

## החלטה לפי סעיף 14 לחוק התחרות הכלכלית, התשמ"ח-1988

### בדבר מתן פטור מאישור להסדר כובל להסכם בין

### אלדן תחבורה בע"מ ואי.וי. מוטורס בע"מ

#### 1. פתח דבר

לפניי בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק התחרות הכלכלית, התשמ"ח-1988 (להלן חוק התחרות), להסדר בין אלדן תחבורה בע"מ (להלן אלדן) ואי.וי. מוטורס בע"מ (להלן אי.וי. מוטורס וביחד הצדדים). במסגרת ההסדר, אלדן ואי.וי. מוטורס ישתפו פעולה בהקמת מיזם משותף במסגרת חברה משותפת שתעסוק בשיווק והפצה של כלי רכב המיובאים על ידי אי.וי. מוטורס.

לאחר שבחנתי את ההסכם בין הצדדים ואת השפעתו על התחרות בשווקים הרלוונטיים ולאחר שהתייעצתי עם הוועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי ההסדר בין הצדדים אינו מגביל את התחרות בחלק ניכר של שוק המושפע ממנו, כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה וכי אין בהסדר כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו של ההסדר. לאור האמור, מצאתי כי ההסדר ראוי לפטור לפי סעיף 14 לחוק התחרות, בהתאם לנימוקים שיפורטו להלן.

#### 2. ההסדר והצדדים לו

##### 2.א. הצדדים להסדר

אלדן היא חברת אג"ח ותאגיד מדווח הנמצאת בבעלות משפחת דהן. החברה עוסקת בעסקאות ליסינג תפעולי, השכרת כלי רכב למגזר העסקי והמגזר הפרטי ומכירת כלי רכב, לרבות כלי רכב חדשים אשר נרכשים מיבואנים ונמכרים כרכבי "ס ק"מ". כחלק מפעילותה, אלדן מספקת גם רכבים חשמליים,<sup>1</sup> לרבות מכירת עמדות טעינה ללקוחות המבקשים זאת.

---

<sup>1</sup> עד כה מדובר בעשרות בודדות של רכבים חשמליים.

אי.וי מוטורס היא חברה פרטית בבעלות אליהו ורבקה גרידיש (74%) וחברת אי.זי. קו-טול בע"מ (26%), שהיא חברה פרטית בשליטת אוהד זליגמן. החברה מחזיקה ברישיון ישיר ליבוא רכבים מתוצרת החברות LEVC, ANAKAI ו-JAC motors. במסגרת זו, החברה עוסקת בייבוא, שיווק ומכירה של כלי רכב אלה, ושל חלקי חילוף עבורם. בנוסף, עוסקת החברה בייבוא, שיווק ומכירה של עמדות טעינה לכלי הרכב האמורים, באמצעות חברת בת הנמצאת בבעלותה המלאה.

## 2.ב. ההסדר והכבילות המצויות בו

ההסדר מושא בקשת הפטור שבפני הוא הסכם להקמת חברה בבעלות משותפת של הצדדים (50% כ"א) (להלן המיזם המשותף) אשר תעסוק בשיווק, הפצה ומכירה של כלי רכב חשמליים, פרטיים ומסחריים, המיובאים מעת לעת על ידי אי.וי. מוטורס. אוטובוסים חשמליים מתוצר ANKAI המיובאים כיום ע"י אי.וי. מוטורס, מוחרגים מהמיזם המשותף.

במסגרת ההסדר, ייחתם הסכם הפצה לפיו אי.וי. מוטורס תפיץ ותמכור את הרכבים הנכללים בהסכם אך ורק לחברה המשותפת, כך שלמעט חריגים, אי.וי. מוטורס לא תורשה למכור רכבים אלו ללקוחות שאינם החברה המשותפת (להלן הסכם ההפצה). מן הצד השני, אלדן מתחייבת שלא להיכנס לשיתוף פעולה דומה עם יבואן רכב אחר כל עוד היא מחזיקה לפחות 50% במיזם המשותף (להלן תניית אי תחרות).

יש לציין כי אלדן רשאית במסגרת פעילותה העצמאית לרכוש רכבים, לרבות חשמליים, מכל יבואן רכב אחר, והיא איננה מחויבת לרכוש רכבים מהחברה המשותפת לצורך פעילותה העצמאית. ככל שאלדן תרכוש רכבים הנכללים בהסכם, היא תעשה זאת באמצעות רכישה מהחברה המשותפת, ולא ישירות מאי.וי. מוטורס.

תוקף הסכם ההפצה עומד על 5 שנים, אשר בסופן ההסכם יחודש לתקופות של שנה כל פעם.

### 3. השפעת ההסדר על התחרות

כפי שצוין לעיל, אלדן עוסקת בהשכרת רכבים לטווח ארוך (ליסינג תפעולי) ולטווח קצר וכן מוכרת רכבים משומשים שבעבר שימשו לפעילות ההשכרה, לצד מכירה של רכבים חדשים. במסגרת זו, אלדן מחזיקה בצי נרחב של כלי רכב אשר מתופעלים ונמסרים ללקוחות החברה במרכזי השירות והמכירה שלה הפרוסים ברחבי הארץ.

מכאן, כי ההסדר העומד לפני הוא הסדר בעל היבט אופקי והיבט אנכי – ההיבט האופקי הוא בכך ששני הצדדים עוסקים במכירת רכבים חדשים ללקוחות קצה (ובהם גם רכבים חשמליים) וההיבט האנכי הוא בכך שאלדן רוכשת רכבים מיבואניות רכב דומות לאי.וי. מוטורס. לפיכך, כתוצאה מההסדר עשויים היו להתעורר החששות התחרותיים הבאים:

1. בהיבט האופקי: צינון התחרות בין אלדן ואי.וי. מוטורס הן במכירת רכבים חשמליים והן במכירת עמדות טעינה לרכבים חשמליים, ובפרט חשש מהפעלת כוח שוק חד צדדי במכירת רכבים חשמליים, בין על ידי כל אחד מהצדדים להסדר בנפרד ובין על ידי המיזם המשותף.

2. בהיבט האנכי: החשש מדחיקת מתחרותיה של אלדן, וכן החשש מדחיקת מתחרותיה של אי.וי. מוטורס בכך שלא תוכלנה למכור את תוצרתן לאלדן.

כפי שיוסבר להלן, חששות אלו מופגים.

אי.וי. מוטורס נחשבת ליבואנית חדשה יחסית, עם היקפי פעילות זניחים ביותר ביחס ליבואניות הרכב הוותיקות, המתמצים בעשרות בודדות של רכבים שנמסרו על ידה בשנת 2021. בדומה, אלדן מוכרת לציבור הרחב רכבים חדשים בהיקפים זניחים ביחס לכלל הרכבים החדשים הנמסרים בשנה על ידי כלל יבואניות הרכב. משכך, נראה כי היקף הפעילות המשותף של הצדדים אינו מאפשר לצדדים להפעיל כח שוק חד צדדי, הן בנפרד והן במסגרת המיזם המשותף.

בפרט, תחום הרכבים החשמליים נמצא במגמת צמיחה ומאופיין בתחרות הולכת וגוברת, כאשר מדי תקופה נכנסים לתחום דגמים חדשים של רכבים חשמליים, הן של יצרניות הרכב

הוותיקות והן של יצרניות חדשות. כאמור, אי.וי. מוטורס מסרה עשרות רכבים חשמליים בלבד בשנת 2021, וזאת לעומת 11 אלף כלי רכב חשמליים שנמסרו בארץ בשנה זו. מכאן נראה כי החשש מפני הפעלת כוח שוק חד צדדי של הצדדים והמיזם המשותף גם במכירת רכבים חשמליים מופג לאור היקפי הפעילות הנמוכים של הצדדים ביחס לכלל השוק.

באשר לחששות בהיבט האנכי, הרי שיש בנתונים לעיל כדי לסייע להפגתם גם כן, והתמונה העולה מהם היא שהמיזם המשותף אינו מקנה לצדדים יכולת לדחוק את מתחרותיה של אלדן. מכאן, כי החשש לפיו ההסדר עשוי לדחוק את מתחרותיה של אלדן מלרכוש רכבים חשמליים מופג.

מן הצד השני, כאמור, לאלדן מספר לא מועט של מתחרות בתחום הליסינג, באופן שגם במצב בו הייתה אלדן מסתפקת ברכישת רכבים רק מהמיזם המשותף, הרי שלא היה בכך כדי לדחוק את מתחרותיה של אי.וי. מוטורס מהשוק. יתרה מכך, רכישותיה של אלדן מיבואניות רכבים נעשית בין היתר על בסיס העדפת לקוחותיה, וגם בכך יש כדי להפיג את החשש כאמור. מכאן, כי לא מצאתי שההסדר מעורר חשש סביר לפגיעה של ממש בתחרות בשוק המושפע ממנו. זאת נובח היעדר כח שוק צפוי למיזם המשותף וקיומן של אלטרנטיבות משמעותיות לו.

כאמור, ההסדר כולל גם תניית אי תחרות מצד אלדן בכך שלא תשתתף במיזם משותף דומה כל עוד אוחזת לכל הפחות ב-50% ממניות המיזם המשותף. לאור מטרת המיזם, לחבר בין פעילות ייבוא הרכבים של אי.וי. מוטורס ליכולות המכירה וההפצה של אלדן, נראה כי מדובר בתנייה סבירה שתכליתה שלא לרוקן מתוכן את פעילות המיזם המשותף. לאור זאת, בצירוף הניתוח התחרותי לעיל, מצאתי כי אין מדובר בהסדר שעיקרו הפחתת התחרות או מניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

#### 4. סוף דבר

לאחר שנועצתי עם הוועדה לפטורים ולמיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק התחרות ולהעניק את הפטור המבוקש לתקופה של 5 שנים. החלטתי זו נתונה לערר בפני בית הדין לתחרות על ידי איגוד עסקי, ארגון צרכנים או כל אדם העלול להיפגע מההסדר הכובל עליו ניתן הפטור, בהתאם לסעיף 15(א) לחוק התחרות.

מיכל כהן



הממונה על התחרות

כ"ו אדר א' תשפ"ב

27 פברואר 2022