



4 דצמבר, 2017
ט"ז כסלו, תשע"ח
מספר:

- מבלי לפגוע בזכויות -

בדואר רשום

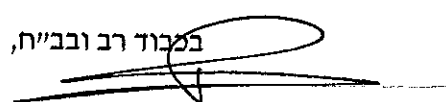
לכבוד
מר אלעד מן, עו"ד
הצלחה התנועה הצרכנית לקידום חברה כלכלית הוגנת
דרך מנחם בגין 7
רמת גן
ח.נ.,

הנדון: הצלחה התנועה הצרכנית לקידום חברה כלכלית הוגנת - בקשה לקבלת מידע, מיזוג אל-על וישראיר סימוכין: בקשה לקבלת מידע בדואר אלקטרוני מיום 10.11.2017

במענה לבקשתה של מרשותך, "הצלחה התנועה הצרכנית לקידום חברה כלכלית הוגנת" הריני מתכבדת להשיבך כדלקמן:

1. מצורף בזאת נייר עמדה שהוגש על ידי רשות שדות התעופה (להלן: "הרשות") לרשות ההגבלים העסקיים בעניין שבנדון.
2. יובהר, כי לא התקיימו בין הרשות לבין הרשות להגבלים עסקיים כל פגישות בנושא ועמדת הרשות נשלחה לאחר שהרשות הזדיעה במסגרת פגישה שהתקיימה ביום 17.10.2017 במשרדי הרשות להגבלים בנושא ובתחום אחר, כי ברצונה להגיש עמדתה ביחס לסוגיית המיזוג.
3. בהתאם לכך, הרי שאין בידי הרשות עוד מידע ו/או מסמכים נוספים מעבר למידע הנ"ל.
4. כמובן שאין באמור במכתב זה ו/או במה שלא נכתב בו כדי לוותר ו/או לפגוע ו/או לגרוע במי מטענותיה ו/או זכויותיה של הרשות.

במכוד רב ובב"ח,


תמר טורגימן, עו"ד
עורכת דין בכירה
והממונה על חוק חופש המידע

העתקים:
מר יעקב גנות – מנכ"ל הרשות
עו"ד אריה שחם – היועץ המשפטי



5 נובמבר, 2017
טי"ז חשוון, תשע"ז
מספר:
An-11-02

- מבלי לפגוע בזכויות -

בדואר רשום ובאמצעות פקס: 02-5458555

לכבוד
גבי ורד גיא, רו"ח
כלכלנית, המחלקה הכלכלית
רשות ההגבלים העסקיים
רח' עם ועולמו 4
ירושלים
שלום רב,

הנדון: עמדת רשות שדות התעופה בישראל בעניין מיזוג אל-על ו- ישראייר

בהתאם לסיכום, להלן תפורט עמדת רשות שדות התעופה בישראל ("הרשות") בעניין מיזוגן של חברת אל-על נתיבי אוויר לישראל בע"מ ("אל-על") לבין חברת ישראייר תעופה ותיירות בע"מ ("ישראייר"). לאחר שהדברים נבחנו לעומקם, הרשות סבורה שהמיזוג שבנדון ("המיזוג") מעורר מספר חששות:

1. חברת אל-על הינה חברת התעופה הינה חברת התעופה המחזיקה בנתח השוק הגדול ביותר מבין כלל חברות התעופה הפועלות בקווים בין-לאומיים לישראל וממנה, ובהתאם להחלטות הממונה על הגבלים עסקיים, היא בעלת מונופולין בחלק מקווי תעופה אלה.
2. היקף הפעילות הבינלאומית של חברת אל-על בנתבי"ג בשנת 2016 עמד על שיעור של כ- 32% מכלל היקף הנוסעים הבינלאומיים באותה שנה וכ- 34% בתקופה 1-6/2016 כאשר ובשנת 2017 בתקופה המקבילה (1-6/2017) עמד על שיעור של כ- 30% מכלל היקף הנוסעים הבינלאומיים באותה שנה¹.
3. כזכור, במשך שנים ארוכות דרשה חברת אל-על לקבל אישור להפעלת קו פנים ארצי ממרכז הארץ לאילת ובתורה. לאחר קבלת האישור בשנת 2010, ומטעמים השמורים עימה, החליטה אל-על בשנת 2013 להפסיק את טיסותיה לאילת ולהסב את כל פעילותה לפעילות בינלאומית בלבד.
4. בקווי הפעילות ת"א-אילת פתלים כיום שני שחקנים בלבד: חברת ארקיע, שהינה גורם דומיננטי ביותר בקו הטיסות ת"א-אילת, וחברת ישראייר- המפעילה טיסות משדה התעופה שדה דב בעיקר ומנתבי"ג ואשר מחזיקה בנתח שוק של כ- 30% מסך תנועת הנוסעים הפנים ארצית מת"א לאילת.
5. בשים לב להחלטתה של אל-על לסגור את קו הטיסות ת"א-אילת ולהימנע מביצוע טיסות פנים ארציות, מיזוגן של אל-על וישראייר מעלה חשש לפיו לאחר המיזוג, עשויה אל-על להחליט לפעול לחסטת טיסות

¹ בהתאם לנתוני תנועת נוסעים יוצאים בינלאומית



ישראלייר הפנים ארציות לטיסות בינלאומיות (לרבות תחת קוד של חברת אל על באמצעות חכירה רטובה), באופן שיפגע בתחרות בשוק הטיסות הפנים ארציות, עד כדי גריעת מתחרה ממנו והותרתו בידי חברה אחת בלבד.

6. תרחיש חלופי הינו כי לאור הצפי לפתיחת שדה התעופה הבינלאומי עייש אילן ואסף רמון שליד תמנע בחודשים הקרובים עשויה אל על לחחליט לשוב ולבצע טיסות פנים-ארציות (כטיסות עצמאיות או כטיסות משלימות לטיסות בינלאומיות שלה) וזאת במסגרת המעבר לפעילות הבינלאומית הצפויה בשדה תעופה זה.

7. בתרחיש זה בו אל על תשוב לבצע טיסות פנים-ארציות לשדה התעופה רמון אזי ללא המיזוג היה עשוי השדה לשכלל תחרות בענף הטיסות הפנים ארציות שכן גם בנסיבות אלה ברי, שמיזוגן של ישראלייר ואל-על יגרע מתחרה משוק ריכוזי ביותר בו פועלים כיום שני שחקנים בלבד, ותמנע אפשרות ליצירת תחרות על-ידי כניסת מתחרה שלישי לענף.

8. חשש נוסף וכבד משקל אף הוא שמעלה המיזוג הינו חשש מפני מקסום התועלות הכלכליות על ידי אל על וזאת על חשבון הציבור. מקסום תועלות זה, אשר יוצג להלן, יפלה לטובה את החברה הממוזגת לעומת מתחרותיה. תקנות רשות שדות התעופה (אגרות), תשנ"א-1991 ("התקנות"), קובעות את שיעור האגרות שמשלמים בעלי כלי טיס לרשות בגין האגרות השונות שנקבעו בגין שירותים המוענקים לחם. תקנה 14 (א) לתקנות קובעת כי בעל כלי טייס יחא זכאי לשלם את האגרות המגיעות ממנו לפי תקנות 3,6,8-1 עד 12 בנתבי"ג בשיעור מוקטן ובלבד שחלקו בכלל סכומי האגרות האמורות המגיעות לרשות מכלל המשתמשים בנתבי"ג הוא בשיעור שנקבע בתקנה 14(ב)².

9. חברת אל-על מתוקף היותה החברה בעלת נתח השוק הגדול ביותר בנתבי"ג זכאית להנחות שונות באגרות המשולמות על-ידה, בהתאם כאמור להיקף פעילותה היחסי החודשי (תשלומי אגרות). יחד עם זאת במחלף חודש 2016 ושנת 2017, היו חודשים בהם החברה הייתה זכאית לתשלום בשיעור מוקטן של 15% בלבד לעומת שיעור מוקטן של 20%.

10. מיזוגן של החברות מעלה חשש לפיו אל-על תוכל לבצע הסטות שונות (דוגמת חכירת מטוסים מישראלייר והסטתם תחת קוד אל-על), על מנת להגדיל באופן מלאכותי את היקף תשלומי האגרות שלה, וזאת לצורך שיעורי הנחות גבוהים יותר בשיעורי האגרות, לחן היא לא תהייה זכאית על-פי דין.

11. לדוגמא, בחודש אוקטובר 2016, הייתה החברה זכאית להנחה לתשלום בשיעור מוקטן של 15% בלבד ולא ב-20% (השיעור לו הייתה זכאית בחודשים אחרים) – ההפרש של כ-5% הנחה מוערך בכ- \$ 300,000 לחודש ביחס לסך כל ההנחות של כ-3.63 מיליון דולר בחישוב של 12 חודשים בהתאם להיקף הפעילות הכללי של שנת 2016.

² החישוב בהתאם לתקנות הינו חודשי



12. בשנת 2017 לעומת זאת, הייתה אל על זכאית להנחה לתשלום בשיעור מוקטן של כ-20% אך ורק בגין החודשים ינואר-מרץ ומאי. בחודשים, אפריל, מאי, יוני, יולי, אוגוסט וספטמבר הייתה אל על זכאית להנחה לתשלום בשיעור מוקטן של 15% בלבד, כלומר הירידה בשיעור הפעילות הבינלאומית של חברת אל-על בנתבייג בחודשים אלו ביחס לכלל התנועה הבינלאומית בנתבייג באותם חודשים מייצגת הפחתה בשיעור התשלום המוקטן של אל על ב- 2 מיליון דולר (עד חודש ספטמבר 2017 - כולל) ביחס לסך כל ההנחות של כ- 4 מיליון דולר בחישוב של 12 חודשים בהתאם להיקף הפעילות הכללי של שנת 2017, לו אל על הייתה זכאית לשיעור הפחתה של 20% בכל חודשי השנה.

13. בנסיבות אלה, בהן תוכל אל על לשלוט בגובה ההנחה לו היא זכאית ולמקסם את התועלות הכלכליות שלה, צפויה אל-על (שנהנית ממילא ממעמד דומיננטי ומונופוליסטי בחלק מקווי התעופה) ליהנות מיתרונות בלתי הוגנים על-פני מתחרותיה, שחמוקק ומתקין התקנות לא התכוון להעניק לה. מצב זה כאמור יתאפשר מקום בו תינתן לאל-על האפשרות להשתלט על חברת תעופה אחרת, הפעילה באותו שדה, ולייחס לה את פעילותה וכך לדוגמא בהתאם להיקף הפעילות בשנת 2017 להיות זכאית להנחה בשיעור של 2 מיליון דולר בשנה, הנחה שבהתאם לפעילותה השנה לא הייתה זכאית לה.

הרשות תשמח לעמוד לרשותכם בכל עניין וככל שתידרש.

מחבר: רב
ענת סתיו, עו"ד
סגנית בכירה ליועמ"ש

העתקים:
מר יעקב גנות - מנכ"ל
מר אריה שחם - היועץ משפטי
מר שמואל זכאי - מנהל נתבייג
מר יורם שפירא - סמנכ"ל מסחר ופיתוח עסקי
מר זוהר גפן - מנכ"ס תפעול ומבצעי קרקע
מר שמואל אמסלם - עוזר ראשי למנהל נתבייג
עו"ד אורי שוורץ - היועץ המשפטי רשות התגבלים העסקיים
עו"ד יונתן צביקל - רשות התגבלים העסקיים