

ZINGER DANA & Co.  
LAW FIRM

זינגר דנה ושות'  
משרד עורכי דין

27 Keren Hayesod St. רח' קרן היסוד 27  
Jerusalem ירושלים 9418815  
Phone טלפון 02-6220990  
Fax פקסימיליה 02-6220999  
jer@zinger-law.co.il

7 Metsada St. רח' מצדה 7  
B.S.R. 4 ב.ס.ר. 4  
Bnei-Brak בני ברק 5126112  
Phone טלפון 02-6220985  
Fax פקסימיליה 02-6220979  
tlv@zinger-law.co.il

Shalom Zinger, Adv. שלום זינגר, עו"ד  
Sarit Dana, Adv. שרית דנה, עו"ד  
Eyal Gur, Adv. איל גור, עו"ד  
Gilat Eyal, Adv. גילת אייל, עו"ד  
Shani Singer, Adv. שני זינגר, עו"ד  
Yaniv Sapir, Adv. יניב ספיר, עו"ד  
Neta Arbiv Ben-Gal, Adv. נטע ארביב בן-גל, עו"ד  
Tal Tsafrir, Adv. טל צפריר, עו"ד  
Adi Stein, Adv. עדי שטיין, עו"ד  
Sharon Roberts, Adv. שרון רוברטס, עו"ד  
Dr. Gadi Rubin, Adv. ד"ר גדי רובין, עו"ד  
Ahaz Ben-Ari, Adv. אחז בן ארי, עו"ד  
Kobi Ivatsin, Adv. קובי איבצן, עו"ד  
Andrew Vereshagin, Adv. אנדריי ורשצ'גין, עו"ד

ז' שבט, תשפ"ה  
5 פברואר, 2025

לכבוד  
ועדת המכרזים  
המועצה האזורית גולן

בדוא"ל

שלום רב,

**הנדון: מכרז מספר 30/2024**

**לקבלנות משנה להפעלת קווי שירות בתחבורה ציבורית באשכול גולן**

התבקשנו לחוות את דעתנו בשאלה האם יש לקבוע, במסגרת המכרז שבנדון, כי אגד חברה לתחבורה בע"מ (להלן: "אגד") איננה יכולה להגיש הצעה במכרז משום שהיא בגדר מפעיל תחבורה ציבורית שחלקו מכלל פעילות התחבורה הציבורית בישראל עולה על 25%.

להלן הרקע כפי שנמסר לנו על ידיכם וחוות דעתנו.

**רקע**

1. באוגוסט 2018 פרסם משרד התחבורה מסמך שכותרתו "תכנית תחרות ענף התחבורה הציבורית באוטובוסים שנים 2018-2030" (להלן: "תכנית התחרות"). בסעיף 5.3.1 לתכנית התחרות נקבע כי "חלקו של מפעיל מכלל פעילות התח"צ באוטובוסים בישראל לא יעלה על כ- 25%". בסיפא של הסעיף נקבע כי: "למשרד [הכוונה למשרד התחבורה] שמורה, על פי שיקול דעתו המקצועי הבלעדי, האפשרות להתיר השתתפות בהליך תחרותי של מפעיל שירות החורג מהמגבלה כאמור".

2. ביום 7.11.2018 נתחם בין מדינת ישראל (באמצעות משרד התחבורה) ובין אגד הסכם בנוגע להפעלת קווי תחבורה ציבורית (להלן: "ההסכם ההפעלה של אגד") אשר כלל, בין היתר, את הסכמות אגד לכללי ההגבלה שבתכנית התחרות.

3. על פי הנתונים שנמסרו לנו חברת אגד הינה מפעילת שירות שחלקה מכלל פעילות התחבורה הציבורית בישראל עולה על 25%. כך היה בשנת 2023 ובשנת 2024 וכך המצב, על בסיס הנתונים הידועים היום, גם במועד כתיבת חוות דעתנו.
4. בהתאם להסכם בין המועצה האזורית גולן (להלן: "המועצה") לבין משרד התחבורה מיום 13.6.2023, קיבלה המועצה ממשרד התחבורה רישיונות להפעלת קווי שירות באזור הגולן (להלן: "הסכם ההפעלה אשכול גולן"). על פי תנאי ההסכם רשאית המועצה להפעיל את הקווים בעצמה או באמצעות קבלן משנה מטעמה.
5. בחודש נובמבר 2023 פרסמה המועצה את מכרז מספר 21/2023 למתן שירותי תגבור לקווי התחבורה הציבורית באשכול גולן (להלן: "המכרז הקודם"). במכרז זה לא היה סעיף שאסר על חברה שחלקה עולה על 25% מפעילות התחבורה הציבורית בישראל להשתתף במכרז ואף לא סעיף שהפנה בדרך כזו או אחרת להוראות הכלולות בתכנית התחרות בנוגע למגבלות על השתתפות מפעילי תחבורה ציבורית במכרזים לקווי שירות. בפועל השתתפו במכרז זה גם חברת אלקטרה אפיקים וחברת סופרבוס, וגם חברת אגד היסעים בע"מ (חברה בת של אגד). אלקטרה וסופרבוס לא תקפו את השתתפותה של אגד היסעים במכרז זה למרות שחלקה של אגד עלה באותו המועד (כפי שהוא עולה גם היום) על 25% מפעילות התחבורה הציבורית בישראל. בפועל מכרז זה בוטל כתוצאה מפסק דינו של בית המשפט העליון בע"מ 24684-08-24 **אלקטרה אפיקים בע"מ נ' המועצה האזורית גולן** (נבו – 20.10.2024), בגין סוגיות משפטיות שאינן קשורות להשתתפותה של אגד במכרז.
6. בנובמבר 2024 פרסמה המועצה את המכרז נשוא הדיון שלפנינו. במכרז זה לא נדרש שהמציג יהיה "מפעיל תחבורה ציבורית". ההיפך הוא הנכון, נקבע במפורש שרשאי להגיש הצעה גם "מסיע פרטי" (ס' 4ג) למכרז. יתרה מזו, בסעיף 3(ד) למכרז נקבע כי: "מפעיל תחבורה ציבורית קיים רשאי להשתתף במכרז, **ובלבד שהפעלת השירותים תתבצע על ידו, ככל שיזכה במכרז, על ידי חברה פרטית ייעודית שלו שאינה מפעילה קווי שירות בתחבורה ציבורית**". גם במכרז זה לא נאמר דבר ביחס לתחולתו של הכלל שנקבע בתכנית התחרות אשר מונע מחברה שחלקה עולה על 25% מפעילות התחבורה הציבורית בישראל להשתתף במכרז.
7. יצוין כי בטרם היציאה למכרז נתבקש אישורו של משרד התחבורה לתוכנו של המכרז ולהתאמתו להסכם ההפעלה אשכול גולן שבין המועצה למשרד התחבורה, ואישור זה נתקבל במייל מתאריך 12.11.2024 כדלקמן:
- "קבלנו לבחינה את טיוטת המכרז המצ"ב אתם מבקשים לפרסם להפעלת קבלני משנה. המכרז תואם את העקרונות של הסכם ההפעלה של המועצה מול המשרד ואין לנו התנגדות לפרסומו".
- לשון אחרת, תוכנו של המכרז על מה שיש בו, ועל מה שאין בו, מקובלים על משרד התחבורה ותואמים את הסכם ההפעלה אשכול גולן שבין המועצה ומשרד התחבורה.
8. במסגרת הליכי המכרז התאפשר למציעים לבקש הבהרות למסמכי המכרז. במסגרת הליך זה התבקשה הבהרה בזו הלשון: "**ועדת המכרזים מתבקשת להבהיר כי נאסר על אגד**

להשתתף במכרז הנוכחי, לא באופן ישיר ולא באופן עקיף, נוכח חריגתה ממגבלת ההשתתפות, בשים לב לכך שבמועד פרסום המכרז בענייננו, נובמבר 2024, חלקה בענף, במונחי ק"מ נסועה, חרג מ- 25% (ולמעשה עומד על 25.73%).

9. במענה לבקשת הבהרה זו החליטה ועדת המכרזים לבקש מכל משתתף במכרז שמעונין בכך להביע את עמדתו בעניין. לועדת המכרזים הוגשה התייחסותו של משרד עוה"ד מיתר (עו"ד אבי ליכט) בשם חברת אגד; התייחסותו של משרד עוה"ד ש. הורוביץ (עו"ד ערן בצלאל) בשם חברת אלקטרה אפיקים בע"מ והתייחסותה של חברת סופרבוס העמקים בע"מ, כולן מיום 22.1.2025. אלקטרה אפיקים וסופרבוס יקראו להלן: "החברות המתנגדות".

10. את חוות דעתנו ביחס לשאלה דלעיל אנו נותנים לאחר שעיינו גם בהתייחסויות הנ"ל ובחומרים שצורפו אליהן.

### רקע נורמטיבי – שיקול הדעת השיפוטי בנושא מכרזים

11. בטרם נדון בשאלה נשוא חוות הדעת לגופה נבקש להפנות לפסיקת בית המשפט העליון (כב' השופט פוגלמן – כתוארו אז) המתמצתת את עקרונות הפרשנות בדיני המכרזים בכלל ותנאי הסף בפרט. בעניין זה קבע השופט פוגלמן, בעע"מ 6823/10 מתן שירותי בריאות בע"מ נ' משרד הבריאות (פסקה 24) כדלקמן:

"הצורך בהירות ובהקפדה זוכה למשנה תוקף כשמדובר בתנאי סף במכרז. אופיים הבינארי של תנאים אלה, המעמידים את המציע במצב של "להיות או לחדול", מחייב הצגת תמונה ברורה של דרישות הסף של המכרז על-ידי עורכו. אי בהירות, עלולה להביא מציעים בכוח להימנע מלגשת למכרז בשל סברתם כי הם אינם מקיימים את תנאי הסף, ולחילופין להביא להשקעת יתר מטעם מציעים כדי לקיים תנאים שבדיעבד יתברר כי אינם נדרשים. בהימצא תנאי במכרז שאינו בהיר, וניתן לפרשו פירושים שונים, שהינם סבירים במידה שווה ומקיימים במידה שווה את תכליות המכרז, תועדף – מטעמים של הגינות – פרשנות המקיימת את הצעות משתתפי המכרז על פני פרשנות הפוסלת אותן (ראו עניין סופרמאטיק, סעיף 12; עע"מ 5949/07 אמישראל גז-טבעי בע"מ נ' פז-גז (1993) בע"מ, סעיף 9 ([פורסם בנבו], 28.4.2008))."

12. על הלכה זו חזרו בתי המשפט בערכאות שונות פעמים רבות והיא מושרשת היטב בדיני הפרשנות של תחום המכרזים. כך בעע"מ 7514/21 שמאור מוקד הבטחון הישראלי נ' מדינת ישראל, שם נאמר כי:

"מקום בו קיימות מספר פרשנויות סבירות, המתיישבות עם לשון המכרז ותכליתו, יש להעניק את הבכורה לפרשנות המקיימת את הצעות משתתפי המכרז ומרחיבה את מעגל המשתתפים, על פני פרשנות הפוסלת אותן".

כך גם בפסיקת בתי המשפט לעניינים מנהליים – ראו לדוגמא עת"מ (חיפה) 24500-10-22 וואן סיטי נ' מועצה מקומית פקיעין ועת"מ (נצרת) 32439-12-22 מטרופולי-נט נ' מועצה מקומית מטולה.

13. אם נבקש לתמצת את ההלכה הרי שהיא קובעת כי בפרשנות מסמכי המכרז ועל אחת כמה וכמה בכל הנוגע לתנאי סף, יש לנקוט בפרשנות מצמצמת באופן שירחיב את מעגל משתתפי

המכרז ולא יכביד מעבר לקבוע במפורש, על סף הכניסה למכרז. עקרונות אלה נכונים, כעקרונות מנחים, להפעלת שיקול הדעת השיפוטי בדיני מכרזים באופן כללי.

## דין

14. על מנת לפסול מציע במכרז יש להצביע על מקור במסמכי המכרז המאפשר לעשות זאת, כאשר בדרך כלל מדובר בתנאי סף. לחילופין יש להצביע על מקור חיצוני למכרז הגובר על העדרן של תניות במכרז המאפשרות פסילה, כגון הוראה מפורשת בחוק החרות. כפי שנראה להלן, במקרה דנן לא קיים אף לא אחד ממקורות סמכות פסילה אלה.

15. מעיון בכל טענות החברות המתנגדות עולה כי הן לא מצביעות על אף תנאי בתנאי הסף שבמכרז, או על אף סעיף אחר מסעיפי המכרז, האוסר על השתתפותה של אגד. תמצית טענתן של החברות המתנגדות הינה כי על המועצה מוטלת חובה לפסול את אגד בשל הוראות תכנית התחרות והסכם ההפעלה שבין אגד לבין משרד התחבורה.

16. המקור היחידי עליו סומכות החברות המתנגדות את טענותיהן הינו פסק הדין בעת"מ (מינהליים י-ם) 17621-09-24 אגד חברה לתחבורה בע"מ נ' משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (נבו 18.12.2024 – להלן: "פסק דין אגד"). אלא שפסק דין אגד כלל אינו רלוונטי לעניינינו. בפסק דין אגד תקפה אגד את החלטת ועדת המכרזים של משרד התחבורה למנוע ממנה, מראש (ככל הנראה במסגרת תנאי סף), את השתתפותה במכרז של המשרד בשל הכלל המגביל בתכנית התחרות. אגד לא טענה כי המשרד איננו מוסמך להכפיף את המכרזים שהוא מוציא לכללי תכנית התחרות, שכן ככל הנראה הניחה שלטענה זו אין סיכוי להתקבל. זאת משום שאין ספק שמשרד התחבורה יכול לקבוע במכרז שהוא מוציא, תנאי סף, שלא רק שהוא הגיוני ומקדם את תוכניות התחבורה של המשרד, אלא שאגד, כמי שהייתה צד להסכם ההפעלה עם המדינה, אינה יכולה להתנער ממנו בכל הנוגע למכרזי משרד התחבורה.

17. אולם דברים שנאמרו בפסק דין אגד בדבר חשיבות תכנית התחרות ואופן הטמעתה במכרזי משרד התחבורה, יפים ככל שיהיו, אינם רלוונטיים לעניינינו, הן במישור הפורמלי והן במישור המהותי.

18. במישור הפורמלי – המועצה האזורית אמורה לקדם את אשכול התחבורה שנמסר לידה, באופן האופטימלי בעבור תושביה והאינטרסים עליהם היא מופקדת כרשות מקומית, אשר עשויים להיות שונים מאלה עליהם מופקדים המדינה בכלל ומשרד התחבורה בפרט. המועצה המקומית אינה מופקדת על הסדרת התחבורה הכלל ארצית ועל קידום התחרות בה. היא מופקדת רק על האופטימיזציה של התחבורה אותה היא מנהלת, עבור תושביה. משכך קיים ספק רב אם מיוזמתה היא, מוסמכת היתה המועצה, גם אם היתה חפצה בכך, להגביל את השתתפותה של אגד בשל שיקולי הסדרת התחבורה הציבורית הכלל ארצית הבאים לידי ביטוי בתכנית התחרות. מוציא מכרז אמור, באמצעות המכרז, לקדם את המטרות עליהן הוא מופקד על פי דין, וללא הסמכה מפורשת, הוא אינו יכול, ככלל, לערב שיקולים שהוא לא מופקד עליהם. כך ככלל וכך עוד יותר מששיקולים אלה עשויים להביא לצמצום מספר המציעים הפוטנציאליים, ובהתאם, לפגיעה אפשרית ביכולת לקבל את ההצעות אשר ישרתו באופן מיטבי את האינטרסים עליהם הוא מופקד.

19. ניתן לתהות אם משרד התחבורה יכול היה להורות למועצה לכלול במכרז הוראה המכפיפה אותו לתכנית התחרות, אך כאמור, הוראה כזו לא ניתנה, ובהתאם תנאי זה לא נכלל במכרז. יתרה מזו, המכרז כפי שפורסם קיבל את אישורו של משרד התחבורה, אשר גם בשלב זה לא דרש מהמועצה לכלול בו הוראה כלשהי בעניין זה. למיטב הידיעה המשרד אף לא הורה לאגד להמנע מלהשתתף במכרז שפרסמה המועצה, ככל שנתונה לו זכות לעשות כן במסגרת היחסים ההסכמיים בינו ובין אגד.
20. ודוק, תכנית התחרות, איננה מעשה חקיקה או נורמה התקפה כלפי כולי עלמא (בבחינת תקנה בת פועל תחיקתי) אלא רגולציה המכוונת למערכת היחסים שבין המדינה כרגולטור המעניק רשיונות של מפעיל תחבורה ציבורית, לבין מפעילי התחבורה. גם אם תנאים אלו קיבלו תוקף של החלטת ממשלה הם מחייבים את הממשלה במגעה מול מפעילי התחבורה הציבורית אך הם אינם נורמה המחייבת רשות מקומית המצויה מחוץ למעגל הממשלתי.
21. דיברנו עד כה במישור הפורמלי המאבחן בין פסק דין אגד לבין נסיבות עניינינו. אך קיים גם שוני מהותי בין שני המקרים. תכנית התחרות ופסק הדין הדין בה עניינם במפעילי תחבורה ציבורית הפועלים כמחזיקים ברישיון להפעלת תחבורה ציבורית. בעניינינו, כפי שראינו לעיל, לא רק שהמכרז מתיר למי שאינו מפעיל תחבורה ציבורית להשתתף בו, אלא שהוא קובע במפורש שמפעיל תחבורה ציבורית המשתתף במכרז יהיה חייב "שהפעלת השירותים תתבצע על ידו, ככל שיזכה במכרז, על ידי חברה פרטית ייעודית שלו שאינה מפעילה קווי שירות בתחבורה ציבורית". כאמור, תנאי הסף שבמכרז (ס' 4) אינם דורשים כלל ניסיון כמפעיל תחבורה ציבורית. הם קובעים כי רשאי להגיש הצעה גם "מסיע פרטי" והכל בכפוף לעמידה בדרישת הניסיון המפורטת בסעיף 4' לתנאי המכרז.
22. קביעות אלה במכרז נובעות מנקודת המוצא המוצאת את ביטוייה בהוראות שונות שבסעיף 1 למכרז. דוגמה מובהקת לנקודת מוצא זו מצויה בסעיף 1(ו) למכרז הקובע כי: "הזוכה במכרז יפעל **כקבלן משנה של המועצה** ויסייע לה בהפעלת מערך קווי השירות של התחבורה הציבורית, כולל הפעלה סדירה של קווי השירות ו/או תגבורים על-פי רישיונות הקווים והוראות מסמכי המכרז וההסכם מכוחו...".
23. לאמור, המכרז מבקש שהמציעים לא יראו את עצמם כ"מפעילי תחבורה ציבורית" אלא כמי שמסייעים למפעיל התחבורה הציבורית (שהוא המועצה). הסמכות כמפעיל תחבורה ציבורית נותרה בידי המועצה, שקיבלה לכך רישיון כדין משרד התחבורה. על פי כללי המשפט המינהלי, ניתן להניח כי ההסמכה כבעל רישיון איננה ניתנת להאצלה או להעברה, אך הגורם המוסמך רשאי להסתייע בגורמים חיצוניים בביצוע המטלות המוטלות עליו, ככל שאינן מחייבות הפעלת שיקול דעת (על ההבחנה בין האצלה אסורה להסתייעות מותרת ראו בג"ץ 2303/90 **פיליפוביץ נ' רשם החברות** וכן דפנה ברק-ארז, **משפט מנהלי**, כרך א' עמ' 173 - 187).
24. בשל כך חוזר המכרז בהקשרים שונים על כך שלא רק שהזוכה בו אינו חייב להיות מפעיל תחבורה ציבורית, אלא שההפעלה בפועל חייבת להתבצע שלא על ידי מי שהוא מפעיל תחבורה ציבורית.

25. עיון בתכנית התחרות מעלה לכל הפחות ספק של ממש בדבר תחולתה על מי שמשמש כקבלן משנה עבור מפעיל תחבורה ציבורית אחר<sup>1</sup>. תכנית התחרות עניינה במפעילי תחבורה ציבורית ככאלו, ולא בקבלני משנה המהווים תאגיד נפרד ושנאסר עליהם להיות מפעילי תחבורה ציבורית. אף אם ניתן היה לטעון כי מערכת היחסים שבין משרד התחבורה לבין מפעילי התחבורה הציבורית וההגבלות המוטלות עליהם, מוטלות גם על קבלני משנה, ברי לחלוטין שלא ניתן לייבא פרשנות מרחיבה זו כתנאי מגביל לתוך מכרז, שאינו מפנה לתכנית התחרות ובשל כך למנוע מאגד, העומדת בתנאי הסף, להתחרות במכרז, בשל הגבלה המיובאת מבחוץ, ללא בסיס של ממש.

26. ודוק, נימוק זה מובא למעלה מן הצורך, שכן גם אילו יקבע שתכנית התחרות, למרות לשונה, חלה בכל זאת גם על קבלני משנה, בהעדרה של הוראה במסמכי המכרז המגבילה את הזכות להשתתף או אף מפנה לתכנית התחרות בהקשר זה, אין בידי ועדת המכרזים סמכות לקבוע שיש מניעה להשתתפותה של אגד במכרז.

27. סיכומם של דברים – איננו מוצאים עילה בגינה יכולה המועצה לפסול את השתתפותה של אגד במכרז. לדעתנו אם תוטל מגבלה זו יש חשש שהרשות תהיה חשופה לעתירה מצד אגד, בשל חריגה מתנאי המכרז.

28. בשולי הדברים נבקש להתייחס לטענת השיהוי וההשתק שעלתה בטיעוניה של חברת אגד. ככלל נקבע בפסיקה לא אחת כי טענת השיהוי היא בעלת משקל מיוחד בכל הקשור לדיני המכרזים. כך בעת"מ (ירושלים) 277/10 רדיו עכשיו נ' מועצת הרשות השניה, קובע השופט מרזל (בפסקה 18 לפסק דינו) כי:

"לטענת השיהוי משקל ומשמעות מיוחדת בדיני המכרזים, במובן זה, שמהות העניין מביאה לרוב להתגבשות שיהוי בתוך פרק זמן קצר יחסית..."

ובעת"מ (נצ' 33004-09-18 איילון חברה לביטוח נ' המועצה המקומית חצור הגלילית קובע השופט יונתן אברהם (בפסקה 59 לפסק דינו) כי:

"תקופת השיהוי תלויה בנסיבות כל עניין ועניין, ומספר תתי-תחומים במשפט המינהלי זכו להתייחסות ממוקדת יותר בכל האמור לדיני השיהוי. בדיני מכרזים עשוי להתגבש שיהוי כבר לאחר שבועות בודדים, וזאת בשל הצורך הענייני בביצוע פעולות מהירות בעקבות המכרז והנוק העלול להיגרם כתוצאה מעיכוב ביצוע המכרז".

29. יתרה מזו, טענת השיהוי התפרשה כחלה לא רק על שיהוי בהגשת עתירה אלא גם על שיהוי בפנייה לרשות המנהלית. כך באופן כללי (ראו למשל בג"ץ 2188/12 שאהין נ' מדינת ישראל)

---

<sup>1</sup> כאסמכתא נוספת לכך ראו למשל העובדה שבסעיף 7.5 לתכנית התחרות נקבעו הוראות מיוחדות לשני אשכולות שירות המופעלים באמצעות מועצות אזוריות (אשכול הגולן נשוא חוות דעתנו ואשכול חבל אילות) תוך אמירה ברורה כי מדובר בהסדר ייחודי.

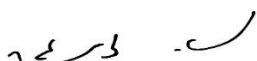
וכך באופן ספציפי בנוגע לשיהוי במהלך ההליך המכרזי. לעניין זה ראו פסק דינו של השופט סולברג בעע"מ 6954/21 ק.מ.מ. מדף 4 בע"מ נ' רשות מקרקעי ישראל (במיוחד בפסקה 21 לפסק הדין), וכן בעת"מ (ירושלים) 47253-08-24 תנופה פתרונות תחבורה נ' מדינת ישראל (בפסקה 24 לפסק דינה של השופטת תמר בר אשר).

30. לאור פסיקה ענפה זו נראה כי יש מקום לדחות את הבקשה לפסול את חברת אגד גם מטעמי שיהוי והשתק. כפי שפורט ברקע לעיל, החברות המתנגדות היו שותפות גם למכרז שפורסם בשנת 2023. גם במכרז זה לא היה סעיף שמונע מחברת אגד להשתתף במכרז וחברת אגד הסעים בע"מ, חברה בת של אגד, אף השתתפה בו. והינה במכרז זה לא תקפו החברות המתנגדות, לא את העובדה שאין במכרז סעיף המגביל את השתתפותה של אגד ולא את עצם השתתפותה של אגד הסעים בע"מ במכרז. בנסיבות אלה ניתן לראות בהתנהגות החברות המתנגדות משום שיהוי, או לחילופין השתק, ולראות זאת כנסיבה מסייעת לדחיית בקשתן לפסול את חברת אגד מלהשתתף במכרז.

31. לסיכום, כאמור, לטעמנו אין מקור ואין עילה מוכרת בדיני המכרזים המאפשרת לפסול את השתתפותה של אגד במכרז, במישרין או בעקיפין באמצעות חברות שבשליטתה, **במיוחד לאור העובדה שהזוכה במכרז ישמש כקבלן משנה בלבד להפעלת השירות**. גם אם היתה עילה שכזו, אנו סבורים כי לאור כללי הפרשנות ושיקול הדעת המקובלים במסגרת דיני המכרזים לא היה מקום לפסול את השתתפותה של חברת אגד ובכך לצמצם את מספר המשתתפים במכרז. לבסוף, טענת השיהוי והמניעות אף היא מסייעת למסקנה זו.

נשמח לעמוד לרשותכם להבהרות ככל שתבקשנה.

בברכה,

  
שלום זינגר, עו"ד

  
שרית דנה, עו"ד