

**קביעה בדבר הסדר כובל לפי סעיף 2(א) לחוק התחרות הכלכלית,**

**תשמ"ח-1988: הסדר בין חברת מטרופוטור שיווק (1981) בע"מ לחברת**

**Yamaha Motor Europe N.V.**

**א. פתח דבר**

1. החלטה זו עוסקת בהסדר כובל בין חברת מטרופוטור שיווק (1981) בע"מ (להלן **מטרופוטור**) לבין חברת Yamaha Motor Europe N.V. (להלן **ימאהה** וביחד **הצדדים**). ההסדר, שאמור היה להיכנס לתוקף ביום 1 בינואר 2021 (אך בניסתו לתוקף נדחתה לגבי הסגמנטים שהיו בבדיקה), הוא הסדר כובל שלא זכה לאישור בית הדין לתחרות, היתר זמני או פטור, ואינו חוסה תחת אחד מפטורי הסוג.
2. ההסדר מושא קביעה זו יאפשר למטרופוטור, שמהווה עוד קודם להסדר ספק משמעותי של רכבים תפעוליים וטרקטורונים, לייבא ולהפיץ גם את הרכבים התפעוליים והטרקטורונים של ימאהה. כתוצאה מההסדר תהפוך מטרופוטור לבעלת נתחי שוק משמעותיים ביותר בשני סגמנטים אלה; ההסדר יחזק את כוח השוק של מטרופוטור בשני הסגמנטים; ההסדר יפחית את התחרות בין המותגים השונים של רכבים תפעוליים וטרקטורונים והכל באופן שיצר חששות לפגיעה משמעותית בתחרות.

**ב. תיאור ההסדר והשווקים הרלוונטיים**

**ב.1. הצדדים וההסדר**

3. מטרופוטור היא חברה פרטית העוסקת, בין היתר, בייבוא והפצה של רכבים תפעוליים וטרקטורונים, וכן רכבי שטח, טרקטורי משא, כלי רכב דו-גלגליים ואופנועי ים.
4. ימאהה היא חברה המאוגדת בהולנד, חברה בת של Yamaha Motor Co. Ltd. המאוגדת ביפן. מוצרי ימאהה כוללים, בין היתר, רכבים תפעוליים, טרקטורונים, רכבי שטח, טרקטורי משא (להלן ביחד **רכבים ארבעה-גלגליים**), וכן כלי רכב דו-גלגליים, אופנועי ים, גנרטורים, מנועים וחלקי חילוף.

5. מטרו מוטור מייבאת ומשווקת את כלי הרכב הדו-גלגליים של ימאהה בשני עשורים. החוזה האחרון בין הצדדים לייבוא כלי רכב דו-גלגליים נחתם בשנת [REDACTED] (להלן **החוזה המקורי**). נחתם הסכם המתקן את החוזה המקורי, לפיו החל מיום 1 בינואר 2021 מטרו מוטור תייבא גם מוצרים נוספים של ימאהה, בין היתר רכבים ארבעה-גלגליים (החוזה המקורי וההסכם המתקן להלן יחד **ההסכם הכתוב**; ההסכם הכתוב וההסכמות וההבנות בין הצדדים בקשר אליו להלן **ההסדר**). עד ליום 31 בדצמבר 2020 רכבים ארבעה גלגליים (וכן מוצרים נוספים) של ימאהה יובאו על-ידי קשר ימי בע"מ (להלן **קשר ימי**). ההתקשרות בין ימאהה לקשר ימי פגה כאמור.

6. לפי ההסכם הכתוב, מטרו מוטור [REDACTED]  
[REDACTED]  
(להלן **תכנית הרכישה**).  
תכנית הרכישה כללה גם רכבים תפעוליים וטרקטורונים.

7. על פי ההסדר מטרו מוטור חייבת [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

8. בהתכתבות בין הצדדים מיום [REDACTED] התחייבה מטרו מוטור לימאהה [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

9. עד לחקיקת חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשע"ו-2016 (להלן **חוק הרישוי**), הסכמים בין יצרנים ליבואנים בענף הרלוונטי כללו פעמים רבות תניות בלעדיות. חוק הרישוי אסר על הסכם בין יבואן ויצרן אשר מעניק ליבואן זכויות שיווק בלעדיות,<sup>1</sup> ואכן סעיפי הבלעדיות נמחקו מההסכמים הכתובים. עם זאת, תמריצי הצדדים לא השתנו. מבדיקת הרשות עולה, כי כיום במרבית הענף מתקיימת בפועל בלעדיות.

<sup>1</sup> סעיף 41(א)(2) לחוק הרישוי.

10. כך, מטרו מוטור מייחסת לעצמה בלעדיות עבור הכלים הדו-גלגליים של ימאהה אשר מיובאים על ידי כיום מכוח החוזה המקורי, אותו חוזה המהווה בסיס להסדר מושא קביעה זו, ומכאן ראייה נוספת לכך, כי מדובר בהסדר בלעדי. מעבר לכך, מתוך החומר שבידי הרשות עולה כי בדומה לחוזה המקורי מדובר בהסדר בלעדי. כך למשל כותבת מטרו מוטור מפורשות (גם היום) באתר החברה: "...מטרו מוטור שיווק 1981 בעמ הינה **יבואנית ומפיצה בלעדית** של סאן יאנג, קוואסאקי וימאהה בישראל ומשווקת מגוון רחב של רכבים: אופנועים, קטנועים, רכבים תפעוליים, טרקטורונים אופנועי ים וכלים חשמליים".<sup>2</sup> (ההדגשה אינה במקור).

11. ההסדר שבו התקשרו מטרו מוטור וימאהה יהפוך את מטרו מוטור לנציגה של ימאהה בישראל בסגמנטים של כלי רכב אשר בהם מטרו מוטור אוזחת עוד טרם ההסדר בנתי שוק משמעותיים, הכל כפי שיפורט להלן. השיווק של רכבים תפעוליים וטרקטורונים של ימאהה על-ידי מטרו מוטור, שלה פעילות ענפה בתחום עוד קודם להסדר, מייצרת חששות תחרותיים שהופכים את ההתקשרות בהסדר להסדר כובל אסור כמפורט בקביעה זאת.

## **2. ב. תיאור המוצרים בהם עלולה התחרות להיפגע כתוצאה מההסדר**

12. כאמור, ההסדר כולל רכבים תפעוליים וטרקטורונים. ההסדר כולל גם רכבים נוספים, אך מכיוון שמוקד החששות התחרותיים מצוי בסגמנטים אלה, הדיון התחרותי יעסוק בהם. מכיוון שרכבים אלו בעלי מאפיינים שונים, משמשים לצרכים שונים ולעיתים אף פונים ללקוחות שונים, כל סוג רכב נבחן בנפרד.

13. כמו כן, מבדיקת הרשות עלה כי גם בין רכבים מאותו הסוג ישנם הבדלים הנובעים מהיכולות הטכניות השונות, סוג ונפח המנוע ועוד. ככלל, הבדלים אלו משתקפים גם בפערי המחירים בין הדגמים השונים.

14. לכן ניתוח השוק נעשה בנפרד עבור כל סוג רכב, בשים לב לנפחי המנוע, סוג המנוע והמחירים, המהווים אינדיקציה, כאמור, להבדלים בין הרכבים מאותו הסוג (השווקים המפורטים להלן **השווקים הרלוונטיים**).

<sup>2</sup> [https://www.metro4.co.il/?\\_ga=2.175394594.1800238898.1612105181-18385391.1593605195](https://www.metro4.co.il/?_ga=2.175394594.1800238898.1612105181-18385391.1593605195)

## רכבים תפעוליים

15. רכב תפעולי הוא כלי תחבורה ממונע המיועד להסעת נוסעים, שינוע מטענים וגרירה. השימוש ברכבים תפעוליים מותר אך ורק בתוך "אזור רכב תפעולי" ולפיכך אינו מיועד לנסיעה על כביש פתוח.<sup>3</sup>

16. בהתאם לבדיקת הרשות עולה כי נתח השוק המצרפי של מוצרי ימאהה והמוצרים המיובאים על-ידי מטרו מוטור ברכבים תפעוליים עולה על 70%, כאשר מטרו מוטור והיבואנית של ימאהה (עד לאחרונה הייתה זו קשר ימי) הן שתי המתחרות העיקריות; מלבדן ישנן עוד מספר מתחרות קטנות, שהעיקרית בהן היא אבניר חברה לרכב בע"מ.

17. קיימים הבדלים בין רכבים תפעוליים בעלי מנוע בנזין לבין רכבים תפעוליים חשמליים, אשר באים לידי ביטוי ביכולות הטכניות ומשפיעים על התחליפיות ביניהם. לכן, סגמנט זה נבדק גם בחלוקה לסוג המנוע.

18. מוצרי ימאהה והמותגים המיובאים על-ידי מטרו מוטור מתחרים הן ברכבים תפעוליים חשמליים והן ברכבים תפעוליים בעלי מנוע בנזין. נתח השוק המצרפי של ימאהה ושל החברות אשר מיובאות ומשווקות על-ידי מטרו מוטור בסגמנט הרכבים התפעוליים בעלי מנוע בנזין עולה על 90%, כאשר נותר רק עוד שחקן עיקרי אחד נוסף. נתח השוק המצרפי של ימאהה ושל החברות המיובאות ומשווקות על-ידי מטרו מוטור ברכבים תפעוליים חשמליים עולה על 60%.

19. הן ברכבים התפעוליים החשמליים והן ברכבים תפעוליים בעלי מנוע בנזין, הרכבים התפעוליים של ימאהה ושל המותגים המיובאים על-ידי מטרו מוטור נמכרים באותה רמת מחירים והם תחליפיים אלו לאלו.

20. נתחי השוק הגדולים של הצדדים, יחד עם מבני השווקים ומאפייניהם, מבססים את החשש התחרותי בסגמנט הרכבים התפעוליים, כפי שיפורט בהמשך.

<sup>3</sup> לפי סעיף 95א לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961: "רכב תפעולי" - רכב כמשמעותו בפקודה למעט רכב פרטי ורכב ציבורי, בין אם מותקן עליו ציוד דרך קבע ובין אם לאו, בין אם הוא מוביל מטען ובין אם הוא מסייע נוסעים, אשר ניתן היתר להפעלתו, לפי סימן זה, באיזור רכב תפעולי. "איזור רכב תפעולי" - איזור שבו מופעל רכב תפעולי ואשר בכניסה אליו וביציאה ממנו הוצב, באישורה של רשות התימור המקומית, תמרור א-43 האחד מצוין כניסה לאיזור רכב תפעולי והאחר מצוין את היציאה ממנו.

## טרקטורונים

21. טרקטורון הוא כלי תחבורה המיועד לשימוש בדרך שאינה סלולה, בעל ארבעה גלגלים לפחות, שהנהיגה בו היא באמצעות כידון והשיבה עליו כשרגלי הנהג משני צדי המושב. הטרקטורון מיועד לשני נוסעים לכל היותר ונפח מנועו אינו עולה על 1,500 סמ"ק.<sup>4</sup> השימוש בו הוא בעיקר לצורכי פנאי.

22. בשנים 2018-2020, מכירות הטרקטורונים של המותג ימאהה ושל מותגים המשווקים על-ידי מטרו מוטור היוו כ-43%-57 מכלל מכירות הטרקטורונים בישראל.

23. ישנם הבדלים בין הטרקטורונים השונים, הנובעים מהספק המנוע של הרכב, מרכב, אבזור, ועוד, הבאים לידי ביטוי ביכולות הטכניות השונות של הרכבים, כמו גם בהבדלי מוניטין בין היצרנים השונים, הבדלים אשר משפיעים על התחליפיות בין הטרקטורונים. הבדלים אלו משתקפים בפערי המחירים בין הטרקטורונים השונים.

24. מכיוון שדגמי הטרקטורונים השונים מבודלים זה מזה במספר רב של פרמטרים, קשה לקבוע במדויק אלו דגמים יהוו תחליפים קרובים ביותר זה לזה מבחינת הצרכנים. בעת בחירת טרקטורון ייתכן שצרכן יהיה מוכן לוותר על מאפיין מסוים תמורת מאפיין אחר. כך למשל, ייתכן שצרכן יהיה מוכן לרכוש טרקטורון עם נפח מנוע קטן יותר אם ישלם פחות או "יזכה" בתמורה במראה ספורטיבי יותר או טרקטורון ממותג בעל מוניטין רב יותר. מבדיקות הרשות עלה כי שני הפרמטרים המרכזיים לבידול בין הדגמים השונים הם נפח המנוע והמחיר. נפח המנוע משפיע על ביצועי הטרקטורון. המחיר מהווה אומדן לאיכות הטרקטורון, ליכולותיו ולמרכיביו הטכניים, וגם מהווה גורם מבדל בפני עצמו. לכן, נבחנו דגמי טרקטורונים הקרובים זה לזה בנפח המנוע ובמחיר.

25. לגבי כל אחד מדגמי הטרקטורונים של ימאהה והטרקטורונים המיובאים על-ידי מטרו מוטור, נבחנו קבוצת הדגמים המצומצמת ביותר הקרובה אליו במחיר על מנת שהקבוצה תוגדר כשוק. נבחנו מספר טווחים המהווים הגדרות שוק אפשריות. עבור כל טווח כזה, נבדק אלו דגמים נכללו בשוק, מהם נתחי השוק של דגמי ימאהה ומטרו מוטור, והאם עולים חששות תחרותיים מההסדר.

<sup>4</sup> סעיף 1 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961.

26. בדיקת הרשות העלתה כי בחלק מהטווחים שנבדקו כאמור לעיל, נתחי השוק המצרפיים של מוצרי ימאהה ושל המוצרים המיובאים על-ידי מטרו מוטור קרובים ל-50% ואף למעלה מכך.
27. נמצא כי החפיפה התחרותית המשמעותית בין דגמי הצדדים מצויה בטווח הביניים, הן מבחינת מחירים והן מבחינת נפחי מנוע (נפח מנוע בטווח 400-800 סמ"ק, מחיר בין 30,000 ש"ח ל-65,000 ש"ח).<sup>5</sup> יישום ההסדר צפוי להוריד את מספר היבואנים המתחרים בסגמנט הטרקטורונים, בטווח הרלוונטי, מארבעה לשלושה.
28. נתחי השוק הגדולים של הצדדים, יחד עם מבני השווקים ומאפייניהם, מבססים את החשש התחרותי בסגמנט הטרקטורונים, כפי שיפורט בהמשך.

## ג. ההסדר עלול לפגוע בתחרות

29. ריכוז מספר מותגים מתחרים בידי מטרו מוטור כיבואנית אשר פועלת באופן בלעדי עלול לפגוע בתחרות הבין-מותגית. ההסדר מביא לכך שמטרו מוטור, שכבר היום דומיננטית בחלק מהשווקים הרלוונטיים, תייצג יצרן נוסף, שעד כה היווה רסן תחרותי כלפי היצרנים שאותם מטרו מוטור ייצגה. יכולתה של מטרו מוטור לייצג, לשווק ולמכור באופן בלעדי מספר מותגים שמתחרים זה בזה משפיעה על התמריצים שלה לקדם ולמכור את המותגים אותם היא מייבאת. כאשר ספקים שונים מיוצגים על-ידי יבואנים שונים, קיים לכל יבואן תמריץ לקדם את מכירות הספק שלו והוא מתחרה על הלקוחות על מנת לשכנעם לרכוש את תוצרי הספק שלו ולהעדיף על פני הספק המתחרה. כאשר נציג אחד משמש כיבואן של מספר מתחרים, מכירה של ספק אחד אותו הוא מייצג עשויה להיות על חשבון מכירה של ספק אחר שאותו הוא מייצג. לפיכך, תמריציו ליצור תחרות בין שני ספקים אלה פוחתים. כאשר הייצוג הוא בלעדי כך שלכל יצרן יבואן אחד בלבד, התוצאה המסתברת היא הפחתה בתחרות בין היצרנים המיוצגים על-ידי אותו יבואן בלעדי. החשש גובר ככל שנתח השוק המצטבר של המוצרים המופצים על-ידי אותו יבואן גדול

<sup>5</sup> יובהר, כי החששות התחרותיים עלו לגבי חלק מדגמי הטרקטורונים מתוצרת ימאהה והטרקטורונים המשווקים על-ידי מטרו מוטור עד 800 סמ"ק, אך בחישוב נתחי השוק עבור חלק מהדגמים כלולים גם טרקטורונים של יצרנים נוספים, שנפחי המנוע שלהם גדולים מ-800 סמ"ק.

יותר, וככל שיש ליבואן יכולת לקבוע את מחירי המוצרים לצרכן ואת הכמויות הנרכשות מהיצרן.<sup>6</sup>

30. חיזוק מעמדה של מטר מוטור יאפשר לה להעלות את מחירי המוצרים המיובאים על ידה או להפחית את איכות השירות הניתן ללקוחותיה, באופן חד צדדי, וזאת תוך איבוד מספר קטן יותר של לקוחות. זאת משום שאם תעלה מטר מוטור את מחירי מוצריו של אחד מהספקים שאותם היא מייצגת באופן שיגרום ללקוחות לרכוש מוצרים תחליפיים של ספקים אחרים, הרי שחלק מהם יעברו לרכוש מוצרים של ספקים המיובאים ומשווקים אף הם על-ידי מטר מוטור. כך הופכת מטר מוטור לנהנית בעקיפין מעליית המחירים שהיא עצמה יזמה. במקום שבו מתקיימת תחרות עזה "מעניש" הלקוח את הספק על העלאת המחיר או הרעת התנאים באמצעות מעבר לגורם מתחרה. כאשר מטר מוטור אוחדת באופן בלעדי בייצוג של מספר ספקים המתחרים זה בזה יכולתו של הצרכן "להעניש" את מטר מוטור על הרעת התנאים פוחתת. כתוצאה מכך מהלך של העלאת מחיר או הרעת תנאים הופך להיות כדאי יותר למטר מוטור מכפי שהיה קודם לכן.

31. הפגיעה בתחרות כתוצאה מן ההסדר עשויה להתבטא גם בהחלשת התמריץ של מטר מוטור להוריד מחירים, ובפרט בהחלשת התמריץ שלה לגלגל ללקוחותיה הנחות שתקבל מהיצרנים.

32. חשש זה מתחזק על רקע יחסיה של מטר מוטור עם היצרנים השונים ועם ימאהה. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

הדינמיקה בין מטר מוטור ליצרנים מאפשרת למטר מוטור מרחב תמרון להעדיף קידום ומכירה של מותג אחד על חשבון האחר, למשל על-ידי העלאת המחיר לצרכן של המותג שהיא מעוניינת להפחית את מכירותיו.

33. בנוסף, [REDACTED]

[REDACTED]

<sup>6</sup> Commission Guidelines on Vertical Restraints, 2010 O.J. (c 130), para. 154 (on Vertical Restraints). (להלן **Guidelines**)

לֹא מוצרי היצרנים האחרים המיובאים על-ידי מטרור מוטור היו מובאים על-ידי יבואנים מתחרים, המאמצים של מטרור מוטור היו צפויים לגרור תגובה תחרותית מצד יבואני המוצרים המתחרים, והם היו מתחרים מול מטרור מוטור על ליבו של הלקוח. ככל שהמוצרים האחרים מיובאים אף הם על-ידי מטרור מוטור, דינמיקה תחרותית זו תופחת או תימנע כליל. מעבר לכך, כאשר מטרור מוטור מייצגת חלק משמעותי מהיצרנים האחרים שמוצריהם מתחרים במוצרי ימאהה, ללא מאמצים תחרותיים.

34. חשש נוסף שמעלה ההסדר הוא השפעתו על תמריצי היצרנים שאת מוצריהם משווקת מטרור מוטור להתחרות זה בזה. העלאת מחירים על-ידי מטרור מוטור או הימנעות שלה מגלגול הנחות לצרכן עלולה להביא לכך שהיצרנים, בתורם, יימנעו מתחרות מחירים ביניהם.<sup>7</sup>
35. בנוסף, גם יצרנים יכולים ליהנות מהפחתת התחרות ביניהם כתוצאה ממצב שבו מוצריהם משווקים על-ידי משווק אחד המשותף להם, במיוחד כאשר המשווק הוא בלעדי והוא יכול לקבוע מחירים וכמויות. האפשרות ליהנות מהפחתת התחרות במצב כזה עשויה להתקיים גם ללא תיאום ישיר בין היצרנים. לפי הצורך, המשווק המשותף יכול לחלוק עם היצרנים חלק מהרווחים העודפים שהוא גובה מהצרכנים לאור כוח השוק החד-צדדי שבידו.
36. מלבד החשש להפעלת כוח שוק חד-צדדי, ההסדר מעלה גם חשש להתנהגות מתואמת בין היבואנים הגדולים בשווקים הרלוונטיים, כתוצאה מצמצום מספר היבואנים המתחרים. זאת לאור מבנה השווקים ומאפייניהם, כפי שיפורט להלן.
37. הענף מאופיין בחסמי כניסה והתרחבות גבוהים. יבוא כלי רכב לישראל בהיקף משמעותי מצריך מציאת יצרן בחו"ל המוכן להתקשר עם היבואן לצורך יבוא מוצריו. לאור הבלעדיות המתקיימת בפועל במרבית הענף, היכולת לייבא מותגים מיצרנים שרכביהם כבר מיובאים כיום לישראל על-ידי יבואן אחר וכבר ביססו מעמדם, היא מצומצמת.

<sup>7</sup> Guidelines on Vertical Restraints, para. 154, 166.



38. מבדיקת הרשות עולה, כי קשה למצוא יצרן שמותגיו אינם נמכרים כבר כיום בישראל. גם לו יימצא יצרן כזה, יבוא מותגים של יצרן שאינו מוכר כיום בישראל מצריך ביסוס מעמדו בישראל, כלומר, החדרת המותג לשוק הישראלי. החדרת מותג חדש לשוק, הכוללת את הכרתו לצרכן הישראלי, איננה דבר של מה בכך, דורשת זמן ומשאבים, וככל הנראה פחות רווחית ויעילה מאשר התקשרות עם יצרן מוכר.
39. על פי חוק, ייבוא של טרקטורונים מצריך בנוסף קבלת אישור מאת משרד התחבורה. תנאי לקבלת הרישיון הוא מתן התחייבויות שונות על-ידי היבואן ועל-ידי היצרן, לרבות לעניין הקמת מוסך שירות או התקשרות עם מוסך שירות, והעמדת הון עצמי. עבור רכבים תפעוליים ישנה רגולציה מעט שונה הכוללת עמידה במספר דרישות רגולטוריות.<sup>8</sup>
40. כמו כן, משיחות שערכה הרשות עלה כי קיימים חסמים הנובעים מהעדפות הלקוחות, כגון הרצון לקנות מותג ידוע ומוכר מיבואן אשר לו מוניטין מבוסס, או לכל הפחות יכולת וזמינות גבוהה במתן שירותי אחזקה ותיקון.
41. בנוסף, יכולתם של היבואנים הקיימים להרחיב פעילותם בשווקים בהם קיים חשש תחרותי, ובכך להפעיל רסן תחרותי על מטרו מוטור, מוגבלת. מבדיקת הרשות עולה, כי לפחות חלק מהיבואנים מייבאים את כלל הדגמים של היצרנים איתם הם עובדים. כלומר, בסגמנטים בהם אותם יבואנים פעילים, הם אינם יכולים לייבא דגמים שהם אינם מייבאים כיום מהיצרנים איתם הם עובדים, שכן יצרנים אלו אינם מייצרים דגמים נוספים בסגמנטים אלו.
42. בשל הבלעדיות דה פקטו השוררת בענף, עלול ההסדר לצמצם את מספר היבואנים המתחרים בשווקים הרלוונטיים הקטן ממילא, שכן חסמי הכניסה וההתרחבות הגבוהים עלולים להקשות על יבואנים במציאת יצרן שמוצריהם אינם מיובאים כבר היום לישראל על-ידי יבואן אחר.
43. בנוסף, לאור חסמי כניסה והתרחבות בשווקים הרלוונטיים, ליבואנים הקטנים אין יכולת להפעיל רסן תחרותי על היבואנים הגדולים.

<sup>8</sup> נוהל 10/13; סעיף 6 לתקנות רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (יבוא רכב ושיווקו וסחר ברכב), תשע"ז-2016; סעיף 7 לתקנות רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (יבוא רכב ושיווקו, תיווך בייבוא אישי ואגרות), תשע"ז-2016.

44. לאור האמור לעיל, נמצא כי ההסדר בין הצדדים עלול להפחית את התחרות בשווקים הרלוונטיים כפי שפורטו לעיל.

#### ד. ההסדר בין הצדדים הוא הסדר כובל

45. ההסדר הוא הסדר אנכי בין יצרן למפיץ. בפסיקה נקבע כי ככלל הסדרים אנכיים ייבחנו בהתאם לסעיף 2(א) לחוק התחרות הכלכלית תשמ"ח-1988 (להלן **החוק**),<sup>9</sup> משמע – הסדר אנכי ייחשב כהסדר כובל אם הוא עלול למנוע או להפחית את התחרות בעסקים בין הצדדים להסדר או בין צד להסדר לבין אדם שאינו צד לו.

46. סעיף 2(א) לחוק כולל לשון של הגבלה: הסדר כובל הוא הסדר שלפיו "אחד הצדדים לפחות מגביל עצמו..." (להלן **יסוד הכבילה**). אולם, בפרשת שופרסל נקבע, כי אין לשים דגש על יסוד הכבילה, שכן שאלת הכבילה אינה תורמת לניתוח התחרותי-מהותי של ההסדר. ככלל, יש למקד את הדיון בשאלה האם ההסדר עלול לפגוע בתחרות.<sup>10</sup>

47. למעלה מן הצורך, במקרה הנוכחי יסוד הכבילה מתקיים, שכן כפי שפורט לעיל, על אף שההסכם הכתוב עצמו אינו כולל תניית בלעדיות ברי כי ההסדר הוא בלעדי.

48. כבילה נוספת הקיימת בהסדר היא הסכמה בין ימאהה למטרו מוטור, [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

49. בנוסף, [REDACTED]

[REDACTED]

50. כפי שפורט בפרק ג' לעיל, ההסדר עלול לפגוע בתחרות. עוד טרם מימוש ההסדר, מטרו מוטור היא יבואנית דומיננטית בחלק מהשווקים הרלוונטיים, ובפועל היא היבואנית הבלעדית של מספר מותגים אשר חלק ממוצריהם מתחרים במוצרי ימאהה שהיא עתידה לייבא לפי ההסדר. ההסדר בין הצדדים עתיד לחזק את מעמדה הדומיננטי של מטרו מוטור, ומעלה חששות לפגיעה בתחרות הבין-מותגית ולהפעלת כוח שוק חד צדדי. ההסדר עלול לבטל או להפחית באופן משמעותי את התחרות המתקיימת בין מוצרי ימאהה לבין המוצרים המיובאים על-ידי מטרו

<sup>9</sup> ע"פ 5823/14 שופרסל בע"מ נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 10.08.2015) (להלן **פרשת שופרסל**).  
<sup>10</sup> פרשת שופרסל, פסקאות לח-מב לפסק הדין.

מוטור, שכן עד לפעילותם באמצעות יבואן ומשווק אחד מבנה השוק איפשר תחרות מלאה ביניהם. אם גם ימאהה וגם מוצרי היצרנים האחרים ישווקו באמצעות יבואן ומפיץ אחד, על פי ההסדר, בהכרח תפחת התחרות ביניהם שכן גורם אחד יקבע את מחירי כל היצרנים, גורם אחד יקבע איזה מבין היצרנים לשווק בצורה נמרצת יותר ואיזה מהם לשווק בצורה נמרצת פחות. הפחתת התחרות הזאת בין היצרנים המיובאים והמשווקים על-ידי מטרו מוטור תאפשר ליצרנים ליהנות ממחירים גבוהים יותר, ותאפשר להם להרע את תנאי הלקוחות.

51. בנוסף, הסדר מהסוג המדובר מאפשר הפעלת כוח שוק מתואם בין מטרו מוטור למתחרים העיקריים בשווקים הרלוונטיים, כפי שהוסבר לעיל.

## ה. ההסדר אינו חוסה תחת פטור סוג

52. ההסדר הכובל בין מטרו מוטור לימאהה אינו עומד בתנאי כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים שאינם אופקיים ואין בהם כבילות מחיר מסוימות)(הוראת שעה), תשע"ג-2013 (להלן **פטור הסוג**). ההסדר עלול להגביל את התחרות בחלק ניכר של שווקים המושפעים מן ההסדר כמתואר לעיל. כפי שהוסבר לעיל ההסדר עלול לפגוע פגיעה משמעותית בתחרות באותם שווקים, בניגוד לתנאי סעיף 2 לפטור הסוג.

53. ההסדר אף אינו עומד בתנאי כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסכמי הפצה בלעדית) (הוראת שעה), תשס"א-2001, בהתאם לסייגים הקבועים בסעיפים 3(3) ו-3(5): נתח השוק של מטרו מוטור בשווקים הרלוונטיים יהיה גדול מ-30%, ובחלקם היא אף תהיה בעלת מונופולין. בחלק מהשווקים הרלוונטיים כך כבר היום, עוד לפני ההסדר.

54. מהסיבות המנויות לעיל, וכן מסיבות נוספות, ההסדר אינו עומד בתנאיהם של שאר פטורי הסוג שפורסמו.

## 1. סמכות הממונה בהסדר שאחד הצדדים לו הוא חברה זרה

55. כאמור, בדיקת הממונה העלתה שההסדר הוא הסדר כובל בין מטרו מוטור, חברה הרשומה ופועלת בישראל, לבין ימאהה, חברה זרה הרשומה בהולנד ומוכרת את מוצריה לשוק הישראלי באמצעות יבואנים מקומיים.

56. קביעה זו מופנית גם לחברת ימאהה כצד להסדר, וזאת מכוח "מבחן ההשפעות". הפעלת סמכות הממונה על הסדרים כובלים שחברה זרה היא צד להם ותוצאתם פגיעה בתחרות בשטח המדינה, מתיישבת עם תכלית החוק להגן על התחרות בישראל. בית הדין לתחרות הכיר בהחלת מבחן ההשפעות ביחס לתחולת החוק במקרה דומה וקבע כי "...קשה להעלות על הדעת פרשנות אחרת לדיני ההגבלים העסקיים".<sup>11</sup>

57. הממונה התייחס בעבר לתחולת החוק על הסדר כובל הנעשה בין חברה זרה לחברה הפועלת בישראל:

"הסדר כובל – אפילו הוא נערך בין שני גופים לא ישראלים, ומחוץ לישראל, שיעדו ותוצאתו, החלקיים או הבלבדיים, פעולה הפוגעת פגיעה משמעותית בתחרות בשוק בישראל, בא-ב-ד' אמות חוק ההגבלים העסקיים. מקל וחומר שהסדר כובל בין גוף הפועל בישראל, דוגמת ג'יימס ריצ'רדסון, לבין גוף המייצר ומוכר לשוק הישראלי, שיעדו ותוצאתו היחידים פגיעה בתחרות בשוק הישראלי, מהווה הסדר כובל שעריכתו ללא אישור כדין מהווה עבירה על הוראות חוק ההגבלים העסקיים".<sup>12</sup>

58. מכתב שימוע ומכתב שימוע משלים הועברו לימאהה, שבחירה לא לנצל את זכות השימוע שניתנה לה ולא הגיבה.

## ז. טענות מטרו מוטור

59. מטרו מוטור העלתה טענות שונות במסגרת השימוע. אין בדעתי להתייחס לכל הטענות שנשענו ואסתפק בהתייחסות לעיקריות שבהן.

60. מטרו מוטור טענה כי ההסדר הוא פרו תחרותי, בשל קיומן של סינרגיות תפעוליות ושיווקיות בין תחומי הפעילות של מטרו מוטור כיום לבין הפעילות שעתידיה לעבור אליה במסגרת ההסדר,

<sup>11</sup> הכ (י-ם) 513/04 אקו"ם בע"מ – אגודת קומפוזיטורים מחברים ומו"לים למוסיקה בישראל נ' הממונה על ההגבלים העסקיים, פסקה 26 לפסק הדין (פורסם בנבו 2.6.2011) (להלן עניין אקו"ם).  
<sup>12</sup> קביעה לפי סעיף 43(א)(1) לחוק ההגבלים העסקיים בעניין שוק הבשמים הסלקטיביים רשות התחרות 3002438; ראו גם קביעה לפי סעיף 43(א)(1) לחוק ההגבלים העסקיים בדבר הסדר כובל בין יצרניות מסדרי מתח מבודדי גז רשות התחרות 500473; וכן Michal S. Gal, "Extra-territorial Application of Antitrust – The Case of a Small Economy (Israel)", Law & Economics Research Papers Series, Working Paper No. 09-03, אליו הפנה גם בית הדין בעניין אקו"ם.

שיאפשרו לה להציע מחירים נמוכים תוך מתן שירות ברמה גבוהה ללקוחות. מטרו מוטור הביאה דוגמאות לדגמים שזיכיון הייבוא שלהם עבר אליה מיבואנים אחרים, ואשר מחיר המחירון שלהם ירד ביחס למחירים כאשר נמכרו על-ידי היבואנים הקודמים. לטענתה, בכוונתה להוריד גם את מחירי מוצרי ימאהה.

61. לאור החששות התחרותיים שעלו מבדיקת הרשות, ובשים לב לכוח השוק של מטרו מוטור ולעובדה כי היא מייבאת היום מוצרים המתחרים במוצרי ימאהה שעתידיים לעבור אליה במסגרת ההסדר, לא שוכנעתי כי היעילויות להן טוענת מטרו מוטור עולות על הפגיעה העלולה להיגרם לתחרות בענף כתוצאה מההסדר. אדרבה, על-פני הדברים עולה הפגיעה הצפויה בתחרות בהרבה על היעילויות הנטענות.

62. אוסיף, כי הטענה לפיה מטרו מוטור הורידה מחירים בעבר אינה מפחיתה מכוח השוק שעתידי להיות לה אם ההסדר ייושם ויאפשר לה להעלות מחירים. הורדת מחירים בעבר אינה ערובה להורדת מחירים בעתיד. בנוסף, לא ניתן להסיק כי ירידת המחירים נבעה דווקא מיעילות ולא, למשל, מתחרות בשוק. ברי, כי כל פירמה פועלת על מנת למקסם את רווחיה. אם נוצר לפירמה כוח שוק, יש להניח ובוודאי שיש לחשוש, כי הפירמה תנצל את כוח השוק שלה על מנת להשיא את רווחיה, בין אם על דרך של העלאת מחירים ובין אם על דרך של הרעת תנאים אחרים לצרכן. לפיכך, אף אם בתנאים תחרותיים פעלה מטרו מוטור ביעילות או באופן תחרותי לא ניתן להניח כי כך תנהג לכשתצבור לעצמה כוח שוק משמעותי.

63. עוד טוענת מטרו מוטור, כי אפילו הייתה מעוניינת לצמצם את התחרות בין המותגים השונים שהיא מייבאת, היצרנים לא יאפשרו לה להעדיף יצרן אחר על פניהם, ואם יסברו כי אינה משיאה את רווחיהם יעברו למפיץ אחר. אולם, כפי שפורט לעיל, היצרנים יכולים ליהנות מהפחתת התחרות ביניהם, ולפי הצורך מטרו מוטור תוכל לחלוק את רווחיה העודפים מהעלאת המחירים לצרכן עם היצרנים, כך שלא ישתלם להם לעבור למפיץ אחר.

64. באשר לניתוח סגמנט הרכבים התפעוליים, טוענת מטרו מוטור כי עדכון מס' 6 שנעשה לנוהל יבוא רכב תפעולי 10/13, אשר מכוחו נדרשים היבואנים להחתים את המפקח על רכב תפעולי על תצהיר, יביא לצמצום חד בהיקף השוק. עוד טוענת מטרו מוטור כי עיקר הצמצום יחול במכירות ללקוחות פרטיים ולכן השוק יהפוך להיות שוק של מכרזים עבור לקוחות מוסדיים.

לטענת מטרו מוטור, ימאהה אינה שחקנית משמעותית בתחום המכרזים של לקוחות מוסדיים. ראשית, גם אם אכן הסגמנט צפוי לקטון אין לראות בכך סיבה לאפשר פגיעה בתחרות בו. נוסף על כך, הטענה לפיה ימאהה אינה שחקנית משמעותית בתחום המכרזים אינה מתיישבת עם הנתונים שבידי הרשות. מעבר לכך, ביום 20 באפריל 2021 פורסם עדכון מס' 8 לנוהל 10/13, המבטל את הדרישה להחתמת המפקח על רכב תפעולי, ועל כן, גם לו התיקון הקודם לנוהל צפוי היה לצמצם את היקף השוק (ולא ברור אם השוק אכן היה מצטמצם ובכמה), כעת אין לכך צפי.

65. טענה נוספת שמעלה מטרו מוטור ביחס לסגמנט הרכבים התפעוליים, היא כי ישנו יצרן שכבר מוכר רכבים תפעוליים בישראל ועומד לייבא את מוצריו באמצעות יבואן נוסף, ועל כן מספר המתחרים בתחום לא פחת. טענה זו, גם אם נכונה, אינה מפיגה את החשש התחרותי. כפי שצוין לעיל, החשש התחרותי נובע מהפחתת התחרות בין המותג ימאהה לבין יתר המותגים המופצים על-ידי מטרו מוטור. גם אם יבואן נוסף אמנם יחל לייבא מותג של רכבים תפעוליים שכבר מיובא לישראל, ספק אם מותג זה יהווה תחליף מספק לימאהה בריסון מטרו מוטור, שכן המותג המדובר מיובא כבר כיום לארץ באמצעות יבואן אחר, בכמויות קטנות יחסית.

66. באשר לניתוח סגמנט הטרקטורונים, מטרו מוטור טוענת כי אחת היצרניות אותה ייבאה חדלה מלספק מותג זה לארץ, ולכן ספק אם יש להתחשב בה כשחקן. טענה זו אינה עולה בקנה אחד עם ההתכתבויות בין אותה יצרנית למטרו מוטור, מהן ניתן ללמוד כי יש ליצרנית כוונה לחדש את האספקה בשנת 2021.

67. עוד טוענת מטרו מוטור, כי טרקטורונים מתוצרת ACCESS אינם תחליפיים לטרקטורונים מתוצרת ימאהה, בשל הפערים במחירים ובאיכות הטרקטורונים בין מותגים אלו. לטענת מטרו מוטור, פער המחירים עומד על כ-81%, זאת בהתבסס על מחירון לוי יצחק. אולם, מחירי לוי יצחק אינם משקפים מחירים בפועל. נתוני המכירות בפועל שבידי הרשות מצביעים על פערים ממוצעים קטנים בהרבה מהפערים עליהם מצביעה מטרו מוטור, בהתחשב בחלוקה לנפחי מנוע. בפערי המחירים שמצאה הרשות, נראה כי חלק מטרקטורונים מתוצרת ACCESS עדיין מהווים רסן תחרותי על חלק מהטרקטורונים מתוצרת ימאהה, רסן שקיים חשש שיותר אם מטרו מוטור תחל לייבא את הטרקטורונים מתוצרת ימאהה.

68. מטרו מוטור טוענת כי בכל מקרה, לטרקטורונים מתוצרת ימאהה מאפיינים המבדלים אותם מהטרקטורונים של יתר היצרנים המיובאים לארץ. לטענת מטרו מוטור, הטרקטורונים מתוצרת ימאהה שנמכרים בישראל הם ברובם טרקטורונים ידניים המיועדים לנהיגה ספורטיבית, בעלי מושב אחד, שלדת אלומיניום, צורת ישיבה שאינה נוחה לנסיעה רגועה בשטח, ובעלי מאפיינים נוספים המייחדים אותם בניגוד לטרקטורונים אחרים המיועדים לפנאי. לשיטת מטרו מוטור, בשל מאפיינים אלו, טרקטורוני ימאהה אינם מהווים תחליפים קרובים לטרקטורונים שמוכרת היום מטרו מוטור, ויש לראות בהם שוק נפרד.
69. אולם, מבדיקת הרשות עולה כי גם טרקטורונים בעלי מאפיינים ספורטיביים משמשים לצרכי פנאי, בדומה לשאר הטרקטורונים הנמכרים בישראל.
70. מעבר לכך, בדיקה מול הרשות לנהיגה ספורטיבית, הרגולטור הייעודי לספורט מוטורי בישראל, מעלה כי בשנים האחרונות יובאו טרקטורונים בודדים תחת רישוי כלי תחרותי (בשנים 2020-2018 יובאו בסך הכל 17 טרקטורונים תחת רישוי זה). זאת אל מול כמות גדולה בהרבה של טרקטורוני ימאהה שנמכרו בישראל באותן שנים.
71. עוד עולה מבדיקת הרשות כי נכון לסוף שנת 2020 ישנם בתוקף בישראל 8 רישיונות בלבד המיועדים לנהיגה ספורטיבית על טרקטורונים. רישיונות אלו דרושים לצורך השתתפות בפעילות של נהיגה ספורטיבית.
72. מכאן, כי רוב טרקטורוני ימאהה שנמכרו בישראל בשנים האחרונות אינם משמשים לצורך נהיגה ספורטיבית במסלולים מוסדרים על פי חוק.<sup>13</sup>
73. נמצא כי קיימת תחליפיות קרובה בין הטרקטורונים של ימאהה לבין חלק מהטרקטורונים של יצרנים אחרים, ואין לראות בטרקטורוני ימאהה שוק נפרד מהטרקטורונים הנמכרים על-ידי מטרו מוטור כיום.

## ח. סוף דבר

74. נוכח האמור לעיל, בהתאם לסעיף 43(א)(1) לחוק, הנני קובעת כי ההסדר שאליו מבקשים מטרו מוטור וימאהה להגיע הוא הסדר כובל כמשמעו בסעיף 2(א) לחוק, וזאת ביחס לסגמנטים של

<sup>13</sup> חוק הנהיגה הספורטיבית, תשס"ו-2005.

רכבים תפעוליים וטרקטורונים. הסדר כובל זה לא זכה לאישור בית הדין לתחרות, היתר זמני

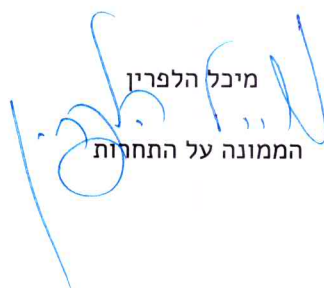
או פטור, ואינו חוסה תחת פטורי הסוג.

75. בהתאם לסעיף 43(ג) לחוק, נתונה קביעתי זו לערר בפני בית הדין לתחרות על-ידי כל אחד

מהצדדים, בתוך 30 ימים מיום שתימסר לו.

76. בהתאם לסעיף 43(ה) לחוק, קביעתי זו תהא ראייה לכאורה לנקבע בה בכל הליך משפטי.

מיכל הלפרין  
הממונה על התחרות



ירושלים, כ"ט אייר תשפ"א  
11 מאי 2021