

29 בנובמבר 2020
סימוכין: 1308194

לכבוד:
מר אדם ופרינסקי,
המחלקה הכלכלית,
רשות התחרות
באמצעות מייל
adamve@competition.gov.il

שלום רב,

הנדון: חלקי חילוף לרכבים - תמחור ומודעות צרכנית טיוטה לשימוע ציבורי-

תגובת איגוד יבואני החלפים אשר באיגוד לשכות המסחר

בפתח דברינו ראוי לציין כי איגוד לשכות המסחר וחטיבת יבואני החלפים בתוכו, מברכים על כל יוזמה ומהלך שנועד להוזיל את אחזקת הרכב לציבור. לפיכך, קראנו בעיון את טיוטת המחקר ומסקנותיו ומצאנו לנכון להעיר את הערותינו והשגותינו לגביו.

כאמור, עלות הרכב הכוללת למשך אורך חייו כוללת מספר רכיבי עלות מרכזיים: רכישת או חכירת הרכב, עלות האשראי לרכישת או לחכירת הרכב, עלות התחזוקה השוטפת הכוללת חלקי חילוף לרבות שמנים וחומרים מתכלים, עלות תיקון תאונות ועלות רכיב האנרגיה (דלק, חשמל מהרשת או שניהם בחלק מכלי הרכב).

מדובר במטריצה מורכבת שבה לכל אחד מהרכיבים יש משמעות. על הצרכן לקחת בחשבון ככל הניתן את כל רכיבי העלות.

הנחת המחקר כי צריך להיות יחס ישר בין מחיר החלפים למחיר הרכישה של רכב

- שגויה:

מהמחקר עולה כי (להלן ציטוט): "תוצאות ההשוואה העלו כי עלות סל החלפים ביחס לעלות הרכב, גבוהה יותר ככל שהרכב זול יותר" - מובנות מאליהן, זו מתמטיקה בסיסית.

אין כל בסיס להנחה המשתמעת מהדו"ח כי מחירי החלפים צריכים לעלות או לרדת ביחס ישר לעלות הרכב – מדובר בהנחה שגויה לחלוטין במגוון היבטים:

1. **מחיר רכב בן 5 שנים אינו פרמטר אמין להשוואה :**

בחינה השוואתית של עלויות התחזוקה והחלפים מול רכב בן 5 שנים יוצרת בהכרח הטייה משמעותית; מחיר הרכב הישן משתנה בהתאם לפרמטרים שקשים למדידה כגון מיתוג, דעת קהל, אמונות ותפיסות רווחות שאינן בהכרח מדעיות (כגון "רכב גרמני" הוא כך, "רכב יפני נחשב כך" וכיוצ"ב). מכאן נובעים גם שינויים משמעותיים בפרופורציית עלות חלקי החילוף ביחס לעלות הרכישה; זהו תחום מאד מעורפל שבו, הן ליבואני הרכב והן ליבואני החלפים (מקוריים ותחליפיים), אין השפעה ישירה, אם בכלל.

2. **חלקי חילוף זהים משמשים כלי רכב שונים :**

חלקי חילוף זהים, כמו גם חומרים מתכלים (חומרי סיכה, נוזלי בלמים, קירור וכד'), משמשים רכבים שונים ברמות מחיר שונות. אותו מסנן, אותם מצתים, אותן נורות או שמן מנוע, יכולים לשרת במקרים רבים רכב "זול" ורכב "יקר". פרופורציית עלות החלפים ממחיר הרכב משתנה בהתאם, וזאת ללא כל קשר למדיניות תמחור כלשהי.

3. **חלקים זהים או דומים משרתים קבוצות ומותגי רכב שונים :**

נחדד - בעולם שבו יצרני הרכב הם למעשה חברות להרכבת רכב מחלפים שיוצרו ע"י חברות המתמחות בחלפים (ומייצרות תחת מותגים שונים לרבות מותגי יצרני הרכב), ובפרט לאור מגמת מיזוג תעשיות הרכב ושיתוף פלטפורמות, שלדות ואף רכבים שלמים בין יצרנים בינ"ל שונים - ניתן למצוא חלפים זהים ברכב ממותג עממי וברכב ממותג יוקרתי, לעתים שניהם בבעלות אותו הקונצרן - כאשר יחס עלות החלפים הללו למחיר הרכישה של הרכב שונה בהכרח מרכב לרכב ומדגם לדגם.

לצורך הדגמה - אותו חלק או מוצר מתכלה יכול לשמש סיאט קטנה או גיפ יוקרתי של אאודי, שניהם מאותו קונצרן (במקרה זה פולקסווגן). בדוגמה אחרת, אותו חלק או מוצר מתכלה יכול לשמש רכבים של דאציה, רנו או ניסאן - כולם מאותו הקונצרן, במנעד מחירים רחב ביותר.

4. רמות גימור ואבזור שונות לרכבים הזקוקים לחלפים דומים או זהים :

בדגמי רכב רבים נהוג לשווק דגמי משנה עם מספר שילובים אפשריים לבחירת הלקוח של מנוע ותמסורת, אבזור משופר, מערכות שמע מתקדמות, גג נפתח ואטרקציות שונות.

ההבדלים בדגמי המשנה יכולים להשפיע על הבדלים משמעותיים במחירי הרכב, בעוד שמחיר החלפים לאותו רכב לתחזוקה ולטיפול שוטף לא משתנה. כלומר, רכב ברמת איבזור בסיסית שמחירו 100 אלף ש"ח, עלות החלפים בטיפול תקופתי תעלה כ 2% ממחירו. אותו הדגם מאותה שנת ייצור אבל ברמת איבזור משופרת העשוי לעלות 130 אלף ש"ח, עלות החלפים תישאר בעינה - אך כעת זו תהיה כ- 1.5% ממחיר הרכב.

לסיכום נקודה זו, הגם שיחס עלות החלפים כפרופורציה לעלות הרכישה של הרכב צפוי להיות גבוה יותר ככל שמחיר הרכב זול יותר, הרי שזו מסקנה פשטנית שאינה מלמדת על דבר בתחום עלות הרכב וחלפיו, ואין להקיש ממנה היקשים כלשהם. ההנחה המובלעת במסמך כי צריך להיות כביכול יחס ישיר בין עלות החלפים לעלות הרכב אין לה על מה לסמוך.

פרמטרים נוספים שצריכים להילקח בחשבון :

5. היצע חלקי חילוף תחליפיים למותגי רכב שונים :

במטרה להוזיל את עלות האחזקה והתיקון ברכב, יש לעודד אפשרות להציג חלופות לציבור בתחום חלקי החילוף.

תפקיד מרכזי במגמה זו יש ליצרני ויבואני חלקי החילוף התחליפיים אשר בחלקם מיוצרים באותו מפעל ואותו קו ייצור בו מיוצרים החלפים המקוריים.

נדגיש כי חלפים "מקוריים" מיוצרים במפעלים שמספקים את תוצרתם הן ליצרני הרכב והן לשוק After-Market. אלה "המקוריים" נארזים באריזת יצרן הרכב ומחירים עולה פלאים ולו רק בגלל המותג המוטבע על אריזתם.

מה ניתן לעשות על מנת להוזיל את עלות החלפים ושירותי התחזוקה לרכב לציבור?

הבשורה הטובה היא שיש בהחלט מה לעשות ובטוח המייד על מנת להוזיל את עלות אחזקת הרכב לציבור, וזאת למרבית כלי הרכב, המותגים והשנתונים:

שיפור התודעה הצרכנית בהתאם לחוק רישוי שירותים ומקצועות לרכב 2016:
יבואני החלפים לרכב, שאינם יבואני רכב, מייבאים חלקי חילוף תחליפיים וכן חלקי חילוף מקוריים ביבוא מקביל.

חלקי החילוף התחליפיים עומדים בדרישות התקינה והאיכות המחמירות ככל הנדרש ומיוצרים ע"י יצרני חלקי חילוף בינ"ל המספקים הן לצרכי תעשיית הרכב הבינ"ל והן לשימוש After Market.

הענף תורם תרומה משמעותית לתחרות במקטע זה, להורדת מחירי החלפים לרבות מקוריים, להוזלת עלות התחזוקה לרכב ולהורדת יוקר המחיה.

אעפ"כ, צרכנים רבים, כולל במגזר העסקי, המוסדי והביטחוני, שבויים עדיין בקונספציה שמרנית המעדיפה חלפים מקוריים יקרים וכן טיפול במוסד רשמי של היבואן שעלותם גבוהה משמעותית מטיפול במוסד מורשה שאינו מוסד היבואן, אף שיש אלטרנטיבות שוות ערך וזולות בהרבה.

זכויות הצרכן וקידום התחרות במקטע מוצרי התעבורה מעוגנים היטב בחוק רישוי שירותים ומקצועות לרכב 2016 ובעיקר בסוגיות הבאות:

א. "לא יתנה יבואן ישיר או יבואן עקיף את תוקפה של האחריות שנתן לפי סעיף זה בכך שהרכב יטופל במוסד שירות של היבואן או בשימוש במוצר תעבורה מסוים" (49 ג).

ב. "בעל רישיון להפעלת מוסד יציע ללקוח, לשם ביצוע פעולה ברכב, יותר מסוג אחד של מוצר תעבורה ויסביר ללקוח את ההבדלים בין סוגי המוצרים בטרם ייתן לו הצעת מחיר לפי סעיף 132, והכול זולת אם לא יכול היה להשיג יותר מסוג אחד כאמור במאמץ סביר" (131 א).

לאור כל מה שמנינו לעיל אנו ממליצים לקבוע במסקנות המחקר כי:

- א. יש צורך בפיקוח ובאכיפה בפועל של יישום החוק כלפי בעל רישיון ליבוא רכב, לרבות הטלת עיצום כספי כלפי יבואן בהתאם לסעיף 198 בחוק: "יבואן ישיר או יבואן עקיף שהתנה את תוקפה של אחריות, בניגוד להוראות לפי סעיף 49(ג);"
- ב. כמו כן, יש צורך בפיקוח ואכיפה בפועל של יישום החוק כלפי בעל רישיון להפעלת מוסך, לרבות הטלת עיצום כספי בהתאם לסעיף 202 (10) (א): "הציע ללקוח סוג אחד בלבד של מוצר תעבורה, בניגוד להוראות סעיף 131(א)".
- ג. לצד הפיקוח, נדרשת פעילות ממלכתית לחיזוק התודעה הצרכנית; יש לדעתנו צורך בהעלאת קמפיין הסברה מסודר לציבור מטעם משרד התחבורה לחיזוק המודעות הצרכנית בשתי הסוגיות שלעיל, כפי שהובטח ע"י צמרת משרד התחבורה לרבות סיכומים מהזמן האחרון.
- ד. בנוסף ראוי כי משרד התחבורה יפנה לבעלי תפקידים מרכזיים בעולם הרכב בתכנית מסודרת ושיטתית, ובהם מנהלי ציי רכב, מנהלי לוגיסטיקה ורכש או קציני בטיחות בתעבורה ויעביר הדרכות מסודרות לאופציות להוזלת עלויות אחזקת הרכב ושימוש בחלקי חילוף תחליפיים כאמצעי חיוני ומידי להורדת עלויות הרכב בכל צי רכב עסקי או ציבורי. הנחלת מידע זה צפויה לחלחל בהדרגה גם לעולם הרכב הפרטי ולמוסכים המשרתים את הצרכן הפרטי.

אכיפת איסור התערבות יבואן הרכב בשיקולי המוסך לאספקה ולתמחור מוצרי

תעבורה בהתאם לחוק רישוי שירותים ומקצועות לרכב 2016:

הפרקטיקה בה נוהג יבואן הרכב לעקוב אחר צריכת החלפים של המוסך המורשה ודרישה לעמוד בסף מסוים של צריכת חלפים עדיין נמשכת. יש לאסור פרקטיקה זו ולהפעיל תהליך ענישה ליבואן רכב אשר יפר חוק זה. להלן סעיפי החוק בנושא זה:

סימן ג': חובות יבואן מסחרי, איסור התערבות, סעיף 54 (א) בחוק:

"יבואן מסחרי לא יכתיב למוסך ולא ינחה אותו בדבר זהות הגורם שממנו ירכוש המוסך מוצרי תעבורה, למעט לעניין שירותי תחזוקה לרכב הכלולים באחריות בשיעור כאמור בסעיף 49(ג) או במסגרת תיקון תקלת בטיחות סדרתית."

וכן:

סימן ג': חובות יבואן מסחרי, התקשרות בין יבואן מסחרי ומוסך שירות של יבואן,

סעיף 59 (א):

"לא יתנה יבואן מסחרי את התקשרותו עם מוסך כדי שישמש מוסך שירות של היבואן בתנאי מהתנאים המפורטים להלן, לא יכתיב למוסך שירות או ינחה אותו בעניינים האמורים, לא ידרוש ממנו דיווח לגביהם, ולא יעשה שימוש במאגרי נתונים שיש לו גישה אליהם כדי לברר את נתוני פעילות המוסכים באותם עניינים:

- (1) תיקון רכב במוצר תעבורה מסוים או בסוג מסוים של מוצר תעבורה, בלי להציע ללקוח מוצר תעבורה מתאים אחר לפי סעיף 131;
- (2) מתן שירות לכלי רכב שיובאו על ידי היבואן בלבד;
- (3) מחיר מוצר תעבורה או מחיר השירות לרכב שהמוסך נותן; אין בהוראות פסקה זו כדי למנוע מיבואן מסחרי להציע למוסך מחיר מרבי למוצרי תעבורה או לשירות ברכב כאמור.

המלצתנו:

- א. פיקוח ואכיפה בפועל של יישום החוק כלפי בעל רישיון ליבוא רכב, לרבות הטלת עיצום כספי כלפי יבואן בהתאם לסעיף 198 בחוק: "יבואן מסחרי שהתנה את התקשרותו עם מוסך לשם היותו מוסך שירות של יבואן, הכתיב למוסך שירות, הנחה אותו, דרש דיווח או עשה שימוש במאגרי נתונים שיש לו גישה אליהם בעניינים כאמור בסעיף 59(א), בניגוד להוראות אותו סעיף;"
- ב. ריענון שוטף ושיטתי מצד המשרד של ההנחיות ליבואני רכב ולמוסכים כאחד.
- ג. קבלת דיווח תקופתי על פעילות משרד התחבורה לאכיפת החוק בסוגיות אלו.

נציין כי המלצות אלו הועברו ברובן למשרד התחבורה. אנו רואים לנכון להעבירן גם לידיעת רשות התחרות ולידיעת רגולטורים נוספים הפועלים להגברת התחרות ולהוזלת עלויות אחזקת הרכב במשק.

בכבוד רב,

יוסי סקורניק,
יו"ר איגוד יבואני החלפים לרכב



העתק:

מר עופר מלכה, מנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
מהנדס אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר לתנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
מר חיים עוז, סמנכ"ל חטיבות ענפיות, איגוד לשכות המסחר
חברי איגוד יבואני החלפים לרכב