

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 ולמיוזגים, אני מודיע כי ביום ג' בתשרי התשע"ג (19 בספטמבר 2012) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
7693	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Swiss International Airlines Ltd	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	הטסת נוסעים

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים.

החלטתי מתבססת על כך שאין בכבילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות; עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

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.

החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מספר 7693, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

ל' בתשרי התשע"ג (16 באוקטובר 2012)
(חמ 1-17-3-41)

דיוויד גולה
הממונה על ההגבלים העסקיים

¹ ס"ח התשמ"ח, עמ' 128; התשס"ב, עמ' 165.

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 ולמיוזגים, אני מודיע כי ביום ד' בתשרי התשע"ג (20 בספטמבר 2012) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
7695	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Iberia Linweas Aéreas de España	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	הטסת נוסעים

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים.

החלטתי מתבססת על כך שאין בכבילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות; עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

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.

החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מספר 7695, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

ל' בתשרי התשע"ג (16 באוקטובר 2012)
(חמ 1-17-3-41)

דיוויד גולה
הממונה על ההגבלים העסקיים

¹ ס"ח התשמ"ח, עמ' 128; התשס"ב, עמ' 165.



רשות ההגבלים העסקיים

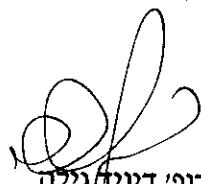
הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988¹ (להלן – "החוק"), ולאחר התייעצות עם הועדה לפטורים ולמיזוגים, אני מודיע כי ביום ג' בתשרי התשע"ג (19 בספטמבר 2012) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
7693	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Swiss International Airlines Ltd	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	הטסת נוסעים

תוקפו של הפטור מוגבל ל-3 שנים. החלטתי מתבססת על כך שאין בכילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות, עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. בהתאם לסעיף 15 (א) לחוק, נתונה החלטתי זו לערר בפני אב בית הדין להגבלים עסקיים על ידי איגוד עסקי, ארגון צרכנים או כל אדם העלול להיפגע מההסדר הכובל שעליו ניתן הפטור. החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מספר 7693 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.



פרופ' דיוור גליק
הממונה על הגבלים עסקיים

ל' בתשרי התשע"ג

16 באוקטובר 2012

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



רשות ההגבלים העסקיים

החלטת בדבר מתן פטור להסדר כובל

Swiss International Airlines Ltd בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין

1. פתח דבר

לפני בקשה לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק"), ביחס להסכם מיום 31.3.2002 שנחתם אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל על") לבין Swiss International Airlines Ltd (להלן: "סוויס") לשיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה ושיתוף בקוד (להלן: "ההסכם").

בגין ההסכם ניתן פטור מאישור הסדר כובל על פי סעיף 14 לחוק ביום 21.9.2009 אולם תוקפו הוגבל לתקופה בת שלוש שנים ומשכך צפוי לפקוע ביום 21.9.2012 (להלן: "החלטת הפטור הקודמת")¹, ומכאן הבקשה שלפני.

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתו האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, כי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו וכי אינו פוגע פגיעה של ממש בתחרות בשוק. מטעמים אלו ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק מהנימוקים שיפורטו להלן.

2. הצדדים וההסדר

2.1. הצדדים להסדר

אל על – חברת התעופה הוותיקה והדומיננטית בישראל, הנחשבת ל"מוביל הלאומי" של מדינת ישראל. אל על הינה חברה ציבורית² המפעילה טיסות סדירות בין ישראל למדינות רבות בעולם, באמצעותן מובילה בדרך האוויר נוסעים ומטען (כולל כבודה ודואר). בנוסף, אל על מפעילה טיסות שכר בינלאומיות באמצעות חברת הבת שלה סאן דור נתיבי אויר לישראל בע"מ. אל על

¹ החלטת הממונה על הגבלים עסקיים לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדר שבין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין Swiss International Airlines Ltd, 2009 הגבלים עסקיים 5001476 (להלן: "החלטת הפטור הקודמת").

² בעלי המניות העיקריים בחברה הינם: הציבור (כ-34.59%), כנפיים אחזקות בע"מ (39.33%), מר פנחס גינובורג (8.94%) ועובדי ומנהלי אל-על (5.94%). שאר בעלי המניות הינם: הפניקס אחזקות בע"מ (4.73%), קבוצת דלק (3.60%), א.ל. נכסי תעופה בע"מ (2.11%), אקסלנס השקעות בע"מ (0.39%), מוזס בורוביץ תמר עדה (0.37%).

מפעילה טיסות סדירות, בין היתר, בקווי התעופה הישירים בין תל-אביב לציריך ובין תל-אביב לז'נבה, בגינם מוגשת בקשת הפטור דנן. אל על מוכרזת כבעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשוקי תעופה ליעדים יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי.³

סוויס – חברת תעופה שוויצרית הנחשבת למוביל הלאומי של שוויץ. בשנת 2005 נרכשה סוויס ע"י חברת התעופה הגרמנית לופטהנזה (Deutsche Lufthansa). החברה עוסקת בהובלת נוסעים ומטען בדרך האוויר והיא מטיסה נוסעים מנמלי התעופה בציריך, באזל וז'נבה אל כ- 70 יעדים ב- 37 מדינות ברחבי העולם. בין היתר מפעילה סוויס טיסות בקו התעופה תל אביב – ציריך, אליו מתייחסת בקשת הפטור דנן. סוויס היא חברה בברית התעופה העולמית Star Alliance.

2.2. ההסדר

עניינו של ההסדר בשיתוף פעולה בשיווק קיבולת טיסה, לפיו מחליפים הצדדים ביניהם מספר מסוים של מושבים בטיסותיהן בקווים תל אביב – ציריך ותל אביב – ז'נבה (להלן: "הקווים הרלוונטיים") לשם שיווקם (Seat Swap Agreement). ההסכם מקצה לאל על מספר מושבים על גבי הטיסות שמפעילה סוויס בקו תל אביב – ציריך, ובמקביל מקצה לסוויס מספר מושבים זהה על גבי הטיסות שמפעילה אל על בקווים תל אביב – ציריך ותל אביב – ז'נבה כך שככלל אין תשלום בין המובילים בגין המושבים המוחלפים ביניהם.

ההסכם כולל הסדר לשיתוף הצדדים בקוד (Code Share), לפיו מתאפשר לאל על לשווק מושבים על גבי טיסות שמפעילה סוויס תחת הקוד ומספר הטיסה של אל על, ולהיפך.

ההסדר מאפשר למוביל המשווק להזמין כמות מושבים נוספת על גבי אותה טיסה, מעבר לכמות המוקצית המוסכמת מראש. כן, ההסדר מאפשר למוביל המפעיל לדרוש מושבים שכבר הוקצו למוביל משווק. (להלן: "מנגנון שינוי כמות המושבים המוקצית"). על פי המצגים של אל על, היקף השימוש במנגנון שינוי כמות המושבים המוקצית הינו מזערי, נעשה אד הוק ובמקרים בודדים לשם פתרון בעיות נקודתיות. במקרים אלו קובע ההסדר את מחירי ההעברה של אותם מושבים נוספים.

פרטי הטיסות עליהן חל ההסכם, לרבות מועדיהן; כמות המושבים המוקצית וכן אופן ההתחשבות בין הצדדים במקרה של שינוי בכמות המושבים המוקצית - מתעדכנים מדי שישה חודשים על ידי הצדדים להסדר.

ההסכם בין הצדדים אינו מוגבל בזמן.

³ הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ – בעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשוקי תעופה ליעדים יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי; 2005

2.3. השווקים הרלוונטיים

השווקים הרלוונטיים לבחינתו של ההסדר דנן הם קווי התעופה שבין תל-אביב לציריך ובין תל אביב לז'נבה (להלן: "**הקווים הרלוונטיים**"). ההסדר נוגע לטיסותיהן הישירות הסדירות של סוויס ואל-על בקווים אלה.

מערך הטיסות הבינלאומיות בקווי התעופה שבין ישראל לשווייץ מוסדר כיום במסגרת ההסכם הביטראלי שבין ישראל לשווייץ (להלן: "**ההסכם הביטראלי**"). על פי ההסכם הביטראלי החדש בין ישראל לשווייץ מיום 29.6.09 כל מדינה רשאית למנות שני מובילים נקובים להפעלת טיסות נוסעים בכל אחד מקווי התעופה שבין ישראל לשווייץ ומאפשר לכל מדינה להפעיל 24 טיסות נוסעים סדירות בשבוע (להלן: "**ההסכמות בין רשויות התעופה**").

3. הכבילות בהסדר והשפעתן על התחרות

המדובר בשיתוף פעולה בין מתחרים בפועל ובכוח, בשיווק קיבולת טיסה בקווים הרלוונטיים. הסדרים כגון דא, מעלים חשש לפגיעה בתחרות, בשל החשש להקלה על תיאום מחירים, תדירויות, כמות, איכות השירות וכיו"ב בין הצדדים להסדר, נוכח שיתוף הפעולה ביניהם. חשש נוסף שמקים שיתוף הפעולה קשור לפגיעה אפשרית בתמריץ של כל אחד מן הצדדים להסדר להתחרות בצד השני בדרך של הפעלת טיסות באותו קו באופן עצמאי.⁴

בצד חששות אלה, ההסדר מאפשר לצדדים להגדיל את מגוון החלופות והיצע הטיסות שיכול כל אחד מהמובילים להציע ללקוחותיו, כן מאפשר ההסדר להגדיל את הגמישות התפעולית ולקיים ערוץ שיווקי נוסף לכל אחד מן הצדדים להסדר במדינה שאינה מדינת האם של המוביל המפעיל. על כן, עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ובנסיבות ההסכם שלפני אין בהסדר כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. כפי שיפורט להלן, גם בחינת ההסדר העלתה כי אינו מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות.

כאמור בהרחבה בהחלטת הפטור הקודמת, הסדר להחלפת מושבים (Seat Swap) דומה במהותו להסדר לפיו המשווק רוכש כמות נתונה מראש של מושבים מן המתחרה המפעיל, ולוקח על עצמו את הסיכון שבמכירתם הלאה לצרכן (Hard Block). בהסדר מסוג זה המוביל המשווק קובע את תנאי המחיר של המושב בהתאם לראות עיניו ונושא בסיכון שיווק המושבים המוקצים על גבי טיסת המוביל המפעיל. המוביל המפעיל נעדר שליטה על המושבים שכבר הוקצו, בעדם קיבל תמורתו בדמות המושבים על גבי טיסת המשווק.

אשר למושבים המוזמנים על ידי המוביל המשווק במסגרת מנגנון שינוי כמות המושבים המוקצית, הרי שכאמור לעיל, השימוש במנגנון זה נעשה במקרים בודדים לפתרון בעיות נקודתיות, ואין בו כדי לשנות מאופיו של ההסדר ומחלוקת הסיכונים בין הצדדים על פיו.

בקו תל אביב – ציריך מפעילות אל על וסוויס טיסות סדירות, ואילו בקו תל אביב – ג'נבה מפעילות אל על וחברת Easy Jet טיסות סדירות. כאמור, ההסכם הביטראלי החדש הגדיל את מכסת התדירויות השבועיות המאושרות בין המדינות ל- 24 טיסות נוסעים סדירות בשבוע.

⁴ להרחבה בעניין החששות שמקים ההסדר ראה החלטת הפטור הקודמת.

בדיקת רשות ההגבלים העסקיים העלתה כי בפועל, מכסת התדירויות המאושרת לכל אחת מהמדינות אינה מנוצלת במלואה. על כן קיימת אפשרות בעתיד לכל אחד מן הצדדים להסדר וכן למתחרים נוספים להפעיל טיסות נוספות בקווים הרלוונטיים.

בנוסף, בדיקת רשות ההגבלים העסקיים העלתה כי היקף השימוש של הצדדים בהסדר הינו נמוך יחסית, וכי השימוש במנגנון שינוי כמות המושבים המוקצית הינו זניח. בחינה השוואתית של שיעור רווחיות הצדדים ורמות המחירים בקווים הרלוונטיים גם היא מצביעה על העדר קושי תחרותי בקווים דנן.

לאור כל האמור, נחה דעתי כי ההסדר אינו מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות, ועל כן מצאתי לנכון להעניק פטור כמבוקש.

4. סוף דבר

לאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ומיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ולהעניק את הפטור המבוקש.

תוקף הפטור יהא למשך 3 שנים מיום החלטתי זו.

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

פרופ' דיוד גילה

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ג' תשרי תשע"ג

19 ספטמבר 2012



רשות ההגבלים העסקיים

הועדה לפטורים ולמיזוגים

המלצות

מועד הדיון: 11 בספטמבר 2012

מקום הדיון: משרד רשות ההגבלים העסקיים, כנפי נשרים 22 ירושלים ק' ג', 6556111 - 02

בקשת מיזוג במסלול הירוק

בפני חברי הועדה הוצגה בקשת המיזוג וחוות הדעת של המחלקה הכלכלית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים למיזוג
9026	EMC Corporation Lenovo (BVI) Limited

החלטה

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

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות פטור וטיוטות פטור של המחלקה המשפטית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר
5115	לשכת מכוני התערוכות 6 מכוני התערוכות
9016	טלטל ערוצי תקשוב בע"מ Microsoft Online Inc
7689 7693 7695	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Thai Airways International Public Company Limited
7689	.Swiss international Air Lines Ltd
7696	.Iberia Lines Aereas de Espana S.A
7698	American Airlines Inc Czech Airlines j.s.c
8904 8910	ישראלכרט בע"מ כרטיסי אשראי לישראל בע"מ לאומי קארד בע"מ
8676	מרכז סליקה בנקאי בע"מ בנק הפועלים בנק לאומי בנק מזרחי טפחות בנק דיסקונט

רח' כנפי נשרים 22, ת.ד. 34281 ירושלים 91341 טלפון: 02-6556111 פקס: 02-6515330

lishka@aa.gov.il

www.antitrust.gov.il

444005 /8781

הבנק הבינלאומי הראשון	
שירותי בנק אוטומטיים בע"מ בנק הפועלים בנק לאומי בנק מזרחי טפחות בנק דיסקונט הבנק הבינלאומי הראשון	8677
שופרסל בע"מ מגה קמעונאות בע"מ החברה המרכזית לייצור משקאות קלים בע"מ תנובה מרכז שיתופי לשיווק תוצרת חקלאית בישראל בע"מ ספקים אחרים	8826 8833

החלטה

חברי הועדה ממליצים לתת פטור בבקשות הנ"ל בהתאם לאמור בטיוטות הפטור של המחלקה המשפטית.

בקשת פטור מאישור הסדר כובל

בהתאם לסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, מוגשת בזה בקשה לפטור מאישור בית הדין, להסדר כובל שפרטיו כדלקמן:

1. הצד להסדר המבקש את הפטור –

1.1 שם אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("אל על").

מען נמל התעופה בן גוריון, ת.ד. 41, מיקוד 70100.

מען למסירת מסמכים

עו"ד שי בקל ואו עו"ד עדי וייצמן

תדמור ושות', עורכי דין

מרכז עזריאלי 5, המגדל המרובע, דרך מנחם בגין 132, תל-אביב 67021

טלפון: 03-6846000, פקס: 03-6846001.

2. הצדדים האחרים להסדר – ("Swiss") Swiss International Air Lines Ltd.; מען – Basel-Airport, P.O. Box CH-4002 Basel, Switzerland.

3. צורת ההסדר – בכתב.

4. נעשה ההסדר בכתב – תיאור המסמכים הקובעים אותו ואלה הנוגעים לו:

4.1 הסכם מיום 31.3.2002, על כל צרופותיו, מצורף בזאת כנספח א'.

4.2 החלטת הפטור מיום 21 בספטמבר 2009 ("החלטת הפטור").

5. הנכס או השירות נושא ההסדר – הטסת נוסעים.

6. מהות הכבילה ופרטים עליה – הבקשה להארכת הפטור מוגשת בגין הסכם Code Share בין אל

על לבין Swiss מכוחו מורשית Swiss לשווק טיסות שמפעילה אל על בקווים ת"א-ציריך ות"א

ז'נבה ומנגד אל על מורשית לשווק טיסות שמפעילה Swiss בקו ת"א-ציריך. פרטי הטיסות עליהן

יחול ההסכם (לרבות סוג המטוסים, מועדי הטיסות וכו') מובאים ב- Annex 1 להסכם (פרטי

נספח זה מסוכמים מדי חצי שנה לכל עונת טיס). הקצאת המושבים, מחירים ואופן ההתחשבות

בין הצדדים מוסדרים בעיקרם בסעיף 8 להסכם וב- Annex 2. ההסכם בין הצדדים כולל מספר

תניות נלוות כדלקמן:

- הסכמת הצדדים כי הפרסומים וההודעות לציבור בנוגע להסכם הקוד שייר יינתנו על ידם במשותף והתחייבותם כי בפרסומים אלה תינתן אינדיקציה ברורה לזהות המוביל המפעיל ולכך שמדובר בטיסת קוד שייר. בנוסף, התחייבות הצדדים כי יפרסמו את טיסות הקוד שייר במערכות ההפצה עמן הם עובדים – סעיפים 2.3-2.7 להסכם, סעיף 3 להסכם.
- התחייבות המוביל המפעיל שלא להפלות לרעה את נוסעי המוביל המשווק לעניין רמת השירות המוצעת בטיסותיו, בכלל זה לעניין כניסת נוסעים לטרקלין – סעיפים 2.13-2.14 להסכם.
- המוביל המפעיל יודיע על אי סדירויות, עיכובים וביטולים של טיסות קוד שייר ויפצה נוסעים שלא עלו לטיסה ולא יפלה את נוסעי המוביל המשווק לעניין הטיפול בהם במצבים אלה (עדיפות בטיסה חלופית, הלנה וכדומה) – סעיפים 4.3-4.5 להסכם.

- התחייבות הצדדים להעניק רמת שירות מיטבית במסגרת טיסות הקוד שייר המופעלות על דם ויצירת מכניזם של הידברות לפתרון סוגיות הנוגעות לרמת השירות – סעיף 18 להסכם.

כפי שניתן לראות, מדובר בתניות נלוות העוסקות בעניינים תפעוליים וטכניים ואשר תפקידן העיקרי הוא לאפשר את ביצועו התקין של ההסכם, למנוע פגיעה בלקוחות המוביל המשווק ולהבטיח שקיפות מלאה כלפי לקוחות שני הצדדים. ההסכם, על התניות הנלוות לו, זכו להיתר בהחלטת הפטור, לאחר שנמצא כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה וכי אין בהסדר להקים חשש של ממש לתחרות.

7. **תקופת ההסדר הכולל** – ההסכם אינו מוגבל בזמן (הנספחים העונתיים מתחדשים כל חצי שנה). הפטור מתבקש לתקופה בת חמש שנים לפחות.

8. **הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין** -

8.1 הממונה העניקה להסדר פטור מאישור בית הדין ביום 21 בספטמבר, 2009. החלטת הפטור מציגה את תועלות ההסדר ואת הטעמים בגינם אין הוא מקים חשש של ממש לתחרות. נימוקי הממונה למתן הפטור תקפים ושרירים גם במועד הנוכחי. לא זו בלבד שלא חל שינוי בנסיבות שיש בו לשנות מתוקפן של מסקנות הממונה, אלא שההתפתחויות שחלו מאז החלטת הפטור רק מחזקות את משקלם של השיקולים התומכים במתן פטור להסדר.

הרחבה באשר לנימוקים המצדיקים את הארכת הפטור מאישור בית הדין תובא בנפרד.

אני מצהיר שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, שהמסמכים המצורפים הם נכונים ומלבדם אין כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.

תאריך:	1.07.12	שם:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	חתימה וחותמת:	
--------	---------	-----	------------------------------	---------------	--



ראש יחסי מכס בינלאומיים