

הועדה לפטורים ולמיזוגים

תקציר דיון מקדים שהתקיים ביום 25.6.08 בנושא:

כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר)

נוכחים: יו"ר הועדה: דוד ברודט

חברי הועדה נציגי הציבור: חנינא ברנדס, תמר הקר, מומי דהן, דב מישור, ג'פרי קנטור

חברי הועדה עובדי מדינה: יצחק קמחי, יעקב ברקאי, רפי ברנדר

הנוכחים מבין אנשי הרשות:

רונית קן, אשר גושן, מרב בארי, גולן קנטי, אילן שטיינר, ציפי נחמו, סוריא בשארה.

יו"ר הועדה, הציג בקצרה את התנהלות הישיבה הקודמת של הוועדה בנושא; הדגיש כי סמכויות הוועדה במסגרת התקנת פטור סוג היא סמכות של אישור ולא של ייעוץ. במהלך הישיבה הוצגו לוועדה השינויים שנערכו בטיטוט פטור הסוג בעקבות הערות שנתקבלו מחברות התעופה ומגורמים נוספים.

להלן הסוגיות שהועלו לדיון ע"י חברי הועדה לאור החומר שהועבר לעיונם:

1. במכתבה של אל על אל הממונה מיום 15.6.08, ביקשה להישמע בעניין פטור הסוג, פעם נוספת, הפעם בע"פ אל מול הוועדה וזאת חרף ההזדמנויות הרבות שניתנו לה במסגרתם העבירה טיעונים נרחבים בכתב.

חברי הועדה סברו כי ניתנה לחברות התעופה הזדמנות נאותה להעביר את טיעוניהם והערותיהם בעניין פטור הסוג וביניהם גם לאל-על. המסמכים שהתקבלו בעניין זה הועברו זה מכבר לעיון החברים. יחד עם זאת, לאחר דיון שהתקיים בנושא החליטה הועדה לאפשר לחברות התעופה להעביר לה הערותיהם בכתב (ככל שיש בהן להוסיף על מה שכבר העבירו). הועדה ביקשה כי במסגרת זו, יובהר לחברות התעופה שההערות שהעבירו לממונה בעניין זה, הובאו גם בפני הוועדה. הועדה ביקשה לקצוב לחברות בין 7-10 ימים להגשת עמדתן.

2. אל-על טענה במכתבה כי יש להחיל בישראל על הסדרים כובלים בתחום התעופה מנגנון פרוצדורלי, דומה למנגנון הקבוע בארה"ב על הסדרים כובלים. הם מבקשים שהסדר כובל

**בין חברות תעופה לא יהיה פטור אוטומטית מלהביאו לבחינת מערך ההגבלים העסקיים
היה וחברות התעופה יסברו כי ההסדר אינו פוגע פגיעה של ממש בתחרות.**

טענה זו עלתה ביותר מהזדמנות אחת, ולבשה צורות שונות. הטענה מבקשת לשנות מההסדר אשר
בחר המחוקק בישראל לבחינתם של הסדרים כובלים, ולפיו הצדדים להסדר כובל נדרשים להביאו
לבחינה ולאישור על ידי מערך ההגבלים העסקיים (אישור ביה"ד, פטור מאת הממונה או שחל עליו
פטור הסוג). להערכת הרשות, לאור הוראותיה של טיוטת פטור הסוג, מעטים ההסדרים הכובלים
שיידרשו להביא לבחינת מערך ההגבלים העסקיים. לכן, כפי הנראה הדרישה להביא את ההסדרים
לבחינה ולאישור אינה צפויה להכביד באופן משמעותי על חברות התעופה.

3. חברי הוועדה שאלו מה יהיה דינם של ההסכמים הקיימים במועד פרסומו של פטור הסוג ?

בטיוטה קיימת הוראות מעבר ולפיה: "הסדר כובל שנעשה טרם תחילתו של סעיף 3א לחוק ולא נחשב
כהסדר כובל בהתאם לסעיף 3(7) לחוק, יהיה פטור מן החובה לקבל את אישור בית הדין עד תום 9
חודשים מיום תחילתם של כללים אלו".

**4. האם טיוטת פטור הסוג מתייחסת למצב בו קיימים הסדרי חכירה 'רטובים' עוקבים בין חברות
תעופה באופן שמוכר מטוס (לרבות העובדים) במצטבר מעבר ל-1/2 שנה ?**

טיוטת פטור הסוג מגדירה את תקופת החכירה – "לרבות כל תקופה של הארכת ההסדר או חידושו".

**5. עלתה הטענה כי התיאום בלתי אפשרי בתחום הובלת המטען בשל אופי הענף. מהי עמדת
הממונה באשר לטענה זו.**

קיימים בעולם תיאומים בתחום הובלת המטען. זהו תחום תחרותי, שחברות התעופה מבקשות
למעשה להוציאו מתחולת דיני ההגבלים העסקיים. אין מקום לקבל טענה זו.

**6. הסדרי קישוריות (סעיף 5) – מהו השינוי שנערך בנוגע להסכמי קישוריות ביחס לנוסח שפורסם
בשימוע ?**

התיקון מאפשר לקבוע כי התמורה בעד הקישוריות תיקבע לפי שיעורים שנקבעו מסך התקבול של
המוביל המשווק את הכרטיס המשולב. שוכנענו כי שיטה זו מקובלת בעולם, ואינה מקימה חששות
תחרותיים. למעשה, במסגרת התיקון, קיבלנו את טענתן של חברות התעופה.

7. הסדרים טכניים (סעיף 2(7)) –

מה קורה עם מטען? ההסדרים הטכניים עלולים לפגוע בתחרות.

אותו דבר אין הבחנה. מנענו את המצב הזה.

[REDACTED] 8

[REDACTED]

הוועדה אישרה את הנוסח הנוכחי. הנוסח הנוכחי יצא לחברות התעופה, לשימוע נוסף בכתב בפני הועדה.