



## רשות ההגבלים העסקיים

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

**להסדר בין אגד- אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ לבין התחנה המרכזית החדשה בתל-אביב בע"מ**

### 1. פתח דבר

לפניי בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח – 1988 (להלן "החוק"), להסכם בין אגד- אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ (להלן "אגד") לבין התחנה המרכזית החדשה בתל-אביב בע"מ (להלן "התמח"ת" ו- "הצדדים" בהתאמה), שעניינו הקצאת 15% ממניות התמח"ת לאגד.

לאחר שבחנתי את ההסדר כמו גם את השפעתו האפשרית על התחרות בשווקים הרלבנטיים ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, וכי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. מטעמים אלה מצאתי כי ההסדר ראוי לפטור לפי סעיף 14 לחוק בשל הנימוקים שיפורטו להלן.

### 2. הצדדים

**אגד** היא אגודה שיתופית המחזיקה בבעלות מלאה בחברות שונות בתחום התעבורה, ביניהן אגד החזקות בע"מ (להלן "אגד החזקות"). אגד החזקות מפעילה קווי תחבורה פרטית וציבורית, מוסכים, משכירה נכסים בכל רחבי הארץ, ואף הוכרזה כמונופול בשירותי הסעה בתחבורה ציבורית עירונית בערים ירושלים, אילת, דימונה וקריית גת, בשירותי הסעה בתחבורה ציבורית בינעירונית בכלל הארץ, ובשירותי הסעה כלל ארציים בתחבורה ציבורית.<sup>[1]</sup>

**התמח"ת** הינה הבעלים והמפעילה של מסוף התחנה המרכזית החדשה בדרום תל אביב, אשר בו מצויים שטחי מסחר, שטחי תפעול וחניונים לאוטובוסים. התמח"ת מוחזקת על ידי חברת אחזקות התחנה בע"מ (83%)[2], מ.ט נדל"ן שותפות מוגבלת (5%), ונהור בע"מ (12%) - חברה בת בבעלות מלאה של דן חברה ציבורית לתחבורה בע"מ (להלן "דן").

### 3. ההסכם

במסגרת הסדר כולל אליו הגיעו הצדדים ביום 14.6.99 העניקה התמח"ת לאגד אופציה לרכוש עד 15% מהון המניות המונפק של התמח"ת. ביום 17.12.09 הודיעה אגד לתמח"ת כי ברצונה לממש את

<sup>[1]</sup> ר' לעניין זה הכרזות על בעלי מונופולין לפי סעיף 26(א) וקביעה בדבר קיומו של הסדר כובל לפי סעיף 43(א)(1) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, נצבא החזקות 1995 בע"מ ואח'; ה"ע 3003820.

<sup>[2]</sup> חברה בת בבעלות ובשליטה מלאה של חברת נכסים ייזום ופיתוח בע"מ, שהינה חברה בת בבעלות ובשליטה מלאה של חברת נצבא החזקות 1995 בע"מ. נצבא הינה חברה ציבורית בבעלות איירפורט סיטי בע"מ אשר בשליטת חיים צוף. בעבר הוחזקה ונשלטה נצבא על ידי חברי וגמלאי אגד.

האופציה (להלן "העסקה"). עם השלמת העסקה תוחזק התמח"ת בעיקרה על ידי : אחזקות התחנה בע"מ (70.55%), אגד (15%), ונהור בע"מ, שהינה כאמור חברת הבת של דן (10.2%).

#### 4. השפעת ההסכם על התחרות

מסוף מרכזי, דוגמת מסוף האוטובוסים בדרום תל אביב אשר מפעילה ומנהלת התמח"ת, הינו מתחם הכולל רציפים להעלאה ולהורדה של נוסעי קווי השירות הקבועים בתחבורה הציבורית, המקשר בין קווי שירות בינעירוניים, ובינם לבין רשת קווי השירות העירוני שבאותו מרחב גיאוגרפי. במתחם המסוף, או בסמוך לו, תהא מצויה לרוב חניה תפעולית, מתקני שירות לנוסעים (דוג' שירותי מודיעין, קופת כרטיסים ומרחב מקורה להמתנה), ומתקנים ייעודיים שבשימוש המפעילים (כגון חדרי נהגים ועובדים).<sup>[3]</sup>

ההסדר שלפניי מעלה שני חששות תחרותיים : החשש הראשון נובע מהיבט אנכי בעסקה, הנובע מאחזקה של אגד, מפעילת תחבורה ציבורית, בתמח"ת, המחזיקה ומנהלת את מסוף האוטובוסים המרכזי בדרום תל אביב. השאלה היא, האם קשר זה עלול להביא לתוצאה של חסימת מפעילי תחבורה ציבורית אחרים, המתחרים באגד, מגישה לרציפי האוטובוסים או מייקור עלויות שירותי התשתית עבורם במסוף האוטובוסים המרכזי בדרום תל אביב.

החשש השני נובע משיבתם יחד של נציגי אגד ודן במועצת המנהלים של התמח"ת, שכן על פי תקנון התמח"ת אשר הובא לעיוני, כל החזקה ב-8% מהון מניות התמח"ת מקנה זכות למינוי מנהל אחד במועצת המנהלים. משאלה הם פני הדברים, ביצוע העסקה יביא לכך שסביב שולחן משותף אחד יישבו נציגי המתחרות אגד ודן, ישיבה שיש לבדוק אם היא עלולה להקל על תיאום מפורש או משתמע ביניהן.

על אף האמור, מבדיקת ההסדר נשוא החלטתי זו, הגעתי לכלל מסקנה כי הוא אינו מעלה חשש לפגיעה של ממש בתחרות מן הטעמים שיפורטו כדלקמן.

פעילות התחנה המרכזית בתל אביב כפופה לרגולציה של משרד התחבורה. כך, משרד התחבורה הוא הקובע את מחירי השימוש בתשתית החיונית, קרי מסוף האוטובוסים המרכזי, והוא זה שמקצה את זכויות השימוש בה בין מפעילי התחבורה הציבורית השונים, כתלות בהיקפי פעילותם (המורכבת מקיבולת ותדירות). כן, לאחר השלמת העסקה, נותרת נצבא אשר תחזיק בכ-70% מהון המניות, בעלת השליטה בתמח"ת. בנסיבות אלה, הקצאה של 15% מהון מניות התמח"ת לאגד, אינה צפויה לשנות את תמונת המצב התפעולית דהיום, ואינה נותנת בידי אגד את היכולת לחסום את גישת מתחריה לתחנה המרכזית. לכן, מתקה החשש מפני פגיעה במפעילים אחרים המתחרים באגד.

לעניין החשש הנוגע לשיבתם המשותפת של נציגי אגד ודן במסגרת מועצת המנהלים של התמח"ת, אף הוא מתקה בנסיבות כאן, בעטיו של היקף המכרזים המצומצם להפעלת אשכולות תחבורה ציבורית אשר דן ואגד עלולות להגיע לתיאום לגביהם, ובשל חשיפת מכרזים אלה לתחרות מצד שבעה מפעילי תחבורה ציבורית נוספים. החברות המפעילות שירותי תחבורה ציבורית בארץ, מתמודדות מעת לעת במכרזים המפורסמים על ידי משרד התחבורה להפעלת אשכולות של קווים,

<sup>[3]</sup> ר' הכרזת הממונה בעניין נצבא, ה"ש 1.

בחלוקה לאזורים. בשנת 2010, נחתם הסכם בין ממשלת ישראל לאגד, וזאת כחלק ממדיניות הממשלה להגברת התחרות בענף התחבורה הציבורית, במסגרתו נקבע כי אגד תהא רשאית להשתתף רק במכרזי תחבורה ציבורית באשכולות צפון הנגב, נתניה עירוני, וב"ש עירוני. עוד יצויין, כי מלבד דן ואגד מתחרים היום בענף מפעילי התחבורה הציבורית עוד שבעה מפעילים שונים בהם: מטרופולין, קונקס, וקווים. בנסיבות אלה מתקחה כאמור, החשש מפני תיאום.

## **5. סוף דבר**

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

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.

פרופ' דיויד גילה  
הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, כ"ד חשון תשע"ב  
21 נובמבר 2011