

כ"ב באייר תשפ"ג
30 מאי 2024

לכבוד:

המציעים בהליך תחרותי מס' 03/2023

מסמך הבהרות מספר 3 – הליך תחרותי מספר 03/2023 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות
בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול דרום גוש דן

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 שישלח למשרד לאחר חתימתו.

לכבוד :
משרד התחבורה

הנדון : מכתב הבהרות מספר 3, מכרז קווי שירות אשכול דרום גוש דן אישור קבלת עדכונים

הנני מאשר בזאת קבלת מכתב מספר 3, המהווה חלק ממסמכי הליך.

תאריך

שם המציע

חתימה

חלק א' - הבהרות והשלמות

מספר שאלה	חלק / נספח / במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
1.	חלק א'	3.9.3	וועדת המכרזים מתבקשת לתקן את סעיף 3.9.3 להליך התחרותי כך שייקבע כי במקרה של הקמת תאגיד נפרד על ידי מציע שהינו מפעיל תחבורה ציבורית פעיל העומד בתנאי הסף שבסעיף 4.1.1.1 להליך, יהיה המציע רשאי לשנות את הרכב הבעלות בתאגיד הנפרד על ידי העברת אחזקות למפעיל תחבורה ציבורית פעיל אחר ובלבד שמפעיל התחבורה הציבורית הפעיל העומד בתנאי הסף שבסעיף 4.1.1.1 להליך ימשיך להחזיק ב-50% לפחות מהון המניות הנפרע של התאגיד הנפרד – והכל בכפוף לקבלת אישור רשות התחרות והסכמתה מראש ובכתב של וועדת המכרזים.	הבקשה נדחית. אין שינוי במסמכי ההליך שמבטאים רציונל אחיד לפיו שני מפעילי תח"צ פעילים לא רשאים להגיש הצעה משותפת או להפעיל יחדיו את ההליך במסגרת תאגיד נפרד.
2.	חלק א'	4.1.2	וועדת המכרזים מתבקשת לאשר כי שני מפעילי תחבורה ציבורית פעילים רשאים להגיש הצעה משותפת אחת בכפוף לקבלת אישור רשות התחרות ובהתאם להוראות כל דין. כמו כן, במקרה של הגשת הצעה משותפת כאמור, לצורך חישוב ציון הבקרה התפעולית וציון שביעות הרצון של המציע, יילקח בחשבון הציון של מפעיל התחבורה הציבורית אשר מחזיק ב-51% לפחות במציע.	אין שינוי במסמכי ההליך. הוועדה מפנה את תשומת לב המציעים להוראות סעיף 4.1.2 למסמכי ההליך.
3.	חלק א'	12.3	וועדת המכרזים מתבקשת לדחות את המועד האחרון להגשת הצעות עד לסוף חודש מאי 2024. דחיית מועד הגשת הצעות נדרשת משני הטעמים להלן: (1) וועדת המכרזים טרם פרסמה את המענה לשאלות ההבהרה וטרם פרסמה את כל הנספחים הנדרשים לצורך הכנת ההצעה, ובכלל זה הכנת התכנית התפעולית והעסקית. לא למותר לציין כי עם פרסום המענה לשאלות ההבהרה ופרסום הנספחים החסרים, עשויות לעלות	ראו עדכון בחלק ב' להלן.

	<p>שאלות נוספות לגבי סוגיות שלא ניתן היה לבחון בסבב שאלות ההבהרות הראשון.</p> <p>(2) מועד הגשת ההצעות למכרז ההפעלה של הקו הירוק נקבע ליום 18.4.2024. לאור סד הזמנים הצר, ובהינתן שחלק ניכר מהמציעים הפוטנציאליים בהליך זה מושפעים ישירות מלוחות הזמנים של מכרז הפעלת הקו הירוק, מתחייבת דחייה ללוחות הזמנים של הליך תחרותי זה עד להתבהרות התמונה באשר למכרז ההפעלה של הקו הירוק.</p>			
ראו מענה בחלק ב' להלן.	<p>הועדה מתבקשת להבהיר האם חברת דן או חברה אחרת שבבעלותה רשאית להשתתף בהליך זה נוכח המגבלות של תכנית התחרות בענף התחבורה הציבורית מאוגוסט 2018 ותכנית התחרות למטרופולין תל אביב מינואר 2022.</p> <p>בהקשר זה, סעיף 5.3.2 לתכנית התחרות מורה כי חלקו של מפעיל שרות במרכז שלושת המטרופולונים הגדולים לא יעלה על 50%.</p>	1.4.1	חלק א'	4.
ראו מענה בחלק ב' להלן.	<p>במסגרת הוראות סעיף 1.4.1 להליך התחרותי נקבע כי חברת אגד אינה רשאית להשתתף בהליך התחרותי. עוד נקבע כי האפשרות של יתר מפעילי התחבורה הציבורית לזכות בהליך התחרותי, תיבחן בהתאם לתוכניות התחרות בענף התחבורה הציבורית (להלן יחדיו: תוכנית התחרותי).</p> <p>לצד האמור, ולמיטב ידיעתה של המציע, נכון למועד פרסום ההליך התחרותי, דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ וחברות קשורות אליה (להלן יחדיו: "דן"), מנועות על פי תוכנית התחרות מלהשתתף בהליך התחרותי, לא כל שכן לזכות בו, והכל מהטעמים שיפורטו להלן.</p>	1.4.1	חלק א'	5.

	<p>תוכנית התחרות קובעת כי חלקו של מפעיל שירות במרכז שלושת המטרופולינים הגדולים לא יעלה על 50%. המונח "חלקו של מפעיל שירות" נקבע בתוכנית התחרות כגובה מבין השניים – (א) שיעור נסיעות הנוסע מסך הנסיעות בענף האוטובוסים (נתון זה יתקבל מהמסלקה); (ב) שיעור הק"מ ברישוי מסך כל הק"מ ברישוי אוטובוסים (נתון זה יתקבל ממערכת הרישוי). בתוכנית התחרות (ינואר 2022) צוין כי שיעור נסיעות הנוסע מסך הנסיעות בענף האוטובוסים של דן, נכון לאוגוסט 2021, עומד על 52.7%.</p> <p>מבדיקה שערך המציע בנתוני המסלקה שמפרסם מערך הדיגיטל הלאומי, נכון ליום 11.2.2024, נמצא כי שיעור הנסיעות באמצעי התחבורה שדן מפעילה עומד על כ-54% בהתייחס לכל שנת 2023 ובבדיקה של חודש אוגוסט 2023 – על כ-56% (!). כלומר, לא רק ששיעור הנסיעות בדן לא ירד מ-50%, כפי שתכנית התחרות מגדירה, אלא שזה אף עלה מאז מועד פרסומה. לאחרונה אף הובא לידעתנו כי דן קיבלה לידה תוספות שירות במטרופולין, אשר לא מן הנמנע כי יגדילו עוד יותר את נתח השוק של דן כאמור.</p> <p>מושכלות יסוד בדיני המכרזים שבחינת השתתפותו של מציע בהליך תחרותי צריכה להיעשות טרם פרסום המכרז, עת מוגדרים תנאי הסף, במסגרתם נקבע מי רשאי להגיש הצעה ומי לא. לכן, גם אם נניח לטובת ועדת המכרזים כי נערכה זה מכבר בדיקה עובדתית באשר לשיעור הנוסעים בדן וכי זו העלתה שחלקה של דן נמוך מסף 50% שמתירה תכנית התחרות, הרי שגם אז יש לבחון אם הגידול במספר הנוסעים הצפוי בעקבות זכייה אפשרית של דן בהליך התחרותי יביא אותה לחצות את רף ה-50% וכתוצאה מכך להפרה ידועה מראש של תכנית התחרות.</p>			
--	---	--	--	--

	בנסיבות אלו, האלטרנטיבה במסגרתה דן נותרת משתתפת בהליך, על אף שכבר עתה ניתן להיווכח שהיא מנועה מלהשתתף בהליך, עומדת בסתירה ובניגוד מוחלט לתוכנית התחרות ומונעת למעשה ממפעילים אחרים לשמר את המתח התחרותי בשוק ולשפר את השירות הניתן לציבור משתמשי התחבורה הציבורית, אשר עומדים בתכלית תוכנית התחרות. לאור האמור, מבוקש כי ועדת המכרזים תכריז כבר בשלב זה כי דן מנועה מלהשתתף בהליך התחרותי			
ראו מענה בחלק ב' להלן.	הועדה הנכבדה מופנית אל פנייתנו מיום 29.2.24 בשם מרשתנו בנושא מגבלת ההשתתפות.	1.4	חלק א'	.6
תקופת ההכנות של שלב א' תעודכן ל- 12 חודשים ממועד ההודעה על הזכייה. ראו עדכון בחלק ב' להלן.	למיטב הבנתה וידיעתה של מרשתנו, פרק זמן של תשעה חודשים אשר נקבע כתקופת הכנות להפעלה של שלב א קצר מדי ואינו מספק, וזאת בשל אילוצי אספקת ציי רכב והערכות המפעיל בפרט לנוכח הדרישה לצי אוטובוסים חשמלי מלא. הועדה הנכבדה מתבקשת אפוא להאריך פרק זמן זה ל- 14 חודשים לפחות.	1.6 ותת סעיף 1.6.1.1	חלק א'	.7
אין שינוי במסמכי ההליך. ההחזר יחושב ממועד סיום ההפעלה בפועל, ועד לתום 10 שנות הפעלה.	במסגרת הסעיף צוין כי בנסיבות האמורות בסעיף "תוחזר למפעיל עלות תוספת הק"מ היחסי בין מספר שנות ההפעלה שנותרו עד לסיום תקופת הפעלה בת 10 שנה לבין מועד הפסקת כלל קווי השירות בפועל". הועדה מתבקשת להבהיר כי ככל שתידרש שלביות בסיום ההפעלה בפועל- ההחזר יחושב מסיום הפעלת כל שלב עד לתום 10 שנות ההפעלה.	1.8	חלק א'	.8

<p>סעיף 1.15 יתעדכן כדלקמן: המילה "ממועד" תמחק ובמקומה יבואו המילים "לפני מועד"</p>	<p>1. בסעיף צוין כי תקופות הבקרה הרלוונטיות הנן התוצאות שפורסמו לציבור "לכל המאוחר עד 14 יום ממועד הגשת ההצעות".</p> <p>למען הסר ספק מבוקש להבהיר כי הכוונה בניסוח הנ"ל הנה לשת תקופות הבקרה שפורסמו לפני מועד הגשת ההצעות.</p> <p>2. בנוסף ומעבר לכך- גם ככל שהכוונה בסעיף 1.15 הנ"ל הייתה לכך שהתוצאות הרלוונטיות יהיו אלה שיפורסמו 14 ימים לפני הגשת ההצעות- הרי שמדובר בקביעה שונה מזו הנהוגה במכרזים קודמים בעניין זה, ופרק הזמן הנ"ל קצר מדי ואינו מאפשר הערכות ותכנון מספקים בשלב הכנת ההצעות כנדרש וכמקובל.</p> <p>בין היתר, הדבר לא יאפשר למציעים לחשב כלכלית את הצעתם בשים לב לכך שההצעה הכספית מושפעת באופן ישיר מניקוד המפעיל ביחס לשאר המציעים הפוטנציאליים בשלב הכנת ההצעה.</p> <p>לכך יש להוסיף את האפשרות שמפעיל מסוים יערער על התוצאות שפורסמו כאמור, כך שמעבר לעובדה שמידע מהותי כגון הבקרה התפעולית לא יהא מוסכם במועד הגשת ההצעות, הדבר אף עלול להביא לסיטואציה אבסורדית במסגרתה הליך בדיקת ההצעות יפתח מחדש לאחר שההצעה הכספית תהא בפני הועדה בעת הניקוד מחדש.</p> <p>בשים לב לאמור, הועדה הנכבדה מתבקשת להבהיר כי תוצאות הבקרה הרלוונטיות יהיו אלה הידועות במועד פרסום המכרז, או לכל הפחות אלה שיפורסמו בטווח זמן ארוך מ- 14 ימים טרם הגשת ההצעות, אשר יקבע תוך הבאה בחשבון של כל האמור לעיל.</p>	<p>1.15</p>	<p>חלק א'</p>	<p>9</p>
---	---	-------------	---------------	----------

<p>ההנחיה היא שסידור המושבים יתוכנן למקסימום מספר המושבים האפשרי בכפוף לדרישות, תקנות התעבורה התקינה ולדרישות ההליך (כגון מרווח בירכיים, מרווח מושב למחיצה). כמו כן, יש להתקין מושבים כפולים במקומות שהמרווחים מאפשרים זאת. מספר הנוסעים המקסימלי יוגדר במסמכי התקינה על פי המידות והמשקלות של האוטובוס. לתשומת לב המציעים, דרישות התקינה לגבי אוטובוסים פרבריים עודכנו, מצורף למענה זה נספח מ"ג מעודכן.</p>	<p>בסעיף 2 ונספחים מ"ג ו-מ"ד מוגדרים סוגי האוטובוסים לרבות מספר המושבים בו ומספר הנוסעים לכל אחד מהאוטובוסים, מלבד אוטובוס פרברי.</p> <p>נבקש לדעת מה מספר המושבים הנדרש ומספר הנוסעים המקסימלי בסוג אוטובוס זה.</p>	<p>2 + נספחים מ"ג-מ"ד</p>	<p>חלק א'</p>	<p>.10</p>
<p>ההערה מקובלת. בכל מקום בו מופיעה המילה "תמלוגים" היא תותאם ל- "תוספת ק"מ" לפי העניין. ראו עדכון בחלק ב' להלן בנוגע לאופן חישוב סכום תוספת הק"מ בסעיף 17.7 למסמכי ההליך.</p>	<p>תשומת ליבכם מופנית לכך שיש לבצע התאמה במספר מקומות במסמכי המכרז בהם בדומה לסעיף זה, עדיין ישנה התייחסות למונח "תמלוגים".</p>	<p>3.9.1</p>	<p>חלק א'</p>	<p>.11</p>
<p>סעיף 4.3 יעודכן כדלקמן: במקום המילים "משנת 2023" יבואו המילים "משנת 2024"</p>	<p>סעיף 4.3 קובע בין היתר כי "...אם המציע הינו תאגיד מסוג חברה עליו לצרף להצעתו נסח חברה משנת 2023...".</p> <p>נבקש כי שנת 2023 תתוקן לשנת 2024.</p>	<p>4.3</p>	<p>חלק א'</p>	<p>.12</p>
<p>ראו מענה לשאלה 11 לעיל.</p>	<p>לאור העובדה שמנגנון ההצעה הכספית עודכן ממנגנון של תמלוגים למנגנון של תוספת ק"מ, הועדה מתבקשת לעדכן את ההפניות הקיימות למנגנון התמלוגים במסמכי ההליך התחרותי על נספחיו ל-"תוספת ק"מ", ככל שרלוונטי בהתאם לתוכן ההוראות השונות.</p>	<p>5.3 ועוד</p>	<p>חלק א'</p>	<p>.13</p>
<p>הבקשה נדחית, אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>בהינתן שמנגנון ההפחתה שבסעיף 5.5 להליך מבוסס על הפחתה מעלות ההפעלה המלאה על פי מפת הבסיס, וועדת המכרזים מתבקשת לאשר כי תוספת הק"מ שתוצע על ידי המציע תתווסף למפת הבסיס, כך שהתשלום בגין</p>	<p>5.3 ו-5.5</p>	<p>חלק א'</p>	<p>.14</p>

	<p>הק"מ הנוספים שיוצעו על ידי המציע יהיה שווה לעלות ההפעלה הק"מ הכלולים של מפת הבסיס, ורק בגין הק"מ הנוספים שהינם מעבר לק"מ הנוספים שיוצעו על ידי המציע יופעל מנגנון התשלום שבסעיף 51.1 להליך (0.75* מספר ק"מ נוספים).</p>			
<p>המנגנון של תוספת הק"מ מתייחס לאי תשלום עבור תוספת הק"מ שכלולה בהצעת המציע. סך תוספת הק"מ שכלולה בהצעת המציע, תופחת מתשלומי הסובסידיה החודשיים כמפורט בחלק ה'.</p>	<p>מתבקשת הבהרה ביחס למנגנון תוספת הק"מ, אשר אינו ברור, ובמיוחד בעניין הבא:</p> <p>האם מדובר על תוספת מעל ה 11 מיליון ק"מ הבסיסי או בתוך ה 11 מיליון ק"מ הבסיסיים? מדוגמת החישוב אשר הוצגה לא ניתן להבין.</p> <p>האם ה"תוספת ק"מ", היא התייחסות לביצוע ק"מ מעבר למפת הבסיס בדמות של שיפורים (תדיריות, קווים חדשים), או שמדובר על אי תשלום בדמות ק"מ שהם מתוך מפת הבסיס.</p>	5.3+54	א+ה	.15
<p>כל תוספת הק"מ שכלולה בהצעת המציע תופחת מתשלומי הסובסידיה כמפורט בחלק ה'.</p> <p>במידה ולאחר 36 חודשים יישארו ק"מ שלא קוזזו, תוארך תקופת הקיזוז לחודשים העוקבים, עד להשלמת קיזוז כל תוספת הק"מ שכלולים בהצעת המציע.</p> <p>במידה ובחודש מסוים עלה סך הק"מ לקיזוז עד לסך הק"מ המשולם, תקוזז היתרה בחודשים העוקבים. למען ספק, עלות ההפעלה החודשית לא תהיה קטנה מאפס.</p>	<p>1. תשומת לב הועדה מופנית לכך שבמסגרת הסעיף צוין קיזוז לתקופה של 3 שנים ועד לגובה הסובסידיה החודשית. אולם אין התייחסות למצב דברים בו תוספת הק"מ שהוצעה גבוהה מסך הסובסידיה החודשית ב 36 חודשי ההפחתה.</p> <p>לדוגמא מי שמציע תוספת של 40 מיליון ק"מ יקבל ניקוד על כל ה 40 מיליון ק"מ לפי נוסחת ניקוד המחיר, אך בפועל ישלם באמצעות קיזוז חודשי לפי המכרז עד ל 33 מיליון ק"מ שזה מפת הבסיס השנתית המלאה מוכפלת בשלוש שנים.</p> <p>נודה לקבלת הבהרה בעניין זה.</p> <p>בעניין זה, לתשומת ליבכם המנגנון הקיים של קיזוז עד לגובה הסובסידיה החודשית, עלול לגרום לאינסטיב שלילי של הזוכה שלא לבצע תוספות שירות כלל בשלוש שנים ראשונות ככל והוא מציע תוספת ק"מ מעל למכפלת מפת התפעול בבסיס 3.</p>	54.2 + 5.5	חלק א'	.16

	<p>2. צוין בסעיף 54.2 שככל ועלות ההפעלה תהיה שלילית ההפרש יקוּוּז בחודש העוקב, כך שכל עלות מעבר ל33 מיליון ק"מ תוביל אוטומטית לאיפוס הסובסידיה החודשית. בעניין זה נבקש הבהרות כדלקמן:</p> <p>האם ההפרש מצטבר למעבר החודש העוקב? כלומר אם ההפרש בחודש ינואר עולה על הסובסידיה החודשית בחודש פברואר, האם היא נדחית לחודש מרץ?</p> <p>כמו כן, האם משמעות הדבר היא שהעלות תצטבר לחודש ה37 ואילך ככל והיא תהיה שלילית בחודש ה-36?</p>			
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>1. בסעיף צוין כי המשרד רשאי לנצל את תוספת הק"מ לפי שיקול דעתו הבלעדי-</p> <p>נודה לקבלת דוגמאות לאופן/ מהות הניצול אליו מתייחס הסעיף.</p> <p>זאת בין היתר מאחר שלהבנתנו את מסמכי ההליך, לא מדובר בתוספת ק"מ בפועל שהמשרד דורש אלא בהסתכלות קצת שונה על מנגנון התמלוגים המקורי שהיה במכרזים קודמים, והרעיון הוא שהתמלוגים יישארו בתקציב המשרד ולא יועברו להכנסות המדינה. אי לכך, לא ברור מה הכוונה בניצול תוספת הק"מ המוצעת.</p> <p>כמו כן, האם האמור לעיל מתקשר עם האמור בסעיף 5.5, כך שיש לכלול את העלויות הישירות והעקיפות במידה והמשרד יחליט לנצל את תוספת הק"מ?</p>	5.5		.17
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>מוצע למחוק את ההתייחסות לתקופה (36 חודשים) ולקבוע כי לאורך חיי ההסכם הכשרת נהגים תזכה את המפעיל בסכום מסוים כפי שיקבע על ידיכם.</p>	5.7.3	חלק א'	.18
<p>המידע הינו בגדר סוד מסחרי של המפעילים ולכן לא ניתן לפרסמו לכלל המציעים.</p>	<p>הועדה מחויבת להביא לידיעת המציעים את סך הזכויות של כלל הנהגים של המפעיל היוצא בכדי שהמציע יוכל לחשב מה גובה הסכום אותו הוא לוקח בחשבון כתרחיש של אחוז מכלל הנהגים שהוא יקלוט מהמפעיל היוצא.</p>	5.7.4	חלק א'	.19

<p>על המציע לתמחר במסגרת הצעתו את הזכויות הנדרשות בסעיף לפי שיקול דעתו המקצועי. בהקשר זה יודגש, כי האחריות על האומדנים חלה על המציע בלבד, ועליו לקחת במסגרת הצעתו את כלל הנחות העבודה לשיטתו לעניין שמירת רצף הזכויות.</p>	<p>נראה בלתי סביר שמידע בסיסי זה לא יפורסם למציעים באופן שיגרום לתמחור שונה בין המציעים שאינו משקף צפי או הנחות מבוססות כלשהן של המציעים.</p>			
<p>אין שינוי במסמכי ההליך. הערבות נועדה להבטיח גם את ההתקשרות הכוללת ועמידת המפעיל בהוראות ההליך וברמת השירות הנדרשת, וגם להבטיח את הפעילות הנוספת אותה מציעים. קרי, תוספת הק"מ המוצעת במסגרת הגשת הצעות, וזאת נוכח חשיבות ההצעה והפעילות המוצעת.</p>	<p>דרישת הערבות במכרז הנוכחי, במסגרתה נקבע מראש שיהיה קיזוז של התשלומים ב 36 תשלומים חודשיים עד לגובה הסובסידיה החודשית, תוסיף עלויות מימון מיותרות להליך המכרז באופן לא ענייני ולא נדרש, בשים לב לעובדה שהבטוחה ומקור הכסף כבר קיימים בידי המדינה בהתאם לק"מ רישוי שיבצע אותו מפעיל.</p> <p>לאור האמור לעיל ובשים לב לכך שבמסגרת המכרז צוין ברחל ביתך הקטנה שיש קיזוז חודשי עד לגובה הסובסידיה החודשית של כל חודש, והגוף המממן יקח זאת בחשבון במימון האשכול כולו מראש, הרי שהעמדת הערבות תהווה מחד כפל בטוחה של המדינה ומאידך תגרור כפל מימון שגרור עלויות נוספות שאינן הכרחיות (ויושתו בסופו של דבר ציבור הנוסעים).</p> <p>הדברים אמורים ביתר שאת בשים לב לאמור בשאלה מס' 15 מטה בנושא הליך המימון.</p>	<p>15 א ערבות תוספת ק"מ</p>	<p>חלק א'</p>	<p>20.</p>
<p>ההערה מקובלת. מצ"ב נספח ג' מעודכן.</p>	<p>סעיף 14.1 להליך התחרותי קובע כי: "המציע יצרף להצעתו ערבות אוטונומית, בלתי צמודה ובלתי מותנית, מבנק או מחברת ביטוח ישראלית..." לעומת זאת, נוסח ערבות המכרז המצורף כנספח ג' להליך התחרותי מתייחס לערבות שהונפקה על ידי בנק בלבד.</p> <p>הוועדה מתבקשת לפרסם נוסח חדש של ערבות המכרז המתייחס לערבות המונפקת על ידי חברת ביטוח ישראלית בהתאם לנוסח ערבות הביצוע המצורף כנספח ד' למסמכי ההליך התחרותי; או לחילופין לאשר כי המציעים רשאים לתקן את נוסח ערבות המכרז כך שיתאם לחברת ביטוח, ובכלל כך:</p>	<p>14.1</p>	<p>חלק א'; נספח ג'</p>	<p>21.</p>

	<p>(א) החלפת המילה "בנק" במילים "חברת הביטוח" בשורה הראשונה בטבלה העליונה; (ב) מחיקת השורה עם המילה "סניף"; (ג) מחיקת המילה "בנקאית" בשורה המתחילה במילה "הנדון"; (ד) החלפת המילים "לסניף הבנק המפורט" למילים "לחברת הביטוח המפורטת" בשורה המתחילה במילים "דרישה על פי"; (ה) החלפת המילה "הבנק" במילים "חברת הביטוח" ברובריקת "חותמת הבנק ו/או המורשים".</p>			
<p>ראו מענה בחלק ב' להלן.</p>	<p>הוועדה מתבקשת להבהיר באיזה אופן יחושבו ציוני הבקרה וציוני סקר שביעות הרצון של מציע שבבעלותו חברת בת עם ציון בקרה וסקר שביעות רצון.</p> <p>בנספח יח', סעיף 3.4 מצוין כי לצורך תחשיב ציון הבקרה התפעולית יילקחו בחשבון הן אשכול קווי שירות המופעלים על ידו באופן ישיר והן אשכולות קווים המופעלים באמצעות חברות מיוחדות המוחזקות ע"י המציע.</p> <p>האם הציון של חברת דן משקלל גם את הציון של חברת נהור והאם הציון של חברת נהור משקלל גם את הציון של חברת דן.</p> <p>כיצד חברת דן אשר מחזיקה בחברה מיוחדת או חברת בת יכולה לקבל ציון בנפרד מבלי לקבל ציון משוקלל של 2 החברות.</p> <p>לעניין זה נבקש להפנות להליך תחרותי 09/2022 עוטף ירושלים מסמך הבהרות 1, נספח מ"ה ציוני בקרה בו חברת דן קיבלה ציון נפרד מחברת נהור נתיבי תחבורה בע"מ.</p>	<p>28.4.1, 28.4.4</p>	<p>חלק ג' נספח י"ח</p>	<p>.22</p>
<p>נוכח שינוי משקולות הניקוד בקביעת ציון הבקרה ועדכון נוסחת הניקוד בהליך הקודם, עולה כי הריווח בניקוד הקיים בין הציונים השונים הינו מספק ומשקף באופן נאות את פערי האיכות בין המציעים ומייתרים את ציון הרף המינימאלי.</p>	<p>לתשומת לב הוועדה כי החל משנת 2023 חל שינוי באופן חישוב ניקוד הבקרה התפעולית האלקטרונית וכתוצאה מהשינוי ירד הניקוד הממוצע של הציון אצל כלל המפעילים. בהתאם לדו"ח הבקרה לחציון הראשון לשנת 2023 יש מספר מציעים שהציון שלהם נמוך מ-60 בעוד שבתקופות קודמות המצב שונה.</p> <p>הוועדה מתבקשת לבטל את הפסקה בסעיף 28.4.1 אשר מציינת שמציע שהציון שלו נמוך מ-60 יקבל ניקוד 0 (מתוך 10 נקודות) או לחילופין, להתאים את ציון המינימום לסקלה החדשה של הניקוד.</p>	<p>28.4.1</p>	<p>חלק ג' נספח י"ח</p>	<p>.23</p>

<p>נוכח כך, תוסר ההגבלה לציון מינימאלי, וסעיף 28.4.1 יתעדכן כדלקמן: יימחק המשפט "מציע שציון הבקרה שלו נמוך מ-60 יקבל ניקוד 0"</p>				
<p>כן, התוספת צריכה להיות ביחס דומה לסוגי הרכב במצבת האוטובוסים אותה הציע המציע בהצעתו.</p>	<p>תוספת אוטובוסים מעבר למצבת הבסיסית – האם תוספת האוטובוסים, ככל שמוצעת ע"י המציע, נדרשת להיות באותה פרופורציה באשר לסוג האוטובוס ביחס למצבת הבסיסית? לדוגמה, אם במצבת הבסיסית 20% מהאוטובוסים הם עירוניים מפרקיים אזי גם 20% מתוספת האוטובוסים נדרשת להיות עירוניים מפרקיים?</p>	28.5.3.1	חלק ג'	.24
<p>אין שינוי במסמכי ההליך. מתודולוגיית הבדיקה אשר מפורטת במסמכי ההליך לא השתנתה ביחס להליך קודם. קרי, הפחתת הניקוד תתייחס לעלות הכוללת (הוצאה לק"מ) ולהכנסה מתמריצים, כפי שמשקפת בהצעת המציע, ביחס לעלות המקובלת על ידי הוועדה. אופן בדיקת פרקי התוכנית העסקית בהתאם למתודולוגיה זו, ייקבע על ידי צוות המשנה במסגרת שלב בדיקת ההצעות.</p>	<p>הוועדה מתבקשת לפרסם פירוט ביחס לאופן הניקוד בגין התכנית העסקית, לרבות מתודולוגיית הניקוד בגינה, וזאת בשים לב לכך שבמסגרת מענה לשאלות הבהרה מיום 24.1.2023 ביחס להליך תחרותי מספר 09/22 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול עוטף ירושלים מערב, פורסם פירוט ביחס לאופן הניקוד בגין התכנית העסקית, לרבות מתודולוגיית הפחתת הניקוד בעניין זה.</p>	28.7	חלק ג'	.25
<p>אין שינוי במסמכי ההליך. המציעים נדרשים לחשב את זמני הנסיעה בקווים עפ"י מיטב ידיעתם ובהתאם למתודולוגיה לחישוב זמני נסיעה המפורטת בהצעתם.</p>	<p>בחלק ג' ובחישוב של ציון התוכנית התפעולית וסבירות זמני הנסיעות, וועדת המכרזים לאחר הגשת ההצעות מחלקת את קבוצות הקווים של האשכול לשתי רמות: קבוצה של קווים מסוימים בעלי מאפיינים זהים, ורמת חלוקה שניה של שעות שיא ושפל (חלוקות אלו לא מוגדרות במסמכי ההליך לעניין זה).</p>	33 + 28.5	חלק ג' + ד'	.26

<p>עיון בחלוקה כפי שפורטה במכרזים קודמים מעלה כי אין המדובר בדבר המובן מאליו, וכי הנושא מוגדר לעיתים בהקשרים שונים באופן שונה, הן לגבי מפרטי הקווים וגם בהחלט לגבי שעות השיא והשפל</p> <p>(כך לדוגמא במכרז עוטף ירושלים חולקו הקווים לקבוצות של עירוני, בינעירוני- כביש 1, בינעירוני אחר, על אף שבצירים הבינעירוניים נסעו אוטובוסים עירוניים. דוגמא זו ממחישה למשל שמנקודת מבט מסוימת מתכנן תנועה יתווכח שהציר הוא בינעירוני, מתכנן תנועה אחר יציין שהכלי הוא שקובע, ולכן ההתייחסות חייבת להיות קבוצה של עירוני).</p> <p>ניתן להניח כי העובדה שהחלוקות הנ"ל אינן מוגדרות מראש כאמור, תגרור חוסר אחידות בהנחות המציעים כיוון שיש מתכנני תנועה שימצאו מאפיינים שנים ודעות שונות לעניין זה ובהתאם יחושבו ממוצעים וסטיות תקן שונות.</p> <p>אשר על כן, למען הוודאות הבהירות ואחידות הנחות הבסיס על ידי המציעים השונים-</p> <p>מתבקשת הועדה להבהיר ולהצביע בטרם הגשת מסמכי המכרז, על קווי חלוקה ברורים, תוך הבחנה מהן שעות השפל ומהן שעות השיא (בדומה לחלוקה של מקדמי מילוי שבנספח מד').</p>				
<p>כן, יש להתקין ולידטורים בכל האוטובוסים באשכול.</p>	<p>האם נדרש להתקין ולידטורים באוטובוסים הפרבריים?</p>	<p>39.15</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.27</p>
<p>כרגע לא מתוכננים שינויים מהותיים בקווים. אין בכך התחייבות כי לא יבוצעו בעתיד, לקראת ההפעלה או בתקופת ההפעלה שינויים נוספים.</p>	<p>נבקש כי יובהר האם יש בשינויים שיכולים להיטמע בקווים באשכול בעקבות השפעת הרכבת הקלה בכדי להביא לשינוי במבנה ההכנסות לרבות סובסידיות ותמריצים, ככל והדבר ישפיע על מספר הק"מ במפת הבסיס או על כמות הנוסעים.</p>	<p>33.4</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.28</p>
<p>אין שינוי במסמכי ההליך. רכיב החשמל בסל ההצמדה נקבע לפי החלק היחסי של הוצאות האנרגיה, מכלל עלות ההפעלה שנקבעה בהליך.</p>	<p>הצמדה של 3.45% במחירי החשמל במכרז שיש בו רק אוטובוסים חשמליים אינה סבירה כלל (כאשר כל היתר מוצמד פשוט למדד המחירים לצרכן). להבנתנו היחס הנכון צריך להיות כ-15%, לפי המכרזים הקודמים.</p>	<p>49</p>	<p>חלק ה'</p>	<p>.29</p>

	כמו כן, תשומת ליבכם מופנית לעובדה שההסבר לגבי מדד מחירי הדלק לא רלוונטי למכרז זה בגלל שמדובר רק על רכבים חשמליים.			
אין שינוי במסמכי ההליך. תשלום של 75% מהעלות לק"מ, בתוספת התשלום עבור רכישת אוטובוסים משקפים את מלוא העלות הנדרשת להפעלה.	תשומת לב הועדה מופנית לעובדה, שתמהיל הנסיעה החדש בתוספת ביטול המדרגה לא עושה שכל ונראה כי נדרשת בחינה מיוחדת של הדברים. זאת מאחר שלהבנתנו, התוצאה היא שלא יהיה משתלם למפעיל הזוכה כלל לתת תוספת שירות שכן הוא צפוי לקבל על התוספת פחות ממה שהיה מקבל בקפיצת מדרגה, מה גם שתוספת ההצטיידות זהה לתוספת של רכב חשמלי ממכרזים קודמים, כאשר ברור שרכב מפרקי חשמלי עולה הרבה יותר. מתבקשת הבהרה / תיקון בשים לב לאמור לעיל.	49	חלק ה'	.30
אין שינוי במסמכי ההליך.	תשומת לב הועדה הנכבדה מופנית לעובדה שהליך המימון עצמו למכרז מסוג זה, יחייב העמדת מסגרת מימון מראש על ידי המפעיל, השווה לסך עלויות ההון והתשתיות בנוסף לעלויות ההפעלה לשלוש השנים הראשונות. נבקש לחדד בעניין זה, כי ככל שהתמלוגים למדינה (שהנם במונחי תוספת לק"מ מעבר למפת הבסיס) יפחיתו או יאפסו את תשלומי ההפעלה שהמדינה משלמת בשלוש השנים הראשונות, יש לממן את עלות ההפעלה בפועל באמצעות הלוואות מבנקים. מכיוון שעפ"י הוראות המכרז ישנה אפשרות שהמדינה לא תשלם דבר, אזי ככל שעלויות אלה יתייקרו (דלק, שכר, מדד) אין למעשה הגנה מן המדינה. לאור האמור לעיל, הוועדה מתבקשת להבהיר שהקיזוז יבוצע לפי 36 תשלומים לפי תוספת הק"מ המוצעת במחיר לק"מ ליום הגשת הצעה, כאשר סכום זה ייפרס ל 36 תשלומים חודשיים שווים ללא שינוי או הצמדה כלשהי.	+ 49 + 51+54	חלק ה'	.31

	<p>לחלופין ולכל הפחות מבוקש להבהיר שהתוספת לק"מ תהיה צמודת מדד מחירים בלבד, כך שאם המדדים האחרים עולים אזי הם מוגנים על ידי המדינה בכל מקרה בעוד שהמפעיל מתחייב התחייבות צמודת מדד בלבד.</p> <p>על כל פנים העקרון הנדרש בעניין הנושא המימוני הנו הפרדה ברורה בין סל המדדים של עלות ההפעלה שהמדינה תשלם, לבין הכספים שהמפעיל ישלם למדינה.</p>			
מדובר בטעות סופר- ההפניה הינה לסעיף 52.5.1.3.	בסעיפים 52.5.1.4 ו-52.5.1.5 מופיעה הפניה לסעיף 52.5.3, האם נפלה טעות סופר וההפניה נדרשת להיות לסעיף 52.5.1.3?	52.5.1.4-5	חלק ה'	.32
סעיף 52.2.1.4 יתעדכן כדלקמן: האמור בסעיף יימחק ובמקומו יבוא המשפט הבא: " בגין הצטיידות באוטובוס חשמלי סך של 200,000 ₪". יתוסף סעיף 52.2.1.5 ונוסחו: "בגין הצטיידות באוטובוס מפרקי חשמלי סך של 250,000 ₪".	עדכון מחיר האוטובוס החשמלי החל משנת 2026 הנו להבנתנו ספקולטיבי לנגד העובדות למגמות שוק ההינע החשמלי העולמי שבו מחיר מערכות הינע החשמלי הנו במגמת עליה ולא בירידה. מבוקש אפוא לבטל את הפסקה האחרונה ולהותיר את הסעיף המקורי המבוסס, לפיו "הצעת מחיר תקפה שיקבל מפעיל במועד בקשת ההצטיידות ולאחר אישור משרד התחבורה". זאת, על מנת למנוע פגיעה במפעיל, ובשים לב לכך שממילא האמור כפוף לאישור המשרד.	52.2.1.4	חלק ה'	.33
מדובר בטעות סופר- בכל שנה, החל מהשנה השלישית יתבצע עדכון של המדרגה. ראו עדכון בחלק ב' להלן.	הועדה מתבקשת להבהיר את מועדי עדכון המדרגה לחישוב תמריץ איסוף נוסעים: האם יחולו שני עדכונים למדרגה, כמפורט בדוגמה בסעיף; בשנה ה-3 (עלייה 13.5 מיליון נוסעים) וה-5 (14.5 מיליון נוסעים) או לחילופין הכוונה שבכל שנה החל מהשנה ה-3 ועד השנה ה-10 יתבצע עדכון שבו יתווספו מיליון נוסעים למדרגה, כך שבשנה ה-3 המדרגה תעמוד על 13.5 מיליון, בשנה ה-4 תעמוד על 14.5 מיליון, בשנה ה-5 על 15.5 מיליון וכך הלאה ?	53.1	חלק ה'	.34

35.	חלק ה'	53.1	נראה כי נפלה טעות סופר בסעיף וכי בשנה החמישית מספר הנוסעים השנתי אמור לעמוד על 15.5 מיליון נוסעים בשנה ולא 14.5 מיליון נוסעים בשנה.	ראו מענה לשאלה 34 לעיל.
36.	נספח ט'	אקסל דוגמה לחישוב סובסידיה שוטפת	נראה כי נפלה טעות סופר בתא b42 וכי מדובר ב- kmd ולא kmb.	מדובר בטעות סופר. הפרמטר בתא 142 הינו kmd (סך ק"מ שהוצע על ידי המפעיל כתוספת שירות).
37.	נספח ט"ו		השורה המתייחסת לסעיף 3.9.6 – מבוקש להבהיר כי טיוטת תקנון לתאגיד הנפרד תצורף לאחר הזכייה, ככל שיידרש.	השורה המתייחסת לסעיף 3.9.6 תמחק. הזוכה יציג לאישור הוועדה בתוך 60 ימים ממועד ההודעה על הזכייה, טיוטה של התקנון המוצע להתקבל כתקנון התאגיד הנפרד וטיוטה של מסמכי ההתאגדות.
38.	נספח י"ח	2.1	בהתאם לסעיף ציון הבקרה התפעולית יורכב מציון הבקרה האלקטרונית וציון הבקרה לאורך המסלול (ללא ציון בקרת התשתיות וסקר שביעות הרצון). דו"ח הבקרה התפעולית לחציון 1, 2023 מורכב ממספר סעיפים ולכל סעיף יש משקל שונה בציון המשוקלל: בקרה תפעולית (35), בקרה לאורך המסלול (39), בקרת תשתיות (14.5), סקר שביעות רצון (9.5) ותמריץ (2). הוועדה מתבקשת להבהיר ולהעביר דוגמא מספרית לאופן החישוב ציון הבקרה שכולל רק בקרה תפעולית ובקרה לאורך המסלול	ציון הבקרה התפעולית שישמש לצורך הניקוד יחושב בהתאם לדוגמה שלהלן: ציון בקרה תפעולית- 35. ציון בקרה לאורך המסלול- 35. ציון מקסימלי 74 נקודות. הציון ינורמל ל- 100 באופן הבא: ניקוד ציון סקר שביעות רצון – יחושב על בסיס הציונים שפורסמו. $(35+35)/74*100=94.6$
39.	נספח יח'	ס' 3	וועדת המכרזים מתבקשת לקבוע כי במקרה של הגשת הצעה על ידי מי מהחברות המוחזקות על ידי דן, ולצורך חישוב הניקוד בגין ניסיון העבר עם החברה המוחזקת על ידי דן, יילקחו בחשבון ציוני הבקרה התפעולית וציון	אין שינוי במסמכי ההליך. ראו מענה בחלק ב' להלן.

	<p>שביעות הרצון של האשכולות המופעלים על ידי דן (ולא רק הציונים של האשכולות המופעלים על ידי החברה המוחזקת על ידי דן).</p> <p>ביסוד בקשתנו זו עומדת העובדה כי דן הינה המפעילה של הקווים הכלולים באשכול נשוא הליך זה. מתן אפשרות לדן להגיש הצעתה באמצעות אחת החברות המוחזקות על ידה תוביל בהכרח למצב אבסורדי לפיו, בקביעת ניקוד ההצעה, לא ייזקפו לחובת דן ציוני הבקרה התפעולית ושביעות הרצון מאופן הפעלתה באשכול זה תוך עקיפת הרציונל הבסיסי העומד מאחורי קביעת ציון הבקרה התפעולית וסקר שביעות הרצון כמדד אובייקטיבי להערכת ניסיון העבר של מפעיל התחבורה הציבורית.</p> <p>במקרה של זכיית החברה המוחזקת על ידי דן בהליך, אין כל סיבה להניח שהעברת המחויבות המשפטית לאספקת השירות מדן עצמה לחברה מוחזקת של דן תביא לשינוי ברמת השירות.</p> <p>משכך, אין לאפשר לדן "להסתתר" מאחורי חברה מוחזקת על מנת להעלים את ביצועיה בהפעלה הנוכחית של קווי השירות נשוא ההליך.</p>			
40.	הועדה מתבקשת להוסיף בסיפת ס"ק 3.6.1 "בהתאם למקורות תקציביים שינתנו ע"י המשרד למימוש השינוי הנדרש".	3.6.1	נספח כא'	אין שינוי במסמכי ההליך.
41.	נבקש הגדרה מפורטת לדרישות המשרד בקשר למתן מענה לכל סוגי הממשקים למערכות חיצוניות על ידי המפעיל, וכן לפרט באופן ספציפי לאילו מערכות ישנה דרישה להתממשק.	7	נספח כא'	אין שינוי במסמכי ההליך. קיים פירוט לגבי ממשקים בסעיפים הרלוונטיים בנספחים כ' וכא'.
42.	נבקש להוסיף בתחילת הסעיף את המילים כדלקמן : "ככל שיידרש מידע מבא כח המשרד על רכב מסוים מצי רכב המפעיל כאמור בסעיף להלן, יעביר המפעיל".	16.1.3	נספח כא'	ההערה מקובלת. לרישא של הסעיף יתווסף המשפט הבא : "ככל שיידרש מידע מבא כח המשרד על רכב מסוים מצי רכב המפעיל כאמור בסעיף להלן, יעביר המפעיל"
43.	בהתאם למגמה המונהגת כיום על ידי המשרד שלא להעסיק את הנהגים בטיפול בנוסעים, ולאפשר להם לעסוק בנהיגה בלבד, נבקש להסיר את	5.7	נספח כא' (2)	אין שינוי במסמכי ההליך.

<p>יובהר, כי כלל הקווים בהליך זה הם קווים סדירים, ולכן במועד הקמת האשכול לא נדרש ליישם את תכולת העבודה המופיעה בנספח כא' (2). עם זאת, במידה והמשרד יחליט לאורך חיי הפעלת האשכול להפעיל קווים בשירות לפי קריאה יהיה על הזוכה ליישם את הוראות הנספח.</p>	<p>הדרישה לעדכון ידני של תחנת הירידה ולאפשר קווים גמישים בהזמנה מראש באמצעות אתר או אפליקציה בלבד.</p>			
<p>כלל הקווים בהליך זה הם קווים סדירים, ולכן במועד הקמת האשכול לא נדרש ליישם את תכולת העבודה המופיעה בנספח כא' (2). עם זאת, במידה ויוחלט לאורך חיי הפעלת האשכול להפעיל קווים בשירות לפי קריאה, מסכי המגע וניהול התחנות יהיו באחריות המשרד.</p>	<p>נבקש לקבל את ההבהרות כדלקמן: (א) האם כלל התחנות המוגדרות כתחנות איסוף גמיש כוללות מסכי מגע? ; (ב) בניהול של מי התחנות הללו?</p>	10.1	נספח כא' (2)	.44
<p>ראו מענה לשאלה 42 לעיל.</p>	<p>הועדה מתבקשת לספק התייחסות לטיפול בונדליזם למסכים בסככות ובעמודים.</p>	10.2	נספח כא' (2)	.45
<p>נספח ל' מצורף למענה זה. יודגש כי החניונים המוקצים למפעיל אינם לשימוש הבלעדי ואופן חלוקת הטעינה הינה במסגרת מגבלת חיבור החשמל, על המפעיל להיערך תפעולית במסגרת המגבלות כאמור בנספח ל'. עוד יודגש, כי ללא מוכנות התשתיות הנחוצות תדחה פעימת היישום.</p>	<p>צוין כי נספח ל יצורף בהמשך.</p> <p>הועדה הנכבדה מתבקשת לוודא כי במסגרת הנספח יינתן בין היתר מענה לחניון לילה שיאפשר טעינת כלל האוטובוסים החשמליים הנדרשים להפעלה באופן שיאפשר עמידה בלוחות הזמנים הנדרשים מן המפעיל.</p> <p>בעניין זה יודגש, כי האמור מבוקש מבלי לגרוע מן העובדה שגם אם החניון נשוא נספח ל' יהיה מוכן, הרי שפרק זמן סביר וישים לקיום הדרישה להספקת הרכבים החשמליים צריך לעמוד לכל הפחות על 14 חודשים. (ראו הסבר ובקשה לעיל בעניין זה במסגרת נושא תקופת ההכנות).</p>		נספח ל'	.46

ראה מענה לשאלה 46 לעיל.	וועדת המכרזים מתבקשת להבהיר את המיקום של חניוני הלילה של האוטובוסים וכן להבהיר כי חניונים אלו יהיו מוכנים לטעינה חשמלית מלאה עד למועד תחילת ההפעלה.		נספח ל'	.47
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>נוסח אימות החתימה על ידי עו"ד קובע כי:</p> <p>"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."</p> <p>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".</p>		נספח לז'; נספח לח'; נספח מ'	.48
ההערה מקובלת. ההפניה בסעיף 3 "מפקודת הבטיחות בעבודה 1946" תמחק ובמקומה תבוא בהפניה "לפקודת הבטיחות בעבודה [נוסח חדש], תש"ל-1970".	מבוקש להחליף את ההפניה הקיימת בסעיף 3 מ"מפקודת הבטיחות בעבודה 1946" ל"מפקודת הבטיחות בעבודה [נוסח חדש], תש"ל-1970".	סעיף 3	נספח לח'	.49
ראו עדכון בחלק ב' לגבי הנספחים אשר פורסמו במסגרת מענה זה.	<p>נבקש להעביר בהקדם את הנספחים שלהלן, וכן לדחות בהתאמה את המועד האחרון להגשת שאלות הבהרה בקשר עם נספחים אלה, כך שתוענק למתמודדים שהות מספקת ללימוד הנספחים לצורך העברת שאלות הבהרה לוועדה בקשר אליהם:</p> <ul style="list-style-type: none"> - נספח ה' – הסכם הפעלה; - נספח יט' – חשמול; - נספח ל' – תשתיות; 		נספחים	.50

	- נספח לא';			
	נספח מה' – ציון סקר שביעות רצון ובקרה תפעולית.			
הגיל המקסימלי של אוטובוס מפרקי חשמלי הוא 12 שנים.	סעיף 10.1.1.1 לנספח מ"ד, קובע כי הגיל המקסימלי של אוטובוס מפרקי לא יעלה על 12 שנים. מאידך, סעיף 10.1.1.3 קובע שהגיל המקסימלי של אוטובוס חשמלי לא יעלה על 10 שנים (בכפוף לסמכות המשרד להאריך את הגיל המקסימלי ל-12 שנים). וועדת המכרזים מתבקשת להבהיר מהו הגיל המקסימלי של אוטובוס מפרקי חשמלי.	סעיף 10	נספח מ"ד	.51
האוטובוס הפרברי במכרז זה מוגדר כ class II (בינעירוני). תשומת לב המציעים שבנושא דרישות הנגישות המפורטות ב R107 Annex 8 נדרש האוטובוס לעמוד גם בדרישות class I (עירוני). לתשומת לב המציעים, דרישות התקינה לגבי אוטובוסים פרבריים עודכנו, מצורף למענה זה נספח מ"ג מעודכן.	וועדת המכרזים מתבקשת לאשר כי האוטובוס הפרברי יהיה בעל מרכב של CLASS I (עירוני), אך עם מושבים של CLASS II כנהוג באוטובוסים בין עירוניים בארץ.	סעיף ב'	נספח מ"ג	.52

חלק ב – עדכונים והבהרות

1. תיקון לנושא המועדים הקובעים להליך:

סעיף 12.3 יתעדכן כדלקמן

שעה	תאריך	
עד 18:00	09/06/2024	הגשת שאלות הבהרה
עד 18:00	09/06/2024	הגשת שמות יועצים
עד 12:00	20/06/2024	בחינה מקדמית של נוסח ערבות – הגשה למשרד
עד 12:00	10/07/2024	הגשת מסמכי ההליך התחרותי
	06/01/2025	תוקף ערבות המכרז

2. תיקון לנושא תקופת ההכנות

סעיף 1.6.1.1 יתעדכן כדלקמן:

שלב א': יופעלו קווי השירות המפורטים להלן בתוך 12 חודשים ממועד ההודעה על הזכייה.

סעיף 1.6.2 יתעדכן כדלקמן:

צמד המילים "9 חודשים" יוחלפו בצמד המילים "12 חודשים".

3. תיקון לנושא עלות ההפעלה

סעיף 5.2 יתעדכן כדלקמן:

עלות ההפעלה השנתית של האשכול הינה 239.959 מיליון ₪ לא כולל מע"מ (במילים: מאתיים שלושים ותשעה מיליון ותשע מאות חמישים ותשעה אלף שקלים חדשים) בצירוף תוספת העלות כהגדרתה בסעיף 5.3 להלן, ככל שנדרשה בהצעתו הכספית (להלן: "עלות ההפעלה השנתית"). עלות ההפעלה השנתית תהיה בתוקף בכל אחת משנות ההפעלה.

4. תיקון לנושא אי עמידת המפעיל בהתחייבות להפעלת קווי השירות

סעיף 17.7 יתעדכן כדלקמן:

לא עמד הזוכה בהליך התחרותי בהתחייבותו להפעיל את קווי השירות נשוא ההליך התחרותי במועד שנקב כאמור בסעיף 17.6 לעיל ו/או הפעיל הזוכה את קווי השירות במועד אך לא ברמת השירות הקבועה בהליך תחרותי זה, ייחשב הדבר כהפרה יסודית של הסכם ההפעלה, אשר יקנה למשרד את כל הזכויות על פי דין לביטול הסכם ההפעלה. במקרה כזה תחולט ערבות הביצוע, וזאת כפיצוי מוסכם ומוערך מראש של הנוקים שינבעו כתוצאה מהפרת הסכם

ההפעלה על ידי הזוכה. למען הסר ספק, בוטל הסכם ההפעלה בהתאם לסעיף זה, 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. סכום תוספת הק"מ יחושב לפי מכפלת תוספת הק"מ המוצעת בעלות לק"מ בבסיס המפורטת בסעיף 49 להלן, בתוספת הפרשי הצמדה למדד המחירים לצרכן, כאשר מדד הבסיס הינו מדד בגין חודש פברואר 2023 והמדד הקובע הינו המדד הידוע ביום תשלום החזר תוספת הק"מ על ידי המפעיל.

5. תיקון לנושא תיאור מערכת התח"צ המשרתת כיום את אזור האשכול

סעיף 33.1.1 יתעדכן כדלקמן:

מרבית הקווים הכלולים באשכול דרום גוש דן כיום הינם עירוניים. נכון לחודש ספטמבר 2023 כולל השירות 12 קווים עירוניים סדירים. בנוסף לשירות זה, חברת אגד מפעילה 48 קווים עירוניים בתחום הערים העיקריות במרחב האשכול – קווים פנימיים בחולון, בראש"צ, וקווים מערים אלה לת"א, לרחובות, פ"ת או לבת ים, מתוכם 8 קווי תלמידים ו-6 קווי לילה. חברת דן מפעילה 28 קווים, בעיקר קווים מבת ים או חולון לת"א, מהם קו לילה אחד. בנוסף, 6 קווים מופעלים על ידי חברת מטרופולין – בעיקר בתוך חולון או מחולון לת"א וראש"צ.

סעיף 33.1.3 יתעדכן דלקמן:

האשכול כולל 7 קווים שמופעלים כיום על ידי אגד באמצעות אוטובוסים בינעירוניים. במסגרת המכרז הוחלט לשנות את סוג הרכב בקווים אלה לעירוני ואת צי הרכב בחלקם לפרברי. בנוסף לקווים אלה, חברת אגד מפעילה 8 קווים בינעירוניים מראש"צ לת"א / לוד, מרחובות לפ"ת דרך ראש"צ, וחברת מטרופולין מפעילה קו בינעירוני מחולון לת"א. מעבר למרחב האשכול, קיים בערי האשכול שירות בינעירוני בעיקר מראש"צ – לירושלים, אשדוד, באר שבע ועוד, באמצעות אגד, אלקטרה אפיקים ומטרופולין.

6. תיקון לנושא מצבת האוטובוסים

סעיף 38.2.2 יתעדכן כדלקמן:

המספר הכולל של הרכבים באשכול לא יפחת מ- 285 אוטובוסים.

7. תיקון לנושא מפת האשכול והעלות לק"מ

סעיף 49 יתעדכן כדלקמן:

"מפת הבסיס לאשכול" – סך נסיעות וק"מ רכב בשנה בכל קווי האשכול, המסתכם ב – 566.916 אלפי נסיעות ו-11,770.595 אלפי ק"מ.

"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:

מקדם עלות ק"מ ביחס לעלות ק"מ בבסיס	תמהיל ק"מ רכב בבסיס באלפים	סוג האוטובוס
0.9588	8,853.244	אוטובוס עירוני/פרברי- רגיל/חשמלי
1.1250	2,917.351	עירוני מפרקי – רגיל/חשמלי
	11,770.595	סה"כ

8. תיקון לנושא תמריץ איסוף נוסעים

סעיף 53.1 יתעדכן כדלקמן:

תמריץ איסוף הנוסעים ישולם בהתאם למפורט להלן:

מדרגה	נסיעות נוסע במיליונים בשנה קלנדרית	תמריץ בש"ח	נוסע
1	עד 12.5	1.15 ₪	בתשלום
2	מעל 12.5	2.15 ₪	קלנדרית

המדרגה תגדל ותעודכן החל מהשנה השלישית ב-1 מיליון נוסעים לשנה, כך שבשנה השלישית תעמוד המדרגה על 13.5 מיליון נוסעים, בשנה הרביעית על 14.5 מיליון נוסעים וכן הלאה לאורך כל שנות ההפעלה.

9. תיקון לנושא מערכת סינון אויר

הדרישה להתקנה והפעלה של מערכת לסינון אויר בסעיף 9 לנספח מ"ג מבוטלת.

10. ועדת המכרזים דנה בישיבות בפניות של מספר מציעות פוטנציאליות להליך התחרותי שבנדון ולהלן פרוט החלטות שתקבלו.

10.1. מגבלות השתתפות/ זכייה על חברת דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן – דן)

ועדת המכרזים התבקשה במסגרת שאלות הבהרה להתייחס לנקודות המפורטות להלן:

10.1.1. "נכון למועד פרסום ההליך התחרותי, דן או חברות קשורות שלה, מנועות על פי

תוכנית התחרות מלהשתתף בהליך התחרותי, לא כל שכן לזכות בו.

10.1.2. מבדיקה שערכה הפונה בנתוני המסלקה שמפרסם מערך הדיגיטל הלאומי, נכון

ליום 11.2.2024, נמצא כי שיעור הנסיעות באמצעי התחבורה שדן מפעילה עומד

על כ-54% בהתייחס לכל שנת 2023 ובבדיקה של חודש אוגוסט 2023 – על כ-

56% (!). כלומר, לא רק ששיעור הנסיעות בדרך לא ירד מ-50%, כפי שהוגדר בתכנית התחרות בענף התחבורה הציבורית, שפורסמה באוגוסט 2018 (להלן: תכנית התחרות), אלא שזה אף עלה מאז מועד פרסומה. כל זאת אף מבלי להביא בחשבון שדן קיבלה לאחרונה לידה תוספות שירות במטרופולין, אשר לא מן הנמנע כי יגדילו עוד יותר את נתח השוק של דן כאמור.

10.1.3. מושכלות יסוד בדיני המכרזים שבחינת השתתפותו של מציע בהליך תחרותי צריכה להיעשות טרם פרסום המכרז, עת מוגדרים תנאי הסף, במסגרתם נקבע מי רשאי להגיש הצעה ומי לא. לכן, גם אם יונח לטובת ועדת המכרזים כי נערכה זה מכבר בדיקה עובדתית באשר לשיעור הנוסעים בדרך וכי זו העלתה שחלקה של דן נמוך מסף 50% שמתירה תכנית התחרות, הרי שגם אז יש לבחון אם הגידול במספר הנוסעים הצפוי בעקבות זכייה אפשרית של דן בהליך התחרותי יביא אותה לחצות את רף ה-50% וכתוצאה מכך להפרה ידועה מראש של תכנית התחרות".

10.1.4. בנסיבות אלו, לטענת הפונה האלטרנטיבה במסגרתה דן נותרת משתתפת בהליך, על אף שכבר עתה ניתן להיווכח, שהיא מנועה מלהשתתף בהליך, עומדת בסתירה ובניגוד מוחלט לתוכנית התחרות ומונעת למעשה ממפעילים אחרים לשמר את המתח התחרותי בשוק ולשפר את השירות הניתן לציבור משתמשי התחבורה הציבורית, אשר עומדים בתכלית תוכנית התחרות.

10.1.5. לטענת הפונה בסעיף 1.4 להליך נפלה טעות ובמקום "לזכות בהליך" הכוונה הייתה "להשתתף בהליך", שכן בחינה האם רשאי מציע להשתתף בהליך תחרותי אם לאו חייבת להתבצע לכל המאוחר במועד הגשת ההצעות. נוכח כך, מבקשת הפונה כי הבדיקה תעשה בהתאם לנתונים הנכונים למועד פרסום ההליך ולכל המאוחר מועד הגשת ההצעות.

10.1.6. מבלי לגרוע מטענותיה לעיל, מוסיפה הפונה שבהתאם לתכנית התחרות בשנים הקרובות קווי השירות המופעלים כיום ע"י דן הנכללים בהליך התחרותי נושא הדיון הם היחידים הצפויים לצאת מדן לתחרות בשנים הקרובות. נוכח כך, על הוועדה למנוע אפשרות שקווים אלו יחזרו לדן (באמצעות חברה קשורה), בדלת האחורית תוך ריקון מתוכן של תכנית התחרות. כפועל יוצא, מבקשת הפונה, שהוועדה תמנע מדן מלהשתתף בהליך מתוקף סמכותה, שבאה לידי ביטוי בין השאר, בסעיף 5.3.6 לתכנית התחרות, הקובע כי הממשלה רשאית להטיל מגבלות השתתפות נוספות, ככל שתמצא לנכון ועל פי שיקול דעתה הבלעדי, על מנת לאפשר את רמת השירות הנחוצה שהיא, בין היתר, גם נגזרת של אפשרויות תפעוליות ודומיננטיות של מפעילים קיימים באזור ובכלל.

התייחסות הוועדה לטענות הפונות :

10.1.7. בתכנית התחרות בענף התחבורה הציבורית, שפורסמה באוגוסט 2018 ובעדכון שלה שפורסם בינואר 2022 (להלן - תכנית התחרות), נקבע בין השאר, שחלקו של מפעיל שירות במרכז שלושת המטרופולינים הגדולים לא יעלה על 50% במונחי נסיעות נוסע או ק"מ רישוי. במסגרת חישוב חלקו של מפעיל בענף, נקבע בתכנית התחרות, לא יובאו בחשבון קווי שירות שהמפעיל עומד לסיים את הפעלתם בתוך שלוש שנים ממועד חישוב חלקו, אם כתוצאה מסיום תקופת הסכם ההפעלה או העברה של קווי שירות בהתאם להנחיות המפקח על התעבורה.

10.1.8. ערב פרסום ההליך התחרותי, חושב חלקה של דן במרכז מטרופולין דן, בהתאם להנחיות תכנית התחרות ונמצא, שחלקה במונחי נוסעים נמוך מ-50% (במונחי ק"מ רכב חלקה רחוק מ-50%) כפי שניתן לראות בתחשיב שלהלן :

חלק במרכז המטרופולין	נוסעים (מ')		מפעיל	אשכולות מרכז המטרופולין
	דצמ-23	אשכול		
7.00%	1.22	חולון עירוני ומטרופוליני	אגד	
3.18%	0.55	רחובות עירוני	אגד	
4.77%	0.83	רחובות פרברי	אגד	
4.83%	0.84	רשלי"צ עירוני	אגד	
2.98%	0.52	רשלי"צ פרברי	אגד	
53.15%	9.23	תל אביב	דן	
7.87%	1.37	פתח תקוה-ראש העין	אלקטרה אפיקים	
6.90%	1.20	שרון חולון מרחבי	מטרופולין	
9.32%	1.62	אונגו-אלעד	מטרופולין	
100.00%	17.37	סה"כ		
(4.65%)	(0.81)	ניכוי קווי שירות שדן עומדת לסיים את הפעלתם בתוך שלוש שנים ממועד חישוב (*)	דן	
48.50%	8.42	חלק דן על פי תכנית התחרות	דן	

(*) הערות תחשיב

- כולל קווים: קווים שנכללו באשכול אונו – אלעד 18,28,7 קווים שנכללו באשכול גוש דן: 19,73,118,29,38 ומחצית מפעילות קו 1 שפעילותו דוללה ב-50% בהתאם להסכם התחרות.
- התחשיב בוצע גם ביחס לפעילות עבור כל שנת 2023 והתוצאות דומות.

נוכח התחשיב המפורט לעיל, לא הוגבלה השתתפותה של חברת דן (באמצעות חברת קשורה – בהתאם להוראות תוכנית התחרות) בהליך. חלקה של דן שהוצג על ידי הפונים, אינו תואם את התחשיב שפורט לעיל, מאחר שככל הנראה שבתחשיב לא נלקחה התייחסות לקווי דן המתוכננים לצאת לתחרות בשלוש השנים הקרובות כפי שנקבע בתוכנית התחרות.

10.1.9. בהתייחס למועד ביצוע תחשיב חלקו של מפעיל בענף לצורך קביעת מגבלת השתתפות/זכייה, מסכימה הוועדה עם הפונות. בדיקת חלקו של מפעיל, צריכה להתבצע לפני פרסום ההליך ויכולה להתעדכן לאורך תקופת ניהול ההליך, זאת ככל שהוועדה סברה, שקרו שינויים משמעותיים הדורשים עדכון, אך בכל מקרה לא אחרי מועד הגשת ההצעות. כך נוהגת הוועדה גם במקרה הנדון.

10.1.10. יחד עם זאת הוועדה דוחה את הטענה, שיש להביא בחשבון חלקה של דן את גידול הנוסעים, כתוצאה מתוספות שירות שאושרו לחברה או כתוצאה מזכייה אפשרית שלה בהפעלת האשכול משום שאינה תואמת את הוראות תכנית התחרות שקבועות בסעיף הנוגע לאופן חישוב חלקו של המפעיל. בהקשר זה נציין כי תוכנית התחרות מקבעת מצב קיים, ומנחה להביא בחשבון **אך ורק** קווי שירות שהמפעיל עומד לסיים את הפעלתם בתוך שלוש שנים. קרי, מספרי הנוסעים והק"מ **שידועים** במועד הבדיקה, וקווים שיש וודאות הסכמית שיצאו מפעילות המפעיל. עוד נציין, כי בדומה לחישוב חלקה של דן, לא נכללו תוספות שירות עתידי בחישוב חלקם של שאר המפעילים במטרופולין.

10.1.11. בנוסח סעיף 1.4 להליך לא נפלה טעות, ואין מדובר בהחלטה חדשה. בתכנית התחרות נקבע, שמרכזי שלושת המטרופולינים הגדולים, שהם בעלי חשיבות ייחודית, המחייבים שירותי תח"צ סדירים ואיכותיים יהווה תת אזור לצורכי תחרות שחלקו של המפעיל המרכזי בו לא יעלה על 50%. הוראה זו משקפת מדיניות לפיה במהלך תקופת תוקפה של תכנית התחרות לא יבוצע מהלך מתוכנן דוגמת הליך תחרותי שבמסגרתו יתאפשר למפעיל לחרוג ממגבלת ה-50%. יחד עם זאת, תוך כדי פעילות והפעלה שוטפת, כדי לא לפגוע בציבור הנוסעים ולשם מילוי צרכי ציבור ייתכן מצב דברים של חריגה מ-50%. מכאן ברור מאליו, שמציע פוטנציאלי, שבמועד פרסום ההליך, לא חרג ממגבלת ההשתתפות, אולם מימוש זכייתו יביאו לחריגה מהמגבלה שנקבעה בתכנית, יהיה חייב לוותר על פעילות

אחרת, כך שמימוש הזכייה לא יביא אותו לחריגה ממגבלות התחרות. בהתאם לכך נוסח סעיף 1.4 להליך.

10.1.12. לכאורה לאור האמור לעיל, לא נדרשת הבהרה נוספת, לשאלת ההשתתפות או הזכייה של חברה קשורה של דן. מאחר שעל פי האמור בסעיף, חברת דן (לרבות כל חברה הקשורה לה), יחד עם זאת, לאור הפנייה לוועדה ועל מנת להסיר כל ספק ולאפשר תחרות בה כל המידע שקוף וברור לכל המציעים, יעודכן סעיף 1.4 להליך.

10.1.13. לסיפא של סעיף 1.4 יתווסף האמור להלן:

14 ימים לפני מועד הגשת הצעות תבוצע בדיקת חלק המפעיל במרכז מטרופולין דן. הבדיקה תבוצע אך ורק בהתייחס לאשכולות קווי אוטובוס שהוגדרו כאשכולות במרכז המטרופולין בתכנית התחרות, על בסיס נתוני החודש הקודם לחודש הבדיקה או ממוצע חודשי של השנה האחרונה, שהסתיימה בחודש שלפני חודש הבדיקה, הגבוה מבניהם. ככל שבבדיקת חלק המפעיל יתברר, שבמידה שחברת דן או חברות קשורות לה תזכה בהליך התחרותי, וכתוצאה ממימוש הזכייה תחרוג ממגבלות שנקבעו בתכנית התחרות, אזי לא יאוחר מועד תחילת הפעלת האשכול יהיה עליה לוותר על הפעלת קווי שירות המופעלים על ידה, כך שלא תחרוג ממגבלות התחרות וזאת בנוסף לקווים היוצאים ממנה כחלק מהסכם ההפעלה שנחתם עימה בפברואר 2022.

למען הסר ספק, ככל שבהתאם לבדיקה לעיל, ימצא שחברת דן חורגת ממגבלות התחרות היקף הפעילות הנוסף שיוצא ממנה יקבע במועד הבדיקה ולא תבוצע כל בדיקה נוספת בעניין זה במועד מאוחר יותר. המציעים יעודכנו טרם הגשת הצעות בתוצאות הבדיקה וככל שרלוונטי בהיקף הפעילות הנוסף שיוצא מדן. קווי השירות שייקבעו על ידי המפקח במסגרת היקף הפעילות החורג ממגבלות תכנית התחרות כאמור, יועברו מהמפעיל החל ממועד ההודעה על הזכייה ולא יאוחר מהמועד הקבוע בהליך לתחילת הפעלת הפעימה הראשונה.

10.2. ניקוד ניסיון עבר של מפעילים היסטוריים (מפעילים שהפעילו קווי שירות לפני 1.1.2000)

ומפעילים שמוחזקים על ידי אותם בעלי עניין (להלן: "המפעילים ההיסטוריים")

10.2.1. בהתאם לקבוע לאורך השנים בתכניות התחרות, מפעיל תחבורה ציבורית "היסטוריים" (מפעיל שפעל לפני 1.1.2000), אינו רשאי להתמודד בהליכים התחרותיים להפעלת קווי שירות באופן ישיר אלא אך ורק באמצעות חברה בת או קשורה (כמובן בתנאי שעמד בכל המגבלות האחרות שנקבעו בתכנית התחרות) (להלן – חברה מיוחדת).

10.2.2. ועדת המכרזים התבקשה במסגרת שאלות הבהרה להתייחס לנקודות המפורטות להלן:

10.2.2.1. "בנספח יח', סעיף 3.4 מצוין כי לצורך תחשיב ציון הבקרה התפעולית

יילקחו בחשבון הן אשכול קווי שירות המופעלים על ידו באופן ישיר והן

אשכולות קווים המופעלים באמצעות חברות מיוחדות המוחזקות על ידי המציע.

האם הציון של חברת דן משקלל גם את הציון של חברת נהור והאם הציון של חברת נהור משקלל גם את הציון של חברת דן. כיצד חברת דן אשר מחזיקה בחברה מיוחדת או חברת בת יכולה לקבל ציון בנפרד מבלי לקבל ציון משוקלל של 2 החברות".

10.2.2.2 "בשים לב לשיטת הניקוד הנוכחית במכרז, אשר מעניקים לנהור יתרון תחרותי וסיכוי גבוה ביותר לזכות בהליך דן, וזאת מאחר שציוני הבקרה המיוחסים לה במנגנון הקיים הנם של חברה קשורה לה אשר מפעילה תח"צ בפריפריה (והם גבוהים מטבע הדברים), בעוד שציונה של חברה קשורה אחרת שלה, המפעילה דווקא באזור נשוא המכרז (והם נמוכים משמעותית) מנוטרלים באופן בלתי מתקבל על הדעת ואינם מיוחסים לה".

נוכח האמור, הפונה ביקשה לקבל את התייחסות הוועדה לטענה, שלחברת נהור נתיבי תחבורה בע"מ (להלן: "נהור"), חברה מיוחדת של דן, קיים יתרון בניקוד ניסיון העבר משום שבהתאם להוראות ההליך הוא מבוסס אך ורק על שני אשכולות המופעלים על ידה בפריפריה ומתעלם מניסיון חברת האם (חברת דן), שהוא הרלוונטי ביותר להליך התחרותי להפעלת קווי אשכול דרום גוש דן.

אין שינוי במסמכי ההליך - ראו התייחסות הוועדה להלן:

10.2.3. הוועדה בדעה שמתקיים חוסר אחידות, באופן ייחוס ניסיון העבר בין מפעילי התחבורה הציבורית ההיסטוריים למפעילי התחבורה הציבורית האחרים. זאת גם בשים לב להתקדמות תכנית התחרות ולהרחבת אפשרויות ההשתתפות של המפעילים ההיסטוריים, לרבות באשכולות שהופעלו על ידם, ובשים לב כי המפעילים ההיסטוריים, כתוצאה מההנחיה בתכנית התחרות, רשאים להשתתף בהליכים התחרותיים אך ורק באמצעות חברה מיוחדת, בניגוד למפעילי התח"צ הפעילים האחרים (לרבות בעלי העניין בהם או נושא משרה), הרשאים להתמודד אך ורק באופן ישיר ואסורה עליהם ההשתתפות בהליך בכל צורה אחרת. נוכח ההנחיות האמורות לעיל, ניקוד ניסיון העבר של מתמודדים בהליך, שאינם מפעילים היסטוריים, יתייחס לכלל האשכולות המופעלים על ידם (בין אם באופן ישיר או באופן עקיף). מנגד אצל מפעילים היסטוריים, מרגע שחברה מיוחדת של מפעיל היסטורי, החלה להפעיל אשכול קווי שירות ולצבור ניסיון בעצמה, החברה המיוחדת תנוקד אך ורק על בסיס הניסיון שנצבר אצלה ולמעשה לניסיון העבר של המפעיל ההיסטורי לא יהיה כל השפעה על ניסיון העבר של החברה המיוחדת שהוקמה מטעמו בהליכים תחרותיים עתידיים בהשתתף. מצב דומה קיים לזה של המפעילים ההיסטוריים, קיים אצל מספר מועט של מפעילי תחבורה ציבורית

פעילים, שמסיבות שונות התאפשר מצב בו הם מוחזקים ע"י לפחות בעל עניין משותף אחד.

10.2.4. משמעות הדבר, שניסיון העבר המשמש מדד מרכזי של הרשות והוועדה בבחינת רמת השירות המסופקת לציבור וכלי שנועד לעודד מתן שירות ברמה גבוהה לאורך זמן מתרוקן מתוכן ביחס לפעילות של מפעילים היסטוריים המחזיקים בחברה מיוחדת שצברה ניסיון בהפעלת תח"צ בעצמה או אצל מפעילי תחבורה ציבורית פעילים המוחזקים ע"י אותם בעלי עניין.

10.2.5. נוכח כך, בהמשך להרחבת האפשרויות של מפעילים היסטוריים להתמודד בהליכים התחרותיים, לרבות באשכולות שהם עצמם מפעילים, כדי לממש את מדיניותה בענף להעלאת רמת השירות לציבור, ולתמרץ מפעילים להעלות את רמת השירות וכהפקת לקחים מצאה הוועדה לנכון לתקן את מדיניותה הנוגעת לשיוך ניסיון העבר כך שניסיון זה ישויך למציע באופן רוחבי מכלל בעלי העניין והחברות הקשורות במציע שמפעילים קווי שירות.

10.2.6. עיתוי עדכון התיקון

הנימוק המרכזי של חברי הוועדה, בדיון ב-6.3.2024, לצורך בעדכון אופן ההתחשבות בציון העבר היה, שבמצב הקיים, ניסיון העבר המשמש כלי מרכזי של הרשות והוועדה לעודד מתן שירות ברמה גבוהה לאורך זמן מתרוקן מתוכן ביחס לפעילות של מפעילים היסטוריים (אשר עד לאחרונה מכח תכניות התחרות השתתפותם הוגבלה בכלל או להשתתפות באמצעות חברה "מיוחדת") המחזיקים בחברה "מיוחדת" שצברה ניסיון בהפעלת תח"צ בעצמה. במצב דברים זה לציון המפעיל של מפעיל היסטורי, ובהתאמה לרמת השירות המסופקת על ידו, אין כל השפעה על ניקוד ניסיון העבר של חברה מיוחדת שהוקמה על ידו.

התיקון, אמור לתמרץ את המפעיל ההיסטורי לשפר את רמת שירות ולספק לציבור רמת שירות גבוהה באופן קבוע ולאורך זמן על מנת לא לפגוע בסיכוי החברה המיוחדת לזכות בהליכים תחרותיים. יודגש, כי מטרת העדכון היא ליצור מצב בו הלכה למעשה לא יתקיים מצב בו פועל בענף מפעיל, תחרותי או היסטורי, שלאיכות השירות שלו אין השפעה על סיכויי הזכייה שלו או של מפעיל אחר בענף שקשור אליו, ללא קשר האם מתקיים בפועל העברת תשומות, מידע או ניסיון בין החברות בקבוצה.

מטרה זו לא תושג בהליך הנוכחי, מאחר שבמסגרתו, נקבע שהמשרד יסתמך על ציוני בקרה חלוטים וסופיים, שבשלב הזה אין למציע או כל מפעיל אחר המחזיק בו אין כל יכולת השפעה עליהם, באמצעות שיפור והעלאת רמת השירות.

נכונה הטענה שצוינה במסגרת הדיון הוועדה ב-6.3.2024, שיישום ההחלטה להליך הבא תביא למצב בו, לא יובא בחשבון ניסיון העבר של קבוצת דן דווקא באזור בו היא פועלת, אולם, כאן חשוב לשוב ולהזכיר את מהותו המרכזית של המנגנון, תמריץ לשיפור עתידי של רמת השירות של המפעיל, מבלי קשר לאזור הנכלל במסגרת הליך כזה או אחר.

**בהתאם לאמור, מובהר כי התיקון ביחס לניקוד ניסיון העבר יחול החל מההליך
התחרותי הבא.**

11. שמות יועצים מאושרים :
- 11.1. משרד עו"ד ארדינסט בן נתן, טולידאנו ושות'.
 - 11.2. גברת דנה סיני.
 - 11.3. דודי שמעוני.
 - 11.4. גורניצקי ושות', עורכי דין.
 - 11.5. ד.ס. ניתוב מערכות הנדסה וניהול בע"מ.
 - 11.6. ב ווי-אייטי בע"מ.
 - 11.7. עמרי שפר.
 - 11.8. חברת וריאנס-יעוץ כלכלי בע"מ.
 - 11.9. חברת סיטילינק השקעות (1994) בע"מ.
 - 11.10. משרד סלומון, ליפשיץ ושות' (עורכי דין)
 - 11.11. ד"ר אליה בן שבת הנדסת תחבורה תנועה ובקרה בע"מ.
 - 11.12. דן הלפרן.
 - 11.13. עו"ד רונית ניידרמן

12. למען הסר ספק במסגרת הבהרה זו פורסמו :

- 12.1. נספח ב' כקובץ אקסל.
- 12.2. נספח ה'.
- 12.3. נספח ל'.
- 12.4. נספח מג'.
- 12.5. נספח יז' כקובץ אקסל.
- 12.6. נספח מה'.

fil