

תרשומת וועדת פטורי סוג 17/10/2017

נוכחים מטעם הרשות: מיכל הלפרין, אורי שוורץ, עידית פרויס, אייל שפירא, חני חי, אנג'לה טטרואשווילי, מיכל כהן, יונתן צויקל, מוטי כץ, ליאור דגן.

חברי וועדה נוכחים: אופיר בשן, מרב מועלם, עינת מלר.

בטלפון: שי צפיר

סדר הדיון בוועדה:

- 1) **חידוש פטור הסוג הימי (כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים תפעוליים שעניינם תובלה בין-לאומית בים), התשע"ח-2017).**
- 2) **חידוש פטור הסוג האווירי (כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר שעניינם שיווק קיבולת טיסה ליעדים הכפופים להסכמי שמיים פתוחים), התשע"ח-2017)**

- **הממונה מיכל הלפרין מנועה מלדון בפטור הסוג האווירי ולכן עזבה את הוועדה לאחר תום הדיון בפטור הסוג הימי.**

1) חידוש פטור הסוג הימי

אנג'לה: נתחיל עם הפטור הימי.

יונתן: בוקר טוב, היום אנחנו בישיבה על שני פטורי סוג, בעצם חידוש תוקף של שני פטורי סוג, תובלה ימית ותובלה אווירית. למעשה בנושא של התובלה הימית- אנחנו מחדשים ללא כל שינוי, אני רק אגיד שהמטרה של הפטור הזה היא לקרב את המשטר בישראל למשטר של האיחוד האירופי, כל מיני הסדרים של מובילים בים לא נדרשים מאיתנו לקבל פטור מראש, משום שהם עומדים בתנאי פטור הסוג, שומה על הצדדים לבצע הליך של הערכה עצמית. אני ראש צוות תחבורה מ-2013, אני מודה שלא מכיר הסדרים תפעוליים מהסוג שפטור הסוג נועד להתמודד איתם. לא קיבלנו הרבה פניות עד כה, לא מצד של אלה שנפגעים מהשוק הזה וגם לא מצד חברות הספנות שנהנות מפטור הסוג הזה במטרה לשנות. הערת הציבור המהותית שקיבלנו מלשכת הספנות- תומכת בחידוש הפטור כמו שהוא, קיבלנו עוד הערה מרשות שלא הסכימה להזדהות ולא נראתה נכונה, ובנסיבות האלה- נראה לנו לקבל את התנאים כפי שהם ולחמש שנים.

מרב: מה הבעיה להוסיף הגדרה של מוביל בים?

יונתן: חשבנו שזה קצת יסבך את הדברים. א. זה עובד, ציבור המובילים בים מרוצים ממנו, כשמוסיפים הגדרה- זה יכול ליצור צמצום של תחולת הפטור. זה לא כ"כ תמים, הוספת ההגדרה יכולה להרחיב את הפטור.

מרב: כל אחד יכול לפרש את זה לפי דעתו וזה מרחיב. נניח כשפנו אלייך והתעלמת מהפנייה, למשל אני פניתי ולא ענית, אז הרחבתי את הפרשנות.

יונתן: מנוסח פטור הסוג עצמו די ברור שהכוונה היא להסדרים שהם תפעוליים שמתייחסים לתובלה ימית, והמטען המרכזי של מי שעושה הערכה עצמית להסדר שהוא צד לו- נמצא בתוכן הזה של ההסדר, ומאוד טבעי שמי שנוקק להסדרים תפעוליים מהסוג הזה הוא מוביל בים. החשש שלנו הוא שאם נגדיר את זה בצורה מצומצמת מדי לא נצליח לתת מענה למי שנוקק להסדרים מצד אחד ומצד שני ניתן פתח רק לגורמים שעוסקים בשיווק למשל לסוכני אניות, שלגביהם יש חשש שהם ישמשו כגורמים שיתאמו.

מרב: אתה חושב שהפתח הזה לא קיים היום?

יונתן: אני חושב שזה בא לידי מענה במשמעות של הסדר התפעולי.

אופיר: לא ראיתי בעיה כלשהי בפטור הסוג.

שי: הבעיה היחידה שלי היא שלא הצלחתי להבין על ההבדל שעשיתם בין הים לאוויר, אבל זה כשנדבר על האוויר.

אופיר: לא רואה שום סיבה להמשיך לעוד חמש שנים נוספות, רואה אותו כטוב למשק.

מיכל הלפרין: כולם מאשרים?

מרב: הפטור הוא טוב, רק צריך להוסיף לו הגדרה.

יונתן: רק לציין שפניתי ב-follow-up פניתי לעוה"ד שגיבש את ההצעה, ולפני שגיבשנו את העמדה דווקא לאמץ את הנוסח הקיים, ניסיתי קצת לשבור את הראש איזו הגדרה תהיה טובה, החשש שלי הוא שההגדרה תשנה את הפטור.

אופיר: מה היא מצמצמת ההגדרה הזו? כשאין הגדרה אני מבין, למה היא צמצמת? רק לחברות הובלה ותובלה?

עידית: ברגע שמדובר על שיתוף פעולה להובלת מטענים בים לישראל או מישראל- זו לא יכולה להיות חברת תעופה.

מיכל כהן: המונח מוביל בים כרגע לא ניתן להרחיב אותו למי שאינו המוביל עצמו.

מרב: למה לא? אם היה לי אינטרס להרחיב, שאלתי לא ענו לי.

מיכל כהן: גם המונח מוביל בים- אתה רוצה להרחיב אותו למי שהוא לא מוביל אלא אלה שבשוליים שמתעסקים בזה.

מרב: בתור אחת שקוראת הרבה ומנסה להבין, כשאין הגדרות- זה נתון לפרשנות. זו דעתי, לא הצלחתם לשכנע אותי שלא צריך הגדרה.

אופיר: אני מנסה לקבל את דעתך, אבל מי עוד יכול ליהנות שהוא לא מוביל בים ויכול להתלבש על זה.

יונתן: בנושא השיווקי של שיווק שירות של מטענים בים, כל מיני סוכני אוניות- הם עלולים לשמש מעין גורם שיתאם בגורמים של המוביל התפעולי.

מרב: אז למה לא לרשום מלבד המשווקים, הסוכנים? אני רק יודעת שאם מישוהו שואל- אגב זה שהוא שואל לפעמים אני מכירה מהצד העסקי, גם כשאתה לא מקבל תשובה- זו התשובה הכי טובה, כי אז אתה עושה מה שאתה רוצה.

מוטי: הפטור הזה מבוסס בעיקר על הפטור האירופאי וגם שם אין הגדרה למוביל בים.

מיכל הלפרין: אנחנו מנסים להתאים את עצמנו כמה שיותר למשטר האירופי, אם ניכנס להגדרה האירופית, זה יכול ליצור דיסוננס בין המשטרים, זה כמו קו אוטובוס אבל בים, נדרשת רגולציה יחסית אחידה.

מרב: אם יש חשש שמשווקים יכולים להיכנס להגדרה הזאת, אז ברגע שלא הגדרת- אז הם יכולים.

אורי: בהגדרות משפטיות אני מבין את החשש שלך, אתה יכול לטפל או דרך ההגדרה הזו או דרך ההגדרה של הפעילות. אם היום היינו נמצאים בפעם הראשונה שאנו מתקינים את פטור הסוג אבל זה שאנחנו נמצאים כבר שנים ולא קיבלנו חצי תלונה על הנושא וזה עובד טוב. תחשבי שזה כמו קו אוטובוס בים התיכון, אני חושש שנתקן את מה שלא מקולקל ונגרום נזק.

אנג'לה: סיימנו עם הפטורים

מיכל הלפרין: אז סיימנו עם זה, בפטור הבא אני מנועה, אז אשאיר אתכם לדון בשני.

מיכל הלפרין יוצאת מן החדר.

(2) חידוש פטור הסוג האווירי

יונתן: לגבי הפטור האווירי, כפי שצינתי בהתחלה, אנחנו מתבקשים לבוא ולחדש את פטור הסוג הקיים תוך שינוי נקודתי שערכנו וזו מחיקה של הדרישה להודיע לממונה טרם כניסת ההסדר לתוקף והעברה של עותק ממנו לממונה. במהלך השנים קיבלנו כמה פעמים הודעות מהסוג הזה מטעם אל-על ואין לנו הרבה מה לעשות איתן, הן מתויקות ואנחנו מסתכלים עליהן, אבל לדעתנו זה לא משהו שנדרש כדי לפקח על השוק. ההסדרים האלה ממילא שקופים - חברה שמתחילה לשווק קיבולת טיסה על גבי טיסות של מפעיל אחר עושה את זה באופן גלוי. אנחנו לא רואים

צורך להטיל את הנטל הזה על החברות והסכמנו להוריד את הסעיף הזה. מעבר לזה אני מניח שקראתם את המזכר ואני רוצה לראות אם יש שאלות.

מרב: סוכני הנסיעות הגישה איזו שהיא בקשה ואתם מצאתם שאין מקום לטפל בבקשה ואני שואלת למה, אם לא הייתה הגבלה כזאת, אם מבחינתם ההגבלה יכולה ליצור משהו- האם יש לכם נתונים, לא יודעת איך נאגרים אצלכם הנתונים, אם אין נתונים על זה שהם חוסמים מידע, על זמינות כרטיסים, ואז סוכני הנסיעות לא יכולים לראות את כל המידע, וזה מונע מהם לתת מוצר טוב יותר ללקוח- מנסה להבין למה לא קיבל התייחסות.

יונתן: אני אסביר, בואי נניח שהתלונה של הסוכנים נכונה ובואי נניח שיש פרקטיקה שפוגעת בתחרות. מצב שיש הסדר כזה שפוגע בתחרות- הוא לא עומד בפטור הסוג.

מרב: שזו הערכה פרטנית של מי שעוסק בהסדר, אז בא מישו ואומר שיש פה בעיה. אם אתם אומרים בדקנו ומיפינו וראינו נתונים כספיים וראינו שאין בכך.. אז אני יכולה להבין כי תמיד הרי האחריות היא עליו.

אורי: אני אגיד לך מה ההבדל, אם היינו חושבים שתמיד מדובר בהסדרים שהם בעייתיים, ואני לא רוצה שיעשו הסדרים כאלה נקודה- העניין הוא שזה לא המצב, יש הסדרים כאלה שהם בעייתיים, יש כאלה שלא ויש כאלה שיש שאלה לגביהם.. לעשות את זה גורף...

מרב: אז לא גורף, אלא לפי בחינה.

אורי: אבל כל העניין הוא שבפטור סוג המטרה היא לא לבוא אלינו עם כל הסדר.

מרב: אבל יש תלונה.

אורי: את יכולה להבין את הדינמיקה הלא טובה בין סוכני נסיעות לחברות תעופה, בייחוד עכשיו כשנשאלת השאלה מה המקום של סוכני נסיעות בעידן הדיגיטלי, יונתן טיפל בתלונות של סוכני התעופה- הם מכירים את הטלפון שלנו וכותבים לנו מכתבים.

מרב: אז אתם בוחנים את התלונה, זאת אומרת אתם בוחנים את התלונה הספציפית ונותנים לה מענה ספציפי?

יונתן: כן. התלונה נבחנת.

אורי: הראשונים שיראו שיש פגיעה הם סוכני הנסיעות, חברות התעופה יכולות לטעון שהן חושבות שמשו חוסה תחת ההסדר, אבל אם זה לא חוסה אז אנחנו יכולים לאכוף.

מרב: הבנתי.

שי: מה עם הטענה שעושים הבחנה מאוד גדולה בין הים לתעופה, מה הבעיה באמת בדיווח עצמי, בדיווח בדיעבד ולמה לחייב אותם אם יש ממש במה שהם טוענים.

אורי: יונתן אמר בהתחלה שביטלנו את חובת הדיווח.

עידית: אני מניחה שחבר הוועדה מתייחס, אתה מדבר על החובה לדווח על הסדרים?

שי: החובה לדווח בכלל יש לי בעיה איתה, אם הלכתם על ביטול חובת דיווח כללית זו שאלה מעניינת

אורי: בגרסה הקודמת קבענו שגם הסדרים שעומדים בתחום הפטור חייבים בדיווח. בעבר התחום היה בלתי תחרותי לחלוטין, היה אפשר לעשות שם קרטלים על ימין ועל שמאל.

מרב: כולנו מרגישים את זה בחופשות שלנו.

אורי: והתחום הזה השתנה דרמטית, ענף התעופה נכנס לפרק של הפיקוח על הסדרים הכובלים ואנחנו ביקשנו להגיש אלינו בקשות פרטניות, כשעשינו את פטור הסוג הזה במקור, אמרנו שאנחנו משחררים ורוצים לדעת מה קורה. היום אנחנו מרגישים יותר בטוחים, גם הענף למד. יונתן הזכיר שמדובר בהסדרים גלויים, זה לא הסדר שניתן להסתיר אותו. אנחנו מרגישים בטוחים לבטל את חובת הדיווח, אם תהיה תלונה ספציפית- בנסיבות האלה אין לנו שום צורך בדיווח. הגיע הזמן לבטל אותו.

מרב: אני דווקא מסכימה לביטול של הסעיף. אתם מסכימים עם אל-על שברמה האופקית צריך לתת לה מענה. היא מבקשת ואני שואלת אם כבר עכשיו מבקשים פטור שנוגע להסכמים האלה - למה לא לטפל בזה באותו מעמד?

אורי: יש שני פטורי סוג שמתעסקים בתעופה, פטור הסוג שאנחנו דנים בו כרגע נוגע רק להסכמי שיווק משותף.

יונתן: אנחנו שוקלים באופן כללי את המדיניות לגבי הסדרים אופקיים.

אורי: גם ככה עומדת על הפרק הרחבה גורפת כלל-שוקית בתחום פטורי הסוג של ההסדרים האופקיים ומכיוון שהפטור הזה נועד לטפל במשהו מאוד ספציפי, אנחנו לא חושבים שנכון לטפל בזה כאן..

מרב: אבל יש לו היבטים אופקיים.

מיכל כהן: אנחנו בוחנים את כל סיפור ההסדרים האופקיים בצורה רוחבית.

מרב: למה לא בוחנים עכשיו, במעמד החידוש של הפטור את הנושא הזה?

אורי: אני קצת סוטה מהנושא, אבל חשבנו ללכת למהלך רוחבי של העברת כל ההסדרים האופקיים לבחינה של הערכה עצמית. זה מהלך כרגע שיש איתו בעיה משפטית ואי אפשר להתקדם איתו. ובסיטואציה הזו- ירדנו מהרעיון הזה.

מרב: השאלה היא אם היית צריך לאשר עכשיו- הייתה לך מניעה משפטית?

אורי: כבר היום תחום התעופה נהנה מהסדר מקל יותר מהתחומים האחרים, לאו דווקא של שמיים פתוחים, אלה הם הסדרים שלא קיימים בתחומים אחרים, לא בתקשורת ולא במקום אחר.

יונתן: הסדרי קוד-שייר הם הסדרים שמעוררים יותר חששות.

מרב: אתם רושמים שאתם בוחנים, אני שואלת- אם בוחנים- למה לא לבחון כבר עכשיו, למה לא לחכות עם הבחינה לבחינה הרוחבית שאלוהים יודע מתי היא תהיה. עכשיו אתה מחדש משהו.

אורי: זה לא נראה הפטור הנכון, זה פטור של שמיים פתוחים, הפטור הזה עוסק באופן ספציפי לגבי יעדים שיש כלפיהם שמיים פתוחים.

מרב: הוא לא מוגדר פה בצורה שאי אפשר...

אורי: הם רוצים להרחיב אותו ולהפוך אותו למשהו שמתייחס באופן גורף לכל ההסדרים.

מרב: הם מדברים על הפטור הזה שהם רוצים הערכה עצמית ביחס להסדרים אופקיים בין המובילים...

מיכל כהן: בין מובילים שהם לא...

יונתן: אנחנו אומרים ש-א. פטור הסוג הזה הוא מצומצם ופטור הסוג שמתייחס יותר רחבה של הסדרים, הוא כנראה האכסניה היותר נכונה, לעניין הזה יש להם גם טענה - תעשו את זה כבר עכשיו.

מרב: וההסדר השני מתי הוא אמור לפוג?

אורי: שנה הבאה, זה יבוא לדיון גם פה.

שי: מה לא בעוד שנה..

אורי: יש תאריך תפוגה, אני יכולה להגיד לך את התאריך המדויק

שי: לא רוצה מדויק, אם אתה אומר שזה ב-2018 ולא מדובר בדצמבר 2018 זה בסדר

עידית: זה כן בדצמבר 2018, ה-1 לדצמבר 2018

שי: אז יש ממש בטענה הזאת וצריך לזרז אותה אם תישמע דעתי אז במחצית הראשונה של 2018.

מיכל כהן: אנחנו צריכים לבחון את זה, זה לא שהחלטנו על הערכה עצמית.

אורי: לא חשבנו על השאלה הזו, נעשה בינינו מחשבה להקדים את הדיון על זה למחצית הראשונה של 2018 ונעדכן אתכם.

שי: יש לי בעיה עם לא להקדים, לכאורה על פניו נשמע לי שיש ממש בטענה. אני בוודאי לא מומחה כמוכם בנושא המשפטי, אבל בגלל שהתכלית של הרשות היא להיטיב ולייצר תחרות אז יש ממש בטענה הזו, זו לא טענה שאני יכול לזרוק אותה מהשולחן.

מרב: מתי הפטור הנוכחי פוקע?

יונתן: לקראת סוף השנה.

מרב: אני יכולה לענות על זה, אם תרחיבו את הפטור וזה ייקח עכשיו יותר זמן, עדיף להרחיב בשלבים ולא לחכות הרבה זמן עד שתהיה הרחבה כללית ומלאה.

אורי: ואנחנו בכל זאת נחזור אליכם עם תשובה מנומקת.

שי: בסדר גמור.

אנג'לה: מאשרים?

כולם: כן.