

בבית המשפט המחוזי בירושלים
בבית הדין להגבלים עסקיים

בקשה 01/____

בעניין שבין :

הממונה על הגבלים עסקיים

ע"י ב"כ עו"ד מרשות ההגבלים העסקיים
 מרח' כנפי נשרים 22, ירושלים
 טל': 02-6556111 פקס : 02-6556129

הממונה

ובין :

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

המשיבות

על ידי ב"כ חיים צדוק ושות', עורכי-דין

שמענס להמצאת כתבי בית-דין הוא :

בית רובינשטיין, קומה 18, רחוב לינקולן 20, תל-אביב 67134

טלפון : 03-6254000 ; פקסמיליה : 03-6254040

בקשה למתן צו מוסכם לפי סעיף 50ב לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בית הדין הנכבד מתבקש לעשות שימוש בסמכותו לפי סעיף 50ב לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "חוק ההגבלים העסקיים" או "החוק"), ולתת להסכמה בין הממונה לבין המשיבות, כפי שבאה לידי ביטוי בנוסח המצורף לבקשה זו ומהווה חלק בלתי נפרד ממנה, תוקף של צו (להלן: "צו מוסכם").

ההסכמה שבין הצדדים רצ"ב כנספח ומסומנת "א" (להלן: "נוסח מוצע לצו"). בהתאם לסעיף 18 לתקנות ההגבלים העסקיים (סדרי דין בבית הדין ובערעור), התשמ"ט-1988, צורף לבקשה זו תצהיר של הגב' מרב בארי-שני לאימות העובדות המשמשות יסוד לה.

התצהיר רצ"ב כנספח ומסומן "ב" (להלן: "התצהיר").

ואלה נימוקי הבקשה:

א. רקע עובדתי

1. בעקבות תלונות שהתקבלו ברשות ההגבלים העסקיים, החל הממונה בבחינת הנעשה בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה באספקלריה של דיני ההגבלים העסקיים. במסגרת זו נבחנו חוזי התקשרות בין יבואני רכב לבין מוסכים הפועלים מטעמם והקשורים עמם בהסכמי הרשאה (להלן: "מוסכי שרות"). כן נבחנו כתבי אחריות לרכב בהם התקשרו יבואני רכב עם רוכשי כלי-רכב אשר יובאו על ידם.

במוקד בדיקות אלה עמדה משיבה מספר 9, יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ (להלן: "UMI"). במקביל נאספו נתונים הנוגעים למשיבות נוספות. בסופו של יום התעצבה תמונה של ההתנהגות המאפיינת את השחקנים הפועלים בענפים שנבחנו.

2. המסקנות שהסיק הממונה מבחינה זו הצביעו על פגימות בתחרות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה. נמצא כי מקורן של פגימות אלה הוא בשורה של פרקטיקות בהן נקטו יבואני רכב, שהביאו כמכלול לפגיעה בתחרות. אלה המרכזיות שבהן:

א. יבואני רכב חייבו מוסכי שרות לרכוש ולעשות שימוש אך ורק במוצרי תעבורה שמקורם ביבואני הרכב (או מי מטעמם).

ב. יבואני רכב הטילו על מוסכי שרות מגבלות בנוגע למחיר שיגבו המוסכים בגין מוצרי התעבורה והשרות הניתן במוסכים.

ג. יבואני רכב חייבו מוסכי שרות למסור להם מידע על מנת לוודא קיום ההסדרים המתוארים בסעיפים א' ו-ב' לעיל.

ד. יבואני רכב חייבו בעלי רכב לפנות למוסכי שרות כתנאי לתוקפה של האחריות לרכב.

- ה. יבואני רכב חייבו בעלי רכב להתקין ברכבם מוצרי תעבורה מקוריים בלבד, כתנאי לתוקפה של האחריות לרכב.
- ו. יבואני רכב קבעו תקופה ארוכה של אחריות לרכב, מבלי להעניק לבעלי רכב יכולת בחירה באשר לכך.
- ז. יבואני רכב התקשרו באופן בלעדי עם מספר מוגבל של מוסכים על מנת שיפעלו כמוסכי שירות מטעמם.
3. הצו המוסכם נועד למגר פרקטיקות אלה ובכך להגביר את התחרות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה. מתן תוקף של צו להסכמה בין הממונה למשיבות יביא לביטול הכבילות שהטילו המשיבות על מוסכי שרות שפעלו מטעמן; לביטול התנאים שהתנו המשיבות לעניין תוקף האחריות לרכב - כאמצעי לחיוב בעלי-רכבים לפנות למוסכי השרות ולעשות שימוש במוצרי תעבורה שמקורם במשיבות בלבד; לביטול הסדרי בלעדיות בין מוסכי השרות לבין המשיבות, ולהגדלת מספרם של מוסכים אלה, באופן שיביא להגברת התחרות בין המוסכים לבין עצמם.
4. בפרק 2.א לבקשה יתוארו דפוסי ההתנהגות האנטי-תחרותיים בהם נקטו יבואני רכב בענפי השרות לרכב ומוצרי תעבורה; בפרק 2.ב תובא עמדת הממונה וחלופות האכיפה שנסקלו על ידו עובר להגשת בקשה זו; בפרק 2.ג יובהר כיצד צפוי הצו המוסכם ליתן מענה לבעיות התחרותיות המתקיימות בענפים האמורים; ופרק 2.ד יפרוש את הטענות שנשמעו מפי הציבור באשר לצו ואת תגובת הממונה לטענות אלה.
- תחילה יתוארו הענפים הרלוונטיים לעניינו, כרקע לבעיות התחרותיות השוררות בהם ולנוסח הצו המוצע.

א.1. הענפים הרלוונטיים

א.1.א. כללי

5. כלי-רכב אינם מיוצרים בארץ. יצרני הרכב הגדולים הפועלים ברחבי העולם נוהגים להתקשר עם יבואנים מקומיים, המייבאים - לרוב בלעדית - את דגמי אותו יצרן. יבואני הרכב עוסקים, אם כן, בממכר כלי-רכב חדשים בארץ.
6. בהתאם לנתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה נרשמו בארץ בשנת 1999 למעלה ממיליון ושש-מאות אלף כלי רכב מנועיים, מתוכם כמיליון ושלוש-מאות אלף כלי רכב פרטיים.¹ חלק ניכר מתושבי המדינה מחזיק ברכב ועושה בו שימוש יומיומי, כך שלנעשה בענפי הרכב חשיבות רבה עבור הציבור והמשק בכללותו.
7. לאחר רכישת כלי הרכב, נזקק בעליו לשרות לרכב ולהתקנת מוצרי תעבורה שיתאימו לדגם הספציפי של רכבו. רבים מיבואני הרכב הקימו לאורך השנים מערכי תחזוקה וטיפול המיועדים

¹ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, כלי רכב מנועיים מצבה ליום 31.12.99, עמ' 39; פרסום הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה רצ"ב כנספח ומסומן "ג".

לתוצרת כלי הרכב שהם מייבאים. כזאת הם עושים באמצעות התקשרות עם מוסכים מתמחים, הלא הם מוסכי השרות.²

יבואני רכב מעורבים גם ביבוא מוצרי תעבורה, ומייבאים חלק ניכר ממוצרים אלה לישראל. לקוחותיהם הישירים לעניין זה הם מוסכים וקמעונאי חלפים. במקביל ליבואני הרכב פועלים בענף גם יבואנים עצמאיים של מוצרי תעבורה, אשר אינם עוסקים ביבוא רכב ובמכירתו.³

8. מהבדיקה שנעשתה נמצא כי פעילותם של יבואני רכב בתחום המכירה של כלי-רכב חדשים משמשת עוגן לפעילויותיהם הן בענף השרות לרכב והן בענף מוצרי התעבורה. יתרה מכך, יבואני הרכב הם הגורם היחיד המעניק אחריות לכלי-רכב חדשים. גם לכך נודעת השפעה רבה על פעילותם בענפים האמורים.⁴

א.1.ב. שרות לרכב

9. כלי-רכב נזקקים לטיפול תחזוקה שגרתיים ולתיקונים עקב תקלות ותאונות, הכל לפי טיבם, ההקפדה על תחזוקתם ויד המקרה. טיפולים ותיקונים אלה מחייבים התמחות, והם ניתנים לרוב במוסך. בבוא הצרכן אל המוסך מוענק לו שרות של תיקון ותחזוקת הרכב בהתאם לנדרש, לרבות התקנת מוצרי תעבורה ברכב. פעמים רבות הלקוח אינו בוחר באופן ממשי באלה מוצרי תעבורה ייעשה שימוש, מה יהא מקורם ומה סוגם והמוסך עושה זאת עבורו. כך מתוודח המוסך בין הספקים השונים של מוצרי התעבורה לבין הצרכנים, ונושא בתפקיד משמעותי בהכוונת הצריכה של מוצרי תעבורה.

10. מוסך מוגדר בסעיף 1 לצו בדבר פיקוח על מוסכים ומפעלים לכלי רכב (להלן: "צו הפיקוח על המוסכים")⁵ כ"מפעל":

"מפעל" - מקום שבו נעשית מלאכה ברכב או ברכב מנועי כמשמעותם בפקודת התעבורה, או ניתן להם שירות, לרבות מוסך נייד.

בהתאם לצו נתונים המוסכים לבקרה ולפיקוח של מנהל האגף לרכב ושירותי תחזוקה במשרד התעבורה. בין היתר קובע הצו, בסעיף 2, חובת רישוי; סעיף 5 לצו מחייב קיומו של מנהל מקצועי לכל מוסך; ובתוספת הראשונה לצו נקבעו דרישות מינימום בדבר שטחם של המוסכים ומבנם.

11. ככלל נחלקים המוסכים בישראל ל"מוסכי שרות" ולמוסכים "עצמאיים": בעוד שמוסכי השרות קשורים בהסכם הרשאה עם יבואן-רכב, אין המוסכים העצמאיים קשורים בהסכם כזה. מוסכי שרות נבדלים מן המוסכים העצמאיים בהעניקם שירותים מטעם היבואן, במסגרת האחריות לרכב. בנוסף, מוסכי השרות מוכשרים להעניק לכלי-רכב שרות כולל, בעוד שמוסכים עצמאיים מתמחים פעמים רבות בתחום מסוים של שרות לרכב, כגון מכונאות, חשמל או פחחות.

12. יבואני רכב נוהגים להעניק מעמד של "מוסך שרות" למספר קטן של מוסכים בערים הגדולות, ולעיתים אף למוסך בודד, בערים קטנות יותר. התחרות בין המוסכים נשענת על בסיס גיאוגרפי מקומי, קרי: בכל מרכז עירוני והישובים הסמוכים לו והניזונים משירותיו. פועל יוצא מכך הוא

² עוד על ענף השרות לרכב ראו להלן בפסקה א.1.ב.

³ עוד על ענף מוצרי התעבורה ראו להלן בפסקה א.1.ג.

⁴ לפירוט בדבר השפעת האחריות לרכב על הפעילות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה ראו להלן בפסקה א.2.ב.

⁵ צו הפיקוח על המוסכים רצ"ב כנספח ומסומן "ד".

שהתחרות בין מוסכי השרות הפועלים מטעם אותו יבואן רכב בכל אזור ואזור מועטה או שאינה קיימת כלל.

א.1.ג. מוצרי תעבורה

13. צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (ייצור מוצרי תעבורה והסחר בהם), התשמ"ג-1983 (להלן: "צו הפיקוח על מוצרי תעבורה")⁶, מגדיר בסעיף 1 "מוצר תעבורה" מהו:

"מוצר תעבורה" - מכלל, מכשיר, חלק חילוף, לרבות חומר נוזלי או מוצק המשמש או היכול לשמש לתיקונו או להחזקתו של רכב, וכן אבזר המשמש או היכול לשמש להבטחת פעילותו התקינה של הרכב, או לבטיחותו או לנוחיותו של המשתמש בו, לרבות כל מוצר המתחייב על פי דין להיות חלק מצויד הרכב.

הגדרת הצו רחבה ואינה מתמצה בחלקי פח או במכללים שונים המותקנים ברכב: ההגדרה כוללת מוצרים המשמשים לתחזוקה שוטפת של כלי-הרכב כדוגמת שמנים, נוזלים או גזים.

14. כל מוצרי התעבורה הנמכרים בישראל נדרשים לעמוד בתנאי האיכות וההוראות שנקבעו בחוק. בין היתר מטיל סעיף 2 לצו הפיקוח על מוצרי תעבורה חובת רשיון על ייצור מוצרי תעבורה ועל הסחר בהם. כן מחייב סעיף 13א לצו את מי שמוכר מוצרי תעבורה ואת מי שמרשה לאחר למכור מוצרי תעבורה ליתן לקונה אחריות "לפעילותו התקינה של המוצר", לתקופה של שלושה חודשים או לנסיעה בת 6,000 ק"מ, לפי המוקדם.

15. צו הפיקוח על מוצרי תעבורה מחלק את מוצרי התעבורה לשתי קבוצות דיכוטומיות - מוצרי תעבורה מקוריים ומוצרי תעבורה חליפיים. סעיף 1 לצו מגדיר:

"מוצר תעבורה מקורי" - מוצר תעבורה שהתקיימו בו אחת מאלה:

- (1) הוא ארוז באריזה של יצרן הרכב הנושאת את שם היצרן וסימנו המסחרי;
- (2) יצרן הרכב סימן אותו או את אריזתו במספר ואותו מספר מופיע בקטלוג של יצרן הרכב;
- (3) ניתן לזיהוי בקטלוג של יצרן הרכב.

"מוצר תעבורה חליפי" - מוצר תעבורה לא מקורי;

תנאי האיכות וההוראות שנקבעו בצו חלים על מוצרי תעבורה מקוריים כמו גם על חליפיים. עם זאת, הגדרתו של מוצר תעבורה כ"מקורי" או כ"חליפי" אינה נעדרת משמעות מעשית: משרד התחבורה קבע בחוזר מחייב לשמאי הרכב כי בכלי-רכב שגילם עד שנתיים יעשה שימוש במוצרי תעבורה מקוריים.⁷ החוזר חל במקרים של ביצוע תיקונים באישור שמאי, המהווים חלק משמעותי מכלל התיקונים הנעשים במוסכים. בכך מוענקת עדיפות למוצרי תעבורה מקוריים.

16. חלק ניכר ממוצרי התעבורה מיוצר מטעם יצרן הרכב - בעצמו או באמצעות יצרני משנה מתמחים המייצרים עבורו. אלה מכונים Original Equipment Manufacturers (להלן: "OEM"). יתר מוצרי התעבורה מיוצר שלא מטעם יצרן הרכב, בין אם בידי אותם OEM ובין אם בידי יצרנים אחרים, שאינם קשורים בהסכמים עם יצרן הרכב.

⁶ צו הפיקוח על מוצרי תעבורה רצ"ב כנספח ומסומן "ה".

⁷ למעט ככל שמדובר בשמשות, פנסים וחלקי מוזגן, לגביהם יעשה שימוש בחלקים זהים. חוזר מס' 15 מיום 29.1.95 מאת מנהל גף הדרכה, שמאים ופיתוח באגף רכב ושרותי תחזוקה. החוזר רצ"ב כנספח ומסומן "ו".

על פי הגדרת המחוקק כפי שהובאה לעיל, מוצר תעבורה אשר יוצר על ידי OEM ייחשב כמוצר תעבורה חליפי, על כל המשמעויות הנלוות לכך, אם הוא אינו ארוז בידי יצרן הרכב ואינו מסומן במספר האצווה המופיע בקטלוג יצרן הרכב. כך יהיה גם אם מדובר במוצר זהה לחלוטין למוצר תעבורה מקורי, אשר יוצר באותו פס ייצור ממש בידי אותו OEM המייצר את מוצר התעבורה המקורי עבור יצרן הרכב.

17. חלק נכבד ממוצרי התעבורה מיובא לישראל על ידי יבואני הרכב. יבואני הרכב מתמקדים ביבוא מוצרי תעבורה מקוריים, אך יש וישלחו ידם גם ליבוא של מוצרי תעבורה חליפיים. לעומתם, יבואנים עצמאיים של מוצרי תעבורה - שאינם עוסקים גם ביבוא רכב - מייבאים בעיקר מוצרי תעבורה חליפיים, אותם הם רוכשים ממפיצים ויצרנים שונים בחו"ל.

בנוסף, בעוד שיבואנים עצמאיים של מוצרי תעבורה משמשים לרוב כיבואנים "רוחביים" המייבאים מוצרי תעבורה מסוג מסוים עבור כלי רכב מדגמים שונים (למשל מצברים), יבואני הרכב משמשים כיבואנים "אנכיים", ומייבאים ממגוון מוצרי התעבורה המתאימים לדגמי הרכב הספציפיים המיובאים על ידם.

18. שמנים לרכב הם ייחודיים ביחס לשאר מוצרי התעבורה במובן זה שרובם משווקים על ידי חברות הדלק, (בעיקר פז שמנים וכימיקלים בע"מ, דלק חברת הדלק הישראלית בע"מ וסונול ישראל בע"מ).

2.א. הפגימות התחרותית

19. בחינת הנעשה בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה אשר תוארו לעיל, העלתה כי מתקיימות בהם פגימות תחרותיות. ניתן לאבחן שלושה גורמים בגינם נפגעה התחרות בענפים אלה: הראשון שבהם, **הסכמי ההרשאה** שבין יבואני רכב למוסכי שרות הפועלים מטעמם; השני, **הסכמי האחריות** שבין יבואני רכב לבין בעלי כלי-רכב שיובאו על ידם; השלישי, **ההתקשרות הבלעדית** בין מוסכי שרות לבין יבואני רכב, **ומיעוט ההתקשרויות** הללו. גורמים אלה, הנשענים זה על כתפי חברו, הביאו למצב של תחרות מצומצמת בין מוסכי השרות לבין עצמם, ולמחירים גבוהים של מוצרי תעבורה במוסכי שרות.

הדברים יפורטו כסדרם.

2.א.א. הסכמי ההרשאה

20. הסכמי ההרשאה שבין יבואני הרכב ומוסכי השרות הפועלים מטעמם נועדו לקבוע, בין היתר, את דרכי התיקון המקצועיות של תקלות ברכב, את התנאים המקצועיים שישררו במוסכים, את התמורה שתינתן ליבואנים בעד ההרשאה, את התמורה שתינתן למוסכים עבור תיקונים המתבצעים במסגרת האחריות ואת הבטחת קיומם של הרשיונות והאישורים הנדרשים בידי המוסכים. כן נועדו ההסכמים להקנות למוסכים את הזכות לעשות שימוש בסמלי היצרנים והיבואנים, ולחייבם לעצב ולמצב את מקום העסק בהתאם להוראות היבואנים ולהנחיותיהם.

21. ברם, הסכמי ההרשאה כללו גם שורת הסדרים כובלים העלולים לפגוע בתחרות. העיקריים שבהם נגעו להגבלת מוסכי השרות ברכישת מוצרי תעבורה, להגבלת מוסכי השרות באשר

לתמחור מוצרי התעבורה הנמכרים על ידם, ולחיוב מוסכי השרות להעביר ליבואנים דו"חות תקופתיים ונתונים באשר לפעילותם.⁸

נסקור הסדרים כובלים אלה להלן.

I הגבלת מוסכי השרות ברכישת מוצרי תעבורה

22. הסכמי הרשאה כללו תניות אשר חייבו את מוסכי השרות לרכוש ולעשות שימוש במוצרי תעבורה שמקורם ביבואני הרכב בלבד, או במקור שאושר על ידם. במקרים אחרים חויבו מוסכי השרות באמצעות הסכמי הרשאה לרכוש ולעשות שימוש במוצרי תעבורה מקוריים בלבד. גם תניות מן הסוג השני הקנו עליונות מוחלטת למוצרי תעבורה שמקורם ביבואני הרכב: מאחר ששיעור היבוא המקביל של מוצרי תעבורה מקוריים מצומצם, חלק ניכר ממוצרים אלה מיובא ממילא באמצעות יבואני הרכב.

התניות הכובלות הללו נגעו גם לשמנים לרכב. יבואני רכב התקשרו עם חברות דלק יצרניות השמנים בהסכמים, ובעקבות התקשרות זו חייבו את מוסכי השרות הפועלים מטעמם לרכוש ולעשות שימוש בשמנים שמקורם בחברות עמן התקשרו בלבד.

23. בדיקת התניות העלתה כי רוחבן של תניות כובלות אלה עלה בהרבה על הנדרש לצורך הבטחת איכות מוצרי התעבורה המצויים במוסכי השרות ובטיחותם. התניות - המהוות למעשה הסדרים כובלים מסוג של בלעדיות אנכית⁹ - מנעו ממוסכי השרות לרכוש מוצרי תעבורה מגורמים המתחרים ביבואני הרכב בכובעם כיבואנים של מוצרי תעבורה. בכך נפגעה התחרות בין הספקים השונים של מוצרי התעבורה, ומתחריהם של יבואני הרכב מצאו עצמם בעמדת נחיתות שלא כדין. התניות הבטיחו כי במוסכי השרות ימצאו אך אותם מוצרי תעבורה אשר יבואני הרכב חפצו ביקרם, בעוד שמקומם של מוצרי תעבורה אחרים יפקד.

II הגבלת מוסכי השרות בנוגע לקביעת מחיריהם

24. החוק מאפשר ליבואנים של מוצרי תעבורה לקבוע - בהתקיים תנאים מסוימים - מחירים מקסימליים עבור מוצריהם.¹⁰ כן מאפשר החוק ליבואני הרכב לקבוע מחיר מקסימלי עבור רכיב השרות הניתן במוסכי השרות הפועלים מטעמם.¹¹

יבואני רכב חרגו לעיתים ממה שמתיר החוק, וקבעו בהסכמי הרשאה כי מוסכי השרות יגבו מן הצרכנים מחירים **קבועים** של מוצרי תעבורה ושל שרות. במקרים אחרים שררה בהסכמי ההרשאה חוסר בהירות באשר לעניין זה: לא הובהר האם ההסכם מעגן את המותר על פי חוק וקובע כי מוסכי השרות יגבו מחירים מרביים, או שמא מחייב ההסכם לגבות מחירים קבועים המוכתבים על ידי יבואן הרכב.

⁸ הסכמי ההרשאה שנבחנו כללו חלק מכבילות אלה או את כולן.

⁹ לסקירה בדבר הסדרי בלעדיות אנכיים ומשמעותם ראו פסק הדין בה"ע 469/98 **דלק חברת הדלק הישראלית בע"מ נ' תחנת דלק באר יעקב ואח'** (טרם פורסם), 2001 **הגבלים עסקיים** 3010588, עמ' 23-27.

¹⁰ סעיף 17(א) לצו הפיקוח על מוצרי תעבורה, ראו הערת שוליים 6, קובע כי "לא ימכור אדם מוצר תעבורה במחיר העולה על המחיר לצרכן". סעיף 15 לצו מגדיר "מחיר לצרכן" כמחיר מרבי של מוצר תעבורה, ובמקרה בו המוצר הוא מוצר תעבורה מיובא, קובע ס"ק (1) כי מחיר זה יהא הנמוך מבין השלושה: מחיר פו"ב, המחיר שקבעה הרשות המוסמכת או "המחיר שקבע היבואן למוצר".

¹¹ סעיף 22(ג) לצו הפיקוח על המוסכים, ראו הערת שוליים 5, קובע כי לצורך קביעת שכר בדבר שירות לא יובאו בחשבון שעות העבודה שהושקעו במתן השירות החורגות מזמן העבודה אשר נקבע בשעתון היצרן. כן קובע הסעיף כי מחיר שעות העבודה לא יעלה על המחיר שנגבה במוסך המרכזי של יבואן אותו רכב.

תניות אלה - מכל מקום, אותן תניות שחייבו את מוסכי השרות לגבות מחירים קבועים - מהוות הסדרים כובלים בהתאם להוראותיו של סעיף 2(ב)1 לחוק הגבלים העסקיים.¹² הגבלת יכולתם של מוסכי השרות לתמחר את מוצרי התעבורה והשרות המוענקים בהם באופן עצמאי, פגעה בתחרות בין מוסכי השרות השונים.

III חיוב מוסכי השרות בהעברת מידע

25. הסכמי ההרשאה קבעו מנגנונים להעברת מידע בין מוסכי שרות לבין יבואני הרכב. העברת המידע שימשה - בין היתר - כאמצעי לאכיפת ההסדרים הכובלים. מנגנוני העברת המידע אפשרו ליבואני רכב לעקוב אחר המקורות מהם רכשו מוסכי שרות מוצרי תעבורה ואחר מדיניות התמחור של המוסכים, וכך לאכוף קיום ההסדרים הכובלים שבהסכמי ההרשאה.

במסגרת ההסכמים נדרשו מוסכי השרות להעביר ליבואני הרכב דיווחים תקופתיים בדבר פעילותם: מוצרי התעבורה המצויים במלאי, מוצרי התעבורה שנרכשו על ידם, וכן כל נתון אחר, כפי שיידרש על ידי היבואנים. מנגנוני העברת המידע והדיווחים אפשרו את קיומם האפקטיבי של ההסדרים הכובלים.

א.2.ב. האחריות לרכב

26. תנאי האחריות לרכב היו מקור נוסף לפגימות התחרותיות השוררות בענפים הנדונים. תנאים אלה, כפי שנקבעו על ידי יבואני הרכב, אפשרו את יישומם היעיל של הסכמי ההרשאה על כבילותיהם ועל הפגיעות התחרותיות הנובעות מהם.

האחריות היא בבחינת שרות חשוב ובעל ערך, אך בו בזמן עשויה היא להוות שוט כלפי רוכשיה, ועל כן יש לבחון תנאיה בקפידה. יבואני הרכב מחויבים אמנם בהענקת אחריות על פי חוק,¹³ אך אופיה ותנאיה עוצבו על ידם כרצונם. כך קרה שבסופו של יום, העצימו הסכמי האחריות לרכב את הפגימות התחרותיות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה.

27. **ראשית** חייבו יבואני רכב את בעלי הרכב, במסגרת תנאי האחריות, לבצע את כל הטיפולים והתיקונים ברכב במוסכי השרות בלבד. ככלל, האחריות לרכב חלה על תקלות או פגמים שהתרחשו באשמת היצרן, ואינה מכסה טיפולי אחזקה ונזקים שנגרמו כתוצאה מתאונות, משימוש לא נכון ברכב, או מאי-ביצוע טיפולי תחזוקה בהתאם להוראת היצרן. במסגרת תנאי האחריות חויבו בעלי הרכב לפנות אל מוסכי השרות בכל, גם לצורך ביצוע טיפולי אחזקה שוטפים ותיקונים הנובעים מפגיעות חיצוניות - אשר אינם מכוסים בכתב האחריות ועליהם נדרשים בעלי הרכב בתשלום מלא - והכל בלא הבחנה מהי מהות הטיפול. הפרת חיוב זה משמעה - פקיעת תוקפה של האחריות. בהתאם לכך, החלפת שמן במוסך שאינו מוסך שרות, אף כשמדובר בשמן המומלץ על ידי היצרן, עלולה הייתה להפקיע את האחריות, זאת למרות שמדובר בפעולה פשוטה שאינה דורשת התמחות מיוחדת ויכולה להיעשות בכל מוסך.

¹² ככאלה הן מקימות חזקה לפגיעה בתחרות. ראו ע"א 6222/97 טבעול (1993) בע"מ נ' מדינת ישראל ואח' (טרם פורסם); 1998 הגבלים עסקיים 3007583.

¹³ סעיף 15(א) לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב), תשל"ט-1978 (להלן: "צו הפיקוח על יבוא רכב"). צו הפיקוח על יבוא רכב רצ"ב כנספח ומסומן "ז".

בהעדר התניות הגורפות הללו, היו בעלי הרכב חופשיים לבצע את אותם תיקונים וטיפולים שאינם מכוסים במסגרת האחריות בכל מוסך שיבחרו. בהתקיימן, פנו בעלי הרכב במהלך תקופת האחריות אל מוסכי השרות תמיד, שכן איזהו בר-דעת אשר יביא במו מעשי ידיו לביטול האחריות הניתנת לרכבו? מוסכי השרות היוו ברירת המחדל בפניה ניצבו בעלי רכב, ובהם נאלצו בעלי הרכב לרכוש מוצרי תעבורה שמחיריהם הגבוהים מהווים פריים של הסדרים כובלים.

חיוב מוסכי השרות לרכוש מוצרי תעבורה מיבואני הרכב בלבד, בצירוף היות מוסכי השרות "מתווכים" בין הספקים של מוצרי התעבורה לבין הצרכנים של מוצרים אלה, הביאו לכך שבפועל עשו בעלי הרכב שימוש במוצרי תעבורה מקוריים, שמקורם ביבואני הרכב. בנוסף לכך, יש יבואני רכב חייבו במפורש לעשות שימוש אך ורק במוצרי תעבורה מקוריים כתנאי לתוקפה של האחריות. כך גם ככל שמדובר באביזרים כגון מזגן, מערכות אזעקה, מערכות רדיו וכיו"ב. בעל רכב שהרכיב ברכב מזגן לא מקורי או מערכת אזעקה שאינה מקורית, הסתכן בשלילת אחריותו. נפקות חיוב גורף זה דומה למתואר לעיל: ברירת המחדל בפניה ניצב בעל הרכב הייתה רכישת מוצרי תעבורה (ובכלל זה אביזרים נוספים לרכב) מקוריים בלבד, שיובאו על ידי יבואני הרכב ואשר מחיריהם גבוהים.

28. **שנית** יבואני רכב נהגו להעניק אחריות מורחבת, לתקופה ארוכה מעבר למתחייב על פי חוק. החוק מחייב את יבואני הרכב למסור לקונים תעודת אחריות שתכלול את האחריות אשר ניתנה ליבואן מאת יצרן הרכב.¹⁴ אורכה של אחריות היצרן עומד לרוב על שנה. על פי דרישות החובה ליבוא רכב לשיווק מקומי כפי שפורסמו על ידי הרשות המוסמכת, האחריות לרכב מיובא תהא בת שנתיים ימים לפחות.¹⁵ בפועל נהגו רוב יבואני הרכב להעניק אחריות לתקופה של שנתיים נוספות על תקופת אחריות היצרן, ובסך הכל לתקופה בת שלוש שנים מעת רכישת הרכב (עם הגבלת נסועה או בלעדיה).

לרוב אין פסול בהתנהגותו של יצרן המאריך את תקופת האחריות למוצרי. אך לא כך הוא המצב במקרה שלפנינו: הארכת תקופת האחריות לרכב על תנאיה המגבילים משמעותה - הארכת תקופת התלות של בעלי הרכב במוסכי השרות, תקופה במסגרתה חויבו בעלי הרכב להתקין ברכבם מוצרי תעבורה **מקוריים** בלבד.

יודגש כי יבואני רכב קבעו את תקופת האחריות וגילמו את עלותה במחירי הרכב, מבלי להעמיד בפני הצרכנים אפשרות לרכוש את הרכב במחיר זול יותר, תוך ויתור על האחריות הנוספת. כך כפו יבואני הרכב על רוכשי הרכב תקופת אחריות ארוכה בה נחשפו האחרונים לפגיעה תחרותית בבואם למוסכי השרות, זאת מעבר לכך שהאחריות לרכב חדש לא תומחרה בבירור.

29. כך מילאו תנאי האחריות נדבך מרכזי בהבטחת קיום ההסדרים הכובלים ששררו בין מוסכי השרות ליבואני הרכב: חיוב בעלי הרכב **לפנות בכל למוסכי השרות** במשך שנות האחריות, ולהתקין ברכבם **מוצרי תעבורה מקוריים בלבד**, בלא בדיקה האם יש צורך ענייני בחיובים אלה, אפשר את ביצועם היעיל של הסכמי ההרשאה אשר חייבו את מוסכי השרות לרכוש מוצרי תעבורה שמקורם ביבואני הרכב או מי מטעמם. כך אירע שהארכת תקופת האחריות הגבירה עוד את הפגיעה התחרותית.

¹⁴ סעיף 15(א) לצו הפיקוח על יבוא רכב, שם.

¹⁵ דרישות החובה ליבוא רכב לשיווק מקומי רצ"ב כנספח ומסומנות "ח".

אמנם, אין להתכחש לרצונו של מעניק אחריות לפקח על מוצרים שבאחריותו על מנת לצמצם את מקרי הפעלת האחריות, ועל מנת להימנע מהוצאות מופרזות או כאלה שלא יוכל להעריכן מראש. אלא שלטיעון זה כח מוגבל, ודומה כי במקרה דנן נחצה גבול הצורך הענייני.

א.2.ג. התקשרויות מועטות עם מוסכי שרות ובלעדיות בהתקשרות עם

30. מן הבדיקה שנערכה עלה כי מוסכי שרות שימשו ככאלה מטעם יבואן רכב אחד בלבד, כך ברובם המכריע של המקרים. לעיתים נדירות שימשו מוסכים כמוסכי שרות מטעמו של יותר מיבואן אחד. כן נמצא כי יבואני רכב מינו בכל אזור מספר מוגבל של מוסכי שרות שיפעלו מטעמם, ולעיתים מינו מוסך שרות אחד בלבד.

31. מיעוטם היחסי של מוסכי שרות הפועלים מטעם אותו יבואן בכל אזור ואזור, בצירוף העובדה כי בעלי-רכב הנתון בתקופת האחריות אינם מורשים לפנות למוסך שאינו מוסך שרות בהתאם לתנאי האחריות, מנעו היווצרות לחצים תחרותיים אשר היו עשויים להגביר את התחרות בין מוסכי השרות לבין עצמם, או לכל הפחות הפחיתו ממשקלם של לחצים כאמור.

במצב דברים זה לא תומרצו מוסכי השרות להתחרות ולהוזיל את מחיריהם של מוצרי התעבורה שנמכרו על ידם לצרכנים. כך גם לא תומרצו מוסכי השרות לחרוג מן ההסדרים הכובלים בינם לבין יבואני הרכב.

העדר התחרות בין מוסכי השרות פגעה בעיקר בבעליהם של כלי-רכב חדשים, אשר נאלצו לפנות למוסכי שרות בלבד בהתאם לתנאי האחריות.

ב. עמדת הממונה והחלופות שנשקלו על ידו

32. נוכח האמור עמדת הממונה היא כי פעולות שנקטו על ידי יבואני רכב היו לכאורה הסדרים כובלים לפי סעיף 2 לחוק ההגבלים העסקיים. הסדרים אלה לא אושרו מעולם בהתאם להליכים הקבועים בפרק ב' לחוק, והם מפריים את סעיף 4 בו.¹⁶

33. בעקבות אלה שקל הממונה לנקוט בצעדי אכיפה שונים. על פי הראיות שהיו בידו, ביקש הממונה להפעיל סמכויות אכיפה תחילה כנגד משיבה מספר 9, UMI. בהמשך ביקש הממונה לבסס עוד את חומר הראיות שהיה בידו, ולהפעיל סמכויות אכיפה לגבי משיבות נוספות.

34. בתוך כך פנו המשיבות אל הממונה באמצעות איגוד יבואני הרכב בו הן חברות. אף שחלקו המשיבות הן על ממצאי הממונה והן על מסקנותיו, הסכימו הן לקבל על עצמן לאלתר שורת חיובים כנדרש על ידי הממונה וכמפורט בנוסח המוצע לצו המצורף לבקשה זו.

35. הממונה בחן את נסיבות המקרה, והגיע למסקנה כי אינטרס הציבור ימומש בצורה הטובה ביותר על דרך ההסכמה האמורה, מבלי למצות את מלוא הסמכויות העומדות לו על פי החוק. אלה עיקר שיקוליו:

- א. הצו המוסכם יחול על כל יבואני הרכב הפועלים כיום בישראל, וכך תושג באחת השפעה פרו-תחרותית לכל רוחב הענף, אשר חשיבותו לציבור גדולה (זאת למעט יבואן רכב אחד - פודן סוכנויות בע"מ, המייבא משאיות מדגם קונוורט).
- 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 וביציבור.
- ג. מיצוי הדין עם כל אחת מהמשיבות באופן פרטני עשוי היה להוביל לניהול הליכים משפטיים במשך זמן רב, ולגזול משאבים רבים מן המדינה. אימוץ הוראות הצו המוסכם על ידי המשיבות כולן, יביא אפוא ליעילות ולחסכון במשאבים מרובים.
- ד. הממונה סבור כי בנסיבות העניין אין די בקביעה לפי סעיף 43 לחוק ההגבלים העסקיים, שכן זו לא תשרת את אינטרס הציבור באופן מיטבי בנסיבות העניין. קביעה כאמור אינה מתווה דרך פעולה ראויה לעתיד, ואינה כוללת הוראות אופרטיביות. לעומת זאת, הצו המוסכם כולל - בהתאם לסעיף 50(א) לחוק - חיוב של המשיבות "לעשות דבר או להימנע מעשייתו". כך הובהר למשיבות כיצד עליהן לפעול כך שלא ימצאו מפרות את הוראות החוק.
- ה. עוד סבור הממונה כי נקיטה בדרך של הליך פלילי בהתאם לסעיף 47 לחוק ההגבלים העסקיים אינה מתאימה בנסיבות המקרה דן: בידי הממונה לא נמצאו ראיות המספיקות לשם העמדה לדין פלילי בגין עבירה חוק ההגבלים העסקיים.
36. שיקולים מצטברים אלה התלכדו יחד והביאו למסקנה לפיה יש לראות מקרה זה כמצדיק את הבחירה בחלופה של צו מוסכם חלף הליכי אכיפה אחרים. יצויין כי נקיטה בהליכים על פי סעיף 50א לחוק ההגבלים העסקיים יכולה הייתה להיות דרך אפשרית, אך מאחר שהממונה והמשיבות הגיעו להסכמה ביניהם, התייתרה דרך זו.

ג. הצו המוסכם

ג.1. כללי

37. הצו המוסכם נועד להשגת אלה:

- א. ביטול מגבלות במסגרתן חויבו מוסכי שרות לרכוש ולעשות שימוש במוצרי תעבורה מסוימים.
- ב. ביטול מגבלות לפיהן חויבו מוסכי שרות לגבות מחירים בהתאם להוראות המשיבות.
- ג. ביטול מגבלות לפיהן חויבו מוסכי שרות להעביר למשיבות מידע ששימש אותן כאמצעי לאכיפת ההסדרים הכובלים כאמור בסעיפים א' ו-ב' לעיל.
- ד. ביטול תנאים לתוקפה של האחריות לרכב ששימשו כאמצעי לחיוב בעלי-רכב לפנות למוסכי השרות בכל, ובכך להבטיח קיום ההסדרים הכובלים כאמור בסעיפים א' ו-ב' לעיל.

ה. ביטול תנאים לתוקפה של האחריות לרכב ששימשו כאמצעי לחיוב בעלי-רכב לעשות שימוש במוצרי תעבורה מקוריים בלבד, ובכך להבטיח קיום ההסדרים הכובלים כאמור בסעיפים א' ו-ב' לעיל.

ו. הגברת התחרות בין מוסכי שרות לבין עצמם באמצעות ביטול ההסדרים להתקשרות בלעדית בין המשיבות למוסכי השרות, והגדלת מספרם של המוסכים המורשים הפועלים מטעם כל אחת מן המשיבות.

38. במקביל למטרות המנויות לעיל, על הצו המוסכם להביא לידי ביטוי את צורכיהן הלגיטימיים של המשיבות בהבטחת איכות השרות שיינתן מטעמן במוסכי השרות במסגרת האחריות לרכב, בשמירה על המוניטין שלהן, בפיקוח על כלי-רכב המצויים באחריותן על מנת לצמצם את מקרי הפעלת האחריות ולמנוע הוצאות מופרזות מצדן ובעמידה בדרישות משרד התחבורה כפי שבאות לידי ביטוי בחוק.

39. לגישת הממונה, מגשים הנוסח המוצע לצו את המטרות שפורטו לעיל, מסייע לתחרות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה, ובמקביל מתחשב בצורכיהן הלגיטימיים של המשיבות.

להלן יפורטו ההוראות המופיעות בנוסח המוצע לצו המוסכם, בחלוקה לפרקים השונים המרכיבים אותו. כן יובהר כיצד צפוי הנוסח המוצע לצו לפתור את הפגיונות התחרותיות השוררות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה.

ג.2. פרק א' לצו: הגדרות

40. פרק א' לנוסח המוצע לצו מגדיר שורת מונחים מוסכמים, אשר לאורם יש לפרש את ההוראות המופיעות לאורך הצו כולו. בהמשך לבקשה זו תובא התייחסות פרטנית לאותן הגדרות אשר על משמעותן יש לעמוד לצורך הבנת הכללים שנקבעו במסגרת הנוסח המוצע לצו. עם זאת, כבר עתה יש מקום להדגיש מספר עניינים:

41. **ראשית** "יבואן רכב" הוגדר במסגרת הנוסח המוצע לצו באופן רחב, על מנת למנוע מצבים בהם הצו המוסכם לא יחול על פעולות אשר מתבצעות על ידי המשיבות בעקיפין, קרי באמצעות גופים הנשלטים על ידן או הפועלים מטעמן. ההגדרה הרחבה נועדה למנוע את עקיפת הוראות הצו המוסכם.

בהתאם נקבע בנוסח המוצע לצו כי "יבואן רכב" היא כל אחת ואחת מהמשיבות; או כל תאגיד הנשלט על ידי מי מהן; או מי מטעמן.

"שליטה" הוגדרה כ"יכולת לכוון, במישרין או בעקיפין, פעולתו של תאגיד". בנוסף הוגדרו תנאים אשר בהתקיימם חזקה כי "שליטה" מתקיימת.

42. **שנית**, הגדרת "מוצר תעבורה" הורחבה אל מעבר להגדרה המופיעה בסעיף 1 לצו הפיקוח על מוצרי תעבורה:¹⁷ במסגרת הנוסח המוצע לצו נקבע כי "מוצר תעבורה" יכלול גם "כל אביזר או מכלל המותקן ברכב, ובלבד שהוא מוצר חדש, וכן אביזרי מיגון ושמע". כך כוללת ההגדרה המורחבת של "מוצרי תעבורה" אביזרים כגון מזגן, מערכות אזעקה, מערכות איתור, מערכות

¹⁷ ראו הערת שוליים 6.

רדיו וכיו"ב, שאינם בבחינת "מוצר תעבורה" במובנו הקלאסי, כפי שמופיע בצו הפיקוח על מוצרי תעבורה.

מטרת ההגדרה המורחבת להבטיח כי ההוראות בהם יחובו המשיבות, לפיהן לא יוכלו עוד לחייב מוסכי שרות או בעלי רכב לעשות שימוש במוצר תעבורה מסוים, יחולו גם ככל שמדובר באביזרים כמזגנים, מערכות אזעקה, מערכות איתור ומערכות רדיו.

43. **שלישית**, במסגרת הנוסח המוצע לצו נקבעה הגדרה רחבה ל"אחריות לרכב" ול"הסכם הרשאה", במובן זה שהסכמים אלה אינם חייבים להיעשות בכתב, והם כוללים את כל ההסכמות וההתניות שבין הצדדים. כך נעשה מתוך מטרה להכפיף את שלל ההיבטים הרלבנטיים ביחסים שבין המשיבות למוסכי שרות הפועלים מטעמן, ובינן לבין בעלי רכב שיובא על ידם, להוראות הצו המוסכם.

בהתאם, הוגדרה "אחריות לרכב" כ"הסכם בין יבואן רכב לבין בעל רכב...". "הסכם" הוגדר ככולל "הסדר", ו"הסדר" הוגדר ככולל קשת מצבים רחבה: "בין במפורש ובין מכללא, בין בכתב ובין בעל פה או בהתנהגות, בין אם הוא מחייב על פי דין ובין אם לאו". בדומה הוגדר "הסכם הרשאה" כ"הסכם בין יבואן רכב לבין מוסך...".

הגדרה זו נועדה להבטיח כי הוראות הצו יחולו על מגוון רחב של צורות התקשרות אפשריות בין המשיבות לבין מוסכי השרות הפועלים מטעמן, ובינן לבין בעלי רכב.

יושם אל לב: בנוסף להגדרת "אחריות לרכב", מוגדר בפרק א' לנוסח המוצע לצו גם המונח "כתב אחריות לרכב", כ"הסכם הנוגע לאחריות לרכב שנעשה בכתב ונמסר לבעל רכב". כל אימת שהנוסח המוצע לצו מאפשר למשיבות לחייב בעלי רכב בכל חיוב שהוא (למשל - בשמירת חשבוניות שנמסרו להם במוסך), עליהן לעשות כן במסגרת "כתב אחריות לרכב". הגדרה זו נועדה להבטיח כי חיובים אותם מתעתדות המשיבות להטיל על בעלי הרכב יצוינו באופן מפורש - בכתב, על מנת שבעלי הרכב יהיו מודעים לחיובים אלה.

ג.3. פרק ב' לצו: איסור הגבלת מוסכי שרות ברכישת מוצרי תעבורה או בשימוש בהם

44. בהתאם לסעיף 1 לנוסח המוצע לצו, נאסר על המשיבות להגביל מוסכי שרות הפועלים מטעמן בכל הנוגע לרכישת מוצרי תעבורה או לשימוש בהם, במישרין או בעקיפין. איסור זה בא להסיר את המכשלה העיקרית המונעת כניסתם של מוצרי תעבורה המיובאים על ידי מתחריהם של יבואני הרכב, אל מוסכי השרות.¹⁸

¹⁸ העיקרון האוסר על יצרן רכב לחייב קמעונאי רכב לרכוש חלפים שמקורם בו בלבד, קיבל ביטוי בפסיקת בתי המשפט בארה"ב ובמדיניות של ה-FTC. כך למשל בפסק הדין בענין DBAG (מרצדס-בנץ), *Metrix warehouse, Inc. v. Daimler-Benz Aktiengesellschaft*, 828 F.2d. 1033 (1987), נדונה תניה בהסכם בין זכייין מרצדס-בנץ לבין קמעונאים, שחייבה אותם לקנות רק מוצרי תעבורה מקוריים או כאלו שאושרו על ידי היצרן. בית המשפט קבע כי לא הוכח שיש צידוק עסקי לקשירה בין מכירת הרכב למוצרי תעבורה שכן ניתן להבטיח איכות ולענות על ציפיות הלקוחות באמצעות תניות פוגעניות פחות, ולפיכך התניה אסורה מכח דיני התחרות. פסק הדין רצ"ב כנספח ומסומן " " .

גם ה-FTC הלכה בדרך דומה, כאשר קבעה בצו משנת 1942 *General Motors Corporation and General Motors Sales* (vol 34, 1942) 58,85-6, כי חברת GM תחדל לכפות על ספקי רכב חדש לרכוש מוצרי תעבורה ממנה או ממי מטעמה, וכן אסרה על נקיטת כל פרקטיקה היוצרת איום או הפחדה, המיועדת להביא ספקים לרכוש מוצרי תעבורה שמקורם ביצרן הרכב. הצו בוטל בשנת 1995, לבקשת GM, לאור מדיניות ה-FTC שלא להותיר בתוקפן החלטות בנות למעלה מ-20 שנה. הצו רצ"ב כנספח ומסומן " " .

ההגבלה שעל המשיבות נאסר לנקוט בה כלפי מוסכי השרות אינה הגבלה מפורשת וחד-משמעית דווקא. הגבלה אסורה יכול שתיעשה במשתמע, ויכול שתלבש צורות שונות ומגוונות. כך, משיבה שתפעל כלפי מוסכי השרות הפועלים מטעמה בדרך של התניה, קשירת מוצר במוצר או הענקת הטבה, באופן שיגביל את המוסכים ויחייבם לרכוש או לעשות שימוש במוצרי תעבורה מסוימים בלבד, תימצא מפרה סעיף זה.

לכלל זה נקבעו שני חריגים.

45. **החריג הראשון** קובע עקרון דומה לזה המופיע בפטור הסוג של משפט הקהילייה האירופית הנוגע לענף מוצרי התעבורה.¹⁹ בפטור הסוג נקבע כי אין להטיל תניה המגבילה את חירותם של מפיצי מוצרי תעבורה בהשגת מוצרים התואמים את איכותם של אלה המוצעים על ידי היצרן:

Dealers must be free to obtain from third parties supplies of parts which match the quality of those offered by the manufacturer, and to use and sell them.²⁰

בדומה קובע סעיף 1.א. לנוסח המוצע לצו, כי המשיבות תהיינה רשאיות לחייב את מוסכי השרות הפועלים מטעמן לרכוש ולעשות שימוש במוצרי תעבורה העומדים "בדרישת איכות והתאמה" בלבד.

בפרק ההגדרות לנוסח המוצע לצו מופיעות מספר חלופות בהתקיימן ייחשב מוצר תעבורה כ"מוצר תעבורה העומד בדרישת איכות והתאמה", ואלה הן: מוצר תעבורה מקורי ייחשב כאיכותי ומתאים בכל מקרה, היינו ללא תלות במקור ממנו נרכש; גם מוצר תעבורה מסוג שמן, מוצר סיכה, נוזל לרכב או תוסף לרכב התואם את הדרישות הכימיות והפיזיקליות של יצרן הרכב ייחשב כאיכותי ומתאים; מוצרי תעבורה אשר יוצרו על ידי OEM ייחשבו כאיכותיים ומתאימים, אלא אם יוכיחו **המשיבות** כי לא כך הוא; כך גם ככל שמדובר במוצרי תעבורה המהווים חלק ממעטפת הרכב וכן במוצרי תעבורה התואמים דרישות תקן; ודוק - כל מוצר תעבורה אחר יכול גם הוא להיחשב כעומד בדרישת איכות והתאמה, אלא שלגבי מוצר כזה לא נקבע כי נטל ההוכחה יוטל על המשיבות.

יודגש כי במסגרת ההגדרה של "מוצר תעבורה העומד בדרישת איכות והתאמה" נקבעו נטלי הוכחה בלבד, ואין קביעה קטגורית כי מוצר תעבורה מסוים מקביל באיכותו ובמידת התאמתו למוצר תעבורה מקורי, אם לאו.

46. על פי **החריג השני** הקבוע בסעיף 1.ב. לנוסח המוצע לצו, יורשו המשיבות לחייב את מוסכי השרות לעשות שימוש במוצרי תעבורה מסוימים בשלושה מקרים:

המקרה הראשון נוגע לטיפולים ותיקונים המתבצעים במסגרת האחירות. המשיבות יוכלו לחייב את מוסד השרות לעשות שימוש במוצרי תעבורה מסוימים, כרצונן, כאשר המשיבות, יצרני הרכב או מי מטעמם ישאו ב-90% או יותר מהתשלום בגין השרות לרכב, או לפחות במחצית מן

¹⁹ 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 (להלן: "**פטור הסוג האירופי**"). פטור הסוג האירופי בתוקף למשך כשבע שנים, עד ליום 30 באוגוסט 2002. הפטור אינו חל על מוצרי תחזוקה שוטפת (שמנים ונוזלים לרכב, אלא על spare parts בלבד. פטור הסוג החליף תקנות קודמות משנת 1985 Commission Regulation (EEC) No 123/85. פטור הסוג האירופי רצ"ב כנספח ומסומן "י".

²⁰ שם, סעיף 8 למבוא. ראו גם סעיף 27 למבוא וסעיפים (3)5, ו-6(1)9.

התשלום כאמור כאשר מדובר במספר מוגבל של מכלולים המפורטים בנספח ב' לנוסח המוצע לצו.

לגישת הממונה, כאשר המשיבות הן הגורם שרוכש בפועל ומממן את מוצר התעבורה ממוסך השרות, יש להקנות להן את החופש להחליט מהו מוצר תעבורה אותו הן מעוניינות לרכוש.²¹ הגישה לא תשתנה גם אם בעל הרכב נושא בעלות של 10% מן השרות, שכן דומה הדבר להשתתפות עצמית של מבוטח בפיצוי לו הוא זכאי בהתאם לתנאי הביטוח, בהתרחש אירוע ביטוחי.

באשר לאותם עשרה מכלולים ספציפיים המפורטים בנספח ב' לנוסח המוצע לצו, נמצא כי מדובר במכלולים המיוצרים כמוצרי תעבורה מקוריים, ואין כמעט ייצור של מוצרים תחליפיים להם. בנוסף, לתקינותם ואיכותם של מכלולים אלה חשיבות מכרעת לפעילות התקינה של הרכב כולו. על כן נקבע כי בכל הנוגע לשרות למכלולים אלה תתאפשר הכתבה כאמור גם במקרה בו ישאו המשיבות, יצרני הרכב או מי מטעמם, במחצית מהתשלום עבור השרות לרכב בלבד.

המקרה השני עוסק במצבים בהם קמה למשיבות חבות מכוח סעיף 13א לצו הפיקוח על מוצרי תעבורה.²² בהתאם לסעיף זה, חובה על מי שעוסק בממכר מוצרי תעבורה להעניק אחריות לפעילותו התקינה של המוצר לתקופה שלא תפחת משלושה חודשים או לנסיעה של 6,000 ק"מ, לפי המוקדם. במקרים בהם יעניקו המשיבות אחריות מכוח סעיף זה, יוכלו הן לחייב את מוסכי השרות לעשות שימוש במוצר תעבורה מסוים, בתנאי שהן או מי מטעמן ישאו במלוא התשלום בגין מוצר התעבורה כאמור.

המקרה השלישי נוגע למקרים המכונים בעגה המקצועית Recall: כאשר מתגלה פגם סדרתי בדגם רכב מסוים, נוהגים יבואני הרכב להזמין את כל בעלי אותו דגם אל מוסכי השרות שלהם, על מנת שיתוקן הפגם. במקרים כאלה, יורשו המשיבות לחייב את מוסכי השרות לעשות שימוש במוצרי תעבורה מסוימים, בתנאי שהן או מי מטעמן ישאו במלוא התשלום בגין השרות שיינתן לכלי הרכב לצורך תיקון הפגם.

כאמור, הממונה סבור כי יש לאפשר למשיבות לרכוש מוצרי תעבורה מסוימים כאשר הן הגורם שרוכש בפועל את מוצר התעבורה ממוסך השרות. זהו המצב המאפיין את המקרים השני והשלישי.

47. סעיף 1.ג. קובע כי כאשר המשיבות, יצרני הרכב או מי מטעמם ישאו בעלות של מוצר תעבורה מסוג שמן, מוצר סיכה, נוזל לרכב או תוסף לרכב, הרי שהמשיבות לא יחייבו את מוסך השרות לעשות שימוש במוצר מסוים מסוג זה, כאשר הוא מצוי בצובר. מוסך השרות יהא חופשי להחליט האם ברצונו לעשות שימוש בשמן המצוי בצובר אם לאו. הסעיף נועד למגר את החשש על פיו ינוצל חיוב כאמור להכתבת כל כמות מוצר התעבורה הנוזלי המוחזקת בצובר.

48. בהתאם לסעיף 2.א. לנוסח המוצע לצו, יורשו המשיבות לחייב את מוסכי השרות הפועלים מטעמן לקיים דרישות מינימום וסטנדרטים שנועדו להבטיח את איכות השרות שיינתן במוסכי השרות ובטיחותו.²³ דרישות אלה נועדו לסייע למשיבות להגן על המוניטין שלהן, ולמנוע תקלות בכלי רכב המצויים באחריות המשיבות, ואשר הן אלה העשויות לשאת בעלותן. בהתאם יוכלו המשיבות לקבוע, בין היתר, סטנדרטים לגבי ציוד טכני, דיאגנוסטי וכלי עבודה שיימצאו במוסך

²¹ חריג דומה קיים גם בפטור הסוג האירופי, שם, סעיף 14(7).

²² ראו הערת שוליים 6.

²³ בדומה מתיר פטור הסוג האירופאי קביעת קריטריונים של איכות, על פי דרישת יצרן הרכב. ראו הערת שוליים 19, סעיף 14(1) לפטור.

השרות, רמת מקצועיות נאותה של עובדי המוסך. כן יוכלו המשיבות לאסור על ביצוע שינויים במוצרי תעבורה בניגוד להוראות יצרן הרכב.

הדרישות והסטנדרטים יוחלו על כלל המוסכים באופן שאינו מפלה. כך למשל, כאשר מתקיימים בין מוסכי שרות הבדלים אובייקטיביים, למשל הבדלי מיקום (בתוך מרכז עירוני לעומת פריפריה) או הבדלים הנובעים מרמות ביקוש שונות הרי שאבחנה בין מוסכים על בסיסם, לא תיחשב כאפליה.

49. בהתאם לסעיף 2.ב. לנוסח המוצע לצו יתאפשר למשיבות לחייב את מוסכי השרות להודיע לכל בעלי הרכב המגיעים אל המוסך, ללא הפליה ביניהם, כי ביכולתם לבחור בין מוצר תעבורה מקורי לחליפי. אם יבחרו המשיבות לעשות כן, יהיה עליהן לחייב את מוסכי השרות להבהיר לבעלי הרכב, כי שימוש במוצר תעבורה חליפי אינו מפקיע את אחריות יבואן הרכב לרכב כמכלול, וכן כי בהתאם לסעיף 13א לצו הפיקוח על מוצרי תעבורה, כל מוצר תעבורה - ומוצר תעבורה חליפי בכלל זה - מצוי באחריות הספק של אותו מוצר. על יבואני הרכב לוודא כי הבהרה כאמור תיעשה באופן שלא תהיה בו משום הטעיה של בעלי הרכב.

4.ג. פרק ג' לצו: האחריות לרכב

50. סעיפים 3-5 לנוסח המוצע לצו מבחינים בין תקופת אחריות בסיסית (התקופה הנדרשת בדיון או הניתנת על ידי יצרן הרכב - על פי התקופה הארוכה מבין השתיים), לבין תקופת אחריות נוספת. בהתאם לסעיפים אלה, תידרשנה המשיבות להעמיד בפני בעל-רכב את הבחירה האם ברצונו להאריך את תקופת האחריות לרכבו לפרק זמן העולה על תקופת האחריות הבסיסית. המשיבות ידרשו להודיע לבעל-רכב על זכותו לעשות כן, לפרט בפניו את טיבה של האחריות המוצעת ואת מחיר הרכב הכולל אחריות בסיסית ואחריות נוספת.

סעיף 4 לנוסח המוצע לצו נועד ליתן מענה למצבים בהם מחליט מעניק האחריות לרכב לתת, לאחר שהרכב נרכש כבר ומצוי בשימוש, אחריות עבור תקלה מסוימת, גם אם הוא אינו מחויב לעשות כן בהתאם לתנאי האחריות אשר נקבעו בעת רכישת הרכב (למשל במקרים של Recall). במקרים כאלה של מתן אחריות בדיעבד, לאחר רכישת הרכב, לא יחולו הוראות סעיף 3 לנוסח המוצע לצו, המחייבות הפרדה בין אחריות בסיסית לאחריות נוספת.

מתן אפשרות לבעלי רכב לבחור בין תקופת אחריות בסיסית למוארכת, יאפשר לבעלי רכב לקצר את משך "התלות" אותה הם מפתחים כלפי מערכי השרות של המשיבות. כך גם תוגבל יכולתן של המשיבות לעשות שימוש בתקופת האחריות הארוכה כמנוף לפגיעה בתחרות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה.

51. ההסדר שנקבע בנוסח המוצע לצו תואם את המלצות הועדה הבינמשרדית להסרת חסמים בתחום יבוא כלי-רכב, אשר מונתה על ידי מנכ"ל משרד התחבורה ביום 14 בספטמבר 1999.²⁴ הוצע שם כי:

הארכת האחריות ע"י היבואן לתקופה נוספת מעבר לזו שנקבעה באחריות היצרן היא אופציונלית ומותנית באישור הלקוח, בחתימתו בעת רכישת הרכב.

²⁴ המלצות הועדה הבינמשרדית מצורפות כנספח ומסומנות "י".

כמו כן, יספק היבואן ללקוח בעת הקנייה, מידע בכתב על ההבדלים (אם קיימים) בין אחריות היצרן, המפורטת בסעיף א' דלעיל, לבין האחריות הנוספת.

הסדר זה אף תואם את המצב השורר בארצות הים, שם קיימת אפשרות לרכישת אחריות סטנדרטית או אחריות מורחבת.²⁵

52. על פי סעיף 6 לנוסח המוצע לצו, יאסר על המשיבות לקבוע תנאים לתוקפה של האחריות לרכב אשר משמעם חיוב בעל-רכב לקבל שרות ממוסד שרות בלבד, או לעשות שימוש במוצר תעבורה מסוים.

הסעיף נועד לשים קץ להפניה האוטומטית של בעל הרכב אל מוסד השרות בכל, ולחיובו להתקין מוצרי תעבורה מקוריים תמיד, כשם שהיה עד כה. בעל הרכב יהא חופשי להחליט בעצמו אם ברצונו לפנות אל מוסד שרות אם לאו, או אם ברצונו לרכוש מוצר תעבורה מקורי אם לאו, בעת שהוא זה אשר נושא בתשלום עבור הטיפול ברכבו. כך יהיה גם אם הרכב מצוי בתקופת האחריות.

כך תהא אסורה ההתניה לפיה במשך כל תקופת האחריות יפנו בעלי רכב אל מוסכי השרות ויעשו שימוש במוצרי תעבורה מקוריים בלבד, התניה אשר העצימה את יכולת המשיבות להטיל תכתיבים על מוסכי השרות, ולפגוע בתחרות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה.

53. כלל זה דומה לעקרון החל בארה"ב על מוצרי צריכה שבאחריות. החוק העוסק בעניין זה, Magnuson-Moss Warranty Act²⁶ שמו, קובע כי נותן האחריות לא יתנה את האחריות למוצר בכך שהצרכן ישתמש בהקשר למוצר האמור בכל חפץ או שירות המזוהה על ידי מותג, סימן מסחר, או שם התאגיד, למעט כזה אשר מסופק חינם במסגרת האחריות.²⁷ עקרונות החוק מיושמים בארה"ב בפועל. בהתאם להם קבעה יצרנית הרכב General Motors בכתב האחריות למשאיות מסוג שברולט כי האחריות לרכב אינה תלויה בשימוש בסוג מסוים של מוצרי תעבורה, או בקבלת שרות במוסכים מסוימים.²⁸

לכלל נקבעו שלושה חריגים.

²⁵ כך למשל באנגליה. בדו"ח ה-MMC - *A report on the wholesale supply of motor car parts within the United Kingdom*, issued by the MMC (London 1992) - בפסקה 3.14, צויין כי בנוסף לאחריות הסטנדרטית, רוב יצרני הרכב מציעים אחריות מורחבת לתקופות של שנה, שנתיים או יותר (להלן: "דו"ח ה-MMC"). דו"ח ה-MMC מצורף כנספח ומסומן "י".

כך גם בארה"ב. לדוגמה, בכתב האחריות של General Motors (GM) לבעלי משאיות שברולט - *Chevrolet Truck 1998 Warranty and Owner-Assistance Information* - מאפשרת GM רכישה של אחריות נוספת, לאחר פקיעת תקופת האחריות הראשונית על הרכב, בעמ' 31. כתב האחריות של GM מצורף כנספח ומסומן "י".

²⁶ 15 U.S.C.A. SS 2301-2312 (1982). החוק מצורף כנספח ומסומן "ט".

²⁷ שם, בסעיף 2302(c) נקבע:

"No warrantor of a consumer product may condition his written or implied warranty of such product on the consumer's using, in connection with such product, any article or service (other than article or service provided without charge under the terms of the warranty) which is identified by brand, trade, or corporate name..."

כלל זה יסוג במקרים בהם לבקשת היצרן החליטה ה-FTC להסיר את תחולת הוראות החוק, ובלבד שנחה דעתה בדבר התקיימותם של שני תנאים מצטברים: התנאי האחד, היצרן הוכיח בפניה כי המוצר שבאחריות יפעל כנדרש רק עם המותג או סוג השירות הספציפי; האחר, כי השתכנעה שהדבר עולה בקנה אחד עם טובת הציבור (the public interest).

²⁸ בכתב האחריות של GM, ראו הערת שוליים 25, נקבע בעמ' 24 כי בעל רכב יכול לבחור להשתמש בחלפים שאינם מקוריים מ-GM (לא יוצרו על ידה או על ידי חברות הבנות שלה) למטרות החלפה, ודבר זה לא יפגע באחריות הכוללת לרכב. באשר למקום בו יבוצעו התיקונים, נקבע כי ניתן לבצעם בכל מקום, אלא אם מדובר בתיקונים במסגרת האחריות אשר יבוצעו ע"י הדילר המורשה. באתר האינטרנט של שברולט ([www.chevrolet.com/talk/warranty.htm](http://chevrolet.com/talk/warranty.htm)), במענה לשאלות נפוצות של לקוחות, ובהר גם כן כי האחריות איננה מותנית בביצוע הטיפולים השוטפים אצל הדילר המורשה.

54. על פי **החריג הראשון** הקבוע בסעיף 6.א. לנוסח המוצע לצו, יוכלו המשיבות לחייב את בעל הרכב לקבל שרות לרכב במוסך שרות בלבד, כאשר המשיבות, יצרני הרכב או מי מטעמם ישאו ב-90% או יותר מהתשלום בגין השרות, או במחצית מן התשלום כאמור ככל שמדובר במכלולים המופיעים בנספח ב' לנוסח המוצע לצו;

לגישת הממונה, במקרים בהם המשיבות הן אלה אשר נושאות בעיקר עלות השרות הניתן לרכב, יש לאפשר להן להכתיב לבעל הרכב היכן יפנה לקבלת השרות. בנוסף כאשר מדובר בשרות הנוגע למכלולים העיקריים ברכב, שלתקינותם ואיכותם חשיבות מכרעת לפעילותו התקינה של הרכב כולו, ואין עבורם מוצרי תעבורה חליפיים, ניתן לאפשר למשיבות הכתבה כאמור גם כשהן נושאות במחצית מן העלות בלבד.

55. על פי **החריג השני** הקבוע בסעיף 6.ב., יתאפשר למשיבות לקבוע כי ביצוע בדיקות דיאגנוסטיקה במוסכי שרות - ככל שבדיקות כאלה מתחייבות מהוראות היצרן וככל שהן ניתנות לבעל-הרכב חיים - יהוו תנאי לתוקפה של האחריות;

חריג זה נועד לאפשר למשיבות המבקשות לקיים מעקב אחר תקינות כלי הרכב המצויים באחריותן, לעשות כן, ככל שמעקב כאמור נעשה בהתאם להוראות היצרן. הוראות היצרן צריכות להיות הוראות "כלל עולמיות או אזוריות", ולא הוראות המיועדות לכלי-רכב במדינת ישראל בלבד. כך נקבע בנוסח המוצע לצו כדי למנוע מן המשיבות להשתמש ב"הוראות יצרן" ככלי להבאת בעלי-רכב אל רשת מוסכי השרות הפועלים מטעמן.

56. על פי **החריג השלישי** הקבוע בסעיף 6.ג., יורשו המשיבות לקבוע בכתב אחריות לרכב כי האחריות לא תחול במקרה בו מוסך עצמאי, שאינו מוסך שרות, טיפל ברכב בניגוד להוראות היצרן הרכב, או התקין ברכב מוצרי תעבורה שאינם מתאימים ואינם איכותיים, ועקב כך נפגם הרכב. כן יורשו המשיבות לקבוע כי האחריות לא תחול בגין פגמים שנוצרו עקב רשלנותו של בעל-רכב אשר לא ביצע טיפולים תקופתיים ברכבו במועד.

חריג זה נועד למנוע מצבים בהם יחויבו המשיבות לשאת באחריות בגין פגמים שנוצרו עקב רשלנותם של אחרים - בעלי הרכב או מוסכים שאינם מוסכי שרות.²⁹ יודגש כי חריגים אלה אינם מאפשרים למשיבות לשלול את האחריות לרכב כאשר זה נפגם עקב רשלנותו של מוסך שרות אשר פועל מטעמן.

57. אם כן, הנוסח המוצע לצו מאפשר לבעלי רכב לפנות גם במשך תקופת האחריות, לכל מוסך - מוסך שרות או מוסך עצמאי - כרצונם, ולהתקין ברכבם מוצרי תעבורה ברצונם, כאשר מדובר בטיפולים ותיקונים שאינם מכוסים במסגרת כתב האחריות, עליהם משלמים בעלי הרכב מכיסם.

בהתאם לסעיף 6.ד. לנוסח המוצע לצו לא תורשינה המשיבות לקבוע תנאים לעניין נטל ההוכחה במקרי מחלוקת בינן לבין בעלי רכב לעניין הפעלת האחריות. בהתאם לסעיף 6.ה. לנוסח המוצע לצו, על מנת לאפשר למשיבות לקיים מעקב אחר הפעולות שבוצעו ברכבים המצויים באחריות, הן יוכלו לחייב את בעלי הרכב, במסגרת כתב האחריות לרכב, לשמור ברשותם חשבוניות אשר ניתנו להם במוסכים עצמאיים, כמצוות סעיף 16 לצו הפיקוח על מוצרי תעבורה.

²⁹ בכללים שהותקנו על ידי ה-FTC, (1988) 16 C.F.R. 700.10 נקבע כי גם כאשר נעשה שימוש בחלפים או בשירות שאינם מקוריים ומורשים, אין נותן האחריות רשאי לסרב להפעילה, כל עוד הפגמים אינם קשורים ואינם נובעים מן השימוש בחלפים או ממתן השירות הנ"ל. מעניק האחריות יוכל להסירה רק כאשר מסתבר בדיעבד כי הפגם אותו נדרש לתקן נוצר בפועל מן השימוש בחלפים או מקבלת השירות הלא מורשים. כללי ה-FTC מצורפים כנספח ומסומנים " " .

5.ג. פרק ד' לצו: איסור העברת מידע

58. סעיף 7 לנוסח המוצע לצו אוסר על המשיבות לבקש או לגרום למוסכי השרות למסור להן מידע שעניינו כמות מוצרי תעבורה בה עשה מוסך שימוש בפרק זמן נתון, או פרט כלשהו הנוגע למוצרי תעבורה שנרכשו על ידי מוסך השרות מספקים שאינם המשיבות. כך יימנע מעקב של המשיבות אחר מדיניות הרכישות והתמחור של מוסכי השרות הפועלים מטעמן, מעקב אשר סייע לאכיפת ההסדרים הכובלים ששררו בין לבין מוסכי השרות. עם זאת, במקרים בהם נדרש מידע לצורך בירור תביעות כנגד מי מן המשיבות בקשר לאחריות לרכב, יוכלו מוסכי השרות למסור למשיבות פרטים הנוגעים למוצרי תעבורה בהם עשו המוסכים שימוש.

59. סעיף 8 לנוסח המוצע לצו מאפשר למשיבות לבקש ממוסכי השרות - ובעקבות הבקשה לקבל מהם - מידע הכרחי הדרוש למשיבות לצורך פעילותן השוטפת: על מנת שתוכלנה המשיבות לטפל בכלי-רכב (לצורך טיפולי Recall למשל), יתאפשר להן לבקש ולקבל מידע באשר לשרות לרכב שהעניק מוסך שרות לרכב מסוים, וכך לבדוק את "היסטורית הרכב" - ובלבד שלא יהא במידע שנמסר פרטי הספקים מהם רכש מוסך השרות מוצרי תעבורה; בכדי שתוכלנה המשיבות לשמור על רמת מלאי מינימלית של מוצרי תעבורה כשם שהן נדרשות לעשות על פי חוק,³⁰ ועל מנת שיוכלו המשיבות לנהל את מלאי מוצרי התעבורה המצוי במוסכי השרות הפועלים מטעמן ביעילות, תוכלנה לבקש ולקבל מידע בדבר כמות המלאי הכוללת של מוצרי התעבורה המצויים במוסך השרות בנקודת זמן מסוימת; כן יתאפשר למשיבות לקבל מידע באשר למוצרי התעבורה אשר נרכשו מהן עצמן.

הסעיף מבטיח כי לא יהיה במידע המועבר כדי לחשוף את מחירי השרות לרכב המוענקים במוסך השרות, או את הספקים מהם רכש מוסך השרות את מוצרי התעבורה.

60. סעיף 9 לנוסח המוצע לצו קובע מנגנון אשר יאפשר למשיבות לפקח על תפקודם המקצועי של מוסכי השרות, ולוודא כי אלה יעשו שימוש במוצרי תעבורה העומדים בדרישות איכות והתאמה בלבד. במקביל מבטיח המנגנון כי המשיבות לא יהפכו ל"שומרות סף", אשר יעמדו בפתחם של מוסכי השרות וימנעו כניסת מוצרי תעבורה כרצונן. בהתאם נקבע כי המשיבות יוכלו לקבל מידע בדבר סוג מוצרי התעבורה שנרכשו על ידי מוסך השרות **בדיעבד, אחת לשלושה חודשים, החל מחלוף שישה חודשים** מעת היכנסו של הצו המוסכם לתוקף, ובלבד שלא יהא במידע כדי לזהות את הספקים מהם רכש מוסך השרות את מוצרי התעבורה, את כמות מוצרי התעבורה שרכש המוסך או את מחירם.

³⁰ סעיף 11 לצו הפיקוח על יבוא רכב, ראו הערת שוליים 13, קובע כי היבואן יחזיק מלאי מוצרי תעבורה בכמות שהמליץ עליה יצרן הרכב, וכן כי על יבואן הרכב או מורשהו לספק כל מוצר תעבורה לכל דגם מדגמי הרכב שייבא היבואן, לא יאוחר משלושה ימים מיום קבלת ההזמנה. יצויין כי חובה זו צפויה להשתנות: משרד התחבורה מבקש לקבוע כי פרק הזמן לאספקת מוצר תעבורה לא יעלה על שבעה ימים מיום קבלת ההזמנה.

ג.6. פרק ה' לצו: מדיניות התמחור של מוסכי שרות

61. סעיף 10 לנוסח המוצע לצו אוסר על המשיבות להטיל על מוסכי שרות כל מגבלה באשר למחיריהם של מוצרי התעבורה או השרות שייגבו על ידם.³¹ כך תובטח יכולתם של מוסכי השרות לקבוע את מדיניות התמחור שלהם באופן עצמאי, ללא התערבותן של המשיבות. איסור זה לא יחול על מגבלות אשר יוטלו על פי דין, או על מגבלות שהוענק להן פטור, אישור או היתר זמני לפי חוק ההגבלים העסקיים.

ג.7. פרק ו' לצו: מתן הרשאה למוסך

62. סעיף 11 לנוסח המוצע לצו מחייב את המשיבות לקבוע אמות מידה ותנאים - רלוונטיים וברורים - לשם מתן הרשאה למוסך. עניינם של התנאים - חזות המוסך, חוסנו הכלכלי, עמידתו בדרישות תקינה ועוד. מוסך אשר יעמוד בתנאים יוכל להפוך למוסך שרות מטעם מי מן המשיבות. ככלל, יידרשו המשיבות להחיל את התנאים באופן שוויוני, אך הן תוכלנה לקבוע עד שלוש קבוצות תנאים שונות, ככל שהשוני בתנאים מתחייב מהבדלים אובייקטיביים בין המוסכים. למען הסר ספק מובהר כי אין פירושו של סעיף זה הטלת חובות מימון על מי מן המשיבות.

בהתאם לסעיף 12 לנוסח המוצע לצו יעמדו התנאים לעיונו של כל דורש, ויועברו לידי הממונה.

63. סעיפים 13 ו-14 לנוסח המוצע לצו אוסרים על המשיבות להתחייב כלפי מוסכי שרות כי יהיו בלעדיים באזורם, או לחייב את מוסכי השרות, כי ישמשו ככאלה מטעם משיבה אחת בלבד. התחייבויות קיימות שזה תוכנן יפקעו. עם זאת, יותר למשיבות לדרוש ממוסך שרות כי שרות לרכב ממותג אחר יינתן בשטח המוקצה בנפרד, תוך חציצה פיזית. מוסך השרות יוכל לבחור עם אותו שטח נפרד ימצא בתוך מוסך השרות או מחוצה לו. באופן זה יוכל מוסך לשמש כמוסך שרות מטעם יותר ממשיבה אחת, ובמקביל תישמר זכותן של המשיבות להגן על אינטרסים לגיטימיים שלהן, הנובעים ממוניטין ממנו הן נהנות או מהשקעות ממון שהשקיעו במוסכים.³²

64. באמצעות החלת ההוראות הקבועות בפרק ו' לנוסח המוצע לצו, יוכל כל מוסך העומד באמות המידה והתנאים להפוך למוסך שרות. עקב זאת ישמשו יותר מוסכים כמוסכי שרות מטעמם של מספר יבואני-רכב, בו זמנית. כך צפוי לעלות מספר המוסכים המשתייכים לרשת השרות של כל אחת מן המשיבות. הגדלת מספר המוסכים צפויה להגביר את הלחצים התחרותיים, לתמרץ את המוסכים להתייעל, ובכלל זה להוזיל את מחירי השרות לרכב ואת מחירי מוצרי הנמכרים על ידם.

³¹ סעיף 6(1)(6) לפטור הסוג האירופי, ראו הערת שוליים 19, קובע כי הפטור לא יחול אם היצרן, הספק או פירמה אחרת מגבילים את חירות המפיץ לקבוע מחירים והנחות למוצרים שבהסכם או תואמיהם.

³² בהתאם לפטור הסוג האירופי, ראו הערת שוליים 19, ככל שמדובר בשירותי תיקונים, מותר לדילר להציע ולספק שירותי תחזוקה ותיקון ליצרנים מתחרים באותה חנות עבודה. עם זאת יכול היצרן להגבילו ולהתנות זאת בכך, שלא יינתן לצדדים שלישיים ליהנות מההשקעות שנעשו על ידו, בין בציוד ובין בהכשרה מקצועית. ראו סעיף 3(4) לפטור וסעיף 7 למבוא.

8.ג. פרק ז' לצו: הבטחת קיום הוראות צו זה

65. סעיף 15 לנוסח המוצע לצו המוסכם קובע כי המשיבות וכל נושא משרה בהן, ינקטו בכל האמצעים הסבירים הדרושים על מנת שעובדיהן ושלוחיהן יקיימו אחר הוראות חוק ההגבלים העסקיים בכלל, והוראות הצו המוסכם בפרט.

בהתאם לסעיף 16.א. משיבות שיתקשרו עם סוכנים המוכרים את כלי הרכב המיובאים על ידן, חייבות לדאוג כי סוכנים אלה יקיימו אחרת אותן חובות המוטלות על המשיבות בעת שהן מבצעות מכירה ישירה של כלי רכב.

בהתאם לסעיף 16.ב. יתחייבו מנהליהן הכלליים של המשיבות להעביר לממונה מידי שנה הודעה מפורטת המאשרת את קיום הוראות הצו, ואת האמצעים אשר ננקטו על ידי המשיבות כדי לוודא קיום כאמור. כן יעבירו המשיבות לידי הממונה את נוסחי הסכמי ההרשאה וכתבי האחריות לרכב שהן צד להם.

66. במאמר מוסגר יצוין כי מאחר שתוקפו של צו מוסכם כתוקף פסק דין של בית משפט מחוזי, הרי שהפרת הוראותיו עשויה לגרור הליכים לפי פקודת בזיון בית המשפט. יתרה מכך, במקרה של אי קיום הוראות הצו ניתן יהיה לפנות אל בית הדין להגבלים עסקיים בבקשה להפעלת הסמכויות המוקנות לו בסעיף 35 לחוק ההגבלים העסקיים.

יודגש כי בכוונת הממונה לקיים פיקוח ומעקב אחר קיום הוראות הצו, על מנת להבטיח כי הוראות הצו לא תיעקפנה באמצעות נהגים מסחריים בעלי השפעה זהה (equivalent effect). כך למשל באשר לפעולות שינקטו המשיבות במטרה להמשיך ולחייב מוסכי שרות לרכוש מוצרי תעבורה מהן בלבד: שיחות שיזמו המשיבות על מנת לשכנע מוסכי שרות להגדיל את כמות הרכישה של מוצרי תעבורה מהן; חילופי מידע העשויים להוביל להתרעת מוסכי שרות לרכוש מוצרי תעבורה ממתחריהן של המשיבות; קשירה בין חידוש ההרשאה הניתנת למוסך השרות לבין היסטורית רכישות מוצרי התעבורה על ידי מוסך השרות; פעולות כאלה ואחרות ייחשבו כהפרה של הוראות הצו, והממונה נכון לעקוב אחר הנעשה כדי למונען.

במקרים כגון דא לא יהסס הממונה לפעול בהתאם לאפיקים השונים הקבועים בחוק.

9.ג. פרק ח': הוראות כלליות

67. בסעיף 17 לנוסח המוצע לצו נקבע כי הצו יכנס לתוקף בתוך 120 ימים מעת שיינתן לו תוקף של צו מוסכם. עוד נקבע כי בתקופת המעבר יפעלו המשיבות להבטיח כי עד לכניסתו לתוקף יקוימו כל הוראותיו. בכלל זה יחויבו המשיבות לתקן את הסכמי ההרשאה אשר אינם עולים בקנה אחד עם הוראות הצו.

68. בהתאם לסעיף 18 לנוסח המוצע לצו, נקבע כי הצו נעשה בלא שתהא בכך הודאה מצד מי מן המשיבות בדבר חבותן על פי הוראות חוק ההגבלים העסקיים בנוגע לתקופה אשר קדמה למועד ניתנת הצו. סעיף זה תואם את הוראות סעיף 50ב(א) לחוק ההגבלים העסקיים, אשר קובע כי צו מוסכם "יכול שיהיה בלא הודאה בחבות בנוגע לתקופה שקדמה למועד נתינתו".

69. סעיף 19 לנוסח המוצע לצו קובע כי הצו יהא בתוקף למשך חמש שנים, וכי על שינוי הוראות הצו יחול האמור בסעיף 50ב לחוק ההגבלים העסקיים. בהתאם לסעיף 50ב(ה), רשאי בית המשפט

לשנות בכל עת את הוראות הצו המוסכם, אם כל הצדדים לו הגישו בקשה מוסכמת לשינוי או במקרה בו הממונה או הצדדים האחרים לצו המוסכם הגישו בקשה לשינוי הצו, ובית המשפט שוכנע כי חל שינוי מהותי בנסיבות שהיו קיימות בעת מתן הצו המוסכם.

ד. הטענות שהובאו בפני הממונה ותגובתו להן³³

ד.1. כללי: על סעיף 50 לחוק ההגבלים העסקיים

70. סעיף 50 לחוק ההגבלים העסקיים מקים הסדר חדש, הלא הוא **הצו המוסכם**. על פי הסעיף יכול הממונה להתקשר בהסכם עם אדם אשר לדעת הממונה הפר לכאורה את הוראות החוק, במתכונת של צו מוסכם. במסגרת הצו המוסכם יתחייב אדם לעשות מעשה או להימנע מלעשות מעשה, או יתחייב לתקן את תוצאות הפרת הדין ולהימנע מהפרתו בעתיד. בין היתר, מאפשר הסעיף לחייב את האדם לשלם כסף לאוצר המדינה, זאת מבלי שאותו אדם מודה כי עבר על הוראות החוק.

על הממונה להביא את ההסכמה בינו לבין אותו אדם בפני בית המשפט או בית הדין לאישורו, כדי שזו תקבל תוקף של צו. תוקפו של צו מוסכם שאושר כאמור יהיה כתוקפו של פסק דין שניתן על ידי בית משפט מחוזי לכל דבר ועניין.

71. מטרת הסדר זה ליצור **ערוץ אזרחי**, שאין בצדו נפקות פלילית. כך יוכל הממונה לאכוף את הוראות החוק, תוך מניעת הנזק העשוי להיגרם לאדם או תאגיד המואשמים בהליך פלילי.³⁴ ההליכה בנתיבי הצו המוסכם נועדה, בין היתר לחסוך בעלויות העשויות להיות כרוכות בניהול הליכים משפטיים בפני בית המשפט, ובכך לקדם את התחרות בשוק.³⁵ הסדרים דומים קיימים גם בארצות הים - בארה"ב למשל קיים מוסד מקביל: ה-**"Consent Decree"**.³⁶

72. סעיף 50(ד) לחוק קובע כי בטרם הגשת הבקשה לאישור הערכאה השיפוטית, יפרסם הממונה בשני עיתונים יומיים את כוונתו להגיש את הצו לאישור בית המשפט. בהודעה זו יוזמן כל אדם העלול להיפגע מן הצו המוסכם, ארגון צרכנים או איגוד עסקי, להביא טענותיו בקשר לצו בפני הממונה.³⁷

³³ הטענות המובאות בפרק זה מתייחסות לנוסח המוצע לצו כפי שפורסם לראשונה להערות הציבור. נוסח זה רצ"ב כנספח ומסומן "י". הנוסח המובא לאישור בית הדין שונה, בעקבות הערות אלה. בהתאם, מתייחסות הערות הציבור, כפי שיפורטו להלן, לסעיפים המקוריים באופן בו פורסמו לראשונה.

³⁴ ראו בדברי ההסבר להצעת חוק ההגבלים העסקיים (תיקון מס' 5), התשנ"ט-1999, **הצעות חוק** 2805 (תשנ"ט) 385, עמ' 394. דברי ההסבר רצ"ב כנספח ומסומנים "י".

³⁵ הסדר זה מעגן בחוק רעיון שהביע בית המשפט העליון בבג"צ 326/96 **יוסף כספי ואח' נ' הממונה על ההגבלים העסקיים**, פ"ד נ(4) 817; 1996 **הגבלים עסקיים** 3006129: "הממונה מופקד על הגשמת תכליתו של חוק ההגבלים. לצורך ביצוע תפקידו היקנה לו החוק סמכות שבשיקול דעת. ומקום בו סבור הממונה, כי בנסיבותיו של ענין פלוני גיבוש הסדר מוסכם יקדם בדרך הטובה ביותר את האינטרס הציבורי שעליו הוא מופקד, רשאי הוא להעדיף הוצאת קביעה המבוססת על הסדר מוסכם על פני קביעה העתידה לעורר (או שכבר עוררה) מחלוקת משפטית; וממילא רשאי הוא גם לשאת ולתת עם הגורמים הנוגעים בדבר בענין תנאיו של ההסדר המוסכם. יצוין כי הסדרים מוסכמים אינם זרים לשיטות האכיפה המקובלות בתחום ההגבלים העסקיים בעולם".

³⁶ לשם תיאור כללי ראו 688 **ABA Section of antitrust Law, Antitrust Law Developments** (4th ed. 1997). העמודים הרלבנטיים רצ"ב כנספח ומסומנים "י".

³⁷ נוסח ההודעות שפרסם הממונה רצ"ב כנספח ומסומן "כ". טיוטת הנוסח המוצע לצו פורסמה גם באתר רשות ההגבלים העסקיים. www.antitrust.gov.il.

סעיף 50ב(ד)2 קובע כי לבקשה לאישור הצו שיגיש הממונה לבית המשפט או בית הדין, יצורף פירוט הטענות שהובאו בפני הממונה לגבי הצו, ואת תגובתו לטענות אלה. בהתאם להוראות סעיף זה, להלן יפורטו הטענות שהתקבלו אצל הממונה, ותגובתו באשר להן.

ד.2. איגוד המוסכים בישראל

73. איגוד המוסכים בישראל (להלן בפרק זה: "האיגוד"), מאגד בחובו כ-3,500 מוסכים. כאיגוד עסקי רשאי הוא להביא טענותיו בקשר לצו בפני הממונה, בהתאם להוראות סעיף 50ב(ד)1.

להלן פירוט טענות האיגוד והתייחסות הממונה לכל אחת מטענות אלה.³⁸

א. לטענת איגוד המוסכים, צו הפיקוח על מוצרי תעבורה קובע תנאים מספקים להבטחת איכות מוצרי התעבורה המיובאים לארץ. על כן, אין מקום להגדיר במסגרת הנוסח המוצע לצו מהו "מוצר תעבורה העומד בדרישות איכות והתאמה". בכך יפתח פתח שיאפשר למשיבות להמשיך לאסור על מוסכי שרות לעשות שימוש במוצרי תעבורה מסוימים, המתחרים במוצרי התעבורה המיובאים על ידן. לגישת האיגוד, ניתן להסתפק בפיקוח המופעל על ידי משרד התחבורה, ולאפשר לכל מוצר תעבורה להיכנס באופן חופשי לכל מוסך, ללא התערבות מצד המשיבות.

הממונה שוכנע כי יש לאפשר למשיבות לחייב את מוסכי השרות הפועלים מטעמן כי יעשו שימוש אך ורק במוצרי תעבורה העומדים בדרישות איכות והתאמה, זאת כדי לאפשר למשיבות לשמור על המוניטין שלהן, ועל מנת למנוע קלקולים העשויים לגרום למשיבות להוצאות מיותרות בגין כלי רכב המצויים באחריותן. לכן מאפשר הנוסח המוצע לצו למשיבות לחייב את מוסכי השרות לעשות שימוש במוצרי תעבורה איכותיים בלבד המתאימים מבחינה חשמלית, מכאנית, אלקטרו-מכאנית, מבנית, מידתית ופונקציונלית לדגם הרכב הספציפי בו עתידים הם להיות מותקנים. מוצר תעבורה כלשהו יכול לעמוד בדרישות משרד התחבורה, אך עדיין - קיימות דרגות איכות שונות, ועשויה להתעורר שאלה לגבי התאמתו לדגם מסוים של רכב.

מוצרי תעבורה מקוריים, ומוצרי תעבורה מסוג שמנים, מוצרי סיכה, נזולים לרכב או תוספים לרכב, התואמים את דרישות יצרן הרכב מבחינה פיזיקלית וכימית יחשבו כאיכותיים תמיד, ללא קשר לערוץ בו שוקו. על כן מוגדרים מוצרי תעבורה מסוג זה כעומדים בדרישת איכות והתאמה.

קיימים סוגים אחרים של מוצרי תעבורה אשר ניתן להניח לגביהם במידת סבירות רבה יחסית כי הם איכותיים ומתאימים לדגם רכב ספציפי: כך לגבי מוצרי תעבורה העומדים בדרישות תקן ישראלי או תקן מוכר אחר, או מוצרי תעבורה המיוצרים עבור דגם רכב מסוים על ידי יצרני OEM, אשר מייצרים עבור יצרני הרכב עצמם. מוצרי תעבורה אחרים מתאפיינים בכך שניתן לבדוק את מידת איכותם והתאמתם בהשוואה למוצרי תעבורה מקוריים בקלות יחסית: הדבר נכון כשמדובר במוצרי תעבורה המהווים חלק ממעטפת הרכב, ואינם קשורים למכלולים הפנימיים (כגון חלקי פח)

³⁸ טענות איגוד המוסכים רצ"ב כנספח ומסומנות "כ".

ואשר ניתן לבחון את מידותיהם בקלות. במקרים בהם מדובר במוצרי תעבורה המשתייכים לאחת מקבוצות אלה, ראה הממונה לנכון להשית על המשיבות את הנטל להוכיח כי המוצר אינו איכותי ואינו מתאים, אם ברצונן לאסור את השימוש בו.

מוצרי תעבורה אחרים, שאינם נופלים תחת אחת מן הקטגוריות שאוזכרו לעיל, יפלו בגדר סעיף משנה (6) להגדרת "מוצר תעבורה העומד בדרישת איכות והתאמה". לגבי מוצרים אלה לא נקבע דבר באשר לנטל להוכיח כי המוצר עומד בדרישת איכות והתאמה אם לאו.

מענה לחשש שהעלה האיגוד לפיו ינצלו המשיבות את הפרצה הנדונה לשם המשך הפיקוח על מוצרי התעבורה הנכנסים למוסכי השרות, מצוי - בין היתר - בסעיף 9 לנוסח המוצע לצו. הסעיף קובע מנגנון העברת מידע שנועד להבטיח כי שיקול הדעת באשר לשאלה אם לרכוש מוצר תעבורה מסוים אם לאו - יוותר בידי המוסך. בהתאם לסעיף יוכלו המשיבות לבחון האם מוסכי השרות מקיימים אחר דרישות האיכות וההתאמה **בדיעבד**, אחת לשלושה חודשים. יודגש כי סעיף 1 לנוסח המוצע לצו אוסר על המשיבות להגביל את מוסכי השרות ברכישת מוצרי תעבורה או בשימוש בהם בכל דרך שהיא, "ישירה או עקיפה".

ב. לטענת האיגוד, חלק מן המשיבות נערכו לקראת הצו המוסכם, והחלו בתוכנית להענקת הנחות מוגברות עבור קנייה מסיבית של מוצרי תעבורה מהן. הנחות אלה נועדו לאלץ את המוסכים לרכוש חלפים מן המשיבות בלבד, ולפגוע בשיקול דעתם החופשי של המוסכים. בהתאם טוען האיגוד, כי "חייבת לצאת הנחיה ברורה כי אסור ליבואנים להשתמש בהנחות מסוג זה, שנועדו לפגוע בתחרות."

לגישת הממונה, הנחות כמות כשלעצמן עשויות להיות יעילות, לפחות ככל שהן משקפות חסכון אמיתי בעלויות הנובע מרכישה מרוכזת. על כן אין לאסור על הנחות מסוג זה באופן גורף. מטרת הצו המוסכם להגביר את התחרות בענף מוצרי התעבורה, ולהזיל את מחיריהם של מוצרים אלה. מטרה זו יכול שתושג גם באמצעות הנחות כמות שיזמו המשיבות. יודגש כי ככל שהמשיבות ינקטו בפרקטיקות שתוצאתן הגבלת מוסכי השרות ברכישת מוצרי תעבורה, הרי שהן ימצאו בכך מפרות את הוראות הצו המוסכם, האוסר על יבואן רכב להגביל את מוסכי השרות בכל דרך שהיא, בין במישרין ובין בעקיפין.

ג. לטענת האיגוד יש להבהיר כי הוראות הצו המוסכם יחולו אף על חברות קשורות, זאת על מנת שלא ייעשו נסיונות מצד יבואני הרכב לעקר את הוראות הצו המוסכם בדרכים עקיפות, היינו באמצעות חברות קשורות עמם.

הממונה מסכים עם הערה זו. בעקבותיה שונתה הגדרת "יבואן רכב", ועתה הוא מוגדר כ"כל אחד מאלה המפורטים בנספח א' או כל תאגיד הנשלט על ידי מי מהם או מי מטעמם", זאת על מנת למגר את החששות שהועלו על ידי האיגוד.

ד. לטענת האיגוד, יש לקבוע במפורש במסגרת סעיף 6.ב. לנוסח המוצע לצו, כי העלויות של בדיקות הדיאגנוסטיקה יוטלו על המשיבות, שאם לא כן יגולגלו עלויות אלה על כתפי המוסכים, זאת ללא הצדקה. כן טוען האיגוד כי כיום אין חובה לערוך בדיקות דיאגנוסטיקה של רכב במוסכי שרות. מטרת הסעיף לחייב את בעל הרכב להיכנס אל

מוסכי השרות בתקופת האחריות, דבר שיקנה למוסכים אלה יתרונות על פני המוסכים האחרים.

הממונה סבור כי די בקביעה שבעל הרכב לא ישא בעלויות של בדיקות הדיאגנוסטיקה. לגישת הממונה, אין להתערב בשאלה מי הוא זה אשר ישא בעלות של בדיקות הדיאגנוסטיקה בסופו של יום (המשיבות או מוסכי השרות). עניין זה צריך להיות מוסדר במסגרת יחסי הגומלין שבין המשיבות לבין מוסכי השרות, ואינו מעניינו של צו זה.

בנוסף, על פי מידע שנמסר לממונה, כבר כיום יש דגמי רכב המחויבים לבצע בדיקות דיאגנוסטיקה, כתנאי לתוקף האחריות. על מנת למנוע מן המשיבות להשתמש בבדיקות אלה ככלי לחיוב בעלי הרכב להיכנס על מוסכי השרות הפועלים מטעמן כשם שחושש האיגוד, קובע סעיף 6.ב. לנוסח המוצע לצו שני תנאים. על פי האחד, "המועדים לביצוע הבדיקות הדיאגנוסטיות נקבעו על ידי יצרן הרכב כמדיניות כלל-עולמית או אזורית". היינו אין לקבל מועדים שנקבעו כמדיניות יחודית לישראל, מדיניות אשר מטרתה לעקוף את הוראות הצו המוסכם. על פי התנאי השני נאסר על המשיבות לקבוע "במישרין או בעקיפין, תנאים הקשורים לביצוע בדיקות דיאגנוסטיות, שמשמעם קשירה בין ביצוע בדיקות כאמור לבין ביצוע טיפול כלשהו ברכב". תנאים אלה נועדו למגר את החששות עליהם מצביע את האיגוד, ולמנוע עשיית שימוש בבדיקות הדיאגנוסטיות ככלי לחיוב בעלי רכב לפנות אל מוסכי השרות.

ה. לגישת האיגוד, המינוח המופיע בסעיף 6.ג. לנוסח המוצע לצו "הוראות כלל עולמיות או אזוריות של יצרן רכב" - אינו נכון, ומכל מקום חברי האיגוד אינם מכירים מינוח מעין זה. עוד טוען האיגוד כי יש לקבוע במפורש כי חובת ההוכחה בדבר הקשר הסיבתי שבין אי קיום ההוראות הכלל עולמיות או הכלל אזוריות לבין הפגם הנטען ברכב, תחול על המשיבות הטוענות לה.

במסגרת הנוסח המוצע לצו נבחר המינוח "הוראות כלל עולמיות או אזוריות של יצרן רכב" על מנת למנוע מצב בו יצרני הרכב יקבעו הוראות יחודיות עבור הטיפול בכלי-רכב בישראל, מתוך מטרה לשמר את המצב האנטי-תחרותי בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה, כפי שהתקיים עד עתה.

לגישת הממונה אין לקבל את טענת האיגוד על פיה יש להטיל את חובת ההוכחה על המשיבות בדבר הקשר הסיבתי בין הפגם ברכב לבין הטיפול הרשלני בו במפורש. סעיף 6.ד. לנוסח המוצע לצו אוסר על המשיבות לקבוע תנאים לעניין נטל ההוכחה במקרי מחלוקת בינן לבין בעל רכב, באשר לסיבות היווצרותו של פגם ברכב ובאשר לתוקפה של האחריות לרכב. בהתאם לכך, כל אימת שיתעורר סכסוך בין מי מן המשיבות לבין בעל רכב, יחולו על הצדדים כללי נטל ההוכחה הרגילים. עוד קובע הנוסח המוצע לצו כי המשיבות יוכלו לחייב בעל רכב שיבחר לטפל ברכבו במוסך שאינו מוסך שרות, בשמירת החשבוניות שקיבל במוסך בהתאם לדרישות צו הפיקוח על מוצרי תעבורה, ולהציג ליבואן הרכב לבקשתו, במקרי מחלוקת בדבר תוקף האחריות.

ו. טענת האיגוד אין לאפשר למשיבות לשלול את האחריות על פגם שנוצר עקב התקנת מוצר תעבורה אשר אינו עומד בדרישות איכות והתאמה, אם ההתקנה התבצעה במוסך שאינו מוסך שרות. יש בכך כדי להפלות את המוסכים שאינם מוסכי שרות, למרות שהם נהנים - כמו כלל המוסכים הפועלים בישראל - מרשיון משרד התעבורה.

על פי הנוסח המוצע לצו, בעל רכב מסתכן בשלילת האחריות לרכבו אך ורק כאשר הוא מקבל שרות לרכב במוסך שאינו מוסך שרות (או כאשר אינו דואג לביצוע טיפול ברכבו כנדרש). הנוסח המוצע לצו אינו מאפשר למשיבות לשלול את האחריות שהן מעניקות לרכב שבעליו טיפל בו במוסך שרות, זאת גם אם מוסך השרות התקין ברכב מוצרי תעבורה שמקורם אינו במשיבות דווקא. הממונה סבור כי הבדל זה בין מוסכי השרות לבין המוסכים העצמאיים, מוצדק לאור יכולתן של המשיבות לפקח על רמתם המקצועית של מוסכי השרות הפועלים מטעמן, לקיים הדרכות לעובדי מוסכים אלה ולהבטיח את הידע המקצועי שלהם. לא כך הוא המצב כאשר מדובר במוסכים עצמאיים. על כן, אין לחייב את המשיבות לשאת בתוצאות רשלנותם של מוסכים שאינם פועלים מטעמן, ואין לקבל את טענת האיגוד כאילו המוסכים העצמאיים מופלים לרעה בשל כך.

ז. טענת האיגוד אין לאפשר למשיבות לקבל מידע בדבר כמות המלאי הכוללת של מוצרי תעבורה המצויים בידי מוסך השרות, כשם שמאפשר סעיף 8.ב. לנוסח המוצע לצו, שכן נתון זה יאפשר למשיבות לדעת מהו אחוז מוצרי התעבורה שרכש מוסך השרות מהן ביחס לכמות שרכש ממתחריהן, על כל המשתמע מכך.

הממונה סבור כי הטענה על פיה ניתן לתרגם את כמות המלאי כוללת לנתון המשקף את אחוז מוצרי התעבורה שרכש מוסך השרות מן המשיבות, אינה נכונה. ברי כי אילו אפשר הנוסח המוצע לצו למשיבות לבקש ולקבל ממוסך השרות את כמות הרכישות הכוללת של מוצרי התעבורה, אכן היה ביכולתן לקבוע מהו אחוז מוצרי התעבורה שרכש המוסך מהן עצמן. בפועל לא כך הוא: כמות הרכישות הכוללת תיוותר חסויה, מאחר שחשיפת כמות המלאי הכוללת של מוצרי תעבורה המצויה בידי המוסך ברגע נתון אין משמעה חשיפת כמות הרכישות הכוללת של המוסך. מדובר בשני נתונים שונים, כשהאחד אינו נגזר באופן מיידי ממשנהו.

באשר לטעמים בגינם סבור הממונה כי יש לאפשר למשיבות לבקש ולקבל מידע בדבר מלאי מוצרי התעבורה העומדים לרשות מוסכי השרות הפועלים מטעמן, ראו בפסקה 59 לבקשה זו.

ח. טענת האיגוד על הצו לבטל במפורש את החיבור המקוון הקיים כיום בין מחשבי המוסכים למחשבי היבואן, אשר מאפשר ליבואן לדעת באופן מיידי כל דבר שבוצע במוסך.

הממונה סבור כי הנוסח המוצע לצו אוסר על המשך אותו חיבור מקוון בין מוסכי השרות למשיבות, אשר אפשר למשיבות לעקוב אחר כל המתרחש במוסכי השרות ולאכוף את קיום החיוב לרכוש מוצרי תעבורה מהמשיבות בלבד: סעיף 7 אוסר על המשיבות לבקש או לגרום למוסך שרות למסור מידע הנוגע לכמות מוצרי תעבורה בה

עשה מוסך שרות שימוש בפרק זמן נתון, או פרט כלשהו שעניינו מוצר תעבורה אותו רכש מוסך שרות ממקור שאינו המשיבות (למעט במקרים ספציפיים של בירור תביעות בקשר לאחריות לרכב המופנות כנגד המשיבות). סעיפים 8 ו-9 לנוסח המוצע לצו, מגדירים באופן מדויק מהו המידע ה"מותר" למשיבות. אותם סעיפים קובעים כי: "רשאי יבואן רכב לבקש ולקבל ממוסך שרות..." חיבור On-Line המאפשר שליפת מידע באופן מיידי, באופן שמאפשר מעקב מתמיד ומיידי אחר כל הנעשה במוסכי השרות - כדוגמת זה הקיים היום - לא יעמוד בתנאי הסעיפים האמורים, ויהווה חריגה מהוראות הצו.

ט. לטענת האיגוד, חשבונות המס המופקות כיום בהתאם לתוכנה המצויה בידי מוסכי השרות, מחייבות הכתבה של מחירי שעות העבודה. אף כי הצו אוסר על הכתבה כאמור, נראה כי המשיבות ממשיכות לנהוג כך.

עמדת הממונה היא שאם אכן מביאה התוכנה המצויה בידי מוסכי השרות להכתבה של מחירי שעות העבודה, הרי שיש בכך הפרה של סעיף 10 לנוסח המוצע לצו, האוסר על המשיבות להטיל על מוסכי השרות כל מגבלה באשר לתמחור השרות לרכב המוענק על ידם. על הפרה כזו להיפסק בהתאם להוראות הצו המוסכם, כמו גם בהתאם להוראות חוק ההגבלים העסקיים. עם זאת, לא נראה כי יש מקום בעקבות ההערה הנדונה לשינוי הנוסח המוצע לצו, האוסר בבירור על כל הטלת מגבלה באשר לתמחור, למעט ככל שמתיר זאת החוק.

י. לטענת האיגוד, הצו אינו מחייב את המשיבות לספק ספרות והדרכה טכנית, ציוד ותוכנות מחשב עבור כלי רכב המיובאים על ידו. מאידך, למשיבות הזכות לדרוש ממוסכי השרות לקיים דרישות מינימום, הנוגעות בין היתר לציוד טכני, דיאגנוסטי, וכלי עבודה, לספרות ולהדרכה טכנית. לדברי האיגוד, הצו צריך לקבוע כי עניינים אלה חייבים להיות מסופקים על ידי יבואן הרכב לכל דורש, שאם לא כן יוצר מצב בו מוסך הרוצה להפוך למוסך שרות, לא יוכל לטפל בכלי רכב המיובאים על ידי המשיבות.

הממונה מחזיק בעמדה לפיה משיבות שיגרמו כך ל"חסימת" מידע מקצועי וציוד דיאגנוסטי הנדרש לצורך מתן שרות לכלי רכב המיובאים על ידן בפני מוסכים שהפכו למוסכי שרות יפרו את הנוסח המוצע לצו. סעיף 2.ב. לנוסח המוצע לצו מחייב את המשיבות לקבוע דרישות מינימום וסטנדרטים הנוגעים - בין היתר - לציוד טכני ודיאגנוסטי, לכלי עבודה ולספרות והדרכה. בעקבות הערת האיגוד שונה הסעיף וכעת קובע הוא במפורש כי "את הדרישות והסטנדרטים האמורים יחיל יבואן רכב באופן שאינו מפלה". בהתאם, "חסימת" מידע וציוד בפני מוסך שרות ללא סיבה אובייקטיבית ומוצדקת, אסורה במפורש.

עניין אחר אשר עשוי לעלות בהקשר זה הוא יצירת אבחנה בין מוסכי שרות לבין מוסכים עצמאיים: "חסימת" מידע מקצועי וציוד דיאגנוסטי בפני המוסכים העצמאיים, אשר אינם משמשים כמוסכי שרות. לדידו של הממונה סוגיה זו אינה מעניינה של הצו המוסכם, ואין מקום לחייב את המשיבות במסגרת הצו לספק ציוד דיאגנוסטי ומידע מקצועי לכל דורש. הצו המוסכם נועד לטפל - בראש ובראשונה -

בבעייתיות הטמונה בהסכמי ההרשאה, וכזאת הוא עושה. כמו כן מחייב הצו את המשיבות לאפשר לכל מוסך העומד בקריטריונים להפוך למוסך שרות מטעמן, ואוסר על הפלייה בין מוסכי שרות. לעמדת הממונה, הטלת חובה על המשיבות לספק ציוד טכני, מידע מקצועי וכיוצא באלה למוסכים "עצמאיים" אין מקומה במסגרת צו זה, וזאת מבלי להביע עמדה באשר להטלת חובה כאמור.

עם זאת, מעיון ראשוני בנושא, נראה לכאורה כי מוסך שיבקש להשיג מידע מקצועי, ציוד דיאגנוסטי ותוכנות יוכל לעשות כן שלא באמצעות יבואני הרכב, אלא באמצעות התקשרות עם יצרני הרכב ישירות, או עם חברות העוסקות באספקת ציוד דיאגנוסטי ומידע טכני אשר מתחרות ביצרני הרכב בנושא זה.

יא. האיגוד גורס כי ניתן לפרש את סעיף 13 לנוסח המוצע לצו כמאפשר למשיבות לדרוש שהשרות לרכב הממותג יינתן בנפרד, מחוץ לשטח מוסך השרות.

הממונה מסכים עם הערה זו. בעקבותיה שונה הסעיף: מוסך השרות הוא שיבחר היכן יתן שרותים לרכב ממותג אחר - בתוך המוסך או מחוצה לו. במקביל, תוכלנה המשיבות לדרוש כי השטחים השונים יופרדו באמצעות חציצה פיזית, וכי בכל מקרה יעמוד מוסך השרות באמות המידה והתנאים שנקבעו לפי סעיף 11 (חזות המוסך, מיצובו וכיו"ב).

יב. האיגוד ביקש כי במסגרת הנוסח המוצע לצו יצויין במפורש כי כל ההסכמים הישנים שבין המשיבות למוסכי השרות, המנוגדים להוראות הצו, יתוקנו "כך שהסעיפים הבלתי-חוקיים יוצאו מהם".

הערה זו מקובלת אף היא על הממונה. לסעיף 17 לנוסח המוצע לצו הוספה תוספת כדלקמן: "בכלל זה יפעל יבואן רכב לתיקון הסכמי הרשאה בהם הוא קשור ככל שהם אינם עולים בקנה אחד עם הוראות צו זה."

יג. לגישת האיגוד יש להקים ועדה בת 3 חברים, בהשתתפות נציג מטעם איגוד יבואני הרכב, נציג מטעם איגוד המוסכים, ויו"ר מטעם הממונה על הגבלים עסקיים, אשר תטפל בבעיות שוטפות, ותיתן מענה לסוגיות פרשניות העולות מן הנוסח המוצע לצו בזמן אמת. לדידו של האיגוד סעיף 18 לנוסח המוצע לצו, אשר לפיו כל ספק שיתעורר בקשר להוראות הנוסח המוצע לצו יובא להכרעת אב בית הדין, אינו מספק.

הממונה אינו סבור כי יש מקום להקמת ועדה כהצעת האיגוד, שכן נראה כי די ברגולטור הפועל כיום בתחום התחבורה, הלא הוא משרד התחבורה המעורה בתחום, לצורך מתן מענה לבעיות שוטפות. לפי סעיף 50ב(ג) לחוק ההגבלים העסקיים, תוקף הצו המוסכם כמוהו כתוקפו של פסק דין של בית משפט מחוזי. על כן אין מקום להקמת ועדת היגוי שתיתן פרשנות נוספת להוראותיו. יתרה מכך, בסופו של יום הוחלט להשמיט את נוסחו של סעיף 18 לנוסח המוצע לצו (כפי שפורסם בטיטא לנוסח המוצע לצו שהועברה להערות הציבור), לאחר שהתקבלה הסברה כי יש בו כדי להתנות על סעיף החוק האמור, המהווה הוראה קוגנטית.

3.4. אוטוליין בע"מ

74. אוטוליין בע"מ (להלן: "אוטוליין"), היא חברה העוסקת ביבוא והפצה של מוצרי תעבורה, מקוריים ולא-מקוריים, לרכבים מתוצרת General Motors. כמי שפועלת בענף מוצרי התעבורה, חשופה אוטוליין להשלכות הצו, ועלולה להיפגע מהן. על כן רשאית היא להביא טענותיה בקשר לצו בפני הממונה, בהתאם להוראות סעיף 50ב(ד)(1).

להלן טענות אוטוליין והתייחסות הממונה לטענות אלה.³⁹

א. ראשית טוענת אוטוליין כי סעיף 1 לנוסח המוצע לצו צריך שיקבע איסור מפורש לפיו לא יגבילו המשיבות מוסכי שרות ברכישת מוצרי תעבורה על דרך של הנחות מטרה, הנחות נאמנות, קשירת מוצרים ו/או סירוב בלתי סביר לספק מוצר תעבורה. בנוסף יש לאסור על המשיבות לנקוט בצעדים במטרה לסלק מתחרה, לפגוע ביכולתו להתחרות ו/או לסכל רכישה של מוצרי תעבורה על ידי מוסך מורשה ממתחרה של המשיבות, לרבות בדרך של מכירה במחיר נמוך מהעלות המשתנה. אוטוליין גורסת כי המשיבות תוכלנה להמשיך ולהפעיל את ההסדרים הכובלים שבינן לבין מוסכי השרות באמצעות "מכשירים" אלה.

לגישת הממונה, סעיף 1 נועד לשים קץ להסדרי הבלעדיות שבין המשיבות למוסכי השרות, זאת לאחר שנמצא כי הסדרים כובלים אלה פגעו בתחרות בענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה. בהתאם לנוסח הסעיף, כל דרך - ישירה או עקיפה - בה ינקטו המשיבות, אשר נפקותה המעשית היא הגבלת מוסכי שרות ברכישת מוצרי תעבורה, תהא מנוגדת להוראת סעיף 1 לנוסח המוצע לצו, ועל כן תהא אסורה.

אוטוליין מבקשת אם כן כי יקבע איסור גורף על פרקטיקות מסוג הנחות מטרה, הנחות נאמנות, קשירת מוצרים, סירוב בלתי סביר לספק והתנהגות טורפנית.

לגישת הממונה אין מקום לאסור דווקא פרקטיקות אלה באופן גורף, שהרי ממילא, אם יבחרו המשיבות לנהוג באופן שמשמעותו האמיתית - הגבלת מוסכי השרות ברכישת מוצרי תעבורה, הרי שימצאו מפרות את הוראות סעיף 1. קיימות פרקטיקות רבות שמשמעותן המעשית היא הגבלת מוסכי השרות בניגוד לסעיף 1 לנוסח המוצע לצו. לא כולן נמנות במסגרת הסעיף, ואין בכך כדי להתירן.

בשל כך, הרחבת גבולותיו של סעיף 1 לנוסח המוצע לצו, כשם שהציעה אוטוליין, מיותרת ואינה משרתת את מטרות הצו המוסכם, ואולי אף פוגעת בהן.

ב. לגישת אוטוליין יש לקבוע בסעיף משנה (6) להגדרת "מוצר תעבורה העומד בדרישות איכות והתאמה" כי הנטל להוכיח שהמוצר אינו איכותי ומתאים ירבוץ על המשיבות גם ככל שמדובר במוצר תעבורה שאינו נכנס למי מן הקטגוריות (1) עד (5).

הממונה סבור כי דרישת אוטוליין אינה מתיישבת עם הגיונה של הגדרת "מוצר תעבורה העומד בדרישות איכות והתאמה". לפירוט באשר לרציונלים העומדים מאחורי ההגדרה ראו פסקה 73. א לבקשה זו.

³⁹ טענות אוטוליין רצ"ב כנספח ומסומנות "כ" .

ג. לטענת אוטוליין יש לשנות את הגדרת "מוצר תעבורה OEM",⁴⁰ שכן יצרן OEM מייצר סוג מוצרים עבור יצרן רכב, ואין הכרח שייצר עבור דגם ספציפי של יצרן כאמור. עמדת הממונה כי על ההגדרה להישאר כפי שהיא.

"מוצר תעבורה OEM" הוגדר כ"מוצר תעבורה אשר יוצר על ידי יצרן המייצר מוצרי תעבורה מאותו סוג ולאותו דגם עבור יצרן רכב..." במסגרת הנוסח המוצע לצו, משמשת הגדרה זו לצורך סעיף משנה (2) של הגדרת "מוצר תעבורה העומד בדרישת איכות והתאמה". צודקת אוטוליין בטענתה כי יתכנו מקרים בהם יצרן OEM מייצר מוצרי תעבורה עבור מספר דגמים של אותו יצרן רכב (למשל פנסים עבור כל דגמי היצרן FIAT). אך במקרים אלה אין הכרח כי כל מוצרי התעבורה שיוצרו יהיו זהים (יתכן כי היצרן מייצר פנסים שונים המיועדים לדגמי רכב שונים). על מנת שניתן יהיה להניח מראש כי מוצר תעבורה OEM אכן מקיים אחר דרישות איכות והתאמה - בהתאם להגיונה של הגדרת "מוצר תעבורה העומד בדרישת איכות והתאמה" - הוגדר "מוצר תעבורה OEM" כמוצר אשר יוצר לצורך דגם ספציפי של רכב מסוים. במקרים אחרים יתכן אמנם שמוצר תעבורה אשר יוצר על ידי OEM הינו איכותי ומתאים לדגם רכב מסוים, אך אין סיבה להניח זאת מראש.

ד. אוטוליין מבקשת כי במסגרת הצו יחויבו המשיבות לקבל את אישור בית הדין לחוזים אחידים עבור כתבי האחריות המונפקים על ידם.

ככלל, הממונה אינו מתנגד לכך שהמשיבות יפעלו לקבלת אישור בית הדין לחוזים אחידים עבור כתבי האחריות המונפקים על ידן, אך לטעמו אין מקום לחייב לעשות כן באמצעות הצו המוסכם, מאחר שלא יהיה בכך כדי לקדם את מטרות הצו.

ה. אוטוליין גורסת כי אמות המידה והתנאים שיקבעו המשיבות, כשם שהן נדרשות לעשות בסעיף 11 לצו המוסכם, יועברו אל הממונה על הגבלים עסקיים לאישורו.

בהתאם לנוסח המוצע לצו, על אמות המידה והתנאים להיות ברורים ורלוונטיים למתן הרשאה למוסך. לעמדת הממונה די בכך שהתנאים יועברו לעיונו כדי להבטיח כי הוראות הסעיף ימולאו. אין מקום לדרוש את אישורו של הממונה להם. דרישה מעין זו נחזית כהתערבות רגולטורית מיותרת המסרבלת את ההליך ומשיתה עלויות מיותרות.

ו. אוטוליין מעירה עוד כי יש לחייב את המשיבות לאמץ תוכנית אכיפה פנימית.

כעניין שבמדיניות, אין הממונה נוהג **לכפות** על גופים עסקיים לאמץ תוכנית אכיפה פנימית. לדידו, אימוץ תוכנית אכיפה פנימית צריך שיעשה באופן וולונטרי, שכן כפיית תוכנית כאמור על גוף עסקי לא תסייע להטמעת עקרונות דיני ההגבלים העסקיים בקרב אותו גוף.

בנוסף, בהתאם לסעיף 16.ב. לנוסח המוצע לצו, מנהליהן הכלליים של המשיבות נדרשים להעביר אל הממונה "הודעה מפורטת המאשרת קיום הוראות צו זה, והמתארת את האמצעים אשר ננקטו על ידי יבואן הרכב על מנת לוודא קיומן של הוראות אלה". הוראה זו משרתת מטרות דומות לאלה של תוכנית האכיפה הפנימית.

⁴⁰ להסבר בדבר "מוצר תעבורה OEM" מהו, ראו לעיל פסקה א.1.ג.

- ז. לטענת אוטוליין, הסכמי ההרשאה וכתבי האחריות של המשיבות, וכן הודעת מנהליהן הכלליים בדבר העמידה בתנאי הצו המוסכם, צריך שיעמדו לעיון הציבור.
- סעיף 16.ב. לנוסח המוצע לצו מחייב את המשיבות להעביר אל הממונה את הסכמי ההרשאה שלהן, את כתבי האחריות וכן הודעה של מנהליהן הכלליים המאשרת קיום הוראות הצו, והמתארת את האמצעים אשר ננקטו על ידי המשיבות על מנת לוודא קיום הוראות אלה. בהתאם לסעיף 12 לנוסח המוצע לצו, אמות המידה והתנאים החלים על מוסך המבקש להפוך למוסך שרות מטעם מי מן המשיבות, צריכים לעמוד לעיון כל דורש במקום העסקים הראשי של המשיבות. לגישת הממונה נראה כי די באלה.
- העמדת הסכמי ההרשאה, כתבי האחריות והודעת המנכ"ל לעיון הציבור אין בה כדי לתרום תרומה ממשית לשם הבטחת קיום הוראות הצו. מעבר לכך, הסכמי ההרשאה עשויים לכלול סודות מסחריים, ולכן אין מקום להעמידם לעיון הציבור. באשר לכתבי האחריות, אלה מצויים ממילא בידי בעלי רכב אשר עשויים למצוא עצמם נפגעים מהתנהגותן של המשיבות, ודי בכך.
- ח. לגישת אוטוליין, סעיף 18 לנוסח המוצע לצו צריך שיקבע כי "אין בצו כזה (כך במקור) כדי לגרוע מכל הוראת דין בנוגע לתקופה שקדמה למועד נתינת הצו", ולחילופין, יש למחוק את הסעיף כליל.
- סעיף 50ב(א) לחוק קובע כי "צו מוסכם כאמור יכול שיהיה בלא הודאה בחבות בנוגע לתקופה שקדמה למועד נתינתו". בהתאם, עמדו המשיבות על כך שבמסגרת הוראות הצו המוסכם יקבע כי הצו נעשה ללא הודאה מצידן בדבר חבותן על פי הוראות חוק ההגבלים העסקיים או בדבר הפרה של הוראות החוק, בנוגע לתקופה שקדמה למועד נתינת הצו. מפאת תרומתו הצפויה של הצו המוסכם לתחרות ולציבור, הסכים הממונה להכללת קביעה כאמור במסגרת סעיף 18 לנוסח המוצע לצו. לפיכך הערתה של אוטוליין היא מיותרת שכן הצו אינו קובע חבות לגבי העבר.
- ט. מוסיפה אוטוליין וטוענת כי יש להוסיף לנוסח המוצע לצו סעיף לפיו הפרת הוראות הצו דינה כדין הפרה של הוראות חוק ההגבלים העסקיים.
- סעיף 50ג(ג) קובע כי משמעות צו מוסכם היא כשל פסק דין שניתן על ידי בית משפט מחוזי, לכל דבר ועניין. הממונה סבור כי בנסיבות העניין אין מקום להתנות או להוסיף על קביעת החוק. כאמור, הפרת הוראות הצו יכולה לגרור הליכים לפי פקודת בזיון בית המשפט, או פניה לבית הדין להגבלים עסקיים להפעלת סמכויותיו הקבועות בסעיף 35 לחוק ההגבלים העסקיים.
- י. אוטוליין טוענת כי יש לחייב את המשיבות למכור ציוד דיאגנוסטיקה וספרות מקצועית לכל דורש, בדומה לחובה החלה על יצרני רכב בארה"ב ובאירופה.
- לעניין זה הובאה התייחסות לעיל, ראו פסקה 73. י לבקשה זו.

ד.4. איגוד חברות הביטוח

75. איגוד חברות הביטוח בישראל (להלן בפרק זה: "האיגוד"), מאגד את רוב חברות הביטוח הפועלות בארץ העוסקות בביטוח רכב רכוש. כאיגוד עסקי רשאי הוא להביא טענותיו בקשר לצו בפני הממונה, בהתאם להוראות סעיף 50(ב)(ד)(1).

להלן פירוט טענות האיגוד והתייחסות הממונה לטענות אלה.⁴¹

א. על פי הטענה הראשונה אותה מעלה האיגוד, יש להוסיף להגדרת "מוצר תעבורה העומד בדרישת איכות והתאמה" גם חלפים שיובאו ברשיון משרד התחבורה, שכן משרד התחבורה מעניק רשיון יבוא אך ורק כאשר איכות החלף עומדת בדרישותיו. כן יש להוסיף להגדרה מוצרי תעבורה שמקורם בפירוק כלי-רכב, בתנאי שפירוק זה נעשה תוך שמירה על הוראות הדין.

כפי שהובהר לעיל, (ראו פסקה 73.א לבקשה זו), עמדת הממונה היא כי אין מקום לשינוי הגדרת "מוצר תעבורה העומד בדרישת איכות והתאמה", כך שתכלול גם כל מוצר תעבורה שיובא ברשיון משרד התחבורה. זו עמדתו גם באשר למוצרי תעבורה משומשים. הנוסח המוצע לצו עוסק במוצרי תעבורה חדשים בלבד, שכן דרגת האיכות של מוצרי תעבורה שמקורם בפירוק כלי רכב עשויה להיות ירודה, ולא ברור כלל אם מוצרים כאלה מהווים תחליף למוצרי תעבורה חדשים. בנוסף, מנתונים שנאספו עולה כי מידת השימוש במוצרי תעבורה אלה מועטה.

ב. האיגוד טוען כי אין לאפשר למשיבות להכתיב את סוג מוצרי התעבורה כאשר הן מממנות 90% או 50% מעלותם. לטענתו יש הצדקה להכתבה כאמור אך ורק אם המשיבות נושאות במלוא העלות של המוצרים.

הממונה אינו מקבל טענה זו של האיגוד. להסבר בדבר הטעמים בגינם מאפשר הנוסח המוצע לצו הכתבה של מוצרי תעבורה גם כאשר המשיבות נושאות ב-90% או ב-50% מעלותם, ראו לעיל בפסקה 46 לבקשה זו.

ג. הנוסח המוצע לצו מאפשר למשיבות לחייב את מוסך השרות לעמוד בדרישות מינימום מסוימות הקשורות לתפקודו המקצועי. לטענת האיגוד, יש בכך פתח שיאפשר למשיבות להמשיך ולשלוט במוסכי השרות הפועלים מטעמן. לגישת האיגוד כשירותו ותפקודו המקצועי של המוסך צריך שייקבעו על ידי משרד התחבורה, ועל ידו בלבד.

הממונה אינו חולק על היותו של משרד התחבורה הגוף הרגולטורי אשר תפקידו לפקח על כשירותם ותפקודם המקצועי של המוסכים הפועלים בארץ. עם זאת, נראה כי כאשר משיבות מתקשרות עם מוסכים מסוימים ומאפשרות להן לפעול מטעמן ולהשתמש בסמני המסחר שלהן וכפועל יוצא להתהדר במוניטין שלהן, הרי שיש לאפשר להן לחייב את המוסכים לעמוד בסטנדרטים של איכות ומקצועיות, כראות עיניהן של המשיבות, כל עוד דרישות אלה מוחלות באופן שאינו מפלה. עוד באשר לטעמים בגינם מאפשר

⁴¹ טענות איגוד חברות הביטוח רצ"ב כנספח ומסומנות כ"ב".

הנוסח המוצע לצו למשיבות לחייב מוסכי שרות לקיים דרישות מינימום ולעמוד בסטנדרטים שיקבעו על ידן, ראו לעיל בפסקה 48 לבקשה זו.

ד. לטענת האיגוד, אין לאפשר למשיבות לחייב את מוסך השרות לציין בחשבונית כי נעשה שימוש במוצר תעבורה חליפי. אין להפוך את החשבונית לאמצעי כובל ומכביד.

הממונה אינו מסכים לטענה זו. לדידו יש לאפשר למשיבות לקיים מעקב אחר מוצרי התעבורה שהותקנו בכלי רכב המטופלים במוסכי השרות הפועלים מטעמם, בעיקר ככל שמדובר בכלי רכב המצויים בתקופת האחריות. יצוין כי סעיף 16(א) לצו הפיקוח על מוצרי תעבורה מחייב ממילא מסירת חשבונית בעת העברת בעלות או החזקה במוצר תעבורה. חשבונית זו צריכה לכלול את שמו של מוצר התעבורה, מספרו הקטלוגי ומחירו לצרכן. לפי סעיף 16(ג) לחוק רשאי עוסק לציין בחשבונית חלף המספר הקטלוגי של מוצר התעבורה פרטים אחרים, כגון דגם הרכב לו מיועד המוצר, שם יצרן המוצר וסיווג המוצר לפי אחת מאלה: מקורי, חליפי, משופץ או משומש. אם כן, כבר עתה מחייב החוק כי חשבוניות יכללו נתונים מהם ניתן ללמוד האם הותקן ברכב מוצר תעבורה חליפי או מקורי.

ה. האיגוד מתנגד להכללת סעיף 2.ב. לנוסח המוצע לצו. סעיף זה מאפשר למשיבות לחייב את מוסכי השרות הפועלים מטעמן להודיע לבעלי רכב בדבר יכולתם לבחור בין מוצר תעבורה מקורי לחליפי. אם צוין בהודעה כאמור כי מוצר התעבורה שהוצע אינו מצוי באחריות המשיבות, מחייב הסעיף את המשיבות לדאוג כי מוסך השרות יודיע לבעלי הרכב כי החוק מחייב כל מוכר של מוצר תעבורה במתן אחריות לפעילותו התקינה, וכי התקנת המוצר כשלעצמה אינה שוללת את האחריות לרכב בה מחויבות המשיבות. לטענת האיגוד "סעיף זה עלול לסכל את השימוש במוצר תעבורה חליפי תחת האצטלה של שמירת החוק".

הממונה סבור כי משיבות שיבחרו לחייב את מוסכי השרות הפועלים מטעמן להודיע לבעלי רכב הפונים לקבלת שירותיהם כי ביכולתם לבחור בין מוצרי תעבורה חליפיים למקוריים - יתרמו לתחרות. ברגיל, בעלי רכב הפונים אל מוסכי שרות עשויים לסבור כי במוסכים אלה מצויים מוצרי תעבורה מקוריים בלבד. הודעה ברוח האמור תעמיד את בעלי הרכב על האפשרות לבחור במוצרי תעבורה שאינם מקוריים דווקא, אך איכותיים באותה מידה, גם במוסכי שרות.

יודגש כי על מנת למנוע בלבול של בעלי הרכב, מחויבות המשיבות לדאוג שלא תהא בהודעת המוסך משום הטעייה. עליהן לחייב את מוסכי השרות להודיע לבעלי הרכב כי אין בהתקנת מוצרי תעבורה חליפיים כדי להפקיע את האחריות לרכב הניתנת מטעם המשיבות, וכי בהתאם לסעיף 13א לצו הפיקוח על מוצרי תעבורה נהנה כל מוצר תעבורה מאחריות לתקופה בת 3 חודשים או לנסיעה עד 6,000 ק"מ. בנוסח המוצע לצו צוין כי המשיבות יחייבו את מוסכי השרות "הבהרה כאמור תעשה באופן שלא יהא בה משום הטעיית בעל הרכב, במישרין או בעקיפין". הממונה סבור כי יש באלה משום מענה לחשש שהעלה האיגוד.

ו. לטענת האיגוד סעיף 4 לנוסח המוצע לצו מרוקן מתוכן את ההסדר הקבוע בסעיף 3 לו, שכן הוא מאפשר לכאורה מתן אחריות "חינם", מבלי שהמשיבות תהיינה מחויבות להפרידה מן האחריות הבסיסית.

הממונה מסכים לטענת האיגוד, שכן נוסחו של סעיף 4, כפי שפורסם לעיון הציבור, הותיר אכן אי-בהירות מסוימת. בהתאם שונה הסעיף וכעת הוא קובע כדלקמן: "האמור בסעיף 3 לא יחול על אחריות לרכב אשר ניתנה לאחר רכישת הרכב, מעבר להתחייבותו של מעניק האחריות לרכב על פי תנאיה". הסעיף נועד ליתן מענה למקרים בהם יזמו המשיבות תיקוני Recall (למשל) בעקבות גילוי פגמים בפס ייצור של רכב מדגם מסוים. עוד להסבר בדבר סעיף זה ראו לעיל בפסקה 50 לבקשה זו.

ז. האיגוד טוען כי אין לאפשר למשיבות לחייב בעלי רכב לקבל שרות לרכב במוסך מסוים אלא אם המשיבות נושאות במלוא העלות של שירות. בהתאם יש לבטל את ההוראה הקבועה בסעיף 6.א. המאפשרת למשיבות לחייב בעלי רכב לפנות למוסכי שרות, גם אם הן נושאות ב-90% מעלות השרות לרכב או ב-50% ממנו, ככל שמדובר במוצרים מסוימים.

טענה זו דומה לטענה אחרת של האיגוד - השניה במספר, כפי שמופיעה לעיל - ולגישת הממונה יש לדחותה, מהטעמים המפורטים בפסקה 54 לבקשה זו.

ח. האיגוד גורס כי יש לשנות את ההוראה המאפשרת חיוב בעלי רכב לבצע בדיקות דיאגנוסטיות במוסך שרות בלבד. יש לאפשר ביצוע בדיקות כאלה בכל מוסך מורשה כדין.

לגישת הממונה אין מקום לשינוי ההוראה. הוראה זו נועדה לאפשר למשיבות לקיים מעקב אחר כלי הרכב המצויים באחריותן, ככל שמעקב זה נדרש בשל הוראות ענייניות של יצרני הרכב. מעקב זה יכול שיתבצע במוסכים הפועלים מטעם המשיבות, ומחויבים לעמוד באמות המידה המקצועיות ובסטנדרטים האיכותיים שנקבעו על ידן - היינו מוסכי השרות. על מוסכים אלה למסור למשיבות מידע בדבר שרות לרכב שהעניקו לכלי רכב מסוימים, וכך לאפשר להן לקיים את המעקב הנדרש. על כן, בין אם ניתן לבצע בדיקות דיאגנוסטיות במוסכים שאינם מוסכי שרות ובין אם לאו, אין בכך כדי להביא לשינוי ההוראה.

ט. עוד טוען האיגוד כי הסייגים המופיעים כיום בסעיף 6.ג. לנוסח המוצע לצו, המאפשרים סיוג האחריות במקרים מסוימים, מרוקנים מתוכן את כתב האחריות בכל מקרה בו בעל הרכב פונה למוסך שאינו מוסך שרות. חלף סייגים אלה, יש לקבוע הוראה כללית לפיה פטור היבואן מאחריות, אם הוכח שהתקלה אותה נדרש היבואן לתקן במסגרת האחריות נובעת מעבודה במוסך שאינו מוסך שרות או כתוצאה מחלפים תואמים בלתי תקינים.

הממונה אינו מקבל טענה זו. בסעיף 6.ג. לנוסח המוצע לצו נקבעה שורת מקרים בהתקיימם לא ישאו המשיבות באחריות לרכב. המאפיין מקרים אלה הוא שהמשיבות תהיינה פטורות מלשאת בעלותם של פגמים ברכב שנוצרו עקב רשלנותו של בעל הרכב,

או עקב רשלנותם של מוסכים שאינם מוסכי שרות. סעיף 6.ד. לנוסח המוצע לצו קובע כי המשיבות לא יוכלו להתנות תנאים לעניין נטל ההוכחה במקרי מחלוקת בין לבין בעלי רכב. לפרוט בדבר הטעמים העומדים בבסיסם של החריגים הנדונים ראו פסקה 56 לבקשה זו.

למעשה מבקש האיגוד בטענתו להרחיב את הסייג גם למקרים בהם הותקנו ברכב חלפים "בלתי תקינים" במוסכי שרות. הממונה אינו מסכים לכך. כפי שצויין לעיל, מאחר שהמשיבות יכולות להפעיל פיקוח על רמתם המקצועית ואיכות עבודתם של מוסכי השרות הפועלים מטעמן, הרי שנקבע שהן ישאו באחריות על פגמים גם אם אלה נגרמו כתוצאה מטיפול רשלני של מוסכי השרות, או מהתקנת חלפים "בלתי תקינים".

י. לטענת האיגוד, בעוד שבעל רכב אשר יקבל בתקופת האחריות שרות לרכב במוסך שרות לא יחויב בשמירה על חשבוניות, הרי שבעל רכב שיפנה למוסך שאינו מוסך שרות בתקופת האחריות יהיה מחויב לעשות כן. האיגוד סבור כי הוראה זו תביא לכך שבעלי רכב יחששו לפנות למוסכים שאינם מוסכי שרות, כדי שלא להסתכן בפגיעת האחריות במקרים שלא שמרו על חשבוניות. בנוסף מאחר שעל פי הנוסח המוצע לצו המשיבות הן שיקבעו מה יירשם בחשבוניות, תיווצר עמימות רבה אף יותר.

הממונה סבור כי החובה לשמור על חשבוניות אינה בבחינת נטל כבד מדי על בעל רכב שבחר לפנות למוסך שאינו מוסך שרות, במהלך תקופת האחריות. ברי כי אם שרות לרכב במוסכים עצמאיים יהיה זול משרות המוצע במוסכי שרות, יעדיפו בעלי רכב לפנות למוסכים העצמאיים, ולשאת בנטל שמירת החשבוניות (אשר צו הפיקוח על מוצרי תעבורה מחייב ממילא את מסירתן). מעבר לכך, באמצעות החשבוניות ניתן יהיה לקיים מעקב אחר הטיפולים שבוצעו ברכב. מכל מקום, שלילת האחריות יכולה להיעשות אך ורק בהתאם להוראות סעיפים 6.ב ו-6.ג. לצו.

בנוסף, טענת האיגוד לפיה המשיבות הן אלה שיקבעו את פרטי החשבוניות אינה נכונה. כפי שצויין לעיל, סעיף 16 לצו הפיקוח על מוצרי תעבורה מחייב מסירת חשבוניות בגין שרות לרכב וקובע מה יכללו חשבוניות אלה. בהתאם לסעיף 6.ה. נוסח המוצע לצו, ועל מנת להקל על בעלי רכב, חייבות המשיבות לפרט בכתבי האחריות הנמסרים לבעלי הרכב "את הפרטים אותם יש לכלול בחשבונות על מנת שתתקיימנה דרישות סעיפים 16 (א) ו-16(ב) לצו האמור". החוק מחייב ממילא הכללת פרטים מסוימים בחשבונות, והוראה זו נועדה למנוע מצב בו המשיבות יתלו בטענה לפיה חשבונות שנמסרו לבעלי רכב אינן מקיימות אחר דרישות החוק.

יא. לטענת האיגוד, מתן אפשרות למשיבות לקבל מידע בדבר המלאי הכולל המצוי במוסך השרות, תאפשר להן לחלץ מנתון זה את היקף הרכישות "החיצוניות" של המוסך. בכך יישמר המצב בו מוסך השרות נתון למרותו ולשליטתו של היבואן.

הממונה אינו מסכים לטענה. ראו נימוקיו לכך בפסקה 73. ז לבקשה זו.

יב. האיגוד גורס כי הצו לא מטיל על המשיבות חובה להכיר בכל מוסך העומד באמות המידה והתנאים שנקבעו על ידן כמוסך שרות. בנוסף, אמות מידה נוקשות יגבילו את

מספר מוסכי השרות, וכך תמנע תחרות. סבירות אמות המידה צריכה להבחן על ידי גוף שלישי, היינו משרד התחבורה.

טענה זו אינה נכונה: סעיף 11 לנוסח המוצע לצו קובע מפורשות כי "בתום ארבעים וחמישה ימים מעת היכנס צו זה לתוקף, יקבע יבואן רכב אמות מידה ותנאים ויודיע כי מוסך העומד בהם יוכל, אם ירצה בכך, להפוך למוסך שרות מטעם יבואן הרכב". היינו: כל מוסך שיעמוד בתנאים שנקבעו ויהיה מעוניין יהפוך למוסך שרות. על פי הנוסח המוצע לצו נדרש כי אמות המידה והתנאים יהיו רלוונטיים למתן ההרשאה למוסך ויהיו ברורים. עוד נדרש בסעיף 12 לנוסח המוצע לצו, כי אמות המידה והתנאים יועברו לידי הממונה, ויעמדו לעיון כל דורש. לגישת הממונה די בכך כדי למנוע קביעה של אמות מידה נוקשות מדי.

יג. לטענת האיגוד, מתן אפשרות למשיבות לחייב את מוסכי השרות שיפעלו מטעם יותר ממשיבה אחת להקצות שטח נפרד עבור כל יבואן ויבואן, תכביד על מוסך השרות, ותשלול את המוטיבציה שלו לשמש כמוסך שרות מטעם יותר מיבואן רכב אחד. הגבלה זו תגדיל עלויות ותביא לבזבוז משאבים מיותר.

לגישת הממונה, הפתרון אשר בא לידי ביטוי בנוסח המוצע לצו מאזן בין שני אינטרסים: מחד - הרצון לאפשר למוסכי שרות לשמש ככאלה מטעם יותר מיבואן רכב אחד. מאידך - רצון של המשיבות להגן על המוניטין שלהן, ולמנוע ממתחריהן לעשות שימוש בהשקעותיהן. בהתאם מאפשר הנוסח המוצע לצו למשיבות לדרוש ממוסכי השרות הפרדה בין המותגים שלהן למותגים מתחרים.

יד. עוד טוען האיגוד כי אין די בחיוב המנכ"לים של המשיבות במסירת הודעה המאשרת קיום הוראות הצו. על המנכ"לים ליתן תצהיר, וכמוהם גם מנהל אגף החלפים ומנהל אגף השרות של המשיבות. בנוסף ראוי להבהיר בצו שהפרתו תחייב גם נושאי משרה של המשיבות.

הממונה סבור כי אין להוסיף על האמור בסעיף 16.ב. לנוסח המוצע לצו. הסעיף קובע כי ההודעה שיעבירו מנהליהן הכלליים של המשיבות אל הממונה לא רק תאשר קיום הוראות הצו, אלא תתאר את האמצעים שנקטו על ידי המשיבות על מנת לוודא קיומן של הוראות אלה. כן דורש הסעיף מן המשיבות כי יעבירו לידי הממונה את נוסחי הסכמי ההרשאה וכתבי האחריות שהן צד להם. לגישת הממונה אין בחיוב מנהלי אגף החלפים והשרות במסירת תצהיר - כשם שמציע האיגוד - כדי להועיל.

מכל מקום - נוסחו של סעיף 15 לנוסח המוצע לצו שונה, כך שכיום קובע הסעיף כי מעבר לחובה המוטלת על המשיבות, גם **כל נושאי משרה בהן** "ינקטו בכל האמצעים הסבירים הדרושים על מנת שכלל עובדין ושלוחיו של יבואן הרכב יקיימו הוראות צו זה ואת הוראות חוק ההגבלים העסקיים".

טו. האיגוד מבקש להוסיף הוראה לנוסח המוצע לצו לפיה כל צד מעוניין יהיה רשאי לפנות לבית הדין בנוגע לסוגיית הפרת ההסכם על ידי היבואנים.

כפי שצויין לעיל, סעיף 50 לחוק קובע כי צו מוסכם כמוהו כפס"ד שניתן על ידי בית משפט מחוזי. סעיף 35 לחוק קובע כי לאחר מתן החלטה של בית הדין בעניין הגבל עסקי, רשאי בית הדין "באותה החלטה או בהחלטה נוספת, ליתן כל צו הנראה לו דרוש כדי להבטיח שהחלטתו תקינים". הממונה סבור כי אין מקום להוסיף על האמור בסעיפים אלה.

טז. האיגוד טוען כי המשיבות מונעות כיום יבוא מקביל של מוצרי תעבורה, תופעה המונעת תחרות בשוק מוצרי התעבורה המקוריים. לגישת האיגוד, על הצו המוסכם לפתור גם עניין זה.

מתן היתרי יבוא אינו מצוי בתחום סמכותו של הממונה. עם זאת, יצויין כי עניין היבוא המקביל נדון במסגרת דיוני הוועדה הבינמשרדית להסרת חסמים בתחום יבוא כלי רכב, אשר מסרה את המלצותיה למנכ"ל משרד התחבורה ביום 6 באפריל 2000. נקבע שם כי "הוועדה רואה בחיוב את פתיחת השוק למספר יבואנים ליצרן ובלבד שישמר הקשר בין היצרן ליבואן".⁴²

ד.5. סונול ישראל בע"מ

76. סונול ישראל בע"מ (להלן: "סונול") היא חברה למוצרי נפט המשווקת, בין היתר, מוצרי תעבורה מסוג שמנים ומוצרי סיכה למכוניות ולמנועים. כמי שפועלת בענף מוצרי התעבורה, חשובה סונול להשלכות הצו, ועלולה להיפגע מהן. על כן רשאית היא להביא טענותיה בקשר לצו בפני הממונה, בהתאם להוראות סעיף 50ב(ד)(1).

להלן טענות סונול והתייחסות הממונה לטענות אלה.⁴³

א. לגישת סונול, יש להגדיר את האיסור הקבוע בסעיף 1 לנוסח המוצע לצו באופן רחב. יש לקבוע כי הגבלה כוללת "המלצה, התניה, הענקת הטבה, קידום, או כל דרך אחרת שמיועדת להביא להעדפה".

לגישת הממונה אין מקום לשינוי סעיף 1 לנוסח המוצע לצו. לדידו, כל פרקטיקה (ובכלל זה המלצה, התניה, הענקת הטבה או קידום) שתוצאתה הגבלת מוסך שרות ברכישת מוצרי תעבורה ובשימוש בהם - אסורה. התייחסות נוספת למשמעותו של סעיף 1 לנוסח המוצע לצו ראו לעיל בפסקה 74. א לבקשה זו.

ב. סונול טוענת כי בהתאם להגדרת הסכם הרשאה הרי שזו מוגבלת אך ורק למוסכים המורשים לטפל ברכב במסגרת טיפולי האחראיות. על כן יש לודא כי ההגדרה תחול על כל מוסך הרשאי להעניק טיפולים שנחזים להיות בהתאם להנחיות יצרן הרכב או נציגו.

לגישת הממונה אין מקום לשינוי ההגדרה. על פי מצב הדברים השורר כיום, מוסכי שרות הנושאים את שמן של מי מן המשיבות, או מעניקים שרות מטעמן, מעניקים שרות לכל כלי הרכב מאותו דגם: הן כלי-רכב המצויים בתקופת האחראיות, והן כלי-

רכב שתקופת האחריות המוענקת להם תמה. על כן, ההגדרה כפי שנקבעה חלה על כל המוסכים הנחשבים ל"מוסכי רשת". משיבות שיזמו פיצול של המוסכים הפועלים מטעמן למוסכים המעניקים שרות לכלי-רכב שבאחריות לעומת מוסכים המעניקים שרות לכלי-רכב שאינם באחריות, על מנת להתחמק מהוראות הצו המוסכם, תיחשבנה כמי שמנסות לעקוף את הוראות הצו, ובכך כמי שמפרות אותו.

יתרה מכך, פיצול מסוג זה עשוי להוות "שינוי מהותי בנסיבות", המאפשר פניה לבית המשפט בהתאם להוראת סעיף 50ב(ה)(1), בבקשה כי ישנה את הוראות הצו המוסכם.

ג. לטענת סונול הגדרת ההתאמה כפי שמופיעה כיום בנוסח המוצע לצו, מתעלמת מדרישות ההתאמה של שמנים, מוצרי סיכה נוזלים ותוספים (המהווים מוצרי תעבורה). על כן מומלץ להוסיף להגדרה גם התאמה "פיזית", "כימית" ו"איכותית".

הממונה מסכים עם חלק מהערת סונול, הנובעת מהשוני הקיים בין מוצרי תעבורה "מוצקים" ל"נוזליים". בהתאם לכך שונה סעיף משנה (3) להגדרת "מוצר תעבורה העומד בדרישת איכות והתאמה" (כעת מדובר בסעיף משנה (2) להגדרה). על פי ההגדרה שנקבעה, נדרש כי השמן, מוצר הסיכה, הנוזל לרכב או התוסף לרכב יעמוד בדרישות שקבע יצרן הרכב שעניינן תכונותיו הפיזיקליות והכימיות של מוצר כאמור. כמו כן, המונח "התאמה" אינו מופיע כלל בסעיף משנה זה, שכן התאמה "חשמלית, מכאנית, אלקטרו-מכאנית, מבנית, מידתית ופונקציונאלית" - אינה רלבנטית כלל למוצרי תעבורה נוזליים.

לגישת הממונה אין מקום להוסיף להגדרת "התאמה" גם התאמה "איכותית" - כהצעת סונול - שכן בהתאם להגדרת הנוסח המוצע לצו, איכות לחוד והתאמה לחוד.

ד. סונול טוענת כי סעיף משנה (3) להגדרת מוצר תעבורה העומד בדרישות איכות והתאמה מתייחסת לשמנים ומוצרי סיכה בלבד. על פי הטענה יש להרחיב את ההגדרה לכלל הנוזלים לרכב (כגון נוזלי קירור וכיוצא באלה), ותוספים לרכב (כגון תוספים לשמן ותוספים לדלק).

הממונה מסכים אף עם הערה זו. סעיף משנה (3) האמור שונה (כאמור - מדובר כעת בסעיף משנה (2) להגדרה) והוא כולל עתה "מוצר תעבורה מסוג שמן או מוצר סיכה או נוזל לרכב או תוסף לרכב".

ה. לטענת סונול, לאור הגדרת מוצר תעבורה מקורי המופיעה בצו הפיקוח על מוצרי תעבורה, ובשל תופעת האריזות היחודיות המאפיינות את מוצרי השמן, יש להבהיר כי מוצרים שנארוזו עבור יצרניות השמנים הישראליות, או מכח הסכם עמן, אינם נכללים בהגדרת מוצר תעבורה מקורי.

הממונה מסכים עם תוכן ההערה של סונול. עם זאת, לדידו, אין צורך בשינוי הגדרת "מוצר תעבורה מקורי". ככלל, על פי הגדרת הצו, אשר אימצה למעשה את הגדרת צו הפיקוח על מוצרי תעבורה, ייחשב מוצר תעבורה כמקורי אם הוא ארוז באריזה של יצרן הרכב, אם יצרן הרכב סימן אותו או את אריזתו במספר המופיע בקטלוג היצרן, או אם הוא ניתן לזיהוי בקטלוג היצרן. מכאן עולה כי שמנים לרכב, אשר נארוזו

בישראל מכוח הסכם עם מי מן המשיבות, לא יוכלו להיחשב כמוצר תעבורה מקורי אשר יוצר על ידי יצרן הרכב.

מכל מקום, ועל מנת שלא להותיר ספקות בעניין, מובהר בזאת כי בהתאם לפרשנות המוסכמת על הממונה ועל המשיבות לנוסח המוצע לצו, מוצרי שמן אשר נארזו באריזות ייחודיות בעקבות הסדר כלשהו עם מי מן המשיבות, לא ייחשבו כ"מוצר תעבורה מקורי" כמובנו של מונח זה בנוסח המוצע לצו. במקרים בהם שמנים או מוצרי סיכה תואמים את דרישות יצרן הרכב, ללא תלות בצורת אריזתם, הם יהנו מן החזקה לפיה מדובר ב"מוצר תעבורה העומד בדרישות איכות והתאמה".

ו. סונול גורסת כי בהתאם לנוסחו של סעיף 1 לנוסח המוצע לצו, ניתן להבין כי המשיבות יוכלו לחייב מוסכי שרות לעשות שימוש במוצרי תעבורה מסוימים.

הממונה סבור כי לא נותרה עמימות בהקשר זה. סעיף 1 לנוסח המוצע לצו קובע כלל ברור לפיו נאסר על המשיבות להגביל בכל דרך שהיא את מוסכי השרות בכל הנוגע ברכישת מוצרי תעבורה או בשימוש בהם. עם זאת, סעיף 1.א. לנוסח המוצע לצו מאפשר למשיבות לחייב שימוש במוצרי תעבורה העומדים בדרישות איכות והתאמה, כשם שאלה הוגדרו בפרק א' של הנוסח המוצע לצו. לגישת הממונה, הנוסח המוצע לצו אינו מתיר ספק באשר לאיסור החל על המשיבות לחייב עשיית שימוש במוצרי תעבורה מסוימים.

ז. לטענת סונול, רוב המוסכים אינם נוהגים להחזיק בו זמנית בצובר אחד שמנים של יצרנים שונים מאותו סוג ומאותה איכות. על כן, מתן אפשרות למשיבות לחייב את מוסך השרות לעשות שימוש בשמן מסוים כשמדובר בטיפול המכוסה במסגרת האחריות משמעו - מוסך השרות ירכוש את כל תצרוכת השמן לה הוא זקוק מאותה חברת השמן שהמשיבות חפצות ביקרה.

הממונה מסכים עם טענה זו של סונול, שכן נמצא כי יש מוסכים שאין באפשרותם להחזיק יותר מסוג אחד של שמן בצובר. בהתאם, הוסף לצו סעיף 1.ג. ולפיו כאשר מדובר במוצרי תעבורה מסוג שמן, לא תוכלנה המשיבות לחייב את מוסכי השרות לעשות שימוש במוצרים אלה כשהם מצויים בצובר (להבדיל מאריזות קטנות), גם אם הן, יצרני הרכב או מי מטעמם נושאים בתשלום עבורם. הזכות לבחור האם לעשות שימוש בשמן בצובר אם לאו תיוותר בידי המוסך.

ח. סונול טוענת כי על הנוסח המוצע לצו לקבוע במפורש כי כל הסכם בין המשיבות לבין יצרן, יבואן או ספק של מוצר תעבורה חליפי, הכולל הגבלה מפורשת או משתמעת, או התחייבות מפורשת או משתמעת להגביל מוסכי שרות - בטל.

לגישת הממונה, התיקון שנעשה בצו, לפיו הוגדר "יבואן רכב" כ"כל אחד מאלה המפורטים בנספח א' או כל תאגיד הנשלט על ידי מי מהם או מי מטעמם" עונה לחשש עליו מצביעה סונול. בהתאם לתיקון זה ייאסר על המשיבות להגביל את מוסכי השרות ברכישת מוצרי תעבורה או בשימוש בהם, בין בעצמן ובין באמצעות התקשרות עם גוף אחר שיעשה זאת מטעמן. בין במישרין, ובין בעקיפין. בכלל זה, התקשרות של המשיבות עם יצרן, יבואן או ספק של מוצרי תעבורה חליפיים הכוללת התחייבות

מפורשת או משתמעת להגבלת מוסכי שרות, מנוגדת להוראות הנוסח המוצע לצו, ועל כן בטלה.

ט. סונול טוענת כי כשם שאין לאפשר למשיבות לחייב מוסכי שרות לעשות שימוש במוצרי תעבורה מתוצרת מסוימת, כך אין לאפשר להן להתנות את האחריות לרכב בשימוש במוצר כאמור.

הממונה מסכים בכל לב לטענת סונול. עם זאת, כבר עתה לא מאפשר הנוסח המוצע לצו למשיבות להתנות את האחריות לרכב בשימוש במוצר תעבורה מסוים, כפי שקובע סעיף 6: "לא יקבע יבואן רכב תנאים לתוקפה או לתחולתה של אחריות לרכב, אשר משמעם הישיר או העקיף חיוב בעל רכב לקבל שרות לרכב ממוסד שרות או לעשות שימוש במוצר תעבורה מסוים". לגישת הממונה אין מקום לתיקון נוסף של הנוסח המוצע לצו.

י. לטענת סונול אין לאפשר למשיבות להמליץ בפני בעל הרכב על עשיית שימוש במוצר תעבורה מתוצרת מסוימת. בכלל זה יש לאסור על המלצה לעשות שימוש בשמניה של חברת השמן עמה התקשרה מי מן המשיבות, כאשר ההמלצה הנעשית במסגרת ספר הרכב. על פי הטענה יש לאפשר למשיבות לכלול "פרסומות על מוצרי תעבורה בספרי רכב אך ורק אם ניתנת אפשרות לכל יצרן או ספק של מוצר תעבורה העומד בדרישת איכות והתאמה לפרסם באותם תנאים בספר הרכב."

לגישת הממונה, אין לחסום בפני המשיבות את האפשרות להמליץ על שמנים מסוימים לרכב, ככל שמדובר בהמלצה כנה, שאין הגבלה בצידה. "המלצה" שאינה המלצה כנה אסורה בהתאם לסעיף 1 לנוסח המוצע לצו. ברי כי המלצה אמיתית יכול שתיעשה באמצעות ספר הרכב. אין מקום להתערבות הממונה בתוכנו של ספר הרכב, למעט האיסור להפכו לכלי להטלת מגבלות על בעלי הרכב או על מוסכי השרות. בפני חברות השמן עומדות אפשרויות פרסום רבות ומגוונות. אין בפרסום המלצה בספר רכב כדי לפגוע באופן אמיתי בחברות שמן המעוניינות בפרסום תוצרתם, גם אם אינן יכולות לעשות כן באמצעות ספרי הרכב.

יא. לטענת סונול, סעיף 9 לנוסח המוצע לצו, המאפשר למשיבות לקבל ממוסד שרות אחת לשלושה חודשים מידע בדבר סוג מוצרי התעבורה שנרכשו על ידי המוסד, כל עוד אין בכך כדי לזהות את הספקים מהם רכש מוסד השרות את המוצרים, אינו רלבנטי לשמנים, שכן זיהוי היצרן והמספר הקטלוגי של מוצרי השמן מזהה גם את ספק השמן. לגישת הממונה בהנחה שטענת סונול נכונה, הרי שבפועל לא נוצרת בעייתיות: סעיף 9 לנוסח המוצע לצו אוסר על העברת מידע אם יש בו כדי לזהות את הספקים מהם רכש מוסד השרות את מוצרי התעבורה. בהתאם, לא יועבר למשיבות מידע המזהה את חברת השמן.

6.4. מר אריה גבע

77. מר אריה גבע הוא בעל רכב. ככזה חשוף הוא להשלכות הצו ועלול להיפגע מהן, ועל כן רשאי הוא להביא טענותיו בקשר לצו בפני הממונה, בהתאם להוראות סעיף 50(ד)(1).

להלן טענות מר גבע והתייחסות הממונה לטענות אלה.⁴⁴

א. לטענת מר גבע, אין בצו הוראה המחייבת את המשיבות להעמיד לרשות מוסך שיבקש זאת ספרות מפרטים והדרכה טכנית. באופן זה ייבצר ממוסכים שאינם מוסכי שרות לבצע תיקונים ברכב.

לעניין זה הובאה התייחסות לעיל, ראו פסקה 73. י לבקשה זו.

ב. לטענת מר גבע, כיום יתקשה בעל רכב להשוות מחירים או לחפש מוצרי תעבורה חליפיים, זאת בין השאר בשל העדר ידיעה פרטנית בדבר מוצר התעבורה אותו יש להחליף או לתקן ברכב. על כן יש לחייב את המשיבות למסור לבעלי הרכב מספר קטלוגי של כל מוצר תעבורה הנמצא ברכב.

הממונה סבור כי הסוגיה עליה עומד מר גבע אינה מתאימה לטיפול במסגרת הצו. חיוב המשיבות לספק לבעלי רכב מידע בדבר מוצרי תעבורה, מספרם הקטלוגי וכל כיוצא באלה, נועד להתגבר על פערי מידע המתקיימים בשווקים אלה, פערים הנובעים מדרגת המקצועיות הגבוהה הקיימת אצל העוסקים בענף, בהשוואה לאלה הצורכים את שירותיהם. סוגיה זו אינה מעניינה של הצו המוסכם.

ה. סוף דבר

78. הממונה סבור כי בשל שלל הנימוקים שפורטו לעיל, מגשים הנוסח המוצע לצו את ההסכמות שהושגו בינו לבין המשיבות ונותן מענה להערות הציבור, כפי שהובאו בפניו. עוד סבור הממונה כי מתן תוקף של צו להסכמות אלה הוא החלופה האופטימלית במקרה שלפנינו לטיפול בבעיות התחרותיות המאפיינות את ענפי השרות לרכב ומוצרי התעבורה. מתן תוקף של צו מוסכם להסכמות האמורות יסייע להגברת התחרות בענפים אלה, לרווחת הציבור ולהשגת יעילות.

אשר על כן מתבקש בית הדין הנכבד להיענות לבקשה זו ולתת להסכמה שבין הממונה למשיבות, כפי שבא לידי ביטוי בנוסח המוצע לצו, תוקף של צו מוסכם.

ירושלים,

טליה פרגר-סולומון, עו"ד

באת-כח הממונה

⁴⁴ טענות מר אריה גבע רצ"ב כנספח ומסומנות "ב".