

# תרחיש הטלת מכסים על ייבוא כלי רכב לארה"ב\*

דוח מיוחד | מאי 2019

מידרוג מפרסמת מעת לעת דוחות מיוחדים הנוגעים לענפים או מנפיקים מסוגים מסוימים. הדוחות המיוחדים אינם מהווים דו"חות דירוג ו/או מתודולוגיות דירוג מבחינת תכנם או כוונתם ואין בהם כדי לשנות את שיטות ההערכה המתוארות במסגרת הדוחות המתודולוגיים. ככלל, דוחות מיוחדים נועדו על מנת: (1) לפרסם את הערכות מידרוג ביחס לנושאים או להתפתחויות הנוגעות למנפיקים מסוימים, (2) לתאר מגמות מאקרו כלכליות או מגמות בענף ולציין את כיוון השפעתם על הדירוגים (למשל: שינוי בביקושים בענף מסוים, התפתחויות בחקיקה או התפתחויות רגולטוריות), (3) להסביר תהליכי דירוג מסוימים על מנת לעזור למושקיעים להבין כיצד נקבע הדירוג, לרבות כיצד נלקחות בחשבון בדירוג מגמות מסוימות.

## אנשי קשר:

### קובי רחמני

אנליסט בכיר, מעריך דירוג ראשי

[kobir@midroog.co.il](mailto:kobir@midroog.co.il)

### סיגל יששכר, סמנכ"ל

ראש תחום מימון חברות

[i.sigal@midroog.co.il](mailto:i.sigal@midroog.co.il)

\* דוח זה מבוסס על מאמר של Moody's Investors Services: US Auto tariffs would pose risks and weigh on Auto Sectors in Germany, Japan and Korea, April 2019

## דחיית החלטת הממשל האמריקאי לגבי מדיניות המכסים על ייבוא כלי רכב עשויה להוות הקלה זמנית

ביום 17 במאי 2019 הודיע הממשל האמריקאי כי הוא דוחה את ההחלטה על מדיניות המכסים לגבי ייבוא כלי רכב לארה"ב ב-6 חודשים עד ליום 17 בנובמבר 2019. דחיית ההחלטה לגבי מדיניות המכסים של הממשל האמריקאי עשויה לרמז על הסתברות גבוהה יותר להגיע להסכמי סחר חדשים שיפטרו את שותפות הסחר של ארה"ב מהעלאת מכסים, ויש בה להפחית את מידת אי הוודאות ולהקל על החששות בשווקים בטווח הקצר. יחד עם זאת, יתכן כי זוהי הקלה זמנית בלבד. למעשה, הסיכון למשבר בדיונים בין ארה"ב לשותפות הסחר שלה דווקא עלה, עם ההתגברות לאחרונה של המתיחות ביחסי הסחר בין ארה"ב לבין סין.

הפוטנציאל להתלטת מגבלות על ייבוא כלי רכב לארה"ב מהווה סיכון מרכזי להמשך הצמיחה הגלובלית, שכבר כיום פונה למסלול האטה. בדוח מיוחד של סוכנות הדירוג Moody's Investors Services ("מודי'ס") בוחנים כלכלני מודי'ס את ההשלכות הפוטנציאליות של תרחיש לפיו יחליט הממשל האמריקני להטיל מכסים בשיעור של עד 25% על ייבוא כלי רכב לארה"ב מתוך כוונה להגן על תעשיית הרכב האמריקאית שספגה פגיעה קריטית מייבוא הולך וגדל של כלי רכב בעשורים האחרונים. החששות מהטלת מכסים על ייצוא כלי רכב לארה"ב פוגשים את יצרניות הרכב בתקופה של האטה במכירות בשוק האמריקאי. כך, להערכת כלכלני מודי'ס, המכירות של רכבי נוסעים בארה"ב צפויות לרשום ירידה בשנת 2019 ולהציג צמיחה מתונה מאוד בשנה שלאחר מכן.

## האם ייבוא כלי רכב לארה"ב מהווה איום על הכלכלה האמריקאית?

בחודש מאי 2018 פתחה מחלקת המסחר של ארה"ב בחקירה שנועדה לקבוע האם ייבוא כלי רכב, רכבי משא קלים וחלפים ממדינות שונות לתוך ארה"ב, מהווה איום על חוסנה של הכלכלה האמריקאית, לרבות בקשר עם פוטנציאל המו"פ, תעסוקת עובדים בעלי הכשרה, פיתוח רכב אוטונומי ופיתוח דלקים אלטרנטיביים. מחלקת המסחר של ארה"ב הינה מחלקה בתוך הממשל האמריקאי האחראית על קידום צמיחה כלכלית ותעסוקה בארה"ב. להערכת מחלקת המסחר, קיימות אינדיקציות לכך כי במשך עשור, ייבוא כלי רכב לארה"ב מרחבי העולם פגע בתעשיית הרכב האמריקאית באופן המציב איום משמעותי על הכלכלה. לפי נתוני מחלקת המסחר, במשך 20 השנים האחרונות גדל שיעור רכבי הנוסעים המיובאים הנמכרים בארה"ב מ-32% ל-48%. בד בבד, בין 1990 ועד 2017, ירד מספר המועסקים בתעשיית הרכב האמריקאית בשיעור של כ-22%, וכל זאת בעת בה רכישות כלי רכב על ידי האמריקאים הגיעו לרמת שיא. תעשיית הרכב היוותה לאורך שנים מקור משמעותי לפיתוח ולחדשנות טכנולוגית בתוך ארה"ב. כיום לפי מחלקת המסחר האמריקאית, תעשיית הרכב האמריקאית מהווה רק 20% מהיקף המו"פ בתעשיית הרכב העולמית.

כפועל יוצא מחקירה זו, שממצאיה הובאו בפני הממשל האמריקאי בחודש פברואר השנה, צפוי הממשל האמריקאי להחליט בהמשך השנה באם לנקוט בצעדים שישיתו מכסים גבוהים יותר על ייבוא כלי רכב ממדינות שונות לתוך ארה"ב, בשיעור שעשוי להגיע עד לכדי 25%. למעשה, החלטה זו אמורה הייתה להתקבל בחודש הנוכחי, אולם ביום 17 במאי 2019 הודיע הממשל האמריקאי כי הוא דוחה את ההחלטה על מהלכיו בנושא זה ב-6 חודשים עד ליום 17 בנובמבר 2019. דחיית ההחלטה לגבי מדיניות המכסים של הממשל האמריקאי עשויה לרמז על הסתברות גבוהה יותר להגיע להסכמי סחר חדשים שיפטרו את שותפות הסחר של ארה"ב מהעלאת מכסים, ויש בה להפחית את מידת אי הוודאות ולהקל על החששות בשווקים. יחד עם זאת, יתכן כי זוהי הקלה זמנית בלבד. למעשה, הסיכון למשבר בדיונים בין ארה"ב לשותפות הסחר שלה דווקא עלה, עם התגברות לאחרונה של המתיחות ביחסי הסחר בין ארה"ב לבין סין. להערכת כלכלני מודי'ס, הסבירות להשתת מכסים גבוהים על כלי רכב מיובאים לארה"ב, בטיעון של "פגיעה בחוסן הלאומי", הינה נמוכה, ותתקשה לעבור את אישור הקונגרס ובית המשפט בארה"ב. יחד עם זאת, כלכלני מודי'ס בחנו את ההשפעות של השתת המכסים על המדינות העיקריות בהן פועלות יצואניות הרכבים הבולטות וכן ההשפעות על היצרניות עצמן והתעשייה כולה.

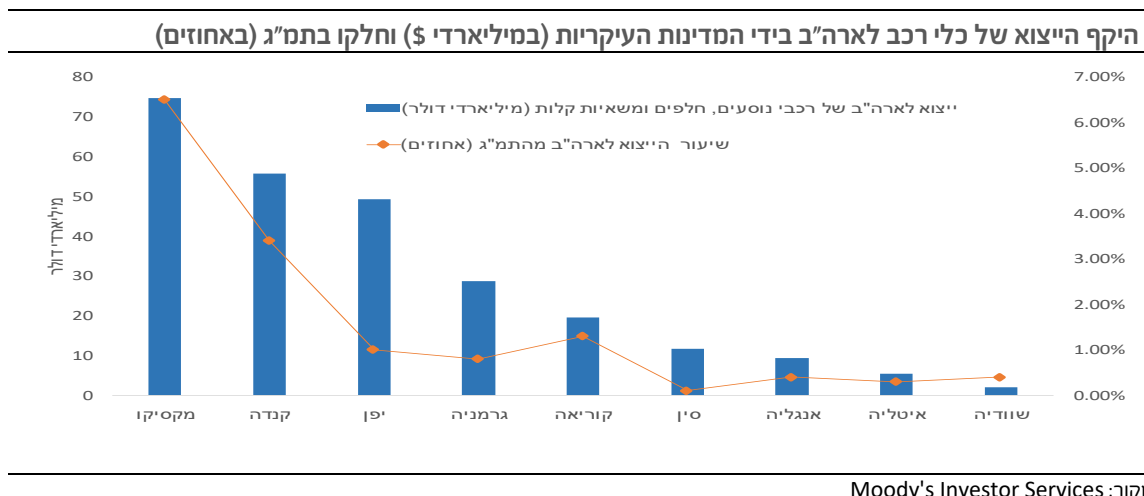
## יפן וגרמניה - בעלות פוטנציאל הפגיעה העיקרי

להערכת כלכלני מודי'ס, ההשפעות הישירות והעקיפות של פוטנציאל הטלת המכסים על כלי רכב וחלפים המיובאים לארה"ב נאמד בכ-500 מיליארד דולר במונחים שנתיים, וכוללת כ-200 מיליארד דולר (אומדן) השפעה ישירה כתוצאה מפגיעה בהיקף הסחר מול ארה"ב בשל העלאת המכסים וכ-300 מיליארד דולר נוספים (אומדן) השפעת "גלי ההדף", כתוצאה מצעדי נגד של הכלכלות הנפגעות והשלכות על סקטורים אינטגרטיביים לתעשיית הרכב. אומדן זה מהווה כ-2.8% מייבוא העולמי וכ-0.6% מהתמ"ג העולמי. יש להדגיש

כי אומדן ההשפעה כדלעיל מושתת על שורה של הנחות עבודה שהנחו את כלכלני מודי'ס, ובפרט הנחה לגבי מידת גמישות המחיר של הביקוש לכלי רכב, אשר נתונה לפרשנויות שונות<sup>1</sup>. בין המדינות הנתונות להשפעה העיקרית מתוך הפגיעה הישירה בהיקף הסחר מול ארה"ב נמנות יפן, גרמניה וקוריאה.

**גרמניה** הינה יצואנית הרכב הגדולה בעולם, כאשר ארה"ב מהווה את שוק היעד העיקרי, עם 12.5% מהייצוא של תעשיית הרכב הגרמנית. היקף הייצוא הגרמני לארה"ב של רכבי נוסעים, חלקי חילוף ומשאיות קלות הסתכם בכ-29 מיליארד דולר בשנת 2017. להערכת כלכלני מודי'ס, הטלת מכס בשיעור 25% על ייבוא רכב לארה"ב "תגלח" כ-0.2% מצמיחת התמ"ג הגרמני בשנת 2019. השפעה זו כוללת השפעה ממתנת, בשל מרכיב היבוא הגבוה של תעשיית הרכב הגרמנית (כ-1/3 מהייצוא הגרמני של כלי רכב מקורות בייבוא רכיבי ביניים לתוך גרמניה). ההשפעות העקיפות של העלאת מכסים על הייצוא הגרמני של כלי רכב לארה"ב עלולות להיות משמעותיות אף הן. תעשיית הרכב מהווה כ-4.9% מהערך המוסיף הגולמי של הכלכלה וכ-18% מהייצוא הכולל של גרמניה. תעשיית הרכב הגרמנית מעסיקה באופן ישיר כ-870 אלף עובדים. כ-1.4 מיליון מועסקים נוספים בתעשיות ביניים הקשורות בתחום הרכב. יחד עם זאת, היקף הייצוא של כלי רכב לארה"ב היווה פחות מ-1% מהתמ"ג הגרמני בשנת 2017 וכ-2% בלבד מכלל הייצוא של גרמניה. מעבר לכך, מותגי הרכב הגרמניים המובילים BMW ו-Daimler, Volkswagen נהנים ממעמד של מותגי פרימיום ועשויים להתמודד במידה טובה יותר עם הגילגול לצרכנים של תוספת המכס הפוטנציאלית.

**יפן** הינה יצרנית הרכב השנייה בגודלה בעולם, לאחר גרמניה, ובעלת החשיפה הגבוהה ביותר לשוק הרכב האמריקאי, הסופג כ-40% מייצוא הרכבים וחלקי החילוף של יפן. היקף הייצוא מיפן לארה"ב של רכבי נוסעים, חלקי חילוף ומשאיות קלות הסתכם בכ-49 מיליארד דולר בשנת 2017. היקף זה של ייצוא לארה"ב משקף כ-1% מהתמ"ג היפני וכ-7% מסך היקף הייצוא היפני. אילו יוטל מכס בשיעור של 25% על ייבוא כלי רכב מיפן לארה"ב, ההשלכה הישירה על הייצוא היפני נאמדת בכ-15 מיליארד דולר, שמשמעותן קיצוץ של כ-0.35% בצמיחת התמ"ג היפנית בשנת 2019. ההשלכות העקיפות של פוטנציאל הטלת המכס על ייצוא כלי רכב יפנים לארה"ב משמעותיות אף הן. יצרניות הרכב היפניות נשענות כמעט באופן מוחלט על ייצור מקומי של רכיבי הביניים (בשונה מתעשיית הרכב הגרמנית למשל), באופן שכ-90% מערך הייצוא בתעשיית הרכב היפנית נובע מייצור מקומי. כך למשל, מעל 8% מכוח העבודה היפני מועסק בתעשיית הרכב במדינה. חששות אלו עולים ברקע ההאטה שכבר ניכרת בקצב הצמיחה של הכלכלה היפנית, אשר סובלת מהאטת הצמיחה בסין וממשבר הסחר בין סין לבין ארה"ב. בנוסף, תעשיית הרכב היפנית סובלת מזה זמן מלחצי מחירים בשוק האמריקאי נוכח ירידה בביקושים לכלי רכב פרטיים מסוג סדאן על חשבון עלייה בביקוש לרכבי SUV. יצרניות הרכב היפניות שעולות להיפגע במידה הרבה ביותר מהטלה מכסים הינן Toyota Motor Corporation ו-Nissan Motor Co., שתיהן חשופות במידה הרבה ביותר לשוק האמריקאי. היצרנית היפנית Honda Motor Co. מגוונת יותר מבחינה גיאוגרפית וחשופה פחות לייצוא לארה"ב.



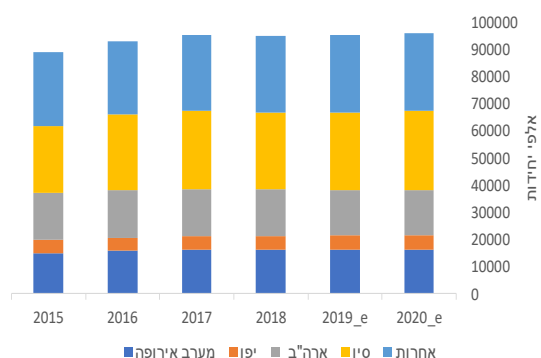
<sup>1</sup> הנחה עיקרית אשר שימשה באומדן הפגיעה בהיקף הסחר מול ארה"ב הינה כי גמישות המחיר של הביקוש לכלי רכב בטווח הקצר הינה 1.35, וזאת על פי הערכות בתעשיית הרכב. נתון זה עשוי להיות שונה בהתאם למחקרים שונים ותפיסות שונות בשוק הרכב.

**קוריאה**, למרות היותה חשופה במידה רבה מאוד להעלאת התעריפים על ייבוא כלי הרכב לארה"ב, ואולי דווקא בשל כך, הינה בעלת הסבירות הגבוהה ביותר שלא להיכלל במתווה פוטנציאלי של מחלוקת המסחר האמריקאית להעלאת המכס על ייבוא כלי רכב לארה"ב. קוריאה וארה"ב השלימו לאחרונה חתימה על הסכמי סחר חופשי אשר בין היתר כללו התייחסות לגירעון המסחרי הגדול של ארה"ב מול קוריאה בתחום של רכבי נוסעים ומשא. בנוסף, סביר להניח כי סדרי העדיפויות של הממשל האמריקאי במישור הבינלאומי והביטחוני, בייחוד בהקשר של צפון קוריאה, יהוו שיקול משמעותי בהחלטת הממשל האמריקאי בנוגע להטלת מכסים על ייבוא כלי רכב וחלפים מקוריאה הדרומית.

## החשש מהעלאת מכסים מצטרף לסביבה תפעולית מאתגרת עבור יצרניות הרכב בעולם בהיבטים של האטת ביקושים וצרכים כבדים בהשקעות ובמו"פ

### הגידול הגלובלי במכירות כלי רכב אינו צפוי לעלות על 1.0%

בשנת 2020  
מכירות רכבי נוסעים לפי אזורים עיקריים ותחזיות מודי'ס לשנים 2019-2020 (באלפי יחידות)



מקור: Moody's Investor Services

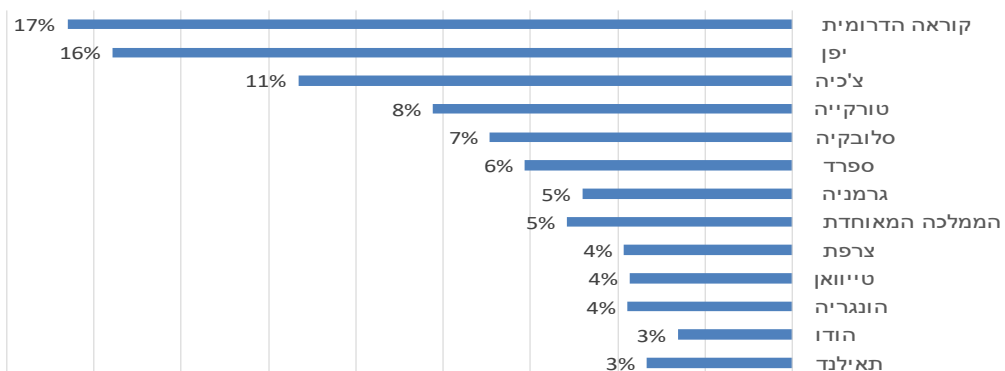
ברקע הדיונים לגבי העלאת מכסים על ייבוא כלי רכב לארה"ב, ניתן להצביע על חולשה מתמשכת במכירות של רכבי נוסעים בארה"ב. כלכלני מודי'ס מעריכים כי שיעור הצמיחה של מכירות רכבי נוסעים בארה"ב יירשום ירידה של כ-2.9% בשנת 2019, זאת לאחר עלייה של 1.2% בשנת 2018, ואילו בשנת 2020 שיעור הגידול לא יעלה על 0.6%, זאת ברקע היחלשות הגורמים הפיננסיים שתמכו במכירות מואצות של כלי רכב (ריבית נמוכה ושיעורי מימון נדיבים). הגדלת שיעורי המס על ייבוא רכבי נוסעים לארה"ב תחמיר את הפגיעה ברווחיות של יצרני הרכב, שכבר היום נפגעים מההאטה בביקושים ותקשה עליהם לגלגל את ההתייקרות לכיס הצרכנים מבלי לפגוע בהיקף המכירות. מגמה שלילית זו מצטרפת למגמות נוספות המכבידות על יצרני הרכבים בעולם, וכוללות השקעות הולכות וגוברות בפיתוחים טכנולוגיים בתחום הרכב החשמלי, בתחום הקישוריות ובאמצעי מניעת זיהום.

## השוק הישראלי ניהנה לאורך זמן מתנאי סחר טובים של יצרני הרכב בשל מאפייניו הייחודיים, ותרשים של העלאת מכסים בארה"ב עלול להפריע את שיווי המשקל

בראייה ארוכת טווח, תרחיש המכסים שיכביד על יצרניות הרכב הבינלאומיות נושא עימו השפעות בכיוונים שונים על שוק הרכב הישראלי, הנודע בייחודיות שלו וקיים קושי לחזות את ההשפעה הכוללת של תרחיש המכסים על השוק הישראלי, זאת בשל מורכבות יחסי הגומלין בשוק הרכב הגלובלי. אין זה סוד כי יבואני הרכב בישראל, ככלל, זוכים לתנאי סחר טובים יחסית למדינות אחרות בקנה מידה דומה, בשל שיעורי המס הגבוהים המוטלים על ייבוא כלי רכב בישראל ובשל היעדר מסחר בכלי רכב בין ישראל לשכנותיה. כמו כן, היבוא לישראל נתון בידי יבואנים בלעדיים, בשונה משווקים אחרים בעולם. בטווח הקצר שלאחר מהלך המכסים, וככל שהפגיעה ביצרני הרכב הפונים לשוק הישראלי תהיה כבדה יותר, כך היצרנים עשויים לבקש לפצות על כך באמצעות שיפור (לטובת היצרנית) בתנאי הסחר מול שווקי היעד השונים, לרבות מול השוק הישראלי. בנוסף, הטלת המכסים עשויה להוביל חלק מהיצרנים להרחיב את פעילות קווי הייצור הקיימים בתוך גבולות ארה"ב, תוך סגירת קווי ייצור במדינות השונות. מהלכים אלו יכול וישפיעו על היצע הדגמים ומאפייניהם, שכן עלויות הדלקים וטעמי הצרכנים בארה"ב שונים באופן מהותי מהצרכן הישראלי והאירופאי. כמו כן שינוי בהיצע הדגמים עלול להוביל לשינויים או אף לביטולם של דגמים פופולאריים בישראל או לחליפין להוביל התייקרויות של דגמים ספציפיים אשר עשויים להפוך לפחות אטרקטיביים לשוק המקומי.

כפי שכבר נוכחנו בעבר שינויים בדגמים פופולאריים עשוי להוביל לשינוי מפת נתחי השוק של יבואני הרכב בישראל עקב התלות הגבוהה הקיימת לחלק גדול מהיבואנים במספר מצומצם של דגמים מובילים. מנגד בטווח זמן הקצר עד הבינוני יכול ויעמדו ליבואנים עודפי ייצור אשר יהווה הזדמנות עבור יבואנים מקומיים, יתרונותיה של ישראל כ"אי סגור" בתחום יבוא הרכבים עשויים לבוא לידי ביטוי בתקופות אלו.

ישראל: התפלגות מסירות רכב חדש לפי ארץ ייצור בשנים 2015-2017 (במסמבר), באחוזים\*



מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ועיבודי מידרוג; \* לא כולל "אחרים" - סה"כ 8% מהייבוא ממדינות שחלקה של כל אחת מהן אינו עולה על 2%, לרבות ארה"ב.

תאריך הדוח המיוחד: 20.05.2019

© כל הזכויות שמורות לחב' מידרוג בע"מ (להלן: "מידרוג").

מסמך זה לרבות פסקה זו כולל זכויות יוצרים של מידרוג והינו מוגן על ידי זכויות יוצרים ודיני הקניין הרוחני. אין להעתיק מסמך זה או בכל דרך אחרת לסרוק, לשכתב, להפיץ, להעביר, לשכפל, להציג, לתרגם או לשמור אותו לשימוש נוסף למטרה כלשהי, באופן שלם או חלקי, בכל צורה, אופן או בכל אמצעי, ללא הסכמה של מידרוג מראש ובכתב.

#### **אזהרה הנוגעת למגבלות הדירוג ולסיכויי הסתמכות על דירוג וכן אזהרות והסתייגויות בנוגע לפעילות של מידרוג בע"מ ולמידע המופיע באתר האינטרנט שלה**

דירוגים ו/או פרסומים שהונפקו על ידי מידרוג הנם או שהם כוללים חוות דעת סובייקטיביות של מידרוג ביחס לסיכון האשראי היחסי העתידי של ישויות, התחייבויות אשראי, חובות ו/או מכשירים פיננסיים דמויי חוב, נכון למועד פרסומם וכל עוד מידרוג לא שינתה את הדירוג או הפסיקה אותו. פרסומי מידרוג יכולים לכלול גם הערכות המבוססות על מודלים כמותיים של סיכויי אשראי וכן חוות דעת נלוות. דירוגי מידרוג ופרסומיה אינם מהווים הצהרה בדבר נכונותן של עובדות במועד הפרסום או בכלל. מידרוג עושה שימוש בסולמות דירוג לשם מתן חוות דעתה בהתאם להגדרות המפורטות בסולם עצמו. הבחירה בסימול כמשקף את דעתה של מידרוג ביחס לסיכון אשראי משקפת אך ורק הערכה יחסית של סיכון זה. הדירוגים שמנפיקה מידרוג הינם לפי סולם מקומי וכאולה הם מהווים חוות דעת ביחס לסיכויי אשראי של מנפיקים וכן של התחייבות פיננסיות בישראל. דירוגים לפי סולם מקומי אינם מיועדים להשוואה בין מדינות אלא מתייחסים לסיכון אשראי יחסי במדינה מסוימת.

מידרוג מגדירה סיכון אשראי כסיכון לפיו ישות עלולה שלא לעמוד בהתחייבויותיה הפיננסיות החוזיות במועד וכן ההפסד הכספי המשוער במקרה של כשל פירעון. דירוגי מידרוג אינם מתייחסים לכל סיכון אחר, כגון סיכון המתייחס לנזילות, לערך השוק, לשינויים בשערי ריבית, לתנודתיות מחירים או לכל גורם אחר המשפיע על שוק ההון.

הדירוגים המונפקים על ידי מידרוג ו/או פרסומיה אינם מהווים המלצה לרכישה, החזקה ו/או מכירה של אגרות חוב ו/או מכשירים פיננסיים אחרים ו/או כל השקעה אחרת ו/או להימנעות מכל אחת מפעולות אלו.

הדירוגים המונפקים על ידי מידרוג ו/או פרסומיה אף אינם מהווים ייעוץ השקעות או ייעוץ פיננסי, וכן אין בהם משום התייחסות להתאמה של השקעה מסוימת למשקיע מסוים. מידרוג מנפיקה דירוגים תחת ההנחה שכל העושה שימוש במידע המפורט בהם ובדירוגים, ינקוט זהירות ראויה ויבצע את ההערכות שלו (בעצמו ו/או באמצעות אנשי מקצוע המוסמכים לכך) בדבר הכדאיות של כל השקעה בכל נכס פיננסי שהוא שוקל לרכוש, להחזיק או למכור. כל משקיע צריך להסתייע ביועץ מקצועי בקשר עם השקעותיו, עם הדין החל על ענייניו ו/או עם כל עניין מקצועי אחר.

**מידרוג איננה מעניקה שום אחריות, מפורשת או משתמעת, ביחס לדיוק, להיותו מתאים למועד מסוים, לשלמותו, לסחירותו או להתאמה לכל מטרה שהיא של כל דירוג או חוות דעת אחרת או מידע שנמסר או נוצר על ידי מידרוג בכל דרך ואופן שהוא.**

דירוגי מידרוג ופרסומיה אינם מיועדים לשימוש של משקיעים פרטיים והיה זה בלתי אחראי ובלתי הולם למשקיע פרטי לעשות שימוש בדירוגים של מידרוג או בפרסומיה בקבלתה של החלטת השקעה על ידו. בכל מקרה של ספק, מן הראוי שיתיעץ עם יועץ פיננסי או מקצועי אחר.

כל המידע הכלול בדירוגים של מידרוג ו/או בפרסומיה ואשר עליו היא הסתמכה (להלן: "המידע"), נמסר למידרוג על ידי מקורות מידע (לרבות הישות המדורגת) הנחשבים בעיניה לאמינים. מידרוג איננה אחראית לנכונותו של המידע והוא מובא כפי שהוא נמסר על ידי אותם מקורות מידע. מידרוג נוקטת באמצעים סבירים, למיטב הבנתה, כדי שהמידע יהיה באיכות ובהיקף מספקים וממקורות הנחשבים בעיניה לאמינים לרבות מידע שהתקבל מצדדים שלישיים בלתי תלויים, אם וככל שהדבר מתאים. יחד עם זאת, מידרוג איננה גוף המבצע ביקורת ולכן היא איננה יכולה לאמת או לתקף את המידע. האמור בפרסומיה של מידרוג, למעט כאלה שהוגדרו על ידה במפורש כמתודולוגיות, אינם מהווים חלק ממתודולוגיה על פיה עובדת מידרוג. מידרוג רשאית לסטות מן האמור בכל פרסום כזה, בכל עת.

בכפוף לאמור בכל דין, מידרוג, הדירקטורים שלה, נושאי המשרה שלה, עובדיה ו/או כל מי מטעמה שיהיה מעורב בדירוג, לא יהיו אחראים מוכח הדין כלפי כל אדם ו/או ישות, בגין כל נזק ו/או אובדן ו/או הפסד, כספי או אחר, ישיר, עקיף, מיוחד, תוצאתי או קשור, אשר נגרם באופן כלשהו או בקשר למידע או לדירוג או להליך הדירוג, לרבות בשל אי מתן דירוג, גם אם נמסרה להם או למי מטעמם הודעה מראש בדבר האפשרות להתרחשותו של נזק או אובדן או הפסד כאמור לעיל, לרבות, אך לא רק, בגין: (א) כל אובדן רווחים, בהווה או בעתיד, לרבות אובדן הזדמנויות השקעה אחרות; (ב) כל הפסד ו/או אובדן ו/או נזק שנגרם כתוצאה מהחזקה ו/או רכישה ו/או מכירה של מכשיר פיננסי, בין אם הוא היה נשוא דירוג שהונפק על ידי מידרוג ובין אם לאו; (ג) כל הפסד ו/או אובדן ו/או נזק, אשר נגרמו בקשר לנכס פיננסי מסוים, בין השאר אך לא רק, כתוצאה או בקשר עם רשלנות (להוציא מרמה, פעולה בזדון או כל פעולה אחרת שהדין אינו מתיר לפטור מאחריות בגינה), מצדם של דירקטורים, נושאי משרה, עובדים ו/או כל מי שפועל מטעמה של מידרוג, בין במעשה ובין במחדל.

מידרוג מקיימת מדיניות ונהלים ביחס לעצמאות הדירוג ותהליכי הדירוג.

דירוג שהונפק על ידי מידרוג עשוי להשתנות כתוצאה משינויים במידע שעליו התבסס הדירוג ו/או כתוצאה מקבלת מידע חדש ו/או מכל סיבה אחרת. עדכונים ו/או שינויים בדירוגים מופיעים באתר האינטרנט של מידרוג שכתובתו: <http://www.midroog.co.il>