמת TripId על בסיס זמן תיקוף ומספר רכב

כאשר TripId חסר או אינו תקין, ייבדקו נתוני זמן התיקוף ומספר הרכב. באם נתונים אלו קיימים, יש לחפש תיקוף נוסף באותה נסיעה שמכיל TripId תקין, והוא יושלם לכל הרשומות החסרות. במידה ואין כלל TripId לנסיעה, היא תיפסל.

3.2.3 השלמת נתונים על בסיס קו, כיוון וחלופה בנסיעות ייחודיות

תיקופים שאינם משויכים לנסיעה אך כוללים מידע על קו כיוון או קו-כיוון-חלופה ייחודיים לתאריך מסוים, יקבלו את ערכי הנסיעה היחידה המתאימה לאותו יום.

3.3 הסרת נסיעות

3.3.1 נסיעות יוסרו כאשר חסרים נתונים חיוניים, כגון Trip-Id, זמן תיקוף או מספר רכב, ולא ניתן לשייך את התיקופים לנסיעה. במקרה כזה, כל הנסיעות באותו תאריך של אותו קו-כיוון-חלופה יוסרו.

3.3.2 נסיעות יוסרו כאשר מזוהה פער בלתי סביר בין נתוני המסלקה לבין נתוני ספירות הנוסעים, שלב זה יתבצע לאחר איחוד הנתונים.

3.3.3 רכבי הסעות אשר לא יעמדו בתנאי היצרן- ספירה של 1000 נוסעים במהלך שבוע, עם סטייה ביחס עולים/יורדים של מעל 10%. לא יכנסו למאגר הנסיעות שיבדקו (בתהליכי יישום ב-BI).

3.4 איחוד והשוואת הנתונים

3.4.1 עיבוד נתוני המסלקה

אגרגציה של נתוני המסלקה לסכום המתקפים בכל נסיעה. בנוסף צמצום לשדות רלוונטיים בלבד והעשרה בשדות מעולמות תוכן אחרים (רישוי-ביצוע/VM ועוד).

3.4.2 אגרגציה של נתוני ספירות הנוסעים לסכום העולים/יורדים בכל נסיעה. בנוסף צמצום לשדות רלוונטיים בלבד והעשרה בשדות מעולמות תוכן אחרים (רישוי-ביצוע/VM ועוד).

3.4.3 בדיקת השדות והתאימות בין הטבלאות החדשות שנוצרו.

3.4.4 איחוד הנתונים על בסיס TRIPID+תאריך+קו-כיוון-חלופה. כאשר בזמן האיחוד מתבצעים מספר תהליכים :

3.4.4.1 יצירת שדה- פער בין מספר העולים או היורדים

(הנמוך ביניהם) לבין מספר המתקפים.

3.4.4.2 בדיקת אחוז המתקפים ביחס לממוצע

עולים/יורדים בנסיעה, כאשר :

3.4.4.2.1 במידה ומספר העולים/יורדים

$\leq$ ממספר המתקפים, היחס

צריך להיות מעל 50%, אחרת

הנסיעה נפסלת (לא אמור

להיות מאחר ופסלנו נסיעות

כאלה בשלב הסרת הנסיעות).

3.4.4.2.2 במידה ומספר המתקפים <

ממספר העולים/יורדים, היחס

צריך להיות עד 10%, במידה

ואי ההתאמה גדולה מזה,

הנסיעה נפסלת ונכנסת למאגר

הנסיעות בהן יש כנראה בעיה

באחת המערכות.

3.4.4.2.3 במידה ובסעיף הקודם הנסיעה

עומדת בגבול ההגדרה, הנסיעה

תקבל התאמה מלאה. כלומר,

אין אי-תיקוף.

4 איחוד נתונים ותוצר סופי

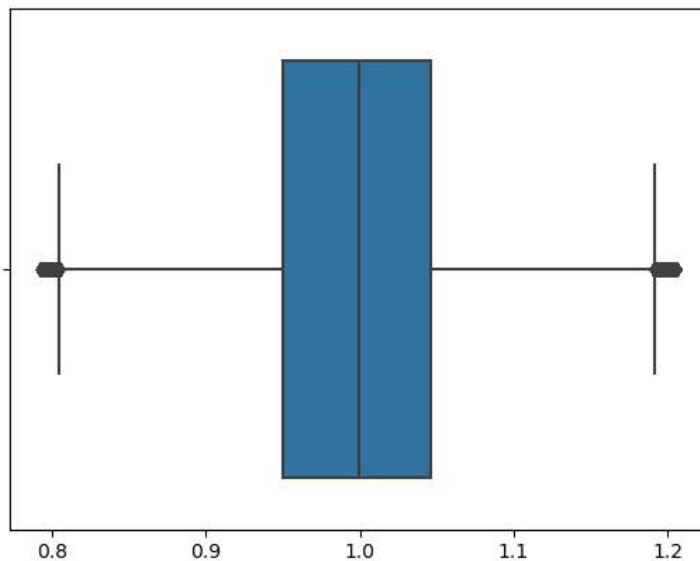
4.1 בשלב זה מאוחדות כל הנסיעות לטבלה מרכזית אחת, הכוללת את כלל נתוני

המסלקה וספירות הנוסעים לאחר הניקוי, ההשלמה וההתאמות שבוצעו

בשלבם הקודמים.

4.2 לאחר האיחוד תתבצע בדיקה לאיתור ערכי קצה (Outliers) באמצעות שיטת

IQR, בדומה למנגנון המקובל ב־ Box Plot.



נקודות הנתונים הממוקמות מחוץ לגבולות הקווים הקיצוניים יוסרו מהמאגר ויועברו לטבלת נסיעות שבהן קיימת תקלה במערכות המדידה.

4.3 בנוסף תתבצע בדיקת Z-Score לצורך הערכת המובהקות הסטטיסטית של הנתונים. במקרה שהערך הממוצע חורג ביותר משלוש סטיות תקן, תבוצע בדיקה נוספת לאימות תקינות הנתונים.

4.4 בשלב זה ניתן לבצע אגרגציות שונות בהתאם לצורכי הניתוח: לפי מפעיל, אשכול, קו, אזור גיאוגרפי ועוד.

4.5 הטבלה הסופית תיוצא אל בסיס נתונים פנים-ארגוני, אשר ישמש תשתית ליצירת לוחות מנהלים וממשקי ניתוח מגוונים.



• **השלבים הבאים המתוכננים:**

- יישום פילוח מתקפים לפי פרופילי משתמש לשם העמקת ההבנה בדפוסי שימוש.
- הרחבת הבדיקה מעבר לשבוע מייצג בחודש.
- הרחבת מ-50 הקווים העמוסים לכלל הקווים באשכול.
- ניתוח פרופיל האימתקף באמצעות בחינה גיאוגרפית של מקטעי נסיעה, אזורים סטטיסטיים, שכונות, אזורי תעסוקה ומסחר.
- התאמת תהליך העיבוד להפעלה לפי רשימות קווים ייעודיות, בהתאם לצורך או לבקשה מצד גורמי ניהול ורגולציה.

נספח נד'

התחייבות להעמדת משרדים
וחניון לילה מאובטח

תאריך :

לכבוד

ועדת המכרזים

משרד התחבורה

א,ג,נ,

הנדון : התחייבות להעמיד משרדים וחניוני לילה מאובטחים להליך תחרותי מספר 02/2025 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה ציבורית באוטובוסים באשכול חיפה עירוני מזרח

אני הח"מ _____ ת.ז. _____, מתחייב בזאת כדלהלן :

1. בהתאם לסעיף 21.2.5 להליך התחרותי, הנני נותן התחייבות זאת בשם _____ שהוא המציע (להלן : "המציע") בתמיכה להצעה בהליך תחרותי מס 02/2025 להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית לאשכול חיפה עירוני (להלן : "ההליך התחרותי").
2. הנני מוסמך/ת לתת התחייבות זאת בשם המציע.
3. אני מתחייב בזה, כי במידה והמציע יזכה בהליך התחרותי לשם עמידה בתנאי ההליך התחרותי, ובאמור בסעיף 37.2 למסמכי ההליך התחרותי, להעמיד על חשבונו של המציע חניוני לילה מאובטחים ומשרדים .

תאריך _____ שם מלא של החותם בשם המציע _____ חתימה וחותמת המציע _____

אישור

אני החתום מטה, _____ עורך דין, מאשר בזה כי ביום _____ הופיע _____ המוכר לי אישית / שזיהיתיו על פי תעודת זהות מס' _____, ושהנו מורשה/י החתימה מטעם המציע המוסמך לחייב את המציע לעניין נספח זה, חתם בפניי על כתב התחייבות זה.

תאריך _____ חתימה _____

שם החברה

חותמת וחתימה