

החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מס' 7955, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

י"ח בשבט התש"ע (2 בפברואר 2010)
(חמ 41-3)

רונית קן
הממונה על הגבלים עסקיים

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 מודיעה כי ביום ט"ז בשבט התש"ע (31 בינואר 2010), החלטתי לפטור את הצדדים להסדר מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר כובל שפרטיו כלהלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
7975	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Atlasjet Airlines	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	טיסות סרירות בקו ת"א-איסטנבול

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים.

החלטת הממונה מתבססת על כך שאין בהסכם פגיעה של ממש בתחרות וכי עיקרן של הכבילות אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

בהתאם לסעיף 15(א) לחוק, נתונה החלטה 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 מס' 7975, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

י"ח בשבט התש"ע (2 בפברואר 2010)
(חמ 41-3)

רונית קן
הממונה על הגבלים עסקיים

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

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 מודיעה כי ביום ט"ז בשבט התש"ע (31 בינואר 2010), החלטתי לפטור את הצדדים להסדר מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר כובל שפרטיו כלהלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
7999	Microsoft Online Inc. נענע 10 בע"מ	שיתוף פעולה במכירות אי-תחרות בלעדיות	תוכן, שירותים ויישומים מקוונים
הגבלות על עיצוב ותוכן פרסום			

החלטת הממונה מתבססת על כך שאין בהסכם פגיעה של ממש בתחרות וכי עיקרן של הכבילות אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

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



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 מודיעה כי ביום ט"ז בשבט התש"ע (31 בינואר 2010) החלטתי לפטור את הצדדים להסדר מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר כובל שפרטיו כדלקמן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
7975	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Atlasjet Airlines	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	טיסות סדירות בקו ת"א-איסטנבול

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים. החלטתי מתבססת על כך שאין בהסכם פגיעה של ממש בתחרות וכי עיקרן של הכבילות אינו בהפחתת התחרות או מניעתה, 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 7975 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

רונית קר
הממונה על הגבלים עסקיים

י"ח בשבט התש"ע

2 בפברואר 2010

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



רשות ההגבלים העסקיים

ירושלים, ט"ז שבט, תשי"ע

31 ינואר, 2010

פטור: 7975

בפקס: 03-6846001

לכבוד

ד"ר דוד תדמור,

איתי פלדור, עו"ד

תדמור ושות', עורכי דין

מרכז עזריאלי 5, המגדל המרובע

דרך מנחם בגין 132

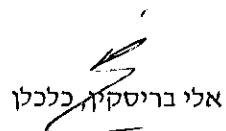
תל אביב 67021

הנדון: החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל בין : אל על נתיבי אויר לישראל

בע"מ - Atlasjet Airlines

הנני מתכבד להעביר אליכם את החלטת הממונה על הגבלים עסקיים, לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988, בדבר מתן פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר כובל שבין הצדדים בנדון.

בכבוד רב ובברכה,


אלי בריסקין, כלכלן

רשות ההגבלים העסקיים



רשות ההגבלים העסקיים

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

בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל

הסדר בין אל-על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין Atlasjet Airlines

1. פתח דבר

ביום 24.12.09 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 Atlasjet Airlines (להלן: "**אטלס**") 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 ולמיוזגים, שוכנעתי כי אין הכבילות פוגעות פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור, כי עיקרו של ההסדר אינו בהפתת 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 הפעילה בעבר (עד פברואר 2007) טיסות סדירות בקו התעופה הישיר ת"א - איסטנבול. ביחס לקו זה מוגשת בקשת הפטור דנן.

אטלס – חברת תעופה טורקית. אטלס היא חברת תעופה פרטית אשר נוסדה בשנת 2001. לחברה צי מטוסים המונה כ- 11 מטוסים¹. אטלס מפעילה טיסות סדירות בין יעדים שונים בטורקיה וטיסות סדירות לצפון קפריסין ולעיראק. בנוסף, מפעילה אטלס טיסות שכר ליעדים שונים;

¹ על פי פרסומי אטלס באתר האינטרנט שלה.

במסגרת זו אף הפעילה טיסות שכר בין תל אביב ליעדים שונים בטורקיה (אנטליה, איזמיר ובודרום). אטלס מתכוונת להתחיל להפעיל בימים אלו טיסות סדירות בקו תל אביב-איסטנבול.

2.2 ההסדר

בקשת הפטור דנן מתייחסת להסדר לשיתוף פעולה בשיווק קיבולת טיסה בקו התעופה ת"א-איסטנבול. אטלס אשר מתכוונת להתחיל ולהפעיל טיסות סדירות בקו מבקשת להתקשר בהסדר עם אל-על אשר מאז תחילת שנת 2007 אינה מפעילה עוד טיסות סדירות בקו.

במסגרת ההסדר מקצה אטלס לאל-על מספר מסוים של מושבים (כרטיסים) על גבי טיסותיה בקו זה, וזאת בתמורה למחיר העברה שנקבע בהסדר. על פי ההסדר, חלק מן המושבים הללו יוקצו לאל-על כאשר היא אינה יכולה להשיבם לאטלס (Hard Block), וחלק מן המושבים יוקצו לאל-על באופן שהיא יכולה להשיבם לאטלס, עד 5 ימים לפני מועד הטיסה, מבלי לשאת בעלותם (Soft Block). ההסדר מאפשר לאל-על להזמין, בכפוף לשיקול דעתה של אטלס, מושבים נוספים מעבר לאלו שהוקצו כאמור. ההסדר כולל גם הסכמה בין המובילים על שיתוף בקוד (Code Share). הסכמה זו מאפשרת לאל-על לשווק את אותם מושבים שקיבלה מאטלס תחת קוד ומספר הטיסה של אל-על².

במסגרת ההסדר מסדירים ביניהם הצדדים עוד מספר נושאים הקשורים לביצוע שיתוף הפעולה ביניהם, כמו אופן פרסום המושבים במערכות ההזמנה, האיכות ורמת השירות לו יזכו רוכשי המושבים המועברים וכיוצא ב.

המדובר אם כן בהסדר לשיתוף פעולה בין מתחרים (בפועל או בכוח) בשיווק מושבים (כרטיסים) על גבי טיסותיה הסדירות של אטלס בקו התעופה ת"א-איסטנבול. הסדר זה מהווה הסדר כובל בהתאם לסעיפים 2(א) ו-2(ב) לחוק.

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

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 והשלכותיו.

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

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

2.3 השווקים הרלוונטיים:

השוק הרלוונטי לבחינתו של הסדר זה הוא קו התעופה שבין תל-אביב לאיסטנבול⁵ (להלן: "הקו הרלוונטי"), כאשר ההסדר מתייחס לטיסותיה הסדירות הצפויות של אטלס בקו זה.

מערך הטיסות הבינלאומיות הסדירות אל ישראל וממנה מוסדר באמצעות סדרה של הסכמי תעופה דו צדדיים (בילטרליים) שחתמה מדינת ישראל עם רבות ממדינות העולם. בשונה מהסכמי תעופה רבים עליהם חתמה ישראל⁶, הסכם התעופה בין ישראל וטורקיה⁷ אינו מגביל את מספר המובילים הנקובים שכל מדינה רשאית למנות. יתר על כן, ההסכם מגביל את התערבותן של המדינות בהיבטים המסחריים של המובילים בקו. כך לדוגמא, מגביל ההסכם את התערבות המדינות בקביעת מחירי כרטיסי הטיסה על ידי חברות התעופה.

כיום, היחידה שמפעילה טיסות סדירות בקו היא חברת התעופה הטורקית Turkish Airlines (להלן: "טורקיש"). חברת תעופה טורקית נוספת Pegasus Airlines (להלן: "פגאסוס") הפעילה גם היא טיסות סדירות בקו מנובמבר 2008 ועד לינואר 2009. בקו תל אביב-איסטנבול קיימות טיסות שכר, כמו כן, קיימות טיסות שכר בקווים נוספים שבין ישראל לטורקיה⁸.

אל-על כאמור הפעילה עד פברואר 2007 טיסות סדירות בקו. לטענת אל-על, החלטתה להפסיק את טיסותיה הסדירות בקו נבעה ממגבלות הביטחון בקו שהפחיתו את האטרקטיביות של טיסותיה והביאו להקטנת הביקוש לטיסות אל-על לאיסטנבול.

3. ניתוח הכבילות והשפעתן על התחרות:

לפנינו הסכם להקצאת מושבים, במסגרתו מבקשת אטלס, לכשתפעיל טיסות סדירות בקו, להקצות לאל-על חלק ניכר מן המושבים על גבי טיסותיה שלה. ההסכם מאפשר לאל-על לשווק לצרכן את אותם מושבים על גבי מטוסיה של אטלס.

⁵ להגדרת השוק בתחום התעופה ראה הכרזת הממונה על אל-על כבעלת מונופולין בחובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשווקי התעופה ליעדים יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי, 2005, **הגבלים עסקיים**, 5000135.

⁶ ראה למשל את הסכמי התעופה שבין מדינת ישראל להודו או בולגריה. הסכמים אלו כוללים לעתים מגבלות בנוגע למספר המובילים הרשאים לטוס בין המדינות, מספר תדירויות 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 הבילטרליים לפגיעה ממשית בתמריציהם של המובילים המפעילים את הקו להתחרות ביניהם. ראה החלטה בדבר אי מתן פטור להסדר כובל בין אל על נתיבי אויר לישראל ו-India Air; 2009 **הגבלים עסקיים** 5001512, החלטה בדבר אי מתן פטור להסדר כובל בין אל על נתיבי אויר לישראל ו-Bulgaria Air; 2009 **הגבלים עסקיים** 5001511.

⁷ ההסדר בילטרלי תוקן לאחרונה ב-28 בדצמבר 2009.

⁸ בשנת 2009 פחתה באופן משמעותי כמות טיסות השכר בין ישראל לטורקיה.

כאמור, חלק ניכר מן המושבים המוקצים על פי ההסדר נרכשים על ידי אל-על והיא לוקחת על עצמה את הסיכון שבמכירתם הלאה לצרכן (Hard Block). הסדר Hard Block, על פי רוב, אינו מחייב זיקה חזקה או שותפות בין המובילים והוא מעורר פחות חששות תחרותיים לעומת הסכמים בהם משתתפים המובילים יחד בסיכונים ובסיכויים בהפעלת הקו – עד כדי יצירת שותפות מהותית בקו.

יחד עם זאת, עבור חלק קטן מן המושבים המוקצים על פי ההסדר, אל-על מקבלת אופציה לרכוש מבלי שהיא נושאת בסיכון לגביהם (יכולה להחזיר את המושבים לאטלס ללא כל עלות) במידה והיא לא מצליחה לשווק אותם (Soft Block). הסדר Soft Block, מטבעו (באופן ניכר יותר מהסדר Hard Block), עלול בנסיבות מסוימות, לגרוע מן התמריצים של חברת התעופה להתחרות בקו בדרך של הפעלת טיסותיה שלה באופן עצמאי, ולהפחית את התמריצים של חברת התעופה לקיים תחרות מחירים בקו. במקרים קיצוניים הסדר כגון זה יכול לעלות כדי הסדר שכל תכליתו פגיעה בתחרות ולהוביל לתיאום מחירים, תדירויות, כמות, איכות השירות וכיוצא ב. בחינה תחרותית פרטנית ומדוקדקת של הסכם זה (טיבו ונסיבותיו) היא שמאפשרת להעריך את ההשלכות התחרותיות שלו ואת השפעתו על תמריצי המובילים.⁹

בחינת ההסדר והנתונים שהובאו בפני מלמדת כי ההסדר הנדון כאן אינו מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות. בחינת ההסדר מעלה כי חלק ניכר מן המושבים שהוקצו לאל-על על פי ההסדר, הוקצו לה בהסדר Hard Block (היינו, היא משלמת תמורתם ולוקחת על עצמה את הסיכון שבשיווקם). שארית המושבים שהוקצו על פי ההסדר (מיעוטם), הוקצו בהסדר Soft Block, והם מהווים רק אחוזים בודדים מכלל המושבים אותם מתכוונת אטלס להטיס בקו. לאחר בחינת הנתונים שהובאו בפני ובהינתן השיעור הנמוך של מושבים המוקצים בהסדר Soft Block שוכנעתי כי ההסדר אינו יוצר שינוי של ממש בתמריצי אל-על להפעיל טיסות בעצמה בקו.

באשר למושבים נוספים (מעבר להקצאה שנקבעה בהסדר) שאל-על רשאית לבקש לרכוש מאטלס (בתמורה שנקבעה בהסדר ובכפוף להסכמתה של אטלס), בהנחה שהשימוש בזכות זו בהתאם להסכם יעשה על בסיס אד-הוק ושמספר המושבים הנוספים שתקבל אל-על מאטלס לא יעלה באופן משמעותי את מספר המושבים המוקצים במסגרת ההסדר, אינני מוצאת כי העברה זו של מושבים משנה מאופיו של ההסדר או כי יש בה לפגוע פגיעה של ממש בתחרות.

יתר על כן, כפי שצוין לעיל, ההסכם הבילטרלי בין ישראל לטורקיה שונה במהותו מרוב רובם של ההסכמים הבילטרליים עליהם חתומה מדינת ישראל¹⁰. הסכם זה אינו מגביל את מספר המובילים הנקובים שכל מדינה רשאית למנות; כן, מגביל ההסכם את מעורבות המדינות בפעילותם של המובילים. משמע, המסגרת הרגולטורית המסדירה את פועלם של המובילים בקווים הרלוונטיים אינה יוצרת חסמי כניסה בפני מובילים נוספים (ישראלים או טורקיים)

⁹ השווה החלטה בדבר מתן פטור להסדר כובל בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין Thai Airways International ; 2009 הגבלים עסקיים 5001475.

¹⁰ השווה החלטת הפטור להסדר כובל בין אל על נתיבי אויר לתחבורה בע"מ לבין American Airlines Inc. ; 2009 הגבלים עסקיים 5001478.

המבקשים לפעול בין המדינות. חסמי כניסה רגולטורים נמוכים לקווים שבין המדינות יאפשרו למובילים נוספים להיכנס ולהתחרות, היה והצדדים להסדר יחליטו לדוגמא, להעלות מחיר או להפחית כמות (מושבים) בקווים הרלוונטיים. כניסתה ויציאתה של פגאסוס מן הקו מלמדת במידה מסוימת על אפשרות זו.

לפיכך, בהינתן המסגרת הרגולטורית המתירה כניסתם של מפעילים נוספים לקו, ולאור טיבו של ההסדר על הכבילות המפורטות בו, לא מצאתי כי ההסדר מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות.

ההסדר מאפשר מספר תועלות לציבור הנוסעים. ההסדר מאפשר קיומו של ערוץ שיווק נוסף לטיסותיה של אטלס בקו, באמצעות אל-על. ערוץ שיווק זה יקל כפי הנראה, על כניסתה של אטלס לקו ולביסוסו של שירות סדיר נוסף בקו שיתחרה בטורקיש.

יתר על כן, בטווח הזמנים הקרוב לפחות, בהינתן מגבלות הביטחון, מאפשר הסדר זה (או לפחות מקל) את כניסתו של מתחרה טורקי נוסף לקו במקום בו כניסתן של חברות תעופה ישראליות ממילא מוגבלת.

לא היה בתועלות אלה כדי להצדיק מתן פטור לו גרם ההסדר לפגיעה של ממש בתחרות. אולם, משמצאתי כי אין בהסדר שלפני משום פגיעה של ממש בתחרות בשוק הרלוונטי, מצאתי לנכון להעניק את הפטור המבוקש.

4. סוף דבר:

לאחר שנועצתי בועדה 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.

תנ"ת קו
הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ט"ז שבט, תש"ע

31 ינואר, 2010



רשות ההגבלים העסקיים

הועדה לפטורים ולמיזוגים

המלצות

מועד הדיון: 27 בינואר 2010 בשעה 10:00

מקום הדיון: מלון רמת רחל, קיבוץ רמת רחל

בקשות מיזוג במסלול הירוק

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות המיזוג וחוות הדעת של המחלקה הכלכלית בבקשות כדלקמן:

מס' תיק	תאריך קבלה	מועד קובע	הצדדים למיזוג	כלכלן/ית
7986	05.01.10	04.02.10	א.מ.ת מערכות מחשבים בע"מ א.מ.ת בר מור פתרונות מחשוב בע"מ	אלישבע שמש
7996	13.12.09	12.02.10	רפאל מערכות לחימה מקדמות בע"מ סוניקלינקס בע"מ	אלישבע שמש
8003	14.01.10	20.02.10	מנגו השקעות בע"מ אמטל מחשבים בע"מ	חנן שרון
8007	19.01.10	18.02.10	קבוצת עזריאלי בע"מ דלק נדל"ן נכסים מניבים בע"מ דנקר נכסים בע"מ דנקר נכסים חיפה (1996) בע"מ	אלה בודמן
8017	21.01.10	20.02.10	סלקום ישראל בע"מ סקיילקס קורפוריישן בע"מ	רועי רוזנברג
8018	21.01.10	20.02.10	דלק תשתיות בע"מ אשכול גת בע"מ	גיא בר-צור

החלטה

חברי הועדה ממליצים בפני הממונה לאשר את בקשות המיזוג הנ"ל, בהתאם לאמור בחוות הדעת הכלכלית.

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

lishka@aa.gov.il

www.antitrust.gov.il

384656 /7853

בקשת מיזוג

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

מס' תיק	תאריך קבלה	מועד קובע	הצדדים למיזוג	כלכלן/ית
7913	04.11.09	28.01.10	אי-אוניליין (אי.או.סי) בע"מ קו מנחה שירותי מידע ותקשורת בע"מ קו מנחה לט מי נו טכנולוגיות בע"מ	אריה שטרן

החלטה

חברי הועדה ממליצים בפני הממונה להתנגד לבקשת המיזוג הנ"ל, בהתאם לאמור בחוות הדעת הכלכלית.

בקשת מיזוג

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

מס' תיק	תאריך קבלה	מועד קובע	הצדדים למיזוג	כלכלן/ית
7962	13.12.09	12.01.10	אמיליה פיתוח (מ.ע.פ) בע"מ	זהר פרידמן
7963	08.12.09	07.01.10	פריגו ישראל פרמצבטיקה בע"מ	
			סנו- מפעלי ברונוס בע"מ	

החלטה

חברי הועדה ממליצים בפני הממונה לאשר את בקשת המיזוג הנ"ל, בהתאם לאמור בחוות הדעת הכלכלית.

בקשת פטור נלווה למיזוג

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

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
8002	רפאל מערכות לחימה מקדמות בע"מ סוניקלינקס בע"מ	קובי גולדברג

החלטה

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

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות הפטור וחוות הדעת של המחלקה המשפטית בבקשות כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7627	קונקס תחבורה ישראל בע"מ נתיב אקספרס – תחבורה ציבורית בע"מ	גולן קנטי
7905	מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ מאיר-חברה למכוניות ולמשאיות בע"מ הורן וליבוביץ בע"מ	גולן קנטי

החלטה

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

בקשת פטור

בפני חברי הועדה הוצגה בקשת הפטור וחוות הדעת של המחלקה המשפטית בבקשות כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7928	ענף הבירה באיגוד המזון בהתאחדות התעשיינים יצרנים ויבואנים של בירה בישראל	איריס אכמון

החלטה

חברי הועדה ממליצים בפני הממונה לבצע בדיקות נוספות בקשר לבקשה הנ"ל.

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות הפטור וחוות הדעת של המחלקה המשפטית בבקשות כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7975	אל-על נתיבי אויר Atlasjet airlines	גולן קנטי
7999	Microsoft Online Inc. נענע 10 בע"מ	יונתן צויקל

החלטה

חברי הועדה ממליצים בפני הממונה לתת פטור בבקשות הנ"ל, בהתאם לאמור בחוות הדעת 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 –

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 ו/או ד"ר איתי פלדור ו/או עו"ד זהר דוד
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 – Atlasjet Airlines ("אטלס ג'טי"); מען – Yeşilköy Cad No: 5/B
34153 Florya, Istanbul.

3. צורת ההסדר – בכתב.

4. נעשה ההסדר בכתב – תיאור המסמכים הקובעים אותו ואלה הנוגעים לו:
הסכם מיום 13.12.09, על כל צרופותיו, מצורף כנספח 1.

5. הנכס או השירות נושא ההסדר – הטסת נוסעים.

6. מהות הכבילה ופרטים עליה – בקשת הפטור מוגשת בגין הסכם Code Share ("קוד שיייר") אשר נחתם בין אל על לבין אטלס ג'טי ומכוחו מורשית אל על לשווק טיסות שמפעילה אטלס ג'טי בקו ת"א-איסטנבול וחזרה. פרטי הטיסות עליהן יחול ההסכם (לרבות מועדי הטיסות וכו'), כמו גם הקצאת המושבים ומחירים מובאים בעיקרם בסעיף 5 וב-1 Annex להסכם (פרטי נספח זה מסוכמים מדי חצי שנה לכל עונת טיס). אופן ההתחשבנות בין הצדדים מובא בעיקר ב-2 Annex ובסעיפים 2.11, 7 ו-8 להסכם. נחלי הזמנות וטיפול בנוסעים מובאים בעיקרם בסעיף 6, ב-3 Annex ו-4 Annex. ניתוח נרחב של הסכמי קוד שיייר, הטעמים להתקשרות בהם, התועלות הגלומות בהם לתחרות ולציבור וההסדרים המסחריים העיקריים המצויים בהם מובא במכתב הנלווה לבקשה זו. ההסכם בין הצדדים כולל מספר תניות נלוות כדלקמן:

- הסכמת הצדדים כי בפרסומים ובהודעות לציבור בנוגע להסכם הקוד שיייר תינתן אינדיקציה ברורה לזהות המוביל המפעיל ולכך שמדובר בטיסת קוד שיייר. בנוסף, התחייבות הצדדים כי יפרסמו את טיסות הקוד שיייר במערכות ההפצה עמן הם עובדים – סעיפים 2.3-2.7 להסכם, סעיף 3 להסכם.

- התחייבות המוביל המפעיל להודיע למוביל המשווק על לוח הטיסות המתוכנן ולוח טיסות חלופי; להודיע על אי סדירויות, עיכובים וביטולים של טיסות קוד שיייר ולפצות נוסעים שלא עלו לטיסה; לא להפלות את נוסעי המוביל המשווק לעניין הטיפול בהם במצבים אלה (עדיפות בטיסה חלופית, דיור חלופי וכו'). בהודעה על אי סדירויות או ביטולים שניתנה עד 24 שעות

לפני הטיסת, הטיפול בנוסעי הקוד שייר יעשה ע"י המוביל המשווק – סעיף 4.3 להסכם, סעיפים 5 ו-6 ל- Annex 3 וסעיף 7 ל- Annex 4.

▪ התחייבות הצדדים להעניק רמת שירות תחרותית ומיטבית במסגרת טיסות הקוד שייר המופעלות על ידם ויצירת מכניזם של הידברות לפתרון סוגיות הנוגעות לרמת השירות – סעיף 18 להסכם.

▪ הסכמה בין הצדדים כי הסטנדרט המינימלי לבטיחות ובטחון יהיה ה- IOSA (סטנדרט יאטי"א). ההסכם מתיר למוביל המשווק לבדוק את העמידה של המוביל המפעיל בדרישות הבטיחות ובאיכות השירות, ובמידת הצורך להציע הצעות לשיפור – סעיף 19 להסכם.

כפי שניתן לראות, מדובר בתניות נלוות העוסקות בעניינים תפעוליים וטכניים ושתפקידן העיקרי הוא לאפשר את ביצועו התקין של ההסכם, למנוע פגיעה בלקוחות המוביל המשווק ולהבטיח שקיפות מלאה כלפי לקוחות שני הצדדים. למוותר 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 מתחדשים כל 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.

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

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

תאריך:	23.12.09	שם:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	חתימה וחותמת:	
--------	----------	-----	------------------------------	---------------	--

אלי כהן

מנהל למסחר וקשרים תפעוליים