

21 דצמבר 2020

ו' טבת תשפ"א

לכבוד

המציעים בהליך תחרותי מס' 32/2019 להפעלת קווי שירות - אשכול נתניה עירוני

## הנדון: מסמך הבהרות מס' 2

### 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 המכרז.

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 המכרז 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 : מסמך הבהרות מספר 2 בהליך תחרותי מסי 32/2019 להפעלת קווי שירות - אשכול נתניה  
עירוני - אישור קבלת עדכונים.

הנני מאשר בזאת קבלת מסמך הבהרות מספר 2, המהווה חלק ממסמכי הליך.

\_\_\_\_\_  
תאריך

\_\_\_\_\_  
שם המציע

\_\_\_\_\_  
חתימה

חלק א – מענה על שאלות הבהרה

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
<p>ראו עדכון מועדים המופרט בחלק ב' להלן.</p>	<p>הועדה מתבקשת להורות על דחייה קצרה של מועד הגשת ההצעות במכרז שבנדון, כך שההצעות תוגשנה בתוך (לכל הפחות) 10 ימים לאחר שיתקבלו תוצאות מכרז 23/2018 אשכול המטרונות.</p> <p>כידוע, מועד הגשת ההצעות במכרז המטרונות נדחה לאחרונה ממש על ידי הועדה ליום 9.12.2020, באופן המקים חשש ממשי כי מועד הגשת ההצעות הקבוע במכרז זה (13.1.2020), יחול בטרם (או ממש בסמוך) ההכרזה על תוצאות מכרז המטרונות.</p> <p>בעניין זה יובהר, כי לצד הרצון (הלגיטימי והמשותף למשרד ולמשתתפי) לקדם ככל הניתן את ההליכים התחרותיים, קיים אינטרס חשוב לא פחות, להבטיח כי מספר המציעים הפוטנציאליים בכל מכרז יהא גדול ככל הניתן, וכי ההצעות שתוגשנה תהיינה הצעות מיטביות, מבוססות, אשר ניתן לעמוד מאחוריהן (ודאי כאלו שלא תושפענה שיקול חיצוני ולא מחויב המציאות, שהנו חוסר הודאות באשר לתוצאות ההליך המקביל).</p>		כללי	1.

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
	<p>מבלי למצות את הבעייתיות הכרוכה בנושא, נציין כי דרישה להגשת הצעות במכרז זה בתנאי חוסר וודאות באשר לתוצאות מכרז המטרונות משפיעה באופן דרמטי, מטבע הדברים, על יכולתו של מציע להחליט בצורה מבוססת אם בכלל הנו מסוגל/מעוניין לגשת אל מכרז זה, כמו גם על שיקולי תמחור הצעתו, וודאי וודאי פוגעת היא בעצם יכולתו להכין הצעה על בסיס הנחות תפעוליות וכלכליות בעלות אחיזה במציאות (ואף משליכה על נושא המימון) וכיוצ"ב.</p> <p>מצב דברים שכזה (וביתר שאת כאשר ברקע ומקביל לכל אלה מתמודדים המציעים גם עם האתגרים הרבים שמציבה תקופת הקורונה בפניהם), יביא לצמצום מעגל המציעים הפוטנציאליים במכרזים (תוך פגיעה בזכותם לקחת חלק בהליכים), ואו להגשת הצעות אשר אינן יכולות (!) להיות מבוססות על אדנים עובדתיים ראויים (כנדרש למען טובת הציבור לטווח הארוך).</p> <p>אשר על כן, ובשים לב לעובדה שמחד גיסא המועד הקבוע להגשת ההצעות במכרז שבנדון מתוכנן להיות בסמיכות למועד בו יש להעריך שיפורסמו תוצאות מכרז המטרונות, ומאידך גיסא לא נדרשת דחייה משמעותית במועד ההגשה הרי שהאיזון הנדרש בין שני האינטרסים (הרצון לקדם המכרזים</p>			

#	חלק/נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			<p>אל מול הרצון לייצר ודאות ותנאי אופטימאליים להגשת הצעות מיטביות) - מתבקשת הועדה להורות על דחייה קצרה של מועד הגשת הצעות כמבוקש לעיל.</p> <p>במאמר מוסגר נציין, כי התייחסנו לעיל למכרז המטורנית בלבד משום שמרשתנו רואה בו מכרז מרכזי ומורכב, אולם ברקע הדברים יש להזכיר כי גם לתוצאות מכרזי ירושלים עירוני והרק"ל אשר מועד הגשתם מקביל למכרז המטורנית (9.12.20- ירושלים, ו 15.12.20- הרק"ל, השלכות מהותיות ביותר על שיקולי המציעים השונים, ועל כן השיקולים שצוינו לעיל יפים ונכונים ביתר שאת).</p>	
2.	כללי		<p>על מנת לאפשר למציעים להכין הצעה מבוססת, מתבקשת הועדה למסור פירוט אודות נתוני ק"מ רישוי וק"מ הפעלה באשכול, לפחות בגין השנים 2017-2020 (כולל).</p>	<p>מצ"ב הנתונים בקובץ אקסל.</p>
3.	חלק א' - הוראות, הנחיות והסברים למציעים	סעיף 1.2	<p>נבקשכם למסור פירוט של הקווים הכלליים במסגרת "רה הארגון" המתוכנן של המשרד כאמור בסעיף, על מנת לאפשר למציע לעשות סימולצית Scenario Worst Case במקרה והקווים החדשים לא מופעלים (כפי שהתבקש בסוף הפסקה של סעיף 1.2 על פיו על המציעים להתחשב במכלול האפשרויות הנובעות ממצב דברים אפשרי זה במסגרת הצעתם).</p>	<p>הקווים הכלליים במסגרת רה-הארגון המתוכנן כלולים במכרז – מדובר בקווים: 60, 61, 62, 63, 64, 65, 68, 69, 71, 72, 68 – המופיעים במפדטי הקווים. שאר הקווים המופיעים במפדטים הינם במצב קיים או כוללים שינויים שלא תוכננו במסגרת תכנית הרה-ארגון.</p>

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
<p>סעיף 1.6.1.2 יעודכן כך שמועד הפעלת שלב ב' יהיה בתוך 15 חודשים ממועד ההודעה על הזכייה.</p> <p>סעיף 1.6.2 יעודכן כך שתקופת ההפעלה של הקווים בשלב ב' תהיה 10 שנים ו- 15 חודשים.</p>	<p>אם כל או רוב הקווים החדשים הם חלק מהותוכנית אזי מתבקש המשרד לתת בטחונות מתאימות, מאחר והם מהווים כ-65% מהק"מ השנתי!</p>			
<p>סעיף 1.6.1.2 יעודכן כך שמועד הפעלת שלב ב' יהיה בתוך 15 חודשים ממועד ההודעה על הזכייה.</p> <p>סעיף 1.6.2 יעודכן כך שתקופת ההפעלה של הקווים בשלב ב' תהיה 10 שנים ו- 15 חודשים.</p>	<p>בהתאם לקבוע בסעיף, מועד תחילת הפעלת קווי השירות בשלב א' הינו 9 חודשים לאחר מועד ההכרזה על הזכייה, ו-3 חודשים לפני תחילת מועד הפעלת קווי השירות בשלב ב'. להבנתנו, תקופה ההפעלה של קווי השירות בשלב א' צריכה להיות ארוכה יותר מתקופה ההפעלה של קווי השירות בשלב ב' שכן סיום הפעלת קווי השירות בשני השלבים מתקיים באופן סימולטני.</p>	1.6.2	חלק א'	.4
<p>החזר על פי הדוגמה עומד על 11 מיליון ₪.</p> <p>בבלט השלישי המספר 18.33 ובמקומו יבוא 11.</p>	<p>תשומת לב הועדה מופנית לכך שבדוגמא אשר הובאה במסגרת הסעיף התוצאה אשר אמורה להתקבל הנה החזר למפעיל בסך 18.33 משי"ח (ולא 11 משי"ח כפי שנכתב)</p>	1.8	חלק א'	.5
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>בהתאם לסעיף הנ"ל, החל משנת ההפעלה החמישית הממשלה רשאית להפסיק את תקופת ההפעלה אם סברה כי ההפעלה נוגדת את מימוש מדיניותה. במקרה כאמור המפעיל יהיה זכאי לפיצוי חד פעמי לפי מנגנון הקבוע בסעיף זה. מדובר בסיטואציה שעלולה לשמוט את הקרקע תחת המודל הכלכלי.</p>	1.8	חלק א'	.6
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>על פי סעיף 1.8, לממשלה יש זכות להפסיק באופן חד צדדי את תקופת ההפעלה, החל מהשנה 6. הוראה זו מטילה סיכון מהותי ולא סביר על המפעיל בשים לב למאפייני ההפעלה של האשכול</p>	1.8	חלק א'	.7

#	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
			<p>(אוטובוסים עירוניים) ולגובה ההשקעות הנדרשות במהלך תקופת ההפעלה.</p> <p>בניגוד לאשכולות בינעירוניים שבהם סחירות האוטובוסים גבוהה, באשכול זה מדובר באשכול עירוני, שבו צי האוטובוסים המורכב מאוטובוסים עירוניים רגילים ומפרקיים.</p> <p>נוכח המגבלה הקיימת בכל ההליכים התחרותיים, האוסרת רכישה של אוטובוסים משומשים שגילם גבוה ממש, במקרה שהממשלה תחליט באופן חד צדדי על הפסקת תקופת ההפעלה, המפעיל יוותר עם צי של מאות אוטובוסים שעבירותם מוגבלת מאוד ובהתאם ערכם הראלי נמוך משמעותית ביחס לערכם בספרים, מה שמציב בפני המפעיל סיכון לא סביר להפסדים גבוהים שהיחס בינם ובין הפיצוי החד פעמי אינו מידתי, ומעמיד בספק רב את ההיתכנות לקבל מימון להפעלת האשכול.</p>	
<p>אוטובוס עירוני הוא אוטובוס עירוני נמוך ריצפה אם הוא ללא מדרגות במעבר הנוסעים למעט הגבהה הקיימת לפני המושבים האחוריים.</p>	<p>נוכח האמור לעיל, הוועדה מתבקשת לעדכן את גובה הפיצוי במקרה של הפסקת התקשרות על פי סעיף 1.8, כך שישקף באופן סביר את הפגיעה הכלכלית המשמעותית שתגרם למפעיל במקרה של החלטה חד צדדית של הממשלה על קיצור תקופת ההפעלה.</p>	2.3	<p>המשפט האחרון בהגדרת אוטובוס עירוני רגיל הוא נטול הקשר להגדרה - אוטובוס עירוני נמוך רצפה יהיה ללא מדרגות במעבר הנוסעים למעט הגבהה הקיימת לפני המושבים האחוריים.</p>	.8

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
ראו סעיף 8 לעיל.	"אוטובוס חשמלי" מוגדר כ"אוטובוס עירוני גיל או נמוך רצפה בעל מערכת הינע חשמלית". אין הגדרה בהליך של אוטובוס עירוני נמוך רצפה.	2.4	חלק א'	.9
הסכום המוצע הינו לתשלום לנהג ואינו כולל עלות מעביד המחויבות על פי הדין.	על פי סעיף 5.7.2, על המציע לציין בהצעתו שיעור באחוזים מסך תשלומי תמריץ הנוסעים המגיעים למפעיל השירות, שיוקצה לתשלום תמריץ לנהגים בגין גידול בנסיעות נוסע בתשלום (ההדגשה אינה במקור). הוועדה מתבקשת להבהיר האם הסכום שיוקצה על בסיס השיעור באחוזים, כולל את כל עלויות המעביד בגין תשלום התמריץ לנהגים.	5.7.2	חלק א'	.10
ההפניה בסעיף 5.7.2 הינה לתמריץ איסוף נוסעים המופיע בסעיף 53.1. דוגמה: אם הוצע 20% וסכום התמריץ השנתי ששולם למפעיל בהתאם לסעיף 53.1 הוא 10 מ' ש. אזי תמריץ הנהגים באותה שנה יהיה 2 מ' ש. באחריות המפעיל לשלם עלויות מעביד שלא כלולות בסכום זה כאמור במענה לשאלה 10 לעיל.	על פי סעיף 5.7.2 וסעיף 28.5.5.1, על המציע לציין בהצעתו שיעור באחוזים מסך תשלומי תמריץ הנוסעים המגיעים למפעיל השירות על פי סעיף 53.2 להליך התחרות. הוועדה מתבקשת לצרף דוגמא מספרית לארבע השנים הראשונות של תקופת ההפעלה, לחישוב הסכום שיוקצה לנהגים מתוך סך תשלומי תמריץ הנוסעים, בהתאם לאחוז אותו יציעו המציעים. בנוסף, תשומות לב הוועדה מופנית לכך שההפניה בסעיף 5.7.2 צריכה להיות לסעיף 53.1 ולא לסעיף 53.2.	5.7.2; 28.5.5.1	חלק א'	.11
אין שינוי במסמכי ההליך.	נוכח אי הבהרות המתעוררת מן האופן בו נוסח הסעיף (המתייחס מחד ל"הכשרה במהלך 18 חודשים ממועד הזכייה..".	סעיף 5.7.3	חלק א'	.12

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>ומאיך לסיום ההכשרה וקבלת הרישיון בתוך 36 חודשים) מתבקשת הועדה להבהיר כי התנאי לקבלת המענק כאמור בסעיף, הנה כי לפחות 25 נהגים החלו בהכשרתם במהלך 18 החודשים ממועד הזכייה, ובתוך 36 חודשים ממועד הזכייה סיימו את תהליך ההכשרה ומחזיקים ברישותם רישיון נהיגה לאוטובוס</p>	<p>5.7.3</p>	<p>חלק א' 13.</p>	
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>מענק הכשרת הנהגים בהליך זה הופחת בלמעלה מ-50% לעומת הליכים קודמים. ברמתו הנוכחית, המענק אינו מכסה אפילו את עלויות ההכשרה הישירות, והוא לא יתמוך הכשרה של נהגים חדשים. נבקש לשקול שינוי התגמול הכספי כך שיכסה לכל הפחות את עלות ההכשרה של נהגים חדשים וכן יהווה תמריץ משמעותי לביצוע ההכשרה.</p>	<p>5.7.3</p>	<p>חלק א' 14.</p>	
<p>ראו עדכון בחלק ב' להלן. תינתן אפשרות לשאלות הבהרה על החסכם שצורף למענה זה.</p>	<p>ועדת המכרזים מתבקשת לדחות את כל המועדים הקבועים בטבלה שבסעיף 12.3 בהליך התחרות, ובמיוחד את המועד האחרון להגשת שאלות הבהרה, בשבועיים לפחות, מהטעמים המפורטים להלן. לוחות הזמנים הקצרים מקשים על השלמת ההכנות לשלב שאלות הבהרה, כגון התקשרות עם יועצים מקצועיים ובדיקה יסודית של מסמכי ההליך עד למועד האחרון שנקבע לשאלות הבהרה.</p>	<p>12.3</p>	<p>חלק א' 15.</p>	

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכ"ז	#
	<p>עד יציאת ההליך מפורסם במקביל לשלב הישורת האחרונה של הליכים תחרותיים נוספים לאשכולות מורכבים, שגם הם נדחו בכשבעים נוספים, מה שגרם לתקופת הכנת ההצעות בחליכים אלה לחפוף לתקופת הכנת שאלות הבהרה וההצעה להליך זה. חפיפה זו בין מספר הליכים תחרותיים מורכבים מקשה על המציעים להקצות משאבים לבדיקה מקיפה של מסמכי ההליך התחרותי שבנדון לצורך הכנת ההצעות בלוחות הזמנים שנקבעו.</p> <p>כמו כן, ההליך התחרותי מפורסם בתקופת משבר הקורונה שבו חלק ניכר ממשאבי מפעלי התח"צ מוקצים לניהול ההיבטים המורכבים שלו באשכולות המופעלים על ידם, ובמקביל יש אילוצים הפוגעים ביעילות העבודה כגון בידודים של עובדי המציעים ומשפחותיהם.</p> <p>יתרה מכך, רק ביום 9.11 עודכנו מפרטי ההליך התחרותי, ויידרש למציעים זמן נוסף ללמוד אותם ולהיערך להכנת שאלות הבהרה לגביהם.</p> <p>כמו כן, טרם פורסם הסכם ההפעלה לאשכול נתניה.</p>			
<p>ראו מענה לסעיף 15 לעיל.</p>	<p>בשים לב לעובדה שחלק מהותי ממסמכי ההליך פורסמו בעיכוב של כשלושה שבועות לאחר פרסום ההליך וחלקם טרם פורסם (כגון נספח ה' - הסכם ההפעלה), נבקש להאריך בהתאמה את לוח הזמנים להגשת שאלות הבהרה ולהגשת ההצעות.</p>	12.3	חלק א'	.16
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>נקבע כי הממשלה בוחנת אפשרות להטמעת מערכת כרטוס אחידה לכל המפעילים. בהתאם, ולהבנתנו, במקרה בו הממשלה אכן תטמיע מערכת כרטוס אחידה לכל המפעילים לא יהיה צורך ברכישת מערכת כרטוס באופן עצמאי.</p>	17.9.6-7	חלק א'	.17

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	# חלק/נספח במכרז
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>על פי הנחיות הסעיפים, על המציע לקחת בחשבון השתתפות בעלויות מימון מרכז שירות בעלות של 480 אלף ש"ח בשנה, ובעלויות מרכז מידע בעלות של 400 אלף ש"ח בשנה.</p> <p>מאחר והאשכול מופעל בשלבים, מתבקש להבהיר שעד להפעלה מלאה השתתפות המפעיל תחושב לפי חלק יחסי של היקף הנסיעות בכל שלב מסך המפה המלאה בהליך.</p>	17.9.15, 17.9.17	.18 חלק א'
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>הסעיף קובע כי בכפוף להחלטת המפקח על התעבורה ומינוי שמאי מטעמו, במקרה של ביטול ההסכם, המפעיל יחויב למכור את האוטובוסים בהתאם להערכת שמאי בניכוי 10%, מבוקש כי במקרה של חילוקי דעות בין המפעיל ובין המפקח על התעבורה, בקשר לערך האוטובוסים, ימונה שמאי מכריע אשר יקבע את ערך האוטובוסים העומדים למכירה.</p> <p>כמו כן מבוקש כי נוסח הסעיף ישונה כך שבמקום המילים "ובניכוי 10%" יהא רשום "ובניכוי של עד 10%"</p>	17.11	.19 חלק א'
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>נוכח משבר הקורונה – הוועדה מתבקשת להבהיר כי הכוונה במסגרת הקריטריונים לפיצוי, היא לאובדן הכנסות גם בגין תמריץ איסוף נוסעים וגם בגין תמריץ פדיון.</p>	17.15.2	.20 חלק א'
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>נכון להיום, חברת תח"צ חדשה המשתתפת בהליך מקבלת את הציון הממוצע בקטגוריית "ניסיון העבר" של כל המשתתפים בהליך (כגון: בקרה תפעולית וסקר שביעות רצון).</p> <p>מתן הציון הממוצע של כל המשתתפים המכרז בגין ניסיון העבר לחברה חדשה אינו מידתי ושוויוני כלפי המשתתפים האחרים.</p>	28.4	.21 חלק ג'

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
<p>העמדה השנייה בטבלה תחת השם – מדד חריגה בדיקה תפעולית – משמשת למתן ציון הבקרה התפעולית והעמדה השלישית תחת הכותרת – מדד חריגה סקר- משמשת למתן ציון סקר שביעות רצון.</p>	<p>לפיכך, אנו מציעים כי הציון שיוענק הינו הציון הממוצע הארצי בגין ניסיון העבר, המשקף ניסיון העבר של כל המפעילים בענף.</p> <p>בהתאם לאמור בסעיף זה, חישוב ציון סקר שביעות הרצון נערך בהתאם לנוסחה שנקבעה בסעיף זה. לפי הנוסחה הניקוד המקסימאלי הוא 5, אולם אופן חישוב הציון אינו ברור.</p> <p>נבקש להוסיף דוגמא מספרית לאופן החישוב, זאת לאור אי התאמה בין חישוב הוועדה במכרזים קודמים לבין התוצאות המתקבלות מיישום הנוסחה.</p> <p>בנוסף, הוועדה מתבקשת להבהיר ביחס למסמך "דו"ח ארצי מסכם" איזו עמודה באיזו טבלה תשמש לצורך החישוב.</p>	28.4.4	חלק ג'	.22
<p>ראו פנייה + מענה הוועדה בנספח א' המצ"ב.</p>	<p>ביום 23 בנובמבר 2020 הועבר על ידינו מכתב מפורט לוועדת המכרזים המתייחס לעיוות מובנה בשיתוף הניקוד במכרז. למען הסדר הטוב, נבקש לראות במכתבנו זה ובאמור בו כשאלת הבהרה להליך זה.</p>	28	חלק ג'	.23
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>הסעיף מעניק ניקוד למציע שיתחייב לכך ש-30% מהאוטובוסים שהוא ירכוש יורכבו בארץ. רוב מוחלט של הדגמים העירוניים המורכבים בישראל הינם אוטובוסים נמוכי כניסה, בעוד שלא ברור מנוסח המכרז האם ניתן להפעיל אוטובוסים נמוכי כניסה באשכול זה. לפיכך, אם אכן דרישת המכרז היא להפעיל אוטובוסים נמוכי רצפה בלבד, נבקש כי התחייבות המציע בסעיף זה תופחת ל-15%.</p>	28.5.3.2	חלק ג'	.24

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	# חלק /נספח במכרז
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p> <p>הוועדה לא רואה מקום לבחינה ממוקדת רק שלסבירות הנחות העבודה כשלעצמן, במונתק מהקשר שבין הנחות אלה, בסיכום התכנית ובסבירות התוצאות העסקיות.</p> <p>בהתאם לקבוע במסמכי ההליך המשקל שהוועדה ראתה לנכון להעניק לנאותות הנחות העבודה הוא 3 נקודות. נראה כי לא ניתן לחלוק שניקוד זה סביר בהקשר הכולל של מכלול הקריטריונים לניקוד בהליך ולמשקלם.</p> <p>ההיגיון העומד בבסיסה של מתודולוגיית הבדיקה שאותה אמצה הוועדה, הוא ריסון מציעים מהגת תכנית עסקית שמצדיקה הצעה כספית אגרסיבית. זאת, כאמור, חלק ממאמצי הוועדה למנוע קבלת הצעות הפסדיות ולכל הפחות אגרסיביות מאד. הפחתת הניקוד מוגבלת לסך הניקוד שהוקצה לכל סעיף וסעיף במסגרת ההליך. מתכונת זו נועדה לתמרץ הנחת הנחות עבודה סבירות ותואמות מציאות, ככל הניתן. מציע שאינו מעוניין לאבד ניקוד בסעיף זה, שהוא מן הסתם אינו מודע להנחות שיצגו מציעים אחרים, מכון להניח באופן רציונלי את העלויות המוכרות לו. בהנחה שעלות זו דומה לעלויות המקובלות בענף, סיכוי לאבד ניקוד בסעיף זה נמוכים</p>	<p>סעיף 28.7 למסמכי המכרז עוסק בתוכנית העסקית שעל המציעים להגיש. משקל התוכנית העסקית בהצעת המציעים הינו 9 נקודות. מתוך 9 נקודות אלה, ניקוד של עד 3 נקודות ניתן למציעים עבור "נאותות ההנחות בבסיס תחשיב עלות ההפעלה השנתית, כולל מגמות השינוי בניקוש ובהיצע, התפלגות מרכיבי ההוצאות והתפתחותם במהלך תקופת ההפעלה".</p> <p>לאור המשקל המשמעותי ביותר שניתן להיבט הכספי בהצעות, מתן ניקוד של 3 נקודות בלבד להנחות שעומדות בבסיס החישוב שהוביל מציע מסוים להציע הצעה כספית מסוימת יוצר תמריץ שלילי להצעת הצעות כספיות שאין קשר בין ההנחות שבבסיסן למציאות. כשל זה, מוביל להגשת הצעות הפסדיות ותכסיסניות כפי שבא לידי ביטוי בהצעות שהוגשו בתקופה האחרונה באשכולות אחרים. כמו כן עולה שהציון להצעה הסוטה במעט מהנחות המדינה זהה להצעה הסוטה מהותית מהנחות המדינה. על כן, מוצע, שהמשקל שיינתן לנאותות ההנחות בבסיס תחשיב עלות ההפעלה השנתית, לרבות שכר הנהגים, יהיה 9 נקודות.</p> <p>כמו כן, מוצע שהציון בסעיף זה יהיה יחסי. משמע, המציע עם החריגה הנמוכה ביותר מהנחות המדינה יקבל 9 נקודות</p>	28.7	.25 חלק ג'

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
<p>(בוודאי מאחר שבשיטת הניקוד העלות נבחנת תחילה מול הנחות המוצא של הוועדה). הוועדה סבורה כי מנגנון זה ראוי ונכון והוא מונהג מזה מספר שנים.</p>	<p>והמציעים האחרים יקבלו ציון יחסי בהתאם לסטייה שלהם מהנחות המדינה.</p>			
<p>הערה מקובלת, הספרה 3 תמחק ובמקומה תבוא הספרה 10.</p>	<p>נבקש לתקן את טעות הסופר שנפלה במלל בנוסחה כך שבמקום "מספרים טבעיים בלבד בין 100-3" ייכתב "מספרים טבעיים בלבד בין 10-100", כפי הנדרש במסמכי ההליך.</p>	28.8	חלק ג'	.26
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.          יישום המנגנון שקבוע בסעיף ייעשה באותה מתכונת שנעשתה בהליכים הקודמים שבהם נקבע מנגנון זה.          סטייה של 15% בעלות ההפעלה אכן גבוהה, אך מאחר שמדובר בסטייה המצביעה על חשש לאי סבירות משמעותי, שמהווה אמת מידה לבחינת אפשרות זימון לשימוע טרם הכרזת זכייה, יש לקבוע טווח מספיק רחב. טווח של 3% אינו רחב מספיק והוא טווח סטייה סביר בהחלט כאשר מבצעים אומדנים לטווח ארוך.          לראיה בכל ההליכים האחרונים, מרבית ההצעות סוטות מהממוצע בטווח קרוב.          מעבר לכך, על פי הניסיון שהצטבר הצעות שהתקבלו בסטייה של מעל 3% אפשרו הפעלה סדורה לאורך זמן של המפעל.</p>	<p>בסעיף 30.6.1 להוראות המכרז נקבע כי ועדת המכרזים רשאית להזמין לשימוע, מועמד לזכייה שהצעתו הכספית תהיה גבוהה או נמוכה ביותר מ-15% מממוצע ההצעות הכספיות הכשרות שהוגשו להליך.          במסגרת מכרז אשכול שומרון, אשר כלל הוראה זהה להוראה האמורה לעיל, התברר שועדת המכרזים הנכבדה בחנה את <b>עלות ההפעלה השנתית</b> של הזוכה במכרז כפי שהשתקפה מהתוכנית העסקית שהוגשה על ידה, אל מול עלות ההפעלה השנתית (הממוצעת) ולא את ההצעה הכספית אל מול ממוצע ההצעות.          נודה על הנחיית הוועדה שהבחינה על פי סעיף זה תיעשה למול ממוצע ההצעות הכספיות.          ככל שועדת המכרזים הנכבדה תחליט לבחון בעת בחינת הצעת המועמדת לזכייה במכרז את עלות ההפעלה השנתית ולא את</p>	30.6.1	חלק ג'	.27

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
<p>מובהר כי בכל סתירה בין מפרטי הקווים שבנספחי 1-4 לאמור במסמכי ההליך, המפרטים קובעים. להלן ההבהרות:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>קו 60 – שינוי שילוט, במקום קו 67.</li> <li>קו 67 – שונה ל-60.</li> <li>קו 69 – שינוי שילוט, במקום קו 68.</li> <li>קו 68 ו-78 – שינוי שילוט, במקום קו 66 (מדובר בקו שפוצל לשני שילוטות שונים – 68 בכיוון 1, 78 בכיוון 2)</li> <li>קו 12 כיוון 2 חלופה ז' – לא מדובר בטעות, אך מדובר בנסיעה שבעבר התבצעה אחת לשבוע ביום א' בלבד אך בוטלה בפועל ולכן – הנסיעה מבוטלת, מסי הנסיעות שבועי בחלופה מתעדכן ל-5.</li> <li>קו 64 – מדובר בטעות רישום, המק"ט הנכון הוא 39064 בשני כיווני הנסיעה.</li> </ul>	<p>ההצעה הכספית ביחס לממוצע המציעים האחרים, הרי ברור שלאור הרווחיות הנהוגה בענף פער של 15% בעלות ההפעלה הינו עצום. יש לקבוע את הפער על 3% בלבד.</p> <p>נבקשם להבהיר את אי-ההתאמות בין האמור במסמכי ההליך לבין האמור בנספחים 1-4 (קבצי אקסל שצורפו למסמכי ההליך):</p> <p>א. קו 60 מופיע בנספחים 1 ו-4, אך לא מופיע במפרט הטכני כקו חדש.</p> <p>ב. קו 67 מופיע כקו חדש במפרט הטכני, אך לא בנספח 1 ו-4 לא מופיע.</p> <p>ג. קו 69 מופיע בנספחים 1 ו-4, אך לא מופיע במפרט הטכני כקו חדש.</p> <p>ד. קו 68 מק"ט 29068 מופיעים כיוון אחד, בכיוון השני מופיע הכיוון חזרה אבל בתור קו 78 עם מק"ט אחר 36078 – נבקש להבהיר האם מדובר בטעות ברישום?</p> <p>ה. קו 12 מק"ט 22012 כיוון שני חלופה ז', מופיע נסיעה נוספת רק ביום א' בשעה 14:05. בכל הימים א'-ה' יש נסיעה בשעה 15:00 – נבקש להבהיר האם מדובר בטעות ברישום?</p>	<p>34.1.1, 34.1.3</p>	<p>חלק ד' 28.</p>	

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
	<p>בנספח 4 קו 64 מופיע עם מק"ט 39064 כיוון אחד ושני, בנספח 1 כיוון אחד תקין ואילו כיוון שני מופיע מק"ט קו 36064 – נבקש להבהיר האם מדובר בטעות ברישום?</p>			
<p>ראו מענה לשאלת הבהרה מספר 2 לעיל.</p>	<p>על מנת לאפשר למציעים לבצע באופן סביר הערכה בנוגע לכמות הנוסעים השנתית הצפויה, מתבקשת הועדה:</p> <p>א. למסור למציעים נתוני ספירת נוסעים, לפחות של השנים 2017-2020 (כולל).</p> <p>למסור למציעים תמהיל פדיון המפעיל, או לחלופין למסור נתוני סקר מעודכן אשר בוצע או יבוצע ע"י משרד התחבורה.</p>	35	חלק ד'	.29
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>בהתאם לאמור בסעיף זה משרד התחבורה אינו מתחייב להסדרת מתקני התשתית ולהקמתם של המסופים החדשים והנושא באחריות הרשות המקומית. נבקש להבהיר בהקשר זה:</p> <p>א. האם ישנן חלופות אחרות למסופים, למקרה שיחול עיכוב בהסדרתם והעמדתם לרשות המפעיל?</p> <p>נבקש לתקן את הוראות הסעיף הנ"ל, ולהבהיר כי עלות הפעלה תעודכן לא רק במקרה שיחולו שינויים בעלות מתקני התשתית המופיעים בטבלה שבסעיף הנ"ל (כאמור בסעיף 37.1.4), אלא גם במקרה בו המתקנים אינם מוכנים לשימוש המפעיל ביום ההפעלה והמפעיל נדרש לאתר פתרונות חלופיים. לחילופין, נבקש לקבוע מנגנון פיצוי למפעיל בגין</p>	37.1	חלק ד'	.30

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>העלויות שיגרמו לו כתוצאה מאי העמדת מתקני התשתית לרשותו ביום ההפעלה.</p> <p>על פי סעיף 20.3 בנוסח הגנרי של הסכם השכירות והניהול של המתקנים התחבורתיים, על המפעיל להעמיד ערבות בנקאית בגובה דמי השכירות של שלושה (3) חודשי שכירות כבטוחה לקיום התחייבויותיו על פי ההסכם.</p> <p>על פי סעיף 17.1 בנוסח הגנרי של הסכם השכירות עם מינהל הדיור הממשלתי, על המפעיל להעמיד ערבות בנקאית בגובה דמי השכירות של <u>שישה (6) חודשי שכירות כבטוחה לקיום התחייבויותיו על פי ההסכם.</u></p> <p>הוועדה מתבקשת להבהיר כי עלויות העמדת הערבות הבנקאית כלולות במסגרת דמי השכירות והניהול לכלל התחנות שהמציעים מתבקשים לקחת בחשבון בסך של 5.5 מיליון ₪.</p> <p>לחלופין, הוועדה מתבקשת להבהיר ביחס לאלו מתקנים ייחתמו הסכמי השכירות על פי הנוסח הראשון שלעיל וביחס לאילו מתקנים ייחתמו הסכמי השכירות מינהל הדיור הממשלתי ופירוט עלויות השכירות בכל מתקן, כדי שהמציעים יוכלו לקחת בחשבון במסגרת הצעה את עלויות הערבויות הבנקאיות.</p>	<p>37.1.1; 37.1.8; נספח ל'</p>	<p>חלק ד' נספחים</p>	<p>31.</p>

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
<p>אין שינוי במסמכי ההליך. במהלך היישום יתואם השימוש עם מפעילים אחרים.</p>	<p>הוועדה מתבקשת להעביר פירוט על היקף השימוש של המפעילים הנוספים במסופים ותחנות הקצה ועל החלוקה בין הזוכה ובין המפעילים הנוספים ביחס לשימוש במסופים ותחנות הקצה.</p>	37.1.7	חלק ד'	.32
<p>אי שינוי במסמכי ההליך. על המציע להציג תכנית עסקית להפעלה מלאה ל – 10 שנים.</p>	<p>על פי הנחיות הסעיף יש להביא בחשבון עלויות שנתיות של מתקני התשתיות ב-5.5 מיליון ש"ח ובגין כל שינוי בפועל תתבצע התאמה בעלות ההפעלה בהתאם. מאחר והאשכול יופעל ב-2 שלבים, יש לתקן כך שבתקופות של הפעלה בשלבים העלות השנתית להתייחסות תהא 5.5 מיליון ש"ח כפול היחס הנגזר משיעור הנסיעות בפועל חלקי סך הנסיעות השנתיות בבסיס בהפעלה מלאה. כל זאת עד להפעלה מלאה.</p>	37.1.8	חלק ד'	.33
<p>האחריות על החינונים חלות על המפעיל. ככל שלא יאותר שטח חניון שניתן להכשירו, להפעלת האשכול באמצעות רכבים חשמליים במועדים שנקבעו יודיע על כך המשדר למפעיל במהלך היישום, טרם ביצוע רכש האוטובוסים ויופעל המנגנון האמור בסעיף 38.2.12.</p> <p>בנוסף, יובהר כי במידה ואותר שטח חניון על ידי המפעיל שניתן להכשירו להפעלה באמצעות רכבים חשמליים תספק המדינה את תשתית החימום (צנרת) עד למיקומי העמדות, בעוד</p>	<p>בהתאם לאמור בסעיף זה ובדרישות ההקמה וההפעלה של מערך האוטובוסים החשמליים המפורטות בנספח יט', נדרש כי חניוני הלילה יאפשרו טעינה של האוטובוסים המונעים בחשמל. יחד עם זאת, לא קיימת במסמכי ההליך התייחסות להסדרת תשתית החשמל הנדרשת לצורך הזנת מתקנים חשמליים ועמדות טעינה לאוטובוסים החשמליים.</p>	37.2 ; נספח יט'	חלק ד'	.34

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	# חלק /נספח במכרז
<p>שהמפעיל יספק ויתקין את עמדות הטעינה, ויישא בעלויות השוטפות של החישמול לרבות תחזוקה.</p> <p>על המציע לקחת בחשבון במסגרת הצעתו עלות חניון חשמלי בסך 3.5 מיליוני ₪ לשנה (דמי שכירות + דמי ניהול). בנוסף עליו להביא בחשבון את העלות השוטפת של החשמל ועלות התקנה ותחזוקה של עמדות הטעינה שאינם כלולים בעלות החניון כאמור. ככל שהעלות החניון (דמי שכירות + דמי ניהול) תהיה שונה מהאמור לעיל, תבוצע התחשבות בהתאם. למען הסר ספק לא תבוצע כל התחשבות מעבר לאמור ולא תבוצע כל התחשבות בגין עלות החשמל ועמדות הטעינה.</p>	<p>בהקשר זה, נבקש להבהיר כי כל האחריות להסדרת תשתית החשמל הנדרשת ועמדות טעינת האוטובוסים החשמליים מוטלת על משרד התחבורה.</p> <p>כמו כן, ומבלי לגרוע מהאמור לעיל, נבקש להבהיר כיצד יש להתייחס בהצעה לנושאים הבאים:</p> <p>א. הסדרת תשתית החשמל הנדרשת במסופים וחיבורה לרשת החשמל ולעמדות הטעינה של כל האוטובוסים החשמליים שהמפעיל נדרש להעמיד לטובת האשכול.</p> <p>ב. פתרון לחניוני הלילה, לרבות אישורי רשויות לצורך הסדרת תשתית החשמל.</p> <p>ג. מהן העלויות הכרוכות בהסדרת תשתית החשמל הנדרשת במסופים, על כלל היבטיה, כאמור לעיל. נבקש לקבל פירוט עלויות.</p> <p>האם וכיצד תעודכן עלות ההפעלה במקרה של עיכוב בהסדרת תשתיות החשמל הנדרשות על ידי המשרד, נבקש לקבוע מנגנון פיצוי למפעיל בגין העלויות שיגרמו לו כתוצאה מאי הסדרת תשתיות החשמל הנדרשות.</p>	38.1	חלק ד'
<p>בטבלאות התפעול הכוונה היא נמוכי רצפה / כניסה. מצ"ב נספח יי מעודכן בקובץ אקסל.</p>	<p>המכרז אינו קובע חובה להפעלת אוטובוסים נמוכי רצפה, ונראה שקיימת אפשרות הפעלה של אוטובוסים נמוכי רצפה כמו גם נמוכי כניסה. מנגד, טבלאות התפעול המצורפות</p>	35.	חלק ד'

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
	<p>למכרז, דורשות הצגת אוטובוסים נמוכי רצפה בלבד. נבקש הבהרה לגבי סוג האוטובוסים הנדרש להפעלה באשכול זה.</p>			
<p>ראו תשובה לשאלה 35.</p>	<p>הועדה מתבקשת להבהיר כי ההליך מאפשר שימוש באוטובוסים עירוניים רגילים שאינם נמוכי רצפה.</p>	38.1	חלק ד'	36.
<p>הדרישה בסעיף 38.2.9 תעודכן כך שמספר האוטובוסים החשמליים לא יפחת מ-50% ממספר האוטובוסים העירוניים הרגילים באשכול.</p> <p>סעיף 38.2.12 יעודכן כך שבמקום אוטובוסים עירוניים ירשם אוטובוסים עירוניים רגילים.</p>	<p>בסעיף 38.2.2 צוין כי המספר הכולל של הרכבים באשכול לא יפחת מ 185 אוטובוסים ("מצבת האוטובוסים הנסיעתית").</p> <p>בסעיף 38.2.9 נדרש כי מספר האוטובוסים החשמליים לא יפחת מ 86 אוטובוסים</p> <p>(המהווה 46% מן המצבת הנסיעתית).</p> <p>בסעיף 38.2.12 נדרש שמצבת האוטובוסים לא תפחת מ 50% מכלל האוטובוסים העירוניים. משך מתבקשת הבהרה בקשר לכמות הרכבים או אחוז רכבים חשמליים ממצבת הרכב.</p>	38.2	חלק ד'	37.
<p>ראו מענה לשאלה 37 לעיל.</p>	<p>נקבע כי על המפעיל להתחייב כי לאורך כך תקופת ההפעלה, מספר האוטובוסים החשמליים שיפעיל לא יפחת מ-86 (כולל רזרבה תפעולית של 20%). בהמשך נקבע כיעל המפעיל להתחייב כי לאורך כל תקופת ההפעלה, מספר האוטובוסים החשמליים שיפעיל לא יפחת מ-50% מכלל האוטובוסים העירוניים (כולל רזרבה תפעולית של 20%). בשים לב כי יש שוני בכמות האוטובוסים החשמליים הנדרשת כמפורט לעיל, אנה</p>	38.2	חלק ד'	38.

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>הבהרתכם באשר לכמות המינימאלית של האוטובוסים החשמליים הנדרשת מהמפעיל לאורך כל תקופת ההפעלה.</p>	38.2.3	חלק ד'	.39
<p>ראו מענה לשאלת הבהרה 37 לעיל.</p>	<p>הסיפא של סעיף זה מנחה את המציע להניח כי הגיל המקסימלי לרכבי ליסינג שיוסבו למפעיל יהיו עד גיל שנתיים. סעיף זה אינו מתיישב עם רכבי הליסינג מאגד שמתוכננים להסבה למפעיל הקיים שגילם ככל הנראה יהיה 4-5 במועד ההסבתם למפעיל. הוועדה מתבקשת להבהיר סעיף זה כך שיתייחס לאוטובוסים נוספים מעבר לרשימה שניתנה בנספח יד'.</p>	; 38.2.9 38.2.12	חלק ד'	.40
<p>ראו מענה לשאלה 37 לעיל.</p>	<p>על פי סעיף 38.2.9, 'המפעיל מתחייב כי לאורך כל תקופת ההפעלה, מספר האוטובוסים החשמליים לא יפחת מ-86 אוטובוסים'. לעומת זאת, על פי סעיף 38.2.12 – 'המפעיל מתחייב כי לאורך כל תקופת ההפעלה, מספר האוטובוסים החשמליים לא יפחת מ-50% מכלל האוטובוסים העירוניים'. הוועדה מתבקשת להבהיר על פי איזו דרישה יש לחשב את מספר האוטובוסים המוגעים בחשמל שיש להפעיל באשכול.</p> <p>נבקש להבהיר האם אחוז הרכבים החשמליים כאמור בסעיף זה נגזר מסך כלי הרכב הנכללים בהצעה, או מכלל האוטובוסים (כלומר האם מיניבוסים נכללים במניין האחוזים)?</p>	38.2.12	חלק ד'	.41

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
ראו מענה לשאלה 37 לעיל.	נבקש להבהיר האם המציע נדרש להתחייב להפעיל לכל הפחות 86 אוטובוסים חשמליים, או 50% ממצבת האוטובוסים העירוניים.	38.2.9 38.2.12	חלק ד'	.42
אין שינוי בהוראת ההליך.	בסעיף זה נקבע כי ניתן להגיש במסגרת ההצעה דגמי אוטובוסים ללא הוראת רישום תקפה למועד הגשת ההצעות, ובלבד שעומדים בתקינה האירופאית התקפה, וכן נדרש כי הליך הרישום יסתיים תוך שלושה חודשים מיום ההודעה על הזכייה. נבקש לתקן את הוראות הסעיף כך שניתן יהיה להגיש במסגרת ההצעה דגמי אוטובוסים ללא הוראת רישום תקפה למועד הגשת ההצעות, ובלבד שאוטובוסים אלו מיוצרים על ידי יצרן מוכר ובעל ניסיון בתחום. כמו כן, נבקש להאריך את פרק הזמן להשלמת הליך הרישום לעד שישה חודשים מיום ההודעה על הזכייה.	38.3.2	חלק ד'	.43
ההפניה הינה לסעיף 38.2.3 ולא לסעיף 38.3.10. מספר האוטובוסים המוסבים בהסכם הליסינג עומדת על 27 אוטובוסים כמפורט בנספח י"ד.	על פי נספח י"ד, 'כאמור בסעיף 38.3.10 הממשלה תחייב את המפעיל האחר, שאליו יוסב הסכם הליסינג, לחתום על הסכם הסבה של האוטובוסים במסגרת הסכם אשר ייחתם בין המציע לחברת הליסינג בהתאם לעקרונות המפורטים'. עם זאת, מסעיף 38.3.10 (ומתת-מסעיפים אחרים בסעיף 38 ובשאר מסמכי המכרז), נשמטה ההוראה המציינת מהו מספר האוטובוסים שאותו הממשלה תחייב את המפעיל שאליו יוסב	38.3.10 ; נספח י"ד	חלק ד'	.44

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
<p>סעיף 39.6.5 יעודכן כד: מקום "על פי המפורט בנספח כ"ד" ירשם "על פי הוראות המשרד שתיתנה מעת לעת".</p>	<p>הסכם הליסינג לחתום על הסבתם בסוף תקופת ההפעלה של הליך זה. בהקשר זה יצוין שבשים לב למספר האוטובוסים באשכול ועל פי המספרים שנקבעו בהלכיס דומים, לדעתנו המספר המינימאלי שיש להסב למפעיל האחר הוא <u>65 אוטובוסים</u>.</p>	39.6.5	חלק ד'	.45
<p>ראו מענה לתשובה 47 להלן.</p>	<p>על פי סעיף 39.6.5, בתחנות בקו עוברים קווי שירות של יותר ממפעיל אחד, הרי שהאחריות לתקינות השלט והמידע בו תהיה בהתאם לשיוך האחריות למפעיל הרלוונטי על פי חלוקת האחריות המפורטת בנספח כ"ד". עם זאת, בתוכן העניינים של מסמכי ההליך מצוין כי נספח כ"ד מבוטל. הוועדה מתבקשת להבהיר מהי חלוקת האחריות בין מפעיל האשכול ובין המפעילים האחרים ועל כמה שלטים אחראי מפעיל נתניה עירוני.</p>	39.8.3	חלק ד'	.46
<p>הסייפא של הסעיף ימוחק. להלן נוסח הסעיף המעודכן: "הזוכה ימסור מידע לנוסעים מסוג מידע בזמן אמת על ידי שלטי מידע אלקטרוניים בתחנות, ביחס לשעת ההגעה המשוערת של האוטובוס לתחנה כלשהי לאורך מסלול קו השירות לרבות</p>	<p>לפי הסעיף, הזוכה ימסור מידע לנוסעים מסוג מידע בזמן אמת על ידי שלטי מידע אלקטרוניים בתחנות. הוועדה מתבקשת להבהיר:</p>	39.8.3	חלק ד'	.47

#	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
<p><b>תשובה</b></p> <p>לתחנה האחרונה במסלול הקו, בהתאם להנחיות המשרד זאת בין היתר, מנתונים שימסרו ממרכז השלטים של המשרד".</p>	<p>1. כמה שלטי מידע אלקטרוניים המפעיל באשכול נדרש לרכוש ; כמה שלטי מידע אלקטרוני המפעיל באשכול נדרש לתחזוק. כלומר בנוסף לשלטים שהמפעיל ירכוש, האם עליו לתחזק גם שלטים קיימים באשכול. ככל שישנם שלטים קיימים, נא לפרט את היקף השלטים הנוספים, הסוג ומיקומם.</p>			
<p>לגבי השילוט מתחלף ראו תשובה לשאלה 47</p> <p>תקציב התשתיות המפורט בסעיף 39.6.3 אינו כולל את עלויות השילוט הסטטי.</p>	<p>בסעיפים אלו נקבע כי המפעיל נדרש להציב שילוט מידע מתחלף ואלקטרוני ושילוט סטטי בתחנות, וכן נקבעה עלות שנתית מינימאלית של השילוט הסטטי שעל המציע להניח. יחד עם זאת, לא צוינו פרטים כלשהם לגבי השילוט המתחלף והאלקטרוני. נבקש להבהיר מהן הדרישות בנוגע לכמות ו/או עלות השילוט המתחלף והאלקטרוני, וכן האם עלויות אלו נכללות תחת תקציב השיפורים בתשתיות (כהגדרתו בסעיף 39.6.3)?</p>	<p>39.8.3 ;  39.8.4</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>48.</p>
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>במקרה של המחאת זכויות עמדת "על הקו" לצד שלישי או סגירת עמדה, המפעיל יישא בעלויות כוח אדם כגון תשלום זכויות למפוטרים וכן עלויות נוספות בגין התחייבויות שאינן ניתנות לביטול. במקרה זה, לא סביר שהמפעיל יהיה חשוף לסיכון של החלטה חד צדדית ובלתי תלויה של המשרד.</p>	<p>39.10</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>49.</p>

#	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
50.	חלק ד'	41.5, 39.11	<p>וועדה מתבקשת להבהיר, שמהסכום שיקוזז מעלות ההפעלה ינוכו עלויות המפעיל המוכחות והבלתי ניתנות לביטול שהוצאו על ידו בגין העברת תפעול העמדה או סגירתה.</p> <p>הועדה מתבקשת להבהיר מהו האופן בו יוכל הנהג לקבל תשלום מאזרחים ותיקים ומעיוורים, בשים לב להמצאו בתא מופרד פיזית מהנוסעים?</p>	<p>בהתאם להנחיות המפורטות בנספח מ"ג על המפעיל להשאיר מרווח המאפשר כרטוס.</p>
51.	חלק ד'	40	<p>הועדה מתבקשת להבהיר האם 1% נסיעות תגבור כוללות את ה 2700 נסיעות תגבור בשנה מעבר לנסיעות בנספח יג'?</p>	<p>לא. 2,700 הנסיעות הן נסיעות תגבור מתוכננות האמורות להיכלל במסגרת רישיונות הקווים המאושרים. 1% תגבורים היינו בגין נסיעות שהמפעיל נדרש לבצע ולא אושרו ברישיון הקו מראש (למשל בגין עומס המחייב תגבור או נסיעות רישוי שמסיבה כלשהיא לא זוהו כנסיעות רישוי במערכת).</p>
52.	חלק ד'	סעיף 41	<p>לפי הוראות הסעיף יהיה ניתן לממש תשלום באמצעות כרטיס אשראי וזאת בהתאם להוראות נספח כ'. נספח כ' גורסתו כפי שמצורפת למכרז איננה כוללת הנחיות בנושא מימוש חיוב בכרטיס אשראי באוטובוסים.</p> <p>הועדה מתבקשת להפנות להנחיות רלוונטיות בנושא חיוב בכרטיס אשראי באוטובוסים.</p>	<p>אין שינוי במסמכי המכרז. ראו נספח כ' סעיף 2.</p>
53.	חלק ד'	סעיף 41.3	<p>לפי סעיף 41.3 על המפעיל לאפשר טעינת חוזים באמצעות רשת האינטרנט.</p> <p>הועדה מתבקשת להבהיר כי המפעיל יהיה זכאי לסובסדיה בגין טעינת חוזים באינטרנט בהתאם להסדר הקיים היום עם כלל המפעילים.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	# חלק/נספח במכרז
<p>באשכול קווים זה הסדרי הנסיעה הינם בכרטיס חכם ומכירה במזומן לאזרחים ותיקים. אין מעבר בכרטיס בודד.</p>	<p>על פי סעיף 144.1, המפעיל נדרש בין היתר, לכבד "כרטיס רגיל: כרטיס לנסיעה בודדת אחת". הוועדה מתבקשת להבהיר האם המפעיל נדרש לכבד כרטיס נייר או כרטיסייה בנסיעות מעבר. ככל שהמפעיל נדרש לכבד כרטיס נייר או כרטיסייה בנסיעות מעבר, הוועדה מתבקשת להבהיר כיצד על המפעיל להתחשב בגין התיקופים האלה שלא מדווחות במערכות ממוחשבות.</p>	44.1	.54 חלק ה'
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>"למען הסר ספק, מהיום שבו תעודכן עלות ההפעלה, לא תשולם למפעיל כל תוספת ששולמה אם שולמה בגין רכישה אוטובוסים נוספים. החל מתחילת השנה הקלנדרית בה בוצע העדכון. בדיקת הזכאות לעדכון מפת הבסיס תבוצע אחת לרבעון." הוועדה מתבקשת להבהיר האם תוספת שירות באותה שנה קלנדרית לאחר גידול מפת הבסיס ב- 25% תזכה את המפעיל בתוספת בגין רכישת אוטובוסים. כמו כן, האם בפועל על המפעיל להגיע לביצוע של 25% גידול מפת הבסיס במהלך שנת ההפעלה או שמא ההתחשבות תופסק כבר בתחילת השנה בגין מפה מתוכננת שאושרה על ידי המפקח ומשקפת גידול של 25% ממפת הבסיס.</p>	50	.55 חלק ה'
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>מדוע התמריץ נשוא הסעיף מבוסס גם על פעילות מוניות השירות שלמפעיל הזוכה אין כל השפעה על פעילותן. בהתאמה, נודה גם לעדכון מספר הנוסעים בבסיס (20,000,000).</p>	53.2	.56 חלק ד'

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
<ul style="list-style-type: none"> <li>בקווים חדשים (71, 72, 68, 65, 60, 78) – עשויים להיות הבדלים בין אורך המסלול בנספח 1 לבין נספח 3 בשל פערים בין תשתית הרחובות במערכת הרישוי לבין המצב בפועל או המסלול שסוכם עם העירייה. חלק מהמסלולים יהיה על הזוכה לבחון בשטח עם העירייה במהלך היישום ולקבל החלטות בהתאם להסדרי התנועה שיהיו. בשלב זה לפיכך, יש להתייחס לגרסה הארוכה יותר כקובעת.</li> <li>בחלק מהקווים יש תחנות שאינן קיימות בפועל אלא מתוכננות, על פי סיכומים עם העירייה, ובשלב זה הן מוגדרות במערכת הרישוי כתחנות בהקמה (הדבר מצוין בעמודות סטטוס תחנה בנספח 3). אישור סטטוטורי והקמת תחנות בשטח יתבצעו במהלך היישום.</li> <li>קו 25 – האמור בנספח 1 נכון, תחנת המוצא/יעד הינה בתחנת רכבת נתניה אשר בטעות נשמטה מנספח 3.</li> <li>קו 43 – האמור בנספח 1 נכון, תחנת המוצא הינה "מוכירות" וטעות נשמטה מנספח 3.</li> <li>תחנות מס' 44053, 44200, 44199, 44048 – שויכו בטעות לנספחי 3 בקווים, יש למחוק אותן (הן אינן משפיעות על אורכי המסלול בקווים).</li> </ul>	<p>נבקשכם להבהיר את אי-ההתאמות שנפלו בין האמור במסמכי ההליך לבין האמור בנספח 3:</p> <p>א. קו 71 – קיים פער של כ-1.1 ק"מ בכיוון 1 באורך הקו מול נספח 1 ו-3 למכרז – האם ישנה אפשרות לקבל את סדר הרחובות בהם הקו עובר? ייתכן כי קיים יותר ממסלול אחד לבניית הקו. כמו כן, קיימת תחנה שאינה קיימת כיום – מקי"ט תחנה – 44289 (תחנה 9 לקו).</p> <p>ב. קו 72 – קיים פער באורך הקו של כ-2.5 ק"מ בכיוון 1 וכ-0.8 ק"מ בכיוון 2, מול נספח 1 ו-3 למכרז – האם ישנה אפשרות לקבל את סדר הרחובות בהם הקו אמור לעבור? ייתכן כי קיים יותר ממסלול אחד לבניית הקו.</p> <p>ג. קו 82 כיוון 1 חלופה # - קיים פער של כ-1.5 ק"מ באורך המסלול מול נספח 3 ונספח 1.</p> <p>ד. קו 25 – חוסר התאמה בין נקודות מוצא ויעד בנספח 1 לנספח 3. בסעיף 34.1.2 למסמכי ההליך מצוין כי קו זה יהפוך לקו סדיר ולא קו הזנה לרכבת. כמו כן ניכר כי קיימת גם חוסר התאמה באורך הקו לאור השינוי הנדרש אשר מקצר את אורך הקו בכיוון 1 בכ-1.1 ק"מ ובכיוון 2 בכ-0.8 ק"מ</p>	<p>הקמת הקווים</p>	<p>נספח 3 – תחנות</p>	<p>57.</p>

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
	<p>ה. קו 43 – קיימת שונות בין תחנת מוצא בנספח 1 לנספח 3 – הנחה כי הקו צריך להתחיל בתחנה 39490 "מוזכרות" ולא כפי שמופיע בנספח 3 – מק"ט תחנה 39489 "ברבור/עגור".</p> <p>ו. קו 48א כיוון 1 חלופה א - ישנה תחנה שאינה קיימת כיום – 44053 (תחנה 4 בקו).</p> <p>ז. קו 7 כיוון 1 חלופה # - ישנה תחנה שאינה קיימת כיום – 35213 (תחנה 4 בקו).</p> <p>ח. קו 7 כיוון 2 חלופה # - ישנה תחנה שאינה קיימת כיום – 35214 (תחנה 38 בקו).</p> <p>ט. קו 69 כיוון 1 חלופה # - ישנה תחנה שאינה קיימת כיום – 44289 (תחנה 7 בקו).</p> <p>י. קו 68 כיוון 1 חלופה # - קיימות שתי תחנות שאינן קיימות כיום – 35111 , 35113 (תחנות 13 ו-14 בקו).</p> <p>יא. קו 65 כיוון 1 חלופה # - קיימות תחנות שאינן קיימות כיום – מק"ט תחנה – 37959 (תחנה 16 בקו) ומק"ט תחנה – 44200 (תחנה 31 בקו).</p> <p>יב. קו 65 כיוון 2 חלופה # - קיימת תחנה שאינה קיימת כיום – מק"ט תחנה – 44199 (תחנה 6 בקו).</p>			

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
<p>- טבלה 3 – חיובי.</p> <p>- טבלה 4.1 – חיובי.</p> <p>- טבלה 4.2 – האוטובוסים הנוספים יכללו בטבלה 4.2 על פי תמהיל האוטובוסים המוצע, כמו כן הגיל הממוצע הינו לשנה הראשונה, על המציע לחשב את הגיל הממוצע לפי שיקול דעתו והערכתו לגבי מועד רכישת האוטובוסים הנוספים.</p> <p>- צירוף טבלה 5- חיובי.</p>	<p>י.ג. קו 78 – קיימות שתי תחנות שאינן קיימות כיום – מק"ט תחנה – 35112 (תחנה 15 בקו) ומק"ט תחנה – 35122 (תחנה 19 בקו).</p> <p>י.ד. קו 60 כיוון 1 חלופה # - קיימות תחנה שאינה קיימת כיום – מק"ט תחנה – 35214 (תחנה 12 בקו).</p> <p>טו. קו 60 כיוון 2 חלופה # - קיימות תחנות שאינן קיימות כיום – מק"ט תחנה 44048 (תחנה 2 בקו) ומק"ט תחנה 35213 (תחנה 29 בקו).</p> <p>כמו כן קיימת תחנה מק"ט – 39440 מספר 21 בקו אשר אינה ברצף התחנות בכיוון הקו – נבקש להבהיר האם מדובר בטעות בנספח 3.</p> <p>הועדה מתבקשת להבהיר את הנקודות הבאות בהתייחס לקובץ אקסל שצורף כנספח למכרז:</p> <p>טבלה 3 – האם יש לכלול את עמודות משך הנסיעה וקמ"ש (לא נכללים בהגדרת הסעיף בנספח י', אך כן בדוגמא הגרפית ובקובץ אקסל)?</p> <p>טבלה 4.1 – האם יש לכלול בעמודה D את כלל האוטובוסים שמציע מתכוון לרכוש במסגרת סעיף הניקוד 28.5.3.1 עבור אוטובוסים?</p> <p>טבלה 4.2 – נבקש הנחיות פרטניות לאופן מילוי הטבלה בכל הקשור לאוטובוסים נוספים המוצעים עבור ניקוד (ככל שמוצעים), לרבות השפעתם על התחשיבים בשורות 6-11 בטבלה.</p>	<p>כללי</p>	<p>נספח י'</p>	<p>58.</p>

#	חלק/נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
59.	נספח י'	הנחיות למילוי הנספח; טבלאות תפעוליות	<p>האם יש לכלול את טבלה 5 כן/לא?</p> <p>בנספח י' יש הנחיות למילוי אוטובוס עירוני נמוך רצפה חשמלי ואוטובוס עירוני נמוך רצפה, אך אין מקום למלא אוטובוס עירוני רגיל ואוטובוס עירוני רגיל המונע בחשמל. אין במסמכי ההליך הגדרה של אוטובוס עירוני נמוך רצפה. הוועדה מתבקשת להפיץ את נספח י' המתוקן ולהבהיר את אופן החלוקה בין אוטובוס עירוני רגיל ובין אוטובוס עירוני נמוך רצפה; וכן את אופן החלוקה בין אוטובוס עירוני רגיל המונע בחשמל ובין אוטובוס עירוני נמוך רצפה המונע בחשמל.</p>	<p>מצי"ב נספח י' מעודכן כקובץ אקסל.</p>
60.	נספח י'	טבלה 3	<p>הוועדה מתבקשת להבהיר האם שעות בהן ישנן 5 נסיעות שירות בשני כיווני הקו יחדיו תוגדרנה כשעות שיא, או שמה נדרש 5 נסיעות שירות לכל כיוון על מנת להגדיר שעה כ"שעת שיא" (וזאת מעבר לשעות 06:00-09:00 ו- 15:00-18:00 אשר מוגדרות מאילו כשעות שיא).</p>	<p>לא, שעות השיא הן שעות המוגדרות כשעות שיא בלבד כמזוין בגוף השאלה וללא קשר לתדירות הקו.</p>
61.	נספח י'	טבלה 4	<p>הנוסחאות המופיעות בעמודה D (רזבה תפעולית) אינן מעוגלות כלפי מעלה בהתאם לדרישות סעיף 38.4 במסמכי המכרז. הוועדה מתבקשת להעביר קובץ אקסל מעודכן של טבלאות נספח י' עם נוסחה מתוקנת.</p>	<p>קבצי האקסל שהועברו הינם לנוחות בלבד, על המציע לכלול את צעדיו ולהכין את הצעתו בהתאם להוראות ההליך לרבות אך לא רק נוסחאות האקסל.</p> <p>תשומת לב המציעים לסעיף 18.2 למסמכי ההליך.</p>

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	# חלק/נספח במכרז
<p>על המציעים לקחת בחשבון כי הציוד הטכנולוגי שנמצא על גבי האוטובוסים לא יועבר לזוכה.</p> <p>לנושא הזיוד הנוסף - על הזוכה להניח בלאי סביר של הפעלה של אוטובוסים עירוניים מודל 2018 ולתמחר זאת במסגרת הצעתו.</p>	<p>הוועדה מתבקשת לספק למציעים מידע בנוגע למצב הציוד והזיוד שמוחקן על האוטובוסים בליסינג שיוסבו לזוכה ובנוסף להבהיר האם הציוד הטכנולוגי שמוחקן על האוטובוסים עומד בדרישות ההליך התחרותי.</p> <p>בנוסף, הוועדה מתבקשת להעביר את פרטי הספקים, הסכמי האחזקה של הציוד אשר מוחקן על האוטובוסים בליסינג ולהבהיר האם הזוכה בהליך יהיה מחויב להסכמי תחזוקה אלה ואם כן, באילו תנאים יוכל לסיימם.</p>	<p>כללי</p>	<p>נספח י"ד .62</p>
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>הוועדה מתבקשת להעביר את מד האוץ של האוטובוסים הנכללים בנספח א' נכון לאוגוסט 2020 או ככל הניתן קרוב למועד ההגשה של המכרז ואת מועד עלייתם לכביש של כל אחד מהאוטובוסים המועברים ולקבוע יום טרם מועד ההגשה בו תינתן האפשרות למציעים הרוצים בכך לסקור פיסית את מצב האוטובוסים לצורך תמחר שילובם בהצעה.</p>	<p>כללי</p>	<p>נספח י"ד .63</p>
<p>אין שינוי במסמכי ההליך. על המפעיל לתמחר את כלל העלויות במסגרת הצעתו.</p>	<p>מחירי האחזקה הקבועים בהסכם אינם מתקבלים על הדעת. בשנים הראשונות עלויות האחזקה נמוכות בצורה דרמטית ממחירי השוק, אך עלויות אלה קופצות ביותר מפי 4 בשנים הבאות, וגבוהות משמעותית ממחירי השוק.</p>	<p>נספח ב</p>	<p>נספח י"ד .64</p>

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
	<p>התוצאה היא שהמפעיל הנוכחי מגלגל את עלויות האחזקה שלו על המפעיל הנכנס.</p> <p>נבקש כי משרד התחבורה יחייב את המפעיל היוצא לתקן את ההסכם כך שהוא ישקף את תנאי השוק לאחזקת אוטובוסים.</p> <p>לחילופין נבקש לקבוע שהמפעיל הנכנס לא מחויב לרכוש את שירותי האחזקה מהמפעיל היוצא או מהיבואן, והוא יהיה רשאי לבצע את האחזקה באופן עצמאי או באמצעות גורם אחר שיבחר.</p>			
<p>המזיע יוכל לפרט את הוצאות החשמל. בכל מקרה הוצאות אלו יכללו בסעיף דלק ושמנים.</p>	<p>בשים לב לתמהיל האוטובוסים אותם נדרש המפעיל להעמיד (הכולל אוטובוסים שמליליים), נבקש להוסיף בסעיף "דלק ושמנים" התייחסות לנושא החשמל.</p>	<p>הנחיות לכתובת תכנית עסקית</p>	<p>נספח ט"ז</p>	.65
<p>חיובי.</p>	<p>שורת עלויות ליסינג אוטובוסים הסכמים מוסכמים ללא רכיב תחזוקה – הועדה מתבקשת להבהיר כי שורה זו תכלול רק את ההוצאות השנתיות ההוניות בגין התקשרות עם ספק ליסינג (לא רכיב ריבית, דלקים, ניקיונות ואחרות הקשורות להפעלת האוטובוס בליסינג).</p>	<p>פרופורמה</p>	<p>נספח ט"ז</p>	.66
<p>הערות מקובלות.</p>	<p>הועדה מתבקשת לתקן ולהבהיר הסעיפים הבאים: 1. הפעלת 2 עמודות הנפקה (במקום 3),</p>	<p>ריכוז עלויות פרויקטים</p>	<p>נספח ט"ז</p>	.67

#	חלק/נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
.68	נספח י"ז		<p>בנוסף, הוועדה מתבקשת להבהיר כי אין צורך לשקף את עלות מכוונות טעינה בתוך האוטובוסים היות ולא נדרש לתמחר חלופה זו במסגרת הפעלת אשכול נתניה עירוני.</p>	<p>ראו מענה לשאלת הבהרה 2 לעיל.</p>
.69	נספח י"ז	כללי	<p>בנספח י"ז הוגשו נתוני ספירת הנוסעים משנת 2013. נתוני הספירה אינם מעודכנים וכנראה גם אינם מדויקים. בידי משרד התחבורה נתונים מעודכנים על התיקופים באשכול. נבקש לקבל דוח מהמסלקה על תיקופים באשכול לשנת 2019.</p>	<p>ראו מענה לשאלת הבהרה 2 לעיל.</p>
.70	נספח י"ז	כללי	<p>בדומה לתשובה לשאלת הבהרה מס' 47 במסמך הבהרות מספר 1 בהליך תחרותי לאשכול רהט, ולתשובה לשאלת הבהרה מס' 147 במסמך הבהרות מס' 1 בהליך תחרותי באשכול מרכז ירושלים עירוני, הוועדה מתבקשת להעביר את נתוני התיקופה של המפעיל באשכול לשנת 2019.</p>	<p>ראו מענה לשאלת הבהרה 2 לעיל.</p>
.71	נספח י"ט	ד'	<p>הנספח נציג נתוני ספירות נוסעים לשנת 2013. נודה לקבלת נתונים עדכניים.</p> <p>נקבע כי במתקני תחבורה אשר תשתית החשמול בהם מקודמות ע"י המדינה, תספק המדינה תשתית חשמול (אגרת) עד למיקומי העמדות, בעוד שהמפעיל מספק ומתקין את עמדות הטעינה.</p> <p>נודה להבהרת הוועדה האם גם במתקני תחבורה אשר יסופקו על ידי המפעיל, תספק המדינה את תשתית החשמול עד למיקומי העמדות שיוקמו.</p>	<p>ראו מענה לשאלה 34 לעיל.</p>

#	חלק/נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
.72	נספח כ'	כרטוס חכס	מנוסח הסעיף עלול להשתמע שהמפעיל נושא בחביות בגין פעולות שלא בוצעו על ידו ו/או שאינן בשליטתו. לאור האמור, נבקש כי לתקן את הסיפא של סעיף 5.1.11 כך שחלף הדרישה להכללת המשרד כמוטב בביטוחים, חבותו השילוחית של המשרד תכוסה במסגרת פוליסות חבויות בלבד בשל רשלנות ו/או מחדל של המפעיל.	אין שינוי במסמכי ההליך.
.73	נספח כ"א	6.10	הוועדה מתבקשת להבהיר האם מלבד עלויות הקמת חיבור ל-SOC, תחול על הזוכה עלות נוספת עבור קבלת שרותי ניטור מ-SOC (עלות שעל המפעיל לשלם לגוף אשר מפעיל את SOC).	המפעיל נדרש להעמיד שרותי MSSP על חשבונו, בהתקשרות מול הספק החיצוני יש להוסיף סעיף המאפשר העברת מידע בשלב מאוחר יותר למשרד התחבורה. עלות הקישור למשרד התחבורה לא תיכלל בדרישה זו.
.74	נספח כ"א	10.7.3, 10.7.4	בסעיף 10.7.4 בנספח כ"א, ישנה דרישה לאמצעי קשר עם הנהג ע"י מערכת תקשורת אלחוטית קולית דו צדדית. הוועדה מתבקשת להבהיר את הפער בין דרישה זאת לבין האיסור לשוחח עם הנהג בעת נסיעה, כמודגש בסעיף 10.7.3 בנספח כ"א.	מפרט המערכת מופיע בסעיפים 10.7.1 – 10.7.6. לעניין הפער בין הדרישות ראו בסעיף 10.7.5 וסעיף 10.9 בנספח כ"א.
.75	נספח כ"ו	כללי	נספח כ"ו החדש שפורסם כולל תוספת משמעותית של פיצויים ביחס להיקף והמוגוון של הפיצויים אשר קיים היום ומיושם באשכולות השונים.	אין שינוי במסמכי ההליך.

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	# חלק/נספח במכרז
	<p>בשים לב לגידול המשמעותי בהיקף הפיזויים אותם צפויים לשלם המפעילים הוועדה מתבקשת לפרסם גם מנגנון תמריצים עבור מפעילים.</p>		
<p>המפעיל יישא בתשלום 10,000 ₪.</p>	<p>בהתאם לסעיף, עבור אי ביצוע של נסיעה אחרונה ביום, הפיזוי הוא 5,000 ש"ח לאירוע. הוועדה מתבקשת להבהיר האם עבור אי ביצוע של נסיעה לא תדירה שהיא גם נסיעה אחרונה ביום ישלם המפעיל 5,000 ש"ח או 10,000 ש"ח.</p>	2.4	.76 נספח כ"ו – פיזויים מוסכמים
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>בנספח כ"ו, תוספת – הפרות ופיזויים מוסכמים בקשר עם נספח כ"א טכנולוגיות ומערכות מידע, בסעיפים 8 עד 14 הפיזויים הינם ללא זמן התראה לתיקון ההפרה. הוועדה מתבקשת להגדיר גם בסעיפים אלו תקופת התראה.</p>	סעיפים 8- 14	.77 נספח כ"ו
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>לאחר בירור שנערך על ידינו, נמצא כי לא קיים פתרון טכנולוגי בשוק בישראל המאפשר כיסוי סולרי מלא (100% כיסוי), וזאת בין היתר לאור מגבלות רגולטוריות אותם החיל משרד התקשורת על חברות הסלולר. בשל המגבלות הנ"ל, אין יכולת מבחינה מעשית לבצע בקרה אלקטרונית מלאה (100%) בהתאם לדרישות המפורטות בנספח. כלומר, לאור מגבלות הכיסוי הסולרי כאמור, ייתכן כי בחלק מהמקרים הבקרה האלקטרונית תזוהה אי ביצוע של משימה</p>	פיזויים מוסכמים – בקרה אלקטרונית	.78 נספח כ"ו

#	שאלה/הבהרה	תשובה	חלק/נספח במכרז	#
	<p>מסוימת על אף שבפועל בוצעה על ידי המפעיל כנדרש, וזאת בשל כשל בדיווח.</p> <p>משכך, נבקש להבהיר ביחס לכל ההפרות המזוהות באמצעות מערכת הבקרה האלקטרונית, אשר לגביהם לא נקבע שיעור אי-ביצוע (גרייס) מסוים בגינו המפעיל לא יחויב בפיצוי (למשל, כאמור בסעיפים 2.3-2.4 לנספח כו'), כי המפעיל יחויב בפיצוי מוסכם רק במקרה ששיעור אי הביצוע שזוהה על ידי הבקרה האלקטרונית עולה שיעור מסוים שייקבע לאחר ויודא יכולות הבקרה האלקטרונית בשים לב למגבלות החלות על חברות הסולר השונות.</p>	<p>תשובה</p>		
<p>אין שינוי במסכי ההליך.</p>	<p>נבקש לבצע את התיקונים שלהלן באופן רוחבי בהסכם השכירות, בהסכם הניהול ובהסכם השימוש המצורפים במסגרת נספח ל' למסמכי ההליך:</p> <p>1. בנוסח ההסכמים הנ"ל לא צוין מיקומם המדויק של האתרים ופרטי המגרשים (מס' גוש/חלקה) שיועמדו לרשות המפעיל, ואילו המפעיל נדרש לקחת אחריות על כל נזק שייגרם להם, לרבות זיהום קרקע. לאור האמור, נבקש להבהיר ביחס להסכמי השכירות והשימוש כי במועד מסירת האתר למפעיל תינתן למפעיל הזדמנות לבצע בדיקה של הקרקע ושל השטח והמבנים שיועמדו לרשותו, ולדווח</p>		<p>הסכם שכירות וניהול גנרי עם מפעילי תחנות</p>	<p>נספח ל' 79.</p>

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
	<p>לצד השני על ליקויים ותקלות שהיו קיימים טרם מסירת האתר לרשות, כאשר המפעיל יהיה אחראי לנזקים שהתהוו החל ממועד מסירת האתר לרשותו ועד לסיום תקופת ההסכם בלבד.</p> <p>2. נבקש להבהיר כי התחייבות המפעיל לשיפוי כאמור בהסכמי השכירות, הניהול והשימוש תהיה כפופה להתקיימות כל התנאים שלהלן: (1) הצד השני יודיע למפעיל בכתב מיד עם היוודע לו בדבר התביעה ו/או הדרישה ו/או הטענה; (2) הצד השני ישתף פעולה עם המפעיל ויאפשר לו להתגונן בפני התביעה ו/או הדרישה ו/או הטענה ולא יערוך הסדר פשרה ללא הסכמת המפעיל; (3) התקבל פסק דין חלוט של ערכאה משפטית מוסמכת.</p> <p>3. נבקש להבהיר כי אחריות המפעיל בהתאם להסכמים הנ"ל תהיה על פי דין ותחול על נזקים ישירים בלבד.</p> <p>נבקש לבצע את התיקונים שלהלן בהסכם השימוש:</p> <p>1. בסעיף 16.1.3 לאחר המילים "השייכים לצד שלישי" להוסיף "ובתנאי שהוכנס ברשות המשתמש".</p> <p>2. בסעיף 16.1.7 למחוק המילים "ומחוצה לו".</p>			

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק/נספח במכרז	#
<p>האמור בסעיף 3 לנספח מד' ימחק ובמקומו יבוא – מספר הנוסעים המירבי בתוך המיינבוס לא יעלה על מספר הנוסעים הקבוע ברישיון הרכב.</p>	<p>נבקש לבצע את התיקונים שלהלן בנספח ב' להסכם השכירות (הסכם ניהול מרכז תחבורה):</p> <p>1. בכל המקומות בסעיף 8 בהם צוין "ביטול זכות השיבוב" להוסיף לאחר מכן את המילה "הדדית".</p> <p>בסוף סעיף 8.3.4 להוסיף: "ובתנאי שסעיף ויתור על זכות התחלוף (שיבוב) כנגד המפעילה ייכלל גם בפוליסות הביטוח של חברת הניהול והמשכירה."</p>	3	נספח מ"ד	.80
<p>אין שינוי במסמכי המכרז.</p>	<p>על פי סעיף 3 בנספח מ"ד, "מספר הנוסעים המרבי בתוך המיינבוס לא יעלה על 15 נוסעים בעמידה בשעות השיא ועל 10 נוסעים בעמידה בשעות השפל".</p> <p>נראה שמספר הנוסעים המותר בעמידה גבוה באופן חריג מהמקובל במיינבוסים עירוניים.</p> <p>הוועדה מבקשת להבהיר האם נפלה טעות בסעיף וכן לפרט (ככל ששונה משעות אחרות) מהו מספר הנוסעים המותר בעמידה בשעות השיא.</p>	10.5	נספח מ"ד	.81

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק /נספח במכרז	#
	<p>המציע, כך גדל הנטל התפעולי והעסקי על המפעיל לעמוד בדרישות ממוצע הגיל לכל האוטובוסים באשכול (הקדמת החלפה של אוטובוסים חדשים על מנת לעמוד בדרישות ממוצע צי).</p> <p>לכן, ועדת המכרזים מתבקשת להבהיר שהאוטובוסים שיוסבו מהמפעיל הנוכחי לא ייחשבו גם לצורך חישוב הגיל הממוצע של האוטובוסים בכל אשכול.</p>			

## חלק ב - עדכונים

### 1. עדכון מועדים

הטבלה בסעיף 12.3 תעודכן כלהלן:

שעה	תאריך	
	15/10/2020	פרסום ההליך התחרותי
עד 18:00	25/11/2020	הגשת שאלות הבהרה
עד 18:00	25/11/2020	הגשת שמות יועצים
עד 18:00	24/12/2020	הגשת שאלות הבהרה לנוסח ההסכם שצורף למסמך זה
עד 12:00	06/01/2021	בחינה מקדמית של נוסח ערבות – הגשה למשרד
עד 09:00 12:00	01/02/2021	הגשת מסמכי ההליך התחרותי
	31/07/2021	תוקף ערבות המכרז

### 2. עדכון סעיף 28.3.1

2.1. סעיף 28.3.1.1 יעודכן כך שבמקום 30 נקודות יבוא 20 נקודות.

2.2. הנוסחה בסעיף 28.3.1.2 תעודכן כדלקמן:

$$f(x_i) = 20 + 0.124 * x_i$$

2.3. הנוסחה בסעיף 28.3.1.3 תעודכן כדלקמן:

$$f(x_i) = 20 - 1.24 * x_i$$

### 3. נספח כ"א סעיף 6 אבטחת מידע

#### 6. אבטחת מידע

6.1. המפעיל ימנה ממונה הגנת סייבר, שיהיה אחראי מול המשרד ליישום כל היבטי אבטחת המידע והגנת הסייבר במערכות ובתהליכים של המפעיל. הממונה יהיה עובד החברה, חבר הנהלה או כפוף לחבר הנהלה, באופן שבו יימנעו, ככל הניתן, ניגודי עניינים. בנוסף, המפעיל יעסיק מנהל הגנת סייבר, שיהיה הגורם המקצועי שיוביל את יישום הדרישות בפועל.

6.1.1. פרופיל נדרש למנהל הגנת סייבר:

#### השכלה

תואר אקדמי טכנולוגי.

או

תואר אקדמי אחר ובנוסף הכשרות / הסמכות מקצועיות בהגנת הסייבר/אבטחת מידע בהיקף של 300 שעות במצטבר.

או

הנדסאי/טכנאי מוסמך, רצוי בוגר מגמת מחשבים/ טכנולוגיה ובנוסף הכשרות/הסמכות מקצועיות בהגנת סייבר/ אבטחת מידע בהיקף של 300 שעות במצטבר.

או

בעל תואר אקדמי אחר ובוגר יחידה טכנולוגית בצה"ל (ממ"ס, 8200, תקשוב ויחידות מקבילות) ו/או ברא"ם שעסק בתחום הטכנולוגי.

או

בוגר הכשרות/הסמכות מקצועיות בהגנת סייבר/ אבטחת מידע בהיקף של 600 שעות במצטבר.

#### ניסיון

4 שנות ניסיון בליווי הקמה, הפעלה ותחזוקה מערכת הגנת סייבר ארגונית: הגדרת היעדים, הגדרת נכסי המידע / המערכות החיוניות, זיהוי וניהול הסיכונים, הגדרת תהליכי טיפול ומניעה, הגדרת ובחירת הבקורות הנדרשות, מיקוד בתהליכי עבודה אפקטיביים, שילוב ההגנה כחלק מהתהליכים הארגוניים, הנעת תהליכי לימוד, הפקת לקחים ושיפור.

ניסיון בתכנון מענה טכנולוגי להגנת סייבר בארגון: טופולוגיה/ארכיטקטורה תשתיתית מאובטחת, תכנון מערכים אפליקטיביים ומערכי WEB מאובטחים ניסיון באבטחת מרכיבי שרשרת האספקה.

ניסיון והיכרות עם תהליכים בהמשכיות עסקית (BCP), התאוששות מאסון (DRP).

6.1.2. ניתן להעסיק את מנהל הגנת הסייבר בהיקף משרה פרופורציונלי לגודל המפעיל: 2 ימי עבודה לפחות למפעיל קטן, 3 ימי עבודה – למפעיל בינוני, 5 ימי עבודה – למפעיל גדול.

6.1.3. אין מניעה שמנהל הגנת הסייבר יהיה ממונה הסייבר, ובלבד שהינו עובד החברה וחבר הנהלה או כפוף לחבר הנהלה.

6.1.4. פרטי המועמד לתפקיד מנהל הגנת הסייבר יימסרו למשרד, ומינויו יאושר על ידי המשרד.

6.1.5. פרטי הקשר של שני בעלי התפקידים יימסרו למשרד.

6.2. המפעיל יקים ועדת היגוי לאבטחת מידע, בראשות מנהל מערכות המידע. הוועדה תתכנס לפחות אחת לרבעון לעדכונים וקבלת החלטות בנושאי אבטחת המידע והגנת הסייבר. ועדת ההיגוי תהיה האחראית למימוש כל הדרישות המפורטות בפרק אבטחת מידע שבנספח זה.

6.3. המפעיל מתחייב להטמיע תקן ISO 27001.

6.4. המפעיל נדרש ליישם טכנולוגיות הגנה ולהטמיע מוצרי הגנה מהמשפחות הבאות לפחות:

- מערכת ניהול מרכזית - לניהול משתמשים, תחנות, מדפסות ושאר נכסי הסייבר. מאפשרת אכיפת מדיניות והגדרות הקשחה למשתמשים ולתחנות.
- ניהול עדכונים מרכזי – מעקב, ניהול והפצה של עדכוני מיקרוסופט.
- חומת אש Firewall - שליטה וסינון של תעבורת הרשת הנכנסת והיוצאת לארגון, וכן ניטור ושליטה בצמתי תקשורת מרכזיים בתוך הרשת.
- IDS - איתור איומים בכניסה לארגון באמצעות חתימות או זיהוי אנומליות.
- VPN – ערוץ מאובטח לחיבור מרוחק
  - Point to Point VPN – חיבור VPN הכולל אימות רב-שלבי (MFA) למשתמשים מרוחקים.
  - Site to Site VPN – חיבור מוצפן לסניפים/אתרים מרוחקים.
- מערכת הגנה על הדוא"ל
- EDR - מערכת הגנה על תחנות קצה אשר כוללת יכולות זיהוי ותגובה.
- גלישה מאובטחת – לדוגמה: שימוש בשרת Proxy או טרמינל.
- בקרה / חסימה של חיבורי מדיה נתיקה.

- SIEM - מערכת ניטור והתרעה מרכזית. מקבלת אירועים ממערכות הארגון השונות ומרכזת את תהליכי הניתוח, ההתרעה והטיפול באירועים החשודים.
- WAF – חומת אש אפליקטיבית עבור מערכות/אתרים החשופים לאינטרנט.
- מערכת גיבויים – לגיבוי נתונים וקבצים חיוניים והגדרות תצורה.

טכנולוגיות מומלצות נוספות עבור ארגונים גדולים :

- DLP – מניעת דליפת מידע.
- NAC – בקרה ואכיפת מדיניות על חיבורי רשת.

6.5. המפעיל יישם מנגנוני הגנת סייבר על הרכיבים הבאים לפחות :

- רשת החברה.
- מערכות קריטיות באוטובוסים.
- מערכות הרכב CAN BUS.
- מערכות קריטיות במטה החברה.
- מערכות משנה אשר מחוברות למערכות קריטיות וראשיות במטה החברה.
- אתר אינטרנט ואפליקציות לשירות הציבור.

6.6. עבור מערכות מדף התומכות בתהליכי ההפעלה המרכזיים, המפעיל ידרוש מספק המערכת ממצאי בדיקות חזירה שבוצעו על-ידי חברה חיצונית בלתי תלויה, המתמחה בבדיקות אבטחת מידע וסייבר. יש לדרוש את ממצאי הבדיקות טרם הפעלת המערכת בייצור ועם כל עדכון משמעותי שיבוצע במערכת. הממצאים יוצגו למשרד ולאגף הסייבר במשרד התחבורה. המפעיל ידרוש שליקויים שנמצאו בסקר יתוקנו על ידי ספק המערכת, ובמקביל, המפעיל והספק יישמו בקורות מפצות בהתאם לממצאים שהתגלו. בסיום תיקון הממצאים יתבצע סקר חוזר לוודא עמידה ברמת ההגנה הנדרשת.

6.7. המפעיל יערך לרציפות תפקודית ולהתמודדות עם מצבי משבר בסייבר בהתאם לתרחישי האיום שיוגדרו ויעודכנו מעת לעת על-ידי מערך הסייבר הלאומי והמשרד. ההיערכות תכלול לכל הפחות גיבוי מדיניות ונהלים לתגובה ועבודה באירועי סייבר, הגדרת תפקידים אחריות, הכנת תשתיות חלופיות, גיבוי המידע והגדרת חלופות לתהליכים מרכזיים.

6.8. המפעיל יתחייב לביצוע סקרי סיכונים אבטחת מידע וסייבר תקופתיים למוצרי אבטחה, מערכות, אתרי האינטרנט של המפעיל, תשתיות ותהליכים מרכזיים, בתדירות שתיקבע על-ידי המשרד, ולפחות מדי שנתיים. הסקרים יבוצעו על-ידי חברה חיצונית, המתמחה בנושא אבטחת מידע וסייבר, ושאינה קשורה למפעיל או לגופים שפיתחו את המערכות.

- ממצאי הסקרים יוצגו למשרד ולאגף הסייבר במשרד התחבורה, ותכנית עבודה לתיקונם תגובש על פי תעודף של המפעיל ושל המשרד.
- 6.9. המפעיל יישם מנגנוני בקרה Audit על ממשקי ניהול של מערכות הגנה, תשתיות, ממשקים ומערכות מרכזיות, לצורך זיהוי והתרעה על אירועי אבטחה חריגים, הן מצד משתמשים פנימיים והן מצד משתמשים חיצוניים.
- 6.10. משרד התחבורה יפעיל SOC מגזרי, שתפקידו לנטר את גופי התחבורה 24/7 לטובת ריכוז תמונת מצב סייבר מגזרית כוללת, זיהוי איומי סייבר בזמן אמת, סיוע מקצועי להתמודדות עם אירועים בגופים שנפגעו, וחסיון אפקטיבי מבעוד מועד של יתר הגופים מפני אותו איום.
- 6.10.1. המפעיל יידרש להתקנת רכיבים לחיבור ל-SOC התחבורה, ויאפשר העברה שוטפת של נתוני תיעוד ובקרה (Audit Logs) מרשת החברה.
- 6.10.2. במידה והמפעיל מתקשר עם ספק MSSP, יש לכלול בהסכם ההתקשרות התחייבות של הספק להיערך לחיבור ל-SOC המגזרי, לרבות יכולת להעברת נתונים גולמיים.
- 6.11. המפעיל נדרש להתקשר רק עם ספקי מוצרים ושירותים התומכים בתהליכים ומערכות חיוניות שנוקטים אמצעי אבטחה בהתאם לסטנדרטים מקובלים בתחום:
- 6.11.1. ספקי מערכות נצ"ר, כרטוס וסדרן, נדרשים להציג תעודת "ספק מאושר" מטעם גוף התעדה מורשה. התעודה מונפקת לאחר מבדק שמבוצע על ידי בודק תאימות סייבר מוסמך לשרשרת אספקה ארגונית. המבדק ייערך על-פי שאלון ספקים של מערך הסייבר הלאומי, לכל סוגי ההתקשרויות (דרישות רוחביות, פיתוח תוכנה, אחסון/עיבוד מידע בענן, גישה מרחוק) ולפי רמת הטמעה של ספק בהתקשרות מהותית.
- 6.11.2. ספקים שהשפעתם על תהליכים קריטיים נמוכה יותר, יידרשו להשיב על שאלון הספקים של מערך הסייבר ברמת הוכחה של הערכה עצמית או הערכה עצמית בצירוף ראיות, בהתאם להערכת הסיכונים של המפעיל.
- 6.11.3. אחת לשנה יבוצע תיקוף של רמת ההגנה של הספק באמצעות מענה על שאלון הספקים בהערכה עצמית. אחת לשנתיים, ספקי מערכות נצ"ר, כרטוס וסדרן נדרשים לבצע מבדק מלא על ידי בודק מוסמך.
- 6.11.4. דרישות הגנת הסייבר יעוגנו בהסכמי ההתקשרות עם הספקים.
- 6.12. המפעיל יתחייב לעדכן את אגף הסייבר במשרד התחבורה ואת אגף טכנולוגיות ברשות לתחבורה ציבורית בכל זיהוי של אירועי סייבר ו/או חשד לאירועי סייבר.
- 6.13. המפעיל מחויב למתן היזון חוזר להנחיות אגף הסייבר (לדוגמה בעת מתקפת סייבר).
- 6.14. במהלך תקופת הפעלת האשכול המפעיל יספק למשרד את הפרטים הנדרשים לבקרה: בעלי תפקידים רלוונטיים לאבטחת מידע, פרטי ספקי מערכות קריטיות ושירותים (ספק

ענן, ספק אינטרנט, אירוח אתרי אינטרנט וכדומה). המפעיל יעדכן את המשרד התחבורה בכל שינוי בפרטים אלה.

6.15. לצורך יישום דרישות אלו במהלך תקופת הפעלת האשכול, המפעיל ישתף פעולה ככל שיתבקש עם אנף הסייבר במשרד התחבורה, לרבות ביצוע התאמות, ככל שיידרשו כאלה, לנוכח שינויים משמעותיים בטכנולוגיות והתפתחות איומים חדשים.

#### 4. בקשה לאישור יועצים :

- 4.1. ניתאי טל פתרונות פיננסים בע"מ.
- 4.2. אקזקט פתרונות תחבורה בע"מ.
- 4.3. נ.ר אלן נכסים בע"מ.
- 4.4. דלויט שירותי ייעוץ כלכלי (1986) בע"מ.
- 4.5. גולדפרב זליגמן ושות'.
- 4.6. ספיר י.ז. ח. בע"מ.
- 4.7. עלי לוצאטו - לוצאטו ביטוחים.
- 4.8. משרד רו"ח קוסט, פורר, גבאי וקסירר (EY).
- 4.9. דס ניתוב מערכות הנדסה וניהול בע"מ.

#### 5. מסמכים מצורפים :

- 5.1. קובץ אקסל עם נתונים לגבי השנים 2017-2020.
- 5.2. נספח ה' – הסכם הפעלה מעודכן.
- 5.3. נספח י' – מעודכן.
- 5.4. נספח טז' – מעודכן.
- 5.5. נספח מד' – מעודכן.

6. ערבות מכרז – לידיעת המציעים. בימים אלה מתנהל הליך משפטי (עת"מ 54718-11-20) שבין היתר, תוקף את מתכונת הגשת ערבות המכרז על ידי קבוצת מציעים. לעמדת הוועדה ההליך מאפשר, בכפוף להתקיימות כל התנאים בנוגע לקבוצה שמגישה הצעה להליך, הגשת ערבות מכרז על ידי אחד מיחיד הקבוצה.



במרכזה  
שירלי שמואל

מרכזת הוועדה

העתק: חברי ועדה

נספח א – פניית אגד תעבורה + מענה הוועדה

## פניית החברה

23 בנובמבר 2020  
ז' כסלו תשפ"א  
מבלי לפגוע בזכויות-  
תיק: 34349/2  
בדוא"ל:  
[shirlish@mot.gov.il](mailto:shirlish@mot.gov.il)  
[amosh@adalya.co.il](mailto:amosh@adalya.co.il)

לכבוד  
וועדת המכרזים המיוחדת  
למתן רישיונות להפעלת קווי שירות באוטובוסים  
משרד התחבורה,  
רחוב בנק ישראל 5,  
ירושלים

א.ג.ג.,

### הנדון: הליך תחרותי מס' 32/2019 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול נתניה עירוני

בשם מרשתנו, אגד תעבורה בע"מ ("אגד תעבורה" או "מרשתנו"), הרינו מתכבדים לפנות אליכם בעניין שבנדון, כדלקמן:

1. כידוע לכם בוודאי, אגד תעבורה הינה חברה וותיקה בענף ומתמחה באספקת שירותי תחבורה ציבורית כבר קרוב לשני עשורים. אגד תעבורה מפעילה כ- 500 אוטובוסים בקווי השירות ברחבי הארץ, במספר אשכולות שונים, והיא חרטת על דגלה ערכים של שירות, בטיחות, מקצוענות, מצוינות ויושרה, ואיכות השירות לנוסע נמצאת בראש סדר העדיפויות שלה, מה שהפך אותה לאחת החברות המובילות בענף התחבורה בישראל.
2. במהלך חודש אוקטובר 2020 פורסם על ידי הרשות הארצית לתחבורה ציבורית ההליך התחרותי שבנדון ("מכרז נתניה"). מרשתנו מעוניינת להשתתף במכרז נתניה וביצעה רישום מוקדם לצורך השתתפות במכרז, בהתאם לתנאיו.
3. לאחרונה, השתתפה אגד תעבורה במכרז מספר 2017/32 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול שומרון ("מכרז שומרון"), וביום 14 באוקטובר 2020 הודיעה ועדת המכרזים לאגד תעבורה כי הצעתה לא הוכרזה כהצעה הזוכה במכרז.
4. כחלק מהליכי התחקור והפקחת הלקחים המתמיד עליהם היא מקפידה, עיינה אגד תעבורה בחומרי המכרז בהתאם לזכותה שבדין, לרבות בפרוטוקולים משיבות ועדת המשנה הכלכלית אשר הוסמכה על ידי ועדת המכרזים, לצורך בדיקת התוכניות העסקיות שהוגשו במסגרת מכרז שומרון, בהתאם לאמות המידה האיכותיות שנקבעו במסמכי מכרז זה.
5. לאחר בחינה זו, אשר כללה גם ניתוח של תוצאות מכרז שומרון, מרשתנו סבורה כי מתודולוגיית בדיקת ניקוד האיכות שנקבעה על ידי הוועדה, מביאה לעיוות מהותי בתהליך הערכת ההצעות המוגשות למכרז.

6. עיוות זה נובע מחוסר האיזון המובנה אשר קיים בין הניקוד הכולל בגין הצעת המחיר המוגשת על ידי המציע (למעלה מ-50 נקודות מציון ההצעה הסופי), לבין ניקוד האיכות המוענק בגין ההנחות הכלכליות העומדות בבסיס הצעת המחיר, כפי שפורטו במסגרת התכנית העסקית המוגשת על ידי המציע (כ-3 נקודות בלבד מציון ההצעה).

7. בהתאם לאמור, ביד האחת, מתמרצת מתודולוגיית הבדיקה את משתתפי המכרז להגיש את הצעת המחיר ה"אגרסיבית" ביותר על מנת לזכות במלוא/מירב הנקודות בגין רכיב זה; וביד שנייה, מאפשרת מתודולוגיית הבדיקה לבסס את התכנית העסקית על הנחות "מנופחות" (ואולי אף תכסיסניות) החורגות באופן משמעותי הן מהערכות עורכת המכרז והן מהצעותיהם של יתר המציעים, כאשר הניקוד המקסימלי אותו הם יכולים "לאבד" הינו 3 נקודות בלבד, וזאת גם אם הנחות בסיס אלה חרגו בעשרות מונים מהנחות היסוד שנקבעו על ידי עורכת המכרז.

למתודולוגיית בדיקה זו, כפי שיושמה במכרז שומרון, השלכות קשות ומרחיקות לכת על שוק התחבורה הציבורית בכללותו, שכן היא מביאה בהכרח לתוצאה הלא רצויה, לפיה ההצעה שתוכרז כזוכה במכרז היא זו שכללה את ההצעה הכספית הטובה ביותר כביכול (במסגרתה הוצע סכום התמלוגים הגבוה ביותר), אך זאת רק למראית עין, שכן היא מבוססת על הערכות מוגזמות ושגויות, וטומנת בחובה סיכון פיננסי אדיר ובלתי סביר, אשר קרוב לוודאי יגולגל לפתחו של משרד התחבורה והציבור.

חשוב לציין, שכבר היום סובל שוק התחבורה הציבורית מתופעה חמורה זו, כאשר מפעילים שונים אינם עומדים בהתחייבויותיהם מכח המכרז, עת מתגלה באופן "מפתיע" כי המודל הכלכלי עליו ביססו את הצעתם למכרז אינו מחזיק מים. כפועל יוצא מכך, נגרמת פגיעה בשירות לנוסע, בתפעולו השוטף של האשכול, בהקפדה על כללי הבטיחות ואף במקרים מסוימים הרשות נדרשת להגדיל את התמורה למפעיל בסכומים ניכרים מעבר להצעתו הכספית למכרז, על מנת למנוע קריסה כללית של השירות. מעבר לפגיעה האנושה בציבור ובעקרונות היסוד של דיני המכרזים, דבר זה גם מערער את היסודות עליו מושתת שוק מפעילי התחבורה הציבורית כולו.

משכך, אנו סבורים כי יישומה של מתודולוגיית הבדיקה לוקה בחוסר סבירות קיצוני, הטעון תיקון באופן מיידי.

8. מודגש, כי בהתאם להוראות משרד התחבורה, מרשתנו הייתה מנועה מלגשת למכרזים רבים לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות, ומכרז שומרון הינו ההליך הראשון בו השתתפה אשר במסגרתו נחשפה לראשונה למתודולוגיית הבדיקה במתכונת זו. במסגרת לימוד מסמכי מכרז נתניה והיערכותה להכנת ההצעה, נוכחה מרשתנו כי גם מכרז זה כולל מתודולוגיית בדיקה זהה לזו שיושמה במכרז שומרון, וכיום לאחר השלמת הליך הפקת הלקחים שביצעה למכרז שומרון, היא סבורה כי יש לתת מענה לנושא במסגרת מסמכי מכרז נתניה, ולשנות את מתודולוגיית הבדיקה על מנת לתקן את העיוות שנוצר באופן הערכת ההצעות, כפי שיוסבר בפירוט יתר להלן.

9. ביום 31 באוגוסט 2020 התכנסה ועדת המשנה הכלכלית לקביעת אופן בדיקת התוכנית העסקית.

\*\*\* העתק מפרוטוקול ועדת המשנה הכלכלית מיום 31 באוגוסט 2020 מצ"ב כנספח א' למכתבנו זה.

בישיבה זו, קבעה ועדת המשנה "מתודולוגיה להפחתת ניקוד", אשר אלו עקרונותיה ("מתודולוגיית הבדיקה"):

9.1. בשלב הראשון תבדוק הוועדה את סבירות העלות שהוצגה בכל סעיף.

9.2. בסעיפים בהם תסבור הוועדה כי העלות שהוצגה בתכנית העסקית חורגת באופן משמעותי מהפרמטרים והתחשיבים המקובלים בענף – יופחת ניקוד בגין הסעיף.

9.3. ההפחתה מחושבת כדלקמן:

9.3.1. השווי הכספי של כל נקודה בהליך ייגזר מנוסחאות הניקוד;

- 9.3.2. הוועדה תעריך את החסכון הכספי השנתי הממוצע שנוצר למציע כתוצאה מהסטייה ;
- 9.3.3. הפחתת הניקוד תבצע על פי היחס שבין הסטייה לבין השווי הכספי של כל נקודה (ראו סעיף 5 לפרוטוקול ועדת המשנה הכלכלית מיום 31 באוגוסט 2020).
10. על פי מתודולוגיית הבדיקה, הפחתת הניקוד כאמור לעיל מתבצעת עד לסך הניקוד המירבי שניתן לאותו קריטריון, ולא באופן יחסי לעומת יתר ההצעות או ביחס להנחות משרד התחבורה, וכמו כן הצעות הכוללות הנחות בלתי סבירות בעליל או חריגות משמעותיות אינן נפסלות – וכאן טמון מקור הבעייתיות שבמתודולוגיית הבדיקה.
11. ראו לדוגמה את אופן יישום מתודולוגיית הבדיקה ביחס לאמת המידה "נאותות הנחות הבסיס" במכרז שומרון, כפי שמשקף מפרוטוקול ועדת המשנה הכלכלית מיום 21 בספטמבר 2020.
- \*\*\* העתק מפרוטוקול ועדת המשנה הכלכלית מיום 21 בספטמבר 2020 מצייב **כנספח ב'** למכתבנו זה.
12. במסגרת הבדיקה שביצעה ועדת המשנה הכלכלית, קבעה הוועדה כי ההנחות שבבסיס התכנית העסקית שהגישה אגד תעבורה הן הנאותות והמדויקות ביותר, ובהתאם לכך החליטה להפחית 2.7 נקודות מהניקוד שניתן להצעתה תחת פרק נאותות הנחות הבסיס.
- לעומת זאת, ביחס ליתר משתתפי המכרז קבעה הוועדה כי יש להפחית 4.55 נקודות, 7.19 נקודות ו-15.95 (!) נקודות למשתתפים, אולם הפחתה זו לא בוצעה בפועל, אלא באופן חלקי בלבד, וזאת מאחר ש"סך הפחתת הניקוד התוצאתי עובר את סך הניקוד המקסימלי בגין סעיף זה, לכן הופחת הסך המקסימלי בלבד, קרי 3 נקודות", כפי שנומק על ידי הוועדה.
13. מכאן עולה, כי על אף שנאותות ההנחות שבבסיס התכנית העסקית שהוגשה על ידי אגד תעבורה זכתה לציון הגבוה כמעט פי שישה מזה לו זכה מציע אחר במכרז (2.7- נקודות לעומת 15.95- נקודות), שניהם זכו בסופו של דבר לציון דומה (2.7- נקודות לעומת 3-), כך שיתרונה המשמעותי של אגד תעבורה בקריטריון זה, כמי שהניחה את ההנחות המדויקות ביותר, כלל לא בא לידי ביטוי בניקוד האיכות לו זכתה.
14. דוגמה זו ממחישה את התוצאה האבסורדית אליה מובילה מתודולוגיית הניקוד, אשר למעשה מאיינת את ניקוד האיכות בגין נאותות ההנחות שבבסיס התכנית העסקית, והופכת אמת מידה זו דה-פקטו, לחסרת כל משמעות.
- השארית מתודולוגיית הבדיקה על כנה הופכת את אמת המידה לעלה תאנה המסווה את העובדה שנאותות ואיכות התכנית העסקית אינן באות בחשבון במסגרת הערכת ההצעות ובחירת ההצעה הזוכה, ומהווה עצימת עיניים אל מול התוצאות ההרסניות שעלולות להיגרם כתוצאה מתכנית עסקית הנשענת על הנחות לא מבוססות.
15. מובן, כי מטרת ניקוד האיכות הינה לייצר הבחנה בין המציעים ולהעניק יתרון למציעים המציגים תכנית עסקית הבנויה על בסיס מוצק והנחות ריאליות. ברם, כפי שהודגם לעיל, מתודולוגיית הניקוד אינה יוצרת בידול כלשהו בין תכנית עסקית מבוססת, לבין כזו הנשענת על הנחות רעועות או מנופחות – שכן בשני המקרים ניקוד האיכות שיתקבל צפוי להיות דומה.
16. מעבר לעובדה שיישום מתודולוגיית הבדיקה הופך את אמת המידה בנושא נאותות ההנחות בבסיס התכנית העסקית ללא רלוונטית, הדבר אף חמור מכך – מנגנון זה מעניק יתרון רב למציע המציע הצעה כספית גרעונית, ואולי אף תכסיסנית, שספק אם יהיה מסוגל לעמוד בה. מחד, הצעתו של אותו מציע תכלול תכנית עסקית החורגת באופן קיצוני מהפרמטרים והתחשיבים המקובלים בענף, בידועו כי "יענש" בהפחתה של 3 נקודות בלבד. מאידך, אותן הנחות בלתי סבירות עליהן מבוססת התכנית העסקית, מציגות תמונה כלכלית שגויה המאפשרת למציע להציע הצעה כספית בסכום גבוה יותר – אף אם היא גרעונית ולא ריאלית, מה שיזכה את המציע במירב הנקודות בגין הצעתו הכספית.

17. בהקשר זה יצוין, כי בשונה ממכרזים רבים שמפרסמים גופים ציבוריים שונים, ביניהם גם משרד התחבורה, מסמכי מכרז נתניה אינם כוללים מנגנון כלשהו לבחינת סבירות ההצעות הכספיות, כגון מנגנון לפסילת הצעות חריגות, הפסדיות או תכסיסניות. בנסיבות אלו, הסיכון לקבלת הצעות בלתי סבירות מאמיר וכך גם העיוות שנוצר כתוצאה מיישום מתודולוגיית הבדיקה. בשל כך, נדרש לוודא ביתר שאת את נאותות וסבירות התכנית העסקית, ולתת לה ביטוי מתאים במסגרת תהליך בחירת ההצעה הזוכה.
18. מרשתנו אינה יכולה להשלים עם העיוות החמור שיוצרת מתודולוגיית הבדיקה. מצב זה, בו תנאי המכרז אינם מונעים – ואף מעודדים – הנחת הנחות מוגזמות ונטילת סיכונים בלתי סבירים, אינו מתקבל על הדעת, ובוודאי שהוא חוטא לאינטרס של עורך המכרז והציבור בכללותו.
19. לסיכום, מרשתנו סבורה כי מתודולוגיית הבדיקה מקפחת שלא לצורך מציעים אחראיים, השוקלים את הצעתם בכובד ראש, ומבססים את התכנית העסקית שלהם על הנחות מקובלות והגיוניות, ודורשת לשנות את מתודולוגיית הבדיקה כך שתעניק יתרון למציעים אלו על פני מציעים אשר הגישו תכנית עסקית המבוססת על הנחות מוטות ושגויות. אין כל הצדקה שמתודולוגיית הבדיקה לא תייצר כל הבחנה בין התוכניות העסקיות שהוגשו על ידי המציעים, לא כל שכן כאשר הדבר מעלה את הסיכון לקבלת הצעות כספיות בלתי סבירות.
20. ועדת המכרזים סוברנית, כמובן, להחליט כיצד לתקן עיוות חמור זה במסגרת תנאי המכרז, בהתאם למנעד הפתרונות הרחב הקיים – בין אם על ידי שינוי המשקל המועט שניתן לנאותות התכנית העסקית במסגרת אמות המידה לבחינת איכות ההצעות, בין אם במסגרת שינוי אופן בחינת אמות המידה כך שיתן ביטוי לשונות בין המציעים ובין אם בכל דרך אחרת שתמצא לנכון – אולם לא ניתן להתעלם מהפגם המהותי שנפל במתודולוגיית הבדיקה, הפוגע קשות בעקרון השוויון בין המציעים והתחרות ההוגנת, ולמעשה שומט את הקרקע תחת שיטת המכרז כולה.
21. לא יעלה על הדעת שהרשות הארצית לתחבורה ציבורית, כרגולטור המסדיר את שוק מפעילי התחבורה הציבורית, תעודד הגשת הצעות כספיות מטעות ו/או בלתי סבירות, ובכך למעשה תביא במו ידיה למרוץ לתחתית של הענף כולו, שסופו פגיעה אנושה בשירות לנוסע והפיכת שיטת המכרז להליך המבוצע למראית עין ותו לא. נהפוכו – מצופה מהרשות לעשות ככל שביכולתה כדי להרחיק מענף התחבורה הציבורית ידם של מפעילים לא ראויים, המציעים הצעות המבוססות על הנחות מופרכות.
22. לאור הדחיפות הנובעת מלוחות הזמנים הצפופים שנקבעו להליך מכרז נתניה, ולאור ההשלכות המשמעותיות של נושא זה על מרשתנו, נודה למענה לפנייתנו זו בדחיפות, על מנת שמרשתנו תוכל לכלכל כהלכה את צעדיה להמשך.
23. מובהר, כי מרשתנו מצאה לנכון לפנות אליכם במכתב זה באופן בהול מאחר שהנושא מצוי בלב ליבה של שיטת המכרז ובשל השגיאה שנפלה במתודולוגיית הבדיקה הטעונה תיקון מיידי, כפי שעלה לאחר בחינת תוצאות מכרז שומרון. יחד עם זאת, יתר שאלות ההבהרה הנוגעות לתנאי מכרז נתניה יועברו בהתאם לתנאים ולמועדים שנקבעו במסמכי ההליך.
24. ברי, כי אין באמור במכתב זה או במה שלא נאמר בו כדי למצות את כל טענות מרשתנו, או כדי לגרוע ו/או לוותר על טענה ו/או זכות ו/או סעד כלשהו העומדים למרשתנו.

מענה הוועדה

א,ג,

**הנדון: הליך תחרותי מס' 32/2019 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול נתניה עירוני**  
סימוכין: מכתבכם מיום 23 בנובמבר 2020

ועדת המכרזים דנה בפנייתך שבסמך, ובשם הוועדה אתכבד להשיבך כדלהלן:

1. בטרם נתייחס לגופם של דברים, הוועדה דוחה את הרציונל (או היעדרו) שעומד בבסיס טענותיכם, כאילו המציעים נעדרים כל תבונה עסקית כלכלית שפועלים באופן שאינו רציונלי, כדי להפסיד הפסדים קיצוניים למען זכייה בהליך תחרותי כלשהו.
2. המציעים הם גופים עסקיים רציניים בעלי ניסיון בעסקים, בפעילות עסקית, כלכלית עניפה בהיקפים כספיים משמעותיים. החלטותיהם מבוססות על ניתוחי עלות – תועלת המשקללים בתוכם את גורמי הסיכון, שיקולים ארוכי טווח (כדוגמת כניסה לפעילות בענף חדש) ושיקולים כלכליים עסקיים אחרים, הכל על מנת שבסופו של יום פעילותם תניב רווחיות ברת קיימא ותשואה מספיקה לבעלי המניות או המשקיעים. לא זו בלבד, המציעים גם נעזרים בייעוץ חיצוני (שוודאי וודאי הוא נטול כל פניות ושיקולים שחורגים משיקולים כלכליים עסקיים) ובעיקר מלווים ומגבים את הצעותיהם במימון של מוסדות פיננסים אשר בודקים לפני ולפנים את כדאיות השקעתם ביחס להצעה שמוצעת להליך.
3. נוכח האמור, ייתכן שבהליך תחרותי כזה או אחר, מציע משיקוליו העסקיים (הצרים או הרחבים) יחליט, כי הפעילות בהליך מצדיקה מבחינתו הגשת הצעה ברמת סיכון גבוהה מזו שהניחה הוועדה או המצעים האחרים. לא ניתן יהיה לראות בהצעה זו הצעה הפסדית ודאי לא תכסיסנית (כידוע למרשתכם היטב, הגדרת הצעה כתכסיסנית כרוכה בהתקיימות תנאים שנקבעו בפסיקה) רק משום שהיא משרתת שיקולים עסקיים כלכליים רחבים של המציע שיכול לעמוד כלכלית בהצעה זו. גישה זו, תפסה לה אחיזה גם בפסיקות בתי המשפט.
4. יחד עם זאת, למשרד ולוועדה יש כמובן עניין, להפחית ולצמצם ככל הניתן את רמת הסיכון של ההצעות, זאת מטעמים ברורים של שמירה על יציבות הפעילות של המפעיל באשכול ושמירה על השירות שמסופק לציבור.
5. בהתאמה, בניגוד מוחלט לאמור במכתבכם לפיו ניקוד התכנית העסקית מהווה חזות הכל, פועלת הוועדה באופנים שונים, במטרה להפחית את רמת הסיכון בהצעות. בהקשר זה ניתן, להביא מספר דוגמאות לפעולות אותה נקטה הוועדה להפחתת הסיכון בהצעות כדוגמת, המעבר ממכרזי עלות נטו למכרזי עלות כוללת, או שיטת התמלוגים המשולמים מראש (שיטה זו מחייבת את המציע לא רק לשכנע את הגורמים הממנים כי באפשרותו להפעיל את האשכול בעלות נמוכה מזו שנקבעה על ידי הוועדה, אלא לעמיד מימון לתשלום הפער מראש עוד לפני תחילת ההפעלה) או הדרישה להצגת תוכנית תפעולית ועסקית ועוד.

6. יוטעם כבר כאן שטענות מרשתך לא יוצאת חוצץ נגד מתודולוגיית בדיקת ההצעות אלא נגד עצם מתכונת הניקוד שקבועה בהליכים התחרותיים. בכל הכבוד למרשתך שהיא כאמור במכתבך מפעילה ותיקה, רצינית ובעלת זכויות, את תנאי ההליך והניקוד בו קובעת על פי דין ועדת המכרזים בהתאם ליעדים מקצועיים שכוונתה להגשים בהליך. יתרה מכך, ולנוכח הוותק הרב של מרשתך בענף ודאי היא יודעת שמתכונת הניקוד שונתה לאורך הזמן דווקא בדגש על העלאת תגמול ניקוד לתכניות עסקיות ותפעוליות טובות, על חשבון ניקוד ההצעה הכספית.
7. למעלה מהדרוש נוסף את אשר להלן.
8. בהתייחס לאמור בסעיפים 5-6 למכתבכם שבסמך - טענתכם כי "מתודולוגיית בדיקת ניקוד האיכות שנקבעה על ידי הוועדה, מביאה לעיוות מהותי בתהליך הערכת ההצעות המוגשות למכרז" (ההדגשה במקור) נדחית על ידי הוועדה. ההיגיון העומד בבסיסה של המתודולוגיה, הוא משולש, ראשית: ריסון מציעים מהצגת תוכנית עסקית המצדיקה הצעה כספית אגרסיבית, זאת כחלק ממאמצי הוועדה למנוע קבלת הצעות הפסדיות. שנית, מניעת הגשת הצעות תכסיסניות. במסגרת זו נבדק כל רכיב בפני עצמו. חריגה ברכיב מסוים מהנחות המשרד או מממוצע המציעים, גוררת הפחתה של ניקוד האיכות, ללא קשר לרכיבי המשנה האחרים. שלישית, מתכונת בדיקה זו מייצרת שיטת ניקוד פשוטה ליישום ובעיקר אובייקטיבית – חישוב הרווח המופק מהחריגה ותירגומו לנקודות.
- בניגוד לנטען על ידכם, דווקא בהליכים התחרותיים להפעלת קווי שירות משקלה של ההצעה הכספית נמוך יחסית (וכאמור עם הזמן משקל זה אף הופחות), להליכים דומים המפורסמים על ידי המדינה ודווקא בה ניתן דגש על רכיבי איכות (שוב, כחלק מהאמצעים למנוע הצעות הפסד), יחד עם זאת, אין לתת הדעת ולהתעלם מההצעה הכספית, שהרי ברור כי בסופו של דבר, מדרך הטבע, ההצעה הכספית מהווה רכיב חד משמעי, ברור, נטול פנויות שמשקפת את התחרותיות.
9. עוד נציין, כי הוועדה מייחסת משקל רב בניקוד לרמת השירות שמסופקת על ידי המציעים - 13 נקודות (5 נקודות בגין ניקוד סקר שביעות רצון ועוד 8 נקודות בגין ציון הבקרה התפעולית). מן הסתם, זוכה במחיר הפסד יתקשה לספק שירות ברמה גבוהה וכתוצאה בהליכים עתידיים הוא יאבד ניקוד בהיקף משמעותי.
10. בהתייחס לאמור בסעיף 7 למכתבכם - לא ברור על מה מבוססת קביעתכם החד משמעית כי שוק התחבורה הציבורית סובל מתופעה חמורה של מפעילים אשר אינם עומדים בהתחייבויותיהם. נהפוך הוא, על פי הנתונים המצויים בידי הוועדה עולה כי מרבית הפעילים בענף מציינים דוחות כספיים ששורת הסיכום שלהם מצביעה על רווח תפעולי לפני מס נאה ומספק לכל הדעות (כך גם רווחי מרשתכם).
11. הוועדה דוחה מכל וכל את "הקביעה" כי נגרמת פגיעה בשירות ובהקפדה על כללי הבטיחות. טענה זו אין לה ובה כל בסיס ואדן להיאחז בה. היה מצופה דווקא ממפעילת תחבורה ציבורית שמעידה על עצמה שהיא "ותיקה בענף ומתמחה באספקת שירותי תחבורה ציבורית", כי תטען טענות מבוססות על עובדות ונתונים מוצקים ולא תפריך לחלל האוויר טענות סרק תלושות מהמציאות העובדתית של הפעלת תחבורה ציבורית.

12. הוועדה גם דוחה מכל וכל את הטענה כי כביכול המדינה מתקנת עיוותים מכרזיים באמצעות תיקוני הסכמי ההפעלה ומרשתכם מודעת לכך היטב. מרבית התיקונים או התוספות להסכמי ההפעלה שבוצעו בעשור האחרון בוצעו אך ורק באופן רוחבי ענפי וזאת בשל שינויים אקסוגניים או אינהרנטיים לענף שאינם תלויים במכרז או במפעיל כזה או אחר, או באיכות הצעתו או בשל הרצון של המשרד ליישם מדיניות חדשה בענף (למשל יישום של רפורמה נרחבת בתעריפים).
13. בהתייחס לאמור בסעיף 8 למכתכם - גם בסעיף זה, ממשיכה מרשתכם להציג הצגת טענות, מסולפות שאינן נתמכות בעובדות. ראשית, מרשתכם מנועה מלהשתתף בחלק מההליכים המכרזים לא בגלל הוראת המשרד כנטען על ידכם אלא כתוצאה מהסכם שבו התקשרה מרשתכם עם המשרד ביום 27 יוני 2010, אשר מסגרתו מרשתכם הסכימה להימנע מהשתתפות בחלק מהליכים התחרותיים להפעלת קווי שירות. לא לחינם עשתה זו מרשתכם אלא עבור תמורה נכבדה בדמות קווי שירות שהועברו לה מאגד ללא מכרז. שנית, בניגוד לטענה הכוזבת של מרשתכם לפיה מרשתכם נחשפה לראשונה למתודולוגיית הבדיקה רק במכרז השומרון, הרי מתודולוגיה זו נוהגת מימים ימימה בבדיקת ההצעות בהליכים התחרותיים. רק לשם הדוגמה, מצ"ב כנספח א' למכתב זה, פרוטוקול הבדיקה של צוות הכלכלי לבחינת ההצעות שהתקבלו בהליך התחרותי להפעלת קווי השירות באשכול ביתר עילית ועמק האלה (25/2015), מיום 06.12.2016, בו השתתפה מרשתכם ובו יושמה מתודולוגיה דומה אם לא זהה.
14. בהתייחס לאמור בסעיפים 13-14 למכתבכם - בהתאם לקבוע במסמכי ההליך המשקל שהוועדה ראתה לנכון להעניק לנאותות הנחות העבודה הוא 3 נקודות. המדובר בהחלטה מקצועית של ועדה מקצועית שבתי המשפט לא נוהגים להתערב בה. לא די בכך, המדובר בניקוד סביר בהקשר של מכלול הקריטריונים לניקוד בהליך ולמשקלם. בוודאי שלא ניתן לטעון כי מדובר בחוסר סבירות קיצוני, במיוחד על רקע העובדה, שמתכונת הניקוד בהליך זה, בהקשר לסבירות הנחות הבסיס יושמה הלכה למעשה בהליכים קודמים (בניגוד להפחתה משמעותית שנעשתה בניקוד ההצעה הכספית). אף מציע (לרבות מרשתך) לא טען בזמן אמת, כנדרש, לאי סבירותה שלא לומר לאי סבירותה הקיצוני - ללמדך כי גם המציעים ראו במתכונת הניקוד שאימצה הוועדה מתכונת ניקוד סבירה. גם אם, מציעים שונים סברו בעבר ואף סוברים היום, כי ניתן או צריך לנקד את ההצעות בשיטה או שיטות שונות, הרי שלכל שיטת ניקוד יש את היתרונות והחסרונות שלה. כאמור, אין דעות אחרות של מציעים להצביע על חוסר סבירות מתכונת הניקוד ומתודולוגיית הבדיקה שנבחרו על ידי הוועדה וועדת המשנה הכלכלית. ההיגיון העומד בבסיסה של מתודולוגיית הבדיקה שאותה אמצה הוועדה, הוא כאמור, ריסון מציעים מהצגת תכנית עסקית שמצדיקה הצעה כספית אגרסיבית. זאת, כאמור, כחלק ממאמצי הוועדה למנוע קבלת הצעות הפסדיות ולכלל הפחות אגרסיביות מאד. הפחתת הניקוד מוגבלת לסך הניקוד שהוקצה לכל סעיף וסעיף במסגרת ההליך. מתכונת זו נועדה לתמרץ הנחת הנחות עבודה סבירות ותואמות מציאות, ככל הניתן. מציע שאינו מעוניין לאבד ניקוד בסעיף זה, שהוא מן הסתם אינו מודע להנחות שיציגו מציעים אחרים, מכוון להניח באופן רציונלי את העלויות המוכרות לו. בהנחה שעלות זו דומה לעלויות המקובלות בענף, סיכוי לאבד ניקוד בסעיף זה נמוכים (בוודאי מאחר שבשיטת הניקוד העלות נבחנת תחילה מול הנחות המוצא של הוועדה). הוועדה סבורה כי מנגנון זה ראוי ונכון והוא כאמור מונהג מזה מספר שנים.

יובהר כי עקרונות אלו נקבעו מראש, מבעוד מועד בכדי לנטרל ככל שניתן את שיקול הדעת של המשתתפים בצוות הבדיקה ומבלי שיושפעו מהצעתו של מציע כזה או אחר, או שיניחו הנחות כאלה או אחרות. כתוצאה מכך הבדיקה הכלכלית היא **טכנית במהותה** ללא משוא פנים או השפעות חיצוניות והיא כאמור מתוחמת לגבולות שקבעה הוועדה לרכיב זה – 3 נקודות. נוכח כך, אין משמעות להשוואה שנעשתה בסעיף 13 למכתבכם ולמסקנה כביכול מהשוואה זו בסעיף 14.

15. בהתייחס לאמור בסעיפים 15-16 למכתבכם – בהמשך לרציונל שפורט לעיל, הוועדה דוחה את האמור בסעיף 15 למכתבכם. מטרת ניקוד הנחות הבסיס היא לבחון את ההנחות בבסיס המודל ביחס למציע הסביר, ולא ביחס להצעות אגרסיביות אחרות. מבחינת הוועדה, **ברכיב ניקוד זה**, אין הבדל בין מציע שעל פי שיטת הניקוד הטכנית צבר 15 נקודות ואחר שצבר 4 נקודות – שתי ההצעות אגרסיביות ברכיב הנחות הבסיס ביחס להצעה סבירה (הדבר דומה לנכשל במבחן נהיגה – אין זה משנה אם הוא נכשל על טעות אחת או מספר טעויות). כאמור הפחתת הניקוד מוגבלת לסך הניקוד שהוקצה לסעיף זה במסגרת ההליך לפי קביעת הוועדה, כאשר הוא מתמרץ הנחת הנחות עבודה סבירות. הוועדה סבורה כי מנגנון זה ראוי ונכון.

#### 16. לסיכום

- 16.1. הוועדה דוחה את כל טענותיכם בקשר עם חוסר סבירות הניקוד הליך נתניה עירוני.
- 16.2. מפניייתכם נראה, שכל עניינה של מרשתכם, אינה באופן ניקוד ההצעות אלא בעיכוב ההליכים התחרותיים, כך שכמפעילה של האשכול תוכל ליהנות מהתמשכות ההפעלה ותמורה העודפת המשולמת לה.
- 16.3. האמור מתחזק, בעיקר נוכח דרישת מרשתכם, לעדכון עלויות הפעלת האשכול, זאת במענה לפנייה של המשרד להאריך את תקופת ההפעלה של האשכול במספר חודשים מעבר לתקופה הקבועה בהסכם, עד כניסתו של מפעיל חדש. על פניו לדרישת מרשתכם, אין כל הצדקה (כאמור כבר כך עלויות אלו גבוהות מהעלויות המקובלות), למעט ניצול ציני של מרחב התמרון המוגבל של המשרד והעובדה ששירותי התח"צ הם שירות חיוני.