



רשות ההגבלים העסקיים

ירושלים, ט"ז חשוון, תשי"ע
3 נובמבר, 2009

לכבוד

שי בקל, עו"ד

תדמור ושות'

מרכז עזריאלי 5, המגדל המרובע

דרך מנחם בגין 132

תל-אביב 67021

בדואר רשום ובפקס: 03-6846001

הנדון: החלטות בבקשות הפטור שהגישה אל על להסדרים בינה לבין מובילים באוויר

הנני מתכבד להעביר אליכם את נימוקי החלטות הממונה על הגבלים עסקיים (להלן: "הממונה"), לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988, בדבר אי מתן פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדרים כובלים בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל-על") לבין כל אחד מן המובילים הבאים:

1. Air India

2. Aerosvit Airlines JSC.

3. Bulgaria Air

4. Tandem Aero S.R.L

5. Polaskie Linie Lotnicze "LOT" S.A

6. Austrian Airlines

אני לרשותכם למתן הבהרות, ככל שאלה תידרשנה,

בכבוד רב ובברכה,

גולן קנטי, עו"ד
ראש צוות
רשות ההגבלים העסקיים

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

lishka@antitrust.gov.il

380459 /7740



רשות ההגבלים העסקיים

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

Polskie Linie על-נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין Lotnicze "LOT" S.A.

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 Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A. (להלן: "לוט") בנוגע לשיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה (להלן: "ההסדר").

ביום 21.9.09 הודעתי על החלטתי שלא להעניק פטור להסדר, וכי הנימוקים להחלטה בדבר אי מתן הפטור יינתנו במועד אחר. להלן אפרט את הנימוקים להחלטתי.

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמזוגים, לא שוכנעתי כי הכבילות שבהסדר דגן אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של השוק הרלוונטי, או כי אינן פוגעות פגיעה של ממש בתחרות בשוק. מטעמים אלו ההסדר אינו ראוי לפטור לפי סעיף 14 לחוק בשל הנימוקים שיפורטו להלן.

2. הצדדים וההסכם

2.1 הצדדים להסכם

אל-על – חברת התעופה הותיקה 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, בקו התעופה הישיר שבין תל אביב לוורשה. בקו שבין תל-אביב לקרקוב, אל-על אינה מפעילה טיסות אך היא משווקת, בהתאם להסכם זה, מושבים על גבי טיסותיה של לוט.

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

lishka@antitrust.gov.il

לוט – חברת תעופה פולנית הנחשבת למוביל הלאומי של פולין. החברה נוסדה בשנת 1929, והיא אחת מבין חברות התעופה הוותיקות ביותר בעולם. לוט היא חברה ציבורית הנשלטת ע"י ממשלת פולין. החברה עוסקת בהובלת נוסעים ומטען בדרך האוויר, היא מטיסה נוסעים מנמל הבית שלה בוורשה ליעדים אחרים בפולין, ולכ- 50 יעדים באירופה, המזרח התיכון וצפון אמריקה¹. בשנת 2003 הצטרפה לוט לברית התעופה העולמית Star Alliance. בין היתר, מפעילה לוט טיסות סדירות בקווי התעופה הישירים ת"א-וורשה ות"א-קרקוב (טיסה זו, לאחר עצירה בקרקוב ממשיכה לוורשה). ללוט חברת בת בשליטתה המלאה היא EuroLOT (להלן: "**אירולוט**"). אירולוט מפעילה טיסות סדירות מנמל הבית בוורשה ליעדים נוספים בפולין וליעדים באירופה. כמו כן, מפעילה אירולוט טיסות שכר.

2.2 ההסדר

בקשת הפטור דגן מתייחסת להסכם לשיתוף פעולה לשיווק של קיבולת טיסה, בקווים תל-אביב – וורשה ותל-אביב – קרקוב. בהסכם זה קבעו אל-על ולוט:

1. בקו תל-אביב - וורשה:

בהתאם להסכם יחליפו ביניהן אל-על ולוט מספר מסוים של מושבים בטיסותיהן לשם שיווקם (Seat Swap Agreement). על פי הסכם זה רשאי כל אחד מן המובילים לשווק מושבים על גבי טיסתו של המוביל השני וזאת עד המספר המרבי שנקבע עבור כל אחת מן הטיסות. בהתאם להסדר זה הקצתה אל-על ללוט מושבים על גבי טיסותיה בקו תל-אביב - וורשה, ולוט הקצתה בתמורה מספר זהה של מושבים על גבי טיסותיה בקו זה. המושבים מוחלפים בין המפעילים – מושב בתמורה למושב. כך, שכלל אין תשלום נוסף בין המובילים בגין מושבים אלו.

על פי ההסכם רשאי כל אחד מהמובילים להזמין מן המוביל השני כרטיסי טיסה עבור מושבים נוספים החורגים מן ההקצאה שנקבעה ביניהם להחלפה, וזאת בכפוף להסכמתו של אותו מוביל. במקרה כזה, קובע ההסדר את מחירי ההעברה לאותם מושבים נוספים.

2. בקו תל-אביב – קרקוב:

בקו ת"א-קרקוב אל-על אינה מפעילה טיסות, ואילו לוט מפעילה טיסות מתל-אביב לקרקוב, אשר ממשיכות, לאחר עצירה בקרקוב, לוורשה (וכן בכיוון ההפוך). בהסכם ניתנה לאל-על הזכות לשווק כמות מסוימת של מושבים (אשר נקבעה מראש) על גבי טיסותיה אלו של לוט. אל-על נדרשת לשלם תמורה מסוימת שנקבעה בהסכם – אך זאת רק בעבור מושבים אותם הצליחה לשווק. את המושבים אותם לא שיווקה רשאית אל-על להחזיר ללוט עד יומיים לפני הטיסה, והיא לא נושאת בגינם כל תשלום (Soft Block Agreement). המדובר למעשה בהסכם לפיו מקבלת אל-

¹ על פי פרסומיה של לוט באתר האינטרנט שלה.

על זכות לשווק מושבים על גבי טיסותיה של לוט לקרקוב, מבלי שהיא נושאת בסיכון ביחס לאותם מושבים אשר לא עלה בידה לשווק.

ההסדר כולל גם הסכמה בין המובילים על שיתוף בקוד (Code Share). הסכמה זו מאפשרת לאל-על לשווק את אותם מושבים של לוט תחת קוד ומספר הטיסה של אל-על ובהתאמה מתאפשר הדבר גם ללוט (ביחס לטיסות אל-על לוורשה)².

במסגרת ההסכם ביחס לשני הקווים, מסדירים ביניהם הצדדים נושאים נוספים כגון אופן פרסום ההסדר; אופן פרסום המושבים במערכות ההפצה הגלובליות ובמערכת ההזמנות של כל אחת מהן; האיכות ורמת השירות המינימאלית לה יזכו רוכשי המושבים המועברים וכיוצא ב.

המדובר למעשה אם כן, בהסדר לשיתוף פעולה בין מתחרים – המתחרים היחידים הרשאים להפעיל טיסות ישירות סדירות בקווים הרלוונטיים – לשיווק מושבים על גבי טיסותיהן. הסדר זה לשיתוף פעולה בשיווק בין מתחרים מהווה 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 קיבולת טיסה אינו חוסה גם בהוראות פטור הסוג³ הפוטר הסדרים מסוימים בין מובילים בינלאומיים באוויר.⁴ על כן, נדרש הסדר זה לפטור או לאישור בהתאם להוראות החוק.

2.3 השווקים הרלוונטיים:

בענייננו, קווי התעופה הרלוונטיים לבחינתו של ההסדר הם הקווים תל-אביב - וורשה ותל-אביב - קרקוב⁵ (להלן: "הקווים הרלוונטיים"), כאשר ההסדר מתייחס לטיסותיהן הישירות הסדירות של לוט ואל-על בקווים אלו.

על פי ההסכם הבינלאומי⁶ בין ישראל לפולין רשאית כל מדינה למנות מוביל אחד מטעמה (להלן: "מוביל נקוב") אשר יהיה רשאי לקיים קו סדיר של טיסות ישירות בין שתי המדינות. בהתאם, מונתה אל-על כמוביל נקוב מטעם ישראל, ואילו לוט מונתה כמוביל נקוב מטעמה של פולין.

² ראוי לציין כי הסדרים רבים בין מובילים העוסקים בשיווק מושבים כוללים בחובם הסכמה על שיתוף בקוד. יחד עם זאת, עצם ההסכמה על השיתוף בקוד אינה מלמדת דבר על אופיו של ההסדר ותשלכותיו.

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

⁴ ראה סעיף 6 לכללים הפוטר הסדרים מסוימים לשיווק קיבולת טיסה. סעיף זה אינו פוטר את ההסדר שבמנינו שכן ההסדר נוגע לקו הישיר שבין נמלי בית של לוט ואל-על.

⁵ ככלל, בתחום התעופה, שווקים מוגדרים על בסיס נקודת המוצא ונקודת היעד של קווי הטיסה (O&D או City Pair). ראה בעניין זה הכרזת הממונה על אל-על כבעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשווקי התעופה ליעדים יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי, 2005, הגבלים עסקיים, 5000135. בנוסף, מקובל להבחין בין נוסעים רגישי זמן לנוסעים רגישי מחיר (ראה שם); ואולם, לא מצאתי כי קיים צורך להוסיף ולפרט בעניין אבחנה זו במסגרת ההחלטה הנוכחית.

ההסכם הבילטרלי מבקש, בין היתר, מן המובילים לתאם ביניהם, במידת האפשר, את פעילותן בקו. כך לדוגמא, מבקש ההסכם כי לוח הטיסות ותדירויות הטיסות המופעלות בקו יתבססו על הסכמות הדדיות בין המובילים. ההסכם מוסיף ומבקש כי ככלל, תתחלק הקיבולת בקו שווה בשווה בין המובילים הנקובים, כי תתקיים הסכמה מסחרית בין המובילים הנקובים, כל זמן שהם פועלים בקו, וכי מחירי הטיסות יתואמו, במידת האפשר, בין המובילים הנקובים. יחד עם זאת, במידה והמובילים הנקובים בקו לא מצליחים להגיע להסכמות ביניהם בהתאם לאמור בהסכם, כי אז, בהתאם להסכם הבילטרלי, יסכימו בעניין זה רשויות התעופה של המדינות. על פי ההסכם הבילטרלי, חברות התעופה נדרשות להגיש לאישורן של רשויות התעופה את לוח הטיסות ואפילו את מחירי הטיסות.

הוראותיו אלו של ההסכם הבילטרלי אינן עולות בקנה אחד עם החשיבות שמייחס המחוקק להגברתה של התחרות בתחום התעופה⁷, ואף אינן עולות בקנה אחד עם החלטות הממשלה ומאמציו של משרד התחבורה להגביר את התחרות בקווי התעופה בשנים האחרונות. דומה בעיניי כי הגיעה העת לשינויים של הסכמים אלו.

על פי המידע שמסרה לנו אל-על אין הסכמות מסחריות על הקו מעבר להסדר בגינו מתבקש הפטור, ובייחוד אין בין המובילים כל הסכמה בנוגע לתדירות, כמות, מחיר או איכות השירות. הסכמות כגון אלו בין מתחרים – אילו התקיימו – היו מהוות כפי הנראה כבילות 'עירומות' (Naked Restraints) אשר פגיעתן בתחרות ברורה⁸.

כיום, אל-על מפעילה 4 טיסות בשבוע בקו לוורשה, ואילו לוט מפעילה בקו זה 5 טיסות בשבוע בנוסף לטיסה שבועית אחת לקרקוב שממשיכה לאחר מכן לוורשה.

3. ניתוח הכבילות והשפעתן על התחרות

ההסדר כאן מתייחס לשני קווי תעופה שהעיקרי ביניהם הוא הקו לוורשה. בקו תל-אביב - וורשה טסים, מדי שנה, כ- 100 אלף נוסעים. לעומתו, הקו תל-אביב - קרקוב הוא קו דליל, שמספר הנוסעים בו מדי שנה אינו עולה על כ- 15 אלף נוסעים.

הקו תל-אביב - וורשה

בחינתו של הקו תל-אביב - וורשה מלמדת כי במהלך השנים האחרונות, חלקן של אל-על ולוט (ביחד) היה גבוה באופן משמעותי, הן בחטסה בפועל של נוסעים והן בשיווק טיסות בקו. כמו כן, הנתונים שבפני מלמדים כי שיעור הנוסעים אשר טסו בקו באמצעות טיסות לא ישירות הינו נמוך

⁶ ככלל, מערך הטיסות הבינלאומיות הסדירות אל ישראל וממנה מוסדר במסגרת הסכמים בילטרליים (דו-צדדיים) עליהם התומה מדינת ישראל עם כל אחת מהמדינות האחרות.

⁷ ראה לדוג' חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג – 1963 סעיפים 3, 5. ראה דברי הסבר המפורטים בהצעת חוק הסדרים במשק המדינה (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2006), התשס"ו – 2006. הצעות חוק הממשלה 236, מיום י' באייר התשס"ו, עמ' 333. חוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח – 1988, תיקון מס' 10, התשס"ז – 2007. חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג – 1963 (תיקון מס' 2), התשס"ו – 2006.

⁸ השווה בע"פ 2560/08 מדינת ישראל נ' ירון וול ואח', תק-על 2009 (3), 149, פסקה פו.

יחסית, ובכל אופן, אין בו די להפיג את החשש מהפעלת כוח שוק על-ידי הצדדים להסדר, ולו ביחס לחלק מן הנוסעים בקו. בשנים 2006 עד 2008, למעט טיסות השכר שהפעילה סאן-דור (חברה בת של אל-על), גם היקף טיסות השכר בקו היה זניח מאוד.⁹ במצב דברים זה, התחרות בפועל בקו הרלוונטי מתקיימת בעיקר בין שני המובילים המפעילים טיסות ישירות בקו, היינו, הצדדים להסדר.

במקרה כאן גם לא קיים רסן תחרותי בדמות איום הכניסה של מתחרים נוספים לקו, על יכולתם של הצדדים להסדר להפעיל כוח שוק, היה ויבחרו לעשות כן. שכן כאמור, ההסכם הבילטרלי בין ישראל לפולין מאפשר מינויו של מוביל נקוב אחד בלבד מטעמה של כל מדינה להפעלת טיסות סדירות בקווי התעופה שבין המדינות.¹⁰ מגבלה זו מהווה חסם רגולטורי מהותי בפני כניסתם של מובילים נוספים לקו.¹¹

נוסף על האמור, בחינת נתוני הקו מעלה כי שיעורי הרווחיות ורמות המחירים של אל-על בקו גבוהים בהשוואה לקווים אחרים דומים שבהם לא התקיים הסדר לשיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה. נתון זה אף מחזק את מסקנתי בדבר קיומו של קושי תחרותי בקו.

בנסיבות אלה, הגעתי לכלל מסקנה כי שיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה בין הצדדים להסדר, שהם שני המתחרים הדומיננטיים בקו, צפוי לגרום לפגיעה של ממש בתחרות ובציבור.¹²

בקו לוורשה ביקשו הצדדים להסדר להתקשר ביניהם בהסכם להחלפת מושבים (Seat Swap Agreement). על פי רוב, הסדר מסוג זה אינו מחייב זיקה חזקה או שותפות בין המובילים והוא

⁹ נתוני שנת 2009 מראים על קיומה של תנועה מסוימת של טיסות שכר בקו, ואולם מאחר ונתונים אלה חלקיים, ומתייחסים רק לחלק מן השנה, לא ניתן לעמוד על טיבן, ובכל אופן, בהתחשב בכלל נתוני הקו, לא היה בנתונים אלה כדי להפיג את החשש מהפעלת כוח שוק על ידי הצדדים להסדר.

¹⁰ במקרה כאן, בנוסף לקיומם של חסמי כניסה משמעותיים כתוצאה של ההסכם הבילטרלי בין המדינות, כאמור חלקם של הצדדים בהטסת נוסעים בקווים הרלוונטיים נמצא גבוה, והיקפן של הטיסות הלא ישירות וטיסות השכר נמוך משמעותית. זאת בשונה מחקו תל-אביב – פראג לדוגמא, שגם בו קיימים חסמי כניסה מהותיים, אך שיעור הנוסעים שטסו בקו תל-אביב – פראג בטיסות שכר עלה על 40% במהלך השנים האחרונות.

¹¹ 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 הכוללים שאישרם מתבקש. ראה (6th ed. ABA Section of Antitrust Law, Antitrust Law Developments vol. II p. 1486. 2007).

¹² ראה והשווה: Competition In the Airline Industry, Testimony of JOEL I. KLEIN, Assistant Attorney General, Antitrust Division, U.S. Department of Justice, before the Committee on Commerce, Science and Transportation, United States Senate, 1999, <http://www.usdoj.gov>. שם נאמר כי החשש הגדול ביותר לפגיעה בתחרות כתוצאה מהסדר לשיתוף בקוד קם כאשר שניים מתוך מספר מועט מאוד של מתחרים בקו מתקשרים ביניהם בהסדר לשיתוף בקוד ביחס לטיסותיהם בקו.

מעורר פחות חששות תחרותיים לעומת הסכמים בהם משתתפים המובילים יחד בסיכונים ובסיכויים בהפעלת הקו – עד כדי יצירת שותפות מהותית בקו¹³. יחד עם זאת, בנסיבות המקרה כאן, מששוכנעתי כי שיתוף פעולה בין הצדדים להסדר צפוי להביא לפגיעה של ממש בתחרות, לא מצאתי כי יש בטיבו של ההסדר כדי לשנות ממסקנתי זו.

למען השלמת התמונה יצוין כי ההסדר עשוי היה להקים מספר תועלות. שכן יכול כי יאפשר לצדדים, במידת מה, להרחיב את מגוון כרטיסי הטיסה (הלוך ושוב) שאותו הם יכולים להציע לקוחותיהם, לדוגמא: טיסה הלוך עם אחד המובילים וחזור עם אחר. כמו כן ההסדר עשוי לאפשר הגדלה של ערוצי השיווק של כל אחד מהמובילים. ואולם, משהגעתי למסקנה כי ההסדר צפוי להביא לפגיעה של ממש בתחרות, אין בתועלות אלה כדי להצדיק מתן פטור להסדר.

הקו תל-אביב – קרקוב – וורשה

כאמור, הקו לקרקוב הוא קו דליל שהיקפו אינו עולה על כ- 15,000 נוסעים בשנה, ואינו הקו העיקרי שעליו חל ההסדר. בקו לקרקוב, אל-על אינה מפעילה טיסות משל עצמה, אלא רק משווקת מושבים על גבי טיסותיה של לוט.

בחנית נתוני הקו לקרקוב מלמדת כי לוט היא השחקן העיקרי בקו. לצד לוט, הפעילה אל-על באמצעות חברת חברת שלה, סאן-דור, טיסות שכר בהיקף מצומצם. כן קיים שיעור לא משמעותי של נוסעים הטיסים לקרקוב באמצעות טיסות לא ישירות. גם כאן, קיימים חסמי כניסה מהותיים כתוצאה של ההסכם הביטראלי בין המדינות עליו עמדתי לעיל.

היות ואל-על אינה מפעילה טיסות משל עצמה לקרקוב, התועלות שההסכם מצמיח בקו הן אף פחותות יותר מאלו של הקו לוורשה. שכן, ההסכם אינו מאפשר מגוון רחב יותר של טיסות (הלוך ושוב) לצרכן.

בקו לקרקוב, התקשרו הצדדים להסדר בהסכם להקצאת מושבים מסוג (Soft Block Agreement), לפיו רשאית אל-על לרכוש מלוט מספר מוגבל של מושבים מבלי שהיא נושאת בסיכון לגביהם, שכן היא רשאית על פי ההסכם להחזיר ללוט את המושבים שלא הצליחה לשווקם, ללא כל עלות, עד ליומיים לפני מועד הטיסה. בנסיבות מסוימות, הסכם כזה עלול להקים חששות תחרותיים של ממש, שכן הוא עלול לגרוע מן התמריצים של חברות התעופה לקיים תחרות ביניהן בקו בדרך של הפעלת טיסות באופן עצמאי.

לאור האמור, הגעתי לכלל מסקנה כי שיתוף פעולה בין הצדדים להסדר בקו לקרקוב צפוי להביא לפגיעה של ממש בתחרות בקו, ומטעם זה לא מצאתי לנכון לפטור את ההסדר גם ביחס לקו זה.

¹³ לעניין האבחנה בין סוגי ההסכמים השונים ראה והשווה להחלטת הממונה על הגבלים עסקיים בעניין ההסדר בין אל-על נתיבי אויר לישראל לבין Czech Airlines j.s.c, 2009, **הגבלים עסקיים**, 5001479. כן ראה את החלטת הממונה על הגבלים עסקיים בעניין ההסדר בין אל-על נתיבי אויר לישראל לבין Iberia Airlines, 2009, **הגבלים עסקיים**, 5001477.

4. סיכום

לאחר שנועצתי בועדה לפטורים ולמיזוגים, הגעתי לכלל מסקנה כי אין מתקיימות חלופות סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים. מטעם זה אין החסדר ראוי לפטור.


 רונית שון
 הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ט"ז חשוון, תשי"ע

3 נובמבר, 2009



רשות ההגבלים העסקיים

ירושלים, ג' בתשרי תשי"ע
21 באוגוסט 2009

לכבוד
שי בקל, עו"ד
תדמור ושות'
מרכז עזריאלי 5, המגדל המרובע
דרך מנחם בגין 132
תל-אביב 67021
בדואר רשום ובפקס: 03-6846001

הנדון: החלטות בבקשות הפטור שהגישה אל על לחסדרים בינה לבין מובילים באוויר

הנני מתכבד להעביר אליכם את החלטות הממונה על הגבלים עסקיים (להלן: "הממונה"), לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988, בדבר מתן פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין לחסדרים כובלים בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל-על") לבין כל אחד מן המובילים הבאים:

1. American Airlines Inc.
2. Swiss International Air Lines Ltd.
3. Iberia Líneas Aéreas de España
4. Czech Airlines j.s.c
5. Thai Airways International Public Company Limited

בנוסף, חריני לחודיעכם כי הממונה החליטה שלא להעניק פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין לחסדרים כובלים בין אל-על לבין כל אחד מן המובילים הבאים:

1. Air India
2. Aerosvit Airlines JSC.
3. Bulgaria Air
4. Tandem Aero S.R.L
5. Polaskie Linie Lotnicze "LOT" S.A
6. Austrian Airlines

נימוקי הממונה בהחלטות אלו בדבר אי מתן פטור ימסרו במועד אחר.

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

lishka@antitrust.gov.il

377005 /7740

בימים 10.9.09, 22.6.09 ו-26.5.09 הודעתם לממונה כי אל-על מבקשת למשוך את בקשותיה לפטור בנוגע לחסדרים כובלים בינה לבין חמובילים תבאים:

1. Delta Air Transport Trading as SN Brussels Airlines

2. Belavia-Belarusian Airlines

3. South African Airways (proprietary) Limited

4. Tarom Romanian Airlines Ltd.

5. Korean Airlines

לאור בקשתכם כאמור, הריני להודיעכם כי סגרנו את תיק הטיפול בעניין בקשותיכם אלו.

טרם התקבלה החלטת הממונה בבקשת הפטור שהגשתם בעניין Air China Limited והחלטה בעניינה תימסר במועד אחר.

בכבוד רב ובברכת שנה טובה,

גולן קנטי, עו"ד
ראש צוות
רשות ההגבלים העסקיים



רשות ההגבלים העסקיים

הועדה לפטורים ולמיזוגים

המלצות

מועד הדיון: 13 בספטמבר 2009 בשעה 08:30

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

מניעות: אין

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגה חוות הדעת של המחלקה הכלכלית בבקשות כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7700	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Air India	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7683	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Aerosvit Airlines JSC	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7701	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Bulgaria Air	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7692	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Bulgaria Air	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7690	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Tandem-Aero S.R.L	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה

החלטה

חברי הועדה ממליצים בפני הממונה שלא לתת פטור בבקשות הנ"ל, בהתאם לאמור בחוות הדעת של המחלקה הכלכלית.

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

lishka@aa.gov.il

www.antitrust.gov.il

378538 / 7853

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגה חוות הדעת של המחלקה הכלכלית בבקשות כדלקמן :

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7693	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Swiss International Air Lines Ltd	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7698	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Czech Airlines j.s.c	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7695	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Iberia Lineas Aereas de Espana S.A.	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7696	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ American Airlines Inc.	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7768	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Air China Limited	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה

החלטה

חברי הועדה ממליצים בפני הממונה לתת פטור בבקשות הנ"ל, בהתאם לאמור בחוות הדעת של המחלקה הכלכלית.

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגה חוות הדעת של המחלקה הכלכלית בבקשות כדלקמן :

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7687	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Polaskie Linie Lotnicze "LOT" S.A.	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7689	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Thai Airways International Public Company Limited	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה

החלטה

רוב חברי הועדה ממליצים בפני הממונה לא לתת פטור בבקשות הפטור הנ"ל.

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגה חוות הדעת של המחלקה הכלכלית בבקשה כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	ער"ד
7691	אל על נתיבי אייר לישראל בע"מ Austrian Airlines	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה

החלטה

חברי הועדה ממליצים פה אחד בפני הממונה לא לתת פטור בבקשת הפטור הנ"ל.

7687

369424

1/12

POLASKIE

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

ד"ר דוד תדמור /או עו"ד שי בקל /או עו"ד זחר המאירי
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 – Polaskie Linie Lotnicze "LOT" S.A., מען: Helena Gawlinska, Ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa, Poland.

3. צורת ההסדר – בכתב.

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

4.1 הסכם מיום 12.9.1999, על כל צרופותיו, מצורף בזאת כנספח א'.

5. הנכס או השירות נושא ההסדר – הטסת נוסעים.

6. מהות הכבילה ופרטים עליה – בקשת הפטור מוגשת בגין הסכם Code Share אשר נחתם בין אל על לבין חברת התעופה הפולנית LOT. מכוחו של ההסכם מורשית אל על לשווק טיסות שמפעילה LOT בקווים ת"א-ורשה ובחזרה, ו-ת"א-קרקוב ובחזרה ואילו LOT מורשית לשווק טיסות בקו ת"א-ורשה ובחזרה. פרטי הטיסות עליהן יחול ההסכם (לרבות סוג המטוסים, מועדי הטיסות וכו'), כמו גם הקצאת המושבים, מחירים ואופן ההתחשבות בין הצדדים – מובאים ב-Annex 1 להסכם (פרטי נספח זה מסוכמים מדי חצי שנה לכל עונת טיס). ניתוח נרחב של הסכמי קוד שייר, הטעמים להתקשרות בהם, התועלות הגלומות בהם לתחרות ולציבור וההסדרים המסחריים העיקריים המצויים בהם מובא במכתב נלווה. ההסכם בין הצדדים כולל מספר תניות נלוות כדלקמן:

- התחייבות המוביל המפעיל שלא לחפלות לרעה את נוסעי המוביל המשווק לעניין רמת השירות המוצעת בטיסותיו - סעיף 2.2 להסכם), בכלל זה לעניין כניסת נוסעים לטרקלין (סעיף 2.3 להסכם). בכדי לאפשר שירות מיטבי ללקוחותיהם, יפעלו הצדדים כמיטב יכולתם שתזמון לוחות הזמנים של הטיסות הנכללות בהסדר, והיה כזה שיקצר את זמן ההמתנה בין הטיסות, הכל בכפוף לשמירת עצמאות הצדדים לעניין קביעת מועדי הטיסות (סעיף 2.5 להסכם).¹

¹ בפועל אין משמעות מעשית לסעיף זה ומטרתו מושגת באמצעות בחירת הטיסות עליהן יחול ההסדר כפי שהן מפורטות ב-

הצדדים יקפידו על מתן שירות איכותי לנוסעי טיסות הקוד שייר בשדה התעופה ובכלל זה ישתפו פעולה להקל על מעבר הנוסעים בשדה התעופה ויודיעו זה לזה על שינויים שעלולים להשפיע על חשירות ללקוח בשדה התעופה (סעיף 9 להסכם).

- הצדדים יודיעו זה לזה על שינויים מתוכננים במועדי טיסות אשר נכללות בהסכם הקוד שייר (סעיף 2.7 להסכם). כן יודיעו הצדדים זה לזה על אי סדירויות, עיכובים וביטולים של טיסות קוד שייר והמוביל המפעיל יפצה נוסעים שלא עלו לטיסה ולא יפלה את נוסעי המוביל המשווק לעניין הטיפול בנוסעים אלה (עדיפות בטיסה חלופית, דיור חלופי וכו') – סעיף 7 להסכם.
- הסכמת הצדדים כי הפרסומים וההודעות לציבור בנוגע להסכם הקוד שייר יינתנו על ידם בהסכמה (סעיף 15 להסכם) והתחייבותם כי בפרסומי המוביל המשווק תינתן אינדיקציה ברורה לזהות המוביל המפעיל ולכך שמדובר בטיסת קוד שייר. בנוסף, הצדדים מסכימים לכלול את טיסות הקוד שייר בכל פרסומיהם לרבות במערכות ההפצה עמם הם עובדים וברמה שאינה נמוכה מזו הנוהגת לפרסום טיסותיהם – סעיף 4 להסכם.
- הסכמה בין הצדדים כי הסטנדרט המינימלי לבטיחות ובטחון יהיה כזה העומד בדרישות הרשויות הרלוונטיות וכי הם ישתפו פעולה בנושאים הקשורים לנהלי הבטיחות, דרישות וחובות הבטיחות בכל שדות התעופה שבהם מתבצעות טיסות הקוד שייר – סעיף 11.

כפי שניתן לראות, מדובר בתניות נלוות העוסקות בעניינים תפעוליים וטכניים ואשר תפקידן העיקרי הוא לאפשר את ביצוע התקין של ההסכם, למנוע פגיעה בלקוחות המוביל המשווק ולהבטיח שקיפות מלאה כלפי לקוחות שני הצדדים. למותר לציין כי אין בתניות נלוות אלה (שבחלקן אינן "כבילות" כמשמעות המונח בחוק) להקים חשש כלשהו לתחרות.

7. **תקופת ההסדר הכולל** – ההסכם אינו מוגבל בזמן (הנספחים העונתיים הם חצי שנתיים וטעונים חידוש מדי חצי שנה).

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

8.1 עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

8.2 הכבילות שבהסדר אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של שוק המושפע מן ההסדר ובכל מקרה אינן עלולות לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור.

הרחבה באשר לנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין מובאת במכתב נלווה.

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



תאריך:	31.3.09	שם:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	חתימה וחותמת:
--------	---------	-----	------------------------------	---------------