

ירושלים, י"ג חשוון תשפ"ה

14 נובמבר 2024

לכבוד
מר אדי בן ליש
ראש מנהל תנועה
משרד התחבורה

שלום רב,

הנדון: היועצות ביחס להוספת תוצר Farizon בקטגוריה N1 לרישיון היבואן הישיר שבידי גיא

מוביליטי בע"מ

סימוכין: פנייתכם מיום 03.07.24, פנייתנו מיום 18.08.24

בהמשך להתכתבויות שבסימוכין, בנוגע לקבלת ייעוץ בטרם הוספת תוצר Farizon בקטגוריה N1 לרישיון יבואן ישיר לחברת גיא מוביליטי בע"מ (להלן **גיא מוביליטי**), הריני להשיב כדלקמן:

1. בפנייתכם נתבקשה הממונה על התחרות (להלן **הממונה**) לייעץ ביחס להוספת רישיון יבואן ישיר לגיא מוביליטי עבור רכבים מסחריים מתוצר Farizon (להלן **פאריזון**) בקטגוריה N1. זאת, בהתאם לסעיפים 11 ו-12(א) לחוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, התשע"ד-2013 (להלן **חוק הריכוזיות**)¹.

2. בפנייתנו שבסימוכין מיום 18.08.24 הודענו כי בכוונת הממונה לייעץ בנוגע לבקשת הוספת התוצר כאמור.

3. במסמך זה נציג את הבדיקה שערכה רשות התחרות (להלן **הרשות**) ביחס להשפעה התחרותית הצפויה מהוספת התוצר המבוקש לרישיון היבואן שבידי גיא מוביליטי. הבדיקה כללה בחינה של מקטעי הפעילות בקטגורית N1.

4. ממצאי הבדיקה הם כי לקבוצת יוניון, בה גיא מוביליטי חברה, פעילות ענפה בייבוא כלי רכב בקטגוריה N1, ובפרט כלי רכב מסחריים מסוג טנדר. הממצאים מעלים כי הוספת תוצר פאריזון

¹ אליהם מפנה גם סעיף 45 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016.

בקטגוריה זו לרישיון הייבוא של גיאו מוביליטי אינה צפויה להטיב או לקדם את התחרות, ואף עלולה למנוע את קידום התחרות ובכלל זה התחרות הפוטנציאלית, בפרט בסגמנט הטנדרים.

5. בהתאם לכך, ומשיקולים של קידום התחרותיות הענפית, המלצת הממונה היא שאין מקום להוסיף לרישיונה של גיאו מוביליטי את תוצר פאריזון בסיווג N1, והכל כפי שיפורט להלן.

הצדדים והרקע לבקשה

6. **גיאו מוביליטי** היא חברה פרטית בעלת רישיון לייבוא רכבים חשמליים מתוצר Geely (להלן **ג'ילי**) בקטגוריית הרכבים הפרטיים M1 וכן בעלת רישיון לייבוא תוצר פאריזון בקטגוריה N2 בלבד. נוסף על כך, החברה בעלת רישיון יבואן עקיף לתוצר Zeeker (להלן **זיקר**) מבית ג'ילי בקטגוריה M1.

7. גיאו מוביליטי מוחזקת על ידי יוניון השקעות ופיתוח בע"מ² (85%) ועל ידי מר רן דנאי (15%). יוניון השקעות ופיתוח בע"מ חברה בקבוצת יוניון (להלן **יוניון**), המייבאת באמצעות יוניון מוטורס בע"מ את התוצרים טויוטה ולקסוס בקטגוריות M1 ו-N1, ובאמצעות יוניון רכב תעשייתי בע"מ את התוצר HINO בקטגוריה N2 ורכבים תפעוליים של תוצר טויוטה.

8. **פאריזון** הוא תוצר השייך לחטיבה המסחרית³ של קונצרן הרכב הסיני Zhejiang Geely Holding Group (להלן **קונצרן ג'ילי**).⁴ כאמור, גיאו מוביליטי מייבאת כיום בקטגורית M1 את התוצרים ג'ילי וזיקר, אשר שייכים לחטיבת הרכב הפרטי של קונצרן ג'ילי, וכן לאחרונה אושרה לה הוספת רישיון יבוא לתוצר פאריזון בקטגוריה N2 על ידי משרד התחבורה.⁵

9. חתמה החטיבה המסחרית של קונצרן ג'ילי על הסכם עם גיאו מוביליטי [REDACTED] בעקבותיו [REDACTED]

הוגשה הבקשה הניצבת לפנינו.⁶

² מוחזקת באופן שווה על ידי מר אנדרו הרון חורש (50%) וגברת רוקסן חורש (50%).

³ GCV – Geely Commercial Vehicles.

⁴ ראו באתר האינטרנט של קונצרן ג'ילי את מבנה הקונצרן: <https://zgh.com/our-business/?lang=en>

⁵ בקשת רישיון פאריזון לקטגוריה N2 לא נדרשה בייעוץ של הממונה בהתאם לרף הקבוע ברשימת הזכויות.

⁶

פעילות היבואן בקטגוריה N1

10. כפי שהוגדר על ידי משרד התחבורה, קטגוריה N1 מכילה כלי רכב מסחריים שמשקלם הכולל אינו עולה על 3.5 טון. לוח 1 מפרט את היקפי הפעילות הכמותיים של היבואנים הפעילים בקטגוריה זו בשנת 2023.⁷

לוח 1: רישום כלי רכב בקטגוריה N1 לפי יבואן, 2023

יבואן	היקף פעילות	מספר כלי רכב שנרשמו
לובינסקי	37.2%	3354
יוניון	32.4%	2917
קבוצת יוניברסל	14.3%	1288
סמלת	4.7%	422
כלמוביל	4.2%	377
צ'מפיון מוטורס	2.3%	205
פריסבי	1.7%	149
טלקאר	1.5%	138
דלק מוטורס	0.9%	83
צ'יינה מוטורס	0.8%	71
יו.די.אס	0.1%	9
מכשירי תנועה ומשאיות	0.0%	2
שלמה	0.0%	1
סך הכל	100.0%	9016

11. כפי שניתן לראות, יוניון הינה אחת משתי החברות המובילות בישראל בשיווק כלי רכב מסחריים בקטגוריה N1 ואוחזת בהיקף פעילות משמעותי של 32.4% במהלך שנת 2023. יוניון ולובינסקי, שתי היבואניות הגדולות ביותר בקטגוריה, אוחזות יחדיו בכ-70% מייבוא כלי הרכב בקטגוריה, כאשר קבוצת יוניברסל השחקנית הבאה אחריהן בעלת היקף פעילות של 14.3%.

12. ניתן לחלק את קטגוריה N1 למספר סגמנטים בהתאם למאפייני הכלים ולשימושים השונים: וואנים, טנדרונים וטנדרים (רכבי פיקאפ). בשים לב להיקף הפעילות של יוניון בסגמנט הטנדרים, ייעוץ

⁷ היקפי הפעילות וכלל הנתונים במכתב זה נגזרו מתוך נתוני שירות קארזון. הנתונים מבוססים על נתוני רישום כלי רכב של משרד התחבורה כפי שנמסרו לאיגוד יבואני הרכב.

זה יתמקד בסגמנט הנ"ל. כ-43% מבלי הרכב שיובאו לישראל בשנת 2023 בקטגוריה N1 היו טנדרים, נתון שהופך סגמנט זה לשני בגודלו לאחר סגמנט הטנדרונים שמהווה 46% מהקטגוריה. לוח 2 מפרט את היקפי הפעילות הכמותיים של היבואנים בסגמנט הטנדרים.

לוח 2: רישום כלי רכב בסגמנט טנדרים לפי יבואן ותוצר, 2023

יבואן ותוצר	היקף פעילות	כמות כלי רכב שנרשמו
יוניון	57.0%	2257
טויוטה	57.0%	2257
קבוצת יוניברסל	32.5%	1288
איסוזו	32.0%	1266
שברולט	0.6%	22
כלמוביל	3.8%	150
מיצובישי	3.8%	150
טלקאר	3.5%	138
קיה	3.1%	122
סאן יאנג	0.4%	16
צ'מפיון	1.7%	67
פולקסווגן	1.7%	67
סמלת	1.1%	45
ג'יפ	1.1%	45
דלק מוטורס	0.4%	16
פורד	0.4%	16
סך הכל	100.0%	3961

13. מנתוני לוח 2 עולה כי יוניון היא היבואנית המובילה בסגמנט הטנדרים עם 57% מסך הפעילות בתחום. זאת, באמצעות פעילותה הענפה בשיווק דגם טויוטה היילקס, שהוא הדגם הנמכר ביותר בסגמנט. השחקנית השנייה בגודלה היא קבוצת יוניברסל עם דגם איסוזו די-מקס, ואחריה כלמוביל וטלקאר עם דגמי מיצובישי וקיה בהתאמה, בהיקפי פעילות זניחים. כך, יוניון וקבוצת יוניברסל יחדיו מהוות כ-90% מסגמנט הטנדרים.

פעילות קונצ'רן ג'ילי ברכבים מסחריים

14. כפי שתואר לעיל, תוצר פאריזון הינו חלק מקונצ'רן ג'ילי, שפועל במגוון תחומים בענף הרכב. כמו כן, בדיקות קודמות של הרשות העלו כי תוצרי ג'ילי נתפסים בעיני שחקנים בתחום הרכב כאיכותיים ומבוקשים.⁸

15. את קונצ'רן ג'ילי מרכיבים מספר מותגים סיניים המייצרים רכבים מסחריים חשמליים ממגוון הסגמנטים, החל ממשאיות כבדות וכלה בוואנים וטנדרים. מפרסומים עדכניים של קונצ'רן ג'ילי אנו למדים כי הקונצ'רן השיק לאחרונה את מותג Riddara (להלן **רידארה**), אשר מטרתו הוא שיווק טנדרים חשמליים במשקל כולל של עד 3.5 טון.⁹ לפי הצהרות היצרן, המותג מיועד לשיווק בשווקים שונים ברחבי העולם, בין היתר במזרח התיכון, אסיה ואירופה.¹⁰

16. קונצ'רן ג'ילי אמנם טרם השיק דגם טנדר ישירות תחת תוצר פאריזון, אך לקונצ'רן קיימת האפשרות לשווק את מותג רידארה תחת תוצר פאריזון או להשיק דגמי טנדרים אחרים תחת תוצר זה.

ניתוח תחרותי

17. במסגרת הניתוח התחרותי נמצא כי הוספת תוצר פאריזון בקטגוריה N1 לרישיונה של ג'או מוביליטי אינה צפויה להטיב או לקדם את התחרות, ואף עלולה למנוע את קידום התחרות ובכלל זה התחרות הפוטנציאלית, בפרט בסגמנט הטנדרים.

18. כפי שניתן להתרשם מהנתונים לעיל, קטגוריה N1 היא ריכוזית, כך ש-70% מהפעילות בה מוחזקים בידי שני שחקנים. סגמנט הטנדרים ריכוזי אף יותר, כך שמעל 50% מהפעילות בו מוחזקים בידי שחקן יחיד וכ-90% בידי שני שחקנים. יוניון היא אחת משתי השחקניות המובילות בקטגוריה N1, ובסגמנט הטנדרים היא השחקנית הגדולה ביותר המחזיקה לבדה בהיקף פעילות של מעל 50% כך שהיא מובילה בפער גדול על היבואניות המתחרות.

19. הדגמים אשר נכללים או עשויים להיכלל בעתיד בתוצר פאריזון בקטגוריה N1, צפויים להתחרות בתוצרים של יוניון בקטגוריה זו ובכלל זה בסגמנט הטנדרים. הפוטנציאל של תוצר פאריזון לקדם את התחרות בענף מתחזק כאשר מעמדו של קונצ'רן ג'ילי בעולם הרכבים החשמליים נלקח בחשבון. מדובר באחד הקונצרנים המובילים בתחום הרכבים החשמליים בסין, שחדר בהצלחה לשוק הישראלי בקטגוריית הרכבים הפרטיים ומתחרה עם דגמי הבנזין של המותגים המסורתיים. לתוצר

⁸

⁹ אתר האינטרנט של המותג: <https://www.riddara.com/riddara-rd6>

¹⁰ ראו הודעה לעיתונות באתר היצרן מיולי 2024: <https://www.riddara.com/newsroom/20240704>

מקונצן בעל מוניטין כשל ג'ילי, צפוי להיות פוטנציאל לחדור גם לקטגוריות נוספות ובהן N1, ולהוות חלופה מבוקשת לטויוטה היילקס ואיסוזו די-מקס.

20. מתן הרישיון המבוקש לגיאו מוביליטי עלול להוביל לכך שפוטנציאל התחרות של תוצר פאריזון בטנדרים לא יתממש במלואו או אף לא יתממש כלל. ההסבר לכך הוא שהתמריץ של גיאו מוביליטי להתחרות בסגמנט באמצעות הטנדרים של פאריזון הוא חלש, שכן היא כבר מחזיקה באמצעות יוניון בתוצר המוביל בסגמנט. התמריץ של יוניון שלא לפגוע ברווחיותה ובמכירות תוצר טויוטה באמצעות "קניבליזציה" מצד תוצר פאריזון, עלול לגרום ל"ייבוש" התוצר בשני תרחישים, אשר שניהם מצויים ביכולתה של יוניון.

21. התרחיש הראשון הוא שתוצר פאריזון ישווק על ידי החברה בצורה מתונה, כלומר במחירים שאינם תחרותיים ובכמויות קטנות, על מנת לא לפגוע במכירות טויוטה. התרחיש השני הוא שהחברה תבחר שלא לייבא מלכתחילה את דגם הטנדרים של פאריזון, אך תמשיך לאחוז ברישיון פאריזון לקטגוריה N1 ולייבא כלים של התוצר מסגמנטים אחרים בקטגוריה, למשל וואנים. בדיקות קודמות של הרשות מלמדות כי יצרני רכב ממעטים לפצל דגמים של אותה קטגוריית רכב בין יבואנים שונים, כך שבתרחיש זה קיים סיכון שדגם הטנדר לא ישווק בישראל כלל.

22. גם אם יוניון תבחר לייבא את דגמי תוצר פאריזון המתחרים בטויוטה, לא יהיה בכך כדי לקדם את התחרות, וודאי לא כמו ייבואם בידי יבואן אחר. יבואן אחר צפוי לשמש כרסן תחרותי על יוניון, משום שאם יוניון תשקול לקבוע עבור התוצרים של טויוטה מחירים גבוהים, היא תחשוש ממעבר של חלק מלקוחותיה לתוצר פאריזון המשווק על ידי המתחרה. עם זאת, במצב עניינים בו יוניון נהנית גם מהרווחים של תוצר פאריזון, היא תהיה אדישה למעבר של לקוחות כאמור ורסן זה ייעלם.

23. נוכח כל האמור, מצב עניינים שבו יבואן אחר בעל היקף פעילות קטן בסגמנט או יבואן חדש שאינו פועל בו כיום יחזיק בתוצר פאריזון בקטגוריה N1, הינו מצב עדיף תחרותית על כזה שבו גיאו מוביליטי מחזיקה ברישיון זה. יבואן שאינו צריך לאזן את תמהיל המכירות שלו על פי התוצר המוביל מחשש לקניבליזציה, יהיה בעל תמריץ להתחרות בצורה אגרסיבית יותר ואף ישמש כרסן תחרותי על יוניון שהיא מתחרה דומיננטית כיום בסגמנט הטנדרים ובקטגוריה כולה. בכך יש כדי לקדם את התחרות בסגמנט הטנדרים בפרט ובקטגוריה N1 ככלל, הסובלים כאמור מריכוזיות גבוהה כיום.

המלצה

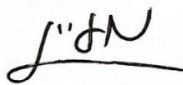
24. על סמך התמונה שהוצגה לעיל, ובכלל זה היקפי פעילותה הגבוהים של יוניון בקטגוריה N1 ובפרט בטנדרים וכן הפוטנציאל התחרותי של תוצר פאריזון, אנו סבורים כי סירוב לבקשת גיאו מוביליטי להוספת תוצר פאריזון בקטגוריה N1 לרישיון היבואן שבידיה צפוי לקדם את התחרות בתחום.

25. לפיכך ונוכח כל האמור לעיל, המלצת הממונה היא שאין מקום להוסיף את תוצר פאריזון בקטגוריה N1 לרישיון היבואן שבידי גיאו מוביליטי, משיקולים של קידום התחרות בסגמנט הטנדרים בפרט ובקטגוריה N1 בכלל.

26. אנו זמינים לכל שאלה או הבהרה.

בברכה ובכבוד רב,

מעין גרינשפון, כלכלנית



רשות התחרות