



רשות ההגבלים העסקיים

ירושלים, ו' שבט תשס"ב

20 ינואר 2002

פטור: 4719

בפקס: 02 - 5632810

לכבוד

אורן גלעדי, עו"ד

רשב"א 15

ירושלים 92264

**הנדון : החלטה בעניין אי-מתן פטור מאישור הסדר כובל בין איגוד המוסכים בישראל – ועד ענף פחחות
וצבע לבין חברי האיגוד**

הנני מתכבדת להעביר אליכם את החלטת הממונה על הגבלים עסקיים, לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים
העסקיים התשמ"ח - 1988, בדבר אי-מתן פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר כובל שבין
הצדדים בנדון.

בכבוד רב ובברכה,

צפורה נחמו, עו"ד
רשות הגבלים עסקיים



רשות ההגבלים העסקיים

החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בדבר אי מתן פטור מאיסור בית הדין להסדר כובל

בין איגוד המוסכים בישראל – ועד ענף פחחות וצבע לבין חברי האיגוד

בעניין ניהול משא ומתן משותף

1. פתח דבר

ביום 22 בנובמבר 2001 הוגשה בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, להסכם בין איגוד המוסכים בישראל – ועד ענף פחחות וצבע [להלן: "האיגוד"] לבין חברי האיגוד שעניינו ניהול משא ומתן משותף מול חברות הביטוח, הליסינג, והשכרת הרכב לגבי מחיר שעת עבודה לתיקוני פחחות וצבע ברכב.

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשוק הרלוונטי, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים, באתי לכלל מסקנה כי ההסכם נשוא הבקשה אינו עומד בתנאי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח – 1988 [להלן: "חוק ההגבלים העסקיים" או "החוק"] למתן פטור.

2. ההסכם

הצדדים להסכם הינם, כאמור, האיגוד והחברים בו. האיגוד מעוניין לרכז את המשא ומתן בין חבריו לבין חברות הביטוח, הליסינג, והשכרת הרכב בנושא מחירה של שעת עבודה במוסכים העוסקים בתיקוני פחחות וצבע. על פי הנטען בבקשה, רובם המכריע של שירותי פחחות וצבע ניתן לחברות ביטוח. זאת, כיוון שבמרבית המקרים נדרשים תיקוני פחחות וצבע לאחר שרכב עבר תאונת דרכים. כיוון שרובם המכריע של הרכבים מבוטח בביטוח מקיף ובביטוח צד ג' - ברוב רובם של המקרים מי שמשלם עבור תיקוני הפחחות הינו חברת הביטוח בה מבוטח הרכב שניזוק בתאונה (או חברת הביטוח שבה מבוטח הרכב שנהגו אשם בתאונה). זאת ועוד: על פי הנטען בבקשה, גם באותם מקרים (מעטים) שבהם לקוח פרטי הוא הנושא בעלות התיקון בעצמו – נמוכה עלות התיקון, על פי רוב, משמעותית מעלות התיקון שבו נושאת חברת ביטוח¹. חברות

¹וזאת, בין השאר, כיוון שאחת הסיבות לכך שאדם יבחר לשאת בעצמו בתשלום עבור התיקון הוא שעלות התיקון נמוכה מעלות ההשתתפות העצמית. לפיכך, כשמדובר בתאונת דרכים יהיה אדם פרטי הנושא בעלות התיקון ויק כאשר העלות נמוכה, ואילו בשאר המקרים תיתבע חברת הביטוח על ידי בעל הרכב לשאת בעלות הטיפול.

הביטוח: הן על כן, כך נטען, הלקוח העיקרי של מוסכי הפחחות והצבע הן מבחינת כמות התיקונים שהמוסד מבצע, והן מבחינת עלות התיקונים.

ככל שהדברים נוגעים לחברות הליסינג ולחברות השכרת הרכב נטען בבקשה כי חברות אלה, שהן מוטבע הדברים בעלות צי רכבים גדול, נמנעות לעתים מלבטח את רכביהן ונושאות בעצמן בעלויות תיקון הרכב. גם לשם ניהול המו"מ עמן התבקש הפטור.

האיגוד טוען כי ההסכם לניהול מו"מ משותף נועד לחזק את כחם של המוסכים בבואם לשאת ולתת עם חברות הביטוח, ולאזן בכך את כחן של חברות הביטוח "להכתיב" למוסכים את מחירה של שעת עבודה.

3. הנימוקים לאי מתן הפטור

סעיף 14 לחוק, מכחו מוסמך הממונה לתת פטור מקבלת אישור בית הדין להסדר כובל, מתנה את מתן הפטור בשני תנאים מצטברים:

א. הכבילות שבהסדר אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של השוק המושפע מן ההסדר, או שהן עלולות להגביל את התחרות בחלק ניכר משוק כאמור, אך אין בהן כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור;

ב. עיקרו של ההסדר הכובל אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

אבחן תחילה את התקיימות התנאי השני:

התנאי השני

התנאי השני הקבוע בסעיף נותן ביטוי להבחנה מושרשת היטב בדיני ההגבלים העסקיים בין כבילה נלווית (Ancillary Restraint) לכבילה עירומה (Naked Restraint), הבחנה המצויה גם בפסיקת בתי המשפט בישראל². הכבילה המבוקשת במקרה זה אינה אלא כבילה עירומה, שכל תפקידה מניעת התחרות בין הצדדים להסכם.

אבהיר את דבריי:

בטרם אנתח את פועלו של ההסכם המבוקש, אנתח את מצב השוק כיום, ללא ההסכם, כפי שהוא עולה מן הבקשה שלפניי. התמונה המצטיירת מן הבקשה היא של שוק תחרותי. הורדת מחירים על ידי המתחרים השונים בשוק (בענייננו – מוסכי הפחחות והצבע) כמתואר בבקשה מצביעה על כך שמוסכי הפחחות מתחרים ביניהם, וכחלק מתחרות זו (ולמעשה, כפועל יוצא של התחרות) –

² ר"ה 0491/98 חברת החשמל לישראל בע"מ נ. הממונה על ההגבלים העסקיים; 1999 הגבלים עסקיים 3002628, פסקה 111 לפסק הדין. ערר 1/97 איסכור שירותי פלדות בע"מ ואח' נ. הממונה על ההגבלים העסקיים 1997 הגבלים עסקיים 3002667 פסקאות 50-53 לפסק הדין.

מוריד כל אחד מן המוסכים את המחיר שהוא גובה עבור שעת עבודה. גם על פי המודל התיאורטי כלכלי, במצב של תחרות כופים כוחות השוק על המתחרים השונים בו להוריד את מחיר מוצריהם (לענייננו – שעת עבודה) עד לרמה מסוימת (של העלות השולית של ייצור היחידה האחרונה)³. מכאן, כי התנהגות השוק המתוארת בבקשה מתיישבת היטב עם ההתנהגות הצפויה הן אינטואיטיבית והן אנאליטית במצב של תחרות משוכללת⁴.

טענת האיגוד היא, שהמצב בשוק הוא כזה שחברות הביטוח "חזקות" יותר מן המוסכים הבודדים השונים, שכן חברות הביטוח הן צרכן גדול של השירות הניתן על ידי המוסכים. על פי הנטען, חברות הביטוח מנצלות את כחן במו"מ עם המוסכים הבודדים השונים ודורשות (ומקבלות) מחירים נמוכים מאד עבור שעת עבודה. ייתכן שאמנם כך הוא, אולם גם אם זה המצב – אין בו פגם. אין כל פגיעה תחרותית בכך שבין שני צדדים המנהלים מו"מ קיימים פערים ביחס לכח המיקוח של כל אחד מהם, כל עוד אין הרוכש מונופסון⁵. כך דרכו של עולם, ואין זה דבר נדיר ששני המשתתפים במו"מ אינם נמצאים על אדנים שווים לגמרי. עצם טיבו וטבעו של הליך המו"מ הוא, שכל צד מנצל את יתרונותיו על מנת לשפר את מצבו ולקבל תנאים טובים יותר משותפו-יריבו למו"מ. לא זו בלבד שבכך אין פגיעה בתחרות, אלא שהתוצאה הנטענת של ניהול המו"מ הפרטני בין חברת ביטוח לבין המוסכים השונים (הורדת המחיר) היא **תוצאה של התחרות** (בין המוסכים) **ועדות לקיומה**. אלמלא קיומה של תחרות בין המוסכים, לא היו חברות הביטוח "חזקות" יותר ממוסך ספציפי זה או אחר בניהול המו"מ (שכן לא היתה להן אלטרנטיבה להתקשרות עם מוסך אחר, דבר שהיה מחזק את כחו של בעל המוסך), ולא היה ביכולתן לדרוש את הורדת המחיר, כמתואר בבקשה.

לפיכך, אינני מקבל את מסקנתו של המבקש בבקשת הפטור כי "שוק הפחחות אינו שוק תחרותי"⁶. ההיפך הגמור הוא הנכון: המדובר, על פי המתואר בבקשה, בשוק תחרותי מאד.

משאמרתי דברים אלה ביחס למצבו הנוכחי של השוק, אוכל לבחון את פעולתו הצפויה של ההסכם לניהול מו"מ משותף על השוק. בתיאור דלעיל של מצב השוק כיום טמון גם ההסבר לסיווגו של ההסכם כהסכם שעיקרו בהפחתת התחרות או במניעתה: המוסכים מבקשים לרכז

³ H.Hovenkamp, **Federal Antitrust Policy-The Law Of Competition And Its Practice**, 2nd Ed. (1999) P. 2-11.

רי"ג: E.W. Kintner, **Federal Antitrust Law** v.1, P. 24-25.

⁴ אין הכוונה לטעון כי בשוק מתקיים בפועל המצב התיאורטי של תחרות משוכללת לגמרי. הדמיון בין המתרחש בשוק בפועל לבין האמור להתרחש בשוק במצב תיאורטי מעיד רק כי השוק קרוב, או אף קרוב מאד, למצב זה, ולענייננו – כי השוק תחרותי.

⁵ יש להעיר בהקשר זה, כי בבקשה שלפניי לא נטען כי חברות הביטוח, הליסינג, והשכרת הרכב מנהלות מו"מ משותף עם המוסכים השונים. כל שנטען הוא כי כל אחת מחברות הביטוח חזקה מכל מוסך ספציפי. בפגישה שהתקיימה במשרדי רשות ההגבלים העסקיים ביום 08.01.02 הבהירו נציגי האיגוד כי גם תוצאת המו"מ עם כל אחת מחברות הביטוח שונה, וכי עם כל אחת מהן נקבע מחיר שונה לשעת עבודה.

⁶ סעי' 6.3.3 לבקשה.

את כלל המשאים והמתנים הפרטניים שלהם בידי גוף אחד, שינהל מו"מ מרוכז עם חברות הביטוח, להגדיל בכך את כחם של המוסכים אל מול חברות הביטוח, ולאפשר להם להעלות את מחיריהם⁷. לשון אחר: **האיגוד מבקש לאפשר לו "לגבור" על כוחות השוק על ידי יצירת בח מונופוליסטי (מלאכותי) של נותני השירות.**

אם תותר התאגדות של המוסכים יגרור הדבר העלאה של מחירי שעת העבודה (והאיגוד אף ציין זאת במפורש בבקשתו, כאמור לעיל). ההפרש בין מחירה של שעת עבודה כפי שיתקבל במו"מ המנוהל על ידי המוסכים **במיוחד** לבין מחירה של שעת עבודה כיום אינו אלא רנטה מונופוליסטית שיגבו המוסכים מן הצרכנים, תוך ניצול הבח המונופוליסטי שיוענק להם מן האיחוד ביניהם.

מעבר לאמור עד כה יש גם להניח, כי העלאת מחיר זו "תגולגל" על ידי חברות הביטוח למבוטחים (אם על ידי העלאת הפרמיות, אם על ידי הגדלת סכום ההשתתפות העצמית, ואם בכל דרך אחרת), ותוצאת הפרקטיקה המבוקשת בסופו של יום לא תהא אלא העלאת מחירה של שעת עבודה ללקוחות חברות הביטוח.

עיקרו של ההסדר המבוקש הוא אפוא בהפחתתה של התחרות הקיימת כיום בין המוסכים, ומכאן כי לא מתקיים התנאי השני (המצטבר) למתן פטור, ואינני מוסמך לפטור את ההסדר מן החובה לקבל את אישור בית הדין להגבלים עסקיים להסדר.

התנאי הראשון

גם התנאי הראשון למתן פטור (על שני ראשיו החלופיים) אינו מתקיים –

תנאי זה דורש, כזכור, כי הכבילות שבהסדר תהיינה כאלה שאינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של שוק המושפע מן ההסדר, אן שהן עלולות להגביל את התחרות בחלק ניכר משוק כאמור, אך אין בהן כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור;

ברור, כי התאגדות של כל המוסכים הפעילים בשוק הפחחות והצבע לכלל גוף אחד מגבילה את התחרות בחלק ניכר של השוק האמור. לפיכך, לא מתקיימת חלופתו הראשונה של התנאי הראשון.

אשר לחלופתו השנייה של התנאי הראשון, העדר פגיעה של ממש בתחרות, כבר הסברתי לעיל כי תוצאתו בפועל של ההסדר הוא ריכוז כלל המשאים ומתנים של המוסכים השונים (אל מול חברות הביטוח) בידי גוף אחד, וכפועל יוצא - איונה של התחרות בין המוסכים. מאליו מובן אפוא כי הפגיעה – פגיעה של ממש היא.

בנסיבות אלה לא מתקיים גם התנאי הראשון למתן פטור.

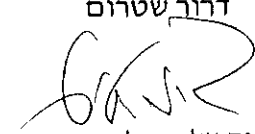
⁷ ר' סעיפים 4, 6.2.7, 6.3, 6.4, 6.5.1, 6.6.1, 6.6.3, 6.7.1, 7.2 לבקשה.

לאור כל האמור בפרק זה באתי לכלל מסקנה כי עיקרו של ההסדר המבוקש אינו אלא בהפחתת התחרות, וכי הוא פוגע פגיעה של ממש בתחרות בחלק ניכר של השוק המושפע ממנו. לפיכך, לא מתקיימים תנאי סעיף 14 לחוק למתן פטור.

4. סוף דבר

לאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ומיזוגים, לא ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, ולהעניק את הפטור המבוקש.

בפני מבקש הפטור עומדת האפשרות לפנות לבית הדין להגבלים עסקיים בבקשה לאישור הסדר כובל, בהתאם להוראות סעיף 7 לחוק.

ד"ר שטרם

 הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ז' שבט תשס"ב

20 ינואר 2002



רשות ההגבלים העסקיים

הועדה לפטורים ולמיזוגים

החלטות

מועד הדיון: 17.1.02 יום חמישי בשעה 13:00

בקשות מיזוג

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות המיזוג וחוות הדעת של המחלקה הכלכלית בבקשות המיזוג כלהלן:

מספר	הצדדים למיזוג	כלכלן
4659	אי די בי חברה לאחזקות בע"מ קרדן בע"מ ליגוב בע"מ תאגידי קבוצת קרסו	בועז
4715	צמנטכל – ב. קוטיק בע"מ סולל בונה בע"מ	בועז
4771	אור ים בינוי ופיתוח בע"מ פקד שירותי תחזוקה (1996) בע"מ	דורון
4786	חברת רפיד שילוט חוצות בע"מ מאור שלוט ופרסום חוצות מואר בע"מ	ניר

החלטות:

מזג: 4659: אי די בי – קרדן

חברי הועדה ממליצים לאשר בתנאים את בקשת המיזוג כאמור בחוות הדעת הכלכלית. האישור אינו כולל את האופציה המבוקשת לבנק הפועלים ואשר תוגש כבקשת מיזוג נפרדת.

מזג 4715: צמנטכל – סולל בונה

חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשת המיזוג כאמור בחוות הדעת הכלכלית.

רח' כנפי נשרים 22 ת.ד. 34281, ירושלים 91341 טלפון: 6556111-02 פקס: 6515330-02

מזג 4771: אור ים - פקד

חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשת המיזוג בכפוף לבדיקה נוספת ולבירור באם החברה מנהלת משרדים אחרים באותו אזור גיאוגרפי.

מזג: 4786: חברת רפיד שילוט חוצות – מאור שלוט ופרסום

חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשת המיזוג כאמור בחוות הדעת הכלכלית.

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות הפטור וטיוטא של החלטות הממונה בבקשות הפטור כלהלן:

מס' תיק	הצדדים	בטיפול	הנכס / השירות
4531	איי.די.אי טכנולוגיות בע"מ VIVENDI WATER SA דנקר-אלרן תשתיות בע"מ	תמר דולב	השתתפות במסגרת הקבוצה במכרז באשקלון, BOT, 50 מליון קוב : להקמת ולהפעלת מתקן להתפלת מי ים ולהפעלתו
4760	איי.די.אי טכנולוגיות בע"מ VIVENDI WATER SA דנקר-אלרן תשתיות בע"מ	תמר	השתתפות במסגרת הקבוצה במכרז BOO, 15 - 30 מליון קוב : להקמת ולהפעלת מתקן להתפלת מי ים ולהפעלתו
4719	איגוד המוסכים בישראל – ועד ענף פחחות וצבע	איתי	ניהול מו"מ על ידי האיגוד עם חברות הביטוח, הליסינג והשכרת רכב לגבי מחיר שעת עבודה לתיקוני פחחות וצבע ברכב.

החלטות**פטור 4760, 4551 מכרזים להקמת מתקנים להתפלת מי ים**

חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשות הפטור הנ"ל כאמור בטיוטא של החלטות הממונה.

פטור 4719: איגוד המוסכים

חברי הועדה ממליצים על אי-מתן פטור בבקשת הפטור הנ"ל כאמור בטיוטא של החלטות הממונה.

חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בקשת פטור מאישור הסדר כובל

בהתאם לסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, מוגשת בזה בקשה לפטור מאישור בית הדין, הסדר כובל שפרטיו כדלקמן:

1. הצד להסדר המבקש את הפטור

איגוד המוסכים בישראל - ועד ענף פחחות וצבע (להלן - "האיגוד").

2. צורת ההסדר

בעל-פה.

3. נושא הכבילה

ניהול משא ומתן על ידי האיגוד עם חברות הביטוח, הליסינג והשכרת רכב לגבי מחיר שעת עבודה לתיקוני פחחות וצבע ברכב.

4. מהות הכבילה ופרטים עליה

איגוד המוסכים מבקש לפנות אל חברות הביטוח, הליסינג והשכרת רכב, שהם הלקוחות העיקריים של מוסכי פחחות וצבע, על מנת לנהל עימם משא ומתן בשם חבריו. המשא ומתן יהיה לגבי המחיר שמשלמות חברות הביטוח, הליסינג והשכרת הרכב עבור שעת עבודה בגין תיקוני פחחות.

מטרת ניהול המשא ומתן על ידי האיגוד, היא לנסות ולהביא את המוסכים לנהל משא ומתן בעמדה שווה לחברות הביטוח, הליסינג והשכרת רכב.

יודגש, המחירים אשר ייקבעו בעקבות משא ומתן זה, יהיו בגדר המלצה בלבד ולא יחייבו אף אחד מחברי האיגוד ואו המוסכים בכלל. לבעלי מוסכי הפחחות תישאר הזכות לקבוע את מחיריהם כרצונם.

עוד יודגש, כי המשא ומתן ינוהל מול כל חברת ביטוח, ליסינג או השכרת רכב בנפרד.

5. תקופת ההסדר

ההסדר הנו למשך הזמן הנדרש לשם ניהול המשא ומתן וסיומו. להערכת האיגוד המדובר בתקופה של כחצי שנה.

6. הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין

6.1 רקע כללי

ענף המוסכים בישראל נחלק למספר ענפי משנה, בהתאם לתחום ההתמחות של המוסד. ענף הפתחות והצבע הוא אחד מענפי משנה אלו. ענפי משנה אחרים הם למשל: מכונאות, חשמל, צמיגים, זגגות.

6.2 ענף הפתחות והצבע

6.2.1 בישראל קיימים כ-1,200 מוסכים העוסקים בפתחות. בשל מבנה שוק הרכב בישראל, הרוב המכריע של לקוחות מוסכי הפתחות הם חברות הביטוח וחברות הליסינג וההשכרה, כפי שיוסבר להלן.

6.2.2 מוסד פתחות עוסק בתיקוני פת וצבע בשל פגיעות חיצוניות שונות ברכב. לרוב, התיקונים הדורשים עבודת פתחות הם בשל נזקי תאונות דרכים. תיקונים אלו מכוסים במסגרת ביטוח הרכב המקיף של בעל הרכב הניזוק או של בעל הרכב המזיק, בהתאם למקרה, לסוג הביטוח ולאחריות. באותם מקרים שבהם יש ביטוח, חברות הביטוח הן אשר משלמות בגין התיקונים הללו. התשלום לבעל המוסד לעתים מתבצע על ידי הלקוח, אשר מקבל את כספו חזרה מחברת הביטוח שלו, ולעתים ישירות על ידי חברת הביטוח – כאשר התיקון מבוצע במוסכי ההסדר של חברות הביטוח.

6.2.3 בשני המקרים, מי שמאשר את ביצוע התיקון בהתאם לאומדן שהוא עורך הוא שמאי מטעם חברת הביטוח. השמאי מעריך את עלות החלפים ואף קובע את מספר שעות העבודה הנדרשות, כאשר מחיר שעת עבודה **מוכתב** לו על ידי חברת הביטוח. יודגש, מחיר שעת העבודה אינו נתון למשא ומתן בין בעל הרכב למוסד, אלא **נקבע באופן חד-צדדי על ידי חברות הביטוח**. עוד יודגש, כי חברות הביטוח, אינן מאשרות תשלומים בגין תיקונים, אלא **אך ורק** על בסיס חוות דעתו של השמאי.

6.2.4 במקרים מעטים משולמים התיקונים באופן פרטי על ידי בעל הרכב. זאת בדרך-כלל במקרים שגובה הנזק אינו עובר את גובה ההשתתפות העצמית הנקובה בפוליסה של בעל הרכב.

6.2.5 מהאמור לעיל נובע כי, משקלן של חברות הביטוח בשוק התיקונים גבוה לא רק מבחינה כמותית, אלא אף יותר מבחינה כספית. זאת כיוון שהתיקונים שמבצעים לקוחות פרטיים במסגרת ההשתתפות העצמית הם תיקונים זולים יחסית.

6.2.6 מקרים אחרים, הם של חברות ליסינג והשכרת רכב, שחלקן מעדיפות שלא לבטח את רכביהן ומשלמות בעצמן בגין התיקונים.

6.2.7 לסיכום, שוק תיקוני הפחחות והצבע מאופיין במספר גדול יחסית של נותני שירותים ובמספר קטן מאוד של מקבלי שירותים שכל אחד מהם בעל כוח רב אל מול המוסד הבוחר.

6.3 כוחן של חברות הביטוח, הליסינג והשכרת הרכב מנוצל על ידן להכתבת מחירים נמוכים

6.3.1 כאמור לעיל, רוב הלקוחות בענף הפחחות הם חברות ביטוח, ליסינג והשכרת רכב, שהן בעלות כוח רכישה רב, בשל יכולתן להבטיח למוסכים עבודה רבה. כנגד מספרם הקטן של הלקוחות פועלים מוסכי פחחות רבים. כפועל יוצא מכך, חברות הביטוח, הליסינג והשכרת רכב הן אשר מכתבות למוסכי הפחחות את מחירי שעות העבודה.

6.3.2 בפועל, חברות הביטוח, הליסינג והשכרת רכב אינן מנהלות משא ומתן עם מוסכי הפחחות, אלא מנצלות את כוחן הרב ואת הזדקקות מוסכי הפחחות להן, על מנת להכתיב להם את תנאי ההתקשרות, לרבות מחירי שעות העבודה.

6.3.3 מהאמור לעיל עולה, כי שוק הפחחות אינו שוק תחרותי. מצב של מיעוט רוכשי שירותים שכל אחד מהם הוא בעל עוצמה, אל מול מספר רב מאוד של ספקי שירותים שכל אחד מהם בעל כוח שוק קטן מאוד, אינו מאפשר תחרות משוכללת. כתוצאה מכך, מחיר שעות העבודה של עבודת פחחות נמוך משמעותית מהמחיר הריאלי, שהיה קיים לו הייתה בשוק תחרות משוכללת. טענה זו נתמכת בשתי עובדות – אחד, המחיר עבור שעות עבודה במכונאות גבוה מהמחיר עבור שעות עבודה בפחחות; שניים, מחיר שעות עבודה בפחחות וצבע עלה בעשור האחרון פחות מעליית השומוות. הכל כפי שיפורט להלן.

6.4 מחירי שעות עבודה בפחחות נמוכים ממחירי שעות עבודה במכונאות

6.4.1 כאמור, המצב הקיים בשוק הפחחות גורם לכך שמחיר שעות עבודה של פחחות נמוך באופן משמעותי מהמחיר הריאלי שהיה קיים לו הייתה בשוק תחרות משוכללת. פער זה נובע מניצול הכוח שבידי חברות הביטוח, הליסינג וההשכרה כלפי מוסכי הפחחות והצבע. לשם המחשת נקודה זו, ניתן להשוות את מחירי שעות העבודה בפחחות למחירי שעות עבודה במכונאות, ולראות כי מחירי שעות עבודה בפחחות נמוכים באופן משמעותי ממחירי שעות עבודה במכונאות.

6.4.2 מבדיקה שערך האיגוד מתברר כי מחירי שעת עבודה בפחחות המאשרים לתשלום על ידי חברות הביטוח, הליסינג והשכרת הרכב השונות נע בין 90 לבין 100 ש"ח. לעומת זאת, מחירי שעת עבודה לטיפול מכוונאות נעים בין 112 ש"ח לבין 160 ש"ח, בהתאם לסוג הרכב.

6.4.3 בנוסף למחירים הנמוכים, מנצלות חברות הביטוח, הליסינג וההשכרה את כוחן על מנת לדרוש הטבות נוספות ממוסכי הפחחות. יש חברות הדורשות הנחה כללית על כל עבודה בשיעור של 10% מעלות העבודה כולה. בנוסף, יש חברות הדורשות שהמוסך ימסור לבעל הרכב רכב חלופי על חשבון המוסך למשך הזמן בו נמצא הרכב במוסך לשם תיקונו. המדובר בדרך כלל ברכבים שעלות השכרתם ליום נע סביב כ-30 דולר ארה"ב; וכאשר מדובר על תיקון ממוצע שנמשך 3 עד 4 ימים, יש כאן הנחה נוספת של כ-100 דולר.

6.4.4 זאת ועוד, בשנים האחרונות החלו החברות לספק ישירות למוסכים את חלקי החילוף לצורך התיקונים. בשיטה זו, החברות מעניקות עמלה מסוימת למוסכים, הנקבעת על ידן באופן חד-צדדי – כך שמקור רווח נוסף של המוסכים צומצם באופן משמעותי. למעשה כיום, המוסך אמור להרוויח בעיקר מהמחיר שהוא גובה עבור שעת עבודה לתיקוני פחחות.

6.4.5 חברות הביטוח, הליסינג וההשכרה מצליחות לקבל תנאים אלו מהמוסכים בשל כוחן הרב ונחיתותו המוחלטת של בעל המוסך כלפיהן בכל הקשור לניהול המשא ומתן. ההליך של קשירת הסכמים בין החברות למוסכים אינו בגדר "משא ומתן", אלא מתנהל בדרך של "take it or leave it" ותו לא.

6.4.6 כאמור, מחירי שעת עבודה בטיפול מכוונאות גבוהים יותר ממחירי שעת עבודה בתיקוני פחחות מכיוון שמוסכי המכוונאות אינם נתונים לחסדיהם של חברות הביטוח, הליסינג וההשכרה, ופועלים בשוק תחרותי.

6.4.7 הפער בין מחירי שעת עבודה במכוונאות למחירי שעת עבודה בפחחות בולט אף יותר כאשר משווים את אופי העבודה. לפי אופי העבודה עצמה, מחירי שעת עבודה לתיקוני פחחות היו אמורים להיות גבוהים יותר מאשר טיפולי מכוונאות.

עבודת הפחחות קשה בהרבה מעבודת המכוונאות. במוסך מכוונאות רוב העבודה היא החלפת חלקים שונים (כדוגמת - מסננים, בלמים, פלגים), עבודה הדורשת פירוק והרכבה של אותם חלקים. לעומת זאת, עבודת הפחחות היא בעיקרה עבודה בה מיישרים ומתקנים חלקי פח וצובעים

אותם. זו עבודה הדורשת אלמנטים רבים יותר של דיוק ומיומנות וכן כוח פיזי רב יותר.

6.4.8 בשל אופי העבודה השונה - עלות העסקת פחח גבוהה יותר מעלות העסקת מכונאי. שכרו של פחח הוא בממוצע כ-6,000 ש"ח נטו, ושכרו של צבעי גבוה אף יותר ועומד על כ-8,000 ש"ח בממוצע. זאת לעומת מכונאי אשר שכרו הוא כ-4,000 ש"ח בממוצע בלבד. זאת ועוד, עבודת פחחות דורשת שני עובדים - פחח ועוזר, לעומת עבודת מכונאות הדורשת עובד אחד בלבד.

6.4.9 בנוסף ליוקר כוח העבודה, גם מחירי הציוד לעבודת הפחחות גבוהים יותר מאשר ציוד מכונאות. לדוגמא, מחיר תנור צביעה הוא כ-100,000 ש"ח, מחיר מכשיר מתיחה לרכב ("אוטו רובוט") הוא כ-80,000 ש"ח.

6.5 עליית מחירי שעת עבודה בפחחות בעשור האחרון נמוכה מעליית התשומות

6.5.1 תיוזק נוסף לטענה, כי מחיר שעת עבודה בפחחות נמוך מהמחיר ריאלי לו התקיימה בשוק תחרות משוכללת, ניתן למצוא בנתונים לגבי עליית מחירי התשומות בעשור האחרון. על פי הערכת האיגוד, משקל חומרי הגלם ושכר העבודה במוסכי פחחות וצבע מגיע כדי 80% ויותר מכלל הוצאות תפעול המוסך.

6.5.2 על פי מה שנמסר לאיגוד מאת אחד מספקי חומרי הגלם, הרי מאז 1994 ועד היום עלו מחירי חומרי הגלם המשמשים את הפחחים בעבודתם עלו מחיריהם בשיעורים של בין 80% לבין כ-200%.

העתק המכתב של חברת אברהם שריזלי ובנו בע"מ מיום 23.10.2001 מצ"ב כחלק בלתי נפרד מבקשה זו ומסומן א'.

על פי מה שנמסר לאיגוד מאת ספק חומרי גלם אחר, הרי מאז 1994 ועד היום עלו מחירי חומרי הגלם המשמשים את הפחחים בעבודתם עלו מחיריהם בשיעורים של בין כ-70% לבין כ-170%.

העתק המכתב של חברת קומט את פרוגרס בע"מ מיום 30.10.2001 מצ"ב כחלק בלתי נפרד מבקשה זו ומסומן ב'.

6.5.2 בנוסף לעליית מחירי חומרי הגלם עלה בשיעור משמעותי גם עלות שכר העבודה. להערכת האיגוד, משנת 1994 ועד היום עלות שכר העבודה במוסכים עלתה בשיעור של כ-100%.

6.5.3 לעומת זאת, באותה תקופה עלו המחירים שגובים מוסכי הפתחות בשיעור נמוך בהרבה. כך למשל, מחיר שעת עבודה בתיקוני פתחות היה בשנת 1991 84 ש"ח בכל חברות הביטוח. כך, שאנו מדברים על עליית מחיר נומינלית של כ-15% בלבד!

אשר למחירי עבודת צבע, הרי שם בשנת 1989 נעו מחירי עבודת צבע בין 180-200 ש"ח ליחידה (כנף, דלת או מכסה), הרי שמאז 1993 נעים מחיריהם בין 200-250 ש"ח ליחידה. כלומר, עליית מחיר של 40% לכל היותר לאורך תקופה של יותר מעשר שנים!

6.6 מטרת ההסדר

6.6.1 מטרת ההסדר נשוא בקשה זו, לאפשר למבקש - האיגוד המקצועי של מוסכי הפתחות - לנהל מו"מ באופן מרוכז, מול כל חברת ביטוח, ליסינג והשכרה, כמייצג את המוסכים החברים בו, על מנת לאפשר מצב מאוזן והוגן יותר בין הצדדים ולאפשר לבעלי מוסכי הפתחות לדרוש את המחיר הראוי.

6.6.2 יאמר כי ברמת מחירי שעת העבודה המשולמות כיום הרווח למוסכים הנו נמוך מאוד, והם נתקלים בקושי אמיתי להתפרנס. יודגש, כי בחמש השנים האחרונות ירד הרווח של מוסכי הפתחות לפחות במחצית.

6.6.3 מחירי שעות העבודה הנוהגים כיום לא נוצרו מתוך כוח שוק הוגן ומאוזן בין הצדדים, בשל כוח המיקוח הרב של חברות הביטוח, הליסינג וההשכרה, ועל כן אין באפשרות בעלי מוסכי הפתחות להעלות את המחירים באופן עצמאי.

6.7 השפעת ההסדר על התחרות

6.7.1 אין בהסדר האמור משום פגיעה בתחרות, וגם אם ישנה הגבלה כלשהי היא אינה משמעותית. לדעת המבקש, יש בהסדר כדי לאפשר למוסכי הפתחות לדרוש מחירי שעות עבודה סבירים בהם ניתן להרוויח רווח כלשהו, ולכן ההסכם לא יפגע בתחרות אלא אף יגרום לשוק להיות תחרותי יותר.

6.7.2 במצב הקיים אין כל תחרות. חברות הביטוח, הליסינג וההשכרה מנצלות את מחירי שעת העבודה בענף הפתחות. ההסדר אמור לשפר את מצבם של בעלי המוסכים ויגרום למצב בו יוכלו לנהל מו"מ בתנאים הוגנים יותר.

6.7.3 בנוסף, נדגיש כי תוצאות המשא ומתן יהיו בגדר המלצה בלבד ולא יחייבו את בעלי המוסכים, אשר מי שירצה יוכל תמיד לנקוב במחיר שונה ולהתחרות זה בזה, כרצונם החופשי.

7. סיכומו של דבר

7.1 במצב כיום, שוק עבודות הפחחות אינו שוק תחרותי. חברות הביטוח, הליסינג וההשכרה הן הקובעות למעשה את מחירי שעת העבודה במוסכי הפחחות וזאת תוך ניצול כוחם הרב וניצול העובדה כי קיימים מוסכי פחחות רבים מאוד.

7.2 מטרת ההסדר נשוא הבקשה היא לאפשר לאיגוד המקצועי של בעלי מוסכי הפחחות לדרוש את המחיר הראוי עבור עבודתם. זאת תוך התחשבות בנתונים הריאליים - בהם עלויות חומרי הגלם, שכר העבודה והציוד היקר - ובאופי העבודה. מטרת ההסדר היא לנסות ולאזן בין הכוח הרב של הלקוחות לבין כוחם הדל של המוסכים - דבר אשר כשלעצמו לא בטוח שיצלח. זאת כיון שבסופו של דבר, שיקול הדעת לגבי מחיר שעת העבודה ואם איזה מוסך להתקשר - יישאר בידי הלקוחות (חברות הביטוח, הליסינג וההשכרה הרכב).

7.3 כאמור לעיל, המחירים אשר יושגו בהסדר יהיו בגדר המלצה בלבד ולא יחייבו אף בעל מוסך לנהוג על פיהם. ההסדר נוגע לניהול משא ומתן מול חברות הביטוח, השכרת הרכב והליסינג בלבד ולא מול לקוחות פרטיים. על כן, אין בהסדר כדי לפגוע בציבור בעלי הרכב כלקוחות פרטיים.

7.4 ההסדר נשוא בקשה זו משרת צרכים עסקיים של הצדדים לו. אין בהסדר כדי לפגוע בתחרות, ואף אם הממונה על הגבלים עסקיים יימצא כי ההסדר עלול לפגוע בתחרות, הרי היקף הפגיעה אינו משמעותי.

אשר על כן, יהא זה מן הדין ומן הצדק להיעתר לבקשה זו.

הננו מצהירים, שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, ושהמסמכים המצורפים הם נכונים ומלבדם אין כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.


 יהודה צופתי, חבר
 אבנר שפיזמן, חבר
 יהושע אושורוב, יו"ר
 ועד ענף פחחות שבאיגוד המוסכים בישראל

תל-אביב, היום 21 בחודש נובמבר 2001.