

21.10.2013

סיכום דיון בישיבת הכלכלה של הכנסת מתאריך 15.10.13

בנושא חוק רישוי שירותים לרכב

הדיון הינו דיון שני בסדרת דיונים לקראת הצגת החוק לקריאה שנייה בכנסת. הדיון הראשון התקיים בתאריך 9.10.13.

את ארגון מנהלי תחבורה ייצגו:
-ג'ורא צפרוני
-יוחאי זילברברג

נכחו בדיון נציגי משרד התחבורה ומנכ"ל המשרד מר עוזי יצחקי, איגוד יבואני הרכב, יבואן רכב מגביל (איילון מוטורס), איגוד המוסכים, איגוד השמאים, מוני בר נציג חברות הליסינג וההשכרה, נועם קום מפורום נוהגים היי-טק, שמעון סודאי מאיגוד קציני בטיחות, נציגי משטרת ישראל, איגוד לשכת המסחר ועוד.

הנושאים העיקריים והרלוונטיים שעלו לדיון:

1. **סימון חלפים** – הוחלט שלחלפים מקוריים וחלפים OEM יהיה מספר קטלוגי אחד, לחלק תחליפי יהיה מספר קטלוגי שונה. שימוש בחלקי חילוף OEM בעלי מספר קטלוגי תואם לחלק המקורי יאפשר הוצלת עלות התיקון באופן משמעותי ובו בזמן לשמור על איכות התיקון ותקינות כלי הרכב כפי שתכנן אותו יצרן הרכב. מדובר ביוזמה של יוחאי זילברברג מזכיר ארגון א.מ.ת. שהתקבלה ע"י הועדה.
2. **מוסכי תיקון לכלי רכב**- הוחלט על שלוש קטגוריות של מוסכים:
 - א. מוסך ברשת מוסכי היבואן המוסמך ע"י היבואן לטפל ולתקן כלי רכב מתוצרת היצרן שהיבואן מייבא לארץ.
 - ב. מוסך מומחה- מוסך שיעמוד בקריטריונים ודרישות הסף של משרד התחבורה ויתמחה בסוגי רכב מסוימים. מוסך מומחה יעבור הדרכות אצל יבואן של מותגים בהם הוא מתמחה, יקבל מהיבואן כלי עבודה וציוד, נתונים ומידע לגבי כלי הרכב של יבואן בכדי שיוכל לתחזק את כלי הרכב. מוסך מומחה יוכל להתמחות ולתת שירות לכלי רכב של מס' יבואנים בכפוף לאישור משרד התחבורה. הזיכיון למוסך מומחה יינתן לשנתיים.
 - ג. מוסך מורשה על ידי משרד התחבורה- כוונת החוק ליצור מצב שמוסך מומחה מסוגל לתת שרות מקצועי לכלי רכב שעליהם עבר המוסך התמחות ברמה המקצועית הגבוהה ביותר ובעלויות נמוכות יותר לעומת רשת מוסכי היבואן.
- 3 **הסדרת פעילות סוכנויות למכירת רכב ומגרשי מכירת מכוניות**- מכיוון שהחוק מתיר לסוחרי רכב וחברות ליסינג למכור מכוניות חדשות מיד ראשונה, החוק מעוניין "לרשיין" את סוכנויות מכירת הרכב החדש שפועלות במקביל לסוכנויות מכירת הרכב המורשות ע"י היבואן, ע"י הצבת

קריטריונים ברובם.
במקביל, כוונת הוועדה להסדיר את פעולתם של סוחרי הרכב ומגרשי מכירת המכוניות. הכוונה להכניס סדר בענף מכירת הרכבים החדשים והמשומשים.

4. הקשר בין יבואן מקביל ליצרן הרכב-

הוועדה דנה בצורך המחייב קשר בין יצרן הרכב ליבואן במקומי בישראל. יבואן מקביל טוען שהוא לא רוכש בהכרח את הרכבים ישירות מהיצרן לעיתים או לרוב הרכבים נרכשים מדילר, סכן גדול בחו"ל שלאותו דילר /סוכן יש קשר עם יצרן הרכב. הנושא בבדיקה של אבנר ממשרד התחבורה שאמור לבדוק את הסוגיה ולקבל החלטה אותה ימסור לוועדת הכלכלה בדיון הבא.

5. הקשר בין יצרן ומתכנן הרכב למפעל הייצור וההרכבה-

לרוב יצרני הרכב יש מפעל ראשי בארץ מסוימת ומפעלי הרכבה בארצות אחרות, לדוגמא: מפעל הייצור הראשי של סוזוקי נמצא ביפן. בנוסף סוזוקי מייצרת ומרכיבה חלק מכלי הרכב והדגמים שלה בהונגריה ובהודו.

כידוע, כל רכב עובר באופן מדגמי בדיקה ואישור תקינה במעבדה באירופה. השאלה הנשאלת היא האם מספיק שהיצרן והמתכנן הראשי של הרכב ביפן קיבל אישור תקינה לרכב או שיש צורך שגם מפעלי ההרכבה יקבלו אישור תקינה לכלי הרכב שהם מיצרים בהונגריה ובהודו.

טענת יבואני הרכב היא שהיצרן ביפן אחראי כלפי היבואן בארץ לגבי תקינות כלי הרכב המיובאים לארץ ישראל בהתאם לאישור התקינה מהמעבדה באירופה, ולכן אין צורך שמפעלי ההרכבה במדינות שונות גם יקבלו אישור תקינה מהמעבדה, הטענה הזו הייתה מקובלת על וועדת הכלכלה.

כל הסעיפים המפורטים שהם חלק מהצעת החוק "רישוי שירותים לרכב" מטרתם להסדיר את פעילות ענף הרכב, ובעיקר להגביר את התחרותיות בענף, כשהמטרה העיקרית שעומדת לנגד עניו של שר התחבורה, ח"כ ישראל כץ, היא להוריד מחירים ולהוזיל עלויות לצרכן הסופי. אין ספק שמדובר ביוזמה מבורכת שתביא לתוצאות אולי לא בהיקפים ששר התחבורה מצפה, אולם ללא ספק יתחולל שינוי בענף הרכב ויחד עם כוחות השוק יביא לשינוי המיוחל.

בברכה,

יוחאי זילברברג-

מזכיר ארגון מנהלי תחבורה בישראל.