

חדשות

www.TheMarker.com

על הדרך
דניאל שמילהשרים מתחרים
במקום לשפר התחרות

לפני כשנה יזם משרד האוצר הקמה של ועדה בין-משרדית להתחרות בשוק הרכב. אנשי המשרד החלו לדבר עם גורמי מקצוע במשרד התחבורה, אך בעוד שהוועדה מתגבשת, הודיע שר התחבורה ישראל כץ על הקמת ועדה משלו לבדיקת התחרות בענף, בראשות פרופ' ירון זליכה. במשרד האוצר לא אמרו נואש, וביקשו להקים ועדה בין-משרדית לכחינת ענף הרכב, לפי המלצת ועדת טרכטנברג. ואולם כץ ערך מחטף פעם נוספת, והודיע באופן חד-צדדי כי נציגים מהאוצר ומרשות ההגבלים העסקיים יצורפו לוועדת זליכה. באוצר למדו מהתקשורת כי הם חברים בוועדה ודחו את ההזמנה להצטרף אליה, אך כץ הרוויח הון פוליטי – כעת הוא לא מוצג כסרבן לשיתוף פעולה.

במארס הציגה ועדת זליכה את מסקנותיה והמלצותיה. אז נראה היה כי במשרדי התחבורה והאוצר למדו את הלקח, והסכימו לכונן צוות בין-משרדי ליישום ההמלצות. בצוות היו חברים נציגים מרשות המסים, אגף התקציבים באוצר ורשות ההגבלים העסקיים, ובהמשך אף הצטרפו אליו נציגי אגף שוק ההון והפיקוח על הביטוח. הפעם, נראה היה כי מתקיים דיון רציני במצב שוק הרכב. אך ביום ראשון, רגע לפני שוועדת הכלכלה התכנסה לדון בדו"ח זליכה, שר התחבורה פירסם כי הוא מאמץ חלק מהמלצות צוות היישום. הבעיה היא שצוות היישום כלל לא ידע שכבר גיבש המלצות, ולמד על כך מהתקשורת. כץ שוב הצליח להציג את שותפיו כלא רלוונטיים. מה היה המניע למחטף השלישי? בסביבתו של כץ טוענים שלא היתה סיבה לחכות, אבל גורמים אחרים הקשורים לצוות היישום טענו כי מדובר בתגובה מהירה להחלטה להקדים את הבחירות.

בזכות ההחלטה החד-צדדית של כץ, הוא יכול היה להגיע לוועדת הכלכלה כרפורמטור, שלא לומר כ"כחולון". אבל המבחן האמיתי של רפורמות הוא לא בהכרזות והצהרות או בהודעות חגיגיות לעיתונות, אלא ביישום, ונראה כי ההחלטות המדומה של שר התחבורה אולי מועילה לו בפריימריס, אבל מזיקה לציבור.

כץ הוכיח אתמול כי הוא דואג יותר להאדרת שמו מאשר לשינוי אמיתי בשוק הרכב, והמלחמות בין הרגולטורים מעכבות את האפשרות לשינוי אמיתי. לא לחינם אמר בכיר בענף הליסינג עם סיום הישיבה: "זו היתה הצגה יפה, אבל ברור שאי אפשר יהיה להעביר חקיקה עד לבחירות".

זליכה: "בלי פירוק יבואנים, מחיר הרכב לא יירד"

שר התחבורה כץ בדיון בוועדת הכלכלה על המלצות ועדת זליכה: "אוירת הבחירות לא תשפיע על קידום המלצות הוועדה. הרו"ח הזה הוא מהפכני ורציני"

הוועדות להגברת התחרותיות בשוק הרכב

בדיקות עצמאיות
נערכות על ידי אגף התקציבים באוצר, רשות המסים ורשות ההגבלים

ועדת זליכה
יו"ר: פרופ' ירון זליכה
חברים נוספים: נציגי הציבור ונציגי משרד התחבורה
ייעוץ כלכלי: דוד בועז

הצוות הבין-משרדי ליישום מסקנות זליכה
יו"ר: עוזי יצחקי חברים נוספים: נציגי משרד התחבורה, רשות ההגבלים, אגף התקציבים, רשות המסים והמפקח על הביטוח
ייעוץ כלכלי: חברת שלדור

שר התחבורה ישראל כץ
מקבל החלטות על סמך חוות הדעת של הצוות הבין-משרדי והתייעצות עם זליכה

צילום: אמיל סלמן



מאת דניאל שמיל

חודשיים אחרי שהוגשו, דנה אתמול ועדת הכלכלה של הכנסת בהמלצות ועדת זליכה להגברת התחרותיות בשוק הרכב, ובכוננות ליישם אותן. הדיון היה רגוע למדי, אך מתחת לפני השטח ביעבעו המחלוקות בין משרדי הממשלה השונים. ועדת זליכה הוקמה כדי לקדם את התחרותיות בשוק הרכב, שהוגדר כאוליגופול. לפי מסקנות הצוות, קיים תיאום מחירים בין היבואנים, שמשתמר בזכות חברות הליסינג; אלה ייפגעו בעקבות הורדת מחירים לצרכן הפרטי, שתפגע במחיר המכוניות המשומשות שברשותן. הוועדה פירסמה 53 המלצות ובראשן פירוק הקבוצות הגדולות בענף והגבלת ההנחות לחברות הליסינג. שלוש הודיע שר התחבורה ישראל כץ על אימוץ חלק מהמלצות, שלא על דעת חברי צוות היישום הבין-משרדי, שאותו הקים.

ח"כ כרמל שאמהדהכה, יו"ר הוועדה, פתח את הדיון באומרו כי "יש נתון חדש שנכנס, וזה הבחירות. אנחנו מקווים שנשלים את החקיקה הראשית לפני הבחירות. אני מקווה שלוחות הזמנים יאפשרו זאת". פרופ' ירון זליכה, שעמד בראש הוועדה, תקף בעיקר את הרגולציה בישראל. "מבחינת הממשלה, חוסר המעש שלה גובל

בחרפה", אמר זליכה. "בניגוד למוצרים כמו לחם וחלב, בענף הרכב מדובר בעסקה מתמשכת עם הצרכן. יש הרבה ענפי משנה כמו לייסינג, מוסכים ואחרים שרבים מהם בבעלות צולבות. הפעילים בענף צברו כרית ביטחון של עשרות הגבלים. בעיה נוספת היא פער האינפורמציה. אתה יכול לומר שתיקנת רכב. צריך לדעת להגן על הצרכן". שתיים מההמלצות החשובות של הוועדה נמצאות עדיין בדיון - ההמלצה לפירוק יבואנים גדולים וההמלצה להגבלת ההנחות לחברות הליסינג. זליכה טוען כי "שניים מההגבלים שבבחינה הם מהיותר חשובים מבין ההגבלים. אם הם לא יעברו, ההשפעה על המחירים תהיה מצומצמת. אני עייף

מהתנגדויות פנים-ממשלתיות. בעבר ישבו בכירים באוצר וטענו שצריך גרעיני שליטה בבנקים, אבל אחרי שבע שנים פתאום לא צריך זאת. אם ההמלצות לא ייושמו היום, עוד שבע שנים מישור יסביר שחייבים לעשות זאת. בזמן הזה הציבור יפסיד מיליארדים". כץ הגיע לדיון אחרי שכבר הכריז על מימוש חלק מההמלצות ואמר: "הבחירות לא ישיפיעו על קידום המלצות הוועדה. הרו"ח הזה הוא מהפכני ורציני". כץ ציין כי קיבל רק שלוש הערכות את דו"ח המלצות ועדות היישום הבין-משרדי שכתבה את דו"ח זליכה, ומן קצר לפני כינוס ועדת הכלכלה. כץ הוסיף: "אפשר להביא מכוניות משומשות, עד גיל שנה. אי אפשר לתת לחשש מעבריינות לחסום את השוק". נטליה מירצוב, כלכלנית בכירה ברשות המסים, אמרה כי "יש כאן המלצות דרמטיות, חלק הן על גבול הכלכלה המתוכננת וחלק הן על גבול שחרור כל הרגולציה. הן מבוססות על נתונים ישנים ועל הנחות. אנחנו צריכים להמשיך לבדוק ואז ליישם. זה ענף חשוב מכדי להשאיר אותו כפי שהוא". עם זאת, דברי מירצוב חשפו את חילוקי הדעות בוועדה הבין-משרדית כאשר השר כץ ענה לה בחרות: "שאר הדברים שלא קשורים למסים הם לא עניינם. אמרתי שלא ניגע בהכנסת המדינה, אין לכם זכות וטו על דברים שקשורים למדיניות התחבורה. אני מקווה שאתם עדיין כפופים להחלטות ממשלה".