

ירושלים, י"ב סיון תשפ"א  
23 מאי 2021

לכבוד

גב' כרמית אפלמן, ראש תחום יבוא  
משרד התחבורה

באמצעות דוא"ל: [apelmanc@mot.gov.il](mailto:apelmanc@mot.gov.il)

שלום רב,

**הנדון: היועצות ביחס להענקת רישיון יבואן ישיר לחברת מטרו מוטור לתוצר FANTIC**

סימוכין: פנייתך מיום 21.01.2021; מכתבנו מיום 21.02.2021;

בהמשך למכתבים שבסימוכין, הריני להשיבך כדלקמן:

1. בפנייתך שבסימוכין נתבקשה הממונה על התחרות (להלן **הממונה**) לייעץ למשרד התחבורה ביחס להענקת רישיון יבואן ישיר לחברת מטרו מוטור שיווק (1981) בע"מ (להלן **מטרו מוטור**) להוספת תוצר FANTIC מסוג אופנוע לרישיונות היבואן הישיר שברשות החברה, מכוח סעיף 41 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016. זאת, בהתאם לסעיף 12(א) לחוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, תשע"ד-2013 (להלן **החוק**).
2. במסמך זה נציג את הבדיקה שנערכה ביחס להשפעה התחרותית הצפויה מאישור רישיון היבוא המבוקש, וכן את המלצות הממונה בעניין. הבדיקה העלתה כי מתן רישיון ליבוא התוצר המבוקש על-ידי מטרו מוטור אינו מעלה חשש לפגיעה בתחרות במקטעי אופנועי השטח ואופנועי הכביש מסוג רטרו-סקרמבלר, המהווים נתח מרכזי בפעילותה הצפויה של FANTIC. אולם, ביחס לאופנועים המוגדרים כדו-שימושיים, קרי אופנועים המיועדים הן לרכיבה על הכביש והן לרכיבה בשטח, ובפרט ביחס לאופנועים אלו בעלי נפח מנוע של 125 סמ"ק, נמצא כי הענקת הרישיון המבוקש מעלה חששות תחרותיים מסויימים.
3. נוכח ההשפעה התחרותית המעורבת בין מקטעי הפעילות השונים, ספקות בדבר היכולת להפריד את קטגוריית האופנועים הדו-שימושיים כך שתיובא על-ידי יבואן אחר, וגודלה היחסי של קטגוריה זו אל מול יתר מקטעי הפעילות של FANTIC, המלצתנו היא להוסיף את תוצר FANTIC לרישיון היבואן שבידי מטרו מוטור, והכל כפי שיפורט להלן.

א. הצדדים לבקשה והבקשה

4. מטרו מוטור היא חברה פרטית<sup>1</sup> העוסקת בייבוא והפצה של כלי רכב דו-גלגליים, רכבים תפעוליים, רכבי פנאי ושטח וכן אופנועי ים. בתחום האופנועים, למטרו מוטור רישיונות יבואן ישיר לתוצרים KAWASAKI, SAN YANG, YAMAHA, BETA, VENT<sup>2</sup>, TORROT<sup>3</sup>, ו-ZERO<sup>4</sup>. כפי שיוצג במכתב זה, החברה היא שחקנית משמעותית בענף הרכבים הדו-גלגליים בכלל ובתחום האופנועים בפרט.

5. FANTIC MOTOR SPA (להלן **פנטיק**) הוא יצרן אופנועים ואופניים חשמליים שמקורו באיטליה. בתחום האופנועים, לפנטיק אופנועי כביש, אופנועי שטח מקצועיים (להלן **אופנועי שטח**) ואופנועי שטח בסיסיים שמתאימים הן לרכיבה מוגבלת על הכביש והן לרכיבת מוגבלת בשטח (להלן **אופנועים דו-שימושיים**). תוצר זה יובא לישראל עד לאחרונה על-ידי מתכת בן עזר בע"מ (להלן **בן עזר**)<sup>5</sup>, כיבואן ישיר של תוצר זה.<sup>6</sup>

6. ביום [REDACTED], חתמו מטרו מוטור ופנטיק (להלן **ביחד הצדדים**) על הסכם להפצת אופנועי פנטיק בישראל על-ידי מטרו מוטור לתקופה [REDACTED].<sup>7</sup>  
7. על בסיס ציפיותיה של מטרו מוטור להתחיל ולייבא את דגמי פנטיק [REDACTED] (להלן **צפי מטרו מוטור**), כמפורט בלוח 1 להלן.<sup>8</sup>

לוח 1: צפי מטרו מוטור להזמנת אופנועי פנטיק לשנת 2021

קטגוריה	דגם	מס' אופנועים, לפי דגם	סך האופנועים בקטגוריה
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

<sup>1</sup> החברה מוחזקת בידי מטרו מוטור (אחזקות) בע"מ, המוחזקת בשרשור ע"י תמר למדן (16.67%), חן למדן (16.67%), גדי אבירם (33.31%), וקרסו מוטורס בע"מ (33.33%). קרסו מוטורס היא חברה ציבורית הנסחרת בבורסה לניירות ערך, אשר בעלי המניות העיקריים שלה (מעל 5%) הם יואל קרסו (8.7%), אריאל קרסו (8.09%), ציפורה מזרחי (8.06%), יוני ניר (8.06%), אורלי ניר (8.05%), מכבי קרסו (7.81%), משה קרסו (5.45%), שרה בוטון קרסו (5.45%), עדנה אור (5.19%) והציבור (25.03%).

<sup>2</sup> אופנועי שטח שייבואם על-ידי מטרו-מוטור הופסק לאחרונה, כפי שיתואר בהמשך.

<sup>3</sup> [REDACTED]

<sup>4</sup> התוצר כולל אופנועים חשמליים.

<sup>5</sup> חברה פרטית בבעלות יעקב בן עזר (100%).

<sup>6</sup> ביום 7 בדצמבר 2016 ניתן לבן עזר רישיון יבואן ישיר ליבוא תוצר פנטיק, שתוקפו נקבע ל-27 בנובמבר 2022.

<sup>7</sup> כך עולה משיחות עם פנטיק ובן עזר.

<sup>8</sup> [REDACTED]



			אופנועי שטח
			אופנועים דו- שימושיים
			אופנועי כביש

עוד יצויין כי דגמי פנטיק הנכללים בקטגוריית אופנועי השטח<sup>9</sup> מהווים מעין חלופה לדגמים מקבילים מתוצרת VENT שייבאה מטרו מוטור בעבר, אשר מבוססים על אופנועי השטח של YAMAHA. וזאת עקב הסכם לשיתוף פעולה שחתמה האחרונה עם פנטיק. מדגמים אלו הזמינה מטרו מוטור אופנועים סה"כ.

#### ב. ענף כלי הרכב הדו-גלגליים – רקע

8. ענף כלי רכב הדו-גלגליים כולל מגוון כלים, אופנועים וקטנועים, מסוגים ומאפיינים שונים. בתחום זה פועלים מספר יבואנים משמעותיים, ביניהם מטרו מוטור, אבניר חברה לרכב בע"מ ועופר חברה לרכב בע"מ (להלן **ביחד עופר אבניר**)<sup>10</sup>, ודוד לובינסקי בע"מ, המשווקת כלי רכב דו-גלגלי דרך חברת הבת ד.ל.ב. מוטוספורט (להלן **לובינסקי**). לצידם פועלים מספר שחקנים נוספים<sup>11</sup>, אשר זהותם והיקף פעילותם משתנה ממקטע למקטע. להלן היקפי הפעילות הכמותיים הכוללים של יבואני האופנועים, ללא חלוקה למקטעים, בשנים 2018-2020.<sup>12</sup>

#### לוח 2: היקפי פעילות כמותיים בתחום האופנועים, 2018-2020<sup>13</sup>

2020		2019		2018		
שיעור מסך האופנועים	מס' אופנועים	שיעור מסך האופנועים	מס' אופנועים	שיעור מסך האופנועים	מס' אופנועים	
35%	2,140	37%	2,335	30%	1,921	מטרו מוטור
17%	1,063	15%	928	17%	1,093	לובינסקי
15%	913	14%	916	15%	964	עופר אבניר

<sup>9</sup> XE 125 2T, XX 125 2T ו- XEF 250 4T.

<sup>10</sup> שתי החברות הן בבעלות משותפת ופועלות יחד כגוף אחד.

<sup>11</sup> דלק מוטורס בע"מ (להלן **דלק מוטורס**), בן עזר, ה.מ. ישראל בע"מ (להלן **HM Motors**), מוטו 24 קלאס בע"מ (להלן **מוטו 24**), לי-גל אופנועים בע"מ (להלן **ליגל**), ג'ט סטאר (ישראל) בע"מ (להלן **ג'ט סטאר**), אלבר ציי רכב (ר.צ.) בע"מ (להלן **אלבר**) ומאיר חברה למכוניות ומשאיות בע"מ (להלן **מאיר**).

<sup>12</sup> אלא אם צויין אחרת, המונחים והנתונים במכתב זה מתייחסים לאופנועים בלבד, ללא קטנועים, נוכח ההבדלים הברורים בין כלי הרכב הדו-גלגליים בעיני הלקוחות. זאת, למרות העובדה כי קטגוריית כלי הרכב לפי הגדרות משרד התחבורה (L) כוללת הן אופנועים והן קטנועים.

<sup>13</sup> אלא אם צויין אחרת, הנתונים במכתב זה מבוססים על דו"חות הרישום של משרד התחבורה, כפי שמפורסמים באתר המשרד. נתונים אלו כוללים אופנועים הרשומים לשימוש בכביש, ואינם כוללים אופנועים הרשומים דרך משרד התרבות והספורט לשימוש במסלולי ספורט בלבד.

מאיר	1,015	16%	854	13%	839	14%
דלק מוטורס	361	6%	393	6%	316	5%
אלבר	306	5%	255	4%	268	4%
ג'ט סטאר	386	6%	360	6%	170	3%
אחרים (מעל 10 יבואנים)	309	5%	320	5%	369	6%
סה"כ	6,355	100%	6,361	100%	6,078	100%

9. מהנתונים עולה כי מטרו מוטור מחזיקה באופן עקבי מעל ל-30% מסך יבוא האופנועים.  
 10. כפי שהוזכר לעיל, האופנועים אשר מייצרת פנטיק הם אופנועי בנזין, המשתייכים לשלושה מקטעי פעילות שונים: אופנועים דו-שימושיים, אופנועי שטח ואופנועי כביש מסוג רטרו-סקרמבלר. על כן, בדיקתנו התמקדה בשלושת מקטעי פעילות אלו.

#### ג. פרמטרים להגדרת מקטעי האופנועים

11. הגדרת מקטעי הפעילות השונים ותחמת האופנועים הנכללים בכל אחד ממקטעים אלו מבוססת על צירופם של מספר פרמטרים שונים מנקודת מבטו של הלקוח – שימושיות האופנוע, מחיר, נפח מנוע, תקינה רלוונטית ובמקרים מסויימים אף עיצוב האופנוע, והכל כפי שיפורט להלן.

##### 1) שימושיות

12. השימוש לו מיועד האופנוע מהווה פרמטר מרכזי בהגדרת כל מקטע רלוונטי. ניתן להבחין בין שני שימושים מרכזיים – אופנוע המותאם לרכיבה על הכביש אל מול אופנוע המיועד לרכיבת שטח, כאשר יעוד זה משפיע על נוחיות הרכיבה, מבנה הצמיגים, הבלמים, מספר פעימות המנוע, בולמי הזעזועים, קפיצים וכן מאפיינים רבים נוספים. יצויין כי חלק מאופנועי השטח הם בעלי רישוי אפור, המתיר רכיבה במסלולי שטח מוגדרים בלבד, ואחרים, המוגדרים אנדורו, הם בעלי יכולות רכיבה בסיסיות בכביש ובעלי רישוי צהוב, המתיר רכיבה על הכביש בנוסף לרכיבה בשטח.  
 13. בין שני קצוות אלו מוגדר כאמור מקטע האופנועים הדו-שימושיים, כאופנועים המתאימים הן לרכיבת שטח והן לרכיבה על הכביש. בעוד שבנוגע לחלק מהאופנועים המשתייכים למקטע הדו-שימושי, עיקר ייעודם הוא רכיבה על כביש, אך הם עשויים להתאים גם לרכיבת שטח מוגבלת (אדוונצ'ר), אחרים מיועדים בעיקר לרכיבת שטח, עבור רוכבי שטח בתחילת דרכם (אנדורו קל). אופנועי אנדורו קל הם בעלי יכולות רכיבה בשטח אשר גבוהות מאלו של אופנועי אדוונצ'ר אך נמוכות מאלו של אופנועי האנדורו המקצועיים. בגלל שאופנועים אלו בעלי יכולות מוגבלות בשטח וגם בעלי יכולות רכיבה על הכביש, אופנועי אנדורו קל גם מתאימים לרוכבים המעוניינים לרכוב הן בכביש והן בשטח. רצף מקטעי האופנועים בחלוקה לפי שימושם מסוכם בתרשים להלן.



## תרשים 1: חלוקת האופנועים לפי שימושים



### (2) מחיר

14. בדיקתנו העלתה כי קיימת שונות רבה במחירי הדגמים השונים, בהתאם לאופי השימוש בהם, רמת מקצועיותם, איכותם והמוניטין שהלקוחות מייחסים לתוצרים ולדגמים השונים. כך, בעוד שקיימים אופנועים אשר עולים אלפים בודדים, משווקים בישראל גם אופנועים אשר עלותם גבוהה מ-100,000 ש. משיחות שערכנו נמצא כי ביחס לאופנועים דו-שימושיים, לקוחות ייטו להתלבט בין דגמי אופנועים אשר פער המחירים ביניהם מסתכם בכ-5,000 ש ועד 20,000 ש לכל היותר.<sup>14</sup> בהתאם לכך, מקטעי הפעילות הוגדרו כאופנועים אשר עלותם גבוהה או נמוכה ב-20,000 ש ממחירי אופנועי פנטיק, במטרה לשקף את מגוון האופנועים שעשוי לקוח להתלבט ביניהם בבואו לרכוש אופנועי פנטיק.

### (3) נפח מנוע

15. נפח מנוע האופנוע עלה כסממן נוסף המבחין בין דגמי האופנועים השונים, כפרמטר מהותי לעוצמתו של האופנוע ומהירותו. בפרט, עלתה ההבחנה בין אופנועים שנפח מנועם הוא עד 125 סמ"ק לאופנועים שנפח מנועם הוא 250 סמ"ק ומעלה. הבחנה זו מקבל אישוש נוסף מבחינת הקשר בין נפח מנוע האופנוע למחירו, שכן מחירי אופנועים בעלי נפח מנוע של 125 סמ"ק לרוב זולים מאופנועים מקבילים בעלי נפח מנוע גבוה יותר. נפח המנוע גם משפיע על התקינה וגיל הרכב שמותר לו לנסוע באופנוע, כמתואר בפסקה הבאה.

### (4) תקינה

16. קיימים מספר הבדלים בתקינת האופנועים אשר מבחינים אף הם בין הדגמים שונים. האחד, הבחנה בין רישוי צהוב לאפור, כפי שתואר לעיל. השני, הבחנה בדרגות רישיון הנהיגה על אופנועים. דרגה 2A מתירה נהיגה החל מגיל 16 על אופנוע שנפח מנועו עד 125 סמ"ק, דרגה 1A מתירה נהיגה החל מגיל 18 ואילו דרגה A החל מגיל 21.<sup>15</sup> הבחנה זו מחדדת את בידולם של אופנועים בעלי נפח מנוע של עד 125 סמ"ק מיתר האופנועים המוצעים בשוק. שכן, רוכבים בגילאי 16-18 רשאים לרכוב על אופנועים אלו בלבד.

### (5) עיצוב

17. פרמטר נוסף אשר נמצא כי מהותי בעיני הלקוחות הוא עיצוב האופנועים ונראותם החיצונית. מאפיין זה יוצר תתי-מקטעים נוספים ורלוונטי במיוחד במקטע הרטרו-סקרמבלר, כפי שיוצג בהמשך מכתב זה.

## ד. מקטעי הפעילות הרלוונטיים

<sup>14</sup> שיחות עם יבואני אופנועים ומפיצים האמונים על שיווקם.

<sup>15</sup> נוסף על ההבדלים שצוינו, קיימים הבדלים הנוגעים להספק מנועו של האופנוע והיחס בין ההספק למשקל העצמי.

18. שילוב המאפיינים שהוצגו לעיל מבחין בין דגמי האופנועים השונים ומסייע בהגדרת מקטעי הפעילות הרלוונטיים לפעילותה של פנטיק. להלן יוצג ניתוחנו בדבר השפעתו התחרותית הצפויה של מתן רישיון היבוא לתוצר פנטיק בידי מטרו מוטור, בכל אחד ממקטעי הפעילות הרלוונטיים, בנפרד.

19. כפי שיפורט להלן, הבדיקה העלתה כי מתן רישיון למטרו מוטור ליבוא אופנועי פנטיק אינו מעלה חשש במקטע אופנועי השטח (אנדורו) ואופנועים מסגנון רטרו-סקרמבלר, אולם במקטע האופנועים הדו-שימושיים נמצא כי עולה חשש תחרותי מסויים.

#### ד.1. אופנועים דו-שימושיים

##### ד.1.א. הגדרת המקטע

20. מקטע האופנועים הדו-שימושיים מוגדר כאמור כאופנועים המתאימים הן לרכיבת שטח והן לרכיבה על הכביש, כאשר קיימת שונות במיקוד הפונקציונאלי של הדגמים הנכללים במקטע זה – חלקם מוטי כביש (אדוונצ'ר), עם רמות שונות של יכולות רכיבה בשטח, ואילו אחרים מוטי שטח (אנדורו קל). משיחות שערכנו עם יבואנים ומפיצים נמצא כי קיימת שונות באופן ראיית הדגמים ומאפייניהם, כך שדגם שאחד יראה בו כבעל יכולות מסוימות לרכיבה בשטח אחרים יראו בו כבעל יכולות מוגבלות לגבי לשימוש זה. שונות זו עלתה במיוחד ביחס לדגמי האדוונצ'ר, באופן שמשפיע על מידת קרבתם לדגמי האנדורו הקל על פני מנעד החלופות שבוחן הלקוח. בהתאם לכך, מסקנתנו היא כי מגוון הדגמים המשתייכים למקטע הדו-שימושי מהווים מעין רצף תחרותי אשר לא ניתן לתחום אותו באופן ברור, שכן לקוחות מסויימים עשויים להתלבט בין מספר מצומצם של דגמים בעוד אחרים יתלבטו בין מנעד רחב יותר.

21. עוד נמצא כי עבור לקוחות מסויימים, אופנועים דו-שימושיים בעלי נפח מנוע 125 סמ"ק (להלן **אופנועי דו"ש 125**) מהווים מקטע נפרד בשל מאפייניהם המתאימים לרוכבי שטח בתחילת דרכם. הבחנה זו מתחדדת נוכח ההבדלים ברישיון הנהיגה שתוארו לעיל והיותם החלופה היחידה העומדת בפני רוכבים מתחת לגיל 18.

22. חיזוק נוסף להגדרת אופנועי דו"ש 125 כמקטע נפרד עולה מבחינת פיזור המחירים ביחס לנפח מנוע האופנוע. מנתונים אלו עולה כי מחירי הדגמים אשר נמצאו כרלוונטיים לבדיקתנו ובעלי נפח מנוע 125 סמ"ק מרובזים יחסית ונעים בין כ-20,000 ש"ח לכ-30,000 ש"ח. לעומת זאת, מחירים של הדגמים הרלוונטיים בעלי נפח מנוע גבוה יותר מבוזז ומתפרס על טווח מחירים רחב.

23. לפיכך, בחינת ההשפעה התחרותית הצפויה על המקטע הדו-שימושי כתוצאה מיבוא פנטיק על-ידי מטרו מוטור נבחנה ביחס לשני תתי-מקטעים מרכזיים: האחד, המקטע הדו-שימושי בכללותו, ללא הבחנה לפי נפח המנוע; והשני, תוך התמקדות באופנועי דו"ש 125 בלבד.<sup>16</sup> בנוסף, בכל תת-מקטע, נבחנו מספר תרחישים, בהתאם לחלופות שעלו במסגרת הבדיקה.<sup>17</sup>

24. יודגש מראש כי בכל תרחיש שנבחן בבחינת המקטע הדו-שימושי מטרו מוטור נמצאה כיבואנית בעלת היקף הפעילות המשמעותי ביותר, [REDACTED], היקף פעילותן של יתר היבואניות במקטע זה מצומצם יותר ומשתנה בהתאם להגדרת התרחיש.

<sup>16</sup> המקטע הדו-שימושי בכללותו נחלק לאופנועי דו"ש 125 וליתר האופנועים במקטע, בעלי נפח מנוע הגבוה מ-250 סמ"ק. אופנועי הדו"ש בעלי נפח מנוע הגבוה מ-250 סמ"ק לא העלו חשש תחרותי ולכן מכתב זה לא כולל פירוט נפרד ביחס לתת-מקטע זה.

<sup>17</sup> בכל תת מקטע נבחן תרחיש רחב, הכולל דגמים שמידת השתייכותם למקטע גבולית ואינה חד-משמעית ותרחיש צר, ללא הכללת דגמים אלו.



### ד.1.1. היקפי פעילות – המקטע הדו-שימושי בכללותו

25. בחינת היקפי הפעילות המצרפיים הצפויים, קרי מכירות הדגמים המיובאים על-ידי מטרו מוטור כיום בתוספת מכירותיה הצפויות של דגמי פנטיק, מהווים סממן מסוים להשפעה התחרותית הצפויה ולכוח השוק שיהא בידה במקרה בו תאחז ברישיון היבוא הישיר לתוצר זה. במסמך זה, מכירותיה הצפויות של מטרו מוטור לתוצר פנטיק נבחנו הן ביחס למכירות העבר של דגמי פנטיק על-ידי היבואן הקודם, בן עזר (להלן **מכירות 2020**), והן ביחס לצפי מטרו מוטור, שכן שני מדדים אלו מסייעים בגיבוש התמונה העתידית הצפויה.<sup>18</sup>

26. בלוח 3 להלן מוצגים היקפי הפעילות הכמותיים של היבואנים ממכירת דגמי דו-שימושי אשר נמצאו בקרובים יחסית על הרצף התחרותי ביחס לדגמי פנטיק. זאת, לאחר צמצום רשימת הדגמים על בסיס שימושם ומחירם. יובהר כי היקף פעילותו של כל יבואן עשוי לכלול מספר דגמים ולעיתים אף מספר תוצרים שהוגדרו כרלוונטיים.

**לוח 3: היקפי פעילות במקטע הדו-שימושי בכללותו**

	היקף פעילות ע"ב מכירות 2020	
	תרחיש צר	תרחיש רחב
מטרו מוטור	56%	36%
לובינסקי	23%	13%
דלק מוטורס	6%	3%
עופר אבניר	5%	9%
בן עזר	4%	2%
HM motors	4%	4%
מוטו 24	2%	1%
ליגל	1%	0%
מאיר	0%	32%
סה"כ אופנועים	416	736
נ"ש מצרפי	60%	38%

27. מהנתונים עולה בבירור כי מטרו מוטור היא השחקנית המשמעותית במקטע, ובעלת היקף פעילות הנע סביב 56% בתרחיש הרחב ואף סביב 36% בתרחיש הצר. דגמי פנטיק, לעומת זאת, מגדילים את נתחם<sup>19</sup>.

### ד.1.1.2. היקפי פעילות – אופנועי דו"ש 125

28. כפי שתואר לעיל, הבדיקה העלתה כי קיימות אינדיקציות לכך שאופנועי דו"ש 125 מהווים תת-מקטע נפרד עבור קהל לקוחות מובחן, רוכבי שטח צעירים בתחילת דרכם. על כן, בחנו את היקפי הפעילות לתת-מקטע זה בנפרד.

<sup>18</sup> בעוד מכירות העבר על-ידי בן עזר משקפות את הביקושים הקיימים בישראל לדגמי פנטיק, הזמנותיה של מטרו מוטור שופכות אור על ציפיותיה לביקושים אלו, בהינתן יכולות השיווק והמכירה הקיימות בידה. לפיכך, קיימת חשיבות בראייתנו לבחון שני מדדים אלו, במקביל. עוד יצוין כי עופר אבניר החל ביבוא ושיווק דגם RX125 מתוצרת APRILIA במהלך שנת 2020. בהתאם לכך, לוחות 3 ו-4 כוללים הן את מכירותיו בפועל והן את צפי היבואן למכירות במהלך שנת 2021.  
<sup>19</sup> הפער המשמעותי בין שני התרחישים נובע מהכללתו או השמטתו של הדגם CBX500 של HONDA, המיובא על-ידי מאיר, אשר נמצא כדגם רלוונטי בעיני חלק מהגורמים בלבד.

29. התרחישים השונים להיקפי הפעילות ביחס לאופנועי דו"ש 125 מוצגים בלוח 4 להלן.

**לוח 4: היקפי פעילות – אופנועי דו"ש 125**

	נ"ש ע"ב מכירות 2020	
	כולל גבוליים	ללא גבוליים
מטרו מוטור	54%	46%
HM motors	23%	22%
בן עזר	7%	10%
עופר אבנר	7%	10%
מוטו24	4%	6%
ליגל	4%	6%
סה"כ אופנועים	70	50
נ"ש מצרפי	61%	56%

30. בחינת תת-מקטע זה בנפרד מחזקת את המסקנה כי מטרו מוטור היא שחקנית מהותית במקטע זה וצירופה של פנטיק צפוי להגדיל את היקף פעילותה בכ- [REDACTED].

31. יצויין כי עלו טענות לפיהן יש לכלול במגוון הדגמים הרלוונטי אופנועים שמנועיהם בעלי ארבע פעימות בלבד, בדומה לדגמי לפנטיק הדו-שימושיים. בדיקתנו העלתה כי שינוי זה אינו משפיע באופן מהותי על התמונה התחרותית והמסקנה המתקבלת.

32. [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
כתוצאה [REDACTED]

מכך, מטרו מוטור תוכל להפחית את התחרות עימה תיאלץ להתמודד ולהביא לגידול בהיקף פעילותה.

#### ד.1.ג. החשש התחרותי

33. בחינת היקפי הפעילות, במקטע הדו-שימושי בכללותו ובמקטע אופנועי הדו"ש 125 במיוחד, מעלה כי מטרו מוטור היא שחקנית דומיננטית כיום וצירוף דגמי פנטיק צפוי לחזקה במידה מסויימת אף יותר. מכאן, קיים חשש אופקי מפני הפעלת כוח שוק חד צדדי של מטרו מוטור כלפי לקוחות המעוניינים ברכישת אופנועים דו-שימושיים. במצב זה תוכל החברה המאוחדת להעלות מחירים, לצמצם שירותים או לפגוע באיכות השירות. חלופה נוספת היא צמצום מגוון האופנועים במקטע, כפי שתואר בסעיף 32 לעיל, כך שתוכל החברה להעלות מחירים ולהשיא רווחיה.

34. ראשית, לצד החשש שתואר לעיל, חשוב להדגיש כי [REDACTED] וכי הוספת תוצר פנטיק לרישיונה צפוי להשפיע על היקף פעילותה בשיעורי פעילות בודדים בלבד.

35. עוד יצויין כי במהלך הבדיקה עלו עמדות שונות בדבר מידת הרלוונטיות של דגמים נוספים למקטעי הפעילות שנבחנו ועלה לגביהם חשש תחרותי – מקטע הדו-שימושי בכללותו ומקטע אופנועי הדו"ש 125. בין היתר, העבירה מטרו מוטור רשימה של דגמים נוספים רלוונטיים. חלק



ניכר מהדגמים שצויינו נמצאו כלא רלוונטיים מטעמים שונים: מחירם אינו נופל בטווח המחירים הרלוונטי למקטע; הדגם אינו בעל מאפיינים לרכיבת שטח או כביש; או שהוזכרו דגמים שייצורם או ייבואם לישראל הופסק. לאחר ניפוי זה, נותר מספר מצומצם של דגמים אשר יתכן ורלוונטיים כמתחרים במקטע הדו-שימושי בכללותו, קרי, בעלי נפח מנוע של מעל 125 סמ"ק. בתוך כך, הכללת דגמים אלו מפחיתה במעט את היקף הפעילות המצרפי הצפוי לצדדים במקטע הדו-שימושי בכללותו, אך אינה משפיעה על היקפי הפעילות שהוצגו ביחס למקטע אופנועי הדו"ש 125.

36. יחד עם זאת, רשימת הדגמים שהעבירה מטרו מוטור הצביעה על מספר דגמים רלוונטיים נוספים אשר יובאו בעבר לישראל ואינם מיובאים כיום. דגמים אלו עשויים להוות מתחרים פוטנציאליים, הן למקטע האופנועים הדו-שימושיים בכללותו והן למקטע אופנועי הדו"ש 125. קיומם של מתחרים פוטנציאליים עשוי לרסן במידה מסוימת את ניצול כוח השוק שבידי החברה, שכן ככל שתבחר להעלות מחירים באפשרותם של מתחרים אלו לשוב לשוק.

37. יצוין כי ביחס לחשש זה, טענה מטרו מוטור כי הביקוש לתת-מקטע זה מוגבל למדי, באופן שמפיג בראייתה את החשש מהפעלת כוח שוק על-ידה. טענה זו באה לידי ביטוי בשני אופנים מרכזיים: האחד, [REDACTED], כאמור, עובדה זו לא מעידה על מסקנה זו בראייתנו ועשויה אף להצביע על התממשות החשש, בדרך של צמצום המגוון המוצע בישראל. מספרם המצומצם של האופנועים הנמכרים בקטגוריה זו בישראל מדי שנה ובחירתם של היבואנים אשר מתחרים בה ביתר המקטעים שלא לפעול בתת-מקטע זה על אף היקף פעילותה בתת-מקטע זה – מהווים אף הם אינדיקציות לביקוש המוגבל לטענת מטרו מוטור. לשיטתנו, טענות אלו אין בכוחן להפיג את החשש האמור במלואו. שכן, ככל שקיימת קבוצת לקוחות אשר לה ביקוש ייחודי לאופנועים דו-שימושיים בכלל או לאופנועי דו"ש 125, יבוא אופנועי פנטיק על-ידי מטרו מוטור צפוי להגדיל את כוח השוק שבידיה ולאפשר לה להפעילו מול קבוצת לקוחות זו.

38. נוכח האמור לעיל, מתן רישיון יבואן ישיר למטרו מוטור לתוצר פנטיק מעלה חשש אופקי מסויים מפני הפעלת כוח שוק חד צדדי על-ידה כלפי לקוחות המעוניינים ברכישת אופנועים דו-שימושיים. חשש זה נחלש במעט נוכח קיומם של מתחרים פוטנציאליים במקטעי הפעילות הרלוונטיים וכן התוספת המינורית הצפויה להיקף פעילותה של מטרו מוטור בעקבות הוספת תוצר זה.

## 2.ד אופנועים מסגנון רטרו-סקרמבלר

39. מקטע הרטרו-סקרמבלר כולל אופנועי כביש בעל עיצוב ייחודי, המעוצבים בסגנון של פעם. במקטע זה פרמטר העיצוב הוא משמעותי בהבחנת האופנועים המשתייכים למקטע זה מיתר אופנועי הכביש.

40. משיחות עם יבואנים עלה בבירור כי מקטע הרטרו-סקרמבלר מהווה מקטע נפרד מיתר אופנועי הכביש. יחד עם זאת, היו שהגדירו מקטע זה באופן רחב, הכולל את כלל האופנועים המעוצבים בסגנון רטרו-קלאסי, ואילו אחרים הגדירו תת-מקטע זה באופן צר, ביחס לאופנועים בסגנון סקרמבלר בלבד, כאשר עיקר ההבדלים התמצו בכך שלסקרמבלר יש יכולות רכיבה בסיסיות בשטח על שבילים, בדומה לאופנועי אדוונצ'ר עם יכולות בסיסיות ביותר בשטח. זאת, נוסף על נראות האופנוע ועיצובו החיצוני.

41. בהגדרה המקטע כרטרו-קלאסי, היבואניות המרכזיות הן מאיר המשווקת את התוצר HONDA, אלבר המשווקת את HARLEY-DAVIDSON ו-TRIUMPH<sup>20</sup> ומטרו מוטור המשווקת את KAWASAKI ו-YAMAHA. ביחס ליבואניות אלו, פנטיק הינה שחקנית קטנה בתחום.<sup>21</sup> לצידן פועלות גם לובינסקי המייבאת את התוצר INDIAN ו-ROYAL ENFIELD<sup>22</sup>; ליגל המייבאת את התוצרים DUCATI; ומוטור 24 המייבאת את התוצר MONDIAL. בהגדרת המקטע כסקרמבלר, מספר היבואניות מצומצם יותר, כמו גם היקף המקטע בכללותו.

42. בלוח 5 להלן מוצגים היקפי הפעילות בשנת 2020 במקטע הרטרו-סקמבלר, בהגדרתו הרחבה כרטרו-קלאסי. יצוין

23.

#### לוח 5: היקפי פעילות לפי הגדרה רחבה: רטרו-קלאסי

יבואן	היקף פעילות בשנת 2020
מאיר	31%
אלבר	30%
מטרו מוטור	23%
לובינסקי	7%
פנטיק	2%
אחרים (ליגל, ג.ב.ר. ומוטור 24)	7%
סה"כ אופנועים	894
היקף פעילות מצרפי	25%

43. בחינת היקפי הפעילות מלמדים כי מאיר ואלבר הן השחקניות המשמעותיות במקטע. מעבר לכך, היקף פעילותה של פנטיק הוא מצומצם ומוגבל לאחוזים, כך שגם אם מטרו מוטור תייבא את אופנועיה, מאיר ואלבר יוותרו שחקניות בעלות היקף פעילות משמעותי יותר.

44. היקפי הפעילות במקטע בהגדרתו הצרה, כסקרמבלר בלבד, כפי שמוצגים בלוח 6 להלן, מציג תמונה מעט שונה. שכן היקפי פעילותן של הצדדים לבקשה מעט משמעותיים יותר.

#### לוח 6: היקפי פעילות לפי הגדרה צרה: סקרמבלר

יבואן	היקף פעילות בשנת 2020
עופר אבניר	46%
פנטיק	25%

<sup>20</sup> אלבר החלה ביבוא TRIUMPH במהלך שנת 2021.

<sup>21</sup> יש לציין כי עיקר אופנועי הכביש המיוצרים על-ידי פנטיק נכללים במקטע רטרו-סקרמבלר. בנוסף, פנטיק מייצרת אופנועי כביש מסגנון "מוטרד", אך כלים אלו לא נמכרו בעבר בישראל, בהתאם לכך, מקטע זה לא נכלל בבדיקתנו.

<sup>22</sup> התוצר ROYAL ENFIELD יובא עד שנת 2021 על-ידי ג.ב.ר. שרותי רכב בע"מ (להלן ג.ב.ר.) והחל משנה זו רישיון יבוא לתוצר זה הוענק לידי לובינסקי, שחתם עם התוצר הסכם זיכיון.

23 בעוד בן עזר מכר 17 אופנועים בקטגוריה זו בשנת 2020, בהתאם לכך, מקטע זה לא נכלל בבדיקתנו.



מטרו מוטור	18%
לובינסקי	4%
דלק רבב	4%
דוקאטי	3%
סה"כ אופנועים	68
היקף פעילות מצרפי	42%

45. למרות הצמצום במספר השחקנים וגידול מסויים בהיקפי הפעילות של הצדדים לבקשה, גם תרחיש זה אינו מעלה חשש תחרותי. ראשית, עופר אבניר נותר השחקן המשמעותי במקטע, בהיקף פעילות דומה להיקף הפעילות המצרפי של הצדדים. שנית, אלבר משיקה בימים אלו אופנוע מתוצרת Triumph, [REDACTED]<sup>24</sup>. לבסוף, נוכח השונות במגוון התחרותי שרואים הלקוחות השונים, קיומם של דגמים דומים מסוג רטרו ברצף התחרותי צפוי להוות תחרות נוספת לפעילותה של מטרו מוטור במקטע זה.

46. בהתאם לכך, אישור בקשת הרישיון ביחס לאופנועי פנטיק הנכללים במקטע הרטרו, על הגדרותיו השונות, לא מעלה חשש תחרותי.

### ד. 3. אופנועי שטח

47. מקטע אופנועי השטח (אנדורו) כולל מנעד רחב של אופנועים אשר יועדו לרכיבה בשטח, כך שכל מאפייניהם מוכוונים לכך. הגדרת מקטע זה התבססה בעיקרה על שימושיות האופנוע. בניגוד לאופנועים הדו-שימושיים שהוצגו לעיל, מדובר באופנועים לרכיבת שטח מקצועית ואינם מיועדים לרוכבים בתחילת דרכם.

48. במקטע זה, לובינסקי הוא השחקן המשמעותי ביותר, המייבא אופנועי שטח מתוצרת KTM, ולאחריו גם עופר אבניר, המייבא אופנועי שטח מתוצרת HUSQVARNA. מטרו מוטור פעילה אף היא בתחום זה, עם התוצרים BETA ו-VENT. כפי שצויין לעיל, דגמי השטח של YAMAHA שייבאה מטרו מוטור סופקו למטרו מוטור עד לא מזמן מהיצרן VENT, אשר פעל באירופה בשותפות עם YAMAHA. לאחרונה בחרה YAMAHA לסיים התקשרות זו עם VENT ולפעול בשיתוף פעולה עם פנטיק. במסגרת שיתוף פעולה זה, פנטיק מייצרת דגמים דומים לאלה שמכרה VENT, ולכן חלק מהדגמים שיובאו עד כה על-ידי מטרו מוטור הועברו – באופן מסוים – לייצור על-ידי פנטיק.

49. היקפי הפעילות במקטע מתוארים בלוח 7 להלן. בדומה לנתונים שהוצגו לעיל, נבחנו היקפי הפעילות המצרפיים הן על בסיס מכירות היבואנים בשנים קודמות והן בהתחשב בצפי מטרו מוטור, כפי שבא לידי בהזמנותיה. [REDACTED], שכן הדגמים הרלוונטיים אינם מיוצרים עוד.

**לוח 7: היקפי פעילות – אופנועי שטח**

יבואן	היקף פעילות ע"ב מכירות 2020	
לובינסקי		
עופר אבנר		
מאיר		
פנטיק		
יבואנים אחרים (HM מוטורס, ליגל, אשל)		
סה"כ אופנועים		

50. בחינת היקפי הפעילות במקטע אופנועי השטח המוצגים לעיל מעלה כי במקטע זה קיימים שני שחקנים בעלי היקפי פעילות משמעותיים מזה הצפוי מפעילותם המשותפת של מטרס מוטור ופנטיק. שכן, היקף פעילותה של מטרס מוטור במקטע זה [REDACTED] טרם מתן הרישיון ופעילותה של פנטיק צפויה להגדיל היקף זה [REDACTED]. כמו כן, מעבר לשחקנים שצויינו, פועלים ארבעה שחקנים נוספים בהיקף פעילות מוגבל. במקרה בו תרצה מטרס מוטור להפעיל כוח שוק חד צדדי כנגד לקוחותיה, לדוגמא באמצעות העלאת מחיר אופנועי השטח, פעילותם של יתר המתחרים במקטע צפויה לרסן שאיפה זו.

51. בחינת נתונים אלו ביחס לשנים 2018 ו-2019 וכן [REDACTED] מעלה תמונה תחרותית דומה.

52. בהתאם לכך, נוכח ריבוי השחקנים במקטע וכן היקפי הפעילות בתחום, לא עולה חשש תחרותי מאישור בקשת הרישיון במקטע זה.

**ה. סיכום והמלצה**

53. כפי שתואר לעיל, בעוד מתן הרישיון במקטע הדו-שימושי מעלה חשש תחרותי מסוים, אין זו התמונה העולה ביחס לאופנועי השטח המקצועיים ואופנועי הרטרו-סקרמבלר. בהתאם לכך, בחנו האם קיימת היתכנות לפיצול רישיון היבוא, כך שהמקטע הדו-שימושי ייובא לישראל באמצעות יבואן מתחרה, אשר פעילותו אינה מעלה חששות תחרותיים דומים. שכן, המלצה מסוג זה מהווה פתרון מידתי לחשש התחרותי שעלה, באופן שיפיג את החשש מבלי לפגוע בשאיפתה של מטרס מוטור להרחיב פעילותה.

בדיקתנו העלתה כי לא קיימת היתכנות לפיצול רישיון יבוא אופנועי פנטיק בין שני יבואנים שונים.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



[REDACTED]

55. במצב דברים זה, החרגת האופנועים הדו-שימושיים של פנטיק מרישיונה של מטר מוטור תוביל למצב תחרותי נחות ביחס להתממשות חשש התחרותי שהוצג לעיל, במקרה בו מטר מוטור תקבל לידה רישיון יבוא ביחס לכלל מקטעי הפעילות של פנטיק. שכן, לפי בדיקתנו נראה כי החרגת קטגוריה זו מרישיונה של מטר מוטור תוביל לכך שהאופנועים הדו-שימושיים של פנטיק לא ייובאו לישראל וכתוצאה מכך המגוון העומד בפני הציבור – יצומצם.

56. לסיכום, הבדיקה העלתה כי לצד חשש תחרותי מסויים במקטע האופנועים הדו-שימושיים, מתן הרישיון במקטע אופנועי השטח המקצועיים ובמקטע אופנועי הרטרו-סקרמבלר, המהווים עיקר פעילותה הצפויה של פנטיק בישראל, אינו מעלה חשש תחרותי. חשש תחרותי זה אף מתמקד בעיקרו במקטע הדו"ש<sup>125</sup>, [REDACTED] נוכח היעדר ההיתכנות בדבר הפרדת רישיון היבוא במקטע האופנועים הדו-שימושיים מיתר מקטעי הפעילות של תוצר זה, אי-מתן הרישיון משמעו מניעת פעילות ענפה במקטעי פעילות בהם לא עלה כל חשש תחרותי, בשל חשש תחרותי מסויים שעלה ביחס למקטע פעילות מוגבל.

57. בהתאם לכך, אנו ממליצים על הוספת תוצר פנטיק לרישיון היבואן שבידי מטר מוטור אנו זמינים לכל שאלה או הבהרה.

בברכה ובכבוד רב,

  
שחר פיינברג  
ראש צוות תחבורה,  
רשות התחרות