



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

**בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדר שבין אגד תעבורה בע"מ, אפיקים שירותי תחבורה מתקדמים בע"מ, מטרודן באר שבע בע"מ, מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ, נתיב אקספרס – תחבורה ציבורית בע"מ, סופרבוס ושות' וקווים תחבורה ציבורית בע"מ**

### **1. פתח דבר**

ביום 14.01.2015 נתקבלה ברשות ההגבלים העסקיים (להלן: "הרשות") בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק" או "חוק ההגבלים העסקיים") להסדר בין אגד תעבורה בע"מ, אפיקים שירותי תחבורה מתקדמים בע"מ, מטרודן באר שבע בע"מ, מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ, נתיב אקספרס – תחבורה ציבורית בע"מ, סופרבוס ושות' וקווים תחבורה ציבורית בע"מ (להלן: "הצדדים").

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים להסדר, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי בכפוף לתנאים המפורטים בסוף החלטתי זו אין בכבילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק, כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה וכי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. מטעמים אלו, אשר ינומקו להלן, מצאתי כי ההסדר ראוי לפטור לפי סעיף 14 לחוק.

### **2. ההסדר והצדדים לו**

הצדדים להסדר הם מפעילים של תחבורה ציבורית המרכיבים את "פורום המפעילים הפרטיים של תחבורה ציבורית באוטובוסים". כל אחד מהם עוסק, בין היתר, בהטעת כרטיסי "רב-קו" ב-"חוזי נסיעה" (דוגמת "חופשי חודשי", כרטיסיות וכד') הרלוונטיים לקווי השירות המופעלים על-ידו. הרב-קו, המשמש כאמצעי כרטוס אוניברסלי בקווי השירות באוטובוסים, מוטען כיום על-ידי נהג האוטובוס, בקופות כרטיסים, באמצעות מכונות אוטומטיות וכיו"ב.

במטרה לשפר את השירות לנוסעים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: "משרד התחבורה") הורה למפעילי התחבורה הציבורית באוטובוסים להטמיע מערכות לרכישה והטענה של כרטיס הרב-קו באינטרנט. הטמעת מערכות כאמור תחסוך לפחות חלק מעסקאות הרכישה וההטענה המתבצעות כיום על-ידי נהג האוטובוס, וכך צפויה להוביל לחיסכון בזמן העלאת הנוסעים לאוטובוס ובזמן הנסיעה הכולל, להגברת הבטיחות וכיו"ב.

הצדדים מבקשים לשתף פעולה בכינון ובהפעלה של מערכת מקוונת לטעינה באינטרנט של חוזי נסיעה בקווי השירות שהם מפעילים (להלן: "המערכת המקוונת"), ובמתן שירות לקוחות לנוסעים שעשו שימוש במערכת המקוונת. בפרט, המערכת המקוונת תאפשר לנוסע לטעון את כרטיס הרב-קו באמצעות קורא כרטיסים ביתי. במסגרת ההסדר הצדדים יתקשרו עם ספק אשר יפתח, יתפעל ויתחזק את המערכת המקוונת, ואשר יפעיל מערך שירות, תמיכה והפצה משותף.

יצוין שההסדר גובש בתיאום עם משרד התחבורה ובהתאם להנחיותיו. נציגים של משרדי התחבורה והאוצר צפויים לחבור לנציגים של הצדדים להסדר לצורך הקמת צוות עבודה כלכלי, במסגרתו, בין היתר, תסוכם מתכונת ההשתתפות של משרד התחבורה בכיסוי עלויות ההסדר. בנוסף צפוי לקום צוות תפעול וטכנולוגיה אליו יחברו נציגים של הצדדים להסדר ונציגי משרד התחבורה.

### 3. עיקרו של ההסדר והשפעתו על התחרות

מבדיקת רשות ההגבלים העסקיים (להלן: "הרשות") עולה כי שיתוף הפעולה בין הצדדים נועד להקל על מיצוי היתרונות הגלומים בהחלטת משרד התחבורה להנהיג את כרטיס הרב-קו כאמצעי כרטוס משותף לכלל המפעילים. בפרט, ההסדר צפוי לצמצם את מספר התקלות הנובעות מהיעדר תאימות בין מערכות ההטענה והחיוב של המפעילים השונים, כמו גם לשפר את שירות הלקוחות הניתן לנוסעים, ובמיוחד לאלה העושים שימוש ברב-קו באזורים בהם פועלים קווי שירות של מפעילים שונים, כמו גם נוסעים העושים שימוש ברב-קו בנסיעות בקווי שירות של מפעילים שונים הפועלים באזורים שונים בארץ. לשם המחשה, באזורים שונים בארץ נהוג חוזה נסיעה משותף למספר מפעילים;<sup>1</sup> באזורים מעין אלה נדרשת תאימות טכנית גבוהה ותקשורת רציפה בין המפעילים ובין מערכות הסליקה באמצעותן מועברים התשלומים.

בנוסף, הקמת ממשק מקוון אחיד שימשש את כלל המפעילים ושיתוף פעולה במתן שירות ללקוחות המטעינים את הרב-קו באמצעות המערכת המקוונת, צפויים לפשט את תהליך הטענת הרב-קו על-ידי הנוסע ולהקל על מתן שירות כולל לנוסעים. לשם המחשה, הצדדים להסדר מסרו לרשות כי מספר לא מבוטל של נוסעים המבקשים לנסוע בקווי שירות של מפעיל אחד, מטעינים בטעות את הרב-קו שלהם בחוזה נסיעה של מפעיל אחר (לדוגמה, כזה המפעיל קווי שירות באותו אזור גיאוגרפי). בנסיבות אלה, אין בידי המפעיל הראשון כל מידע על אודות הטענת הרב-קו בחוזה השגוי, ואין בידי מערך שירות הלקוחות שלו ליתן מענה מהיר והולם לפניית נוסעים במצבים כאלה. הקמת מערך שירות הלקוחות המשותף לנוסעים שהטעינו את הרב-קו באמצעות המערכת המקוונת נועדה, בין היתר, לפתור קשיים אלו, להביא לשיפור השירות לנוסע ולחסוך עלויות לצדדים.

לבסוף, שיתוף הפעולה בין הצדדים צפוי להוביל לחסכון בעלויות הכרוכות בהקמה, תחזוקה והפעלה של המערכת המקוונת. יוזכר כי משרד התחבורה צפוי לשאת לפחות בחלק מן העלות

<sup>1</sup> לדוגמה, באזור גוש דן נהוגים חוזי נסיעה משותפים למפעילים דן, אגד, מטרופולין וקווים.

הכרוכה ביישום הנחייתו למפעילים לאפשר טעינה מקוונת של כרטיסי הרב-קו, וברי כי ככל ששיתוף הפעולה יביא לחסכון בעלויות אלה, כך יקטן נטל המימון שיושת על המדינה.

לנוכח האמור, ברי כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה. כפי שיפורט להלן, בכפוף לתנאים הנקובים בסוף החלטתי זו, ההסדר גם אינו פוגע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כלשהו המושפע מן ההסדר.

הצדדים להסדר דנו מתחרים זה בזה במכרזים להפעלת קווי שירות באשכולות תחבורה ציבורית הנערכים על-ידי משרד התחבורה מעת לעת. בנסיבות אלה, עלול להתעורר חשש כי שיתוף הפעולה בין הצדדים וה-"שולחן המשותף" סביבו ישבו, יובילו לתיאום מפורש או משתמע ביניהם ולפגיעה בתחרות ביניהם. לעניין זה יצוין, ראשית, כי שיתוף הפעולה בין הצדדים ממילא תחום להקמת המערכת המקוונת, ואינו נוגע לתחומים שבליבת התחרות ביניהם, וכי היקפו של שיתוף הפעולה קטן ביחס להיקף הפעילות של הצדדים באשכול כלשהו שעשוי לעמוד למכרז בענף התחבורה הציבורית. עם זאת, כדי להפיג את החשש הנ"ל, מצאתי לנכון להטיל על הצדדים תנאים המגבילים את המגעים בין הצדדים ואת טיב המידע שיועבר ביניהם.

תנאי נוסף שקבעתי נועד להפיג את החשש שמא הצדדים ימנעו צירופם של מפעילי תחבורה ציבורית אשר אינם צדדים להסדר, וכך יובילו להאמרת עלויותיהם ולפגיעה בכושרם התחרותי. על-פי התנאי, ההסדר יהיה פתוח לכל חברות התחבורה הציבורית באוטובוסים, זולת אגד ודן, בתמורה לתשלום חלק יחסי של הוצאות כינון ההסדר.

ביסוד החלטתי שלא להחיל את התנאי הנ"ל על צירופן של אגד ודן עומד חשש אפשרי שמא השתתפותם של שני המפעילים בעלי היקף הפעילות הגדול ביותר בהסדר יוביל לריכוז כוח מונופסוני, אשר עלול להיות מופעל כלפי ספקים של מערכות מקוונות. הואיל ואגד ודן ממילא לא ביקשו להצטרף להסדר בשלב זה, והואיל וספק אם מניעת צירופן למערכת המקוונת תביא לפגיעה ממשית בכושר התחרותי שלהן, אינני רואה לנכון להתיר את צירופן להסדר מראש. מובן שאין בכך כדי לשלול אפשרות שבעתיד יתאפשר לאגד ולדן להצטרף להסדר, וזאת על-יסוד בחינת בקשת פטור או אישור פרטנית.

#### **4. סוף דבר**

לאחר שנועצתי בועדה לפטורים ומיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים ולהעניק את הפטור המבוקש למשך 5 שנים מיום מתן הפטור בכפוף לתנאים המפורטים להלן.

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.

**הגדרות:**

**"הממונה"** – הממונה על הגבלים עסקיים;

**"המערכת המקוונת"** – מערכת לרכישה וטעינה על גבי רשת האינטרנט של אמצעי כרטוס לנסיעה בתחבורה ציבורית;

**"המפעילים שאינם הצדדים להסדר"** – כל אדם המפעיל אשכול או אשכולות קווי אוטובוסים מכוח רישיונות הפעלה שניתנו לו על-ידי המדינה, למעט הצדדים להסדר ולמעט אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ ודן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ.

**"הפעילות המשותפת"** – הליך משותף לבחירת ספק אשר יפתח, יתפעל, יתחזק את המערכת ויפעיל מערך שירות, תמיכה והפצה משותף וקבלת החלטות שוטפות הנוגעות לפיתוח המערכת המקוונת, לתחזוקתה ולתפעולה ולהפעלת מערך שירות, תמיכה והפצה משותף;

**התנאים:**

1. כל מגע בין הצדדים בעל-פה או בכתב שנוצר אגב הפעילות המשותפת יתועד בכתב וישמר לתקופה של שלוש שנים לפחות. תיעוד כאמור יכלול את שמות המשתתפים ותפקידם, הנושאים שנדונו, הדברים שהוחלטו והוצגו וההחלטות שהתקבלו.
2. הצדדים יעבירו ביניהם אך ורק מידע הנחוץ במישרין לצורכי הפעילות המשותפת. מבלי לגרוע מן האמור לעיל, לא יועבר בין הצדדים מידע הכולל פרטים הנוגעים לתכניות עסקיות כלליות או פרטיות של הצדדים, בין בעבר ובין בעתיד, לרבות באשר להתמודדות במכרז או הימנעות מכך, לעלויות מתן השירותים הניתנים על-ידם או לאופן תמחורם, וכד'.
3. הצדדים יידעו את המפעילים שאינם הצדדים להסדר בדבר זהות הספק שנבחר בפעילות המשותפת ובדבר פרטי ההסכמה שהושגה עמו בתוך 14 יום מיום ההתקשרות עם הספק. כל אחד מהמפעילים שאינם הצדדים להסדר יהיה רשאי להצטרף לפעילות המשותפת בכפוף לתשלום חלק יחסי בהוצאות הקמת המערכת.
4. כל צד יהיה רשאי שלא להתקשר עם הספק הנבחר, ויהיה רשאי לבחור לעצמו ספק אחר כראות עיניו.
5. כל ספק בדבר פרשנותם או תחולתם של תנאים אלה יובא להכרעת הממונה.

  
פרופ' דיווה גילה

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ב' באייר התשע"ה

21 באפריל 2015