



## רשות ההגבלים העסקיים

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

**בדבר מתן פטור בתנאים מאישור הסדר כובל להסדר שצדדים לו**

**יו.טי.איי לוגיסטיקה ישראל בע"מ, בטח בע"מ**

**וטרנס בטח סוכנות לביטוח ימי בע"מ**

**א. פתח דבר**

בפניי בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "**חוק ההגבלים העסקיים**") להסדר כובל שהצדדים לו הם יו.טי.איי לוגיסטיקה בישראל בע"מ (להלן: "**יו.טי.איי**"), בטח בע"מ (להלן: "**בטח**") וטרנס בטח סוכנות לביטוח ימי (1991) בע"מ (להלן: "**טרנס בטח**"), אשר נמצאת בבעלותן המשותפת של יו.טי.איי ושל בטח. ענייננו של ההסדר – התחייבותה של יו.טי.איי להפנות את לקוחותיה לקבלת שירותי ביטוח ימי מטרנס בטח בלבד ולהימנע מתחרות בבטח או בטרנס בטח. תקופת התניה המבוקשת היא עד לתום התקופה בה תחזיק יו.טי.איי במניות טרנס בטח ולתקופה נוספת של שלוש שנים לאחר מכן.

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתן האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים, לאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים ולאחר שקיבלתי את עמדת משרד האוצר בנושא, שוכנעתי כי ההסדר אינו מגביל את התחרות בחלק ניכר מהשווקים המושפעים מן ההסדר, כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, וכי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. מטעמים אלה והנימוקים שיפורטו להלן, מצאתי כי ההסדר ראוי לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים.

**ב. הצדדים להסדר**

**יו.טי.איי** היא חברה העוסקת בתחום השילוח הבינלאומי, עמילות מכס ולוגיסטיקה בינלאומית. 75% ממניות יו.טי.איי מוחזקות על ידי Uti Netherlands Holdings B.V (Uti העולמית) ו-25% מהמניות מוחזקות על ידי חברת צים (6.25% מתוכן באמצעות חברת הבת של צים – דפנה חברה לשירותים ומסחר 1964 בע"מ).

**בטח** היא סוכנות ביטוח העוסקת בתיווך בעסקי הביטוח, ונשלטת על ידי כלל החזקות סוכנויות בע"מ (להלן: "**קבוצת כלל**"). לבטח ולחברת או.פי.אס.אי (שינוע בינלאומי) בע"מ (להלן: "**יו.פי.אס.**") בעל שליטה משותף<sup>1</sup>.

**טרנס בטח** היא חברה בבעלותן המשותפת של יו.טי.איי ובטח (50% כל אחת). החברה עוסקת בתיווך עסקי ביטוח ימי/אווירי ובכלל זה בתיווך בעסקי ביטוח מטענים של לקוחות השילוח הימי.

### ג. ההסכם בין הצדדים

טרנס בטח התקשרה עם שתי סוכנויות ביטוח נוספות<sup>2</sup> בהסכמים לרכישת תיקי הביטוח של לקוחות שילוח ימי, שהופנו בעבר מיו.טי.איי. לרכישת שירותי הביטוח הימי מסוכנויות אלה. להסכמים אלו נלווה הסכם נוסף, הוא ההסכם בשלו התבקש הפטור, לשיתוף פעולה בין יו.טי.איי, בטח וטרנס בטח, בו הצהירה יו.טי.איי כי היא רואה את טרנס בטח כזרוע הביטוח הימי היחידה שלה, והתחייבה להפנות את לקוחותיה לקבלת שירותי הביטוח הימי מטרנס בטח בלבד (להלן: "**תניית בלעדיות**"). כמו כן התחייבה יו.טי.איי, שלא להתחרות במישרין או בעקיפין בבטח או בטרנס בטח (להלן: "**תניית אי-תחרות**").

יצוין, כי בהסכם מובהר כי ההחלטה הסופית ושיקול הדעת הבלעדי לקבלת שירותי הביטוח הינם של הלקוח עצמו, אשר יכול לסרב לקבלת שירותי הביטוח של טרנס בטח. על-פי נוסח ההסכם שנחתם, התחייבויות אלו ימשיכו ויחייבו את יו.טי.איי כל עוד היא מחזיקה במניות טרנס בטח וכן שלוש שנים לאחר מכן (להלן: "**תקופת ההסדר**").

### ד. השפעת ההסדר על התחרות

החשש העיקרי העולה מתניית הבלעדיות, לפיה יו.טי.איי תפנה את לקוחותיה לקבלת שירותי ביטוח ימי רק באמצעות טרנס בטח, הינו חשש מפני חסימה אנכית של סוכנויות ביטוח וחברות ביטוח ללקוחות יו.טי.איי. חשש דומה עשוי לעלות מהתחייבותה של יו.טי.איי שלא להתחרות בבטח ובטרנס בטח.

עם זאת, ניתוח ענף השילוח הבינלאומי מלמד כי אין בחשש זה ממש. מבדיקות שנערכו על-ידי הרשות עולה כי על שאף שיו.טי.איי. היא מהמתחרות המובילות בשוק הרי שנתח השוק שלה אינו משמעותי וכן כי מדובר בענף תחרותי ודינאמי, בו פועלות חברות שילוח רבות המעניקות מגוון רחב של שירותים ומתחרות על לב הלקוחות. מכאן, שהיקף החסימה הפוטנציאלי כתוצאה מהתחייבויותיה החד-צדדיות של יו.טי.איי. אינו משמעותי.

<sup>1</sup> אברהם לבנת בע"מ היא אחת מבעלות השליטה בקבוצת כלל (באמצעות קבוצת אי.די.בי.) וכמו כן בעלת שליטה ביו.פי.אס.

<sup>2</sup> רמון גרניט/תורן סוכנות לביטוח ימי 1998 בע"מ ושילוב סוכנות לביטוח 1998 בע"מ.

יתר על כן, חסימה שכזו אינה צפויה להתקיים הלכה למעשה: ההסכם בין הצדדים מבהיר במפורש כי הלקוח של יו.טי.איי רשאי לסרב לקבל את שירותי הביטוח של טרנס בטח וכי ההחלטה הסופית בעניין זה שמורה ללקוח. משיחות שנערכו עם גורמים בשוק עולה כי גם בפועל נוהגים לקוחות רבים שלא לרכוש את הביטוח הימי באמצעות הגורם המשלח, אלא באמצעות התקשרויות עצמאיות עם סוכנויות וחברות ביטוח. יכולת זו של הלקוחות להתקשר עם סוכנות ביטוח אחרת, מפחיתה עוד יותר את החשש התחרותי מפני חסימת השוק מפני סוכנויות וחברות ביטוח נוספות.

כפי שתואר לעיל, תקופת ההסדר המבוקש הינה כל עוד מחזיקה יו.טי.איי. במניות טרנס בטח וכן שלוש שנים לאחר מכן. כפי שעולה מהניתוח המוצג לעיל, הרי שהמסקנה בדבר היעדרן של חששות תחרותיים נעוץ בניתוח התחרותי של ענף השילוח הימי כפי שהוא מוכר לנו כיום. ברי, כי שינוי תמונת מצב זו עשויה להביא אף לשינוי הניתוח התחרותי של ההסדר ולמסקנה כי ההסדר המבוקש ראוי למתן פטור. על כן, ראיתי לנכון לקצוב את תקופת הפטור באופן שלא תעלה של תקופה של שמונה שנים מהיום, לרבות תקופת ההסדר שלאחר סיום ההתקשרות בין הצדדים.

#### ה. סוף דבר

לאור האמור, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ומיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים ולהעניק את הפטור המבוקש להסכם שבין הצדדים. תוקפו של פטור זה, לרבות תקופת ההסדר שלאחר סיום ההתקשרות בין הצדדים, הינו **לשמונה שנים מהיום**.

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.

רונית קן

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ח' בטבת תשע"א

15 בדצמבר 2010