

תכנית לאומית לתחבורה חכמה

הצעה להחלטה

מ ח ל י ט י ס, במטרה לעודד מחקר ופיתוח, יזמות ותעשייה בתחום התחבורה החכמה בישראל ולייעל את מערך התחבורה, באמצעות עידוד שילובן של טכנולוגיות מתקדמות בתחום התחבורה, לרבות כלי רכב אוטונומיים, חשמליים ומקושרים, מודלים שיתופיים, טכנולוגיות ניטור ועיבוד מידע תחבורתי ותפיסות חדשניות בהפעלת שירותי תחבורה, ולהביא למיצוי התועלות הכלכליות והחברתיות הגלומות בטכנולוגיות אלו, בדגש על הפחתת השימוש בנפט, הקטנת הגודש בדרכים ויוקר המחיה, שיפור הבטיחות בדרכים, שמירה על הסביבה ופיתוח התעשייה הטכנולוגית, לפעול כמפורט להלן:

1. להקים ועדת היגוי ויישום (להלן: "הוועדה") בראשות מנכ"ל משרד ראש הממשלה ומנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: "משרד התחבורה"), ובהשתתפות נציג מנהלת תחליפי נפט, נציג אגף תקציבים במשרד האוצר, נציג המועצה הלאומית לכלכלה במשרד ראש הממשלה, נציג הרשות הלאומית לחדשנות טכנולוגית, נציג החשבת הכללית, נציג היועץ המשפטי לממשלה, משנה למנכ"ל (תעשייה) במשרד הכלכלה והתעשייה, וסמנכ"ל בכיר תנועה במשרד התחבורה. הוועדה רשאית לזמן לדיוניה גורמים נוספים ולהיעזר בייעוץ חיצוני, ככל שתמצא לנכון.

2. הוועדה תקדם ביצוע תכנית כוללת, לשנים 2017-2021 (להלן: "התכנית הלאומית לתחבורה חכמה") אשר תבוצע על-ידי משרדי הממשלה הרלוונטיים ובהתאם לתחום אחריות המשרד ותכלול, בין היתר, את הצעדים הבאים:

א. קידום הקמת **מרכז ניסויים לרכב אוטונומי ותומך תחבורה חכמה**. במסגרת זו, להמליץ, בין היתר, על שיטת המימון, ההקמה וההפעלה הרצויים למרכז הניסויים.

ב. **איתור, יצירה והנגשת תשתיות מידע הנדרשות למו"פ ולצמיחת תעשיית התחבורה החכמה בישראל**, ובכלל זאת מיפוי והנגשת מאגרי מידע בתחום; ומיפוי כבישי ישראל או חלק מהם ברזולוציה גבוהה (HD).

ג. קידום **שת"פ אקדמי מקצועי בתחום התחבורה החכמה** בשיתוף עם הוועדה לתכנון ותקצוב במועצה להשכלה גבוהה. במסגרת זו תפעל הוועדה לייצר שיתופי פעולה אקדמאים בין תחומיים ורב תחומיים בנושא תחבורה חכמה, וכן שיתופי פעולה בין מגזריים – ממשלה, אקדמיה, תעשייה ויזמות.

ד. **קידום ניסויי שטח ופרויקטי חלוץ ("פיילוטים") של טכנולוגיות ותפיסות הפעלה חדשות במערך התחבורה**, בעלות פוטנציאל להקטנת גודש, הפחתת תאונות דרכים, צמצום השימוש בנפט ועידוד מעבר לתחבורה ציבורית.

ה. גיבוש וקידום **הצעדים הכרוכים בניסוי**, הפעלה ומתן שירותי תחבורה חכמה, תחבורה שיתופית, ושימוש באמצעים כלכליים משלימים לקידום מטרות ההחלטה.. בכלל זה תמליץ הוועדה לגורמים המשפטיים הרלוונטיים על עדכון החקיקה המתאימה, התאמת חוקי הדרך לכלי הרכב האוטונומיים, התאמת מערכת הרישוי והרכב, תדרי תקשורת ועוד.

ו. ייזום מחקרי היתכנות של הטכנולוגיה כאמור בשיתוף ממשלת ארה"ב בהתאם לסיכום בין המדינות ובחינת **שיתופי פעולה מחקריים בינלאומיים** נוספים.

ז. קידום סביבה עסקית תומכת בקהילה היזמית ושיתופי פעולה בין מגזריים בתחום.

ח. שיווק עולמי של פעילות התעשייה הישראלית בתחום התחבורה החכמה וחיזוק מעמדה של ישראל כמוקד משיכה לחברות בינלאומיות בתחום.

ט. קידום שיח והעברת ידע בין התעשייה לבין האקדמיה בתחום התחבורה החכמה, בין היתר באמצעות אירועים ייעודיים לנושא.

3. ראשי הוועדה יציגו בפני הממשלה מידי חצי שנה את התקדמות התכנית הלאומית לתחבורה חכמה.

4. בהמשך להחלטות ממשלה מס' 1354 מיום 7.2.2010, החלטת ממשלה מס' 2790 מיום 30.01.2011 והחלטת ממשלה מס' 5327 מיום 13.01.2013, בהתאם למטרות התכנית הלאומית לתחליפי נפט כפי שהוגדרו בהחלטת ממשלה מס' 2790 לעיל ולאור הפוטנציאל הגלום בתחום התחבורה החכמה להפחתת התלות בנפט, לעדכן את התכנית הלאומית לתחליפי נפט כדלקמן:

א. להרחיב את פעילותה של מנהלת תחליפי הנפט לתחום התחבורה החכמה ולשנות את שם המנהלת משמה הקודם "התכנית הלאומית לתחליפי " לשמה החדש: "התכנית הלאומית לתחליפי דלקים ותחבורה חכמה".

ב. להטיל על מנהלת תחליפי הדלקים ותחבורה חכמה לשמש גוף המטה במסגרת הארגונית של משרד ראש הממשלה אשר ירכז את התכנית הלאומית לתחבורה חכמה, יסייע ביצירת מדדי מעקב ויעדי ביצוע ויוודא כי התכניות המופעלות במסגרת זו מתאימות למטרות שנקבעו בהחלטה זו. פעילות המנהלת, וועדת ההיגוי והצוותים מכוחה, על פי

החלטה זו, בתחומים המסורים לאחריותו של שר התחבורה, יהיו בהתאם לאסדרה שיקבע משרד התחבורה.

5. תקציב ותקנים :

א. עבור התכנית הלאומית לתחבורה חכמה יוקצה תקציב בסך של 238 מיליון ש"ח בשנים 2017-2021, לפי החלוקה הבאה : 5 מיליון ש"ח בשנה מתקציב משרד הכלכלה והתעשייה מתחום הפעולה של הרשות הלאומית לחדשנות טכנולוגית (עבור סעיפים 2א' ו-2ד' ו-2ט' לעיל), 5 מיליון ש"ח בשנה מתקציב משרד ראש הממשלה (עבור סעיפים 2ב' ו-2ט' לעיל), 5 מיליון ש"ח בשנה מתקציב הוועדה לתכנון ותקציב במועצה להשכלה גבוהה (עבור סעיף 2ג' לעיל) וכן תקציב ממקורות משרד התחבורה בהתאם לפירוט בטבלה שלהלן :

סה"כ	2021	2020	2019	2018	2017	
24	1	1	1	1	20	מרכז ניסויים (א)
6	0	0	0	3	3	מאגר מידע (ב)
8	0	0	0	4	4	מיפוי (ב)
125	20	20	30	30	25	ניסויי שטח ופרויקטי חלוצ (ד)
163	21	21	31	38	52	סה"כ

ב. להקצות תקן נוסף למנהלת תחליפי דלקים ותחבורה חכמה מתוך תקני משרד ראש הממשלה.

6. לצורך מימוש מיטבי של מטרות החלטה זו, רשאי צוות ההיגוי, בהסכמת שני ראשיו ובתיאום עם משרדי הממשלה הרלוונטיים, לגבש הסכמות לשינוי החלוקה של התקציב המוקצה לתוכנית הלאומית לתחבורה חכמה, בין הסעיפים ובין השנים המפורטות בהחלטה זו ואשר תובאנה בפני השרים המוסמכים להעברת התקציבים, והכל בהתאם לחוק יסודות התקציב, התשמ"ה-1985 ובדרך הקבועה לכך בו.

דברי הסבר

רקע כללי

תעשיית התחבורה ידועה כתעשייה שמרנית ביותר. צורת הרכבים, דרך הפעלתם והאנרגיה שבה הם משתמשים נותרו דומים בבסיסם כמאה שנה. בתקופה האחרונה, ועוד יותר בשנים הקרובות, צפוי עולם התחבורה לעבור שינויים דרמטיים. בזכות התקדמות טכנולוגית, פיתוחים ומגמות חדשניות בתחומים כגון: מערכות חישה, אינטליגנציה מלאכותית, אלקטרו אופטיקה, מזעור, איסוף וניתוח נתוני עתק (Big Data), המחשב האישי והטלפון החכם עובר עולם התחבורה לעולם של "תחבורה חכמה". לאור ייחודה של ישראל כאומה חדשנית, והיתרון היחסי שיש לה בטכנולוגיות האמורות, ניצבת מדינת ישראל בנקודת פריצה להוביל את השינוי העולמי ולהתבסס כמעצמה בתחום. הזדמנות זו תאפשר גם הנחת סד יציב להטמעה מקומית של טכנולוגיות תחבורתיות הנושאות בחובן יתרונות למשק כולו.

שוק התחבורה העולמי צפוי להגיע לשווי של כ-7 טריליון דולר עד שנת 2030 עם היקף רווחים של כחצי טריליון יורו. למשק הישראלי פוטנציאל משמעותי לחדור לשוק זה. הדבר יתבטא לא רק בנתח שוק ובתרומה ישירה לתעשייה ולייצוא, אלא גם בזליגת ידע והכשרת כוח אדם לתחומים נוספים המשיקים לתחום. בנוסף, להטמעת הפתרונות בשוק המקומי יש פוטנציאל דרמטי לשפר את היצע שירותי התחבורה בישראל, להפחית את מספר תאונות הדרכים ולצמצם באופן משמעותי את העלויות החיצוניות השליליות למשק הנובעות בעיקר מגודש בכבישים, זיהום אוויר ותאונות דרכים. על פי הערכות משרדי התחבורה, האוצר והגנת הסביבה, עלות זו הגיעה לסך של כ-35 מיליארד לשנה בשנת 2012 ורק הולכת ועולה. כיום, תחבורה מהווה את ההוצאה השנייה בגדולה למשק בית בישראל ועומדת על כ-1,900 ₪ לחודש. סך ההוצאה השנתית הינה כ-55 מיליארד ₪ למשקי הבית בישראל.

ניתן להתייחס לארבע מגמות עיקריות שמניעות את השינוי בתחום התחבורה, מגמות אשר מרכיבות בין היתר את "מהפכת התחבורה החכמה": (1) **כלי רכב מקושרים**: אלו כלי רכב אשר מתקשרים עם הסביבה וזה עם זה. כלי הרכב הללו כבר נמכרים היום ושיעור החדירה שלהם, לדוגמא בבריטניה, צפוי להיות כ-50% בשנת 2026. השפעת כלי רכב אלה כוללת: העלאת קיבולת נתיב, צמצום תאונות דרכים, הקטנת צריכת דלק ועוד; (2) **כלי רכב אוטונומיים**: אלו כלי רכב שנוסעים ללא עזרת נהג אנושי. ישנן הערכות כי כלי רכב אלו יהיו זמינים מסחרית לשיווק בתחילת העשור השני של המאה ה-21 והחדירה שלהם תערך כמה עשורים. לכלי רכב אוטונומי צפויות השפעות על מודל ההפעלה של כלי הרכב, זמן ניצול המשאב, קיבולת נתיב, שטחי חנייה והוזלת עלות הניידות; (3) **תחבורה שיתופית**: בהמשך לכלכלה שיתופית גם בתחבורה ישנה מגמה של שיתוף במשאבים על ידי מספר צרכנים. **בשיתוף רכב** מוותר האדם על בעלות על כלי רכב ומקבל גישה לכלי רכב כאשר הוא צריך אותו. **שיתוף נסיעות** מתאר מצב בו צרכנים שונים נוסעים יחדיו באותו כלי רכב בזמן נתון. שיתוף נסיעות יכול להיות מסחרי - על ידי נהגים מקצועיים במונית מיוחדת או על ידי פרטים המשמשים כנהגים בכלי הרכב הפרטי שלהם, ויכול להיות לא מסחרי בצורת קארפולינג בו ישנה רק השתתפות בעלויות הנסיעה, אם בכלל. תחבורה שיתופית מלווה את האנושות כבר עשורים רבים אבל בעזרת אמצעים טכנולוגיים ותקשורת יכולה להיעשות

היום ביתר קלות וביעילות; 4) **הנעה חשמלית**: כלי רכב אלו מונעים על ידי מנוע חשמל ואינם פולטים גזי פליטה לאוויר מכלי הרכב. הנעה זו הינה יעילה פי שתיים ממנוע בעירה פנימי ועם הגידול בזמן הנסיעה של כלי הרכב (בגלל מגמות אחרות שתוארו) ועם המשך פיתוח הטכנולוגיה הופכת למרכיב עיקרי בסוג ההנעות המשמש לתחבורה בעולם.

שינויים אלו גורמים לשינוי בתפיסה של שירותי תחבורה ודפוסי שימוש: חברות רכב ממציאות את עצמן מחדש כספקיות ניידות ולא כיצרניות כלי רכב. פרטים בחברה עוברים למודל של נגישות לשירותים, במקרה זה נגישות לניידות ולא לבעלות על כלי רכב. בנוסף, גוברת היכולת לספק שילוביות בין אמצעים שונים ולפתור את בעיית הקילומטר האחרון באמצעות סנכרון כמעט בלתי מורגש בין אמצעי תחבורה שונים. כך ניתן יהיה לספק מוצרי תחבורה מותאמים אישית לנוסע על פי מאפיינים ייחודיים, על פי דרישה ובזמן אמת.

החלטת ממשלה זו מהווה המשך להחלטות ממשלה מספר 1354 מיום 7.2.2010, החלטת ממשלה מספר 2790 מיום 30.01.2011 והחלטת ממשלה מספר 5327 מיום 13.01.2013. החלטות אלו נוגעות להפחתת התלות העולמית בשימוש בנפט לתחבורה. השימוש באמצעי תחבורה חכמה יקטין את צריכת הנפט ומהווה אמצעי משלים לדלקים חלופיים.

סעיף 1: מוצע להקים ועדת היגוי ויישום בראשות מנכ"ל משרד ראש הממשלה ומנכ"לית משרד התחבורה ובהשתתפות נציג מנהלת תחליפי נפט, נציג אגף תקציבים במשרד האוצר, נציג המועצה הלאומית לכלכלה במשרד ראש הממשלה ונציג הרשות הלאומית לחדשנות טכנולוגית, נציג החשבת הכללית, נציג היועץ המשפטי לממשלה, משנה למנכ"ל (תעשייה) במשרד הכלכלה והתעשייה - וסמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה הוועדה תקדם את ביצוע הצעדים המפורטים בסעיף 2 להחלטה, אשר יחדיו מהווים את "התכנית הלאומית לתחבורה חכמה", באמצעות משרדי הממשלה הרלוונטיים. להלן פירוט על אודות הצעדים השונים:

סעיף 2 (א): מוצע לקדם הקמת **מרכז ניסויים לרכב אוטונומי ותומך תחבורה חכמה**. שטח ניסויים לרכב אוטונומי ומקושר הוא מגרש סגור בו יש יכולת לבצע ניסויים בסביבה סטרילית ומנוטרת. מטרת השטח הינה לאפשר לשחקנים מגוונים כגון יצרני רכב, חוקרים באוניברסיטה וחברות הזנק לבצע ניסויים אלו בקלות. ההשפעה של שטח ניסויים על כל שחקן שונה היא: ליצרניות הרכב המסורתיות מהווה שטח הניסויים כר להרחבת הפעילות שלהם בישראל ומתחרה על פעילות שלהן בחו"ל. לחוקרים ולחברות הזנק יהווה שטח הניסויים כר פעולה בלעדי לניסויים בתחום זה שכיום אין בידם אלטרנטיבה אחרת. על הוועדה יהיה לדון ולהחליט על שיטת המימון, ההקמה וההפעלה של מרכז הניסויים.

סעיף 2 (ב): מוצע לאתר, ליצור ולהנגיש **תשתיות מידע הנדרשות למו"פ ולצמיחת תעשיית התחבורה החכמה בישראל**. למאגרי מידע יש פוטנציאל גדול לשיפור שירותי תחבורה, לתמיכה במחקר ופיתוח של תחבורה על ידי התעשייה והאקדמיה, הקמת חברות חדשות ויצירת פיתוחים בתחום התחבורה. בישראל יש מידע תחבורתי רב: נתוני המסלקה, ספירות נוסעים, ספירות מוצא יעד ועוד. סעיף זה מתייחס לכמה פעולות אפשריות בתחום המידע: פתיחה והנגשה של מאגרי מידע קיימים במשרדי ממשלה וחברות ממשלתיות. פעולה נוספת

היא רכישה של מידע תחבורתי והנגשתו לכלל הציבור או לחלקו מחברות מסחריות.

סעיף 2 (ג): מוצע לקדם **שת"פ אקדמי מקצועי בתחום התחבורה החכמה** בשיתוף עם הוועדה לתכנון ותקצוב במועצה להשכלה גבוהה. תחום התחבורה החכמה באקדמיה הוא תחום צעיר יחסית, המקשר בין חוקרים משדות שונים: גיאוגרפיה, מערכות מידע, הנדסה ומדעי המחשב, פסיכולוגיה, התנהגות אדם ועוד. ישנה חשיבות רבה לחיבור בין החוקרים השונים ולהעלאת המודעות בנושא ההולך ומתפתח בקרב החוקרים. בנוסף, תחום זה הוא יישומי ויש חשיבות יתרה לחיבור בין האקדמיה לשאר המגזרים: תעשייה, מגזר ממשלתי ומגזר יזמי. מיותר לציין כי הסעיף מתכתב עם סעיפים אחרים בהחלטה אשר צפויים יחדיו לייצר אפקט חיובי ביותר: חלק ממאגרי המידע יוכלו לשמש את השת"פ האמור, וכך להגביר את האטרקטיביות שלו, שטח הניסויים יהווה כר למחקר וכדומה.

סעיף 2 (ד): **קידום ניסויי שטח ופרויקטי חלוץ ("פילוטרים") של טכנולוגיות ותפיסות הפעלה חדשות במערך התחבורה**. צעד זה נועד לעודד הטמעת טכנולוגיות חדשות בישראל, באמצעות מתן תמיכה לחברות פרטיות להן טכנולוגיות ברמת בשלות גבוהה או שיטות הפעלה חדשניות בתחום התחבורה החכמה אשר יש בהן פוטנציאל להשפיע על הקטנת גודש, הפחתת תאונות דרכים, צמצום השימוש בנפט ועידוד מעבר לתחבורה ציבורית. הפילוטרים צפויים להזרים כספים לחברות שפועלות בתחום התחבורה החכמה בישראל ולתת להם יכולת לבצע הדגמה והתאמה בשיתוף ממשלת ישראל והחברות הממשלתיות בתנאי אמת. לבסוף, הידע שנוצר בתהליך כתוצאה מחשיפה להצעות ושיח סביב הנושא, תחת עבודה הדוקה עם משרד התחבורה והגופים האמונים על נושא התחבורה בישראל יעודד שיח והטמעת חדשנות.

סעיף 2 (ה): **גיבוש וקידום הצעדים הכרוכים בניסוי, הפעלה ומתן שירותי תחבורה חכמה**, ומימוש/יישום אמצעים משלימים לעיצוב שינוי התנהגות. ניסויים ברכב אוטונומי וניסויים בכלי רכב מקושרים והטמעתם דורשים שינויים רגולטוריים ויצירת רשימת דרישות מכל גורם שיהיה מעוניין לבצע ניסויים אלו בישראל. שינויים אלו נוגעים גם לתקנות חוקיות (לדוגמה תקנות התעבורה), גם להיבט של תקשורת, ביטוח ועוד. סעיף זה בא לכלול את כלל השינויים האלו כאשר בסוף התהליך, כל גורם שיעמוד בסט דרישות מסוים יוכל לבצע ניסויים ברכב אוטונומי ומחובר במדינת ישראל כולה או באזורים שיוקצו לדבר. כמו-כן, מוצע לבחון ולקדם אמצעים נוספים לעידוד שינוי התנהגות ומעבר השוק לתחבורה חכמה.

סעיף 2 (ו): מוצע ליזום מחקרי היתכנות של טכנולוגית תחבורה חכמה בשיתוף ממשלת ארה"ב, בהתאם לסיכום בין המדינות ובחינת **שיתופי פעולה מחקרניים בינלאומיים** נוספים.

סעיף 2 (ז): **קידום סביבה עסקית תומכת בקהילה היזמית ושיתופי פעולה בין מגזריים בתחום**. קהילת היזמים בתחום התחבורה החכמה מורכבת משכבות רבות של יזמים, חברות ופרטים הנמצאים בשלבים שונים של מחקר ופיתוח, פיתוח עסקי וגישה לשחקנים השונים בתחום: רגולטורים, חברות בין לאומיות וחברות פרטיות אחרות. על מנת לגשר על פערים אלו ולאפשר שיח, העברת רעיונות, קידום שיתופי פעולה והסרת חסמים יש להמשיך לתמוך

ולהרחיב את בסיס הקהילה היזמית בתחום. קהילה זו הוקמה על ידי מנהלת תחליפי דלקים, משרד הכלכלה והמכון הישראלי לחדשנות ומנוהלת על ידי גוף נבחר במכרז הפעלה למשך תקופת זמן מוגבלת. מוצע להמשיך ולזקק את מטרות ותפקיד ניהול קהילה זו, בין היתר: להרחיב את השיח שהקהילה מנהלת עם גופים שונים במשק הישראלי ולהגיע לקהלים חדשים.

לסעיף 2 (ח): **שיווק עולמי של פעילות התעשייה הישראלית** בתחום התחבורה החכמה וחיזוק מעמדה של ישראל כמוקד משיכה לחברות בינלאומיות בתחום. נדבך נוסף לחיזוק התעשייה הישראלית בתחום התחבורה החכמה הנו שיווק ומיתוג ישראל בעולם כשחקנית מרכזית בתחום זה. כבר היום, מכון הייצוא פועל על מנת לשווק ולהכיר לשוק המקומי את השוק העולמי. עם העניין ההולך וגובר בעולם לגבי טכנולוגיות תחבורה חכמה, מוצע להרחיב פעילות זו ובמיוחד להגיע למדינות נוספות בשווקים מתעוררים כגון הודו וסין. בנוסף וכפועל יוצא של כלל התוכנית ישנו ערך רב במשיכת תאגידים בין לאומיים מכלל שרשרת האספקה והייצור בתחום התחבורה החכמה לישראל.

לסעיף 2 (ט): קידום שיח והעברת ידע בין התעשייה לבין האקדמיה בתחום התחבורה החכמה. במסגרת זו מוצע לקיים אירועים ייעודיים לגישור על הפערים בתחום, הן במגזר העסקי והן במגזר האקדמי ובמה שביניהם. שיח ומפגשים כאמור יעזרו להבשלת רעיונות מהירים יותר בין המגזרים ולחיזוק התחום.

סעיף 3: הסעיף קובע כי ראשי הוועדה יציגו בפני הממשלה מידי חצי שנה את התקדמות התכנית.

סעיף 4: מוצע להרחיב את פעילותה של מנהלת תחליפי הנפט לתחום התחבורה החכמה ולשנות את שם המנהלת משמה הקודם "התכנית הלאומית לתחליפי נפט" לשמה החדש: "התכנית הלאומית לתחליפי נפט ותחבורה חכמה". במסגרת זו להטיל על המנהלת לשמש גוף המטה אשר ירכז את התכנית הלאומית לתחבורה חכמה, יסייע ביצירת מדדי מעקב ויעדי ביצוע ויוודא כי התוכניות המופעלות במסגרת זו מתאימות למטרות שנקבעו בהחלטה זו. פעילות המנהלת, וועדת ההיגוי והצוותים מכוחה, על פי החלטה זו, בתחומים המסורים לאחריותו של שר התחבורה, יהיו בהתאם לאסדרה שיקבע משרד התחבורה.

תקציב

עבור התכנית הלאומית לתחבורה חכמה יוקצה תקציב בסך של 238 מיליון ש"ח בשנים 2021-2022, לפי החלוקה הבאה: 5 מיליון ₪ בשנה מתקציב הרשות לאומית לחדשנות טכנולוגית (עבור סעיפים 2א' ו-2ד' ו-2ט' לעיל), 5 מיליון ₪ בשנה מתקציב משרד ראש הממשלה (עבור סעיפים 2ב' ו-2ט' לעיל), 5 מיליון ₪ בשנה מתקציב ות"ת (עבור סעיף 2ג' לעיל) וכן תקציב ממקורות משרד התחבורה בהתאם לפירוט בטבלה שלהלן:

סה"כ	2021	2020	2019	2018	2017	
24	1	1	1	1	20	מרכז ניסויים (א)
6	0	0	0	3	3	מאגר מידע (ב)
8	0	0	0	4	4	מיפוי (ב)
125	20	20	30	30	25	ניסויי שטח ופרויקטי חלוצ (ד)
163	21	21	31	38	52	סה"כ

השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

מוצע להקצות תקן נוסף למנהלת תחליפי נפט ותחבורה חכמה מתוך תקני משרד ראש הממשלה.

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

לא רלוונטי

החלטות קודמות של הממשלה בנושא

החלטת ממשלה 1354 מיום 7.2.2010.

החלטת ממשלה 2790 מיום 30.01.2011.

החלטת ממשלה 5327 מיום 13.01.2013.

עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה

מצ"ב.

סיווגים

סיווג ראשי : ביצועי

מוגש על ידי ראש הממשלה
ועל ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים

י"ט בטבת התשע"ז
17 בינואר 2017



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

לשכת היועצת המשפטית

חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה

נושא הצעת ההחלטה

קידום תכנית לאומית לתחבורה חכמה, במטרה לעודד מחקר, פיתוח ויזמות, באמצעות שילוב טכנולוגיות מתקדמות בתחום התחבורה.

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטי המשפטיים

מוצעת הקמתה של ועדת היגוי ויישום בינמשרדית בראשות המנהלים הכלליים של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ומשרד ראש הממשלה, ובהשתתפות נציגי מנהלת תחליפי נפט, אגף התקציבים, המועצה הלאומית לכלכלה, הרשות הלאומית לחדשנות וטכנולוגיה ומשרד התחבורה. ועדת ההיגוי תקדם ביצוע תכנית כוללת אשר תיושם על ידי מגוון משרדי הממשלה ובכלל זה תקדם הקמת מרכז ניסויים לרכב אוטונומי ותומך תחבורה חכמה, כמו גם שיתופי פעולה אקדמאיים ומקצועיים בתחום זה. לצורך קידום התכנית הלאומית יוקצה תקציב של 238 מיליון ₪ בחלוקה בין גורמי הממשלה השונים.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרון

החלטת הממשלה אשר הקימה את מינהלת תחליפי נפט (החלטה מס' 2790 מיום 30 בינואר 2011) קבעה את תקופת פעילותה של המינהלת ותיקצובה עד לשנת 2020. החלטת הממשלה המוצעת לעניין תחבורה חכמה, מטילה על מינהלת תחליפי הדלקים לשמש גוף מטה לריכוז התכנית הלאומית לתחבורה חכמה וקובעת ביצועה של התכנית לתקופה של השנים 2017 ועד 2021. בהתאמה, ונוכח הפער בין שתי החלטות לעניין תקופת פעילותה של המינהלת כמו גם תיקצובה, מוצע כי הממשלה תידרש לסוגיה בטרם חלוף מועד פעילותה הקבוע של המינהלת. עוד יצוין כי ההחלטה המוצעת מאפשרת לוועדת ההיגוי והיישום הבינמשרדית להיעזר בייעוץ חיצוני, בהתאם לכללים המחייבים העסקת יועצים במשרדי הממשלה.

עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם

היועצת המשפטית למשרד ראש הממשלה – אין מניעה.

עמדת היועצת המשפטית של המשרד שהשר העומד בראשו מגיש את ההצעה

אין מניעה משפטית לקידום ההצעה.


מלי סיסון, עו"ד

היועצת המשפטית

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים