



חלקי חילוף לרכבים -

תמחור ומודעות צרכנית¹

טיוטה לשימוע ציבורי

¹ מחקר זה בוצע ונכתב על ידי כלכלניות חטיבת המחקר של רשות התחרות: מורן משה חנציס ודריה קרבצוב. אנו מודות לגורמי המקצוע באגף הרכב ובאגף כלכלה של משרד התחבורה על הסיוע בביצוע בחינה זו ועל הערותיהם המועילות שהביאו לשיפורה.

תקציר

רכישת רכב בכלל ובחירתו של דגם הרכב הרצוי בפרט, הן החלטות פיננסיות מסדר גודל משמעותי ובעלות השפעה ארוכת טווח על כלכלת משק הבית. חשיבות החלטות אלו נובעת מהיקפה הגבוה של ההוצאה החד פעמית על הרכישה וממשך התקופה בה צפוי הרכב לשרת את משק הבית.² אולם, השפעה חשובה נוספת שיש לבחירת דגם הרכב נוגעת להוצאות השוטפות בגינו - גובה התשלום השנתי על פוליסת הביטוח לרכב ועלותם של חלקי החילוף והטיפולם שיידרשו לתחזוקת הרכב במרוצת השנים.

חטיבת המחקר של רשות התחרות מבצעת בימים אלו מחקר שוק מקיף בתחום חלקי החילוף לרכבים אשר תוצאותיו יפורסמו להערות הציבור לאחר השלמתו. המחקר טרם הושלם, אך ניתן כבר בשלב זה להצביע על ממצאים חשובים בדבר הקשר בין מחיר הרכב לעלות חלפיו. ככלל, רשויות תחרות בעולם נדרשות לעיתים לעסוק בסוגיית הקשר בין שוק ראשוני לשוק המשך.³ בפרט, העיסוק נוגע לשאלת יכולתו של יצרן או מוכר בשוק הראשוני, להפעיל כוח שוק בשוק המשך. הקשר בין השוק הראשוני לשוק המשך נעשה פחות בעייתי, ככל שמודעותם של הצרכנים לגבי קיומו של הקשר עולה. בהתייחס לקשר בין שווקי הרכב (שוק ראשוני) והחלפים (שוק המשך) בישראל, מודעות טובה יותר של הצרכנים לגבי עלות המוצר הכולל - רכב וחלפיו כחבילה אחת, תשפר את מצבם של הצרכנים כיוון שהיא תאפשר להם לקחת בחשבון כבר בשלב רכישת הרכב את העלות העתידית הצפויה, באופן שיקשה על הפעלת כוח שוק בשוק המשך.

אם כן, מטרתו של נייר זה היא העלאת המודעות של הצרכן הישראלי לקשר שבין מחיר הרכב לעלות חלפיו המקוריים, והעלאת מודעות הצרכן הישראלי לפערים המשמעותיים שבין עלות החלפים המקוריים של רכבים, אשר בשוק הראשוני עשויים להיחשב כתחליפיים. השוואה בין עלותו של סל חלפים מייצג על פני דגמי רכב שונים אינה משימה פשוטה. סל שכזה ראוי שישקף את הערך הקרוב ביותר לעלות בפועל שצפוי רוכש הרכב לשלם בגין רכישת חלקי חילוף, לאורך תקופת החזקתו את הרכב. אולם, עלות זו אינה ידועה מראש

² בשנת 2018 רכב יד ראשונה ממוצע שנמכר היה ברשות בעליו כ- 6 שנים טרם מכירתו. מקור: "דו"ח מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב בישראל"; רשות המסים, 2018.

³ עוד על מונחים אלה יפורט בהמשך מסמך זה.

ותלויה, בין היתר, במאפייני הנהג (ביניהם היקף הנסועה ואופייה, לרבות ההסתברות להיות מעורב בתאונת דרכים, העדפה בין רכישה של חלף מקורי/תחליפי וכד') וכן מושפעת ממאפייני הרכב עצמו (היקף הנסועה המקסימאלי שמומלץ לבצע בין טיפולים תקופתיים, ההסתברות לקלקול של חלפים מכאניים וכד'). יתרה מכך, גם עבור שני רכבים זהים שנרכשו על ידי נהגים בעלי העדפות ומאפייני נהיגה דומים ייתכנו הוצאות שונות בגין חלפים לרכב, בשל גורמים בלתי צפויים נוספים. למשל, תאונה שנגרמה באשמת צד ג' לרכב אחד ולא לשני, או היצע התחליפים הזמין במקום ובמועד רכישת החלף.

למרות חוסר היכולת לשקף בנייר זה את העלות שתוטל על כל בעל רכב בגין החלפים שיידרש לרכוש במרוצת השנים, ישנו ערך רב בהשוואתו של סל חלפים אחיד על פני מספר גדול של דגמי רכב ששווקו בישראל בשנים האחרונות. השוואה זו, לכל הפחות, צפויה להעלות את מודעותם של הצרכנים הישראלים לקשר בין מחיר הרכב לעלות חלפיו המקוריים ולפערים בעלויות החלפים בין רכבים שונים. הבדיקה שערכנו מבוססת על השוואת מחיריהם של 33 דגמי רכב נפוצים ששווקו בישראל בשנים האחרונות, וכן על השוואת עלותו של סל אחיד של 18 חלפים לרכבים אלו. כאמור, 18 חלפים אלה אינם מתיימרים לשקף סל מייצג של החלפים שבהם עושים שימוש כל הנהגים, אלא הם באים לשקף פערים במחירים של חלפים מסוגים שונים בין רכבים שונים.

תוצאות ההשוואה העלו כי עלות סל החלפים ביחס לעלות הרכב, גבוהה יותר ככל שהרכב זול יותר. ממצא זה כשלעצמו אינו בעייתי בהיבט התחרותי והסבר אחד אפשרי לקיומו הוא שונות, בין יבואני הרכב, באסטרטגיות התמחור בשוק הראשוני ובשוק המשך. כך למשל, ייתכן שישנם יבואנים אשר מוזילים את מחיר הרכב בשוק הראשוני, במקביל להעלאת מחירי החלפים בשוק המשך. אסטרטגיה זו מבוססת ככל הנראה על הערכה כי שיווק החלפים המקוריים במחיר גבוה יותר, יפצה על הוזלת הרכב (ושחיקת הרווחיות הנלווית לה) בשוק הראשוני.⁴ אולם, הממצא מחדד את חשיבותה של השוואת מחירים הלוקחת בחשבון את

⁴ החל ממועד עלייתו של דגם רכב חדש לכביש בישראל, ישנה תקופת זמן שאורכה יכול להגיע אף למספר שנים, במהלכה לא ניתן לרכוש בישראל חלפים תחליפיים עבור חלק מחלפי הרכב. במהלך תקופה זו ניצבות בפני הצרכן מספר מצומצם של אפשרויות רכישה, בנוסף לרכישת החלף המקורי מיבואן הרכב (יבוא אישי, רכישה מיבואן מקביל, רכישת חלף משומש או חלף תואם מקור (OEM)). אולם, בשיחות שקיימנו עם גורמים שונים עלו הערכות כי חלקם של אלו (קרי יבוא אישי, יבוא מקביל, חלף משומש או חלף תואם מקור), מתוך סך מכירת החלפים, קטן יחסית בשנותיו הראשונות של רכב על הכביש. כך למשל, לפי דו"ח קידום התחרות בענף הרכב (שלדור, 2012), נתח השוק של חלפים מקוריים ביבוא מקביל מהווה כ-10% בלבד משוק החלפים

מחירי החלפים טרם רכישת הרכב. תיאור מפורט של היחס בין עלות החלפים, על סוגיהם השונים, לבין מחירי הרכבים, מופיע בגוף המסמך.

הממצאים המפורטים כאן לא נועדו להוקיע יבואן כזה או אחר על האופן שבו הוא מתמחר את חלפי כלי הרכב שאותם הוא מייבא. ניתן לתמחר את הרכבים עצמם (השוק הראשוני) או את חלקי החילוף (השוק המשני) באופנים שונים. אולם, פעם שלקוח רכש את הרכב, הוא הופך תלוי באספקת חלקי חילוף לרכב שרכש. לפיכך מן הראוי, כי בתוך המחיר של הרכב שאותו הוא רוכש ייקח בחשבון גם את מחיר החלפים שבהם יידרש להשתמש.

רקע

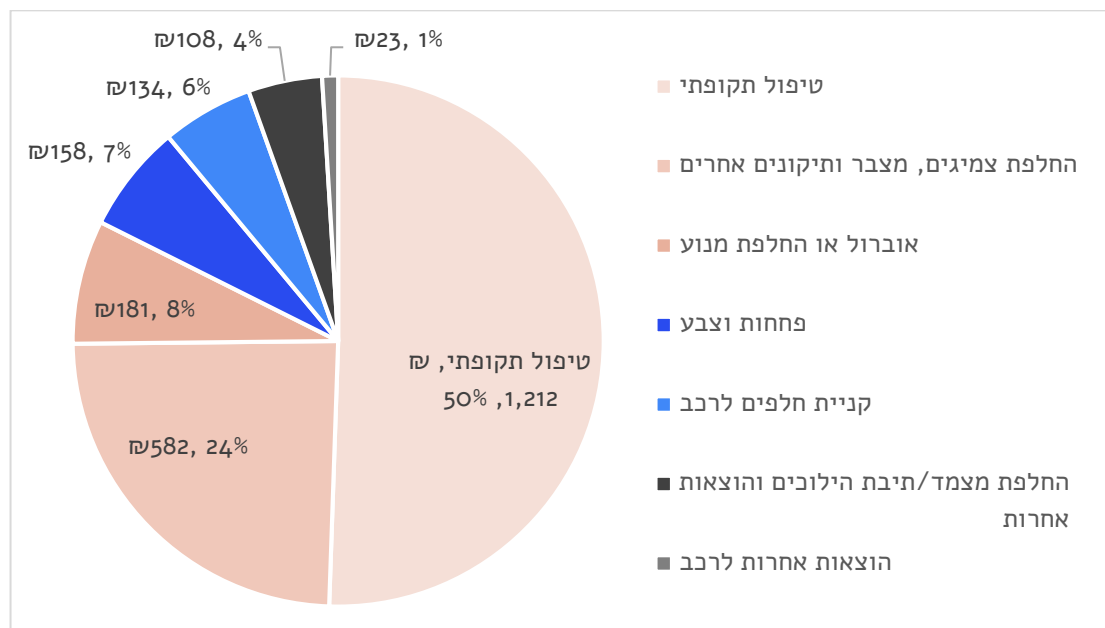
מרבית משקי הבית בישראל מחזיקים ברכב אחד לפחות: 46 אחוזים ממשקי הבית בעלי רכב יחיד ו- 26 אחוזים בעלי שני רכבים או יותר. בשנת 2018 עמדה ההוצאה הממוצעת של משק בית בישראל על אחזקת הרכבים בבעלותם על כ- 2,400 ₪ בשנה.⁵ הוצאה זו כוללת בין היתר, טיפולים תקופתיים, רכישת חלפים, פחחות וצבע וכד' (ראה תרשים 1).

כמובן שמשקי הבית אינם הצרכנים הבלעדיים של מוצרי ושירותי אחזקת רכב. צרכנים נוספים כוללים את חברות הביטוח, הנושאות בעלות תיקוני רכבים במסגרת תאונות מבוטחות (עלות אותה הצרכנים בתורם משלמים דרך פוליסות הביטוח לרכב), חברות הליסינג, מדינת ישראל (בגין הרכבים בבעלותה, על זרועותיה השונות), בעלי עסקים קטנים וגדולים, מפעילי שירותי הובלה והסעות ועוד. חלקה של ההוצאה על אחזקת רכב עבור הצרכנים שאינם משקי הבית מתוך סך הוצאותיהם, משתנה, אך עבור רובם מדובר ברכיב הוצאה משמעותי.

כולו, ואילו נתח השוק של החלפים המקוריים המיובאים על ידי יבואני הרכב, עומד על כ- 50%. עוד עולה מהדו"ח כי נתח השוק של החלפים המשומשים עומד גם הוא על כ- 10% וההערכות הן כי הנטייה לרכוש חלף משומש בשנותיו הראשונות של הרכב על הכביש, נמוכה ביחס לנטייה לרכושו עבור רכב "מבוגר" יותר.⁵ מתוך משקי הבית בבעלותם רכב אחד לפחות. מבוסס על נתוני סקר הוצאות משקי בית של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה לשנת 2018; עיבודי חטיבת המחקר של רשות התחרות.

תרשים 1: פירוק רכיבי ההוצאה על אחזקת רכב

הוצאה שנתית למשק בית שבבעלותו רכב אחד לפחות; 2018



מקור: נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה; עיבודי חטיבת המחקר.

כשעלויות אלו ברקע, בשילוב עם המפגש התדיר של הצרכן הפרטי והעסקי עם ספקי שירותי אחזקת רכב, נשמעות לעיתים טענות בדבר מחירם היקר של חלקי החילוף לרכב. טענות אלו נתמכות בהשוואות מחיריהם של חלפים נבחרים המשווקים בארץ למחיריהם במדינות אחרות, ובפרט אלו המוצגים בפלטפורמות מסחר בינלאומיות דוגמת איביי ואמזון. בדו"ח שהכינה חברת שלדור עבור משרד האוצר (במסגרת דיוני הוועדה הבין-משרדית לבחינה והגברה של התחרות בענף הרכב) הוצג כי מחירי מחירון של חלפים מקוריים נבחרים בישראל גבוהים בעשרות אחוזים (ולמעלה מכך) בהשוואה לאירופה.⁶

על רקע זה עורכת רשות התחרות בימים אלו מחקר שוק בתחום חלקי החילוף לרכבים. המחקר מתמקד בהיבטים רבים של ענף חלקי החילוף- אפיון מגמות במחירים על פני המקטעים השונים של שרשרת הערך בקרב שחקנים רבים- יבואני רכבים, יבואני חלפים, סיטונאי חלפים, מוסכים, חברות ביטוח, חברות ליסינג וכמובן, הצרכנים הפרטיים. היקף המחקר רחב וכולל בחינת החלפים הנמכרים ביותר, על פני דגמי רכב נפוצים בישראל, ומעקב אחריהם לאורך חיי הרכב- ממועד עלייתו לכביש ועד למספר שנים לאחר מכן. תוצאות המחקר יפורסמו להערות הציבור לאחר השלמתו.

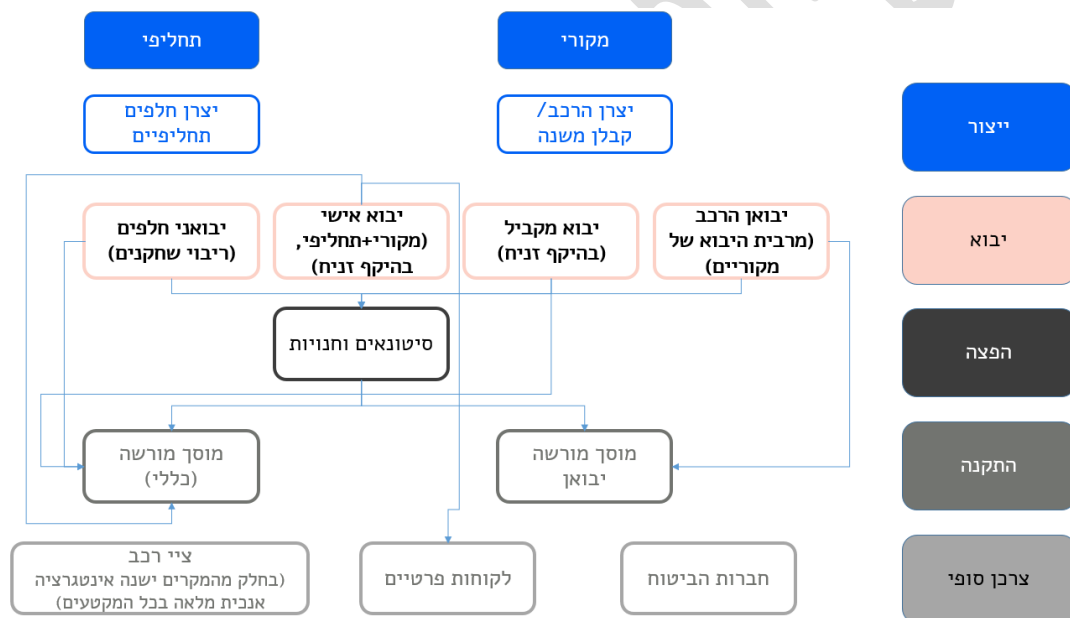
⁶ קידום התחרות בענף הרכב- גיבוש מהלכים להגברת רווחת הצרכן. שלדור, 2012.

עוד בטרם השלמת המחקר, ניתן להצביע על ממצאים חשובים בדבר הקשר בין מחיר הרכב לעלות חלפיו. ממצאים אלה יעמדו במרכזו של נייר קצר זה. קודם לכן, יובא תיאור כללי של ענף חלקי החילוף לרכבים בישראל.

שרשרת הערך של ענף חלקי החילוף

ענף חלקי החילוף בישראל מתאפיין בריבוי שחקנים, בסיעוף בקשרים אנכיים על פני שרשרת הערך וברמות שונות של ריכוזיות על פני השרשרת.

איור 1: שרשרת הערך בענף חלקי החילוף חלפים חדשים- מקוריים ותחליפיים



מקור: רשות התחרות

במקטע היבוא ישנם כ-500 בעלי רישיון ליבוא חלפים, מרביתם מתמחים ביבוא חלפים בלבד. במקביל, חלק קטן מהיבואנים הם יבואני הרכב המייבאים בנוסף לרכבים חלפים, מקוריים בעיקרם, לדגמי הרכב שהם משווקים. למרות שמקטע היבוא של החלפים התחליפיים מתאפיין בריבוי יבואנים, ניתן להצביע על סוגי חלפים היוצאים מכלל זה, בהם ניתן למצוא, מסיבות שונות, מיעוט יבואנים.⁷

⁷ בין הסיבות למיעוט שחקנים במקטע היבוא של חלפים תחליפיים מסוימים ניתן למנות יתרונות של פערי מידע, חסמים מסחריים (הסכמי בלעדיות עם יצרנים עולמיים) ועוד.

במקטע ההפצה ישנם כ-2,500 בעלי רישיון סחר – סיטונאי חלפים וחנויות, המתאפיינים בהיקפי פעילות שונים וכן במורכבות שונה של מערכי הפצה.

במקטע ההתקנה ישנם כ-5,000 מוסכים מורשים בעלי רישיון משרד התחבורה, בהם מתבצע המכר של החלפים לצרכן הסופי. ישנם סוגים רבים של מוסכים, אולם לעניין חלקם בשרשרת הערך ניתן לחלקם ל-2 קבוצות עיקריות- מוסכי יבואן ומוסכים כלליים.

במקטע הצרכני ניתן למנות בעיקר את הצרכנים הפרטיים, ואת הלקוחות הגדולים – בעיקר חברות הליסינג והביטוח.

סוגי חלפים וצרכניהם

רכב פרטי טיפוסי מורכב מאלפי (ולעתים אף מעשרות אלפי) חלפים בעלי מספר קטלוגי ייחודי. חלפים אלו נעים בגודלם ובמורכבותם מהחלף הקטן ביותר שניתן להעלות על הדעת, דוגמת בורג שמחבר את ידית הדלת לדלת עצמה; דרך חלפי המנוע, דוגמת רצועת התזמון; וכלה בחלפי המרכב החיצוני, דוגמת הפגוש הקדמי. חלפים אלו לרוב ייחודיים ליצרן הרכב, לדגם המדובר ובחלק מהמקרים, אף לשנתון הייצור. למרות ריבוי החלפים הנ"ל, "שוק החלפים" או החלפים בהם מתקיים מסחר, פשוט יותר, ומתמקד לרוב בעשרות חלפים ייחודיים לדגם רכב. הסיבה המרכזית לכך נובעת מהיעדר ביקוש למרבית החלפים, בין אם בשל העובדה שאין כדאיות כלכלית בהחלפתם או בשל השלכות הבטיחותיות של פגיעה בהם, אשר גוררת השבתה מוחלטת של הרכב. אם כן, תחום המסחר בחלקי חילוף מתמקד במספר עשרות חלפים לכל דגם רכב, אותם ניתן לחלק לשלוש קבוצות מרכזיות:

1. חלפי פח ומעטפת – נרכשים לרוב במסגרת טיפול בעקבות תאונה ומרביתם בעלי נפח פיזי גדול, המוביל לעלויות שינוע ואחזקה גבוהות יחסית לקבוצות חלפים אחרות. בנוסף, חלפים אלו לרוב ייחודיים ומתאימים לדגם רכב ספציפי בלבד. בהתאם, הביקוש לכל חלף נמוך ביחס לחלפים "גנריים" באופיים, אשר מתאימים למספר דגמי רכב. מאפיינים אלו מייקרים חלפים מקבוצה זו ביחס לחלפים מקבוצות אחרות. מנגד, הלקוחות הרוכשים חלפים אלו, כגון חברות ביטוח, הינם לרוב גדולים ביחס לצרכן הפרטי. פערים אלו בגודל באים לידי ביטוי בכוח מיקוח משופר מול

- המוכרים ובפערי מידע קטנים יותר ביו המוכרים לקונים. כתוצאה, הלקוחות הגדולים רואים לנגד עיניהם מחירים נמוכים יותר.⁸
2. חלפי אחזקת רכב מכאניים - מוחלפים בשל בלאי וקלקול ונרכשים הן על ידי צרכנים פרטיים והן על ידי לקוחות גדולים (רשתות מוסכים או חברות לסינג). חלפים אלו לרוב בעלי נפח פיזי קטן ביחס לחלפי הפח והמעטפת והם כוללים גם את הרכיבים המורכבים יחסית מבחינה טכנולוגית. מאפיינים אלו יוצרים שונות מאד גדולה במחיריהם של החלפים בקבוצה זו.
3. חלפי טיפול תקופתי - מוחלפים לעיתים תכופות, על ידי כלל צרכני הרכב. חלפים אלו הם הפחות מורכבים מבין קבוצות חלקי החילוף, הם גנריים יחסית כך שמתאימים לרוב למספר דגמי רכב במקביל ובהתאם, הם זולים ביחס לחלפים המשתייכים לשתי הקבוצות הקודמות שנסקרו לעיל.

השפעות על מחירי החלפים

אם הטענות בדבר מחירי חלפים גבוהים יחסית בישראל נכונות, הרי שהדרך להורדת מחירם עוברת דרך זיהוי הגורמים לכך. להלן מספר גורמים אפשריים, מרביתם ייבחנו במסגרת המחקר המקיף הנערך בימים אלו ברשות, ולא יידונו בנייר זה:

1. עלויות שינוע גבוהות - עקב היותה של ישראל "כלכלת אי" והיעדר ייצור מקומי של רכב וחלפיו.
2. חסמים רגולטוריים ועלויות בירוקרטיות ייחודיות לענף זה בישראל - דוגמת תקינה מיוחדת, החובה לפרסם מחיר מחירון מקסימום לצרכן, החובה של שמאי רכב לצטט את מחיר המחירון בבואם לבצע שומת נזיקין, מיסוי על סוגיו השונים וכד'.
3. חסמים תחרותיים דוגמת מיעוט שחקנים באחד מהמקטעים (יבוא, הפצה או שיווק, מכירה ושירות).
4. גורמים מצד הביקוש - העדפות צרכניות כגון נאמנות מותגית, נטייה שלא לבצע השוואות מחירים וניתוק תפיסתי בין מחיר הרכב (שוק ראשוני) למחיר חלפיו (שוק המשך). נרחיב על כך בסעיף הבא.

⁸ יוצאים מכלל זה המקרים בהם חברת הביטוח רוכשת חלף במסגרת תיקון תאונה שלא טופלה במוסך הסדר. במקרים אלו חברת הביטוח אינה נהנית מיתרון לגודל ומשלמת לרוב את מחיר המחירון של החלף כפי שמצוטט על ידי שמאי הרכב בבואו לבצע שומת נזיקין עבור התאונה.

הקשר בין שוק הרכב לשוק החלפים

רשויות תחרות בעולם נדרשות לעיתים לעסוק בסוגיית הקשר בין שוק ראשוני לשוק המשך.⁹ במקרים רבים, העיסוק נסוב סביב שאלת יכולתו של יצרן או מוכר בשוק הראשוני, להפעיל כוח שוק בשוק ההמשך.¹⁰ דוגמאות קלאסיות לשווקים קשורים ניתן לראות בתחום מכירת מעליות (שוק ראשוני) ושירותי תיקון ואחזקה למעליות (שוק המשך); בתחום מכירת מדפסות (שוק ראשוני) ומכירת מחסניות דיו למדפסות (שוק המשך); ובתחום מכירת מכשירי טלפונים ניידים (שוק ראשוני) והתקנת יישומונים (שוק המשך).

דיון מעמיק על הגדרת שווקים וניתוח שווקי המשך בדיני התחרות הוא מורכב ונמצא מחוץ למסגרתו של נייר זה.¹¹ עם זאת, נציג בקצרה חלק מהשיקולים אליהם מקובל להתייחס בהקשר של ניצול כוח שוק בשווקי המשך בכלל, וביחס לתחום הרכב בפרט. בהקשר זה, גם כאשר רמת התחרות בשוק הראשוני נחשבת גבוהה, מקובל לבחון את ההשפעות התחרותיות של הפעלת כוח שוק בשוק המשך המאופיין ברמת תחרות נמוכה, בהתבסס על מספר קריטריונים:¹² (1) עלויות מעבר גבוהות עד כדי שבי של הלקוחות – למשל, כאשר המוצר בשוק הראשוני יקר וקשה להחליפו; (2) כאשר אין בידי הצרכן יכולת להעריך את עלות המוצר או השירות בשוק ההמשך במעמד הרכישה בשוק הראשוני, בין אם בשל א-סימטריה במידע – ו/או בשל שינוי תנאים או מחיר מצד המוכר, לאחר ביצוע הרכישה בשוק הראשוני; (3) היעדרה של התייחסות חוזית במעמד הרכישה למגבלות על התנהלותו של המוכר בקשר לשוק ההמשך.

⁹ ראו OECD Background Note: Competition Issues in Aftermarkets (20.6.2017) DAF/COMP(2017)2 (להלן **מסמך ה-OECD בנושא שווקי המשך**), וכן מסמכים נוספים שפורסמו במסגרת השולחן העגול בעניין שווקי המשך באתר ה-OECD ב- <https://www.oecd.org/competition/aftermarkets-competition-issues.htm>

¹⁰ לניתוח רחב על סוגיית עלויות מעבר ולקוחות שבויים, ראו:

Farrell and Klemperer (2007), "Coordination and Lock-In: Competition with Switching Costs and Network Effects", Handbook of Industrial Organization, Vol. 3, Edited by M. Armstrong and R. Porter.

¹¹ להרחבה, ראו את מסמך ה-OECD בענייני שווקי המשך, ודו"ח ענף השירות למעליות ערכה (Kit) בבנייני מגורים, טיוטה להערות הציבור, רשות התחרות (26.11.2017), פרק 3.1.

¹² ראו Bell and Kramer (2015), "Competition/Antitrust Challenges in Technology Aftermarkets", זמין ב- <http://eu-competitionlaw.com/competitionantitrust-challenges-in-technology-aftermarkets/#>. על פי מסמך ה-OECD בענייני שווקי המשך, הגישה האירופאית בעשורים אחרונים חולקת עקרונות דומים לגישה האמריקאית ביחס לשווקי המשך.

במילים אחרות, גם במקרים בהם מוכר מסוים פועל בשוק ראשוני תחרותי מאד, או כאשר אין לו כוח שוק בשוק הראשוני, עדיין יתכן שיהיה מסוגל להפעיל כוח שוק במוצריו בשוק ההמשך, באופן שייפגע בצרכנים. השאלה המרכזית לעניין זה היא האם הלקוח לוקח בחשבון את כלל העלויות של המוצר ומשקלל אותן בעת קבלת החלטת הרכישה.

בחזרה לתחום הרכב. הנציבות האירופית (להלן **הנציבות**) פרסמה ב- 2010 מסמך הנחיות ביחס לקשר בין השוק הראשוני ושוק ההמשך בעולם הרכב (שוק הרכב כשוק ראשוני ושוק החלפים כשוק ההמשך).¹³ במסמך נקבע כי ברוב המקרים סביר כי מתקיימים שווקים נפרדים בין מותגים ביחס לחלקי חילוף ושירותי אחזקה, וכן נקבע כי קיימת הפרדה בין המוצר העיקרי ושוק ההמשך. כתוצאה מכך, כוח השוק של יצרני הרכבים בשוק ההמשך אינו תלוי ברמת התחרות בשוק הראשוני (מכירת רכבים).

למרות ההערכה הכללית של הנציבות לגבי היעדרו של קשר בין השוק הראשוני ושוק ההמשך, היא מצביעה במסמך הנחיות על מספר פרמטרים המסייעים להעריך אם השווקים נפרדים: (1) משך חיי הרכב והתנהגות הצרכנים; (2) המידה בה הצרכנים נוטים לקחת בחשבון את עלויות אחזקת הרכב בשלב הרכישה (הנציבות מעריכה בהקשר זה כי לרוב הצרכנים קשה להעריך מראש את גובה ההוצאות העתידיות על הרכב); (3) ביחס לשוק ההמשך- המידה בה קיים כוח יחסי לספק/מפיץ/מתקין עצמאי של חלקי חילוף, ביחס לאלו שאינם עצמאיים וקשורים (קשרי בעלות או קשר חוזי אחר) עם יצרני הרכבים.

בהתייחס לקשר בין שווקי הרכב והחלפים בישראל, עצם הבחינה האם יבואני רכב, הפועלים בשוק ראשוני תחרותי יחסית, יכולים להפעיל כוח שוק מול לקוחות בשוק חלקי החילוף המקוריים לרכביהם, היא בחינה מורכבת, שיכולה להשתנות בין סוגי חלפים, בין סוגי לקוחות, ובין תקופות בחיי הרכב.

מטרתו של נייר זה היא העלאת המודעות הצרכנית לקשר שבין מחיר הרכב לעלות חלפיו המקוריים. העלאת מודעות זו לגבי עלות המוצר הכולל - רכב וחלפיו כתבילה אחת, תאפשר

¹³ European Commission (2010b), Supplementary Guidelines on Vertical Restraints in Agreements for the Sale and Repair of Motor Vehicles and for the Distribution of spare parts for motor vehicles, C/138, 28.5.2010

ללקוחות לקחת בחשבון כבר בשלב רכישת הרכב את העלות העתידית הצפויה, באופן שיקשה על הפעלת כוח שוק בשוק ההמשך.

חשוב להדגיש כבר עכשיו, טרם הצגת ממצאי הבדיקה שערכנו, כי טוב יעשו הצרכנים הישראלים אם יבצעו השוואת מחירים מעמיקה בטרם יבחרו איזה רכב לרכוש. זאת ביחס למוצר הכולל - רכב, חלפים, התקנתם, ופוליסת הביטוח לרכב, וללא קשר לממצאי הבדיקה שיוצגו בהמשך. כך למשל, ציינו לעיל כי את עלותם של חלפי התאונות משלמים הצרכנים דרך פוליסות ביטוח הרכב שרוכשים, בין אם יעבור רכבם תאונה ובין אם לאו. אם כן, ראוי כי טרם רכישת הרכב תבחן גם עלותה של פוליסת הביטוח של הדגם המבוקש, והשוואתה לפוליסות של דגמי רכב נוספים אותם שוקל הצרכן לרכוש.¹⁴

שווי הרכב ועלות אחזקתו

בחינת הקשר בין שווי הרכב לעלות חלפיו בישראל התבצעה על מדגם של 33 דגמי רכב נפוצים ששווקו בישראל בשנים האחרונות, וכן על סל חלפים של 18 חלפים מקוריים שונים, שעלותו הכוללת נבחנה על פני כלל דגמי הרכבים שבמדגם. הרכבו של סל החלפים נבחר לאחר התייעצות עם גורמי מקצוע ומורכב מחלפים נפוצים בעלי היקפי ביקוש גבוהים יחסית.

ככלל, השוואה בין עלותו של סל חלפים מייצג על פני דגמי רכב שונים אינה משימה פשוטה. סל מייצג שכזה ראוי שישקף את הערך הקרוב ביותר לעלות בפועל שצפוי רוכש הרכב לשלם בגין רכישת חלקי חילוף, לאורך תקופת החזקתו את הרכב. אולם, עלות זו אינה ידועה והיא תלויה, בין היתר, במאפייני הנהג (דוגמת היקף הנסועה ואופייה, הנטייה להיות מעורב בתאונות דרכים, העדפה בין רכישה של חלף מקורי/תחליפי וכד'); מאפייני הרכב (בהם היקף הנסועה המקסימאלי שמומלץ לבצע בין טיפולים תקופתיים, ההסתברות לקלקול של חלפים מכאניים וכד'); וכן במשתנים אקראיים נוספים (כגון השתתפות בתאונה שנגרמה באשמת צד ג', היצע התחליפים הזמין במקום ובמועד רכישת החלף, ועוד).

¹⁴ ביצוע השוואה כזו פשוט יחסית, למשל, באמצעות מנועי חיפוש חינמיים המציעים השוואת מחירי פוליסות ביטוח בין דגמי רכב שונים.

בהיעדר יכולת להביא בחשבון את כלל הגורמים הנ"ל בבחירת הרכבו של סל החלפים להשוואה בין דגמי הרכב השונים בבדיקה זו, נבחר קירוב לסל האופטימלי, אשר אינו משקף בהכרח את תוחלת ההוצאה לאורך חיי הרכב. כך למשל:

1. ככל שהרכב לא יהיה מעורב בתאונת דרכים, סביר כי בעליו לא יידרשו בשום שלב

בחיי הרכב לרכוש את חלפי המעטפת הנכללים בסל. יתרה מכך, ייתכן כי גם במקרה

בו נדרשה החלפתם בשל תאונה, בעל הרכב לא יישא במישרין בעלות החלפת

החלפים – למשל במקרה בו חברת הביטוח נשאה בעלויות התיקון. אולם, גם כאשר

הצרכן הפרטי אינו נושא במישרין בעלות התיקון של רכבו שעבר תאונה, הוא נושא

בתוחלת העלות של חלפי התאונות המתאימים לרכבו, דרך הפוליסה השנתית

המשולמת לחברת הביטוח. כלומר גם רכב שלא יעבור תאונה "נושא" בעלות

חלפיו.¹⁵

2. חלפי הטיפול יוחלפו לאורך חיי הרכב מספר פעמים ולכן הופעתם רק פעם אחת בסל

החלפים שהורכב, מייצגת בחסר את הוצאתו של בעל הרכב על רכישתם.

3. היקף הנסועה או משך הזמן המקסימלי המומלצים בין טיפולים תקופתיים,

ההסתברות לקלקול המצריך החלפה של חלף מבין חלפי הבלאי בסל, וכן ההסתברות

להשתתפות בתאונה הדורשת החלפת חלפים (בין אם כזו בה מעורבת חברת הביטוח

ובין אם לאו), משתנים בין רכב לרכב.

בנוסף, בכדי למנוע הטיות נוספות הקשורות לפערי איכות בלתי נצפים בין החלפים השונים,

הסל הנדגם בבדיקה כולל רק חלפים מקוריים ששווקו על ידי יבואני הרכב. זאת, על אף

העובדה שהעדפותיהם של הצרכנים בבחירה בין חלף מקורי לתחליפי, משתנות כאמור בין

דגמי רכב שונים, וכן על פני תקופות שונות ב"חיי הרכב".

עבור הסל הנבחר בחינת מחירי החלפים מבוססת על מחירי המחירון (מחיר מקסימום לצרכן)

של היבואן הרשמי של החלפים, ואינה מייצגת, במרבית המקרים, את המחיר, הנמוך יותר

בדרך כלל, שישלם הצרכן בפועל. עם זאת, בהיעדר ידע מוקדם אודות קיומה של שונות

משמעותית בשיעורי ההנחה להם זוכים לקוחות בעלי דגמי רכב שונים, ביחס למחיר

¹⁵ השונות במחירי פוליסות הביטוח על פני דגמי הרכב השונים נובעת בחלקה משונות בעלויות התיקון במקרים של תאונות.

המחירון, נעשה שימוש במחיר המחירון לצורך השוואה בין דגמי הרכבים. באופן דומה, נעשה שימוש במחיר המחירון של הרכבים עצמם ולא במחירי עסקאות המכירה של הרכבים. סל החלפים שנבחר לבחינה הנוכחית מורכב מחלפים השייכים לשלוש הקטגוריות שנסקרו לעיל – 7 חלפי פח ומעטפת, 9 חלפי אחזקת רכב מכאניים המוחלפים בשל בלאי וקלקול ו- 2 חלפי טיפול תקופתי.¹⁶

הרכבתו של סל החלפים מקיף וחישוב עלותו הכוללת הם בעלי ערך רב בהיבט השוואתי. תרשים 2 להלן מלמד על קיומה של שונות משמעותית ביחס בין מחיר הרכב לעלות חלפיו, על פני דגמי הרכב שנבחנו. לא זאת בלבד שהשונות בין כלל הרכבים משמעותית, גם בקרב רכבים שעלותם דומה ניתן למצוא פערים מהותיים ביחס בין מחיר הרכב לעלות חלפיו.

יחד עם זאת, יש לקחת בחשבון שעלות הסל הכולל בו נעשה שימוש בבחינה זו אינה בעלת משמעות כשלעצמה. כאמור, סל החלפים ששימש לבדיקה הוא סל אחיד ולא מלא, שאינו מייצג בהכרח את סל החלפים האמיתי עבור כל דגם ודגם. כמו כן, לא נלקחו בחשבון ההבדלים בכמויות הנרכשות מכל חלף וחלף, ההסתברות לשימוש בחלף (בשל תאונה או קלקול) ומחירו האפקטיבי של החלף בשוק (להבדיל ממחיר המחירון). כל אלו עשויים להשתנות בין דגמים שונים של רכבים. בנוסף, תוצאות הבדיקה תלויות במועד בו נערכה, ובגילאי הרכב במועד זה. לכן, ייתכן כי בדיקה שתבצע באופן שונה או במועד שונה תניב תוצאות שונות, הן באשר לעלות אותה ישלם לקוח ממוצע על חלפים בשוק המשני והן באשר להבדלים בין הדגמים השונים.

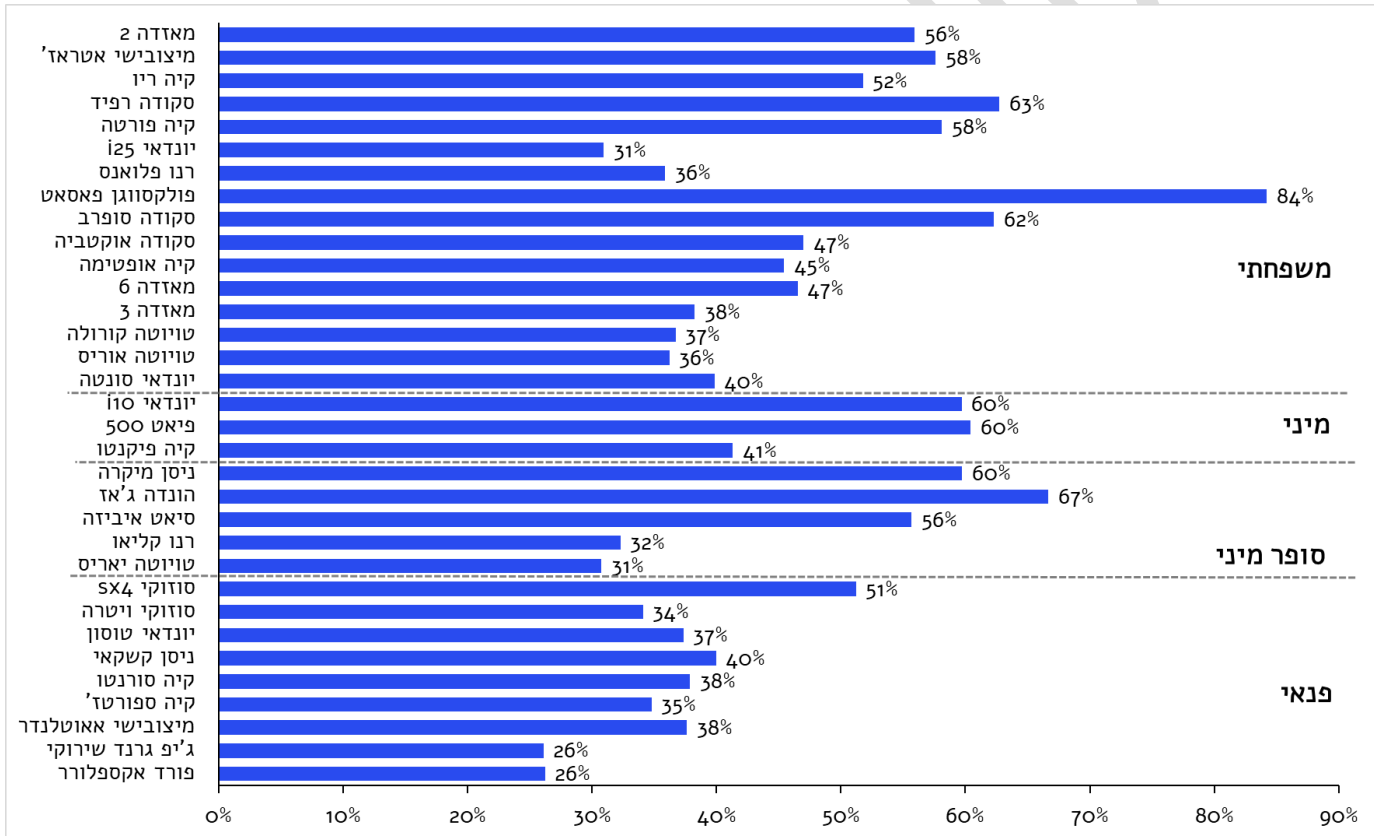
בתרשימים א' – ג' להלן מוצג עבור כל אחד מדגמי הרכב שנבחנו, היחס בין סך עלות החלפים בסל שנדגם לבין מחיר הרכב. לאחר הצגת עלותו הכוללת של הסל ביחס למחיר הרכב (תרשים א') ניתן לראות את עלות החלפים מוצגת לפי קבוצות – חלפי התאונות (תרשים ב'), חלפי הטיפול וחלפי האחזקה (שני האחרונים יחדיו בתרשים ג').

¹⁶ חלפי פח ומעטפת כוללים: כיסוי מגן קדמי, זכוכית מראה שמאלית, כיסוי חיצוני מראה שמאלית, כנף קדמית ימנית, מבסה מנוע, כיסוי מגן אחורי ומבסה/דלת מטען; חלפי טיפול תקופתי כוללים: מסנן אויר מנוע ומסנן שמן מנוע; חלפי אחזקת רכב מכאניים כוללים: מצנן מים, מצנן מזגן, דיסקת בלם קדמי, מסנן מזגן, מדחס מזגן, משאבת מים, טרמוסטט, רפידות בלם קדמי ורצועת מנוע.

ערכו הממוצע של יחס עלות הסל הכולל למחיר הרכב במדגם שנבחן עומד על 46 אחוזים, כאשר טווח הערכים רחב מאד ונע בין 26 ל- 84 אחוזים (תרשים א'). כך למשל, ערכו של סל החלפים שנדגם עבור דגם סקודה אוקטביה, המשתייך לקטגוריית הרכבים המשפחתיים, קרוב לממוצע המדגם ועומד על כ- 47 אחוזים ביחס למחיר הרכב.

תרשים א': היחס בין עלות סל החלפים למחיר הרכב

מבוסס על מחירי מחירון*, נתוני 2020; הרכבים בכל קבוצה מדורגים לפי עלותם, בסדר עולה

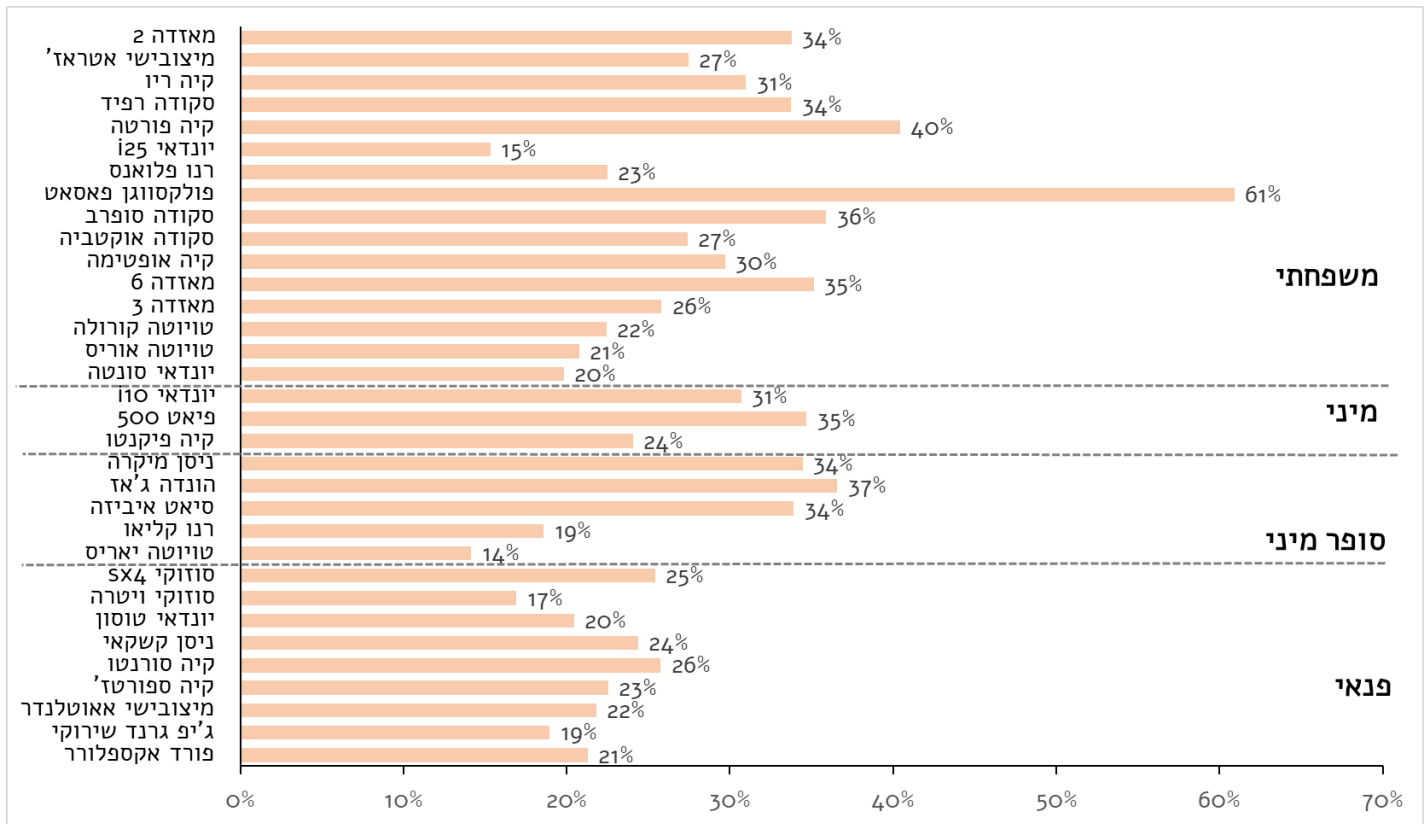


מקור הנתונים: מחירון לוי יצחק, יבואני החלפים (מחירון מפורסם); עיבודי רשות התחרות * כלל הרכבים במדגם מדגמי 2015; מחירי החלפים מתייחסים למחיר מחירון יבואן רשמי ונדגמו בחודש מרץ 2020; מחירי הרכבים לפי מחירון לוי יצחק מחודש ינואר 2020 (הרכבים "בני 5"). הרכב סלי החלפים זהה עבור מרבית דגמי רכב.¹⁷

¹⁷ מרבית החלפים במדגם מתייחסים לחלף הקטן ביותר שניתן לרכוש ולהתקין עבור החלף המבוקש, על פני כלל דגמי הרכב במדגם. כך למשל, מחירו של מסנן אויר, בכלל דגמי הרכב, כולל אך ורק את מסנן האוויר ולא חלקים נוספים נלווים אליו. עם זאת, עבור 3 תצפיות במדגם (כיסוי מראה שמאלית בדגמי ניסן קשקאי ורנו קליאו ובעבור טרמוסטט בדגם פיאט 500) לא ניתן היה לאתר את מחירו של החלף הבודד מכיוון שהחלפים משווקים כ"מכלול". קרי, נמכרים בחבילה אחת עם חלפים נלווים. השוואתם של חלפים אלו בדגמי הרכב המוזכרים לעיל לחלפים "המקבילים" בדגמי הרכב האחרים, עשויה להטות כלפי מעלה את עלות הסל בדגמי הרכב המוזכרים (שכן סביר כי "מכלול" יקר יותר מכל אחד מחלקיו בנפרד). למרות האמור, חלפים אלו לא הושמטו מהמדגם, בין היתר על רקע תרומתם הנמוכה יחסית לעלות הכוללת (מהווים בממוצע בין 1-2 אחוזים מעלות הסל שנדגם). תרומה נמוכה זו גוררת השפעה שולית בלבד על דירוג הרכבים שהוצג במסמך זה. בפרט, החלפתם של מחירי חלפי המכלול בדגמי הרכב שהוזכרו, בעלות החלף המקביל הזול ביותר מבין 33 דגמי

תרשים 2ב': היחס בין עלות חלפי התאונות למחיר הרכב

מבוסס על מחירי מחירון*, נתוני 2020; הרכבים בכל קבוצה מדורגים לפי עלותם, בסדר עולה

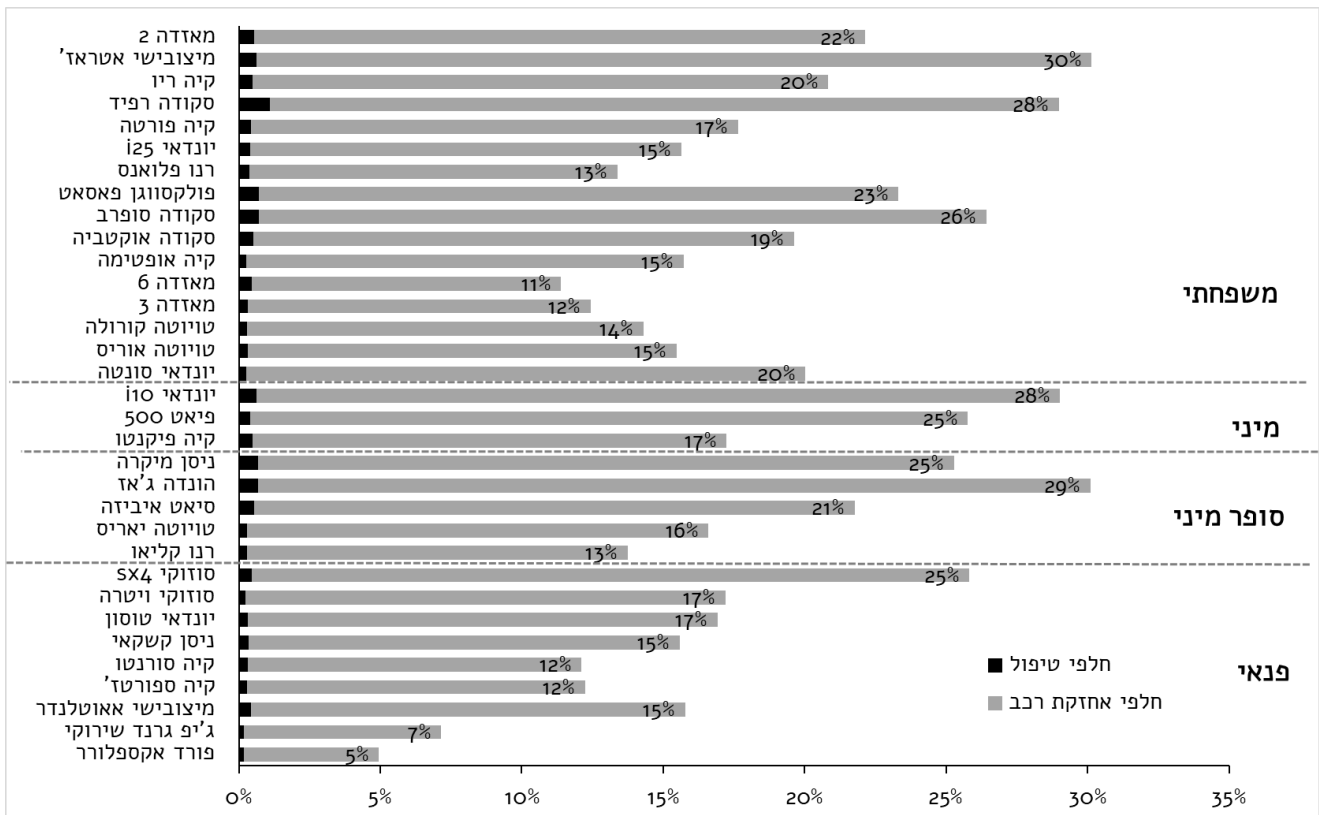


מקור הנתונים: מחירון לוי יצחק, יבואני החלפים (מחירון מפורסם); עיבודי רשות התחרות * כלל הרכבים במדגם מדגמי 2015; מחירי החלפים מתייחסים למחיר מחירון יבואן רשמי ונדגמו בחודש מרץ 2020; מחירי הרכבים לפי מחירון לוי יצחק מחודש ינואר 2020 (הרכבים "בני 5"). הרכב סלי החלפים זהה עבור מרבית דגמי הרכב.¹⁷

הרכב, הורידה את דירוגם של שניים מהרכבים במיקום אחד בדירוג חלפי הפח והמעטפת בלבד, ואילו דירוגם של 3 דגמי הרכב האחרים נותר ללא שינוי. זאת כאמור, על אף השימוש במחירו של החלף הזול ביותר בקטגוריה כתחליף למחירו של המכלול.

תרשים ג': היחס בין עלות חלפי טיפול ואחזקה למחיר הרכב

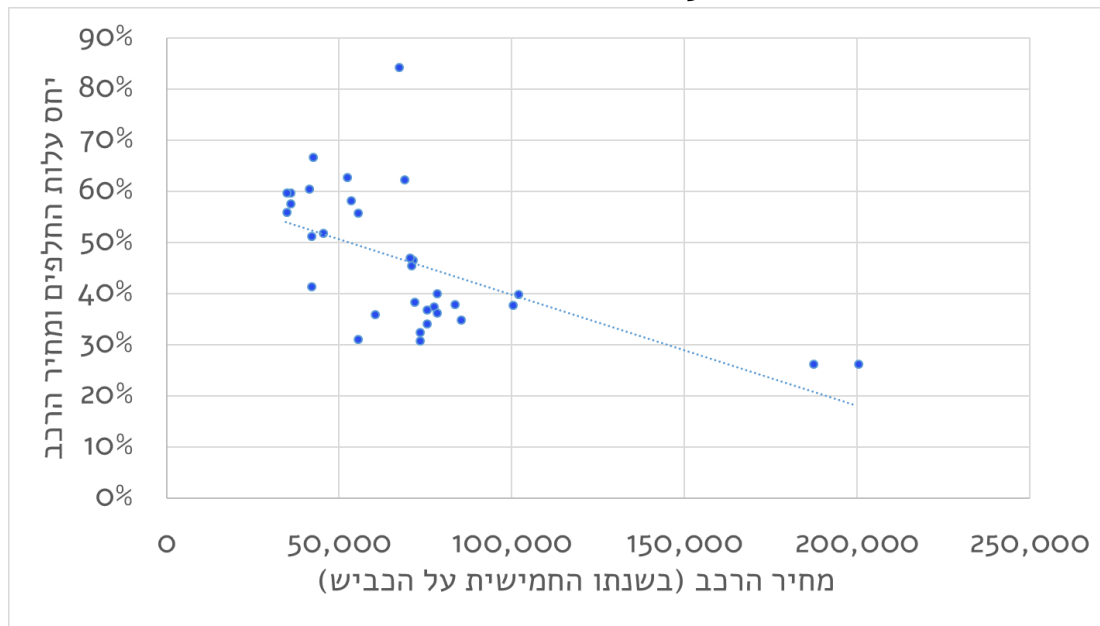
בנפרד עבור כל קבוצה; מבוסס על מחירי מחירון*, נתוני 2020; הרכבים בכל קבוצה מדורגים לפי עלותם, בסדר עולה



מקור הנתונים: מחירון לוי יצחק, יבואני החלפים (מחירון מפורסם); עיבודי רשות התחרות * כלל הרכבים במדגם מדגמי 2015; מחירי החלפים מתייחסים למחיר מחירון יבואן רשמי ונדגמו בחודש מרץ 2020; מחירי הרכבים לפי מחירון לוי יצחק מחודש ינואר 2020 (הרכבים "בני 5"). הרכב סלי החלפים זהה עבור מרבית דגמי הרכב.¹⁷ עלותם של חלקי הטיפול (הקבוצה השחורה) מסך מחיר הרכב עומדת על כ- 1% בכלל הדגמים.

הבחינה שערכנו מבהירה כי ייתכנו מקרים בהם הצרכן רוכש רכב שמחירו נמוך ביחס למתחרים בקטגוריה, אך צפוי לשלם על חלפיו מחיר גבוה יחסית, לאורך חיי הרכב. חשוב במיוחד כי צרכן שרוכש רכב זול יחסית בקטגוריה, ועל כן הוא ככל הנראה רגיש יחסית למחיר, ייקח בחשבון את עלות החלפים, בעת קבלת החלטת הרכישה של הרכב. תרשים 3 להלן מציג את המתאם בין שווי הרכב ליחס בין עלות סל החלפים שנדגם ומחיר הרכב.

תרשים 3: יחס עלות סל החלפים ומחיר הרכב*



מקור הנתונים: מחירון לוי יצחק, יבואני החלפים; עיבודי רשות התחרות * כלל הרכבים במדגם מדגמי 2015; מחירי החלפים מתייחסים למחיר מחירון יבואן רשמי ונדגמו בחודש מרץ 2020; מחירי הרכבים לפי מחירון לוי יצחק מחודש ינואר 2020 (הרכבים "בני 5").

הקשר השלילי שעולה מהתרשים מחדד את חשיבות השוואת המחירים של המוצר הכולל-רכב וחלפיו כחבילה. התרשים למעלה מצביע על כך שעלות החלפים שירכוש בעל הרכב לאורך חייו, ביחס לעלות הרכב, גבוהה יותר ככל שהרכב זול יותר. הסבר אפשרי לממצא זה, בין היתר, הוא שונות בין יבואני הרכב באסטרטגיות התמחור בשוק הראשוני ובשוק ההמשך. כך למשל, ייתכן שישנם יבואנים אשר מוזילים את עלות רכישת הרכב בשוק הראשוני, על בסיס הערכה כי שיווק החלפים המקוריים במחיר גבוה יותר, יפצה על הוזלת הרכב (ושחיקת הרווחיות הנלווית לה) בשוק הראשוני. כאמור, חששות תחרותיים עולים לגבי שימוש באסטרטגיה כזו במקרים בהם הצרכנים אינם מודעים לעלויות בשוק ההמשך או שאינם לוקחים אותן בחשבון במועד ביצוע הרכישה בשוק הראשוני. מסמך זה נועד, בין היתר, לסייע להגדיל את מודעות הצרכנים לעניין זה טרם ביצוע עסקת רכישת רכב.

טרם פרסומו של מסמך זה לשימוע ציבורי הועברה טיוטה שלו ליבואני הרכב לצורך קבלת עמדתם וטענותיהם באשר לאמור בו. יבואנים רבים ניצלו את ההזדמנות שניתנה להם והעבירו לרשות הערות מסוגים שונים. חלק מההערות והתיקונים יושמו במסמך זה כפי שהוא מפורסם כעת. חלק אחר של ההערות זכה להתייחסות בדגשים שניתנו במסמך עצמו באשר לדברים שאותם ניתן להסיק מן המידע הזה. דבר אחד לא היה שנוי במחלוקת (או

לכל הפחות לא הועמד במחלוקת) בקרב יבואני הרכב: קיימת שונות רבה בין יבואני רכב שונים באשר ליחס שבין עלותם של חלקי החילוף המשמשים ברכביהם לצרכים זהים, למחיריהם של הרכבים עצמם. שונות זו מגיעה לעשרות אחוזים. עמדנו לעיל על החשיבות התחרותית שבהפניית תשומת ליבם של צרכני הרכב לקיומו של פער זה בעת קבלת החלטה על רכישת רכב וזאת על מנת להקטין את מידת כוח השוק שיש ליבואן כלפי הצרכן בעת רכישת חלקי החילוף.

נדגיש שוב, כי מסמך זה אינו מבקש להביע עמדה ערכית בשאלה האם רצוי יותר שהרכב עצמו יימכר בזול וחלפיו ביוקר או ההפך. הוא גם אינו מבקש להוקיע יבואנים על מכירתם של חלקי חילוף במחיר גבוה יותר מהמחיר בו מוכר יבואן אחר חלק לצורך דומה. מטרתו של המסמך להביא למודעות צרכנית את הפערים הגדולים הקיימים בעלותם של חלקי החילוף ברכב ולהדגיש את החשיבות שבלקיחת עלות זאת בחשבון בעת השוואת עלותם של רכבים.

ההבנה שנרכשה במהלך הבדיקה בדבר המורכבות בביצוע השוואת מחירי חלפים מנקודת מבטו של הצרכן, מעלה צורך בסיוע לצרכנים בביצוע השוואה האמורה. על רקע הבנה זו תפעל הרשות להקמת שולחן עגול משותף עם משרד התחבורה, שאף סייע בקידומו של נייר זה, ורגולטורים נוספים, בניסיון לקדם יצירת מענה שיסייע לצרכנים לבצע השוואת מחירי חלפים טרם קבלת החלטה רכישת הרכב.