

סגור חלון



## מבקר המדינה: הניסיון לייצר תחרות בשוק הרכב נכשל. ההזלות לא התגלגלו לצרכנים

דוח מבקר המדינה טוען כי רפורמת היבוא המקביל נכשלה ולא הצליחה להוריד מחירים, ובקרב היבואנים הסדירים עצמם אין מספיק תחרות • המבקר גם מותח ביקורת על טיפולה של רשות התחרות בנושא  
דובי בן גדליהו 9/3/22

הדוח החדש של מבקר המדינה טוען כי "בישראל אין מספיק תחרות משמעותית ביבוא רכבים, דבר שתורם למחירי רכבים גבוהים מהמקובל בעולם". על פי הדוח שפורסם היום (ד') על בסיס ביקורת שנעשתה במשרד התחבורה, רשות התחרות, רשות שוק ההון וגורמים נוספים, היבואנים המקבילים אינם בגדר גורם מתחרה משמעותי ליבואנים הישירים שבשנת 2020 החזיקו בנתח שוק של כ-96.9% מיבוא כלי הרכב הפרטי.

העלויות תפחו ללא בקרה: מבקר המדינה בביקורת על מטוס ראש הממשלה  
מבקר המדינה: הממשלה מסרבלת את פעילותן של התעשיות הביטחוניות

על פי הדוח, "רפורמת היבוא המקביל לא הובילה לירידת מחירים של מכוניות חדשות. אומדן המשמעות הכלכלית השנתית הממוצעת של הרווחיות הגבוהה בענף הרכב בהשוואה לענפים אחרים שנבדקו עמד על 0.8-1.6 מיליארד ש"ח (עודף הצרכנים) אולם והצרכנים לא קיבלו שום חלק בירידה בעלויות הגולמיות במהלך השנים".

בהיבטי האפקטיביות של רפורמת היבוא המקביל, נמצא כי כארבע שנים מכניסת חוק שירותי רכב לתוקף, היבואנים המקבילים (הכוללים יבוא עקיף, יבוא זעיר ויבוא אישי) אינם בגדר גורם מתחרה משמעותי ליבואנים הישירים שבשנת 2020 החזיקו בנתח שוק של כ-96.9% מיבוא כלי הרכב הפרטי. ביבוא עקיף מיובאים מעט מותגים (משנת 2013, עד פברואר 2020 יובאו 8,089 כלי רכב ביבוא עקיף וכ-96% [7,747] מכלי רכב אלו הם מתוצרת חמישה מותגים. היבוא הזעיר התמקד במכוניות יוקרה, בעיקר בשלושה מותגים.

בנוסף קובע המבקר כי רפורמת היבוא המקביל לא הובילה לירידת מחירים של מכוניות חדשות. על פי נתוני המבקר מדד מחירי מכוניות חדשות של הלמ"ס, ממועד הכניסה לתוקף של חוק רישוי שירותי רכב (אוקטובר 2016) ועד חודש לפני תחילת הסגר הראשון במשבר הקורונה (מרץ 2020), עלה בשיעור של כ-1.6% ועלה ריאלית בתקופה זו בשיעור מתון של כ-0.3%.

על פי הדוח רווחיותם הממוצעת בשנים 2014-2017 (שיעור רווח לפני מס מהמחזור) של 12 יבואני הרכב הישירים עמדה על כ-6.3% ללא ניכוי מס קנייה ואילו רווחיותם של ארבעת יבואני הרכב הגדולים בתחילת העשור עמדה על כ-8.1% ללא ניכוי מס קנייה.

לטענת המבקר, הרמות הללו גבוהות באופן עקבי ומשמעותי מרווחיותן של חברות הליסינג הציבוריות הגדולות שעמדו על כ-2.3% וכ-2% בשלוש ובארבע חברות ליסינג ציבוריות גדולות בהתאמה.

ב-2019 החזיקו ארבעה יבואנים גדולים בכל קטגוריה כ-100% מנתח השוק

ביחס לתחרותיות בתוך הענף, טוען המבקר שהוא מאופיין בריכוזיות גבוהה בכל קטגוריות הרכב: בשנת 2019 החזיקו ארבעה יבואנים גדולים בכל קטגוריה כ-100% מנתח השוק של המכוניות המסחריות הקטנות ושל מכוניות הספורט, כ-84% מנתח השוק של כלי הרכב המשפחתיים, כ-83% מנתח השוק של מכוניות שבעה מושבים, כ-70% מנתח השוק של מכוניות המנהלים, כ-69% מנתח השוק של המכוניות הקטנות, כ-65% מנתח השוק של מכוניות היוקרה, וכ-62% מנתח השוק של מכוניות הפנאי. בכל קטגוריות כלי הרכב הפרטיים

ובכל השנים 2014 - 2019 היה נתח השוק של ארבעת יבואני הרכב הגדולים (בכל קטגוריה) גדול מ-60%, והוא אף גדל משנת 2014 ועד שנת 2019.

המבקר גם מותח ביקורת על טיפולה של רשות התחרות בנושא. על פי הדוח משרד התחבורה פנה לרשות התחרות בפברואר 2019 כדי לקדם את בדיקת רמת התחרות בענף. עם זאת, במועד סיום הביקורת נמצא כי רשות התחרות לא פנתה ליבואני הרכב עם דרישת נתונים, ולפיכך רשות התחרות ומשרד התחבורה לא עורכים בדיקה וניתוח מקיף ומעמיק של רמת התחרותיות בענף הרכב, שמסקנותיהם מפורסמות לציבור... הרשות הכינה טיוטה של ניתוח התחרותיות ביבוא כלי רכב בשנת 2012 לצורך הצגת עמדתה בנושאים שונים הקשורים לתחרות בענף, אך במועד עריכת הביקורת לא השלימה את גיבוש ממצאי הבדיקה לכדי דוח סופי ולא פרסמה דוח בנושא".

גורמים בענף יבוא הרכב אומרים בתגובה כי "דוח המבקר רצוף בכשלים ואינו לוקח בחשבון את השינויים החדים בשערי המטבע, את השונות המהותית בליין המוצרים בין מותג רכב אחד לאחר ובעיקר את טעמי הקהל הישראלי, שהוא זה שמביא לריכוזיות. בנוסף הטענות לגבי עליית המחירים לא לוקחת בפועל את ההנחות המשמעותיות ממחירי המחירון הרשמי, שמקובלות בשוק, בין השאר לחברות הליסינג. הנחות אלה מתגלגלות לציבור ובאות לידי ביטוי בשוק ה"אפס קילומטרים" שאין לגביו התייחסות בדוח, ובהזלת מחירי הליסינג.