



מדינת ישראל
הוועדה לצמצום הריכוזיות

ירושלים, י"א אייר תשפ"ד
19 מאי 2024

לכבוד
מר חיים לוי
סמנכ"ל התקשורת
נת"ע – נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ

חוות דעת הוועדה לצמצום הריכוזיות בעניין השתתפות גורמים ריכוזיים במכרז הפעלת

הקווים הירוק והסגול של הרכבת הקלה בגוש דן

1. ביום 31.5.23 פרסמה נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ (להלן **נת"ע**) את מכרז מס' 112/2023 להפעלת הקווים הירוק והסגול של הרכבת הקלה במטרופולין תל-אביב (להלן **המכרז**). המועד האחרון להגשת הצעות במכרז קבוע ליום 19.6.24.
2. נת"ע הינה חברה ממשלתית שהוקמה במטרה לספק פתרונות הולמים לקשיי התחבורה של מטרופולין תל-אביב ומובילה תכנון והקמת מערכת הסעת ההמונים במטרופולין.
3. ביום 28.2.24 פנתה נת"ע להיוועץ בוועדה לצמצום הריכוזיות (להלן **הוועדה**) בהתאם להוראות סעיפים 5 ו-6(א) לחוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, התשע"ד-2013 (להלן **החוק**), ביחס לשקילת שיקולי ריכוזיות כלל-משקית בהשתתפות גורמים ריכוזיים במכרז.
4. המכרז עוסק בהפעלה של מסילת ברזל מקומית¹ שהוא תחום תשתית חיונית (פריט 17.1 לתוספת לחוק). על כן, השתתפות גורמים ריכוזיים במכרז מחייבת את המאסדר לשקול שיקולי ריכוזיות כלל-משקית ולהתייעץ עם הוועדה².
5. בפניותיה ציינה נת"ע כי ככלל, עמדת ועדת המכרזים היא שהפנייה לוועדה תתבצע רק לאחר עמידת המתמודדים בתנאי הסף של המכרז. ואולם, לאור תוצאות המכרזים הקודמים בתחום ההפעלה של רכבות קלות, כפי שיפורט להלן, והאינטרס הציבורי בקידום המכרז, ביקשה נת"ע מהוועדה שבדיקת ההצעות במכרז לא תתעכב.
6. הוועדה סבורה שבמקרה זה, ניתן לייעץ לגבי השתתפות גורמים ריכוזיים במכרז אף לפני שהוגשו הצעות במכרז, זאת לאור מפת חלוקת מפעילי הרכבות הקלות על פי הזוכים במכרזים אחרים שהסתיימו, הצפי לזרות הגורמים הריכוזיים שישתתפו במכרז, והאינטרס הציבורי בקידום המכרז, לאור הממשק הנדרש בין הזוכה במכרז הפעלת שני הקווים ובין הגורמים אשר מקימים אותם ויתחזקו אותם בעתיד.

¹ הפעלת מסילת ברזל מקומית מוגדרת בסעיף 46 לפקודת מסילות הברזל (נוסח חדש), התשס"א-2001 כ- "....זיכיון לבנייתה, להפעלתה או לניהולה של מסילת ברזל מקומית לחברה הרשומה בישראל אשר אינה חברה ממשלתית".

² סעיף 5(ב) לחוק קובע כי "מאסדר המבקש להקצות זכות לגורם ריכוזי לא יעשה כן, ובכלל זה לא יאפשר לגורם ריכוזי להשתתף בהליך ההקצאה של זכות כאמור [...] אלא לאחר ששקל שיקולי ריכוזיות כלל-משקית, בהתייעצות עם הוועדה לצמצום הריכוזיות".



מדינת ישראל הוועדה לצמצום הריכוזיות

7. הואיל ובשלב זה טרם ידוע מי הגורמים הריכוזיים אשר ישתתפו במכרז, הוועדה תייעץ לגבי השתתפותם של הגורמים הריכוזיים אשר כבר פועלים בתחום הפעלת רכבות קלות, ואשר לפי הערכת נת"ע עשויים להשתתף גם במכרז זה. גורמים אלו הם שפיר הנדסה ותעשייה בע"מ מקבוצת שפיר שבשליטת ארבעת האחים שפירא (להלן **שפיר**), וקבוצת אלקטרה שבשליטת האחים מיכאל ודניאל זלקינד (להלן **אלקטרה**).

הרכבת הקלה בגוש דן

8. מערכת הסעת המונים במטרופולין תל-אביב כוללת את פרויקט הרכבת הקלה (להלן **הדנקל**) ואת פרויקט המטרו. הדנקל מורכב משלושה קווי שירות: הקו האדום שכבר פועל, והקווים הירוק והסגול שבהקמה. שלושת הקווים הם באורך כולל של 90 ק"מ עם 142 תחנות.
9. הקו האדום של הדנקל באורך של 24 ק"מ שהחל לפעול באוגוסט 2023 עובר בערים בת ים, תל אביב-יפו, רמת גן, בני ברק ופתח תקווה. החברה שזכתה במכרז תפעול ותחזוקה של הקו האדום היא תבל מטרו בע"מ, בבעלות אגד החזקות בע"מ (להלן **אגד**) (51%), שזנז מטרו (30%) ו-CCECC (19%).
10. הקו הירוק של הדנקל יחבר בין חולון וראשון לציון בדרום, דרך תל-אביב ועד הרצליה בצפון וצפויים לנסוע בו כ- 275,000 נוסעים ביום. אורך הקו 39 ק"מ, מתוכם 4.5 ק"מ תת קרקעיים, עם 62 תחנות, מתוכן ארבע תחנות תת-קרקעיות. קבוצת טי.אם.טי. הכוללת את **אלקטרה** (40.05%), דן (40.05%) ואלסטום (19.9%) זכתה במכרז למימון, תכנון, הקמה ותחזוקה של הקו הירוק.
11. הקו הסגול של הדנקל יחבר את החלקים המזרחיים של מטרופולין תל-אביב (יהוד-מונוסון, אור יהודה וגבעת שמואל), דרך רמת גן וגבעתיים ועד למרכז תל-אביב. אורך הקו 27 ק"מ עם 46 תחנות וצפויים לנסוע בו כ- 256,000 נוסעים מידי יום. **שפיר** (50%) ו-CAF (50%) זכו במכרז למימון, תכנון, הקמה ותחזוקה של הקו הסגול.
12. מכרז ההפעלה הוא מכרז לבחירת זכיין הפעלה אחד שיפעיל הן את הקו הירוק והן את הקו הסגול, לתקופה של עשר שנים. הזוכה יהיה אחראי להקמת הגוף התפעולי של הקווים, מינוי מנהל תפעול ואנשי מפתח, גיוס, הכשרה והסמכת נהגים, מפעילי מרכז בקרה, הכנת נהלים ותכנית הפעלה, הוצאת היתר הפעלה והפעלה על פי תכנית שירות שתאושר על ידי משרד התחבורה.
13. כמתואר, התחזוקה של הקווים הירוק והסגול תבצע על ידי הקבוצות שזכו במכרז ההקמה והתחזוקה (קבוצות שכוללות את אלקטרה ושפיר), והזוכה במכרז ההפעלה יפעל בתיאום ושיתוף פעולה עמן.

הפעלת רכבות קלות בישראל

14. ארבע קבוצות זכו במכרזים השונים להפעלת חמישה קווי רכבת קלה בישראל, כשכל קבוצה זכתה במכרז הפעלה אחד. שפיר זכתה במכרז להפעלת פרויקט ה-JNET בירושלים (הקו האדום הקיים והארכתו והקמת הקו הירוק והפעלת שני הקווים); אלקטרה זכתה במכרז להפעלת פרויקט נופית - הרכבת הקלה בין חיפה לנצרת; דן זכתה במכרז להפעלת הקו הכחול



מדינת ישראל
הוועדה לצמצום הריכוזיות

של הרכבת הקלה בירושלים. מכרזים אלה כוללים גם הקמה ותחזוקה. נוסף על אלו, קבוצה בהובלת אגד מפעילה את הקו האדום של הרכבת הקלה בתל-אביב.

15. המכרז הנדון הוא מכרז להפעלת שני קווי רכבת קלה נוספים, הקווים הירוק והסגול בגוש דן על ידי זכיין אחד.

הגורמים הריכוזיים

16. הגורמים הריכוזיים אליהם מתייחסת חוות דעת הוועדה הן קבוצת שפיר וקבוצת אלקטרה. הוועדה ניתחה בהרחבה את הריכוזיות הכלל-משקית שלהן בחוות דעת קודמות בענין תחנות הכוח "אשכול"³, שורק⁴ ובענין מחצבות אשרת⁵. חוות דעת אלה כוללות ניתוח מפורט של תחומי הפעילות שבהם הן עוסקות וביניהם תחומי תשתית חיונית⁶, המאפיינים הכלכליים שלהם, והממשקים שיש להם עם קובעי מדיניות. בחוות דעת אלה, הוועדה התייחסה לשפיר ולאלקטרה כגורמים ריכוזיים בעלי ריכוזיות כלל-משקית גבוהה. נתייחס להלן לעיקרי ניתוח הריכוזיות של קבוצות אלו.

17. **קבוצת שפיר** היא גורם ריכוזי משום שקבוצת המחזיקים (כהגדרת המונח בחוק) שאליה היא משתייכת בעלת זכויות בלפחות ארבעה תחומי תשתית חיונית באמצעות לפחות עשרה רישיונות או חוזים⁷, ומשום שהיא מחזיקה למעלה ממחצית מהפעילות בתחום הפעלת מסילת ברזל מקומית (פריט 17.1 לתוספת לחוק)⁸ מכיוון שהיא המפעילה של הקו האדום של הרכבת הקלה בירושלים, וגם זכתה בפרויקט ה-JNET.

18. CAF שותפתה של שפיר בפרויקט ה-JNET נחשבת גם לגורם ריכוזי בשל החזקה של למעלה ממחצית מתחום תשתית חיונית זה. אולם, בהתאם להוראות החוק, הקצאת זכויות בתחום מסילות הברזל ל-CAF שנחשבת לגורם ריכוזי מטעם זה בלבד, לא נחשבת להקצאת זכות ולכן אינה דורשת שקילת שיקולי ריכוזיות כלל-משקית והתייעצות עם הוועדה⁹.

19. מלבד פעילותה המשמעותיות בתחום הרכבות הקלות שכוללת את הקו האדום וה-JNET בירושלים ואת ההקמה והתחזוקה של הקו הסגול בתל אביב כאמור, לשפיר פעילות משמעותית בתחומי המחצבות והתעשייה, ורישיונות מהותיים בתחומי חלוקת גז טבעי והתפלת מי-ים. הוועדה התייחסה לשפיר כגורם ריכוזי בעל זרועות רבות בתחומי תשתית חיונית רבים ומגוונים שמציבות אותה בין הגורמים בעלי הריכוזיות הכלל-משקית הגבוהה במשק.

³ חוות דעת של הוועדה מיום 16.8.22 בענין השתתפות גורמים ריכוזיים במכרז למכירת תחנת הכוח "אשכול".

⁴ חוות דעת של הוועדה מיום 24.5.23 בענין השתתפות גורמים ריכוזיים במכרז על תחנת הכוח "שורק".

⁵ חוות דעת הוועדה מיום 7.8.22 בענין השתתפות שפיר ואשטרום במכרזים על מחצבות אשרת דרום ואשרת צפון.

⁶ כפי שנוזכר בחוות הדעת הקודמות כאמור, קבוצת **אלקטרה** פועלת בתחומי תשתית חיונית: אנרגיה (שיווק גפ"מ וגז טבעי ואספקת חשמל לבתים), תחבורה (כבישים, תחבורה ציבורית ורכבות קלות), תקשורת (סלקום); וקבוצת **שפיר** פועלת בתחומי תשתית חיונית של התפלת מי ים, נפט, גז טבעי, מחצבות, כבישים ורכבות קלות.

⁷ ראו סעיף 4(א)(3) לחוק.

⁸ ראו סעיף 4(א)(2) לחוק.

⁹ ראו בסעיף 3 לחוק את החלופה השנייה להגדרת "הקצאת זכות". בהתאם המאסדר לא נדרש לשקול שיקולי ריכוזיות כלל-משקית באשר להשתתפותה של CAF במכרז ולא נדרש להיוועץ בוועדה בעניינה.



מדינת ישראל הוועדה לצמצום הריכוזיות

20. **קבוצת אלקטרה** היא גורם ריכוזי בשל היותה תאגיד ריאלי משמעותי מאחר שמחזור המכירות הקובע שלה והאשראי הקובע חוצים את הרף המוגדר בחוק לקביעתה כתאגיד ריאלי משמעותי (כ-6.6 מיליארד ש"ח). היקפי המכירות והאשראי של אלקטרה הם מהגדולים במשק הישראלי אך נוגעים ברובם לפעילויות שאינן בתחומי תשתית חיונית אלא בתחומי הקמעונאות והשירותים.
21. אלקטרה אפיקים בע"מ שבקבוצה היא אחת משלוש חברות התחבורה הציבורית הגדולות בישראל. קבוצות שבהן חברה אלקטרה (40%) זכו במכרז להקמה ותחזוקה (ללא הפעלה) של הקו הירוק של הרכבת הקלה בגוש דן ובמכרז להקמה, תחזוקה והפעלה של פרויקט נופית. לאחרונה, הקבוצה מכרה את החזקותיה בסלקום ישראל בע"מ, שהיא אחת מחברות התקשורת המובילות בישראל, וחדלה לשלוט בה, עסקה שצמצמה את הריכוזיות הכלל-משקית של הקבוצה.

השפעת ההקצאה לקבוצת שפיר או לקבוצת אלקטרה על הריכוזיות הכלל-משקית מול התועלת לרווחת הצרכנים

22. על מנת לבחון אם יש לאפשר השתתפות של גורמים ריכוזיים במכרז מבחינת הריכוזיות הכלל-משקית, נעזרה הוועדה במתודולוגיה לבחינת ריכוזיות כלל-משקית (להלן: **המתודולוגיה**)¹⁰. בהתאם למתודולוגיה, עמדה הוועדה על טיב ההקצאה והשפעתה הפוטנציאלית על הריכוזיות הכלל-משקית, אמדה את מידת הריכוזיות הכלל-משקית של הגורמים הריכוזיים טרם ההקצאה, ובחנה כיצד צפויה ההקצאה לגורמים ריכוזיים להשפיע על הריכוזיות במשק תוך איזון בין השפעתה הפוטנציאלית של הקצאת הזכות לגורם ריכוזי על הריכוזיות הכלל-משקית ובין שיקולים של רווחת הצרכנים¹¹.
23. שירותי התחבורה הציבורית נחשבים לשירותים ציבוריים בסיסיים וחשובים ביותר¹². חשיבותם נובעת מההשפעה שיש לאספקתם על רווחת המשתמשים בהם, ועל הרווחה החברתית במשק בכלל¹³.
24. לקווי הרכבת הקלה במטרופולין תל-אביב צפוי תפקיד מרכזי בתחבורה באזור. הרכבת הקלה תעניק שירות למאות אלפי נוסעים מדי יום, ותחבר בין ערי מרכז הארץ לאזורים שונים בתל-אביב, בירת העסקים ותרבות הפנאי של ישראל.
25. הפעלת הקווים הירוק והסגול, בנוסף לקו האדום הקיים ולפרויקט המטרו העתידי, צפויה להפחית באופן ניכר את השימוש בכלי רכב פרטיים ברחבי המטרופולין, להפחית את הגודש במרכז תל-אביב ובאזורי הבילוי והפנאי, לצמצם את מפגעי הרעש וזיהום האוויר, לתרום לבטיחות בדרכים, לקדם נגישות לתעסוקה ולשפר את חייהם של תושבי גוש דן.

¹⁰ ראו מתודולוגיה לבחינת ריכוזיות כלל-משקית מיום 3 במרץ 2019:

<https://www.gov.il/he/departments/publications/reports/concentrationcommittee-methodology>

¹¹ ראו סעיף 5(ה) לחוק.

¹² ראו בג"ץ 366/03 עמותת מחויבות לשלום וצדק חברתי נ' שר האוצר, פ"ד (3) 464.

¹³ עידה וג. טלית, טיוטה לדיון של רגולציה של שירותי התחבורה הציבורית באוטובוסים בישראל, מכון ון ליר, 2014.



מדינת ישראל
הוועדה לצמצום הריכוזיות

26. המכרז יקנה לזוכה בו ממשק תכוף עם מאסדרים רבים, בהם: משרד התחבורה, משרד האוצר, רשויות מקומיות רבות ועוד. אם כן, מדובר בהקצאה משמעותית העשויה להקנות כוח מיקוח והשפעה לזוכה מול מקבלי החלטות במשק.
27. להצלחת המכרז צפויה השפעה מהותית ומשמעותית על רווחת הציבור. ככל מכרז, תוצאות המכרז תלויות באיכות ההצעות שיוצעו. לריבוי מציעים איכותיים בהליך מכרזי השפעה מרכזית ומכרעת על איכות ההצעות שיתקבלו. לפיכך, יש חשיבות רבה להבטחת כמות מספקת של מתמודדים מנוסים במכרז על מנת שהקווים (הירוק והסגול) יופעלו באופן המיטבי לרווחת הציבור.
28. מידת הריכוזיות של שפיר ושל אלקטרה כבר בעת הזו עשויה לאפשר להן להפעיל כוח מיקוח מול קובעי מדיניות ולהשפיע עליהם. תוספת כוח המיקוח שתיתן ההקצאה לאלו צפויה להגדיל את הריכוזיות הכלל-משקית שלהם, ואף את הריכוזיות במשק כולו. ואולם, סעיף 5(ה) לחוק מורה לוועדה להבטיח כי הפעלת סמכותה לא תביא לפגיעה משמעותית ברווחת הצרכנים¹⁴. כפי שמנחה המתודולוגיה, האפשרות להמליץ שלא להקצות זכות לגורם מסוים תישמר למקרים שבהם השתכנעה הוועדה כי ההקצאה צפויה להגדיל את הריכוזיות הכלל-משקית באופן ניכר, כשבו-בזמן אין בצידה תועלת ציבורית שמצדיקה פגיעה זו.
29. כלומר, גם במקרים שבהם ההקצאה צפויה להגדיל את הריכוזיות הכלל-משקית, נבחן אם יש בצידה תועלת משמעותית העשויה להצדיקה. כך במתודולוגיה:

"... איסור על שחקנים להשתתף בהליך הקצאה תחרותי מביא מעצם טיבו להקטנת מספר המתמודדים. כתוצאה מכך ההליך התחרותי של ההקצאה עשוי להיפגע, וממילא הצרכנים עשויים לספוג פגיעה ברווחתם. מידת הפגיעה בהליך התחרותי תושפע ממספר המתמודדים הנותרים אך גם מזהותם של השחקנים. כך, ככל שמדובר בגריעתו של שחקן בעל תועלות משמעותיות בתחום הצפוי לתת הצעה תחרותית, או ככל שמספר המתמודדים בהליך התחרותי קטן יותר, היעדרותו של הגורם הריכוזי מהמכרז צפויה להביא לאובדן לחצים תחרותיים משמעותיים יותר בהליך התחרותי, ותפחת ההצדקה להתנגד להשתתפותו"¹⁵.

30. אם כך, יש לאזן בין החשש מהגידול בריכוזיות הכלל-משקית במקרה שיזכה בו גורם ריכוזי ובין הצורך להבטיח כי יתנהל מכרז תחרותי ויעיל שיכלול די מציעים מנוסים כשתוצאות המכרז צפויות להשפיע ישירות על רווחת הצרכנים. החוק מנחה את המאסדר לשקול שיקולי ריכוזיות כלל-משקית, בשים לב לתחומי הפעילות הנוגעים לענין ובהתחשב בזיקה ביניהם¹⁶.
31. בהתאם לסעיף 5(ד) לחוק, יש להבטיח ששקילת שיקולי ריכוזיות כלל-משקית לא תביא לפגיעה משמעותית ברווחת הצרכנים. לכן, נדרשת זהירות בשקילת שיקולים אלו ביחס להשתתפות גורמים ריכוזיים במכרז. כך קבע בית המשפט בענין הקו הכחול של הרכבת הקלה בירושלים:

¹⁴ לשון סעיף 5(ה) לחוק: "הוראות סעיף זה יחולו על אף האמור בכל דין, ובלבד שהפעלת הסמכות לפיהן תעשה באופן שיבטיח כי לא תיגרם פגיעה משמעותית ברווחת הצרכנים".

¹⁵ ראו עמ' 16 למתודולוגיה.

¹⁶ ראו סעיף 5(ד) לחוק.



מדינת ישראל
הוועדה לצמצום הריכוזיות

"... דומה כי לא ניתן להפריז בחשיבותו של שיקול רווחת הצרכנים, שהוא שיקול שהמאסדר חייב לשקול ולאזן אל מול שיקולי ריכוזיות כלל-משקית (סעיפים 5(ב) ו-7(ה) בחוק). שיקול רווחת הצרכן עומד בליבת המכרז ולמעשה, בליבת כל מכרז. ..."¹⁷

32. שפיר היא גורם בעל ריכוזיות כלל-משקית גבוהה בשל פעילויותיה הרבות בתחומי תשתית חיוניים, והיא בעלת כוח מיקוח והשפעה רבים מול קובעי המדיניות, בעיקר בזכות שליטתה בפרויקט ה-JNET, בשל זכייתה במכרז להקמה ותחזוקה של הקו הסגול של הרכבת הקלה בגוש דן, בשל פעילותה הצפויה בתחום חלוקת הגז הטבעי ובשל מעמדה הדומיננטי בענף המחצבות. ואולם, מחזור המכירות של שפיר אינו חוצה את הרף לקביעתה כתאגיד ריאלי משמעותי, במרבית התחומים שבהם היא פועלת היא אינה שחקנית מובילה, ובדרך כלל ניתן למצוא למוצריה חלופות, כך שחלק ניכר מפעילויותיה אינו מקנה לה אחיזה ב"שאלטר".
33. באשר לאלקטרה, בשנים האחרונות התרחבה פעילותה של הקבוצה הן מבחינת החזקותיה והן מבחינת נתונייה המאקרו-כלכליים, מחזור המכירות והאשראי. מדובר בקבוצה בעלת ריכוזיות כלל-משקית גבוהה ובעלת החזקות משמעותיות בתשתיות חיוניות חשובות בתחומי התקשורת, ובתחומי התשתיות, ובפרט בתחום הרכבות הקלות (בתל-אביב ובצפון). ואולם, חלק ניכר מפעילות הקבוצה נוגע לקמעונאות ולשירותים למגזר העסקי והפרטי מהסוג שאינו מעניק כוח מיקוח והשפעה משמעותיים כלפי קובעי המדיניות. כמו כן, אלקטרה נחשבת לריכוזית בשל מחזור המכירות שלה ובשל האשראי שלה שקשורים ברובם לפעילויות שאינן בתחומי תשתית חיונית.
34. כאמור, לאלקטרה פעילות משמעותית גם בתחבורה ציבורית באוטובוסים, שהוא תחום תשתית חיונית בעל זיקה לתחום הרכבות הקלות שמוסדר על ידי משרד התחבורה.
35. אם שפיר תזכה במכרז, היא תהיה בעלת זכות להפעלת ארבעה קווים (הקו האדום והירוק בירושלים, והקווים הירוק והסגול בגוש דן) ושלושה קווים יופעלו על ידי אחרים, ואם אלקטרה תזכה במכרז, היא תהיה בעלת הזכות להפעלת שלושה קווים (הקווים הירוק והסגול בגוש דן ופרויקט נופית) וארבעה קווים יופעלו על ידי אחרים.
36. פעילותן של שפיר ואלקטרה בתחומי התחבורה ובפרט בתחום הרכבות הקלות הן בעלות זיקה ממשית למכרז, מה שמגדיל את החשש מהגדלת ריכוזיותן הכלל-משקית.
37. ואולם, לפעילותן של שפיר ואלקטרה בתחומים אלו גם יתרונות לציבור שמתבטאים בכך שהן בעלות ניסיון רב רלבנטי ביותר להתמודדות במכרז. הן לשפיר והן לאלקטרה ניסיון בתשתיות תחבורה ופרויקטים מורכבים ומשמעותיים, ניסיון שעשוי להוביל אותן להגיש הצעות תחרותיות. היעדרותן מהמכרז צפויה להביא לאובדן לחצים תחרותיים משמעותיים. בהקשר זה נציין כי עמדת הממונה על התחרות ביחס לשיקולים של קידום התחרותיות הענפית במכרז מיום 18 במרץ 2024 היתה כי השתתפותן צפויה לתרום לתחרות במכרז לרווחת הציבור.
38. בנוסף לכך, יתכנו יתרונות תפעוליים בכך שהזכיין שיעיל את הקווים הסגול והירוק יהיה גורם שמקים חלקים מהתשתית של קווים אלה ועתיד לתחזק אותם. על כן, זכייה של שפיר

¹⁷ ראו עת"מ (י-ם) 12912-03-22 שיכון ובינוי בע"מ נ' מדינת ישראל ועדת המכרזים הבין-משרדית לרכבת הקלה, פסי' 108 (נבו 19.6.2022).



מדינת ישראל
הוועדה לצמצום הריכוזיות

- או אלקטרה במכרז עשויה לסייע בממשק שבין הקמת ותחזוקת הקווים ובין הפעלתם. יעילות זו אף עשויה לבוא לידי ביטוי בהצעות תחרותיות שלהן במכרז.
39. נוסף על כך, נוכח המצב הביטחוני השורר בישראל בחצי השנה האחרונה, קיים חשש כי חלק מהגורמים הזרים אשר התמודדו בעבר במכרזים בתחום הרכבות הקלות, לא יתמודדו במכרז, ועל כן יש חשיבות מיוחדת בהשתתפות אלקטרה ושפיר.
40. נוכח האמור, האיזון שבין שיקולי ריכוזיות כלל-משקית בהגדלת הריכוזיות הכלל-משקית של שפיר או אלקטרה כתוצאה מזכייה אפשרית של מי מהן במכרז ובין שיקולי רווחת הצרכנים, מוביל למסקנה שיש לאפשר את התמודדות שפיר ואלקטרה במכרז.

המלצת הוועדה

41. זכייתן של שפיר או אלקטרה במכרז צפויה להגדיל את הריכוזיות הכלל-משקית שלהן ולהגדיל את הריכוזיות במשק. אולם נוכח חשיבותו של המכרז למשק ולרווחת הציבור, הרי שהיתרונות שבהתמודדותם של קבוצות מנוסות גוברים על החששות מתחום הריכוזיות הכלל-משקית. על כן, הוועדה סבורה כי יש לאפשר את השתתפותן של שפיר ואלקטרה במכרז.

בכבוד רב,

מיכל פה"ר
יו"ר הוועדה לצמצום הריכוזיות
והממונה על התחרות