

ירושלים, י"ח תמוז תשפ"ה

14 יולי 2025

לכבוד

מר אדי בן ליש

ראש מנהל תנועה

משרד התחבורה

שלום רב,

**הנדון: היועצות ביחס לחידוש התוצרים גאס, הסקוורנה, קימקו, סי אף מוטו, פיאג'ו, אפריליה**

**ומוטו גוצי בקטגוריות L1, L2 ו-L3 לרישיון היבואן הישיר שבידי אבנir חברה לרכב בע"מ ובידי**

**עופר חברה לרכב בע"מ**

סימוכין: פנייתכם מיום 03.09.23, פנייתנו מיום 30.10.23, פנייתכם מיום 22.1.25

בהמשך להתכתבויות שבסימוכין בנוגע לקבלת ייעוץ בטרם חידוש רישיון יבואן ישיר לחברת אבנir חברה לרכב בע"מ ולחברת עופר חברה לרכב בע"מ (להלן ביחד **אבנir**) בעבור התוצרים גאס, הסקוורנה, קימקו, סי אף מוטו, פיאג'ו, אפריליה ומוטו גוצי (להלן **התוצרים המבוקשים**) בקטגוריות L1, L2 ו-L3 (להלן **במאחד קטגוריה L**), אני מתכבד להציג את המלצת הממונה על התחרות (להלן **הממונה**).

בקצרה ייאמר כי הממונה סבורה כי משיקולים של קידום תחרות מומלץ להימנע מחידוש רישיונות לאבנir כל עוד היא ממשיכה להחזיק ברישיון סוזוקי ומשכך היא ממליצה שלא לחדש את הרישיון של קימקו בתחום הקטנועים ושל סי אף מוטו בתחום האופנועים, אלא אם אבנir תוותר על הרישיון של סוזוקי באותו תחום.

בנוסף, משיקולים של קידום תחרות מומלץ להימנע מחידוש הרישיונות לתוצר הסקוורנה בתחום האופנועים כל עוד אבנir ממשיכה להחזיק בתוצרים מוטו גוצי ואפריליה ומשכך הממונה ממליצה שלא לחדש את הרישיון לתוצר הסקוורנה אלא אם אבנir תוותר על הרישיון לתוצרים אפריליה ומוטו גוצי.

והכול כפי שiorחב עתה.

1. ראשית כל, ברצוננו להתנצל על העיכוב שחל במענה לפנייתכם, אשר נבעה בין היתר מעומס העבודה שהוטל על הצוות המטפל לרבות ובשל שירות מילואים ממושך של הח"מ.
2. בפניותיכם שבסימוכין נתבקשה הממונה על התחרות לייעץ בטרם חידוש רישיון יבואן ישיר של אבנר עבור כלי רכב דו גלגליים מהתוצרים המבוקשים בקטגוריה L. זאת, בהתאם לסעיפים 11 ו-12(א) לחוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, התשע"ד-2013 (להלן **חוק הריכוזיות**).<sup>1</sup>
3. בפנייתנו שבסימוכין מיום 30.10.23 הודענו כי בכוונת הממונה לייעץ בנוגע לבקשת חידוש התוצרים נשוא אותה בקשה. נבהיר כעת כי בכוונת הממונה לייעץ גם בנוגע לבקשה לחידוש רישיון היבואן לתוצרים האמורים בפנייתכם מיום 22.1.25.
4. במסמך זה נציג את הבדיקה שערכה רשות התחרות (להלן **הרשות**) ביחס להשפעה התחרותית הצפויה מחידוש התוצרים המבוקשים לרישיון היבואן שבידי אבנר.
5. נקדים ונסכם כי ממצאי הבדיקה הם כי לאבנר פעילות ענפה בייבוא כלי רכב דו גלגליים בקטגוריה L, הן בתחום הקטנועים והן בתחום האופנועים. הממצאים מעלים כי חידוש רישיון היבואן הישיר של התוצרים המבוקשים בקטגוריה L בעבור אבנר אינו צפוי לקדם את התחרות, ואף עלול למנוע את קידום התחרות ובכלל זה התחרות הפוטנציאלית.
6. באשר לתחום הקטנועים, הבדיקה העלתה כי החזקתה של אבנר הן בתוצר קימקו והן בתוצר סוזוקי אינה מיטבית מבחינה תחרותית. זהו מצב הדברים גם בתחום האופנועים, בנוגע להחזקתה של אבנר בתוצר סי אף מוטו במקביל להחזקתה בתוצר סוזוקי; וכך הם פני הדברים גם ביחס להחזקתה של אבנר בתוצרים מוטו גוצי ואפריליה המשתייכים לאותו קונצרן, במקביל להחזקתה בתוצר הסקוורנה.
7. בהתאם לכך, ומשיקולים של קידום התחרות הענפית, המלצת הממונה היא:
  - א. **בתחום הקטנועים:** שלא לחדש את הרישיון של אבנר לתוצר קימקו אלא אם היא תוותר על הרישיון של סוזוקי בתחום זה;
  - ב. **בתחום האופנועים:** שלא לחדש את הרישיון של אבנר לתוצר סי אף מוטו אלא אם היא תוותר על הרישיון של סוזוקי בתחום זה;
  - ג. **בתחום האופנועים:** שלא לחדש את הרישיון של אבנר לתוצר הסקוורנה אלא אם היא תוותר על התוצרים אפריליה ומוטו גוצי בתחום זה.

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

8. כל זאת שכן פיצול בין התוצרים הללו בכל אחד מהתחומים האמורים בין שני יבואנים, לעומת הותרתם בידי יבואן יחיד, צפוי לקדם את התחרות, והכל כפי שיפורט במכתבנו זה.

### הצדדים והרקע לבקשה

9. אבניר חברה לרכב בע"מ ועופר חברה לרכב בע"מ הן חברות פרטיות המרכיבות קבוצה עסקית<sup>2</sup> העוסקת בייבוא שיווק והפצה של כלי רכב דו-גלגליים, טרקטורונים, רכבי שטח, טרקטורי משא, נגררים, רכבים תפעוליים ורכבים זעירים. לקבוצה רישיונות יבואן ישיר לתוצרים: סוזוקי, YADEA, EXCAR LVTONG, LOADRITE, קימקו, סי אף מוטו, הוסקווארנה, GAS GAS, פיאג'ו, אפריליה, מוטו גוצי וווינט.

### הענף הרלוונטי – קטגוריה L

10. כפי שהוגדר על ידי משרד התחבורה, קטגוריה L מכילה בתוכה כלי רכב דו גלגליים בנפחי מנוע שונים.

11. בבדיקות קודמות שנערכו על ידי הרשות נמצא כי מקובל לחלק את ענף הרכבים הדו גלגליים לקטגוריות ולאופנועים, כאשר קטגוריות מהוות כ-65% מכלל הרכבים הדו-גלגליים הנמכרים בשנה ואופנועים מהוות כ-32%<sup>3</sup>. רובם המוחלט של הקטגוריות והאופנועים המיובאים לישראל הם רכבי בנזין.<sup>4</sup>

12. במסגרת הבדיקה נבחנה ההשפעה התחרותית הצפויה מחידוש הרישיון לתוצרים עבור קטגוריות ואופנועים בנפרד, כפי שיורחב להלן.

### תחום הקטגוריות בישראל – רקע

13. כפי שצוין לעיל, תחום הקטגוריות מהווה כ-65% מתוך כלל הפעילות ברכבים דו גלגליים. כמו כן, מרבית הקטגוריות המיובאים הם קטגוריות בנזין ומיעוטם קטגוריות חשמליות. נמצא כי בשנת 2023 עלו על הכביש כ-12,590 קטגוריות, מתוכם 679 חשמליות (כ-5%).

<sup>2</sup> הדברות בשתי החברות מוחזקות על ידי ה"ה ברוך עוזיאל, יצחק גילון ואביבה ברנר.

<sup>3</sup> אלא אם צוין אחרת, היקפי הפעילות וכלל הנתונים במכתב זה נגזרו מתוך נתוני שירות קארזון ומתייחסים לשנת 2023. הנתונים מבוססים על נתוני רישום כלי רכב של משרד התחבורה כפי שנמסרו לאיגוד יבואני הרכב. נתוני שנת 2024 במסמך זה אינם מייצגים שנה מלאה, אלא את הנתונים עד אוקטובר 24, אלא אם צוין אחרת. בקטגוריה L קיימים כלי רכב נוספים מסוג תלת גלגלי מהווים כ-3% מהקטגוריה.

<sup>4</sup> למרות שהיקף רכבי הדו גלגלי החשמליים המיובאים נמצא בעליה, רק כ-5% מכלל הרכב בקטגוריה הם חשמליים.

## מחלקת שווקים

14. בתחום קטנועי הבנזין קיימת הבחנה בין הקטנועים השונים לפי נפח המנוע, כאשר מרבית הקטנועים הנמכרים הם בעלי נפח מנוע של עד 125 סמ"ק. לוח 1 להלן מפרט את היקפי הפעילות בחלוקה לפי נפחי מנוע.

לוח 1: קטנועים בחלוקה לפי נפחים<sup>5</sup>

נפח מנוע (סמ"ק)	2021	2022	2023	2024	ממוצע רב שנתי
עד 125	37%	41%	39%	38%	39%
126-250	14%	15%	14%	13%	14%
251-500	25%	27%	33%	34%	29%
501-750	20%	14%	10%	10%	14%
חשמלי	4%	3%	4%	5%	4%

## ניתוח תחרותי

15. מספר היבואנים בתחום קטנועי הבנזין אינו גבוה וכולל שלושה שחקנים עיקריים: מטרו מוטור (1981) בע"מ (להלן **מטרו מוטור**), אבניר ומאיר חברה למכונות ומשאיות בע"מ (להלן **קבוצת מאיר**), השולטות ביחד על כמעט 100% מהתחום. אבניר היא החברה השנייה בתחום, בפער קטן מעל השחקן השלישי, והיא מחזיקה בהיקף פעילות הנע בין 20%-24% במהלך התקופה הנבחנת. להלן פירוט היקפי הפעילות לפי יבואנים:

לוח 2: פירוט היקפי פעילות בקטנועים לפי יבואנים<sup>6</sup>

יבואן	2021	2022	2023	2024	ממוצע רב שנתי
מטרו מוטור	51%	54%	52%	52%	52%
עופר אבניר	24%	23%	22%	20%	23%
סוזוקי	0%	0%	0%	1%	0%
פיאג'ו- אפריליה	2%	3%	3%	3%	3%
קימקו	22%	20%	19%	17%	20%
מאיר	21%	21%	23%	23%	22%

<sup>5</sup> לעיל ה"ש 3.

<sup>6</sup> לעיל.

3%	5%	3%	2%	4%	יבואנים נוספים <sup>7</sup>
----	----	----	----	----	-----------------------------

16. כפי שניתן לראות בלוח 2 אבנר פעילה בתחום עם שלושה תוצרים: **פיאג'ו-אפריליה**,<sup>8</sup> **סוזוקי וקימקו**. במסגרת בדיקת הרשות עלו אינדיקציות לכך שקימקו וסוזוקי נתפסים על ידי הלקוחות כתוצרים מבודלים במידה מסוימת מבחינת האיכות בחלק מן הדגמים, כאשר קימקו הטייואני נחשב "עממי" יותר מסוזוקי היפני. עם זאת, מבדיקת מחירי התוצרים, עולה כי קיימת חפיפה במחירי הקטנועים של קימקו ושל סוזוקי בחלק מן הסגמנטים בחלוקה לפי נפחי המנוע. לעומתם, תוצרי קונצרן פיאג'ו-אפריליה הם ככלל מוצרי פרימיום ומחירים גבוהים בפרט ניכר לעומת מחירי סוזוקי וקימקו.<sup>9</sup> נוכח האמור, חלק זה של המכתב יתמקד בבחינת התוצרים סוזוקי וקימקו.

17. ככלל, ניתן לראות כי מרבית מכירותיה של אבנר נובעות ממכירות קטנועי קימקו ומיעוטן מקטנועי סוזוקי (ופיאג'ו-אפריליה). מפרסומים באתר סוזוקי העולמית נראה כי קיימים מספר דגמים בנפחי מנוע של עד 125 סמ"ק, של 200 סמ"ק ושל 400 סמ"ק, שנמכרים בישראל בהיקף נמוך או שאינם נמכרים כלל.<sup>10</sup> להלן נתייחס במפורט לכל אחד מהסגמנטים בהם קיימים קטנועים הן לסוזוקי והן לקימקו.

#### **קטנועים בנפח מנוע 0-125 סמ"ק**

18. כפי שניתן לראות בלוח 3 להלן, אבנר היא השחקנית השניה בגודלה בסגמנט הקטנועים בנפח מנוע של עד 125 סמ"ק והיא אוחדת בהיקף פעילות משמעותי של כ-33% בממוצע (כמעט פי 3 מהשחקן הבא, מאיר). מטרו ואבנר, שתי היבואניות הגדולות ביותר בסגמנט, אוחדות יחדיו בכ-83% בממוצע מייבוא כלי הרכב בסגמנט. מרבית הפעילות של אבנר בסגמנט זה נובעת ממכירות קטנועי קימקו, כאשר יתר הפעילות מקורה במכירות קטנועי קונצרן פיאג'ו-אפריליה וקטנועי סוזוקי.

<sup>7</sup> בהם: לובינסקי, דלק, אלבר, בן עזר, Moto25, א.ג.מ. דן, ליגל אופנועים, גט מוטו ו-AEL – Automotive Equipment.

<sup>8</sup> תחת קונצרן פיאג'ו מיובאים המותגים: פיאג'ו, אפריליה ווספה. כיוון שכך, התייחסנו אל תוצרים אלו במאחד.

<sup>9</sup> פערי המחירים באים לידי ביטוי במחירי הכלים בישראל ובבדיקה מדגמית של מחירים בחו"ל.

<sup>10</sup> ניתן לראות את דגמי הקטנועים בקישור: <https://www.globalsuzuki.com/motorcycle/smgs/products>

## מחלקת שווקים

19. מבדיקתנו עולה, כי בסגמנט זה דגמי התוצר סוזוקי עשויים להוות תחליף קרוב יחסית לדגמי

התוצר קימקו.<sup>11</sup>

20.

לכן ניתן לראות מכירות של קטנועי

סוזוקי בסגמנט זה החל משנת 2024.

לוח 3: קטנועים בנפח מנוע עד 125 סמ"ק<sup>12</sup>

יבואן	2021	2022	2023	2024	ממוצע רב שנתי
מטרו מוטור	52%	50%	52%	51%	51%
עופר אבניר	31%	32%	30%	33%	32%
סוזוקי	0%	0%	0%	2%	0%
פיאג'ו-אפריליה	3%	4%	4%	5%	4%
קימקו	29%	28%	26%	26%	27%
מאיר	11%	14%	15%	14%	13%
יבואנים נוספים <sup>13</sup>	6%	4%	3%	2%	4%
כמות בלים	5,289	5,580	4,822	3,125	

### קטנועים בנפח מנוע 126-250 סמ"ק

21. כפי שניתן לראות בלוח 4, גם בתחום זה אבניר היא השחקנית השניה בגודלה בתחום, והיקף

מכירותיה בסגמנט נע בין 17-29% ועומד בממוצע בשנים האחרונות על כ-21%. גם בסגמנט זה

ניתן לראות שתי יבואניות משמעותיות- מטרו ואבניר המהוות יחד כ-90% מהיקף הפעילות בו.

מרבית הפעילות של אבניר בסגמנט זה מקורה בתוצר קימקו והשאר בתוצרי פיאג'ו-אפריליה.

<sup>11</sup> כפי שמופיע באתר עופר אבניר (נכון לתאריך 10.6.25), מחירי קטנועי סוזוקי הם: 125-Burgam -18,180; address 125 -16,180. מחיר קטנועי קימקו: 125-skytown -22,180 ש, 125i Movie S -16,680 ש, 125i AGILITY CITY -14,180 ש, 12-X-TOWN CT -22,280 ש, 125-DINK -19,980 ש.

<sup>12</sup> לעיל ה"ש 3.

<sup>13</sup> בהם: אלבר, בן עזר, Moto25, א.ג.מ.דן, גט מוטו ומטלון.



לוח 4: קטנועים בנפח מנוע 126-250 סמ"ק<sup>14</sup>

יבואן	2021	2022	2023	2024 <sup>15</sup>	ממוצע רב שנתי
מטרו מוטור	69%	74%	65%	71%	70%
עופר אבניר	19%	17%	29%	22%	21%
פיאג'ו-אפריליה	0%	1%	3%	1%	1%
קימקו	19%	16%	26%	21%	20%
מאיר	8%	8%	5%	7%	7%
יבואנים אחרים <sup>16</sup>	4%	1%	1%	0%	2%
כמות כלים	1,971	2,018	1,691	1,059	

22. כפי שניתן לראות אבניר כלל אינה פעילה עם התוצר סוזוקי בסגמנט זה. יחד עם זאת, מבדיקה באתר סוזוקי העולמית נמצא כי לסוזוקי דגם קטנוע בנפח של 200 סמ"ק שאינו מיובא כיום לישראל אך מתאים לישראל מבחינת התקינה ועשוי להיות תחליפי לדגם קימקו.

#### קטנועים בנפח מנוע 251-500 סמ"ק

23. בלוח 5 להלן נצפית ירידה בהיקף הפעילות של אבניר בסגמנט זה במהלך השנים האחרונות, כאשר בתחילת התקופה אבניר הייתה השחקנית השניה בתחום ובסופה - השלישית. היקף הפעילות של אבניר נע בין 10-30% ובממוצע עומד על כ-20%. היקף המכירות של שלוש השחקניות המובילות בתחום זה עולה על 90% לאורך התקופה. כפי שניתן לראות, מרבית הפעילות מקורה בתוצר קימקו והשאר בתוצרי פיאג'ו-אפריליה (ומיעוט מהתוצר סוזוקי בשנת 2021).

<sup>14</sup> לעיל ה"ש 3.

<sup>15</sup> לעיל

<sup>16</sup> בהם: אלבר, Moto25, א.ג.מ.דן.

לוח 5: קטנועים בנפח מנוע 500-251 סמ"ק<sup>17</sup>

יבואן	2021	2022	2023	2024	ממוצע רב שנתי
מטרו מוטור	57%	52%	50%	48%	52%
מאיר	10%	25%	31%	33%	25%
עופר אבנר	30%	21%	16%	10%	20%
סוזוקי	1%	0%	0%	0%	0%
פיאג'ו-אפריליה	4%	3%	2%	2%	3%
קימקו	25%	18%	14%	8%	17%
יבואנים אחרים <sup>18</sup>	3%	2%	3%	9%	3%
כמות כלים	3,587	3,638	4,069	2,775	

24. כאמור, ניתן לראות בסגמנט זה פעילות עם התוצר סוזוקי בהיקף נמוך בשנת 2021 ולאחר מכן נראה שאין פעילות עם תוצר זה. מבדיקה באתר סוזוקי העולמית נמצא כי לסוזוקי דגם קטנוע בנפח של 400 סמ"ק שאינו מיובא ביום לישראל אך מתאים מבחינת התקינה ועשוי להיות תחליפי לדגם קימקו.

#### סיכום תחום הקטנועים

25. בתחום הקטנועים בקשת החידוש נוגעת לתוצרים קימקו ולתוצרים מבית קונצרן פיאג'ו-אפריליה.

26. בבחינה של כלל הסגמנטים בתחום הקטנועים נראה כי אבנר היא בעלת היקפי פעילות משמעותיים שמקורם לרוב בתוצר קימקו. מתוך התוצרים אותם מייבאת אבנר, התוצרים מקונצרן פיאג'ו-אפריליה הם ברמת מחיר ואיכות הנבדלת מזו של קימקו ושל סוזוקי ולכן עלה כי הם מתחרים רחוקים יותר.

<sup>17</sup> לעיל ה"ש 3.

<sup>18</sup> בהם: דלק, לובינסקי, מטלון, ליגל אופנועים, גט מוטו, EAL, אלבר, Moto25, א.ג.מ.דן.



27. לעומת זאת, כפי שהראינו, קיימים לסוזוקי דגמים המיובאים כיום וכן כאלו שאינם מיובאים העשויים להיות תחליפיים בעבור הלקוחות לדגמים של קימקו המיובאים כיום על ידי אבניר, לרבות מבחינת רמת המחירים.

28. חידוש הרישיון לתוצר קימקו, כאשר אבניר ממשיכה לאחוז ברישיון ליבוא התוצר סוזוקי, עלול להוביל לכך שהפוטנציאל התחרותי הטמון בכל אחד משני התוצרים לא יתממש במלואו, או לא יתממש כלל, שכן כפי שעלה מהבדיקה קיימים דגמים שהיבואן בוחר שלא להביא.

29. במצב זה, התמריץ של אבניר להתחרות בתחום הקטנועים באמצעות קימקו כאשר היא מחזיקה גם ברישיון של סוזוקי, ובפרט בסגמנטים בהם קיימים תוצרים מקבילים, הוא חלש ביחס למצב בו הם מוחזקים על ידי שני יבואנים שאינם מחזיקים תוצרים מתחרים. כך, התמריץ של אבניר שלא לפגוע ברווחיותה ובמכירותיה של קימקו באמצעות "קניבליזציה" מצד סוזוקי (ולחפך), עלול לגרום לצינון התחרות ו"לייבוש" של אחד התוצרים במספר תרחישים.

30. תרחיש אחד הוא שאבניר תשווק את סוזוקי בצורה מתונה, למשל בכמויות קטנות [REDACTED] כדי שלא לפגוע במכירות של קימקו. תרחיש אחר הוא שהחברה תבחר שלא לייבא חלק מדגמי סוזוקי [REDACTED] אך תמשיך לאחוז ברישיון לייבוא התוצר על מנת לייבא דגמים מסוימים (למשל דגמים שאין להם מקבילה בתוצר האחר) וכדי למנוע מהיצרן לחפש יבואן אחר בישראל שעשוי להתחרות בקימקו.

31. גם במצב בו אבניר תייבא את הדגמים המתחרים של שני התוצרים, לא יהיה בכך כדי לקדם את התחרות, וודאי שלא כמו ייבואם בידי יבואן אחר שאינו מייבא תוצר מקביל לתוצרים אלו. יבואן כזה, החף מהתמריצים שתוארו, צפוי לשמש כרסן תחרותי כנגד אבניר ולהתחרות בצורה אפקטיבית. כך, צפוי יבואן אחר להגדיל את הכמויות ואף עשוי לייבא את הדגמים שאינם כדאיים כלכלית עבור אבניר. במקרה שבו התוצר המתחרה ייבא על ידי יבואן אחר, הדבר צפוי לייצר גם לאבניר תמריץ מוגבר להציע את המוצרים של קימקו במחירים אטרקטיביים יותר.

32. נוכח האמור לעיל, פיצול התוצרים קימקו וסוזוקי בין יבואנים שונים, כך שיבואן שאינו מייבא מותג מתחרה כיום יחזיק באחד מן התוצרים הללו, עדיף תחרותית על פני מצב בו אבניר ממשיכה לאחוז בשני הרישיונות. בכך יש כדי לקדם את התחרות בתחום הקטנועים כולו, שבו כאמור קיימים שלושה שחקנים מרכזיים האחראים יחדיו לקרוב ל-100% מהפעילות.

## מחלקת שווקים

33. לפיכך, המלצתנו בתחום הקטנועים היא שלא לחדש את הרישיון של קימקו לאבנר אלא אם היא תוותר על הרישיון של סוזוקי.

### תחום האופנועים בישראל – רקע

34. תחום האופנועים מהווה כ-32% מתוך כלל הפעילות ברבבים דו גלגליים. כמו כן, מרבית האופנועים המיובאים הם אופנועי בנזין ומיעוטם חשמליים. מנתוני קארזון נמצא כי בשנת 2023 עלו על הכביש כ- 6,167 אופנועים, מתוכם 189 חשמליים (כ- 3%).

35. גם בתחום אופנועי הבנזין קיימת הבחנה בין האופנועים לפי נפח מנועם, כאשר מרבית האופנועים הנמכרים הם בעלי נפח מנוע של מעל 750 סמ"ק כפי שניתן לראות בלוח 6 להלן. חלוקת האופנועים בשוק לפי סוג ונפח המנוע היא כדלהלן:

לוח 6: אופנועים בחלוקה לפי נפח מנוע<sup>19</sup>

נפח מנוע בסמ"ק	2021	2022	2023	2024	ממוצע רב שנתי
עד 125	3%	4%	4%	3%	3%
126-250	6%	12%	8%	10%	8%
251-500	15%	29%	27%	26%	22%
501-750	26%	24%	24%	26%	25%
מעל 750	49%	30%	34%	31%	40%
חשמלי	1%	1%	3%	4%	2%

### ניתוח תחרותי

36. גם בתחום האופנועים מספר היבואנים אינו גבוה וכולל ארבעה שחקנים עיקריים: מטרו מוטור, קבוצת מאיר, דוד לובינסקי בע"מ (להלן **לובינסקי**) ואבנר. מטרו מוטור היא החברה בעלת היקף הפעילות הגבוה ביותר בתחום, והחזיקה בהיקף פעילות שנע בין 35%-31% במהלך התקופה הנבחנת ואילו אבנר הייתה משך רוב התקופה השחקנית הרביעית, עם נתח שוק בין 10% ל-15%. להלן פירוט היקפי הפעילות לפי יבואנים:

<sup>19</sup> לעיל ה"ש 3.

לוח 7: פירוט היקפי פעילות באופנועים לפי יבואנים<sup>20</sup>

יבואן	2021	2022	2023	2024	ממוצע רב שנתי
מטרו מוטור	33%	31%	35%	31%	33%
מאיר	18%	17%	18%	19%	18%
לובינסקי	12%	18%	16%	15%	15%
עופר אבניר	14%	15%	10%	14%	14%
גאס-גאס-הסקוורנה	5%	7%	4%	7%	6%
סוזוקי	5%	3%	3%	3%	4%
סי.אף. מוטו	2%	3%	2%	2%	2%
פיאג'ו-אפריליה	2%	2%	1%	3%	2%
דלק	9%	4%	5%	5%	7%
אלבר	5%	4%	3%	2%	4%
ליגל אופנועים	4%	3%	3%	3%	3%
גט סטאר	2%	3%	5%	3%	3%
יבואנים אחרים <sup>21</sup>	3%	5%	5%	8%	3%
כמות כלים	14,040	7,256	5,978	4,398	

37. בתחום האופנועים אבניר פעילה עם התוצרים: גאס-גאס, הסקוורנה, מוטו גוצי, אפריליה, סוזוקי וסי אף מוטו. בקשות חידוש הרישיון מתייחסות לכלל התוצרים הללו.

38. התוצרים גאס-גאס והסקוורנה משתייכים לאותו קונצרן ולכן אנו מתייחסים אליהם במאחד ובהתאמה אנו מתייחסים במאחד גם לפיאג'ו, מוטו גוצי ואפריליה השייכים לקונצרן אחד. גם בתחום זה בדיקתנו העלתה כי קיים פער משמעותי בין התוצרים מהקונצרנים הללו לבין התוצרים סוזוקי וסי אף מוטו, הן בתפיסת הלקוחות את התוצר והן במחירי התוצרים בחלק מן הסגמנטים. נסביר.

39. התוצרים מהקונצרנים גאס גאס-הסקוורנה ופיאג'ו-אפריליה-מוטו גוצי המיוצרים באירופה נחשבים ככלל למוצרי פרימיום. בקרב התוצרים מבית שני הקונצרנים השונים קיימים דגמים העשויים להיות תחליפיים, מאחר והם מיועדים לשימושים דומים.

<sup>20</sup> לעיל.

<sup>21</sup> בהם: מטלון, EAL, Moto25, א.ג.מ.דן. בן עזר, ירימי, H.M ISRAEL, HM MOTORS, אשל מוטורס ודלהום.

40. בדיקת הרשות העלתה כי סוגי האופנועים המתייחסים לשימושים השונים נעים על פני רצף תחרותי, כאשר בצידו האחד אופנועי שטח ובצידו השני אופנועי כביש וספורט. על פני הרצף קיימים אופנועי אדוונצ'ר המשמשים למעשה כאופנועי כביש ויכולים להתאים לשימוש שולי בשטח (אך אינם נחשבים כתחליפיים לאופנועי שטח), וכן אופנועי אנדורו המשמשים כאופנועי שטח של ממש אך יש להם את האפשרות לעלות מעט על כביש (אולם הם לא נחשבים כתחליפיים לאופנועי כביש).

41. בדיקת הרשות העלתה כי גאס גאס והסקוורנה הם אופנועי שטח, אך מקצת מדגמי התוצר הסקוורנה משמשים כאופנועי אדוונצ'ר שכאמור משמשים בפועל כאופנועי כביש. זאת בעוד התוצרים אפריליה ומוטו גוצ'י מקונצ'רן פיג'ו-אפריליה הם אופנועי כביש וספורט וחלק מהדגמים הם אופנועי אדוונצ'ר. לפיכך, דגמים מסוימים של אופנועי הסקוורנה שהם אופנועי אדוונצ'ר עשויים להיות תחליפיים לחלק מבין דגמי אופנועי הכביש והאדוונצ'ר מהתוצרים אפריליה ומוטו גוצ'י.

42. לעומת תוצרים אלו הנחשבים למוצרי פרימיום, סי אף מוטו המיוצר בסין נחשב למוצר "עממי" וסוזוקי נחשב לרמה מעט גבוהה מזו, אולם נראה כי קיימת או עשויה להתקיים תחליפיות בין דגמי סוזוקי לדגמי סי אף מוטו בחלק מהסגמנטים המתוארים בלוח 6 לעיל.

43. ככלל, ניתן לראות כי מרבית מכירותיה של אבנר נובעות ממכירות אופנועי הקונצ'רן גאס-הסקוורנה ומיעוטן מאופנועי סוזוקי וסי אף מוטו.

לכל אחד מהסגמנטים בהם קיימים אופנועים שעשויים להיות תחליפיים בקרב התוצרים סי אף מוטו וסוזוקי ובקרב התוצרים הסקוורנה, אפריליה ומוטו גוצ'י.

#### נפח מנוע 126-250 סמ"ק

44. בלוח 8 ניתן לראות כי אבנר היא היבואנית הגדולה ביותר בסגמנט זה, כאשר היקף הפעילות שלה נע במהלך השנים בין 31-42%, ובממוצע עמד על 37%. מרבית המכירות נובעות מהתוצרים מקונצ'רן גאס-הסקוורנה והיתר מהתוצרים סי.אף. מוטו וסוזוקי. עוד נציין כי בסגמנט זה

<sup>22</sup> ניתן לראות את דגמי אופנועי סוזוקי בקישור: <https://www.globalsuzuki.com/motorcycle/smg/products>

היקפי המכירות של שתי השחקניות הגדולות בו, אבניר ולובינסקי, עומדים יחד על למעלה מ-70% מהמכירות בסגמנט (בממוצע רב שנתי).

לוח 8: אופנועים בנפח מנוע 126-250 סמ"ק<sup>23</sup>

יבואן	2021	2022	2023	2024	ממוצע רב שנתי
עופר אבניר	42%	36%	31%	36%	37%
גאס-גאס-הסקוורנה	29%	23%	20%	30%	26%
סוזוקי	11%	6%	0%	0%	5%
סי.אף. מוטו	1%	7%	10%	6%	6%
לובינסקי	35%	33%	33%	43%	35%
מטרו מוטור	9%	14%	20%	3%	11%
גט סטאר	4%	5%	8%	7%	6%
H.M Israel	0%	6%	3%	4%	4%
HM Motors	6%	0%	0%	0%	2%
יבואנים אחרים <sup>24</sup>	4%	6%	5%	7%	5%
כמות בלים	804	854	503	438	

45. ניתן לראות כי בשנים 2023-2024 אין פעילות של אבניר עם התוצר סוזוקי.

46.

47. כמו כן הבדיקה העלתה כי בסגמנט זה קיימים דגמים תחליפיים גם של התוצרים אפריליה והסקוורנה מבחינת ייעוד השימוש ומחיר הכלים,<sup>25</sup> אך כיום דומה שדגמי אפריליה לא נמכרים בידי היבואן.

<sup>23</sup> לעיל ה"ש 3.

<sup>24</sup> בהם: מאיר, ירימי, בן עזר, אשל מוטורס, ליגל אופנועים, EAL, Moto25, <sup>25</sup>למשל, אופנוע של הסקוורנה SVARTPILEN 125 נמכר בישראל במחיר 26,280 ש"ח ואופנוע של אפריליה RX 125 נמכר בישראל במחיר 23,180 ש"ח, באנגליה המחיר כמעט זהה, SVARTPILEN 125 נמכר במחיר 19,560 (משוקלל לשקלים) ש"ח ואופנוע של אפריליה RX 125 נמכר ב-19,707 (משוקלל לשקלים) ש"ח. כמו כן יש דגמים נוספים בנפח זה עם מחירים דומים.

**נפח מנוע 251-500 סמ"ק**

48. בלוח 9 ניתן לראות כי היקף הפעילות של אבניר בסגמנט זה נע בין 14%-8 בשנים 2021-2024, ובממוצע עומד על 11%. מרבית המכירות נובעות מהתוצרים מקונצרן גאס-גאס-הסקוורנה והיתר מהתוצרים סי.אף. מוטו וסוזוקי.

**לוח 9: אופנועים בנפח מנוע 251-500 סמ"ק<sup>26</sup>**

יבואן	2021	2022	2023	2024	ממוצע רב שנתי
לובינסקי	26%	33%	29%	24%	28%
מאיר	28%	26%	25%	28%	26%
מטרו מוטור	18%	11%	19%	19%	16%
עופר אבניר	14%	13%	8%	8%	11%
גאס-גאס-הסקוורנה	12%	11%	6%	7%	10%
סוזוקי	0%	1%	0%	0%	0%
סי.אף. מוטו	1%	1%	1%	0%	1%
גט סטאר	8%	8%	8%	5%	7%
יבואנים אחרים <sup>27</sup>	6%	9%	11%	16%	12%
כמות כלים	2,068	2,116	1,671	1,209	

49. ביחס לתוצרים סוזוקי ו-סי אף מוטו, עלו אינדיקציות לכך שקיימים דגמים נוספים שאינם מיובאים כיום שעשויים להיות תחליפים בקרב שני תוצרים אלו.

**נפח מנוע מעל 750 סמ"ק**

50. בלוח 10 להלן ניתן לראות כי היקף הפעילות של אבניר בסגמנט זה נע בין 11%-6 בין השנים 2021-2024, ובממוצע עומד על כ-8%. מרבית היקף המכירות בסגמנט זה נובע מהתוצר סוזוקי והיתר מתוצרי גאס-גאס-הסקוורנה, מהתוצר סי.אף. מוטו ומתוצרי קונצרן פיאג'ו-אפריליה.

51. הבדיקה העלתה כי גם בסגמנט זה קיימים דגמים תחליפיים של סוזוקי ו-סי אף מוטו בנפח מנוע של 800 סמ"ק,<sup>28</sup> מבחינת השימוש, הייעוד ומחיר הכלים.<sup>29</sup> כמו כן הבדיקה העלתה כי

<sup>26</sup> לעיל ה"ש 3.

<sup>27</sup> בהם: משלון, EAL, Moto25, א.ג.מ.דן. בן עזר, ירימי, H.M ISRAEL, HM MOTORS, אשל מוטורס, ליגל אופנועים, דלק, אלבר ודלהום.

<sup>28</sup> הדגמים DL 800 V-STROM של סוזוקי, ו-MT TOURING 800 של סי.אף. מוטו.

<sup>29</sup> אופנוע סוזוקי נמכר במחיר 76 אלף ש"ח ואופנוע של סי אף מוטו נמכר במחיר 75 אלף ש"ח וכן נראה כי גם באירופה מחיריהם דומים (הפרש של 500 יורו).



בסגמנט זה קיימים בפורטפוליו הדגמים של היצרנים דגמים שעשויים להוות תחליף לדגמים מקרב התוצרים הסקוורנה ומוטו גוצי מבחינת שימוש, ייעוד ומחיר הכלים.<sup>30</sup>

**לוח 10: אופנועים בנפח מנוע מעל 750 סמ"ק<sup>31</sup>**

יבואן	2021	2022	2023	2024	ממוצע רב שנתי
מטרו מוטור	29%	32%	37%	29%	31%
מאיר	16%	13%	19%	22%	17%
דלק	17%	14%	15%	16%	16%
לובינסקי	11%	10%	9%	7%	10%
אלבר	9%	12%	7%	3%	8%
עופר אבנר	8%	8%	6%	11%	8%
גאס-גאס-הסקוורנה	1%	1%	1%	3%	2%
סוזוקי	4%	3%	3%	6%	4%
סי.אף. מוטו	1%	2%	1%	1%	1%
פיאג'ו-אפריליה	2%	2%	1%	1%	2%
ליגל אופנועים	7%	7%	6%	8%	7%
יבואנים אחרים	3%	4%	1%	4%	3%
כמות כלים	7045	2232	2116	1423	

**סיכום תחום האופנועים**

52. לאחר בחינה של הסגמנטים בתחום האופנועים, נראה כי אבנר היא בעלת היקפי פעילות משמעותיים בסגמנטים מסוימים. כאמור, ככלל קיים בידול בין התוצרים השונים של אבנר כאשר התוצרים מהקונצרנים גאס-גאס-הסקוורנה ופיאג'ו-אפריליה נחשבים למוצרי פרימיום, בעוד סוזוקי וסי אף מוטו נחשבים לתוצרים ברמה עממית יותר. בשתי קבוצות מוצרים אלו, ישנם דגמים שעשויים להוות תחליף קרוב אחד לשני בחלק מהסגמנטים.

53. באופן דומה לנאמר בנוגע לתחום הקטנועים, גם בתחום האופנועים חידוש הרישיון לסי אף מוטו עלול להוביל לכך שהפוטנציאל התחרותי הטמון בכל אחד מהתוצרים סי אף מוטו או סוזוקי לא

<sup>30</sup> כך למשל, אופנוע של הסקוורנה Norden 901 נמכר באנגליה במחיר 58,680 (משוקלל לשקלים) שו ואופנוע של מוטו גוצי V85TT נמכר באנגליה במחיר 59,414 (משוקלל לשקלים) שו. כמו כן יש דגמים נוספים בסגמנט זה להם מחירים דומים.  
<sup>31</sup> לעיל ה"ש 3.



יבוא לכדי מימוש מלא בסגמנטים בהם קיימים או עשויים להתקיים דגמים מקבילים לתוצרים אלו. גם בהקשר זה לאבנר קיים תמריץ שלא לפגוע ברווחיות של התוצר סי אף מוטו באמצעות "קניבליזציה" מצד התוצר סוזוקי (ולהפך), באמצעות "ייבוש" התוצר במגוון תרחישים שתוארו לעיל, בשינויים הרלוונטיים.

54. [REDACTED]

[REDACTED]

בנסיבות אלה גם לא ברורה התועלת שעשויה לצמוח לציבור מכך שהרישיון יוחזק בידי יבואן מסוים כרישיון רדום, אשר כמעט ואינו מופעל. ניתן לראות כי היבואן אינו מייבא גם דגמים של התוצר אפריליה אשר להם דגמים תחליפיים של התוצר הסקוורנה. לא ניתן להוציא מכלל אפשרות כי גם במקרה של קבוצת תחרות זו היבואן בוחר שלא לייבא את דגמי אפריליה על מנת שלא לפגוע במכירות של דגמי התוצר המתחרה.

55. לפיכך, נראה כי פיצול התוצרים בין יבואנים שונים צפוי להוביל לקידום התחרות בסגמנט זה. אילו אחד התוצרים בכל אחד מהקבוצות שתוארו ייבוא על ידי יבואן שאינו פעיל בתחום האופנועים, הוא יכול להיות שחקן בעל תמריץ להתחרות בצורה אגרסיבית יותר ולשמש רסן תחרותי לאבנר שהיא מתחרה משמעותית בתחום האופנועים ולשחקנים נוספים. הדבר צפוי להשפיע לטובה גם על התמריצים של אבנר להתחרות.

56. לפיכך, המלצתנו היא שלא לחדש את הרישיון של סי אף מוטו אלא אם אבנר תוותר על הרישיון לסוזוקי.

57. דברים אלו נכונים גם באשר לחידוש רישיון התוצר הסקוורנה במקביל לחידוש רישיון התוצרים אפריליה ומוטו גוצי.

58. באופן דומה לנאמר לעיל, חידוש כאמור עלול להוביל לכך שהפוטנציאל התחרותי הטמון בכל אחד מהתוצרים לא יבוא לכדי מימוש מלא בסגמנטים בהם קיימים או עשויים להתקיים דגמים מקבילים מקרב התוצרים.

59. גם כאן, פיצול התוצרים בין יבואנים שונים צפוי להוביל לקידום התחרות בכל אחד מהסגמנטים הרלוונטיים.

**סיכום והמלצה**

60. על סמך התמונה שהוצגה לעיל, ובכלל זה היקפי הפעילות הגבוהים של אבנר בקטגוריה L או סבורים כי בתחום הקטנועים, תחום בו אבנר מחזיקה בתוצרים סוזוקי וקימקו אשר בסגמנטים מסוימים יכולים להוות תחליף אחד לשני, אי חידוש הרישיון לתוצר קימקו הוא בעל פוטנציאל להביא לקידום התחרות. על כן המלצתנו היא שלא לחדש את הרישיון של קימקו אלא אם אבנר תוותר על הרישיון של סוזוקי.

61. כמו כן בתחום האופנועים, עופר אבנר מחזיקה בתוצרים סוזוקי וסי אף מוטו אשר בסגמנטים מסוימים יכולים להוות תחליף אחד לשני. משיקולים של קידום התחרות מומלץ שלא לחדש את הרישיון של סי אף מוטו אלא אם אבנר תוותר על הרישיון של סוזוקי.

62. נדגיש כי אם היבואן יחליט לוותר על התוצר סוזוקי באחד מבין התחומים (קטנועים או אופנועים), יהיה עליו לוותר על החזקתו גם בתחום השני. שכן, משיחות עם גורמים שונים בשוק עולה כי יצרני רכב ממעטים לפצל דגמים של אותה קטגוריית רישוי בין יבואנים שונים כך שבמקרה כזה הדבר עלול למנוע התקשרות היצרן עם יבואן אחר. כלומר: אין לחדש את הרישיון של קימקו בקטנועים או של סי אף מוטו באופנועים אלא אם אבנר תוותר על הרישיון של סוזוקי בכל קטגוריה L.

63. עוד נמצא בתחום האופנועים כי דגמים מסוימים של אופנועי הסקוורנה עשויים להיות תחליפיים לדגמים של אפריליה ושל מוטו גוצי. לפיכך, על מנת להביא לקידום התחרות נראה כי אין לחדש את הרישיונות לתוצר הסקוורנה כל עוד אבנר ממשיכה לאחוז בתוצרים אפריליה ומוטו גוצי.

64. לפיכך, המלצתנו היא שלא לחדש את הרישיון לתוצר הסקוורנה אלא אם היבואן יוותר על התוצרים אפריליה ומוטו גוצי, וכן שלא לחדש את הרישיון לתוצרים אפריליה ומוטו גוצי אלא אם היבואן יוותר על התוצר הסקוורנה.

65. עוד נציין כי משיחות שנערכו עם יבואנים שונים בתחום הדו גלגלי עלה כי אלו נכונים לייבא תוצרים נוספים ובפרט את אלו שנבחנו במסמך זה.

66. אנו זמינים לכל שאלה או הבהרה.

בברכה ובכבוד רב,



שאול תם, כלכלן

רשות התחרות