

























אגוד המוסכים בישראל ©



הפורום להבטחת תקינות ובטיחות בתיקוני רכב ©



המכללה הטכנולוגית לרכב ©



מסונף למועצה האירופית המשותפת לסחר ושרותי רכב



חבר לה"ב - לשכת ארגוני העצמאים והעסקים בישראל

## אגוד המוסכים בישראל

סניפים: תל-אביב • חיפה • באר-שבע • ירושלים

הגוף היציג של ענף שרותי הרכב • הכשרה והעשרה טכנולוגית • סטנדרט איכות ובטיחות • הסברה • סיוע משפטי • מוסד בוררות ארצי ועוד

הנהלה. תל אביב והמרכז  
יוסף קארן 24, 67014  
ת.ד. 57606 מיקוד 61574  
טל. 03-5620113  
פקס. 03-5620440

סניף חיפה והצפון  
חלוצי התעשייה 47, 26119

טל. 04-8405001  
פקס. 04-8492359

מנהל מרכז שירות הלקוחות

## תמצית שיקוף השלכות הריכוזיות בענף הרכב – אגוד המוסכים בישראל

המוסכים הולכים ומאבדים עצמאותם המקצועית והכלכלית בשנים האחרונות, עקב היותם "נקז" לחצים כבדים מצד שלושה גורמים מאסיביים הפועלים בשוק – יבואני רכב, חברות ליסינג והשכרה, חברות הביטוח. הבעיה חמורה אף יותר כשהבעלויות בגופים אלו – צולבות ואז זהות (יבואני רכב קונים חברות ליסינג, חברות ליסינג קונות חברות ביטוח, יבואני רכב שולטים גם באספקת צמיגים, וכו'), שלא לדבר על הבעלויות הצולבות ביחס לגופי ענק אחרים במשק.

כל אחד מגורמים אלו מכתוב להם ולוחץ עליהם כיצד לעבוד, באילו תעריפים, אילו חלפים לשלם, ועם מי להתקשר. שלושת הגופים כופים "הסדרים" על המוסכים אשר שוללים את שיקול הדעת המקצועי ומורידים את התעריפים לרמת רווחיות שאינה מאפשרת עבודה וחלפים ראויים ומקשה על יכולת המוסך להשקיע בהון חוזר על תשתיות, ציוד, הון אנושי ושיפור אישי מקצועי (יחסית לטכנולוגיה המתקדמת של כלי הרכב בעולם).

### חברות הביטוח (באמצעות המבוטחים וצדדי ג')

1. הבידול בהשתתפות העצמית – שליטה על מיהות המוסך המתקן. מי שלא בהסדר יהיה יותר יקר לתקן אצלו – מרחיק את הלקוח.
2. חוזי ההסדרים – רובם אותו הדבר – תעריף ממוצע 125 ₪ לשעת עבודה. תעריפים אחידים וגלובליים לצבע – המחיר האמיתי על פי תוכנות הבקרה יקר ב 50% בממוצע ממה שחברות הביטוח נותנות.
3. החוזים אחידים ואינם פתוחים למו"מ.
4. אין משמעות למומחיות, וותק, איכות, ציוד יקר וספציפי, איזור עיסוק וכד' – "הקיבוץ המאוחד". כולם באותו מחיר ובאותם תנאים חוזיים (תנאים דרקוניים – לא מתחייבים לשלם בזמן, ביטול זכות עיכובן ועוד).
5. שמאי החוץ – שולטים על התעריפים – הזרוע הביצועית של חברות הביטוח. תעריפי ההסדר נכפים גם על המוסכים החופשיים.
6. כלל התעריפים בשוק, אם כך - כפויים ולא ריאליים וממילא אינם בגדר מחירי שוק.



אגוד המוסכים בישראל ©



הפורום להבטחת תקינות  
ובטיחות בתיקוני רכב ©



המכללה הטכנולוגית לרכב ©



מסונף למועצה האירופית  
המשותפת לסחר ושרותי רכב



חבר לה"ב - לשכת ארגוני  
העצמאים והעסקים בישראל

### אגוד המוסכים בישראל

סניפים: תל-אביב • חיפה  
• באר-שבע • ירושלים

הגוף היציג של ענף  
שרותי הרכב • הכשרה  
והעשרה טכנולוגית •  
סטנדרט איכות ובטיחות  
• הסברה • סיוע משפטי •  
מוסד בוררות ארצי ועוד

הנהלה: תל אביב והמרכז  
יוסף קארן 24, 67014  
ת.ד. 57606 מיקוד 61574  
ט.ל. 03-5620113  
פקס. 03-5620440

סניף חיפה והצפון  
חלוצי התעשייה 47, 26119

ט.ל. 04-8405001  
פקס. 04-8492359

מנהל רכב שרתי ורכבות

7. אמצעי השליטה – השמאי ותוכנות השמאות אשר תעריפי החלפים ושעת עבודה המובנים בהן ממילא זהים בין כל התוכנות.
8. סוכני ביטוח הם ה"קבלנים" לצורכי ההפניה. סוכנים שמפנים יותר למוסכי הסדר מקבלים מתנות כמו נסיעות לחו"ל וכד'.
9. חלקי חילוף – ברוב המוחלט של החוזים חברות הביטוח מספקות את החלפים ושולטות על אחוזי העמלה שמקבל המוסך על החלק – העמלות זהות או כמעט זהות בין כל חברות הביטוח. בנוסף המבטחת הינה למעשה עוסקת בסחר בחלפים בניגוד לתנאי רשיון המבטח שלה, ואף מרוויחה מתחום עיסוק זה – אף זאת בניגוד להיות שנתנה לה המדינה.
10. איכות התיקון נפגעת. שימוש בחלפים ונחותים זולים יותר (משומשים ו/או תחליפיים) על מנת לעמוד בתעריפי הרצפה של חברת הביטוח. התוצאה- עידוד לגניבות רכב (ראה נתוני יחידת אתגר במשטרת ישראל).
11. לסיכום: השוק נשלט לחלוטין.
12. ריכוז – חמש חברות ביטוח שולטות על 80% מהשוק (מתוך פרסומי המפקח על הביטוח).

### חברות הליסינג וההשכרה:

1. שולטות על כ 70% מצי הרכב שגילו עד 3 שנים בשוק הרכב הישראלי (מתוך נתוני רשות המיסים).
2. ריכוזיות: 3 חברות שולטות מעל ל 50% משוק הרכב החדש בישראל.
3. אספקת חלקי חילוף – עמלות זהות כמעט.
4. שיטת התגמול למוסך – מחירי סל זהים כמעט – למשל עלות טיפול מקיף 220 ₪, החלפת בלמים 20 ₪ וכד'. התעריפים מבטאים מעל 50% הנחה על מחירי השוק. אין יכולת למו"מ, החוזים אחידים.
5. מי שלא מסכים – בחוץ.
6. צבע – תעריפים זהים ונמוכים עוד יותר ממה שמשלמות חברות הביטוח.
7. פחחות – מחירים גלובליים – אין התחשבות בשעות עבודה, איזור עיסוק, מומחיות וכד'.
8. איכות התיקון ותחזוקת הרכב נפגעת כתוצאה מהתעריפים הנמוכים.
9. פגיעה בערך הרכב המשומש של מחזיקי הרכב הפרטי, ועיוות במחירוניהם (סבסוד צולב).



אגוד המוסכים בישראל ©



הפורום להבטחת תקינות  
ובטיחות בתיקוני רכב ©



המכללה הטכנולוגית לרכב ©



מסונף למועצה האירופית  
המשותפת לסחר ושרותי רכב



חבר לה"ב - לשכת ארגוני  
העצמאים והעסקים בישראל

## אגוד המוסכים בישראל

סניפים: תל-אביב • חיפה  
באר-שבע • ירושלים

הגוף היציג של ענף  
שרותי הרכב • הכשרה  
והעשרה טכנולוגית  
• סטנדרט איכות ובטיחות  
• הסברה • סיוע משפטי •  
מוסד בוררות ארצי ועוד

הנהלה. תל אביב והמרכז  
יוסף קארו 24, 67014  
ת.ד. 57606 מיקוד 61574  
ט ל . 03-5620113  
פ ק ס . 03-5620440

סניף חיפה והצפון  
חלוצי התעשייה 47, 26119

ט ל . 04-8405001  
פ ק ס . 04-8492359

מנהל כשרי נדב

## יבואני רכב :

1. כפופים לצו המוסכם (אשר הינו בכיה לדורות) ועל כן נכנסו לתהליך של "אמות מידה" על מנת לייצר חסם כניסה גבוה.
2. מי שאינו משקיע מיליוני שקלים להתאים את עסקיו לאמות המידה – בחוץ. גם מי שכן משקיע – מאחר והוא עובד בתנאים הפסדיים ונאלץ לסגור או להימכר בנזיד עדשים (הרוכש הפוטנציאלי העיקרי הוא היבואן עצמו – מגמה נוכחית בשוק).
3. ריכוזיות – ארבעה יבואנים שולטים בהרבה מעל ל- 50% מהשוק (דלק, יוניון, UMI וכלמוביל). בשוק הדו גלגלי שני יבואנים שולטים במרבית השוק.
4. תעריפי אחריות – מבטאים מחיר הנמוך בכ- 50% ממחירי השוק.
5. המוסכים נושאים ברוב העלויות לצמצום נזקי היצרן הנובעים מפגם ייצור.
6. חוזים אחידים ודרקוניים לתקופה קצרה בלבד – חוסר ודאות כשהדרישה היא להשקיע מיליוני שקלים שטווח החזר הריאלי הוא 10 שנים במוצע (מותנה בשנים טובות). בפועל יש מוסכים שההשקעה מבטאת יכולת החזר ל 20 שנה במקרה הטוב. האיחוד האירופי המליץ על חוזים ל 5 שנים. בישראל אין רגולטור והיבואנים חוגגים – יש להם שוט קבוע כנגד המוסך – שולטים בו באמצעות הפחד וחוסר הודאות.
7. הסכמי אחזקה – לא חוקיים אליבא דהממונה על ההגבלים – אך מתקיימים באין מפריע בכל הרשתות. החוזים דומים, השיטה זהה, התעריפים דומים בתוך הרשת ובין הרשתות התעריפים כמעט זהים. הממונה – שותק.
8. מחירי הרכב החדש דומים עד זהים למרות הפרשי עלויות המיסים (ראו את טבלת המיסוי הירוק).
9. חברות הליסינג שולטות על דגמי ומגוון הרכב הנמכר ביותר ועל תעריפי הרכב החדש.

רונן לוי, יו"ר  
אגוד המוסכים בישראל





אגוד המוסכים בישראל ©

24 פברואר 2008

לכבוד

גב' רונית קן

רשות ההגבלים העסקיים

שלום רב,



הפורום להבטחת תקינות  
ובטיחות בתיקוני רכב ©

**הנדון: עמדת איגוד המוסכים בישראל לעניין צו לפי חוק ההגבלים העסקיים**

**בעניין יחסי יבואני רכב – מוסכי שירות**



המכללה הטכנולוגית לרכב ©

הנני לפרוס בפנייך להלן עמדת איגוד המוסכים כפי שגובשה ע"י מוסדות האיגוד הנבחרים ויועצינו המשפטיים. יאמר מתחילה, כי איגודנו מצדד בהמשך קיום הצו, ברם תוך הכנסת שינויים מהותיים בו, כמפורט להלן:



מסונף למועצה האירופית  
המשותפת לסחר ושרותי רכב

**כשלי הצו הקיים:**



חבר לה"ב - לשכת ארגוני  
העצמאים והעסקים בישראל

1. אמת ויציב כי בשעתו, מערך היחסים בשוק תיקוני הרכב (בין היבואנים למוסכי השירות שלהם, בין היבואנים ללקוחות הרכב החדש, בין יבואני הרכב ליבואני חלקי החילוף העצמאיים, בין סוגי המוסכים ועוד) היה (ועודנו) פגום ולקוי בהיבטים התחרותיים – אך לא רק בהם – וטוב עשתה המדינה באמצעות רשות ההגבלים העסקיים כי התערבה לצורך הסדרת הענף בשעתו, עת פנתה לביה"ד להגבלים עסקיים.

2. דא עקא ולצערנו הרב, איגוד המוסכים לא היה צד לגיבוש נוסח ותוכן הצו דאז, ובין אם מטעם זה או מחמת טעמים אחרים – עובדה היא, כי הצו בנוסחו הסופי לא נתן מענה לחלק מהבעיות הכואבות ביותר, אשר ממשיכות לשרור, ומשפיעות ומשבשות את השוק והענף בכללותו עד כדי פגיעה של ממש גם בצרכנים.

3. על זאת מתווספת העובדה המכרעת כי הצו לא נאכף כלל ועיקר על ידי הרשות במשך חמש שנות קיומו עד שכיום, לא רק שהפרקטיקות שאותן בא לתקן ממשיכות לחול באין מפריע, אלא היבואנים הפכו את הצו – בהיעדר האכיפה – לקרדום לחפור בו והינם מנצלים אותו להעמקת העבדות והתלות הכלכלית של מוסכי השירות.

4. על כל זאת מתווספת מגמה נוספת לה היינו עדים בשנים האחרונות – חברות הליסינג התפעולי, בעקבות שיטת המיסוי בישראל, הגדילו את נתח השוק שלהן עד כדי שליטה טוטאלית בשוק הרכב החדש. חברות אלה פיתחו שיטות שליטה הרבה יותר "דרקוניות" במוסכי השירות שלהן הכוללות פרקטיקות דומות/זהות לאלה שהונחלו על ידי יבואני הרכב ואף גרועות מכך (שימוש

**אגוד המוסכים בישראל**

סניפים: תל-אביב • חיפה  
• באר-שבע • ירושלים  
הגוף היציג של ענף  
שרותי הרכב • הכשרה  
והעשרה טכנולוגית •  
סטנדרט איכות ובטיחות  
• הסברה • סיוע משפטי •  
מוסד בורות ארצי ועוד

הנהלה. תל אביב והמרכז  
יוסף קארו 24, 67014  
ת.ד. 57606 מיקוד 61574  
טל. 03-5620113  
פקס. 03-5620440

סניף חיפה והצפון  
חלוצי התעשייה 47, 26119  
טל. 04-8405001  
פקס. 04-8492359

סניף באר שבע והדרום  
הנריאטה סולד 8, 84894  
טל. 08-6233107  
פקס. 08-6230352

סניף ירושלים והאזור  
האומן 21, 93420  
טל. 02-6781272  
פקס. 02-6781277

דואר אלקטרוני  
iga@iga.co.il  
אתר אינטרנט  
www.iga.org.il

מ.ס. שוטף: 000000  
מבלי לפגוע בזכויות טל"ח  
- עמוד 1 מתוך 7 -



אגוד המוסכים בישראל ©



הפורום להבטחת תקינות ובטיחות בתיקוני רכב ©



המכללה הטכנולוגית לרכב ©



מסונף למועצה האירופית המשותפת לסחר ושרותי רכב



חבר לה"ב - לשכת ארגוני העצמאים והעסקים בישראל

## אגוד המוסכים בישראל

סניפים: תל-אביב • חיפה • באר-שבע • ירושלים

הגוף היציג של ענף שרותי הרכב • הכשרה והעשרה טכנולוגית • סטנדרט איכות ובטיחות • הסברה • סיוע משפטי • מוסד ברורות ארצי ועוד

הנהלה. תל אביב והמרכז  
יוסף קארו 24, 67014  
ת.ד. 57606 מיקוד 61574  
טל. 03-5620113  
פקס. 03-5620440

סניף חיפה והצפון  
חלוצי התעשייה 47, 26119  
טל. 04-8405001  
פקס. 04-8492359

סניף באר שבע והדרום  
הנריאטה סולד 8, 84894  
טל. 08-6233107  
פקס. 08-6230352

סניף ירושלים והאזור  
האומן 21, 93420  
טל. 02-6781272  
פקס. 02-6781277

דואר אלקטרוני.  
iga@iga.co.il  
אתר אינטרנט.  
www.iga.org.il

מ.ס. שוטף: 000000

מבלי לפגוע בזכויות טל"ח

- עמוד 2 מתוך 7 -

בתוכנות בקרה, אספקת חלקי חילוף למוסכים, סגירת שוק תיקוני האחזקה ותיקוני התאונות למספר מוסכים מצומצם ועוד).

5. וכך, באין מפריע, התבססה התופעה של מספר רב של מוסכים ו/או עוסקים אחרים בתחום הרכב, המתקיימים ופועלים דה - פקטו בצורת "רשת" והמופעלים על ידי חברות בעלות כוח שוק ריכוזי עצום, וזאת במספר מישורי יחסים המצריכים כולם רגולציה ואכיפה דומה ושווה -

- יבואני הרכב - מוסכי השירות.
- חברות הליסינג התפעולי - מוסכי התחזוקה ומוסכי תיקון התאונות.
- חברות הביטוח - מוסכי ההסדר.
- יבואני הצמיגים - מוסכי הסדר.
- יבואני וספקי החלפים התחליפיים - הסכמי אספקת חלקי חילוף למוסכי ההסדר של חברות הביטוח ושל חברות הליסינג (למוסך אין יכולת לבחור את החלק ואת הספק).

6. איגוד המוסכים בישראל סבור כי על הממונה להגבילים העסקיים לפעול על פי עקרון השוויון ועל פי חוק ההגבלים העסקיים על מנת לאזן את שוק תיקוני הרכב על כל היבטיו ומרכיביו לצורך הגברת התחרות. המוסך הבודד בימים אלה, נשלט על ידי בעלי עוצמה שונים ותחרות אמיתית על לב הצרכן מתקיימת רק בשולי הענף.

7. באופן אבסורדי, קיומו של הצו המוסכם ליבואני הרכב בתוספת שיטת המיסוי בישראל, לא השיגה מאום מלבד שינוי שמות השחקנים בענף מחד והרעת מצב המוסכים והצרכנים מאידך.

### מעמדו של איגוד המוסכים:

1. האיגוד הינו הארגון היציג של המוסכים בישראל, שמספרם נמנה בכ- 5,000 מתוכם, כ- 600 מוסכים הינם מוסכי שירות הקשורים עם אחד היבואנים.

2. מצער, ואין מנוס מלאמר - אף תמוה, כי בשעתו, עת גובש הצו, לא נשמע קולו של הארגון המאגד ומייצג את המוסכים, ובכך נמצאה הרשות הן בחוסר של דאטה והן בלחץ של אינטרסים אשר האינטרסים הנוגדים להם והעמדות הנגדיות, כלל לא הוצגו בפניה ולא היו ידועים לה.

3. מצב בו לא משתפים ולא מתחשבים בדעתו של הארגון המייצג את המוסכים בישראל בגיבוש צו בעל תוקף חוקי, שלא רק שהינו מחייב גם את המוסכים אלא משפיע עליהם ומכתיב את אופן התנהלות העסק שבבעלותם - הינו בלתי



אגוד המוסכים בישראל ©



הפורום להבטחת תקינות ובטיחות בתיקוני רכב ©



המכללה הטכנולוגית לרכב ©



מסונף למועצה האירופית המשותפת לסחר ושרותי רכב



חבר לה"ב - לשכת ארגוני העצמאים והעסקים בישראל

## אגוד המוסכים בישראל

סניפים: תל-אביב • חיפה • באר-שבע • ירושלים

הגוף היציג של ענף שרותי הרכב • הכשרה והעשרה טכנולוגית • סטנדרט איכות ובטיחות • הסברה • סיוע משפטי • מוסד בוררות ארצי ועוד

הנהלה. תל אביב והמרכז  
יוסף קארו 24, 67014  
ת.ד. 57606 מיקוד 61574  
טל. 03-5620113  
פקס. 03-5620440

סניף חיפה והצפון  
חלוצי התעשייה 47, 26119  
טל. 04-8405001  
פקס. 04-8492359

סניף באר שבע והדרום  
הנריאטה סולד 8, 84894  
טל. 08-6233107  
פקס. 08-6230352

סניף ירושלים והאזור  
האומן 21, 93420  
טל. 02-6781272  
פקס. 02-6781277

דואר אלקטרוני.  
iga@iga.co.il  
אתר אינטרנט.  
www.iga.org.il

מ.ס. שוטף: 000000  
מבלי לפגוע בזכויות טל"ח  
- עמוד 3 מתוך 7 -

סביר במדינה מתוקנת. נזכיר, כי הרוב המכריע של מוסכי השירות הינו בבעלות פרטית, והניהול העסקי כמו גם העסקת העובדים הינו עצמאי ופרטני. אך לאחרונה נודע לנו מעל דפי העיתונות, כי הרשות מנהלת חקירה בנושא יישום הצו ע"י היבואנים לקראת פגות תוקף הצו בנוסחו הנוכחי – ברם על פי הידוע לנו, אף לא מוסך אחד זומן ליתן עדות בפניכם. הכיצד תוכלו לדעת את המתרחש הלכה למעשה והכיצד תגבשו עמדה לעניין מיהות הצרכים והתיקונים הנדרשים, אם לא בזירת ההתרחשות הלא היא המוסך?!

4. האיגוד ונציגי המוסכים ניסו במהלך השנים להביא בפניכם את שוועתם של המוסכים ואת כשלי השוק בעידן שלאחר הצו, לצורך העמקת האכיפה ותיקון הכשלים. במקביל פעל אף בערכאות משפטיות בהיבטים מסויימים הקשורים לצו (ראה הליכי מכרז מנהל הרכב). לפני מס' חודשים, כמשל, נעשתה אליכם פניה ע"י עוה"ד א. הר-אבן, יועמ"ש האיגוד, בשמם של קבוצה ממוסכי רשת כלמוביל בעניין הסכמי ההרשאה והליך אמות המידה של יבואן זה. לצערנו, גם טיפולכם בנושא הסכמי ההרשאה לא היה משביע רצון, ולראיה כי הגם שבתשובתכם לתלונת עוה"ד א. הר-אבן ציינתם כי נתגלו פגמים – חלקם מהותיים – בהסכם ההרשאה דן – הנה, למיטב ידיעתנו, לא פעלתם כלל ועיקר לצורך תיקונם ואכיפתם אל מול היבואן.

5. בפנייתנו דן אנו מבקשים ליטול חלק הולם ומכובד בהליך קבלת ההחלטות באשר לעתידו של צו זה (ו/או של צווים נוספים באם ידרשו) ותוכנו הרצוי.

### עמדתו העקרונית והכללית של איגוד המוסכים לעניין הצו:

1. באופן כללי, האיגוד רואה בעין יפה קיומו של צו אשר יסדיר את מערך היחסים יבואן – מוסך שירות אשר מטבע בריאתו, מושתת על יחסים של צדדים בלתי מאוזנים בכוחם.
2. עם זאת, הצו הנוכחי נוסח באופן כוללני ומעורפל למדי מחד, ומאידך – הרשות, כאמור, לא אכפה אותו כלל, ואשר על כן מרבית הפרקטיקות ממשיכות לחול.
3. אשר על כן, הננו מוצאים צורך בתיקון יסודי של נוסח הצו, בין היתר: בחידוד מספר איסורים שבו; בהכללת סנקציות אשר לא היו קיימות עד עתה; ובמתן מעמד סטטוטורי והולם לאיגוד המוסכים אל מול היבואנים ובצד הממונה, באופן אשר לא רק יביא להסדרת התחום הכה-בעייתי הזה, אלא גם יחולל רגולציה עצמית דוגמת יחסי העבודה במשק המוסדרים ע"י מנגנון של ארגוני עובדים אל מול ארגוני עובדים.





אגוד המוסכים בישראל ©



הפורום להבטחת תקינות  
ובטיחות בתיקוני רכב ©



המכללה הטכנולוגית לרכב ©



מסונף למועצה האירופית  
המשותפת לסחר ושרותי רכב



חבר לה"ב - לשכת ארגוני  
העצמאים והעסקים בישראל

### אגוד המוסכים בישראל

סניפים: תל-אביב • חיפה  
• באר-שבע • ירושלים  
הגוף היציג של ענף  
שרותי הרכב • הכשרה  
והעשרה טכנולוגית •  
סטנדרט איכות ובטיחות  
• הסברה • סיוע משפטי  
מוסד בוררות ארצי ועוד

הנהלה. תל אביב והמרכז  
יוסף קארו 24, 67014  
ת.ד. 57606 מיקוד 61574  
טל. 03-5620113  
פקס. 03-5620440

סניף חיפה והצפון  
חלוצי התעשייה 47, 26119  
טל. 04-8405001  
פקס. 04-8492359

סניף באר שבע והדרום  
הנריאטה סולד 8, 84894  
טל. 08-6233107  
פקס. 08-6230352

סניף ירושלים והאזור  
האומן 21, 93420  
טל. 02-6781272  
פקס. 02-6781277

דואר אלקטרוני  
iga@iga.co.il  
אתר אינטרנט  
www.iga.org.il

מ.ס. שוטף: 000000

מבלי לפגוע בזכויות טל"ח

- עמוד 4 מתוך 7 -

## הוראות אשר לטעמנו חייבות למצוא מקומן בנוסח הצו החדש, בניסוח קטיגורי ולא פרצות, ואשר סנקציה בצידן:

### איסור על עריכת הסכמי התחזוקה:

1. הגם שהרשות הוציאה מלפניה כבר בספטמבר 2005 איסור על היבואנים להתקשר בהסכמי תחזוקה הנה בפועל, ממשיכים ואף מרבים היבואנים להתקשר בהסכמים כאלו אשר הינם נוחים ורווחיים לצדדים להם – אך לא למוסכים ולא לספקים ואף הציבור נפגע מהם.

2. יש להבין, כי לא רק שהמחירים הנקובים בהסכם התחזוקה אינם מחירי שוק ואינם יכולים להיות מחירי שוק, הרי שבבסיס כל הסכם תחזוקה באשר הוא, עומדת הנחת המוצא כי מי שישלם את מחירו המופחת של השירות שנותן היבואן ללקוח התאגידי/המוסדי (ליסינג, השכרה, חברות ביטוח, צבא, ציי רכב, מנהל הרכב הממשלתי ועוד) – הינו המוסך – הוא ורק הוא סופג את ההוזלה ומאולץ לעבוד בתעריפים ובתנאים אשר סותרים את הצו וממילא את ההגיון והאינטרס העסקי של המוסך עצמו והסכמים אלו חותרים תחת עצם קיומו ושרידותו של המוסך.

3. נכון יותר מבחינת השוק והגברת התחרותיות, יהיה לקיים התקשרויות לתחזוקה (אפשרי על דרך של מכרז) בין הלקוח התאגידי/מוסדי לבין המוסכים באופן ישיר. אך ברור הוא, כי יכולתם של המוסכים להתחרות על מתן שירות התחזוקה כלפי הלקוח הגדול תגביר את התחרות, למול המצב הנוכחי בו היבואן "סוגר את השוק" ומאלץ את מוסכי הרשת לעבוד באותם התעריפים ובאותם התנאים ממש.

4. ריכוז של השירותים בידי היבואן, אשר יש לו אינטרס ברור להוזיל את מחיר התחזוקה על מנת להרוויח במרכיב מכר הרכב – הינו הרסני עבור השוק.

5. יאמר בנוסף, כי מצב זה אינו שונה ואף גרוע יותר בהסדרי התחזוקה של חברות הליסינג אל מול מוסכי ההסדר שלהם.

6. האיגוד סבור כי על הממונה להתערב ולקבוע קטגורית כי בעבור מימוש הסכמי תחזוקה של היבואן/חברת הליסינג/חברת הביטוח עם ציי רכב כאלה ואחרים, ישלם אותו גורם בעל עוצמה מחיר ועמלות חלפים הקרובים למחירי השוק. נכון להיום, יבואני הרכב, חברות הליסינג וחברות הביטוח מנצלים לרעה את כוחם המונופוליסטי/מונופסוני על מנת להכתיב תעריפים ומתחי שיווק למוסכים.



אגוד המוסכים בישראל ©



הפורום להבטחת תקינות  
ובטיחות בתיקוני רכב ©



המכללה הטכנולוגית לרכב ©



מסונף למועצה האירופית  
המשותפת לסחר ושרותי רכב



חבר לה"ב - לשכת ארגוני  
העצמאים והעסקים בישראל

### אגוד המוסכים בישראל

סניפים: תל-אביב • חיפה  
• באר-שבע • ירושלים

הגוף היציג של ענף  
שרותי הרכב • הכשרה  
והעשרה טכנולוגית •  
סטנדרט איכות ובטיחות  
• הסברה • סיוע משפטי •  
מוסד בוררות ארצי ועוד

הנהלה. תל אביב והמרכז  
יוסף קארו 24, 67014  
ת.ד. 57606 מיקוד 61574  
טל. 03-5620113  
פקס. 03-5620440

סניף חיפה והצפון  
חלוצי התעשייה 47, 26119  
טל. 04-8405001  
פקס. 04-8492359

סניף באר שבע והדרום  
הנריאטה סולד 8, 84894  
טל. 08-6233107  
פקס. 08-6230352

סניף ירושלים והאזור  
האומן 21, 93420  
טל. 02-6781272  
פקס. 02-6781277

דואר אלקטרוני.  
iga@iga.co.il  
אתר אינטרנט.  
www.iga.org.il

מ.ס. שוטף: 000000

מבלי לפגוע בזכויות טל"ח

- עמוד 5 מתוך 7 -

7. בשווקים אחרים בהם נעשה שימוש לרעה כדוגמאת המתואר על ידי תאגידים בעלי עוצמה – הממונה התערב/ה.

### איסור על חיוב רכישת חלפים מהיבואן/חברת הליסינג/חברת הביטוח בלבד:

שליטתו המוחלטת של היבואן/חברת הליסינג/חברת הביטוח על מקור רכישת החלפים הינו אחד מהכללים באמצעותו סוגרים תאגידי ענק אלו את השוק והופכים עצמם לבלעדיים הן ביבוא והן באספקת החלפים וממילא נמצא הציבור ניזוק מכך, שכן בהיעדר תחרות אין הוזלת תעריפים ואין תחרות על איכות.

### איסור על כניסת היבואן למחשבי המוסד ואיסור על השימוש בנתונים ו/או במאגר המידע של המוסד:

1. הוראה זו שבצו אינה נאכפת, ובפועל מוצאים היבואנים את הדרכים לשלוט במוסכים גם באמצעות המערכות הממוחשבות ולדעת, בפועל, בכל רגע נתון, את מצב המלאי, מקור רכישת החלפים, היקפי מכירות ופרטי מצבת הלקוחות.
2. מעבר לפגיעה בתחרות יש כאן גם פגיעה בסודות מסחריים ובפרטיות, ואין לאפשר מצב זה.

### איסור על חיוב באמות מידה והסכמי הרשאה בלתי סבירים המותירים את הזכיין הקיים ו/או החדש בחוסר ודאות תמידי וקבוע:

1. הסכמי ההרשאה, גם אם תימצא לאמר כי אינם עולים כדי חוזים אחידים כהגדרתם של אלו בחוק החוזים האחידים, עדיין מבטאים ומנציחים עליונות מוחלטת של היבואן על המוסד, בכל סעיף וסעיף שבהם.
2. הגשת הסכמי ההרשאה לעיונכם – אין די בה. הוראה זו שבצו הינה תמוהה – משהו, באשר אין בה כל אלמנט הרתעתי וממילא אין בה כדי להקנות לממונה, לכאורה, סמכות של ממש. אף ראינו, במבחן המציאות, כי הממונה מסתפק בפניות ליבואנים אשר אינן יותר מבקשות להבהרה, ועד אשר מתבצעת לה חליפת מכתבים איטית זו, נסגרים מוסכים והמציאות מנצחת את העיקרון המשפטי והמוסרי.
3. יש לקבוע, כי נוסח הסכמי ההרשאה יהיה צריך באישור מראש – הן של אגוד המוסכים והן של הממונה. לממונה תהיה הסמכות לפסול אמת מידה ו/או תנאי בהסכם הרשאה שהינו בלתי סביר.
4. יש צורך לקבוע סטנדרטים של סבירות הן לאמות המידה והן להסכמי ההרשאה.



אגוד המוסכים בישראל ©



הפורום להבטחת תקינות ובטיחות בתיקוני רכב ©



המכללה הטכנולוגית לרכב ©



מסונף למועצה האירופית המשותפת לסחר ושרותי רכב



חבר לה"ב - לשכת ארגוני העצמאים והעסקים בישראל

### אגוד המוסכים בישראל

סניפים: תל-אביב • חיפה • באר-שבע • ירושלים

הגוף היציג של ענף שרותי הרכב • הכשרה והעשרה טכנולוגית • סטנדרט איכות ובטיחות • הסברה • סיוע משפטי • מוסד בוררות ארצי ועוד

הנהלה. תל אביב והמרכז יוסף קארו 24, 67014 ת.ד. 57606 מיקוד 61574 טל. 03-5620113 פקס. 03-5620440

סניף חיפה והצפון חלוצי התעשייה 47, 26119 טל. 04-8405001 פקס. 04-8492359

סניף באר שבע והדרום הנריאטה סולד 8, 84894 טל. 08-6233107 פקס. 08-6230352

סניף ירושלים והאזור האומן 21, 93420 טל. 02-6781272 פקס. 02-6781277

דואר אלקטרוני. [iga@iga.co.il](mailto:iga@iga.co.il) אתר אינטרנט. [www.iga.org.il](http://www.iga.org.il)

מ.ס. שוטף: 000000 מבלי לפגוע בזכויות טל"ח - עמוד 6 מתוך 7

5. מומלץ, כי וועדה המשותפת לרשות, לאיגוד יבואני הרכב ולאגוד המוסכים תנסח את כללי הסבירות.

6. כאשר הגבולות להסכמי ההרשאה יהיו ברורים ידועים ותחומים מראש, ממילא לא יוכלו להוות כלי נשק של היבואנים נגד המוסכים, אשר נחרדים להתעורר חדשות לבקרים עם הסכמים ודרישות חמורים ומפתיעים יותר מפעם לפעם, אשר אין ביכולתם הפיננסית והניהולית להיערך להם. באופן זה, השוק והענף יתנהלו בצורה הוגנת וראויה באופן התואם את פסיקת בית המשפט העליון בנוגע למידת תום הלב המיוחדת הנדרשת בהסכמי זכיינות ארוכי טווח.

7. בלתי סביר לחלוטין, כי בעוד המוסכים השקיעו וישקיעו מיליוני שקלים בהתאמת מוסכיהם לסטנדרטים הנדרשים מהם ע"י היבואנים, לא יזכו המוסכים מאידך להבטחת ההגיינות הבסיסית ביחסי הזכיינות שלהם אל מול היבואנים. לא למותר כי נדגיש, שהסכם זכיינות הינו נכס עיסקי ראשון במעלה עבור המוסך, ואשר שלילתו ו/או הפגיעה בו עולים כדי פגיעה בקניין, באופן המנוגד לכאורה לחוק היסוד.

8. בפועל נעשה הליך של דילול מוסכי שירות ע"י רוב היבואנים.

9. על מנת לעקוף את ההוראה המחייבת את היבואן לקבל לרשת כל מוסך העומד באמות המידה שלו, החמירו היבואנים את אמות המידה באופן כזה שגם מוסכים קיימים מתקשים לעמוד בהן ונפלטים מהרשת, ולפיכך הצו החטיא כליל את מטרתו בהיבט זה.

10. המצב הרצוי הינו גיבוש הסכמים אשר יאפשרו לשני הצדדים להם לחיות בסביבה עסקית הוגנת ומתגמלת מחד ואפשרות למוסכים אחרים, שאינם מוסכי שירות לרכוש מידע טכני אודות רכב חדש (בהתאמה לתקנות ההגבלים העסקיים באיחוד האירופי), חלקי חילוף בהפרש עמלות סביר ולהתחרות באופן הוגן על ליבו וכיסו של הצרכן מאידך.

### איסור על הכתבה ושליטה על תעריפי האחריות וההנחות:

1. הצו בנוסחו הקיים מתמקד בנושא החלפים אך מתעלם כליל הן מנושא תעריפי שעת עבודה עבור עבודות באחריות והן מנושא ההנחות על חלקים בחיוב יצרן על תקלות. בכל שלושת הפרמטרים הללו, שכאמור – רק אחד מהם מצא ביטוי בצו, קיימת שליטת מוחלטת של היבואן והכתבה של עצם מתן השירות ושל התעריף על המוסך.

2. הטיעונים בהקשר זה דומים בעיקרם לטיעונים הנוגעים להסכמי תחזוקה ולא למנטים אחרים בהם סוגר היבואן את השוק עבור מוסך השירות.





אגוד המוסכים בישראל ©



הפורום להבטחת תקינות ובטיחות בתיקוני רכב ©



המכללה הטכנולוגית לרכב ©



מסונף למועצה האירופית המשותפת לסחר ושרותי רכב



חבר לה"ב - לשכת ארגוני העצמאים והעסקים בישראל

### אגוד המוסכים בישראל

סניפים: תל-אביב • חיפה • באר-שבע • ירושלים  
הגוף היציג של ענף שרותי הרכב • הכשרה והעשרה טכנולוגית • סטנדרט איכות ובטיחות • הסברה • סיוע משפטי • מוסד בוררות ארצי ועוד

הנהלה. תל אביב והמרכז  
יוסף קארו 24, 67014  
ת.ד. 57606 מיקוד 61574  
טל. 03-5620113  
פקס. 03-5620440

סניף חיפה והצפון  
חלוצי התעשייה 47, 26119  
טל. 04-8405001  
פקס. 04-8492359

סניף באר שבע והדרום  
הנריאטה סולד 8, 84894  
טל. 08-6233107  
פקס. 08-6230352

סניף ירושלים והאזור  
האומן 21, 93420  
טל. 02-6781272  
פקס. 02-6781277

דואר אלקטרוני.  
iga@iga.co.il  
אתר אינטרנט.  
www.iga.org.il

מ.ס. שוטף: 000000  
מבלי לפגוע בזכויות טל"ח  
- עמוד 7 מתוך 7 -

3. בנושא תעריפי עבודה והנחות מהסוג האמור יש לקבוע, כי היבואן לא יוכל לקובעם  
כאוות נפשו אלא יהיה מחויב למתחם סבירות שיימדד על פי מחירי השוק.

גם כאן ובהקשר זה, תפקיד מהותי ומכריע לאיגוד המוסכים, לצורך שמירת האיזונים  
והבלמים בענף.

### איסור על מכירת מוצרי תעבורה למי שאינו אוחז ברישיון לסחר במוצרי תעבורה:

1. סחר שכזה מתקיים כיום ע"י היבואנים (ויבואני החלפים העצמאיים ובכללם יבואני  
הצמיגים) באין מפריע. ברור על פניו, כי סחר שכזה פוגע בפרנסת המוסכים בעלי  
רישיון כאמור וממילא פוגע בתחרות, ההופכת בלתי הוגנת ומעוותת כאשר אל מול  
המוסכים בעלי הרישיון מתחרים חסרי הרישיון אשר הוצאותיהם בהכרח וממילא  
נמוכות יותר.

2. ממילא עסקינן בפעילות בלתי חוקית, על פי הפרשנות המשפטית שבידנו, ששומה  
לגודעה.

### קיבוע מעמדו של איגוד המוסכים בצו ומועצה מייצעת לממונה:

1. לא רק כי יש לשתף את האיגוד בהליך גיבוש תוכן הצו, אלא שומה ליתן, בצו עצמו,  
מעמד לאיגוד המוסכים כארגון המייצג של המוסכים ו/או מוסכי הרשת המסוימת  
ו/או קבוצת מוסכים מתוך הרשת המסוימת באופן הבא:

- [א] אישור / גיבוש / ייעוץ לעניין תוכן הסכמי הרשאה וקביעת מתחמי הסבירות;
- [ב] אישור / גיבוש / ייעוץ לעניין תעריפים לעניין שעות עבודה והנחות בעבודות  
באחריות;
- [ג] ניהול מו"מ בשם רשת מוסכים עצמאיים מול יבואן / יבואנים;
- [ד] ייעוץ לממונה לעניין תוכן ויישום הצו;

2. אנו מציעים כי תוקם מועצה מייצעת לממונה אשר תכלול בין היתר נציגי היבואנים  
ונציגי איגוד המוסכים – מועצה זו תטפל באופן שוטף בעניינים העולים מן הצו  
ומיחסי היבואנים – מוסכים, ותסייע לממונה באכיפת הצו ובהסדרת התחום.

נשמח להביא עמדתנו בפניך באופן בלתי אמצעי ולסייע בידך, בכל מאגר הידע והיכולות  
המאוגדים תחת כנפינו בשם מוסכי מדינת ישראל.

בכבוד רב,

רון לוי, יו"ר

איגוד המוסכים בישראל

איגוד שמאי ביטוח בישראל (ע"ר)

איגוד השמאים

ISRAEL LOSS ADJUSTERS AS

רחוב גרשון 18 (קומה ג') ת.ד. 57177 תל אביב מיקוד 61571

טלפון: 03-5615516/76 פקס: 03-5615515

דוא"ל: igud@shamaeim.co.il אתר: www.shamaeim.co.il



**לכבוד**

**חברי הוועדה להגברת התחרותיות במשק  
כנסת ישראל**

## **עמדת איגוד שמאי ביטוח בישראל בנושא: הגברת התחרותיות במשק**

לדעתנו, התופעה של השתלטות התאגידים הגדולים על הספקים הקטנים העובדים איתם הן מבחינה מקצועית והן מבחינה כלכלית, הינה פועל יוצא של הריכוזיות. ריכוזיות זאת גורמת לצמצום התחרותיות במשק.

רבים משמאי הביטוח מקבלים את עבודתם מתוקף היותם ברשימות השמאים של חברות הביטוח. חברות הביטוח מנצלות מצב זה על מנת לכפות תעריפים ונהלי עבודה על אותם שמאים.

לצערנו, הדבר מביא גם להתערבויות מקצועיות בעבודתו של השמאי. בידנו תלונות ועדויות רבות שהצטברו בשנים האחרונות על כך שהשמאים ברשימות חברות הביטוח פועלים מתוך חשש ואיום על פרנסתם, כיוון שהם נמדדים ביחס לממוצע כלשהו של חברת הביטוח המפנה אליהם לקוחות. מי שמאשר שומות בהיקפים גבוהים מהממוצע, "מוזהר" ע"י הממונה עליו. כך נוצר מעגל אימה: השמאים לוחצים על המוסך להקטין את עלויות התיקונים כדי לא לאבד את פרנסתם, המוסכים נאלצים להיכנע לשמאים, כי הם מצידם פוחדים שלא תהיה להם עבודה. במצב זה תיקונים של רכב לאחר תאונות דרכים עלולים להתבצע מתחת לרמה המקצועית הנדרשת, ולעיתים להוות סיכון בטיחותי של ממש. המערכת, למעשה, דוחפת את אנשי המקצוע ונותני השירות לרמות כדי לשרוד ולהמשיך להתקיים. מי שנפגע בסופו של דבר – הם הצרכנים, שרכבם מתוקן באופן שאינו מחזיר את הרכב לקדמותו, למצב הבטיחותי האיכותי כפי שראוי היה שיהיה, תיקון המוריד את ערך רכושם ואף עלול במקרים קיצוניים לסכן אותם, את נוסעי הרכב ומשתמשי הכביש.

כלומר - נוצר ניגוד עניינים מובנה כתוצאה מן המתח הבלתי נסבל בין האובייקטיביות לה מחויב שמאי הרשימה, לבין המצב הנוכחי בו חברות הביטוח שולטות על השמאי עצמו ועל אופן תיקון הרכב, ולמעשה על פרנסתם של שמאים אלה.

**בביטוחי רכב**, המצב הקיים כיום הינו כי התעריף בגין עריכת חוו"ד שמאית כמעט אחיד אצל כל המבטחות. תעריף זה לא התעדכן בשנים האחרונות ואף נשחק. מאחר וישנם רק מקבלי שירות בודדים עומד להם כח עצום בכפיית התעריפים וחלק מן המבטחים אף מנסים לקבוע את שיעור השכר שיקבל השמאי מצדי ג' ולהשוות אותו לשכר הטרחה אותו מקבל השמאי מחברת הביטוח בגין ביצוע עבודה מכח הכללתו ברשימת השמאים של המבטחת.

הדבר הגיע עד לכדי כך שחברות הביטוח שולחות לשמאים מכתבי קיזוז בהן הן דורשות מהשמאי להחזיר שכר טרחה שהם גבו בעריכת חוות דעת לצדי ג' מאחר ולטעמה של חברת הביטוח גבו שמאים שכר מופרז שהוא לדעת חברות הביטוח מעבר למוקבל.

**בביטוחי רכוש**, הנהיגו חברות הביטוח "תעריף" קבוע מדורג לשמאות רכוש על פי גובה הנזק. לתעריף זה אין כל קשר לכמות או איכות העבודה והוא משקף "ערך נזק" בלבד. לאורך השנים, שכר טרחה זה ירד במקום לעלות ונשחק משמעותית. לא התקבלו טענות ביחס לעלויות הייצור, ההשתלמות,

איגוד שמאי ביטוח בישראל (ע"ר)

איגוד השמאים

ISRAEL LOSS ADJUSTERS AS

רחוב גרשון 18 (קומה ג') ת.ד. 57177 תל אביב מיקוד 61571

טלפון: 03-5615516/76 פקס: 03-5615515

דוא"ל: igud@shamaeim.co.il אתר: www.shamaeim.co.il



המומחיות וכיוצ"ב. כך קורה שכאשר חברה מסוימת מפחיתה את שכר הטרחה, חברות אחרות נוהרות בעקבותיה. שמאי מצוי בכוננות תמידית ופועל מיידית בשרות המבטחים בכל יום ושעה מימי השבוע. נוכחותו בשטח מבטיחה פעולות חיוניות לשמירת זכויות המבטחים והמובטחים מחד ולצמצום נזק בעת ההתהוות ממש, הפעלת מומחים חיוניים, והזרמת ידע מקצועי עצום למוקדי הטיפול מאידך. על כוננות, השתלמות, הרצאות, סיורים, איסוף מידע- אין כל תגמול בסולם שכר הטרחה. שכר הטרחה לשמאות רכוש דומה אך אינו אחיד בין החברות.

לשמאי אכן חשוב להימצא ברשימות חברות הביטוח עקב יוקרה מקצועית מחד גיסא ויכולת השתכרות מאידך גיסא. לצורך הרישום- הוא מחויב לחתום על חוזים חד צדדיים שמחייבים אותו לקבל עליו את שכר הטרחה הנ"ל שאינו משקף כאמור את עבודתו, כישוריו- אפשרויות משרדו, יתרונותיו האקדמיים או יכולותיו המקצועיים- אלא את גובה הנזק בלבד.

עלול להיווצר מצב בו עדיף לשמאי להכריז על נזק גבוה יחסית – לצורכי שכר טרחה, מאשר להתאמץ ולהפעיל אמצעים רבים לצמצום הנזק (שהוא אינטרס חברתי כללי)- אשר בסופו של יום- יפחיתו משכר טרחתו- עקב ההצמדה לסולם שכר הטרחה הקיים.

אם לא די בכל אלה הרי שכל נסיון התאגדות של השמאים כבעלי מקצוע חופשי נמצא תחת ביקורת מצד רשות ההגבלים העסקיים בחשד כי המדובר בהגבל עסקי.

בימים אלה מצוי איגוד השמאים בחקירת הרשות להגבלים בחשד להגבל עסקי עקב פנייתו לכלכלן בלתי תלוי שיכין עבור כלל השמאים דו"ח כלכלי הנוגע לעלות הוצאות תקורה הנדרשות להכנת חוות דעת השמאי (כאשר את מרכיב הרווח יצרף כל שמאי כרצונו).

באופן אבסורדי, כאשר פנה האיגוד אל הרשות על מנת שתחקור את זהות התעריפים אשר נקבעו על ידי חברות הביטוח השונות נענה במכתב שאין להם תקציב לחקור את חברות הביטוח. גם תלונה ספציפית כולל פרוטוקול דיון בבית המשפט בו הודתה נציגת אחת מחברות הביטוח, בהיותה תחת אזהרה לומר את האמת, כי החברות תיאמו (סיכמו – בלשונה) מחירים לא הביאה עדיין לפתיחת חקירה בעניין.

אנו תקווה כי הוועדה להגברת התחרותיות במשק תשקול להגביר האכיפה על חברות הביטוח גם בעניינים אלה. זאת בכדי למנוע פגיעה באותם בעלי מקצוע המוצאים עצמם נאבקים בכוחות הגדולים של קבוצות הריכוז השונות במשק. עקב כך, עבודתם המקצועית נפגמת ומכאן נפגעות זכויות האזרחים לקבלת חוות דעת אמיתית ונכונה.

**בכבוד רב,**

**איגוד שמאי ביטוח בישראל.**

#### **נספחים:**

1. מכתב קיזוז מחברת הביטוח לשמאי רשימה בו הוא מתבקש להחזיר כסף למבוטח צד ג' בגין גביית שכר טרחה.
2. מכתב שלמה חברה לביטוח – הקטנת שכ"ט
3. פניית האיגוד לרשות להגבלים עסקיים + מכתב תשובה
4. כתבת תחקיר במעריב עסקים סוף שבוע על הלחץ המופעל על שמאי הרשימות.



# לשכת חוקרים פרטיים בישראל

28 במרץ 2011

לכבוד

הוועדה להגברת התחרותיות במשק

כנסת ישראל

נכבדי

## עמדת לשכת חוקרים פרטיים בישראל (ע"ר)

ענף החקירות הפרטיות בישראל מונה כ- 1700 חוקרים פרטיים המתפרנסים ומפרנסים במקצוע זה.

על אף הדעה הרווחת בציבור, ענף זה משרת בעיקר תאגידים, גופים מוסדיים וציבוריים כאשר כ- 75% מנפח מהעבודה, מתבצעים לבקשת חברות הביטוח והבנקים בישראל. כ- 15% מהשירות ניתן למוסדות ציבור, לחברות פרטיות ולעסקים שונים וכ- 10% מהעבודה מוזמן כעבודה פרטית ע"י לקוחות פרטיים לצרכים שונים.

לעניין הנתח העיקרי בעבודה, זו הנעשית עבור חברות הביטוח והבנקים: בעשור האחרון חלה ירידה משמעותית בשכר המשולם לחוקרים, אפילו נומינאלית תוך שליטה מניפולטיבית, ישירה, של הלקוחות - חברות הביטוח והבנקים.

באיוסף נתונים ומידע רב הנוגע לשכר המשולם לחוקר, גילינו כי משנת 1998 ועד היום עובדים החוקרים בתעריפים שעברו שינויים מינוריים מול הבנקים השונים. מצב חמור מכך - התגלה בניתוח התעריפים של חברות הביטוח השונות. די אם נדגיש כי בשנת 2003, במועדים סמוכים, הורידו כל חברות הביטוח את תעריפי העבודה וכיום עומדים תעריפים אלו בזהות כמעט מוחלטת בין חברות הביטוח.

השרון 21, תל-אביב 66185, טל. 08-6656380, פקס. 08-6282611

[www.ibpi.org.il](http://www.ibpi.org.il)

[info@ibpi.org.il](mailto:info@ibpi.org.il)







# לשכת חוקרים פרטיים בישראל

ממחקר ראשוני שנעשה בעניין זה, עולה המסקנה החד משמעית לפיה חברות הביטוח והבנקים השונים עובדים מול החוקרים, בהתאמה של מחירים עבור החקירות השונות. אין בליבנו ספק כי התאמה זו אינה אקראית ואנו מעריכים שגם מוסדות אלו אספו מידע ובחנו את מצב השוק.

נבחנו גם האפשרויות למצוא ראיות לתיאום מחירים מכון, אולם על סמך הנתונים שאספנו עד כה לא מצאנו סימוכין לכך.

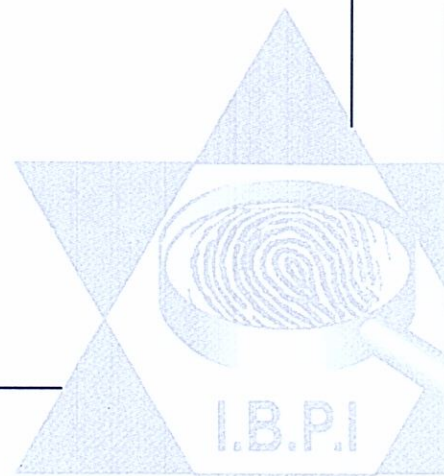
כאן המקום להדגיש, כי הנורמה המשפטית החלה בענייננו הינה חוק חוקרים פרטיים ושירותי שמירה, התשל"ב - 1972. בניגוד לשאר העוסקים העובדים ישירות מול חברות ביטוח והבנקים, החוקר הפרטי אינו רשאי לעבוד ישירות מולם ואינו רשאי לספק שירות ישיר ללקוח כלשהו כלל, אלא א"כ הינו בעל רישיון לניהול **משרד חקירות**. לרובם הגדול של החוקרים הפרטיים אין רישיון ניהול משרד והינם מועסקים ע"כ - 300 בעלי משרדי חקירות. לאחר ניכוי כלל ההוצאות, הן של המשרד והן של החוקר, נותר החוקר בשכר זעום ממש.

הרשות להגבלים עסקיים פועלת למניעת מונופולין ע"י התקנת כללים ברורים למניעת מיזוגים בין חברות הפוגעים בתחרות ובענייננו - למניעת הסדרים כובלים. עיקר עבודתה של הרשות הינה לכאורה במטרה להגן על השוק החופשי וכפועל יוצא על הצרכן הסופי.

אין ספק, כי פעילותה של הרשות הכרחית לקיום שוק כלכלי חופשי, אולם קיים חוסר משווע בפיקוח על קבוצות של לקוחות, אשר יצרו ויוצרים מידי יום "בלוק חוסם" מול ספקים שאין ביכולתם לשנות את גזירת המחירים הנמוכים, אותם מכתיבים תאגידים בעלי כוח ריכוזי רב מול ספקיהם.

על מנת להגביר את אי השוויון נציין כי למשל, ארגון אשר יבקש לפרסם תעריפי מינימום מול אותם ריכוזי תאגידים ימצא עצמו עובר על חוק ההגבלים העסקיים.

מאידך, ריכוזי תאגידים כמו הבנקים ו/או חברות הביטוח אשר מפרסמים תעריף עבודה כמעט זהה בין כולם, לא יחויבו בסנקציה משפטית כלשהי, וכך המצב העגום כיום.





# לשכת חוקרים פרטיים בישראל

יוצא מכך, כי בתמרון נכון וניצול ציני ומניפולטיבי של כללי "השוק החופשי" המעוגנים בחוק ההגבלים העסקיים, הנעשים מידי יום ע"י קבוצות תאגידים בעלי ריכוזיות יתר, כדוגמת חברות הביטוח והבנקים בישראל, מתקיימת פגיעה קשה ואנושה בעוסקים הקטנים הכבולים בעבודה מול תאגידים אלו.

יתרה מזו, עם הורדת המחירים, הועלו אף דרישות העבודה כך שבפועל ניתן לומר כי הנזק הכלכלי לעוסקים במקצוע החקירות הוא כבד שבעתיים. למותר לציין, כי גם התחרות בין משרדי החקירות בהגשת הצעות מחיר לביצוע עבודה איכותית מול ריכוזי התאגידים כדוגמת חברות הביטוח והבנקים בישראל התפוגגה לה ואינה קיימת מזה כעשור.

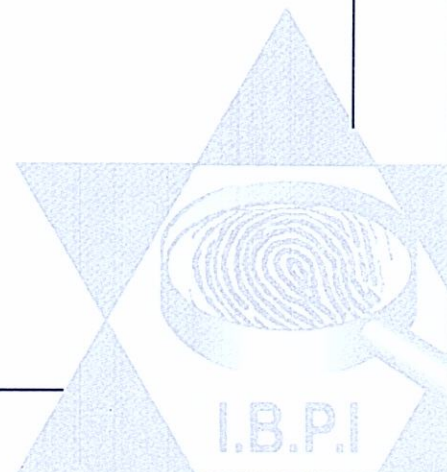
בבחינת הכללים של הרשות להגבלים עסקיים נמצא, כי אין לרשות פתרונות מעשיים לתופעה בה ריכוזי התאגידים כדוגמת חברות הביטוח והבנקים שולטים באופן שיטתי בתעריפים מול הספקים הקטנים.

לאור האמור כאן, הגיעה העת לבחון את הדברים מחדש, להתקין כללים חדשים שיאפשרו עימות הוגן מול תאגידים אלו, במתן אפשרות לארגונים לקבוע רמות תמחור הוגנות מול תאגידים ריכוזיים, עפ"י חוק, בפרסום תעריפים מומלצים (כדוגמת התעריף המומלץ של לשכת עוה"ד בישראל). צריך לזכור תמיד כי העוסקים הקטנים ביחד הם המעסיקים הגדולים במשק.

בכבוד רב

עו"ד דניאל פרץ

יו"ר לשכת חוקרים פרטיים בישראל (ע"ר)



# התאחדות סוכני נסיעות ותיירות בישראל

## Israel Tourist & Travel Agents Association

רח' ביאליק 12 תל-אביב 63324  
03-6299476 .פקס. 03-5269102  
E-mail: ittaa@ittaa.org.il



12 BIALIK ST. TEL-AVIV 63324 ISRAEL  
TEL. 03-5269102, FAX. 03-6299476  
www.ittaa.org.il

### התאחדות סוכני נסיעות ותיירות בישראל

יאט"א (ארגון חברות התעופה העולמי)

ומערכת ה-BSP (מערכת ההתחשבות והסליקה המשותפת לחברות התעופה)

פוטנציאל הנזק הגבוה של ארגון יאט"א (ארגון חברות התעופה העולמי) כלפי סוכני הנסיעות מאלץ את ההתאחדות לצאת פעם אחר פעם להגנת חברה, המוצאים עצמם נפגעים מהארגון, כשהיא מתדפקת על דלתותיה של רשות ההגבלים העסקיים ודורשת את מעורבותה.

אחד הקשיים העיקריים נסובים לסוכני הנסיעות ע"י יאט"א באמצעות הסדר ה-BSP והפטור שניתן לו על ידי הממונה על ההגבלים העסקיים בשנת 2000: באוגוסט 2000 ניתן ליאט"א פטור להפעלת ה-BSP בישראל לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח – 1988. הפטור ניתן בתנאים מגבילים לתקופה של חמש שנים. במחצית שנת 2004 הודיעו חברות התעופה שהתנאים המגבילים יושמו על ידן, והתוכנית הופעלה. באוגוסט 2009, לקראת תום תקופת הפטור, הציגה ההתאחדות בפני הממונה על ההגבלים העסקיים את עמדתה באמצעות עו"ד דרור שטרומ, שהציג תשתית עובדתית שהוכיחה למעלה מכל ספק שיאט"א עשתה שימוש לרעה במערכת ה-BSP כנגד הסוכנים מיום הקמתה, ובהתעלם מהמגבלות שהוטלו עליה כבר בפטור המקורי.

### ההתאחדות טוענת, כי מוקדי הפגיעה התחרותית הנובעת מהסדר ה-BSP מצויים בשלושה מישורים

#### עיקריים:

א. יצירת מציאות סחר קולקטיבית של חברות התעופה על ידי ה-BSP ערב הפעלת תכנית ה-BSP התנהלו יחסי הסוכנים עם כל חברות התעופה במישור הפרטני. ובהן, בין היתר, תנאי האשראי, דינם של איחורים בשל תקלות טכניות והגדרתן של הפרות יסודיות המביאות לניתוק יחסי הסחר. החל מהתחלתה של תכנית ה-BSP ובאופן רציף, פועל ה-BSP תוך האחדת תנאי הסחר לסוכנים, קרי, חברות התעופה חברות ה-BSP אינן מתחרות זו בזו במישורים הבאים: שיעורי הריבית הכרוכים בתשלומי הסוכנים, "תקופת הדיווח" לסוכנים (ביטול כולל של תקופת השהות הניתנת לצרכן (באמצעות סוכן הנסיעות) לביטול הכרטיס, שינוי מועדיו או יעדיו) ושערי חליפין הכרוכים בתשלומי הסוכנים.



# התאחדות סוכני נסיעות ותיירות בישראל

## Israel Tourist & Travel Agents Association

רח' ביאליק 12 תל-אביב 63324  
03-6299476 פקס, 03-5269102, 03-6299476  
E-mail: [ittaa@ittaa.org.il](mailto:ittaa@ittaa.org.il)



12 BIALIK ST. TEL-AVIV 63324 ISRAEL  
TEL. 03-5269102, FAX. 03-6299476  
[www.ittaa.org.il](http://www.ittaa.org.il)

ב. שימוש לרעה בכוח השוק המצרפי שנוצר באמצעות ה-BSP: מאז מתן הפטור מקרים בהם מנתקת מנהלת ה-BSP את הסוכנים מן המערכת על דברים של מה בכך – הפכו לחזון נפרץ. תכנית ה-BSP הביאה ליצירת הקשחה קרטליסטית בהתנהלות חברות התעופה מול סוכן הנסיעות במובן זה שכל חיוב, זעיר ככל שיהיה יוחס לכל חברות התעופה, קרי, הפך לחיוב קולקטיבי כלפי כולן וכפועל יוצא הביא לניתוק קולקטיבי של הסוכן מיחסי הסחר מול כלל חברות התעופה שהן צד להסדר.

ג. הרחבת ההסדר שלא כדין, בניגוד להוראת סעיף 16 לחוק ההגבלים העסקיים: במסגרת כללי הרשאת הסוכנים לעבוד בשיווק כרטיסי חברות התעופה יאט"א (IATA Accreditation) נדרשים הסוכנים לעמוד בסטנדרטים נוקשים ובהם בין היתר מיקום וצורת שלטי סוכנות הנסיעות, מיקום וסוג הכספת שבמשרדיהם, צורת ומועד הגשת דוחות כספיים לצרכי בדיקה פיננסית וגודל הערבויות הכספיות הנדרשות מכל סוכנות וסוכנות. מאז מתן הפטור בשנת 2000 השתרש נוהג פסול, לפיו אי עמידה באחד או יותר מהסטנדרטים הנזכרים לעיל, מביאה לניתוק הסוכן ממערכת ה-BSP, קרי, לחרם כלכלי מצד חברות התעופה כולן, חרם שלוקחות בו צד גם חברות תעופה שאינן צד להסדר ה-BSP. זאת, על אף שהפרת סטנדרטים, ככל שתהיה, נעשית מול יאט"א עצמה ולא מול אף אחת מחברות התעופה.

### להלן דוגמאות לשימוש שעשתה יאט"א במנגנון ה-BSP בניגוד להוראות הפטור:

א. ניתוק קולקטיבי בשל טעות טכנית  
בחודש אוקטובר, 2007, נותקה חברת אמבסדור טורס בשל טעות פקידותית שמקורה בבנק שהעביר את התשלום החודשי ל-BSP. מקור הטעות: על שובר התשלום שהועבר כסדרו ביום 18 בחודש, נכתב בטעות על ידי הבנק התאריך 19 בחודש. בתגובה, לא זו בלבד שהסוכנות נותקה ממערכת ה-BSP ומיכולת הכרטוס, קרי, נשמת אפו של עסקה, אלא גם חויבה בתשלום של מאות אלפי דולר ארה"ב כהוכחה לעמידותה הפיננסית ונאלצה להמתין כשבועיים ימים עד חיבורה מחדש למערכת. כל זאת גם לאחר הבהרת הבנק למנהלת ה-BSP כי מדובר בטעות רישום מצידו.

יצוין כי הניתוק הכולל נעשה באופן מיידי בעוד שחיבור סוכנות הנסיעות למערכת לאחר הסדרת ענייניה נתון לשיקול דעתה הבלעדי של כל אחת ואחת מחברות התעופה ועשוי לארוך מספר שבועות. זאת כמובן, בהשוואה לניתוק האורך שניות ספורות בלבד.

ב. ניתוק ממערכת ה-BSP בשל סכסוך באשר לעמידה בתנאי יאט"א



# התאחדות סוכני נסיעות ותיירות בישראל

## Israel Tourist & Travel Agents Association

רח' ביאליק 12 תל-אביב 63324  
03-6299476 .פקס 03-5269102, 70  
E-mail: ittaa@ittaa.org.il



12 BIALIK ST. TEL-AVIV 63324 ISRAEL  
TEL. 03-5269102, FAX. 03-6299476  
www.ittaa.org.il

ביום 3 ביולי 2007, נותקה סוכנות אורניתור נסיעות ותיירות 1976 בע"מ ממערכת ה-BSP בהוראת יאט"א, בשל אי-הסכמות בנוגע למועדי הגשת המאזן השנתי. לשם החזרתה למערכת נדרשה אורניתור להמציא ערבות בנקאית בסך של 220,000 דולר ארה"ב וחובה רק לאחר למעלה משבועיים בחזרה למערכת. בית המשפט בתיק זה 14345/07/13 סבר כי ניתוק הסוכנות ממערכת ה-BSP על ידי יאט"א אין בו כדי להפר את חוק ההגבלים העסקיים. הדבר מלמד כי לא זו בלבד שיאט"א מנצלת את כוחה לרעה, אלא גם שבתי המשפט אשר אינם מכירים את המטריה המורכבת, סומכים ידיהם בפסיקתם על התנהגותה הפסולה במקום על קורבנות התנהגות זו.

### ג. שימוש במערכת ה-BSP ככלי להאחדת תנאי סחר

ביום 8 בינואר 2009, וביום 15 במרס 2009, התבשר ציבור סוכני הנסיעות במכתב החתום על ידי יאט"א ישראל על שינויים בדרגי התשלום למערכת ה-BSP. במכתבה הראשון הודיעה יאט"א לסוכנים על פרסום שערי המרה חדשים בין כל יום תשלום (בניגוד לנוהגה עד אותו מועד לפיו שער ההמרה המפורסם ביום 15 בחודש הינו שער ההמרה בימים המיועדים לתשלום, קרי, עד יום 17 בחודש). במכתבה השני הודיעה יאט"א לסוכנים על שינוי במועדי התשלום השקלי ליום 17 בחודש, כאשר ההודעה על כך נמסרה לסוכנים ביום 15 בחודש, הוא היום בו ניתן היה עד מועד קבלת המכתב לבצע תשלום שקלי. נשוב ונציין כי הודעות אלו שעניינן תנאי תשלום למערכת ה-BSP (וכנזכר לעיל, תנאים אחידים) לא נמסר לציבור הסוכנים באמצעות מי ממערכת ה-BSP כי אם על גבי נייר מכתבים של יאט"א ובחתימת יאט"א ישראל (IATA Customer Service Israel).

### הרחבת השימוש ב-BSP לגביית תשלומים שאינם אינטגרליים לכרטיס הטיסה

בעוד שהסדר ה-BSP נועד לשם גביית תשלום עבור כרטיסי טיסה, הסתבר כי במשך שנים מנצלות אותו חברות התעופה לשם גביית תשלומים נוספים שאינם אינטגרליים לכרטיס הטיסה. דוגמאות:

ביום 20 בדצמבר, 2010, הודיעה חברת התעופה אליטליה כי תחייב את סוכני הנסיעות, באמצעות ההתחשבנות החודשית במערכת ה-BSP, בקנסות עבור כרטיסים שלא הונפקו בפועל.

כך למשל, מקרה בו הזמין נוסע כרטיס באמצעות מערכת ההזמנות המכונה GDS ולימים התחרט טרם מועד הכרטוס (היינו, חברת התעופה יכולה לשווק את מושבו ללא כל הפסד מצדה) וסוכן הנסיעות לא הסיר את ההזמנה כאמור מהמערכת, עושה אליטליה שימוש במערכת ההתחשבנות, היא מערכת ה-BSP וקונסת באמצעותה את הסוכן בסכומים שיכולים להגיע עד לשמונה-עשר (18) יורו

# התאחדות סוכני נסיעות ותיירות בישראל

## Israel Tourist & Travel Agents Association

רח' ביאליק 12 תל-אביב 63324  
03-6299476 פקס, 03-5269102, 70  
E-mail: [itaa@itaa.org.il](mailto:itaa@itaa.org.il)



12 BIALIK ST. TEL-AVIV 63324 ISRAEL  
TEL. 03-5269102, FAX. 03-6299476  
[www.itaa.org.il](http://www.itaa.org.il)

לנוסע. על מנת לעמוד על בעייתיות השימוש במערכת ה-BSP לשם חיוב זה, יש להבין את התנהלות הנפשות הפעילות טרם ההסדר - בעבר, שילמו סוכני הנסיעות עבור כרטיסי טיסה שרכשו בהמחאות ובמזומן. חברות התעופה ביקשו מיכון (אוטומציה) של מקטע זה של יחסיהם עם הסוכנים על ידי יצירת מערכת סליקה ממוחשבת. מערכת זו, ה-BSP, הולידה מגוון חדש של חיובים שלא נגבו בעבר ובהם החיוב המוזכר לעיל – חיוב בגין אי-הסרת הזמנה ממערכת ההזמנות. **ויודגש** מערכת ההזמנות אחת היא ומערכת ההתחשבות אחת היא, כאשר זו האחרונה מהווה הסדר כובל המצריך היתר בית הדין או פטור מן הממונה. מקום בו ניתן פטור בגין גביית כספים עבור כרטיסים באמצעות מערכת ה-BSP, יש להדגיש כי פטור כאמור לא יחול על חיובים נוספים שאין להם כל קשר למחיר הכרטיס עצמו. בדוגמת אליטליה, יוצא כי חברת התעופה גובה מהצרכן עד כ- 18 יורו נוספים רק עבור הזמנת הכרטיס, עוד בטרם רכישתו ומקום בו זה מימש זכותו לבטל הזמנה כאמור, מגולגל הסכום על הסוכן, גם מקום בו שוק הכרטיס לאחר ולחברת התעופה לא נגרם כל נזק כספי.

דוגמא חריפה נוספת לשימוש החורג מנוסח הפטור תימצא בהודעת חברת התעופה אמריקן-איירליינס לציבור סוכני הנסיעות מיום 17 בנובמבר 2010. בהודעה זו הסבירה אמריקן-איירליינס כי מאחר ומערכת ההזמנות Travelport העלתה את העמלות שהיא גובה עבור הזמנות כרטיסי טיסה דרכה, נדרשים הסוכנים להימנע מלהזמין באמצעותה כרטיסים של אמריקן-איירליינס וכי סוכן המתקש להמשיך ולהשתמש במערכת ההזמנות של Travelport יאלץ לשאת בתשלום העמלה, על ידי מערכת ה-BSP.

**כל אלה מהווים שימוש אסור בפטור מן הממונה והפרת חוק ההגבלים העסקיים, המצדיקים ביטולו או צמצומו, תוך איסור על סנקציה עונשית קולקטיבית וגורפת.**

Marc P. Bodner*	J.D., Notary	Toyota Towers	מגדלי טויוטה	עו"ד ונוטריון	מרק בדנר*
Eyal Flom	L.L.B., M.B.A., Notary	65 Yigal Alon St.	רחוב יגאל אלון 65	עו"ד ונוטריון	איל פלום
		Tel Aviv 67443	תל-אביב 67443		
		Fax: 03-562 8000	פקס: 03-562 8000	Tel: 03-562 7000	טל': 03-562 7000

\*NY, Israel bars

\*חבר בלשכת עוה"ד ניו-יורק וישראל

28 למרץ 2011

Our Number: 0352-11 מספרנו :

לכבוד  
עו"ד אינגריד הר אבן  
להב – לשכת ארגוני העצמאים והעסקים בישראל

ח.נ.נ.

**התייחסות לנושא ריכוזיות במשק ביחס לבתי המרקחת הפרטיים**

בשם מרשתנו, הסתדרות הרוקחים בישראל – ענף בתי המרקחת, הריני לפרוס את הדברים בפניך כדלקמן:

1. כבר בשנת 1998 קבעה ועדה מקצועית של אנשי משרד הבריאות והאוצר בראשותו של רו"ח אריק משה, כי בית מרקחת פרטי שאינו נמצא בהסדר עם אחת מקופות החולים הגדולות או שתי הקטנות אין לו זכות קיום כלכלית וכי מצב זה מנוצל לרעה על ידי קופות חולים אשר כופות על בתי המרקחת הסכמים כובלים, חוזים אחידים בעלי תנאים מקפחים וכד'. הועדה המליצה כי מנכ"ל משרד הבריאות יפנה בנושא אל הממונה על הגבלים עסקיים.
2. מנכ"לי משרד הבריאות מאז ועד היום מעולם לא פנו בנושא זה אל הממונה על הגבלים עסקיים, למרות שלכאורה אימצו את כל המלצות הועדה...
3. הסתדרות הרוקחים פנתה אל הממונה על הגבלים עסקיים מספר פעמים ונדחתה שוב ושוב.
4. **מעמדת הממונה על הגבלים עסקיים עולה כי הממונה לא רואה כחלק מתפקידו להגן על זכויותיהם של בעלי העסקים הקטנים והבינוניים אל מול גורמי הכוח והגופים המוסדיים.**
5. לטענת הממונה על הגבלים העסקיים, גם כאשר המדובר בעבירות ברורות על החוק, אם לא נפגע אינטרס הציבור הרחב כפי שרואה אותו הממונה, הוא לא יתערב.
6. לאור עמדה זו של משרדי הממשלה ורשויות החוק, הלכה והוכבדה ידו של קופות החולים על בתי המרקחת, דבר שהביא לכך כי בשנת 2007 שוב מונתה ועדה שתבדוק את הנושא.
7. לאחר שהועדה שוב מצאה לנכון כי בתי המרקחת הפרטיים נפגעים כתוצאה מכוחן המונופסוני של קופות החולים היא גיבשה הצעה להסדר מערכת היחסים שבין הצדדים.
8. ההצעה הועלתה על הכתב על ידי נציגי משרד הבריאות ביום 10.2.08. ההצעה נדחתה על ידי קופות החולים והביאה לכך כי הועדה פוזרה ללא פרסום מסקנות או דו"ח.

9. בעקבות כך, הוגשה על ידי הסתדרות הרוקחים ביום 2.6.10 עתירה לבג"צ (בג"צ 4207/10 הסתדרות הרוקחים נ' שרי האוצר והבריאות). בעקבות אי מתן תשובה על ידי המדינה ובמקביל נקיטת צעדים המחמירים את הפגיעה, הוגשה באוקטובר 2010 בקשה לצו ביניים.
10. בתשובה לבקשה, הגישה המדינה דו"ח המיוחס לכאורה לוועדה משנת 2007 הגם שחלק מחברי הוועדה הוחלפו, לא היו דיונים ואין איש שחתום על הדו"ח.
- 11. נדמה כי דו"ח זה משקף באופן חמור ובוטה את התייחסותה של מדינת ישראל לבעלי העסקים העצמאיים הקטנים.**
12. הדו"ח מתאר באופן מפורט ומדויק את הנתונים הכלכליים ומערכת ההסכמים הנכפים על ידי קופות החולים על בתי המרקחת, אך ללא סיכום המשמעות של הנתונים.
- 13. משמעות הנתונים המפורטים בדו"ח היא שניפוק תרופות מרשם למטופלי קופות החולים כולן על ידי בתי המרקחת הפרטיים הינה פעולה הפסדית!**  
כל ניפוק של תרופה גורם להפסד כספי לבית המרקחת, המוערך בכ 7-8 ₪ למרשם. עובדה זו אושרה גם על ידי רשתות הפארם.
14. לאור תנאי ההתקשרות הנכפים דמי החסות הנגבים על ידי קופות החולים, התמורה הנותרת בידי בית המרקחת, אינה מספיקה לכיסוי עלות רכישת התרופה והוצאות התפעול של בית המרקחת!
15. מן הראוי לציין כי ניפוק תרופות מהווה כשני שלישי מהיקף הפעילות של בתי המרקחת הפרטיים.
16. מאחר וכך הם פני הדברים, מוסיפה ומבהירה ממשלת ישראל כי אין בכוונתה להתערב במצב זה, וככל שהדברים נוגעים לה, אין כל קושי כי ענף בתי המרקחת הפרטיים ייעלם כולו והתרופות ינופקו על ידי בתי מרקחת של קופות החולים עצמן או רשתות הפארמים הגדולות שבית המרקחת בהן הינו רק אגף מינורי המביא את הלקוח לפתחן.
17. תשובת המדינה לעתירה מתעלמת מזכותם של בעלי העסקים להתקיים ולהתפרנס מהשקעתם, ובמקביל מתעלמת מהצורך הכלכלי, התפקודי ואף המהותי/בריאותי שיש בקיומם של בתי המרקחת הפרטיים, המפורט ומנומק בין היתר בחוות דעת מיוחדת שהוגשה לבג"צ על ידי פרופ' דב טשרניחובסקי וד"ר יעקב ליפשיץ, מומחים בעלי שם בינלאומי בתחום הכלכלה בכלל וכלכלת בריאות בפרט.

מכבוד רב,  
איל פלום, עו"ד

העתק: הסתדרות הרוקחים בישראל