



19.39x18.08	31	עמוד 12	רכב ותחבורה	17/08/2011	28484684-4
איגוד המוסכים בישראל - 16780					

מתחת למכש הריכוזיות

צילום: אימני בנק ישראל

האם הריכוזיות תחסל את המוסכים בישראל? האם חברות הביטוח, היבואניות וחברות הליסינג - אינן מאפשרות בעצם תחרות אמיתית?

תחקיר מיוחד של 'רכב ותחבורה': עדי בירמן, עמוד 12

19.73x28.6	32	עמוד 12	רכב ותחבורה	17/08/2011	28484694-5
איגוד המוסכים בישראל - 16780					

תחקיר מיוחד רכב ותחבורה



מתחת למכבש הריכוזיות

האם הריכוזיות תחסל את המוסכים בישראל? האם חברות הביטוח, יבואניות הרכב וחברות הליסינג - ששולטות כיום על נתחים ניכרים של שוק הרכב בישראל - אינן מאפשרות בעצם תחרות אמיתית? המוסכניקים טוענים שהם הולכים ומאבדים את עצמאותם המקצועית והכלכלית, בשל היותם נתונים ללחצים כבדים מצד שלושת הגורמים, המכתיבים התנהלות ריכוזית וכוחנית. 'רכב ותחבורה' בתחקיר מיוחד | **עדי בירמן**

עלות טיפול מקיף 220 ש"ח, החלפת בלמים 20 ש"ח וכו'. התעריפים מבטאים הנחה של יותר מ-50% ממחיר השוק.

- אין יכולת למו"מ, החוזים אחידים.
- מי שלא מסכים - בחוץ.
- צבע - תעריפים זהים וגמוכים עוד יותר ממה שמשלמות חברות הביטוח.
- פחחות - מחירים גלובליים - אין התחשבות בשעות עבודה, איזור עיסוק, מומחיות ועוד ועוד.

רונו, מה הכי מציק לך כיו"ר האיגוד? מה שבאמת הכי מציק לי זה המוסכים הפיראטים, אבל כרגע על הפרק זה נושא הריכוזיות.

ממסקנותיה אושר לחברות הפנסיה ולקופות הגמל למינייהן להפוך להיות גם מקוחות מימון חוץ בנקאיים שנתנו הלוואות גם לבעלי הון עצמי נמוך. כך נוצר מצב שבו ניתן היה לחברות ליסינג לגייס הון בסכומים גדולים וזה אפשר להן לנצל את מנגנון המס הייחודי למדינת ישראל, שלפיו רכישת רכב צמוד דרך מקום העבודה הפכה להיות משתלמת - הן למעסיק והן לעובד.

צרוף שתי העובדות האלה: המס הנמוך וזמינות הכסף, יצרו את הבעיה שאין כמוה בעולם - בעת הליסינג. תבין - הוא אומר - כשעובד מקבל בגוד זה נכנס לתלוש המשכורת והמעסיק שנותן לו תמורה כספית לא קובע לו איפה יקנה ומה יקנה. ואילו כאן אם ניקח מעסיק כמו

המוסכים מאבדים עצמאותם

חונן לוי, יו"ר איגוד המוסכים בישראל, טוען שהמוסכים הולכים ומאבדים את עצמאותם המקצועית והכלכלית בשנים האחרונות. עקב היותם "מקד" ללחצים כבדים מצד שלושה גורמים מאסיביים הפועלים בשוק: יבואני רכב, חברות הביטוח וחברות ליסינג והשכרה.



רונו לוי. צילם פאביאן קולדורף

הבעיה חמורה אף יותר כאשר הבעלויות בגופים אלו - צולבות ו/או זהות (יבואני רכב קונים חברות ליסינג, חברות ליסינג קונות חברות ביטוח, יבואני רכב שולטים גם באספקת צמיגים, וכו'), שלא לדבר על הבעלויות הצולבות ביחס לגופי ענק אחרים במשק. כל אחד מגורמים אלו מכתוב למוסכים ולחץ עליהם כיצד לעבוד, באילו תעריפים, אילו חלפים לשים, ועם מי להתקשר.

בכתבה זו נתמקד בעיקר בהשפעתן של חברות ההשכרה והליסינג עיקר הטענות נגדן מתמצה בסעיפים הבאים:

- הן שולטות על כ-70% מצי הרכב שגילו עד 3 שנים בשוק הרכב הישראלי (מתוך נתוני תשת המיסים).
- ריכוזיות: 3 חברות שולטות יותר מ-50% משוק הרכב החדש בישראל.
- אספקת חלקי חילוף - עמלות זהות כמעט.
- שיטת התגמול למוסך - מחירי סל זהים כמעט - למשל,

ואב נחמד, בן 41, דור שלישי במוסך רייך בבני ברק. יואב, הוא בכלל גיאולוג בהכשרתו האקדמית, לפני 9 שנים כשהיה במילואים התקשרה אימו: "יואב - היא אמרה - אבא נפטר. בוא וקח את העסק לידיים". ומאז הוא שם.

הסבא, אחיעזר רייך, מייסד המוסך הידוע בבני ברק היה אוסטר-הונגרי במוצאו ומהנדס רכב בהשכלתו, מחלוצי ענף הרכב בארץ. חלק גדול מתפישות העבודה במוסך הושרשו על ידי הסבא והאבא.

יואב הוא גם סא"ל במילואים, חי"רניק פעיל מאוד (וגם היום) והוא מספר שלפני 4 שנים היה בתעסוקה מקצועית בחברון. הייתה התראה על מחבל שרצה לעבור לשטח ישראל, יואב עם חייליו היו בפעילות מניעה רצופה.

לפתע הוא מקבל טלפון מוחאה-החשבון שלו, שאומר לו: "יואב, אתה חייב מיד לבוא למוסך".

"אני לא יכול לדבר איתך, ענה, עכשיו אני באמצע פעילות מבצעית".

"לא. אתה לא מבין, אתה באמצע חקירת מס הכנסה. תעזוב את הכל ותבוא לבני ברק, לעבודה".

"כמוכן שלא באתי - מספר יואב - סיימתי את מטלתי שהיו ואת המילואים ואז חזרתי למוסך".

חקירת המס? שאלתי.

"היא הייתה מאוד מעניינת. מס הכנסה טען, אחרי שבדק את הדוחות שלי, שהעלמתי כספים על רקע מספר שעות העבודה שחייבתי בהם לקוחות..."

20.05x27.33	33	עמוד 12	רכב ותחבורה	17/08/2011	28484709-2
איגוד המוטרכים בישראל - 16780					

על החוק במקרה שהכנסת חלק שאינו בטיחותי ולא עומד בדרישות משרד התחבורה. בנוסף, ברגע שמשרד התחבורה פתח את היבוא לחלפים תחליפים חלק מהחלפים הוזלו בחמישים אחוזים והצרכן יוצא נשכר מכך. יתרה מזאת גם כשאנו עושים הסכם אחזקה עם היבואן עצמו שמשמש רק בחלפים מקוריים או הולנו את עלויות האחזקה באופן מהותי משום שגם מול היבואן אנחנו מנהלים את אותו משא ומתן באופן מקצועי ומתוך עמדה שווה. אני אומר לך באחריות שאין חוזים אחידים כל חברה מנהלת מו"מ עצמאי לחלוטין ומשתדלת להשיג את הטוב ביותר בשבילה, יש משהו טבעי יותר מזה? אנחנו קשורים עם אלפי מוסכים מאילת ועד ראש פינה, והדעת אינה נותנת שנטול להכתוב חוזה אחיד אלפי מוסכים.

בכל אופן בשל המצב המיוחד הזה מוסכים רבים נמצאים במצוקה.

מוסך שלא יעיל - ממילא לא ישרד. גם בענף המוסכים, לדעתי, תקרה תופעה כפי שקורה בהרבה ענפים אחרים וזה היתרון לגודל. המוסך צריך להיות מה שהייתה פעם מכלת והיום סופר מרקט כנראה שאין מקום יותר למוסכים קטנים ולא יעילים וללא ציוד שמאפשר יעילות וטיפול במסכנית המודרנית.

ואליכם צריך להוסיף גם את הלחץ של חברות הביטוח... אינני יכול להתייחס למה משלמות תחנת הביטוח כי גם בצבע ופחות אנחנו מנהלים את המו"מ מתוך עמדה מקצועית והבנה עמוקה של מהות התיקון ובשום אופן איננו מתפשרים על האיכות. שכן, מדובר במכוניות שהן רכושנו ובשום אופן לא נסכים שערך יפגע ויירד כתוצאה מתיקון לקוי. אבל, מעל לכל, כל חברות הליסינג מפעילות ביודות שחת עם מבקרים מקצועיים אשר מבצעים ביקורי פתע במוסכים כאשר, לעיתים קרובות, המבקר דורש בביקורת לפרק מחדש את החלק הנדרש ומוודא שהתיקון בוצע כהלכה והחלפים המתאימים אכן הוחלפו.

לאבחנו לעיתים בביקורת נתקלנו בתופעה שנקראת בעגת המוסכים "טיפול שמש", קרי משאירים את המסכנית לחנות שעתיים ליד המוסך ומחזירים אותה כאילו בוצע טיפול. כמובן שמדובר בתופעה שולית אך קיימת ואותה אנחנו מבקרים מידי יום ביומו.

העלויות עולות - החוחים יורדים

המוסכניק יואב נחמד מסביר כי ההוצאות להחזקתו של מוסך רק עולות ועולות. "עלות התפעול של עסק כמו שלי שהוא למעשה מרכז שחת שמורשה על ידי היבואן גבוהה מאוד; החל מעלויות השכר לבעלי מקצוע איכותיים, דרך כלי עבודה, רישיונות (משלמים על-פי ירוח בשנה על תוכנות ורישיונות מתאימים לרכבי היבואן), הכשחות של בעלי מקצוע כחודש בשנה עבור הרכבים החדשים והמודרניים. בעשר השנים האחרונות אצל כל היבואנים נכנסו אמות מידה חדשות בכל הנוגע לנראות, לשרות ללקוח, חדר המתנה, שירות שניתן על ידי יועץ שחת שכולו יועד לתפקיד זה בלבד."

מכל שלושת הגופים המשפיעים על הענף האם הליסינג זה התחום שהכי קשה לכם איתו?

"שם זו ההזנה של הענף. מחיר שעת עבודה ללקוח ליסינג נע בין 90 לבין 125 שקלים, לעומת מחיר לשעת עבודה שאפשר להתחיל להרוויח בו הוא 290 שקלים. המסקנה: העבודה עם רכבי ליסינג היא בעייתית. חלק מחברות הליסינג בעת מועד התשלום מחליטות על דעת עצמן לקח תשלומים."

עמשי, כבר בחר מדוע מס הכנסה "התלבש" על המוסך של יואב. למי שלא הבין - הפרושה הוא שבהיותו מוסך מורשה הוא נתן שרות גם לרכבי ליסינג ודומיהם, כך יוצר שהוא רושם הרבה שעות עבודה מול מעט הכנסה, ואת זה מס הכנסה מתקשה להבין.

בעקבות כל אלה יכול לבוא חוג לוי ולטעון מתוך נתונים ממשיים כי בשנים הראשונות הפסידה המדינה 2.5 מיליארד שקלים עקב הטבות מס שניתנו לחוכרי הרכב מליסינג.

"רק בשנה האחרונה, כתוצאה מהמאבק שלנו להעלאת שווי השימוש, ירד ההפסד ל-1 מיליארד שקלים בלבד. אם

דס נשפר?

לא הייתי ממדיר זאת כך, אבל, בוודאי שזה מונפול ולא מונפוסט*. ולראיה: המחירים לאזרח, הן בהשכרה והן בליסינג, הוזלו באופן קונסיסטנטי במהלך העשור האחרון. חלק מהעלויות שלנו הן הוצאות אחזקת הרכב, קרי תיקון במוסכים. לחברת השכרת הרכב והליסינג יש מוסכים בבעלותם וגם התקשרויות חוזיות עם מוסכים חיצוניים. ההתקשרויות הללו נעשות בראש ובראשונה על פי חוק, דהיינו, עם מוסכים מורשים על ידי משרד התחבורה וגם עם מוסכי הרשת של היבואנים השונים. בכדי לשמר את אחריות היבואנים למכונות הנרכשות על ידי חברות הליסינג חייבות תחנות השכרת הרכב והליסינג לפעול ולטפל ברכב על פי הנחיות היבואן. שכן הרכב במהלך כל חייו אצל חברת הליסינג נמצא תחת אחריות היבואן - 3 שנים.

מנתונים רשמיים וגם מדברך משתמע שלמעשה חברות הליסינג שולטות בענף.

בעניין "השולטות" - הן לא שולטות וזה גם לא 70% - אבל המספר הוא באמת גבוה, אלא מה, המילה שולטות לא קיימת, מפני שכל תברה עומדת בפני עצמה. אם אחת מאיתנו תעלה את מחיר ההשכרה או הליסינג בשקל, מייד, סלנו, כל החברות האחרות יטרפו אותה. מספיק לפתוח עיתון, טלוויזיה או רדיו ולהישפך לתחת העזה והקשה על כיסו של הצרכן.

המוסכניק הוא לא הצרכן...

נכון, המוסכניק הוא איש עסקים וכל הסכם איתו נעשה בהסכם של קונה מרצון ומוכר ברצון. מכיוון שחברות הליסינג הן מקצועניות בתחום הרכב, שלא כמו חברת כהן מחדרה, הן מסוגלות לנהל את המשא ומתן בצורה יעילה מתוך הבנה מקצועית.

אני יודע כמה זמן בדיק לוקח להחליף בטריווה (סוללה), אני יודע באיזה מחיר ניתן לקנות את רפידת הבלם, כך שאנחנו באים למשא ומתן מעמדה שווה ולא מעמדת כוח. אנחנו לא מכתבים כלום לאף אחד ולא מחייבים איש לעבוד איתנו. וכאן הוא מתרעם ושואל: נגיד שאני חצה, אז יש לי אפשרות לחייב אותו?

טוב עשה משרד התחבורה שפתח את יבוא החלפים שמוגדרים כ-OEM - Original Equipment Manufacturer. אם אני אכניס למכונת חלק שהוא לא מקורי או מורשה OEM אני אאבד את האחריות על המכונת וזו גם עברה

חברת אינטל הוא קובע מי יהיה הספקן של כלי הרכב, מה יהיה של המגוון המכונות ואפילו באיזה צבע הן יהיו צבועות, ולעובד אין זכות בחירה, אלא, להשתמש בשחתי הספקן שחתם חוזה עם המעסיק. נוצר מצב שאליו הגענו ש-80% מרכישת רכב חדש בישראל מתבצעים על ידי אותם ספקים שהשיקולים של המעסיקים והספקים הם שיקולים פיננסיים בלבד. נסיף על כך את העובדה שחמש חברות הן קבוצת מיעוט ריכוזית שמחזיקה יותר מ-70 אחוזים של שוק הליסינג שזה יותר ממחצית כמות כלי הרכב הנמכרים בישראל בשנה.

למה זה מפריע לך?

מעל 650 בעלי מוסכים, חברי איגוד, הם גם בעלי סוכנויות משנה להפצת רכב חדש לשוק הפרטי והמוסדי. מאחר והשוק המוסדי, בגלל הטבות המס, עבר לרשות המתווכים, קרי חברות הליסינג, כ-40 אחוזים מכלל המכר שלהם עבר לידי חברות הליסינג, זו סיבה אחת. סיבה אחרת, אובדן המכירות והפעילות הטבעית של סוכנויות המשנה נגרם לא בגלל כשל שוק, אלא בגלל הרגולציה שיצרה אותה בצורה מלאכותית ובפועל משרתת את האינטרסים של המדינה.

"לא מכתבים דבר"

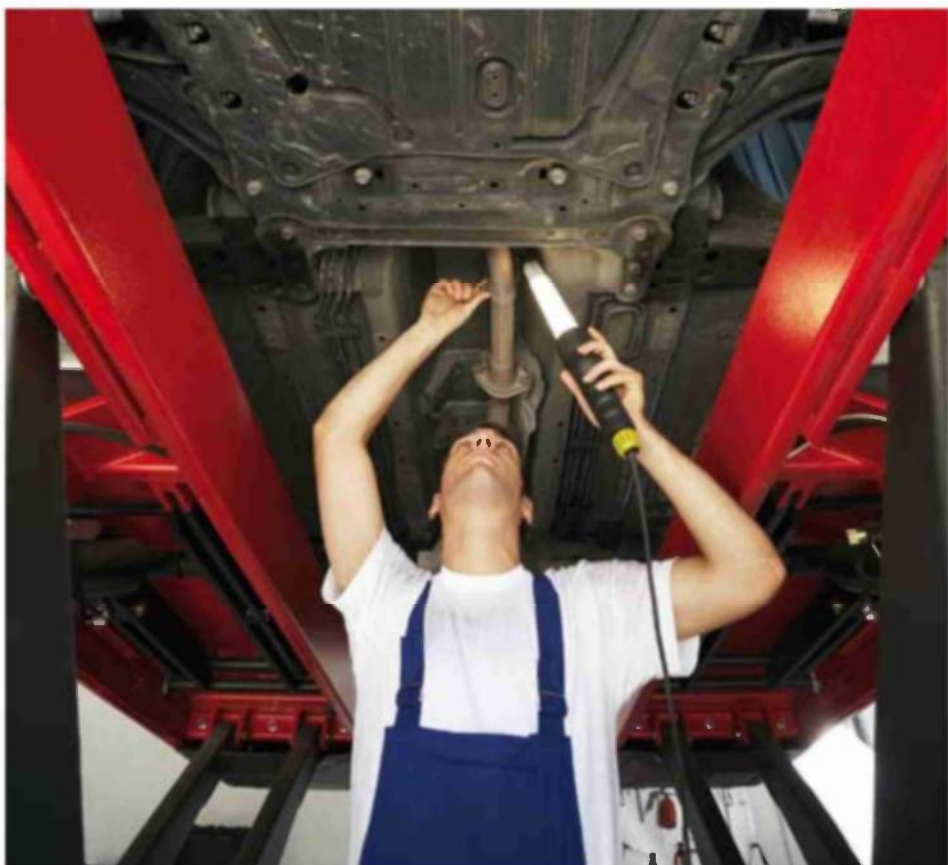
מוני בר, מנכ"ל באדג'ט, ויו"ר ארגון תחנת ההשכרה והליסינג, חושב כמובן אחרת. הטענות, לדבריו, הן לא כצעקתה.

הוא אומר ל"רכב ותחבורה": "אנחנו נמצאים בטיימינג מצוין, בדיק אחרי מחאת הקוטג' בכלכלה החופשית שישראל היא חלק ממנה. ישנה תחרות בין כל נותני השירותים והיצרנים תחרות שהממשלה, הריבון, מעודדת מאוד בכדי להזיל את מחיר המוצר/השחת לאזרח. בענפים שאין בהם תחרות קיים הרגולטור בדמותו של הממונה על ההגבלים העסקיים, שחזק שהמחיר לאזרח לא יעלה עקב היעדר תחרות.

תחרות היא בריאה מכיוון שהיא מחייבת את נותני השחת ואת היצרנים להתייעל כל הזמן בכדי שיוכלו להזיל את המחיר הסופי לצרכן. בענף השכרת הרכב והליסינג ישנה תחרות עזה ביותר.



מוני בר



19.46x26.87	34	12	עמוד	רכב ותחבורה	17/08/2011	28484804-8
איגוד המוטסטים בישראל - 16780						



"אין תחרות אמיתית"

תגובתו של ח"כ אמנון כהן, יושב-ראש ועדת הפנים והגנת הסביבה: "אין ספק כי טענותיהם של חברי איגוד המוטסטים צריכות להיבדק בקפידה ולהיות מטופלות. תחרות הביטוח, היבואנים



וחברת הליסינג אכן שולטות על נתחים ניכרים של השוק ואינן מאפשרות תחרות אמיתית שתבטיח לצרכן שיחת ומחיר הוגנים.

בדיוק מסיבות אלה אני מקדם בימים אלה הצעת חוק שתקנה לממונה על ההגבלים העסקיים סמכויות נרחבות לטפל בענפים בהם התחרות מועטה וממנת כניסתם של שחקנים חדשים לשוק.

כשמדובר בענף הרכב, מדובר בדיני נפשות ולכן הנושא דורש טיפול קפדני ודחוף במיוחד. אסור בשום פנים ששיקולי חוץ ישפיעו על טיב הטיפול ברכבים והסכנה שבכבישי הארץ ייסעו רכבים שאינם מתוחזקים כהלכה ואשר עלולים לגחם לתאונות ולאובדן חיי אדם צריכה להדיר שינה מעינינו.

בנוסף, העובדה שחברות הליסינג בענף הרכב שולטות בשוק ומכתיבות מחירי ירצפה למוסכים, עלולה לגלגל את העלויות על בעלי הרכבים הפרטיים הנמנים בדרך כלל דווקא עם השכבות החלשות יותר באוכלוסייה וזוהי תופעה פסולה שיש למגרה.

אני מקווה, כי הממונה על ההגבלים יקבל בהקדם את הסמכויות הדרושות לו להילחם באוליגופולים הפוגעים בצרכנים, וכך ייטב גם לבעלי המוטסטים וגם לבעלי הרכבים הפרטיים."

לפעול בנמרצות כנגד התופעה המכונה ריכוזיות בנושא הרכב ובנוסף:

- בחודשים האחרונים אנחנו מעבירים חומר רב לאגף התקציבים במשרד האוצר - בינתיים קיימת הידברות פורה - אך אין תוצאות אופרטיביות.

- פנינו לוועדת הריכוזיות של משרד ראש הממשלה ביחד עם לה"ב ואף הצגנו שם את עמדתנו.

- פנינו לשר התחבורה, למנכ"ל המשרד, לסמנכ"ל המשרד ברצף בשנים האחרונות וגם לשר התחבורה הקודם, פנינו השבוע לראש הממשלה. בעבר פנינו לשר האוצר השונים דרך לה"ב, השתתפנו בוועדות הכנסת השונות, יזמנו את הדיונים על שווי השימוש ברכב ועוד.

- ראשי הרשויות האמונות על התחרות החופשית הביעו את דעתם: א. היציבות יותר חשובה להם מהזכויות שלנו כפרטים וכעצמאים קטנים/בינוניים. ב. היציבות חשובה יותר מטיפול בקרטלים/ריכוזיות/שליטה של מיעוט וכדו'. ג. ראשי הרשויות אינם מתערבים האחד

בעבודת משרדנו - לדוגמה: אם המפקח על הביטוח דואג לשליטת חברות הביטוח על שיקול הדעת המקצועי של שמאים ומנהלים מקצועיים במוסך וגם אם זה גובל בהתנהגות לא תחרותית - הממונה לא פועל כנגדו וגם משרד התחבורה אינו פועל כנגדו. כנגדו. יציבות השקט הבין ממשלתי (בין גורמים שונים בממשל) חשובה להם יותר מזכויות האדם ואפילו בעת ביצוע עבירות על חוקי מדינת ישראל. ד. נבנתה תזה שגויה ולא מבוססת דיה הקובעת כי מחירי הפוליסות ומחירי מוצרי התעבורה ירדו אם יפגעו במוסכים ובשמאים (תזה מופרכת אשר התבררה כשגויה לאורך כל הדרך) וזו התירה את הרסן בפגיעה בבעלי המקצוע כ"הגנה על הצרכן". הצרכן נפגע לאורך כל הדרך אך הממונים השונים לא רצו לקלקל לעצמם את התזה ואלה לא שינו את דרך פעולתם - תמיכה בשתיקה ו/או בהסכמה בדרכם של הטייקונים בענף הרכב - יבואני רכב, יבואני חלקים, חברות ליסינג וחברות ביטוח.

בשורה התחתונה

האם המחאה החברתית של קיץ 2011, תשפיע גם על נושא זה? ימים יגידו. בינתיים, נראה כי לשלושת הגופים: יבואנים, חברות ביטוח וחברות השכרה וליסינג יש הרבה יותר כסף, הרבה יותר לוביסטים והרבה יותר כוח מאשר ל-5,000 בעלי המוטסטים המאוגדים באיגוד המוטסטים והתוצאות המאוד לא סימפטיות יתבררו בהמשך, מדי יום ביומו.

נשקלל את ההפסד של הציבור הרחב שלא משתמש ברכב ליסינג כשההכנסה הריאלית שלו ירדה כתוצאה מהמדיניות הנקוטה בישראל בענף הרכב הנזק להכנסות המדינה גדול פי כמה מונים."

מאבק כנגד המונופולים והמונופסונים

משרד "דוד בועז, ייזום וייעוץ עסקי בע"מ", בראשות של דוד בועז, לשעבר ראש אגף התקציבים באוצר, בחן לפני כ-3 שנים את ענף הליסינג עבור איגוד המוטסטים.



דוד בועז

הבחינה התייחסה להשלכות הכלכליות, הפיננסיות והחברתיות

של אספקת רכב בתנאי ליסינג וההיבטים של עניין זה על תחזוקת רכב, שוק החלפים, הביקוש לרכב משומש, הכרה בהוצאות הליסינג בהשוואה לזקיפת הטבה של מס הכנסה ועוד נושאים אחרים.

לפי הידוע, תוצאות הבחינה הכלכלית הזו השפיעו לא מעט על קובעי המדיניות בהחלטותיהם האחרונות אודות ההכרה של נושאי הליסינג. עם המידע המפורט הזה בידם יכול היה איגוד המוטסטים וראשיו לצאת למאבק כנגד המונופולים והמונופסונים* שנולדו, התפתחו והשמינו בענף הרכב ובדרך שאינה נתפסת גם לאיים על עצם קיומו.

משנת 2004 החל האיגוד בפעילות מחאה כנגד התופעה ולא הצליח לשנות את דעתם של הרגולטורים. למרות זאת אין ראשי האיגוד מוותרים.

יצאתם למאבק מוגבר איפה זה עומד עתה?

בשנת 2007 עת הסתיים תוקפו של הצו המוסכם - חזרנו לממונה על ההגבלים עם עמדה מתוקנת - לא נעתרו לפניותינו (היו מספר פגישות). מספר חוזים בין מוסכי שירות לבין יבואנים הובאו בפני הממונה על ההגבלים לתיקון ולבחינה - לא שונן דברים מהותיים והממונה החליטה לשתוק... מכתבים על עסקאות ובעלויות צולבות נכתבו על ידיו בכדי למנוע את תהליך הרכישות הצולבות בענף - יבואן שהוא גם חברת ליסינג וגם ביטוח או הפוך - לא נענינו. אנו בהדברות עם המפקח על הביטוח גם בנושאים אלה מספר שנים - התוצאה דומה.

בעת האחרונה, ייתכן גם בשל לחץ דעת הקהל המתגבר והולך לשינוי השיטה הכלכלית התחילו הממשלה וראשיה

* *Monopolism* (מיוונית: "מונוס" - אחד; אופסוטיא - קונה) בכלכלה הוא מונח המתאר מצב בשוק בו קיים רק קונה אחד למוצר (או לשירות). מונופסון הוא מצב אנלוגי והופכי למונופול ואף מכונה לעיתים "מונופול של קונים". השוני העיקרי בין מונופסון למונופול הוא שבמונופול יש לגורם אחד בלעדיות על ההיצע, ואילו במונופסון יש לגורם אחד בלעדיות על הביקוש. (ויקיפדיה).