

ירושלים, י' ניסן תשפ"ג  
01 אפריל 2023

לכבוד  
מר אבנר פלור,  
מ"מ מנכ"ל וסמנכ"ל בכיר תנועה  
משרד התחבורה

שלום רב,

**הנדון: היועצות ביחס להוספת משאיות מתוצר GEELY לרישיון היבואן הישיר שבידי חברת יוניברסל**

**משאיות ישראל בע"מ**

סימוכין: פנייתכם מיום 18.08.2022, מכתבנו מיום 28.09.22

בנוגע לפנייתכם לקבלת ייעוץ להוספת תוצר GEELY (להלן ג'ילי) בקטגוריית N2, קרי, משאיות שמשקלן נע בין 3.5 ל-12 טון, לרישיון היבואן הישיר שבידי חברת יוניברסל משאיות ישראל בע"מ (להלן יוניברסל), מכוח סעיף 41 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשע"ו-2016, הריני להשיב כדלקמן:

1. בפנייתכם נתבקשה רשות התחרות (להלן הרשות) לייעץ ביחס להוספת רישיון יבואן ישיר ליוניברסל עבור משאיות חשמליות מסוג N2 מתוצר ג'ילי. 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 מהוספת התוצר המבוקש לרישיון היבואן שבידי יוניברסל. הבדיקה כללה בחינה של מקטעי פעילות שונים בתחום יבוא המשאיות, הן משאיות דיזל במשקלים שונים והן משאיות חשמליות. בין היתר, בבדיקה נבחנה ההשפעה התחרותית המיידית ממתן הרישיון, במסגרתה יוניברסל צפויה לייבא משאיות חשמליות מתוצר ג'ילי בלבד, וכן ההשפעה התחרותית בעתיד, כאשר לתוצרים שכיום ברישיונותיהם של יוניברסל והצדדים הקשורים לה צפויות להיות משאיות חשמליות העומדות בתקינה הנדרשת כך שניתן יהיה לייבאן לישראל.
3. יובהר כי במסגרת הבדיקה נאסף מידע רב מיוניברסל, הצדדים הקשורים לה וכן צדדים שלישיים שונים לשם גיבוש המלצה זו. נוכח רגישות המידע, מסמך זה יכלול אך ורק מידע אשר אינו טומן בחובו סודות מסחריים, הגם שההמלצה, כאמור לעיל, מבוססת על מידע נוסף.
4. ממצאי הבדיקה הם כי ליוניברסל ולצדדים הקשורים לה פעילות ענפה כבר היום בייבוא משאיות דיזל לישראל, וכי חלק מהתוצרים של היצרנים אותם הם מייבאים אף צפויים להיכנס לשוק החשמלי בעתיד. בהמשך לכך, נמצא, כי ייבוא משאיות חשמליות מתוצרת ג'ילי על ידי יבואן

שאינו יוניברסל יביא להגברת התחרות בתחום המשאיות בכלל וכן בתחום המשאיות החשמליות בפרט.

5. יובהר שנוכח המוניטין האיכותי שצבר ג'ילי בישראל, עולה מהבדיקה כי יש בנמצא יבואנים נוספים שיהיו מעוניינים לייבאו.

6. בהתאם לכך, המלצת הממונה על התחרות (להלן הממונה) היא שאין מקום להוסיף את תוצר ג'ילי לרישיונה של יוניברסל.<sup>1</sup> והכל, כפי שיפורט להלן.

#### הצדדים לבקשה והבקשה

7. יוניברסל היא חברה פרטית בעלת רישיון ליבוא משאיות מתוצר איסוזו (N1, N2 ו-N3),<sup>2</sup> המיוצרות ביפן.<sup>3</sup> נכון להיום, ליוניברסל פעילות משמעותית ביבוא משאיות דיזל במסגרת רישיונה, כאשר לתוצר איסוזו אין כיום משאיות חשמליות העומדות בתקינה הנדרשת לשם ייבואן לישראל, כפי שיפורט בהמשך.

8. יוניברסל מוחזקת בידי יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ (להלן UMI)<sup>4</sup> (50%) ועל ידי תעבורה אחזקות בע"מ (להלן תעבורה)<sup>5</sup> (50%), אשר פעילות אף הן בתחום יבוא המשאיות. UMI בעלת רישיונות יבואן ליבוא משאיות מתוצרים שברולט וקאדילק (N1, N2).<sup>6</sup> בנוסף, תעבורה פעילה גם היא ביבוא משאיות ומחזיקה ברישיונות ליבוא משאיות לתוצרים DAF, TATRA, DENNIS, KENWORTH ו-EAGLE, SINOTRUK, כאשר עיקר פעילותה בתחום הוא ביבוא משאיות דיזל מתוצרת DAF. כמו כן, ליוניברסל חברת אחות, דלק מוטורס-קומסקו משאיות, שותפות מוגבלת (להלן דלק-קומסקו),<sup>7</sup> האוחזת ברישיון יבואן לתוצר FORD TRUCKS.<sup>8</sup>

9. נכון למועד הבדיקה, יוניברסל, UMI, תעבורה ודלק-קומסקו (להלן ביחד קבוצת יוניברסל), לא מייבאות ומשווקות באופן מסחרי משאיות חשמליות לישראל.

10. במסגרת בקשת הרישיון, יוניברסל מעוניינת לייבא משאיות חשמליות מתוצר ג'ילי, תאגיד רכב חשמלי סיני, בקטגוריית N2, קרי, משאיות שמשקלן נע בין 3.5 ל-12 טון. קבוצת ג'ילי אחזקות<sup>9</sup> היא חברה ציבורית אשר מניותיה נסחרות בבורסת הונג קונג. משאיות אלו הן משאיות קלות אשר

---

<sup>1</sup> ככל שיוצע לצמצם את ריכוז הרישיונות שבידי קבוצת יוניברסל באופן שיאפשר את קידום התחרות עם הוספת תוצר ג'ילי לרישיונה, רשות התחרות תהיה נכונה לערוך בחינה תחרותית בהתאם להצעה שתוצע.

<sup>2</sup> קטגוריית N, הכוללת רכבי משא מסחריים, נחלקת לשלושה לסיווגים: N1 - רכב מסחרי ומשא ורכב עבודה במשקל כולל מותר עד 3,500 ק"ג; N2 - רכב מסחרי ומשא ורכב עבודה שמשקלו הכולל המותר עולה על 3,500 ק"ג ועד 12,000 ק"ג; ו-N3 - רכב מסחרי ומשא ורכב עבודה במשקל כולל מותר העולה על 12,000 ק"ג.

<sup>3</sup> תוקף רישיון היבואן למשאיות מתוצר איסוזו הוא 28.12.27. בנוסף, יוניברסל אוחזת ברישיונות יבואן לתוצרים איסוזו ו-SUNWIN בסיווג M3.

<sup>4</sup> UMI היא חברה ציבורית המוחזקת בידי קומסקו (50%), מזרח אחזקות (39%) וטאלדן מוטורס (10.93%).  
<sup>5</sup> תעבורה מוחזקת על ידי מר אברהם לבנת (60.08%), לאומי פרטנרס בע"מ (19.96%), הפניקס פנסיה וגמל בע"מ (6.86%) והפניקס חברה לביטוח בע"מ (13.10%).

<sup>6</sup> בנוסף, UMI אוחזת ברישיונות יבואן לתוצרים שברולט, קאדילק ואיסוזו בקטגוריית M.  
<sup>7</sup> שותפות מוגבלת המוחזקת בחלקים שווים בידי דלק מוטורס בע"מ וקומסקו בע"מ, המחזיקה ב-50% ממניותיה של יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ.

<sup>8</sup> יובהר כי הניתוח במכתב זה מתייחס אך ורק לפעילותה של דלק מוטורס בע"מ (להלן דלק מוטורס) במסגרת השותפות בדלק-קומסקו, כך שיתר פעילותה בתחום המשאיות לא יוחס לפעילות הקבוצה.

<sup>9</sup> החברה היא בשליטת Zhejiang Geely Holding Group Limited, חברה פרטית המאוגדת ברפובליקה העממית של סין (PRC) שבבעלותו המלאה של מר לי שופו.

צפויות לשמש לחלוקה והפצה. לקבוצה רכבים פרטיים (M1) המיובאים לישראל על-ידי גיא מוביליטי בע"מ,<sup>10</sup> וכעת הקבוצה מעוניינת להתחיל לשווק את משאיותיה בישראל.

11. בבדיקה עלה כי תוצר ג'ילי נתפס בעיני גורמים הפעילים בתחום כמותג איכותי ויוקרתי, וצפוי להתעורר ביקוש רב למשאיותיו.

### מקטעי פעילות

12. קטגוריות המשאיות השונות נבדלות זו מזו במגוון פרמטרים. אחד הפרמטרים הברורים אשר מבדילים בין משאיות הנכללות בסיווג N2 (משקל כולל של 3.5-12 טון) לסיווג N3 (משקל כולל מעל 12 טון) הוא דרגת רישיון הנהיגה הנדרש.<sup>11</sup>

13. פרמטר משמעותי נוסף המבחין בין המשאיות השונות בעיני הלקוחות הוא משקלה הכולל של המשאית, באופן המשפיע על ייעוד המשאית והשימוש בה. הבדיקה העלתה כי לקוחות ייטו להסתכל על טווח משקל מצומצם יותר מזה המוגדר בסיווג N2 (3.5-12 טון), אולם טווח זה משתנה מלקוח ללקוח בהתאם להעדפותיו וצרכיו. לצד דרישות הרישיון למשאיות במשקל מעל ל-12 טון, שהוזכרו לעיל, קיימות דרישות נוספות המשתנות בהתאם למשקל המשאית בתוך סיווג N2 (ביחס למשאיות מעל 8 טון ומעל 10 טון), העשויות להשפיע על שיקולי הלקוחות בעת בחירת המשאית.<sup>12</sup> בהתאם לכך, יש לקוחות שבמעמד רכישת המשאית ישקלו משאיות עד 8 טון בלבד ויש כאלו שישקלו מנעד רחב יותר של משקלים, עד 12 טון, לצד שקילת מאפיינים נוספים המבדילים בין סוגי המשאיות השונות.

14. לבסוף, אופן הנעת המשאית מהווה פרמטר אשר צפוי להבחין בין סוגי המשאיות השונות, עם כניסתן של משאיות חשמליות לישראל, כפי שיפורט בהמשך.

15. יצוין כי לקראת השלמת הבדיקה יוניברסל העלתה טענה כי אחד הפרמטרים החשובים המבחינים בין משאיות הוא משקל ההעמסה, קרי, המשקל הפנוי להובלה (המחושב כמשקלה הכולל של המשאית בניכוי משקל המשאית עצמה).

מעבר לכך, משיחות עם לקוחות עולה כי משקלה הכולל של המשאית הוא הפרמטר המרכזי בבחינת משאיות ואילו משקל ההעמסה מהווה שיקול מסוים מבין כלל השיקולים ונגזר פעמים רבות ממשקלה הכולל של המשאית, שכן ככלל, היקף המשא שמשאית יכולה לשאת עולה בהתאמה למשקלה. לבסוף, בחינת היקפי פעילות המחושבים לפי משקל ההעמסה של המשאיות מעלה תמונה תחרותית דומה לזו המוצגת במכתב זה.<sup>14</sup>

16. עוד נטען כי מסחריות עשויות להוות חלופה קרובה למשאיות קלות, שכן במקרים רבים משקל ההעמסה בין החלופות יהא דומה. טענה זו, נסתרה אף היא, שכן לקוחות עימם שוחחנו אינם רואים חלופה זו כחלופה קרובה למשאיות הובלה קלות. נמצא כי היצע המסחריות המיובא לישראל במשקל מעל

<sup>10</sup> גיא מוביליטי בע"מ מוחזקת על ידי יוניון השקעות ופיתוח בע"מ (80%) ועל ידי מר רן דנאי (20%).  
<sup>11</sup> לנהיגה במשאיות בסיווג N2 נדרש רישיון בדרגה C1 ואילו לנהיגה במשאיות בסיווג N3 נדרש רישיון נהיגה בדרגה C.

<sup>12</sup> שימוש במשאית ב-8 טון ומעלה דורש התקנת מכשיר טכוגרף (הקופסא השחורה של המשאית) ושימוש במשאית ב-10 טון ומעלה תחייב את הרכבת להציג תעודה מקצין בטיחות.

<sup>14</sup> נוכח האמור לעיל ולשם הנוחות, אלא אם צוין אחרת, המונח משקל במכתב זה יתייחס למשקלה הכולל של המשאית.



4.5 טון הוא מוגבל, מחיריהם של דגמי המסחריות המיובאות גבוהים ממחירי המשאיות במשקלים דומים וכן טווח משקל ההעמסה קטן יותר. משכך נמצא כי המסחריות אינן מהוות תחליף קרוב למשאיות הובלה קלות. על אף האמור ולמען הזהירות, נבחנו היקפי פעילות ביבוא מסחריות ומשאיות קלות במיוחד. בחינה זו אמנם מובילה להרחבה של מספר השחקנים הרלוונטיים אך מותירה היקפי פעילות משמעותיים בידי קבוצת יוניברסל.<sup>15</sup>

17. לצד האמור לעיל, הבדיקה העלתה כי קיימים לקוחות רבים המחזיקים ציי משאיות הכוללים משאיות ממשקלים מגוונים, בהתאם לצרכיהם השונים. ככלל, לקוחות אלו נוטים להתקשר עם היבואן בהסכמי ליסינג או בהסכמים לקבלת טיפול ושירות ביחס לצי המשאיות שבידם. משירות עם לקוחות אלו מסתמן כי כאשר הם מעוניינים להגדיל את צי המשאיות שבידם, הם ייטו לרכוש משאיות בודדות. אולם, בנקודת זמן בה הם נדרשים לרענן את צי המשאיות שבידם, לקוחות אלו ייטו לקנות מספר רב של משאיות, ובמקרים רבים משאיות מטווחי משקל שונים.

#### היקפי פעילות ביבוא משאיות דיזל

18. מבחינת היקפי הפעילות בין השנים 2019-2022 ביבוא כלל המשאיות בקטגוריה N2,<sup>16</sup> עולה כי יוניברסל נמנית בין החברות המובילות במקטע ואוחזת בהיקפי פעילות משמעותיים, המסתכמים ב- [REDACTED] במוצע במהלך התקופה. בבחינת היקפי פעילות קבוצת יוניברסל, לקבוצה היקפי פעילות משמעותיים אף יותר ומסתכמים [REDACTED] במוצע במהלך התקופה. היקפי פעילות אלו גבוהים לאורך השנים ובפער מהמתחרה הקרובה ביותר.

19. משאיותיה של ג'ילי, נכון להיום, כוללות משאיות של עד 8 טון. הפעילות בתחום המשאיות נבחנת בטווחי משקל שונים, כאשר לקוח ייטה לראות כחלופות קרובות יותר משאיות במשקל דומה. לכן, כשלב ראשון, נבחנו היקפי הפעילות ביבוא משאיות דיזל במשקל הנע בין 4-8 טון, בדומה למשאיותיה של ג'ילי. שכן, משאיות אלו צפויות להוות תחליף הקרוב יותר למשאיותיה של ג'ילי. בבחינה זו, חלקה בשוק של קבוצת יוניברסל מסתכם [REDACTED] במוצע במהלך התקופה הנבחנת. לוח 1: חלקה בשוק של קבוצת יוניברסל ביבוא משאיות במשקל 4-8 טון, 2019-2022

יבואן ותוצר	2019	2020	2021	2022	ממוצע
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

20. בנוסף לבחינה זו, נבחן חלקה של קבוצת יוניברסל במקטע הכולל משאיות הנבדות במעט ממשאיותיה הנוכחיות של ג'ילי (אשר כאמור הן עד 8 טון), אולם עדיין נכללות בסיווג N2. שכן, ניתוח זה רלוונטי ביחס ללקוחות אשר יהיו מעוניינים ברכישת משאיות ויתלבטו בין משאיות בטווח משקל גבוה יותר, הנע בין 8-12 טון.

לוח 2: חלקה בשוק של קבוצת יוניברסל ביבוא משאיות במשקל 8-12 טון, 2019-2022<sup>17</sup>

<sup>15</sup> [REDACTED]  
<sup>16</sup> אלא אם צוין אחרת, היקפי הפעילות המוצגים במכתב זה מבוססים על נתוני רישום של משאיות דיזל, אשר הועברו על-ידי משרד התחבורה.

יבואן ותוצר	2019	2020	2021	2022	ממוצע

21. מהנתונים עולה כי חלקה של קבוצת יוניברסל במקטע זה בתקופה הנבחנת הוא משמעותי ביותר ומסתכם [REDACTED] בממוצע בתקופה הנבחנת. בדומה להיקפי הפעילות במקטע N2 בכללותו, שיעורים אלו יציבים יחסית לאורך השנים וגבוהים משמעותית מיתר השחקנים במקטע.

22. לבסוף, בחינת פעילותה של קבוצת יוניברסל בהתאם לפילוחים המופיעים במסמכיה הפנימיים של יוניברסל, מעידים על היקפי פעילות דומים ולעיתים אף משמעותיים מאלו שהוצגו לעיל עבור הקבוצה.

### תחום המשאיות החשמליות

23. נכון להיום, יבוא משאיות חשמליות לישראל הוא תחום אשר נמצא בחיתוליו. הבדיקה העלתה כי בטווח הארוך, תחום המשאיות החשמליות צפוי להתפתח ולשגשג, אולם מעבר הלקוחות ממשאיות דיזל למשאיות חשמליות צפוי לקחת זמן. ראשית, היצע המשאיות החשמליות העומדות בתקינה הנדרשת, כפי שיפורט להלן, הוא מוגבל בשלב זה. משיחות שקיימנו עם השוק, עולה כי החסם המשמעותי ביותר נוגע לטווחי הנסיעה של המשאיות החשמליות, בשל הקושי מצד הלקוח להטעין משאית באמצע היום. חסם נוסף שעלה הוא המס המוטל על משאיות חשמליות (בניגוד לרכבים פרטיים חשמליים הפטורים ממס) המפחית במידה מסוימת את כדאיות המעבר. בהתאם לכך, גורמים בשוק צופים כי המעבר למשאיות חשמליות יהיה הדרגתי. קרי -שבשנים הקרובות המשאיות החשמליות לא צפויות להחליף באופן מלא את משאיות הדיזל, אך מספר הלקוחות אשר צפויים לשקול רכישת משאית חשמלית ילך ויגדל עם השנים, כתוצאה מהרחבת ההיצע המיובא לישראל ושיפור מאפייני המשאיות החשמליות, ובראשם הרחבת טווחי הנסיעה.

24. כרקע לבחינת ההשפעה התחרותית מהוספת תוצר ג'ילי לרישיונה של יוניברסל, נבחן הצפי לייבוא משאיות חשמליות מתוצרים שונים במקטע N2, הן ביחס לתוצרים המיובאים כיום על-ידי קבוצת יוניברסל או שבכוונתה לייבאם והן ביחס לתוצרים המיובאים בידי יבואנים מתחרים. נוכח העובדה כי מדובר בשוק הנמצא בחיתוליו, נוסף על איסוף המידע בדבר המשאיות החשמליות העומדות כבר היום בתקינה הנדרשת, נבחן הצפי לייבוא תוצרים נוספים בעתיד הקרוב, בהינתן המידע הידוע נכון למועד עריכת הבדיקה.<sup>18</sup>

#### **א. צפי לייבוא משאיות חשמליות בידי קבוצת יוניברסל**

25. מבדיקת התוצרים המיובאים בידי קבוצת יוניברסל, אותרו מספר תוצרים אשר צפויים להיות רלוונטיים לתחום המשאיות החשמליות, אשר נמצאים בשלבים שונים מבחינת הליך כניסתם לשוק הישראלי.

26. איסוזו, עורכת כיום שיתופי פעולה שונים בתחום החשמלי ונמצאת בשלבים מתקדמים להשקת משאיות חשמליות ביפן.<sup>19</sup> יצוין כי עם השקתן של משאיות חשמליות מתוצר איסוזו אשר עומדות בתקינה הנדרשת, יוניברסל תהיה רשאית לייבאם לישראל מכוח רישיונה הנוכחי, ללא צורך

<sup>18</sup> כפי שהוזכר לעיל, נוכח רגישות המידע, מסמך זה יכלול אך ורק מידע אשר אינו טומן בחובו סודות מסחריים, הגם שההמלצה מבוססת על מידע נוסף.

<sup>19</sup> ראו לדוגמא:

[https://www.isuzu.co.jp/world/newsroom/details/20230307\\_02.html](https://www.isuzu.co.jp/world/newsroom/details/20230307_02.html)

בבחינה תחרותית נוספת. פעילות זו תהיה פעילות משיקה לפעילותה כיבואנית משאיות דיזל מתוצר זה, כך שסביר להניח כי משאיות אלו לא ייובאו בידי יבואנים מתחרים באופן נפרד.

27. DAF, לעומת איסוזו, מייצרת כבר מזה תקופה משאיות חשמליות באירופה. משאיות אלו נכללות בסיווג N3,<sup>20</sup> כלומר מאופיינות במשקלים גבוהים מאלו של ג'ילי, ועומדות בתקינה הנדרשת בישראל. תוצר KENWORTH, המיובא אף הוא בידי תעבורה, הוא למעשה יצרן הקשור ל-DAF, הפועל בארה"ב ומציע משאיות חשמליות במפרט דומה לאלו של DAF, כך שהן מאופיינות, נכון להיום, במשקל גבוה מאלו של ג'ילי.

28. FOTON הוא תוצר סיני הכולל כיום משאיות ואוטובוסים חשמליים העומדים בתקינה הנדרשת לשם ייבואם לישראל. האוטובוסים החשמליים של התוצר מיובאים כיום על-ידי טי.י.בי. תחבורה מתקדמת בע"מ (להלן TUB), מיזם משותף המוחזק בידי תעבורה (50%), כאשר יתרת מניות המיזם מוחזקות בידי יוניון השקעות ופיתוח בע"מ (40.1%) ומר רן דנאי באמצעות אי.בי.אי ניהול נאמנויות (9.9%). נכון להיום, TUB אוזחת ברישיון לייבוא אוטובוסים בלבד מתוצר זה, [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

29. לשם שלמות התמונה, יצוין כי אילו תחליט TUB לייבא [REDACTED] היא תידרש להגיש בקשת רישיון נפרדת, שתצריך ייעוץ ענפי בהתאם לחוק הריכוזיות ובקבלת פטור מהסדר כובל בהתאם לחוק התחרות הכלכלית, התשמ"ח-1988 (להלן חוק התחרות). בחינת ההשפעה התחרותית מהוספת תוצר זה תיעשה בעת הרלוונטית ובהתאם להתפתחויות התחרותיות בתחום, ככל שיתרחשו.

30. לפיכך, מבחינת מצבת הרישיונות בהם אוזחת קבוצת יוניברסל כבר היום, נמצא כי תוצרים המיובאים כיום בידי קבוצת יוניברסל נמצאים בשלבים שונים להשקת משאיות חשמליות במקטע הרלוונטי, וכי קיימת אפשרות סבירה שתרחיב את פעילותה למשאיות חשמליות מתוצרים נוספים.

ב. צפי לייבוא משאיות חשמליות בידי יבואנים מתחרים

31. לאחר בחינת סטטוס התוצרים המיובאים בידי קבוצת יוניברסל, נפנה לבחינת ההיצע הכולל למשאיות חשמליות בישראל במקטע N2. לטענת יוניברסל, יצרני המשאיות האירופאיים טרם השיקו משאיות חשמליות, אולם רבים מהם נמצאים בשלבים שונים של תהליכי הייצור והפיתוח. הבדיקה העלתה, כי בשלב זה היצע המשאיות החשמליות העומדות בתקינה הנדרשת לצורך ייבואן בישראל מוגבל.

32. שלמה מוטורס בע"מ (להלן שלמה) ומאיר הן היבואניות היחידות המייבאות לישראל תוצר הכולל משאיות חשמליות, BYD ו-VOLVO, בהתאמה, והן עושות את צעדיהן הראשונים בתחום. יש לציין כי בעוד שמשאיותיה החשמליות של BYD צפויות להוות תחליף לאלו של ג'ילי, בשלב זה משאיותיה החשמליות של VOLVO מאופיינות במשקל גבוה יותר (עד 16 טון ועד 27 טון), תחת סיווג N3, כך שאינן מהוות תחליף קרוב למשאיותיה של ג'ילי, הרלוונטיות לטווח משקל נמוך יותר. משכך, הניתוח במסמך זה לא יתייחס למשאיותיה של VOLVO כחלק מהשוק הרלוונטי. כמו

<sup>20</sup> ראו פירוט בקישור הבא:

<https://www.daf.co.uk/en-gb/trucks/alternative-fuels-and-drivelines/battery-electric-vehicles?MarketCode=GB>

<sup>21</sup> ראו לדוגמא:

<https://www.foton-global.com/news/foton-southern-europes-first-batch-of-ev-trucks-have-landed>



כן, במהלך הבדיקה אותר תוצר נוסף אשר עשוי לסיים את פיתוחו ולהיכנס לישראל במקטע הרלוונטי עד סוף שנת 2023, אם כי על פי היבואן, אין ודאות לגבי עמידת היצרן במועד השקה זה. לבסוף, נמצא לבסוף כי תוצרים נוספים אשר שמם הוזכר כמתחרים עתידיים העשויים להיות חלק מהשוק הרלוונטי אינם צפויים להוות חלופה קרובה למשאיותיה של ג'ילי.<sup>33</sup> לסיכום פרק זה, בעוד שקבוצת יוניברסל שואפת להרחיב את פעילותה בתחום המשאיות החשמליות, הרי שלעת הזו היצע המשאיות החשמליות הרלוונטי לישראל ולמקטעים בהם פועלת ג'ילי מוגבל למדי. נכון למועד הבדיקה, היצע זה כולל אך ורק משאיות חשמליות מתוצר BYD המיובא על ידי שלמה וכן יתכן תוצר נוסף שמשאיותיו צפויות להוות תחליף למשאיותיה של ג'ילי, עם ייבואן לישראל.

#### תחליפיות בין משאיות דיזל למשאיות חשמליות

34. מטבע הדברים, לקוחותיה של ג'ילי ושל יתר יבואני המשאיות החשמליות צפויים להיות אותם לקוחות אשר רוכשים כיום משאיות דיזל ושוקלים כעת להחליף את משאיותיהן במשאיות חשמליות. משיחות עם מתחרים ולקוחות עולה כי בתקופה הקרובה הלקוחות אכן צפויים להשוות את מאפייני המשאיות, מחיריהן ומידת הכדאיות ברכישת משאית חשמלית. בהתאם לממצאי השוואה זו, יכריעו האם לרכוש משאית חשמלית או משאית דיזל.

35. הטענה בדבר תחליפיות בין משאיות דיזל למשאיות חשמליות עלתה באופן ברור אף מצד יוניברסל עצמה במהלך הבדיקה. מיוניברסל נמסר כי ג'ילי ואיסוזו צפויות להתחרות על אותו פלח שוק, שכן הפרמטר המהותי ביחס למשאיות הוא המשא שזו יכולה להוביל. ואכן, משאיות שני התוצרים צפויות להוות משאיות הובלה וחלוקה במשקלים דומים. לבסוף, במסמכיה הפנימיים של יוניברסל

מחזק את הטענה בדבר התחליפיות בין משאיות דיזל למשאיות חשמליות בתקופה הקרובה, שכן משקף באופן קונקרטי את ההתלבטות אותה צפוי לשקול הלקוח הפוטנציאלי.

36. בהתאם לכך, יבואני משאיות הדיזל והמשאיות החשמליות צפויים לפעול על פני רצף תחרותי ולהתחרות על ליבו של לקוח אשר שוקל לרכוש משאית חשמלית. אמנם, משאיותיהן החשמליות של ג'ילי ו-BYD עשויות להוות תחליף קרוב יותר זו לזו, אולם, כפי שפורט לעיל, בבואם לרכוש משאית לקוחות שוקלים מגוון רחב של מאפיינים, בראש ובראשונה משקל המשאית, איכותה ומחיר המשאית ותחזוקתה. לפיכך, בהינתן היצע מוגבל למדי של משאיות חשמליות, משאיות הדיזל במשקלים מקבילים צפויות להוות תחליף משמעותי בפני לקוחות הבוחנים רכישת משאית חשמלית.<sup>22</sup>

#### ניתוח תחרותי

37. לאחר בחינה מעמיקה של מאפייני השוק והגורמים הפועלים בו, מסקנתנו היא כי הוספת תוצר ג'ילי לרישיון היבואן שבידי יוניברסל עלולה לפגוע בתחרות במקטע ייבוא ושיווק משאיות במשקל עד 8 טון, ביחס לחלופה בה תוצר זה ייבוא בידי יבואן מתחרה. שכן, נוכח פעילותה הנוכחית של הקבוצה במקטע משאיות הדיזל, ובשנים הקרובות אף בהתייחס לפעילותה הצפויה במקטע המשאיות החשמליות כשלעצמו, עולה חשש שהתחרות בשוק המשאיות עד 8 טון תהיה פחותה

---

<sup>22</sup> יצוין כי במסגרת הבדיקה נבחנו, בין היתר, היקפי פעילותן הצפויים של יוניברסל ושלמה מוטורס בייבוא משאיות חשמליות, אולם נוכח רגישות המידע נתונים אלו אינם מפורטים במסמך זה.

ביחס למצב עולם שבו משאיות ג'ילי ייבואו ויימכרו בישראל על ידי יבואן אחר.<sup>23</sup> והכל, כפי שיפורט להלן.

38. כפי שהוזכר, הניתוח המובא במסמך זה משווה בין מצב עולם בו תוצר ג'ילי ייבוא בידי יוניברסל אל מול מצב עולם בו התוצר ייבוא בידי יבואן מתחרה, שכן בדיקתנו העלתה כי זהו התרחיש החלופי הסביר.

39. למעשה, עם מתן רישיון הייבוא של תוצר ג'ילי ליוניברסל, התמריץ של יוניברסל יהיה לשווק את תוצר ג'ילי בתנאים פחות אטרקטיביים (מחירים גבוהים או כמויות מצומצמות) ביחס למשווק שאינו שחקן משמעותי בתחום, וזאת על מנת לשמר את מכירותיה ביתר התוצרים שמייבאת במשאיות הדיזל. לחילופין, יוניברסל עלולה למשל להימנע מהצעת הנחות על משאיות דיזל ללקוח אשר שוקל לרכוש משאית חשמלית, מאחר שתפנים את רווחיה הצפויים ממכירת משאיותיה החשמליות של ג'ילי. דרך פעולה זו מתבססת, בין היתר, על יחסיה המתמשכים של יוניברסל עם לקוחותיה הקיימים, כמו גם המשא ומתן הפרטני המתקיים בדרך כלל אל מול לקוחותיה. בהתאם לכך, החשש הוא מכך שיוניברסל אמנם תכניס את תוצר ג'ילי לשוק, אך תתחרה באמצעותו בעצימות נמוכה בהשוואה לעוצמת התחרות שהיה מעורר יבואן אשר אין לו פעילות כה משמעותית בתחום משאיות הדיזל, שכן הדבר יהיה רווחי יותר עבורה. לכניסתו של תוצר ג'ילי פוטנציאל לייצר תחרות בתחום, ואילו ייבואו לישראל בידי יוניברסל עלולה להקהות תחרות זו. שכן, התמריץ של קבוצת יוניברסל לפעול כך מתחדד נוכח היקפי פעילותה המשמעותיים ביבוא משאיות הדיזל המיובאות בידה כיום, ובפרט איסוזו, כפי שהוצג לעיל.

40. לכאורה, ניתן היה לטעון כי קיומן של מתחרות נוספות במקטע החשמלי, עשוי היה להפחית ואף לבטל את תמריצה של יוניברסל לצמצם את התחרות הפוטנציאלית מיבוא משאיותיה החשמליות של ג'ילי. שכן, ביכולתן של מתחרות אלו להתחרות על לב הלקוח גם במקרה שיוניברסל תבחר לצמצם את התחרות מצידה, מעצם היותן מתחרות קרובות יותר למשאיותיה של ג'ילי ביחס למשאיות דיזל המיובאות בידי יוניברסל. אולם, טענה זו אין בה ממש. כאמור, משאיות הדיזל עדיין מהוות תחליף גם עבור לקוחות רבים שיכולים להסתפק בטווחי הנסיעה הנמוכים של המשאיות החשמליות המוצעות כיום. לפיכך, גם אם ברצף התחרותי משאית חשמלית אחרת עשויה להוות חלופה קרובה יותר בעיני לקוחות מסויימים, לא ניתן להתעלם מהעובדה כי קבוצת יוניברסל היא בעלת נתח שוק גבוה ופעילות ענפה במקטע הדיזל. גם אם קיומן של מתחרות במקטע החשמלי יקהה במידת מה את תמריצה של יוניברסל להעלות מחיר או לצמצם את כמות המשאיות המיובאות לישראל, לא סביר להניח כי פעילותן של מתחרות בודדות אלו (אחת הפעילה כיום ואחת אשר יתכן ותפעל בעתיד) צפוי לבטל תמריץ זה באופן מלא. על אחת כמה וכמה, נוכח המוניטין שצברה והקשר השוטף אל מול לקוחותיה. בהתאם לכך, ייבואן של משאיות ג'ילי בידי יוניברסל צפוי להוביל להפסד של פוטנציאל לקידום תחרות בשוק, אל מול החלופה בה יבואן אחר ייבא תוצר זה.

41. חיזוק לכך שבידי יוניברסל היכולת והתמריץ לפעול בהתאם לניתוח שפורט לעיל נמצא גם במסמכי הפנימיים של יוניברסל עצמה.

<sup>23</sup> הניתוח המוצג בחלק זה מתייחס בעיקרו על פעילותה הצפויה של יוניברסל בייבוא ג'ילי, כתוצר המשאיות החשמליות הראשון המיובא על-ידה, ופעילותה הקיימת בייבוא איסוזו, כתוצר משאיות הדיזל המרכזי במקטע הרלוונטי. אולם, ניתוח זה רלוונטי לפעילות הקבוצה ביחס לכל מגוון התוצרים המיובאים על-ידה, הן ביחס למשאיות דיזל במקטעים הרלוונטיים והן ביחס לתוצרים חשמליים נוספים אשר ייבואו על-ידי הקבוצה בעתיד.



מחזק את הטענה בדבר יכולתה של יוניברסל לקבוע את מחירי המשאיות המיובאות על-ידיה, דיזל וחשמל כאחד, באופן שייטה את בחירתו של הלקוח לחלופה הרווחית עבור החברה. שכן, התמחור המוצע בידי יוניברסל למחירי המשאיות והשירותים הנלווים עלול להוביל לקוח לבחור ולהיות בהתקשרותו הקיימת עם יוניברסל במסגרת משאית דיזל שרכש בעבר, לרכוש משאית דיזל חדשה או לרכוש משאית חשמלית חדשה.

42. נוכח כל האמור לעיל, הוספת תוצר ג'ילי לרישיונה של יוניברסל עלולה להוביל לצמצום התחרות כתוצאה משיווק משאיות חשמליות במקביל לפעילותה הענפה של קבוצת יוניברסל בכלל ויוניברסל עצמה בשיווק משאיות דיזל, בהשוואה למצב בו יבואן מתחרה ייבא משאיות אלו כאמור.

#### צמצום התחרות במקטע המשאיות החשמליות בלבד

43. הגם שהבדיקה העלתה כי משאיות חשמליות הן תחליף קרוב למשאיות דיזל עבור קהלי לקוחות מסוימים, באופן שיביא את הלקוחות להתלבט בין שני הסוגים, עלו אינדיקציות לכך שקיימים לקוחות בעלי העדפה מסוימת למשאיות חשמליות, וביתר שאת – כמות לקוחות אלה צפויה לגדול בעתיד, כאשר יופחתו חסמי הכניסה וטווחי הנסיעה של המשאיות החשמליות יגדלו. כך, המשאיות החשמליות יוכלו להחליף את משאיות הדיזל למגוון שימושים רחב יותר ונוכח יתרונות נוספים הנובעים משימוש במשאיות חשמליות, כגון איכות סביבה ועלויות שימוש נמוכות של הטענה בהשוואה לדלק, צפוי להתפתח בעתיד שוק נפרד של משאיות חשמליות. על כן, נבחנה גם השפעת ייבוא תוצר ג'ילי על ידי יוניברסל גם תחת הנחה כי המשאיות חשמליות יהיו בעתיד שוק נפרד. גם כאן, הבחינה נעשתה ביחס למצב בו תוצר זה ייבוא בידי יבואן מתחרה.

44. כפי שתואר לעיל, עוד לפני הוספת תוצר ג'ילי לרישיונה, תוצרים המיובאים כיום בידי קבוצת יוניברסל נמצאים בשלבים שונים להשקת משאיות חשמליות במקטע הרלוונטי. עם כניסת התוצרים הנוספים לתחום המשאיות החשמליות, ייווצר מצב בו החברה תחזיק במספר מותגים איכותיים של משאיות חשמליות בו זמנית ותשווקן בישראל, אל מול תוצר מתחרה אחד המיובא כיום לישראל, BYD, ותוצר אחר אשר כאמור נמצא בשלבים יחסית מתקדמים לפיתוח משאיות התואמות לתקינה אירופאית אשר עשויות להיות מושקות עד סוף השנה.

45. אם כן, גם בהתייחס למקטע המשאיות החשמליות בלבד עולה חשש כי תופחת התחרות בתחום כתוצאה מייבוא משאיות ג'ילי על ידי קבוצת יוניברסל, בהשוואה לחלופה במסגרתה יבואן מתחרה ייבא משאיות אלו. כך, קבוצת יוניברסל עלולה להעלות מחיר של אחד התוצרים החשמליים שייבואו על ידיה, נוכח הרווח שתראה ממכירת התוצר החשמלי המתחרה, באופן שימקסם את רווחיה. מנגד, במצב עולם בו משאיותיה החשמליות של ג'ילי היו מיובאות על-ידי יבואן נפרד, ניתן היה לצפות לתחרות גבוהה יותר על לב הלקוח בין תוצרי המשאיות החשמליות.

46. בהתאם לכך, מתן הרישיון ליבוא ג'ילי צפוי להותיר בידי קבוצת יוניברסל מספר תוצרי משאיות חשמליות מובילים, במגוון משקלים ומאפיינים, ככל שייכנסו לתחום. ריכוז תוצרים מתחרים זה בידי אותו יבואן עלול להעלות חשש תחרותי דומה, במסגרתו יוניברסל תצמצם את התחרות אשר אותם לקוחות המעוניינים לרכוש משאיות חשמליות היו נחשפים. זאת בעוד אספקת משאיות חשמליות מתוצרים שונים על ידי יבואנים שונים צפויה להגביר את התחרות שיראו הלקוחות. לפיכך, פעילותם הצפויה של איסוזו וג'ילי כשלעצמם, בשילוב ההיצע הצפוי המוגבל, מעלה קושי מבחינת התחרות הצפויה במקטע המשאיות החשמליות.

47. במהלך הבדיקה הועלו מצד מבקש הבקשה מספר טענות כנגד הניתוח שהוצג לעיל. נפרט.

48. תחילה, עלתה טענה אודות ריחוק תחרותי לכאורה בין התוצרים השונים אשר צפויים להיות מיובאים בידי יוניברסל, לאור המוניטין הרב שיש למשאיות הדיזל מתוצרת איסוזו (כמשתקף, בין היתר, בהיקפי הפעילות המשמעותיים שלהם, כאמור לעיל). על פי טענה זו, משאית חשמלית מתוצרת ג'ילי הסינית, לא תהווה תחליף למשאית דיזל או חשמל מתוצרת איסוזו, בעלת המוניטין ומתוצרת יפנית. אולם, זה אינו המצב בענייננו. ראשית, בשיחות עם יבואני משאיות דיזל עלה כי ג'ילי נחשב אף הוא למותג איכותי ונחשק, אשר צבר מוניטין משמעותי בשוק הישראלי; שנית, בשיחות עם יוניברסל עצמה נאמר כי [REDACTED] לבסוף, מהניתוח לעיל עולה כי בעתיד הקרוב יהיה היצע מוגבל של תוצרי משאיות חשמליות שייבאו לישראל. מכאן, לקוח אשר יהא מעוניין ברכישת משאית חשמלית בעתיד הקרוב יאלץ לבחור מהחלופות הקיימות, באופן שיקרב בין החלופות השונות על הרצף התחרותי. בהתאם לכך, מיעוט המתחרים בתחום, מחזק את הפגיעה הפוטנציאלית מהחזקת מספר רישיונות במקביל, למרות ההבדלים בין איסוזו וג'ילי להם טענה יוניברסל.

49. טענה נוספת שהעלתה יוניברסל היא כי שתי החברות, יוניברסל ותעבורה, פועלות כישויות נפרדות, כך שפעילותה של תעבורה לא צפויה להקהות את התחרות שתעורר יוניברסל בפעילותה בתחום המשאיות החשמליות, ככל שזו תקבל את רישיון היבואן לתוצר ג'ילי.<sup>24</sup> אולם, זיקות בין חברות, ודאי בהיקפים כה משמעותיים, מובילות לחלחול האינטרסים הכלכליים של הצדדים באופן שמשפיע על פעילותן.

50. לסיכום הניתוח התחרותי, השוואה בין שני מצבי עולם, האחד בו ג'ילי, מותג נחשק של משאיות חשמליות יובא על ידי מי שכבר היום יש לו פעילות משמעותית בתחום יבוא משאיות דיזל, ואף צפוי להיות זה שייבא את המשאיות החשמליות של איסוזו בעתיד, על פני השני, האפשרות שיבואן מתחרה יבא את משאיותיה של ג'ילי – מעלה כי מתן הרישיון ליבוא ג'ילי ליוניברסל הוא נחות משמעותית מבחינה תחרותית. שכן, יוניברסל עלולה להעלות את מחירי המשאיות המוצעות על-ידה, לצמצם כמויות או לפגוע בתנאי ההתקשרות, בהשוואה ליבואן אשר אינו בעל פעילות כה ענפה בתחום.

#### חשש מקשירת משאיות ג'ילי למשאיות דיזל מתוצרי קבוצת יוניברסל

51. נוסף על החשש מהפעלת כוח שוק אל מול לקוחות המעוניינים לרכוש משאית, עלה כיוון לחשש תחרותי נוסף אשר עלול להיווצר כתוצאה ממתן רישיון ג'ילי ליוניברסל.

52. בשנים הקרובות צפויים להתרחב ציי המשאיות המשולבים, כך שייכללו הן משאיות חשמליות והן משאיות דיזל ממשקלים שונים, בין היתר נוכח הרגולציה הדורשת זאת. שכן, בהתאם לתקנות המשרד להגנת הסביבה וכחלק מהוראות חוק אוויר נקי, ציי רכב כבד המחזיקים כ-100 כלי רכב ומעלה מחויבים בהפחתת פליטת חלקיקים נשימיים.<sup>25</sup> בדיקת הרשות העלתה כי מרבית הלקוחות הללו פונים לקבלת הצעות מחיר ישירות מהיבואנים, ולא דווקא באמצעות מכרזים.

<sup>24</sup> טענה זו רלוונטית הן לניתוח התחרותי האופקי שהוצג בפירוט לעיל כמו גם לחשש מקשירת משאיותיה של ג'ילי לפעילותה הקיימת של קבוצת יוניברסל, המוצג בהמשך פרק זה.

<sup>25</sup> אתר משרד להגנת הסביבה:



53. כפי שצוין לעיל, משאיותיה החשמליות של ג'ילי כוללות משאיות במשקל של עד 8 טון בלבד ואינה מציעה משאיות במשקלים גבוהים יותר. עובדה זו מחזקת את הטענה כי אנו צפויים לראות לקוחות המשלבים בצי המשאיות שברשותם משאיות חשמליות ומשאיות דיזל במקביל, לפחות במהלך תקופת המעבר, עד להיווצרותו של שוק חשמלי מבוסס, הכולל משאיות במגוון משקלים וטווחי נסיעה. שכן, לקוחות המעוניינים במשאיות במשקלים גבוהים יותר יאלצו, לכל הפחות בשנים הקרובות, לרכוש משאיות דיזל.

54. בהקשר זה, עשוי לעלות חשש כי קבוצת יוניברסל תקשור בין מכירת משאיות ג'ילי למכירת משאיות מיתר התוצרים המיובאים בידי הקבוצה, מול לקוחות אשר צפויים להחזיק בשנים הקרובות ציי משאיות משולבים, כך שלקוח שירצה לקנות משאיות דיזל מתוצרים אלו יאלץ לרכוש מהחברה משאיות חשמליות מתוצרת ג'ילי. התנהלות מסוג זה עלולה לפגוע בתחרות במקטע המשאיות החשמליות ואף להוביל לדחיקתם של יבואנים במקטע זה, וביניהם יבואנים הצפויים לעשות בתקופה הקרובה את צעדיהם הראשונים במקטע החשמלי. יובהר, כי היבט זה מתבסס על פעילותה של יוניברסל וקבוצת יוניברסל בייבוא משאיות כלל סוגי המשאיות, דיזל וחשמל, במשקלים המשלימים למשאיותיה של ג'ילי, קרי, בטווח הנע בין 8-12 טון ואף מעבר לכך. בהתאם לכך, חשש זה אינו צפוי לעלות בעוצמה דומה במצב עולם בו משאיותיה החשמליות של ג'ילי ייובאו בידי יבואן אחר.

55. כפי שהוצג לעיל, לקבוצה היקפי פעילות הגבוהים במיוחד בשיווק משאיות בטווח בין 8-12 טון. מעבר לכך, יוניברסל עצמה אמנם אינה פעילה במקטע המשאיות הכבדות, אולם לצדדים הקשורים לה היקפי פעילות גם במקטע זה, בעיקר מייבוא משאיות מתוצר DAF. עובדה זו עשויה לסייע לקבוצה לקשור בין מכירתן של המשאיות החשמליות לפעילותה המשמעותית של הקבוצה במכירת משאיות דיזל ממשקלים שונים, אל מול לקוחות אשר רוכשים משאיות מסוגים ומשקלים שונים.

56. יתרה מכך, נוכח משך הסכמי הליסינג והשירותים במסגרתם מעניקה הקבוצה שירותי טיפול ללקוחותיה, יכולת המיקוח של הלקוחות בטווח הקצר מוגבלת במיוחד, שכן הסכמים אלו תקפים למספר שנים בכל פעם. כתוצאה מכך, לקוח המעוניין להחליף משאית דיזל במשאית חשמלית מיבואן מתחרה במהלך תקופת ההסכם יידרש לשלם קנסות יציאה, באופן שעלול להערים חסמי כניסה בפני יבואנים מתחרים. חשיבותו של חשש זה מתחדדת בתקופה בה מתחרים אלו צפויים לצעוד את צעדיהם הראשונים בייבוא משאיות חשמליות.

57. מכאן לכאורה, מתן רישיון ג'ילי ליוניברסל עשוי לעלות חשש מקשירת תוצריה השונים באופן שעשוי להעלות את חסמי הכניסה וההתרחבות של מתחריה, ואף להביא לדחיקתם. עם זאת, מאחר ושיקולי קידום תחרות כפי שתוארו לעיל, ממילא מורים לנו שיש להימנע ממתן הרישיון ליוניברסל, נוכח ההיבטים האופקיים שצויינו לעיל, לא נדרשנו להעמיק את הבדיקה ביחס לחשש זה.

---

[https://www.gov.il/he/departments/guides/heavy\\_vehicle\\_fleets?chapterIndex=2](https://www.gov.il/he/departments/guides/heavy_vehicle_fleets?chapterIndex=2)

לשם שלמות התמונה, יצוין כי קיימות חלופות נוספות להפחתת הפליטות, מעבר למשאיות חשמליות. כך לדוגמה, קיימות משאיות המונעות מגז או מאנרגיה סולארית, כמו גם משאיות המצוידות בטכנולוגיות להפחתת פליטות. אולם, עד כה יובאו משאיות בודדות בהנעה אלטרנטיבית, בדומה למשאיות בהנעה חשמלית, כך שנראה שנכון למועד זה טכנולוגיות אלו נמצאות אף הן בחיתוליהן.



## המלצה

58. על סמך הניתוח שהוצג לעיל, אנו סבורים כי הוספת תוצר ג'ילי לרישיון היבואן שבידי יוניברסל עלולה לצמצם את התחרות בתחום אליה היו נחשפים לקוחות המעוניינים לרכוש משאית ביחס לתחרות במצב עולם בו משאיותיה של ג'ילי ייובאו על-ידי שחקן אחר, אשר יהא חף מתמריצים מנוגדים.

59. כפי שהוזכר בתחילת המכתב, הבדיקה העלתה כי לתוצר ג'ילי קיים מוניטין איכותי בישראל, ובהתאם יבואנים מתחרים ישאפו לייבאו. לפיכך, אין חשש כי אי-מתן הרישיון ליבוא תוצר ג'ילי ליוניברסל ימנע את כניסת התוצר לישראל, תוצאה אשר ודאי אינה רצויה מבחינה תחרותית.

60. ביחס לחלופה אשר הוצעה בפי יוניברסל, לפיה ההשפעה התחרותית של הוספת תוצר ג'ילי לרישיונה של יוניברסל תיבחן בעתיד, לאחר שתתבהר התמונה התחרותית במקטע המשאיות החשמליות, עמדתנו היא כי הצעה זו אין ביכולתה להפיג את החששות מצמצום התחרות אשר הוצגו לעיל. שכן, חששות אלו מתקיימים כבר היום, עוד לפני כניסת התוצרים הנוספים המיובאים בידי הקבוצה למקטע החשמלי. כמו כן, הבחינה העלתה כי התוצרים המיובאים בידי קבוצת יוניברסל נמצאים בשלבים שונים להשקת משאיות חשמליות אשר יעמדו בתקינה הנדרשת בישראל, באופן שעלול לצמצם את התחרות במקטע החשמלי עוד בתקופת הביניים, עד למועד הבחינה המחודשת. לבסוף, במקומות בהם צפויים לקום קשיים עתידיים מהוספת רישיון, עמדת הממונה היא כי יש למנועם מלכתחילה, על מנת לקדם את התחרות באופן מיטבי וכן למנוע השקעות לא יעילות בשוק.

61. לפיכך ונוכח כל האמור לעיל, המלצת הממונה היא שאין מקום להוסיף את תוצר ג'ילי (N2) לרישיון היבואן שבידי יוניברסל<sup>26</sup>.

62. אנו זמינים לכל שאלה או הבהרה.

בברכה ובכבוד רב,

שאול תם, כלכלן



רשות התחרות

---

<sup>26</sup> כפי שצוין לעיל, בכל שתוצע הצעה חלופית מטעם החברה במטרה לאפשר את קידום התחרות במקביל לאישור בקשת הרישיון, תיערך בחינה תחרותית בהתאם להצעה שתוצע.