
חברת אוטוליין בע"מ

**רשות ההגבלים העסקיים
נקראת לאכוף את חוק ההגבלים
העסקיים על קרטל יבואני הרכב**

נשלח לרשות ההגבלים העסקיים ב - 20 לנובמבר 2007

מבוא

בדיקת הממונה את ענף הרכב* 2007

- הממונה גב' רונית קן הודיעה כי לאור פקיעתו הקרובה של צו מוסכם שנקבע בעניינם של יבואני כלי הרכב ואושר ע"י בית הדין להגבלים עסקיים בשנת 2002 היא בודקת את ענף הרכב לצורך בחירת תוואי פעולה רצוי בתחום, לאור הניסיון שנצבר בתקופה שחלפה מאז נכנס לתוקפו הצו המוסכם.
- חברת אוטוליין הייתה מעורבת בבדיקת רשות ההגבלים שהביאה לחתימה על הצו המוסכם. במהלך שנות הצו המוסכם נאלצה לפנות מספר פעמים הן לממונה והן לערכאות משפטיות עקב הפרות חוזרות ונשנות של חברת UMI על הוראות הצו שלוטה בהססנות ובוותרנות לא מובנת של הרשות באכיפת הצו.
- **במצגת זאת, הושם דגש במיוחד על פעילות איגוד יבואני הרכב וחבריו שעשו יד אחת כדי לטרפד את יישומו של הצו.**

■ *הודעת הממונה אוקטובר 2007

<http://www.antitrust.gov.il/NR/rdonlyres/400557E8-05B9-44E3-BCAB-B3F04424E01A/512/562007.pdf>

ראשית דבר

בדיקת הממונה ד"ר דוד תדמור (1999-2000)

- בדיקת הממונה על ההגבלים העסקיים את שוק השירות לרכב ומוצרי התעבורה, בין-היתר בעקבות תלונה של אוטו ליין נגד חברת UMI, החלה עוד בשנת 1999.
- גופים נוספים כגון: איגוד המוסכים, ענף חלקי-החילוף לרכב והאביזרים בלשכת המסחר, וחברת סונול, הגישו תלונות או השתתפו בהליך הבדיקה של הממונה.

ממצאים ראשוניים המעידים על קרטל בענף

כל יבואני הרכב נוקטים באותה פרקטיקה

■ עמדת הממונה, כפי שבאה לידי ביטוי, בין-היתר, בבקשה לאישור הצו הייתה, כי פעולות שננקטו על-ידי יבואני רכב, היוו, לכאורה, הסדרים כובלים לפי סעיף 2 לחוק ההגבלים העסקיים, ובראשן הפרקטיקה לפיה: "יבואן-רכב מחייב את מוסר השירות לרכוש חלפים מסוימים אך ורק ממנו".

הממונה ד"ר דוד תדמור רוצה לקבוע קוד

התנהגות חדש בענף!

- חופש פעולה מוחלט ומלא של מוסך השרות ברכישת חלפים ממקורות נוספים ולא רק מהיבואן ע"מ שתפתח תחרות מול יבואני חלפים אחרים שמייבאים לארץ חלפים מקוריים או חליפיים.
- חופש פעולה מוחלט של מוסך השרות, בקביעת מחיר שעת העבודה בלי תלות בהכתבות מצד היבואן.
- חופש פעולה מוחלט של מוסך השרות, בקביעת מחיר החלפים שהוא מחייב את הלקוח ללא תלות בהכתבות מצד היבואן.
- הסרת מגבלות של יבואני הרכב, שחייבו בעלי רכב בתקופת האחריות לטפל ולתקן אך ורק במוסכי הרשת של היבואן.

תפקיד וסמכויות הממונה

- לממונה יש סמכויות מכוח חוק ההגבלים והוא יכול ואף חייב להשתמש בהן כדי למנוע כשלי תחרות.
- תפקיד רשות ההגבלים למנוע היווצרותם של מוקדי כוח ועוצמה כלכלית בשוק. כך למשל: רק יבואן הרכב יכול למכור סל מוצרים הכולל רכב חדש, חלפים, ושירות.
- מדובר בשלושה מוצרים שונים אחד מהשני, ושלושה שווקים שונים, אלא מה, שהיבואנים מעדיפים לשווק את הכול כעסקת חבילה, **התוצאה: מספר המתחרים מצטמצם** ליבואני הרכב בלבד וכל השאר: מוסכים ומשווקי חלפים אחרים נדחקים "החוצה".

"קרטל" יבואני הרכב נכנס לפעולה

המו"מ לגיבוש הצו המוסכם אוקטובר 2000-ינואר 2001

■ בתוך כך פנו יבואני הרכב אל הממונה באמצעות איגוד יבואני הרכב בו הן חברות. אף שיבואני הרכב חלקו על ממצאי הממונה ועל מסקנותיו, הסכימו לקבל על עצמן לאלתר שורת חיובים כנדרש על ידי הממונה וכמפורט בנוסח המוצע לצו.

■ הממונה ד"ר דוד תדמור ניהל מו"מ מול איגוד יבואני הרכב לשם גיבוש הצו המוסכם שבעיקרו הוא נסמך על הוראות הממונה על התחרות באירופה לענף הרכב ולבסוף חתם כל יבואן רכב פרטנית על הצו.

הצו המוסכם*

- על-פי הוראות סעיף 50ב', רשאי הממונה להתקשר בהסכם עם אדם, אשר לדעת הממונה הפר לכאורה את הוראות החוק. זאת, חלף נקיטת הליכים כגון הכרזה על בעל מונופולין לפי סעיף 26 לחוק, קביעות מכוח סעיף 43 לחוק, ונקיטת הליכים פליליים לפי החוק.
- לצו המוסכם תוקף של פסק-דין של בית-משפט מחוזי לכל דבר ועניין, ומכאן שניתן לפתוח בהליכי בזיון בית-משפט.

*פסק דין שבו אושר הצו ע"י בית הדין להגבלים עסקיים - דצמבר 2002 (השופט עדיאל)
[http://info1.court.gov.il/Prod01/ManamHTML.nsf/59ACFB95A9A6FDB642256C9700687E66/\\$FILE/AC36B20F05A91F3942256BFE00494C6D.html?OpenElement](http://info1.court.gov.il/Prod01/ManamHTML.nsf/59ACFB95A9A6FDB642256C9700687E66/$FILE/AC36B20F05A91F3942256BFE00494C6D.html?OpenElement)

לב ליבו של הצו- סעיף 1

■ "לא יגביל יבואן-רכב, בהסכם
הרשאה או בכל דרך אחרת, ישירה
או עקיפה, מוסך שירות, בכל הנוגע
לרכישת מוצר תעבורה או לשימוש
בו..."

■ סעיף 1 נוסח בכוונה בהרחבה ולא בכדי..

המשמעות בפועל

- מותר למוסך השרות לקנות מוצרים מספקים חיצוניים
- מנגד אסור ליבואן להגביל אותו בקניות אלו למעט שני חריגים:

א. המוסך חייב לרכוש מהיבואן, חלפים שמשמשים אותו לצורך ביצוע עבודות במסגרת האחריות לרכב חדש (**תיקון פגמים בלבד**) כי יצרן הרכב או לצורך כך נציגו בארץ (היבואן), הם שנושאים בעלות החלפים והתיקון.

ב. היבואן רשאי למנוע מהמוסך להשתמש בחלפים שאיכותם אינה מספקת וזאת עפ"י הקריטריונים שנקבעו בצו.

הסכמי התחזוקה של קרטל יבואני הרכב

הסכמי התחזוקה נחתמים בין רוכשי רכבים חדשים לבין יבואן הרכב ועל פיהם מתחייב היבואן להעמיד לבעל הרכב שירותי טיפולים, תיקונים ותחזוקה לרכב באמצעות רשת המוסכים המורשים של אותו יבואן. בתמורה לתשלום קבוע שמשולם על ידי בעל הרכב, בין כתשלום נפרד ובין כתשלום המגולם במחיר הרכב בעת רכישתו.

הסכמי התחזוקה של קרטל יבואני הרכב הם מעקף של הוראות הצו

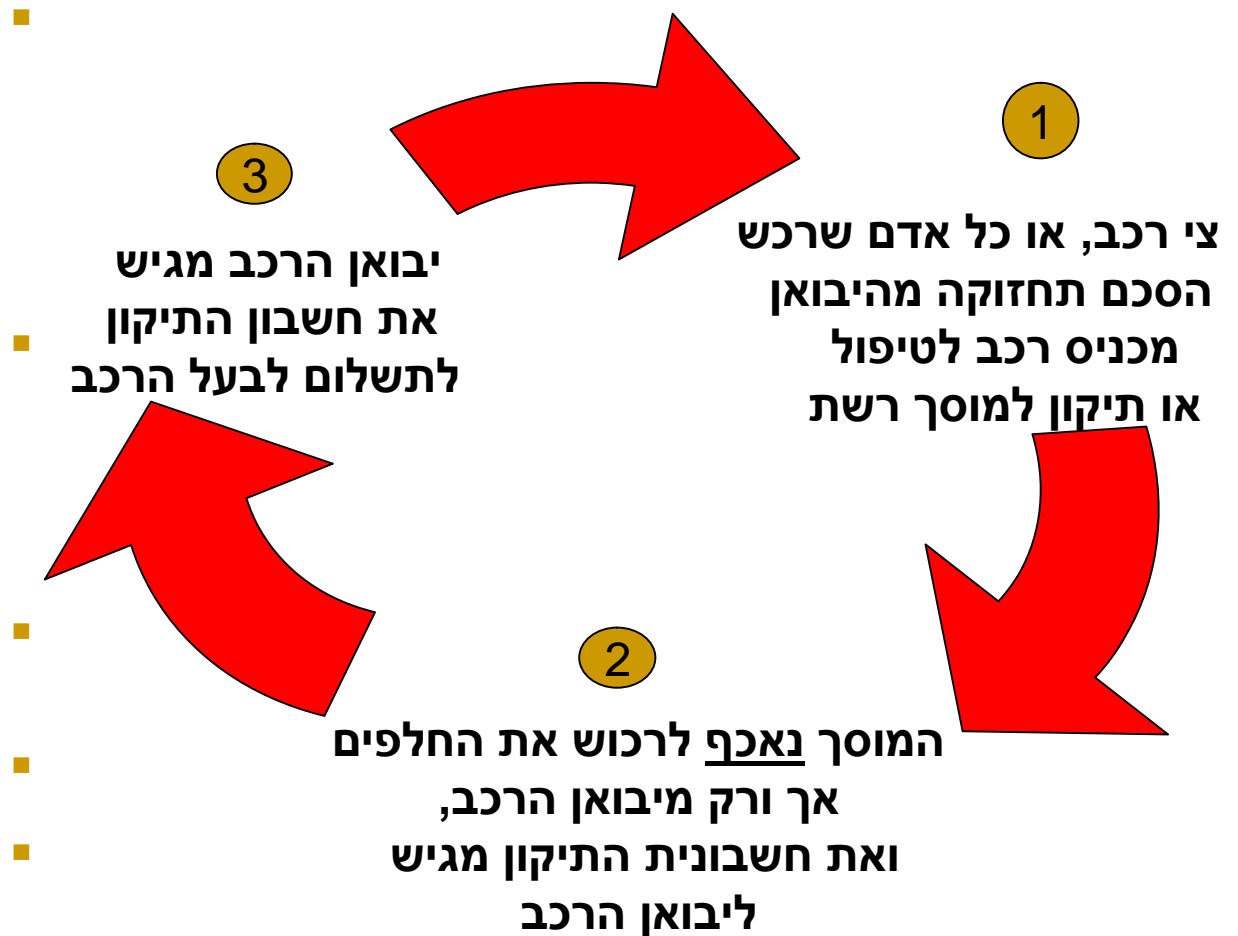
בפועל, הסכם התחזוקה גלובאלי (אליבא ד'יבואני הרכב) - הוא **מעקף** של התשלום של בעל הרכב ישירות למוסך המתקן. המוסך המתקן מגיש את חשבון התיקון ליבואן הרכב, והיבואן מגיש את חשבון התיקון לבעל הרכב.

בכל מקרה, שירותי התיקון בהם מדובר **אינם** כלולים במסגרת החובות של יצרן/יבואן הרכב בגין מכירת רכב חדש (אחריות), ואף **אינם** כלולים במסגרת טיפולים ותיקונים אשר באחריות חברות הביטוח.

היבואן גובה תשלום מלא עבור שירותי תחזוקה אלה מבעל הרכב.

היבואן מספק חלפים תחליפים ולא רק מקוריים בהסכמים אלו

הסכמים אלה, תוקפם נע בין 3 ל-6 שנים



כבילת מוסכי השרות תחת הסכמי התחזוקה (בקיצור נמרץ)

- חייבים לרכוש את החלפים לצורך הסכמי התחזוקה אך ורק מיבואן הרכב.
- מחיר שעת העבודה נקבע על ידי יבואן הרכב.
- מחיר החלף נקבע ע"י יבואן הרכב.
- מערכת מחשב שולטת על כל הפרמטרים הללו **ONLINE**
- המערכת מזהה כל כניסת רכב "בהסכם תחזוקה" ומופעל נוהל מיוחד לאישור התיקון ורכישת החלפים.
- בתום התיקון, מערכת הניהול בודקת כל חיוב וחיוב של המוסך את היבואן מול חשבונית קנייה של החלף מהיבואן עצמו.

מוסך השרות מאבד את חופש הפעולה שלו כעסק עצמאי
ופועל בעיקר על פי האינטרס של היבואן ותכתיביו.
(בהמשך יפורט כיצד ניזוק הלקוח הפרטי כתוצאה מהסדרים אלו)

הקשירה בין מכירת הרכב לתחזוקה

■ הקשירה בפועל בין מכירת הרכב החדש לבין שירותי התחזוקה גם אם הדבר נעשה כביכול ע"י בחירה חופשית של הלקוח מאפשרת ליבואן לתמרן בין השניים כדי למקסם את רווחיו על חשבון המתחרים והמוסכים ואף מפחיתה את התחרות בין היבואנים.

■ אין בארץ גופים, זולת יבואני רכב, המסוגלים 'למכור' הסכמי תחזוקה תוך קשירתם למכירת הרכב.

קשירה זאת והשלכותיה בפועל אסורים בתכלית האיסור בעולם

- יבואני הרכב בארץ הם יבואנים בלעדיים, לכל יבואן כוח שוק מהותי לגבי מותגיו.
- הקשירה שבין "מכירת הרכב" לבין "תחזוקתו" אסורה. כבילה זאת נאסרה בשיטות משפט אחרות בעולם והיא למעשה ניצול מעמד מונופולי לרעה בתחום מכירת הרכב ומינופו לתחום תחזוקת הרכב.
- חיוב מוסך הרשת לקנות חלפים מסוימים אך ורק מיבואן הרכב (פרט לשני החריגים שצוינו) שייך ל"רשימה השחורה" של ההפרות האסורות בהסדר ענף הרכב (פטור סוג) באירופה. בארה"ב הוא מנוגד לחוק מדינה.
- התערבות בתמחור המוסך את החלפים והעבודה אסורה, למעט חריג האחריות.
- כלל ברזל בכל מקום בעולם כי, תחזוקת רכב אינה יכולה להיחשב כאחריות לרכב.

רשימת האיסורים החלקית שלמעלה, היא כולה תוצר של ניסיון מצטבר של רשויות החוק והאכיפה במדינות שמעבר לים במשך עשרות שנים ואשר נועדו להגן על התחרות בענף לטובת הצרכנים. יתר על כן, רשימת איסורים זאת הייתה ידועה ומובנת ליבואנים והיוותה את הבסיס לצו המוסכם.

קישורים לאתר הממונה על התחרות באירופה

http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/overview_en.html

חוברת הסבר לתקנות האירופאיות בענף הרכב (במיוחד עמ' 62 סעיף 5.4.3)

http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/explanatory_brochure_en.pdf

שביט בר-און גלאון צין נוב יגור ושותי- עורכי דין
בי"כ אוטוליין

" הטריק "

שימוש בחריג האחריות לשם הלבנת כבילת המוסכים לרכוש חלפים אך ורק
מהיבואן

מתוך מכתב של איגוד יבואני הרכב לממונה מ 1.06.2005

- הן הסכמי האחריות והן הסכמי התחזוקה מבטיחים לבעל הרכב, בתקופת תוקפם, טיפולים ותיקונים **חינם** (לרבות התקנת מוצרי תעבורה), על חשבון היבואן (או היצרן), בתמורה לתשלום קבוע שמשולם על ידי בעל הרכב, בין כתשלום נפרד ובין כתשלום המגולם במחיר הרכב בעת רכישתו.

בקשת אוטוליין הראשונה לבית הדין

(2004)

- כשנה לאחר כניסת הצו לתוקף ולאחר שהוברר לאוטוליין כי תקוותיה להפסקת הקרטל המתמשך בשוק מוצרי התעבורה התבדו, פנתה אוטוליין ביום 1.7.04 לבית-דין להגבלים עסקיים בבקשה לצו ש- (א) יחייב את UMI לחדול מחיוב מוסכי השירות לרכוש מוצרי-תעבורה ממנה בלבד; (ב) יורה ל-UMI לנתק לאלתר את הקשר המקוון בינה למחשבי מוסכי השירות; וכן (ג) שיקבע שהכבילות שמכתיבה UMI למוסכי השירות (כמפורט בבקשה) הן "הסדר כובל" כהגדרתו בחוק ההגבלים העסקיים

החלטת בית הדין הראשונה

■ ביה"ד הורה לממונה דרור שטרומ לבדוק את טענות אוטו ליין וביקש לקבל את מסקנות בדיקת הממונה.

■ עוד נקבע בהחלטה כי:

"מן הראוי, כי הממונה יפעל לבירור מקיף של טענות אוטו ליין, ולא יסתפק בראיות המובאות על-ידה. על ממונה, כמי שמופקד אל האינטרס הציבורי באכיפת דיני ההגבלים העסקיים, לפעול למצוי סמכויותיו לאכיפת הצו, שהרי הצו בא חלף נקיטת הליכים מכוח החוק ומטרתו שמירה על התחרות בשוק הרלוונטי"

[http://info1.court.gov.il/Prod03/ManamHTML2.nsf/5C152234240A4D9242256F1D005B7B6F/\\$FILE/81DA458A66230CA542256F1D00318084.html?OpenElement](http://info1.court.gov.il/Prod03/ManamHTML2.nsf/5C152234240A4D9242256F1D005B7B6F/$FILE/81DA458A66230CA542256F1D00318084.html?OpenElement)

מסקנתו הסופית של הממונה דרור שטרם

*7.9.2005

■ לאחר בדיקה ארוכה מאוד, אשר ארכה למעלה משנה, קבע הממונה דרור שטרם:

**כבילת המוסכים לרכוש מיבואן הרכב,
וממנו בלבד, חלפים, לצורך טיפול ברכבים
המצויים תחת הסכמי תחזוקה היא :**

הפרה של הצו !!!

■ **מנוסח ההודעה והשימוש במילים "בין היתר" עולה כי ישנם הפרות של סעיפים נוספים בצו, שהממונה לא פרט מהותם.**

■ **כמו כן, מציין הממונה כי היבואנים אינם יכולים להיבנות משימוש בחריג האחריות ככיסוי להסכמים אלו.**

* נוסח המכתב המלא שנשלח ליבואנים מצורף בנספחים

ובלשון הממונה:

כך כותב הממונה לאוטוליין ולאיגוד יבואני הרכב
ביום 7.9.05:

■ "לעמדת הממונה, הסכמי התחזוקה אינם עומדים בקנה אחד עם הוראותיו של הצו המוסכם. בהתאם להסכמים אלו, בין-היתר, מגביל יבואן-הרכב את מוסך-השירות, בכל הנוגע לרכישת מוצר תעבורה, או לשימוש בו, וכל זאת בניגוד להוראות סעיף 1 לצו. כמו-כן, אין הסכמי התחזוקה נופלים בגדר החריגים שנקבעו להוראות סעיף זה."

* נוסח המכתב המלא שנשלח ליבואנים מצורף בנספחים

המקל

בהודעתו ליבואנים מתאריך 7.9.05 הוסיף:

- "אין בכוונת הממונה להשלים עם מצב בו יבואני-הרכב הנם צד להסדרים שאינם עולים בקנה אחד עם הוראות הצו כאמור..."

"בשלב זה, ברור כי אין מקום שיבואני הרכב

יוסיפו ויתקשרו בהסכמי תחזוקה חדשים

וזאת עד להסדרת הנושא – ככל שיוסדר"

והגזר

- אף שהממונה קבע כי כבילת המוסכים לגבי מוצרי-תעבורה לרכבים המטופלים במסגרת הסכמי התחזוקה נוגדת את הצו, הוא הוסיף כי ישקול את תיקון הצו המוסכם באופן שיתיר קיומם של הסכמי התחזוקה אם וככל שבקשה כאמור תוגש לבדיקתו על-ידי יבואני-הרכב.

הקרטל נכנס שוב לפעולה

- **ב"כ איגוד יבואני הרכב הודיע כי חבריו אינם מתכוונים למלא את הוראת הממונה ולהפסיק לחתום על הסכמי תחזוקה חדשים.**
- **בנוסף סירבו היבואנים לחתום על מסמך שבו הם מצהירים שלא יחתמו על הסכמי תחזוקה חדשים והמשיכו בשלהם.**

יבואני-הרכב "מצפצפים" על הוראת הממונה

תגובת איגוד היבואנים למסקנות הממונה*

מתוך מכתב ב"כ איגוד יבואני הרכב, עו"ד טולידאנו,
לרשות הה"ע, מיום 26.9.05:

"דרישתכם כי יבואני-הרכב לא יתקשרו מעתה
בהסכמי תחזוקה חדשים... במקרים רבים כלל איננה
ניתנת ליישום..."

"נבקשכם להשהות בשלב זה את הדרישה ליבואנים
שלא להתקשר בהסכמי תחזוקה חדשים. נבקשכם
להתקדם בנתיב של תיקון הצו..."

* נוסח המכתב המלא ששלח ב"כ איגוד יבואני הרכב עו"ד טולידאנו לממונה מצורף בנספחים

UMI נשוא הבדיקה של הממונה, מצטרפת ל- "מצפצפים" על הוראת הממונה

מתוך מכתב ב"כ UMI, עו"ד אוסלנדר, לרשות הה"ע,
מיום 10.10.05:

"אין כל צידוק ואין כל בסיס, משפטי או ענייני, למנוע מיבואני-הרכב לספק שירות של הסכמי תחזוקה, כאשר קיימים דרישה אמיתית וצורך אמיתי בשוק לאספקת שירות זה, לרבות ובמיוחד על ידי גופים ממלכתיים, ממשלתיים וציבוריים"

* נוסח המכתב המלא ששלח ב"כ UMI עו"ד אוסלנדר מצורף בנספחים

הרשות מחרישה

- מכתבים רבים עם ראיות על הסכמי תחזוקה חדשים, בניגוד להוראת הממונה הקודם, דרור שטרומ, נמסרו לממונה בין אוקטובר 2005 למרץ 2006.

■ מכתבים אלו לא נענו.

רשות ההגבלים הפרה את הבטחתה כפי שניתנה לבית הדין בהליך אישור הצו.

■ סעיף 66 לבקשה לאישור הצו אשר הוגשה לבית הדין לה"ע בתיק 28/01

66. במאמר מוסגר יצוין כי מאחר שתוקפו של צו מוסכס כתוקף פסק דין של בית משפט מחוזי, הרי שהפרת הוראותיו עשויה לגרור הליכים לפי פקודת בזיון בית המשפט. יתרה מכך, במקרה של אי קיום הוראות הצו ניתן יהיה לפנות אל בית הדין להגבלים עסקיים בבקשה להפעלת הסמכויות המוקנות לו בסעיף 35 לחוק ההגבלים העסקיים.

יודגש כי בכוונת הממונה לקיים פיקוח ומעקב אחר קיום הוראות הצו, על מנת להבטיח כי הוראות הצו לא תיעקפנה באמצעות נהגים מסחריים בעלי השפעה זהה (equivalent effect). כך למשל באשר לפעולות שינקטו המשיבות במטרה להמשיך ולחייב מוסכי שרות לרכוש מוצרי תעבורה מהן בלבד: שיחות שיזמו המשיבות על מנת לשכנע מוסכי שרות להגדיל את כמות הרכישה של מוצרי תעבורה מהן; חילופי מידע העשויים להוביל להרתעת מוסכי שרות לרכוש מוצרי תעבורה ממתחריהן של המשיבות; קשירה בין חידוש ההרשאה הניתנת למוסך השרות לבין היסטורית רכישות מוצרי התעבורה על ידי מוסך השרות; פעולות כאלה ואחרות ייחשבו כהפרה של הוראות הצו, והממונה נכון לעקוב אחר הנעשה כדי למונען.

במקרים כגון דא לא יהסס הממונה לפעול בהתאם לאפיקים השונים הקבועים בחוק.

הפנייה השנייה לבית הדין להגבלים עסקיים (אפריל 2006)

- לאחר דברים אלו, שבה ופנתה אוטו-ליין ביום 4.4.06 לבית הדין, בבקשה דומה למתן צו הקובע כי UMI מפרה את הוראות הצו המוסכם, וכן לאכיפת הוראותיו (בש"א 111/06). בפתח בקשתה ציינה אוטו-ליין, כי הפנייה לבית הדין נעשתה "מחמת העובדה שהממונה על ההגבלים העסקיים אינה אוכפת אותו/ואו אינה נוקטת צעדי אכיפה נדרשים (בנסיבות העניין) נגד UMI, חרף בקשות חוזרות-ונשנות מצד המבקשת ואחרים."
- בתגובה לבית הדין השיבה הממונה כי: הטיפול בתלונותיה של אוטו-ליין לא מוצה. לשיטתה, משטענותיה של אוטו-ליין נבחנו על ידי רשות ההגבלים העסקיים והיא פועלת ליישום מסקנותיה, אין מקום לבירור בקשתה בבית הדין.

החלטת בית הדין בבקשה השנייה

(פברואר 2007)

- הממונה היא הגורם המקצועי האמון על אכיפת הוראות הצו המוסכם ועליה לפעול ליישום מסקנותיה.
- לבית הדין אין סמכות לדון בטענות של מי שאינו צד ישיר (יורידיו) לצו, ולכן הוא אינו מוסמך לדון בבקשה.

למרבה הצער, בית הדין נתן עדיפות לפרוצדורה על המהות (אכיפה אפקטיבית של הצו) והחזיר את הכדור לממונה .

החלטת בית הדין (השנייה)

■ [http://info1.court.gov.il/Prod03/ManamHTML4.nsf/6A53C553D7D4DD734225728A0055710C/\\$FILE/CB5D63DCD0139F4C42257255004ECE4F.html?OpenElement](http://info1.court.gov.il/Prod03/ManamHTML4.nsf/6A53C553D7D4DD734225728A0055710C/$FILE/CB5D63DCD0139F4C42257255004ECE4F.html?OpenElement)

שנתיים אחרי

הממונה משלימה עם המצב והיבואנים מנצלים את המצב

שתיקת הממונה ואי אכיפת הוראת הממונה הקודם דרור שטרם יצרה ואקום שנוצל עד תום ע"י היבואנים ע"מ לחתום על הסכמים

חדשים ובלתי חוקיים עד עצם היום הזה.

מכאן, שיבואני הרכב ייהנו מפרי הפרת הצו עד שנת 2011 לפחות. כלומר, 6 שנים לאחר הודעת הממונה מספטמבר 2005. כי:

"אין בכוונת הממונה להשלים עם מצב בו יבואני-

הרכב הנם צד להסדרים שאינם עולים בקנה אחד

עם הוראות הצו".

השאלה:

מדוע לא אכפה הרשות את הצו, לאחר בדיקת הממונה

דרור שטרומ

- רשות ההגבלים העסקיים מייצגת את כלל הציבור מול יבואני הרכב, אישור הצו ע"י בית הדין להגבלים עסקיים הוא פסק דין לכל דבר ועניין, הצדדים להליך זה הם יבואני הרכב מן הצד אחד והרשות כנאמן הציבור מן הצד השני.
- בחיי היום יום שלנו, כאשר צד אחד לפס"ד חש כי הצד השני, מפר את פסק הדין הוא נוקט בכל האמצעים העומדים לרשותו במסגרת החוק ע"מ שפסק הדין ימומש והפרת פסק הדין תיפסק לאלתר.
- בידיה של הרשות להגבלים עסקיים סמכויות אכיפה נרחבות, לא ברור, מדוע ויתרה הרשות ללא כל סיבה עניינית על אכיפת הצו ולא נקטה בפעולות המצופות ממנה כנאמן הציבור וכרשות ממונה על אכיפת חוק ההגבלים העסקיים.

האיגוד המקצועי שהפך לקרטל

תחת מטריית הצו המוסכם, הפך איגוד יבואני הרכב מאיגוד מקצועי, לאיגוד הנותן כסות ומחסה לקרטל יבואני הרכב, חבריו חתמו על הצו ע"מ להיחלץ מצעדי אכיפה שעמד לנקוט הממונה דוד תדמור נגד אחדים מהם. בהמשך שמו את הצו ואת ההוראות שניתנו להם ללעג ולקלס, אימצו שיטות פעולה אחידות ובלתי חוקיות (שאסורות בשיטות משפט אחרות) שנועדו להפחית את התחרות בענף ולבצר את מעמדו המונופולי של כל יבואן בתחומו.

מסקנה המתבקשת

כך או כך, אין תועלת לציבור בצו מוסכם שלא נאכף

- א.** הצו לא קיים ולא נאכף ולו ליום אחד והפך לאות מתה.
- ב.** הרשות לא הפעילה כל אמצעים לצורך הרתעה או ענישה
- ג.** איגוד יבואני הרכב התערב בצורה אגרסיבית בצו ונתן פרשנות מגוחכת למונח "אחריות", ששימשה עלה תאנה לכל היבואנים לצורך עקיפת הוראות הצו. בנוסף, שיגר מכתב בשם כל היבואנים כי אין בכוונת חברי האיגוד לקיים את הוראת הממונה.

זהו הסדר כובל מובהק בין חברי האיגוד על כל המשמעויות שלו, ולא ברור מדוע הרשות עברה ועוברת על כך בשתיקה.

הליכים מקבילים בבתי המשפט

בתי המשפט קבעו בשני תקדימים נפרדים:

במכרזי המדינה או רשויות ציבוריות
כריכת מכירת הרכב ותחזוקתו עומדים
בניגוד לחוק, הן מטעמים של הגבלים
עסקיים והן מטעמים של חופש העיסוק
וחוק חובת מכרזים.

פסקי הדין בעניין מינהל הרכב

השופטים דווקא מביעים עמדה נחרצת בסוגיה

- בין לבין, במהלך שנות הצו הוגשו שתי עתירות לבית המשפט לעניינים מנהליים בירושלים הנוגעים למכרזים שפרסם מנהל הרכב הממשלתי ואשר כרכו את מכירת הרכב לתחזוקתו ובכך צמצמו את המכרז ליבואני הרכב בלבד.
- עת"מ 1210/03 ענף חלקי-החילוף לרכב והאביזרים בלשכת המסחר בתל אביב ואח' נ' מנהל הרכב הממשלתי (הנשיאה מוסיה ארז)
- עת"מ 173/06 ענף חלקי-החילוף לרכב בלשכת המסחר בתל אביב ואח' נ' מנהל הרכב הממשלתי (סגן נשיא דוד חשין)

השופטים דווקא מביעים עמדה נחרצת בסוגיה

מתוך פסק-הדין של נשיאת בית המשפט המחוזי ברושלים

השופטת מ. ארד: עת"מ 1210/03*

"אין זה ברור מדוע ביטול התחרות בין מוסכי-השירות להיעזרות בתיוכם המיותר לכאורה של יבואני-הרכב, ישיג עבור המשיב את התוצאה המיטיבה. נהפוך הוא. סביר להניח, כי פתיחת המכרז לתחרות בין מוסכי-השירות, ללא תיוכם של יבואני-הרכב, תגביר את התחרות ותביא להפחתת המחיר" (סעיף 16 לפסה"ד)

"הצו נועד להגביל את יבואני הרכב ולא את בעלי כלי הרכב. ואולם, הצו נועד בראש ובראשונה להגביר את התחרות בענף הרכב לרווחת הציבור כולו, ולבטל פרקטיקות פסולות שפגעו בתחרות והגבילו אותה" (סעיף 16 לפסה"ד)

*[http://info1.court.gov.il/Prod03/ManamHTML2.nsf/7B1FF353616C426042256DC10074A3A7/\\$FILE/679613793453C27C42256DB000498388.html?OpenElement](http://info1.court.gov.il/Prod03/ManamHTML2.nsf/7B1FF353616C426042256DC10074A3A7/$FILE/679613793453C27C42256DB000498388.html?OpenElement)

השופטים דווקא מביעים עמדה נחרצת בסוגיה

מתוך פסק-דינו של סגן נשיא בית משפט מחוזי בירושלים

השופט ד. חשין: עת"מ 173/06*

- "לא הוכח כלל יתרונו הכלכלי של מכרז משולב (למכירה ולמתן שירותי תחזוקה) על-פני פיצולו." (סע' 21 לפסה"ד)
- "לא הוכח כי המחיר הכולל של רכישת הרכב ותחזוקתו בסיטואציה של שני מכרזים נפרדים, יעלה על המחיר ששיג המשיב במכרז משולב. גם לא הוכח נזק פיקוחי" (סע' 25 לפסה"ד)
- "לאור המסקנות, כי המכרז במתכונתו הנוכחית מנוגד לדיני המכרזים ולחוק יסוד: חופש העיסוק, לא ראיתי צורך להידרש לטענות בעניין אי עמידתו בהוראות הצו המוסכם וחוק ההגבלים." (סעיף 26 לפסה"ד)

[http://info1.court.gov.il/Prod03/ManamHTML3.nsf/11E0A388021375574225722D005633BB/\\$FILE/0C10934B765F90CE4225722D00411380.html?OpenElement](http://info1.court.gov.il/Prod03/ManamHTML3.nsf/11E0A388021375574225722D005633BB/$FILE/0C10934B765F90CE4225722D00411380.html?OpenElement)

מבנה שוק הרכב בישראל 2007

- השנה ימכרו יבואני הרכב כ-200,000 כלי רכב חדשים.
- על פי ממצאים שפרסם משרד האוצר וסקרים נוספים שפורסמו היקף רכישות הרכב לסקטור המוסדי* קרובים ל-70%.
- הסקטור המוסדי הוא היעד הראשון של הסכמי התחזוקה, אם כי, אין לשלול שבעתיד יחליטו היבואנים לשווק הסכמי תחזוקה גם לסקטור הפרטי.

*הסקטור המוסדי- רכב בבעלות של צי גדול בד"כ חברות ליסינג, חברות השכרה, גופי ממשל, משרדי ממשלה, חברות ציבוריות, חברות פרטיות.

כבילת מוסכי השרות בנוגע לרכבים המטופלים תחת הסכמי תחזוקה - פגיעה קשה בתחרות

- מספר הרכבים בשוק המוסדי היום עפ"י סקירת האוצר: הוא : 320,000 כלי רכב
- בהתחשב בכך שכלי רכב בבעלות מוסדית נוסעים הרבה יותר ומכאן גם הוצאות התחזוקה הם כפולות מרכב בבעלות פרטית.
- מצבת רכבים זאת שוות ערך היום לפחות, לחצי מליון כלי רכב פרטיים שתחזוקתם נתונה בפוטנציאל בלעדיות בידי היבואנים מכל אספקט שהוא.
- במונחים כספיים : שוק של שני מיליארד שקל בכל שנה.

הפגיעה בציבור - העלאת מחירים

גברת כהן מחדרה מסבסדת את מחיר ההנחות שמקבלים ציי הרכב מהיבואנים

עלות תיקון כלי-רכב (פר כניסה למוסך) "נתוני גמא שרותי ניהול וסליקה"

הנוהג לפיו, יבואני-הרכב מעניקים הנחות גדולות לציי רכב בעת רכישת הרכב, קיים גם לגבי החלפים ואף באחוזי הנחה גבוהים יותר. כתוצאה מכך המחירים לצרכן (מחיר ברוטו) עולים על-מנת לממן את ההנחות לציי הרכב.

המוסך שרוכש את כל החלפים מיבואן רכב לצורך הסכמי התחזוקה, משתמש באותם חלפים עבור הצרכן הפרטי, וזה משלם את מלוא מחיר החלף ללא הנחה. בנוסף, הצרכן הפרטי מסבסד את מחיר שעת העבודה הנמוכה בה עובדים המוסכים במסגרת חוזי התחזוקה, גם כאן חלה עלייה משמעותית במחיר שעת העבודה שמשלם הצרכן הפרטי בשנים האחרונות.

חברות הליסינג וציי הרכב משלמים מחיר תחרותי עקב ההנחה להם זוכים מהיבואנים ומקשירת מכירת הרכב לתחזוקתו, הניזוק העיקרי הוא בעל-הרכב-הפרטי שמסבסד את ההנחה של חברות הליסינג.

757 ש"ח	2002
802 ש"ח	2003
947 ש"ח	2004
1001 ש"ח	2005
1041 ש"ח	2006
38%	עלייה

בסופו של יום, כל פגיעה ברווחיות של היבואן או המוסך, מגולגלת על הלקוח הפרטי



Decide with Confidence

השלכות הנובעות מהתפתחות שוק הליסינג

הקטנת הביקושים לכלי רכב בקרב רוכשים פרטיים
גיל ממוצע של כלי רכב פרטיים

לחברות הליסינג יש כוח מיקוח גדול מול יבואני הרכב. כוח זה בא לידי ביטוי במחיר נמוך יותר למכירת עשרות אלפי מכוניות. היבואנים מפצים עצמם על-ידי העלאת המחיר לרוכשים בודדים, משקי בית ופירמות. בנוסף, כלי הרכב הצמודים ניתנים על-ידי החברות והארגונים בעיקר לעובדים ומנהלים מהעשירונים העליונים, וכך למעשה מחליפים קנייה פרטית של מכונית.

התוצאה היא ירידה בביקוש לכלי רכב על-ידי רוכשים פרטיים. בנוסף, בניגוד לסברה הרווחת כי התפתחות שוק הליסינג הביא להצרת הגיל הממוצע של כלי הרכב הפרטיים בישראל, הרי שקיימת יציבות יחסית בגיל הממוצע.

שנה	גיל ממוצע של כלי רכב פרטיים
1997	6.3
1998	6.4
1999	6.5
2000	6.4
2001	6.5
2002	6.6
2003	6.8
2004	6.9

הגדלת הביקוש לנסיעות על-ידי משתמשי רכב ליסינג:
ההפרדה בין הבעלות על כלי הרכב לבין המשתמש ומימון השימוש כולו לרבות דלק על-ידי החברה החוכרת, גורמים לכך שהעלות השולית של נסיעה היא למעשה אפסית. כלומר, נסיעה נוספת על-ידי המשתמש או בני משפחתו אינה כרוכה בתשלום נוסף כלשהו.
מצב זה גורם לגידול בביקוש לנסיעות על כל התופעות הכרוכות בכך, לרבות זיהום אוויר, שימוש ברכב פרטי ולא ציבורי והגדלת החשיפה לתאונות. בנוסף,

17

D&B דן אנד ברדסטריט ישראל, דרך השלום 53, גבעתיים, טל. 7330330, פקס. 7330340, custser@dnb.com, www.dbisrael.co.il

בידי רשות ההגבלים העסקיים ההכרעה **והתקווה שהיא הסיקה את המסקנות הנדרשות**

- **כבר שמונה שנים נמצאות פרקטיקות הגבליות של יבואני-הרכב על "שולחן הניתוחים" של הרשות, שלושה ממונים לא יכלו לקרטל יבואני הרכב שעשו מהוראותיהם חוכא ואיטלולא.**
- **הגיעה העת לאמירה חד משמעית מצד הרשות והממונה בדבר צעדים משמעותיים ואפקטיביים שבדעת רשות ההגבלים העסקיים לנקוט כדי להגן על התחרות בענף.**

נספחים

- מכתב מטעם הממונה על ההגבלים העסקיים ליבואני הרכב מתאריך 7 ספטמבר 2005, "סיכום תלונת אוטליין בנוגע להסכמי תחזוקה"
- מכתב מטעם ב"כ איגוד יבואני הרכב לממונה, מתאריך 26 בספטמבר 2005, "הסכמי תחזוקה"
- מכתב מטעם ב"כ חברת UMI לממונה, מתאריך 10 באוקטובר 2005, "הסכמי תחזוקה-מכתבך מיום 7.9.2005".
- בקשת הממונה ד"ר דוד תדמור לאישור הצו בתיק ה"ע 28/01 הכולל: פירוט מסכת הבדיקה, המסקנות ודברי פרשנות והסבר לצו וכן את דבר הערות הציבור.



PDF. קובץ נספחים למצגת



pdf.הבקשה לאישור הצו ודברי הסבר של הממונה לצו