

סיכום כנס מציעים מיום 02.07.2020
השפעת משבר הקורונה על ההליכים התחרותיים להפעלת קווי שירות

כל ההבהרות השינויים והתיקונים האמורים בסיכום זה, ייחשבו כאילו נכללו במסמכי ההליכים התחרותיים מלכתחילה.

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

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 בכל צורה שהיא. השינויים היחידים מהאמור במסמכי ההליך התחרותי וכן כל הפירושים וההבהרות להם, הינם כמפורט במכתב זה בלבד, ובמכתבי הבהרות נוספים שיצאו מטעם ועדת המכרזים, ככל שיצאו.

האמור בסיכום זה, אינו משנה או גורע מהאמור במסמכי ההליך התחרותי אלא אם נאמר בו במפורש אחרת.

סיכום זה נשלח לכל הנרשמים לכנס .

חלק א' – שאלות ומענים

מס'	שאלה או הבהרה מבוקשת	מענה
1.	מנגנון הפיצוי בגין העלויות הקבועות בהליך – סביר על פי המנגנון הקבוע בהליך תחרותי באשכול השומרון סכום התמריץ לתיקוף השולי הינו 6.5 ₪. מוצע לעדכן את מדרגות התמריץ כך במספר התיקופים הקיים היום באשכול לא יינתן כל תמריץ ועבור כל תיקוף מעבר לכך ישולם 2 ₪ לתיקוף.	מדרגות תמריץ איסוף הנוסעים בסעיף 53.2 למסמכי ההליך התחרותי להפעלת קווי השומרון (32/2017) יעודכנו כדלקמן (נסיעות נוסע על פי המסלוקה בשנה קלאנדריט): מדרגה 1: עד 850 – 0 ₪. מדרגה 2: מעל 850 אלף ועד 4,600 אלף – 2.5 ₪. מדרגה 3: מעל 4,600 אלף – 4.5 ₪.
2.	במצב המשבר הקיים יתקשו המציעים הזוכים לגייס את המימון הנדרש מהבנקים.	אין שינוי במסמכי ההליך התחרותי. הפעילות הכלכלית נמשכת גם בעת המשבר. הליכים התחרותיים עוכבו במשך קרוב לשנתיים והמשך עיכובם יפגע בצורה קשה בשירות לנוסעים באשכולות הרלוונטיים. להבנתנו, מנגנוני ההתחשבות בהליכים התחרותיים מבטחים חלק משמעותי מההכנסות ביחס לפעילות באשכול ומשקפים רמת סיכון נמוכה יחסית, גם בעת הזו, זאת במיוחד בהשוואה למגזרים אחרים, בהם אין כל הבטחה להיקף ההכנסות.
3.	הוועדה מתבקשת לבחון מתן אישור לחברה לחבור למפעיל תחבורה ציבורית קיים להפעלת השירות באשכול מסוים.	הבקשה מקובלת ראו עדכון של סעיפי ההליך הרלוונטיים בחלק ב' סעיף 1 להלן.
4.	מנגנון התמריצים חושף את המציע לסיכונים – נדרשת רשת ביטחון. נדרשת ערבות מדינה כנגד ההכנסות מהתמריצים.	סעיף 17.15 להליכים התחרותיים (סמכויות המפקח בנסיבות מיוחדות) יורחב גם לטעמי בריאות הציבור (בנוסף על טעמי הביטחון) – ראו נוסח הסעיף המעודכן בחלק ב' סעיף 2 להלן.
5.	עדכון תנאי הסף כך שמקבלן משנה של מפעיל תחבורה ציבורית המפעיל מעל 100 אוטובוסים יחשב מפעיל תח"צ.	אין שינוי במסמכי ההליך התחרותי.
6.	האם דרישת המחזור וההון העצמי מתייחסת רק לפעילות היסעים או לכלל פעילות החברה.	דרישת המחזור הכספי וההון העצמי בסעיף 4.1.1.3 להליכים התחרותיים מתייחס לכלל הפעילות.
7.	האם לצורך עמידה בתנאי סף בסעיף 4.1.1.1 (מפעיל תח"צ) ניתן לחבור למציע תח"צ עם 40 רכבים בלבד.	לא. הדרישות בסעיף ברורות.

חלק א' – שאלות ומענים

מס'	שאלה או הבהרה מבוקשת	מענה
8.	האם ניתן לרכוש את מסמכי ההליכים התחרותיים הרלוונטיים.	בהליכים תחרותיים בהם עבר מועד הרישום והרכישה לא ניתן לרכוש את להירשם להליך.
9.	נתוני ספירות הנוסעים שפורסמו בזמנו כבר אינם מעודכנים. בעת משבר הקורונה סקרי ספירות הנוסעים אינם מייצגים.	בכל הליך יועברו נתוני התיקופים הקיימים במשרד. השימוש בנתונים אלו הם על אחריות המציע ולא תהיה לו כל טענה למשרד בקשר עם השימוש בנתונים אלו.

1. סעיפים 3.4, 3.9 ו-4.1.2 להליכים התחרותיים להפעלת קווי שירות בתחבורה ציבורית באוטובוסים באשכולות בבית שמש (26/2017), פרוזדור ירושלים (27/2017) ושומרון (32/2017) יעודכן כדלקמן:

3.4. במידה והמציע אינו תאגיד רשום בישראל במועד הגשת הצעתו אלא מספר גופים שהתקשרו ביניהם בהסכם לצורך השתתפות בהליך זה, יהיה עליו:

3.4.1. לצרף להצעתו הסכם חתום על ידי כל השותפים להצעה, בדבר הסכמתם להתאגד, לצורך הפעלת שירותי תחבורה ציבורית במידה שיזכו בהליך התחרותי. ההסכם יכלול גם את פירוט חלוקת האחזקות של הגופים השונים במציע. הגופים החתומים על ההסכם, שיחזיקו לפחות 10% מהון המניות שיונפק במציע ובתאגיד שיוקם – ייחשבו כבעלי עניין במציע, וגופים המחזיקים יותר מ-50% מאמצעי השליטה במציע – ייחשבו כבעלי שליטה במציע. ההסכם יכלול בנוסף התחייבות, מאושרת על ידי עורך דין או רואה חשבון, של כל השותפים במציע לעמוד ביחד ולחוד בהתחייבויות המציע בהליך וכן ייקבע בו מי מוסמך לחתום בשם המציע על ההצעה ועל התצהיר שיש לצרף לה בהתאם להוראות ההליך להלן.

3.4.2. להירשם כתאגיד כאמור בישראל לא יאוחר מ-30 יום לאחר שיקבל הודעה על זכייתו בהליך ולהמציא באופן מידי את תעודת ההתאגדות ומסמכי ההתאגדות של התאגיד למפקח על התעבורה, וזאת כתנאי למימוש זכייתו בהליך ולקבלת רישיונות להפעלת הקווים נשוא ההליך.

3.4.3. הממשלה יכולה לדרוש במידת הצורך, הצגת אישור הממונה על הגבלים עסקיים שהתאגדותו אינה מהווה הסדר כובל.

3.4.4. הרכב הבעלות של מציע שהינו התאגדות של מפעיל תחבורה ציבורית קיים וגופים נוספים, העומד בתנאי הסף הקבוע בסעיף 4.1.1.1 לעיל, יהיה **חייב** להתאגד כתאגיד נפרד, בהתאם לתנאים המפורטים בסעיף 3.9 להלן, כך שמפעיל התחבורה הציבורית יהיה בעל שליטה ששיעור אחזקתו בהון המניות הנפרד בתאגיד הנפרד לא יהיה קטן משיעור של 50%.

3.9 מבלי גרוע מכלליות האמור בסעיף 3.4 לעיל, הזוכה במכרז זה רשאי אך לא חייב, להקים תאגיד נפרד (Special Purpose Company) (להלן: "**התאגיד הנפרד**") או "SPC" או "**החברה הייעודית**"). התאגיד הנפרד יקבל את הרישיונות להפעלת קווי האשכול בהתאם לכללי ולנוהלי משרד התחבורה, כפי שיהיו מעת לעת. מובהר, כי לתאגיד הנפרד יתאפשר לקבל את הרישיונות מעת לעת ובלבד שעמד בתנאים הקבועים במכרז זה ובהסכם ההפעלה. החליט הזוכה על הקמת התאגיד הנפרד עליו לעמוד בתנאים הבאים:

3.9.1 הקמת התאגיד הנפרד, חברה ייעודית – SPC (Special Purpose Company)

ולרשמו בישראל תוך 30 (שלושים) ימים מהמועד האחרון לתשלום תמלוגים, כאמור בסעיף 5.5 להלן. מטרתו הבלעדית של התאגיד תהיה התארגנות להפעלה והפעלת קווי השירות של הליך זה.

3.9.2 התאגיד הנפרד יהיה בבעלות מלאה של המציע או כאמור בסעיף 3.4.4 לעיל.

3.9.3 על אף האמור בסעיף 3.9.2 לעיל ובכפוף לאמור בסעיף 3.8 לעיל, זוכה בהליך, שהינו מפעיל תחבורה ציבורית פעיל, העומד בתנאי הסף 4.1.1.1, המבקש להקים תאגיד נפרד או שהקים תאגיד נפרד עפ"י סעיף זה יהיה רשאי, בכפוף להסכמה מראש ובכתב של הוועדה, לשנות את הרכב הבעלות בתאגיד הנוסף, ובלבד שבעל השליטה או בעל העניין המחזיק לפחות ב-50% מהון המניות הנפרע של התאגיד הנפרד הינו מפעיל תחבורה ציבורית פעיל העומד בתנאי הסף שבסעיף 4.1.1.1. למען הסקר ספק, לא תותר אחזקה בתאגיד הנפרד של יותר מפעיל תחבורה ציבורית פעיל אחד.

3.9.4 התאגיד הנפרד יעמוד בתנאי מכרז זה ובתנאי הסכם ההפעלה. העמידה בסעיף זה תבחן באמצעות עמידתו של המציע בתנאי המכרז ובתנאי הסכם ההפעלה.

3.9.5 התאגיד הנפרד יהיה חברה בערבון מוגבל.

3.9.6 למען הסר ספק, ההתחשבות בין הממשלה לבין התאגיד הנפרד (המפעיל) תסתמך אך ורק על פעילות התאגיד הנפרד.

3.9.7 המציע יצרף להצעתו טיוטה של התקנון המוצע להתקבל כתקנון התאגיד הנפרד לכשיתאגד התאגיד הנפרד. יובהר, כי צירוף טיוטת התקנון, כאמור לעיל, אין בו כדי לחייב את המציע להתאגד והעניין יהיה נתון לשיקול דעתו לאחר הזכייה.

3.10 יובהר כי במקרה והזוכה בהליך יקים, בהתאם לסעיף 3.9 לעיל, תאגיד נפרד (SPC) לצורך הפעלת האשכול נשוא הליך זה, ויעמוד בכל בתנאים הקבועים בו, ייחשב האשכול נשוא הליך זה, כאשכול המופעל על ידי כל אחד מבעלי העניין בתאגיד הנפרד, לכל עניין ודבר, לרבות לעניין ניקוד ניסיון העבר בהליכים תחרותיים עתידיים, ככל שיוחלט לנקד בגין מרכיב זה. למען הסר ספק, עצם האחזקה בתאגיד הנפרד אין משמעותה כי בעלי העניין בתאגיד הנפרד הינם מפעילי תחבורה ציבורית פעילים.

3.11 יובהר כי תאגיד נפרד קיים שהתאגד לצורך הצעה ו/או הפעלת אשכול מסוים לא יוכל להתמודד בהליכים תחרותיים אחרים, מקבילים או עתידיים.

4.1.12 מציע או בעל שליטה במציע או בעל עניין במציע שהינו מפעיל תחבורה ציבורית פעיל **אינו רשאי** להגיש הצעה משותפת עם מפעיל תחבורה ציבורית פעיל אחר או בעל עניין במפעיל תחבורה ציבורית פעיל אחר.

2. סעיף 17.15 להליכים התחרותיים להפעלת קווי שירות בתחבורה ציבורית באוטובוסים באשכולות בבית שמש (26/2017), פרוזדור ירושלים (27/2017) ושומרון (32/2017) יעודכן כדלקמן:

17.15 סמכויות נוספות של המפקח על התעבורה בנסיבות מיוחדות

17.15.1 מבלי לגרוע מסמכויות המפקח על התעבורה על פי דין, יובהר כי המפקח על התעבורה רשאי, בנסיבות מיוחדות מטעמי ביטחון או מטעמי בריאות הציבור או ממשבר משקי רוחבי אחר, שנידרש בגינן מתן שירותי הסעה המותאמים לנסיבות המיוחדות, להורות למפעיל השירות, בין השאר, לפעול כמפורט להלן:

- 17.15.1.1 לתגבר או להפחית את השירות או להפסיקו.
- 17.15.1.2 לשנות מסלולי נסיעה;
- 17.15.1.3 להעמיד את צי האוטובוסים שברשותו לצורך הסעות מיוחדות, כפי שיקבע המפקח על התעבורה.
- 17.15.1.4 להגביל את מספר הנוסעים המותר ברכב.
- 17.15.1.5 לקבוע תנאים והוראות נוספות בקשר עם השירות והפעלתו כפי שימצא לנכון, ובין השאר גם בעניינים אלה:
 - 17.15.1.5.1 ניקוי, סימון מיוחד
 - 17.15.1.5.2 הפעלת כח אדם לפעילויות ייעודיות, בכללן: אבטחה, שמירה על הסדר והנחיות הממשלה.
 - 17.15.1.5.3 ביצוע או הימנעות מביצוע פעולות שונות המחויבות מהנסיבות המיוחדות.
- 17.15.1.6 להעמיד תשתית מתאימה למתן מידע בזמן אמת על השינויים בשירותי התחבורה הציבורית הניתנים לציבור.
- 17.15.1.7 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.
- 17.15.1.8 (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 המפעיל להיות איש הקשר בין המפעיל למפקח על התעבורה.
- 17.15.1.9 להעביר חלק מצי האוטובוסים והאמצעים העומדים לרשותו להפעלה בכפיפות תפעולית של מפעיל אחר, בהתאם להוראות של המפקח על התעבורה.

17.15.2 עשה המפקח על התעבורה שימוש בסמכויותיו האמורות באחד או יותר מסעיפים 17.15.1.1, 17.15.1.2, 17.15.1.3, 17.15.1.4, 17.15.1.5, 17.15.1.9 לעיל וסבור המפעיל כי ביצוע הוראות אלו גרם לו לעלויות הפעלה נוספות או להפסדים, רשאי המפעיל לפנות לממשלה, באמצעות המפקח על התעבורה, בדרישה לפיצוי כספי בגין פעולות אלה. 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.
- 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.