

ירושלים, ה' אלול תשפ"ב

01 ספטמבר 2022

לכבוד

מר אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר תנועה

משרד התחבורה

שלום רב,

**הנדון: היועצות ביחס לחידוש רישיון יבואן ישיר למטרו מוטור (1981) בע"מ לתוצר סאן יאנג**

סימוכין: פנייתכם מיום 06.04.2022; מכתבנו מיום 06.05.2022

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

1. בפנייתכם נתבקשה רשות התחרות (להלן **הרשות**) לייעץ בטרם חידוש רישיון יבואן ישיר למטרו מוטור עבור כלי רכב דו-גלגליים מקטגוריית L מתוצר SAN YANG (להלן **התוצר המבוקש** או **קטנועי סאן יאנג**). זאת, בהתאם לסעיף 12(א) לחוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, תשע"ד-2013.
2. במסמך זה נציג את הבדיקה שנערכה ברשות ביחס להשפעה התחרותית הצפויה מחידוש רישיון התוצר המבוקש, וכן את המלצות הממונה על התחרות בעניין.
3. הבדיקה העלתה כי חידוש רישיון לייבוא התוצר המבוקש על-ידי מטרו מוטור מעלה חשש תחרותי מהפעלת כח שוק מול לקוחותיה בתחום קטנועי הבנדזין, נוכח החזקתה של מטרו מוטור גם בתוצר YAMAHA, שכולל גם דגמי קטנועי בנדזין.
4. בהתאם לכך, המלצתנו היא לאפשר למטרו מוטור להמשיך ולהחזיק באחד רישיונות הייבוא, לסאן יאנג או לימאהה, בתנאי שתוותר על השני. יבוא אחד מתוצרים אלו על-ידי יבואן אחר צפוי לקדם את התחרות בתחום.

## א. הצדדים לבקשה והבקשה

5. מטרו מוטור היא חברה פרטית<sup>1</sup> הפועלת בחברה הגדולה בישראל להפצה ושיווק של כלי רכב דו גלגליים, רכבים תפעוליים, טרקטורונים, אופנועי ים וקולנועיות. בין היתר, למטרו מוטור רישיונות יבואן ישיר לתוצרים KAWASAKI, YAMAHA, GOGORO, FANTIC, BETA ו-ZERO, בקטגוריית L (דו-גלגלי), לצד הרישיון לתוצר המבוקש.

6. [REDACTED] במסגרת ייעוץ להוספת תוצר GOGORO<sup>2</sup> הוחלט כי פעילות מטרו מוטור בתחום הקטנועים החשמליים תיבחן במסגרת הבקשה לחידוש רישיון YAMAHA. [REDACTED]

[REDACTED]

7. Sanyang Motor Co., LTD (להלן סאן יאנג) היא חברה פרטית המאוגדת בטאיוואן ומייצרת קטנועים המיועדים הן ללקוחות פרטיים והן ללקוחות מוסדיים.

## ב. ענף הקטנועים בישראל – רקע

8. ענף הרכבים הדו-גלגליים מחולק ראשית לקטנועים ואופנועים, כאשר קטנועים מהווים כ-62% מכלל הרכבים הדו-גלגליים הנמכרים בשנה. רובם המוחלט של הקטנועים המיובאים לישראל הם קטנועי בנזין, למרות שהיקף הקטנועים החשמליים המיובאים נמצא בעליה. מנתוני הרישום של משרד התחבורה עולה כי בשנת 2021 נמכרו כ-12,500 קטנועי בנזין לעומת כ-407 קטנועים חשמליים.

9. בתחום קטנועי הבנזין קיימת אבחנה בין הקטנועים לפי נפח מנועם, כאשר החלק הגדול ביותר מבין הקטנועים הנמכרים הם קטנועים בעלי נפח מנוע של עד 125 סמ"ק. חלוקת הקטנועים בשוק לפי סוג ונפח המנוע היא כדלהלן:<sup>3</sup>

לוח 1: היקפי מכירות כמותיות של קטנועים, לפי סוג ונפח מנוע

נפח מנוע (סמ"ק)	2020	2021	2022 <sup>4</sup>
חשמלי	3%	3%	3%
עד 125	47%	45%	42%
126-250	17%	15%	16%
251-500	25%	28%	26%
501-750	9%	9%	13%

## ג. ניתוח תחרותי

<sup>1</sup> החברה מוחזקת בידי מטרו מוטור (אחזקות) בע"מ, המוחזקת בשרשור ע"י תמר למדן (16.67%), חן למדן (16.67%), גדי אבירם (33.31%), וקרוס מוטורס בע"מ (33.33%). קרוס מוטורס היא חברה ציבורית הנסחרת בבורסה לניירות ערך, אשר בעלי המניות העיקריים שלה (מעל 5%) הם יואל קרוס (8.7%), אריאל קרוס (8.09%), ציפורה מזרחי (8.06%), יוני ניר (8.06%), אורלי ניר (8.05%), מבכי קרוס (7.81%), משה קרוס (5.45%), שרה בושון קרוס (5.45%), עדנה אור (5.19%) והציבור (25.03%).

<sup>2</sup> היועצות ביחס להענקת רישיון יבואן ישיר לחברת מטרו מוטור לתוצר GOGORO, תחרות (20.5.2021) (להלן ייעוץ הרשות בעניין גוגורו), ניתן לצפייה: <https://www.gov.il/he/Departments/legallInfo/opinion-metromotor>.

<sup>3</sup> אלא אם צוין אחרת, הנתונים המופיעים במסמך זה הם נתוני הרישום של משרד התחבורה.

<sup>4</sup> נתוני החציון הראשון של 2022.

## 1.1. נתחי שוק

10. כפי שתואר בייעוץ הרשות בעניין גוגורו, מספר היבואנים בתחום קטנועי הבנזין אינו גדול וכולל שלושה שחקנים עיקריים: מטרו מוטור, עופר – חברה לרכב בע"מ (להלן **עופר אבנר**) ומאיר חברה למכונות ומשאיות בע"מ (להלן **קבוצת מאיר**). מטרו מוטור היא החברה המשמעותית ביותר בתחום, והיא מחזיקה בהיקף פעילות של כ-58% במשך כל התקופה הנבחנת. להלן פירוט היקפי הפעילות לפי יבואנים, לצד פירוט המותגים אותם מייבא כל יבואן:

### לוח 2: קטנועי בנזין – היקפי פעילות כמותיים ומותגים נמכרים לפי יבואנים 2020-6.22

יבואן	מותגים	2020	2021	2022	סך הכל (2020-6.2022)
מטרו מוטור	San-Yang, Yamaha, Kawasaki, Gogoro	59%	53%	66%	58%
עופר אבנר	Kymco, Piaggio, Suzuki, Aprillia	32%	32%	18%	30%
קבוצת מאיר	Honda	7%	10%	14%	10%
אלבר	Daelim	1%	2%	0%	1%
לובינסקי	Peugeot	1%	1%	1%	1%
מתכת בן עזר	UM	0%	0%	1%	0%
דלק מוטורס	BMW	0%	0%	0%	0%
לי-גל אופנועים	Zontes, Longjia	0%	0%	0%	0%
אשל אופנועים	SWM, Hyosung	0%	0%	0%	0%
ג'ט סטאר	Keeway	0%	0%	0%	0%
מוטו 24	Voge	0%	0%	0%	0%
א.ג.ם דן	Taro, Jinlang	0%	0%	0%	0%

11. בפרט במקטע הקטנועים בנפח מנוע של עד 125 סמ"ק, המהווה כ-45% מסך הקטנועים, ניתן לראות כי למטרו מוטור היקף פעילות גבוה, הנע בין 54% ל-59% בשנתיים וחצי האחרונות. בממוצע היקף הפעילות עמד בתקופה זו על כ-53%. עיקר פעילותה של מטרו מוטור במקטע זה נובעת ממכירות קטנועי סאן יאנג, ומיעוט הפעילות נובע ממכירות קטנועי ימאהה.

### לוח 3: היקפי פעילות כמותיים במקטע קטנועי הבנזין בנפח מנוע של עד 125 סמ"ק 2020-6.2022

יבואן	2020	2021	2022	סך הכל (2020-6.2022)
מטרו מוטור	54%	48%	59%	53%
סאן יאנג	44%	38%	49%	42%
ימאהה	10%	10%	11%	10%
עופר אבנר	34%	35%	18%	32%
קבוצת מאיר	10%	10%	19%	11%
אלבר	1%	2%	0%	1%
לובינסקי	1%	3%	1%	2%
אחרים	1%	2%	3%	1%

12. [REDACTED] 5 [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

13. כמו כן, במקטע הקטנועים בנפח מנוע של 126-250 סמ"ק, המהווה כ-16% מסך הקטנועים, למטרו מוטור היקף פעילות משמעותי ( [REDACTED] ), הנובע אך ורק ממכירות קטנועי סאן יאנג.

לוח 4 : היקפי פעילות כמותיים במקטע קטנועי הבנזין בנפח מנוע של 126-250 סמ"ק 20-6.22

יבואן	2020	2021	2022	סך הכל
מטרו מוטור (סאן יאנג)	68%	69%	83%	72%
עופר אבניר	23%	19%	7%	18%
קבוצת מאיר	7%	9%	9%	8%
אלבר	2%	3%	0%	2%
אחרים	0%	1%	0%	0%

14. גם במקטע הקטנועים בנפח מנוע של מעל 250 סמ"ק, המהווה כ-36% מסך הקטנועים, למטרו מוטור היקפי פעילות משמעותיים, הנובעים הן ממכירות קטנועי סאן יאנג והן ממכירות קטנועי ימאהה. גם ביחס למקטע זה, [REDACTED] 6 [REDACTED]

לוח 5 : היקפי פעילות כמותיים במקטע קטנועי הבנזין בנפח מנוע של מעל 250 סמ"ק 20-6.22

יבואן	2020	2021	2022	סך הכל
מטרו מוטור	62%	51%	62%	57%
ימאהה	39%	28%	28%	32%
סאן יאנג	22%	23%	34%	25%
קוואדרו	0%	-	-	0%
קוואסאקי	0%	-	-	0%
עופר אבניר	34%	35%	24%	32%
קבוצת מאיר	3%	12%	14%	9%
דלק מוטורס	0%	1%	0%	0%

5 [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
6 [REDACTED]

15. לסיכום, הבחינה העלתה כי למטרו מוטור היקפי פעילות משמעותיים בשיווק קטנועי ימאהה וקטנועי סאן יאנג במקטעי הפעילות הכוללים קטנועים עד 125 סמ"ק וקטנועים מעל 250 סמ"ק.

## 2.ג. חסמי כניסה והתרחבות

16. בדומה לממצאים במסגרת הייעוץ בעניין גוגורו, חסם כניסה משמעותי לתחום הקטנועים הוא מציאת יצרן קטנועים העומדים בתקינה האירופית, שאינו מיובא כיום לארץ, וזאת מאחר ויצרני הרכבים נוהגים להתקשר עם יבואן יחיד בכל מדינה.<sup>7</sup> משיחות שקיימנו עם גורמים בענף נראה כי קושי זה אכן משמעותי ורובם ככולם לא מכירים יצרנים ברמה מספקת שאינם מיובאים כיום לארץ.

17. כמו כן, לקוחות רבים נוהגים לקנות רכב, ובפרט רכב דו גלגלי, בין היתר תוך הסתמכות על קיומו ועל מצבו של שוק יד-שנייה של אותם רכבים, כך שהביקוש לקטנועים ממותג מסוים נובע גם מכך שיהיה ניתן למכור אותם בקלות בעתיד. הדבר מהווה חסם התרחבות בפני יבואנים המייבאים מותגים חדשים שאינם מוכרים ומבוססים מספיק בענף. בנוסף יבואנים קטנים עומדים בפני קושי לפרוס כמות מספקת של נקודות שירות ומכירה, שיאפשרו התרחבות וגידול במכירות. הקושי בפריסה נובע מכך שמוסכים מורשים נוטים לעבוד רק מול היבואן בשל חשש שהכנסת מותג נוסף למוסך תפגע ביחסים עם היבואן. בכך נחסמת בפני יבואנים קטנים חלופה משמעותית לפריסת מוסכים מורשים. באופן עקיף, חסם התרחבות זה מהווה תמריץ שלילי לכניסה לשוק מלכתחילה ולכן מהווה גם חסם כניסה.

## ד. חשש תחרותי

18. על סמך התמונה שהוצגה לעיל, אנו סבורים כי החזקתה של מטרו מוטור בשני רישיונות ליבוא קטנועי בנזין מקימה חשש אופקי להפעלת כח שוק חד צדדי על לקוחותיה במגוון דרכים כמו העלאת מחיר הקטנועים, צמצום מגוון הדגמים המיובא לארץ ופגיעה באיכות השירות הניתן ללקוחות החברה. עקב כך שמטרו מוטור מחזיקה הן בסאן יאנג והן בימאהה, נמנעת תחרות אפקטיבית בין שני המותגים בארץ, למצער במקטעים של קטנועים עד 125 סמ"ק וקטנועים מעל 250 סמ"ק.<sup>8</sup>

19. על אף שסאן יאנג וימאהה ממותגים כקטנועים ברמות שונות, כאשר סאן יאנג הוא מותג טאיוואני אשר נחשב ליותר עממי מימאהה היפני, בדיקת הרשות העלתה כי קיימת חפיפה בין מחירי הקטנועים, הן במקטע הקטנועים עד 125 סמ"ק והן במקטע הקטנועים מעל 250 סמ"ק. ככלל קטנועי ימאהה מתומחרים במחירים גבוהים יותר מקטנועי סאן יאנג אך ישנם דגמי סאן יאנג יקרים יותר מדגמי ימאהה באותו נפח מנוע. מכל מקום, קטנועי ימאהה וסאן יאנג תחליפיים זה לזה, גם אם הם אינם התחליפים הקרובים ביותר זה לזה.

<sup>7</sup> חרף האיסור על בלעדיות רשמית ביבוא כלי רכב, לפי סעיף 41(א)(2) לחוק, אנו עדים לכך שיצרנים נוטים להתקשר עם יבואן יחיד בכל מדינה וכי הסכם זיכיון בתוקף עלול להרתיע יצרן מלהתקשר עם יבואן חלופי.

<sup>8</sup> ביחס לקטנועים בעלי נפח מנוע בין 125-250 סמ"ק, הבדיקה העלתה כי קיים דגם יחיד המוצע למכירה במדינות מסוימות באירופה אך אינו מיובא לארץ (NMAX-155). ככל שדגם זה עומד בתקינה הנדרשת, יתכן כי יבוא התוצר בידי יבואן אחר היה מוביל ליצירת תחרות בין התוצרים גם במקטע פעילות זה.

## ה. המלצה

20. נוכח נתחי השוק הגבוהים של מטרו מוטור בשיווק קטנועים, כאשר היא משווקת הן את קטנועי המותג סאן יאנג והן את קטנועי המותג ימאהה, ובפרט במקטעי קטנועי הבנזין בנפח של עד 125 סמ"ק וכן בנפח של מעל 250 סמ"ק, המלצתנו היא לאפשר למטרו מוטור להמשיך ולהחזיק באחד מרישיונות הייבוא בלבד, סאן יאנג או ימאהה, דהיינו לאשר את חידוש הרישיון רק בתנאי שתותר על השני, או לחלופין שלא לאשרו. למרות שקטנועי סאן יאנג וימאהה אינם המתחרים הקרובים ביותר זה לזה, על ידי פיצול בין שני התוצרים ויבואם על ידי שני יבואנים שונים, תוכל להתפתח תחרות בין קטנועי סאן יאנג לקטנועי ימאהה כיוון שלכל יבואן יהיה תמריץ להגדיל כמה שיותר את מכירות המותג אותו הוא מייבא. 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 קטנועים.

21. המלצה זו מתבססת על ההנחה לפיה ויתור על אחד התוצרים על ידי מטרו מוטור, יביא לכך שגורם אחד יבחר לייבא את התוצר עליו מטרו מוטור תוותר. כפי שצוין מעלה, משיחות שקיימנו עם גורמים בענף עולה כי קיים קושי משמעותי למצוא יצרני קטנועי בנזין שאינם מיובאים לארץ. כמו כן, עלה כי ככל ומותג קטנועים מוביל (ובפרט סאן יאנג 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.

22. לפיכך, בעקבות אי חידוש הרישיון של מטרו מוטור לייבוא אחד התוצרים, יבואן אחר צפוי להיכנס בנעליה באופן שיטיב עם התחרות. 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 סאן יאנג או את ימאהה, צריכה להיות בעלת נתחי שוק נמוכים במקטעים בהם סאן יאנג או ימאהה פעילים, קרי קטנועים ומקטעים שונים של אופנועים (ככל שימאהה יהיה המותג עליו תוותר מטרו מוטור). זאת, על מנת שהפיצול יביא לקידום התחרות בתחום הקטנועים, ולא יפגע במקביל בתחרות בתחום האופנועים.

אנו זמינים לכל שאלה או הבהרה.

בברכה ובכבוד רב,

תום כהן, עו"ד



רשות התחרות