

ירושלים, י"ח חשון תשפ"ו

09 נובמבר 2025

לכבוד

מר אדי בן ליש,

ראש מינהל תנועה

משרד התחבורה

שלום רב,

**הנדון: היועצות ביחס לחידוש רישיון תוצר GAC AION בקטגוריה M1 לרישיון היבואן הישיר**

**שבידי אוריון מוביליטי בע"מ**

סימוכין: פנייתכם מיום 25.6.25, הודעתנו מיום 16.7.25

בנוגע לפנייתכם לקבלת ייעוץ לחידוש רישיון תוצר GAC AION בקטגוריה M1, לרישיון היבואן הישיר שבידי חברת אוריון מוביליטי בע"מ (להלן **אוריון מוביליטי**), הריני להשיב כדלקמן:

1. בפנייתכם נתבקשה רשות התחרות (להלן **הרשות**) לייעץ ביחס לחידוש רישיון יבואן ישיר של אוריון מוביליטי עבור כלי רכב מתוצר GAC AION (להלן **איון**) בקטגוריה M1. זאת, בהתאם לסעיפים 11 ו-12(א) לחוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, התשע"ד-2013 (להלן **חוק הריכוזיות**)<sup>1</sup>.
2. במסמך זה נציג את הבדיקה שערכה הרשות ביחס להשפעה התחרותית הצפויה מחידוש הרישיון המבוקש. הבדיקה כללה בחינה של מקטעי הפעילות בקטגורית M1, ובפרט של סגמנטים שונים בקרב רכבי SUV.
3. ממצאי הבדיקה הם כי לקבוצת יוניון, בה אוריון מוביליטי חברה, פעילות ענפה בייבוא כלי רכב פרטיים בקטגוריה M1. הממצאים מעלים חשש כי חידוש רישיון היבוא של אוריון מוביליטי לתוצר

---

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

איון אינו מיטבי מבחינה תחרותית, ודחיית הבקשה צפויה להוביל לתוצאה עדיפה לתחרות ולציבור.

4. בהתאם לכך, ומשיקולים של קידום התחרותיות הענפית, המלצת הממונה על התחרות (להלן **הממונה**) היא שאין מקום לחדש את רישיון הייבוא של אוריון מוביליטי לתוצר איון בסיווג M1, והכל, כפי שיפורט להלן.

#### **מבקש הרישיון**

5. **אוריון מוביליטי** היא חברה פרטית בעלת רישיון לייבוא רכבים מתוצר איון בקטגוריות הרכבים הפרטיים M1. החברה מוחזקת על ידי יוניון השקעות ופיתוח בע"מ (50%), מר אנדרו הרון חורש (27.5%), גברת רוקסן חורש (27.5%) ועל ידי מר רן דנאי (15%), המשמש גם יו"ר דירקטוריון החברה.

6. אוריון מוביליטי היא חברה קשורה לגיאו מוביליטי בע"מ (להלן **גיאו מוביליטי**). גיאו מוביליטי היא חברה פרטית בעלת רישיון לייבוא רכבים מתוצר Geely (להלן **ג'ילי**) בקטגוריית הרכבים הפרטיים M1 ומחזיקה ברישיון לייבוא תוצר Farizon בקטגוריה N2. נוסף על כך, החברה בעלת רישיון יבואן עקיף לתוצר Zeeker (להלן **זיקר**) בקטגוריה M1. גיאו מוביליטי מוחזקת על ידי יוניון השקעות ופיתוח בע"מ (85%) ועל ידי מר רן דנאי (15%) המשמש גם כיו"ר דירקטוריון החברה.

7. עד לאחרונה, חברת יוניון השקעות ופיתוח בע"מ הוחזקה בידי מר ג'ורג' חורש. לאחרונה, מר חורש הפסיק להחזיק מניות בחברה וכיום היא מוחזקת באופן שווה על ידי ילדיו של מר ג'ורג' חורש, מר אנדרו הרון חורש (50%) וגברת רוקסן חורש (50%). במקביל לכך, מר ג'ורג' חורש ממשיך לשלוט בחברת יוניון מוטורס בע"מ, יבואנית התוצרים טויוטה ולקסוס.

8. בשים לב לכל האמור, נראה את אוריון וגיאו מוביליטי כחברות הקשורות ליוניון מוטורס, לצורך הניתוח התחרותי, וההתייחסות אליהן לצורך מסמך זה תהיה ל"קבוצת יוניון". הקשר בין החברות עולה [REDACTED] ומפרסומים פומביים.<sup>3</sup>

9. **איון** הוא תוצר השייך לקונצרן הרכב הסיני **Guangzhou Automobile Group Co., Ltd.** (להלן **קבוצת GAC**) בבעלות ממשלת סין. תוצר זה משווק תחת חטיבת הרכב החשמלי GAC Aion,

<sup>3</sup> ראו אתר קבוצת יוניון: <https://unioncareer.co.il/>

המשווקת גם תוצר נוסף בשם Hyptec.<sup>4</sup> לקבוצת GAC מיזמים משותפים עם יצרניות הרכב היפניות טויוטה והונדה, דרכה הן מייצרות רכבים תחת מותגי טויוטה והונדה.

10. ראוי לציין כי אוריון מוביליטי החלה לייבא את תוצר איון בשנת 2019. החברה שיווקה את התוצר בשמו הקודם GAC, ומכרה כ-400 רכבים עד להפסקת הייצור בתקינה אירופאית על ידי היצרן בשנת 2021. כך, מסוף שנת 2021 ועד להשקה המחודשת של התוצר על ידי החברה בספטמבר 2025, לא שווקו רכבי איון בישראל.

### **פעילות היבואן בקטגוריה M1 ובסגמנטים הרלוונטיים**

11. כפי שהוגדר על ידי משרד התחבורה, קטגוריה M1 מכילה רכבי נוסעים של עד 8 מושבים נוסף על מושב הנהג ושמשקלם הכולל אינו עולה על 3.5 טון (להלן כלי רכב פרטיים או רכבים פרטיים).<sup>5</sup> לוח 1 מפרט את היקפי הפעילות הכמותיים של היבואנים הפעילים בקטגוריה זו בשנת 2024.<sup>6</sup>

**לוח 1: היקפי פעילות ברישום כלי רכב בקטגוריה M1 לפי יבואן, 2024**

יבואן	היקף פעילות	מספר כלי רכב שנרשמו
כלמוביל	18%	45,963
קבוצת יוניון	16%	41,537
צ'מפיון	14%	36,148
טלקאר	11%	28,055
פריסבי (קרוס)	11%	27,837
דלק	7%	18,133
שלמה	6%	16,687
לובינסקי	5%	13,945
מכשירי תנועה	4%	9,289
טסלה	3%	8,198
סמלת	2%	6,406
יוניברסל מוטורס	2%	4,082
מאיר	1%	3,135
כדורי	0.3%	675
מטרו מוטור	0.2%	477
חברת המזרח	0.2%	443
אי.וי מוטורס	0.1%	219
אורכיד	0.1%	185
צ'יינה מוטורס	0.05%	118
אוטו חן	0.04%	102
אוטו מקס	0.01%	25
דלהום	0.01%	16

<sup>4</sup> נציין כי החברה משווקת דגם של תוצר Hyptec בישראל תחת מותג איון – AION HT.

<sup>5</sup> כפי שניתן לראות באתר משרד התחבורה: [https://www.gov.il/he/pages/vehicles\\_types](https://www.gov.il/he/pages/vehicles_types)

<sup>6</sup> אלא אם יצוין אחרת, היקפי הפעילות שיובאו במסמך זה נגזרו מתוך נתוני שירות קארזון. הנתונים מבוססים על נתוני רישום כלי רכב של משרד התחבורה כפי שנמסרו לאיגוד יבואני הרכב.

9	0.003%	יו.די.אס אינטרנשיונל
3	0.001%	אוטו ארט
261,687	100%	סך הכל

12. כפי שניתן לראות בלוח 1, קיימות חמש חברות אשר היקף פעילותן בשיווק כלי רכב פרטיים תחת קטגוריה M1 עולה על 10% והן מהוות יחדיו קרוב ל-70% מהפעילות בקטגוריה. קבוצת יוניון היא השנייה בגודלה ואוחזת בהיקף פעילות משמעותי של 16% במהלך שנת 2024.

13. ככלל, מקובל לחלק את קטגוריה M1 למספר סגמנטים בהתאם למאפיינים כמו גודל הרכב (גדלים A עד E) וצורת הרכבים ורמת הגימור, כמו למשל SUV, סדאן והאצ'בק.<sup>7</sup>

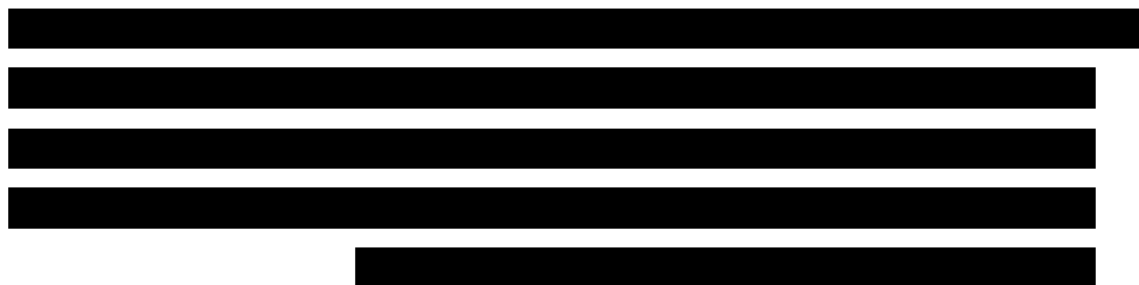
14. בשיחה שנערכה עם החברה, וממקורות פומביים עולה כי הדגמים שצפויים להיות משווקים בישראל הם:

12.1. AION V – רכב פרטי בסגמנט SUV-D;

12.2. AION UT – רכב פרטי משפחתי המקביל לטענת החברה לדגם טויוטה קורולה האצ'בק המוגדרת באירופה בסגמנט CAR-C;

12.3. AION HT – רכב פרטי בסגמנט SUV-E;

12.4. AION Y – רכב פרטי בסגמנט SUV-C.



16. כאמור לעיל, ניתן לחלק את קטגוריה M1 למספר סגמנטים בהתאם למאפייני הכלים ולשימושים השונים. דגמי הרכבים המשתייכים לסגמנטים השונים נעים על פני רצף תחרותי, כאשר דגמי רכב בעלי מאפיינים דומים מגבשים את מעגל ההשפעה התחרותית המשמעותי ביותר. מכיוון שדגמי התוצרים המבוקשים משתייכים לסגמנטים של רכבי SUV בגדלים C, D ו-E ולסגמנט הרכב הקומפקטי CAR-C, נתמקד בהם בבדיקתנו. אולם יודגש כי גם בין הסגמנטים השונים יכולים להיות דגמים אשר יהיו תחליפים קרובים האחד לשני, בהתאם להעדפות שונות של הצרכנים.

<sup>7</sup> יובהר, כי בתוך כך גם החלוקה לסגמנטים מתבססת על נתוני שירות קארזון. בדיקות הרשות מצאו כי שחקנים בתחום הרכב מבצעים חלוקה על פי הסגמנטים הללו וכי מדובר בחלוקה מקובלת בתחום.

## הסגמנטים הרלוונטיים

17. סגמנט SUV-C הוא הסגמנט הגדול ביותר בקטגוריית כלי הרכב הפרטיים. בשנת 2024, נרשמו מכירות של כ-112 אלף רכבים בסגמנט, כ-43% מקטגוריית כלי הרכב הפרטיים כולה. **לוח 2** מציג את היקפי הפעילות בסגמנט SUV-C לשנים 2023 ו-2024 לפי יבואן ישיר ותוצר.

**לוח 2: היקפי פעילות רישום כלי רכב בסגמנט SUV-C לפי יבואן ותוצר 2023-2024, באחוזים**

יבואן ישיר ותוצר	2023	2024
<b>קבוצת יוניון</b>	<b>15.1%</b>	<b>18.3%</b>
Toyota	8.9%	14.3%
Geely	6.2%	4.0%
<b>כלמוביל</b>	<b>15.0%</b>	<b>17.0%</b>
Hyundai	8.1%	8.2%
Mitsubishi	6.9%	7.5%
Jaecoo	0.0%	1.2%
<b>פריסבי (קרסו)</b>	<b>13.2%</b>	<b>16.1%</b>
Chery	9.7%	11.5%
Dacia	1.2%	1.1%
Nissan	1.1%	1.7%
Renault	1.1%	1.8%
<b>טלקאר</b>	<b>16.5%</b>	<b>12.8%</b>
Kia	15.9%	12.5%
Seres	0.6%	0.3%
SsangYong	0.01%	0.01%
<b>שלמה</b>	<b>12.4%</b>	<b>9.5%</b>
BYD Auto	12.4%	9.5%
<b>צ'מפיון</b>	<b>7.1%</b>	<b>7.3%</b>
Skoda	4.7%	3.4%
Seat	1.3%	1.7%
Volkswagen	1.2%	2.2%
<b>דלק</b>	<b>4.0%</b>	<b>4.8%</b>
Mazda	4.0%	4.8%
<b>מכשירי תנועה</b>	<b>3.4%</b>	<b>3.9%</b>
Suzuki	3.4%	3.9%
<b>סמלת</b>	<b>3.6%</b>	<b>3.6%</b>
Subaru	3.6%	3.6%
<b>לובינסקי</b>	<b>6.9%</b>	<b>3.1%</b>
Peugeot	3.1%	1.1%
MG	2.6%	0.8%
Citroen	1.1%	1.1%
Opel	0.01%	0.01%
<b>יוניברסל מוטורס</b>	<b>2.2%</b>	<b>2.9%</b>
Chevrolet	2.2%	2.5%

0.4%	0.01%	Forthing
0.5%	0.4%	מאיר
0.4%	0.4%	Lynk & Co
0.1%	0.1%	Honda
0.2%	0.1%	אי.וי מוטורס
0.2%	0.1%	JAC
0.04%	0.004%	WM
0.08%	-	אוטו חן
0.08%	-	Neta
0.01%	-	דלהום
0.01%	-	SWM
100.00%	100.00%	סך הכל
(112,127 כלי רכב)	(114,579 כלי רכב)	

18. מנתוני לוח 2 עולה כי מדובר בסגמנט ריכוזי, שבו ארבע יבואניות אוחזות בהיקף פעילות המתקרב ל-70%. קבוצת יוניון היא היבואנית המובילה בסגמנט SUV-C לשנת 2024, כאשר היא מחזיקה בהיקף פעילות של 18.3% מהסגמנט. היקף פעילות משמעותי זה נובע בעיקר מהחזקתה של הקבוצה בתוצר טויוטה, שהוא גם התוצר המוביל בסגמנט, עם היקף פעילות של 14.3%, אך גם מהחזקתה בג'ילי הסינית שהצליחה לגבור על תוצרים מסורתיים בעלי מוניטין עם היקף פעילות של 4% בשנה זו.

19. לוח 3 מציג את היקפי הפעילות בסגמנט SUV-D לשנים 2023 ו-2024 לפי יבואן ישיר ותוצר.

לוח 3: היקפי פעילות רישום כלי רכב בסגמנט SUV-D לפי יבואן ותוצר, 2023-2024

יבואן ישיר ותוצר	2023	2024
טלקאר	24.1%	42.3%
Kia	21.6%	22.2%
SERES	2.4%	18.5%
KGM	-	1.6%
כלמוביל	40.5%	17.8%
Hyundai	40.5%	17.8%
קבוצת יוניון	14.4%	16.5%
Toyota	14.4%	16.5%
כדורי	9.1%	8.7%
SKYWELL	9.1%	8.7%
דלק	1.3%	6.1%
Ford	1.3%	6.1%
שלמה	-	5.8%
BYD Auto	-	5.8%
סמלת	1.13%	1.0%
Subaru	1.13%	0.9%

0.1%	-	Leapmotor
0.9%	2.04%	יוניברסל מוטורס
0.6%	2.04%	Chevrolet
0.3%	-	GMC
0.6%	2.05%	צ'יינה מוטורס
0.6%	2.05%	Maxus
0.3%	-	מכשירי תנועה
0.3%	-	Deepal
0.1%	5.49%	אוטו חן
0.1%	5.49%	Aiways
0.01%	-	אי.וי מוטורס
0.01%	-	Arcfox
100.00%	100.00%	סך הכל
(7666 בלי רבב)	(6721 בלי רבב)	

20. מנתוני לוח 3 עולה כי סגמנט זה ריכוזי אף יותר, ושלוש שחקניות אוחזות בהיקף פעילות העולה על 75%. קבוצת יוניון היא היבואנית השלישית בגודלה בסגמנט SUV-D לשנת 2024, כאשר היא מחזיקה בהיקף פעילות של 16.5% מהסגמנט. גם ב-2023 הייתה השלישית בגודלה בסגמנט עם 14.4%. היקף פעילות משמעותי זה נובע מהחזקתה של הקבוצה בתוצר טויוטה, שכן הקבוצה אינה מייבאת רכבי ג'ילי בסגמנט זה. עם זאת, ג'ילי משווקת מספר דגמים בסגמנט SUV-D במדינות שונות ברחבי העולם שיכולים להיות רלוונטיים לשוק הישראלי ונכון להיום אינם מיוצרים בתקינה אירופאית.

21. לוח 4 מציג את היקפי הפעילות בסגמנט SUV-E לשנים 2023 ו-2024 לפי יבואן ישיר ותוצר.

לוח 4: היקפי פעילות רישום כלי רכב בסגמנט SUV-E לפי יבואן ותוצר, 2023-2024

יבואן ישיר ותוצר	2023	2024
קבוצת יוניון	53.8%	40.2%
Toyota	53.8%	40.2%
טלקאר	13.1%	20.9%
KGM	-	15.5%
SsangYong	13.1%	4.6%
Kia	-	0.8%
יוניברסל מוטורס	10.7%	19.0%
Chevrolet	10.7%	19.0%
Ineos	-	0.03%
דלק	8.9%	10.2%
Ford	8.6%	6.7%
Mazda	0.3%	3.5%
שלמה	8.9%	5.4%

5.4%	8.9%	BYD Auto
4.2%	3.9%	סמלת
4.2%	3.9%	Subaru
0.1%	0.3%	צ'מפיון
0.1%	0.3%	Volkswagen
-	0.3%	כלמוביל
-	0.3%	Hyundai
100.00%	100.00%	
3268 כלי רכב)	2968 כלי רכב)	סך הכל

22. מנתוני לוח 4 עולה כי גם סגמנט זה הוא ריכוזי ושלוש יבואניות אוחדות בהיקף פעילות העולה על 75%. קבוצת יוניון היא היבואנית המובילה בסגמנט SUV-E בשנים 2023-2024. קבוצת יוניון החזיקה בהיקף פעילות של 53.8% ב-2023 ו-40.2% ב-2024 באמצעות תוצר טויוטה. גם בסגמנט זה, ג'ילי משווקת מספר דגמים במדינות שונות ברחבי העולם שעשויים להיות רלוונטיים לשוק הישראלי אך נכון להיום אינם מיוצרים בתקינה אירופאית.

23. כעת נבחן את מעמדה של קבוצת יוניון בסגמנט הרכב CAR-C. לוח 5 מציג את היקפי הפעילות בסגמנט CAR-C לשנים 2023 ו-2024 לפי יבואן ישיר ותוצר.

לוח 5: היקפי פעילות רישום כלי רכב בסגמנט CAR-C לפי יבואן ותוצר, 2023-2024

יבואן ישיר ותוצר	2023	2024
כלמוביל	30.7%	27.2%
Hyundai	27.3%	22.9%
Ora	3.4%	4.3%
צ'מפיון	16.7%	23.2%
Skoda	13.7%	20.9%
Volkswagen	3.1%	1.5%
SEAT	-	0.8%
שלמה	1.9%	13.1%
BYD Auto	1.9%	13.1%
קבוצת יוניון	20.1%	10.4%
Toyota	20.1%	10.4%
לובינסקי	6.7%	10.2%
MG	6.2%	9.9%
Peugeot	0.2%	0.2%
Opel	0.3%	0.1%
דלק	8.5%	7.7%
Mazda	5.9%	6.4%
Ford	2.6%	1.3%
פריסבי (קרסו)	12.9%	6.6%
Renault	8.1%	3.0%



Nissan	3.3%	1.9%
EVeasy	1.5%	1.7%
Chery	-	0.02%
טלקאר	1.9%	1.3%
Kia	1.9%	1.3%
מאיר	0.6%	0.3%
Honda	0.6%	0.3%
יוניברסל מוטורס	-	0.003%
Forthing	-	0.003%
אי.וי מוטורס	0.01%	-
JAC	0.01%	-
סך הכל	100.00% (27,454 בלי רכב)	100.00% (35,070 בלי רכב)

24. מנתוני לוח 5 עולה כי סגמנט CAR-C הוא סגמנט ריכוזי, כאשר בשנת 2024 חמש יבואניות אחזו בכ-85% מהפעילות בסגמנט. ניתן לראות כי בשנת 2023, קבוצת יוניון הייתה היבואנית השנייה בסגמנט CAR-C באמצעות טויוטה, והחזיקה בהיקף פעילות של 20.1% מהסגמנט. בשנת 2024, היקף הפעילות של קבוצת יוניון נחתך בחצי, כך שהחזיקה בהיקף פעילות של 10.4% מהסגמנט.

25. מלוחות הנתונים לעיל, עולה כי קבוצת יוניון מחזיקה בהיקפי פעילות משמעותיים במיוחד בסגמנטים השונים של רכבי ה-SUV. חידוש רישיון איון יוביל לכך שקבוצת יוניון תשווק כלי רכב המתחרים באותם סגמנטים, דרך 3 יבואניות החברות בקבוצה: יוניון מוטורס המשווקת את טויוטה, ג'או מוביליטי המשווקת את ג'ילי ואוריון מוביליטי עם איון.

26. מעבר לעובדה שלתוצרים המיובאים על ידי הקבוצה קיימים דגמים המשתייכים לאותם סגמנטים, בדיקתנו העלתה אינדיקציות נוספות לתחליפיות הצפויה בין התוצרים של הקבוצה.

כמו כן, מפרסומים פומביים עלה כי דגמי איון החדשים צפויים להתחרות ישירות בדגמי ג'ילי.

27. נוסף על כך, על פי פרסומים פומביים, טויוטה השיקה בסין את דגם bz3X שפותח ויוצר בשיתוף פעולה עם קבוצת GAC, ולמעשה זהה ל-AION V. נכון להיום, לא פורסם מידע לגבי השקת הדגם באירופה, אך לא ניתן לשלול כי מדובר באינדיקציה לכך שהמוניטין והרמה של תוצר איון אינם נופלים מטויוטה.

## **ניתוח תחרותי**

28. במסגרת הניתוח התחרותי נמצא כי חידוש הרישיון לתוצר איון בקטגוריה M1 עבור אוריון מוביליטי אינו מיטבי מבחינת קידום התחרות ועלול להוביל לאובדן תחרות פוטנציאלית.

29. כפי שתואר לעיל, קבוצת יוניון מחזיקה בהיקף פעילות משמעותי ביותר בקטגוריה M1, והיא אחת משתי השחקניות הדומיננטיות בקטגוריה.

30. חידוש הרישיון יאפשר לקבוצת יוניון לייבא, באמצעות אוריון מוביליטי, תוצר רכב פרטי נוסף על תוצרי טויוטה וג'ילי הפופולריים, מה שעלול להוביל לכך שפוטנציאל התחרות של תוצר איון לא יתממש במלואו. הסבר לכך הוא שהתמריץ של החברה להתחרות באמצעות הרכבים של איון הוא חלש, וזאת בשל החשש של קבוצת יוניון מ"קניבליזציה" של תוצר איון במכירות תוצר טויוטה או תוצר ג'ילי. האמור נכון ביחס לסגמנטים אליהם התייחסנו לעיל, שאליהם משתייכים התוצרים של איון ושבהם הקבוצה כבר פועלת עם דגמי טויוטה וג'ילי. כן, הוא עשוי להיות נכון גם ביחס לסגמנטים משיקים המכילים דגמים שנמצאים בקרבה תחרותית לדגמי איון.

31. התמריץ של קבוצת יוניון למנוע קניבליזציה עלול להביא ל"ייבוש" התוצרים של איון. כך קיימת אפשרות שלאחר שלב החדירה לשוק, איון ישווק על ידי החברה בצורה מתונה, כלומר במחירים שאינם תחרותיים ובכמויות קטנות, על מנת לא לפגוע במכירות טויוטה או ג'ילי. בנוסף, החברה יכולה לבחור שלא לייבא חלק מדגמי איון ובמקביל להמשיך להחזיק ברישיון התוצר על מנת לייבא דגמים מסוימים (למשל דגמים שאין להם מקבילה ישירה בתוצרים האחרים שהיא מייבאת) כדי למנוע מהיצרן להתקשר עם יבואן אחר שעשוי להתחרות בקבוצת יוניון. חשש דומה עשוי לבוא לידי ביטוי בשיווק מתון או ב"ייבוש", של תוצרים אחרים מתחרים לאיון שהקבוצה משווקת.

32. מנגד, יבואן קטן בקטגוריית הרכבים הפרטיים או יבואן חדש שאינו פעיל בה כיום, יהיו בעל תמריץ להתחרות בצורה אגרסיבית יותר באמצעות תוצר איון ולהוות רסן תחרותי כנגד יתר התוצרים המיובאים על ידי החברה. כלומר, דבר זה צפוי לחזק את התמריצים של קבוצת יוניון. שיווק התוצר על ידי יבואן קטן או חדש כאמור צפוי להוביל לאפקט רצוי של הגברת התחרות בכל קטגוריה M1 ובפרט בסגמנטים שצוינו לעיל.

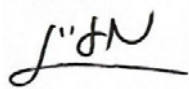
## **המלצה**

33. על סמך התמונה שהוצגה לעיל, ונוכח היקפי פעילותה המשמעותיים של קבוצת יוניון בייבוא רכבים פרטיים, אנו סבורים כי חידוש רישיון יבואן ישיר לתוצר איון בקטגוריה M1 עבור אוריון מוביליטי אינו מיטבי לקידום תחרות ועלול לגרום לאובדן תחרות פוטנציאלית. זאת, בניגוד למצב עולם בו יבוא תוצר איון בקטגוריה יעשה על ידי שחקן אחר, אשר יהא חף מתמריצים מנוגדים.

34. לפיכך ונוכח כל האמור לעיל, המלצת הממונה היא שאין מקום לחדש את רישיון היבואן הישיר לתוצר איון בקטגוריה M1 עבור אוריון מוביליטי, במטרה לקדם את התחרות בקטגוריה זו.
35. אנו זמינים לכל שאלה או הבהרה.

בברכה ובכבוד רב,

מעין גרינשפון, כלכלנית



רשות התחרות