



תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

כללי:

1. כל התשובות במסמך זה יחשבו לחלק בלתי נפרד מהקול הקורא והנספח הטכני.
2. לכל המונחים האמורים במסמך זה תהיה המשמעות שנקבעה להם במסמכי הקול הקורא והנספח הטכני, אלא אם נאמר אחרת.
3. בכל מקרה של סתירה בין הוראות מסמך זה לבין מסמכי הקול הקורא והנספח הטכני, יגבר האמור במסמך זה.

1. שאלה: נוסח הסעיף המופיע תחת הכותרת "קהלי יעד" בדף הקול הקורא יוצר אי-הבנה לגבי זהות מגיש הבקשה - יש להבהיר עניין זה.

תשובה: מגיש הבקשה יכול להיות כל תאגיד הרשום בישראל. לתאגיד מגיש הבקשה עשויים להיות ספקים או שותפים כגון תאגיד בעל רישיון להפעלת קווי שירות של תחבורה ציבורית סדירים או תאגיד בעל יכולת לספק אוטובוסים עצמאיים או מערכות טכנולוגיה, ובלבד שיעמדו בדרישות הקול הקורא והנספח הטכני. יובהר כי אין הגבלה על מספר הגופים המספקים שירות או מוצר לתאגיד מגיש הבקשה.

2. שאלה: מבקשים הארכה להגשת שאלות הבהרה ב- 60 ימים נוספים. מדובר בפעולות והתאמות רבות ובוודאי יעלו שאלות נוספות במהלך ההיערכות להגשת ההצעה, בפרט בכל הנוגע לדרישות של טופס הבקשה המקצועי.

תשובה: לאחר שבחנו את הבקשה, כמו גם בקשות נוספות המבקשות להאריך את המועד להגשת שאלות הבהרה, החלטנו כי המועד האחרון להגשת שאלות הבהרה יוארך עד ליום 30.6.2022, וכן כי התשובות לשאלות הבהרה תפורסמנה בדף הקול הקורא באופן שוטף עד ליום 10.7.2022. הארכת המועדים הנ"ל פורסמה באתר הרשות בדפי הקול הקורא בעברית ובאנגלית.

3. שאלה: מבקשים לשקול את הגדלת גובה המענק ל- 100% מעלות הפיילוט. משיחות מול שותפים טכנולוגיים פוטנציאליים עולה כי אין רצון מצידם לשאת במימון הפרויקט. לאור מאפייני ההפעלה של מפעילי התחבורה הציבורית בישראל, המפעיל הזוכה לא צפוי להנות מתוצרי התוכנית. בהיותה של המדינה הנהנית העיקרית מתוצרים אלו, לצד השותפים הטכנולוגיים, מתבקש כי המדינה תישא במלוא עלות התוכנית. ייתכן ויש מקום לקבוע סכום תקרה לעלות הפיילוט, לפי תמחור מקובל, ולאפשר למתמודדים במכרז להגיש הצעה בדיסקאונט מסוים מסכום התקרה, ובלבד שעלות התוכנית המאושרת תמומן במלואה. יצוין כי במסגרת סעיף 8 לנספח ב' למסלול הטבה מס' 2, קיימת אפשרות למענק מוגדל בגובה 75% מעלות הפרויקט. מתבקש אם כן להעלות את שיעור המענק המוגדל ל- 100%.

תשובה: בכפוף להוראות ונהלי הקול הקורא ומסלול הטבה מס' 2 (נספח ב'), וועדת המחקר רשאית לאשר מתן מענק בשיעור של עד 75% מהוצאות המחקר והפיתוח של התקציב המאושר, לתכניות בעלות פוטנציאל להשפעה יוצאת דופן על ייעול ושיפור התחבורה בישראל.

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

4. שאלה: האם תיתכן בחירה במספר זוכים? במידה וכן האם ישפיע על אחוז גובה המענק?

תשובה: תיתכן בחירה במספר זוכים. למספר הזוכים כשלעצמו לא תהא השפעה על גובה המענק, אשר קביעתו נתונה לשיקול דעתה של וועדת המחקר. יובהר, כי סכום המימון המלא יחולק רק בין התאגידים המגישים שוועדת המחקר מצאה את בקשותיהם כמתאימות ביותר.

5. שאלה: מבקשים להבהיר כי במסגרת טופס הבקשה המקצועי ניתן יהיה להגיש מספר חלופות מסלולים בכמה ערים ולבסוף לבחור בשיתוף הרשות לתח"צ והשותף הטכנולוגי את המתאים ביותר.

תשובה: ניתנת בזאת הבהרה כי במסגרת טופס הבקשה המקצועי ניתן יהיה להגיש מספר חלופות מסלולים בכמה ערים, כאשר המגיש רשאי לבחור את המסלול המתאים ביותר, בשיתוף צוות המיזם. יוער כי המסלולים שיוצעו על ידי מגיש הבקשה יהוו שיקול במסגרת הערכת הבקשה, בין השאר, לאור השפעתם על איכות תכנית ההרצה, רמת האתגרים במימוש התוכנית ועוד.

6. שאלה: מבקשים להבהיר כי התיאום עם הרשות המקומית שבשטחה עתיד לפעול הפיילוט וההתחייבות שלה לתמיכה בפרויקט, לרבות בהיבטי הסברה והקמת תשתיות, יעשה רק בשלב שלאחר הזכייה שכן הוא דורש תיאום והסדרה רבים שלא יתאפשרו בפרק הזמן עד להגשת ההצעה.

תשובה: בהתאם לפירוט שלבי המיזם בנספח הטכני (עמ' 6-7), ובפרט לאור העובדה כי נסיעת כלי רכב בכבישים ציבוריים צפויה להתבצע החל מהשלב השלישי של המיזם, ניתנת בזאת הבהרה כי התיאום עם הרשות המקומית שבשטחה עתיד לפעול הפיילוט וההתחייבות שלה לתמיכה בפרויקט, לרבות בהיבטי הסברה והקמת תשתיות, יכול להתבצע בשלב שלאחר הזכייה, ובלבד שבטרם יחל המפעיל הזוכה את השלב השלישי של המיזם וכתנאי הכרחי לכך, עליו להציג לצוות המיזם תכנית ואסמכתאות המוכיחות כי ביצע תיאומים מספקים עם הרשות המקומית כאמור. יובהר כי בשלב הגשת הבקשה, רצוי כי מגיש הבקשה יציג לצוות המיזם LOI (מכתב כוונות) מטעם שטח הניסוי או האזור התפעולי או הרשות המקומית שבשטחם תתבצענה הנסיעות.

7. שאלה: האם הזוכה מחוייב לבצע שינויים ושיפורים בתשתיות? (צביעת מסלולים, תמרורים וכדומה).

תשובה: לא. פעולות מסוג אלה תבוצענה על ידי הרשויות המוסמכות לכך בהתאם להתקדמות המיזם ולצרכי הרשויות. אולם, ככל שלתאגיד הזוכה תעלנה דרישות הנוגעות לשינויים עתידיים בתשתיות, עליו להציגם ולתמחרם במסגרת הגשת הבקשה.

8. שאלה: בבולט הראשון בעמ' 12 לנספח הטכני נכתב: "התחייבות של מגיש הבקשה להפעלת המערך באופן מלא אם יזכה, בהתאם לתוכנית התפעולית והעסקית שהוצגה בבקשה, ובהתאם ללוחות הזמנים שאושרו". בעת הגשת הבקשה לא ידוע מה גובה המימון שיאושר ועל כן לא ניתן להתחייב במועד ההגשה לביצוע ההפעלה גם אם המציע יאושר כזוכה. יש להסיר התחייבות זו.

תשובה: כוונת הדרישה לעיל היא כי על הזוכה להתחייב להפעיל את המערך בהתאם לתכניות וללוחות הזמנים שאושרו לו על ידי וועדת המחקר, ולא באופן שאיננו תואם או שחורג מהתכניות המאושרות. על כן, הסעיף יישאר

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

על כנו. יודגש כי במהלך התוכנית ניתן להגיש לוועדת המחקר בקשה מנומקת לשינויים בתוכנית העבודה. בסמכות הוועדה לאשר או לדחות בקשה זו.

9. שאלה: מבקשים להבהיר כי הצגת פוליסת ביטוח המכסה את פעילות קו השירות במסגרת הבקשה תכלול רק כיסוי של הפעילות הקיימת. הפעלה והחתמת פוליסת ביטוח להפעלת אוטובוס אוטונומי הינה הליך מורכב שלא יתאפשר בפרק הזמן הקצר, ולגבי פוליסה זו מתבקש להציגה לאחר הזכייה.

תשובה: ניתנת בזאת הבהרה כי במסגרת הבקשה ניתן להציג פוליסת ביטוח המכסה רק את הפעילות הקיימת של קו השירות. על התאגיד הזוכה להציג פוליסת ביטוח להפעלת אוטובוס עצמאי תוך זמן סביר ממועד הזכייה, ובטרם תחילת הנסיעות באוטובוס.

10. שאלה: בבולט האחרון בעמ' 12 לנספח הטכני נכתב: "ככל ולאחר הפיילוט תהיה מניעה כלשהי בהמשך הפעלת הקו באמצעות אוטובוסים עצמאיים, על המפעיל יהיה להמשיך ולהפעיל את קו השירות באמצעות רכבים שאינם עצמאיים אלא אם קיבל אישור מהמפקח על התעבורה על הפסקת מתן השירות במסגרת אותו קו". מבקשים להבהיר כי ההחלטה האם להמשיך להפעיל את הקו לאחר סיום הפיילוט ואופן ההפעלה (אוטונומי או עם נהג) תהיה בידי המפעיל.

תשובה: ההחלטה בדבר המשך הפעלת הקו לאחר סיום הפיילוט ובדבר אופן ההפעלה נתונה לשיקול דעת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית.

11. שאלה: מבקשים לשיקול בשנית את הרציונל להטלת חובת תשלום תמלוגים על הזוכה. כידוע, הפעלת התחבורה הציבורית בישראל מסובסדת על ידי המדינה. בדומה לרכבים עם נהג, גם הפעלה של רכבים אוטונומיים במסגרת שירותי התחבורה הציבורית צפויה להיות הפסדית. בנוסף, ההפעלה באמצעות רכבים אוטונומיים תהיה במקביל להפעלה באמצעות רכבים עם נהג, וכמובן שהפעלה באמצעות נהגים אינה מחוייבת בתשלום תמלוגים. לפיכך, אין מקום לחייב את המפעיל הזוכה בתמלוגים במקרה של הפעלה עתידית של קווי שירות באמצעות רכבים אוטונומיים.

תשובה: חובת תשלום תמלוגים קבועה בחוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, תשמ"ד-1984 וכן בהוראות וכן [בנוהל מס' 03-200](#): "דיווח ותשלום תמלוגים" (המהווה חלק בלתי נפרד מהוראות ונהלי מסלול הטבה מס' 2). בהתאם להוראות החוק והנוהל, ככלל לא ניתן לקבל פטור מחובת תשלום תמלוגים, כאשר הגדרת התמלוגים המחייבת תהיה על פי קביעת ועדת המחקר, ועל בסיס הגדרה זו יחויב המבקש בתשלום תמלוגים.

עם זאת, יובהר כי בהתאם לסעיף 3.10.1 לנוהל מס' 03-200 מקבל הטבה רשאי להגיש בקשה להפסקת חובת הגשת דיווחי תמלוגים, באם נתקיים אחד מאלה: מקבל הטבה אינו פעיל; תכנית המו"פ נכשלה; מקבל הטבה אינו מוכר את המוצר ולא צפויות הכנסות נוספות בגין המוצר.

12. שאלה: בסעיף 7.1 ב' לנספח הטכני נכתב: "המחקר והפיתוח מושא התכנית על כל רכיביה, יתבצע בישראל, על ידי תושבי ישראל, אלא אם כן שוכנעה ועדת המחקר, מנימוקים שיירשמו, כי לביצועה של התכנית חיוני כי

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

חלק מהתכנית יבוצע שלא בישראל או שלא בידי תושבי ישראל. בסעיף 8.2 א' 2 לנספח הטכני נכתב: "בהחלטתה בדבר שיעור המענק, תיתן ועדת המחקר משקל משמעותי להצהרת מקבל האישור בדבר שיעור הייצור המקורי בישראל". האם זה אומר כי ההתקשרות עם חברת טכנולוגיה מחייבת חברה העומדת בתנאי הישראליות? זה קצת מגביל את שוק האפשרויות.

תשובה: הסעיפים הנ"ל עניינם בתאגיד מגיש הבקשה בלבד. אין שום מניעה כי התאגיד מגיש הבקשה יתקשר עם חברות טכנולוגיה זרות לצורך עמידה בדרישות הקול הקורא והנספח הטכני.

13. שאלה: האם הועדה רשאית לאשר תקציב שונה מעלות הפרויקט המוערכת על ידי מגיש ההצעה בתוכנית שתוגש על ידו?

תשובה: ועדת המחקר רשאית לאשר תקציב שונה מזה שהוגש לה, בין השאר, בהתאם לחוות דעת מקצועית.

14. שאלה: מה הם הקריטריונים לקביעת גובה המענק (20 עד 50 אחוז מהתקציב המאושר של הפרויקט)?

תשובה: הקריטריונים מפורטים בהוראות [מסלול הטבה מס' 2](#) ובמסמך [הקול הקורא](#) של המיזם.

15. שאלה: מבקשים להבהיר כי כל היבטי הסכם ההפעלה של המדינה מול המפעיל באשכול לא ייחשב ככפל מימון או ככפל תמיכה לעניין מסלול ההטבה.

תשובה: ניתנת בזאת הבהרה כי כל היבטי הסכם ההפעלה של המדינה מול המפעיל באשכול לא ייחשבו ככפל מימון או ככפל תמיכה לעניין מסלול ההטבה.

16. שאלה: בוובינר היתה אמירה לפיה המימון הוא רק של רכיב הפחת. כיצד תמומן עלות הרכבים וכיצד יקבע הערך והשימוש שלהם בסופו? על בסיס איזה תקופה מפחיתים את הרכבים?

תשובה: הפחת על רכב תחבורה ציבורית נצבר על פני 5 שנים עד 100%. הפחת הוא בהתאם לחלק היחסי של תקופת השימוש המאושרת במיזם. הרכב ממשיך להיות רכוש התאגיד גם כאשר המיזם הסתיים. חלופה אחרת היא לשכור או לבצע ליסינג לרכב, ואז ניתן להגיש את מלוא העלות של השכירות או הליסינג.

17. שאלה: מבקשים להבהיר מהם מועדי קבלת המימון במקרה של זכייה. האם תשלום אחד לאחר הזכייה? האם באופן תקופתי כתלות בעמידה באבני דרך? בכל מקרה מתבקש כי ככל שמדובר בתשלום על פי אבני דרך, אבני הדרך יהיו על בסיס תשלום חודשי.

תשובה: ככלל, התאגיד הזוכה יכול לקבל מקדמה בגובה של עד 35% מהתקציב המאושר בהתאם להחלטת ועדת המחקר, כאשר שארית התשלומים תתקבל מדי רבעון כנגד דיווחי הוצאות, והכל כמפורט בנהלי מסלול ההטבה.

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

18. שאלה: במסגרת סעיף 5 לקול הקורא צוין כי "על התוכניות להדגים יכולות טרום מוצריות ברמת בשלות גבוהה TRL 7-8 וללא תכולות מו"פ משמעותיות למעט התאמות לצרכי שוק המקומי". נבקש לקבל פירוט נוסף בדבר דרישה זו, וכן דרך לבחינת משמעות דרישת הסעיף, בשים לב למידת החדשנות הרבה של המוצר.

תשובה: נוסח הסעיף בקול הקורא שונה באופן הבא: "על התוכניות להדגים יכולות טרום מוצריות ברמת בשלות גבוהה וללא תכולות מו"פ משמעותיות למעט התאמות לצרכי שוק המקומי" (ללא ציון רמת ה-TRL). בהתאם, על התאגידים המגישים בקשה במסגרת הקול הקורא להיות בשלים להדגמה, הרצה והפעלה של אוטובוס או שאטל עצמאי כבר במעמד הגשת הבקשה. יובהר, כי ככל שבשלות הטכנולוגיה או הפתרון המוצע תהא גבוהה יותר כך הסיכוי לקבלת המענק יעלה.

19. שאלה: על פי בדיקתנו, אין כיום שום מערכת רכב אוטונומי אשר אף קרובה לרמת בשלות TRL 7-8, בוודאי לא בתחבורה ציבורית. משכך, מבקשים להסיר דרישת סף זו אשר אינה ישימה, וזאת הן בנוגע לרמת הבשלות והן בנוגע לתכולות המו"פ. בהמשך לכך, מוצע כי המוצר המוצע יבחן על סמך בדיקת הוועדה בהתחשב בעובדה שבנסיבות העניין בהכרח תהיינה הוצאות מו"פ משמעותיות לצורך התאמת המוצר לענף התחבורה הציבורית.

תשובה: נוסח הסעיף שונה באופן הבא: "על התוכניות להדגים יכולות טרום מוצריות ברמת בשלות גבוהה וללא תכולות מו"פ משמעותיות למעט התאמות לצרכי שוק המקומי" (ללא ציון רמת ה-TRL). בהתאם, על התאגידים המגישים בקשה במסגרת הקול הקורא להיות בשלים להדגמה, הרצה והפעלה של אוטובוס או שאטל עצמאי כבר במעמד הגשת הבקשה. יובהר, כי ככל שבשלות הטכנולוגיה או הפתרון המוצע תהא גבוהה יותר כך הסיכוי לקבלת המענק יעלה.

20. שאלה: בעמוד 4 לנספח הטכני, מוגדר צוות מענה אנושי. נבקש כי יובהר בסיפת ההגדרה כי הכוונה היא להסמכה "מטעם" המפעיל.

תשובה: ניתנת בזאת הבהרה כי התפקיד מחייב הסמכה של המפעיל או הסמכה מטעם המפעיל.

21. שאלה: בנוגע ליתר בעל התפקידים המוגדרים בסעיף ההגדרות לנספח הטכני (בקר, משלח וכו') - האם נדרש מספר מסוים של בעלי תפקיד כאמור/ היקפי משרה וכיוצ"ב?

תשובה: אין דרישה למספר נקוב של בעלי תפקידים או להיקף משרה מוגדר, ובלבד שהתאגיד הזוכה עומד בדרישות והוראות הקול הקורא והנספח הטכני.

22. שאלה: בכל שלבי הביצוע, האם ניתן להגיש הצעה המבוססת על מיניבוס/אוטובוס אחד בלבד (לצרכי MVP)?

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

תשובה: כמפורט בנספח הטכני, בשלבים א' עד ד' של המיזם ניתן לבצע נסיעות עם כלי רכב עצמאי בודד, כאשר רק בשלבים ה' עד ז' נדרש התאגיד הזוכה להפעיל מספר כלי רכב (שלב ה' - 3 כלי רכב, ושלבים ו' עד ז' - 5 כלי רכב לפחות). בהקשר זה, קובע הקול הקורא כדלקמן: "כמות האוטובוסים העצמאיים שיפעיל התאגיד תהיה 1-15, בכמות הולכת וגדלה, בהתאם ללוח הזמנים מיום אישור הזכייה כמפורט בנספח לקול הקורא".

23. שאלה: נבקש אישורכם לכך שבמסגרת האפשרות שניתנה למגישי הבקשה להציע מתכונת פעילות אחרת, ניתן יהא להציע כי התהליך יתבצע במודל MVP כך שבשלב ראשון תוכח התכונות טכנולוגית בגין רכב אחד.

תשובה: כמפורט בנספח הטכני, בשלבים א' עד ד' של המיזם ניתן לבצע נסיעות עם כלי רכב עצמאי בודד, כאשר רק בשלבים ה' עד ז' נדרש התאגיד הזוכה להפעיל מספר כלי רכב (שלב ה' - 3 כלי רכב, ושלבים ו' עד ז' - 5 כלי רכב לפחות). בהקשר זה, קובע הקול הקורא כדלקמן: "כמות האוטובוסים העצמאיים שיפעיל התאגיד תהיה 1-15, בכמות הולכת וגדלה, בהתאם ללוח הזמנים מיום אישור הזכייה כמפורט בנספח לקול הקורא".

24. שאלה: על פי בדיקתנו, אין כיום מערכת ברמת עצמאות טכנולוגית 4 לפחות, לכן מבוקש להוריד דרישה זו בשלב הגשת הבקשות.

תשובה: בהתאם להוראות הנספח הטכני, בשלבים א' עד ו' של המיזם תבוצענה נסיעות עם נהג בטיחות בתוך כלי הרכב, כאשר רק בשלב ז' של המיזם (השלב האחרון) תחל הוצאה של נהג הבטיחות, באופן הדרגתי. מטרת המיזם היא להפעיל אוטובוסים ברמת עצמאות טכנולוגית 4 (3016SAE J).

25. שאלה: האם ניתן להפעיל את קו השירות באזור מתוחם, כמו למשל בתוך קריה רפואית ממשלתית?

תשובה: ניתן להפעיל את קו השירות באזור מתוחם כאמור, בהתאם ליעדי ותנאי שלבי המיזם ובלבד שניתנו לכך כלל האישורים הרגולטוריים. קו השירות המוצע ייבחן על ידי וועדת המחקר, בין השאר, בהתחשב ברמת האתגר שהוא מציע, בסיכון שהוא משית, בקווי השירות שמציעים תאגידיים אחרים המגישים מענה לקול הקורא, בפוטנציאל הביקוש לנסיעות, ובמודל התעדוף של הרשות הארצית לתחבורה ציבורית (רלוונטי לשלבים ג' ואילך).

26. שאלה: בהערת השוליים בעמוד 8 לנספח הטכני, למען הסדר הטוב, נבקש כי ימסרו על ידיכם כלל הנהלים אותם נדרשות החברות להכיר עפ"י האמור בהערה זו.

תשובה: החוק הרלוונטי לעניין הוא החוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 130), התשפ"ב-2022 אשר פורסם ברשומות ביום 15.3.2022. הוראת הנוהל אשר נגזרת מתוך החוק שסימולה הוא 02-2022-AV ושכותרתה "אישור להפעלת רכב עם מערכת נהיגה עצמאית ללא נהג בכביש ציבורי" תפורסם בקרוב באתר משרד

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

התחבורה. באשר לבקשה לרישיון קו שירות ניתן להעזר בתוסף ד' לנספח הטכני. על מגיש הבקשה להתעדכן בשינויים בהוראות הדין.

27. שאלה: בהערת השוליים בעמוד 8 לנספח הטכני צוין כי על החברות להתניע מוקדם ככל הניתן את תהליך ההיתר לביצוע ניסויים. מתבקש להבהיר האם הכוונה היא בשלב המענה לקול הקורא או לאחר זכייה.

תשובה: על התאגידים לפעול לקבלת האישורים הרגולטוריים הנדרשים לעמידה בשלבי המיזם מוקדם ככל האפשר, אולם יובהר כי אישורים אלה אינם מהווים תנאי לזכייה אלא תנאי לשלבי המיזם בהמשך.

28. שאלה: אנו מבקשים להפנות תשומת לבכם לכך שלאחר המילים "במסגרת המענה לקול הקורא יוגש טופס מקצועי משולב הכולל:..." " שבעמוד 9, נראה כי אמור היה להופיע ההמשך אשר כרגע מופיע בעמוד 11, בעוד שהתרשים שמופיע כרגע בעמוד 10 למעשה היה אמור להופיע בסוף סעיף 6. ככל שאכן נדרש תיקון כאמור, נבקש ביצועו, על מנת למנוע אי הבנות.

תשובה: אכן, האיור המופיע בעמוד 10 לנספח הטכני משויך לסעיף 6 לנספח שתחילתו בעמוד 8. האיור הוצב כך מכיוון שהוא דורש דף שלם. סעיף 7 לנספח כתוב בעמודים 8-9 וממשיך בעמוד 11 (לאחר דילוג על האיור).

29. שאלה: צוין כי "על קו השירות שיוצע במסגרת הבקשה לעמוד במודל התיעדוף של הרשות הארצית לתח"צ". אנו מבקשים לקבל את מודל התיעדוף הנ"ל, או לכל הפחות נתונים אודותיו.

תשובה: ניתן לפנות למייל sternil@mot.gov.il לקבלת מידע נוסף בעניין זה.

30. שאלה: נבקש לדעת באיזה שלב נדרש המפעיל להמציא התחייבות של הרשות המקומית שבשטחה עתיד לפעול הפיילוט להימצאן של תשתיות מתאימות?

תשובה: בהתאם לפירוט שלבי המיזם בנספח הטכני (עמ' 6-7), ובפרט לאור העובדה כי נסיעת כלי רכב בכבישים ציבוריים צפויה להתבצע החל מהשלב השלישי של המיזם, ניתנת בזאת הבהרה כי התיאום עם הרשות המקומית שבשטחה עתיד לפעול הפיילוט וההתחייבות שלה לתמיכה בפרויקט, לרבות בהיבטי הסברה והקמת תשתיות, יכול להתבצע בשלב שלאחר הזכייה, ובלבד שבטרם יחל המפעיל הזוכה את השלב השלישי של המיזם וכתנאי הכרחי לכך, עליו להציג לצוות המיזם תכנית ואסמכתאות המוכיחות כי ביצע את תיאומים מספקים

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

עם הרשות המקומית כאמור. יובהר כי בשלב הגשת הבקשה, רצוי כי מגיש הבקשה יציג לצוות המיזם LOI (מכתב כוונות) מטעם שטח הניסוי או האזור התפעולי או הרשות המקומית שבשטחם תתבצענה הנסיעות.

31. שאלה: החברה מבקשת למען הסדר הטוב להפנות תשומת לב הועדה לכך שהסימונים d i המוזכרים בהערת השוליים בעמוד 13, אינם מופיעים כלל בטבלה המופיעה בעמוד זה ובעמוד הבא. בנוסף, ההסבר לגבי משמעות הסימון d כפי המופיע בהערת השוליים הנ"ל בעמוד 1, אינו תואם באופן מדויק את ההסבר לגבי משמעות סימון זה בתוסף א.

תשובה: יש להתעלם מהסימונים d-i ו-i המופיעים בגוף המסמך. יש להתייחס רק לסימונים בתוסף א' לנספח, כהגדרתם בתוסף זה.

32. שאלה: נבקש הבהרה לאיזה נוהל הכוונה בסוף פסקה ראשונה במילים "בהוראות הנוהל" המופיעות בעמוד 15 סעיף 11 לנספח הטכני?

תשובה: המדובר בהוראות הנוהל שיקבע משרד התחבורה כפי שמפורט בחוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 130), התשפ"ב-2022.

33. שאלה: מתבקש תיקון כי הדרישה להעברת האינפורמציה המפורטת בסעיף 12 בעמוד 15 לנספח הטכני, הנה מאת הזוכה/ים בשלב הפיילוט/ההפעלה, ולא מאת "מגישי הבקשה" כאמור בסעיף.

תשובה: ניתנת בזאת הבהרה כי העברת האינפורמציה המפורטת בסעיף הנ"ל אל מרכז ניהול המיזם תעשה על ידי התאגיד הזוכה, לאחר הודעת הזכייה ועל פי הדרישות והתנאים של שלבי המיזם, ולא בשלב הגשת הבקשה.

34. שאלה: לצורך הקוהרנטיות עם ההבהרה המופיעה בעניין הבעלות על הידע במסגרת תנאי הסף, ובשים לב לחשיבות העניין, נראה כי הקביעה בסעיף 16 לנספח הטכני לפיה בעלות הזוכים "מתייחסת" לידע, אינה מספקת, ומבוקש להבהיר בהמשך לסעיף האמור באופן ברור, כי זכות הבעלות של הזוכה בכל הנוגע לידע הקשור ביכולות הטכנולוגיות של מערכת הנהיגה העצמאית (הן ידע קיים והן ידע חדש) יהיו ויוותרו בידי הזוכה.

תשובה: כאמור בסעיף 16 לנספח הטכני, ניתנת בזאת הבהרה כי זכות הבעלות של הזוכה בכל הנוגע לידע הקשור ביכולות הטכנולוגיות של מערכת הנהיגה העצמאית (הן ידע קיים והן ידע חדש) יהיו ויוותרו בידי התאגיד הזוכה.

35. שאלה: לצרכי קוהרנטיות עם האמור בסעיף 13 לנספח הטכני, לאחר המילים "כל הידע הקשור להיבטים שירותים ותפעוליים, שהנו תוצר של המיזם" מתבקש להוסיף את המילים "והנוגע לשילובה של המערכת במסגרת הפעלת תחבורה ציבורית". כמו כן מבוקש, כי בסוף סעיף 13 הדגשה ג' יירשם כי האמור בסעיף 13 הדגשה ג' כפוף לאמור בסעיף 16, ולאמור בתנאי הסף בהקשר זה.

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

תשובה: המילים וההבהרות המבוקשות נוספו כך שהנוסח המתוקן של הדגשה ג' בסעיף 13 לנספח הוא כדלקמן: "הדגשה ג': כאמור בסעיף 16 להלן, למובילי המיזם הזכות לעשות כל שימוש בידע הנוגע להיבטים תפעוליים ושירותיים שנרכש בתקופת המיזם".

36. שאלה: כמפעיל תחבורה ציבורית, סעיף 17 שכותרתו "התמלוגים" לא ברור לנו. זאת מאחר שלמיטב ידיעתנו, המונח "תמלוגים" בעולם המושגים של התחבורה הציבורית מתייחס לתשלום תמלוגים אשר שולמו כבר ע"י מפעיל התח"צ באשכול בו זכה בטרם תחילת הפעילות. האם ניתן לתת דוגמא מספרית אשר תמחיש המשמעות של סעיף זה? השאלה הנ"ל נשאלת גם בהקשר של המונח "חובת התמלוגים" המופיע במסגרת תנאי הסף.

תשובה: חובת תשלום תמלוגים קבועה בחוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, תשמ"ד-1984 וכן בהוראות וכן ב**נוהל מס' 03-200**: "דיווח ותשלום תמלוגים" (המהווה חלק בלתי נפרד מהוראות ונהלי מסלול הטבה מס' 2). בהתאם להוראות החוק והנוהל, ככלל לא ניתן לקבל פטור מחובת תשלום תמלוגים, כאשר הגדרת התמלוגים המחייבת תהיה על פי קביעת ועדת המחקר, ועל בסיס הגדרה זו יחויב המבקש בתשלום תמלוגים.

עם זאת, יובהר כי בהתאם לסעיף 3.10.1 ל**נוהל מס' 03-200** מקבל הטבה רשאי להגיש בקשה להפסקת חובת הגשת דיווחי תמלוגים, באם נתקיים אחד מאלה: מקבל הטבה אינו פעיל; תכנית המו"פ נכשלה; מקבל הטבה אינו מוכר את המוצר ולא צפויות הכנסות נוספות בגין המוצר.

37. שאלה: נודה לקבלת טבלת מעקב אחר שלמות ההצעה, תוך הפרדה בין טפסים הנדרשים להשלמה במערכת הממוחשבת לבין טפסים/אישורים הנדרשים בעותק קשיח.

תשובה: לא קיימת טבלת מעקב מהסוג המבוקש. יש להגיש את כל המסמכים באופן מקוון ולמלא אחרי הדרישות המפורטות בהוראות מסלול הטבה, הקול הקורא והנספח הטכני. ככל שישנן שאלות אודות אופן הגשה הבקשה, ניתן ליצור קשר עם מערך הלקוחות של רשות החדשנות בדוא"ל: contactus@innovationisrael.org.il או בטלפון 03-7157900 בימים א'-ה' בשעות 9:00-17:00.

38. שאלה: הוועדה מתבקשת לבדוק ולתקן את המספור של תתי סעיף 21 ותתי סעיף 22 לתוסף א' לנספח הטכני.

תשובה: יש לקרוא את מספור תתי-הסעיפים של סעיפים 21 ו-22 בהתאם למספור הסעיף (21.1, 21.2 ... ו-22.1, 22.2 ... בהתאמה).

39. שאלה: בסעיף 21 לתוסף א' לנספח מתבקש לאשר כי הוכחת היכולת לנסיעה בערפל ובליילה אינה נדרשת בשלב הראשון של הניסוי.

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

תשובה: ככל שהתאגיד המגיש יציג יכולות לנסיעה בתרחישים מגוונים יותר, כך תקבל הצעתו דירוג גבוה יותר. יובהר, כי התאגיד יקבל אישור לנסיעה בהתאם ליכולות הרכב.

40. שאלה: מתבקש להבהיר האם ה-IP שייעשה בו שימוש במסגרת המענה לקול הקורא/ הניסוי/ המיזם, צריך להיות ישראלי (כלומר נשמר במדינת ישראל).

תשובה: כאמור בסעיף 16 לנספח הטכני, כל הידע הקשור להיבטים שירותיים ותפעוליים, שהינו תוצר של המיזם, יהיה בבעלות הרשות לתחבורה ציבורית וישמר בישראל. אין כל מניעה כי הידע הנוגע ליכולות הטכנולוגיות של מערכת הנהיגה העצמאית (הנשמר בבעלות התאגידים הזוכים) מקורו יהיה מחוץ לישראל.

41. שאלה: מתבקש לאשר כי נושא הנגשת הרכבים ייעשה בפאזה 2 (ככל שתתקבל הצעתנו לעבור למודל MVP).

תשובה: כמפורט בקול הקורא, אחד מהקריטריונים להערכת הבקשה למימון הוא עמידת הנגישות של האוטובוסים העצמאיים הכלולים בהצעה לאנשים עם מגבלת ניידות נוסף על דרישות המחייבות לפי תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה הציבורית). כמו כן, לפי סעיף 4.11 לתוסף א' לנספח הטכני, נדרש המציע לתאר במסגרת הבקשה, בין השאר, שיטות ונהלים בכל הקשור להסעת נוסעים עם בעיית נגישות.

42. שאלה: מהי המהירות המקסימלית שתהיה מותרת בשלב הניסוי?

תשובה: לא נקבעה מהירות מקסימלית. מהירות הנסיעה תקבע על פי תנאי הדרך ובהתאם לתרחישי האימות שאותם יצטרך התאגיד הזוכה לבצע. יובהר כי יכולת התאגיד לנסוע במסגרת מגבלות המהירות עשויה להוות יתרון בבחינת הבקשה (דהיינו, כלי רכב המסוגל לנסוע במהירות של 70 קמ"ש יהיה עדיף על רכב המוגבל במהירות של עד 25 קמ"ש). באשר למהירות מינימלית, יודגש כי על הרכב הנוסע לא לגרום להפרעה בתנועה.

43. שאלה: הנכם מתבקשים לאשר כי החניה תוכל להתבצע ידנית, לאחר שהאוטובוס הגיע לתחנת עצירה סופית.

תשובה: אין כל מניעה כי הכניסה והיציאה לחניון תתבצענה בסיוע נהג אנושי.

44. שאלה: Can the Ministry of Transportation confirm that AVs that can transport 10-15 passengers are acceptable?

תשובה: ניתנת בזאת הבהרה כי ניתן להציע כלי רכב המסוגלים להסיע בין 10 - 15 נוסעים.

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

45. שאלה: Can the Ministry of Transportation confirm that AVs that operate at speeds of around 12 mph are acceptable? Can the Ministry of Transportation confirm if there are minimum and maximum AV speed requirements?

תשובה: לא נקבעה מהירות מקסימלית. מהירות הנסיעה תיקבע על פי תנאי הדרך ובהתאם לתרחישי האימות שאותם יצטרך התאגיד הזוכה לבצע. יובהר כי יכולת התאגיד לנסוע במסגרת מגבלות המהירות עשויה להוות יתרון בבחינת הבקשה (דהיינו, כלי רכב המסוגל לנסוע במהירות של 70 קמ"ש יהיה עדיף על רכב המוגבל במהירות של עד 25 קמ"ש). באשר למהירות מינימלית, יודגש כי על הרכב הנוסע לא לגרום להפרעה בתנועה.

46. שאלה Page 11 of the CfP Appendix states, "Accessibility for persons with disabilities characteristics..." Can the Ministry of Transportation confirm if it is a requirement that some or all AVs are wheelchair accessible?

תשובה: כמפורט בקול הקורא, אחד מהקריטריונים להערכת הבקשה למימון הוא עמידת הנגישות של האוטובוסים העצמאיים הכלולים בהצעה לאנשים עם מגבלת ניידות נוסף על דרישות המחייבות לפי תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה הציבורית). כמו כן, לפי סעיף 4.11 לתוסף א' לנספח הטכני, נדרש המציע לתאר במסגרת הבקשה, בין השאר, שיטות ונהלים בכל הקשור להסעת נוסעים עם בעיית נגישות.

47. שאלה: Since our solution can fully support both fixed route and on-demand public transit services, can the Ministry of Transportation confirm if it seeks for the pilot to be on-demand (i.e., AVs are hailed on-demand and are dynamically routed) or be capable of doing so in the future?

תשובה: הקול הקורא הנוכחי מיועד לנסיעות תחת קווי שירות. שירותים מסוג on-demand יישקלו כאופציה עתידית. יובהר כי תאגיד אשר יציג יכולות לספק שירותים מסוג on-demand, הצעתו יכולה לקבל דירוג גבוה יותר.

48. שאלה: Does the Ministry of Transportation seek to enable riders to book rides on the vehicles, on-demand or pre-scheduled?

תשובה: שירותים מסוג זה יישקלו כאופציה עתידית.

49. שאלה: Does the Ministry of Transportation seek to enable riders to confirm that they have boarded the vehicle without Safety Driver intervention?

תשובה: כן.

תשובות לשאלות הבהרה
קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

: Does the Ministry of Transportation seek to enable riders to provide feedback and
respond to surveys? 50. שאלה

תשובה: כן.

: Does the Ministry of Transportation seek to enable riders to communicate with
customer support or Safety Drivers? 51. שאלה

תשובה: כן.

: Since our solution can fully support all vehicle types, does the Ministry of
Transportation seek to Integrate both AVs and conventional vehicles within the same service? 52. שאלה

תשובה: יובהר כי אין מדובר בדרישה מחייבת, אולם היא יכולה להוות יתרון בהערכת הבקשה.

: Since our solution can fully support all vehicle types, does the Ministry of
Transportation seek to Integrate multiple AV providers within the same service? 53. שאלה

תשובה: יובהר כי אין מדובר בדרישה מחייבת, אולם היא יכולה להוות יתרון בהערכת הבקשה.

: Commingle services - e.g., microtransit, fixed route bus, paratransit? 54. שאלה

תשובה: הקול הקורא הנוכחי מיועד לנסיעות תחת קווי שירות. שירותים מסוג אלה יישקלו כאופציה עתידית.

: Does the Ministry of Transportation seek to enable intermodal transportation (e.g.,
enable riders to view and book connecting public transportation options in the same booking
medium used for the pilot)? 55. שאלה

תשובה: יובהר כי אין מדובר בדרישה מחייבת.

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

: The CfP website states, “The corporations that are found to be suitable will be awarded government funding ranging between 20% - 50% of the cost of operating the pilot according to the provisions in the Innovation Law, Benefit No. 2 Program and the Program Procedures.” Does the Ministry of Transportation have any guidelines or limitations for how the remaining pilot costs can be covered, such as through fare box revenue and advertising revenue?

תשובה: בכפוף להוראות ונהלי הקול הקורא ומסלול הטבה מס' 2 (נספח ב'), וועדת המחקר רשאית לאשר מתן מענק בשיעור של עד 75% מהוצאות המחקר והפיתוח של התקציב המאושר, לתכניות בעלות פוטנציאל להשפעה יוצאת דופן על ייעול ושיפור התחבורה בישראל. יודגש כי ניתן לקבל מימון מוועדת המחקר עבור כל פעילות ובתנאי שהיא מקדמת את הפיילוט, והכל בכפוף לנהלי מסלול הטבה.

: Page 3 of the CfP Appendix states, “The initiative will enable to support and examine the companies’ business organization with the intent that at the end of 12 to 24 months of receiving participation approval, the option of the companies operating commercially will be examined - in the framework of operating a licensed public transport Service Line, using autonomous public buses in Israel.” Can the Ministry of Transportation confirm the contract term for the pilot?

תשובה: משך הפיילוט הוא לתקופה של עד 24 חודשים. ככל שהפתרון של התאגיד הזוכה יהיה בשל יותר להסעת נוסעים ולהפעלה על ידי מפעיל תחבורה ציבורית, תיבחן האפשרות לקצר את משך הפיילוט. לאחר סיום הפיילוט וככל שהפתרון יהיה בשל כאמור, בכוונת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית להמשיך ולהרחיב את הטמעת הפתרון בתחבורה הציבורית בישראל.

: Does the Ministry of Transportation seek to prioritize any particular populations (e.g., historically underserved) and/or points of interest (e.g., places of education, employment)?

תשובה: על קו השירות שיוצע במסגרת הבקשה לעמוד במודל התיעודף של הרשות הארצית לתחבורה ציבורית. ניתן לפנות למייל sternil@mot.gov.il לקבלת מידע נוסף בעניין זה. כמו כן, יובהר כי ככל שמאפייני השירות המוצע יהיו נגישים יותר לאנשים עם מוגבלות ולאוכלוסיות מוחלשות כגון אלה המפורטות בשאלה, יכול הדבר להוות יתרון בהערכת הבקשה.

Does the Ministry of Transportation have requirements or guidelines for the service zones and routes selected for Operation Space? :שאלה: 59

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

תשובה: אין דרישות או הנחיות ייחודיות לאתרי התפעול או למסלולים השונים. ניתן להגיש מספר חלופות מסלולים, כאשר המגיש רשאי לבחור את המסלול המתאים ביותר, בשיתוף צוות המיזם. יובהר כי המסלולים שיוצעו על ידי מגיש הבקשה יהוו שיקול במסגרת הערכת הבקשה, בין השאר, בהתחשב ברמת האתגר שהוא מציע, בסיכון שהוא משית, בקווי השירות שמציעים תאגידיים אחרים המגישים מענה לקול הקורא, בפוטנציאל הביקוש לנסיעות, ובמודל התעדוף של הרשות הארצית לתחבורה ציבורית (רלוונטי לשלבים ג' ואילך).

60. שאלה Page 7 of the CfP Appendix states that Stage G "...gradually removing the Safety Driver..." Does this need to occur on all the roads/routes in the Operation Space from previous stages, or can the removal of the Safety Driver occur just for a specific subset of roads/routes (e.g., specifically well-suited for a safe and successful Safety Driver removal).

תשובה: מטרת המיזם היא להפעיל קווי שירות אוטונומיים ללא נהג, עבור אותם קווי שירות אשר נסעו עם נהג בטיחות לפני שלב ז' של המיזם. אין כוונה להפעיל קווי שירות עם נהג בטיחות בסיום הפיילוט. תאגיד עשוי לבקש להפעיל יותר מקו שירות אחד ללא נהג, אך הוא יצטרך לצבור את ניסיון הנסיעה הנדרש עם נהג בטיחות לכל קו שירות בנפרד, בהתאם לדרישות ולתנאים של שלבי המיזם.

61. שאלה: Can the Ministry of Transportation confirm if there are any quality of service parameters for the pilot (e.g., maximum rider wait time)?

תשובה: פרמטרים הנוגעים לאיכות השירות ייקבעו ברישיון הקו ובהסכם ההפעלה של מפעיל התחבורה הציבורית באשכול בו יפעל הקו.

62. שאלה: Can the Ministry of Transportation confirm what entity is responsible for setting the fare price and if there are any restrictions?

תשובה: ככלל, תעריפי הנסיעה באוטובוסים נקבעים על פי צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), תשס"ג-2003 ועל פי חוק תעריפי התחבורה הציבורית, תשע"ו-2016. תשלומי סובסידיה למפעילי התחבורה הציבורית נקבעים לפי ההסכמים שבין המדינה למפעילים. לפיכך, גובה תעריף הנסיעה הסופי ייקבע בהסכם ההפעלה של מפעיל התחבורה הציבורית באשכול בו הוא מפעיל את קו השירות.

63. שאלה Page 12 of the CfP Appendix references the "rider experience poll." Can the Ministry of Transportation confirm if there are any other rider education features (e.g., in-ride screens with live trip information, real-time customer support) desired?

תשובות לשאלות הבהרה
קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

תשובה: הצגת יכולות כמפורט בשאלה יכולה להוות יתרון בהערכת ההצעה.

64. שאלה: במסגרת הנספח לקול הקורא, ובפרט תוסף א' שלו, במועד הגשת ההצעה מגיש הבקשה נדרש לספק מענה ולמסור מסמכים ביחס לכ-90 סעיפים שונים, אשר מרביתם קשורים לאופן ההפעלה של האוטובוסים במרחב ההפעלה של הפרויקט לאחר השלמת הפעילות בשטח הניסוי הצפויה להימשך כשנה. מצ"ב רשימת הסעיפים כפי שמופו על ידינו. לפיכך, אנו מבקשים לצמצם את דרישת המצאת המידע והמסמכים בשלב הגשת ההצעה כך שתתייחס רק לשלבים המבוצעים בשטח הניסוי כדוגמת תכנית ההרצה, שלמות הפתרון, התאמה לשימוש במסגרת קווי תחצ וכדומה ולא לשלבים המבוצעים במרחב ההפעלה (ובכלל זה כגון שיטות ונהלי הפעלה, תהליכי הכשרת כוח אדם וכו').

תשובה: יש להגיש בקשה מפורטת ככל הניתן. ככל שהבקשה שתוגש תהיה מפורטת יותר כך תזכה ההצעה לדירוג גבוה יותר.

65. שאלה: במסמכי הקול הקורא יש התייחסות להצהרה על חברת ניסויים איתה נעבוד. האם ניתן לבצע ניסויים אלו על בסיס משאבים פנימיים ומחלקות בחברה שעוסקות בכך במסגרת עבודתן היום יומית ולא בגוף חיצוני?

תשובה: ניתן לבצע ניסויים על בסיס משאבים פנימיים, אולם יש לקבל אישור חתום מטעם מעבדת רכב מוסמכת על המסמכים שיוצגו למשרד התחבורה להוכחת ביצוע הניסויים. ניתן למצוא את פרטי מעבדות הרכב המוסמכות [בקישור הבא](#).

66. שאלה: האם ניתן להגיש את ההצעה כשותפות בה אחד החברים הוא חברה בעלת רישיון מפעיל לאוטובוסים לצד חברות ספקיות טכנולוגיה ואחרות, מעין קונצורטיום?

תשובה: מגיש הבקשה יכול להיות כל תאגיד הרשום בישראל. לתאגיד מגיש הבקשה עשויים להיות ספקים או שותפים כגון תאגיד בעל רישיון להפעלת קווי שירות של תחבורה ציבורית סדירים או תאגיד בעל יכולת לספק אוטובוסים עצמאיים או מערכות טכנולוגיה, ובלבד שיעמדו בדרישות הקול הקורא והנספח הטכני. יובהר כי אין הגבלה על מספר הגופים המספקים שירות או מוצר לתאגיד מגיש הבקשה.

67. שאלה: האם ניתן במקביל להגיש הצעה לקול קורא להפעלת פיילוטים בתחום התחבורה ובו משימות משלימות למיזם פיילוט השאטל האוטונומי?

תשובה: כן. ניתן להגיש במקביל בקשות משלימות לקול הקורא של "[מסלול תמיכה בפיילוטים בתחום התחבורה](#)" ולקול הקורא של המיזם.

תשובות לשאלות הבהרה

קול קורא לבחינת שילוב אוטובוסים עצמאיים בקווי שירות בישראל

68. שאלה: האם ניתן להפעיל את השאטל במסלול שאינו מסלול קו אוטובוס קיים? האם חברת האוטובוסים חייבת להפעיל את המסלול בתוך שטח הזיכיון שלה או שיכולה גם בשטחים אחרים?

תשובה: המיזם יאפשר הפעלת אוטובוסים עצמאיים תחת קווי שירות, קיימים או חדשים, שיאושרו ברישיון הקו. ככלל, המסלולים יופעלו בשטחי האשכול שיאושרו ברישיון הקו.
