

ירושלים, כ"ג שבט תשפ"ג
14 פברואר 2023

לכבוד
מר אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר תנועה
משרד התחבורה

שלום רב,

הנדון: היועצות ביחס לחידוש רישיונות יבואן ישיר למטרו מוטור (1981) בע"מ לתוצרים ימאהה

וקוואסאקי

סימוכין: מכתביכם מיום 02.08.2022 ו-03.08.2022; מכתבנו מיום 04.09.2022

בהמשך להתכתבויות שבסימוכין, בנוגע לקבלת ייעוץ בטרם חידוש רישיונות יבואן ישיר מכוח סעיף 41 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשע"ו-2016 (להלן **החוק**) לחברת מטרו מוטור (1981) בע"מ (להלן **מטרו מוטור**) הריני להשיב כדלקמן:

1. בפניותיכם נתבקשה רשות התחרות (להלן **הרשות**) לייעץ בטרם חידוש רישיונות יבואן ישיר למטרו מוטור עבור כלי רכב דו-גלגליים מקטגוריית L מהתוצרים Yamaha (להלן **ימאהה**) ו-Kawasaki (להלן **קוואסאקי**) ועבור טרקטורי משא ורכבי שטח מתוצר קוואסאקי (להלן **ביחד התוצרים המבוקשים**). זאת, בהתאם לסעיף 12(א) לחוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, תשע"ד-2013 (להלן **חוק הריכוזיות**).
2. במסמך זה נציג את הבדיקה שנערכה ברשות ביחס להשפעה התחרותית הצפויה מחידוש רישיונות התוצרים המבוקשים, וכן את המלצות הממונה על התחרות בעניין.
3. הבדיקה כללה בחינה של ארבע מקטעי פעילות: רכבי שטח, טרקטורי משא, אופנועי כביש וקטנועים חשמליים חזקים, בהמשך למכתבנו מיום 20.05.2021 בנוגע להוספת תוצר גוגורו לרישיונה של מטרו מוטור.¹ בשני מקטעי הפעילות הראשונים לא נמצאו חששות תחרותיים או אפיק לקידום התחרות במסגרת בחינת התוצרים המבוקשים.² יחד עם זאת, הבדיקה העלתה כי המשך החזקת החברה ברישיונות התוצרים המבוקשים עלול להצר את התחרות במקטע אופנועי הכביש ובמקטע הקטנועים החשמליים החזקים. והכל, כפי שיפורט להלן.

¹ היועצות ביחס להענקת רישיון יבואן ישיר לחברת מטרו מוטור לתוצר GOGORO, (20.5.2021) (להלן **ייעוץ הרשות בעניין גוגורו**), ראו: <https://www.gov.il/he/Departments/legalInfo/opinion-metromotor>.
² יצוין כי במסגרת הבדיקה נבחנה הסוגיה בדבר אי-יבואם של טרקטורונים מתוצר קוואסאקי על-ידי מטרו מוטור. שכן, החזקה ברישיון או בהסכם ליבוא תוצר מסוים ללא יבוא כלים אלו בפועל עלול להערים חסמי כניסה והתרחבות בפני יבואנים אחרים, אשר מעוניינים ביבוא כלים אלו. יחד עם זאת, בשלב זה הבחינה לא העלתה אינדיקציה מסוג זה.

4. הבדיקה העלתה כי חידוש רישיון לייבוא התוצר המבוקש על-ידי מטרו מוטור מצמצם את התחרות האפשרית אל מול לקוחותיה בתחום אופנועי הכביש, נוכח החזקתה של מטרו מוטור הן בתוצר ימאהה והן בתוצר קוואסאקי, שכוללים גם דגמי אופנועי כביש ובפרט אופנועים בסיווג L3.

5. בהתאם לכך, המלצתנו היא לאפשר למטרו מוטור להמשיך ולהחזיק באחד מרישיונות הייבוא לקוואסאקי או ימאהה בקטגוריה L, שכן המצב שבו התוצרים המבוקשים ייבואו על ידי שני יבואנים שונים, עדיף משמעותית מבחינה תחרותית על פני מצב שבו התוצרים המבוקשים מיובאים על ידי יבואן אחד.

א. הצדדים לבקשה והבקשה

6. **מטרו מוטור** היא חברה פרטית³ הפועלת כחברה הגדולה בישראל להפצה ושיווק של כלי רכב דו גלגליים, רכבים תפעוליים, טרקטורונים, אופנועי ים וקולנועיות. בין היתר, למטרו מוטור רישיונות יבואן ישיר לתוצרים San Yang, Gogoro, Fantic, Zero ו-Beta בקטגוריית L (דו-גלגלי), וכן Yamaha ו-Segway בקטגוריות רכבי שטח וטרקטורי משא לצד הרישיונות לתוצרים המבוקשים.

7. **Yamaha Motor N.V.** 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, וכן כלי רכב דו-גלגליים, אופנועי ים, גנרטורים, מנועים וחלקי חילוף.

8. **Kawasaki Heavy Industries, Ltd.** היא חברה המאוגדת ביפן ומייצרת מגוון רחב של כלי רכב דו-גלגליים וארבע-גלגליים המיועדים הן ללקוחות פרטיים והן ללקוחות מוסדיים.

ב. רכבי שטח

9. רכב שטח הוא סוג של כלי תחבורה ממונע, בעל ארבעה גלגלים לפחות המיועד לנסיעה בשטח בלבד, שהנהיגה בו היא באמצעות הגה ומהירות הנסיעה בו מוגבלת ל-40 קמ"ש. רכב שטח מיועד לארבעה אנשים לכל היותר.⁴

10. ייבוא רכבי שטח עוסקים שישה יבואנים ישירים בלבד, וביניהם אבניר חברה לרכב בע"מ (ביחד עם עופר חברה לרכב בע"מ, להלן **עופר אבניר**), לובינסקי בע"מ (להלן **לובינסקי**) וחברת קשר ימי בע"מ, לצד מטרו מוטור. כפי שניתן לראות בלוח 1 להלן, מדובר בתחום ריכוזי שבו שני היבואנים המובילים מחזיקים בהיקף פעילות של כ-91%.⁵

לוח 1 : רכבי שטח - היקפי פעילות כמותיים לפי יבואן ותוצר 2021-10.2022

יבואן	2021	2022	סך הכל
עופר אבניר	■	■	■
בומברדיה	■	■	■
סי.אף.מוטו	■	■	■
דוד לובינסקי	■	■	■
פולריס	■	■	■
מטרו מוטור	■	■	■

³ החברה מוחזקת בידי מטרו מוטור (אחזקות) בע"מ, המוחזקת בשרשרת ע"י תמר למדן (16.67%), חן למדן (16.67%), גדי אבירם (33.31%), והחברה הציבורית קרסו מוטורס בע"מ (33.33%).

⁴ סעיף 1 ו-39 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961.

⁵ אלא אם צוין אחרת, הנתונים המופיעים במסמך זה מתבססים על נתוני הרישום של משרד התחבורה.

טקסטרוני ⁶	■	■	■
ימאהה	■	■	■
סאגווי	■	■	■
קוואסאקי	■	■	■
קשר ימי	■	■	■
ימאהה	■	■	■
יבואנים נוספים ויבוא אישי	■	■	■

11. מהנתונים עולה כי מטרו מוטור מחזיקה אמנם בשלושה רישיונות יבוא לרכבי שטח, אולם לאור היקפי הפעילות הנמוכים שלה וקיומם של שני מתחרים משמעותיים, נראה כי לחברה תמריץ להתחרות ולהרחיב את פעילותה בתחום. בהתאם לכך, אנו ממליצים לחדש את רישיונה של מטרו מוטור ליבוא רכבי שטח מתוצר קוואסאקי.

ג. טרקטורי משא

12. טרקטור משא הוא סוג של כלי תחבורה ממונע, בעל ארבעה גלגלים לפחות המיועד לגרירה והובלת טובין, שהנהיגה בו היא באמצעות הגה ומהירות הנסיעה בו מוגבלת ל-40 קמ"ש. הבדל מהותי לעומת רכב שטח הוא קיומו של משטח הטענה בטרקטור המשא.

13. בדומה לרכבי שטח, ביבוא טרקטורי משא עוסקים שבעה יבואנים ישירים בלבד, וביניהם קבוצת עופר אבנר, קבוצת לובינסקי וחברת י. קמחי בע"מ, לצד מטרו מוטור. כפי שניתן לראות בלוח 2 להלן, מטרו מוטור היא המתחרה השנייה בגודלה בתחום זה, כאשר ללובינסקי היקף פעילות של מעל 50%.

לוח 2 : טרקטורי משא – היקפי פעילות כמותיים לפי יבואן ותוצר 2021-2022

יבואן	2021	2022	סך הכל
לובינסקי	■	■	■
פולריס	■	■	■
טיילור דן	■	■	■
מטרו מוטור	■	■	■
קוואסאקי	■	■	■
עופר אבנר	■	■	■
בומברדיה	■	■	■
סי.אף.מוטו.	■	■	■
מפרם סוכנויות	■	■	■
גון-דיר	■	■	■
קשר ימי	■	■	■
ימאהה	■	■	■
פגה	■	■	■
קלאב קאר	■	■	■
מכשירי תנועה ומכונות	■	■	■
קובוטה	■	■	■
יבוא אישי/ אחר	■	■	■

⁶ במסגרת הסכמות בין מטרו מוטור לרשות, בעקבות הקביעה בדבר הסדר כובל בין מטרו מוטור לימאהה ביחס לסגמנטים של רכבים תפעוליים וטרקטורונים, הפסיקה מטרו מוטור את התקשרותה עם חברת טקסטרוני. ראו קביעה בדבר הסדר כובל לפי סעיף 2(א) לחוק התחרות הכלכלית, תשמ"ח-1988: הסדר בין חברת מטרו מוטור שיווק (1981) בע"מ לחברת Yamaha Motor Europe N.V. (11.05.2021) רשות התחרות 501718.

14. בחודש ינואר 2023 מטרו מוטור החלה לשווק טרקטורי משא מתוצר Segway, שלא היו משווקים לפני כן בארץ. לפיכך, פעילותה בתחום מתמצה בהחזקת שני תוצרים שונים. עם זאת, לאור היקפי הפעילות שלה, שאינם משמעותיים, וקיומם של שני מתחרים משמעותיים נוספים, אנו ממליצים לחדש את רישיון של מטרו מוטור ליבוא טרקטורי מתוצר קוואסאקי.

ד. קטנועים

15. במסגרת הייעוץ בעניין סאן יאנג, שניתן ביום 01.09.2022, נותח ענף קטנועי הבנזין בהרחבה, ובפרט פעילותה של מטרו מוטור ביבוא קטנועי בנזין של ימאהה. המלצתנו, שעומדת בעינה, הייתה לאפשר למטרו מוטור להמשיך ולהחזיק באחד מרישיונות הייבוא בלבד, סאן יאנג או ימאהה. מעבר לכך, בשנים האחרונות קוואסאקי לא מייצרת קטנועים, כך שרישיון מטרו מוטור ליבוא קוואסאקי לא משפיע על ענף זה.

16. במסגרת ייעוץ הרשות בעניין גוגורו הוחלט כי פעילות מטרו מוטור בתחום הקטנועים החשמליים תיבחן בשנית במסגרת הבקשה לחידוש רישיון ימאהה. וזאת, נוכח החשש שנמצא מצבירת כוח שוק במקטע הקטנועים החשמליים החזקים, עקב החזקת החברה ברישיונות יבוא הן לתוצר גוגורו והן לתוצר ימאהה, אשר צפויים להיכנס לתחום.

17. נוכח האמור לעיל, בדיקתנו הנוכחית התמקדה בבחינת ההתפתחויות התחרותיות בתחום הקטנועים החשמליים החזקים מאז מתן הייעוץ שהוזכר לעיל, קרי מאי 2021. באוגוסט 2022, החלה מטרו מוטור לשווק קטנועים חשמליים מתוצר גוגורו, כך שהיקף הפעילות שלה עד כה בשנת 2022 עומד על כ- מסך הקטנועים החשמליים שנרשמו.

18. נוסף על כניסתה של גוגורו לישראל, מאז השלמת הבדיקה במסגרת ייעוץ הרשות בעניין גוגורו במאי 2021, טרם אירעו שינויים מרחיקי לכת במקטע הקטנועים החשמליים החזקים, ואי-הוודאות ביחס להתפתחות תחום הקטנועים החשמליים, ובפרט ביחס לכניסתם של שחקנים נוספים בתחום הקטנועים החשמליים, נותרה בעינה.

19. עם זאת, השינוי המשמעותי הנוסף במפת התחרות בתחום הקטנועים החשמליים החזקים הוא כניסתו הצפויה של Yadea לתחום. באפריל 2022 קיבלה קבוצת עופר אבנר רישיון יבוא לתוצר Yadea⁷, המייצר, בין היתר, קטנועים חשמליים שחלק ממאפייניהם דומים לקטנועים חשמליים חזקים. שיווקו של תוצר זה החל בימים אלו. כמו כן, בהמשך לנכתב בייעוץ הרשות בעניין גוגורו, המותג הספרדי Silence החל להימכר, כאשר בשנת 2022 נרשמו כ-40 קטנועים ממותג זה, המהווים כ- מסך הקטנועים החשמליים שנרשמו השנה.⁸ לפיכך, במקטע הקטנועים החשמליים בישראל משווקים כיום גוגורו, Silence ו-Yadea.⁹

20. בנוסף לשינויים שתוארו, נבחן צפי כניסתם העתידית של תוצרים נוספים למקטע הקטנועים החשמליים, וזאת, לצד אי-הוודאות שהוזכרה לעיל. אולם, מועד כניסתם של מתחרים נוספים, לרבות התוצרים המיובאים על-ידי מטרו מוטור עצמה, טרם ידוע.

⁷ היועצות ביחס להענקת רישיון יבואן ישיר לאבנר חברה לרכב בע"מ לתוצר Yadea, (06.04.2022), ראו: <https://www.gov.il/he/departments/legalInfo/avnir>.

⁸ הנתונים מעודכנים לאוקטובר 2022.

⁹ לשם שלמות התמונה, יצוין כי עופר אבנר החלה לאחרונה לשווק קטנוע חשמלי מתוצר Piaggio אשר מאופיין בטווח ומהירות נסיעה נמוכים משל קטנועים חזקים.

21. נוכח האמור לעיל, בשלב זה אנו ממליצים לאפשר למטרו מוטור לייבא קטנועים חשמליים של ימאהה וגוגורו, בכפוף להסכמת מטרו מוטור לבחינת רישיונות אלו במועד החידוש הקרוב שלהם. וזאת, למרות שהמועד הקרוב לבחינה תחרותית מחודשת של רישיון גוגורו, הוא שנת 2031 ואילך, בהתאם להוראות סעיף 18(ב) לחוק הריכוזיות.

ה. אופנועי כביש

22. בדיקה זו התמקדה במקטע אופנועי הכביש נוכח פעילותה המשמעותית של מטרו מוטור במקטע זה. שכן, פעילותה של מטרו מוטור בתחום אופנועי השטח (אנדורו) משנית יחסית, והיקפי הפעילות שלה בתחום זה אינם משמעותיים.

23. מבחינת היקפי הפעילות הכמותיים במקטע אופנועי הכביש בין ינואר 2020 ליוני 2022 (להלן **התקופה הנבחנת**), עולה כי מטרו מוטור היא היבואנית המובילה, עם היקף פעילות של מעל ל-40% במשך כל התקופה הנבחנת, המורכב כמעט לגמרי מקוואסאקי וימאהה. עוד עולה כי היקף פעילותה גבוה בפער משמעותי ממתחרותיה.

24. הבדיקה העלתה כי אופנועי הכביש השונים נפרשים על פני רצף תחרותי, כאשר מידת התחליפיות בין התוצרים השונים משתנה במידה מסוימת מדגם לדגם ומלקוח ללקוח. מידת הקרבה או הבידול התחרותי בין דגמים ותוצרים מושפעת מאפיינים שונים של האופנועים, ובהם סיווג האופנוע לסיווגי משנה, מחיר האופנוע, נפח המנוע, מערכות הבטיחות והאבזור, עיצוב האופנוע ורמות הגימור.

25. אופנועי כביש מחולקים בראש ובראשונה לסיווגי משנה: L1, L2, L3, המשליכים באופן ישיר על רישיון הנהיגה הנדרש.¹⁰ אמנם, סיווג המשנה של האופנוע אינו מהווה פרמטר יחיד לסיווג האופנוע על פני הרצף התחרותי, אולם בשל השוני בדרישות ברישיון הנהיגה בין סיווגי המשנה השונים, סיווג זה נמנה בין הקריטריונים המבחינים בין הדגמים השונים. להלן התפלגות אופנועי הכביש בשוק לפי סיווג משנה:

לוח 3: התפלגות סיווגי אופנועי כביש של כלל היבואנים

סיווג	2020	2021	2022	סך הכל
L1	5%	3%	1%	3%
L2	51%	60%	64%	57%
L3	44%	37%	35%	40%

26. בחינה הממוקדת במקטע אופנועי הכביש בסיווג L3 מחדדת את כוחה של מטרו מוטור בתחום זה. בסיווג זה, למטרו מוטור היקף פעילות גבוה במיוחד בתקופה הנבחנת, בפער של עשרות נקודות האחוז ממתחרותיה.

27. תמונה זו דומה במהותה לתמונה אשר עלתה ביחס לקטנועי הבנזין, במסגרת בחינת חידוש תוצר סאן יאנג מיום 1.9.2022. שכן, מטרו מוטור, המהווה השחקן המשמעותי במקטע, חולשת על רישיונות של שני תוצרים מובילים במקטע הפעילות.

28. בדומה לבדיקות קודמות, נבחנו פרמטרים נוספים המבחינים בין אופנועי הכביש השונים, ובהם נפחי המנוע של הדגמים השונים ומחיריהם. ככלל, מחיר האופנוע לצרכן עולה ככל שנפח המנוע עולה. אחת הסיבות לכך עשויה להימצא בפער במס הקנייה המוטל על רכבים דו-גלגליים, אשר

¹⁰ המחזיק ברישיון A רשאי לנהוג על כל סוגי האופנועים, המחזיק ברישיון A1 רשאי לנהוג על אופנועי L2 ו-L1 והמחזיק ברישיון A2 רשאי לנהוג על אופנועי L1 בלבד.

עולה ככל שנפח המנוע גבוה יותר. בפרט, נראה שיש ריכוזי דגמים בנפחים של עד 125 סמ"ק, 500-250 סמ"ק, ו-1350-600 סמ"ק.¹¹

29. בחינת פיזור המחירים הממוצעים של דגמי אופני הכביש של ארבעת יבואני הדו-גלגלי העלתה כי קיימת תחליפיות מסוימת בין דגמי שני התוצרים הנבחרים, ימאהה וקוואסאקי. תחליפיות זו באה לידי ביטוי, בין היתר, בבחינת מאפייני האופנועים, ובפרט נפח מנועם ומחירם. מהבדיקה עולה כי, ככלל, לצד פערי מחיר מסוימים בין התוצרים, קיימת חפיפה מהותית בין מחירי אופנועי הכביש של ימאהה וקוואסאקי, בפרט מסיווג L2 ו-L3.¹² יש לציין כי השוואת המחירים המוזכרת בבדיקה זו נערכה כאשר שני התוצרים מיובאים על-ידי מטרו מוטור. לפיכך, סביר להניח כי תמחור הדגמים השונים נעשה באופן המשרת את אינטרס החברה בפן הטוב ביותר ולא דווקא מתאר באופן מיטבי את מידת התחרות הפוטנציאלית בין שני התוצרים, במקרה שהיו מיובאים על-ידי שני יבואנים שונים המתחרים זה בזה.

30. אינדיקציות נוספות לקרבה התחרותית בין אופנועי הכביש של התוצרים המבוקשים עלו אף במסמכים פנימיים שהתקבלו ממטרו מוטור עצמה.

31. נוכח כל האמור לעיל, ניתן להסיק כי התוצרים ימאהה וקוואסאקי מהווים שני תוצרים מהותיים, המתחרים זה בזה על פני הרצף התחרותי של כלל אופנועי הכביש המיובאים לישראל.

32. ניתוח תחרותי

33. על סמך התמונה שהוצגה לעיל, ובדומה למסקנותינו אשר תוארו בהרחבה בייעוץ הרשות בעניין סאן יאנג, אנו סבורים כי החזקתה של מטרו מוטור בשני רישיונות ליבוא אופנועי כביש מתוצרת יצרנים יפנים גדולים, מפחיתה את התחרות שהייתה יכולה להיות על ליבם של לקוחותיה. זאת נוכח הקרבה התחרותית בין אופנועי הכביש של התוצרים האמורים על הרצף התחרותי, וקיומם של דגמים התחליפיים זה לזה, שכן אופנועי הכביש של ימאהה ושל קוואסאקי ממותגים כאופנועים יפניים ברמות יוקרה דומות.

34. צמצום התחרות בין שני התוצרים אל מול הלקוחות הרלוונטיים, יכול שיעשה במגוון דרכים כמו העלאת מחיר האופנועים, צמצום מגוון הדגמים המיובא לארץ ופגיעה באיכות השירות הניתן ללקוחות החברה. עקב כך שמטרו מוטור מחזיקה הן בימאהה והן בקוואסאקי, נמנעת תחרות אפקטיבית בין שני המותגים בארץ, אשר דומים במאפייניהם, למצער במקטעים של אופנועי כביש מסיווג L2 ואופנועי כביש מסיווג L3.

35. ההשפעה הנובעת מצמצום התחרות מתחזקת נוכח חסמי הכניסה וההתרחבות הקיימים בתחום הדו-גלגלי בכלל, ובתחום אופנועי הכביש בפרט. בדומה לממצאים במסגרת הייעוץ בעניין גוגורו ובעניין סאן יאנג, גם בנוגע לאופנועים, ישנו קושי משמעותי ליבואנים בארץ למצוא יצרנים מובילים שתוצריהם אינם מיובאים כבר כיום. הדברים מקבלים משנה תוקף בשל נטיית יצרני הרכבים להתקשר עם יבואן יחיד בכל מדינה.

¹¹ עיבוד רשות התחרות על נתונים שהתקבלו ממטרו מוטור, עופר אבנר, מאיר ולובינסקי. יש לציין כי ישנה זהות בין אופנועים בנפח עד 125 סמ"ק לסיווג L1; וכן כי מבין הנתונים, כל האופנועים בנפחים 500-125 סמ"ק בסיווג L2 ואופנועים בנפחים מעל 500 סמ"ק הם בסיווג L2 או L3.

¹² כאמור, סיווגי המשנה L2 ו-L3 מוגדרים לפי הספק, ולא נפח המנוע, אולם קיימת חפיפה מסוימת בין מאפיינים אלו.

36. כמו כן, בשל הסתמכות הלקוחות על קיומו של שוק יד-שניה מתפקד, הביקוש לאופנועים ממותג מסוים נובע גם מכך שיהיה ניתן למכור אותם בקלות בעתיד. כפי שנטען בייעוץ בעניין סאן יאנג, הסתמכות זו עשויה ליצור חסם התרחבות בפני יבואנים המייבאים מותגים חדשים, שאינם מבוססים דיו בענף, בעולם ובישראל כאחד. חסם התרחבות נוסף נובע מהקושי לפרוס כמות מספקת של נקודות שירות ומכירה, שיאפשרו גידול במכירות, הנובע מכך שמוסכים מורשים נוטים לעבוד רק מול היבואן בשל חשש שהכנסת מותג נוסף למוסך תפגע ביחסים עם היבואן. בכך נחסמת בפני יבואנים ישירים קטנים חלופה משמעותית לפריסת מוסכים מורשים. באופן עקיף, חסם התרחבות זה מהווה תמריץ שלילי לכניסה לשוק מלכתחילה ולכן מהווה גם חסם כניסה.

37. המשמעות של חסמים אלו היא חיזוק ההשפעה התחרותית הנובעת מהחזקת מטרו מוטור בשני התוצרים, בשל הקושי ליצור תחרות פוטנציאלית משמעותית ולהקים רסן תחרותי משמעותי לפעילותן של מטרו מוטור ומתחרותיה מצדם של יבואנים קטנים.

1. המלצה

38. המלצה זו דומה במהותה להמלצת הרשות בעניין סאן יאנג, ומתבססת בין היתר על ההנחה לפיה ויתור על אחד התוצרים בקטגוריה L על ידי מטרו מוטור, יביא לכך שגורם אחד יבחר לייבא את התוצר עליו מטרו מוטור תוותר.¹³ כפי שצוין מעלה, משיחות שקיימנו עם גורמים בענף במסגרת הייעוץ בעניין סאן יאנג, עולה כי קיים קושי משמעותי למצוא יצרני אופנועים מובילים שאינם מיובאים כיום לארץ. כמו כן, עלה כי ככל ומותג אופנועים מוביל (ובפרט קוואסאקי וימאהה) יהיה "פנוי" ולא ייובא על ידי יבואן כלשהו, יבואנים רבים יתחרו על ליבו של היצרן על מנת לייבאו לארץ. בנוסף משיחות שקיימנו עולה כי בסבירות גבוהה יהיה ביקוש ליבוא מותג מוביל גם מצד גורמים שאינם פעילים כיום בתחום הדו-גלגלי.

39. לפיכך, בדומה לנטען בייעוץ בעניין סאן יאנג, בעקבות אי חידוש הרישיון של מטרו מוטור לייבוא אחד התוצרים, יבואן אחר צפוי להיכנס בנעליה באופן שיביא למצב תחרותי עדיף משמעותית. וזאת, בין אם אותו יבואן מייבא כיום קטנועים בהיקף פעילות מצומצם, או שהוא פעיל בתחומי פעילות משיקים אשר יקלו על כניסתו לתחום יבוא הקטנועים. כמובן, החברה שתיכנס בנעלי מטרו מוטור ותחל לייבא את קוואסאקי או את ימאהה, צריכה להיות בעלת נתחי שוק נמוכים במקטעים בהם קוואסאקי או ימאהה פעילים, קרי אופנועים וקטנועים (ככל שימאהה יהיה המותג עליו תוותר מטרו מוטור). זאת, על מנת שהפיצול יביא למצב תחרותי עדיף משמעותית בתחום האופנועים, ולא יפגע במקביל בתחרות בתחום הקטנועים.

40. נוכח נתחי השוק הגבוהים של מטרו מוטור בשיווק אופנועי כביש, כאשר היא משווקת הן את אופנועי המותג ימאהה והן את אופנועי המותג קוואסאקי, ובפרט במקטעי אופנועי הכביש מסיווג L2 ו-L3, המלצתנו היא לאפשר למטרו מוטור להמשיך ולהחזיק באחד מרישיונות הייבוא בלבד, ימאהה או קוואסאקי, דהיינו לאשר את חידוש הרישיון רק בתנאי שתוותר על השני, או לחלופין שלא לאשרו. על ידי פיצול בין שני התוצרים ויבואם על ידי שני יבואנים שונים, תוכל להתפתח תחרות בין אופנועי ימאהה לאופנועי קוואסאקי כיוון שלכל יבואן יהיה תמריץ להתחרות באופן הטוב ביותר אל מול התוצר השנייה – להגדיל כמה שיותר את מכירות המותג אותו הוא מייבא,

¹³ מטרו מוטור מייבאת תוצרים אלו גם בקטגוריה T אך ניסיון העבר מלמד כי ישנה התכנות עסקית לייבוא קטגוריות שונות על ידי יבואנים שונים ביחס לאותו תוצר. משכך, המלצתנו מתייחסת לרישיונות בקטגוריה L בלבד.

להוזיל את המחירים ללקוח, לשפר את איכות השירות ועוד. בנוסף, פיצול בין שני המותגים עשוי להפחית את כוח המיקוח של מטרו מוטור מול המוסכים המורשים שלה. בהתאם לכך, סביר כי יפחתו חסמי הכניסה וההתרחבות העומדים בפני יתר היבואנים הקטנים, מה שצפוי גם כן לקדם את התחרות בייבוא ומכירת אופנועים.

41. אנו זמינים לכל שאלה או הבהרה.

בברכה ובכבוד רב,

תום כהן, עו"ד



רשות התחרות