



## רשות ההגבלים העסקיים

### החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

#### בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל

#### להסכם בין "דלק" לבין דור-אלון

#### 1. פתח דבר

ביום 24 בינואר 2010 הוגשה בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק"), להסכם בין "דלק" חברת הדלק הישראלית בע"מ (להלן: "דלק") לבין דור-אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ (להלן: "דור-אלון" ו-"הצדדים", בהתאמה), שעניינו מתן אפשרות לכל אחד מן הצדדים להציב עמדות תדלוק אוטומטיות בשתי תחנות תדלוק הנמנות על רשת תחנות התדלוק של הצד האחר להסכם, כמפורט להלן.

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

#### 2. ההסכם

##### 2.1. הצדדים להסכם

**דלק** היא חברה ציבורית אשר נשלטת על ידי קבוצת דלק בע"מ.<sup>1</sup> **דור-אלון** היא חברה ציבורית אשר נשלטת על ידי "אלון" חברת הדלק לישראל בע"מ.<sup>2</sup> שתי החברות, דלק מזה ודור-אלון מזה, נמנות על קבוצות הפועלות בקשת רחבה של פעילויות במשק האנרגיה ובכלל זה בשיווק ובהפצה של תזקי נפט בשיווק ישיר ובאמצעות רשת ארצית של תחנות תדלוק. לכל אחת מן הקבוצות פעילויות עסקיות נוספות בקשת רחבה של תחומים.

##### 2.2. רקע כללי

עובר לתיאור ההסכם בין הצדדים, אסקור בקצרה את מאפייני מערכות התדלוק, החיוניים להבנת העסקה נשוא בקשה זו.

---

<sup>1</sup> בעל השליטה בקבוצת דלק הוא מר יצחק תשובה.

<sup>2</sup> "אלון" חברת הדלק לישראל בע"מ נמצאת בשליטתם של מר דוד ויסמן, משפחת בירן וארגוני הקניית הקיבוציים.

מערכת תדלוק ממוחשבת - מערכת התקני תדלוק היא מערכת ממוחשבת מרכזית המקושרת אל ממשק כפול, האחד מותקן בכלי הרכב והאחר במשאבה שבתחנת הדלק. התקן תדלוק אוטומטי מאפשר זיהוי כלי הרכב המתודלק כמשתייך למערכת ההתקנים שמפעילה חברת הדלק, מדידה אלקטרונית של כמות הדלק הנמכר ורישום פרטי העסקה במאגר מידע לצורך חיוב כספי ממוחשב.

קהל הלקוחות - מערכות התקני תדלוק משמשות בעיקר צרכנים שברשותם מספר כלי רכב. המערכות מאפשרות ניהול יעיל של צי הרכב, קבלת נתונים אודות עסקאות התדלוק והיקפיהן, פיקוח ובקרה עליהן. בצד היתרונות התפעוליים שהן מספקות למפעיל צי הרכב, מאפשרות מערכות ההתקנים מתן ביטוי לגודל הצי במשא ומתן מול ספק הדלק על מחיר הדלק ותנאי התשלום.

פריסה גיאוגרפית - פריסה גיאוגרפית נוחה מהווה גורם מהותי ביכולת התחרות על לבס של בעלי צי הרכב. ככלל, רשת תחנות בפריסה רחבה מחזקת את כושר התחרות של חברת הדלק המפעילה אותה ביחס לחברת דלק אחרת, שפרישתה מצומצמת יותר. חברה שפרישתה אינה אטרקטיבית עלולה להתקשות לתת מענה תחרותי משמעותי למתחרותיה. פועל יוצא של הדברים הוא מיעוט משתתפים בתחרות במקטע צי הרכב ביחס למספר המתחרים במקטע המכירה הרגילה של תזקיקים בתחנות תדלוק.<sup>3</sup>

יוער, כי בשעתו הוענק פטור בתנאים להסדר בעל מאפיינים דומים שנערך בין סונוול ישראל בע"מ לדור-אלון.<sup>4</sup> הסדר זה, שהיה רחב יותר בהיקפו מן ההסדר הנוכחי, לא יצא אל הפועל.

## 2.3 ההסכם

עניינו של ההסכם בהצבת עמדת תדלוק של כל אחד מן הצדדים להסכם (להלן: "**הצד המציב**") בשתי תחנות תדלוק המופעלות על ידי הצד האחר להסכם (להלן - "**הצד המפעיל**"). על פי ההסכם, "דלק" תציב עמדת תדלוק מסוג "**דלקן**" בשתי תחנות תדלוק של דור-אלון, האחת במודיעין והשנייה ביבנה, ואילו דור-אלון תציב עמדת תדלוק מסוג "**ספידומט**" בשתי תחנות תדלוק של "דלק", האחת במחלף שבעת הכוכבים בהרצליה והשנייה ברחוב יגאל אלון בתל-אביב.

תוקפו של ההסכם עד חמש שנים.

בבקשת הפטור הצביעו הצדדים על כך שהתחנות נשוא הסכם זה ממוקמות באזורים שבהם אין לצדדים המציבים נוכחות מספקת. לשיטת הצדדים, הצבת עמדות התדלוק בתחנות שבהסדר תשפר את השירות הניתן ללקוחותיהם הקיימים ותרחיב את מערך החלופות האפקטיביות הניצבות לנגד עיניהם של לקוחות פוטנציאליים. בכך יגדל כושר התחרות של כל אחד מהצדדים במקטע צי הרכב.

עיקרי ההסכם הם כדלקמן:

---

<sup>3</sup> ר' ה"ע (הגבלים עסקיים) 613/05 דור-אלון אנרגיה ישראל (1988) בע"מ נ' הממונה על הגבלים עסקיים, תק-מח 2006(2), 889, (2006).

<sup>4</sup> החלטה מיום 15.8.2005 בדבר מתן פטור בתנאים מאישור הסדר כובל להסדר בין סונוול ישראל בע"מ לבין דור-אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ; 2005 הגבלים עסקיים 5000118.

- עמדות התדלוק האוטומטיות תופעלנה רק באמצעות התקן התדלוק של הצד המציב ותאפשרנה מכירת דלקים - במתכונת של תדלוק עצמי ולא על ידי מתדלקים – ללקוחות הצד המציב בלבד. התמורה בגין מכירות הדלקים בעמדות אלה תועבר ישירות לצד המציב.
- הדלק שיימכר בעמדות התדלוק ינופק ממאגר הדלק של תחנת הצד המפעיל. תמורת הדלק והזכות להציב מערכת תדלוק, ישלם הצד המציב לצד המפעיל, בין אם באמצעות תשלום בפועל ובין אם על דרך קיזוז, בהתאם להסכם.

### 3. השפעת ההסכם על התחרות

ככלל, שיתוף פעולה בין מתחרים בתחומי התחרות, מעמיד את הצדדים לו בקרבה מתמדת ובשותפות לדרך פעולה עסקית, על הסיכויים והסיכונים הטמונים בה. קרבה זו, קיומו של אינטרס משותף, ולו מוגבל בהיקפו, וביסוסו של "שולחן משותף" בין המתחרים מעוררים חשש להקהיית התחרות בתחום בו הם פועלים במשותף, ואף לחלחל למקטעי פעילות אחרים בהם מתקיימת ביניהם תחרות, בפועל או בכוח. בשל חשש תחרותי זה רואה הדין שיתופי פעולה מסוג זה בין מתחרים כהסדרים כובלים.<sup>5</sup>

#### "שולחן משותף"

החשש העיקרי שעולה מההסכם במתכונתו המבוקשת, הינו חשש מ"שולחן משותף", דהיינו זליגת שיתוף הפעולה לכלל העברת מידע עסקי, תיאום או הבנות, בעניינים שחורגים מגבולות שיתוף הפעולה בין הצדדים, העלולים להקהות את התחרות ביניהם. במקרה דנא, עוצמת חשש זה מופחתת במידה רבה הן בשל הוראות ההסכם השומרות על הפרדה בין הצדדים ותוחמות את שיתוף הפעולה למינימום הנדרש והן בשל היקפו המצומצם ביותר של שיתוף הפעולה על רקע פעילותם הכוללת של הצדדים בתחום שיווק התזקיקים. עניינו של ההסכם בהצבת עמדות תדלוק בשתי תחנות של כל אחד מהצדדים, המהוות כאחוז אחד מכללת תחנותיו של כל צד.

ההסכם אינו פותח פתח להרחבת שיתוף הפעולה בין הצדדים לו לתחומים נוספים או להעברת מידע הנוגע לתחומי פעילות אחרים של החברות. לצד המציב לא ניתנת כל דריסת רגל באשר לניהול תחנת הצד מפעיל ואילו לצד המפעיל אין השפעה על המחיר שייגבה מלקוחות הצד המציב. מבנה שיתוף הפעולה הנוכחי מחייב מידה מינימאלית של פעילות משותפת והעברת המידע בין הצדדים נושאת אופי טכני מצומצם בהיקפו.

כמפורט להלן, האינטרס הכספי המשותף לצדדים, הנובע משיתוף הפעולה נשוא החלטה זו, מהווה אחוז זניח מכלל פעילותו של כל אחד מן הצדדים בתחום שיווק התזקיקים ומכאן שאינו צפוי להשפיע השפעה משמעותית על שיקול דעתו של כל אחד מן הצדדים בבואו לקבל החלטות שעשויה להיות להן השלכה על מידת התחרות בשיווק תזקיקים בכלל ומול הצד האחר להסכם בפרט.

<sup>5</sup> ה"ע 459/96 דאטה קאר בע"מ נ' הממונה על ההגבלים העסקיים, הגבלים עסקיים 3001542; ה"ע 7008/02 המודיע חברה בע"מ נ' הממונה על ההגבלים העסקיים, תק-מח 2005(1) 5232, פס' 52 (2005); הע 1/97 איסכור שירותי פלדות בע"מ נ' הממונה על ההגבלים עסקיים, תק-על 97(4) 1, פס' 8 (1997); מ' מזרחי, **מיוזם משותף כהסדר כובל**, משפטים כ"ג תשנ"ד 213, 237; קביעת הממונה על ההגבלים העסקיים מיום 25.12.2001 בדבר הסדר כובל בין חברות הסעה ביעדים תיור בע"מ, **הגבלים עסקיים**, 3012980; החלטת הממונה בדבר אי מתן פטור למיזם ים תטיס – גרנית הכרמל, 2000, **הגבלים עסקיים** 338959.

במילים אחרות, חרף העובדה כי הצדדים משתפים פעולה בהצבת עמדות התדלוק, הרי שבכל שאר התחומים הם ממשיכים להתחרות האחד בשני על ליבו וכיסו של הצרכן.

### **חשש לפגיעה בתחרות במקטע ציי הרכב**

על פי החשש, במכרזים שעורכים ציי הרכב בין חברות הדלק השונות, יצירת אינטרס כלכלי של צד כלשהו כתוצאה מזכייתו של משתתף אחר במכרז עלולה להקחות את התמריץ התחרותי של אותו מציע, ביחס ישר למידת האינטרס הכלכלי שיש לו בזכיית משתתף האחר. אכן, כתוצאה מן ההסדר התקשרות בין הצד המציב לבין בעל צי רכב גדול צפויה להגדיל את מכירותיו של הצד המפעיל בתחנותיו הכלולות בהסדר הנוכחי, כאשר התמורה משולמת לו על ידי הצד המציב ולא על ידי הצרכנים בתחנה. בהתאם, ככל שיגדל מספר התחנות שעליהן חל הסדר הדדי מסוג זה, צפוי הרווח שיצמח לכל אחד מהצדדים, בהיותם "צד מפעיל", לגדול עד לנקודה שבה, על פי החשש, הכנסותיו ממתן שירותי תדלוק ללקוחות הצד האחר יעלו על הכנסותיו מהתקשרות ישירה עם בעלי ציי הרכב שעמם קשור הצד האחר. מצב כזה עלול לצנן את הלהט התחרותי של כל אחד מהצדדים במכרזים מסוג זה.

חשש קרוב הוא שהיקף ההכנסות שיצמחו לכל אחד מן הצדדים כתוצאה מהגידול במכירותיו בגין לקוחות הצד האחר ייצור אינטרס כלכלי משותף, בהיקף משמעותי, אשר עלול להרתיע מי מהצדדים מלפעול באופן שלא יהיה לרוחו של הצד האחר מחשש לפגיעה באינטרס כלכלי זה.

חששות אלה מופגים במקרה שלפנינו בשל היקפו המצומצם ביותר של ההסכם (שתי תחנות לכל צד), שממנו נגזר היקפו המצומצם של אינטרס כלכלי משותף שעשוי להיווצר לצדדים ואינו מאפשר להניח כי הרווח הצפוי לצד להסכם מדמי השימוש שיקבל מן הצד האחר בגין השימוש בעמדות התדלוק יהא גבוה מהרווח שיצמח לו מזכייה במכרז. זאת ועוד, הצדדים להסכם אינם שחקנים יחידים במכרזי התדלוק, על אי הוודאות הכרוכה בהם. צד להסכם אשר ישליך יהבו רק על הרווחים שיצמחו לו מזכיית הצד האחר להסכם וימנע מהגשת הצעה אטרקטיבית, יסתכן בהגדלת סיכויי הזכייה של צד שלישי במכרז, ובאובדן הסיכוי לרווח כלשהו.

**חשש להאטה בקצב הקמת תחנות חדשות** - חשש תחרותי נוסף שההסכם צופן בחובו, נוגע לאפשרות כי שיתוף הפעולה יקטין את התמריץ של כל אחד מן הצדדים להקים תחנות תדלוק חדשות באזורים שבהם יתקיים שיתוף הפעולה נשוא החלטה זו או להתקשר עם בעלי תחנות קיימות באותם אזורים. גם חשש זה אינו בעל משקל משמעותי בנסיבות העניין. **ראשית**, ניתן להניח, במידה רבה של וודאות, כי השאיפה לתקן את נחיתות הפריסה הגיאוגרפית שעליה הצביעו הצדדים, היא הכוח המניע את ההתקשרות הנוכחית ולא הכוונה להימנע מהקמת תחנות תדלוק חדשות. **שנית**, נוכח התקופה המוגבלת שאליה מתייחסת החלטתנו זו, אין להניח כי מתן הפטור ישפיע באופן משמעותי על שיקולי הצדדים להסכם באשר להקמת תחנות נוספות באותם אזורים, שהם, מטבעם, שיקולים לטווח הארוך. **ולבסוף**, יש לזכור כי ההסכם בין דלק לדור-אלון מתייחס לתדלוק באמצעות מערכות תדלוק אוטומטיות בלבד ואינה ממצה את פוטנציאל ההכנסה שעשוי לקום ממכירה ללקוחות מזדמנים ומהפעלת חנות נוחות בשטח תחנה המשתייכת לרשת החברה.

בחינת מכלול הוראות ההסכם ונסיבות העניין הביאה אותי לכלל מסקנה כי ההסכם נשוא החלטה זו אינו מקים חשש ממשי לפגיעה בתחרות בענף הרלוונטי.

יתר על כן, על פי בקשת הפטור וכעולה מבדיקת הרשות, תוצאתו המסתברת של שיתוף הפעולה היא שיפור כושר התחרות של כל אחד מן הצדדים להסכם (בנפרד) אשר אפשר ותביא להגברת התחרות במקטע ציי הרכב. בבקשתם, הצביעו הצדדים על החשיבות הרבה שהם רואים בשיפור פריסתם באזורים הנכללים בהסכם. פריסה גיאוגרפית המציעה למפעיל צי הרכב אפשרויות תדלוק בהתאם לצרכיו תקל על מימוש היתרונות הגלומים במערכת התדלוק האוטומטית. על רקע זה, ההסכם המובא בפני לא רק שאינו צפוי להביא לפגיעה בתחרות, אלא שיש בו אף כדי לשכלל את יכולת התחרות של הצדדים לו ובכך לחזק את התחרות במקטע ציי הרכב בכלל, ובמקטע ציי הרכב באזורים אלו בפרט.

#### **4. סוף דבר**

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

**תוקפו של פטור זה חמש שנים מהיום והוא מוגבל להסדר להצבת עמדות תדלוק בארבע התחנות שפורטו לעיל בלבד.**

**תוקפו של הפטור ביחס לביצוע ההסדר בכל אחת מן התחנות מותנה בקיומו של צורך חיוני ופרטני בביצועו באותה תחנה, בשים לב לפריסת התחנות של כל אחד מן הצדדים במהלך תקופת ההסכם.**

במהלך תקופת הפטור כל אחד מהצדדים להסכם יודיע לממונה מבעוד מועד על כל הקמת תחנת תדלוק וכל רכישת זכות בתחנה קיימת או התקשרות חוזית עמה, שיש בהן כדי לשפר באופן מהותי את פריסתו הגיאוגרפית באזור שבו הציב עמדת תדלוק בתחנת הצד האחר להסכם. לא הודיע אחד הצדדים כאמור, תוכל הממונה להודיע על פקיעת תוקפו של פטור זה ביחס לשיתוף הפעולה באותה תחנה לאלתר.

למען הסר ספק יובהר, כי פקיעת תוקפו של הפטור ביחס לביצוע ההסדר בתחנה כלשהי, אין בה כדי לפגוע בתוקפו של הפטור ביחס לביצוע ההסדר ביתר התחנות.

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.

רונית קן

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, א' אדר, התש"ע

15 פברואר, 2010