



רכב

ליסינג • מיסוי • תחבורה ירוקה

www.globes.co.il



גלגל חמישי



מימין: ישראל כץ וירון זליכה, היום בוועדת הכלכלה. ניפגש אחרי הבחירות

כלכלת הבחירות של משרד התחבורה

ריח הבחירות נישא באוויר ומשרד התחבורה מסתער על הרגולציה בענף הרכב, חותך פינות, מאיץ הליכים מורכבים ומתנהל באלגנטיות של פיל בחנות חרסינה

נראה שגם נציגי האוצר בוועדה הבינמשרדית הופתעו מהורעת משרד התחבורה ואתמול בערב שוחררה הודעה קצרה ונחרצת: "להבנתנו, הצוות טרם סיים את עבודתו והמסקנות כפי שפורסמו בתקשורת אינן תואמות את עמדת האוצר. אנו בטוחים כי כשתושלם עבודת הצוות הבינמשרדי, נגיע להסכמה בנוגע לצעדים שיש לנקוט לשם הגברת התחרות בענף". כלי מילת הנימוס, מה שאומר האוצר הוא: "משרד התחבורה לא אומר את האמת".

מכיוון שהתגוששות גלויה בין משרדי ממשלה אינה הזירה הטבעית שלנו, בדקנו את המקורות. מתברר שדוח הכולל מסקנות ביניים הוגש לשר התחבורה אבל נכללו בו הרבה הסתייגויות, שמעידות במפורש על

יחסי הכוחות והמערכת העסקית בענף. מיד לאחר הגשת הדוח מונה צוות בינמשרדי מקצועי בראשות סמנכ"ל משרד התחבורה ובהשתתפות של בכירים מהאוצר ומרשות ההגבלים העסקיים, כדי לבדוק את ההמלצות ולגבש דרכים ליישומן. הצוות נדרש להגיש מסקנותיו עד 1 במאי והיום (ב') דנה ועדת הכלכלה בנושא (ראו בנפרד).

התנגשות בין משרד התחבורה לאוצר

בהתחשב בהיקף העבודה ובהשלכותיה הכלכליות על השוק, לוח הזמנים הצפוף שנבקע להגשת המסקנות היה תמוה. אבל אתמול אחר הצהריים הפתיע משרד התחבורה ובישר רשמית כי "דוח יישום המלצות הוועדה הציבורית להגברת

תקופת טרום בחירות היא תמיד תקופה מעניינת. בתקופה הזו ממהרים הקברניטים הפוליטיים לצבור



נקודות קרדיט בדעת הקהל, לשחרר לציבור הטבות - אפילו למראית עין - ובעיקר לסגור חובות לספונסרים ולקבלני קולות בעבר ובעתיד. תקופה כזו לרוב רצופה ברגולציות מפתיעות, "חיתוכי פינות" ויוזמות מפתיעות של משרדים ממשלתיים, שמשילים מעליהם את אצטלת הממלכתיות לטובת אינטרסים כלכליים לעתיד בנוסח "מהר לפני שייגמר". נראה שאווירת הבחירות הקדימה להגיע השנה גם למשרד התחבורה

המליצה לפרק את זיכיונות היבוא של יבואני רכב, שמחזיקים מעל נתח שוק

להגיע השנה גם למשרד התחבורה והאוצר, אחרת קשה לנו מאוד להסביר את ההתנהלות המוזרה, בלשון המעטה, שהתרחשה אתמול סביב ההמלצות להגברת התחרותיות בענף הרכב. למי שלא עקב אחר ההתפתחויות, להלן תקציר העלילה. בסוף 2011 מינה שר התחבורה ישראל כץ ועדה ציבורית, בראשות ירון זליכה וללא השתתפות נציגי האוצר, במטרה לגבש המלצות להגברת התחרותיות בשוק הרכב. הוועדה הגישה לשר קרוב ל-50 המלצות בסוף פברואר השנה. חלקן המלצות מינוריות, שממילא היו מטופלות בשגרת העבודה של המשרדים השונים. אחרות היו המלצות מרחיקות לכת שנוגעות לפירוק והרכבה מחדש של

המלצות הוועדה הציבורית להגברת התחרותיות בענף הוגש לשר התחבורה" וכי "הוגשה תוכנית עבודה מפורטת ליישום ההמלצות שאושרו". עוד נאמר שהצוות "ממליץ לשר התחבורה ליישם את כל ההמלצות". במילים אחרות, עבודת הצוות הבינמשרדי הסתיימה, כל 50 ההמלצות של ועדת זליכה אושרו וכבר גובשו דרכים ליישמן. בדיעבד, העובדות שצוינו בהודעת משרד התחבורה לא היו לא מדויקות. עבודת הצוות הבינמשרדי עדיין רחוקה מלהסתיים. לצוות עוד נקבעו פגישות, טרם נערך שימוע לשחקנים בענף הרכב וגם חברת המחקר הפרטית, שנשכרה לצורך ייעוץ לוועדה בנושאים כלכליים מורכבים, טרם הגישה את הדוח שלה.

הסתייגויות, שמעידות במפורש על כך שעבודת הצוות טרם הסתיימה. למשל, נכתב בדוח במפורש כי "מקצת ההמלצות עוד בבדיקה מהיבטים משפטיים, כלכליים וצרכניים". עוד נכתב כי "בחודש מאי ולאור עבודת חברת הייעוץ תיבחנה המלצות נוספות להגברת התחרותיות בענף הרכב".

מניפולציה של ההמלצות

מבדיקת "גלובס" מתברר גם כי משרד התחבורה נתן פרשנות משלו לחלק מהמלצות הביניים של הצוות. למשל, בסוגיה הרגישה והבעייתית של יבוא מסחרי של רכב משומש, שאותה סקרנו לעומק בשבוע שעבר, הודיע משרד

שבו יבוא אישי יהפוך למסחרי במסווה של יבוא אישי... אסור ליצור אפליה בין היבוא האישי למסחרי, שבו חל איסור לייבא רכב משומש. יישום ההמלצה במלואה מנוגד לעמדת נציגי משרד התחבורה כפי שהובאה בוועדת זליכה ליבוא רכב משומש בהיקפים מסחריים". כלומר משרד התחבורה לקח את המלצת הצוות, הפך אותה והשתמש בה ככיסוי להחלטה עצמאית לאפשר יבוא מסחרי של רכב משומש.

הפער בין הגרסאות גדל עוד יותר כאשר מגיעים לסעיפי הליכה התחרותיים, דהיינו נושא הבעלות על זיכיונות מותגי רכב ועל חברות ליסינג – אותו סעיף שהיה ה"בייבי" המתקשר של ועדת זליכה. נזכיר שוועדת זליכה

המתבצעת ברשות להגבלים עסקיים לא נראה כי קיימת בעיית תחרותיות. על כל יבואן שמחיר הרכב שלו גבוה יש יבואן אחר שמוריד את המחירים". הוועדה גם כותבת רשמית בדוח כי הנושא יידון רק לאחר הגשת הדוח של חברת הייעוץ וסיום העבודה ברשות להגבלים העסקיים. משרד התחבורה בחר להתעלם כליל בהודעתו מהעובדה ש"המלצת הדגל" של זליכה נדחתה. בנושא הבעלות על חברות ליסינג כתב משרד התחבורה כי בהתאם להמלצות הצוות החליט כץ "שלא להתיר ליבואן רכב ישיר להחזיק כבעל עניין במניות של חברת ליסינג והשכרה". מתברר שהצוות כלל לא החליט עדיין מה לעשות בסוגיה


www.globes.co.il

ליסינג • מיסוי • תחבורה ירוקה

דובי בן גדליהו

ועדת הכלכלה דנה היום בנושא התחרותיות בשוק הרכב

בלון אחידות הדעים התפוצץ

ובתמים למשמע הדברים, כך שייתכן שבשל לחץ הזמנים לא הוקדשה קריאה יסודית לקריאת ההמלצות והדקויות שלהן. הדוברים הכחישו שוב ושוב את הקשר של הבחירות המתקרבות למהירות השיא, שבה מקדם משרד התחבורה את ההמלצות ליישום, אבל כמו פוליטיקאים טובים הם גם הקפידו להדגיש את חלוקת הסוכריות לבוחרים הפוטנציאליים. כך, למשל, זכינו לנאום בנוסח "שווי השימוש על רכב צמוד לא יעלה באגורה שחוקה. לא ניתן לפגוע במעמד הביניים". את מבטי הנחת של חברי הכנסת, שמשלמים את שווי הרכב הצמוד שלהם ונמנים גם הם עם אותו "מעמד ביניים", ניתן היה לראות למרחוק.

בלי דקויות

לכל אורך הדרך נמנעו הדוברים מלהיכנס לדקויות או ליישב סתירות. רגע אחד הם האשימו את חברות הליסינג בקשר אולגופוליטי עם היבואנים שגורם לפגיעה כספית כבדה בכיסם של הצרכנים, ובמשנהו הם הדגישו שהם בכלל רוצים לקדם את חברות הליסינג ולהפוך אותן לשחקניות מפתח בשוק הרכב העתידי. ומה לגבי העובדה

הריון בוועדת הכלכלה שנערך היום בנושא התחרותיות בשוק הרכב אמור היה לספק במה ירירותית ונוחה מאוד לשר התחבורה ולפרופ' ירון זליכה, שאת המלצות הוועדה שלו מנסה השר לקדם בכל האמצעים. ואכן, כמעט שעה וחצי מומנה היקר של ועדת הכלכלה הוקדשו לטפחות הרדיות (וגם עצמיות) על השכם ולהצגת המצב התחרותי בשוק הרכב הישראלי במונחים של "שחור ולבן", כמקובל בפוליטיקה. למי שהאזין לנאומים ואינו מכיר את הנתונים האמיתיים של הענף ואת מורכבותם, לא היה ספק מיהם כוחות האור בתמונה הזאת – שר התחבורה וירון זליכה, שנאבקים כדי להווייל את מחירי הרכב והשירותים הנלווים לטובת הגנת הצרכן. גם לא היה ספק מיהם כוחות החושך, דהיינו היבואנים, חברות הליסינג והשחקנים הוותיקים בענף, שמתח הרווחים שלהם, כך נמסר לנו, מגיע ל-30%-40% על הרכב, והם קשורים זה לזה ב"רשת של קשרים".

לשר התחבורה היה חשוב לשכנע את המאזינים שכל ההמלצות של ועדת זליכה זכו לאישור גורף של צוות היישום הבינמשרדי, שכולל את נציגי האוצר ואת רשות ההגבלים

הסתירות בין ההמלצות

המלצות הצוות הבינמשרדי
המלצות ועדת זליכה

פיצול מותגים עלול לגרום דווקא להגבלות תחרותיות ופגיעה בחופש העיסוק

יבואן רכב ישיב שמחזיק מעל 8% מנתח השוק יוכל לה

מהשחקניות בשוק הליסינג הישראלי נמצא בבעלות צולבת של יבואני רכב. לחברות הליסינג הללו אג"חים והלוואות בנקאיות בהיקף מצטבר של כ-14 מיליארד שקל. שחקן מוסרי שקורא את המלצות משרד התחבורה, לומר שהענף הזה עתיד להתפרק לגורמים וכי היבואנים שנתנו לחברות הללו גב עתידים לצאת מהמשחק. קרוב לוודאי שאותו מוסרי ירצה להשליך את "הסחורה" שהפכה בן לילה למסוכנת. מדובר בנפילה של שרשרת קוביות דומינו, שממנה ייפגעו לא רק המוסדיים והבנקים אלא גם קרנות הפנסיה והחוסכים.

לא ברור מה גורם למשרד התחבורה להאיץ הליכים מורכבים ולהתנהל באלגנטיות של פיל בחנות חריסנה. האם מדובר רק בריח הבחירות שנישא באוויר? האם הודעת האוצר מאתמול על "רפורמה מתקנת בנושא כלי הרכב הירוקים", שנכללה במקור בהמלצות ועדת זליכה, נתפסה כמשרד התחבורה כניסיון של שר האוצר לגזול לעצמו קרדיט פוליטי? כך או כך, מדובר בהתנהלות שיוצרת כיום בענף אווירה של טירוף מערכות. שחקנים עם מחזור עסקי של 5 מיליארד שקל בשנה לא יודעים מה האופק העסקי שניצב לפניהם, מהיום למחר, ומי מושך בחוטי הרגולציה. ניפגש אחרי הבחירות. ●

כמה הוציאו חברות הרכב על פרסום ב-2012

"שני בערב", עמ' 32

לדקוף את הטבת שווי השימוש ברכב צמוד לעובד על פי המחירים של הרכב בפועל, דהיינו, ככל שהרכב ישן יותר, שווי השימוש יפחת

להמתין לתוצאות העבודה המתבצעת בדרשות המסים שבדוקת את שווי השימוש ברכב

לעדכן את ההנחה במס הקנייה לרכב היברידי "נטען" כך שהמס יהיה נמוך מזה של רכב היברידי רגיל

לשנות את הנוסחה להפחתת מס הקנייה שמציעה ועדת זליכה (בפועל, האוצר כבר הוציא אתמול צו בנושא)

לבטל את המכס לגבי יבוא רכב ממדינות שהסכימו לברות עמן הסכם סחר חופשי אינו סביר בעתיד הנראה לעין (יפן, סין וקוריאה, למשל)

המלצות הצוות הבינמשרדי: הצוות מצא כי בשל הסכמים בינלאומיים לא ניתן ליישם את ההמלצה

לא לאפשר יבוא רכב משומש בנימוק של מניעת אפליה בין היבוא האישני ליבוא המסחרי, שבו חל איסור לייבא רכב משומש

להתיר ליועץ יבוא אישי לייבא בצורה מסחרית עד 20 מכוניות בשנה, כולל יבוא של מכוניות משומשות שגילו עד שנה

שכר הרכב יאוגד את הרכב החדש והעתידי. ומה לגבי העובדה העסקיים. בתחילה אמר השר כי "אין דבר אחד מתוך המלצות רוח זליכה שנשלל על ידי הצוות הבינמשרדי". לאחר מכן הופיעו פתאים שני סעיפי מחלוקת (פירוק היבואנים הגדולים ופיקוח על ההנחות בענף), שהוגדרו "