

ירושלים, ט' סיון תשפ"א

20 מאי 2021

לכבוד

גב' כרמית אפלמן, ראש תחום יבוא

משרד התחבורה

באמצעות דוא"ל: apelmanc@mot.gov.il

שלום רב,

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

סימוכין: פנייתך מיום 19.11.2020; מכתבנו מיום 17.12.2020;

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 GOGORO 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 ברשות התחרות (להלן **הרשות**) ביחס להשפעה התחרותית הצפויה מאישור רישיון הייבוא המבוקש, וכן את המלצות הממונה בעניין.
3. הבדיקה העלתה כי מתן רישיון לייבוא התוצר המבוקש על-ידי מטרו מוטור מעלה שני חששות תחרותיים.
4. האחד, חשש מצבירת כוח שוק עתידי כתוצאה מפעילות הצפויה של מטרו מוטור בתחום הקטנועים החשמליים, ובפרט ביחס לקטנועים החשמליים המאופיינים בטווח נסיעה ארוך ומשך טעינת הסוללה, קרי, תחום הקטנועים החשמליים החזקים כפי שיוגדר בהמשך מכתב זה. זאת, עקב בקשתה הנוכחית של מטרו מוטור בדבר הוספת תוצר GOGORO לרישיון היבואן שבידה, לצד היתכנות כניסתה העתידית של YAMAHA (להלן **ימאהה**) לתחום. חשש זה עולה במידה רבה אל מול לקוחות עבורם הקטנועים החשמליים מהווים שוק נפרד. יחד עם זאת, חשש זה רלוונטי גם ביחס ללקוחות הרואים רצף תחרותי רחב יותר, עבורם מתקיימת תחליפיות בין קטנועים חשמליים לקטנועי בנדין.
5. השני, חשש ממינוף כוח השוק הקיים בידי החברה בתחום קטנועי הבנדין לטובת פעילותה בתחום הקטנועים החשמליים, ביחס ללקוחות אשר רוכשים קטנועים אלו במקביל.
6. בעוד שהחשש השני מופג במלואו, התמונה התחרותית הנוכחית לא מאפשרת להפיג את החשש הראשון שתואר לעיל. שכן, לאור חוסר הוודאות לגבי התפתחות תחום הקטנועים החשמליים,

ובפרט לגבי מועד כניסתם של המותגים המיובאים כיום על ידי מטרו מוטור לתחום, ישנו קושי לגבש תמונה עובדתית לגבי מידת כוח השוק שצפויה מטרו מוטור להחזיק בתחום הקטנועים החשמליים.

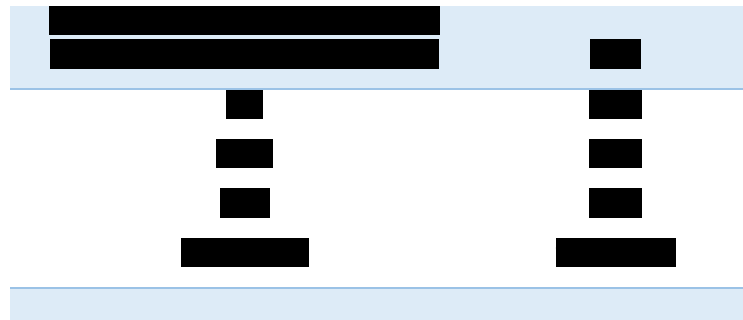
7. בהתאם לכך, המלצתנו היא לאשר את הוספת תוצר GOGORO לרישיון היבוא שבידי מטרו מוטור רק אם יצומצם רישיונה ביחס לימאהה, כך שלא יכלול קטנועים חשמליים.¹ ככל שתשאף מטרו מוטור לייבא קטנועים חשמליים מתוצרת ימאהה, תידרש לקבל רישיון יבואן וניתן יהיה לבחון את בקשתה לפי הנסיבות התחרותיות שישררו באותה עת.

א. הצדדים לבקשה והבקשה

8. **מטרו מוטור** היא חברה פרטית² הפועלת בחברה הגדולה בישראל להפצה ושיווק של כלי רכב דו גלגליים, רכבים תפעוליים, טרקטורונים, אופנועי ים וקולנועיות. בין היתר, למטרו מוטור רישיונות יבואן ישיר לתוצרים KAWASAKI, SAN YANG, YAMAHA (להלן **ימאהה**), וכן למותגי האופנועים החשמליים Zero ו-Betaator. עד לאחרונה החזיקה מטרו מוטור ברישיון יבואן למותג קטנועים חשמלי בשם TORROT³ אך הכמויות שיובאו מתוצר זה על ידי החברה היו מזעריות.⁴

9. **Gogoro Taiwan Limited** (להלן **גוגורו**) היא חברה פרטית המאוגדת בטאיוואן ומייצרת קטנועים חשמליים. קטנועיה של גוגורו מיועדים הן ללקוחות פרטיים והן ללקוחות עסקיים ובעלי מאפיינים ייחודיים. מאפיינים אלו מבדלים את קטנועיה של גוגורו ממרבית הקטנועים החשמליים המשווקים כיום בישראל, כפי שיפורט בהמשך.

10. ביום [REDACTED], חתמו מטרו מוטור וגוגורו (להלן **הצדדים**) על הסכם להפצת קטנועי גוגורו בישראל על-ידי מטרו מוטור שתוקפו עד [REDACTED]. במסגרת הסכם ההפצה התחייבה מטרו מוטור לתכנית עסקית לפי הפירוט הבא:



¹ ככל שיעלה קושי טכני ביישום ההמלצה, נוכל לדון בחלופות אחרות ליישום העיקרון לפיו מטרו מוטור לא תוכל לייבא קטנועים חשמליים תוצרת ימאהה במקביל לקטנועיה של GOGORO ללא בחינה תחרותית נוספת של תנאי השוק העדכניים.

² 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%), מבכי קרסו (7.81%), משה קרסו (5.45%), שרה בוטון קרסו (5.45%), עדנה אור (5.19%) והציבור (25.03%).

³ [REDACTED]

⁴ בין השנים 2018 ל-2019 נרשמו 3 כלים ממותג זה בלבד ובשנת 2020 לא יובא כלי זה כלל.

11.

ב. ענף הקטנועים בישראל – רקע

12. רובם המוחלט של הקטנועים המיובאים לישראל הם קטנועי בנזין. מנתוני הרישום של משרד התחבורה ומשיחות עם חברות בתחום עולה כי בשנת 2020 נמכרו כ-11,600 קטנועי בנזין לעומת קטנועים חשמליים.⁵ בתחום קטנועי הבנזין קיימת אבחנה בין הקטנועים לפי נפח מנועם, כאשר מרבית הקטנועים הנמכרים הם בעלי נפח המנוע של עד 125 סמ"ק. חלוקת הקטנועים בשוק לפי נפח המנוע היא כדלהלן:⁶

לוח 1: היקפי מכירות כמותיות של קטנועי בנזין, לפי נפח מנוע

נפח מנוע (סמ"ק)	2018	2019	2020
51-125	45%	41%	48%
126-250	21%	21%	17%
251-500	27%	29%	25%
501-750	8%	9%	11%
	100%	100%	100%

13. מספר היבואנים בתחום קטנועי הבנזין אינו גבוה וכולל כשלושה שחקנים עיקריים, מטרו מוטור, עופר – חברה לרכב בע"מ (להלן **עופר אבנר**) ומאיר חברה למכוניות ומשאיות בע"מ (להלן **מאיר**). מטרו מוטור היא החברה המשמעותית ביותר בתחום, אשר מחזיקה בהיקף פעילות של כ-60%. להלן פירוט היקפי הפעילות לפי יבואנים, לצד פירוט המותגים אותם מייבא כל יבואן:

לוח 2: היקפי פעילות כמותיים ומותגים נמכרים לפי יבואנים

יבואן	מותגים	2018	2019	2020
מטרו מוטור	San-Yang, Yamaha, Kawasaki, Torrot, Quadro	55%	59%	58%
עופר אבנר	Kymco, Piaggio, Suzuki, Aprillia	35%	33%	31%
קבוצת מאיר	Honda	4%	7%	9%
אלבר	Daelim	5%	0%	1%
דוד לובינסקי	Peugeot	0%	0%	1%
מתכת בן עזר	UM	0%	0%	0%
דלק מוטורס	BMW	0%	0%	0%
לי-גל אופנועים	Zontes, Longjia	0%	0%	0%
אשל אופנועים	SWM, Hyosung	0%	0%	0%
ג'ט סטאר	Keeway	1%	0%	0%
מוטו 24	Voge	0%	0%	0%
		100%	100%	100%

5

⁶ אלא אם צוין אחרת, הנתונים המופיעים במסמך זה הם נתוני הרישום של משרד התחבורה, כפי שמתפרסמים באתר משרד התחבורה.

ג. תחום הקטנועים החשמליים בישראל

14. תחום הקטנועים החשמליים, בדומה ליתר כלי הרכב החשמליים, הוא תחום מתפתח אשר החל לתפוס תאוצה בשנים האחרונות.

15. לקטנועים החשמליים מאפיינים ייחודיים בהשוואה לקטנועי הבנזין ובהם מגבלת מהירות נמוכה (כ-70 קמ"ש לעומת 100 קמ"ש בקטנועי בנזין 125 סמ"ק); טווח נסיעה מצומצם בעקבות העדר תשתית מתאימה בישראל להטענת הכלים במהלך הנסיעה (מוגבלים עד מרחק של כ-100 ק"מ); זמן הטענת סוללה של מספר שעות; העדר יכולת הכלים להתמודד עם תנאי דרך קשים, כדוגמת עליות ומרחקים ארוכים; והיותם שקטים, בטיחותיים וירוקים בהשוואה לקטנועי הבנזין.

16. בדיקתנו העלתה כי היתרון העיקרי הנובע משימוש בקטנועים חשמליים הוא החיסכון בעלויות השוטפות, קרי עלויות שימוש וטיפול, בהשוואה לקטנועי הבנזין. אמנם מחיר הקטנועים החשמליים גבוה ביחס לקטנועי בנזין מקבילים⁷, אך מחיר התדלוק [REDACTED] בקטנועי בנזין עומד על כ- [REDACTED] בעוד שבקטנועים חשמליים תעמוד עלות זו על [REDACTED] בלבד. כמו כן, עלויות הביטוח עבור קטנוע חשמלי נמוכות משמעותית מעלויות הביטוח עבור קטנוע בנזין- [REDACTED] בהתאמה. בנוסף, היות שמדובר בהנעה חשמלית ולא מכנית, מתרחשות בחלקי הקטנוע תקלות מעטות יותר והבלאי שלהם נמוך יותר.

[REDACTED] חיסכון זה גדל ככל שהשימוש בקטנוע גדל ולכן הלקוחות העיקריים כיום של קטנועים חשמליים בישראל הם חברות ועסקים אשר מבצעים משלוחים או סיוורים כדוגמת [REDACTED]

18. לאור מגבלות הקטנועים החשמליים, ובפרט מגבלות ההטענה, הטווח ויכולת ההתמודדות עם תנאי דרך קשים, לקוחות אלו נאלצים לעיתים להשתמש בקטנועי בנזין. עם זאת, בסניפים הממוקמים במרכזי ערים או בקניונים, נדרשים לעיתים לקוחות להשתמש דווקא בקטנועים חשמליים, עקב יתרונותיהם ביחס לזיהום האוויר והרעש.

19. כאמור, תחום הקטנועים החשמליים בישראל מצומצם וסך כל המכירות בו עומדות על מאות בודדות של קטנועים בשנה.⁸ קיימים כיום ארבעה מתחרים עיקריים בתחום והם בליץ אלקטריק מוטורס בע"מ (להלן **בליץ**), אי וואי בע"מ (להלן **אימוטו**), ה.מ. מוטורס בע"מ (להלן **ה.מ. מוטורס**) ויוניברסל מוביליטי אלקטריק (2015) בע"מ (להלן **UME**). היקפי הפעילות של החברות בתחום מוצגים בלוח 3 שלהלן.

לוח 3 – היקפי פעילות של קטנועים חשמליים

יבואן	2018	2019	2020
בליץ	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
UME	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
אימוטו	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
ה.מ. מוטורס	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

⁷

⁸ בשנת 2020 נמכרו כ-11,600 קטנועי בנזין לעומת

מטרו מוטור			
אחר			
אשל אופנועים			
סה"כ קטנועים חשמליים			

20. פעילותה של מטרו מוטור כיום בתחום הקטנועים החשמליים מצומצמת ביותר ומסתכמת במותג Torrot בלבד, שבאמור לא יובא כלל בשנה החולפת. [REDACTED]

ד. ייחודיות הקטנוע החשמלי של גוגורו

21. גוגורו הינה מתחרה משמעותית למדי בטאיוואן ובשנת 2020 החזיקה שם בנתח שוק של כ- 95% מתחום הדו גלגלי.⁹ לגוגורו מספר דגמים שמחירם בישראל צפוי לנוע בין [REDACTED] וקטנועיה לא שווהו בישראל עד היום.

22. ייחודיותם של קטנועי גוגורו טמונה, בין היתר, במודל העסקי של החברה שכולל פריסה של רשת תחנות להחלפת סוללות ועבור השימוש בהן ישלמו המשתמשים דמי מנויים חודשיים. רשת זו מעניקה פתרון לשני החסמים העיקריים העומדים בפני הקטנועים החשמליים הקיימים היום בשוק והם זמני ההטענה הממושכים וטווחי הנסיעה הקצרים. ראשית, תחנות אלו מאפשרות למשתמשים להחליף את הסוללה הריקה בסוללה טעונה תוך מספר דקות ותחסוך את זמני ההטענה הארוכים הנדרשים ביחס למרבית הקטנועים החשמליים המשווקים כיום בישראל. שנית, לאור פריסתן הרחבה של התחנות תיווצר תשתית להטענת הקטנועים החשמליים ובכך תאפשר רשת זו את הרחבת טווח הנסיעה.

בנוסף, צפוי הקטנוע של גוגורו להיות מהיר ממרבית הקטנועים החשמליים הקיימים בשוק ולהגיע למהירות של 90 קמ"ש. הבדיקה העלתה כי נכון להיום קיימים בישראל דגמים בודדים של קטנועים חשמליים שביכולתם להגיע למהירות של 120 קמ"ש, והעיקרי שבהם

24. לשם הנוחות, נגדיר את מקטע הקטנועים החשמליים החזקים ככלל הקטנועים החשמליים בעלי טווח נסיעה מורחב ויכולת לנסוע במהירות גבוהה. ביחס לסוגיית התחליפיות, נראה כי נוכח מאפייניהם הייחודיים, מהווים הקטנועים החשמליים החזקים, ובפרט קטנועי גוגורו, תחליפים קרובים יותר לקטנועי הבנזין בהשוואה ליתר הקטנועים החשמליים.

ה. תחליפיות בין קטנועים חשמליים לקטנועי בנזין

25. המאפיינים השונים שתוארו לעיל מצביעים על בידול בין הקטנועים החשמליים לבין קטנועי הבנזין.

26. אף על פי כן, נראה כי בכל זאת קיימת מידה מסוימת של תחליפיות בין קטנועים חשמליים לקטנועי בנזין. משיחות שנערכו לאורך הבדיקה עם יבואני קטנועים חשמליים עלה כי אלו תופסים את קטנועיהם כמקבילים במאפייניהם ובשימושם לקטנועי בנזין עד 125 סמ"ק. נוסף על כך, לא מעט לקוחות שעשו שימוש בקטנועי בנזין 125 סמ"ק עברו להשתמש בקטנועים חשמליים.

27. מכל האמור לעיל עולה כי קיימת מידה מסוימת של תחליפיות בין קטנועים חשמליים לקטנועי בנזין, אך לאור מאפייניהם השונים של הכלים קיים גם בידול עבור לקוחות מסוימים. ניתן לתאר

⁹ יצוין כי נתחי השוק של גוגורו בשנת 2021 ירדו משמעותית לאחר ביטול סובסידיה שנתנה הממשלה בטאיוואן לרכישת קטנועים חשמליים.

את התחום כציר שבצידו האחד קטנועי בנזין, בצידו השני קטנועים חשמליים חלשים, ובתווך קטנועים חשמליים חזקים כמו גוגורו ובלץ. קטנועי בנזין חזקים ועמידים יותר מקטנועים חשמליים ומשמשים לקוחות שנדרשים לבצע נסיעות מהירות, ארוכות, תכופות או בתנאי דרך בעייתיים. קטנועים חשמליים חלשים, לעומת זאת, יכולים לשמש לקוחות אשר מבצעים משלוחים עירוניים בלבד. בתווך בין שני הקצוות הללו נמצאים הקטנועים החשמליים החזקים, אשר מהירות הנסיעה וטווח הנסיעה ממקמים אותם במיקום זה ברצף התחרות.

ו. השחקנים במקטע הקטנועים החשמליים החזקים

28. כאמור, בישראל פועל כיום דגם יחיד [REDACTED] אשר עשוי להשתייך למקטע זה. יחד עם זאת, לצד כניסתו הצפויה של גוגורו, מדובר בתחום מתפתח, אשר סביר כי נראה בשנים הבאות השקות נוספות של דגמים רלוונטיים באירופה ובישראל. להלן נציג בקצרה את התוצרים הרלוונטיים הנמצאים על סיפו של השוק הישראלי.

29. אחד המתחרים הקרובים ביותר לשוק הוא קטנוע חשמלי [REDACTED] אשר צפוי להגיע למהירות של כ-100 קמ"ש, בדומה לגוגורו, וגם עבורו ניתן להציב רשת להחלפת סוללות. עם זאת, [REDACTED]

30. בנוסף, ל-[REDACTED] קיים דגם של קטנוע חשמלי [REDACTED] גם עבורו קיימת רשת להחלפת סוללות אשר פותרת את בעיית טווח הנסיעה. יחד עם זאת, [REDACTED]

31. כמו כן, נראה כי ימאהה צפויה להיכנס בעתיד הקרוב למקטע זה. שכן, צפויה ימאהה להשיק קטנוע חשמלי שמיועד לשוק האירופאי ומבוסס על המכניקה של גוגורו – EC-05. דגם זה יכול גם הוא ככל הנראה לפעול באמצעות רשת תחנות להחלפת סוללות, ואף באופן ספציפי על רשת התחנות של גוגורו. על כן, דגם זה צפוי להוות תחליף קרוב לגוגורו. דגם זה משווק כיום בטאיוואן ולאחרונה הגישה ימאהה בקשה לרישום הזכויות על שמו באירופה.¹¹ עוד יצוין, כי למרות שיתוף הפעולה בין היצרנים בפיתוח הקטנוע, בטאיוואן משווקים גוגורו והדגם החשמלי של ימאהה בנפרד.

ז. חסמי כניסה

32. נראה כי חסמי הכניסה לתחום הקטנועים החשמליים מסתכמים במציאת יצרן כלי רכב בחו"ל והתקשרות איתו בהסכם¹², קבלת רישיון יבואן ממשרד התחבורה, ועמידה בהוראות החוק לטיפול סביבתי בצידוד חשמלי ואלקטרוני ובסוללות, תשע"ב-2012 שכוללות חובת טיפול בפסולת, מחזור ודיווח למשרד להגנת הסביבה.

33. עם זאת, חסמי הכניסה לתחום הקטנועים החשמליים החזקים משמעותיים יותר מאלו שפורטו לעיל. פער זה נובע משני הבדלים משמעותיים. האחד, איתור תוצר רלוונטי, התואם לתקינה בישראל. כפי שתואר לעיל, נראה כי גוגורו, [REDACTED], וימאהה הם התוצרים היחידים אשר נכון למועד הבדיקה עלו כרלוונטיים למקטע הקטנועים החשמליים החזקים בישראל, קרי, קטנועים חשמליים בעלי טווח נסיעה משמעותי, אשר תואמים לתקינה בישראל. השני, עלות פריסת רשת ההטענה, אשר מטרתה להגדיל את טווח הנסיעה כאמור. עלות זו מהווה חסם

¹¹ <https://euipo.europa.eu/eSearch/#details/trademarks/o18390385>

¹² לאור הבלעדיות הנהוגה בתחום, עניין זה מהווה חסם העיקרי עבור יבואנים שכן נדרשים למצוא יצרן אשר אינו מיובא לארץ.

משמעותי נוסף העומד בפני יבואן המתעתד להיכנס לתחום הקטנועים החשמליים החזקים וזאת בשל ספקות בדבר כדאיות ההשקעה הכלכלית הנדרשת ביחס לגודל השוק הצפוי.

ח. חסמי מעבר

34. מעבר בין ספקי קטנועים אינו רלוונטי ללקוחות פרטיים שהתקשרותם עם הספק היא חד פעמית, אלא לעסקים המחזיקים מספר קטנועים לצרכי שליחויות או סוירים, אשר נדרשים לרכוש כלים ולהחליפם בתדירות גבוהה עקב הקמת סניפים חדשים, הרחבת סניפים קיימים או בלאי גבוה שנוצר בעקבות השימוש המאסיבי בכלים.

35. בבדיקת הרשות נמצא כי כאשר רוכשים הלקוחות העסקיים קטנועים נוספים, הם לרוב אינם כבולים לספק מסוים ונוטים לבחון בכל פעם מחדש את האפשרויות העומדות בפניהם. השיקולים שנלקחים בחשבון הם, בין היתר, המחיר, יכולות הקטנועים, מיקומי הסניפים אליהם נדרשים הקטנועים וזמינות הכלים בשוק.

36. משיחות עם לקוחות עלה כי קיימת עדיפות מסוימת לרכישת קטנועים מספק יחיד, על מנת להקל על אופן ההתקשרות, השירות והטיפול הנדרשים, אך על אף עדיפות זו, לקוחות רבים מחזיקים קטנועי בנדזין של יצרנים ומשווקים שונים וכן קטנועים חשמליים מספקים שונים.

37. על כן, אמנם חסמי המעבר בתחום הקטנועים החשמליים עושי להיות גבוה יותר מאלו הקיימים בתחום הבנדזין, אולם נראה כי אין חסמים משמעותיים במיוחד למעבר בין הספקים מצד הלקוחות.

ט. היקפי פעילות צפויים

38. להלן היקפי הפעילות של השחקנים הרלוונטיים בכל אחד ממקטעי הפעילות, כאשר היקף פעילותה הצפוי של גוגורו מתבסס על התחייבותה של מטרו מוטור בהסכם ההתקשרות מול היצרן.

לוח 4 – היקפי פעילות צפויים במקטעי פעילות שונים

יבואן	קטנועים חשמליים בלבד	קטנועים חשמליים + קטנועי בנזין עד 125 סמ"ק	קטנועים חשמליים + קטנועי בנזין עד 250 סמ"ק
מטרו מוטור	■	■	■
עופר אבניר	■	■	■
מאיר	■	■	■
גוגורו (צפי)	■	■	■
בליץ	■	■	■
UME	■	■	■
אימוטו	■	■	■
אלבר	■	■	■
דוד לובינסקי	■	■	■
אחר	■	■	■
ה.מ מוטורס	■	■	■
אשל אופנועים	■	■	■
ג'ט סטאר	■	■	■
לי-גל אופנועים	■	■	■
סה"כ	■	■	■
היקף פעילות מצרפי של מטרו מוטור וגוגורו	■	■	■

י. חששות תחרותיים

39. הוספת תוצר גוגורו לרשימת התוצרים המיובאים על-ידי מטרו מוטור מעלה שני חששות תחרותיים: האחד, והעיקרי מבניהם, חשש אופקי פוטנציאלי מצבירת כוח שוק עתידי עקב פעילותה בתחום הקטנועים החשמליים. השני, חשש ממינוף כוח השוק הקיים בידי החברה בתחום קטנועי הבנזין לטובת פעילותה בתחום הקטנועים החשמליים, ביחס ללקוחות אשר רוכשים קטנועים אלו במקביל.

40. על מנת להפיג חששות אלו במלואם, מומלץ להטיל תנאי להמשך התרחבותה של מטרו מוטור בתחום, כפי שיפורט להלן.

i. חשש אופקי פוטנציאלי מצבירת כוח שוק עתידי עקב פעילותה הצפויה בתחום

הקטנועים החשמליים

41. החשש העיקרי שעלה כתוצאה מהוספת תוצר גוגורו לרשימת היבואן שבידי מטרו מוטור הוא חשש אופקי פוטנציאלי, שכן יכולה מטרו מוטור לצבור בעתיד כוח שוק משמעותי בתחום הקטנועים החשמליים בכללותו ובמקטע הקטנועים החשמליים החזקים בפרט.

42. אמנם כיום מטרו מוטור איננה שחקנית משמעותית בתחום, אם בכלל, אך גוגורו נתפס בתחום הקטנועים החשמליים כמותג חזק ודומיננטי בטאיוואן, אשר מהווה תחליף קרוב יותר לקטנועי הבנזין ממרבית הקטנועים החשמליים.

43. ימאהה מהווה שחקן פוטנציאלי הנמצא על סף השוק הישראלי ובעלת מוניטין משמעותי בתחום הקטנועים. כאמור, ימאהה צפויה להיכנס לשוק האירופאי עם דגם חשמלי המבוסס על המכניקה של גוגורו, ובשל מאפייניו, צפוי להוות תחליף קרוב לגוגורו.

44. יודגש כי מטרו מוטור מחזיקה כבר היום ברישיון יבואן לכלים דו-גלגליים של ימאהה ותוכל להתחיל לייבא קטנועים אלו, ללא צורך בהגשת בקשות נוספות למשרד התחבורה או לרשות.

45. נוכח האמור לעיל, הענקת הרישיון המבוקש תוביל לכך שמטרו מוטור תחזיק בשני מותגים חזקים ודומיננטיים בתחום הקטנועים החשמליים בכלל ומקטע הקטנועים החשמליים החזקים בפרט. כתוצאה מכך, עולה חשש כי מטרו מוטור תפעיל כוח שוק חד צדדי אל מול לקוחותיה במגוון דרכים, בהן העלאת מחירי הקטנועים, העלאת מחירי מנויי הטעינה או פגיעה באיכות השירות.

46. קיימות מספר טענות המחלישות במידה מסוימת חשש זה. ראשית, בדיקת הרשות לא הצליחה להעלות צפי קונקרטי לכניסתה של ימאהה לחום הקטנועים החשמליים בישראל. נראה כי ישנה כוונה מצד היצרן להתחיל לשווק קטנועים חשמליים חזקים באירופה, שבכל הנראה יתאימו גם לתקינה הישראלית, אך קיימת אי ודאות רבה בדבר מועד הכניסה של החברה. [REDACTED]

[REDACTED] כמו כן, ימאהה אמנם הגישה בקשות לרישום זכויות לייצור הדגם המדובר באירופה, אך אין הדבר מצביע על צפי למועד קונקרטי לתחילת שיווק הקטנוע. בנוסף, לא ברורים מאפייניו של הקטנוע המדובר כדוגמת מהירותו, מחירו, עמידתו בתקינה הישראלית ועוד.

47. גם בחינה צופה פני עתיד מסייעת בהחלשת החשש, שכן מדובר בתחום צומח הנמצא בהתהוות. משכך, וככל שיהיו כניסות של נוספות של שחקנים נוספים, ובפרט לתחום הקטנועים החשמליים החזקים, חשש זה עשוי להיות מופג בעתיד.

48. לצד השחקנים הקיימים כיום בישראל, נראה כי קיימים מספר שחקנים אשר נמצאים על סף הכניסה לשוק. נוסף על כניסתו הצפויה של [REDACTED] אשר הוזכרה לעיל, המליצה הרשות גם על אישור

בקשתה של [REDACTED] לייבוא [REDACTED] של קטנועים חשמליים [REDACTED]

49. נוסף על כל אלו, משיחות עם יבואנים עלה כי קיימים מותגי קטנועים חשמליים שניתן לייבא לארץ כדוגמת [REDACTED].

50. כל אלו, צפויים להרחיב את מספר השחקנים במקטע הקטנועים החשמליים, אולם אין בידינו מידע האם מותגים אלו מאופיינים בקטנועים חשמליים חזקים.

51. משיחות עם יבואנים המתחרים במטרו מוטור עלה גם כי בטווח הארוך קיימים מתחרים פוטנציאליים רבים, שכן מותגי קטנועי הבנזין הקיימים צפויים לפתח בשנים הקרובות דגמים חשמליים ולהיכנס לתחום. לחלקם קיימים כבר דגמים חשמליים שאינם מיובאים לישראל עקב [REDACTED]

52. גם תהליכי שינוי התקינה צפויים לאפשר כניסתם של מגוון מתחרים לתחום הקטנועים החשמליים. בכלל, התקינה בישראל ביחס לכלי רכב תואמת את התקינה האירופית, אולם ישנן קטגוריות שמאפשרות לשימוש באירופה אך לא בישראל, ובהן קטגוריית L1e-B. מדובר בקטגוריה של קטנועים ואופנועים עד 50 סמ"ק, שמהירותם אינה עולה על 45 קמ"ש, ושאינה מחייבת רישיון מיוחד לדו גלגלי, אלא מאפשרת נסיעה בכלים אלו באמצעות רישיון נהיגה לרכב פרטי (רישיון נהיגה מסוג B) בתוספת מבחן שליטה.

53. אימוץ הקטגוריה בתקינה הישראלית, לבשיתרחש, צפוי לאפשר כניסתם של תוצרי קטנועים חשמליים חדשים, [REDACTED]. נכון למועד כתיבת מכתב זה, לא ידוע על מועד קונקרטי לאימוץ הקטגוריה בתקינה הישראלית, אולם בימים אלה נמצאת הצעת משרד התחבורה בשלב שימוע ציבורי.

54. נוכח האמור לעיל, חוסר הודאות הרב ביחס להתפתחות תחום הקטנועים החשמליים, ובפרט בדבר כניסתם של שחקנים נוספים בתחום הקטנועים החשמליים החזקים ושינויי התקינה המתוכננים, מקשים על גיבוש תמונה עובדתית אשר על בסיסה ניתן לצפות את מידת כוח השוק הצפוי בידי מטרו מוטור וכן להפיג את החשש העולה כתוצאה מכך.

55. חשש זה עולה באופן דומה גם ביחס ללקוחות הרואים רצף תחרותי רחב יותר, הכולל הן קטנועי בנזין והן קטנועים חשמליים. כפי שתואר לעיל, מטרו מוטור היא חברת ההפצה הדומיננטית ביותר בתחום קטנועי הבנזין בכלל, ובתחום קטנועי הבנזין עד 125 סמ"ק בפרט. היקפי הפעילות המשמעותיים של מטרו-מוטור בתחום קטנועי הבנזין, לצד הוספת קטנועי גוגורו לתוצרי הקטנועים המשווקים על-ידיה, מעלים חשש מצבירת כוח שוק על-ידיה. זאת, בשילוב העובדה כי רבים מלקוחות הקטנועים החשמליים הינם בעלי קטנועי בנזין כיום, עובדה המחזקת את כוח השוק הצפוי. במסגרת החשש, תוכל החברה להעלות את המחיר הקטנועים או לפגוע בתנאי אספקתם, כפי שתואר לעיל.

56. עם זאת, החשש התחרותי אל מול אותם לקוחות הרואים רצף תחרותי רחב יותר, נחלש במידה מסוימת לאור קיומם של מתחרים חזקים, הן בתחום קטנועי הבנזין והן בתחום הקטנועים החשמליים.

57. בתחום קטנועי הבנזין, עופר אבניר הינה החברה השנייה בגודלה ומחזיקה בכ-31% מהשוק ומאיר היא החברה השלישית בגודלה ומחזיקה בכ-9%. נוכחותן של מתחרות משמעותיות בתחום מצמצמת במידה מסוימת את יכולתה של מטרו מוטור לנצל את כוחה בתחום זה. שכן, פגיעה בתנאי המסחר עבור לקוחות קטנועי הבנזין על ידי מטרו מוטור איננה מבטיחה רכישה של

קטנועים חשמליים ממנה, אלא סביר שתגרום לרכישת קטנוע בנזין אחר מאחת ממתחרותיה, בפרט לאור פערי המחירים בין קטנועים חשמליים לקטנועי בנזין.

58. גם בתחום הקטנועים החשמליים, ישנה מתחרה חזקה אשר מחזיקה מעל [REDACTED] מהתחום כיום והיא בליץ. נוסף על כן, חברת UME מחזיקה בנתח שוק משמעותי והינה חברת בת של יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ (UMI). בדומה לניתוח שהוצג לעיל, פגיעה בתנאי הסחר ללקוחות הקטנועים החשמליים על ידי מטרו מוטור איננה מבטיחה מעבר של לקוחות לקטנועי הבנזין של החברה, אלא עלולה להסיט את הלקוחות לרכישת קטנועים חשמליים מחברות מתחרות, המהווים חלופה קרובה יותר עבורם.

ii. חשש ממינוף כוח השוק הקיים בידי החברה בתחום קטנועי הבנזין לטובת פעילותה

בתחום הקטנועים החשמליים

59. חשש נוסף אשר עולה מהוספת תוצר גוגורו לרישיון היבואן שבידי מטרו מוטור הוא חשש ממינוף כוח השוק הקיים בידה כתוצאה מפעילותה הנוכחית בתחום קטנועי הבנזין, לטובת הרחבת פעילותה בתחום הקטנועים החשמליים. וזאת, עבור לקוחות הרוכשים קטנועים חשמליים וקטנועי בנזין, במקביל.

60. חשש זה מופג מכמה טעמים. האחד, נוכחותן של מתחרות חזקות בתחום הבנזין, יחד עם חסמי מעבר מוגבלים, מצמצמת במידה רבה את יכולתה של מטרו מוטור לקשור בין קטנועי הבנזין והקטנועים החשמליים עבור לקוחותיה. שנית, הבדיקה העלתה כי [REDACTED]

[REDACTED] לבסוף, גם ניתוח צופה פני עתיד, כפי שפורט לעיל, מעיד כי מקטע הקטנועים החשמליים עשוי להתרחב ולצמוח במהלך השנים הקרובות. כניסותיהם של שחקנים נוספים וחזקים לתחום הקטנועים החשמליים, ככל שיתקיימו, עשויות לסייע בריסון כוחה של מטרו מוטור לקשור בין קטנועי בנזין לקטנועים חשמליים.

61. נוכח האמור לעיל, חשש זה מופג.

ח. סיכום והמלצה

62. כפי שתואר לעיל, גוגורו הוא קטנוע חשמלי חזק וייחודי, אשר משתמש ברשת רחבה של תחנות להחלפת סוללות, כך שמתאפשרת החלפת סוללה ריקה בטעונה תוך מספר דקות. בכך, פותר הקטנוע של גוגורו את החסרונות העיקריים בעיני הלקוחות ביחס לקטנועים החשמליים הקיימים כיום בשוק הישראלי, טווח הנסיעה המוגבל וזמני ההטענה הארוכים.

63. נראה כי קיים ציר של תחליפיות בין קטנועים חשמליים לקטנועי בנזין, שבצידו האחד קטנועים חשמליים חלשים, בצידו השני קטנועי בנזין ובתווך קטנועים חשמליים חזקים, עבורם אין בעיות מסוג טווח נסיעה מוגבל וזמן הטענה ארוך.

64. מטרו מוטור אמנם איננה שחקנית כיום בתחום הקטנועים החשמליים, אך היא מתחרה חזקה ודומיננטית בתחום קטנועי הבנזין.

65. כאמור, החשש המרכזי שעלה לאורך הבדיקה הוא חשש אופקי חד צדדי לאור כניסתה הצפויה של ימאהה לתחום הקטנועים החשמליים בכלל והחזקים בפרט. חשש זה עולה במידה רבה ביחס ללקוחות הרואים את מקטע הקטנועים החשמליים כמקטע נפרד ובמידה מסוימת ביחס ללקוחות עבורם מתקיימת תחליפיות בין קטנועים חשמליים לקטנועי בנזין. בנוסף, עלה חשש ממינוף כוח השוק הקיים בידי החברה בתחום קטנועי הבנזין לטובת פעילותה בתחום הקטנועים החשמליים, עבור לקוחות המשתמשים בהם במקביל, כאשר חשש זה הופג.

66. לאור חוסר הודאות הרב בדבר התפתחות השוק, עולה קושי בגיבוש תמונה עובדתית ביחס לעוצמת החשש מצבירת כוח שוק פוטנציאלי בתחום הקטנועים החשמליים וביחס ליכולת להפיגו.
67. כל עוד ימאהה איננה פעילה בתחום הקטנועים החשמליים באירופה, קטנועים אשר לרוב ניתנים לייבוא לישראל, לא עולה חשש מצבירת כוח שוק על ידי מטרו מוטור בתחום הקטנועים החשמליים החזקים, שכן אין היא פעילה היום בתחום. כשתחל ימאהה בשיווק קטנועים חשמליים חזקים באירופה עלול לעלות חשש זה, לצד אי הודאות בדבר מועד כניסתם של היצרנים האחרים לאירופה וישראל.
68. לכן, אנו ממליצים להתנות את הוספת תוצר גוגורו לרישיון היבוא שבידי מטרו מוטור, בצמצום רישיונה ביחס לימאהה, כך שלא יכלול קטנועים חשמליים. ככל שתשאף מטרו לייבא קטנועים חשמליים מתוצרת ימאהה, תידרש לקבל רישיון יבואן בהתאם. בשלב זה, תהא ודאות רבה יותר בדבר התפתחותו של תחום הקטנועים החשמליים בכלל והקטנועים החשמליים החזקים בפרט, ובדבר השחקנים הפועלים בתחומים אלו.
- אנו זמינים לכל שאלה או הבהרה.

בכבוד רב,

חן נסים

חן נסים, כלכלנית

רשות התחרות