

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
020402	"דלק" חברת הדלק הישראלית בע"מ סונול ישראל בע"מ	שיתוף פעולה בין מתחרים	תדלוק רכבי משרד הביטחון בתחנת סונול במטולה
<p>החלטתי מתבססת על כך שאין כבילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות, עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.</p> <p>בהתאם לסעיף 15(א) לחוק, נתונה החלטתי זו לערר לפני אב בית הדין להגבלים עסקיים על ידי איגוד עסקי, ארגון צרכנים או כל אדם העלול להיפגע מההסדר הכובל שעליו ניתן הפטור.</p> <p>החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' עם ועולמו 4, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות ובאתר האינטרנט של הרשות: www.antitrust.gov.il.</p> <p>כ"ג באלול התשע"ח (3 בספטמבר 2018)</p> <p>(חמ 41-3-17)</p>			
<p align="center">מיכל הלפרין הממונה על ההגבלים העסקיים</p>			

הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן – החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיזוגים, אני מודיעה כי ביום י"ח באלול התשע"ח (29 באוגוסט 2018) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
021383	אגד תעבורה בע"מ אפיקים שירותי תחבורה מתקדמים בע"מ דן בדרום תחבורה בע"מ מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ סופרבוס ושות' קווים תחבורה ציבורית בע"מ דן באר שבע תחבורה (2016) בע"מ ג.י. בי. טורס בע"מ	שיתוף פעולה בין מתחרים לעניין רכש שירות	מערכות דיווח על מיקומי אוטובוסים בזמן אמת
<p align="center">רמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן</p> <p>החלטתי מתבססת על כך שאין כבילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות, עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.</p> <p>בהתאם לסעיף 15(א) לחוק, נתונה החלטתי זו לערר לפני אב בית הדין להגבלים עסקיים על ידי איגוד עסקי, ארגון צרכנים או כל אדם העלול להיפגע מההסדר הכובל שעליו ניתן הפטור.</p> <p>החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' עם ועולמו 4, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות ובאתר האינטרנט של הרשות: www.antitrust.gov.il.</p> <p>כ"ג באלול התשע"ח (3 בספטמבר 2018)</p> <p>(חמ 41-3-17)</p>			
<p align="center">מיכל הלפרין הממונה על ההגבלים העסקיים</p>			

¹ ס"ח התשמ"ח, עמ' 128; התש"ס, עמ' 113.

הודעה בדבר עדכון מחירים מרביים למוצרי נפט

לפי צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירים מרביים בתחנות תדלוק), התשס"ב-2002, ולפי צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירים מרביים למוצרי נפט בשער בית זיקוק), התשנ"ג-1992

בתוקף סמכותי לפי סעיף 4(ד) לצו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירים מרביים בתחנות תדלוק), התשס"ב-2002 (להלן – צו תחנות תדלוק), וסעיף 2 לצו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירים מרביים למוצרי נפט בשער בית זיקוק), התשנ"ג-1992 (להלן – צו מוצרי נפט), אני מודיע לאמור:

¹ ק"ת התשס"ב, עמ' 909; י"פ התשע"ט, עמ' 42.

² ק"ת התשנ"ג, עמ' 262; י"פ התשע"ט, עמ' 42.



ירושלים, י"ט אלול, תשע"ח
30 אוגוסט, 2018

פטור: 021383

בדוא"ל: merava@ysl-law.com

לכבוד

עו"ד מרב ארד סלומון
יעקב סלומון ליפשיץ ושות' עורכי דין
שדרות המגינים 64
ת.ד. 303
חיפה 31002

הנדון: החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל בין:

אגד תעבורה בע"מ – אפיקים שירותי תחבורה מתקדמים בע"מ – דן בדרום תחבורה בע"מ – מטופולין תחבורה ציבורית בע"מ – סופרבוס ושות' – קווים תחבורה ציבורית בע"מ – דן באר שבע תחבורה (2016) בע"מ – ג.י. בי. טורס בע"מ – רמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן

הנני מתכבדת להעביר אליכם את החלטת הממונה על הגבלים עסקיים, לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988, בדבר מתן פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר כובל שבין הצדדים בנדון.

בכבוד רב,
אנג'לה טטרובשווילי
מנהלת לשכת הממונה



החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדר בין בעלי רישיונות להפעלת קווי תחבורה ציבורית בישראל

פתח דבר

מונחת בפניי בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: **"החוק"**) להסדר כובל שהצדדים לו הם אגד תעבורה בע"מ, אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ, דן בדרום תחבורה בע"מ, מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ, סופרבוס ושות', קווים תחבורה ציבורית בע"מ, דן באר שבע תחבורה (2016) בע"מ, גי.בי. טורס בע"מ, ורמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן.

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשוק הרלוונטי, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ומיוזגים, שוכנעתי כי הכבילות אינן פוגעות פגיעה של ממש בתחרות בשוק המושפע מן ההסדר, כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, וכי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. מטעמים אלה ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק, בשל הנימוקים שיפורטו להלן.

ההסדר והצדדים לו

הצדדים להסדר הם בעלי רישיונות להפעלת קווי תחבורה ציבורית באזורים שונים ברחבי הארץ. בין היתר, חלה על מפעילי התחבורה הציבורית השונים החובה להעביר למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: **"משרד התחבורה"**) דיווחים בדבר לוחות הזמנים וזמני הנסיעה של האוטובוסים בקווי השירות בזמן אמת. המידע המוזרם למשרד התחבורה ומועבר באמצעים טכנולוגיים שונים אל הנוסעים, אשר נעזרים במידע זה לצורך תכנון נסיעותיהם. כן משמש המידע המוזרם לצורך התחשבות בין משרד התחבורה ומפעילי התחבורה הציבורית.

לאחרונה הנחה משרד התחבורה את המפעילים לשפר את הממשק בין מערכות הנתונים שלהם למרכז הנתונים של משרד התחבורה, מתוך מטרה לשפר את השירות לנוסעים, ובפרט את יכולת החיזוי של מועדי הגעת האוטובוסים לתחנות. על רקע זה הגיעו הצדדים להסדר, לפיו ישתפו פעולה בהליך תחרותי לבחירת ספק שיטמיע אצל כל אחד מהצדדים להסדר ממשק דיווחי זמן אמת המותאם להפעלה בפרוטוקול עבודה המכונה **"SIRI VM"**. כמו כן יקים הספק שרת משותף לצדדים להסדר, אשר ירכז את דיווחיהם ויעבירם למרכז הנתונים של משרד התחבורה. הספק יופקד גם על הניהול והתחזוקה של המערכות הנ"ל.

הצדדים הסכימו מראש לצירופם של מפעילים נוספים להסדר בעתיד, ובלבד שכל מפעיל שיבחר להצטרף להסדר יישא בעלויות הכרוכות בהטמעת מערכת הדיווחים בשרתיו והתאמתה להעברת הנתונים אל השרת המשותף, וכן בחלקו היחסי בעלויות הקמת השרת המשותף (ככל שמשרד התחבורה לא יישא בעלויות אלו).

לטענת הצדדים להסדר, ריכוז כלל הדיווחים של הצדדים להסדר בשרת המשותף יביא להגברת רמת אמינות הנתונים בהשוואה לחלופה של הקמת ממשק עצמאי על ידי כל אחד מהצדדים להסדר, ויקל על ההתנהלות של משרד התחבורה מול המפעילים. בנוסף, שיתוף הפעולה צפוי לחסוך עלויות

הקמה, הטמעה ותחזוקה של מערכות נפרדות, ולהקל על הצדדים לעמוד בלוחות הזמנים הקצרים שקבע משרד התחבורה לצורך ביצוע ההנחיות החדשות לעניין הדיווחים.

הניתוח התחרותי

עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה: מטרת שיתוף הפעולה היא, כאמור, התקשרות עם ספק לצורך ביצוע הנחיות משרד התחבורה לעניין דיווחים בזמן אמת והכל לצורך שיפור השירות לנוסעים בתחבורה הציבורית. לאור זאת, ומאחר שאין בהסדר כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו, שוכנעתי כי בהסדר מתקיים האמור בסעיף 14(א)(2) לחוק.

כן שוכנעתי כי אין בהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות, ובהתאם כי מתקיים בו האמור בסעיף 14(א)(1) לחוק: הצדדים להסדר מתחרים זה בזה, בעיקר במכרזים על הפעלת אשכולות קווי תחבורה ציבורית. אולם, שיתוף הפעולה התחום והממוקד שבפניי אינו נוגע במישרין לליבת התחרות בין הצדדים. בנוסף, בהסכם העקרונות המכונן את ההסדר התחייבו הצדדים כי יעבירו ביניהם אך ורק מידע הנחוץ במישרין לצרכי שיתוף הפעולה, ומבלי לגרוע מכך הבהירו עוד כי העברת מידע בנושאים הנוגעים לליבת התחרות אסורה וכי בפגישות שייערכו לצורך קידום שיתוף הפעולה ישתתפו אך ורק אנשי המקצוע האחראים על המערכות הטכנולוגיות הרלוונטיות. לאור האמור, שוכנעתי כי ההסדר אינו מעורר חשש לפגיעה בתחרות בתחום התחבורה הציבורית.

עוד שוכנעתי כי שיתוף הפעולה לא יביא לריכוז של כוח מונופסוני אל מול הספקים הרלוונטיים, בהם חברות העוסקות במתן פתרונות מעקב, דיווח ובקרה ללקוחות שונים בישראל ובעולם. בנסיבות אלה, בהן קיים מגוון רחב של לקוחות הנזקקים לשירותיהם של הספקים הרלוונטיים, שיתוף הפעולה בין הצדדים להסדר אינו מעורר חשש לפגיעה של ממש בתחרות על רכישתם של שירותים אלה. לבסוף, לאור כל האמור לעיל, אינני רואה קושי להיעתר לבקשתם של הצדדים לאשר מראש את צירופם של כל מפעילי התחבורה הציבורית באוטובוסים להסדר, בכפוף לתנאים המפורטים בו. אדרבה, דווקא הטלת מגבלות על צירופם להסדר של מפעילים נוספים, קיימים או עתידיים, עלולה להאמיר את עלויות התפעול שלהם ואף להציב בפניהם חסם כניסה לענף.

סוף דבר

לאחר שנועצתי עם הוועדה לפטורים ולמיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים ולהעניק את הפטור המבוקש.

תוקף הפטור למשך שש שנים מיום החלטתי זו.

בהתאם לסעיף 15(א) לחוק ההגבלים העסקיים נתונה החלטתי זו לערר בפני אב בית הדין להגבלים עסקיים על ידי איגוד עסקי, ארגון צרכנים או כל אדם העלול להיפגע מההסדר הכולל עליו ניתן הפטור.

מיכל הלפרין
הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, י"ח אלול תשע"ח

29 באוגוסט, 2018



הוועדה לפטורים ולמיזוגים
המלצות

מועד הדיון: 29.08.2018

מקום הדיון: רשות ההגבלים העסקיים, רח' עם ועולמו 4, ירושלים

בקשת מיזוג במסלול ירוק

בפני חברי הוועדה הוצגה בקשת מיזוג וחוות הדעת של המחלקה הכלכלית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים למיזוג
021776	ארפל אלומיניום בע"מ טריפלגלס בע"מ סיגנטופ בע"מ מ.ר.ס. תעשיות זכוכית ומראות בע"מ

החלטה:

חברי הוועדה ממליצים לאשר את בקשת המיזוג על סמך חוות הדעת הכלכלית.

בקשות פטור

בפני חברי הוועדה הוצגו בקשות פטור של המחלקה המשפטית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר כובל
020402	"דלק" חברת הדלק הישראלית בע"מ סונול ישראל בע"מ
021383	אגד תעבורה בע"מ אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ דן בדרום תחבורה בע"מ מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ סופרבוס ושות' קווים תחבורה ציבורית בע"מ דן באר שבע תחבורה (2016) בע"מ ג'י.בי. טורס בע"מ רמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן

החלטה:

חברי הוועדה ממליצים ליתן פטור על סמך טיוטות הפטור של המחלקה המשפטית.

"א"

בקשת פטור מאישור הסדר כובל

בהתאם לסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 ("חוק ההגבלים העסקיים" או "החוק"), מוגשת בזה ביום 13.08.18, בקשת פטור מאישור בית הדין, להסדר כובל שפרטיו כדלקמן:

1. הצדדים להסדר המבקשים את הפטור -

- 1.1. אגד תעבורה בע"מ;
 - 1.2. אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ;
 - 1.3. דן בדרום תחבורה בע"מ;
 - 1.4. מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ;
 - 1.5. סופרבוס ושות';
 - 1.6. קווים תחבורה ציבורית בע"מ;
 - 1.7. תחבורה ציבורית בע"מ ~~תחבורה ציבורית בע"מ~~ בן חאן שבת תחבורה (2016) ב"א 1;
 - 1.8. גי.בי. טורס בע"מ;
 - 1.9. רמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן.
2. מען למסירת מסמכים – עו"ד מרב ארד סלומון, יעקב סלומון, ליפשיץ ושות' עורכי דין, רח' נתנזון 1, חיפה 3100201, טלפון: 04-8140500, פקס: 04-8557038.
3. הצדדים האחרים להסדר – אין.
4. צורת הסדר – בכתב.
5. תיאור המסמכים הקובעים את ההסדר והנוגעים לו –

5.1. הסכם עקרונות מיום 05.08.18, אשר כל הצדדים להסדר הינם צד לו, ואשר כולל את עיקרי ההסכמות לעניין שיתוף הפעולה נשוא בקשה זו.

5.2. סיכום כנס מפעילים מיום 28.3.2018 בנושא לוח זמנים והנחיות מעבר לממשק VM (בהמשך למכרז 18/17 לפיתוח ותחזוקת מרכז נתוני זמן אמת בתחבורה ציבורית, אשר פורסם על ידי משרד התחבורה באוגוסט 2017).¹

5.3. מצגת בנושא פרויקט מעבר לממשק VM שהועברה במהלך כנס המפעילים.

¹ https://www.mr.gov.il/Files_Michrazim/246428.pdf

5.4. מכתבו של מר יער אמיר, מנהל פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות, שנשלח בדוא"ל מיום 5.5.2018 אל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית בנושא המעבר לממשק VM.

5.5. מכתבו של מר שי גירבי, מנהל אגף טכנולוגיות ברשות הארצית לתחבורה ציבורית, מיום 17.5.2018 כמענה למכתבו האמור של מר יער אמיר (להלן: "מכתב גירבי").

5.6. מכתב מיום 20.6.18 שנשלח ע"י מר רן שדמי מנהל אגף בכיר כלכלה ברשות הארצית לתחבורה ציבורית ומר שי גירבי הנ"ל אל מפעילי תחבורה ציבורית (להלן: "מכתב רשות התח"צ").

5.7. מסמך "תכנית תחרות" ביחס לענף התחבורה הציבורית באוטובוסים לשנים 2018-2030 (להלן: "תכנית התחרות 2018-2030"), אשר פורסם על ידי משרד התחבורה ביום 21 ביוני 2018 כטיוטה להערות הציבור.²

6. הנכס או השירות נושא ההסדר –

שיתוף פעולה בין הצדדים להסדר (להלן גם: "המפעילים"), לצורך הטמעת מערכת דיווחים הפועלת בפרוטוקול עבודה SRI VM ("פרוטוקול עבודה VM") במערכותיהם, הקמת שרת אחד משותף (להלן: "השרת המשותף") אליו יועברו נתונים ממערכותיהם הצדדים להסדר וממנו יועברו נתוני זמן האמת לשרת מרכזי שמוקם על ידי משרד התחבורה והבטיחות (להלן: "משרד התחבורה"), וכן לצורך תפעולו ותחזוקתו, הכול כמפורט בבקשה זו ובמסמכיה.

7. מהות הכבילה ופרטים עליה - הצדדים להסדר יקיימו הליך תחרותי משותף לבחירת ספק, לצורך הטמעת ממשק דיווחי זמן אמת מותאם להפעלה בפרוטוקול עבודה VM, בין המערכות הטכנולוגיות של המפעילים לבין מרכז הנתונים של משרד התחבורה; הקמת שרת המשותף, אליו יועברו נתונים ממערכותיהם של הצדדים להסדר וממנו יועברו נתוני זמן האמת לשרת המרכזי החדש של מרכז הנתונים המוקם על ידי משרד התחבורה; תפעול ניהול ותחזוקה של הממשק, השרת המשותף והמערכות להבטחת דיווח רציף וטיפול מיטבי בתקלות.

8. תקופת ההסדר הכובל - אין הערכה בשלב זה למשך חיי ההסדר.

9. הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין –

רקע עובדתי ומשפטי לבקשת הפטור

9.1. הצדדים להסדר הן חברות המפעילות תחבורה ציבורית באוטובוסים, מכוח רישיונות הפעלה אשר ניתנו להן על ידי המדינה. תנאי הרישיונות נקבעים על ידי המדינה במסגרת תנאי מכרז ו/או במסגרת הסכמי ההפעלה. הפעלת הקווים

² https://www.gov.il/BlobFolder/news/bus_competition_program/he/Competition%20program%20buses.pdf

כפופה גם לכל הוראות הדין הרלוונטיות, לרבות חוקי הנגישות, ולהנחיות הניתנות על ידי משרד התחבורה והרשות הארצית לתחבורה ציבורית.

- 9.2. מרבית החברות המשתתפות בהסדר, הינן חברות פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות (להלן: "הפורום"): אגד תעבורה בע"מ; אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ; דן בדרום תחבורה בע"מ; מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ; סופרבוס ושות' וקווים תחבורה ציבורית בע"מ;³ **בן באו נפס תחבורה** (2016) **ה'א**. מעבר למפעילים חברי הפורום, הצטרפו להסדר החברות דלהלן: **דן חברת תחבורה ציבורית בע"מ**; **גיי.בי. טורס בע"מ** ורמה תחבורה ציבורית בגולן, המופעלת על ידי מועצה אזורית גולן.⁴

9.3. למפעילי תחבורה ציבורית חברי הפורום ו/או מפעילים אחרים, בהרכבים משתנים, ניתנו בעבר פטורים מאישור הסדר כובל לפי סעיף 14 לחוק. פטור אחד ניתן בעניין הפעילות המשותפת של מפעילי תח"צ לצורך יישום תיקון חקיקה אשר עסק בהצבת שלטי מידע,⁵ והשני בעניין פעילותם המשותפת בכינון והפעלת מערכת מקוונת לטעינת כרטיסי רב-קו.⁶ תנאים שנקבעו בפטורים הקודמים חייבו את הצדדים להסדר לאפשר למפעילי תח"צ נוספים שיחפצו בכך להצטרף אף הם להסדר.

9.4. ויודגש, כי על אף שיתופי הפעולה בין צדדים להסדר, בין במסגרת הפורום ובין בפעילויות המשותפות שבגינם ניתנו הפטורים הקודמים, או בנושאים אחרים בעלי חשיבות רוחבית, בסקירת הענף כפי שהיא מפורטת בתכנית התחרות 2018-2030, צוין כי לאורך השנים נצפתה תחרותיות גבוהה מאד, שבאה לידי ביטוי בהצעות מחיר אגרסיביות, ולא נצפתה פעילות תיאום משמעותית בין המפעילים בנושאים אחרים,⁷ כאשר הצפי הוא שכאשר אגד ודן תתחלנה להשתתף בהליכים התחרותיים, רמת התחרות בענף אף תגבר.⁸

9.5. המפעילים, אשר מחויבים להעביר נתונים למערכת הדיווחים של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: "משרד התחבורה"), עושים זאת כיום באמצעות שרת

³ חלק מהמפעילים חברי הפורום שברשותם מערכות מותאמות לפרוטוקול VM אינם מעוניינים להצטרף להסדר.

⁴ אשכול שירות המופעל באמצעות מועצה אזורית גולן. מדובר בהסדר ייחודי המשלב את צי האוטובוסים הייעודי של המועצות בקווי השירות, ושבתכנית התחרות 2018-2030 הוצהר כי, אינו מוגבל בזמן ואין בכוונת המשרד לפרסם הליכים תחרותיים להפעלת קווים אלו, וייתכן שהמשרד יפעל ליישם מודל זה במועצות אזוריות נוספות (מעבר למ.א. איילות שבו כבר מופעל הסדר דומה).

⁵ החלטה לפי סעיף 14 לחוק הגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 בדבר מתן פטור בתנאים מאישור הסדר כובל להסדר שבין אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ, אגד תעבורה בע"מ, אפיקים שירותי תחבורה מתקדמים בע"מ, מטרודן באר שבע בע"מ, מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ, נתיב אקספרס – תחבורה ציבורית בע"מ, סופרבוס בע"מ וקווים תחבורה ציבורית בע"מ; 2016 הגבלים עסקיים 500933. פטור זה החליף פטור בתנאים מאישור הסדר כובל להסדר שבין בעלי רישיון להפעלת קווי שירות לאוטובוסים; 2013 הגבלים עסקיים 500338.

⁶ החלטה לפי סעיף 14 לחוק הגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדר שבין אגד תעבורה בע"מ, אפיקים שירותי תחבורה מתקדמים בע"מ, מטרודן באר שבע בע"מ, מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ, נתיב אקספרס – תחבורה ציבורית בע"מ, סופרבוס ושות' וקווים תחבורה ציבורית בע"מ; 2015 הגבלים עסקיים 500878.

⁷ ר' סעיף 3 בעמ' 15 לתכנית תחרות 2018-2030 (לעיל הי"ש 2).

⁸ שם, סעיף 5.1.1 בעמ' 18.

המבוסס על פרוטוקול עבודה ISR. מערכת הדיווחים משמשת את משרד התחבורה לצורך הפצת נתוני זמן אמת לציבור, והיא מתבססת בעיקר על מרחקי הנסיעות שבוצעו בפועל ועל מיקום תחנת המוצא. כך, הנתונים מועברים משרתיהם של המפעילים השונים אל שרת ביניים ISR, ממנו מועברים נתוני זמן האמת אל השרת של משרד התחבורה. מדובר במנגנון, אשר בשל אופיו, הוא מייצר חיזויים שאינם לחלוטין מדויקים, מקשה על משרד התחבורה ועל המפעילים השונים לבצע מעקב ובקרה על הנתונים המועברים, וכן מקשה עליהם לאתר ולבחן ליקויים.

יצוין, כי הנתונים המועברים על ידי המפעילים כיום, באמצעות שרת ISR, משמשים את משרד התחבורה גם לצורך ביצוע התחשבות בינו לבין המפעילים השונים; וכי בהתאם למכתב רשות התח"צ, לאחר הקמת השרת המרכזי החדש של מרכז הנתונים של משרד התחבורה, בסיומה של תקופת ביניים לבדיקת איכות הנתונים וטיובם, בכוונת משרד התחבורה לעשות שימוש לצורך ביצוע התחשבות, בנתוני זמן אמת. אולם, אופן התאמת הנהלים לביצוע ההתחשבות על בסיס נתוני זמן אמת, עודנו שנוי במחלוקת בין המשרד לבין המפעילים.

9.6 בעקבות החלטת משרד התחבורה על הקמת שרת מרכזי חדש, אשר יפעל על בסיס פרוטוקול עבודה VM, ואשר יביא לשיפור באחידות ובדיוק נתוני זמן האמת המופצים לציבור, ובמקביל לפרסום מכרז 18/17 לפיתוח ותחזוקת מרכז נתוני זמן אמת בתחבורה ציבורית, הנחתה הרשות הארצית לתחבורה ציבורית את כל המפעילים, אשר מערכת דיווחי הנסיעות המופעלת על ידם כיום, מותאמת לממשק ISR, ליישם במערכותיהם את השימוש בממשק החדש ואת פרוטוקול העבודה VM.

9.7 בנוסף, בהתאם להנחיה נדרשים המפעילים להטמיע את המערכת החדשה בלוח זמנים קצר, כאשר לוח הזמנים לקיום ההליך התחרותי לבחירת הספק ולהקמת המערכת, בשלב ראשון לצורך עריכת בדיקות בדבר איכות הנתונים, הינו דחוק ומאתגר ביותר. כמו כן, בתקופת הביניים בטרם הכרזת משרד התחבורה כי מערכת הדיווחים החדשה פועלת בצורה תקינה, יהיה על המפעילים להמשיך במקביל בדיווחים באמצעות המערכת הקיימת. כלומר, בפועל המפעילים יידרשו להעביר נתונים ולתפעל שתי מערכות דיווח מקבילות.

9.8 במכתב רשות התח"צ הובהר, כי התחייבות משרד התחבורה לשלם את עלות השינוי הינה בהתאם ובכפוף לתוצאות הליך תחרותי שיבצע כל מפעיל עבור הקמת השרתים, כאשר התשלום למפעיל שלא יקיים הליך תחרותי ייעשה בהתאם להצעת הספק, אך לא יותר מאומדן עלות שיקבע המשרד.

9.9 על רקע האמור עלה הצורך לגיבוש מתווה משותף בין הצדדים להסדר, לקיום הליך תחרותי משותף, להקמת שרת משותף ולהטמעה משותפת של פרוטוקול

העבודה VM, וזאת חלף האפשרות לפיה כל מפעיל יקיים הליך תחרותי, יקים שרת משלו, ויטמיע את המערכת החדשה באופן עצמאי.

9.10. יוער, כי המתווה המשותף גובש בידיעת משרד התחבורה ובתיאום עמו. יחד עם זאת, על רקע האמור במכתב גירבי, לפיו "הקמה משותפת של שרתי VM מחייבת הסדרה בנושא הגבלים עסקיים", מוגשת בקשת פטור זו.

עיקרי המתווה המשותף:

9.11. הצדדים להסדר יקיימו הליך תחרותי לבחירת ספק אשר יהיה אחראי על הטמעת מערכת הדיווחים המבוססת פרוטוקול עבודה VM במערכותיהם של הצדדים להסדר, במקביל להקמת השרת המשותף, אליו יועברו נתונים ממערכותיהם של הצדדים להסדר וממנו יועברו נתוני זמן האמת לשרת החדש שהוקם על ידי משרד התחבורה.

9.12. השרת המרכזי והשרת המשותף מתופעלים על ידי משרד התחבורה. בנוסף, בשרת המשותף יותקנו מחיצות באופן שלא יתאפשר מעבר של נתונים בין מפעיל למפעיל או חשיפת נתונים של מפעיל אחד בפני מפעיל אחר. ככל שלצורך שיפור וייעול חיזוי זמני ההגעה של האוטובוסים שיימסרו לציבור, תידרש העברת נתוני מפעיל כלשהו למפעיל אחר, כגון נתונים בדבר פקקי תנועה או מכשולים במסלול נסיעתם של מספר קווים המופעלים ע"י מפעילים שונים, העברת הנתונים תבצע באמצעות השרת המרכזי של מרכז הנתונים החדש המוקם על ידי משרד התחבורה ואו השרת המשותף, ולא תתאפשר העברת נתונים במישרין ממפעיל אחד למפעיל אחר.

9.13. כל מידע אחר שיועבר בין הצדדים להסדר במהלך שיתוף הפעולה יוגבל לנושא דיווח נתוני זמן האמת של הנסיעות לשרתי משרד התחבורה, מידע הדרוש לצורך מימוש ההסדר ולא מעבר לכך.

9.14. הצדדים להסדר קבעו בהסכם העקרונות, כי מפעיל אשר אינו צד להסדר ויהיה מעוניין להצטרף אליו בעתיד ולהעביר למשרד התחבורה נתונים באמצעות השרת המשותף, יישא על חשבונו, בעלויות הטמעת מערכת הדיווחים המבוססת פרוטוקול VM בשרתיו והתאמתה להעברת נתונים אל השרת המשותף, כמו גם בחלקו היחסי בעלויות הקמת השרת המשותף, ככל שעלויות כאמור לא תמומנה על ידי משרד התחבורה, בהתאם למכתב רשות התח"צ.

9.15. עוד יצוין כי בכוונת הצדדים להסדר להעסיק יועץ חיצוני, שאינו צד קשור של מי מהצדדים להסדר, אינו מפעיל תחבורה ציבורית בעצמו ואו צד קשור למפעיל תחבורה ציבורית. היועץ החיצוני שייבחר, ישמש כגורם האחראי על עריכת ההליך התחרותי לבחירת הספק, ועל ההתקשרות עם הספק כולה. כמו כן, ישמש היועץ החיצוני שייבחר כגורם המתווך בין הצדדים להסדר לבין עצמם, ובינם לבין

משרד התחבורה, בכל הנוגע להיבטי הבדיקות (לרבות בעזרת מערכת ה"אנלייזר", שמפעיל משרד התחבורה לביצוע בדיקת תאימות שדרים לפרוטוקול VM), האינטגרציה וההטמעה; וכן התפעול והתחזוקה של השרת המשותף והממשק בינו לבין השרת המרכזי החדש של מרכז הנתונים המופעל ע"י משרד התחבורה.

התועלות שיצמחו מההסדר:

א. הגברת רמת אמינות הנתונים

9.16. ביצוע המתווה המשותף יביא להגברת רמת אמינות הנתונים המועברים לשרת המרכזי של מרכז הנתונים של משרד התחבורה ומשם לציבור הנוסעים, וזאת לעומת תרחיש של אי ביצוע המתווה המשותף והתנהלות כל מפעיל להטמעת פרוטוקול VM בנפרד. זאת במיוחד בשים לב לכך שהנתונים נדרשים לצורך תכנון נסיעה על ידי הציבור, ומאחר שהנסיעות המתוכננות של משתמשי התחבורה הציבורית אינן בהכרח אצל מפעיל יחיד, אלא במקרים רבים מסלול הנסיעה משלב מספר מפעילים. לפיכך, ובדומה למערכת הטכנולוגית המיושמת ברב-קו אונליין, קיים יתרון ברור לשליפת האינפורמציה הנדרשת לתכנון המסלול על ידי הנוסע, מבנק מידע משותף ואחד.

9.17. הטמעת פרוטוקול עבודה VM אצל כל מפעיל באופן עצמאי ונפרד עלולה ליצור חוסר אחידות בהעברת נתונים למשרד התחבורה, אי דיוקים בנתוני זמן האמת המועברים לציבור וסרבול בשל ריבוי מערכות לתפעול אינטגרטיבי. תחת שיפור וייעול חיזוי זמני ההגעה של האוטובוסים, ייוותר טיב החיזוי במקרה הטוב ברמתו הנוכחית, ובמקרה הפחות טוב, רמתו אף תהא נמוכה יותר ממצב הדברים כיום.

9.18. מנגד, בתרחיש של ביצוע המתווה המשותף, השרת המשותף, ממנו יועברו נתוני זמן אמת למרכז הנתונים החדש של משרד התחבורה, יהווה בסיס נתונים רחב יותר וישפר את אחידות המידע ואת חיזוי הנתונים, כך שרמת השירות הניתנת לציבור הנוסעים תוגבר, בדגש על נוסעים המתכננים נסיעה המשלבת מספר מפעילים⁹, ומטרתו העיקרית של הקמת השרת המרכזי החדש תוגשם.

ב. חיזוק המתח התחרותי

9.19. כפי שמבואר בתכנית התחרות 2018-2030, לצד תנאי סף כגון איתנות פיננסית, הנדרשים מכל גוף המעוניין להתחרות על הקצאת רישיונות להפעלת תח"צ, יידרשו המפעילים לספק מידע מהימן ורציף, המבוסס על מערכות מידע

⁹ ר' סעיף 5.1.4 עמ' 19 בתכנית תחרות 2018-2030 (לעיל ה"ש 2), בו מודגש כי וכי על מנת שריבוי המפעילים לא יכבידו על שקיפות לציבור הנוסעים, נדרש סנכרון תפעולי וטכנולוגי בין המפעילים.

מתקדמות, הן לציבור הנוסעים והן למשרד התחבורה, 10 ולצורך כך להשתתף במרכז מידע ולהעביר נתונים בפורמט שתקבע רשות התח"צ. 11

9.20. ביצוע המתווה המשותף, והטמעת פרוטוקול אחיד ומשותף במערכותיהם של הצדדים להסדר, תוך מתן אפשרות לכל מפעיל תחבורה ציבורית שיהיה מעוניין בכך להצטרף להסדר (כנגד תשלום חלק יחסי בעלויות שלא תמומנה ע"י משרד התחבורה), תסייע לצמצום חסמי כניסה לשוק, ותקל על כניסתם של מפעילים חדשים, המעוניינים להתחרות על הקצאה של רישיונות הפעלה, מה שצפוי להביא, כמפורט בתכנית תחרות 2018-2030, להמשך המתח התחרותי בענף. 12

ג. ייעול ההתנהלות של משרד התחבורה מול הצדדים להסדר

9.21. בנוסף, ללא המתווה המשותף, משרד התחבורה יאלץ להתנהל באופן מסורבל ולהקצות משאבי כוח אדם מקצועי יקרים שזמינותם מוגבלת, אל מול כל מפעיל בנפרד בקשר עם בדיקת תאימות, הטמעה ואינטגרציה של פרוטוקול VM במערכתיו ושידור נתונים לשרת המרכזי החדש של מרכז הנתונים.

9.22. לעומת זאת במסגרת המתווה המשותף יהיה על משרד התחבורה להתנהל אל מול גורם אחד בלבד - היועץ החיצוני שייבחר מטעם הצדדים להסדר, אשר כאמור, יהיה אחראי על תפעול המערכות של כל המפעילים שהינם חלק מההסדר ועל הקשר בינם לבין משרד התחבורה.

9.23. בהתאם, המתווה המשותף יביא לקיצור זמן הטמעת פרוטוקול העבודה VM במערכותיהם של הצדדים להסדר, וזאת בשים לב ללוח הזמנים הקצר שקבע משרד התחבורה להטמעה, וכן לעובדה כי למיטב ידיעת הצדדים להסדר, במשרד התחבורה קיים צוות אחד בלבד אשר יתנהל אל מול המפעילים השונים וייתן מענה לבעיות ותקלות בקשר עם ההטמעה. לעומת זאת, הטמעה מרובדת צפויה בסבירות גבוהה לגרום לגלישה מעבר ללוח"ז שנקבע, ולדחיית יישום שיפור וטיוב נתוני זמן אמת, לטובת ציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית.

ד. סטנדרטיזציה- תפעול תקלות משותף, יעיל, מהיר ואפקטיבי יותר

9.24. המתווה המשותף, במסגרתו יהיה ספק אחד, אשר יהיה אחראי על הטמעת פרוטוקול VM במערכותיהם של המפעילים ועל תפעול תקלות, יאפשר תפעול תקלות משותף, מהיר ויעיל יותר, כמו גם צבירת ניסיון ועקומת למידה חדה יותר. איתור הליקויים ואבחונם בזמן אמת כליקויים המצויים במערכות הפנימיות של המפעיל או בשרת פרוטוקול VM, יהיה קל יותר בשל כך, והטיפול בתקלות שרת VM אפקטיבי יותר.

¹⁰ ר' סעיף 8 בעמ' 35 לתכנית תחרות 2018-2030 (לעיל הי"ש 2).

¹¹ שם, סעיף 8.1 בעמ' 36.

¹² שם, סעיף 5 בעמ' 18.

ה. הוזלת עלויות הקמה, הטמעה ותחזוקה

9.25. המתווה המשותף יאפשר הוזלה של עלויות קיום ההליך התחרותי לבחירת הספק, וכן של האינטגרציה והטמעת פרוטוקול VM במערכותיהם של המפעילים ותחזוקת המערכת, עבור כל הצדדים להסדר ויחסוך בהוצאות מיותרות שבחלקן לפחות היו מוטלות על הציבור.

9.26. בנוסף, איחוד ההטעמה בין מספר מפעילים משפר, מייעל ומקצר את הטיפול והלמידה בין המערכות של משרד התחבורה והמפעילים, באופן שיאפשר ליישם שינויים ופיתוחים עתידיים לרווחת ציבור הנוסעים, באופן יותר יעיל, בוודאי בנוגע למשאבי הזמן שיידרשו להטמעתם, וסביר להניח שגם בעלות נמוכה יותר.

9.27. לנוכח התחייבותו של משרד התחבורה לשאת בעלויות כמפורט במכתב רשות התח"צ, עלויות עודפות כאמור של קיום הליכים מקבילים, או לפחות חלקן, בסופו של דבר יוטלו, באופן ישיר או עקיף, על הציבור.

אין בהסדר כדי להגביל, לפגוע או להפחית את התחרות בין המפעילים

9.28. בהסדר, אשר עיקרו שיתוף פעולה בין הצדדים לצורך הטמעת פרוטוקול VM במערכותיהם והקמת השרת המשותף, אין כדי להגביל, לפגוע או להפחית את התחרות בענף התחבורה הציבורית.

9.29. הזירה העיקרית בה הצדדים להסדר מתחרים זה בזה הוא תחום המכרזים המפורסמים מעת לעת על ידי משרד התחבורה להפעלת אשכולות קווי תחבורה ציבורית. ההסדר נשוא בקשה זו עוסק בדיווח נתוני זמן אמת של נסיעות המפעילים לשרתי משרד התחבורה, תחום אשר השפעתו על התחרות בין הצדדים להסדר הינה מזערית, ונגיעתו למכרזים האמורים כמעט ואינה קיימת.

9.30. יתר על כן. כמבואר בתכנית התחרות 2018-2030, מהניסיון לאורך שנים של השפעת שיתופי פעולה בין מפעילי תחבורה ציבורית בנושאים דומים, נלמד כי לא היה בהם כדי לפגוע בתחרות בענף, ונשמרה בו רמת תחרותיות גבוהה מאד. 13.

9.31. בנוסף, וכעולה מהסכם העקרונות, התחייבו הצדדים כי יעבירו ביניהם אך ורק מידע הנחוץ במישרין לצורכי הוצאתו לפועל של מתווה המשותף וניהולו. מבלי לגרוע מכלליות האמור, נציגי המפעילים שייקחו חלק בפגישות שיידרשו לצורך קידום המתווה המשותף ותפעולו יהיו אנשי המקצוע האחראים על המערכות הטכנולוגיות הרלבנטיות, והמפעילים לא יעבירו ביניהם כל מידע שהעברתו עלולה לגרוע מן התחרות ביניהם, בפועל או בכוח. בכלל זה, לא יועבר בין המפעילים, לרבות באמצעות נציגיהם או באמצעות היועץ החיצוני, מידע הכולל פרטים הנוגעים לתכניות עסקיות כלליות או פרטניות של בעלי הרישיון, בין בעבר ובין בעתיד; מידע הנוגע לעלויות, לתמחור ולמחירים הנגבים על ידי המפעיל או

¹³ ר' הי"ש 7 לעיל.

משולמים על ידי מפעיל ולסובסידיות המשולמות להם; מידע הנוגע למכרזים המפורסמים מעת לעת על ידי משרד התחבורה להפעלת קווי שירות, לרבות בדבר כוונה להגיש הצעה במכרז ולפרטי ההצעה; מידע הנוגע להתקשרויות עם לקוחות או ספקים; והכל למעט מידע כאמור שהיה לנחלת הרבים (להלן ביחד: "מידע תחרותי").

9.32. יושם אל לב כי המתווה המשותף מוצע בתיאום עם משרד התחבורה, אשר הוא הגוף העורך את מכרזי התחבורה הציבורית, במסגרתם מתחרים הצדדים להסדר, ובכך מצומצם עוד יותר החשש התחרותי הגלום בהסדר.

9.33. עוד יובהר כי בכל הנוגע לזהות הצדדים להסדר זה, קיים דמיון רב והשקה להסדר בסוגיית השילוט - נתוני זמן אמת מוזרמים בין השאר לשילוט אלקטרוני מתחלף המוצג בחלק מתחנות האיסוף. בהקשר זה אין רבותא לשאלה אם צד להסדר הינו בעל רישיון להפעלת קווי תחבורה ציבורית מכוח זכייתו במכרז שפרסם משרד התחבורה, או שהינו מפעיל "היסטורי" של תחבורה ציבורית, זאת במיוחד לנוכח תכנית התחרות 2018-2030, שבמסגרתה אמורים מיועדים להיות מוצאים מידי המפעילים ההיסטוריים כלל רישיונות הפעלת קווים לצורך הקצאתם בהליכים תחרותיים, לרבות הקווים שבידי דן. לפיכך מתבקש אישור לשיתופם במתווה המשותף של כל מפעילי התחבורה הציבורית באוטובוסים, בין שהינם צדדים להסדר, החתומים על בקשת הפטור ובין שיבקשו להצטרף בדיעבד, וזאת בכפוף לתשלום חלקם היחסי בעלויות הקמת השרת המשותף ותפעולו, שבהם יישאו הצדדים להסדר ככל שאלו לא ימומנו ע"י משרד התחבורה.

9.34. המתווה המשותף תוכנן באופן ששיתוף הפעולה יהיה תחום ומוגבל למימוש ייעודו - ייעול וחיסכון במעבר המפעילים לעבודה מול ממשק פרטוקול VM - תוך צמצום ומזעור החששות התחרותיים. כך נקבע כי שיתוף הפעולה ינוהל על ידי יועץ מקצועי חיצוני בלתי תלוי; כי נציגי הצדדים שיפעלו ליישום ההסדר יהיו אנשי המקצוע מטעם המפעילים האחראים על המערכות הטכנולוגיות הרלבנטיות (מנמ"רים); וכי המידע שיועבר בין המפעילים יוגבל למידע הנחוץ למימושו של המתווה המשותף, ולא יועבר כל מידע תחרותי.

9.35. לאור האמור, עולה בבירור כי המתווה המשותף נועד למטרה לגיטימית ראויה, עיקרו של אינו בהפחתת תחרות או מניעתה ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו או כבילות הפוגעות בתחרות.

9.36. בהתאם, מתבקשת כבי' הממונה על ההגבלים העסקיים להפעיל את סמכותה על פי הוראות סעיף 14 (א) לחוק ההגבלים העסקיים ולפטור את הצדדים מהחובה לקבל את אישור בית הדין להגבלים העסקיים להסדר נשוא בקשה זו.

אגד תעבורה בע"מ	אגד תעבורה בע"מ
	אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ
	דן בדרום תחבורה בע"מ
	מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ
	סופרבוס ושות'
	קווים תחבורה ציבורית בע"מ
	חברת תחבורה ציבורית (שם חברה) (שם חברה) (שם חברה)
	גיי.בי. טורס בע"מ
	רמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן

1016\1\0\478\9

אנו מצהירים שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, שהמסמכים המצורפים הם נכונים ואין מלבדם כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.

אגד תעבורה בע"מ	
אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ	אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ 514138366 פ.ח.
דן בדרום תחבורה בע"מ	
מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ	
סופרבוס ושות'	
קווים תחבורה ציבורית בע"מ	
ג.י.בי. טורס בע"מ	ג.י.בי. טורס בע"מ
רמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן	

1016\1\0\478\פ

אנו מצהירים שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, שהמסמכים המצורפים הם נכונים ואין מלבדם כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.

	אגד תעבורה בע"מ
	אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ
	דן בדרום תחבורה בע"מ
DAN SOUTH TRANSPORTATION (2015) LTD מס' חברה: 515267953	מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ
	סופרבוס ושות'
	קווים תחבורה ציבורית בע"מ
	קווים תחבורה ציבורית בע"מ דן באגד לסיס תחבורה (2016) ק"מ
	גיי.בי. טורס בע"מ
	רמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן

10161104781

אנו מצהירים שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, שהמסמכים המצורפים הם נכונים ואין מלבדם כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.

	אגד תעבורה בע"מ
	אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ
	דן בדרום תחבורה בע"מ
מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ	ט"א ש. מלואה ואלטמא אלטמא
	סופרבוס ושות'
	קווים תחבורה ציבורית בע"מ
	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX צ'ן קאי שיה תחבורה (אוסט) בע"מ
	גיי.בי. טורס בע"מ
	רמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן

1016\1\0\478\5

	אגד תעבורה בע"מ
	אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ
	דן בדרום תחבורה בע"מ
	מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ
סופרבוס ושות'	סופרבוס ושות'
	קווים תחבורה ציבורית בע"מ

	3 יאנו שיה תחבורה (2016) יאנו
	גיי.בי. טורס בע"מ
	החברה הכלכלית לישובי הגולן בע"מ

1016110147819

סופרבוס ושות'

אנו מצהירים שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, שהמסמכים המצורפים הם נכונים ואין מלבדם כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.

	אגד תעבורה בע"מ
	אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ
	דן בדרום תחבורה בע"מ
	מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ
	סופרבוס ושות'
	קווים תחבורה ציבורית בע"מ
קווים תחבורה ציבורית בע"מ	דן באו שפא תחבורה (2016) ח"א
	גי.בי. טורס בע"מ
	רמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן

1016\1\0\478\9

אנו מצהירים שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, שהמסמכים המצורפים הם נכונים ואין מלבדם כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.

	אגד תעבורה בע"מ
	אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ
	דן בדרום תחבורה בע"מ
	מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ
	סופרבוס ושות'
	קווים תחבורה ציבורית בע"מ
	דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ
	גיי.בי. טורס בע"מ
	החברה הכלכלית לישובי הגולן בע"מ


Handwritten signature

דן / ב"מ תחבורה 18/1



ח.פ. 515420156
דן באר שבע תחבורה (2016) בע"מ

101611014781

	אגד תעבורה בע"מ
	אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ
	דן בדרום תחבורה בע"מ
	מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ
	סופרבוס ושות'
	קווים תחבורה ציבורית בע"מ
	 דן באר נעים תחבורה (2016) יז"מ
الجيل شركة باصات وسياحة م.ض. ג.י.בי. טורס בע"מ	ג.י.בי. טורס בע"מ
	רמה תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן

1016\1\0\478\5

	אגד תעבורה בע"מ
	אפיקים שרותי תחבורה מתקדמים בע"מ
	דן בדרום תחבורה בע"מ
	מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ
	סופרבוס ושות'
	קווים תחבורה ציבורית בע"מ
	<div style="background-color: black; width: 150px; height: 1.2em; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1; text-align: right;"> <p>דן באר שבת תחבורה (2016) יז"מ</p> </div> <div style="flex: 1; text-align: left;"> <p>ג.י.בי. טורס בע"מ</p> </div> </div>
<div style="text-align: right;"> <p>החברה הכלכלית גולן</p> <p>החברה הכלכלית ליישובי הגולן בע"מ</p> </div>	החברה הכלכלית ליישובי הגולן בע"מ

1016\1\0\478\5

12 ביולי, 2018

הנדון: מסמך עקרונות לעניין יישום משותף של ממשק העברת נתוני זמן אמת הפועל בפרוטוקול

עבודה SIRS VM

1. הח"מ, חברות המפעילות קווי שירות באוטובוסים מכוח רישיונות הפעלה אשר ניתנו להן על ידי המדינה (להלן: "מפעילים" או "הצדדים להסדר"), נערכות לקראת שיתוף פעולה ביניהן, בתיאום עם הרשות הארצית לתחבורה ציבורית שבמשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: "הרשות" ו- "משרד התחבורה"), בקשר עם הערכות ליישום הנחיית הרשות להחלפת ממשקי איסוף והזרמת נתוני זמן אמת, בין מערכות המפעילים ובין מרכז הנתונים החדש המוקם ע"י משרד התחבורה לממשק סטנדרטי פתוח ואחיד, המבוסס על פרוטוקול עבודה SIRS VM (להלן: "פרוטוקול VM" ו- "המתווה המשותף").
2. בכוונתם של הצדדים להסדר לקיים הליך תחרותי לבחירת ספק אשר יטמיע במערכותיהם מערכת דיווחים הפועלת בפרוטוקול VM, תוך הקמת שרת משותף (להלן: "השרת המשותף") אליו יועברו נתונים ממערכותיהם של הצדדים להסדר וממנו יועברו נתוני זמן האמת לשרת מרכזי של מרכז הנתונים החדש המוקם על ידי משרד התחבורה.
3. מסמך זה נועד לקבוע את העקרונות המרכזיים אשר על בסיסם יפעל המתווה המשותף.
4. מובהר בזאת, כי שיתוף הפעולה בין המפעילים מותנה בקבלת אישורו של הממונה על הגבלים עסקיים להסדר.
5. להלן העקרונות עליהם יתבסס המתווה המשותף:

הליך תחרותי לבחירת ספק

- 5.1. הצדדים להסדר יקיימו הליך תחרותי לבחירת ספק, אשר יהיה אחראי על הטמעת מערכת איסוף נתוני זמן אמת ודיווחים המבוססת פרוטוקול עבודה VM, במערכותיהם של הצדדים להסדר, במקביל להקמת השרת המשותף, אליו יועברו נתונים ממערכותיהם של הצדדים להסדר, וממנו יועברו נתוני זמן האמת לשרת החדש של מרכז הנתונים המוקם על ידי משרד התחבורה.

ועדת היגוי

- 5.2. תוקם על ידי הצדדים להסדר וועדת היגוי לקידום המתווה המשותף וליווי מטעם הצדדים להסדר בכל שלביו.
- 5.3. נציגי הצדדים להסדר בוועדת ההיגוי יהיו מנמ"רים של שלושה מפעילים שהינם חברי פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטית (להלן: "הפורום") שייבחרו ע"י הפורום. חברי ועדת ההיגוי הראשונים יהיו- לימור אור (אגד תעבורה), ערן בנין (קווים) ודניאל איטח (מטרופולין), וישתתף בישיבותיה ללא זכות הצבעה מנהל הפורום מר יער אמיר וכן היועץ החיצוני שימונה.

אגד תעבורה בע"מ

5.4. תפקידי ועדת ההיגוי יהיו לאתר מועמדים לתפקיד יועץ חיצוני מקצועי, לפקח על עבודתו של היועץ החיצוני, ולקבוע את המדיניות, המסגרת התקציבית ולוחות הזמנים. ועדת ההיגוי תהיה מעורבת בבחירת הספק בהליך התחרותי שייערך, ותעסוק במתן מענה לבעיות וסוגיות שיעלו במהלך הקמת המתווה המשותף, הפעלתו ותחזוקתו.

יועץ מקצועי חיצוני בלתי תלוי

5.5. לצורך ניהול ביצוע המתווה המשותף יועסק על ידי הצדדים להסדר יועץ חיצוני, שאינו צד קשור של מי מהם, אינו מפעיל תחבורה ציבורית בעצמו ו/או צד קשור למפעיל תחבורה ציבורית.

5.6. ועדת ההיגוי תגבש מפרט של תפקידי היועץ החיצוני, הכשרתו המקצועית והיקף העסקה נדרש בשלבים השונים של ההקמה, ההטמעה והתחזוקה; תאתר מועמדים המתאימים לשמש כיועץ חיצוני, ותציג אותם לבחירת הפורום, בצירוף המלצותיה. בפני הפורום תוצגנה לפחות שתי הצעות למינוי היועץ החיצוני. בחירת היועץ החיצוני וקביעת תנאי העסקתו תיעשה על ידי הפורום, אולם בדיונים שיתקיימו בפורום בסוגיית בחירת היועץ החיצוני, לא ישתתפו נציגי חברי הפורום שאינם צדדים להסדר זה.

5.7. תפקידיו של היועץ החיצוני שייבחר יכללו בין היתר:

- אפיון השרת המשותף, שיכלול בין היתר דרישה שבשרת המשותף יותקנו מחיצות באופן שלא יתאפשר מעבר של נתונים בין מפעיל למפעיל או חשיפת נתונים של מפעיל אחד בפני מפעיל אחר, ושכל העברה של נתוני חיזוי ונתונים אחרים תתבצע אך ורק באמצעות השרת המרכזי של מרכז הנתונים החדש המוקם על ידי משרד התחבורה ו/או השרת המשותף, ולא תתאפשר העברת נתונים במישרין ממפעיל אחד למפעיל אחר;
- הכנת מפרטי ההליך התחרותי לבחירת הספק וניהולו;
- לפקח על ביצוע המתווה המשותף על ידי הספק שייבחר;
- לשמש כנציג המקצועי של הצדדים להסדר כלפי הרשות, משרד התחבורה, והספק שנבחר על ידי הרשות להקים את מרכז הנתונים החדש, בכל הנוגע ליישום המתווה המשותף, הקמת השרת המשותף, הטמעת פרוטוקול VM במערכות של הצדדים להסדר, הפעלת המתווה המשותף, תחזוקתו ושדרוגו;
- היועץ ישמש כגורם המתווך בין הצדדים להסדר לבין עצמם, ובינם לבין משרד התחבורה, בכל הנוגע להיבטי הבדיקות (לרבות בעזרת מערכת ה"אנלייזר" שמפעיל משרד התחבורה לביצוע בדיקת תאימות שדרים לפרוטוקול VM) האינטגרציה וההטמעה, וכן התפעול והתחזוקה של השרת המשותף והממשק בינו לבין השרת המרכזי החדש של מרכז הנתונים המוקם ע"י משרד התחבורה.

יגד תעבורה בע"מ

מגבלות והתחייבויות הצדדים להימנעות מפגיעה בתחרות

- 5.8. הצדדים להסדר מתחייבים כי כל מידע אחר שיועבר בין הצדדים להסדר במהלך שיתוף הפעולה, יועבר באמצעות חברי ועדת ההיגוי בלבד ויוגבל לנושא דיווח נתוני זמן האמת של הנסיעות לשרתי משרד התחבורה, מידע הדרוש לצורך ניהול ההליך התחרותי ומימוש המתווה המשותף ולא מעבר לכך.
- 5.9. מבלי לגרוע מכלליות האמור, חברי ועדת ההיגוי ו/או נציגי המפעילים האחרים שייקחו חלק בפגישות שיידרשו לצורך קידום המתווה המשותף ותפעולו, יהיו אנשי המקצוע האחראים על המערכות הטכנולוגיות הרלבנטיות, והמפעילים או נציגיהם לא יעבירו ביניהם כל מידע שהעברתו עלולה לגרוע מן התחרות ביניהם, בפועל או בכוח.
- 5.10. בכלל זה, לא יועבר בין המפעילים, לרבות באמצעות נציגיהם או באמצעות היועץ החיצוני, "מידע תחרותי" - לרבות פרטים הנוגעים לתכניות עסקיות כלליות או פרטניות של בעלי הרישיון, בין בעבר ובין בעתיד; מידע הנוגע לעלויות, לתמחור ולמחירים הנגבים על ידי המפעיל או משולמים על ידי מפעיל ולסובסידיות המשולמות להם; מידע הנוגע למכרזים המפורסמים מעת לעת על ידי משרד התחבורה להפעלת קווי שירות, לרבות בדבר כוונה להגיש הצעה במכרז ולפרטי ההצעה; מידע הנוגע להתקשרויות עם לקוחות או ספקים; והכל למעט מידע כאמור שהיה לנחלת הרבים.

עלויות המתווה המשותף ומימון

- 5.11. עלויות המתווה המשותף, לרבות עלויות העסקת היועץ החיצוני, עלויות ניהול ההליך התחרותי ועלויות ניהול ופיקוח הפעלת המתווה המשותף, תתחלקנה בין הצדדים להסדר בחלקים שווים ביניהם, ללא תלות במספר האשכולות, הקווים או האוטובוסים המופעלים על ידם. להסדר ספק מובהר, כי עלויות התאמת והטמעת הממשקים במערכותיו הטכנולוגיות הפרטניות של כל אחד מהמפעילים, תחולנה על כל מפעיל בנפרד. עוד מובהר, כי התחייבות כל אחד מהמפעילים לשאת בחלקו בעלויות המתווה המשותף, כלפי הצדדים האחרים להסדר ו/או כלפי צדדים שלישיים, אינה מותנית או תלויה בקיום התחייבות משרד התחבורה למימון העלויות, בהתאם למכתב רשות התח"צ, ו/או בזכותו של המפעיל להשתתפות משרד התחבורה בכיסוי העלויות, וההתחשבנות בין כל אחד מהצדדים להסדר לבין משרד התחבורה בהקשר לעלויות עודפות שלא תמומנה על ידי משרד התחבורה תיעשה בנפרד.
- 5.12. מימון ביניים של עלויות ביצוע המתווה המשותף ישולמו מהכספים שנצברו ו/או ייצברו בחשבון הפורום, מדמי החבר ששולמו על ידי חברי הפורום שהינם צדדים להסדר, באופן שלא ייעשה שימוש בדמי החבר של חברי הפורום שאינם צד להסדר. הצדדים להסדר שאינם חברי הפורום, וכן חברי הפורום שדמי החבר

אגד תעבורה בע"מ

ששולמו על ידם אינם מספיקים לכיסוי חלקם בעלויות, יפקידו בחשבון הפורום כספים כנדרש לשיפוי המפעילים חברי הפורום בגין מימון ביניים עודף שהעמידו, באופן שנטל המימון יתחלק באופן שווה בין הצדדים להסדר. התחשבות להשוואת נטל המימון תיערך על ידי מנהל הפורום יער אמיר.

5.13. מפעיל אשר אינו צד להסדר ויהיה מעוניין להצטרף אליו בעתיד ולהעביר למשרד התחבורה נתונים באמצעות השרת המשותף, יוכל לעשות כן, ובלבד שישא על חשבונו בעלויות הטמעת מערכת הדיווחים המבוססת פרוטוקול VM בשרתיו והתאמתה להעברת נתונים אל השרת המשותף, כמו גם בחלקו היחסי בעלויות ביצוע המתווה המשותף, ככל שעלויות אלה לא תמומנה על ידי משרד התחבורה.

אגד תעבורה בע"מ	אגד תעבורה בע"מ
	אפיקים שרתי תחבורה מתקדמים בע"מ
	דן בדרום תחבורה בע"מ
	מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ
	סופרבוס ושות'
	קווים תחבורה ציבורית בע"מ
	רמת תחבורה ציבורית בע"מ רמת תחבורה ציבורית בע"מ (2016) רמת
	גיי.בי. טורס בע"מ
	רמת תחבורה ציבורית בגולן מועצה אזורית גולן