



רשות ההגבלים העסקיים

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

הסדר בין מועצת המובילים וההיסעים בישראל וחבריה לבין משרד הביטחון

1. פתח דבר

עוד ביום 20 בדצמבר 2001 הוגשה בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "חוק ההגבלים העסקיים"), להסדר בין מועצת המובילים וההיסעים בישראל (להלן: "מועצת המובילים") וחבריה לבין משרד הביטחון בדבר מתן שירותי הובלה והיסעים למשרד הביטחון על פי צרכיו. ברם, התחקות אחר היקפו של ההסדר, תולדותיו, גלגוליו והשפעתו לאורך מניין שנותיו הרב גזלו את עתותיהם והם אשר הביאונו עד הלום.

לאחר שבחנתי את ההסדר על כבילותיו, כמו גם את השפעתו האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים, ולאחר שנועצתי בועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי לאורך ימים פגיעתו בתחרות רבה ומשמעותית. עם זאת באתי אל המסקנה כי בכפוף להגבלת תוקפו של ההסדר למשך שנה אחת נוספת לבדה, הנחוצה להתארגנות לסיום ההסדר הקיים וכינון הסדר חלופי על ידי משרד הביטחון – אין פגיעתן של הכבילות שבהסדר דנן קשה וכי מטעמים אלה ולשמם בלבד ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים. אלה עיקר נימוקיי.

2. ההסכם

2.1 הצדדים להסכם

המבקשת, **מועצת המובילים** היא עמותה ציבורית, אשר שמה לה למטרה לארגן לתכנן ולקדם ענייניהם של כלל האיגודים העמותות וארגוני הגג העוסקים בהובלה, בהיסעים ובתחומי תחבורה אחרים. את מועצת המובילים מרכיבים עשרה ארגוני גג¹ של מובילים המיוצגים בהנהלה. כל אלה הם "איגודים עסקיים" כמשמעותם בחוק ההגבלים העסקיים. בכל אחד מארגוני הגג הללו חברים תאגידים רבים – מתחרים זה לזה – העוסקים במגוון רב של שוקי ההובלה והיסעים. מועצת המובילים מעידה על עצמה בהסכם נשוא הפטור, כי היא מייצגת עניינם של למעלה מ-85% מכלל העוסקים בתחומי ההובלה וההיסעים השונים.

משרד הביטחון נזקק לצרכיו ולצורכי הצבא לשירותי הובלה והיסעים, קבועים ושאינם קבועים. לצורך זה עליו להזמין את השירותים ממובילים שונים ולחלק את ההזמנות ביניהם.

¹ סע-שא חברה כלכלית להובלה בישראל בע"מ, החטיבה הארצית להובלה והסעה בע"מ, תחבורה בע"מ, ארגון בעלי משאיות בע"מ, מרכז קואופרציה, אגוד המסיעים הפרטיים בישראל, סקציית מובילי הדלק, מפעלי תובלה בע"מ, תעבורה מכלי מלט בע"מ, ארגון קבלני האשפה בישראל.

בכך עסקה מועצת המובילים עבור המשרד, בעצמה ובאמצעות חבריה, כמפורט בהמשך הדברים.

2.2 הכבילה

בבקשת הפטור, מבקשים מועצת המובילים וחבריה להתקשר עם משרד הביטחון בהסכם מסגרת בדבר מתן שירותי הובלה והיסעים שאינם קבועים למשרד הביטחון. על פי הסכם מסגרת זה מעביר משרד הביטחון את דרישותיו לשירותי היסעים והובלה שלא בדרך מכרז למועצת המובילים – וזו, מתחייבת לארגן את המובילים אשר התקשרו עם משרד הביטחון, כדי לעמוד בדרישות המשרד. לא זו אף זו: המחיר המשתלם עבור שירותי ההובלה השונים, על ידי משרד הביטחון, הוא המחיר אותו סיכם עם מועצת המובילים, שהיא כאמור איגוד עסקי.²

על פי הסכם המסגרת מתחייבת מועצת המובילים לתאם ולארגן חלוקת ביצוע השירותים בין המובילים והמסיעים השונים, זאת על ידי ועדה שהקימה. בועדה שותפים נציגים מכל אחד מארגוני הגג החברים במועצת המובילים ושלושה נציגי ציבור אשר ימונו על ידי המועצה בהסכמת משרד הביטחון. בהסכם נדרשת מועצת המובילים לחלק את ביצוע השירותים בין חבריה המתחרים – בצורה שוויונית כשהשירותים אמורים להתחלק בהתאם לשיעור כלי הרכב שיש בידי מוביל מן הסוג הנדרש, מתוך סך הכלים שיש בידי החברות הזכאיות להתקשר על פי הסכם המסגרת עם משרד הביטחון. לפיכך נדרש כל אחד מן המובילים להעביר לידי הועדה דנא את המצבה הכללית של כלי הרכב שלו, לרבות פרטים אודות מצב כלי הרכב, גילם, רשיונותיהם וכדומה, ולהצהיר על מצבת כלי הרכב הפנויים לעבודה עם משרד הביטחון.

חלוקת העבודה ופיקוח על ביצועה נעשית לגבי חלק מסוגי כלי הרכב (בעיקר בתחום ההיסעים) על ידי נציג מועצת המובילים ולגבי שאר סוגי כלי הרכב ממנה, מועצת המובילים סדרני עבודה – מבין החברות עצמן – בכל אחד מן האזורים השונים. בנוסף, הועדה אוצרת בחובה היכולת להטיל סנקציות על מוביל או מסיע שאינו סר למרותה ולמרות סדרני העבודה ולשלול כליל או לזמן מוגבל את זכאותו לקבל עבודות ממשרד הביטחון.

2.3 הרקע להסכם

ההסדר במתכונת דומה מתקיים משך תקופה לא מבוטלת והוא זכה במהלך השנים לאישורו של בית הדין להגבלים עסקיים. כך, עוד ביום 20 ביולי 1989 אישר בית הדין להגבלים עסקיים את ההסדר בהחלטה תמציתית אשר עיקרה לא עסק כלל בהסדר אלא בבקשת הממונה על הגבלים עסקיים לאסור על מועצת המובילים לפרסם מדד התייקרות תשומות ההובלה. בית הדין הוסיף ואישר את ההסדר ביום 10 בפברואר 1991 עד ליום 25 בדצמבר 1991, בהחלטה לקונית שישודה בהסכמת הצדדים. ברם, מיום שפקע אישור זה ועד להגשת בקשה זו, פרק זמן של למעלה מ-10

² בנוסף להסכם המסגרת נדרש כל אחד מן המובילים או המסיעים להתקשר ישירות בהסכם כללי עם משרד הביטחון בו הוא מתחייב כי מתקיימים בו תנאי כשירות מסוימים – רשיונות, ביטוחים וכן מתחייב הוא על אופן ההתחשבות עם משרד הביטחון אופן בירור סכסוכים, וכיוצא באלה.

שנים – לא באה כל בקשה לאישור בית הדין או לפטור מאת הממונה, חרף תזכורות והתרעות מן הממונה דאז.

ברור הדבר כי מסלולה התקין של בקשת פטור או אישור להסדר כובל הוא **בטרם עריכת ההסדר** (או במקרה זה – קודם פקיעת האישור לו זכה), ולא לאחר שחלפו למעלה מ-10 שנים ממועד שאישור ההסדר שבק חיים. הטעם לכך אינו פורמליסטי אלא מהותי: הסדר כובל הוא יצירה ארעית התלויה בניתוח השוק ונסיבותיו כפי שהם באותה עת. השוק הוא דינמי ואינו קופא על שמריו. המשך "אוטומטי" של ההסדר ללא היזקקות לאישור משמעו סיכול המנגנון הקבוע בחוק לבחינתו התחרותית של ההסדר. אמנם, הממונה רשאי להיזקק לבקשה לפטור הסדר מן העבר, אולם נדרש לכך טעם חריג מאד ועל מבקשי הפטור הנטל להראות כי טעם כאמור התקיים³. לא מצאתי בבקשת הפטור ובנימוקיה טעם מיוחד כאמור. אולם, כפי שאפרט בהמשך מצאתי מקום במקרה הנדון ליתן את הפטור המבוקש להסדר למשך תקופה מוגבלת ומצומצמת של שנה אך על מנת לאפשר למשרד הביטחון להיערך לכינון הסדר חלופי.

מקורו של הסדר מועצת המובילים הוא ברצונו של משרד הביטחון להסיר מעליו את מלאכת התיאום, הארגון וההתקשרות הנדרשים בהסדרת שירותי ההובלה שאינם קבועים. כך עמד בית הדין, באשרו את ההסדר בשנת 1989, את מטרת ההסדר:

"משרד הביטחון היה מתקשר מלכתחילה עם קבוצות מובילים שונות, ואולם כמות ההובלה ואופיין (סוג החפץ המובל והמקומות אליהן בוצעה ההובלה) גרמו לכך שמוביל בודד היה מתקשה לבצע את ההובלה הנדרשת. היה צורך בכמות גדולה של משאיות, בהתאמתם לצרכי ההובלה ובפקוח בטחוני על הובלה"

גישתו זו של משרד הביטחון עולה גם בקנה אחד עם תקנות אותם פרסם שר ביטחון הפוטרו את המשרד מחובת מכרז בהתקשרויות לביצוע שירותי הסעה והובלה שאינם קבועים (תקנה 3(25) לתקנות חובת המכרזים (התקשרויות מערכת הבטחון), התשנ"ג-1993):

"עסקה לביצוע שירותי הסעה באוטובוסים או במוניות או לביצוע שירותי הובלה ברכב משא, למעט אם השירותים, כאמור, הינם קבועים, **הנעשית באמצעות ארגון מובילים או מסיעים** או עם תאגיד לתחבורה שברשותו למעלה מ-100 כלי רכב; בפסקה זו "שירות קבוע" - שירות המתקיים באופן קבוע תקופה של ששה חדשים לפחות." (דגש הוסף)

3. השפעת ההסכם על התחרות

מהותו של הסדר זה היא שימוש באיגוד עסקי, כמיזם משותף אופקי של רוב מניין של חברות ההובלה וההיסעים בישראל, המתחרות זו בזו. מטרת המיזם המשותף האמור להתקשר עם משרד הביטחון למתן שירותי הובלה והיסעים ולחלק בין חבריו של האיגוד את דרישות משרד הביטחון לשירותי היסעים והובלה, בהתאם למנגנון שנקבע, הממיר את התחרות כמנגנון השוק – בהסדר.

³ ראה החלטה בדבר מתן פטור להסדר כובל בין רשף נכסים המומחים לנדל"ן עסקי בע"מ לבין 11 סוכנים; 1996 הגבלים עסקיים 3001407 בעמ' 15.

הסדר זה נופל בגדר העניינים המפורטים בסעיף 2(ב)(1) לחוק ההגבלים העסקיים, שכן המחיר אשר ישלם משרד הביטחון עבור שירותי ההובלות וההיסעים אינו נקבע על ידי כל אחד מן המובילים לבדו אלא נקבע בהסכם בין מועצת המובילים לבין משרד הביטחון. בנוסף, הסדר זה נופל גם בגדר העניינים המפורטים בסעיף 2(ב)(3), שכן יש בו משום "חלוקת השוק... לפי האנשים או סוג האנשים שעמם יעסקו". פשוט הוא כי בהקמת ההסדר על ידי המועצה – המשמשת כאיגוד עסקי – יש גם משום המלצה על קו פעולה לחבריה, כמשמעות של אלה בסעיף 5 לחוק ההגבלים העסקיים. כל כך בשאלת היותו של ההסדר – כובל.

ומכאן – לשיקול הדעת הנוגע להפטרות: יתרונו של המיזם, לטענת משרד הביטחון, ביכולתו לגייס את מערכיהם של כלל העוסקים בהובלה ובהיסעים על מנת להעמיד לרשותו, בזמן נתון, כמות נכבדה של כלי הובלה והיסעים בפריסה ארצית ובכך לאפשר בידיו יתרונות של רשת (Network Economics) ויתרונות לגודל (Scale Economics), וזאת מבלי שהוא נדרש למלאכת חלוקת העבודה ביניהם.

לצד היתרונות הנזכרים לעיל מעלה החברה דלעיל חששות תחרותיים של ממש. יש בה ביטול קיומה של תחרות בין החברים במועצת המובילים על אותן עבודות להן נדרש משרד הביטחון. חלף תחרות זו מבקש משרד הביטחון לפקח על ביצועו של ההסדר ולקבוע בתיאום עם מועצת המובילים את מחירי העבודות השונות. פיקוח זה אין בו תחליף של ממש לתחרות.

בנוסף, מעלה חברה בין מתחרים חשש כי שיתוף הפעולה ביניהם יזלוג (Spillover) אל עבר פעילות אנטי-תחרותית מעבר לפועלם אל מול משרד הביטחון⁴. ההסדר מעמיד את המובילים והמסיעים כולם בקרבה מתמדת ובשותפות הדוקה לדרך פעולה עסקית, על הסיכויים והסיכונים הטמונים בה. ההסדר יוצר תלות של מובילים ומסיעים במתחריהם שנציגיהם יושבים בועדה המסדרת, ואשר אמונים על חלוקת העבודות אותן דורש משרד הביטחון. הקשר שבין המבקשים עלול לחלחל אל מחוץ לתחום השפעתו על משרד הביטחון לכלל השווקים הרלוונטיים. אם כן, שיתוף הפעולה עלול להוביל להגבלת התחרות בין חברי מועצת המובילים בינם לבין עצמם בין בתיאום מפורש ביניהם ובין בהפחתת תמריצי התחרות ביניהם.

ודוק, אין המדובר ביצירתה של קרבה לבדה בין מתחרים, אלא, לעיתים, בכינון יחסי כפיפות ותלות בין מתחרים אשר יש בהם להוסיף ולהקהות את יכולתם של החברים במועצת המובילים להתחרות ביניהם: בקביעת שיעורי ההובלה או ההיסעים אשר יינתנו בידי כל אחד מן המתחרים מכריעים נציגים מן המתחרים עצמם, הן במסגרת מועצת המובילים והן בועדה שהוקמה על ידה לצורך הסכם זה; לועדה אף ניתנה היכולת להטיל סנקציות על מוביל או מסיע שאינו סר למרותה בענייני ההסדר; חלוקת העבודה ופיקוח על ביצועה נעשית לפחות לגבי חלק מסוגי כלי הרכב על ידי סדרני עבודה מבין החברות המתחרות הדומיננטיות עצמן אותן מסמכיה מועצת המובילים בכל אחד מן האזורים השונים.

⁴ על החשש התחרותי בחברתם של מתחרים בפועל של מיזם משותף ראה קביעה בדבר הסדר כובל בין חברות ההסעה ביעדים תיור; 2001, הגבלים עסקיים 3012980. וראה Antitrust Guidelines For Collaboration Among Competitors, Issued by the Federal Trade Commission and the U.S. Department of Justice, April 2000 p. 6.

ככל שפעילות זו עבור משרד הביטחון היא בת משמעות עבור מתחרה, כך כפיפותו תעקר את התמריץ שלו להתחרות באותה חברה שנציגה מחלק את העבודה מחשש פן יבולע לו. קביעתם של "קריטריונים שוויוניים" לחלוקת המשימות, ככל שיש בהם לשלול יכולתם של החברים בועדה או במועצת המובילים להשפיע על אופן החלוקה או על טיבה, אינה מנטרלת חשש זה: לא בידי וועדה של המתחרים השונים יש להפקיד את גורל התחרות בענף. אין להעמיד את 85% מהעוסקים בתחום – כפי שמעידה המועצה כי היא מייצגת – בנסיון זה, להסדיר את אורחות הענף.

חשש נוסף טמון בהיותו של מיזם משותף כר נוח לחילופי מידע העשויים כשלעצמם להפחית את התחרות בעסקים.⁵ החשש הוא כי המידע המועבר במסגרתו של המיזם ישמש בסיס לתיאום התנהגותם העסקית של המתחרים החשופים לו במסגרת ההסדר, גם אם אין המדובר במידע המועבר על פי דרישה מפורשת. מידת השפעת העברת המידע תלויה בין היתר בגורמים המחליפים ביניהם מידע, משקלם בשווקים הרלוונטיים, למהותו של המידע המועבר ביניהם, למידת רגישותו, למנגנוני העברת המידע וכיוצא באלה. כך לדוגמא, העברת מידע עדכני בנושאים של מצבת כלי הרכב ומצבת כלי הרכב הפנויה על כלל הפירוט בדבר כשירותו של כל רכב רשיונו, גילו וכיוצא באלו בין מי שהם מתחרים אופקיים המחזיקים בנתח שוק כה משמעותי, עלולה לפגוע פגיעה של ממש בתחרות.

לאור פוטנציאל הפגיעה התחרותית, נדרשים אנו לבחינת השפעתה של החבירה בתחומי פועלם של החברים במועצת המובילים ולנסיבות השווקים הרלוונטיים.⁶ המיזם הנדון עשוי להשפיע על התחרות במגוון רב של שווקים שונים בתחומי ההובלה היבשתית וההיסעים – החל מהובלה בתפוזות, הובלת מטען כללי, הובלת דלק, הובלה כבדה, ציוד מכאני הנדסי כבד, מכליות, משאיות וכלה באוטובוסים להיסעים, טיוליות וכיוצא באלה. בשווקים אלו, להצהרת מועצת המובילים, מאגדת היא את רובן המכריע של החברות בתחום, אשר להן יחדיו נתח שוק משמעותי ביותר המגיע לכדי 85%-95%.

שווקים אלו אינם עשויים מקשה אחת – ומידת התחרותיות בהם אינה אחידה. יש בהם שווקים כמו שוק הובלת מטען כללי או הובלה בתפוזות בהם אין חסמי כניסה משמעותיים. לעומתם, מתקיימים חסמי כניסה משמעותיים יותר בהובלת מטען כבד או בהובלת חומרים מסוכנים.

לא ניתן לומר כי פעילות המיזם המשותף – היינו, העבודה דרך מועצת המובילים עבור משרד הביטחון – תופסת רק נתח קטן ושולי בפעילות כל אחת מחברות ההובלה או חברות ההיסעים. בחלקם של השווקים משרד הביטחון הוא מזמין שירותים בעל משמעות (לדוגמא, שוק הטיוליות). כמו כן, קיימות לעיתים בשווקים מסוימים תנודות בביקוש אשר משמעותן העלאת שיעור הפעילות של משרד הביטחון בשווקים אלו. כך לדוגמא, בעוד קטן משמעותית הביקוש לשירותי היסעים פרטיים, עקב ירידת כמות התיירים המבקרים בארץ, לא נשתנה הביקוש לשירותי

⁵ ראה קביעה בדבר קיומו של הסדר כובל בעניין פעילותה של יעדים תיור בע"מ; 2001 הגבלים עסקיים 3012980 בעמ' 11; החלטה בדבר אי מתן פטור להסדר בעניין אנרגיית המזרח התיכון; 1997 הגבלים עסקיים 3001385, בעמ' 15. החלטה בדבר מתן פטור להסדר כובל בין המרכז הישראלי לאירועים ומתחתנים הוצאה לאור בע"מ; 2000 הגבלים עסקיים 3007082 בעמ' 2. גילוי דעת בדבר פטור לחילופי מידע הכרחיים לפתרון בעניין שנת 2000 בתחום המחשוב; 1999 הגבלים עסקיים 3002201 בעמ' 4.

⁶ ראה Antitrust Law Developments, Ibid, p. 415 וראה גם Antitrust Guidelines For Collaboration Among Competitors, Ibid p.10

ההיסעים לצבא. לכן, הפכו שירותי ההיסעים לצבא יותר אטרקטיביים עבור כל אחד מן הנותנים שרות בתחום זה. נוכח חלקו המשמעותי של משרד הביטחון כלקוח עבור חלק מחברות ההובלה וההיסעים החברות במועצת המובילים, נתקשה לקבוע, כי לא יהא בשיתוף הפעולה במסגרת התאחדות המובילים לדכא את התמריץ של החברות השונות להתחרות בשווקים הללו.⁷

מן האמור עולה כי מיזם המועצה, ככל שפעילותו ממושכת, מעורר חשש לפגיעה משמעותית בתחרות. לא שוכנעתי מן המידע והמסמכים שהובאו בפני, כי הכבילות המתקיימות ממתן ארגון חלוקת העבודה של משרד הביטחון דווקא בידי המובילים עצמם המאוגדים במסגרת מועצת המובילים הן חיוניות. לא שוכנעתי כי אפילו לפי מבחן מקל יותר, הכבילות הללו מקדמות את מטרות ההסדר בצורה טובה באופן משמעותי מחלופות אחרות שפגיעתן בתחרות קטנה יותר.⁸

כאמור, עיקר החשש התחרותי הוא בכך שמיזם ההובלה שבמסגרת מועצת המובילים, מרכז את רובם המכריע של המתחרים בשווקים השונים וזאת **בתחום התחרות**. לא מצאתי מדוע התיאום והארגון של חלוקת ביצוע השירותים בין המובילים והמסיעים השונים חייב דווקא להתבצע על ידי מועצת המובילים או "וועדה מסדרת" שהקימה לצורך זה – בהן משתתפים ומכריעים מי שאמורים להתחרות ביניהם בשווקים הרלוונטיים.

לעומת זאת, שוכנעתי כי נדרש תווך זמנים קצר ומוגבל – של שנה – על מנת לאפשר למשרד הביטחון להתארגן להקמת הסדר חלופי. כפי שצינתי לעיל, עניין לנו בהיזקקות של משרד הביטחון בזמן נתון לכמות נכבדה ומגוון רב של כלי הובלה והיסעים בפריסה ארצית. כך לדוגמא, משיחות עם משרד הביטחון עולה כי הוא נזקק למאות הסעות בשבוע. החלפתו של הסדר רב שנים, אשר אף זכה במהלכו לבחינתו ולאישורו של בית הדין להגבלים עסקיים מחייבת הערכות מסודרת וחשיבה ארגונית מצד משרד הביטחון ומצד ארגונים רלוונטיים – הגוזלים עתותיהם. בתווך זמנים זה אין לומר כי קיים הסדר חלופי שפגיעתו בתחרות קטנה יותר. יתר על כן, הידיעה של כל הצדדים הנוגעים בדבר כי בתוך פרק זמן של שנה יבוא ההסדר לסיומו, גם היא מסייגת את החששות התחרותיים הממשיים העולים מן ההסדר. מצאתי כי בהתקיימות הכבילות האמורות משך תקופת זמן מוגבלת, מצומצמת ומתוחמת כאמור אין משום פגיעה של ממש בתחרות, כל עוד בא ההסדר לסיומו בתום התקופה הזו.

⁷ ראה החלטה בדבר אי מתן פטור להסדר כובל בעניין מיזם ים תטיס – גרינט הכרמל השקעות בע"מ; 2000 הגבלים עסקיים 3008959, עמ' 31.

⁸ להבחנה בין כבילה נלווית (Ancillary Restraint) לכבילה עירומה (Naked Restraint) ראה הע' 491/98 חברת החשמל לישראל בע"מ נ. הממונה על ההגבלים העסקיים; 1999 הגבלים עסקיים 3002628, פסקה 111 לפסק הדין; ערר 1/97 איסכור שירותי פלדות בע"מ ואח' נ. הממונה על ההגבלים העסקיים 1997 הגבלים עסקיים 3002667 פסקאות 50-53 לפסק הדין; החלטה בדבר מתן פטור להסדר בין דנשר בע"מ לבין אגיס הפצה ושיווק (1989) בע"מ ואח' 2001 הגבלים עסקיים 3010585 בעמ' 7.

4. סוף דבר

לאחר שנועצתי בועדה לפטורים ומיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, ולהעניק את הפטור המבוקש, בתנאים דלקמן:

1. תוקפו של הפטור שנה מיום מתן החלטתי זו ונתינתו מכוונת אך להתארגנות לסיום ההסדר.

2. ההסדר החלופי יוגש לבחינת הממונה על הגבלים עסקיים, במידה ויהא טעון אישורו, בתוך שישה חודשים מיום מתן החלטתי זו. בסעיף זה "הסדר חלופי" – הסדר אשר יכונן משרד הביטחון תחת ההסדר הקיים המתואר מעלה בינו לבין מועצת המובילים.

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.

דרור שטרם

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, כ' אב תשס"ג

18 אוגוסט, 2003