

ירושלים, כ"ג חשון תשפ"ה
24 נובמבר 2024

עמדת הממונה על התחרות בעניין

ביטול חובת ציטוט מחירי מחירון חלקי חילוף לרכבים בדו"ח שמאות

1. לאורך השנים פועלת רשות התחרות להגברת התחרות בתחום הרכב. בשנים האחרונות התמקדה רשות התחרות, בין היתר, בתחום חלקי החילוף לרכבים על מנת להביא להוזלה בהוצאות משקי הבית על רכבים בישראל.¹
2. בהתאם לרגולציה הקיימת כיום, שתפורט בהרחבה בהמשך, במקרה של אירוע תאונתי, שמאי רכב מחויב לבסס את הערכת השווי שהוא עורך על מחיר המחירון של חלקי החילוף אותו קבע ספק החלפים (להלן **מחיר המחירון**). מחיר זה הוא גבוה משמעותית ממחירים בפועל של חלקי החילוף. רגולציה זו יוצרת עיוות הגורם לניפוח עלויות חברות הביטוח – בהיקף של מאות מיליוני שקלים בשנה – אשר מתגלגלות לכיס של הציבור הישראלי דרך העלאת מחירי פרמיות ביטוחי הרכב.
3. על מנת לתקן את המעוות, מזה מספר שנים מתקיימים דיונים בין-משרדיים לשם קידום מהלך לשינוי ההנחיות המקצועיות לשמאי הרכב, כך שיחויבו לבסס את אומדן עלות תיקון הרכב על מחירי השוק של החלפים, ולא על מחיר המחירון. זאת, כפי שנהוג בכלל תחומי השמאות. מהלך זה נמצא כעת בישורת האחרונה, אך טרם הושלם.
4. במסמך זה נבקש לסקור את הרקע והתשתית הנורמטיבית לכשל השוק שנוצר ובתוך כך נעמוד על נזקיו. לאחר מכן, נציג את הפתרון הראוי לגישתנו ואת התהליכים שנעשו על מנת להביא לפתרון הבעיה, ולבסוף נתאר את תמונת המצב העדכנית.

¹ נוסף על הנושא בו עוסק מסמך זה, היבט נוסף של העיסוק בתחום חלקי החילוף נוגע לפרסום מדד עלות שוטפת לאחזקת רכב, כמפורט במכתב שנשלח למנכ"ל משרד התחבורה ביום 8.8.2024.

רקע

5. בקרות תאונה של רכב מבוטח, בעל הרכב אמנם בוחר את נותן השירות שיתקן את הרכב, אך מי שנושא בעלות התיקון זו חברת הביטוח. אי לכך, בעל הרכב אדיש לרוב למחיר התיקון (שהרי הוא לא נושא בו ישירות). אדישות זו יוצרת כשל שוק, בדמות "בעיית נציג", אשר עלול לגרום לניפוח מלאכותי של עלויות התיקון בהן נושאות חברות הביטוח. ניפוח זה בסופו של דבר יתגלגל לפרמיות ולדמי ההשתתפות העצמית שמושגים על כלל ציבור המבוטחים.
6. לכאורה, כשל שוק זה אמור לבוא על תיקונו באמצעות דו"ח מקצועי של שמאי רכב. מעורבות השמאי מכניסה לתוך מערכת היחסים המשולשת שבין חברת הביטוח, המוסך והמבוטח גורם בלתי תלוי בדמות שמאי הרכב. השמאי מוציא תחת ידו דו"ח הכולל פירוט של החלפים הדרושים לתיקון, מחירי החלפים ושעות העבודה הנדרשות (להלן **דו"ח השמאות**). ככלל, סכום עלות התיקון שנקבע על ידי השמאי מחייב את חברת הביטוח.
7. ברם, כמוזכר לעיל, בהתאם לרגולציה הקיימת כיום, השמאי מחויב לאמוד את עלות רכישת החלפים הנדרשים לתיקון הרכב בהתבסס על מחירי המחירון שלהם. חובה זו יוצרת עיוות שגורם לניפוח מחירי המחירון של חלקי החילוף ולכך שהמחירים המפורטים בדוח השמאות גבוהים משמעותית ממחירים בפועל (מחיר השוק) של החלפים הנדרשים.
8. ודוק: כל עוד שמאי הרכב חייב להתבסס על מחירי המחירון שקובעים ספקי חלקי החילוף, גדל התמריץ הכלכלי של ספקים אלו לקבוע מחירי מחירון גבוהים במיוחד. זאת בייחוד כאשר הרווחים המוגדלים עבור תיקון הנזק מתחלקים, בצורה זו או אחרת, בין המוסך ובין ספק חלקי החילוף.
9. יוצא אם כן, כי בשל הרגולציה הקיימת היום דו"ח השמאות לא רק שאינו פותר את בעיית הנציג ומסיר את החשש מפני ניפוח עלויות, אלא שבמובן מסוים הוא אף מחריף אותה. כך, מתקבעת התופעה הבלתי רצויה שבה מושגות על חברות הביטוח עלויות עודפות משמעותיות שבסופו של יום מתגלגלות לכיסו של הציבור הישראלי דרך העלאת מחירי פוליסות הביטוח.
10. כפי שנראה מיד, במקום בו הדבר אפשרי, החלו כוחות השוק לרפא – באופן חלקי בלבד – את הכשל שנוצר כתוצאה מהרגולציה. כפועל יוצא, עוצמת החשש מפני ניפוח לריק של עלויות

חלקי החילוף משתנה בהתאם להחלטת בעל הרכב באשר למסלול שבו רכבו יתוקן במסגרת תביעה ביטוחית:

א. **מוסך הסדר** - כאשר בעל הרכב מפעיל את הביטוח שרכש ובוחר לפנות למוסך הנמצא בהסדר עם חברת הביטוח בה הוא מבוטח (להלן **מוסך הסדר**), חברת הביטוח תשלם למוסך את העלות שנקבעה בדוח השמאות בניכוי הנחות שהוסכמו מראש בין חברת הביטוח למוסך ההסדר. במקרה זה, החשש מניפוח מלאכותי של העלויות מצטמצם משמעותית. אמנם, נקודת המוצא למשא ומתן בין מוסך ההסדר לחברת הביטוח היא מחיר החלפים הגבוה שקבוע במחירון. עם זאת, מחיר החלפים במוסכי ההסדר נשען על הסכמות שבין מוסך ההסדר וחברת הביטוח, בהתאם לדינמיקה התחרותית ביניהם.

ב. **מוסך פרטי** - כאשר בעל הרכב מפעיל את הביטוח שרכש אך בוחר לפנות למוסך שאינו מוסך הסדר (להלן **מוסך פרטי**), חברת הביטוח תשלם למוסך את מלוא העלות שנקבעה בדוח השמאות, על אף שזו תהיה על פי רוב גבוהה באופן ניכר מעלות התיקון בפועל. זאת, משום שדוח השמאות, כאמור, מבוסס על מחירי המחירון של חלקי החילוף, הגבוהים משמעותית ממחירי השוק של חלפים אלו. כפי שיתואר בהרחבה בהמשך, על מנת להתמודד עם הניפוח המלאכותי של עלויותיהן, החלו לאחרונה חלק מחברות הביטוח להתקשר בעצמן עם ספקי החלפים. זאת, במטרה להציע, עבור חלק מחלקי החילוף, מחירון חלפים חלופי ולעיתים אף לספק למוסכים פרטיים את החלקים הדרושים לתיקון רכביהם של המבוטחים שלהן. התנהלות זו של חלק מחברות הביטוח (שכבר נתקלה בהתנגדויות וקשיים כפי שיוסבר בהמשך) מצמצמת, אם כי באופן חלקי, את החשש מפני ניפוח מלאכותי של העלויות. כמתואר להלן, פתרון זה חל על חלק מהשוק בלבד וכן מטיל עלויות נוספות.

ג. **תביעת צד ג'** - כאשר בעל הרכב מבקש לתקן את רכבו בתביעת צד ג', כך שהוא אינו המבוטח של חברת הביטוח שתישא בעלות התיקון, ביכולתו לפנות למוסך פרטי. גם במצב זה, בדומה לחלופה השניה שתוארה לעיל, חברת הביטוח נאלצת לשלם עלות הגבוהה מעלות התיקון בפועל. זהו המצב הבעייתי ביותר מבחינה תחרותית, משום שנכון להיום אין בנמצא פתרון פרקטי לצמצום העלויות המנופחות של חלקי החילוף עבור לקוחות אלה. יצוין כי

תביעות צד ג' בענף הרכב אינן נושא שולי. כך למשל, בשנת 2021 כ-101 אלף תביעות

בענף הרכב רכוש היו תביעות צד ג', מתוך כ-418 אלף תביעות סך הכל.²

11. אם כן, אנו עדים לכשל שמקורו ברגולציה, אשר כוחות השוק הצליחו לרפא באופן חלקי ביותר. כתוצאה מכך, העלויות של חברות הביטוח – וכפועל יוצא מחירי פרמיות ביטוחי הרכב של כלל ציבור הנהגים – מתייקרים שלא לצורך.

התשתית הנורמטיבית לחובת השמאים להתבסס על מחירי מחירון

12. נהלי העבודה וההנחיות המקצועיות לשמאי הרכב נקבעים על ידי שר התחבורה, לאחר התייעצות עם המועצה המייעצת לעניין שמאי רכב.³ במסגרת הנחיה מקצועית מס' 2 לאגד ההנחיות, מונחים שמאי הרכב לכלול בדוח השמאות שורה של פרטים, בהם פירוט מלא של החלפים הדרושים ושל "מחירים הקטלוגי בשוק החלפים לצרכן",⁴ כלומר – מחיר המחירון של החלפים.

13. בפועל, ובשל החובה להסתמך על מחיר המחירון, נוהגים שמאי הרכב לבדוק את מחירי החלפים באמצעות מאגרי מידע דוגמת דטה קאר ומר"מ, המאגדים את כלל המחירונים של ספקי החלפים לרכב ומספקים מידע לגבי זמינות רכישתם.

פערי המחירים בעלויות תיקון רכבים

14. הוצאות הצרכן הישראלי על רכבים הן משמעותיות. מנתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה עולה כי סך ההוצאות השנתיות של משקי הבית בתחום הרכבים, הכוללות גם את מחיר חלקי החילוף, כמעט הוכפלו בעשור האחרון.⁵

15. בדיקה שערכה רשות התחרות בשנים האחרונות העלתה כי קיים פער משמעותי בין עלות תיקון רכבים עבור חברת הביטוח במסגרת מוסך הסדר לבין עלות התיקון במוסך פרטי. פער זה נובע,

² פרק 5 לדוח הממונה על רשות שוק ההון, ביטוח וחיסכון לשנת 2022, עמ' 22. ר':

https://www.gov.il/BlobFolder/reports/report_0004/he/CMISA_AnnualReport2022_Ch5.pdf

³ ר' סעיף 153 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשע"ו-2016 וכן ס' 5(ד) לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (שמאי רכב), תש"ם-1980.

⁴ סעיף 1(ו) לפרק "מבנה חוות דעת", עמ' 9 לאגד ההנחיות.

⁵ נתוני הלמ"ס, מחירים שוטפים, 2013-2023,

https://boardsgenerator.cbs.gov.il/pages/Sdarot/wizardpage.aspx?level_1=37&level_2=2&level_3=1&level_4=13&l=0. כך, בעוד שבשנת 2013 עמדה ההוצאה הכוללת לצריכה פרטית של כלי תחבורה וחלקי חילוף על כ-

18.5 מיליארד ש"ח, בשנת 2020 עמדה הוצאה זו על כ-22.5 מיליארד ש"ח, ובשנת 2022 עמדה על כ-36.5 מיליארד ש"ח.

בין היתר, מהשוני המשמעותי בין מחירי החלפים שנקובים במחירון לבין מחירי השוק שלהם בפועל.⁶ כפי שהוסבר לעיל, במסגרת ההתקשרות בין מוסכי ההסדר וחברות הביטוח נקבעות ההנחות שיינתנו לחברות הביטוח על עלות החלפים, כך שישקפו בצורה טובה יותר את מחיר השוק שלהם. לעומת זאת, בשל הכשל הרגולטורי עליו עמדנו לעיל, במוסך פרטי העלות של החלפים נקבעת בהתאם למחיר הגבוה שנקוב במחירון, במנותק ממחיר השוק.

16. מהנתונים שנאספו עלה כי אילו תיקונים שנעשו במוסכים פרטיים היו מבוצעים במוסכי הסדר, העלויות של חברות הביטוח היו פוחתות בכ-180 מיליון ₪ בקירוב בשנה. יצוין, כי הערכה זאת היא מהתקופה שלפני אימוץ הפתרונות החלקיים ואינה נגזרת רק מהפער במחירי החלפים. עם זאת, תחום הרכב הולך וגדל משנה לשנה. העלות העודפת בה נושאות חברות הביטוח מתגלגלת כאמור בסופו של דבר לציבור באמצעות מחירי הפרמיות.

17. הצד השני של אותו מטבע הוא שחיסכון בעלות עודפת זו, באמצעות ביסוס של דוח השמאות על מחירי השוק של החלפים, צפוי להתגלגל בחלקו הגדול לציבור המבוטחים דרך הוזלת מחיר הפרמיות. זאת, מאחר שעלויות חלקי החילוף הן חלק מהותי מהעלויות השוליות של פוליסת הביטוח שמספקת חברת הביטוח, עליהן מתבסס חישוב הסיכונים של חברת הביטוח ובהתאם מחיר הפוליסה; וכן בשים לב לאינדיקציות הרבות לכך שתחום ביטוחי הרכב הוא תחרותי יחסית.

הפתרון לכשל: מעבר להערכת נזק על בסיס מחירי שוק

18. מעשית, הפתרון הראוי לעמדת רשות התחרות לכשל שנוצר הוא שבעת עריכת דוח שמאות, בקרות אירוע ביטוחי המטופל במוסך פרטי, שמאי יגבש את הערכתו לנזק על בסיס מחיר השוק של החלפים הנדרשים. זאת, בניגוד למצב הקיים בו על השמאי מוטלת חובה להתבסס על מחיר המחירון.

19. כאמור, החובה להתבסס על מחיר המחירון מופיעה בהנחיות המקצועיות לשמאי הרכב. על כן, רשות התחרות ביקשה לקדם בשנים האחרונות שינוי של הנחיות אלו, אשר יחייבו את השמאים להתבסס על מחיר השוק של החלפים. כבר בשנת 2020, ולאחר בדיקות שנערכו בנושא עוד קודם לכן, פנתה רשות התחרות לשרת התחבורה לשם קידום המהלך לשינוי ההנחיות. עם זאת, המהלך נתקל בהתנגדויות מגורמים בשוק הרכב שטענו לקשיים מעשיים ביישום השינוי.

⁶ גורם נוסף לפער הוא עלות שעות העבודה במוסכי הסדר לעומת מוסכים פרטיים.

20. על אף שקיימת הסכמה בין משרדי הממשלה המעורבים בנושא (משרד התחבורה, רשות שוק ההון, ביטוח חיסכון ורשות התחרות) כי מעבר להערכת נזק על בסיס מחירי שוק הוא הכרחי ותוצאתו תהיה חיובית לצרכן, התעוררה מחלוקת בנוגע להגדרה מהו אותו מחיר שוק עליו יתבססו השמאים בעריכת השומות.

21. הימשכות ההליכים הרגולטוריים הנוגעים לשינוי המצב הקיים הותירה את כשל השוק על כנו באופן שהוביל להשתת עלויות רבות על חברות הביטוח. על כן, החלו חלק מחברות הביטוח, כפתרון ביניים, לנקוט בפרקטיקה אשר נועדה להוזיל את עלות חלקי החילוף. במסגרת זו, אותן חברות ביטוח מציעות למבוטחיהן הבוחרים לפנות למוסכים פרטיים (שלא במסגרת תביעת צד ג', כמתואר בפס' 10 לעיל) בחירה באחת משתי אפשרויות: המוסך הפרטי יקבל את חלקי החילוף הדרושים לתיקון דרך ספקים עמם התקשרה חברת הביטוח הרלוונטית (להלן **ספקי ההסדר**); או שחברת הביטוח תשלם למבוטח את מחירי חלקי החילוף הדרושים רק עד גובה המחירים שסוכמו בין חברת הביטוח לבין ספקי ההסדר. זאת, בשונה מהמחירים הגבוהים של חלקי החילוף המצוינים במחירון יבואן החלפים (התנהלות זו תקרא להלן **הפרקטיקה**).

22. פרקטיקה זו, המוזילה משמעותית את עלויות חלקי החילוף נתקלה בקריאות נגד מגורמים בעלי עניין בשוק. טענות שונות הושמעו גם בנוגע לפגיעה לכאורית בתחרות. בפרט נטען כי הפרקטיקה תפגע במוסכים פרטיים שאין באפשרותם לרכוש חלקי חילוף במחירי השוק הנקובים, אלא רק במחירים גבוהים יותר, ותעודד את המבוטחים לפנות למוסכי ההסדר, כדי לקבל החזר מלא מחברת הביטוח.⁷

23. יודגש, עמדת רשות התחרות היא כי מדובר בפרקטיקה מקדמת תחרות. כאמור, כשל השוק המתואר במסמך זה, יוצר עיוות שגורם לניפוח מחירי המחירון של חלקי החילוף, ממנו נהנים יבואני החלפים והמוסכים עצמם, בעוד ציבור המבוטחים יוצא נפסד דרך תשלום דמי ביטוח גבוהים. מנקודת מבט תחרותית, גישתנו היא כי יש לאפשר לחברות הביטוח להוזיל את עלויות חלקי החילוף בעת תיקון רכבים, תוך מיצוי יתרונותיהן לגודל והיותן שחקן חוזר משמעותי. כך, תהיה לחברות הביטוח יכולת להקטין את הפער העודף במחירי חלקי החילוף המשולמים, ולגלגל לפחות חלק מהוזלה זו למחירי פוליסות הביטוח, תוך הטבה עם כלל ציבור המבוטחים.

⁷ כפי שיפורט בהמשך, רשות התחרות סבורה כי הטענות השונות שהושמעו מקבלות מענה הן בחוזרים שפרסמה רשות שוק ההון והן בנוסח הגדרת "מחיר של מוצר תעבורה" שאושר על ידי מועצת השמאים ביוני 2024, כפי שפורט בהמשך.

24. יתרה מכך, הפרקטיקה אף מעודדת תחרות בין שחקנים בשוק יבואני חלקי החילוף. אלו כבר לא יוכלו להתבסס על רכישה בטוחה לפי מחירי המחירון שלהם, ויאלצו להתחרות ביניהם על מחיר החלפים ועל מתן שירות לחברות הביטוח. כמו כן, סביר כי גם המוסכים יגבירו את התחרות ביניהם על איכות ומחיר השירות שלהם, חלף הסתמכות על פערי התיווך ממחירי חלקי החילוף. מכאן שמדובר בפרקטיקה מבורכת מנקודת מבט תחרותית.

25. כן נציין כי רשות שוק ההון פרסמה לאחרונה חוזרים הנוגעים למוסכי הסדר ולחובת הגילוי החלה על חברות הביטוח בעת שהן מבקשות ליישם את הפרקטיקה. חוזרים אלה עשויים גם הם לצמצם את הפגיעה הנטענת במוסכים הפרטיים, וכפי שפורחב בהמשך.

26. להשלמת התמונה, נציין כי ביום 16.3.2023 הוגשה עתירה לבג"ץ על ידי איגוד המוסכים נגד רשות שוק ההון, ביטוח וחיסכון, משרד התחבורה, איי.די.איי חברה לביטוח בע"מ ואיגוד חברות הביטוח. בעתירה עלו טענות נגד הפרקטיקה שנגעו לתחומי שוק ההון והביטוח. העתירה נמשכה על ידי איגוד המוסכים ביום 1.7.2024, בין היתר על רקע פרסום חוזרי רשות שוק ההון.

המצב הנוכחי: ריכוז מאמצים לתיקון אגד ההנחיות המקצועיות לשמאי הרכב

27. הדיונים הבין-משרדיים, כמו גם הקושי בגיבוש הסכמות בין כלל המאסדרים הרלוונטיים, הובילו להחלטת ממשלה מס' 196 שהתקבלה ביום 24.2.2023.⁸ החלטה זו מטילה על שרת התחבורה להביא להתייעצות בפני המועצה המייעצת לעניין שמאי רכב טיוטת הוראות מקצועיות שיחליפו את אגד ההנחיות המקצועיות לשמאי רכב. החלטת הממשלה הובילה לניסוחן של טיוטת תקנות רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (רישוי עיסוק בשמאות רכב), התשפ"ג-2023 (להלן תקנות השמאות).

28. [REDACTED]

[REDACTED]

29. במסגרת שיח נוסף בין משרדי הממשלה הרלוונטיים על רקע המחלוקות ביחס לנוסח התקנות, הביעה רשות התחרות ביום 31.1.2024 את עמדתה כי הגדרה רחבה למונח "מחיר שוק",

⁸ ר' ב: <https://www.gov.il/he/departments/policies/dec196-2023>

המתייחסת אך למחיר במכירה בין מוכר מרצון לקונה מרצון, היתה מובילה לתוצאה התחרותית המיטבית. עם זאת, רשות התחרות סברה כי עדיף לקדם הסכמה על פתרון שאינו אופטימלי מאשר להמשיך ולעכב את תיקון התקנות, באופן שמותיר את הצרכנים ללא כל פתרון. לפיכך ציינו בעמדה זו כי "רשות התחרות רואה חשיבות בהגעה להסכמות בעניין, שכן המצב הנוכחי שממשיך להתקיים טומן בחובו עלויות גבוהות שמושגות על ציבור המבוטחים, אשר אין בכוחות השוק כדי להתמודד איתם במסגרת המשפטית הנוכחית. משכך, יש לפעול להשלמת המהלך לשינוי ההוראות המקצועיות לשמאי הרכב בהקדם, גם אם הדבר כרוך בווייתורים".

30. ביום 15.5.2024 פרסמה רשות שוק ההון את תיקון הוראות החוזר המאוחד שער 6 חלק 2 – הוראות בענף רכב רכוש (להלן **חוזר מוסכי ההסדר**).⁹ חוזר מוסכי ההסדר הסדיר את אופן עבודת חברת ביטוח מול שמאי רכב וכן קבע הוראות בעניין מוסכי ההסדר, שיעודדו את הגדלת כמות מוסכי ההסדר הקיימים באמצעות קביעת כללים מנחים לצירוף מוסך כמוסך הסדר, שייקראו מעתה "מוסכים מוסכמים", ויסדירו את ההתקשרות שבין חברות הביטוח לבין מוסכים המבצעים תיקונים מטעמן, בהתאם לדרכי הפיצוי בפוליסה. חוזר זה אף נותן פתרון לטענות נוספות שעלו מצד איגוד המוסכים לאורך ההליך. כניסתו של חוזר מוסכי ההסדר לתוקף כפופה להשלמת המהלך בעניין מחירי שוק, ונקבע בו כי "ככל שלא יפורסמו הוראות מקצועיות לעניין 'מחיר שוק' לפי סעיף 153 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016, עד ליום כניסת החוזר לתוקף, תחילתן של ההוראות בחוזר זה, תהיה ביום התחילה של ההוראות המקצועיות כאמור".¹⁰

31. בד בבד עם פרסום חוזר מוסכי ההסדר, פרסמה רשות שוק ההון חוזר נוסף בנושא הגשת תכניות ביטוח בענף רכב רכוש (להלן **חוזר חובת הגילוי**).¹¹ חוזר חובת הגילוי קבע כי חברת ביטוח תעדיכן את נוסח הגילוי למבוטח בתכנית הביטוח על מנת שבמקרה של הקטנת נזק במוסך שאינו בהסדר, תעמוד בחובותיה לפעול בתום לב ובהוגנות כלפי המבוטח.

⁹ ר' ב: https://www.gov.il/he/Departments/DynamicCollectors/regulation-_.legislation?DCRI_UrlName=notice-2023-074&skip=0.

¹⁰ כניסת החוזר לתוקף נקבעה ליום 1.5.2025.

¹¹ ר' ב: https://www.gov.il/he/Departments/DynamicCollectors/regulation-_.legislation?DCRI_UrlName=notice-2023-073&skip=0.

32. בהמשך הוסכם בין משרד התחבורה ורשות שוק ההון על נוסח חדש להגדרת "מחיר של מוצר תעבורה", שהועבר למועצה המייעצת למשרד התחבורה שהמליצה לקבלו ביום 26.6.2024. רשות התחרות סבורה כי חתימה על התקנות בהקדם וכניסתן לתוקף צפויה להתמודד עם כשל השוק שנוצר ולהביא לפתרון הסוגיה שיעודד את התחרות בשוק הרכב ויביא להוזלת העלויות לצרכן הסופי.

סיכום

33. במסמך זה ביקשנו לתאר את הכשל השורר כיום בתחום מחירי החלפים ואת המאמצים שנערכו להגברת התחרות בתחום חלקי החילוף לרכבים. הסברנו על כשל השוק שנוצר מחובת שמאי הרכב לצטט את מחיר המחירון של חלקי החילוף לרכב בעת עריכת דוח השמאות. בכלל זה, הצבענו על העלויות העודפות אותן משלמות חברות הביטוח, אשר בהינתן מבנה שוק ביטוחי הרכב בישראל, מתגלגלות בחלקן הגדול לציבור נהגי הרכבים בישראל באמצעות תשלומי הפרמיות.

34. בנוסף, תיארנו את ההתפתחויות שחלו בשוק בתקופת הביניים בין תחילת קידום השינוי בהנחיות המקצועיות לשמאי הרכב בשנת 2020 ועד היום; את הקושי בהגדרת "מחיר שוק" במסגרת תקנות השמאים כך שיגלם בתוכו את האינטרסים הלגיטימיים של הגורמים השונים המעורבים ואת עמדת כלל המאסדרים הרלוונטיים. אנו סבורים כי המחלוקות שהיו הגיעו על פתרון, ובשלה העת להשלים את המהלך לשינוי ההנחיות המקצועיות לשמאי הרכב.

35. רשות התחרות סבורה כי יש בהתקנת תקנות השמאים בהקדם כדי להביא להפחתה משמעותית של העלויות העודפות, השבת האיזון בתמריצי השחקנים בשוק וכן להוזלה משמעותית בהוצאות משקי הבית בישראל על רכבים.