

ירושלים, ט' אדר תשפ"ו

26 פברואר 2026

לכבוד

מר אדי בן ליש,

ראש מינהל תנועה

משרד התחבורה

שלום רב,

**הנדון: היועצות ביחס לחידוש רישיון היבואן הישיר לתוצר CHERY בקטגוריה M1 שבידי קרסו**

**מוטורס בע"מ**

סימוכין: פנייתכם מיום 21.04.25, הודעתנו מיום 21.05.25

בנוגע לפנייתכם לקבלת ייעוץ בנושא חידוש רישיון היבואן הישיר לתוצר CHERY (להלן צ'רי) בקטגוריה M1, שבידי חברת קרסו מוטורס בע"מ (להלן קרסו), הריני להשיב כדלקמן:

1. בפנייתכם נתבקשה רשות התחרות (להלן גם הרשות) לייעץ ביחס לחידוש רישיון היבואן הישיר של קרסו מתוצר צ'רי בקטגוריה M1. עמדה זו מועברת לעיונכם כדי שתעשו בה שימוש במסגרת חובתכם על פי סעיף 12(א) לחוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, התשע"ד-2013, וסעיף 45 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016.
2. במסמך זה נציג את הבדיקה שערכה רשות התחרות ביחס להשפעה התחרותית הצפויה מחידוש רישיון היבואן של קרסו לתוצר המבוקש. הבדיקה כללה בחינה של מקטעי הפעילות בקטגוריה M1, וכן של דפוסי הפעילות של קרסו בשנים האחרונות, דרך התוצרים השונים, ומצב התוצרים בשוק העולמי.
3. ממצאי הבדיקה הם כי לקרסו פעילות משמעותית בייבוא כלי רכב פרטיים בקטגוריה M1, אשר רובה נובעת מפעילותה עם התוצר צ'רי אך גם מתוצרים נוספים ובעיקרם רנו וניסאן. ככלל, החזקה של שחקן בודד בתוצרים מתחרים עשויה להעלות חששות תחרותיים. יחד עם זאת, בנסיבות

המקרה הפרטני עולה כי חידוש הרישיון אינו עלול לפגוע בתחרות ואי-חידוש הרישיון אינו צפוי לקדם את התחרות.

4. בהתאם לכך, המלצת הממונה על התחרות (להלן **הממונה**) היא שבעת הזו אין מקום למנוע את חידוש רישיון היבואן של קרסו לתוצר צ'רי בסיווג M1 אך יש להגביל זאת לתקופה בת שנה. להלן נרחיב.

### **מבקש הרישיון**

5. **קרסו** היא חברה ציבורית בעלת רישיון יבואן ישיר לייבוא רכבים מ-8 תוצרים בקטגוריית הרכבים הפרטיים M1: התוצרים **רנו, ניסאן, אינפיניטי, דאציה ואלפין** השייכים לברית הרכב רנו-ניסאן-מיצובישי; התוצר **EVEASY** השייך למיזם משותף של קבוצת רנו עם יצרן סיני; התוצר **Xpeng** הסיני השייך לקונצרן Xpeng.

6. כמו כן, החברה בעלת רישיון יבואן ישיר לתוצרים רנו וניסאן בקטגוריות רכבים מסחריים N1 ו-N2 ואוטובוסים בקטגוריה M2.

7. קרסו מחזיקה ב-100% ממניות מטרו מוטור אחזקות בע"מ, אשר מייבאת ומשווקת את תוצרי כלי הרכב הדו-גלגליים סאן יאנג, קוואסאקי וימאהה, ומגוון של כלים נוספים לרבות רכבים תפעוליים, טרקטורונים ואופנועי ים. נוסף על כך, קרסו מחזיקה ב-50% מהון המניות של בי-אי ווי בע"מ, המחזיקה ברישיון יבואן ישיר לתוצר הרכב הוויאטנמי **VINFAST** שטרם החל שיווקו בישראל.

8. **צ'רי**, הוא תוצר השייך לקונצרן הרכב הסיני **Chery Automobile Co. Ltd.** (להלן **קונצרן צ'רי**) במבנה בעלות משותפת בין הממשלה הסינית למגזר הפרטי. לקונצרן צ'רי מגוון רחב של תוצרים בקטגוריית הרכבים הפרטיים וביניהם התוצרים ג'אקו ואומודה המשווקים בישראל על ידי כלמוביל בע"מ.

### **פעילות היבואן בקטגוריה M1 ובסגמנטים הרלוונטיים**

9. כפי שהוגדר על ידי משרד התחבורה, קטגוריה M1 מכילה כלי רכב עד 8 מושבים נוסף על מושב הנהג, ושמשקלם הכולל עד 3.5 טון.<sup>1</sup> על פי נתוני קארזון,<sup>2</sup> בשנת 2025 נרשמו כ-290,000 כלי

<sup>1</sup> כפי שניתן לראות באתר משרד התחבורה: [https://www.gov.il/he/pages/vehicles\\_types](https://www.gov.il/he/pages/vehicles_types)

<sup>2</sup> אלא אם צוין אחרת, היקפי הפעילות המובאים במסמך זה נגזרו מתוך נתוני שירות קארזון. הנתונים מבוססים על נתוני רישום כלי רכב של משרד התחבורה כפי שנמסרו לאיגוד יבואני הרכב.

רכב בקטגוריה זו. ככלל, מקובל לחלק את הקטגוריה לסגמנטים בהתאם למאפיינים כמו גודל הרכב (בגדלים A-E),<sup>3</sup> צורתו ורמת הגימור, כמו למשל SUV, סדאן והאצ'בק.<sup>4</sup>

#### 10. להלן פירוט על כל אחד מהתוצרים אותם מייבאת קרסו בקטגוריה:

10.1. **צ'רי** – כאמור תוצר סיני מקונצרן צ'רי. החברה משווקת בישראל מספר דגמים מתוצר זה בסגמנט CAR-D ובסגמנטים של רכבי SUV בגדלים B, C ו-D;

10.2. **רנו** – תוצר רכב צרפתי בבעלות קבוצת רנו, החברה בברית הרכב רנו-ניסאן-מיצובישי.<sup>5</sup> החברה מייבאת דגמים בסגמנט CAR-B (סופר מיני) ו-CAR-C ובסגמנטים של רכבי SUV בגדלים B ו-C;

10.3. **ניסאן** – תוצר יפני מבית ברית הרכב רנו-ניסאן-מיצובישי.<sup>6</sup> החברה מייבאת דגמים בסגמנט CAR-C ורכבי SUV בגדלים B, C ו-D;

10.4. **אינפיניטי** – תוצר חטיבת רכבי היוקרה של ניסאן. החברה מייבאת דגמי יוקרה של רכבי SUV בגדלים שונים;

10.5. **דאצ'יה** – תוצר רומני בבעלות מלאה של קבוצת רנו. החברה מייבאת דגמים בסגמנט CAR-B ורכבי SUV בגדלים B ו-C;

10.6. **אלפין** – תוצר רכבי ספורט צרפתי, בבעלות מלאה של קבוצת רנו. החברה מייבאת מספר דגמים של רכבי ספורט מתוצר זה;

10.7. **EVEASY** – תוצר חשמלי השייך למיזם משותף בין קבוצת רנו ליצרן הסיני JMC. החברה מייבאת דגם אחד בסגמנט CAR-C;

10.8. **Xpeng** – תוצר של רכבי יוקרה סיניים חשמליים. החברה משווקת מספר דגמי רכבי יוקרה של תוצר זה בסגמנטים שונים.

לוח 1 מפרט את היקפי הפעילות הכמותיים של היבואנים הפעילים בקטגוריה זו בין השנים 2023-2025.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> כלומר, A מתייחס לרכבים הקטנים ביותר וכן הלאה.

<sup>4</sup> כפי שצוין בה"ש 3, הנתונים אליהם התייחסנו מבוססים על נתוני שירות קארזון. יובהר, כי בתוך כך גם החלוקה לסגמנטים מתבססת על נתוני שירות קארזון. בדיקות רשות התחרות מצאו כי שחקנים בתחום הרכב מבצעים חלוקה על פי הסגמנטים הללו וכי מדובר בחלוקה מקובלת בתחום.

<sup>5</sup> ניסאן מחזיקה ב-15% ממניות קבוצת רנו.

<sup>6</sup> קבוצת רנו מחזיקה ב-15% ממניות ניסאן.

<sup>7</sup> אלא אם יצוין אחרת, היקפי הפעילות שיובאו במסמך זה נגזרו מתוך נתוני שירות קארזון, שאוחדו ביום 14.01.26. הנתונים מבוססים על נתוני רישום כלי רכב של משרד התחבורה כפי שנמסרו לאיגוד יבואני הרכב. ייתכנו פערים קלים בין נתונים אלה לבין נתונים דומים שהוצגו במכתבי ייעוץ קודמים בשל טיוב הנתונים שנערך על ידי החברה מעת לעת.

לוח 1: היקפי פעילות ברישום כלי רכב בקטגוריה M1 לפי יבואן, 2023-2025<sup>8</sup>

2025		2024		2023		
מספר כלי רכב שנרשמו	היקף פעילות	מספר כלי רכב שנרשמו	היקף פעילות	מספר כלי רכב שנרשמו	היקף פעילות	יבואן
55,802	20%	45,958	18%	56,422	22%	כלמוביל
47,193	17%	27,837	11%	20,196	8%	קרוסו
40,921	15%	41,535	16%	37,478	15%	קבוצת יוניון
34,757	12%	36,147	14%	28,291	11%	צ'מפיון
27,669	10%	28,054	11%	33,827	13%	טלקאר
14,154	5%	13,945	5%	17,727	7%	לובינסקי
13,317	5%	18,116	7%	17,507	7%	דלק
12,980	5%	16,687	6%	15,140	6%	שלמה
7,240	3%	6,406	2%	6,946	3%	סמלת
7,047	3%	9,274	4%	8,851	3%	מכשירי תנועה
6,066	2%	8,198	3%	6,433	2%	טסלה
5,701	2%	2,831	1%	2,909	1%	מאיר
3,205	1%	4,080	2%	3,710	1%	יוניברסל מוטורס
2,421	1%	477	0%	601	0%	מטרו מוטור
841	0%	25	0%		0%	אוטו מקס
633	0%	443	0%	503	0%	חברת המזרח
537	0%	675	0%	612	0%	בדורי
511	0%	102	0%	369	0%	אוטו חן
210	0%	185	0%	263	0%	אורכיד
127	0%		0%		0%	אלבר
9	0%	16	0%		0%	דלהום
5	0%	3	0%	5	0%	אוטו ארט
5	0%	9	0%	1	0%	יו.די.אס
2	0%		0%		0%	עופר אבנר
1	0%	118	0%	200	0%	צ'יינה מוטורס
	0%	219	0%	132	0%	אי.וי. מוטורס
281,354	100%	261,340	100%	258,123	100%	סך הכל

11. כפי שניתן לראות בלוח 1, בשנים 2024-2025 קיימות חמש חברות אשר היקף פעילותן בשיווק כלי רכב פרטיים תחת קטגוריה M1 עולה על 10% והן מהוות יחדיו ב-2025 כ-70% מהפעילות בקטגוריה. בשנת 2023, קרוסו הייתה היבואנית החמישית בגודלה והיקף מכירותיה היה נמוך מ-10% בקטגוריה, אך בשנים 2024-2025 חוותה גידול בהיקף הפעילות בקטגוריה אשר נבע בעיקר

<sup>8</sup> בשנת 2025 קרוסו השיקה מספר דגמי צ'רי בגרסת הפלאג-אין הייבריד (PHEV), המאפשרת שילוב בין מנוע חשמלי למנוע בעירה פנימית. דגמים אלה, ששווקו עד לשנה זו בגרסאות בנזין בלבד, [REDACTED]

מגידול במכירות תוצר צ'רי. בשנת 2025 קרסו מכרה 47,193 רכבים, כ-17% מכלל הרכבים שנרשמו בישראל בתקופה זו כאשר כ-9.5% מכלל הרכבים שנרשמו בישראל היו מתוצר צ'רי.

12. כאמור לעיל ניתן לחלק את קטגוריה M1 למספר סגמנטים בהתאם למאפייני הכלים ולשימושים השונים. דגמי הרכבים המשתייכים לסגמנטים השונים נעים על פני רצף תחרותי, כאשר דגמי רכב בעלי מאפיינים דומים מגבשים את מעגל ההשפעה התחרותית המשמעותי ביותר. מכיוון שדגמי התוצר המבוקש שהם בעלי תקינה אירופאית כך שניתן לייבאם לישראל משתייכים לסגמנטים של רכבי SUV בגדלים B, C ו-D ולסגמנט CAR-D, נתייחס אליהם בבדיקתנו. אולם יודגש כי גם בין הסגמנטים השונים יכולים להיות דגמים אשר יהיו תחליפים קרובים האחד לשני, בהתאם להעדפות שונות של הצרכנים.

13. כאמור, קרסו משווקת מספר תוצרי רכב בעלי דגמים המשווייכים לאותם הסגמנטים בקטגוריית M1. כמו כן, ממצאי הבדיקה מצביעים על כך שהתוצרים שקרסו משווקת מתחרים זה בזה, ובפרט, דגמי תוצר צ'רי מתחרים בתוצרים האחרים שקרסו משווקת. להלן יוצגו נתונים על היקפי הפעילות בכל סגמנט שאליו משתייכים רכבי התוצר המבוקש צ'רי.

### סגמנט SUV-B

לוח 3: היקפי פעילות רישום כלי רכב בסגמנט SUV-B לפי יבואן ותוצר, 2023-2025

יבואן ותוצר	2023	2024	2025
<b>צ'מפיון</b>	<b>13.97%</b>	<b>26.91%</b>	<b>21.86%</b>
SEAT	6.67%	13.13%	7.83%
Skoda	5.84%	10.61%	10.82%
Volkswagen	1.47%	3.17%	3.21%
<b>קרסו</b>	<b>2.19%</b>	<b>5.32%</b>	<b>19.69%</b>
Chery	0.00%	0.00%	8.75%
Dacia	0.00%	0.49%	1.86%
Nissan	1.30%	3.84%	6.80%
Renault	0.89%	0.99%	2.27%
<b>קבוצת יוניון</b>	<b>19.69%</b>	<b>19.97%</b>	<b>19.58%</b>
GAC	0.00%	0.00%	0.00%
Toyota	19.69%	19.97%	19.58%
<b>כלמוביל</b>	<b>21.40%</b>	<b>12.56%</b>	<b>16.11%</b>
Hyundai	21.40%	12.56%	13.80%
Omoda_Jaecoo	0.00%	0.00%	2.31%
<b>טלקאר</b>	<b>22.60%</b>	<b>20.00%</b>	<b>14.18%</b>
KGM	0.00%	0.00%	0.46%
Kia	22.60%	20.00%	13.71%
SsangYong	0.00%	0.00%	0.00%
<b>לובינסקי</b>	<b>9.91%</b>	<b>6.84%</b>	<b>3.92%</b>

0.23%	0.00%	0.00%	Citroen
0.36%	0.95%	2.36%	Opel
3.33%	5.89%	7.55%	Peugeot
<b>2.93%</b>	<b>5.00%</b>	<b>5.85%</b>	<b>דלק</b>
0.00%	0.96%	0.50%	Ford
2.93%	4.03%	5.35%	Mazda
<b>1.47%</b>	<b>3.33%</b>	<b>4.38%</b>	<b>מכשירי תנועה</b>
1.47%	3.33%	4.38%	Suzuki
<b>0.23%</b>	<b>0.08%</b>	<b>0.00%</b>	<b>אוטומקס</b>
0.23%	0.08%	0.00%	Yudo
<b>0.02%</b>	<b>0.00%</b>	<b>0.00%</b>	<b>שלמה מוטורס</b>
0.02%	0.00%	0.00%	BYD Auto
<b>0.02%</b>	<b>0.00%</b>	<b>0.00%</b>	<b>אוטו חן</b>
0.02%	0.00%	0.00%	NETA
<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>סך הכל</b>

14. מנתוני לוח 3 עולה כי סגמנט SUV-B הוא סגמנט ריכוזי, כאשר בשנת 2025 חמש יבואניות אחזו בלמעלה מ-90% מהפעילות בסגמנט. ניתן לראות כי בשנה זו, קרסו היא היבואנית השניה בגודלה, ומחזיקה כמעט ב-20% מהיקף הפעילות בסגמנט באמצעות צ'רי, ניסאן, רנו ודאצ'יה. ראוי לציין, כי הגידול המשמעותי בהיקף הפעילות של קרסו בשנה זו לעומת השנים 2023-2024, נבע גם מגידול במכירות תוצרי קונצרן רנו-ניסאן (רנו, ניסאן ודאצ'יה) אך חלק משמעותי מהגידול בסגמנט נבע מפעילות תוצר צ'רי. ניתן לראות כי צ'רי וניסאן הם התוצרים המשמעותיים ביותר של קרסו בסגמנט, עם היקף פעילות של כ-9% עם צ'רי וכ-7% עם ניסאן ב-2025.

### סגמנט SUV-C

לוח 4: היקפי פעילות רישום כלי רכב בסגמנט SUV-C לפי יבואן ותוצר, 2023-2025

2025	2024	2023	יבואן ותוצר
<b>29.96%</b>	<b>14.63%</b>	<b>13.28%</b>	<b>כלמוביל</b>
14.37%	9.61%	10.23%	Hyundai
1.86%	3.60%	3.05%	Mitsubishi
13.73%	1.41%	0.00%	Omoda_Jaecoo
<b>17.59%</b>	<b>21.32%</b>	<b>19.00%</b>	<b>יוניון מוטורס</b>
0.03%	0.00%	0.00%	GAC
3.22%	4.62%	7.83%	Geely
14.34%	16.71%	11.17%	Toyota
<b>16.28%</b>	<b>13.42%</b>	<b>9.10%</b>	<b>קרסו</b>
11.08%	9.17%	5.46%	Chery
0.74%	1.31%	1.57%	Dacia
2.32%	1.19%	0.89%	Nissan
2.14%	1.76%	1.18%	Renault

8.53%	11.55%	15.71%	טלקאר
8.53%	11.21%	14.93%	Kia
0.00%	0.32%	0.77%	SERES
0.00%	0.01%	0.01%	SsangYong
4.98%	11.05%	15.65%	שלמה מוטורס
4.98%	11.05%	15.65%	BYD Auto
4.75%	4.16%	4.98%	לובינסקי
0.25%	1.31%	1.38%	Citroen
2.89%	2.11%	0.77%	MG
0.50%	0.02%	0.01%	Opel
1.10%	0.73%	2.81%	Peugeot
4.07%	5.27%	5.15%	צ'מפיון
1.39%	2.03%	1.58%	SEAT
2.04%	2.15%	2.77%	Skoda
0.63%	1.08%	0.80%	Volkswagen
4.01%	5.62%	5.09%	דלק
0.00%	0.00%	0.00%	Ford
4.01%	5.62%	5.09%	Mazda
3.48%	4.20%	4.54%	סמלת
0.00%	0.00%	0.00%	Leapmotor
3.48%	4.20%	4.54%	Subaru
2.93%	0.55%	0.53%	מאיר
0.16%	0.07%	0.08%	Honda
2.77%	0.48%	0.44%	Lynk & Co
1.96%	4.57%	4.25%	מכשירי תנועה
0.23%	0.00%	0.00%	Deepal
1.73%	4.57%	4.25%	Suzuki
1.15%	3.32%	2.59%	יוניברסל מוטורס
0.79%	2.91%	2.58%	Chevrolet
0.36%	0.41%	0.01%	Forthing
0.31%	0.00%	0.00%	אוטו מקס
0.31%	0.00%	0.00%	JAC
0.01%	0.02%	0.00%	דלהום
0.01%	0.02%	0.00%	SWM
0.00%	0.09%	0.00%	אוטו חן
0.00%	0.09%	0.00%	NETA
0.00%	0.00%	0.00%	עופר אבנר
0.00%	0.00%	0.00%	Modern
0.00%	0.23%	0.14%	אי וי מוטורס
0.00%	0.18%	0.14%	JAC
0.00%	0.05%	0.01%	WM
100.00%	100.00%	100.00%	סך הכל

15. סגמנט SUV-C הוא הסגמנט הגדול ביותר בקטגוריית כלי הרכב הפרטיים. בשנת 2025, נרשמו מכירות של כ-110 אלף רכבים בסגמנט, כ-40% מקטגוריית כלי הרכב הפרטיים כולה. מנתוני לוח 4 עולה כי מדובר בסגמנט ריכוזי, שבו 3 יבואניות אוחזות בהיקף פעילות של כ-64% מהסגמנט. קרסו היא היבואנית השלישית בגודלה בסגמנט SUV-C לשנת 2025, כאשר היא מחזיקה בהיקף פעילות של כ-16% מהסגמנט. היקף פעילות משמעותי זה נובע בעיקר מהחזקתה של קרסו בתוצר צ'רי, שצמח בצורה משמעותית עם היקף פעילות של כ-11%. חלק קטן יותר מן הפעילות בסגמנט מיוחס לשיווק דגמים של ניסאן, דאצ'יה ורנו, אולם חלקם של תוצרי קונצרן רנו-ניסאן נשאר דומה במהלך 2023-2024 ובשנת 2025 היקף המכירות של רנו וניסאן אף עלה במעט.

### סגמנט SUV-D

לוח 5: היקפי פעילות רישום כלי רכב בסגמנט SUV-D לפי יבואן ותוצר, 2023-2025

2025	2024	2023	יבואן ותוצר
<b>30.78%</b>	<b>24.16%</b>	<b>26.05%</b>	<b>קרסו</b>
28.60%	19.22%	23.71%	Chery
2.18%	3.45%	1.79%	Nissan
0.00%	1.49%	0.55%	Renault
<b>20.44%</b>	<b>2.06%</b>	<b>0.00%</b>	<b>שלמה מוטורס</b>
20.44%	2.06%	0.00%	BYD Auto
<b>18.96%</b>	<b>29.50%</b>	<b>30.14%</b>	<b>כלמוביל</b>
4.23%	6.34%	10.41%	Hyundai
14.33%	23.16%	19.73%	Mitsubishi
0.40%	0.00%	0.00%	Omoda_Jaecoo
0.01%	0.00%	0.00%	Smart
<b>8.18%</b>	<b>15.07%</b>	<b>6.19%</b>	<b>טלקאר</b>
2.09%	0.55%	0.00%	KGM
0.16%	7.92%	5.56%	Kia
5.94%	6.60%	0.63%	SERES
<b>6.84%</b>	<b>0.09%</b>	<b>0.00%</b>	<b>מכשירי תנועה</b>
6.84%	0.09%	0.00%	Deepal
<b>5.23%</b>	<b>11.93%</b>	<b>13.18%</b>	<b>צ'מפיון</b>
5.23%	8.24%	10.85%	Skoda
0.00%	3.69%	2.33%	Volkswagen
<b>4.08%</b>	<b>0.60%</b>	<b>0.29%</b>	<b>סמלת</b>
3.80%	0.05%	0.00%	Leapmotor
0.28%	0.54%	0.29%	Subaru
<b>1.91%</b>	<b>6.99%</b>	<b>15.43%</b>	<b>לובינסקי</b>
1.27%	4.43%	11.52%	MG
0.64%	2.56%	3.91%	Peugeot
<b>1.66%</b>	<b>3.09%</b>	<b>2.34%</b>	<b>קבוצת כדורי</b>
0.02%	0.00%	0.00%	BAIC
1.65%	3.09%	2.34%	SKYWELL



מאיר	0.00%	0.00%	1.05%
Lynk & Co	0.00%	0.00%	1.05%
דלק	0.17%	0.19%	0.46%
Ford	0.17%	0.19%	0.01%
Voyah	0.00%	0.00%	0.45%
קבוצת יוניון	3.69%	5.88%	0.41%
GAC	0.00%	0.00%	0.33%
Geely	0.00%	0.00%	0.08%
Toyota	3.69%	5.88%	0.00%
מטרו מוטור	0.00%	0.00%	0.01%
Voyah	0.00%	0.00%	0.01%
צ'יינה מוטורס	0.53%	0.20%	0.00%
Maxus	0.53%	0.20%	0.00%
EV Motors	0.00%	0.00%	0.00%
Arcfox	0.00%	0.00%	0.00%
יוניברסל מוטורס	0.58%	0.20%	0.00%
Chevrolet	0.58%	0.10%	0.00%
GMC	0.00%	0.09%	0.00%
אוטו חן	1.41%	0.03%	0.00%
Aiways	1.41%	0.03%	0.00%
סך הכל	100.00%	100.00%	100.00%

16. מנתוני לוח 5 עולה כי מדובר בסגמנט ריכוזי, שבו 3 יבואניות אוחזות בהיקף פעילות של כ-70% מהסגמנט. קרסו היא היבואנית הראשונה בגודלה בסגמנט SUV-D לשנת 2025, כאשר היא מחזיקה בהיקף פעילות של למעלה מ-30% מהסגמנט. היקף פעילות משמעותי זה נובע כמעט כולו מהחזקתה של קרסו בתוצר צ'רי, שצמח בצורה משמעותית עם היקף פעילות של כ-29%. חלק קטן יותר מן הפעילות בסגמנט מיוחס לשיווק דגמים של רנו ושל ניסאן עם הדגם X trail שהיקף פעילותו פחת לעומת שנים כמו 2020-2021<sup>9</sup>

### סגמנט CAR-D

17. בנתוני 2025 ניתן לראות שהיקף פעילותה של קרסו בסגמנט CAR-D עמד על כ-45% באמצעות התוצר צ'רי בלבד. יצוין כי עד שנת 2023 קרסו הייתה פעילה גם עם התוצר ניסאן בהיקפי פעילות של כ-4% לכל היתר.<sup>10</sup> מכיוון שקרסו אינה פעילה עם תוצרים אחרים בסגמנט, לא נרחיב במכתבנו על אודות התחרות בסגמנט זה.

### ניתוח תחרותי

<sup>9</sup> בין השנים הללו היקף הפעילות מתוך הקטגוריה עם הדגם נע בין 16.5%-15. בשנת 2022 חלה ירידה משמעותית והיקף הפעילות עמד על פחות מ-2% מהסגמנט.

<sup>10</sup> בשנים 2022-2023 עם היקפי פעילות של 1.5%-1, ובשנים 2020-2021 עם כ-4% מהיקף הפעילות בסגמנט.

18. מלוחות הנתונים לעיל, עולה כי קרסו מחזיקה בהיקפי פעילות משמעותיים במיוחד בסגמנטים SUV-B, SUV-C ו-SUV-D. חידוש רישיון צ'רי יוביל לכך שהחברה תמשיך לשווק כלי רכב המתחרים באותם סגמנטים, באמצעות 4 תוצרים שונים: בסגמנטים SUV-B ו-SUV-C באמצעות צ'רי, ניסאן, רנו ודאצ'יה; ובסגמנט SUV-D באמצעות צ'רי, ניסאן ורנו. כאמור, התוצרים רנו, ניסאן, דאצ'יה ו-EVeasy משתייכים לאותה ברית הרכב, ומקושרים באמצעות קשרי הבעלות בין קבוצת רנו לניסאן, ולכן לצורך הניתוח נתייחס לתוצרים אלו כאל קונצרן רנו-ניסאן. כלומר, כיום החברה משווקת בסגמנטים אלה תוצרים משני קונצרני רכב שונים – קונצרן רנו-ניסאן וקונצרן צ'רי.

19. בכלל, החזקה של שני תוצרים מתחרים בידי יבואן יחיד מעלה חשש לפגיעה בתמריץ של היבואן לשווק אחד מהם, לעומת מצב שבו התוצרים מוחזקים בידי יבואנים שונים. עוצמתו של החשש תלויה בעוצמת התחרות בין התוצרים, המושפעת בתורה ממידת התחליפיות בין הדגמים כפי שעולה מהעדפות הלקוחות ומהיקף הפעילות של כל תוצר.

20. במקרה הפרטני, אמנם קיימים יחסי תחרות בין תוצרי רנו-ניסאן לבין תוצר צ'רי. יחד עם זאת, בחינת התפתחות הפעילות של קרסו בשנים האחרונות, מלמדת שבעת שרישיון תוצר צ'רי הגיע לידיה, קרסו לא נמנתה על השחקניות המשמעותיות ברוב סגמנטי הרכב בקטגוריה M1 והחזיקה בהיקף פעילות נמוך מ-10% מהקטגוריה. קונצרן רנו-ניסאן חווה משבר כלכלי בשנים האחרונות כתוצאה ממספר גורמים וביניהם משבר השבבים העולמי בשנת 2021, בעיות רווחיות ומעצרו של מנכ"ל קבוצת רנו קרלוס גוהן בשנת 2018. כתוצאה ישירה ממשבר זה, נערכו שינויים מבניים בקבוצת רנו והוחלט על צמצום קווי הייצור והתמקדות בשווקים עם פוטנציאל מכר גבוה.<sup>11</sup>

21. קרסו, כיבואנית הישירה של קונצרן רנו-ניסאן, חוותה את ההשלכות של המשבר בצורה של צמצום ניכר של ההיצע וכתוצאה מכך ירידה ניכרת במכירות תוצרי קונצרן רנו-ניסאן, מה שהפך אותה לשחקנית קטנה יחסית באותה נקודת זמן בקטגוריית הרכבים הפרטיים. השקת תוצר צ'רי ב-2022 על ידי קרסו, תוצר סיני שלא היה מוכר בישראל לפני כן, היוותה הצלחה גדולה. באותה עת קרסו היתה בעלת היקף פעילות קטן יחסית בתוצרים ה"מסורתיים", והצליחה להחדיר את התוצר צ'רי לשוק הישראלי, כפי שעולה מהנתונים לעיל. מבדיקתנו לא עלו אינדיקציות כי העליה בהיקף הפעילות של התוצר צ'רי הגיעה על חשבון מאמצי השיווק של תוצרי קונצרן רנו-ניסאן, וניתן לראות כי בעת האחרונה כאשר חלה ירידה בהיקף הפעילות עם תוצרי רנו-ניסאן, זו ככל הנראה נבעה מסיבות חיצוניות שאינן תלויות בקרסו.

<sup>11</sup> ראו מצגת תכנית אסטרטגית רב שנתית של קבוצת רנו לשנים 2020-2025:

[https://assets.renaultgroup.com/uploads/2024/10/strategic\\_plan\\_analysts.pdf-final.pdf](https://assets.renaultgroup.com/uploads/2024/10/strategic_plan_analysts.pdf-final.pdf)

22. בנסיבות הייחודיות של המקרה הנוכחי, בהן עולה כי התוצרים המסורתיים מאופיינים בביצועים חלשים מסיבות שאינן תלויות ביבואן, עיקר היקף הפעילות של היבואן מגיע מהתוצר הסיני החדש, וקיימת אי וודאות באשר לעתידם של התוצרים המסורתיים, אי-חידוש הרישיון אינו צפוי לקדם את התחרות.

23. חשוב להדגיש כי הניתוח הנ"ל היה שונה אילו לקרסו הייתה יכולה להיות פעילות משמעותית באמצעות קונצרן רנו-ניסאן בתקופה הנבחנת. שכן אם כך היו פני הדברים, אזי עוצמת החשש התחרותי לפגיעה בתמריצים לשווק את אחד המותגים הייתה גדלה, שכן עוצמת החשש ל"קניבליזציה" תלויה באופן ישיר, בין היתר, בפוטנציאל להיקף הפעילות בתוצרים המתחרים.

### המלצה

24. על סמך התמונה שהוצגה לעיל, ובכלל זה מצבו של קונצרן רנו-ניסאן ועלייתו של תוצר צ'רי כתוצר סיני חדש בשוק הישראלי, אנו סבורים כי במצב הנוכחי חידוש הרישיון לתוצר המבוקש אינו צפוי לפגוע בתחרות ואי חידוש הרישיון אינו צפוי לקדם את התחרות בקטגוריה.

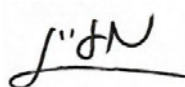
25. יושם אל לב כי ניתוח זה מתבסס במידה לא מבוטלת על מצבו של קונצרן רנו-ניסאן בישראל ובעולם בשנים האחרונות ועד היום, שהוביל לכך שמרבית הפעילות של קרסו בקטגוריה M1 נשענת על מכירות תוצר צ'רי. משכך, לא מן הנמנע כי בחלוף הזמן מעמדו של קונצרן רנו-ניסאן ישתפר ובהתאמה גם הפוטנציאל התחרותי שלו בישראל ובעולם.

26. לפיכך ונוכח כל האמור לעיל, המלצת הממונה היא שבעת הנוכחית אין מקום להימנע מחידוש רישיון היבואן לתוצר המבוקש אך יש להגביל חידוש זה לפרק זמן של שנה על מנת לבחון את מצבו של קונצרן רנו-ניסאן.

27. אנו זמינים לכל שאלה או הבהרה.

בברכה ובכבוד רב,

מעין גרינשפון, כלכלנית



רשות התחרות