

ירושלים, כ"ג אב תשפ"ה
17 אוגוסט 2025

החלטה בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל בין אפקון תחבורה חשמלית בע"מ לבין

אמישראלגרין פאוור יזמות בע"מ ולבין כהן שי ובניו הנדסת חשמל בע"מ

1. הקדמה

לפניי בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק התחרות הכלכלית, התשמ"ח-1988 (להלן **חוק התחרות**), להסדר כובל בין אפקון תחבורה חשמלית בע"מ (להלן **אפקון**) לבין אמישראלגרין פאוור יזמות בע"מ (להלן **אמישראלגרין**) וכן להסדר כובל בין אפקון לבין כהן שי ובניו הנדסת חשמל בע"מ (להלן **EV PLUG**), וביחד עם אמישראלגרין המתארחות) שעניינו מתן שירותי גבייה וסליקה בעמדות טעינה.

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשוק הרלוונטי, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ומיזוגים, שוכנעתי כי הכבילות אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של שוק המושפע מן ההסדר, כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, וכי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. מטעמים אלה ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק, בשל הנימוקים שיפורטו להלן.

2. ההסדר והצדדים לו

2.1. הצדדים

אפקון היא חברה פרטית העוסקת בתחום פתרונות הטעינה לרכבים חשמליים. אפקון מוחזקת 50% על ידי אפקון החזקות בע"מ,¹ ו-50% על ידי קרן הליזס אנרגיה השקעות 5 ש.מ.² פעילותה של אפקון כוללת הפעלת עמדות ציבוריות של טעינה חשמלית (בין היתר במרכזים מסחריים, תחנות דלק, בתי משרדים וחניונים); אספקת שירותי הקמה, תפעול, תחזוקה, ניהול וגבייה של עמדות טעינה; וכן הקמה ותפעול

¹ אפקון החזקות בע"מ היא חברה ציבורית, הנשלטת ע"י משפחת שמלצר, בעלי השליטה בקבוצת שלמה, וכן מוחזקת ע"י גופים מוסדיים שונים והציבור.

² הליזס אנרגיה השקעות 5 ש.מ. היא קרן השקעות פרטית, אשר המחזיקים הסופיים השולטים בשותפים הכלליים שלה הם ה"ה ארז גיסין, נמרוד גור ובוועז סוקול.

של עמדות טעינה פרטיות בבתי מגורים. נכון להיום, מפעילה אפקון 1,309 עמדות טעינה ציבוריות מסוג AC (עמדות איטיות) ו-500 עמדות טעינה ציבוריות מסוג DC (עמדות מהירות).

אמישראלגריין היא חברה פרטית בתחום האנרגיות המתחדשות, שנוסדה כשותפות בין החברה האמריקאית ישראלית לגז בע"מ (אמישראלגז) המחזיקה בה ב-60%, לקבוצת אריסטו-ברטוב.³ אמישראלגריין מעניקה, בין היתר, שירותי תכנון, התקנה תפעול ותחזוקה למערכות סולאריות; וכן הפעלה של עמדות טעינה ציבוריות לרכבים חשמליים. נכון להיום, אמישראלגריין מפעילה 15 עמדות טעינה מסוג DC ו-6 עמדות טעינה מסוג AC.

EV PLUG היא חברה פרטית בבעלות מלאה של מר שי כהן, המתמחה בתכנון, ייעוץ ופתרונות בתחום החשמל והאנרגיה המתחדשת, כולל פרויקטים סולאריים, עמדות טעינה לרכבים חשמליים, והגדלת חיבורי חשמל. נכון להיום, EV PLUG מפעילה שתי עמדות מסוג DC בלבד בפרדסיה.

2.2. ההסדר

במסגרת ההסדר נושא הפטור שבפני מבקשת אפקון להעניק שירותי גבייה וסליקה עבור עמדות טעינה לרכבים חשמליים בבעלות המתארחות, באמצעות האפליקציה של אפקון או באמצעות אפליקציה אחרת. זאת, בתמורה לעמלה הקבועה בהסכם, העומדת על אחוז מסוים מהתקבול שיתקבל מהצרכן בגין כל קוט"ש טעינה דרך האפליקציה שמספקת אפקון. ההסכמים בין אפקון למתארחות נחתמו לתקופות של 6 עד 12 חודשים, עם אופציות להארכה של 12 חודשים בכל פעם.

עמדות הטעינה של המתארחות יפורסמו באפליקציה של אפקון כחלק מרשת עמדות הטעינה שהפעלתן מתאפשרת באמצעות האפליקציה. האפליקציה תאפשר למשתמשים בה לאתר את מיקום עמדות הטעינה, לבדוק את זמינותן, לשלם על הטעינה, וליהנות משירותים נוספים שיוצגו במסגרת האפליקציה, בניהם הטבות שונות לחברי מועדון. כמו כן, ההסדר עם EV PLUG כולל שירותים נלווים, כגון שירותי תיקון תקלות ותחזוקה לעמדות טעינה וכן מוקד שירות לקוחות. המתארחות יאפשרו לאפקון לפרסם ולשווק את השירותים שבהסכם, תוך שימוש בשמה של אפקון ותוך הדבקת סמליה בקרבת עמדות הטעינה שלהן.

3. עיקרו של ההסדר ונחיצות כבילותיו

³ מנייתיה של אמישראלגריין בקבוצת אריסטו-ברטוב מוחזקות ע"י רועי ברטוב (10%), פיוטר אגננקו (10%), אבירם ברטוב (10%) וירדן בר-נס (10%).

ההסדר שבפני הוא הסדר שעיקרו מתן שירותי גבייה וסליקה, במסגרתו מפעילות של עמדות טעינה (Charging Point Operator – CPO) מסכימות עם מפעילה אחרת שתשווק את עמדות הטעינה שלהן באפליקציה שלה, וכן תאפשר לשלם בעבור הטעינה בעמדות אלה. אין מדובר בהסדר שעיקרו הפחתת התחרות או מניעתה. יתרה מכך, ההסדר מאפשר למתארחות, אשר היקף פעילותן מקשה על הקמה ותפעול של אפליקציית תשלום עצמאית, פלטפורמה להצגת העמדות שלהן ולתשלום על ידי לקוחות הקצה. בכך, יאפשר ההסדר למתארחות לפנות לקהל לקוחות רחב מזה שהיו יכולות לפנות אליו בעצמן.

במסגרת ההסדר נכללות הוראות הנוגעות לאופן הגבייה והסליקה של התשלומים אשר יתבצע דרך התממשקות בין המערכות של אפקון והמערכות של המתארחות באמצעות ממשק OCPI (להלן **תנית ההתממשקות**). תנית ההתממשקות נחוצה לצורך מימוש הטכני של ההסכם, והיא מוגבלת להיבטים הטכניים שנדרשים לצורך קבלת מידע הנדרש ליישום ההסכם. מכך עולה כי התניה נחוצה למימוש עיקרו של ההסדר.

התעריף לצרכן עבור החשמל שיסופק מעמדות הטעינה של המתארחות ייקבע על ידי המתארחות, ובהסכם נקבע כי תעריף זה לא יהיה גבוה מהתעריף שנגבה במעמד הטעינה בעמדות הטעינה של המתארחות באמצעותן או באמצעות צדדים שלישיים (להלן **תנית התעריף**). תנית התעריף נחוצה למניעת הנאת חינם (free-riding) מהשקעותיה של אפקון ברכישת קהל הלקוחות שלה באפליקציה. אלמלא תניה זו, המתארחות היו יכולות לנצל את החשיפה לקהל הלקוחות הרחב של אפקון, ולהסיט לקוחות במעמד הטעינה לעשות שימוש באמצעי תשלום אחר, באמצעות הטבות שונות או מחיר שונה מזה המופיע באפליקציית אפקון.

ההסדר אינו כולל תנית בלעדיות. בהתאם, המתארחות רשאיות להציע ללקוחותיהן לשלם עבור שירותי הטעינה גם באמצעות האפליקציה שלהן או באמצעות כל אפליקציית צד שלישי אחרת, ואפקון רשאית להתקשר בהסכמים דומים עם מפעילי עמדות טעינה נוספים.

נוכח האמור, שוכנעתי כי עיקרו של ההסדר אינו במניעת התחרות או בהפחתה וכי אין בו כבילות שאינן נדרשות לצורך מימוש עיקרו.

4. השפעות ההסדר על התחרות

4.1. רקע – עמדות טעינה לרכבים חשמליים

תחום הרכב החשמלי בישראל נמצא בצמיחה בשנים האחרונות. נכון לסוף שנת 2024, כ-25% מכלי הרכב הפרטיים החדשים שנמכרו בישראל היו חשמליים. נכון ליולי 2025, נרשמה ירידה בכמות הרכבים

החשמליים החדשים שנמכרו, שעומדת על כ-16% מכלל כלי הרכב הפרטיים החדשים שנמכרו בישראל עד לתאריך זה. לפי הערכת משרד האנרגיה, סיבה מרכזית לירידה זו היא היעדר תשתיות מספקות לטעינה ציבורית.⁴

ניתן לסווג את תשתיות הטעינה לפי השימוש – ציבורי או פרטי, ולפי הטכנולוגיה – עמדות מהירות (DC), ועמדות איטיות (AC). עמדות ה-AC הן עמדות בעלות הספק של 22 ק"ו, אשר זמן הטעינה בהן עומד על 6-12 שעות לטעינה מלאה. משכך, עמדות AC ציבוריות ממוקמות בדרך כלל במרכזים מסחריים, חניונים, מקומות עבודה וכד'. עמדות ה-DC מתחלקות לשניים, וכוללות עמדות DC מהירות, אשר ההספק שלהן עומד על 150-50 ק"ו, וזמן הטעינה בהן עומד על 30-60 דק' לטעינה של כ-80% מהסוללה; ועמדות DC אולטרה מהירות, אשר ההספק שלהן עומד על 350-150 ק"ו, וזמן הטעינה בהן עומד על 30-15 דק' לטעינה של כ-80% מהסוללה. משכך, עמדות DC ציבוריות ממוקמות בתחנות דלק, ובמיקומים בהם קיימת תנועה רבה של אנשים.

עיקר הטעינות לרכבים חשמליים (כ-80%) נעשות בעמדות טעינה ביתיות בבעלות פרטית. עם זאת, כעולה מסקר שנערך על ידי הלמ"ס בשנת 2024, ישנם בעלי רכבים חשמליים מועטים המתבססים באופן מלא על עמדות טעינה ציבוריות. כמו כן, ישנם בעלי רכבים חשמליים המשלבים בין סוגי הטעינה (פרטית וציבורית), בעיקר נוכח הצורך לטעון את הרכב במהלך הדרך בנסיעות ארוכות.⁵

ככלל, התשלום עבור טעינת הרכב מתבצע, נכון להיום, דרך הטלפון הנייד באמצעות אפליקציות תשלום. התשלום בדרך זו מחייב את בעל הרכב החשמלי ברישום מוקדם, הכולל הכנסת פרטים אישיים, מספר רכב, ופרטי אמצעי תשלום. בנוסף לתשלום באמצעות אפליקציה, לקוחות יכולים לשלם על הטעינה באמצעות צ'יפ פיזי שנרכש מראש ומחובר למפעיל עמדת הטעינה. אפשרות תשלום זו מייצגת את השימוש בטלפון הנייד עבור התשלום, אך מחייבת גם היא רישום מוקדם ומתן פרטים. האפשרות לתשלום במקום באמצעות כרטיס אשראי קיימת בשוליים, באחוזים בודדים של עמדות טעינה ציבוריות מבין כלל העמדות הקיימות.⁶

⁴ דוח גיבוש רגולציה בנושא תקנות דיווח בנושא תשתיות רכב חשמלי מכוח חוק מקורות אנרגיה משרד האנרגיה והתשתיות (9.6.2025), להלן דוח ה-RIA, עמ' 6.

⁵ דוח ה-RIA, עמ' 5.

⁶ יצוין כי לאחרונה יצאה רשות החשמל בשימוע ציבורי בנוגע לאסדרה אשר תחול על פעילות הספקה מעמדות טעינה לרכב חשמלי. האסדרה, אשר צפויה להיכנס לתוקף בשנת 2026, עתידה להחיל חובה על חברות ה-CPO לאפשר ללקוחותיהן תשלום באשראי ללא רישום. לרחבה ר' ה"ש 7 להלן.

מהבדיקה עלה כי תחום הטעינה החשמלית מאופיין בהשפעת רשת זו צדדית. ככל שאפליקציה מסוימת מציגה ומאפשרת תשלום בכמות גדולה יותר של עמדות טעינה, כך גדלה האטרקטיביות שלה בעיני לקוחות הקצה. מהצד השני, ככל שאפליקציה מסוימת מחזיקה בבסיס לקוחות גדול יותר, כך גדלה האטרקטיביות שלה בעיני מפעילות של עמדות טעינה.

עוד עלה, כי לקוחות מייחסים חשיבות ליכולת לבצע את המספר הרב ביותר של פעולות באפליקציה אחת. בין היתר, לאתר את מיקום העמדה, את סוג השקע (AC או DC), את תקינות העמדה, לבדוק האם העמדה פנויה ולבסוף לשלם על הטעינה.⁷ חשיבות זו מיוחסת, בין היתר, נוכח שני מאפיינים בולטים – האחד, צורך דחוף בטעינה שמתעורר פעמים רבות תוך כדי נסיעה, לפעמים בכבישים מהירים או בדרך לא מוכרת, כך שללקוח אין זמן וקשב לפתוח מספר רב של אפליקציות. השני, הזמן הממושך שעשויה להימשך הטעינה. בעלי הרכב החשמלי מעוניינים לדעת מראש האם כלל העמדות במיקום מסוים תקינות, והאם הן פנויות, על מנת שלא לחכות זמן רב אחרי לקוח אחר, שעשוי להגיע לשעה ויותר. על כן, לקוחות לא נוהגים לפצל בין אפליקציות בכלל, ובפרט בין אפליקציה לאיתור עמדת טעינה וניווט אליה, לבין אפליקציית התשלום.

בנוסף, עלה כי פריסה ארצית רחבה היא משמעותית ללקוחות הקצה. כאמור, מרבית מבעלי הרכבים החשמליים נוהגים לטעון את רכבם בעמדה ביתית, ומשכך הצורך בעמדה ציבורית מתעורר בנסיעות ארוכות, החורגות לעיתים מהשגרה של בעל הרכב. כך למשל, מרבית הלקוחות הרוכשים רכב חשמלי מוטרדים מהצורך לטעון בדרך לאילת. בנוסף, סוללת הרכב עלולה להתרוקן במהירות בזמן שימוש ממושך במזגן, שירותי מולטימדיה ברכב וכדומה, כך שלא תמיד ניתן לצפות מראש את הצורך בטעינה.

עוד עלה, כי חברות ה-CPO מייחסות חשיבות רבה לקשר הישיר עם לקוח הקצה באמצעות אפליקציה. כפי שיפורט להלן, כל CPO מפעילה אפליקציה ייעודית ללקוחות הטוענים בעמדות הטעינה של החברה. הרישום לאפליקציה ושמירת פרטי הלקוח מאפשר לחברות ה-CPO להציע הצעות והטבות שונות, לשווק מנויים ולתמרץ את הלקוח לשוב ולטעון את רכבו בעמדות הטעינה של החברה.

עוד יצוין, כי תחום הרכב החשמלי, וכפועל יוצא מכך תחום עמדות הטעינה, הם תחומים חדשים הנמצאים בתהליכי התהוות וצמיחה. בהקשר זה, משרד האנרגיה ורשות החשמל מקדמים אסדרות חדשות בתחום, אשר עשויות להוביל לשינוי המצב העובדתי.⁸

⁷ ר' למשל, דוח ה-RIA, בעמ' 11.

⁸ לעיון בטיטות תקנות מקורות אנרגיה (עמדות טעינה לרכב חשמלי), התשפ"ה-2025.

4.2. השחקנים הפעילים בתחום

4.2.1. מקטע הפעלת עמדות הטעינה

במקטע זה פעילות חברות העוסקות בהקמה, ניהול, תחזוקה והפעלה של עמדות טעינה. מרבית חברות ה-CPO המפעילות עמדות טעינה ציבורית, מפעילות הן עמדות DC והן עמדות AC. השחקנית הגדולה במקטע זה היא אפקון, המפעילה כ-20% מעמדות ה-AC הציבוריות, וכ-29% מעמדות ה-DC הציבוריות, תחת רשת ON הפועלת בשיתוף דור אלון ואשר חלק מעמדות הטעינה שלה ממוקמות בתחנות הדלק של החברה.⁹ חברות משמעותיות נוספות הפעילות בקטע זה הן אי.וי.אדג' בע"מ (להלן EV-Edge), פז קמעונאות ואנרגיה בע"מ (להלן פז), וסונול אי.וי.איי. פתרונות לרכב חשמלי בע"מ (להלן סונול EVI). באשר לחברות המתארחות, אמישראלגרין מפעילה כ-0.2% מעמדות ה-AC הציבוריות, וכ-1.5% מעמדות ה-DC. EV PLUG אינה מפעילה עמדות AC, ומפעילה כ-0.5% מעמדות ה-DC הציבוריות.

להלן מוצגים היקפי הפעילות של החברות הפעילות במקטע הפעלת עמדות הטעינה, בהתבסס על מאגר משרד האנרגיה:

סה"כ	מהיר	איטי	CPO
22%	29%	21%	AfconEv
19%	15%	20%	EvEdge
17%	12%	19%	SonolEvi
8%	10%	7%	ScalaEv
5%	3%	6%	Enova
5%	6%	4%	ZenEv
4%	2%	5%	Nofar
3%	1%	4%	EdgeControl
3%	3%	3%	Gnrgy
3%	14%	0%	פז
			חברות המחזיקות 2%
10%	6%	11%	או פחות ¹⁰
100%	100%	100%	סה"כ

<https://www.tazkirim.gov.il/s/legislativeworkactivity/a13Quo00000NeEDYIA3/%D7%94%D7%A4%D7%A6%D7%94-%D7%9C%D7%94%D7%A2%D7%A8%D7%95%D7%AA-%D7%A6%D7%99%D7%91%D7%95%D7%A8?language=iw>

לעיון בתיקוני תקנות משק החשמל: <https://www.gov.il/he/pages/shim-emma-hashmali>

⁹ כלל נתוני הפעילות של ה-CPO's בפטור זה לקוחים ממאגר המידע של עמדות הטעינה של משרד האנרגיה, אליהם נוספו היקפי פעילותה של פז, המפעילה 237 עמדות DC בפרסה ארצית. על פי הערכת משרד האנרגיה, מאגר המידע כולל כ-80% מעמדות הטעינה הציבוריות בישראל (לא כולל פז), ומשכך הערכת היקפי הפעילות עשויה להיות הערכה מחמירה. המאגר זמין בקישור: <https://www.gov.il/he/pages/charging-points>, מפת עמדות הטעינה של רשת פז זמינה בקישור:

<https://www.paz.co.il/pazcharge/charging-stations-map?metadata=%5B19%5D&station=31>

¹⁰ כ-13 חברות, בניהן אמישראלגרין ו-EV PLUG.

4.2.2. מקטע אפליקציות התשלום

כאמור, הדרך המרכזית לשלם על טעינה היא באמצעות אפליקציית תשלום. ככלל, כל CPO מפעילה אפליקציה ייעודית ללקוחות הטוענים בעמדות הטעינה של החברה, בהן ניתן לשלם רק בעמדות השייכות לאותה מפעילה. חברות המפעילות אפליקציית תשלום עצמאית הן למשל אפקון, פז, EV-Edge, סונול EVI ועוד. בנוסף לאלו, קיימות אפליקציות תשלום שאינן מופעלות על ידי חברות ה-CPO, המציעות אפשרות תשלום בעמדות של מגוון חברות CPO שונות. המשמעותיות שבהן הן אפליקציות פנגו וסלו, הפעילות גם במתן שירותי תשלום בתחומי תחבורה אחרים כגון חניה, תחבורה ציבורית ותדלוק, וכן אפליקציית גריבו הפעילה בתחום התשלום על טעינה חשמלית בלבד.

אפליקציות נוספות שואבות ממאגר המידע של משרד האנרגיה נתונים כגון מיקום העמדה, זמינותה ומחיר הטעינה, ומציגות אותו ללא אפשרות לשלם באותן עמדות, כגון PlugShare (אפליקציית בינ"ל לאיתור וקבלת מידע על עמדות טעינה) וכן אפליקציות הניווט, כגון Waze.

4.3. ניתוח תחרותי

להסדר שבפניי היבט אופקי והיבטים אנכיים העשויים להעלות מספר חששות. אתייחס אליהם בסדרם. ראשית, שיתוף הפעולה בין הצדדים עשוי להעלות חשש אופקי להפעלת כוח שוק חד צדדי בשימוש באפליקציית אפקון, למשל דרך העלאת מחיר הטעינה או פגיעה באיכות השירות הניתן בעמדות. אמנם, אפקון היא ה-CPO הגדולה ביותר כיום במונחי כמות עמדות הטעינה, אך לא מצאתי ששיתוף הפעולה בינה ובין המתארחות יקים את היכולת להפעלת כוח שוק זה.

לאפקון מתחרות משמעותיות נוספות המתחרות בה, הן מבחינת כמות העמדות והן בפריסה הארצית ובהימצאות במיקומים אסטרטגיים אשר מושכים קהל רחב של לקוחות. חברות אלו הן למשל פז, סונול EVI ו-EV-Edge.

כמו כן, כעולה מהיקפי הפעילות המוצגים לעיל, התוספת של העמדות שמפעילות המתארחות היא זניחה, ואינה צפויה לחזק את כוחה של אפליקציית אפקון באופן שיאפשר הפעלת כוח שוק לאחר מימוש ההסדר, וודאי בהנתן פרטי ההסדר כפי שפורטו לעיל. לפיכך, חשש זה מופג.

שנית, עשויים להתעורר חששות כתוצאה מהזיקה האנכית הנוצרת מההסדר. לאחר מימוש ההסדר, ונוכח הפריסה הרחבה של עמדות טעינה המוצגת באפליקציית אפקון, עשוי להתעורר החשש כי ההסדר יביא למעבר של לקוחות מאפליקציות תשלום מתחרות לאפליקציית אפקון, באופן שיובל לדחיקתן של המתחרות ממקטע התשלום, או לדחיקתן של המתחרות ממקטע הפעלת עמדות הטעינה.

חששות אלו עשויים להתעורר כתוצאה ממאפייני השוק המפורטים בפרק 4.1. לעיל, בניהם השפעות הרשת, העדפת הצרכנים לשימוש באפליקציה אחת, והחשיבות שרואות השחקניות, הן במקטע התשלום והן במקטע הפעלת עמדות הטעינה, בשימור הלקוחות באמצעות ההרשמה לאפליקציה לרבות המידע על אודות הלקוח הנאסף במסגרת השימוש וההרשמה לאפליקציה. נוכח כל אלה, עלול להיווצר מצב של "המנצח לוקח הכל", כך שלקוחות יבחרו להשתמש באפליקציית אפקון ולטעון בעמדות המופיעות בה בלבד, חלף השימוש באפליקציות מתחרות. כתוצאה מכך, עשויות להידחק הן השחקניות הפעילות במקטע התשלום, והן השחקניות הפעילות במקטע הפעלת עמדות הטעינה, אשר ללא אפליקציית תשלום לא יקבלו חשיפה ללקוחות ולא יעשה שימוש בעמדותיהן.

עם זאת, בתנאי התחרות השוררים כיום, התוספת הזניחה שמגלמות המתארחות לפריסה הקיימת כבר היום באפליקציית אפקון, אינה צפויה לשנות את התמונה התחרותית הקיימת באופן שצפוי להשפיע על התנהגות הלקוחות. יתרה מכך, ונוכח העובדה שההסדר אינו כולל תניית בלעדיות, ההסדר צפוי להגביר את החשיפה לעמדות של המתארחות, וזאת מבלי לגרוע מהאפשרות שלהן לאפשר תשלום בעמדות שבהפעלתן גם באפליקציות או באמצעי תשלום אחרים.

נוכח האמור לעיל, מופגים החששות האנכיים שהיו עלולים להתעורר ביחס להסדר.

עם זאת, כאמור תחום הרכב החשמלי בכלל, ותחום התשלום בעמדות הטעינה הציבוריות בפרט, הם תחומים מתפתחים בעלי מאפיינים שתוארו לעיל, וישנה חשיבות לאופן התעצבותם. לכן, מצאתי לנכון להעניק את הפטור המבוקש לתקופה קצרה מזו שהתבקשה. עוד מצאתי כי תקופה זו הולמת את תקופת ההסכמים בין אפקון למתארחות כאמור בפרק 2.2. משכך, הענקת הפטור לתקופה זו אינה צפויה להשפיע על יישום ההסכם.

5. סיכום

לאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ומיזוגים, בהתאם לסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק התחרות הכלכלית, החלטתי להעניק את הפטור המבוקש לתקופה של 3 שנים.

בהתאם לסעיף 15(א) לחוק התחרות הכלכלית נתונה החלטתי זו לערר בפני אב בית הדין לתחרות כלכלית
על ידי איגוד עסקי, ארגון צרכנים או כל אדם העלול להיפגע מההסדר הכובל עליו ניתן הפטור.

מיכל כהן

הממונה על התחרות