

בתי המשפט

| | |
|------------|---|
| ה"ע 28/01 | <u>בית הדין להגבלים עסקיים בירושלים</u> |
| 22/12/2002 | כבוד השופט יהונתן עדיאל – אב בית הדין |

בעניין: **הממונה על הגבלים עסקיים**
ע"י ב"כ עו"ד **מרשות ההגבלים העסקיים** **הממונה**

- נ ג ד -

1. בני משה קרסו מפיצי מכוניות בע"מ
2. קרסו מפיצי מכוניות בע"מ
3. פסיפיק יבואני מכוניות בע"מ
4. דוד לובינסקי בע"מ
5. דלק מוטורס בע"מ
6. חברת המזרח לשיווק מכוניות (1994) בע"מ
7. מכשירי תנועה בע"מ
8. טלקאר חברה בע"מ
9. יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ
10. יוניון מוטורס בע"מ
11. יפנאוטו בע"מ
12. כלמוטור, כלמוביל, מילר ושות'
13. "מאיר" חברה למכוניות ומשאיות בע"מ
14. סוכנות מכוניות לים התיכון בע"מ
15. ק.מ.י. - קוריאה מוטורס ישראל בע"מ
16. צ'מפיון מוטורס (ישראל) בע"מ
17. צ'מפיון - ס.כ.ו קאר יבואנים ומפיצים 2001
18. קמור רכב בע"מ
19. החברה המאוחדת למזרח הקרוב בע"מ
20. פלדטראק סוכנויות בע"מ

21. תשתית ציוד ובינוי

22. טרקטורים וציוד (אי.טי.אי) בע"מ

ע"י ב"כ עו"ד חיים צדוק ושות'

המשיבות

צו

-

1. הממונה על הגבלים עסקיים (להלן – "הממונה") מבקש ליתן להסכמה שבינו לבין המשיבות תוקף של צו, מכוח סעיף 50 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן – "החוק").

2. על-פי הבקשה עולה, שבעקבות תלונות שהתקבלו ברשות ההגבלים העסקיים, החל הממונה בבחינת הנעשה בענפי השרות לרכב ובמוצרי התעבורה באספקלריה של דיני ההגבלים העסקיים. במסגרת זו בחנה רשות ההגבלים העסקיים את חוזי ההתקשרות בין יבואני רכב לבין מוסכים הפועלים מטעמם והקשורים עמם בהסכמי הרשאה (להלן – "מוסכי שרות" ו"הסכמי הרשאה" בהתאמה). כן נבחנו כתבי אחריות לרכב בהם התקשרו יבואני הרכב עם רוכשי כלי רכב אשר יובאו על ידם (להלן "כתבי האחריות").

3. כתוצאה מבדיקה זו, מסביר הממונה בבקשתו, התגלו פגימות בתחרות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה, אשר מקורן בשורה של פרקטיקות בהן נקטו יבואני הרכב, שהביאו לפגיעה בתחרות. בין אלה, מציין הממונה בבקשתו, את הפרקטיקות הבאות:

א. יבואני רכב חייבו את מוסכי השרות, שהם מוסכים הקשורים עמם בהסכמי הרשאה, לרכוש ולעשות שימוש אך ורק במוצרי תעבורה שמקורם ביבואני הרכב (או מי מטעמם). בחלק מהמקרים חויבו מוסכי השרות, באמצעות הסכמי הרשאה, לרכוש ולעשות שימוש במוצרי תעבורה מקוריים בלבד. במקרים אחרים חייבו יבואנים את מוסכי השרות לרכוש ולעשות שימוש בשמנים שמקורם בחברות דלק הקשורות עם אותם יבואנים. הסדרים אלה, מסביר הממונה בבקשתו, מהווים, למעשה, הסדרים כובלים מסוג של בלעדיות אנכית, הם מנעו ממוסכי השרות לרכוש מוצרי תעבורה מגורמים המתחרים ביבואני הרכב ביבוא של מוצרי התעבורה, ובכך הם פגעו בתחרות בין הספקים השונים של מוצרי התעבורה, והבטיחו עדיפות בתחום זה ליבואני הרכב.

ב. יבואני רכב הטילו על מוסכי השרות מגבלות בנוגע למחיר שיגבו המוסכים בגין מוצרי התעבורה והשרות הניתן במוסכים, בקובעם, כי מוסכי השרות יגבו מן הצרכנים מחירים קבועים של מוצרי תעבורה ושל שרות. תניות אלה, המגבילות את יכולתם של מוסכי השרות לתמחר את מוצרי התעבורה והשרות המוענקים להם באופן עצמאי, מהוות הסדרים כובלים בהתאם להוראותיו של סעיף 2(ב)(1) לחוק ההגבלים העסקיים.

ג. יבואני רכב חייבו מוסכי שרות למסור להם מידע על מנת לוודא קיום ההסדרים המתוארים בסעיפים א' ו-ב' לעיל, זאת באמצעות העברת דיווחים תקופתיים בדבר פעילותם: מוצרי התעבורה המצויים במלאי, מוצרי התעבורה שנרכשו על ידם, וכן כל נתון אחר, כפי שיידרש על-ידי היבואנים.

ד. יבואני רכב חייבו בעלי רכב לפנות למוסכי שרות כתנאי לתוקפה של האחריות לרכב הניתנת על ידם לרוכש הרכב. במסגרת אחריות זו, חייבו יבואני הרכב את בעלי הרכב לבצע את כל הטיפולים והתיקונים ברכב במוסכי השרות בלבד, זאת, גם לצורך ביצוע טיפולי החזקה שוטפים ותיקונים אשר אינם מכוסים בכתב האחריות ושבגינם נדרשים בעלי הרכב לתשלום מלא. הפרת חיוב זה, היינו, קבלת טיפול או תיקון כלשהו בתקופת האחריות במוסך שאיננו מוסך שרות, הביאה, על-פי תנאי האחריות, לפקיעת תוקפה של האחריות. פעמים נקבע בתעודת האחריות, שתנאי לתוקפה של האחריות הוא עשיית שימוש במוצרי תעבורה מקוריים בלבד. תנאי זה, שבתעודת האחריות, פגע בתחרות בין מוסכי השרות לבין מוסכים אחרים, והוא גם חיזק והגביר את כוחם של יבואני הרכב בכפיית הרכישה של מוצרי התעבורה המיובאים על ידם.

יבואני הרכב אף נהגו להעניק אחריות מורחבת, מעבר לתקופת האחריות המתחייבת על-פי חוק, אשר עומדת על שנתיים ימים לפחות (ראה דרישות החובה ליבוא רכב לשיווק מקומי, בהוצאת אגף הרכב, במשרד התחבורה). בפועל, נהגו רוב יבואני הרכב להעניק לרוכשים תקופת אחריות של שלוש שנים (עם הגבלת נסיעה או בלעדיה). הרחבת תקופת האחריות, הגם שהיא איננה פסולה כשלעצמה, הביאה, מסביר הממונה בבקשתו, לשני כשלים. האחד, עלותה גולמה בעלות מחיר הרכב, בלא שעמדה בפני הצרכנים האפשרות לרכוש את הרכב במחיר זול יותר, תוך ויתור על תקופת האחריות הנוספת. השני, היא הרחיבה את תלותו של רוכש הרכב במוסכי השרות ואת תלותם של האחרונים ביבואני הרכב. באופן כזה, סייעו תנאי האחריות בקיומם של ההסדרים הכובלים בין מוסכי השרות ליבואני הרכב.

ה. יבואני רכב התקשרו באופן בלעדי עם מספר מוגבל של מוסכים על מנת שיפעלו כמוסכי שרות מטעמם, דבר שמנע תחרות בין מוסכי השרות לבין עצמם.

4. לאור אלה, סבור הממונה, כי פעולות שננקטו על ידי יבואני הרכב היוו לכאורה הסדרים כובלים לפי סעיף 2 לחוק ההגבלים העסקיים. לאור כך, מסביר הממונה בבקשתו, הוא שקל להפעיל סמכויות אכיפה שונות, תחילה נגד המשיבה 9, ובהמשך, אולי גם נגד משיבות נוספות.

תוך כדי כך, מסביר הממונה, פנו אליו המשיבות באמצעות ארגון יבואני הרכב בו הן חברות, ואף שחלקו על ממצאי הממונה ועל מסקנותיו, הסכימו לקבל על עצמן לאלתר שורת חיובים כנדרש על ידי הממונה וכמפורט בנוסח המוצע לצו.

5. הצו המוסכם, מסביר הממונה בבקשתו, נועד למגר את פרקטיקות ההתנהגות המתוארות לעיל, ובכך להגביר את התחרות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה. מתן תוקף של צו לאותה הסכמה, טוען הממונה, אף יביא לביטול הכבילות שהטילו המשיבות על מוסכי השרות שפעלו מטעמן; לביטול התנאים שהתנו יבואני הרכב או מי מהם בעניין תוקף האחריות לרכב – כאמצעי לחיוב בעלי כלי רכב לפנות למוסכי השרות ולעשות שימוש במוצרי התעבורה שמקורם במשיבות בלבד; לביטול הסדרי בלעדיות בין מוסכי השרות לבין המשיבות, ולהגדלת מספרם של מוסכים אלה, באופן שיביא להגברת התחרות בין המוסכים לבין עצמם.

6. הממונה סבור, כי בנסיבות המקרה, האינטרס הציבורי ימומש בצורה הטובה ביותר על דרך ההסכמה האמורה, מבלי למצות את מלוא הסמכויות העומדות לו על פי החוק, בכלל זה נקיטה באחת מדרכי הפעולה הנזכרות בסעיף 4 לעיל. זאת, מהטעמים הבאים:

א. הצו המוסכם יחול על כלל יבואני הרכב הפועלים כיום בישראל, וכך תושג באחת השפעה פרו-תחרותית לכל רוחב הענף, אשר חשיבותו לציבור גדולה (למעט יבואן רכב אחד).

ב. לאחר יישום הצו המוסכם יאמצו המשיבות כולן, באופן מיידי, דרכי התנהגות העולות בקנה אחד עם הוראות חוק ההגבלים העסקיים, זאת לאחר שנים של נקיטת פרקטיקות המהוות הפרה של הוראות החוק, והפוגעות בתחרות ובציבור.

ג. מיצוי הדין עם כל אחת מהמשיבות באופן פרטני עשוי היה להוביל לניהול הליכים משפטיים ממושכים ולגזול משאבים רבים מן המדינה.

ד. קביעה לפי סעיף 43 לחוק (כי מדובר בהסדרים כובלים) אינה מתווה דרך פעולה לעתיד ואין בה הוראות אופרטיביות לפעולה. זאת, לעומת הצו הנוכחי אשר מחייב את המשיבות לפעול בדרכים מסוימות ומוגדרות.

ה. גם נקיטת הליך פלילי איננה ראויה בנסיבות המקרה, סבור הממונה, שכן בידי הממונה אין ראיות מספיקות לשם העמדה לדין פלילי בגין עבירות על חוק ההגבלים העסקיים.

7. לצורך כך נקבעו בצו דרכי התנהגות אשר יחייבו להבא את יבואני הרכב, אשר עיקריהן כדלקמן:

א. איסור הגבלת מוסכי שרות ברכישת מוצרי תעבורה או בשימוש בהם
נאסר על יבואני הרכב להגביל את מוסכי השרות הפועלים מטעמם בכל הנוגע לרכישת מוצרי תעבורה או לשימוש בהם (סעיף 1 לצו המוסכס).

לכלל זה נקבעו שני חריגים. האחד, לפיו רשאי יבואן רכב לחייב מוסך שרות בהסכם הרשאה, לרכוש או לעשות שימוש במוצר תעבורה העומד בדרישות איכות והתאמה. חריג זה, כפי שמסביר הממונה, דומה להוראה המופיעה בפטור הסוג לענף מוצרי התעבורה במשפט הקהילייה האירופית Commission Regulation (EC) No 1475/95 of 28 June 1995 on the Application of § 85(3) of the Treaty to Certain Categories of Motor Vehicle Distribution and Servicing Agreements, OJ No L145 P. 25.

החריג השני מאפשר ליבואני הרכב לחייב את מוסכי השרות לעשות שימוש במוצרי תעבורה מסוימים במקרים הבאים:

(1) כאשר מוסך השרות מעניק שרות לרכב במסגרת האחראיות ובתנאי שיבואן הרכב נושא ב-90% או יותר מהתשלום בגין השרות האמור (או במחצית התשלום בנוגע לעשרה מכלולי רכב מסוימים);

(2) בעת שיבואן רכב מעניק אחראיות למוצר תעבורה לפי סעיף 13א לצו הפיקוח על מצרכים ושרותים (ייצור מוצרי תעבורה והסחר בהם, התשמ"ג-1983) ובתנאי שיבואן הרכב נושא במלוא התשלום בגין מוצרי תעבורה אלה;

(3) בעת שמוסך השרות מעניק שרות לרכב במסגרת תיקון פגמים שנפלו ברכב (Recall) ובתנאי שהיבואן נושא במלוא התשלום בגין שרות כאמור.

עם זה, נקבע בצו המוסכם, שהאיסור המופיע בסעיף 1 לצו (האוסר על היבואנים להגביל את מוסכי השרות בכל הנוגע לרכישת מוצרי תעבורה או לשימוש בהם), לא יגרע מזכותם של היבואנים לחייב את מוסכי השרות הפועלים מטעמם לקיים דרישות מינימום וסטנדרטיים שנועדו להבטיח את איכות השרות שיינתן במוסכי השרות ובטיחותו. סייג זה, מסביר הממונה בבקשתו, נועד לסייע ליבואנים להגן על המוניטין שלהם ולמנוע תקלות בכלי רכב המצויים באחריותם. כמו-כן, נקבע בצו, רשאי יבואן הרכב לחייב את מוסך השרות להודיע לבעל רכב בדבר יכולתו לבחור בין מוצר תעבורה מקורי למוצר תעבורה חליפי, ובלבד שיבהיר לבעל הרכב, כי שימוש במוצר תעבורה חליפי אינו מפקיע את אחריות היבואן לרכב.

ב. בנושא האחריות לרכב נקבעו בצו המוסכם מספר כללים:

(1) במקום שבו מעניק היבואן, או מוכן להעניק, תקופת אחריות ארוכה מעבר לתקופת האחריות הניתנת על-ידי יצרן הרכב כמדיניות כלל עולמית או אזורית, או מעבר לתקופת האחריות הנדרשת על-פי דין, חויב היבואן להודיע לבעל הרכב מהו מחיר הרכב הכולל אחריות בסיסית בלבד, לעומת מחירו כשהוא כולל את האחריות המורחבת, ולאפשר את רכישת הרכב תוך קבלת אחריות בסיסית בלבד.

מתן אפשרות לבעלי רכב לבחור בין תקופת אחריות בסיסית לתקופת אחריות מורחבת, מסביר הממונה בבקשתו, יאפשר לבעלי הרכב לקצר את משך התלות שלהם במערכי השרות של היבואנים, דבר אשר יגביל את יכולתם של האחרונים לעשות שימוש בתקופת האחריות כמנוף לפגיעה בתחרות בענפי השרות לרכב ובמוצרי התעבורה.

(2) נאסר על יבואני הרכב להתנות את תוקפה של האחריות בקבלת שרות במוסכי שרות בלבד או בשימוש במוצרי תעבורה מסוימים בלבד.

הוראה זו, מסביר הממונה, נועדה לשים קץ להפניה האוטומטית של בעל הרכב אל מוסך השרות בכל טיפול או תיקון ולחיובו של בעל הרכב להתקין ברכבו מוצרי תעבורה מקוריים בלבד.

לכלל האמור נקבעו שלושה חריגים:

על-פי החריג הראשון (סעיף 6א לצו) יוכלו היבואנים לחייב את בעל הרכב לקבל שרות במוסך שרות בלבד, במקום שבו הם נושאים ב-90% או יותר מהתשלום בגין השרות (ולגבי חלפים מסוימים – במחצית מהתשלום).

על-פי החריג השני (סעיף 6ב לצו) הותר ליבואני הרכב להתנות את תוקפה של האחריות בביצוע בדיקות דיאגנוסטיות במוסכי שרות, ככל שבדיקות כאלה מתחייבות מהוראות היצרן וניתנות לבעל הרכב בחינם, ובלבד שהמועדים לביצוע הבדיקות הדיאגנוסטיות נקבעו על ידי יצרן הרכב כמדיניות כלל-עולמית או אזורית.

על-פי החריג השלישי, הותר ליבואני הרכב לסייג את אחריותם במקום שבו טיפל מוסך עצמאי, שאינו מוסך שרות, ברכב בניגוד להוראות כלל-עולמיות או אזוריות של יצרן הרכב, או התקין ברכב מוצרי תעבורה שאינם מתאימים ואינם איכותיים, ועקב כך נפגם הרכב.

כמו-כן, אוסר הצו על יבואני הרכב לקבוע תנאים בעניין נטל ההוכחה במקרים של מחלוקת בינם לבין בעלי הרכב לעניין הפעלת האחריות (סעיף 6ד לצו). עם זה, הצו מאפשר ליבואנים (סעיף 6ה), לצורך קיום מעקב אחר הפעולות שבוצעו בכלי הרכב המצויים באחריות וכדי לוודא את תוקף האחריות במקום שהרכב טופל במוסכים שאינם מוסכי שרות, לחייב את בעלי הרכב, במסגרת כתב האחריות, לשמור ברשותם חשבוניות אשר ניתנו להם במוסכים עצמאיים (שאינם מוסכי שרות).

ג. איסור העברת מידע

על-פי סעיף 7 לצו המוצע, נאסר על יבואני הרכב, בכפוף לחריגים, לבקש או לגרום למוסכי השרות למסור להם מידע שעניינו כמות מוצרי התעבורה בה עשה המוסך שימוש בפרק זמן נתון, או פרט כלשהו הנוגע למוצרי תעבורה שנרכשו על-ידי מוסך השרות מספקים אחרים, למעט כאשר המידע נדרש לצורך בירור תביעות נגד היבואן בקשר לאחריות לרכב. הוראה זו נועדה למנוע מהיבואנים לעקוב אחר מדיניות הרכישות והתמחור של מוסכי השרות הפועלים מטעמם, מעקב אשר סייע לאכיפת ההסדרים הכובלים שנעשו בין היבואנים לבין מוסכי השרות.

ד. מדיניות התמחור של מוסכי השרות

סעיף 10 לנוסח הצו המוצע, אוסר על יבואני הרכב להטיל על מוסכי השרות כל מגבלה באשר למחיריהם של מוצרי התעבורה או השרות שייגבו על-ידם, למעט שרות לרכב המוענק במסגרת האחריות לצרכן כאמור בסעיף 1(ב) לצו.

ה. מתן הרשאה למוסד

סעיף 11 לצו המוצע מחייב את היבואנים לקבוע אמות מידה ותנאים רלבנטיים וברורים לשם מתן הרשאה למוסד, כגון, חזות המוסד, חוסנו הכלכלי, עמידתו בדרישות תקינה ועוד. היבואן יחיל את התנאים האמורים באופן שוויוני על כל מוסד המבקש להפוך למוסד שרות מטעמו. מוסד אשר יעמוד בתנאים אלה יוכל להפוך למוסד שרות מטעם מי מהיבואנים, ובכך יורחב מספרם של מוסכי השרות ותועמק התחרות ביניהם. כדי להשיג מטרה זו, נקבע בצו המוצע (סעיפים 13 ו-14), כי היבואנים לא יתנו למוסכי השרות התחייבויות בלעדיות וההתחייבות הקיימות בעניין זה תפקענה. עם זאת, נקבע בצו, שהיבואנים יהיו זכאים לדרוש ממוסד השרות, כי שרות לרכב ממותג אחר יינתן בשטח נפרד תוך קיום חציצה פיזית בין שטחי המוסד בהם ניתן שרות לרכבים של יבואנים שונים.

8. המשיבות מסכימות למתן הצו המוסכם. עם זה, הבקשה עצמה, במיוחד נימוקיה, תיאור העובדות המופיע בה ופרשנותו של הממונה לצו המוסכם, איננה מקובלת עליהן.

המשיבות מסבירות בתגובתן לבקשה, כי הסכמתן לצו המוצע נבעה בעיקר מההכרה בכך שיש הכרח בהסדר בשוק מוצרי התעבורה והשרות לרכב, אשר ישקף איזון ראוי בין כללי התחרות ההוגנת, שמירה על בטיחות כלי הרכב ותקינותם, שמירה על רמת שרות נאותה ויעילה לבעלי כלי הרכב, והגנה על האינטרסים הלגיטימיים של יבואני הרכב לרבות: הגנה על המוניטין ובקרה על איכות מוצרי התעבורה והשרות שבמוסכי השרות.

עם זה, מציינות המשיבות בתגובתן, כי הן מכחישות את התיאור העובדתי המובא על-ידי הממונה בבקשתו וכן את פרשנותו המשפטית של הממונה לאותן עובדות. אולם, הן מציינות, הואיל ומדובר בהליך לאישורו של צו מוסכם ללא הודאה בחבות, הן אינן רואות מקום להביא בפני בית הדין את פרטי המחלוקות העובדתיות והמשפטיות שיש להן עם הממונה. לטענתן, הפרקטיקות הנזכרות בבקשה תאמו את הוראות חוק ההגבלים העסקיים והן לא היוו הסדרים כובלים. זאת, הן מן הטעם שלא היה בהן משום חשש לפגיעה בתחרות, הן מן הטעם שפרקטיקות אלה נבעו מן הצורך להגן על אינטרסים מסחריים לגיטימיים של המשיבות, והן מן הטעם שהן נהנו מהגנת סעיף 3 לחוק ההגבלים העסקיים תשמ"ח-1988.

בטיעונו בעל-פה הוסיף ב"כ המשיבות והבהיר כי הסכמתן נתונה לצו במתכונתו הנוכחית כפי שהוסכמה על הצדדים, וכי המשיבות אינן נותנות הסכמתן לכל שינוי בצו.

9. על פי סעיף 50 לחוק ההגבלים העסקיים, קודם להגשת בקשה לאישור צו מוסכם, על הממונה לפרסם את דבר כוונתו להגיש צו מוסכם לאישור, ולהזמין כל אדם העלול להיפגע מן הצו המוסכם להביא טענותיו בקשר לצו בפני הממונה. כך נהג הממונה גם במקרה זה. בתגובה לפרסום, הוגשו לממונה טענות נגד הצו המוסכם על ידי איגוד המוסכים בישראל, איגוד חברות הביטוח בישראל, אוטוליין בע"מ (חברה העוסקת ביבוא והפצה של מוצרי תעבורה לרכבים מסוג General Motors) וסונול.

איגוד המוסכים ואיגוד חברות הביטוח אף ביקשו להצטרף להליך הנוכחי, כדי לפרוש את התנגדותיהן בפני בית הדין. בקשה זו נדחתה על ידי בהחלטה מיום 30.7.02.

10. הואיל והצו המוצע הנו תוצר של הסכמה בין הצדדים, ולאור הוראות סעיף 50 לחוק, לפיו "צו מוסכם ... יכול שיהיה בלא הודאה בחבות בנוגע לתקופה שקדמה למועד נתינתו", דבר אשר תואם את הסכמת הצדדים גם במקרה זה, אמנע במסגרת זו מלנקוט עמדה במחלוקות שנפלו בין הצדדים לגבי פרקטיקות ההתנהגות המיוחסות למשיבות (או לחלקן) על ידי הממונה. עם זה ובלא לקבוע בדבר מסמרות, אצא, לצורך בקשה זו מההנחה, שבטענותיו דלעיל של הממונה יש ממש, הן מהבחינה העובדתית והן מהבחינה המשפטית.

11. על רקע זה ובכפוף להסתייגות דלעיל, העיון בצו המוסכם ובנימוקי הממונה, איננו מותיר מקום לספק, כי הצו המוסכם נועד לקדם את התחרות בשוק מוצרי התעבורה ובשוק מתן השירותים לכלי רכב, וזאת באמצעות ביטול פרקטיקות התנהגות הנזכרות בבקשת הממונה. לאור כך, אני סבור, שמטרותיו של הצו הן כולן מטרות ראויות, אשר עולות בקנה אחד עם מטרותיו של חוק ההגבלים העסקיים.

12. מסקנה זו מקובלת גם על המתנגדים לצו. למעשה, איש מהמתנגדים לא חלק על הצורך להגביר את התחרות בשווקים וכן לא חלק על נחיצותם של הצעדים שנקטו בעניין זה על-ידי הממונה ואשר הוסדרו בצו המוסכם.

טענתם של המתנגדים לא הייתה שצעדים אלה אינם ראויים, או שתכליתם אינה תואמת את חוק ההגבלים העסקיים, או שאין בהם כדי לקדם את התחרות בשווקים הרלבנטיים. טענתם הייתה, כי ראוי היה שהממונה ינקוט בצעדים מרחיקי לכת יותר, אשר יגבירו את התחרות בשווקים אלה מעבר למה שניתן להשיג באמצעות הוראות הצו המוסכם.

13. גישה זו של המתנגדים מעוררת קושי. שהרי הסמכות שניתנה לבית הדין מכוח סעיף 50א לחוק, היא סמכות לאשר צו עליו באה הסכמת הצדדים. בית הדין יכול לאשר את הצו או שלא לאשרו, אם הצו איננו מקובל עליו. אולם, בית הדין אינו רשאי לכפות על הצדדים במסגרת זו צו שונה מהצו המוסכם על-ידם. במילים אחרות, גם אם אניח שכל טענותיהם של המתנגדים נכונות וכי ראוי היה לכלול בצו את התיקונים המוצעים על ידם, גם אז אין לבית הדין סמכות, במסגרת זו, לכפות על הצדדים את התיקונים בצו המוצעים על ידי המתנגדים ואשר אינם מוסכמים עליהם. כל שיכול בית הדין בנסיבות כאלה, הוא לדחות את הבקשה לאשר את הצו המוסכם, בשל כך שאין בצו זה כדי להשיג את המטרות שביסודו ואין בו כדי לקדם את התחרות בשווקים הרלבנטיים. טענה כזאת לא מעלים גם המתנגדים לצו. בכל מקרה, אני סבור שטענה כזו איננה יכולה לעמוד.

14. חרף האמור וחרף דחיית בקשת הצירוף של חלק מהמתנגדים, אינני רואה עצמי פטור מלהתייחס לפחות לעיקרי ההתנגדויות של המתנגדים.

15. קודם שאתייחס להתנגדויות, אציין שבמהלך הדיון עלתה השאלה, האם מוסמך בית הדין, במסגרת מתן צו מוסכם לפי סעיף 50ב לחוק ההגבלים העסקיים, לאשר הסכמה אשר נופלת, בהיותה הסדר כובל, בגדרו של סעיף 2 לחוק. לשון אחר, האם מוסמך בית הדין במסגרת סעיף 50ב לחוק לאשר, בעקיפין, הסדר כובל.

הממונה סבור שהתשובה לשאלה זו חיובית. ב"כ המשיבות טוען, שההוראות הכלולות בצו מלכתחילה אינן בגדר הסדרים כובלים, הואיל ומדובר בכבילות הנוגעות לשימוש בסימן המסחרי של יצרן הרכב (המיוצג על ידי יבואן הרכב בישראל) אשר נופלות בגדרו של החריג הקבוע בסעיף 3(2) לחוק.

16. במקרה זה הגעתי לכלל מסקנה, שאין צורך להכריע בחילוקי דעות אלה. זאת משום שמקובלת עלי עמדת הצדדים לפיה (לאחר תיקונו של סעיף 10 לנוסח הצו המוסכם), באות הוראות הצו, גם אם ניתן היה להתייחס לחלקן כאל הסדרים כובלים (ובכך, כאמור, אינני נוקט עמדה), בגדרם של כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסכמי זכיינות), התשס"א-2001.

17. אחד המתנגדים היה כאמור איגוד המוסכים בישראל. טענתו הראשונה של איגוד המוסכים, הייתה שאין מקום לאפשר ליבואנים לחייב את מוסכי השרות לרכוש ולעשות שימוש במוצרי תעבורה העומדים "בדרישות איכות והתאמה" כפי שנקבע בסעיף 1א לצו. ההיתר שניתן בצו ליבואנים לחייב את מוסכי השרות לרכוש או לעשות שימוש במוצרי תעבורה העומדים בדרישות איכות והתאמה, טוען איגוד המוסכים, עשוי לפתוח את הפתח לניצול לרעה של הצו

על ידי היבואנים, על ידי מניעת השימוש במוצרי תעבורה שאינם מקובלים עליהם. לגישת האיגוד, צו הפיקוח על מצרכים ושרותים (ייצור מוצרי תעבורה והסחר בהם), התשמ"ג-1983, קובע תנאים מספקים להבטחת איכותם של מוצרי התעבורה המיובאים לארץ, ויש, לפיכך, להסתפק בדרישותיו של צו זה.

בעניין זה מקובלת עלי תשובתו של הממונה, שהעובדה שמוצר תעבורה כלשהו עומד בדרישות משרד התחבורה, איננה שוללת את האפשרות שקיימות דרגות איכות גבוהות יותר מזו הנדרשת על ידי משרד התחבורה, וגם אינה מחייבת להניח שמוצר זה תואם כל דגם מסוים של כלי רכב. לאור כך, אינני רואה פסול בהוראה זו אשר נועדה לאפשר ליבואנים לשמור על המוניטין שלהם, ולמנוע תקלות וקלקולים העשויים לגרום להם הוצאות מיותרות בגין כלי רכב המצויים באחריותם.

בהקשר זה ראוי לציין, שהצו אינו מותיר את השאלה מהו מוצר תעבורה העומד "בדרישות איכות והתאמה" לשיקול דעתם הבלעדי של היבואנים. הצו קובע בעניין זה שורה של הוראות שנועדו להגביל עד מאוד את יכולתם של היבואנים לכפות על מוסכי השירות את השימוש במוצרי תעבורה מסוימים שביקרום הם חפצים משיקולים זרים.

18. טענה נוספת של איגוד מוסכים הייתה שחלק מהיבואנים נערכו לקראת הצו המוסכם, והחלו להעניק למוסכי השירות עמם הם קשורים הנחות מוגברות עבור קנייה מסיבית של מוצרי תעבורה, במטרה לאלץ את המוסכים לרכוש חלפים מהיבואנים בלבד. לפיכך, מבקש איגוד המוסכים, לאסור על היבואנים להשתמש בהנחות מסוג זה, שנועדו לפגוע בתחרות.

אין לקבל גם הסתייגות זו. ראשית, מתן הנחות מוגברות הנו צעד רצוי, נפוץ ומקובל בשוק תחרותי, אשר עשוי להביא תועלת לצרכן, במיוחד אם מדובר, כפי שמציין הממונה, בהנחות כמות, העשויות להיות יעילות, ככל שהן משקפות חסכון אמיתי בעלויות. שנית, אין טענה, כי מתן ההנחות נעשה בין היבואנים השונים באופן מתואם. איגוד המוסכים גם איננו טוען, כי מדובר בפרקטיקה של הנהגת מחירים טורפניים או במתן הנחות נאמנות או הנחות מטרה הפוגעות שלא כדין בספקים היריבים (ראה פסק-הדין המשלים בעניין **ידיעות אחרונות** בתיק מונופול 2/96).

חברת אוטולין טוענת בהקשר זה, שיש למנוע מהיבואנים להגביל את מוסכי השרות ברכישת מוצרי תעבורה על דרך של מתן הנחות מטרה, הנחות נאמנות, קשירת מוצרים ו/או סירוב בלתי

סביר לספק מוצרי תעבורה. לטענתה, יש גם לאסור על יבואני הרכב לנקוט בצעדים במטרה לסלק מתחרה, לפגוע ביכולתו להתחרות ו/או לסכל רכישה של מוצרי תעבורה על ידי מוסד מורשה ממתחרים של היבואנים, לרבות בדרך של מכירה במחיר נמוך מהעלות המשתנה.

פרקטיקות התנהגות מעין אלה שאותן מבקשת אוטוליין לאסור בצו, אסורות בדין על בעלי מונופולין. במסגרת ההליך הנוכחי לא הוברר האם היבואנים הנם בעלי מונופולין, כל אחד לגבי שוק מוצרי התעבורה הנוגע למכוניות המיובאות על-ידו. הממונה גם לא הכריז על היבואנים כעל בעלי מונופולין.

מעבר לכך, חוששני שלא ניתן להרחיב את הצו ולאסור מכוחו את כל ההפרות האפשריות של דיני הגבלים עסקיים. מקובלת עלי גם גישתו של הממונה, שהצו לא נועד לטפל במכלול היחסים שבין היבואנים לבין המוסכים.

הוא הדין לגבי טענת האיגוד, שיש לחייב את היבואנים לספק ספרות, הדרכה טכנית, ציוד ותוכנות מחשב עבור כלי הרכב המיובאים על ידם, וזאת כדי למנוע מהם להפלות בין מוסכי שרות למוסכים עצמאיים תוך פגיעה בתחרות בין המוסכים. לטענת האיגוד, היבואנים הנם בעלי מונופולין בתחום זה, שכן הם הספקים היחידים לספרות ולציוד, ועל כן סירובם לספק ציוד ומידע זה, הנו סירוב בלתי סביר, כמשמעו בסעיף 29 לחוק ההגבלים העסקיים. לא זו אף זו, טוען איגוד המוסכים, הסירוב הכולל של כל יבואני הרכב מעלה "ריח כבד" של תיאום בין כל יבואני הרכב, באמצעות איגוד יבואני הרכב, המהווה הסדר כובל כשלעצמו.

כפי שכבר נאמר, השאלה האם ניתן לראות בשוק המתייחס למוצרי התעבורה הקשורים למכונית מדגם מסוים כשוק נפרד, והאם יבואני הרכב הנם בעלי מונופולין בשוק זה, כל אחד בהתייחס למוצרי התעבורה או לספרות ההדרכה הנוגעים לדגם המיובא על ידו, לא נדונה בהליך זה, והיא אינה נקיה מספק. בנסיבות אלה, ספק בעיני אם ניתן במסגרת הצו הנוכחי לחייב את היבואנים בהספקת ספרות ההדרכה הנדרשת לכל דורש, מה גם שהממונה טוען, שניתן להשיג ספרות כזאת גם ממקורות אחרים.

באמור לעיל, אין כדי לשלול את עמדתו של הממונה, לפיה "חסימה" של מידע וציוד טכני ודיאגנוסטי, כלי עבודה וספרות הדרכה בפני מוסכי שרות, עשויה לעלות כדי הפרה של סעיף 2 ב' לנוסח המוצע של הצו.

19. טענה נוספת שמעלה איגוד המוסכים, היא שאין לאפשר ליבואנים לשלול את האחריות בגין פגם שנוצר עקב התקנת מוצר תעבורה שאינו עומד בדרישות איכות והתאמה, אם ההתקנה התבצעה במוסך שאינו מוסך שרות. על פי הטענה, יש בהוראה זו כדי להפלות את המוסכים שאינם מוסכי שרות, לעומת מוסכי השרות, ולפגוע בתחרות בין המוסכים.

לדעתי, אין מדובר במקרה זה בהפליה, אלא בהבחנה, שהיא הבחנה מוצדקת בנסיבות המקרה. כאשר מדובר במוסך שרות, קיימת הצדקה שלא להתיר ליבואן לפטור עצמו מאחריות בשל רשלנות המוסך, שכן מדובר במוסך הנמצא תחת פיקוחו. שיקול זה אינו חל במקום שבו מדובר במוסך שאיננו מוסך שירות ואינו נמצא תחת פיקוחו של היבואן. בנסיבות אלה, אינני רואה עילה לחייב את היבואנים בתוצאות רשלנותם של מוסכים אחרים אשר אינם פועלים מטעמם ותחת פיקוחם.

20. אשר לטענות נגד ההוראה בצו אשר מאפשרת ליבואנים לקבל מידע בדבר כמות המלאי הכוללת של מוצרי תעבורה המצויים בידי מוסך השרות (סעיף 8ב'), מקובל עלי שמחד, נתונים אלה דרושים ליבואנים כדי לתכנן את מלאי מוצרי התעבורה המוחזק על ידם ואת כמות המוצרים שעליהם להזמין, ומאידך, אין בה כדי לגלות את שיעור הרכישה של מוצרי תעבורה מהיבואן ביחס לרכישות מספקים אחרים.

לאור הסבריו של ב"כ היבואנים, כי הם פועלים לשנות את התוכנות שבידי המוסכים כדי להתאימן לצו, באופן שאלה לא תספקנה נתונים שנאסר על העברתם ליבואנים, אינני מקבל גם את הטענה שיש לאסור על קיומו של חיבור מקוון בין מוסכי השרות לבין היבואנים.

21. איגוד חברות הביטוח בישראל הגיש אף הוא השגותיו על הצו לממונה. לטענת איגוד חברות הביטוח, יש לכלול בהגדרת "מוצר תעבורה העומד בדרישות איכות והתאמה" גם חלפים שמקורם בפירוק כלי-רכב, היינו מוצרי תעבורה משומשים.

הצו המוסכם אינו חל מעיקרו על מוצרי תעבורה משומשים. כך עולה מהגדרת "מוצר תעבורה" שבפרק ההגדרות לצו המתייחסת במפורש רק למוצר חדש ("ובלבד שהוא מוצר חדש").

עמדנו של הממונה הנה, שאין מקום לכלול בצו הסדר לגבי מוצרי תעבורה משומשים שמקורם בפירוק כלי רכב, שכן איכותם של חלפים כאלה עשויה להיות ירודה ולא ברור אם יש בהם כדי לשמש תחליף למוצרי תעבורה חדשים.

בהעדר התייחסות למוצרי תעבורה משומשים, אין בצו המוסכם כדי להשליך על נושא זה. מחד, אין בצו הוראות האוסרות על היבואנים להגביל את מוסכי השירות בעניין השימוש במוצרי תעבורה משומשים. מאידך, אין בחריגים שבצו, המכשירים במקרים מסוימים ובהתייחס לסוגי מוצרים מסוימים, הטלת הגבלות על מוסכי השירות, כדי להכשיר הטלת מגבלות גם ביחס למוצרי תעבורה משומשים.

לגופו של עניין, הסכמי ההרשאה עצמם לא הוצגו בפני ולא הוברר האם הסכמים אלה כוללים מגבלות האוסרות על המוסכים לעשות שימוש בחלפים משומשים. עם זה, עולה מטיעונה של באת כוח הממונה, שמההתייחסות למקורות החלפים כפי שהיא מופיעה בהסכמי ההרשאה עשויה להיגזר מגבלה על השימוש בחלפים כאלה. באת כוח הממונה, טוענת שלדעת הממונה אין מדובר בהסדר כובל. עם זה, הבנתי מטיעונה, שככל שהסכמי ההרשאה כוללים מגבלה מלאה וגורפת על השימוש בחלפים משומשים, מגבלה כזאת "לא תהיה מוצדקת". באת כוח הממונה גם ציינה, שהממונה לא מיצה את סמכויותיו בצו הנוכחי, הוא יראה "כיצד יתפתחו העניינים ... והדברים ייבחנו".

כפי שכבר נאמר, נושא זה לא נכלל בצו המוסכם, ובית הדין איננו מוסמך לחייב את הצדדים להרחיב את תחולתו של הצו. בנסיבות אלה, שבהן הצו לא התייחס לנושא זה והצדדים אף לא הרחיבו בעניין זה בטיעוניהם, לא אנקוט עמדה לגבי מגבלות מסוג זה, ככל שהן קיימות בהסכמי ההרשאה.

22. איגוד חברות הביטוח מתנגד גם להוראה שבצו המאפשרת ליבואנים לחייב את מוסכי השרות לעמוד בדרישות מינימום מסוימות הקשורות לתפקודם המקצועי. לטענתו, הוראה זו עשויה לפתוח את הפתח לפני היבואנים להמשיך ולשלוט במוסכי השרות הפועלים מטעמם. לגישת איגוד חברות הביטוח, כשרותו ותפקודו המקצועי של המוסך צריך שיקבעו על ידי משרד התחבורה, ועל ידו בלבד.

גם בנושא זה אני סבור, כפי שסבור הממונה, שכאשר מדובר במוסכים הפועלים מטעם היבואנים, משתמשים בסימני המסחר שלהם וסומכים את פרסומם על המוניטין המקצועי של

היבואנים, יש לאפשר ליבואנים לדרוש מאותם מוסכים לעמוד בסטנדרטיים של איכות ומקצועיות, לפי שיקול דעתם, ולא לכבול את היבואנים בנושא זה לסטנדרטים של משרד התחבורה. זאת, כל עוד סטנדרטים אלה מוחלים בצורה בלתי מפלה.

23. האיגוד אף מתנגד לסעיף 2ב' לנוסח הצו המוצע, אשר מאפשר ליבואנים לחייב את מוסכי השרות להודיע לבעלי הרכב בדבר יכולתם לבחור בין מוצר תעבורה מקורי לחליפי, תוך הפניית שימת לב הלקוחות לכך שמוצר התעבורה החליפי אינו מצוי באחריות היבואנים, כי החוק מחייב כל מוכר של מוצר תעבורה במתן אחריות לפעילותו התקינה וכי התקנת המוצר כשלעצמה אינה שוללת את אחריות היבואנים לרכב. האיגוד טוען ש"סעיף זה עלול לסכל את השימוש במוצר תעבורה חליפי תחת האצטלה של שמירת החוק".

גם כאן מקובלת עלי עמדת הממונה, שחיוב מוסך השרות להודיע לבעלי הרכב כי ביכולתם לבחור בין מוצרי תעבורה חליפיים למקוריים, עשויה לתרום להגברת התחרות בתחום זה. מאידך, אם וכאשר נעשית פנייה כזו ללקוחות, יש להביא לידיעתם את מלוא המידע הקשור במוצרי התעבורה החליפיים, ולא ניתן להסתיר מהלקוחות את העובדה שמוצרים אלה אינם נהנים מאחריות היבואן.

24. בסעיף 6ג' לצו נקבעו מספר מקרים, שבהתקיימם לא ישאו יבואני הרכב באחריות. מדובר במקרים בהם נגרמו הפגמים עקב רשלנותו של בעל הרכב או עקב רשלנותם של מוסכים שאינם מוסכי שרות. איגוד חברות הביטוח טוען, כי "אין זה חוקי ואין זה תקין שהיבואן יתן אחריות למחדליו של מוסך השירות, ובכך יצור דיפרנציאציה בין סוגי המוסכים השונים". במקום זאת, מציע איגוד חברות הביטוח לקבוע "הוראה כללית, לפיה פטור היבואן מאחריות, אם הוכח שהתקלה אותה נדרש היבואן לתקן במסגרת האחריות נובעת מעבודה במוסך שאיננו מוסך שירות או כתוצאה מחלפים תואמים בלתי תקינים".

משמע, כדי לבטל את הדיפרנציאציה בין המוסכים מוכן איגוד חברות הביטוח לצמצם את אחריות היבואנים גם לנזקים שאירעו עקב טיפול במוסכים מורשים, תוצאה שאיננה מתקבלת על הדעת. שהרי כפי שכבר נאמר, יכולתם של יבואני הרכב להפעיל פיקוח על רמתם המקצועית של מוסכי השרות, מצדיקה להחיל את אחריות יבואני הרכב גם על מקרים שבהם נוצרו הפגמים עקב טיפול רשלני או התקנת חלפים בלתי תקינים במוסכי השרות.

25. אשר לחשש שמעלה איגוד חברות הביטוח, לפיו היבואנים עשויים לקבוע אמות מידה מחמירות שימנעו בפועל את הגדלת מספרם של מוסכי השרות, נושא זה יוכל להיבדק לאחר שהיבואנים יקבעו אמות מידה אלה. אינני רואה אפשרות מעשית לקבוע במסגרת הצו גם את אמות המידה לקביעת מוסכי שרות.

26. איגוד חברות הביטוח טוען, שאין לחייב את מוסכי השרות שיפעלו מטעם יותר מיבואן אחד להקצות שטח נפרד לכל יבואן. הוראה זו, טוען האיגוד, תכביד על המוסך ותפגע במוטיבציה שלו לשמש כמוסך שרות מטעם יותר מיבואן רכב אחד.

לדעתי, הפתרון שנקבע בצו מאזן בצורה ראויה בין הרצון לאפשר למוסכי השרות לפעול מטעם יותר מיבואן אחד לבין רצונם של היבואנים להגן על המוניטין שלהם ולמנוע ממתחריהם לעשות שימוש בהשקעותיהם.

27. סונול ישראל בע"מ (להלן – "סונול") היא חברה למוצרי נפט אשר משווקת, בין היתר, מוצרי תעבורה מסוג שמנים ומוצרי סיכה למכוניות ולמנועים, וגם היא הגישה התגדותה לצו לפני הממונה. להלן אתייחס לטענותיה של סונול.

טענתה הראשונה של סונול היא שיש להרחיב את הוראת סעיף 1 לצו ולקבוע באופן מפורש שהגבלה שנאסרה על פי סעיף זה כוללת גם "המלצה, התנייה, הענקת הטבה, קידום, או כל דרך אחרת שמיועדת להביא להעדפה".

אני סבור, שההוראה שנקבעה בסעיף 1 לצו האוסרת על יבואן רכב להגביל "בהסכם הרשאה או בכל דרך אחרת, ישירה או עקיפה, מוסך שרות...", הנה הוראה רחבה דיה.

28. "הסכם הרשאה" מוגדר בפרק א' לצו כ"הסכם בין יבואן רכב לבין מוסך, המסדיר את מערכת היחסים בין הצדדים, המאפשר למוסך להעניק לבעל רכב שרות לרכב מטעם יבואן הרכב במסגרת האחריות לרכב".

סונול טוענת, שיש להרחיב את ההגבלה ולהחילה על כל מוסך שרשאי להעניק טיפולים שנחזים להיות בהתאם להנחיות יצרן הרכב או נציגו, ואין לצמצמה רק למוסכים המורשים לטפל ברכב במסגרת טיפולי האחריות.

במצב הנוהג כיום, שבו מוסכי שרות מעניקים שרות הן לכלי רכב המצויים בתקופת האחריות והן מחוץ למסגרת תקופת האחריות, מקובל עלי שאין צורך לשנות את ההגדרה של הסכם הרשאה.

29. סונול טוענת שיש למנוע מתן עדיפות לחברת שמן מסוימת על ידי מתן המלצה של יבואן הרכב לצרכן על שימוש בשמן מסוים, המלצות כאלה מופיעות, לטענת סונול, בחלק גדול מספרי הרכבים, ויש בהן כדי להשפיע בצורה שלילית על בעל הרכב, ובעקיפין – על מוסכי השרות. לפיכך, סבורה סונול, שיש לאפשר ליבואן רכב לכלול פרסומות על מוצרי תעבורה בספרי רכב אך ורק אם ניתנת אפשרות שפרסום בספר הרכב יכלול כל יצרן או ספק של מוצר תעבורה העומד בדרישות איכות והתאמה.

ככל שמדובר בהמלצה כנה, מקובלת עלי עמדת הממונה, כי לא ניתן למנוע מיבואן הרכב לכלול בספר הרכב פרסומות על מוצר התעבורה המומלץ וגם לא ניתן לחייבו לפתוח את ספר הרכב לשימושם של כל היצרנים או הספקים של מוצר תעבורה זהה או דומה. מה שנאסר על היבואנים בצו הוא להתנות את תוקפה של האחריות בשימוש במוצר תעבורה מסוים. המלצה כאמור אינה שוללת את תוקפה של האחריות.

30. מר אריה גבע, שהנו בעל רכב, טוען בין היתר, שכיום קיים קושי מצד בעלי רכב להשוות מחירים או לחפש חלקי חילוף במקומות חליפיים, זאת, בין השאר, בשל העדר ידיעה פרטנית בדבר החלק אותו יש להחליף או לתקן ברכב. לפיכך, סבור מר גבע, שיש לקבוע בצו כי "יבואן יעמיד לרשות בעל רכב, לפי בקשתו, כל מידע נדרש שיאפשר זיהוי פרטני של מוצר תעבורה, הנמצא ברכב".

כפי שכבר נאמר, בית הדין איננו יכול לכפות על הצדדים להרחיב את מסגרת הצו. מקובלת עלי גם עמדת הממונה, שלא ניתן לפתור במסגרת זו את כל הקשיים אשר עשויים להתעורר במערכת היחסים בין יבואני הרכב, המוסכים וקהל הלקוחות. גם ספק בעיני אם סוגיה זו נופלת בגדרם של דיני ההגבלים העסקיים. דומה שהמסגרת הראויה לטיפול בסוגיה זו היא במסגרת צווי הפיקוח המוצעים על ידי משרד התחבורה לגבי יבואני הרכב.

31. סעיף 14 לצו המוסכם ישונה, כאמור בהודעתו של הממונה (שניתנה על דעת המשיבים) מיום 2.9.2002 וסעיף 10 לנוסח הצו יתוקן על פי הודעת הממונה לבית הדין מיום 13.11.2001.

32. התוצאה היא שאני נעתר לבקשה ונותן תוקף של צו לנוסח הצו המוסכם המוצע.

ניתן היום י"ז בטבת תשס"ב (22 בדצמבר 2002) בהעדר הצדדים.

המזכירות תמציא העתקים לב"כ הצדדים.

י' עדיאל, שופט