



רשות ההגבלים העסקיים

החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל

American Airlines Inc. לבין אל-על נתיבי אויר לישראל

1. פתח דבר

ביום 31.3.09 הוגשה בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק") להסדר כובל בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל-על") לבין American Airlines Inc. (להלן: "אמריקן") בנוגע לשיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה (להלן: "ההסדר").

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

2. הצדדים וההסכם

2.1 הצדדים להסכם

אל-על – חברת התעופה הוותיקה והדומיננטית בישראל. החברה נוסדה בשנת 1948 ונחשבת ל"מוביל לאומי" של מדינת ישראל. אל-על מפעילה טיסות סדירות בין ישראל למדינות רבות בעולם והיא מובילה בדרך האוויר נוסעים ומטען (כולל כבודה ודואר). באמצעות חברת הבת שלה סאן דור נתיבי אויר לישראל בע"מ, מפעילה אל-על בנוסף טיסות שכר בינלאומיות. אל-על היא חברה ציבורית המוחזקת על ידי: הציבור (כ-46%), כנפיים אחזקות בע"מ (כ-39%) והשאר בידי עובדי ומנהלי אל-על. אל-על מפעילה טיסות סדירות, בין היתר, בקווי התעופה הישירים שבין תל-אביב ליעדים בארה"ב והיא אף משווקת טיסות שאינן ישירות בין תל-אביב ליעדים אלו, וכן ליעדים נוספים בארה"ב ובקנדה. ביחס לקווים אלה מוגשת בקשת הפטור דנן.

אמריקן – אמריקן היא חברת תעופה אמריקאית אשר נוסדה בשנת 1934. אמריקן הינה חברת בת של AMR Corporation אשר עוסק בעיקר בתחום התעופה. אמריקן עוסקת בהובלת נוסעים, דואר ומטען בדרך האוויר. בשנת 2008 טסה אמריקן לכ-150 יעדים בצפון אמריקה, הקריביים, אמריקה הלטינית, אירופה ואסיה. אמריקן הינה מייסדת של ברית חברות התעופה Oneworld Alliance¹, אשר כיום חברות בה תשע חברות תעופה. אמריקן אינה מפעילה טיסות לישראל.

2.2 ההסדר

בקשת הפטור דנן מתייחסת להסכם לשיתוף פעולה בשיווק של קיבולת טיסה, לפיו רשאי כל אחד מן המובילים לשווק מושבים (כרטיסים) על גבי טיסותיו של המוביל האחר בקווים שקבעו². ההסדר אינו קובע מגבלה מראש על כמות המושבים שרשאי כל מוביל לשווק על גבי טיסותיו של המוביל האחר והשיווק נעשה על בסיס מקום פנוי (Free Sale Agreement).

בהתאם להסדר זה יוכל מוביל המבקש לשווק כרטיס (להלן: "**המוביל המשווק**") על גבי מטוסו של המוביל האחר (להלן: "**המוביל המפעיל**"), לשווק כרטיס על בסיס מערכת ההזמנות הממוחשבת (CRS). בהתאם להסדר זה, מקבל המוביל המשווק עבור המושב (הכרטיס) שמכר עמלה בשיעור מסוים שהוסכם ביניהם ואת שאר התמורה בגין המושב מקבל המוביל המפעיל. המובילים אינם מחויבים על פי ההסדר לשווק כמות מינימאלית של מושבים.

ההסדר כולל גם הסכמה בין המובילים על שיתוף בקוד (Code Share). הסכמה זו מאפשרת לאל-על לשווק את אותם מושבים של אמריקן תחת קוד ומספר הטיסה של אל-על, ובהתאמה הסכמה זו מאפשרת זאת גם לאמריקן. ראוי לציין כי הסדרים רבים בין מובילים באוויר כוללים

¹ על פי פרסומי אמריקן באתר האינטרנט שלה.

² ההסדר חל על טיסות אל-על בקווים בין תל-אביב לבין כל אחד מן היעדים הבאים: ניו-יורק (JFK); ניו-יורק (EWR); לוס-אנג'לס; מיאמי; פריס (CDG); רומא; פרנקפורט; לונדון (LHR); מדריד; ציריך. ההסדר חל על טיסות אמריקן בקווים שבין לונדון (שדה התעופה LHR) לכל אחד מן היעדים הבאים: ניו יורק (JFK); לוס אנג'לס; בוסטון; שיקאגו; מיאמי; דאלאס; מוריסוויל. ההסדר חל גם על טיסות אמריקן בין פריס (CDG) ליעדים הבאים: ניו יורק (JFK); שיקאגו; בוסטון; דאלאס, מיאמי. ההסדר חל גם על טיסות אמריקן בין רומא לניו יורק (JFK), בין רומא לשיקאגו, בין פרנקפורט ליעדים הבאים: שיקאגו; דאלאס וסן-פרנסיסקו, בין ציריך לניו יורק (JFK), בין מדריד למיאמי. בין טורונטו (YYZ) לכל אחד מן היעדים הבאים: שיקאגו; מיאמי; בוסטון ולוס אנג'לס, בין טורונטו (YTO) לניו יורק (JFK), בין מונטריאול לניו יורק ובין לוס אנג'לס לוואנקובר. ההסדר חל גם על טיסות אמריקן בתוך ארה"ב בקווים שבין ניו יורק (JFK) לכל אחד מן היעדים הבאים: שיקאגו; מיאמי; לוס-אנג'לס; סן-פרנסיסקו; ושינגטון; דאלאס; בוסטון; קליבלנד; סיאטל; מוריסוויל; סן-דייגו. בין ניו-יורק (EWR) לכל אחד מן היעדים הבאים: לוס אנג'לס; שיקאגו; סינט-לואיס; מוריסוויל ודאלאס. בקווים שבין לוס אנג'לס לכל אחד מן היעדים הבאים: מיאמי; סן-פרנסיסקו; סן-ח'וסה; לאס וגאס; דנוור; פורטלנד; סיאטל; סינט-לואיס; סן-דייגו; אוסטיין; הונולולו. בקווים שבין מיאמי לבין כל אחד מן היעדים הבאים: אטלנטה; לאס וגאס; אורלנדו; פילדלפיה; סמטה; מוריסוויל; פיטסבורג; שרלוט; אינדיאנפוליס; ממפיס.

הסכמה על שיתוף בקוד. יחד עם זאת, עצם ההסכמה על השיתוף בקוד אינה מלמדת דבר על אופיו של ההסדר והשלכותיו התחרותיות.

2.3 הכבילות בהסדר

המדובר למעשה בהסדר לשיתוף פעולה בשיווק של קיבולת טיסה, בין מובילים המתחרים זה בזה (בפועל או בכוח) בקווים שבין ארה"ב לישראל (העקיפים והישירים). ההסדר כולל בחובו כבילות נוספות:

1. **מחירים** – הצדדים מתחייבים כי באותם קווים בין תל-אביב ליעדים בארה"ב בהם רק אחד מן המובילים מקיים טיסה ישירה, המחירים שייגבה המוביל המשווק בעבור אותה טיסה יותאמו למחיר שגובה המוביל המפעיל על אותה טיסה. על פי המידע שמסרה לנו אל-על, כבילה זו תקפה רק ביחס לקווי התעופה שאל-על מקיימת בהם טיסות ישירות. נכון להיום, הכבילה חלה על קווי התעופה תל-אביב – ניו-יורק ותל-אביב – לוס אנג'לס. בקווים הללו חלה כבילה זו הן על הטיסות הישירות והן על הטיסות הלא ישירות שמי מהצדדים משווק.

2. **לוחות זמנים** – הצדדים מתחייבים להשקיע מאמצים סבירים על מנת לתאם את לוחות הזמנים של הטיסות הנכללות בהסכם על מנת למקסם את נוחיות הנוסעים ולמזער את זמני המתנתם לטיסות המשך.

3. **פרסום משותף** – הצדדים מתחייבים כי כל פרסום ומסע קידום מכירות לטיסות נשוא ההסדר יהיה בכפוף להסכמתם המקדמית של הצדדים.

הסדר זה מהווה אם כן, הסדר כובל בהתאם לסעיף 2(א) ו-2(ב) לחוק.

בהתאם לסעיף 3א לחוק לא חל על הסדר זה הפטור הגורף הקבוע בסעיף 7(3) לחוק שעניינו הסדרים הנוגעים לתובלה בינלאומית באוויר ובים. הסדר זה שעיקרו בשיתוף פעולה לשיווק של קיבולת טיסה אינו חוסה גם בהוראות פטור הסוג³ הפטור הסדרים מסוימים בין מובילים בינלאומיים באוויר⁴. על כן, נדרש הסדר זה לפטור או לאישור בהתאם להוראות החוק.

2.4 השווקים הרלוונטיים:

ככלל, בתחום התעופה, שווקים רלוונטיים מוגדרים על בסיס נקודת המוצא ונקודת היעד של קו הטיסה (City Pairs)⁵. בהינתן נקודת המוצא והיעד המבוקש, יש לבחון את מגוון אפשרויות

³ כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר), תשס"ט - 2008.

⁴ ההסדר שבפנינו אינו מצוי בגדרי פטור הסוג שכן הוא נוגע לקו הישיר שבין נמלי בית של אמריקן ואל-על.

⁵ ראה בעניין זה הכרזת הממונה על אל-על כבעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשווקי התעופה ליעדים יחנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי, 2005, **הגבלים עסקיים**, 5000135.

הטיסה העומדות בפני הצרכנים המהוות תחליף ישיר וקרוב לטיסה ישירה בין שתי הנקודות. מגוון אפשרויות אלו יוצרות יחדיו את השוק הרלוונטי לבחינת ההסדר נשוא הבקשה דנן.⁶

בעניינו, קווי התעופה הרלוונטיים לבחינת ההסדר הם הקווים (הישירים והלא-ישירים) בין ישראל למספר יעדים בארה"ב ובקנדה, שאליהם ההסדר מאפשר לאל-על לשווק כרטיסי טיסה גם כשהיא אינה מפעילה טיסות אליהם בעצמה (להלן: "**הקווים הרלוונטיים**").

מערך הטיסות הבינלאומיות הסדירות אל ישראל וממנה מוסדר באמצעות סדרה של הסכמי תעופה דו צדדיים שחתמה מדינת ישראל עם רבות ממדינות העולם. בשונה מהסכמי תעופה רבים עליהם חתמה ישראל⁷, הסכם התעופה בין ישראל וארה"ב אינו מגביל את מספר המובילים הנקובים שכל מדינה רשאית למנות⁸. על פי הסכם זה, כל צד חופשי לקבוע את סוגי השירותים שהמובילים רשאים להפעיל⁹. ההסכם בין המדינות אוסר מפורשות על הצדדים להגביל את הקיבולת, התדירות או את סוג כלי הטיס שיופעלו על ידי המובילים הנקובים. ההסכם קובע כי התעריפים והמחירים ייקבעו על ידי כל מוביל נקוב בהתבסס על שיקוליו המסחריים. ההתערבות הממשלתית הוגבלת רק למקרים נדירים, כאשר קיים צורך להגן על הצרכנים מפני שימוש לרעה בכוח מונופוליסטי או להגנה על מוביל ממחירים נמוכים שהם תוצאה ממענק או תמיכה ממשלתיים. עדכון ההסכם בין המדינות (משנת 2001) מגביל את מספר ההסכמים המסחריים¹⁰ שרשאי מוביל נקוב בקו לערוך עם מובילים אחרים בנוגע לקווים הרלוונטיים. בהתאם להוראותיו של ההסכם בין ארה"ב לישראל, מינתה ישראל את אל-על כמוביל נקוב הרשאי להפעיל טיסות בקווים לארה"ב. רק בשנת 2006 מונתה ישראיר (בנוסף לאל-על) כמוביל

⁶ ניתן להגדיר שווקים רלוונטיים נפרדים גם לפי סוגי נוסעים: נוסעים רגישי זמן ונוסעים רגישי מחיר. ראה הערת שוליים 5. אולם, לא מצאתי כי קיים צורך להוסיף ולפרט בעניין אבחנה זו במסגרת החלטה זו.

⁷ ראה למשל את הסכמי התעופה שבין מדינת ישראל להודו, בולגריה או צ'כיה. הסכמים אלו כוללים לעתים מגבלות בנוגע למספר המובילים הרשאים לטוס בין המדינות, מספר תדירות הטיסה המקסימאלי שיופעל ע"י המובילים הנקובים, קריאה לתיאום מחירים וקיבולת בין המובילים ואף לקיומו של הסכם מסחרי ביניהם. מגבלות אלו מהוות חסם כניסה משמעותי בפני מובילים המבקשים להפעיל טיסות בקו תעופה מסוים, וכן חסם להרחבת היצע המושבים. לעתים, גורמים ההסכמים הביטראליים לפגיעה ממשית בתמריציהם של המובילים המפעילים את הקו להתחרות ביניהם.

⁸ הסכם להובלה אווירית בין ממשלת ישראל לבין ממשלת ארצות הברית של אמריקה, כ"א 1, 175 (נחתם ב-1950).

⁹ באשר ליעדים עליהם חל הסכם התעופה בין ישראל לארה"ב הרי שפרוטוקול משנת 1978, קבע כי בעוד שמובילים נקובים של ארה"ב רשאים להפעיל טיסות סדירות לתל אביב דרך כל נקודת ביניים וכן לכל יעד שמעבר לתל אביב הרי שהמובילים הנקובים של ישראל הוגבלו לקו ת"א-ניו-יורק ולעוד ארבעה יעדים נוספים בארה"ב (לפי קביעת ממשלת ישראל). להרחבה ראה פרוטוקול בדבר ההסכם להובלה אווירית בין ישראל וארצות הברית מ-1950, כ"א 25, 671 (נחתם בשנת 1978).

¹⁰ הפרוטוקול מתייחס להסכמים אותם הוא מגדיר כהסכמי blocked-space, code-sharing or leasing arrangements.

נקוב סדיר נוסף מטעם ישראל בקו ת"א-ניו-יורק.¹¹ מינויה של ישראיר אפשר לה לקיים טיסות סדירות בקו. בחודש אוקטובר 2008 הפסיקה ישראיר את טיסותיה בקו.

נוסף על אל-על ואמריקן, גם דלתא (Delta Air Lines) וקונטיננטל (Continental Airlines) מקיימות טיסות סדירות בקו ת"א-ניו-יורק. נוסף על אלו, מספר רב של חברות תעופה משווקות ומפעילות טיסות לא ישירות בקו ת"א-ניו-יורק.¹² בין אלו ניתן למנות את Air France, Alitalia, Lufthansa, Austrian Airways, British Airways ואח'. בקו ת"א – אטלנטה מקיימת דלתא טיסות סדירות, ולאחרונה, החלה חברת US-Airways להפעיל טיסות בקו שבין תל-אביב לפילדלפיה.

3. ניתוח הכבילות והשפעתן על התחרות:

כפי שתואר לעיל, מדובר בהסדר לשיתוף פעולה בין המובילים בשיווק מושביהם בקווים הרלוונטיים מבלי שהמובילים מגבילים מלכתחילה את היקף המושבים שישווקו במסגרת ההסדר (Free Sale Agreement). במסגרת הסדר זה זוכה המוביל המשווק, בתמורה לשיווק מושבים על גבי טיסותיו של המוביל המפעיל, לעמלה. המוביל המשווק אינו נושא בסיכון ביחס למושבים של המוביל המפעיל אותם לא הצליח לשווק.

ככלל, הסדר כגון זה, נושא בחובו סיכון של ממש לפגיעה בתחרות. שכן בנסיבות מסוימות עלול הוא להפחית את התמריץ של כל אחד מן המובילים בקו להתחרות על הפעלת טיסותיהם ושיווקם. בהתקיים נסיבות מסוימות עלול כל אחד מן המובילים להעדיף לשווק מושב על גבי טיסתו של המוביל האחר חלק הפעלת טיסה מטעמו והטסתו של הנוסע על גבי מטוסו שלו. העדפתו של המוביל לשווק על גבי טיסותיו של המוביל האחר יכולה לנבוע הן מהעדר הסיכון שלו בשיווק מושבים על גבי טיסתו של המוביל האחר והן משיעור העמלה לה הוא יזכה משיווקו של מושב כאמור. יחד עם זאת, הנסיבות המיוחדות של המקרה כאן, הובילו אותי למסקנה שחרף הכבילות שבהסדר, אין בו כדי להקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות וקיימות בצידו תועלות.

במקרה כאן, מפעילה אל-על טיסות סדירות בקו תל-אביב - ניו-יורק, ואילו אמריקן אינה מפעילה טיסות ישירות בקו זה בעצמה. ההסדר מאפשר לאמריקן לשווק מושבים על גבי טיסותיה של אל-על בתמורה לעמלה. כך הוא גם מצב הדברים ביחס לקו שבין תל-אביב ללוס אנג'לס. על פי המידע שנמסר לנו מאל-על, בשני קווים אלה, כובל המוביל המשווק (אמריקן) את עצמו ע"י התחייבותו להתאים את מחיריו למחירי המוביל המפעיל (אל-על). התחייבות זו תקפה הן ביחס לטיסות הישירות של אל-על בקווים שבהם היא מפעילה טיסות ישירות והן ביחס לטיסות הלא ישירות בקווים אלה. במקביל, אמריקן מפעילה טיסות בין יעדים באירופה ליעדים בארה"ב, וכן בין יעדים בארה"ב ליעדי המשך בתוך ארה"ב ובקנדה. בקווי תעופה אלה, אל-על אינה מפעילה

¹¹ בג"צ 900/06 אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ נ' שר התיירות (פורסם בנבו, 22.8.06), פסקאות 1,4,5 לפ"ד של הנשיא ברק.

¹² טיסות לא ישירות, הנקראות גם טיסות "חופש שישי", הן טיסות בין שני יעדים דרך תחנת ביניים הנמצאת במדינת הלאום של המוביל המפעיל את הטיסה.

טיסות מקבילות לטיסותיה של אמריקן, אך ההסדר מאפשר לאל-על לשווק ללקוחותיה מושבים על גבי טיסותיה של אמריקן, לאותם יעדים שאין היא מגיעה אליהם בעצמה.

מהאמור עולה כי מן ההסדר צומחות לציבור הנוסעים מספר תועלות. תועלות אלה מתבטאות ביצירת רשת נתיבים עבור לקוחותיהן של אל-על ואמריקן. רשת נתיבים זו מאפשרת טיסות מתל-אביב ליעדים שאין אל-על מפעילה אליהם טיסות בעצמה וביצירת ערוץ שיווק נוסף עבור טיסותיו של כל אחד מהמובילים.

לא היה בתועלות אלה כדי להצדיק מתן פטור לו גרם ההסדר לפגיעה של ממש בתחרות. אולם, מן הנתונים שהובאו בפני עולה כי ההסדר אינו מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות בשווקים הרלוונטיים.

לצד התועלות שמקים ההסדר, בחינת מכלול הנסיבות הרלוונטיות הביאה אותי למסקנה כי אין ההסדר מקים חשש לפגיעה בתחרות. כאמור, ההסכם הבילטרלי בין ישראל לארה"ב שונה במהותו מכלל ההסכמים הבילטרליים עליהם חתומה מדינת ישראל. הסכם זה אינו מגביל את מספר המובילים הנקובים שכל מדינה רשאית למנות, ובניגוד לרבים מן ההסכמים הבילטרליים המוכרים לנו בתחום התעופה, ההסכם הבילטרלי כאן אף אוסר על הצדדים להגביל קיבולת, תדירות או סוג כלי הטייס המופעל, כן מגביל ההסכם את מעורבות המדינות בפעילות של המובילים. משמע, המסגרת הרגולטורית המסדירה את פועלם של המובילים בקווים הרלוונטיים אינה יוצרת חסמי כניסה בפני מובילים נוספים המבקשים לפעול בין המדינות. חסמי כניסה נמוכים לקווים שבין המדינות יאפשרו למובילים נוספים להיכנס ולהתחרות, היה ומי מהצדדים להסדר יחליט לדוגמא, להעלות מחיר או להפחית כמות (מושבים) בקווים הרלוונטיים¹³.

הקו לניו-יורק הוא קו התעופה העיקרי שבין ישראל לארה"ב מבחינת מספר הנוסעים בו. בקו זה, נוסף על אל-על, מפעילות דלתא וקונטיננטל טיסות סדירות ישירות. נוסף על התחרות הישירה שמקימות חברות אלו לאל-על, קיים, לפחות בנוגע לחלק מן הנוסעים בקו, מגוון אפשרויות של טיסות לא ישירות (דרך נמל הבית באירופה בדרך כלל). מלבד התחרות בפועל, סלולה הדרך בפני מובילים נוספים להיכנס לפעילות בקו, ובפרט בפני ישראיר, שכאמור מונתה בקו זה כמוביל נקוב סדיר נוסף, ואף קיימה בו טיסות סדירות ישירות עד שלהי 2008.

באשר לקו שבין תל-אביב ללוס אנג'לס - שבו אל-על היא החברה היחידה שמפעילה טיסות ישירות - עולה מן הנתונים שהובאו בפני כי שיעור ניכר של הטסים בין שני היעדים, עושים את דרכם בטיסות לא ישירות. אני מוצאת כי חסמי הכניסה הנמוכים מחד והמגוון הרחב של חברות התעופה המפעילות טיסות לא ישירות בין היעדים מאידך, מהווים יחד רסן מספק למניעת העלאת מחירים או הפחתת כמות המושבים בקו.

¹³ משרד התחבורה בארה"ב (Department of Transportation) המוסמך לפטור באופן פרטני התקשרויות בין מובילים אוויריים מתחולת חוקי ההגבלים העסקיים רואה את קיומו של הסדר 'שמים פתוחים' כבעל השלכה מהותית. הסדר שמים פתוחים משפיע באופן ממשי על קיומם של חסמי כניסה רגולטוריים למתחרים בקווים הרלוונטיים. הסרתם של חסמי כניסה אלו מפחיתה במידת מה את הסכנות התחרותיות שעלולות לקום מן ההסדרים הכובלים שאישורם מתבקש. ראה (6th ed. ABA Section of Antitrust Law, Antitrust Law Developments (vol. II p. 1486 (2007).

באשר לטיסות ההמשך ליעדים בתוך ארה"ב ומחוצה לה (בקנדה) הרי שגם ליעדים אלו ניתן להגיע באמצעות קשת רחבה של טיסות ישירות ולא ישירות. לפיכך, ובהינתן חסמי הכניסה הנמוכים לפעילות בקו, לא מצאתי כי ההסדר מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות גם ביחס לקווים אלה.

בחינת שיעורי הרווחיות של המובילים בקו ורמות המחירים בקו במהלך השנים האחרונות גם היא אינה מלמדת על קיומו של קושי תחרותי. שיעורים אלו היו נמוכים משמעותית בהשוואה לקווים שבין ת"א ליעדים הנמצאים במרחק גיאוגרפי דומה ושלא התקיימו בהם הסדרים לשיווק משותף בין המובילים הנקובים בהם¹⁴.

באשר לכבילות הנלוות, ראיתי לנכון לפטור אותן במסגרת החלטתי זו, וזאת גם בשים לב לרמת התחרות הקיימת בקווים הרלוונטיים ולתועלות שמקים ההסדר לציבור הנוסעים.

אשר על כן, משמצאתי כי אין בהסדר שלפני משום פגיעה של ממש בתחרות בשווקים הרלוונטיים, ובהנחה שהיקפי השימוש בהסדר לא יגדלו באופן קיצוני, מצאתי לנכון להעניק את הפטור המבוקש.

4. סוף דבר:

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

תוקפו של פטור זה למשך 3 שנים ממועד 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 הכובל עליו ניתן הפטור.

רונית קן

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ג' תשרי, תש"ע

21 ספטמבר, 2009

¹⁴ יוער כי שיעור העמלה המשולמת למוביל המשווק (אמריקן) בקווים שבין תל-אביב לניו-יורק ותל-אביב ללוס אנג'לס גבוה משמעותית, ואולם היקף השימוש של אמריקן במטוסי אל-על במסגרת ההסדר זניח יחסית. במקרים מסוימים עשוי שיעור גבוה של העמלה להקשות על מתן פטור להסדר כגון זה בין המובילים.