

שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ

הצעה להחלטה

מ ח ל י ט י מ :

1. בהתאם לסעיפים 11(א)(8) ו-57 לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975, לאשר את החלטת דירקטוריון חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן: "חברת הרכבת"), מיום 17.4.2024 ומיום 15.8.24, בדבר מיזוג שתי חברות הבת של חברת הרכבת - חברת רכבת מטענים בע"מ וחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן ביחד: "חברות הבת הממשלתיות"), כך שחברות הבת הממשלתיות תיסגרנה וכלל פעילותן תמוזג לחברת הרכבת, ותבוצע בידי חברת הרכבת, בכפוף לאמור בהחלטה זו.
2. המיזוג מותנה בקבלת כל האישורים הנדרשים למיזוג לפי חוק החברות, התשנ"ט-1999.
3. עם השלמת המיזוג תבוטל החלטת הממשלה מס' 4545 (חכ/268) מיום 12.04.2012, כפי שתוקנה בהחלטת ממשלה מס' 5307 מיום 26.12.2012, בדבר הקמת שתי חברות הבת הממשלתיות.
4. הסכמי המיזוג בין חברת הרכבת לבין חברות הבת הממשלתיות יכללו את העקרונות הבאים:
 - א. קבלת כל האישורים הנדרשים למיזוג לפי חוק החברות, התשנ"ט-1999, ובכלל זה קבלת אישור הדירקטוריונים של החברות המתמזגות, לרבות בדרך של נטילת סמכות הדירקטוריונים, ואישור האסיפה הכללית, בהתאם לפרק הראשון לחלק השמיני בחוק החברות.
 - ב. חברת הרכבת תצהיר כי ביצעה בדיקה לשביעות רצונה של מצבן של חברות הבת הממשלתיות, ולא תעלה כל טענה כלפי המדינה בגין מצבן של חברות הבת הממשלתיות.
 - ג. חברת הרכבת תצהיר כי ידועה לה השפעתם של המיזוגים על דוחות החברה, כולל נושאי מיסוי, ולא תהיה לה כל טענה כלפי המדינה בקשר לכך.
 - ד. חברת הרכבת תצהיר כי תמשיך לנהל את פעילות המטענים ואת פעילות הנדל"ן במגזרים נפרדים במסגרת הדוחות הכספיים של החברה, בהתאם לנהלי רשות החברות ולכל דין.
5. להטיל על משרד התחבורה ומשרד האוצר לבחון במשותף עם חברת הרכבת את ההשלכות (ככל שישנן) להשלמת מיזוגים אלו על התנאים והתמורות בהסכמים הקיימים בין המדינה לבין חברת הרכבת ואת הצורך בביצוע תיקונים במטרה שהתנאים הנוכחיים בהסכמים יישמרו תוך עריכת ההתאמות המתחייבות ממיזוג חברות הבת בלבד, בתוך 90 יום ממועד החלטה זו. תנאי להשלמת המיזוג בפועל יהיה השלמת ביצוע וחתימה על תיקונים אלו (ככל שיידרשו).

דברי הסבר

רקע כללי

בהחלטת הממשלה מס' 4545 מיום 12.04.2012 (אשר תוקנה בהחלטת ממשלה מס' 5307 מיום 26.12.2012), אישרה הממשלה, בהתאם להוראות סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975 (להלן: "חוק החברות הממשלתיות") את הקמתן של שתי חברות בנות לחברת רכבת ישראל בע"מ (להלן: "חברת הרכבת") - חברת רכבת מטענים בע"מ (להלן: "חברת המטענים"), וחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן: "חברת הפיתוח").

לאחר למעלה מעשור ממועד הקמתן של חברת המטענים וחברת הפיתוח, ולאחר שמימוש ייעודן כפי שהוגדר בהחלטת הממשלה כמפורט להלן לא צלח, החליט דירקטוריון חברת רכבת ישראל, בישיבתו מיום 17.4.24 לפעול למיזוג חברות הבת הממשלתיות כך שהן תיסגרנה וכלל פעילותן תמוזג לחברת האם ותבוצע על ידה.

להלן יפורטו הנימוקים הנוגעים לחברת הבת למטענים:

1. במסגרת החלטות הממשלה משנת 2012 נקבע, בין היתר, כי מטרות חברת המטענים הן להוביל מטענים באמצעות קרונות רכבת ולבצע לצורך כך השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלת מטענים. כן נקבע כי הפרטת 51% מאחזקות חברת הרכבת בחברת המטענים תובא לאישור ועדת השרים לענייני הפרטה לא יאוחר מיום 01.06.2013.
2. ואולם, בין היתר לאור חפיפה בין מטרות חברת הבת למטענים לבין מטרות חברת הרכבת, הליך הפרטה כאמור, במסגרתו תוכנן להעביר את השליטה בחברה למשקיע מהסקטור הפרטי לא יושם בפועל, דבר אשר הוביל להימצאותה של חברת הבת למטענים, לאורך שנים ארוכות, ב"מצב ביניים" שאינו מיטבי, אשר משפיע באופן ישיר גם על חברת הרכבת, כפי שיתואר להלן.
3. ממועד הקמתה ועד למועד קבלת החלטה זו, חברת המטענים לא הצליחה לממש באופן מלא את יעודה מטרותיה כפי שהוגדרו בהחלטת הממשלה בצורה מיטבית, ואף יצרה הפסדים כבדים לאורך שנות קיומה, הן לחברת המטענים, והן לחברת הרכבת. אף השינוי שבוצע בשנת 2023 בתחום המטענים עקב הסכם ההפעלה החדש שנכרת בין הרכבת לבין גורמי המדינה לא הוביל את החברה לרווחיות, אלא רק צמצם את הפסדיה, בין היתר, עקב הירידה המתמשכת משנת 2017 ואילך בכמויות המטענים המובלים ברכבת ולתחרותיות הרבה בתחום זה מול המשאיות.
4. יצוין, כי במסגרת דו"ח מבקר המדינה משנת 2020 שעסק בנושא הובלת המטענים ברכבת נקבע כי היקף הובלת המטענים ברכבת פחת לאורך השנים בשל מחסור בתשתיות ובשל חוסר יעילות של מגזר המטענים, ועל כן, הומלץ לפעול לתיקון הליקויים כדי להגדיל במידה ניכרת את היקף הובלת המטענים ולאפשר למשק ולחברה לממש את הפוטנציאל הכלכלי הגלום בכך.

5. בהמשך לאמור, ועקב הפסדיה המתמשכים של חברת המטענים, מדי רבעון חברת הרכבת מאריכה את התחייבותה שלא תדרוש את פירעון החוב של חברת המטענים כלפיה, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת המטענים לכדי חדלות פירעון. התחייבות כאמור באה לביטוי בדוחות הכספיים של חברת המטענים וחברת הרכבת, והביאה לכך שכבר בשנת 2019 המליץ דירקטוריון החברה דאז לרשות החברות הממשלתיות לסגור את פעילותה.

6. מכאן, שמיזוג פעילות חברת המטענים בחברת הרכבת, שלה המומחיות במגזר המטענים, יאפשר להשיג ביתר חסכון וביתר יעילות את מטרות הרכבת בתחום הובלת המטענים. מיזוג כאמור יאפשר קידום הליך התאוששות מהותי לשיקום תחום המטענים ברכבת, ואף יוביל להתייעלות וחסכון כלכלי בתחום, בדרך של צמצום העלויות הכרוכות בהפעלת חברת בת נפרדת, וניצול מיטבי של המשאבים הזמינים ברכבת (כגון זמינות זמן מסילת הרכבת, ההון האנושי הקיים בחברת הרכבת וכיו"ב), תוך מציאת פתרונות ייחודיים ליצירת תחרותיות בתחום.

7. על כל האמור יש להוסיף, כי לצורך מימוש מטרותיה הקבועות בהחלטת הממשלה, חברת הרכבת גיבשה תכנית אסטרטגית סדורה וחזון לפעילותה העתידית, בכלל התחומים הרלבנטיים לרבות בתחום המטענים. מיזוג פעילות חברת המטענים בחברת הרכבת יוביל להטמעה ויישום מיטבי של התוכנית האסטרטגית והחזון של חברת הרכבת, תוך ראיית כלל הצרכים הרלבנטיים, הן בתחום המטענים והן ביתר תחומי פעילותה, כך שיתאפשר להשיג בצורה טובה יותר את מטרות החברה בתחום זה.

8. בנוסף, יצוין כי קיים קושי רב בגיוס בעלי תפקידים לחברת המטענים עקב סיווגה הנמוך, דבר אשר אף הוא פוגם בפעילותה ובתפקודה. מיזוג פעילות חברת המטענים בחברת הרכבת, שהינה בעלת סיווג גבוה יותר, יאפשר גיוס בעלי תפקידים ברמה גבוהה ושימור הידע הארגוני בתחום.

מכלל האמור לעיל עולה, כי הפסקת פעילות חברת המטענים ומיזוג פעילותה בחברת הרכבת כמוצע, יביא למימוש התכלית שעמדה בבסיס החלטת הממשלה בנושא, והיא הגברת היעילות והחסכון בתחום המטענים ושיפור הפעילות העסקית בתחום ובמגזר הובלת המטענים באמצעות רכבות בישראל.

להלן יפורטו הנימוקים הנוגעים לחברת הבת לפיתוח:

1. במסגרת החלטת הממשלה משנת 2012 נקבע, בין היתר, כי מטרת חברת הבת לפיתוח מתחמי רכבת ישראל הינה לפעול לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי רכבת ישראל, וזאת מבלי לפגוע במטרות חברת הרכבת ובפעילותה בטווח הארוך.

2. ואולם, בין היתר לאור העובדה כי מטרות חברת הפיתוח משלימות, הלכה למעשה, את מטרות חברת הרכבת, וכן לאור העובדה שמרבית הפרויקטים שבאחריות חברת הפיתוח משיקים ומתממשים עם פרויקטי הפיתוח של חברת הרכבת, ומצריכים ליווי שוטף של גורמים מקצועיים שונים בחברת הרכבת שהינם בעלי מומחיות וניסיון

בטיפול בתחום - ההפרדה לשתי חברות הובילה ליצירת קשיים וחסמים בפרויקטים השונים, ופגמה ביכולת להשיג את מטרות חברת הפיתוח.

3. לאור זאת, ממועד הקמתה ועד למועד קבלת החלטה זו, חברת הפיתוח לא הצליחה לממש את המטרות שהוגדרו במסגרת החלטת הממשלה בצורה מיטבית ואופטימלית, והלכה למעשה לא הצליחה למקסם את הפוטנציאל העסקי האדיר הגלום בפיתוח מתחמי הרכבת כולם.

4. מכאן, שמיזוג פעילות חברת הפיתוח בחברת הרכבת, שלה המומחיות המקצועית רחבת ההיקף בקידום ובביצוע של פרויקטים שונים בתחום הקבלנות והפיתוח, יאפשר להשיג ביתר חסכון וביתר יעילות את מטרות הרכבת בתחום זה. מיזוג כאמור אף יוביל להתייעלות ולחסכון כלכלי בתחום, בדרך של צמצום העלויות הכרוכות בהפעלת חברת בת נפרדת, ולניצול מיטבי של משאבי חברת הרכבת, תוך מציאת פתרונות ייחודיים ומהירים לפתרון החסמים בקידום הפרויקטים השונים.

5. לצורך מימוש מטרותיה הקבועות בהחלטת הממשלה, חברת הרכבת גיבשה תכנית אסטרטגית סדורה וחזון לפעילותה העתידית, בכלל התחומים הרלבנטיים לרבות בתחום פיתוח מתחמי הרכבת, באופן שיהיו מתחמים תחבורתיים עסקיים מניבים. מיזוג פעילות חברת הפיתוח בחברת הרכבת יוביל להטמעה וליישום מיטבי של התוכנית האסטרטגית והחזון של חברת הרכבת, תוך ראיית כלל הצרכים הרלבנטיים, הן בתחום הפיתוח והן ביתר תחומי פעילותה, כך שיתאפשר להשיג בצורה טובה יותר את מטרות החברה בתחום זה.

6. בנוסף, יצוין כי קיים קושי רב בגיוס בעלי תפקידים לחברת הפיתוח עקב סיווג הנמוך של החברה, דבר אשר פגם בפעילותה ובתפקודה. מיזוג פעילות חברת הפיתוח בחברת הרכבת, שהינה בעלת סיווג גבוה יותר, יאפשר גיוס בעלי תפקידים ברמה גבוהה ושימור הידע הארגוני בתחום.

מכלל האמור לעיל עולה, כי הפסקת פעילות חברת הפיתוח ומיזוג פעילותה בחברת הרכבת כמוצע, יביא למימוש התכלית שעמדה בבסיס החלטת הממשלה בנושא, והיא פיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת תוך שמירה על מטרות ופעילות חברת הרכבת בטווח הארוך.

יצוין כי הדירקטוריונים של חברות הבת אינם מאויישים כיום באופן המאפשר את כינוסם וקיום התייעצות עימם. חברת הרכבת היא בעלת המניות היחידה בחברות הבת, ובהתאם לתקנונים של חברות הבת ולהוראות חוק החברות, התשנ"ט-1999, במצב כזה על חברת האם לפעול לנטילת סמכויות דירקטוריון חברות הבנות לצורך אישור המיזוג, וכך נעשה. תקציב

הסכמי המיזוג בין חברת הרכבת לבין חברות הבת הממשלתיות יכללו את העקרונות המפורטים בהצעה. בנוסף, משרד התחבורה, משרד האוצר וחברת הרכבת לבחון במשותף את ההשלכות (ככל שישנן) להשלמת המיזוגים על התנאים והתמורות בהסכמים הקיימים

בין המדינה לבין חברת הרכבת ואת הצורך בביצוע תיקונים במטרה שהתנאים הנוכחיים בהסכמים יישמרו תוך עריכת ההתאמות המתחייבות ממיזוג חברות הבת בלבד, בתוך 90 יום ממועד החלטה זו. בין הממשלה לבין חברת הרכבת יש הסכמים שונים ובכללם הסכם מסגרת (הפעלה ופיתוח) והסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין משנת 2004, על תיקוניו. תנאי להשלמת המיזוג בפועל יהיה השלמת ביצוע וחתימה על תיקונים אלו (ככל שיידרשו).

השפעת ההצעה על מצבת כוח האדם

ההצעה עוסקת בחברה ממשלתית ואינה משפיעה על מצבת כוח האדם בשירות המדינה

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

אין

עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה

מצורפת חוות דעת

החלטות קודמות של הממשלה בנושא

החלטת הממשלה מס' 4545 מיום 12 באפריל 2012 ;

החלטת ממשלה מס' 5307 מיום 26 בדצמבר 2012 ;

סיווגים

סיווג ראשי: 06 פורמאלי

תחום פעולה עיקרי: 06 המגזר הציבורי

מגישים: שרת התחבורה והבטיחות
בדרכים
השר לשיתוף פעולה אזורי

ב' בחשון התשפ"ה
03 בנובמבר 2024



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

לשכת היועצת המשפטית

ירושלים, י"ג תשרי, תשפ"ה

15 אוקטובר, 2024

חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה

נושא הצעת ההחלטה: שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ ותיקון החלטת ממשלה

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטי המשפטיים

1. בהחלטת ממשלה מס' 4545 מיום 12.4.2012, אישרה הממשלה, בהתאם לסעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975, ובהתאם להחלטת דירקטוריון חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן – חברת הרכבת), הקמת שתי חברות בת של חברת הרכבת – חברת רכבת מטענים בע"מ וחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן – חברות הבת). החלטה 4545 הני"ל תוקנה בהחלטה מס' 5307 מיום 26.12.2012, באופן שאינו משליך על עניינה של ההצעה הנוכחית.
2. דירקטוריון חברת הרכבת, בישיבתו מיום 17.4.24, החליט לפעול לטובת סיום פעילות חברות הבת ומיזוג פעילותן בחברת הרכבת, בכפוף להבאת הדברים לאישור הממשלה כנדרש.
3. סעיף 11(א)(8) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975 (להלן – החוק), קובע בין היתר כי החלטה של הברה ממשלתית בדבר מיזוג עם חברה אחרת טעונה אישור הממשלה. בהתאם לסעיף 11(ב) לחוק, אישור הממשלה לפי סעיף קטן (א) יתקבל לפי הצעת השרים שהוגשה לממשלה עם חוות דעת של רשות החברות הממשלתית (להלן – הרשות), וכן תובא לידיעת ועדת הכספים של הכנסת.
4. סעיף 57 לחוק קובע כי הוראות החוק יחולו על חברת בת ממשלתית כשם שהן חלות על חברה ממשלתית, בהתאמות המנויות בו.
5. בהתאם להוראות החוק כאמור, מובאת לאישור הממשלה ההצעה שבנדון, שעניינה סגירת חברות הבת ומיזוג פעילותן לחברת הרכבת, זאת מהטעמים המנויים בדברי ההסבר להצעה. מצורפת חוות דעת רשות החברות הממשלתיות כנדרש ע"פ סעיף 11(ב) בחוק.
6. יצויין כי הדירקטוריונים של חברות הבת אינם מאויישים כיום באופן המאפשר את כינוסם וקיום התייעצות עימם. חברת הרכבת היא בעלת המניות היחידה בחברות הבת, ובהתאם לתקנונים של חברות הבת ולהוראות חוק החברות, התשנ"ט-1999, במצב כזה רשאית חברת האם ליטול סמכויות דירקטוריון חברות הבנות לצורך אישור המיזוג, וכך נעשה.
7. כאמור בהצעה, המיזוג מותנה בכל מקרה בקבלת כל האישורים הנדרשים למיזוג ע"פ כל דין, לרבות לפי חוק החברות, התשנ"ט-1999.
8. הסכמי המיזוג בין חברת הרכבת לבין חברות הבת הממשלתיות יכללו את העקרונות המנויים בהצעה.
9. בנוסף ההצעה מטילה על משרד התחבורה ומשרד האוצר לבחון במשותף עם חברת הרכבת את החשלוכות (ככל שישנן) להשלמת מיזוגים אלו על התנאים והתמורות בהסכמים הקיימים בין המדינה לבין חברת הרכבת ואת הצורך בביצוע תיקונים במטרה שהתנאים הנוכחיים בהסכמים יישמרו תוך עריכת ההתאמות המתחייבות ממזיג חברות הבת בלבד, בתוך 90 יום ממועד החלטה זו. תנאי להשלמת המיזוג בפועל יהיה השלמת ביצוע וחתימה על תיקונים אלו (ככל שיידרשו).

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרון

בשים לב לאמור לעיל, אין מניעה משפטית לאישור ההצעה.

עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם

ההצעה מתואמת עם הלשכה המשפטית במשרד האוצר.

עמדת היועץ המשפטי של המשרד שהשר העומד בראשו מגיש את ההצעה

אין מניעה משפטית לאישור ההצעה.



יעל כהן, עו"ד

היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים



ד"ר אביטל בירגר, עו"ד

היועצת המשפטית (בפועל), רשות החברות הממשלתיות



מזכירות הממשלה

החלטה מספר חכ/268 של ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) מיום 02.04.2012 אשר צורפה לפרוטוקול החלטות הממשלה וקבלה תוקף של החלטת ממשלה ביום 12.04.2012 ומספרה הוא 4545(חכ/268).

4545(חכ/268). שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ - הקמת שתי חברות-בת ממשלתיות

מ ח ל י ט י ס, לאשר לחברת רכבת ישראל בע"מ (להלן – חברת הרכבת), לפי סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה – 1975 (להלן – החוק) ובהתאם להחלטת דירקטוריון חברת הרכבת מיום 21.3.2012, להקים שתי חברות בת ממשלתיות, אשר יהיו במועד הקמתן בבעלות מלאה של חברת הרכבת (להלן – חברות הבת), לא יאוחר מ-60 יום ממועד קבלת החלטה זו, בהתאם לתנאים המפורטים להלן:

1. הקמת חברת רכבת מטענים בע"מ (להלן - חברת המטענים)

א. שם חברת הבת:

בעברית: חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ

באנגלית: Israel Rail Cargo Company Ltd.

או אם שם זה לא יאושר על ידי רשם החברות - שם דומה שיאושר על ידו.

ב. אופי החברה:

חברת המטענים תהיה חברה פרטית מוגבלת במניות.

ג. מטרות חברת הבת:

מטרות חברת המטענים הן המטרות המנויות להלן בלבד:

להוביל מטענים באמצעות קרונות רכבת, שבבעלות חברת המטענים או בבעלות תאגידים אחרים ולבצע לצורך כך

מזכירות הממשלה

השקעות ופיתוח תשתיות, לרבות תחבורתיות, ייעודיות להובלת מטענים.

חברת המטענים תהיה רשאית לבצע כל פעולה הדרושה לה לביצוע המטרות דלעיל, לרבות שירותים משלימים להובלת מטענים עד ליעדם הסופי (door to door).

ד. מבנה ההון של החברה:

הון המניות הרשום של חברת המטענים במועד הקמתה יהיה 1,000 ₪ מחולק ל-1,000 מניות רגילות בנות 1 ₪ בערך נקוב כל אחת.

ההון המונפק של חברת המטענים במועד הקמתה יהיה 1,000 ₪ מורכב ממניות רגילות בנות 1 ₪ בערך נקוב כל אחת.

ה. הזכויות הנלוות למניות:

כל המניות תהיינה שוות בזכויותיהן ותהיינה בעלות זכויות להצבעה באסיפה הכללית, במינוי דירקטורים, בהשתתפות ברווחים ובחלוקת נכסי חברת המטענים בפירוק.

ו. תקנון החברה:

תקנון ההתאגדות של חברת המטענים יהיה תואם את הוראות החוק ויאושר בידי רשות החברות הממשלתיות לפני רישום חברת המטענים.

ז. מקורות המימון של החברה:

מימון פעילות חברת המטענים ייעשה ממקורותיה העצמיים, מגיוס הון והלוואות שיועמדו לחברת המטענים על ידי צדדים שלישיים וממקורות שתעמיד חברת הרכבת.

ח. דירקטוריון החברה:

מספר חברי דירקטוריון חברת המטענים לא יפחת מ-5 ולא יעלה על 7 דירקטורים והרכבו יהיה כדלקמן: מנכ"ל חברת הרכבת, 2 סמנכ"לים בחברת הרכבת, עובד משרד האוצר, עובד משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים ו-2 אנשי ציבור.

מזכירות הממשלה

בתפקיד יו"ר דירקטוריון חברת המטענים יכהן מנכ"ל חברת הרכבת.

ט. השר האחראי:

שר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים.

2. הקמת חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן – חברת הפיתוח)

א. שם חברת הבת:

בעברית: חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ

באנגלית:

Israel Railway Station Development Company Ltd

או אם שם זה לא יאושר על ידי רשם החברות - שם דומה שיאושר על ידו.

ב. אופי החברה:

חברת הפיתוח תהיה חברה פרטית מוגבלת במניות.

ג. מטרות חברת הבת:

מטרות חברת הפיתוח הן המטרות המנויות להלן בלבד:

לפעול לפיתוח עסקי – מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת.

חברת הפיתוח תהיה רשאית לבצע כל פעולה הדרושה לה לביצוע המטרות דלעיל.

פעילות הפיתוח תהיה כפופה לצרכי חברת הרכבת וחברות הבת שלה ולא יגרמו לפגיעה במטרות חברת הרכבת וחברות הבת שלה ובפעילותן בטווח הארוך.

ד. מבנה ההון של החברה:

הון המניות הרשום של חברת הפיתוח במועד הקמתה יהיה 1,000 ₪ מחולק ל-1,000 מניות רגילות בנות 1 ₪ בערך נקוב

כל אחת.

ההון המונפק של חברת הפיתוח במועד הקמתה יהיה 1,000 ₪ מורכב ממניות רגילות בנות 1 ₪ בערך נקוב כל אחת.

ה. הזכויות הנלוות למניות:

כל המניות תהיינה שוות בזכויותיהן ותהיינה בעלות זכויות להצבעה באסיפה הכללית, במינוי דירקטורים, בהשתתפות ברווחים ובחלוקת נכסי חברת הפיתוח בפירוק.

ו. תקנון החברה:

תקנון ההתאגדות של חברת הפיתוח יהיה תואם את הוראות החוק ויאושר בידי רשות החברות הממשלתיות לפני רישום חברת הפיתוח.

ז. מקורות המימון של החברה:

עם הקמתה של חברת הפיתוח, תשקיע חברת הרכבת הון ראשוני לצורך הקמת החברה ותחילת פעילותה.

ח. דירקטוריון החברה:

מספר חברי דירקטוריון חברת הפיתוח לא יפחת מ-5 ולא יעלה על 7 דירקטורים והרכבו יהיה כדלקמן: מנכ"ל חברת הרכבת, 2 סמנכ"לים בחברת הרכבת, עובד משרד האוצר, עובד משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים ו-2 אנשי ציבור.

בתפקיד יו"ר דירקטוריון חברת הפיתוח יכהן מנכ"ל חברת הרכבת.

ט. השר האחראי:

שר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים.

י. מקרקעין:

להקים צוות בינמשרדי משותף למשרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים, משרד האוצר, מינהל מקרקעי ישראל, משרד המשפטים וחברת הרכבת לבחינת תיקון ההסכם בין חברת הרכבת לבין מינהל מקרקעי ישראל מיום

29.4.2004 (להלן – ההסכם), באופן שיאפשר פיתוח מתחמי תחנות הרכבת על ידי חברת הפיתוח בהתאם להחלטה זו. צוות הוועדה יכלול את מנהל מינהל מקרקעי ישראל, אשר יעמוד בראש הצוות, מנכ"ל משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים או נציגו, הממונה על התקציבים או נציגו, החשב הכללי, או נציגו, מנהל רשות החברות הממשלתיות או נציגו, נציג היועץ המשפטי לממשלה ומנכ"ל חברת הרכבת או נציגו. הצוות יגבש עקרונות לתיקון ההסכם ויגישם לאישור הגורמים המוסמכים על פי כל דין. עקרונות ההסכם יותאמו לעקרונות הרגולציה שיגבש הצוות שיוקם בהתאם לסעיף 4 להחלטה זו, ככל שהדבר רלבנטי ולפי העניין.

3. הפרטה

לוועדת השרים לענייני הפרטה תובא, לא יאוחר מיום 1.6.2013, החלטת הפרטה שעניינה הפרטת 51% מאחזקות הרכבת בחברת המטענים.

4. רגולציה

להקים צוות בינמשרדי משותף למשרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים, משרד האוצר ומשרד המשפטים לבחינת עקרונות הרגולציה הנדרשת לפעילות חברות הבת. הצוות יכלול את מנכ"ל משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים או נציגו, הממונה על התקציבים או נציגו ומנהל רשות החברות הממשלתיות או נציגו ואת נציג היועץ המשפטי לממשלה. הצוות יגיש את המלצותיו לשר האוצר ולשר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים בתוך 60 יום ממועד קבלת החלטה זו. שר האוצר ושר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים יפעלו להשלמת הליכי החקיקה וחקיקת המשנה הנדרשים עד ליום 1.6.2013.



מזכירות הממשלה

החלטה מספר חכ/327 של ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) מיום 18.12.2012 אשר צורפה לפרוטוקול החלטות הממשלה וקבלה תוקף של החלטת ממשלה ביום 26.12.2012 ומספרה הוא 5307(חכ/327).

5307(חכ/327). שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ - תיקון החלטת ממשלה

מ ח ל י ט י ס, לתקן את החלטת הממשלה מספר 4545(חכ/268) מיום 12.4.2012, כדלקמן:

בסעיף 2 להחלטה, לאחר המילים "לוועדת השרים לענייני הפרטה תובא, לא יאוחר מיום 1.6.2013 החלטת הפרטה שעניינה הפרטת 51% מאחזקות הרכבת בחברת המטענים", יבוא: "בתקופה של 10 שנים ממועד קבלת החלטה זו, שיעור אחזקות חברת הרכבת בחברת המטענים לא יפחת מ-49% ושיעור אחזקות חברת הרכבת בחברת הפיתוח לא יפחת מ-100%".