

כאשר מופנית אל איגוד המוסכים תלונה כנגד מוסך החבר בו, היא מתבררת בפני ועדה טכנית המשוטפת למישרדי-התבורה ולאגוד המוסכים. הוועדה יושבת כוועדה-בוררה, ושני הצדדים הוותמים על שטר בורות, המחייבם לפעול לפי מסקנות הוועדה. אלא שהרכבה של הוועדה לקוי. מישרד-התבורה צריך היה לדאוג לכך שבוועדה זו יישבו אנשים בעלי מיקצוע אך אובייקטיביים, לא מקרב בעלי-המוסכים עצמם. על-מנת שלא תהיה להם נטייה לגלות יחס של איפה-ואיפה כלפי עמיתיהם-ליקצוע, העומדים בבוררות. דוגמה לאפשרות זו יכול לשמש מזכיר איגוד המוסכים, צבי פיק. פיק, האיגוד לא יכול היה למצוא לעצמו מזכיר שייצגו ויילחם עבור האינטרסים שלו בצורה טובה יותר. פיק עמל לשכנע אותי, שעה ארוכה, עד כמה בעלי-המוסכים הם אומללים, עומדים על סף פשיטת-רגל, מאושרים ממש כאשר הם מסיימים את החודש ללא חובות.

פיק מאמין בצדיקת מאבקו, למרות שידוע לכל היטב כי בעלי-המוסכים גורפים הון. הוועדה שמעה כבר מאות תלונות מסמרות-שיעור, אך מעולם לא הוציאה צו-סגירה כנגד בעל מוסך, שהוכח למעלה מכל-ספק, כי רימה את הלקוח וסחט ממנו כסף ללא מתן תמורה. המצב כיום הוא כזה, שלבעלי-המוסכים כדאי להסתכן בכך, אפילו אם במקרה אחד מתוך עשרה ייתפסו, הרי יחוייבו רק לתקן מחדש את הרכב שלא תוקן כהלכה, ובניתיים ירוויחו כסף רב במימיהם. אין מפעילים נגדם סנקציות מספיקות, העשויות לגרום להם להרהר פעם שנייה קודם שישחיתו לרמות את הלקוח, לחייבו בתשלום עבור חלקים שלא הוחלפו, לחייבו במאות לירות עבור עבודה שלא בוצעה כלל.

**בשנת 1961** בוטל התערפון המחירי-מכסימום לתי קוני רכב, שהיה קיים עד אז. כל בעל-מוסך רשאי היום לגבות מחירים בהתאם לתחשיבו, ולתאווה-הבצע שלו. את המוסכים ניתן לחלק לשלוש קטגוריות. 1. מוסכים מרכזיים השייכים לחברות המייבאות ונכב.

במוסכים אלה מחושב התערפון לפי שעות-העבודה, ונע בין 37 ל"י ל-50 ל"י לשעת-עבודה אחת ויחידה. בעלי-הרכב מקבלים שירות אמין, עליידי בעלי-מיקצוע. כגון לא יקרה שחוקו במכונית ושני ברגים רופפים, אך יגישו לבעל-הרכב חשבון על שיפוץ-מנוע. בעלי-המוסכים מרוויחים כסף רב מחישוב שעות העבודה לפי תעריף קבוע, אבל את הכסף ה"גדול" הם מרוויחים בעיקר על חלקי המכונית ושני מייבאים חלקי חילוף, קובעים בעצמם את מחירי השוק ומחייבים את בעלי-הרכב לפי אותם מחירי שוק גבוהים. עד לפני כשנה היה רשאי בעל-הרכב, שהביא את מכוניתו לתיקון או לטיפול 10,000, לעמד ליד מכוניתו בשעת התיקון, כיום מתבקשים בעלי-הרכב להמתין ב"מישרד, או לבוא שוב למחרת היום. המוסכים עומים עברה. מכונית המובאת למוסך לטיפול, שיגרתו שמחירו כמה עשרות לירות, תופסת מקור

## למה שרומה במוסך אין אל מי לפנות

מה של מכונית שצריך להחליף בה חלקי-חילוף העולה אלפי לירות, עליו מרוויח המוסך המייבא בין 30 ל-40 אחוז. בעלי המוסכים אינם יכולים לסרב לקבל מכונית הבאה לטיפול שיגרתו, אבל הם יעשו הכל כדי לצרף לטיפול השיגרתו תיקונים נוספים, כדי להפוך את העניין לכדאי.

כאשר בעל-הרכב מקבל חשבון-עניק ונידהם, הם מתבוננים בו בחימתון ואומרים: "מה איתך, אתה רוצה ליהרג?" היינו מוכרחים לתקן את הדברים האלה!" כך קורה שבעל פונטיאק, שהביא את מכוניתו לשירות 10,000, יצא עם חשבון בסך 1,200 ל"י, בעל סיטרואן חייב בתשלום 800 ל"י, ואילו בעל פיאט שילם 400 ל"י — תמורת תוספות על תיקונים שיגרתיים. (שמוי תידעם של בעלי-המכוניות הללו שמורים במערכת).

**עצתנו לבעלי-הרכב המתקנים ריכבם במוסכים מרכזיים** — עליהם לקבוע מראש, במדויק, מה ברצונם לתקן, לדרוש כי לא ייעשה כל תיקון נוסף ללא הסכמתם. בדרך זו ניתן יהיה למנוע תיקון שרירותי של לקויים שונים, שאין בהם כדי לסכן את חיי הנהגה. אינם פוגעים ברכב, ואינם מורגשים כלל בשעת הנסיעה. תיקונים התכוף, ללא כל צורך, אך מרוקן את כיסו של בעל-המכונית וממלא את כיסיהם של בעלי-המוסכים. על בעל הרכב לזכור כי במוסכים המרכזיים אי-אפשר להתמקח על המחירים.

**2. מוסכים פרטיים המורשים הפעול עדידי מישרד-התבורה.**

יש לנתח אחת ולתמיד את האגדה כי במוסכים אלה מחיר התיקונים זול יותר. לבד ממוקרים בודדים, בהם בעלי-המכוניות הם ידידים אישיים של בעלי המוסכים, הרי מחיר התיקונים בהם דומה מאוד למחירי התיקונים במוסכים הגדולים — אלא שטיב התיקון ירוד. במוסכים אלה קורה לא פעם שבעל-המוסך, שהוא איש-מיקצוע, בודק את המכונית, מאתר את התקלה, אך משיל את עבודת-התיקון הממשי על פועלים צעירים, חסרי ניסיון יודע. במיקרים רבים מנפחים את החשבון, מחייבים את הלקוח בתשלום על עבודה שלא בוצעה, ניסיונם של אלפי בעלי-הרכב, שניבילו שירות במור

סכים אלה, הוא מר ביותר. הם נתבעים לשלם מאות לירות, מבלי לדעת אם המחיר סביר או לאו, וזאת — ללא אפשרות להתמקח עם בעלי-המוסכים, העמוסים עבודה ומוכנים לוותר בנקל על לקוחות נוספים. גם במוסכים אלה מרוויחים כסף רב מעיסקי חלקי-החילוף, נוסף לרווח הגדול על עבודות התיקונים. עד לפני שנים אחדות היו בעלי המוסכים הפרטיים מתקנים כלי-רכב מדגמים שונים ומגוונים. כאשר נזקקו לחלקי-חילוף מסויים, היו נוסעים אל היבואן, קונים את

## חלקי-חילוף פגומים ומוכרים כחדשים

החלק, מקבלים עשרה אחוז הנחה ומחייבים את הלקוח במחיר מלא, משום שביובו ומן-עבודתה על הנסיעה. אך בשנים האחרונות החלו בעלי-המוסכים מתרכזים בתיקון כלי-רכב מדגמים מסויימים, מוגדרים, כעת השך תלם להם לקנות מלאי של חלקי-חילוף, בהנחה ניכרת, או שהם עצמם החלו לייבא חלקים מחוץ-לארץ. נוצר מצב שבו, נוסף לרווח על העבודה, הרוויחו עשרות אחוזים גם על מחירי החלקים.

בעוד שבעלי המוסכים המרכזיים מייבאים חלקי חילוף-אורגינליים, מייבאים בעלי המוסכים הפרטיים לא פעם חלקי-חילוף מסידרות-ייצור שנפסלו. הם קונים ארץ תם בפרוטות, אבל מחייבים את בעלי הרכב במחיר המלא. אומר יהודה הבר, מזכיר יצרני חלקי-החילוף בהתאחדות התעשיינים: "בעלי-המוסכים מייבאים מחו"ל את החלקים במחיר הזול ביותר, ומוכרים אותם במחיר היקר ביותר. למישרד-התבורה אין פיקוח על הנעשה. 90% מחלקי-החילוף המייבאים חלקים אורגינליים, אלא מייצור מישיני-בטיבו, של ארץ אחרת. כיום, היבוא הגדול ביותר הוא מספרד."

**כיוון שהחלקים יקרים**, התפתח בארץ ביקוש לי חלקים ישנים שעדיין ניתן להשתמש בהם. גם על עיסקות אלה מרוויחים המוסכים הון רב. לבעל מכונית טריומפ 1500 התפוצצה תיבת-החילוף כים, כיוון שמערכת חדשה עולה כ-4,000 ל"י, החליט למצוא תיבת-חילוכים משומשת, הוא התעניין במחירו של חלק כזה במוסך אוטו-ליט באבוכיב 3, העוסק בתיקוני טריומפ וטוסיאט. בעל המוסך דרש 1,400 ל"י עבור מערכת-החילוכים שהוצאה מרכב צבאי, מדגם חדש יחסית, אשר נפגע בתאונה ונמכר לגרוטאות. מערכת-החילוף כים במכונית לא נפגעה, לדבריו.

משם פנה בעל הטריומפ מוסך טריו, שירות מוסמך לטריומפ, ברחוב שונצינו 15 בתל-אביב. גם לבעל-מוסך זה היו מיספר תיבות שהוצאו ממכוניות שנפגעו בתאור נות. כמורכב היו לו תיבות-חילוכים פגועות שהוא שיפץ צן, המחיר שנדרש עבור מערכת-החילוכים במוסך זה היה 2,200 ל"י (1).

יש להניח כי גם מוסך אוטו-ליט, ממנו ניקנה לבסוף החלק, הרוויח יפה מן העיסקה, מכאן ניתן לעמוד על שיעור הרווח בעיסקה זו, אילו מומשה של מוסך טריו. **עצתנו לבעלי-הרכב הפונים למוסכים פרטיים** — לא להתעצל, להיצמד למכוניתם משך כל זמן התיקון. בדרך זו ניתן לצמצם, ולו במיקצת, את האפשרות שבעל-המוסך יחייבם בתשלום עבור עבודות שכלל לא ביצע. אם יידרש חלקי-חילוף כלשהו, יש לעמוד על כך שבעל-הרכב יקנה את החלק במחסנה של החברה המייבאת את כלי-הרכב, ולא ירשה הכנסת חלק אורגינלי המצוי אצל בעל-המוסך. אשר לשאלת המחיר — במצב הקיים בארץ, אין לנו, לצערנו, כל עצה מועילה. רצוי לסכם מראש את המחיר. בטיכומו של דבר נתון בעל הרכב לחלוטין לשירותי ליבו של בעל המוסך. אין שום חוק המגביל את בעל המוסך בקביעת תעריפי העבודה.

**3. מוסכים בלתי-מורשים** — ניתן לזהותם בדרך אחת: אין על שערים שלט, מוסך מורשה מטעם מישרד-התבורה.

במרבית 500 המוסכים הפועלים בארץ ללא רישיון, עובדים, סנדלרים, הגורמים לאי-פעם למכונית נזק באל" פי לירות, וזאת נוסף לסכומי הכסף המנופחים אותם הם גובים מהלקוחות התמימים עבור תיקונים. מתוך סך-כל הנזקים שהיו מעורבים בתאונות-דרכים עם נפגעים בשנת 1972 (הדו"ח הסטטיסטי לשנת 1973 טרם פורסם), היו 285 מעורבים בתאונה שתגורם העיקרי בה היה רכב לא-תקין. לפחות חלקם של אותם נהגים לא ידעו כלל שריכבם אינו תקין, לא שיערו כי לאחר שיצאו ממוסכים מפוקפקים ושילמו עבור התיקון במיטב כספם, מיקרוק אופייני אירע לבנימין וולף, בעל מכונית פרטית. הוא הרגיש כי בלמי-מכוניתו חורקים בשעת נסיעה וכי הם חלשים. הוא הכניס את המכונית לשיפוץ בלמים במוסך חרוט שבשכונת הרכבת, פינת רחוב המסגר 13 ת"א. הוא עשה את הטעות הרגילה, ולא נצמד למסר ניתו, אלא חזר למוסך למחרת היום, או נאמר לו ש"הבלמים הוחלפו, ומחיר התיקון 175 ל"י. כאשר תמה מדוע המחיר כה גבוה, הוסבר לו כי היה צורך גם להחליף את ה"דראמיס".

בנימין וולף יצא את המוסך, אך להפתעתו המשיכו הבלמים להרוק בשעת הנסיעה. הבלמים עצמה היתה חלשה מאוד. הוא חזר למוסך, ושם נאמר לו כי יחלפו מיספר ימים עד שהבלמים החדשים, "יתלכשו" על הגלגל, ואז יסתדר הכל.

כעבור שבועיים ימים נסע וולף עם ידידו הצלם יוסי גליל לירושלים. בדרך חזרה, ליד מינור השתר קניו, בעיקול הכביש, הגה אוטובוס שהוריד טיילים. וולף בלם את מכוניתו במלוא כוחו, אך הבלמים היתה חלשה והמכונית המשיכה להתקדם. למולו לא איבד את קור

## המוסכים משליטים בשוק ג'וגל של מחירים

רוחו והיפנה את המכונית לעבר שולי הכביש. המכונית נעצרה במקביל למכונית החונה, לולא השוליים הרחבים המצויים באותו קטע, היתה ההתנגשות בלתי-זמנעת. אומר בנימין: "איני יודע אם המעצורים שלי באמת תוקנו או הוחלפו, לא הייתי נוכח בשעת ביצוע העבודה. אני רק יכול לקבוע בוודאות, כי למרות הסכום הגבוה ששילמתי כדמי-תיקון, איני מרגיש כי מצב הבלמים שלי, כיום, טוב יותר מאשר ברגע שהכנסתי את המכונית למוסך".

**עצתנו לבעלי-הרכב הפונים למוסכים בלתי-מורשים** — אל תפנו אליהם, בשום מיקרה.

**מישרד-המוסכים והתעשייה** מפעיל חוליות-פק"ח חים העוברות בחנויות-המכולת ובודקות מיקרי הפ"קע-מתחירים, פעולתו הראשונה של שר-התבורה החדש צריכה להיות בנושא הפעלת חוליות אנשי-מיקצוע בשטח המכוניות, שייכנסו למוסכים, יתלוננו על תקלה פעוטה, וכאשר יוגש להם חשבון בן מאות לירות על החלפת חלקים שלמים במנוע, יעמידו את בעל-המוסך לדין, ירציאו כנגדו צו-סגירה. השר החדש חייב לזרז קביעת תעריפי-מכסימום לתי קוני-רכב. התעריפים חייבים להיות מוצגים במקום מר-כני במוסך. כאשר מדובר לא בטיב השירות אלא באמצעי מיר-מה הונאה, חייב השר החש לשלב בנושא גם את המיש-טרה. אם כל האמצעים האלה יופעלו יחדיו, בייעילות, יוכל אהרון יריב להיות השר שיטל את סיוט המוסכים מעל מאות אלפי בעלי המכוניות בישראל. (כתבה ראשונה בסדרה)



**סוף הדרך: כמה מקרי מוות בשנה נגרמים כתוצאה מליקויים מכניים?**