##### **הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 10**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום רביעי, כ"ו באייר התשס"ו (24 במאי 2006), בשעה 09:10**

**סדר היום**:

**הסדרת ענף הליסינג של כלי רכב בישראל**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

משה כחלון – היו"ר

רוברט אילטוב

גלעד ארדן

אליהו גבאי

יצחק זיו

יואל חסון

אמנון כהן

יורם מרציאנו

עתניאל שנלר

רונית תירוש

**מוזמנים**:

חה"כ יצחק גלנטי

חה"כ אבשלום וילן

חה"כ אלכס מילר

עוזי יצחקי – סמנכ"ל בכיר, מינהל תנועה, משרד התחבורה

חוה בן ארי – מנהלת אגף רכב, משרד התחבורה

שוקי שדה – מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה

עו"ד חוה ראובני – הלשכה המשפטית, משרד התחבורה

בועז סופר – סגן בכיר למנהל רשות המסים, משרד האוצר

עו"ד שירלי אבנר – משרד המשפטים

עו"ד יצחק קמחי – הממונה על הגנת הצרכן, משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה

רזיאל גאוני – מנכ"ל הארגון הישראלי להשכרת רכב וליסינג

ניר גלילי – מנכ"ל "ניו קופל"

איציק תורג'מן – מנכ"ל "אלבר"

אביהו בן נון – מנכ"ל UMI; חבר הנהלה, איגוד יבואני הרכב

צבי פולק – מנכ"ל קבוצת "כלמוביל"; חבר הנהלת איגוד יבואני הרכב

מיכה כרמון – מנכ"ל חברת "יוניון מוטורס"; איגוד יבואני הרכב

עו"ד זאב פרידמן – המועצה הישראלית לצרכנות

עו"ד יוסי ברג – יועץ משפטי, "אמון הציבור"

יוסי זיני – מנהל תחום רכש, "קונברס"

יעקב חלווה – יו"ר ענף פחחות, איגוד המוסכים

רונן לוי – יו"ר פורום התיקון הבטוח, איגוד המוסכים

מקסים אללוף – ענף פחחות, איגוד המוסכים

אסא הדס – מנכ"ל ארגון מנהלי תחבורה בישראל

הרצל לוי – מנהל צי הרכב של חברת בזק, ארגון מנהלי תחבורה בישראל

נועם קום – פרום נוהגים, היי-טק

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**:

דקלה אברבנאל

**הסדרת ענף הליסינג של כלי רכב בישראל**

היו"ר משה כחלון:

בוקר טוב. אני שמח לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. הנושא שעל סדר היום הוא הסדרת ענף הליסינג של כלי הרכב בישראל. ענף הליסינג במדינה חולש על נתח אדיר מהשוק, יש נתונים שונים, ולכן לא אגע במספר, אבל זה נתח אדיר. בתקופה האחרונה הענף התפתח בצעדי ענק, ושום רגולציה לא הצליחה לעקוב אחריו או להדביק את הקצב שלו.

אני חושב שממשלת ישראל, או ממשלות ישראל לדורותיהן, נרדמו בשמירה בתחום הזה. יש הרבה נושאים והרבה תחומים שאנחנו צריכים לגעת בהם – הן בתחום הביטוח, הן בחום הטיפולים, הן בתחום הבטיחות, הן בתחום האבזור, ועוד מגוון נושאים שוועדת הכלכלה תצטרך לדון בהם, להעביר את ההמלצות שלה לגורמים הרלוונטיים ולנסות לקדם את העניין על מנת להסדיר את התחום הזה, שיהיה ככל התחומים.

אני חושב שהסדרת התחום טובה לכולם. ל חברה צריכה להיות מעוניינת לחיות סביבה סבירה. אני מניח שיושבים פה בעלי חברות גדולות, שמשקיעים משאבים ואמצעים רבים, והם לא מעוניינים שכל מי שקונה עשרה כלי רכב יהפוך לחברה מתחרה. לא שיש לי בעיה, אני בעד תחרות ובעד התרחבות, אבל זה נושא שיש בו אלמנט מסחרי מהמעלה הראשונה – חברות שמגלגלות מיליארדים, ומצד שני יש טובת הציבור, ויש גם החלק הבטיחותי, חיי אדם, כי בכל זאת אלו מכוניות שנוסעות על הכביש.

קראתי במחקר שלנו ש-25% מהתאונות הן של חברות ליסינג של היי-טק. לא צריך להיבהל מזה, צריך לזכור שיש פרשנות מהי תאונה. חברות היי-טק מקפידות למלא דוח תאונות על כל שריטה, כשאנחנו בבית יכולים לכופף את הפח פעמיים ביום וזה לא נרשם בשום מקום.

אבל הנושא צריך להיות מוסדר. היום אנחנו מתחילים סדרה של ישיבות שיטפלו בעניין הזה. ועדת הכלכלה קיבלה עליה להסדיר את ענף הליסינג, ואני מניח שבתוך כמה חודשים נצליח לקדם את זה.

אני מבקש ממר יצחקי ממשרד התחבורה, לומר כמה מילים. ספר לוועדה ולנוכחים איפה זה עומד כרגע.

עוזי יצחקי:

אני סמנכ"ל בכיר לתנועה במשרד התחבורה, אחראי על רישוי רכב ונהגים, ובתוקף סמכותי אני אחראי גם על התחום הזה. היושב-ראש נתן את הפתיח. אכן מדובר בשוק גדול ומפוח במשק הישראלי. הנתונים הם שמתוך 153,658 כלי רכב חדשים שנמסרו בשנת 2005, 69% מהם, כ-107,000 כלי רכב, נמסרו לחברות הליסינג. זו בהחלט שליטה גדולה מאוד. בשנת 2000 זה היה 25%. ב-2004 זה היה 50%. אנחנו צופים שבשנת 2006 הנתונים יגדלו.

אני מבקש לציין שאכן מדובר בענף גדול ומתפתח, ענף שמגלגל 6-4 מיליארד ש"ח – גם בעניין הזה יש לנו כמה נתונים. השוק מתחלק בין כמה חברות גדולות ועוד כמה חברות קטנות יותר שנכנסות לשוק. היום אין חסם כלשהו, כל גורם יכול להיכנס לשוק, וגם זה יהיה בהסדרה, שאדבר עליה. אנחנו מדברים על הליסינג התפעולי, שהוא 80% מכלל הענף. יש גם ליסינג מימוני, אבל זו עסקה בין הרוכש לבנק, וזה פחות מעניין אותנו.

כבוד היושב-ראש, ממשלת ישראל לא נרדמה. בשנה האחרונה ממשלת ישראל ובמשרד התחבורה עקבו בדריכות אחר התפתחות הענף. אני כבר רוצה לומר שאנחנו לא נגד הליסינג, להיפך. יש לנו יתרון משמעותי בליסינג. הוא הצעיר את צי כלי הרכב במדינה. היום מדובר על גיל ממוצע של 6.9 שנים, וזה נתון מצוין, אפילו יחסית למדינות אירופה. זה בהחלט נתון שיש לזקוף לזכות חברות הליסינג, כי כלי רכב חדשים נכנסים, וצריך להביא זאת בחשבון.

עקבנו אחר הענף, וראינו בסוף הרבעון השני של 2005 – וזו היתה נקודת החיתוך –שיש דברים שמתנגשים קצת עם מדיניות משרד התחבורה. אני מניח שכולם יודעים שמדיניות משרד התחבורה היום היא לעודד את התחבורה הציבורית, לעודד את השימוש בתחבורה ציבורית. אנחנו משקיעים בזה מיליארדים, בהקמת מערכות הסעה המוניות – בירושלים עוד מעט מניחים את הפסים, גם בתל-אביב יש השקעות גדולות, ובחיפה בוחנים את הצורך ברכבת קלה. יש השקעות ארוכות טווח אחרות ברכבת.

היו"ר משה כחלון:

בסדר, פעולות משרד התחבורה מבורכות, אנחנו חושבים שאתם עושים עבודת קודש. אבל אני מבקש להתמקד בליסינג. יש לי שאלה: כמה זמן ענף הליסינג פועל בארץ?

עוזי יצחקי:

מאז התחילה בועת ההיי-טק, וחברות האינטרנט והתקשורת נכנסו. הן נדרשו לספק שירות לבית הלקוח, ונוצר כל מערך השירות. קרנות ההון סיכון דרשו מחברות ההיי-טק להתעסק אך ורק בליבה של העסקים, ולא להחזיק קציני בטיחות ומערכי רכב. זה התחיל בשנת 2000.

היו"ר משה כחלון:

עכשיו אקבל תשובה, אם ירצה השם? מתי זה קרה?

עוזי יצחקי:

בסוף שנות התשעים זה התחיל להתפתח.

יורם מרציאנו:

הוא מדבר על בין 6-4 מיליארד ש"ח, על סוף שנות התשעים – שום דבר לא מדויק.

היו"ר משה כחלון:

25% מכלל הרכב החדש בשנת 2000 היה מליסינג.

עוזי יצחקי:

כן, ובשנת 2005 זה היה 50%.

היו"ר משה כחלון:

משנת 2000 עד היום לא מצאתם לנכון להסדיר את הענף הזה? מה רציתם? ש-100% מהרכב יהיה בליסינג? אמרת שלא נרדמתם בשמירה. מבחינתי הממשלה זה אתה. 25% מכלל הרכב על הכבישים היה בליסינג, אתה מבין את המספר?

עוזי יצחקי:

אני יכול להגיד לך שזה נתון נורמלי. חלק מהעבודה שלנו היתה לבדוק את המודל האנגלי. גם שם יש 25% היום. אם זה הנתון, אפשר לומר שהשוק נורמלי.

היו"ר משה כחלון:

כמה כלי רכב יש על הכביש בכלל?

עוזי יצחקי:

היום יש 2.3 מיליון כלי רכב. אבל הנתון של 25% הוא שיעור המכוניות בליסינג מסך מסירות כלי הרכב החדשים בכל שנה.

היו"ר משה כחלון:

כמה כלי רכב בליסינג יש?

עוזי יצחקי:

היום אנחנו מעריכים שחברות הליסינג מחזיקות כ-130,000 כלי רכב.

היו"ר משה כחלון:

בועז סופר מתקן אותך ואומר שיש 150,000 כלי רכב.

עוזי יצחקי:

זה הנתונים. ברגע שזה התנגש עם מדיניות המשרד לגבי עידוד השימוש בתחבורה ציבורית, ההשקעה במערכות הסעה המוניות, ובמדיניות שלנו, שהיא לא פחות חשובה להפחתת זיהום האוויר מכלי הרכב – ראינו עצמנו נכנסים למשחק.

נכנסנו למשחק בשני תחומים. התחום הראשון הוא בטיחות כלי רכב. אנחנו ממונים על בטיחות כלי הרכב במדינת ישראל, כחלק מהמאבק בתאונות הדרכים. התחום השני הוא כמובן השמירה על הצרכן הישראלי. רכבי הליסינג מתגלגלים לשוק הישראלי, בסופו של דבר, יש השתלטות מוחלטת של חברות הליסינג על שוק הרכב המשומש.

במדיניות של משרד התחבורה, אנחנו, עם משרד האוצר – ואני שמח שבועז סופר הצטרף לדיון – התחלנו לטפל בעניין הזה. התנענו עבודת מטה, שנתנה מענה לכמה נושאים: אבזור בטיחותי בסיסי, רמת התחזוקה השוטפת, תיקון רכבי ליסינג לאחר תאונה, וכמו שציינתי, קניית רכב משומש מחברת הליסינג.

אני רוצה להבהיר: הדיון הוא לקשת הוועדה, ואנחנו שמחים על כך, אבל עבודת המטה,

היו"ר משה כחלון:

אם היינו מחכים לכם זה היה נמשך עוד 15 שנה.

עוזי יצחקי:

כבר יש דברים שנעשו.

עתניאל שנלר:

אדוני יושב-ראש הוועדה, אני חושב שמשרד התחבורה עושה עבודה נפלאה, לא על כל דבר הרגולטור צריך להתלבש מייד ולהפוך סדרי עולם.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת שנלר, הם חושבים שהם לא נרדמו בשמירה, אבל זה לא אומר שהם לא נרדמו בשמירה.

מר יצחקי, אני מבקש את התייחסות שלך לנושא הרישום. קראנו בעיתון כל מיני דברים על רישום: רושמים את המכונית על שם הנהג, לא רושמים, יש ענייני קנסות, כביש 6. עוד דבר, מר יצחקי, שאלת הבהרה, לחבר הכנסת אילטוב.

רוברט אילטוב:

אני רוצה לדעת אם מאז שנת 2000, כשהתחיל כל גל הקניות, יש ירידה מתמדת בשימוש בתחבורה הציבורית.

עוזי יצחקי:

לא, אין ירידה מהסיבות האלה. יש ירידה, לא עלינו, בגלל המצב הביטחוני. סבלנו מאוטובוסים מתפוצצים, סבלנו מרמת שירות נמוכה. בתקופה האחרונה העסק מתייצב.

רוברט אילטוב:

אז איפה ההתנגשות?

עוזי יצחקי:

אגיד לך, ואני אפילו יכול להיות בוטה כאן. אני לא בטוח שהמנקה של חברת "אינטל" צריכה לקבל רכב צמוד, אלא היא צריכה לנסוע באוטובוס.

קריאה:

מה זה עניינך?

יורם מרציאנו:

מה, למה?

רוברט אילטוב:

המנקה לא מקבלת רכב, בכל הכבוד.

עוזי יצחקי:

זה כדי לחמם את האווירה.

יורם מרציאנו:

מר יצחקי, אני מבקש ממך. אל תדבר על מנקות בזלזול.

עוזי יצחקי:

חס וחלילה.

יורם מרציאנו:

תדבר אליהן כאל בני אדם. אני מבקש ממך, לא תדבר למנקות בזלזול.

עוזי יצחקי:

אני מתנצל.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת מרציאנו, מר יצחקי התנצל.

קריאה:

אפשר לקחת למנקה את האוטו ולגמור את הדיון, לא?

יורם מרציאנו:

הכי קל להשתמש במנקה.

עוזי יצחקי:

אענה על שאלתך. חלק מהפרסומים שהיו לאחרונה איבדו כל פרופורציה. הכיוון שלנו הוא לעשות שני דברים: להגיע לשקיפות מבחינת הרכב, ולשם כך אנחנו מתכוונים לרשום בהערה את שם המשתמש בליסינג. כי כמובן אני רוצה לטעון שיש הבדל אם הרכב נמצא בשימוש ליסינג והוא מועבר לשימוש בחברת "אינטל" והעובד נוסע מ"אינטל" הביתה, או הוא בשימוש חברת תשתית, והוא נוסע על הג'בלאות ונמצא בעבודות עפר כאלה ואחרות. לכן חשוב מאוד שתהיה שקיפות בעניין הזה. זה חשוב במיוחד לרוכש של הרכב ביד שלישית. המקוריות של הרכב תישאר גם לרוכש השלישי והרביעי של הרכב, ומי שיבוא ידע שאותו רכב היה בשימוש של ליסינג.

דבר נוסף, אנחנו רוצים לתת מענה לתופעה קשה מאוד שקיימת – שאנשים עם רכב ליסינג צמוד מבצעים עבירות תנועה חמורות, ומשטרת התנועה לא יכולה להגיע אליהם. הדוחות מסתובבים בכמה חברות. לכן חשוב שידעו שהרכב נמצא בשימוש של חברה מסוימת, אצל אדם מסוים. זה תופס הן לקנסות תעבורה של משטרת התנועה והן לנסיעות בכביש 6, שגם שם יש בעיה. וגם זה חשוב בגלל פניות של אזרחים.

לאה ורון:

מה ההצעה של משרד התחבורה?

עוזי יצחקי:

שברישיון תהיה הערה, ויובהר באיזו חברה הרכב, לאיזו חברה הוא הועבר מהליסינג, ואצל מי הוא נמצא.

היו"ר משה כחלון:

וכשהוא עוזב את העבודה אחרי חצי שנה, הוא ייקח אתו את הרכב?

עוזי יצחקי:

יעדכנו את הנתונים. שנית, הרכב על שם חברת הליסינג. הוא לא ירשום את הרכב על שם הגורם הפרטי.

היו"ר משה כחלון:

יש לי ביקורת על כל הנושא, אני חושב שהבעתי אותה בצורה ברורה. כרגע יש לי שאלות הבהרה: אני עובד הכנסת. קיבלתי רכב מהכנסת. כתוב שם: "ניו קופל", "כנסת", "משה כחלון". אם לא נבחרתי בבחירות הבאות, מעבירים את זה לחבר הכנסת גבאי? גם אם זה כל חצי שנה?

עוזי יצחקי:

בהחלט. אנחנו מסדירים את זה, זה עוד בעבודה, אבל זה הכיוון.

##### אליהו גבאי:

אני אשלם את הדוחות שלו.

היו"ר משה כחלון:

שאלה נוספת לגבי הבטיחות, ובוא נגיע גם לאזרח הקטן ולבטיחות, שנוגעת לכולנו: חברות הליסינג, באופן טבעי, מזמינות דגמים זולים בהרבה. באופן טבעי רוצים להוזיל. מוזילים גם באמצעות הכמות, ואחר כך גם מורידים אביזרים. לא ימכרו רכב עם שלושה גלגלים, אבל אפשר לקבל רכב עם כרית אוויר אחת במקום ארבע כריות אוויר, ובלי ABS, אני מניח, ובלי כל מיני אביזרים בטיחותיים. אותי לא מעניין הדיסק או והרמקולים או האזעקה. אותי מעניינים הנושאים הבטיחותיים, שנוגעים לחיים של כולנו. האם אתם נותנים את הדגש על זה?

עוזי יצחקי:

בהחלט. אני חושב שהרפורמה שעליה הכריזה רשות המסים בספטמבר 2005 מתקנת את העיוות שציינת. בועז סופר כאן, והוא יוכל לתת לכם את כל המידע. בדגמי 2007 כבר רואים את התוצאות.

היו"ר משה כחלון:

בועז, אתה רוצה להתייחס לנקודה הזאת של האבזור הבטיחותי? בוא נטפל גם באזרח. טיפלנו גם במשטרה, איך הם יגבו את הכסף; טיפלנו בכולם, איך הם יקבלו את הקנסות.

בועז סופר:

כמה הערות קצרות לעניין האבזור הבטיחותי. הציבור אומר שהוא מוכן לשלם על בטיחות ועל זיהום אוויר מופחת, אבל הוא רק אומר. הוא לא מוכן לשלם גרוש. האדם הפרטי שונה מחברת הליסינג – סליחה, אני מתקן: האדם הפרטי שונה מציי רכב גדולים, כי זה לא רלוונטי אם זו חברת ליסינג או לא. ההנחה היא שהכמויות משמעותיות, ולכן כל חיסכון משמעותי. לפעמים עסקאות התפוצצו על 12 דולר, כי כל חיסכון שולי מוכפל במכפלות משמעותיות.

זו אולי אמירה לא נעימה, אבל בנושא הזה אנחנו מנסים להיות פטרנליסטיים ולדחוף את כלי הרכב באמצעות הטבות מס, מה שאנחנו קוראים לו "השפעות חיצוניות חיוביות". כדי להבהיר, השפעות חיצוניות הן לא חלק מעלות הייצור – לא בסיגריות, לא באלכוהול, לא בדלק וגם לא ברכב. חלק מההשפעות החיצוניות שליליות, כמו בדלק או באלכוהול או בסיגריות, וחלקן חיוביות, כמו באבזור בטיחותי. אנחנו חושבים שמחובתנו, זו לא זכותנו, להתערב. לכן התערבנו.

עשינו מהלך משולב. קודם כול, הורדנו את מסי הקנייה, שזה אמור להצעיר את גיל הרכב. שנית, וזה לא פחות חשוב, נתנו תמריצים מוגדלים לאבזור בטיחותי. הלכנו עקב בצד אגודל עם משרד התחבורה ועם היבואנים. ניסינו לראות אילו תמריצים אנחנו צריכים לתת כדי שציי הרכב – בליסינג או לא בליסינג – לא יוכלו לקנות כלי רכב מוזלים יותר גם אם ירצו, ככל שהדבר נוגע לרמת האבזור. כאמור, לא אכפת לנו מדיסקים או מדברים אחרים. רצינו לדאוג שרמת האבזור הבסיסית תהיה מספיק גבוהה. לא צריך להיות תמימים: תמיד יהיו הבדלים באבזור הבטיחותי, ותמיד יהיו הבדלים באבזור שאינו בטיחותי.

היו"ר משה כחלון:

מטבע הדברים, כשאני קונה רכב עם ארבע כריות אוויר, אשתי והילדים נוסעים בו. כשאני בא לחברת ליסינג זה אשתך והילדים.

בועז סופר:

התכוונתי לומר שבאופן טבעי יש מדרג של כמה רמות גימור, והן לא תמיד נבדלות זו מזו רק בדיסקים. עשינו כאן קפיצת מדרגה. משנת 2007 חלק ניכר מהדגמים המובילים במדינה – ולא אזכיר כאן דגמים – אלו שנמכרים לציי הרכב כרכב צמוד, כבר נמכר עם ארבע או עם שש כריות אוויר. הדגמים שנמכרים רק עם שתי כריות אוויר הם עולם הולך ונעלם. מכוניות עם כרית אוויר אחת – אני לא מכיר דגם כזה ב-2007, אולי יש. אני גם לא מכיר דגם בלי ABS. אבל הלחם והחמאה זה לכל הפחות ארבע כריות אוויר.

צריך לציין שנתנו הטבת מס לא רק לאביזרי בטיחות, כמו כריות אוויר, אלא גם לבקרת יציבות, כדי לדחוף עוד את שוק הרכב. זה קצת פטרנליסטי, אני אומר זאת בצורה ברורה.

היו"ר משה כחלון:

זה מבורך מאוד.

בועז סופר:

זה אומר שאין הבדל בין רכב בקבוצה 2 לבין רכב בקבוצה 3, ולא משנה מה הדגם. שני הדגמים עם ארבע או שש כריות אוויר. אני מניח שיכולה להתפתח תופעה שהדגמים בדרגות העליונות יותר יהיו עם בקרת יציבות ואביזרים אחרים. נלווה את זה כל הזמן וננסה לדחוף לכך שלא יהיו הבדלים באבזורים, בוודאי לא הבדלים משמעותיים, ולא יהיה אפשר לרכוש רכב עם כרית אוויר אחת.

התלבטנו, עם משרד התחבורה. אפשר להוציא תקנה, ולכתוב בה שברכב צריכות להיות 70 כריות אוויר. אנחנו חושבים שלא זאת הדרך.

היו"ר משה כחלון:

שלא יובן לא נכון, אנחנו רוצים שחברות הליסינג ימשיכו לפעול ולהתפתח ולהתפרנס. אם תוציא תקנה שתחייב אותם לרכוש רכב במחיר יקר, הם לא יוכלו לעמוד בזה.

בועז סופר:

לא הסברתי עצמי טוב.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו רוצים להגיע לכך שכריות האוויר יוזלו מה שיותר, ולכן לחברת הליסינג יהיה פער קטן במחיר.

בועז סופר:

בלי קשר לחברת הליסינג. אנחנו רוצים לוודא שאביזרי הבטיחות יוזלו ככל שניתן, ושכל אזרח, יהא אשר יהא, או חברת ליסינג, ירכשו כלי רכב עם אבזור בטיחותי יותר. לא אמרתי את זה לגבי חברת הליסינג, אלא לגבי תקנות. מר יצחקי עומד בראש מערכת שבודקת את התקנים. הוא יכול לומר שראוי לחייב שכל רכב בישראל יימכר עם לפחות ארבע כריות אוויר. חשבנו יחד שעדיף לעשות זאת באמצעות תמריצי מס. אנחנו חושבים שההשפעה טובה יותר. היא גם לא פולשנית. מי שרוצה, שייקח. בסך הכול, אני חושב שאנחנו בכיוון הנכון, ואני מקווה שנצליח לגרום לשדרוגים באבזורים.

עתניאל שנלר:

אני רוצה לשאול שאלה: בהצגה של משרד התחבורה כתוב שאתם מתמידים במדיניות אימוץ התקינה האירופית. אני רוצה להבין. ראשית, אני לא מבין מה זו "התמדה לאמץ", זה מובן מאליו, כי ישראל פועלת על-פי חוק לפי התקינה האירופית. אבל בהקשר של רמת הבטיחות, האם הרמה הנמוכה ביותר, המותרת, היא עדיין בתוך מרווח התקינה האירופית לבטיחות?

חוה בן ארי:

ממשלת ישראל אימצה את התקינה האירופית. 97% מכלי הרכב מגיעים בתקינה הזאת. גם כלי רכב מהודו ויפן, כולם מגיעים בתקינה אחידה. הפסקנו לקום כל בוקר ולתקנן תקנות של מדינת ישראל. אנחנו עושים follow up אחרי התקינה האירופית.

ה-ABS וכריות האוויר הם לא בתקינה האירופית. אין תקינה שמחייבת זאת ברכב פרטי. יש תקינה מחייבת לרכב מ-3.5 טון. אין תקינה מחייבת לכריות אוויר. עם זאת, לכל יצרן יש התקן שלו לכריות ול-ABS. היבואנים יספרו לכם שמרבית היצרנים התחילו לשים את זה בחבילת הסטנדרט, אלא אם כן מבקשים להוריד זאת, כדי שזה יעלה פחות.

בועז ניסה להסביר שרצינו ליצור תמריץ חיובי. אנחנו לא נתחיל לתקנן תקנות ישראליות, נמשיך בדרך של התקינה האירופית. זה סידר את כל הענף. גם בועז אמר זאת: לא נתחיל להוציא תקנות ישראליות. עם זאת, צריך למצוא תמריץ כלכלי מיסויי, כדי שלא יורידו את הבסיס הזה של כריות אוויר ו-ABS. השאר הוא חובה – השאר חובה ברכב, כי זה חובה בתקינה האירופית.

##### אליהו גבאי:

מה ההבדל בין התקינה האירופית לתקינה אמריקנית?

חוה בן ארי:

יש 4% כלי רכב שמגיעים מארצות-הברית, ואותם אנחנו מאשרים בתקינה הפדרלית, כך על-פי הסכמי הסחר. הפער? אין פער, זו תקינה וזו תקינה. הגוש של מדינות נפטא – מקסיקו, קנדה וארצות-הברית, הם בתקינה אחת. יש התקינות של האיחוד האירופי.

##### אליהו גבאי:

התקינה האמריקנית יותר מחמירה?

חוה בן ארי:

לא. זו תקינה וזו תקינה.

יורם מרציאנו:

אדוני היושב-ראש, תודה רבה על רשות הדיבור. אני שמח שמשנות התשעים נזכרנו ב-2006 להסדיר את עניין הליסינג. כל דבר שמוסדר אני רואה בו ברכה. עם זאת, בעניין הבטיחות, למשל, אני יודע שמתוך 1.7 מיליון כלי רכב במדינה, יש 130,000 כלי רכב בחברות ליסינג. אני יודע שחברות הליסינג, לפחות מבחינת בטיחות, זה רכב שהוא עד שלוש שנים בכביש. אחר כך הוא יורד מהכביש. לפחות מבחינת הבטיחות חברות הליסינג נותנות לנו יותר ביטחון בכלי הרכב.

##### יואל חסון:

הוא לא יורד מהכביש, הוא נמכר. הוא נשאר בכביש. מבחינת הליסינג הוא יורד. אבל השאלה היא איך הוא מגיע לכביש, באיזה מצב הוא מגיע לכביש, באזרחות.

מקסים אללוף:

אתה לא יודע, אתה חושב כך. עובדתית זה לא נכון.

יורם מרציאנו:

הוא לא יורד מהכביש, הוא נמכר. בסדר. אנחנו מדברים על הסדרות חברות הליסינג בכל נושא הבטיחות. אם אני מדבר על חברות הליסינג, מבחינת הבטיחות, אני רואה שבחברת הליסינג יש רכב שנמצא עד שלוש שנים, והוא מקבל טיפול. כל חודש או חודשיים האדם מתקשר לחברת הליסינג ואומר שהוא צריך טיפול, כי הוא הגיע ל-10,000 ק"מ וכו'. באים, לוקחים את האוטו, עושים לו טיפול – מה שאני לא בטוח שקורה ב-1.7 מיליון כלי הרכב האחרים, לצערי.

קריאה:

אתה חושב שלא קורה.

יורם מרציאנו:

אתה רוצה לקבל רשות דיבור, היושב-ראש ייתן לך לדבר, אני אומר את עמדתי.

יעקב חלווה:

אני מבקש רשות דיבור דווקא בתגובה לדברי חוה בן ארי.

היו"ר משה כחלון:

אחרי שנשמע את חבר הכנסת מרציאנו, נשמע מישהו מחברות הליסינג, אחר כך נשמע את נציג היבואנים.

יוסי זיני:

יש פה גם הצד של הלקוח.

היו"ר משה כחלון:

אאפשר לכל מי שרוצה לדבר. אולי אגביל בזמן, אבל אאפשר לדבר.

יורם מרציאנו:

לגבי חברות הליסינג, שאני יודע שהן חברות הולכות ומתפתחות – ואני שמח על כל חברה שמתפתחת ועל כל תחרות: מחר בבוקר, מהם תנאי הסף של משרד התחבורה לפתיחת חברת ליסינג? מגדירים זאת בכמות כלי רכב, מוסך מאושר? אם אנחנו רוצים להסדיר את זה, בואו נסדיר זאת גם במסגרת הזאת. לא כל חברה שיש לה 20-10 כלי רכב, שאני לא יודע אילו בטוחות הם נותנים לאדם שנוסע עליהם, צריכה לקבל.

שלישית, אני מבין שבסוף אנחנו מתכנסים פה כי משרדי הממשלה, ואני חלק מהממשלה הזאת, רוצים לראות איך אנחנו מכניסים עוד כמה גרושים לממשלת ישראל כתוצאה מתהליכים שאנחנו עוברים עם חברות הליסינג.

אני רוצה לשקול את העניין שמחר בבוקר אני מייקר לצרכן את מחירי הליסינג, ויש אלפי עובדים במדינה שנוסעים בחברות ליסינג. דיברת על בועת ההיי-טק, אני שמח לומר שזו לא בועה, זו הצלחת ההיי-טק. אני לא יודע מה יקרה מחר עם 3,000-2,000 עובדים בחברות זרות. יגידו שם: מייקרים לנו את המחירים, אין לנו מה לעשות פה, אני מעדיף לפטר 2,000 עובדים ולעזוב, אם זה עולה יותר. כי בסוף הלקוח מסתכל במאזן שלו בסוף השנה, מבחינת הכדאיות. גם את זה צריך לבדוק.

אני שמח שהיום מתחילים הדיונים. איני מודה שאיני מכיר את העניין היטב, והייתי רוצה ללמוד יותר את הנושא, כי אני חושב שזה באמת נושא שצריך להסדיר. אשמח לשתף פעולה, אדוני היושב-ראש, בכל עניין בנושא הזה, כדי שבספו של דבר מי שייהנה זה הצרכן. בסוף אנחנו דואגים לצרכן.

היו"ר משה כחלון:

תודה לחבר הכנסת מרציאנו.

עוזי יצחקי:

אפשר להשיב?

היו"ר משה כחלון:

אם ניתן לך להשיב עכשיו, לא נגמור. אני רוצה להפנות שאלה לאיגוד יבואני הרכב או למישהו מטעמם. נכון ל-2006, האם חברות הליסינג מזמינות כלי רכב ברמה טובה. הן בכלל מזמינות דרככם או בעצמן? זה דרככם. האם הן מזמינות כלי רכב באבזור נמוך יותר?

אביהו בן נון:

לא, הפעילות הזאת של משרד האוצר, בשילוב משרד התחבורה, בהחלט גרמה גם לחברות הליסינג, נוסף על צרכנים פרטיים, להזמין רכב באבזור בטיחותי גבוה יותר – מה שלא עשו קודם. קודם חיפשו את האבזור הנמוך ביותר. ברגע שהיוזמה של משרד האוצר הגיעה, אנחנו במפורש רואים עלייה באביזרי הבטיחות בכלי הרכב שחברות הליסינג מזמינות.

היו"ר משה כחלון:

אם הבנתי נכון, בעבר הם חיפשו מינימום אבזור, מה שחייבים. כעת זה השתנה.

צבי פולק:

צריך להבדיל בין שני דברים. לגבי רמת הבטיחות של הרכב, שאנחנו קוראים לה ABS, כריות אוויר וכו' – אין ספק שהפעולה של האוצר גרמה כאן למהפך, ובדגמי 2007 עלתה רמת הבטיחות שלהם בשוק בכלל ובענף הליסינג בפרט, שהוא חלק נכבד מהשוק. בעניין הזה הושגה המטרה, והיא מטרה מצוינת. אבל יש בלבול בין רמת בטיחות שהרכב מגיע אתה לבין רמת הבטיחות השוטפת שלו, שנובעת מהאופן שבו הרכב מטופל ומתוחזק לאורך חייו. אלו שני דברים חשובים ושונים. בכל הדיונים פה צריך להתייחס לשני הדברים.

העובדה שרכב נמכר כרכב בטיחותי, עדיין לא עושה אותו בטיחותי לאורך חייו. זה תלוי ברמת הטיפול שלו. אסור לעשות הכללה. יש חברות ליסינג שמטפלות בכלי הרכב באופן יוצא מן הכלל, כמו שצריך. יש חברות שלא עושות זאת לכן היוזמה להסדרת כל העניין טובה אוד. יש תופעות בשוק שהרכב איננו מטופל כראוי במשך שלוש שנים, ומדובר על טיפולים בבלמים ובדברים דומים. אני רוצה להדגיש, אני לא מדבר על כל חברות הליסינג. חלק גדול עושה את העבודה מצוין. אבל יש גם חברות שלא נוהגות כך, ואז אותו רכב בטיחותי שנרכש עם שש כריות – השאלה מה קורה לו אחרי שנה או שנתיים ומה באמת רמת הבטיחות: באילו חלקים השתמשו, אם עשו טיפולים וכו'. פה היוזמה להסדרה מאוד מאוד חשובה. אלו נושאים שאסור לבלבל ביניהם.

היו"ר משה כחלון:

תודה. אני רוצה לשמוע נציג מאיגוד המוסכים בנושא הבטיחות והטיפולים. אחר כך נעבור לאוצר, לשמוע כמה מילים בנושא של השימוש, שווי השימוש. זה נושא שמעניין את כולם, גם את הליסינג, יש לזה ממשק עם הצרכנים שלהם. אחר כך נמשיך בדיון.

קריאה:

הייתי רוצה שגם חברות הליסינג יתייחסו.

יוסי זיני:

גם הלקוחות הסופיים. לדעתי זה הכי חשוב.

היו"ר משה כחלון:

כולם ידברו. יעקב חלאווה, מאיגוד המוסכים.

יעקב חלווה:

אני יו"ר ועד ענף פחחות ארצי. אשאל שאלה קטנה, ואחר כך יציג את כל הנושא רונן לוי, יו"ר פורום התיקון הבטוח. זו שאלה מאוד חשובה, שלדעתי הוועדה תצטרך לתת דעתה עליה. מבורכת מאוד הפעילות של משרד האוצר בהוזלה, וגם פעילות משרד התחבורה. אבל היא מבורכת למחצה. מבוטח או בעל רכב שנוסע – עם כל ירידה מהכביש, כניסה, מדרכה, נפתחות אצלו כריות האוויר. כדי לתקן את האוטו הוא צריך לשלם 25% מהערך, עלות החלפת כריות אוויר, חגורות ביטחון ומחשב. צריך להבין שלא מספיק שמוזילים ברכישה. אין שום סיבה ש-20% מערך המכונית, בערך, יהיה עלות החלפת סט כריות אוויר.

בועז סופר:

אין מיסוי על החלפים. על כריות אוויר שמגיעות כחלקי חילוף אין מיסוי.

היו"ר משה כחלון:

קיבלת תשובה ברורה.

יעקב חלווה:

אז בכל מקרה הוועדה צריכה לתת דעתה על זה. אחרי שיש תאונה ונפתחות כריות אוויר מתחילים לחפש בשוק הגנובים ובשוק המשומשים. זה אסור.

היו"ר משה כחלון:

זה לדיון אחר.

יעקב חלווה:

האוטו לא חוסר להיות בטיחותי. גם ABS, הוא עולה 7,000 ש"ח ו-10,000 ש"ח ו-15,000 ש"ח. צריך לחשוב על זה ולהוזיל.

היו"ר משה כחלון:

בסדר. נשמע את רונן לוי, יו"ר פורום התיקון הבטוח באיגוד המוסכים.

רונן לוי:

קודם כול, אני רוצה להתחיל בכמה בלבולים, כי הציגו פה כל מיני דברים. צריך לשים את הדברים על השולחן, ונכון. מדברים על ציי רכב. קודם כול, אלו לא ציי רכב. פעם היו ציי רכב, אנשים השתמשו ברכב בעבודה. רוב המחזיקים בחברות הליסינג, הרוכשים, האנשים שמשתמשים, לא עושים את זה לצורכי עבודה. זה לא ציי רכב. אנשים באים לעבודה וחוזרים מהעבודה, זה לא צי רכב כמו שקראנו לזה פעם. זה רק תיקון קטן. צריך להתייחס לדברים בשמם ולא לבלבל.

קריאה:

מאיפה יש לך הנתונים האלה?

רונן לוי:

יש לי הרבה נתונים, אם תרצה, אראה לך. אמרת "נרדמו בשמירה". נהפוך הוא. משרד האוצר ייצר את הדבר הזה, השליטה בשוק של חברות הליסינג.

יורם מרציאנו:

אתה בעד משרד התחבורה.

רונן לוי:

משרד האוצר, מדינת ישראל, ממשלות ישראל, ייצרו את זה – עם קבוצות המחיר ועם המשחק של המס והטבות המס. הוא בנה את מה שנקרא היום שוק הליסינג. זה המניע הכלכלי, צריך לדבר עליו. לכל מה שנקרא שוק הליסינג יש מניע. אי-אפשר לא לדבר על המניע. אי-אפשר להאשים חברת ליסינג מסוימת, היא חברה כלכלית. כמו לחברות ביטוח, יש להם אינטרסים כלכליים, והם עובדים לפיהם. לא נכון להאשים את חברות הליסינג. משרד האוצר הוא האשם העיקרי בתופעה שיש בענף הליסינג היום, והוא לא מתקן אותה.

אפשר להסתכל בקבוצות המחיר, אפשר להסתכל בדוחות הפנימיים של משרד האוצר ולראות כמה זה עולה למדינה, אילו עיוותים זה יוצר בכל התחומים – בבטיחות, בצמיגים, בשוק רכב משומש. אנחנו מכרנו כלי רכב חדשים גם לפני שהשוק הזה הגיע, הרבה כלי רכב חדשים. מגרשים למכירת רכב משומש צצים כפטריות אחרי הגשם. הרבה מהם רשומים אבל לא נוסעים. הרכב יד שנייה – המחיר שלו ירד. זו פגיעה באזרח הפרטי. אני יודע את זה גם כמי שמתעסק בסחר ברכב. שהלקוחות לא מצליחים להיפטר מהרכב שלהם, יד שנייה. כי יש הצפה.

עתניאל שנלר:

הרוכש קונה בזול.

רונן לוי:

מי שקנה יד ראשונה פרטי, ורוצה למכור, לא יכול להיפטר ממנו, או הוא מפסיד המון.

יורם מרציאנו:

הוא ידע מה הוא עושה. יש לי שאלת הבהרה: אני קונה אוטו, אני יד שנייה. אני הולך למשרד התחבורה ועושה העברת בעלות. אני לא יודע שהרכב היה בליסינג?

רונן לוי:

לא על זה דיברתי. אסביר את עצמי.

היו"ר משה כחלון:

רונן, אני מודה לך מאוד על הסקירה של ענף הליסינג. הסקירה שלך חשובה. לכן גם אפשרתי לך לדבר. פניתי אליך על מנת לשמוע על המשמעויות הבטיחותיות, על מחיר החלפים, על איתור החלפים המשומשים, על ההסטה לכיוון החלפים הגנובים. אני מבקש להתמקד בזה.

##### יואל חסון:

שאלת הבהרה: אבל מצד שני התפתח הטרייד-אין.

יעקב חלווה:

בגבול ירדן-ישראל.

היו"ר משה כחלון:

אין לזה סוף. אני מבקש להתמקד בנושא הבטיחותי, המשמעות של חברות הליסינג, אם הם מחפשים בלמים זולים יותר, חלפים זולים יותר. אלה הדברים שחשוב לי לשמוע ממך.

רונן לוי:

כמו בחברות הביטוח, הרווח בא מהחיסכון התפעולי, לא מהמכירה. על כן מחפשים את ההחזקה התפעולית הנמוכה. על כן מחפשים חליפים כמו צמיגים מסין – ואני לפחות לא מכיר את התקינות שלהם – וגם חלקי חילוף מסין, וצלחות בילום מסין, וראינו צלחות בילום שנסדקות, או רפידות מכל מיני מקומות. לא אדבר על מנועים שנפגמים, ויש הרבה דוגמאות על שימוש במסנני שמן שלא מסננים, גם שמנים, שמנים ומנסרות. גם תיקוני התאונות הם בצורה מחרידה, כך לפחות אנחנו רואים. יש שימוש בחלקים משומשים בשנתיים הראשונות, אף-על-פי שיש דרישה ממשרד התחבורה, מהשמאים, שלא להשתמש בחלקים משומשים בשנתיים הראשונות. מכיוון שאין שמאי ואין פיקוח ואין הסדרה, אף אחד לא יודע מה קורה בענף מבחינת ההחזקה.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה.

רזיאל גאוני:

אני מבקש להגיב, הפעם בלי קריאת ביניים. אני מנכ"ל הארגון הישראלי להשכרת רכב לליסינג. שמענו את רונן בקשב רב, והוא דיבר בביטחון רב. הנתונים שהציג בפני החברים ובפניך, אפשר להפריכם אחד לאחד. הם לחלוטין לא נכונים. מזמן לא התרגזתי ככה. הם לא נכונים. אני לא יודע מאיפה הנתונים האלה, שרוב המכוניות בליסינג הן רק לשעות הפנאי, והנתונים לגבי הטיפול במכוניות והקושי במכירה אחר כך. כבוד היושב-ראש, עורבא פרח.

רונן לוי:

אלו הנתונים.

מקסים אללוף:

הוא דיבר על עובדות.

היו"ר משה כחלון:

קיבלנו את ההבהרה, זה נרשם בפרוטוקול. מר תורג'מן, אני מבקש להתייחס לנושא הבטיחותי, האם אתם באמת מתייחסים לרכב שלכם כמו שמתייחס אדם נורמלי, אישה או גבר, לרכב שלו, שיודעים שהילדים מוסעים ברכב הזה. אני מבקש התייחסות הן מבחינת החלפים, הן מבחינת רכישת הרכב והאביזרים הבטיחותיים שבו.

איציק תורג'מן:

בעיקרון חברות הליסינג בעד הסדרת השוק. אנחנו עובדים בתוך מסגרת שאולי לא מוסדרת בהתייחס לחברת הליסינג, אבל אם נפרק את הפעילות שלנו, הדברים מוסדרים, כי זה קבוע בתקנות: אנחנו מחויבים ברישוי שנתי כמו כולם, אנחנו עדיין עומדים בתקנות משרד התחבורה לגבי הפעילויות שלנו, גם לגבי התאונות גם לגבי הטיפולים, גם לגבי לא מעט אירועים שהוזכרו פה.

לא רק שאנחנו לא מטפלים בכלי הרכב בצורה פחות טובה, אלא אנחנו מטפלים בהם בצורה יותר טובה. אני יודע להעיד על "אלבר" ואני יודע שהמצב קיים בחברות הגדולות האחרות. בכמעט 100% מהמקרים אנחנו עובדים עם מוסכים מורשים, מוסכים מורשי יבואן, שמטבע הדברים מסוגלים להתמודד עם היקפי העבודה שאנחנו נותנים. אלו מוסכים גדולים ומסודרים, רציניים מאוד. אני לא רואה נציגים שלהם פה, אגב.

אנחנו מחייבים לעבודה מול הלקוחות בסטנדרט גבוה. אני לא מקבל החלטות לבדי, אני לא עובד עם עצמי. יש לקוחות, יש יבואנים, יש פה מערכת יחסים מסודרת ושקופה. אני לא קונה את המכונית שאני בוחר, אלא את המכונית שהלקוח בוחר. הלקוחות שלנו הם החברות הגדולות במשק, ויש להם קציני רכב ומנהלי תחבורה ומנהלים ברמה גבוהה מאוד, עם דעה וידע וניסיון רב.

חשוב להבין שמדובר בתופעה מסודרת. זו תופעה משמעותית, ולטעמנו היא תרמה לבטיחות ולא להיפך. ברשותכם אתייחס לכמה נקודות שעלו פה, גם על-ידי בועז סופר ועוזי יצחקי וגם על-ידי הדוברים האחרים. לפני כן, אני רוצה לשים מספרים על השולחן. מדובר בצי של מעל לשני מיליון כלי רכב בישראל. כלי רכב בציי רכב יש 250,000, ומתוכם יש כ-130,000 בחברות הליסינג. הדיון פה הוא על הרכבים הצמודים, לא על חברות הליסינג. יש פה ציי רכב שצריכים להיות מנוהלים בסטנדרט, ואנחנו בעד לייצר אותו ולקבע אותו בתקנות.

עלו פה כל מיני נושאים, גם מפאת הזמן וגם משום שצריך להיכנס לסדרת דיונים ולעשות זאת בצורה רצינית ויסודית לא אתעמק בהם, אבל אני מרגיש צורך לשים דברים בפרופורציה. ראשית, לעניין הרישוי של הרכב: חברות הליסינג מסבות את עבירות התנועה על שם המשתמש. אין דרך אחרת. אין נתונים שהולכים לאיבוד, אין משהו שמתמסמס. אני מחויב ואני עושה את זה. הרי אם לא, אני אשלם. אנחנו מסבים את דוחות התנועה, אין דרך אחרת, זה לא מציונות, אלא כי אנחנו חייבים לעשות זאת. חשוב להבין זאת.

בכל מה שקשור לרכב המשומש, מה שהוזכר פה: אני רוצה שתבינו את ההליך של מכירת רכב משומש בחברות ליסינג. הרכב מגיע מהלקוח, עובר מיון, הרכבים הפחות טובים לא נמכרים בחברות הליסינג אלא יוצאים החוצה. הרכב מגיע, עובר בדיקת שמאי, עובר בדיקת מכון מורשה חיצוני, לא של החברה. מה שעולה בבדיקה מטופל – הכוונה בעיקר למצב של האוטו ברמת המנוע והבטיחות, אבל גם המצב הפיזי, הפחחות, המצב החיצוני. כלי הרכב מתוקנים, הכול מטופל. הרכב חוזר לבדיקת מכון הבדיקה. אחרי המכון אישר שהרג'קטים טופלו, הוא מגיע למגרש ושם נמכר, עם אחריות לשנה.

בסך הכול, התופעה הזאת היא רק עליית מדרגה, לא משהו אחר. אין מצב שכלי הרכב מגיעים כיד שנייה במצב גרוע, נהפוך הוא. הם מגיעים במצב הרבה יותר טוב. במהלך חיי העסקה השוטפת הרכב מקבל טיפול טוב בהרבה מפעם, גם מהסיבה שהחברה שרוכשת את עסקת הליסינג משלמת מחיר פיקס. קצין הרכב של החברה יכול להכניס את האוטו למוסך 50 פעם במהלך חיי העסקה, וזה עולה לו אותו דבר. קודם היה לו תקציב מסוים, והוא היה צריך להסביר למנכ"ל למה רכב מסוים נכנס למוסך יותר מדי פעמים ועלה יותר מהצפוי. היום זה לא כך. הוא משלם 2,700 ש"ח בחודש, כפול מספר כלי הרכב. זה תקציב הרכב. חברת הליסינג מחויבת להעמיד לו סטנדרט טיפולים ותיקונים במופעים שהוא קובע, בהיקפים שהוא דורש. אנחנו נמצאים במצב של עליית מדרגה ביחס לניהול ציי הרכב על-ידי החברות עצמן, לא ירידת מדרגה.

מה גם שעסקת ליסינג היא לשלוש שנים. בעבר, כשציי הרכב היו מנוהלים על-ידי החברות עצמן, התקופה היתה חמש ושש שנים. כלי הרכב של צה"ל, למשל, היו שבע או שמונה שנים על הכביש, במצב פיזי ירוד יחסית. היום צה"ל מחליף לכלי רכב חדשים, בסטנדרט בטיחותי ראשוני גבוה מאוד, וגם חיי העסקה קצרים יותר באופן משמעותי. זו דוגמה אחת מני רבות של השיפור המשמעותי.

היו"ר משה כחלון:

כמה משפטים לסיום, כי אני רוצה לעבור לנציג האוצר.

ניר גלילי:

אני מנכ"ל "ניו קופל". אני רוצה לחלק את הדברים לשניים. ראשית, לגבי קניית כלי הרכב: דיברו על אבזור ועל קנייה, כאילו חברות הליסינג קונות כלי רכב שהאבזור הבטיחותי בהם נחות. רוצה להסב את תשומת הלב שכלי הרכב שנכנסים למדינה אושרו על-ידי המדינה, והחברות, כמו כל צרכן אחר, קונות את מה שאושר כשהגיע לארץ. הכול על-פי בקשת הלקוחות הסופיים שלנו, שהם 130,000. חברות הליסינג לא ביקשו אף פעם מהיבואנים להביא אפס כריות אוויר – והיבואנים גם לא רשאים לעשות את זה. זה לא היה עומד בתקינה מינימלית.

חוה בן ארי:

אתה מבלבל. סליחה. אתה מבלבל את האנשים.

ניר גלילי:

עכשיו תורי לדבר. חברות הליסינג קונות את מה שהיבואנים מביאים. הן קונות לפי בקשת הצרכנים. אנחנו קונים מכוניות ב-140,000 ש"ח ב-170,000 ש"ח וב-120,000 ש"ח, ומכונית ב-120,000 מגיעה עם מה שהיא מגיעה. חברות הליסינג מעולם לא פנו לשום יבואן ולא ביקשו שיתקשר ליצרן כלי הרכב ולבקש להוריד שתי כריות אוויר כדי שזה יהיה זול יותר. לא עשינו את זה.

היו"ר משה כחלון:

אבל היבואן הציע.

ניר גלילי:

אנחנו לא פנינו והיבואן לא הציע.

היו"ר משה כחלון:

איך נוצר מצב של מכוניות כאלה? כולנו רואים את המכוניות על הכביש. היטיב לתאר זאת מנכ"ל UMI, הוא אמר בצורה ברורה: הם רכשו דגמים זולים, וכעת, כשהאוצר הוזיל את המחירים על אביזרי הבטיחות, הם רוכשים את המקסימום.

ניר גלילי:

אלו דגמים שגם אני וגם אתה יכולנו לקנות אותם באופן פרטי, זה לא שדווקא חברות הליסינג קנו, ואחרים לא. יש היצע של מכוניות כאלה בשוק.

קריאה:

רוב המכוניות של הליסינג יש להן פחות אבזור, איך אתה מסביר זאת?

ניר גלילי:

אני לא צריך לתת לך הסברים. אני רוצה לומר שזה קו שכדאי לשים מאחור, כי מרגע שהמיסוי ירד, דגמי 2007 הם לא כאלה והעננה הזאת הוסרה באופן מוחלט.

היו"ר משה כחלון:

מנכ"ל UMI עזר לכם, ואמר זאת בצורה ברורה. הוא עזר לכם בהסבר, לכן לא המשכתי לדון בזה.

ניר גלילי:

לגבי טיפולים בכלי רכב, ואם מה שאני אומר הוא לא מה שקורה בחברות, זה בדיוק הרעיון של הסדרת ענף הליסינג: ענף הליסינג מטפל רק במוסכים מורשים של משרד החבורה, הוא מטפל אך ורק בחלקי חילוף שהרגולטור אישר – כלומר, משרד התחבורה, מכון התקנים. אגב, הבקרה של ענף הליסינג שונים מאלו של האדם הפרטי, כי יש מוסך, מאחוריו יש המפקח על המוסכים, מאחוריו חייבים קצין בטיחות בחברה – אם יש מעל 40 כלי רכב, ומאחוריו יש קצין הרכב של החברה, ובסוף זה מגיע ללקוח הסופי. לשמחתי יש כאן לקוחות סופיים והם יספרו איך כלי הרכב מגיעים אליהם.

מקסים אללוף:

יש פה גם מתקינים.

ניר גלילי:

אבל שיובן שיש מעגלי בקרה מלאים. מי שלא מקיים אותם, שלא יהיה בהסדר ענף הליסינג. אנחנו מייצגים כאן את החברות הגדולות, וכך זה מתבצע אצלנו. דבר נוסף: כלי הרכב נמצאים בענף הליסינג שלוש שנים. אחר כך הם יוצאים למכירה. השנה, הרביעית גם היא בטיחותית יותר מכלי רכב שהיו אצל אנשים פרטיים, כי אנחנו נותנים עוד אחריות של שנה על כלי הרכב שלנו. כלומר, בשנה הזאת אנשים פרטיים, שקנו מאתנו כלי רכב והם במסגרת האחריות, יחזיקו את הרכב במצב בטיחותי גבוה מאוד, כי זה לא על חשבונם. כך אחרי ארבע שנים הרכב יהיה במצב בטיחותי מקסימלי, וזה לא עולה להם כסף. כלומר, גם רכבים שלא בענף הליסינג אלא הם בשנה הרביעית שלהם, נמכרים עם אחריות של שנה.

היו"ר משה כחלון:

מה זאת אומרת? הוא מבצע טיפולים על חשבונכם? מה כוללת האחריות? טיפולים שוטפים?

ניר גלילי:

אם יש תקלות בכלי הרכב, מטמבון לטמבון – אצל חלק גדול מחברות הליסינג אתה יכול ללכת ולטפל על חשבון האחריות של החברה, בעלות חברות הליסינג.

לאה ורון:

למה הכוונה?

ניר גלילי:

טיפול מפגוש לפגוש: וישר, מצבר, בלם וכו'.

היו"ר משה כחלון:

אם צמיג נשחק בתקופה הזאת, מקבלים צמיג אחר?

ניר גלילי:

התשובה כן.

היו"ר משה כחלון:

תגיד את זה בקול רם, זה נרשם בפרוטוקול.

ניר גלילי:

התשובה היא כן, אצלנו בחברה. שוב, זה לא מייצג את כל חברות הליסינג אלא חברות ליסינג גדולות, אבל זה מה שקורה.

היו"ר משה כחלון:

אדם שקנה רכב מליסינג, מ"ניו קופל" – נעשה לכם קידום מכירות – יש לו אחריות?

ניר גלילי:

מקבל שנה אחריות על הכול. כן.

רונן לוי:

ביד שנייה – וישר וצמיג?

ניר גלילי:

כן.

היו"ר משה כחלון:

מי שרכש רכב בן 3 מ"ניו קופל", בין השנה השלישית והרביעית יכול לקבל צמיג, אם הצמיגים נשחקו?

ניר גלילי:

כן, הוא מקבל דרכנו צמיג תקין.

עתניאל שנלר:

לא חדש, תקין.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה.

קריאה:

זה מטעה.

יורם מרציאנו:

הוא מטעה אותנו בוועדה כזאת מכובדת? לא נראה לי.

היו"ר משה כחלון:

אני עובר כרגע לנציג האוצר.

יורם מרציאנו:

אדוני היושב-ראש, נציג הצרכנים מבקש לדבר. תן לו לדבר לפני נציג האוצר.

נועם קום:

אני רוצה להתייחס נקודתית לסעיף התחזוקה. קשור לאוצר ולמשרד התחבורה.

היו"ר משה כחלון:

רק אם יש שאלה לאוצר. אם לא, אנחנו פה, לא עוזבים.

נועם קום:

אני מנהל את פורום נוהגים היי-טק, שמייצג את חברות ההיי-טק הגדולות בישראל, שבהן כ-30,000 כלי רכב, רובם בליסינג. הוועדה מתייחסת פה לנושא התחזוקה. בשנת 2003 קרה דבר בישראל, ולדעתי הוא גם אושר בוועדה הזאת: פתחו את שוק התחזוקה של כלי הרכב, התירו יבוא מקבלי של חלקים חליפיים, הסירו את החובה לתקן במוסכי היבואן. אנחנו נתקלנו בתופעות ובחלקים שחדרו לארץ. משרד התחבורה הודה שהוא לא יכול לפקח על הכמויות האלה.

לאור הממצאים האלה, מבחינת הפורום, ברמת התחזוקה שלנו, אנחנו מקבלים את השירות מרוב חברות הליסינג המסודרות – המהוות כ-75% מהשוק. אנחנו מפקחים על חלקי החילוף, הם עומדים בתקנים, את רוב התחזוקה אנחנו מקבלים במוסכי היבואן. הייתי רוצה שהוועדה תתייחס להפקרות הבטיחותית, כך נגדיר את זה, שההיתר הזה הביא למדינת ישראל.

אנחנו גם נתקלים בצמיגים מזויפים, והיו בלמים שהותקנו, והמכוניות לא עצרו.

קריאה:

יש לי שאלה לאוצר על הסבסוד הצולב, אם אפשר לדבר על זה.

חוה בן ארי:

אני רוצה לדבר על נושא החלקים. הוא אמר דברים לא נכונים.

היו"ר משה כחלון:

נדבר על הכול. זה דיון ראשון. הדברים האלה נרשמים, והם ישרתו אותנו בדברים הבאים. נקרא את הפרוטוקולים, נקרא מה אמר כל נציג, נתייחס לדברים. נציג הצרכנים, יש משהו שנוגע לאוצר?

יוסי זיני:

אני מ"קונברס", המנהל המסחרי שמנהל את נושא הליסינג. אני באופן אישי מחזיק רכב בליסינג כבר עשר שנים. אני לא מייצג את חברות הליסינג, הן לא מעניינות אותי לצורך העניין. אני מבין שיש מאבקי כוחות עצומים. אי מדבר בשם עצמי בלבד.

אני יכול להגיד לכם שאני מייחל שכל משפחתי האישית תנהג ברכב בטיחותי כמו זה שאני נוהג בו. הלוואי שהרכב הצמוד של אשתי יטופל במוסכים כאלה. אני חי את זה יום-יום. אתם מוזמנים לצאת ולראות את הרכב שלי, שאצלי כבר שנתיים.

שנית, אני גר בכפר-סבא ועובד ברמת-החייל. המרחק הוא 15 ק"מ. אבל בוא תציע לי איך אני מגיע מהבית שלי לעבודה בפחות משעה וחצי בתחבורה ציבורית? אם תראה לי, תקבל את המכונית שלי במתנה.

קריאה:

מערכת ההיסעים, שהיתה פעם. זה נעלם.

יוסי זיני:

הגעתי לדיון הזה ממש במקרה, לא ידעתי שהוא קיים. אני קורא עיתונים, אני קורא כל מה שכותבים מגרונו של מר סופר. אני מתעצבן באופן מטורף: אני מרגיש שאני האדם הקטן, ובסופו של דבר אתם תשבו פה ותחליטו החלטות, ואני אשלם עוד 1,200 ש"ח מהנטו. אין לי שום ארגון שמייצג אותי.

יורם מרציאנו:

אנחנו נייצג אותך.

יוסי זיני:

אני 20 שנה בתעשייה, כל הזמן בחברות היי-טק – החברות שדואגות להכניס הרבה מסים למדינה, וחלק מהאנשים מתבטאים פה בשמות לגביהם, וכשאני שומע אותם כואב לי. תאמין לי, אני יודע שיש לי דימוי שאני כל היום אוכל סושי וכל היום בחוץ-לארץ, אבל אני עובד קשה מאוד, שעות על גבי שעות, ואף אחד שלא יתחרה במשכורת שלי לפי שעה.

עם זאת, אני מבקש מכם, כשאתם הולכים לקבל החלטה, אל תסתכלו על האנשים האלה, תסתכלו עלי. אני לא רוצה לשלם אגורה במשכורת שלי בסוף. נכון שיש לי רכב, נכון שרובו הוא לשירותי ולא לעבודה, אבל זה בסך הכול הרכב הכי בסיסי בעולם. זה לא ג'יפ ולא כלום.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה לומר לך שדיברת דברי טעם, דברים חשובים מאוד.

יוסי זיני:

אני מבקש לומר עוד מילה.

##### אליהו גבאי:

אל תקלקל.

יוסי זיני:

לא אקלקל. אגיד לך משהו: אתם תחליטו החלטות בזכות מר סופר, ובסופו של דבר מי שישלם את המחיר זו רק התעשייה. הרי לחברת החשמל ימצאו פתרונות נהדרים, והעובד לא ישלם. גם בצבא יהיו תרגילים של תוספות.

היו"ר משה כחלון:

כמו שאני מכיר את בועז, כולם ישלמו.

יוסי זיני:

הוא לא ישלם, המדינה תשלם את זה. רק האנשים בתעשייה במדינה, שעובדים קשה וגם משתכרים יפה, רק הם ישלמו את זה. תבדוק אם אני לא טועה.

היו"ר משה כחלון:

אני מודה לך על הדברים, אני חושב שהם מאוד חשובים. אני רוצה להבהיר הבהרה: ועדת הכלכלה מלאה הערכה לחברות ההיי-טק.

יוסי זיני:

זה לא נשמע כך.

היו"ר משה כחלון:

אמרו "בועת היי-טק", אבל יש לנו הערכה גדולה לענף.

מקסים אללוף:

המדינה התקיימה לפני ההיי-טק. שלא תחשוב.

יוסי זיני:

גם עכשיו.

היו"ר משה כחלון:

אני חושב, גם בשם הוועדה, שהענף הזה הוא ענף חשוב.

עתניאל שנלר:

ענף חשוב, כמו ענף המוסכים.

היו"ר משה כחלון:

הענף קידם גם את הטכנולוגיה וגם את שיטות הניהול במדינה. אנחנו מברכים על כך. כעת אני מבקש לשמוע את נציג האוצר. הוא ידבר על שווי השימוש, כמובן, כמה זה עולה לנו, אבל אני מבקש שבמיוחד תיתן תשובה לידידנו מר זיני.

אבל ברשותך, בועז, חבר הכנסת זיו הוא חבר הכנסת חשוב ממפלגת הגמלאים. יש לו שאלה קטנה בנושאים שהוא מטפל בהם.

##### יצחק זיו:

הנושא שאני רוצה לדבר עליו הוא ציי הרכב, מאחר שהדיון מתייחס לליסינג: האם לא חשבתם שבכל הנושאים האלה של הרכבים המוסדיים, בריאות, חיסכון באנרגיה ובטיחות צריכים להיות במקום הראשון? האם אי-אפשר להעביר את כל כלי הרכב לגז? מבחינת הבריאות, התוצאה תיראה בהמשך, מבחינת חיסכון באנרגיה, הדברים ברורים, ובטיחות – ברור שלכל חברות הליסינג יש בטיחות, ואני מניח שזה ברמה הגבוהה ביותר.

אני יודע שהשימוש בגז מוריד את העסקאות על הדלק, אבל בהמשך הדרך כל מה שקשור לבריאות ולחיסכון ובאנרגיה ישתפר, ואם הבריאות תעלה, יהיה לנו חיסכון שיתבטא לאורך זמן.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת זיו, הנושא הזה חשוב ומורכב מאוד. אני מבקש לא לגעת בו כרגע, נייחד לזה דיון.

בועז סופר:

אענה במשפט אחד, לא יותר. כל טכנולוגיה או רכב שיפחיתו משמעותית את זיהום האוויר – נעודד אותם. טכנולוגיה או רכב או דלק שלא יעשו את זה, לא נתמוך בהם. אם גז יהיה ירוק, נתמוך בו. אם לא, לא נתמוך בו.

##### יצחק זיו:

נעשית בדיקה בנושא הזה?

בועז סופר:

כן.

היו"ר משה כחלון:

נייחד לזה דיון נפרד, הנושא חשוב מאוד. בבקשה, בועז.

בועז סופר:

כמה הערות קצרות, האנשים פה התבלבלו. חבר הכנסת מרציאנו, דיברת על חברות הליסינג – ואני מדגיש זאת: אכן, הגיל הממוצע של הרכב בקרב חברות הליסינג, בקרב משתמשי חברות הליסינג, ירד. אז מה, יש עוד צרכנים. הרכב ממשיך את חייו, ולכן זה ממש לא רלוונטי אם הרכב היה ב"סלקום" שלוש שנים או חמש שנים. דיברת על הצרכן הסופי, הצרכן הסופי לא רואה מזה כלום.

אכן, הגיל הממוצע בקרב הסקטור העסקי ירד. אז מה? הנתונים מראים שבעשר השנים האחרונות עלה הגיל הממוצע של הרכב הפרטי מ-6.4 שנים ל-6.9 שנים, למרות הרכישות המוגברות של חברות הליסינג.

שנית, לגבי דברי ידידי מר גלילי, שאמר שהם קונים מה שהיבואנים מציעים. נכון. אני לא משווה, חלילה, אבל אם אני ממש אתעקש, אני יכול לקבל DVD שקוראים לו "בועז" מסין. חברות ליסינג מבקשות מהיבואנים שיביאו כלי רכב מסוג מסוים. היבואנים, עם חברות הליסינג, עושים את העסקה הכדאית להם. זה ממש לא עניין שלנו. אבל לומר שהחברות קונות רק מה שבחצר היבואן, זו קצת היתממות.

לעניין שווי השימוש: במיקרו אני תמיד מפסיד. מר זיני דיבר מלבו, ואמר דברים על מר סופר שאומר כך או אחרת, והם רק אנשים עמלים קשי יום. אין לי שום דבר רע להגיד על זה, אבל זה ממש לא רלוונטי. יש רכב צמוד. לטעמנו, ואני חושב שכך צריך להיות לטעמו של כל אחד, הרכב הצמוד צריך להיות ממוסה ריאלית. אני לא רוצה להעדיף ולא לא-להעדיף. אנחנו מבקשים לייצר מצב שבו כל תחום, כל סקטור, כל סוג עיסוק, יהיו ממוסים ריאלית. אם צריך לעודד אביזרי בטיחות, אנחנו מעודדים. אם לא צריך לעודד, לא נעודד.

לעניין שווי השימוש, אני לא יכול לציין במה מדובר, כי הנושא אפילו לא הוצג לשר. אציג את המספרים, עובדתית. מהחישובים שלנו עולים הנתונים הבאים: הרכב השכיח בקרב משתמשי הרכב הצמוד הוא רכב 1,600 אוטומט, בקבוצה 2. הוא מהווה כ-60% מכלל כלי הרכב הצמודים. שווי השימוש בגינו הוא 1,330 ש"ח. זו הזקיפה. אם נתרגם את זה לעברית: כל אחד משלם בהתאם לשיעור המס שלו. אם שיעור המס הוא 20%, משלמים 260 ש"ח. אם שיעור המס 50%, משלמים כ-650 ש"ח.

בעברית עוד יותר מדוברת, מבחינת מערכת המס, האדם משלם לנו הלכה למעשה 660 ש"ח בחודש. כל אחד יכול לבדוק כמה הוא מוציא על דלק. חבל להכביר מילים. השווי הריאלי לטעמנו הוא פי שלושה.

מכיוון שזה לא הדיון, שווי השימוש, אין פה שום הצעה קונקרטית,

רונית תירוש:

פעם זה היה פי שניים, עכשיו זה פי שלושה.

יוסי זיני:

הוא לא אומר את כל האמת.

בועז סופר:

סליחה, אני לא הפרעתי לך. גברתי, אנחנו אומרים מספרים ברורים מאוד. בדיון ספציפי אני מוכן לפרט, לא אגזול מזמנה של הוועדה. לגבי רכב מקבוצה 2 זה פי שלושה, לגבי רכב בקבוצה 7 זה קצת פחות, לגבי רכב מקבוצה 1 זה קצת יותר. אבל זה לא הנושא. העניין הוא שהפער עצום.

יש כאן בלבול משמעותי מאוד. בוועדת הכספים שאל אותי חבר הכנסת אורון: מר סופר היקר, איפה הייתם כל השנים. אמרתי לו: אין לי תושבה אינטליגנטית. אני מסכים עם אדוני: אכן נרדמנו בשמירה, ולא משנה אם זה אני אישית או המערכת כולה. שווי השימוש, משום שהוא נמוך כל כך, יצר עידוד לרכב הצמוד.

החסרונות של הרכב הצמוד הם עצומים. למה? ברכב הצמוד, למשל, עליית מחירי השימוש – לא אכנס לענייני דלק או הגבלות קילומטרז' וכו' – בתחום זה אנחנו כממשלה מתקשים להשפיע. גם אם אוריד את מחירי התחבורה הציבורית, לא אשפיע. גם אם אפתח מערכת להסעה המונית, לא אשפיע. גם אם לא אמסה אופניים או קטנועים, לא אשפיע.

רונית תירוש:

אם תפתח תשתית למערכות נוחות נגישות, למה לא?

בועז סופר:

אפשר לעמוד בכניסה לכל עיר במדינה ולהסתכל על כלי הרכב הצמודים, גם בסקטור הציבורי, שנכנסים לעיר. אם ב-10% מהם יש יותר מנהג אחד, זה יהיה הישג מדהים. כי מרגע ששילמתי את הסכום החודשי, אני לא מבין למה אני צריך להתחלק, או לעשות חשבון של נסיעה נוספת. מבחינת המשק זה מצב שבו האדם בכלל לא צריך להתחשב בעלות הנסיעה השולית. גם אם אלו שעות 17:00-20:00, שעות הלחץ, זה לא נורא, זה יעלה עוד קצת דלק. הפן הכלכלי פה – וזה באמת לא קשור לחברות הליסינג – משמעותי מאוד.

אומרים לנו שאנחנו רק רוצים את המס. אמרתי לחבר הכנסת מרציאנו, וגם בוועדת הכספים אמרתי זאת וגם מנהל רשות המסים: בהנחה שנביא את זה לשר וזה יאושר, אין לנו שום כוונה לקבל את זה כתוספת מס. זה לא מעניין אותנו. אנחנו רוצים להסדיר את המיסוי הריאלי על הענף. זה אומר שעם הממשלה והכנסת נמצא על מה להוציא את הכסף. לא זאת הבעיה שלנו.

אבל המיסוי לא ריאלי. בחברת "קונברס", לצורך העניין, נוהגים כמו מרבית העוסקים שאני מכיר – ולא משנה אם זה היי-טק: מציעים לעובד הפחתה משכרו בתמורה לרכב צמוד. לכאורה כולכם תגידו מה הבעיה? אין בעיה, יש בעיה קטנה. אם המיסוי היה ריאלי זה לא היה קורה, או זה היה קורה רק במחצית מהמקרים.

למה זה חמור כל כך? כי המשק נמצא בסיטואציה שבה המעבידים אומרים לעובד: בוא נעשה דיון שכר: במקום שאתן לך תוספת שכר, אתן לך רכב. נניח שהמעביד אדיש, הוא לא מרוויח ולא מפסיד: הוא נותן לעובד רכב, העובד נהנה יותר, משווים את תנאיו מול מפעלים אחרים בסקטור הזה או מול סקטורים אחרים. מצוין. על חשבון מי זה? על חשבו כלל אזרחי ישראל. זה לא הכסף שלי ולא של אבא שלי. הכסף באוצר הוא של אזרחי ישראל. כלומר, אם אנחנו מפסידים מיליארד ש"ח, אתה יכול לבוא בדרישה לגיטימית לחלוטין ולדרוש להוריד את מס הקנייה, כדי שכל אזרחי ישראל יוכלו ליהנות מרכב זול יותר. זו דרישה מצוינת, אין לי בעיה אתה.

נאמרו פה מספרים: 250,000 ש"ח משתמשים ברכב צמוד. אנחנו קצת מתבלבלים. יש כמעט 3 מיליון שכירים, בסך הכול 10% מהם בעלי רכב צמוד. להפוך אותם לאושיות מדינת ישראל, שאסור לגעת בהם, חלילה? אני מזכיר, 90% מסבסדים 10%. אלו המספרים.

יוסי זיני:

אתה יודע כמה אני מסבסד?

היו"ר משה כחלון:

מר זיני, נוסף על הזכות לתת לך רשות דיבור, אני גם יכול להוציא אותך.

בועז סופר:

אנחנו, עם משרד התחבורה, רוצים להסדיר את הענף. נכון, משרד התחבורה מתמקד יותר בחברות הליסינג, אבל אין לי עניין בנושא חברות הליסינג, לא לכאן ולא לכאן. דיברו כאן אנשים שמבינים יותר ממני בתחום הזה. אני מבין במסים ובכלכלה. יש פה בעיה, קצת ישנו – בעמידה או בישיבה.

ושוב, התחלופה בין השכר לרכב יוצרת מצב שהעובד כעובד אומר לעצמו: מה מר סופר מקשקש, אם יורד משכרי סכום כלשהו, ונוסף על כך אני ממוסה, בעצם אני משלם 2,000 ש"ח בחודש, או בהתאם לרכב. אבל זה לא עניין שלי. כי מרבית הסכום, חלק הארי, זה בינו לבין המעביד שלו. למה אני צריך להיות בתמונה? אבל אני עצמי הכנסתי את עצמי לתמונה. אני אמרתי להם שיערבבו אותי. מי שזוכר, ועדת בן שחר קבעה ב-1975 שכל רכיבי השכר יהיו ממוסים, שומו שמים. הכול ממוסה. יש דברים שהם קצת יותר חשובים מלבוא ולדבר על נטל מס כזה או אחר. זה עניין של שוויון, של צדק.

חלילה, איננו מנסים לפגוע באף אחד, העלאת נטל המס בכלל לא רלוונטית. התחייבנו מראש שלא יועלה נטל המס. אכן, לגבי הסקטור הספציפי הזה, אלו המספרים. אני לא מדבר על שום תוכנית אופרטיבית, כי אין תוכנית, אין אישור שר וכו'. אבל אלו המספרים: פי שלושה, פי שניים. גם אם תגידו שזה לא פי שלושה, שזה פי 1.5 – עדיין המספרים מדהימים. אם הוועדה רוצה, אני מוכן לעשות מצגת שלמה בנושא, באישור השר, כמובן.

היו"ר משה כחלון:

אני מודה לך על הדברים. אף שלא זאת הוועדה הנכונה, הטרחת את עצמך וכיבדת אותנו בנוכחותך ובהבהרת הדברים. חברת הכנסת תירוש, בבקשה.

רונית תירוש:

קודם כול, תודה רבה. אני מתנצלת אם אחזור על דברים שנאמרו בהיעדרי. כמו כל חבר כנסת, אני רצה מוועדה לוועדה. למען הגילוי הנאות, בעלי עוסק בהשכרת רכב, ואני חושבת שיש לו איזה פלח בליסינג, קטן מאוד אם בכלל, אבל זה בשביל הגילוי הנאות.

אני די חשדנית לגבי הסיבות שהאוצר מונה,

##### אליהו גבאי:

שלא ישאלו איך הרשית לעצמך לשבת כאן.

רונית תירוש:

אני חברת ועדה. לגבי הצבעות, אעשה מה שהיושב-ראש יגיד לי.

היו"ר משה כחלון:

זה דיון פתוח, את יכולה לדבר, אין שום בעיה. בוועדות סטטוטוריות את לא יכולה,

רונית תירוש:

אני די חשדנית לגבי יוזמות של משרד האוצר, מתוך התנסות של חמש שנים בעבודה מולכם. יש לי תחושה קשה, שכל ההסתכלות, כל הנימוקים – כולל הנימוקים שמשרד התחבורה מעלה – נעשים דרך החור שבגרוש. זה לגיטימי, זה תפקידו של משרד האוצר. אבל בעצם באים לתקן עוולה אחת ויוצרים עוולה מהצד השני. מדברים על כך ש-90% מהאזרחים מסבסדים 10%. אני לא יודעת אם אלו המספרים, אבל בטוח שהרוב מסבסד, כנראה. אבל רוצים לתקן את העוולה הזאת, ויוצרים עוולות אחרות.

קודם כול, אני לא רואה פסול בתפיסת שווי השימוש כהטבה – הטבה בשכר, לא רק במס. מדובר בשכירים, אני לא רוצה להתייחס רק להיי-טק, ששם השכירים מרוויחים יפה מאוד. יש עוד שכירים, ששכרם לא מי יודע מה, כולל עובדי מדינה. אני חושבת שההטבה הזאת היא הטבה ראויה.

שנית, ברגע שנעדכן את ההטבה הזאת, כדי שרשויות המס יגבו את החלק הראוי – ניצור עוולה מהצד השני. לא צריך להקל ראש בכך. כל השיקולים שמעלה משרד התחבורה – אני חושבת שכל שיקול כזה הוא הפיך, וניתן לו פתרון. ראשית, לדעתי חלק מההערות לא נכונות. כשמדברים על כך שחברות הליסינג משחררות כלי רכב ברמת תקינות או בטיחות נמוכה, בעיקר בשנה השלישית – אני חושבת שזה לא נכון. יש קציני בטיחות. אני חושבת, אני ואמרת זאת בזהירות, שאפילו חל עליהם דין פלילי אם הם נותנים דוחות כוזבים. זה התפקיד שלהם. אוי ואבוי אם הם ייתנו דוח שקובע שהרכב תקין לחלוטין כשהוא הוזנח ואז נמכר לציבור הרחב.

אני מסכימה עם מה שאתם מבקשים, שיהיה רישום אם הרכב החליף בעלות מחבר כנסת אחד לאחר, למשל. שיהיה רשום, אין לי שום בעיה, גם אם זו עוד יד ברכב. אני חושבת שזה נכון וראוי. אבל בכל הדברים האחרים אני כופרת.

אני חשובת שיש פה לא רק קהל שבוי, הנהגים שנוהגים בכלי הרכב הללו; אלא יש גם קהל שבוי בקרב כל חברות הליסינג. אפשר, והמדינה בוודאי יכולה, לביא בחקיקה או בתקנות הרבה דברים שרוצים לתקן – עוולה כזאת או אחרת או קושי כזה או אחר.

רשמתי לפני את נושא האבזור. נאמר שאנחנו עובדים על-פי תקן אירופי. אפשר להחליט שלא נותנים רישיון לחברת ליסינג אם היא לא עושה כך וכך.

קריאה:

היום לא צריך רישיון לפתוח חברת ליסינג.

רונית תירוש:

אז את זה צריך לתקן. את זה צריך להביא בחקיקה. ובמסגרת הזאת יש להחליט מה זה מחייב. אני חושבת שהבעיה הזאת הפיכה.

דבר אחרון שאני רוצה להתייחס אליו הוא הערה שעלתה כאן, שמי שנוהג בכלי הרכב הללו לא מרגיש אחריות, כי חברת הליסינג צריכה לתקן את התיקונים. זה ממש לא נכון. כמנכ"לית היתה לי השתתפת עצמית ברמות כאלה ואחרות בכל פגיעה שהיתה ברכב. לכן אני חושבת שהטיעונים של משרד התחבורה הם טיעונים הפיכים, ואפשר לעגנם בחקיקה כזאת או אחרת. ולגבי משרד האוצר, לא צריך לעוט בכל פעם שרואים ששכיר אולי נהנה מהטבה כלשהי. זה לגיטימי לחלוטין, וככל שאוכל לגעת בצד הזה של נושא הליסינג, אתמוך בעובד.

היו"ר משה כחלון:

תודה.

בועז סופר:

ברשותך, גברתי, החשדנות מובנת וטבעית. אם לא היית חשדנית, הייתי אומר שמשהו לא בסדר. זה בסדר. אבל בהיבט הזה אמרנו בצורה גלויה, מנהל רשות המסים אמר זאת: כוונתנו לא לגבות יותר מסים מהציבור.

רונית תירוש:

אני לא מאמינה.

בועז סופר:

זכותך.

היו"ר משה כחלון:

היא גם אומרת לו באופן ישיר: אתה גובה מזיני עוד 300 ש"ח, מה זה משנה איך אתה קורא לזה? אל תקרא לזה מס. זיני ישלם כסף.

בועז סופר:

אני מבקש שיובהר. כוונתי שנטל המס לא יעלה. יכול להיות שמר זיני ישלם עוד 300 ש"ח, אבל גב' כהן תשלם פחות.

רונית תירוש:

תביאו זאת הא בהא תליא, אם זה לא לטובת מס, תביאו מייד הוזלה במס קנייה או בכל דבר אחר.

בועז סופר:

סגרנו.

רונית תירוש:

נראה.

בועז סופר:

החשדנות מובנת, אבל אין לה מקום. לעניין הבטיחות, אומר רק את הדבר הכלכלי, ואני באמת לא מבין מספיק בבטיחות: יש בעיה במודל העסקי. תזרים המזומנים של חברות הליסינג הוא קבוע. הם יודעים בדיוק כמה יקבלו. כשהתחרות סבירה, אפשר לשמור על הוצאות ברמה זו או אחרת, ואני לא בודק כרגע אם זה הוצאות על בטיחות או על דברים אחרים. כשהתחרות הופכת להיות קצת פרועה מדי – ובין היתר זה קורה אם הביקוש מתרחב בלי שיש לזה קורלציה מתאימה של היצע איכותי – נוצר מצב שחברות הליסינג היותר גדולות ויותר מסודרות, ולא אציין שמות, נאלצות להתחרות עם החברות הקטנות יותר, שמתחילות לחסוך בדברים הקטנים שהאנשים הזכירו.

זאת הבעיה במודל העסקי. אף אחד ממנהלי חברות הליסינג לא פועל מרוע לב, הם לא רוצים שייסעו ברכב לא בטיחותי. אבל יש כאן ביקוש יתר מלאכותי, והוא נגזר רק מהמס, לא משום דבר אחר.

רונית תירוש:

אני כופרת גם בזה, בסיפה.

בועז סופר:

כפירה אוטומטית, אני מבין.

היו"ר משה כחלון:

תודה. חבר הכנסת שנלר, לשעבר מנהל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

עתניאל שנלר:

אני רוצה להודות לנציג האוצר. גמרתי פרק איך גומרים אתו עסקים. תפסנו את העסק.

בועז סופר:

אולי לא אהיה פה מחר.

היו"ר משה כחלון:

כל זמן שהוא לא צריך לשלם, אפשר לסכם מה שרוצים.

אבשלום וילן:

מידע אישי, זאת רק ההתחלה. חכה שתראה את זה בכתובים, לא תאמין שעל זה הסכמת.

בועז סופר:

בפעם הקודמת אתה חזרת בך, חבר הכנסת וילן.

עתניאל שנלר:

אני מאוד מאוד מכבד את עובדי המדינה, ולכן אני בוודאי לא מתכוון לומר שום הערה צינית בהקשר הזה. אני רוצה להתחיל דווקא בברכות למשרד התחבורה. העובדה שמשרד התחבורה מנסה לשמור על האיזון בין תפקידו של הרגולטור לבין כוחות השוק – וכל זה בעידן של הפרטה, בעידן של תחרות – זה דבר נכון. צריך לדעת מתי להיכנס. ככלות הכול, התפקיד הראוי, של ממשלה, להערכתי, הוא להשתדל להתערב מה שפחות על מנת שהמדינה תתנהל כמה שיותר טוב. זה רגולטור. עוד שנה או פחות שנה, בעיני בזמן הנכון צריך להתערב, ועל כך אני רוצה לברך את משרד האוצר ואת משרד התחבורה, על הזמן שבו הם נכנסים לעניין הזה.

עלו בדיון היום שתי נקודות, ואתייחס אליהן בקיצור נמרץ. ראשית, הסדרת הענף: אין לזה שום קשר, לכאורה, לדיון האחרון. יש לזה השפעות, אבל זה בשני מישורים שונים.

בשתי הדקות שאדבר, לא אסקור מהן ההצעות להסדרת הענף. יש אנשים רציניים במשרדים, אנשי מקצוע, והם צריכים למצוא את האיזון, כולל אינטרס היבואנים, כי צריך לדאוג שהענף הזה ימשיך להתפתח ברמה גבוהה, והיום הוא נותן היום שירות ללקוח ברמה גבוהה, עם כל המשמעויות של זה. צריך למצוא איזון גם עם חברות הליסינג, עם המוסכים, עם חברות הביטוח, עם הצרכן הפרטי, עם הצרכן המוסדי – הרי יש כאן איזון כלכלי בין כולם, וצריך למצוא זאת. אי-אפשר לירות כאן היום בלי לבדוק את ההשפעות על המערכת כולה. המערכת כולה צריכה לחיות נכון, באיכות גבוהה.

הערת מבוא נוספת, כל נתון שאנחנו מקבלים, בכל הוועדות, נדמה לי, הוא תמיד נתוון מטעם. איך אפשר לומר שהרכב נהיה צעיר יותר כשהוא נהיה מבוגר יותר, כך לפחות לפי הנתונים שהגישו לנו. כתוב כאן שב-2004 הגיל הממוצע היה 6.9 וב-1997 הגיל היה 6.3. אולי זו טעות סופרים, אבל דבר אחד ברור: כל אחד מזין את הנתונים שהוא רוצה כדי לקדם את האינטרס שלו. בסדר, אנחנו רגילים לזה.

אני רוצה להציע שני דברים בסיסיים. ראשית, בהסדרת הענף אני מציע שמשרד התחבורה ומשרד האוצר ירכזו נהלים. לפעמים אין ברירה, ובהסדרת ענף צריך לייצר כמה תקנות או נהלים ברורים מאוד, גם אם עד היום נמנעו מלעשות זאת. למשל, ואני לא אומר שזה צריך להיות כך, תקנה שקובעת שאביזרי הבטיחות ABS וכריות אוויר, שהם מעבר לתקינה הנדרשת ביבוא רכב, יהיו מחויבים. כי כל הציבור, בעיניים עצומות, לוקח את כלי הרכב כי זה חלק מהשירות, אז בחברת ליסינג אנחנו דורשים רמה גבוהה יותר, והם לא יהיו רשאים לתת רכב ברמה נמוכה מהמינימום הזה. אם אני טועה, תחליטו על דבר אחר, אבל בכיוון הזה.

לגבי קצין הבטיחות בהפעלת צי רכב, בין שזה בחברה המקבלת את הצי מחברת הליסינג ובין שזה בחברת הליסינג, בהיבטים כאלה או אחרים: צריך חובה ובקרה על הדבר הזה.

חוה הזכירה שימוש במוסכים מורשים ולא מוסכי רחוב, בכל היבט שהוא, ושימוש בחלקי חילוף מקוריים ולא מרכב גנוב, ולא חלפים שתוקנו אחרי total loss. צריך לבדוק דברים מהסוג הזה, כי הצרכן רואה בחברת ליסינג כמעט יבואן. הוא רואה בה דברים נפלאים: איכות, שירות, רמה גבוהה. צריך לראות איך זה משפיע על הכול.

למשל, הטסט השני מהשנה הראשונה. שוב, משום שהציבור מקבל שירות, צריך לתת כאן רמה גבוהה יותר. אדוני היושב-ראש, אני מבקש להציע זמן מסוים שבו משרד התחבורה והאוצר, עם כל הגורמים יעשו עבוד מטה מסודרת, כי צריך למצוא איזון. אחר כך הם ייתנו הצעה מסודרת, על מנת שהצרכן והמשק יקבלו את מה שמגיע להם. נדמה לי שכל נושא הליסינג הוא דבר שראוי לעודד. בתוך שלושה חודשים אפשר לבקש את הצגת הנושא.

לעניין הנושא הכלכלי. אני לא בטוח שייקור כלשהו מעודד נסיעה בתחבורה ציבורית. אני מאוד בעד תחבורה ציבורית ועידודה, עסקתי בזה הרבה שנים. אי-אפשר כל דבר לתלות בעידוד השימוש בתחבורה ציבורית. השימוש בטיעון הזה, אני לא בטוח שהוא נכון בהקשר הזה. אי חושב שייקור כאן יכול לפגוע לא רק בשוק הליסינג, אלא יכול להעלות על הכביש דווקא כלי רכב ישנים יותר, ברמה נמוכה יותר, ויכול להיות שנראה פחות בטיחות כי ייקרנו את הליסינג. אינני יודע. יש גם סיבות אחרות. אני בהחלט חושב שהטיעונים שהעלית ראויים, מר סופר.

בועז סופר:

בעשר השנים האחרונות לא היה גידול – אבל סליחה, אני מתנצל.

עתניאל שנלר:

אני מציע שבמקביל תיערך בדיקה שתמצא את האיזון. נתת רמזים חיוביים מאוד, שלא בהכרח הצרכן הפרטי הוא שיישא בעניין, אבל מישהו ישא בנטל. גם כאן צריך דיון מובנה עם פתרונות. כשאומרים "עליית מחיר" או "תוספת כסף", כולם כועסים. אפשר לסדר את זה כך שאף אחד לא יכעס.

לסיום, אני מציע שיהיו שני דיונים נפרדים, דיון אחד בנושא הסדרת הענף – כאן זה צריך להיות בהובלת משרד התחבורה, מטבע הדברים; דיון אחר, עם משרד האוצר, בנושא התעריפים והמסים, בתיאום עם כל החברים כאן.

קריאה:

בועז שאל למה: כי עובד היי-טק, שנוסע היום ברכב חדש,

היו"ר משה כחלון:

סליחה.

בועז סופר:

יש עוד עובדים חוץ מהיי-טק, אבל אני לא רוצה להרוס לכם את התיאוריה.

היו"ר משה כחלון:

סליחה. חבר הכנסת גבאי, בקצרה בבקשה. אחר כך חבר הכנסת חסון. אחר כך ידבר מנכ"ל חברת "יוניון מוטורס", מיכה כרמון וחבר הכנסת אילטוב. נציג איגוד המוסכים ידבר אחרון, ובזה נסכם את הדיון. כמובן, הדיונים ימשיכו, ועדת הכלכלה פתוחה בפני כל מי שרוצה לבוא, להיפגש, להעביר חומר.

##### אליהו גבאי:

אדוני היושב-ראש, קודם כול, אני רוצה לברך ולחזק את ידיהם של אנשי המס, שרוצים להסדיר ולעשות חלוקה הצודקת של המס על צרכני הרכב. אנחנו יודעים שבעבר העשירון העליון קנו מכוניות ארבע על ארבע, כלי רכב מפוארים, והם לא שילמו עליהם מס, זה היה כמו רכב מסחרי. עד שאנשי המס התעוררו, הם ראו שדווקא האמידים, בשכבה העליונה בעם, לא משלמים מס ודוהרים על הג'בלאות. אז צריך לעשות סדר, כדי שיהיה צדק בחלוקת המשאבים.

שנית, לנושא הבטיחות ולדרישה שהשוק לא יהיה פרוע בליסינג. צריך להיות שוק מוסדר. ואכן, טוב עשה משדר התחבורה שלקח את העניין לידיים כדי לקבוע נוהל, כדי שלא כל מי שהדבר עולה על דעתו יקים חברה. חייבים קצין רכב, מהנדס, אביזרים, תיקונים – צריך לעקוב אחרי כל חברה לראות אם היא עומדת בתקנים הדרושים. למשל, אם יהיה כרטיס מלווה לרכב ויהיה כתוב מי אחראי לבטיחות ומתי עברו בדיקה, כמו שיש במעלית בכל בית, בדיקה תקופתית – זה חשוב. אלו כלי רכב שמעורבים הרבה בתאונות דרכים, כך אני מבין כאן, מן הראוי שיהיה קצין מלווה שעושה בדיקה תקופתית, והוא יחתום על תעודת הזהות המלווה את הרכב.

ועוד: אכן חשוב שיהיה האיזון בי מעורבות לבין התערבות, וכמו שאמר משרד התחבורה, לא בכל דבר רוצים להיכנס לניהול. אבל חייבים סדר בחברות האלה, שהולכות ומתפתחות, כדי שכל אחד ידע שזו תעודת הזהות של החברה שקיבלה את הרישיון – מה נדרש ממנה, מה היא נותנת לציבור, ומה הציבור מקבל.

##### יואל חסון:

אני חייב לומר שהדיון הזה היה מאוד מעניין, ומאוד חשוב, לדעתי, כי האינטרס של חברות הליסינג ושל כל הגורמים האחרים כאן הוא שיגיעו להסדרת הענף. אני חייב להתייחס לסבסוד. כל המשק הזה מסבסד אחד את השני. יש דוגמאות של סבסודים הדדיים: תשלומי הביטוח הלאומי של אותו קהל שנהנה מהחגיגה, כביכול, מסבסדים גורמים אחרים, שמשלמים פחות. אם ניכנס לזה כטיעון, טיעון הסבסוד, אתה לא תצא מזה מי יודע מה, אנחנו כן נצא מזה. לכן אני לא חושב שזה הטיעון הנכון.

אני חייב לומר משהו. יכול להיות שלשיטתך, משום שנרדמתם, כמו שאמרת, היתה חגיגה. אולי אנשים חגגו והרוויחו הרבה, וכולם נהנו. או לי אנשים חגגו וכולם נהנו. גם אם עכשיו התעוררתם, התחושה היא – ואני אומר זאת מנתונים ראשוניים, ויהיו דיונים ארוכים – שיש כאן ענף מתרחב, מצליח, ואולי יש נתונים שיותר ויותר אנשים רוצים להיכנס לשירות הזה, אבל שמישהו מנסה עכשיו להגיד: חגגתם יותר מדי, נגרור אתכם אחורה, תירגעו, נקשה עליכם.

מצד שני, הדברים שהעלית, חלקם שכנעו אותי. חלקם היו מעניינים בעיני. גם אם עכשיו התעוררתם, וגם אם עכשיו צריך לעצור את החגיגה, או להצניע אותה – בואו נלך בהדרגה. בואו נבדוק את ההשלכות. בישיבות הבאות ארצה לבדוק מה יהיו ההשלות על חברות הליסינג, מה יהיו ההשלכות על אנשים שיש להם עסקים והם עובדים. אם תהיה ירידה משמעותית שתגרום לקריסה של חברות הליסינג, או אם תהיה החזרת כלי רכב המונית – אני לא יודע מה יהיה נכון.

אני שמח שהתעוררתם, אבל אני חושש זה יגרום לתמותה של גורמים אחרים. לכן גם אם עליתם כאן על משהו, כדאי שתסבירו לנו, בישיבות הבאות, מה יהיו ההשלכות על האנשים הפרטיים ומה יהיו ההשלכות על החברות. תצטרכו לגרום לכך שלא תהיה כאן מכה מיידית שתגרום לנזק, אולי יותר מהתועלת. תודה.

היו"ר משה כחלון:

מיכה כרמון, בבקשה.

מיכה כרמון:

למען הגילוי הנאות, אנחנו יבואני "טויוטה" בישראל, אבל מעבר לכך אני חבר באיגוד יבואני הרכב, ובתוקף תפקידי זה הגעתי לכאן.

אני רוצה לפתוח מעט את הזווית לחברי הוועדה. כמו חברי, אני מברך מאוד על היוזמה לסדר את הענף בצורה כזאת או אחרת, אבל בזמן הקצר שעומד לרשותי אני מוכרח להודות שאני לא עומד לעשות לכם את החיים קלים יותר, כי אני עומד לסתור כמה מהדברים שנאמרו כאן, ועל הדברים האחרים אטיל אור מזווית אחרת.

אתייחס לשלוש נקודת שלנו, כיבואנים, כאיגוד יבואני הרכב, מפריעות ביום-יום. ראשית, האוצר, בראשות בועז סופר ידידי הטוב,

בועז סופר:

האוצר הוא בראשות אברהם הירשזון.

מיכה כרמון:

במקרה הזה הוא בראשותו של בועז.

היו"ר משה כחלון:

הכיסא של אברהם, הראש של בועז.

מיכה כרמון:

רוצים או לא רוצים, הם קובעים את מחירי מרבית המכוניות במדינה. זהו רגולטור שקובע את המחירים. נקודה. משום שנאמר כאן, אם 70% מהמכוניות מגיעות לליסינג ו-60% מתוכן הן 1,600 אוטומטי – אני לא בדיוק רואה יבואן שלא רוצה להשתתף בחגיגה.

קחו אותי, למשל, שמביא מכונית שנחשבת איכותית ויקרה בעולם, אני הולך ליצרן ומחפש את הדרך להיכנס עם מכונית 1,600 אוטומטית לקבוצה 2. ומכיוון שאת היצרן אני מעניין מעט מאוד, אנחנו מתחילים לראות מה אפשר להוריד מהמכונית כדי להיכנס לקבוצה 2.

חוה בן ארי:

כל הכבוד.

מיכה כרמון:

לא יעזור שום דבר.

היו"ר משה כחלון:

אני חייב לציין שאתה אדם הגון.

מיכה כרמון:

תודה. הנה אני אומר את הדברים כמו שהם. ידידי הסתובבו סביבם. אעשה כל מאמץ להיכנס לקבוצה 2. אם בועז, בנעליו של שר האוצר, הוריד את קבוצת שווי השימוש לפני חודשיים מ-122 ל-120.5, אנחנו כמעט נחנקנו עם זה, ומייד חיפשנו איפה עוד אפשר להוריד, כדי שבעצם לא ניתן שיקים על כל מכונית שאנחנו מוסרים.

כך שהרגולטור קובע את מחירי המכוניות במדינת ישראל. לפכות בועז יעיד שזאת לא הפעם הראשונה שהוא שומע את זה ממני. אגב, מה שנכון לקבוצה 2 נכון לכל הקבוצות, מן הסתם.

הנקודה השנייה היא החזקת המכוניות, תחזוקת המכוניות: כאן אני מדבר גם על חברות הליסינג וגם על כל ציי הרכב, כמו שאמרו ידידי. הם עובדים על-פי נוסחת המספרים הגדולים. ואם אני מוכר פילטר שמן, שאני מסבסד אותו ולא מרוויח עליו אגורה, ב-35 ש"ח – והם מוצאים פילטר ב-8 ש"ח, בשבילם, אם מכפילים את ההפרש ב-20,000 מכוניות או ב-30,000 מכוניות וארבעה טיפולים בשנה – זה הרבה כסף. בשבילי זה הרס של המנוע, זה הרס של כל האוטו מההתחלה ועד הסוף.

אבל למה לדבר על הפילטר, שמקלקל את המנוע? נדבר על רפידות בלם, נדבר על צלחות בילום, שמגיעות מכל העולם במחירים אפסיים, וכאילו מתחרות אתנו. אני לא מאפשר למוסכי הרשת שלי לעשות את הדברים האלה, והם יכולים לעשות כל מה שהם רוצים.

יותר מזה, אנחנו כיבואנים מנסים להילחם בתופעה הזאת. כל יום צץ איזה יבואן מזוודה, מה שנקרא, שנוסע למזרח הרחוק, קונה פריטים כאלה ואחרים במחירים אפסיים, ומציף את השוק. עד שהרגתי אחד, קמו חמישה אחרים.

מעבר לזה, דיברתם על אמצעי בטיחות. אם מישהו עקב אחרי בתקופה האחרונה, אני בעיתונות ובטלוויזיה בקמפיינים שונים למלחמה בנגע תאונות הדרכים. אבל תבינו, רבותי, כריות האוויר וה-ABS, שכולנו מדברים עליהם, זה פיפס בתוך אביזרי הבטיחות. מה לגבי אזורים סופגי אנרגיה, מה שנקרא – פגושים, מכסי מנוע? אתם יודעים שיש להם תפקיד חשוב ביותר במניעת תאונות דרכים, מניעת פגיעה קשה? אתם יודעים כמה?

עתניאל שנלר:

מה זה קשור לדיון כאן? יש תקינה, זה חלק מהתקינה. אתה מביא מכונית טובה ובטיחותית, אנחנו מכבדים את זה, אבל זה לא קשור לדיון כאן.

מיכה כרמון:

זה קשור.

קריאה:

זה קשור מאוד.

היו"ר משה כחלון:

סליחה. אתה אומר כאן דברים חשובים. אני לא יודע בכמה דיונים נוספים ישב פה מר סופר, לכן הדברים חשובים, ואם צריך לגלוש בזמן נעשה זאת. כשאתה מדבר על מכסה מנוע, אני מניח שאתה מתכוון שהוא סופג את האנרגיה הקינטית בתאונה.

מיכה כרמון:

אני מוכרח להודות שהופתעתי שידידי מאיגוד המוסכים לא העלו את הנקודות האלה. גם מהתיקון הבטוח לא העלו את הנקודות האלה. הנקודות האלה הן בעוכרינו. נכון, מכסה מנוע יעלה אצלי 2,000 ש"ח ובשוק יהיה מכסה מנוע ב-500 ש"ח. אני רץ למעבדות להוכיח שמכסה המנוע ההוא דק יותר בעובי הפח, אין לו כל התומכים שאמורים לספוג את האנרגיה ולהציל לחיי אדם. זה לא רק הדגל של כריות הבטיחות.

מקסים אללוף:

לא צריך מעבדה בשביל זה.

היו"ר משה כחלון:

מקסים, בקריאות הביניים כבר עברת את חברי הכנסת.

מיכה כרמון:

אצלנו, היצרן אוסר עלינו להשתמש בחלפים שמניתי, אבל חברי בציי הרכב – ובעניין הזה, כיוון שאין חקיקה מתאימה אני מבין אותם – מתקנים את המכוניות, מוכרים אותן ונותנים להן להמשיך לנסוע.

חוה בן ארי:

גם היבואנים משתמשים ב-50% מהחלפים שלהם בחלפים כאלה.

מיכה כרמון:

לא אנחנו, לפחות. אני לא יודע על מי את מדברת.

קריאה:

לא, חלפים מאושרים על-ידי היצרן, לא נכון.

חוה בן ארי:

הם מיוצרים על-ידי היצרן, אבל,

מיכה כרמון:

החוק מדבר על חלפים שעומדים בדרישות איכות והתאמה. אני מודיע: אנחנו לא מסוגלים לרדוף אחרי היבוא של החלפים הלא מתאימים, החליפיים, שאינם עומדים בבדיקות איכות והתאמה. חובת ההוכחה עלינו.

הדבר השלישי, שממש קשור בעבותות לדבר השני, זה חברות הביטוח. חברות הביטוח והשמאים, שמן הסתם רוצים לראות את הכסף זורם רק בכיוון אחד, מגיעים גם למוסכים שלנו, שהם מוסכי הסדר, מה שנקרא, ומן הסתם החברות מעדיפות לשים מכסה מנוע זול יותר, לשלם רק 500 ש"ח ולא 2,000 ש"ח. המוסכים שלנו, עם המנהלים המקצועיים, מוצאים עצמם במלחמה אין-סופית מול השמאים, שמייצגים את חברות הביטוח בתחום הזה.

אני מקווה שהצלחתי קצת לפתוח את הזווית, אולי זה לא היה כל כך רלוונטי, אבל זה שייך.

היו"ר משה כחלון:

אני חושב שזה היה רלוונטי לחלוטין. נציג איגוד המוסכים.

יעקב חלווה:

שני משפטים, בנושא החלקים, מר כרמון. אנחנו כן מתעסקים בנושא הזה, אבל חשבנו שזה לא המקום, כרגע מדברים על הסדרת הליסינג. בנושא החלקים שאתה מדבר עליו: דע לך שהאיגוד הוא היחיד שצועק שהחלקים הקיימים בארץ הם בכלל לא חלקים תחליפיים, המילה "תחליפי" לא נכונה לגביהם. זה יעלה בכל דיון בכל פורום אחר. אלו חלקים מזויפים, מועתקים, פירטיים, זה מה שמגיע לארץ. חלק חליפי אמיתי זה OEM.

מקסים אללוף:

אני יושב-ראש בית הדין של איגוד המוסכים, והבעלים של מרכז שירות של "כלמוביל" מיצובישי מרצדס. אני עומד להתייחס לנושא הליסינג ולתיקונים, מאחר שלפני כחצי שנה החלטתי ללמוד את הנושא וחתמתי חוזה עם חברת ליסינג, על מנת ללמוד איך הם עובדים. בימים האלה כתבתי מכתב לחברת הליסינג לביטול החוזה אתם, כי ראיתי איך הנושא עובד.

לפני כמה ימים הגיעה אלי מכונית של ליסינג. היא נגנבה, והגיעה אלי. מצאתי את הליקויים. כאשר הצגתי את התיקונים לפי הוראות יצרן, נתקבלה הוראה מהמרכז שלהם לקחת את המכונית ממני אל המוסכים שלהם, "מוסכי שיר", לתקן אותה אצלם. אני מצאתי את כל הליקויים, גיליתי את התקלות. היא נגנבה, וחיברו לה מחשב תחליפי.

ראיתי לנכון להציג לכם את זה. ראשית, כל תיקון לא נכון מדרדר את הבטיחות לציבור, בסופו של דבר.

יותר מזה, בחצי השנה האחרונה טיפלתי במכוניות של חברת ליסינג אחת, ובנושא הבלמים אני קיבלתי מהם את החלקים, שהם לא לפי הוראות יצרן ולא OEM. החלקים שקיבלתי מהם מיובאים מכל מיני ארצות, זה לא לפי הוראות היצרן של המכונית. שלא יגידו חברות הליסינג שהן משתמשות בחלקים הנכונים ובחלקים המדויקים ביותר, אני אומר לך, בעדות שלי. כרגע במוסך שלי נמצאים החלקים מחברת הליסינג, שמרתי אותם. גם השמן, גם הברקסים, גם הפילטרים, הכול. צלחת בילום היא בטיחותית, אז מבקשים לחרוט אותה כדי לחסוך כסף. אז לא להאשים. אנחנו, המוסכניקים, אם תקביל אותנו לרופא – אם הוא שוכח מספריים בבטן של חולה, אז הוא מת; אבל כשאני שם משהו לא תקין במערכת בלמים, זה יכול להרוג שלושה אנשים או ארבעה אנשים או משפחה שלמה. צריך לקטלג אותנו במקום הראוי לנו. תודה.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה. הדיון הסתיים. חבר הכנסת אילטוב, אני לא יכול להגיד לו לא, רק בקצרה.

רוברט אילטוב:

אדבר ממש בקצרה. אני חושב שיש כמה דברים שצריך לטפל בהם בנושא הבטיחות, תקנות שצריך להתקין כדי שהבטיחות תישמר. אבל שמעתי את מר סופר, והבנתי שבגדול הוא יודע בדיוק בכמה צריך להעלות את המס, והוא כבר ספר כמה כסף זה יביא לקופת המדינה. אני כמעט בטוח בזה. אני חושב שהדבר הזה לא ימנע מאנשים מלעמוד בפקקים. מי שבאמת יהיה זכאי לרכב, ויהיה לו הכסף לשלם את המס, ימשיך לנסוע. הוא לא יתחשב בדלק הזה ולא ישתמש בתחבורה הציבורית.

אבל רוב האנשים שמשתמשים במכוניות כשהם מגיעים לעבודה ישלמו יותר. לדעתי זה לא רלוונטי להיכנס למשא ומתן בין המעביד לעובד – אם כדאי לתת רכב או לא, זה לא מענייננו. אני חושב שהמשא ומתן הזה בין העובד והמעבד צריך להישאר ביניהם.

יש עוד כמה דברים כלכליים, וזה פשוט יפגע ברוב המשתמשים בליסינג. לא רק אנשי היי-טק משתמשים בליסינג. יש הרבה עובדי מדינה שמשתמשים היום בליסינג, וגם הרבה אנשים מהתעשייה. כל התחום הזה עומד להיפגע, ועומדים להיפגע המון אנשים.

שוב, אני לא אומר שלא צריך להתייחס לבטיחות. צריך להתייחס לבטיחות בצורה מחמירה מאוד. אבל אני לא חושב שראוי להעלות את המס. יש מספיק מיסוי על כלי רכב ועל דלק ועל כל מה שמסביב לזה. להוסיף עוד כסף שהצרכן ישלם – אני חושב שלא נכון לעשות את זה.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה. עו"ד זאב פרידמן, במקום לתת לך דקה או דקה וחצי לדבר, בסך הכול אתה מייצג פה המועצה הישראלית לצרכנות, נשאיר את זה לדיון הבא, או שתעבירו את התגובה בכתב.

אני מסיים את הדיון. אני מבקש במקביל ממשרד התחבורה, משרד המשפטים וכל הגורמים הרלוונטיים לזרז את תהליכי הסדרת הליסינג ככל האפשר. מונח על השולחן גם צו הפיקוח על המצרכים, הצו של משרד התחבורה. אני מבקש לקדם אותו מה שיותר מהר.

הייתי מוכן, כמו שעשה ידידי עתניאל שנלר, לשבח את משרד התחבורה – אם רק היו לי סיבות.

חוה בן ארי:

ניתן לך סיבות, אם תישאר פה הרבה זמן.

היו"ר משה כחלון:

אשמח. אהיה כאן בערך שנה ורבע, קצת יותר. זה מספיק זמן.

אם אחרי שבע שנים הייתי צריך לקרוא לכם לכאן כדי להסדיר את ענף הליסינג, אני מניח שזה ייקח עוד 11 שנים עד שתיתנו לי סיבות לתת לכם קומפלימנט.

חוה ראובני:

אתה יכול להניח שהצו לא נולד מהזימון לדיון בשבוע שעבר, זו עבודה של כמה חודשים.

היו"ר משה כחלון:

אני חושב שהנושא היה צריך להיות מוסדר בחקיקה מזמן. אתם צריכים לעשות בדק בית אצלכם. לגבות אתכם זה הדבר הכי קל. לתת מחמאות זה עוד יותר קל. תמיד נעים לתת קומפלימנטים. למתוח ביקורת זה לא דבר נעים, בטח לא אצלי, שאני מטבעי אוהב יותר להחמיא. לצערי אני לא מוצא מקום להחמיא לכם.

אני מבקש, גם במסגרת צו הפיקוח על מצרכים ושירותים וגם במסגרת חקיקה – להסדיר את הענף הזה. הענף הזה צריך להיות מוסדר, לטובת כל הצדדים. תודה רבה לכולם.

הישיבה ננעלה בשעה 11:05.