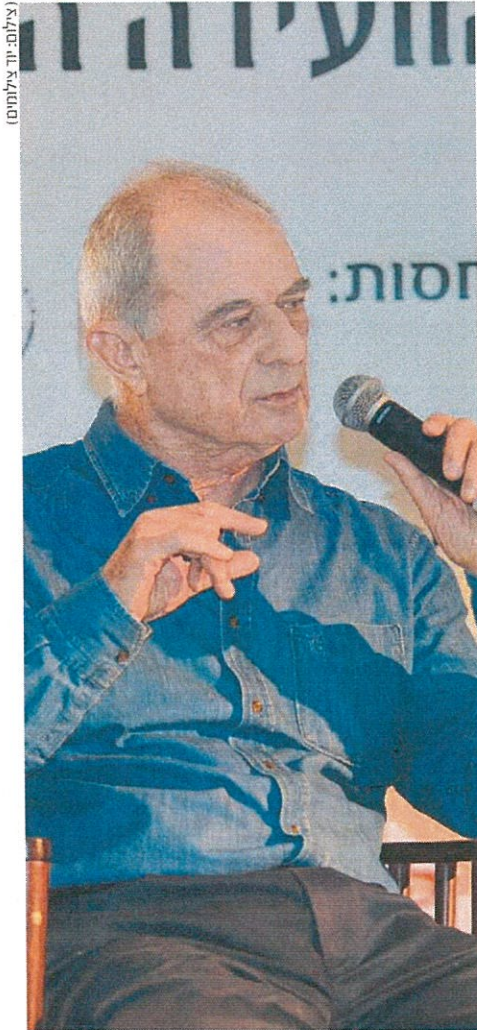


ועידת CARS 2015

אוריאלי לין: "חייבים להפחית ב-50% את המס על רכישת רכב"



אילוס: יור צלוחיס

אוריאלי לין. "לא לחפש את המוצא הקל ע"י הקמת ועדות"

נשיא איגוד לשכות המסחר, בוועידת הרכב של איגוד לשכות המסחר בשיתוף "גלובס": "מפלגה שמדברת על הורדת יוקר המחיה חייבת להתייחס ישירות לשאלת המיסוי על רכבים והשימוש בהם, ולא לחפש את המוצא הקל על ידי הקמת ועדות נוספות" / דובי בן גדליהו

ש ההפחית את רמת המיסוי על רכישת רכב ואת כל הכרוך ברכישת רכב בכ-50% כדי להוריד את יוקר המחיה - כך אמר הערב נשיא איגוד לשכות המסחר, אוריאלי לין, בפתח ועידת CARS2015, הוועידה השנתית לענף הרכב והתחבורה של איגוד לשכות המסחר והעיתון "גלובס" שהתקיימה באילת.

"הוועידה עוסקת באחד הנושאים החשובים והמרכזיים ביותר בחיינו של כל אדם במדינה שלנו: המכונית, התעבורה. אחרי דירת המגורים המכונית מגיעה מיד ברמת חשיבותה במשפחה", אמר לין, "אם רוצים להוריד את יוקר המחיה, לבצר את כוחו של המעמד הבינוני, להעלות את איכות החיים ולהגדיל את ההשקעה הפרטית בחינוך, עלינו להוריד את רמת המיסוי ב-50% הן על רכישת רכב והן על כל הכרוך בשימוש ברכב".

לדבריו, "משפחה ממוצעת בישראל שיש לה ילדים לא יכולה לתפקד בלי רכב פרטי. היא צריכה את הרכב כדי לשפר את איכות החיים ותהא התחבורה הציבורית ככל שתהא, כמו בג'נבה, שם כולם נוסעים בתחבורה הציבורית. אבל אנו לא שם. ארם שמתמש בתחבורה הציבורית מקדיש 105 דקות ממוצעת ביום בתחבורה ציבורית והיא צריכה להיות מוצעת כאלטרנטיבה לרכב הפרטי".

לדברי לין, "במיסוי הכולל על המכונית אנחנו מתקרבים להכנסות מדינה של 37 מיליארד. אנחנו יכולים להוריד את המסים הללו בחצי. משפחה ממוצעת מוציאה על הרכב הפרטי 20 אלף שקל בשנה, מכונית אירופית ממוצעת שאין עליה מכס, מחירה בחצר היצרן 55 אלף שקל ואילו המסים שמשלמים עליה מגיעים ל-72 אלף שקל ללא חישוב ההוצאות שקשורות ביבוא. את המסים הללו חייבים לקצץ בחצי ל-37

אלף שקל". לין אמר כי מהלך זה ניתן לביצוע באמצעות כמה מקורות כספיים וזמינים כדי להפחית את המיסוי על רכבים. "אם רוצים להוריד את יוקר המחיה, לשפר את איכות החיים, 2015 חייבת להציג שינוי מבני טוטאלי בכל מה שקשור במיסוי הרכבים ויש לנו האמצעים והמשאבים לפתור זאת. כל מפלגה שמדברת על הורדת יוקר המחיה חייבת להתייחס ישירות לשאלת המיסוי על רכבים והשימוש בהם, ולא לחפש את המוצא הקל על ידי הקמת ועדות נוספות".

בפתיחת הכנס אמר עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, כי "ענף הרכב והתחבורה הוא ענף מרכזי במשק הישראלי, מאוד משמעותי לחיי היום יום של כל אחד מאזרחי המדינה. הענף הזה הולך ומתעצם יותר ויותר בשנים האחרונות. משרד התחבורה בראשות השר ישראל כץ ביצע בשנים האחרונות עבודה רחבה עם תוכנית עבודה מובנית ומסודרת ואנו בטוחים שגם הממשלה הבאה תמשיך עם מרכיבים חשובים".

יצחקי הוסיף כי "בשנים האחרונות ביצע משרד התחבורה מהלכים חשובים מאוד כדי לצמצם ביוקורטיה, להוריד כמה שיותר חסמים, להוריד המצאות של פקידים כאלה ואחרים, להסיר דרישות ייחודיות לישראל, אף שהיא לא יצרנית רכב. פעלנו ונמשיך לפעול כי זה דבר חשוב מאוד מבחינתנו, לא יהיו חסמים. הממשלה עיגנה מדיניות זו".

יצחקי הודה לאיגוד לשכות המסחר ולעומד בראשו על התמיכה ברפורמה הלא פשוטה שהם מובילים במהלך היום. לדבריו, "האיגוד עומד איתנו מול הוועדים במשק שמייצגים מונופולים גדולים מאוד שלא פשוט להתמודד איתם. יש לנו הסכמים, חתמנו עם חברה סינית על בנייה באשרדור ועוד חתמנו על בניית גמל חדש

"משפחה ממוצעת בישראל שיש לה ילדים לא יכולה לתפקד בלי רכב פרטי. היא צריכה את הרכב כדי לשפר את איכות החיים ותהא התחבורה הציבורית ככל שתהא"

תלוי בגורמים רבים פרט לחוק רישוי הרכב. לראיה הוא הביא את היבוא המקביל, שלמרות פתיחתו כבר לפני כמה שנים הניב עדיין תוצאות וניחות מנקודת המבט של הלקוח הישראלי. ●

בחיפה ושני אלה, החרשים, יוקמו ויופעלו על ידי גורמים פרטיים, אין סיבה שלא תהא תחרות, פה באים לטובת העם ולטובת מדינת ישראל שתהא פה תחרות".

בפתח הכנס אמר עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה, כי משרד התחבורה עובד זה כמה שנים על פתיחת השוק ונקט שורה של צעדים, שחוק רישוי הרכב החדש שהדיונים בו הכנסת הופסקו בעקבות הבחירות - הוא שיאם. יצחקי הוסיף כי המשרד הקים את הבסיס המשפטי, הארגוני והמקצועי שדרוש לפתיחת שוק הרכב והסדרתו וכי הוא "מקווה שיהיו לכך תוצאות גם בשטח".

יקי אנוך, נשיא איגוד יבואני הרכב, העריך כי הציבור הרחב לא ישלם פחות על רכישת רכב חדש בעקבות חוק רישוי הרכב. לדבריו, ענף הרכב הישראלי הוא חלק מענף בין לאומי רחב והוא מתמודד עם אילוצים רבים כמו תנודת שער המטבע. אנוך אמר כי הצד הכלכלי של הענף

13.03:34.25	1	עמוד 18	גלובס - כותרת	01/2015	46023832-8
איגוד לשכות המס - 35010					

ועידת CARS 2015



פאנל מיסוי בוועידת CARS 2015. "האוצר מכתוב לציבור אילו כלי רכב לרכוש" (צילום: יוד צילומים)

סמנכ"ל רשות המיסים: עתיד מיסוי הרכב - מס על נסועה

ערן יעקב בוועידת הרכב: יש לקבוע את המיסוי בהתאם לפרמטרים שמשקפים את העלויות החיצוניות של השימוש ברכב

הממוצע, שמשקלל את הטבות המס הירוק, עומד על כ-60%. חלק מכלי הרכב נמצאים במס של 30%. לדבריו, "זו אכן ההוצאה הכי משמעותית במשק הבית אבל מי שרוצה יכול לרכוש היום כלי רכב בשיעורי מס אפקטיבי נמוכים (כלומר רכבי מיני) ואלה לא יקרים גם בהשוואה בינלאומית". לדבריו, "עצם העובדה שלמס יש שיעור

דובי בן גדליהו
עתיד מיסוי הרכב בישראל נמצא במס על נסועה, שיתבסס על השימוש היחסי של הנהגים בכלי הרכב שלהם. כך אמר ביום שיש האחרון ערן יעקב, סמנכ"ל בכיר לתכנון ולכלכלה ברשות המיסים, בפאנל על מיסוי הרכב של ועידת "CARS 2015" של איגוד לשכות המסחר "גלובס" באילת. לדבריו, יש לקבוע את המיסוי בהתאם לפרמטרים שמשקפים את העלויות החיצוניות של השימוש ברכב כמו שעת הנסיעה, היקף הנסיעה, נסיעה בשעות גורש ומיקום הנסיעה. לדבריו, הנזקים לסביבה ולחברה הנגרמים מהשימוש ברכב, כגון רעש, זיהום אוויר ותאונות, פוחתים ככל שפוחת השימוש ברכב ולכן יהיה הוגן למסות בהתאם לעלויות המשתנות ופחות בהתאם לעלויות הקבועות.

המיסוי יחסי כזה שילווה בתמריצים, יש גם יכולת לשנות את התנהגות הנהגים", אמר יעקב, אולם הוסיף כי מיסוי שמבוסס על כלים כאלה עדיין לא יושם בשום מקום בעולם. "אנחנו מקווים להיות החלוצים אך זה מצריך זמן וסבלנות".

לגבי האפשרות של הורדת מס הקנייה על רכב אמר יעקב כי מס הקנייה עמד בשנת 2005 על 95% ואילו כיום המס

כהלכה לציבור אך בפועל מדובר במהפכה צרכנית לא פחות משמעותית ממהפכת הסלולר. "המס הירוק הגדיל את נתח השוק של המכוניות העירוניות מ-3% ל-20% והוא מגדיל כל העת את היצע כלי הרכב והופך את השוק ליותר רצינאלי". יעקב רמז כי ברשות המיסים בוחנים כיום מנגנון מס מבוסס פליטת גם כפולחים של שוק הרכב שעד היום לא הושפעו, כגון כלי רכב במשקל מעל 3.5 טון ואופנועים.

ביחס להטבות המס על אבזור בטיחותי אמר יעקב כי הן אפשרו ליותר לקוחות מערכות בטיחות משוכללות ויקרות יותר. ביחס לאפשרות כי האוצר ישנה את נוסחת החישוב של שווי השימוש ברכב צמוד על פי המלצות ארגון ה-OECD, אמר יעקב כי "שווי השימוש נדבק ונמצא כי הוא מתומחר בצורה אובייקטיבית". אסי שמלצר, יו"ר קבוצת שלמה החוקות, שבתוכה חברת הליסינג ניוי קופל סיקסט, אמר כי פעילות האוצר לא צריכה להסתכם בשינוי נוסחה כזו או אחרת אלא לבנות מערכת, שהמיסוי מייצר בה תהליך בריא של שוק מתוחכם. ינון עמית, המנכ"ל היוצא של "אלבר ציי רכב", טען כי באמצעות המיסוי "האוצר מכתוב לציבור אילו כלי רכב לרכוש".

**ערן יעקב:
"למיסוי יחסי
כזה שילווה
בתמריצים יש
יכולת לשנות
את התנהגות
הנהגים. אנחנו
מקווים להיות
החלוצים אך
זה מצריך זמן
וסבלנות"**

מסוים מאפשרת התפתחות של משק, והיא מונעת בין השאר את הצפיפות הקשה בכבישים.
יעקב הוסיף כי הטבות המס הירוק אולי לא שוווקו

ועידת CARS 2015

"אנחנו אוכפים את הדרשה לפרסם את מחירי החלפים לרכב"

אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר במשרד התחבורה: "הוצאנו גם נוהל שהמוסך יציג לצרכן בעת הצעת המחיר כמה חלופות לתיקון הרכב שיכללו את מוצרי התעבורה ומחירים"

צילום: יור צילומים



פאנל חלפים בוועידת CARS 2015. "השמאי הוא השופט המאזן בין הלקוח, המוסך וחברת הביטוח"

מאת דובי בן גדליהו

חוק רישוי הרכב הוא חוק חדשני שהושקעו בו מעל שנה וחצי של עבודה וכל סעיף בו מתוכנן במחשבה על העתיד בהיבט המקצועי, התחרותי והצרכני, כך אמר אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר לתחבורה במשרד התחבורה, בפתח הפאנל בנושא חלפי הרכב בוועידת "cars 2015", שנערכה באילת.

לדברי פלור, בכל הנוגע לחלפים ומוצרי תעבורה אימצו משרד התחבורה את המדיניות והתקינה הנהוגה בקהילייה האירופית. "רכב בנוי מכ-25 אלף מוצרי תעבורה, ומתוכם מטפל משרד התחבורה רק בכ-100 סוגים של חלפים בעלי חשיבות, שלגביהם נקבעו תקנים ייחודיים ודרושות בכל הנוגע לטרום היבוא. כל השאר יצטרכו רק לעמוד בדרישת התקנות הבינלאומיות. החוון שלנו הוא שמשך התחבורה יתעסק כמה שפחות ברגולציה של החלפים ויתמקד בחוון ומדיניות".

לדברי פלור, כבר עכשיו, עוד בטרם אישור החוק, פועל המשרד לבטל תקנים או דרישות ישראליות ייחודיות, הן של משרד התחבורה והן של מכון התקנים. זאת מבלי לפסוח על היבטי הבטיחות והגנת הצרכן. "המוטו שלנו בתהליך הוא להעביר האחריות ליבואנים ולתת להם חופש פעולה, יחד עם זאת להחמיר את הענישה במסגרת החקיקה שקיימת במקרה של הפרת החוק. אנחנו ממששבים כיום פלור כי כיום גם בינינו לבין הלקוח, המכס, והיבואנים", אמר.

ביחס למאבק בין חלפים תחליפיים לחלפים מקוריים אומר פלור כי כיום גם לחלקים תחליפיים יש תקינה אירופית ואמריקנית. "שאיפתנו היא שגיעו לכאן יותר ויותר חלפים, שיהיה מגוון יותר גדול. ניתן לפקח עליהם באמצעות סימון או חומר נלווה אך גם כוונת השוק פועלים כאן. אם מגיעים חלקים בעייתיים או לא מתאימים יש סמכות למנהל המוסך להחליט אותם ולשמא" יש את החכות לא להסכים. השמאי מבחינתי הוא שופט, הוא המאזן בין הלקוח, המוסך וחברת הביטוח". פלור הוסיף כי אחד

"נמצאים בארץ אלפי חלקים לא תקינים. זה נושא בטיחותי. אני מקווה שהיבואנים יידעו לדאוג לבטיחות ולא רק למקסם את הרווחים"

הדברים הללו לאט לאט נעלמים ואני רוצה להודות על כך למשרד התחבורה. גרעון רייס הוסיף כי "אני כבר עשורת שנים בענף ואני לא מכיר תופעה של שימוש בחלפים לא מתאימים. למנהל המוסך יש סמכות לסרב לחלקים כאלה. רייס הוסיף כי מן הראוי למנף את כל נושא האחריות גם על חלקים תחליפיים. "יבואן שמכבר את עצמו וחתקו ידע אם יש אחריות כזו או לא. אם תינתן אחריות של 50 אלף קילומטר, כל אחר ייקח את זה". הוא אמר כי "כל חלק מקורי, שנכנס לארץ חלק חלופי עבורו, רושם ירידה דרמטית במחיר".

אורי מיימון, מנכ"ל "חברת מידע רכב ממוחשב", אמר בפאנל כי "במהלך השנים נוצר מיתוס שהחלקים המקוריים הם הסמן המני של איכות והחלקים התחליפיים באים אחריהם. אני יכול להגיד מניסיוני כי יש חלקים מקוריים טובים יותר ופחות וכך גם לגבי החלקים התחליפיים. כשמישהו רוצה רק חלפים מקוריים יש לבחון מה עומד מאחורי זה". לדבריו, "נוצרת כאן תחרות שהיא חשובה מאוד מצד הכנסתו של כל חלק תחליפיי למדינה, על אחת כמה וכמה חלק מקורי, שיכול להיכנס במקביל".

הנושאים החשובים במסגרת החוק הוא נושא השקיפות בתחום החלפים, שתאפשר ללקוחות לבחור בחלק הראוי לפי המחיר. "אנחנו אוכפים את הדרשה לפרסם באינטרנט את מחירי החלפים", אמר, "אמנם הנושא עדיין לא ידירותי מספיק במתכונת של אתרי השוואה כמו 'אפי' אבל חשוב שכל יבואן יפרסם מאגר ממוחשב עם המחירים. מי שלא יעשה זאת, יוטלו עליו סנקציות מ-2015. הוצאנו גם נוהל שהמוסך יציג לצרכן בעת הצעת המחיר כמה חלופות לתיקון הרכב שיכללו את מוצרי התעבורה ומחירים. נגביר גם את היבוא המקביל של מוצרי תעבורה עם תקינה אמריקנית. אנחנו מתכוונים לפרסם הקלות בנושא פלור מעריך כי הלקוחות הפרטיים עדיין לא מגלים בקיאות טכנית בנושא וסומכים בצורה מלאה על בעל המוסך בעת בחירת החלפים לתיקון. אולם הוא ממליץ ללקוחות להתעדכן במאגרים קיימים ולהשוות מחירים לפני הכניסה למוסך ולשאול במוסך אם יש מוצרים חליפיים במקום מקוריים. בפאנל אמר יהודה יגן, יו"ר ענף הרכב באיגוד שמאי הביטוח, כי אם לא תהיה אכיפה הדוקה של משרד התחבורה בנושא החלפים ויפרצו המסגרות. "נמצאים

בארץ אלפי חלקים לא תקינים. זה נושא בטיחותי. אני מקווה שהיבואנים יידעו לדאוג לבטיחות ולא רק למקסם את הרווחים". יגן הוסיף כי "בסופו של יום מקור הפרנסה שלנו הוא מחברת הביטוח. ברגע שמופיע מחיר של תחליפי יותר זול חברת הביטוח בודקת מה מהות התחליפי והיא לא מוכנה תמיד להקשיב לשמאי. גרעון רייס, חברת הנהלת איגוד יבואני החלפים ויבואן, אמר כי בשש מורגשת פעילות רציפה ובלתי פוסקת להורדת הרגולציה בתחום יבוא החלפים. "הרגולציה הייתה בעבר היסטורית ולא מקצועית.

23.33:36.54	1	עמוד 18	כתורת - גלובס	01/2015	46023834-0
איגוד לשכות המסחר אוריאל לין - 35010					

ועידת CARS 2015

אוריאל לין: "חייבים להפחית ב-50% את המס על רכישת רכב"



צילום: יור צילומים

אוריאל לין. "לא לחפש את המוצא הקל ע"י הקמת ועדות"

נשיא איגוד לשכות המסחר, בוועידת הרכב של איגוד לשכות המסחר בשיתוף "גלובס": "מפלגה שמדברת על הורדת יוקר המחיה חייבת להתייחס ישירות לשאלת המיסוי על רכבים והשימוש בהם, ולא לחפש את המוצא הקל על ידי הקמת ועדות נוספות" / דובי בן גדליהו

ההפחית את רמת המיסוי על רכישת רכב ואת כל הכרוך ברכישת רכב בכ-50% כדי להוריד את יוקר המחיה - כך אמר הערב נשיא איגוד לשכות המסחר, אוריאל לין, בפתח ועידת CARS2015, הוועידה השנתית לענף הרכב והתחבורה של איגוד לשכות המסחר והעיתון "גלובס" שהתקיימה באילת.

"הוועידה עוסקת באחד הנושאים החשובים והמרכזיים ביותר בחייו של כל אדם במדינה שלנו: המכונית, התעבורה. אחרי דירת המגורים המכונית מגיעה מיד ברמת חשיבותה במשפחה", אמר לין, "אם רוצים להוריד את יוקר המחיה, לבצר את כוחו של המעמד הבינוני, להעלות את איכות החיים ולהגדיל את ההשקעה הפרטית בחינוך, עלינו להוריד את רמת המיסוי ב-50% הן על רכישת רכב והן על כל הכרוך בשימוש ברכב".

לדבריו, "משפחה ממוצעת בישראל שיש לה ילדים לא יכולה לתפקד בלי רכב פרטי. היא צריכה את הרכב כדי לשפר את איכות החיים ותהא התחבורה הציבורית ככל שתהא, כמו בג'נבה, שם כולם נוסעים בתחבורה הציבורית. אבל אנו לא שם. אדם שמשתמש בתחבורה הציבורית מקדיש 105 דקות בממוצע ביום בתחבורה ציבורית והיא צריכה להיות מוצעת כאלטרנטיבה לרכב הפרטי".

לדבריו לין, "במיסוי הכולל על המכונית אנו מתקברים להכנסות מדינה של 37 מיליארד. אנו יכולים להוריד את המסים הללו בחצי. משפחה ממוצעת מוציאה על הרכב הפרטי 20 אלף שקל בשנה, מכונית אירופית ממוצעת שאין עליה מס, מחירה בחצר היצרן 55 אלף שקל ואילו המסים שמשלמים עליה מגיעים ל-72 אלף שקל ללא חישוב ההוצאות שקשורות ביבוא. את המסים הללו חייבים לקצץ בחצי ל-37

אלף שקל". לין אומר כי מהלך זה ניתן לביצוע באמצעות כמה מקורות כספיים ומינים כדי להפחית את המיסוי על רכבים. "אם רוצים להוריד את יוקר המחיה, לשפר את איכות החיים, מבני חייבת להציג שינוי מבני טוטאלי בכל מה שקשור במיסוי הרכבים ויש לנו האמצעים והמשאבים לפתור זאת. כל מפלגה שמדברת על הורדת יוקר המחיה חייבת להתייחס ישירות לשאלת המיסוי על רכבים והשימוש בהם, ולא לחפש את המוצא הקל על ידי הקמת ועדות נוספות".

בפתיחת הכנס אמר עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, כי "ענף הרכב והתחבורה הוא ענף מרכזי במשק הישראלי, מאוד משמעותי להי היום יום של כל אחד מאזרחי המדינה. הענף הזה הולך ומתעצם יותר ויותר בשנים האחרונות. משרד התחבורה בראשות השר ישראל כץ ביצע בשנים האחרונות עבודה רחבה עם תוכנית עבודה מובנית ומסודרת ואנו בטוחים שגם הממשלה הבאה תמשיך עם מרכיבים חשובים".

יצחקי הוסיף כי "בשנים האחרונות ביצע משרד התחבורה מהלכים חשובים מאוד כדי לצמצם ביוקרטיות, להוריד כמה שיותר חסמים, להוריד המצאות של פקידים כאלה ואחרים, להסיר דרישות ייחודיות לישראל, אף שהיא לא יצרנית רכב. פעלנו ונמשיך לפעול כי זה דבר חשוב מאוד מבחינתנו, לא יהיו חסמים. הממשלה עיגנה מדיניות זו".

יצחקי הודה לאיגוד לשכות המסחר ולעומד בראשו על התמיכה ברפורמה הלא פשוטה שהם מובילים בנמלי הים. לדבריו, "האיגוד עומד איתנו מול הוועדים במשק שמייצגים מגוונים גדולים מאוד שלא פשוט להתמודד איתם. יש לנו הסכמים, חתמנו עם חברה סינית על בנייה באשרוד ועוד חתמנו על בניית נמל הרש

"משפחה ממוצעת בישראל שיש לה ילדים לא יכולה לתפקד בלי רכב פרטי. היא צריכה את הרכב כדי לשפר את איכות החיים ותהא התחבורה הציבורית ככל שתהא"

בחיפה ושני אלה, החרשים, יוקמו ויופעלו על ידי גורמים פרטיים, אין סיבה שלא תהא תחרות, פה באים לטובת העם ולטובת מדינת ישראל שתהא פה תחרות".

בפתח הכנס אמר עוזי יצחקי, סמנכ"ל משרד התחבורה, כי משרד התחבורה עובד זה כמה שנים על פתיחת השוק ונקט שורה של צעדים, שחוק רישוי הרכב החדש - שהריגונים בו הכנסת הופסקו בעקבות הבחירות - הוא שיאם. יצחקי הוסיף כי המשרד הקים את הבסיס המשפטי, הארגוני והמקצועי שדרוש לפתיחת שוק הרכב והסדרתו וכי הוא "מקווה שיהיו לכך תוצאות גם בשטח".

יקי אנוך, נשיא איגוד יבואני הרכב, העריך כי הציבור הרחב לא ישלם פחות על רכישת רכב חדש בעקבות חוק רישוי הרכב. לדבריו, ענף הרכב הישראלי הוא חלק מענף בין לאומי רחב והוא מתמודד עם אילוצים רבים כמו תנודת שערי המטבע. אנוך אמר כי הצד הכלכלי של הענף

תלוי בגורמים רבים פרט לחוק רישוי הרכב. לראיה הוא הביא את חיבוא המקביל, שלמרות פתיחתו כבר לפני כמה שנים הניב עד כה תוצאות וניחות מנקודת המבט של הלקוח הישראלי. ●

17.75:34.16	1	עמוד 19	כותרת	גלובס -	12/01/2015	46023837-3
לשכת המסחר - 35010						

ועידת CARS 2015

"אנחנו אוכפים את הדרישה לפרסם את מחירי החלפים לרכב"

אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר במשרד התחבורה: "הוצאנו גם נוהל שהמוסך יציג לצרכן בעת הצעת המחיר כמה חלופות לתיקון הרכב שיכללו את מוצרי התעבורה ומחירים"

צילום: יוד צילומים



פאנל חלפים בוועידת CARS 2015. "השמאי הוא השופט המאזן בין הלקוח, המוסך וחברת הביטוח"

מאת דובי בן גדליהו

"חוק רישוי הרכב הוא חוק חדשני שהושקעו בו מעל שנה וחצי של עבודה וכל סעיף בו מתוכנן במחשבה על העתיד בהיבט המקצועי, התחרותי והצרכני", כך אמר אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר לתחבורה במשרד התחבורה, בפתח הפאנל בנושא חלפי הרכב בוועידת "cars 2015", שנערכה באילת.

לדברי פלור, בכל הנוגע לחלפים ומוצרי תעבורה אימצו משרד התחבורה את המדיניות והתקינה הנהוגה בקהילייה האירופית. "רכב בנוי מכ-25 אלף מוצרי תעבורה, ומתוכם מטפל משרד התחבורה רק בכ-100 סוגים של חלפים בעלי חשיבות, שלגביהם נקבעו תקנים ייחודיים ודרישות בכל הנוגע לטרם היבוא. כל השאר יצטרפו רק לעמוד בדרישת התקנות הבינלאומיות. החוץ שלנו הוא שמושרד התחבורה יתעסק כמה שפחות ברגולציה של החלפים ויתמקד בחוץ ומדיניות".

לדברי פלור, כבר עכשיו, עוד בטרם אישור החוק, פועל המשרד לבטל תקנים או דרישות ישראליות ייחודיות, הן של משרד התחבורה והן של מכוון התקנים. זאת מבלי לפסוח על היבטי הבטיחות והגנת הצרכן. "המוטו שלנו בתהליך הוא להעביר האחריות ליבואנים ולתת להם חופש פעולה, יחד עם זאת להחמיר את הענישה במסגרת החקיקה שקיימת במקרה של הפרת החוק. אנחנו ממחשבים כיום את ממשקי העבודה בינינו לבין הלקוח, המכס, והיבואנים", אמר.

ביחס למאבק בין חלפים תחליפיים לחלפים מקוריים אמר פלור כי כיום גם לחלקים תחליפיים יש תקינה אירופית ואמריקנית. "שאיפתנו היא שגיעו לכאן יותר ויותר חלפים, שיהיה מגוון יותר גדול. ניתן לפקח עליהם באמצעות סימון או חומר גלולה אך גם כוחות השוק פועלים כאן. אם מגיעים חלקים בעייתיים או לא מתאימים יש סמכות למנהל המוסך לא להתקין אותם ולשמאי יש את הזכות לא להסכים. השמאי מבחינתו הוא שופט, הוא המאזן בין הלקוח, המוסך וחברת הביטוח". פלור הוסיף כי אחר

הדברים הללו לאט נעלמים ואני רוצה להודות על כך למשרד התחבורה. גרעון רייס הוסיף כי "אני כבר עשרות שנים בענף ואני לא מכיר תופעה של שימוש בחלפים לא מתאימים. למנהל המוסך יש סמכות לטוב בחלקים כאלה. רייס הוסיף כי מן הראוי למנף את כל נושא האחריות גם על חלקים תחליפיים. "יבואן שמכבד את עצמו ויתן אחריות נרחבת לחלק וחלקו ידע אם יש אחריות כזו או לא. אם תינתן אחריות של 50 אלף קילומטר, כל אחר ייקח את זה". הוא אמר כי "כל חלק מקורי, שנכנס לארץ חלק חלופי עבורו, רושם ירידה דרמטית במחיר". אורי מיימון, מנכ"ל "חברת מידע רכב ממוחשב", אמר בפאנל כי "במהלך השנים נוצר מיתוס שהחלקים המקוריים הם הסמן הימני של איכות והחלקים התחליפיים באים אחרים. אני יכול להגיד מניסיוני כי יש חלקים מקוריים טובים יותר ופחות וכך גם לגבי החלקים התחליפיים. כשמישהו רוצה רק חלפים מקוריים יש לבחון מה עומד מאחורי זה". לדבריו, "נוצרת כאן תחרות שהיא חשובה מאוד מעצם הכנסתו של כל חלק תחליפי למדינה, על אחת כמה וכמה חלק מקורי, שיכול להיכנס במקביל".

"נמצאים בארץ אלפי חלקים לא תקינים. זה נושא בטיחות. אני מקווה שהיבואנים יידעו לבטיחות ולא רק למקסם את הרווחים"

בארץ אלפי חלקים לא תקינים. זה נושא בטיחות. אני מקווה שהיבואנים יידעו לדאוג לבטיחות ולא רק למקסם את הרווחים". יגן הוסיף כי "בטופו של יום מקור הפרנסה שלנו הוא מחברת הביטוח. ברגע שמופיע מחיר של תחליפי יותר זול חברת הביטוח בודקת מה מהות התחליפי והיא לא מוכנה תמיד להקשיב לשמאי. גרעון רייס, חברת הנחלת איגוד יבואני החלפים ויבואן, אמר כי בשטח מורגשת פעילות רציפה ובלתי פוסקת להורדת הרגולציה בתחום יבוא החלפים. "הרגולציה הייתה בעבר היסטורית ולא מקצועית.

הנושאים החשובים במסגרת החוק הוא נושא השקיפות בתחום החלפים, שתאפשר ללקוחות לבחור בחלק הראוי לפי המחיר. "אנחנו אוכפים את הדרישה לפרסם באינטרנט את מחירי החלפים", אמר, "אמנם הנושא עדיין לא ידירותי מספיק במתכונת של אתרי השוואה כמו 'זאפ' אבל חשוב שכל יבואן יפרסם מאגר ממוחשב עם המחירים. מי שלא יעשה זאת, יוטלו עליו סנקציות מ-2015. הוצאנו גם נוהל שהמוסך יציג לצרכן בעת הצעת המחיר כמה חלופות לתיקון הרכב שיכללו את מוצרי התעבורה ומחירים. נגביר גם את היבוא המקביל של מוצרי תעבורה עם תקינה אמריקנית. אנחנו מתכוונים לפרסם הקלות בנושא". פלור מעריך כי הלקוחות הפרטיים עדיין לא מגלים בקיאות טכנית בנושא וסומכים בצורה מלאה על בעל המוסך בעת בחירת החלפים לתיקון. אולם הוא ממליץ ללקוחות להתערוך במאגרים קיימים ולהשוות מחירים לפני הכניסה למוסך ולשאלו במוסך אם יש מוצרים חליפיים במקום מקוריים. בפאנל אמר יהודה יגן, יו"ר ענף הרכב באיגוד שמאי הביטוח, כי אם לא תהיה אכיפה הדוקה של משרד התחבורה בנושא החלפים ויפרצו המסגרות. "נמצאים

13.03:34.26	1	18	עמוד	כותרת	גלובס -	01/2015	46023832-8
איגוד לשכות המס - 35010							

ועידת CARS 2015



פאנל מיסוי בוועידת CARS 2015. "האוצר מכתוב לציבור אילו כלי רכב לרכוש" (צילום: יוד צילומים)

סמנכ"ל רשות המסים: עתיד מיסוי הרכב - מס על נסועה

ערן יעקב בוועידת הרכב: יש לקבוע את המיסוי בהתאם לפרמטרים שמשקפים את העלויות החיצוניות של השימוש ברכב

כהלכה לציבור אך בפועל מדובר במהפכה צרכנית לא פחות משמעותית ממהפכת הסלולר. "המס הירוק הגדיל את נתח השוק של המכוניות העירוניות מ-3% ל-20% והוא מגדיל כל העת את היצע כלי הרכב והופך את השוק ליותר רציונאלי". יעקב רמז כי ברשות המסים בוחנים כיום מנגנון מס מבוסס פליטה גם בפלחים של שוק הרכב שעד היום לא הושפעו, כגון כלי רכב במשקל מעל 3.5 טון ואופנועים.

ביחס להטבות המס על אבזור בטיחותי אמר יעקב כי הן אפשרו ליותר לקוחות לרכוש כרכב בטיחותי עם מערכות בטיחות משוכללות ויקרות יותר.

ביחס לאפשרות כי האוצר ישנה את נוסחת החישוב של שווי השימוש ברכב צמוד על פי המלצות ארגון ה-OECD, אמר יעקב כי "שווי השימוש נדבק ונמצא כי הוא מתומחר בצורה אובייקטיבית".

אסי שמלצר, יו"ר קבוצת שלמה החוקות, שבתוכה חברת הליסינג ניו-קופל סיקסט, אמר כי פעילות האוצר לא צריכה להסתמך בשינוי נוסחה כזו או אחרת אלא לבנות מערכת, שהמיסוי מייצר בה תהליך בריא של שוק מתוחכם. יגון עמית, המנכ"ל היוצא של "אלבר ציי רכב", טען כי באמצעות המיסוי "האוצר מכתוב לציבור אילו כלי רכב לרכוש".

הממוצע, שמשקלל את הטבות המס הירוק, עומד על כ-60%. חלק מכלי הרכב נמצאים במס של 30%. לדבריו, "זו אכן ההוצאה הכי משמעותית במשק הבית אבל מי שרוצה יכול לרכוש היום כלי רכב בשיעורי מס אפקטיבי נמוכים (כלומר רכבי מיני) ואלה לא יקרים גם בהשוואה בינלאומית". לדבריו, "עצם העובדה שלמס יש שיעור

דובי בן גדליה

עתיד מיסוי הרכב בישראל נמצא במס על נסועה, שיתבסס על השימוש היחסי של הנהגים בכלי הרכב שלהם. כך אמר ביום שישי האחרון ערן יעקב, סמנכ"ל כביר לתכנון ולכלכלה ברשות המסים, בפאנל על מיסוי הרכב של ועידת "CARS 2015" של איגוד לשכות המסחר ו"גלובס" באילת. לדבריו, יש לקבוע את המיסוי בהתאם לפרמטרים שמשקפים את העלויות החיצוניות של השימוש ברכב כמו שעת הנסיעה, היקף הנסיעה, נסיעה בשעות גודש ומיקום הנסיעה. לדבריו, הנוקים לסביבה ולחברה הנגזרים מהשימוש ברכב, כגון רעש, זיהום אוויר ותאונות, פוחתים ככל שפוחת השימוש ברכב ולכן יהיה הוגן למסות בהתאם לעלויות המשתנות ופחות בהתאם לעלויות הקבועות.

"למיסוי יחסי כזה שילווה בתמריצים, יש גם יכולת לשנות את התנהגות הנהגים", אמר יעקב, אולם הוסיף כי מיסוי שמבוסס על כלים כאלה עדיין לא יושם בשום מקום בעולם. "אנחנו מקווים להיות החלוצים אך זה מצריך זמן וסבלנות".

לגבי האפשרות של הורדת מס הקנייה על רכב אמר יעקב כי מס הקנייה עמד בשנת 2005 על 95% ואילו כיום המס

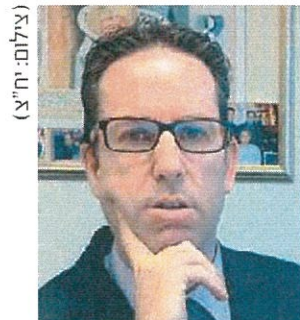
**ערן יעקב:
"למיסוי יחסי
כזה שילווה
בתמריצים יש
יכולת לשנות
את התנהגות
הנהגים. אנחנו
מקווים להיות
החלוצים אך
זה מצריך זמן
וסבלנות"**

מסוים מאפשרת התפתחות של משק, והיא מונעת בין השאר את הצפיפות הקשה בכבישים". יעקב הוסיף כי הטבות המס הירוק אולי לא שווקו

17.65x15.93	1	עמוד 13	גלובס - כותרת	05/01/2015	45917094-9
איגוד לשכות המסחר ואוריאל לין - 35010					

"אחרי רכישת דירה - רכישת רכב ועלויות התחזוקה שלו הם העול הכבד ביותר על משקי הבית בארץ"

ואינו מוצא חן בעיני כולם, יסדיך את הרגולציה בענף".
 כרמלי מצרד בהסרת חסמי התחרות בתחום היבוא, שמוכנת בחוק שרותי הרכב. "כל כלכלן שהתכונה בראשו מבין שאם אין תחרות, באופן טבעי המוצר שעליו אנחנו משלמים הוא יקר מאוד. לצד הפחתת המיסוי, הסרת חסמי היבוא תביא להוזלה של מחירי הרכב לצרכן".
 איגוד לשכות המסחר מאגד בתוכו חטיבות ובהן אלפי עסקים מסקטורים שונים של ענף הרכב והתחבורה. איגוד יבואני הרכב לא חבר באיגוד לשכות המסחר אולם חלק מיבואני הרכב חברים בלשכות המסחר.
 האיגוד מעניק לחברים בענפי הרכב והתחבורה ייצוג מרוכז וקול אחיד מול גופים ממשלתיים שונים, ובראשם משרד התחבורה. "גם הרגולטור וגם העוסקים מסכימים שזה נכון לבצע את הפעילות מול הרגולטור בצורה מרוכזת מול גוף מייצג", אומר כרמלי. לרשות החברים עומד מטה מקצועי. כשמועלה נושא בעיית מול הרגולטור, בלשכות המסחר בוחרים אותו ברמת המאקרו ולא רק ברמת המיקרו, כדי להציג עמדה ברמת הענפית והלאומית".



(צילום: יח"צ)

עו"ד כרמלי מבטיח ניצחון

בקהר ועם יכולת לשנות נהלים על פי מצב הרוח ומוגו האוויר. במשך השנים חברי האיגוד מצאו את עצמם מתרוצצים בין גורמים שונים בצורה לא הגיונית, תוך ניסיון להבין את חוסר ההיגיון והאבסורדים בנהלים שנוצרו על ידי הפקידות".
 עם זאת כרמלי מחמיא לאדמיניסטרציה הנוכחית של משרד התחבורה ומציין כי לפי סקר מדרד הביורוקרטיה של איגוד לשכות המסחר, המתפרסם אחת לרבעון ומוודד את איכות השירות לעסקים, מדורג משרד התחבורה במקום הראשון. "עם כינון האדמיניסטרציה הנוכחית נוצרו סטנדרטים חדשים ברמת השיג והשיח ונוצרה מהפכה שירותית. החוק החדש, גם אם אינו מושלם

על רכישת רכב והשימוש בו ישוריינו לצורך שיפור תשתיות התחבורה ושיפור התחבורה הציבורית והבטיחות בדרכים. אבל ההצעה לא התקבלה בשל הטענה שלא גובים מסים ייעודיים". לדברי כרמלי, "הגיע הזמן לחשוב על תקציב ייעודי, שלא כל שר תחבורה יצטרך ל'רוב עליו' עם שר האוצר או לצבור אותו".

"הנושא הוסדר"

ביחס להצעת חוק שירותי הרכב של משרד התחבורה, שנדונה עד לאחרונה בוועדת הכלכלה, אומר כרמלי כי זה צעד חיובי, שאיגוד לשכות המסחר היה מעורב בגיבושו. זאת למרות האינטרסים הסותרים של חלק מהחברים באיגוד. לדבריו, המהפכה האמיתית שאותה הצעת חוק הביאה לשולחן הכנסת הייתה להסדיר בחוק תחום שאינו חשוב פחות מדיוור. "עד היום נושא הרכב היה 'מפורז' בנהלים שונים ובצו הפיקוח על שירותים ומצרכים. הפיזור הזה בין גורמים נתן לפקידות את הכוח למשול בענף הרכב".
 לדברי כרמלי, "לא יעלה על הדעת שרגולציה בנושא כה חשוב תהיה בשליטת פקידים ללא

מאת דובי בן גדליהו

"פוליטיקאי שיציג רפורמה מעשית להורדת יוקר המחיה בתחום הרכב יוכל לנצח את הבחירות", כך אומר עו"ד דן כרמלי, המשנה למנכ"ל איגוד לשכות המסחר. לדבריו, סוגיית הרכב והשימוש בו היא קריטית וישראל נמצאת במקום הרביעי בין מדינות אירופה בהיקף ההכנסות ממסים על רכב. "מס הקנייה בלבד, שהוא מס ישיר למדינה, מכניס למדינה 12 מיליארד שקל. המע"מ הוא 4.5 מיליארד שקל והמס על הדלק מכניס למדינה כ-17 מיליארד שקל בשנה". לדברי כרמלי, "אחרי רכישת דירה, רכישת רכב ועלויות התחזוקה שלו הם העול הכבד ביותר על משקי הבית. אפילו ועדת טרכטנברג ייחדה לכך פרק נפרד".
 כרמלי אומר כי כיום אין הקצאה תקציבית "משוריינת", שקובעת כמה מכספי המיסים הנגבים מתחום הרכב יחזור לטובת השקעה בתשתיות תחבורה. "בכנסת ה-11 הגיש עו"ד אוריאל לין, כיום נשיא איגוד לשכות המסחר, הצעת חוק שעברה בקריאה ראשונה ולפיה 20% מהכנסות המדינה ממסים

אוריאל לין: "להפחית ב-50% את המס על רכישת רכב"

הדברים נאמרו עם פתיחת ועידת הרכב השנתית של איגוד לשכות המסחר ו"גלובס" באילת

דובי בן גדליהו 8/1/15

יש להפחית את רמת המיסוי על רכישת רכב ואת כל הכרוך ברכישת רכב בכ-50% כדי להוריד את יוקר המחיה. כך אמר הערב נשיא איגוד לשכות המסחר, אוריאל לין, בפתח ועידת CARS2015, הוועידה השנתית לענף הרכב והתחבורה של איגוד לשכות המסחר והעיתון "גלובס" שמתקיימת באילת.

"הוועידה עוסקת באחד הנושאים החשובים והמרכזיים ביותר בחייו של כל אדם במדינה שלנו: המכונית, התעבורה. אחרי דירת המגורים המכונית מגיעה מייד ברמת חשיבותה במשפחה", אמר לין.

"אם רוצים להוריד את יוקר המחיה, לבצר את כוחו של המעמד הבינוני, להעלות את איכות החיים ולהגדיל את ההשקעה הפרטית בחינוך, עלינו להוריד את רמת המיסוי ב-50% הן על רכישת רכב והן על כל הכרוך בשימוש ברכב".

לדבריו "משפחה ממוצעת בישראל שיש לה ילדים לא יכולה לתפקד בלי רכב פרטי. היא צריכה את הרכב כדי לשפר את איכות החיים ותהא התחבורה הציבורית ככל שתהא, כמו בג'נבה, שם כולם נוסעים בתחבורה הציבורית. אבל אנו לא שם. אדם שמשתמש בתחבורה הציבורית מקדיש 105 דקות במוצא ביום בתחבורה ציבורית והיא צריכה להיות מוצעת כאלטרנטיבה לרכב הפרטי".

לדברי לין, "במיסוי הכולל על המכונית אנחנו מתקרבים להכנסות מדינה של 37 מיליארד. אנחנו יכולים להוריד את המיסים הללו בחצי. משפחה ממוצעת מוציאה על הרכב הפרטי 20 אלף שקל בשנה, מכונית ארופאית ממוצעת שאין עליה מכס, מחירה בחצר היצרן 55 אלף שקל ואילו המיסים שמשלמים עליה מגיעים ל-72 אלף שקל ללא חישוב ההוצאות שקשורות ביבוא. את המיסים הללו חייבים לקצץ בחצי ל-37 אלף שקל".

לין אומר כי מהלך זה ניתן לביצוע באמצעות מספר מקורות כספיים זמינים בכדי להפחית את המיסוי על רכבים. "אם רוצים להוריד את יוקר המחיה, לשפר את איכות החיים, שנת 2015 חייבת להציג שינוי מבני טוטאלי בכל מה שקשור במיסוי הרכבים ויש לנו האמצעים והמשאבים לפתור זאת. כל מפלגה שמדברת על הורדת יוקר המחיה חייבת להתייחס ישירות לשאלת המיסוי על רכבים והשימוש בהם, ולא לחפש את המוצא הקל על ידי הקמת ועדות נוספות".

בפתיחת הכנס אמר עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, כי "ענף הרכב והתחבורה הוא ענף מרכזי במשק הישראלי, מאוד משמעותי לחיי היום יום של כל אחד מאזרחי המדינה. הענף הזה הולך ומתעצם יותר ויותר בשנים האחרונות. משרד התחבורה בראשות השר ישראל כץ ביצע בשנים האחרונות עבודה רחבה עם תכנית עבודה מובנית ומסודרת ואנו בטוחים שגם הממשלה הבאה תמשיך עם מרכיבים חשובים".

יצחקי הוסיף כי "בשנים האחרונות ביצעי משרד התחבורה מהלכים חשובים מאוד כדי לצמצם בירוקרטיה, להוריד כמה שיותר חסמים, להוריד המצאות של פקידים כאלה ואחרים, להסיר דרישות ייחודיות לישראל, אף שהיא לא יצרנית רכב. פעלנו ונמשיך לפעול כי זה דבר חשוב מאוד מבחינתנו, לא יהיו חסמים. הממשלה עיגנה מדיניות זו".

יצחקי הודה לאיגוד לשכות המסחר ולעומד בראשו על התמיכה ברפורמה הלא פשוטה שהם מובילים בנמלי הים. לדבריו "האיגוד עומד איתנו מול הוועדים במשק אשר מייצגים מונופולים גדולים מאוד שלא פשוט להתמודד איתם. יש לנו הסכמים, חתמנו עם חברה סינית על בנייה באשדוד ועוד חתמנו על בניית נמל חדש בחיפה ושני אלה, החדשים, יוקמו ויופעלו על ידי גורמים פרטיים, אין סיבה שלא תהא תחרות, פה באים לטובת העם ולטובת מדינת ישראל שתהא פה תחרות.

ועידת Cars2015, הוועידה השנתית לענף הרכב והתחבורה בישראל, המתקיימת ב-10-8 בינואר 2015 במלון הרודס אילת, היא יוזמה של לשכת המסחר תל אביב והמרכז, ומתקיימת זו השנה הראשונה. הוועידה עוסקת באתגרים האקטואליים של התנועה המוטורית בישראל, לרבות חוק רישוי שירותי רכב החדש, מיסוי בענף הרכב, חלפים מקוריים מול חלפים תחליפיים וחידושים טכנולוגיים.

יו"ר איגוד המוסכים: "חוק רישוי הרכב טוב רק לטייקונים"

בכנס ענף הרכב באילת טענו היבואנים וחברות הליסינג כי שוק הרכב תחרותי ■ סמנכ"ל רשות המסים: "צריך למסות בעלי רכב לפי קילומטראז"

16:38 09.01.2015 מאת: דניאל שמיל

[חוק רישוי הרכב](#) תקוע, וכנראה שלא יאושר גם בכנסת הבאה, ובמשרד התחבורה מתחילים להפחית ציפיות באשר ליכולתו [לשנות את השוק](#). "עשינו מה שחשבנו שמתאים לתנאי השוק. הבסיס המשפטי והארגוני קיים. השוק יצטרך לפעול בהתאם, ואני מקווה שיהיו לכך ציפיות בשטח", אמר היום (ו') מנכ"ל משרד התחבורה, עוזי יצחקי, בכנס של הרכב של איגוד לשכות המסחר באילת. חוק הרישוי, הכולל כמעט 200 סעיפים, נדון בוועדת הכלכלה של הכנסת למעלה משנה, אך הבחירות הכניסו אותו להקפאה ולא ברור אם וכיצד יופשר שוב. לרון לוי, יו"ר איגוד המוסכים, יש ביקורת קשה כלפי החוק המוצע: "החוק הוא טוב לטייקונים, לחברות הליסינג וליבואנים" אמר לוי בכנס, "בין הוועדות לחקיקה, קוצצו המלצות לבטל בעלויות צולבות של יבואנים, ליסינג וחברות בתחומים משיקים. עיקרו חוק שירותי רכב כוללים שינויים בכל תחומי המכירה והטיפול במכוניות. בתחום הרכב החדש, נפתחים שני ערוצי שיווק חדשים. האחד הוא יבואני רכב זעירים, שיכולים לייבא עד 20 מכוניות בשנה, עד שנה מיום ייצורן, וכן הסדרה של מתווכי היבוא האישי. בנוסף, יש הקלות על היבוא המקביל וסמכויות רבות לשר התחבורה, שיכול אף לשלול רישיון יבוא אם יתגלו ניסיונות לפגיעה בתחרות. מצד שני, בחוק הרישוי, למרות אורכו, אין הגברה של הרגולציה על שוק המכוניות המשומשות, ובעיקר על ההיסטוריה שלהן, אבל משרד התחבורה מנסה לקדם זאת, לאיטו, בערוצים אחרים. יו"ר איגוד המוסכים, רון לוי, בעקר את החוק המוצע: "החוק הוא טוב לטייקונים, לחברות הליסינג וליבואנים. בין הוועדות לחקיקה, קוצצו המלצות לבטל בעלויות צולבות של יבואנים, ליסינג וחברות בתחומים משיקים. בתחום הביטוח לרכב יש ארבע חברות ששולטות ב-60% מהשוק, והתחום הזה לא מטופל. ועדת היישום רצתה מוסך אחד לכל יבואן, כדי שהיבואנים לא יהפכו לסטימצקי של המוסכים. אבל זה לא עלה לדיון". לוי תקף גם את הבעיות במכוניות שעברו "אובדן להלכה", כלומר, נפגעו קשה בתאונה וכעת חוזרות לכביש ואמר כי "הצרכן מקבל חקיקה נגדו, והוא לא יכול לתמוך מכך". מוני בר, מנכ"ל באדג'ט ויו"ר איגוד חברות הליסינג וההשכרה, ציין כי יש תחרות עזה בענף עוד לפני שהחוק אף נחקק: "משרד התחבורה השיג את מטרתו, לפני שנקט צעדים. מרבית האנשים קונים מכונית משומשת, בגלל שיש תחרות רבה, ההנחה מגיעה למשתמש הליסינג, ובסיבוב השני, בתום שלוש שנים, ההנחה מגיעה ללקוח הסופי. היום, גברת כהן מחדרה יכולה לקנות מכונית משומשת, במחיר של מחצית ממכונית חדשה. אני שומע טענות על סבסוד צולב, אבל אני קורה לזה כוחות השוק". ומה באשר ליבוא מקביל? יקי אנוך, יו"ר ארגון יבואני הרכב, טוען כי זהו יבוא משלים ולא מקביל: "עד לסוף השנה שעברה, היה רק יבואן מקביל אחד, שהביא למיטב ידיעתי 100 מכוניות בשנה (מדובר באיילון מוטורס, ד"ש). היבואן לא הצליח להתחרות ביבואן הרשמי, והתמקד במכוניות שהיבואן לא מביא. זה לא יבוא מקביל, זה יבוא אחר. זה לא מייצר

תחרות, אלא כניסה לנישות חדשות".

אנוך הוסיף כי הדרישה מהיבואנים לספק חלקים למכוניות שאינם מייבאים, לא תעמוד במבחן משפטי: "זה מצב שלא נוכל לעמוד בו, ונעתור לבית המשפט בעניין. יהיה קשה למצוא פתרונות למכונית שלא נמכרת בארץ".

לטענת יו"ר איגוד יבואני החלפים, יוסי סקורניק, מחירי החלפים ירדו בעקבות הקלה בתקנים של משרד התחבורה, והורידו את מחירי פוליסות הבטוח, השיב אנוך כי מדד מחירי החלפים דווקא עלה.

"רפורת המיסוי הירוק היא מהפכה של ממש"

בפאנל נוסף, שעסק במיסוי ענף הרכב, אמר סמנכ"ל רשות המיסים ערן יעקב כי "יש כיום גם מכוניות עם מס של 30%, ויש כלי רכב שמחירם נמוך גם בהשוואה בינלאומית. רפורמת המיסוי הירוק אולי לא שווה נכון, אבל זו מהפכה של ממש".

ינון עמית, מנכ"ל אלבר היוצא, טען מנגד כי "מס הקנייה לא ירד כמה שאנחנו חושבים".

המיסוי הירוק הוא שקלי, אבל המס הוא על מחירי המכונית ליבואן".

גם אסי שמלצר, יו"ר קבוצת שלמה, אומר כי "רשות המיסים המציאה פטנט מיוחד- שלם

פחות, קבל פחות" בהתייחס למכוניות המיני הזולות "זה לא פטנט שאנחנו צריכים

להתגאות בו. החכמה היא לשלם פחות ולקבל יותר".

באשר לעתיד המיסוי על מכוניות, אמר יעקב כי "צריך להתרכז במיסוי לפי קילומטראז'".

צריך לבחון אפשרות לדעת איפה מכונית נוסעת ומתי- האם זו שעת גודש או לא, במקום

צפוף או לא. כל עוד מכונית לא נוסעת, היא לא מייצרת נזק, ואין סיבה למסות אותה. זאת

לעומת רכב שמייצר רעש, זיהום, גודש ותאונות, אבל זה ייקח זמן. בעתיד הקרוב יותר,

נראה שיפורים במיסוי הירוק והרחבה שלו לכלי רכב כבדים ולכלים דו גלגליים".

שלחו להדפסה

גודל פונט

רכב |

בארץ

מנכ"ל משרד התחבורה על חוק רישוי רכב: "מקווים לתוצאות בשטח"

עזי יצחקי בכנס באילת: "עשינו את כל מה שראינו לנכון שיפתח את השוק לתחרות". נשיא איגוד יבואני הרכב: "החוק לא יוזיל את המכוניות"

תומר הדר

17:07 ,09.01.15

5 תגובות

"העבודה המשפטית על חוק רישוי רכב החלה בשנת 2011. אז הוכנסו המוסכים, השמאים וגופי הביטוח. אנו עשינו את כל מה שראינו לנכון שיפתח את השוק לתחרות. הבסיס המשפטי, הארגוני, המקצועי החלט קיים. אני מקווה שיהיו גם תוצאות בשטח" - כך אמר היום (ו') מנכ"ל משרד התחבורה עזי יצחקי בכנס 2015 CARS הנערך באילת.

חוק רישוי רכב, שאמור להסדיר את ענף הרכב הישראלי, נדון בוועדת הכלכלה עד לפני שבועות ספורים - אך הדיונים בו הופסקו עקב הבחירות הקרובות.

יצוין שלמרות דברי יצחקי, בפועל המציאות שונה: כפי שפורסם השבוע ב"כלכליסט", רוב יבואני הרכב העלו מחירים בתחילת 2015. לדברי יצחקי, "הדבר נובע מגורמים אחרים - שערי מטבע והובלה. אני מקווה שבפועל היסודות שהונחו יביאו לתוצאות".

לדברי מוני בר, יושב ראש איגוד הליסינג וההשכרה: "אני סבור שמשרד התחבורה השיג את מטרת הוזלת המכוניות בלי שנקט צעדים אגרסיביים. חברות הליסינג הוכשות מחצית מהיבוא ארצה. אם בשנת 2014 יובאו ארצה כ-240 אלף רכבים, הרי שבארץ בוצעו כ-800 אלף עסקאות רכב משומש. חברות הליסינג מקבלות הנחה על הרכבים-ומכיוון שיש ביניהן תחרות - ההנחה מגיעה אל משתמש הליסינג. המחיר הזול מועבר ללקוח הסופי. כיום כל אדם יכול לרכוש מכונית מליסינג בזול".

נשיא איגוד יבואני הרכב: איני סבור שחוק רישוי רכב יוזיל את המכוניות

יקי אנוך, נשיא איגוד יבואני הרכב, אמר בכנס: "איני סבור שנשלם פחות על מכוניות בזכות חוק רישוי רכב. החוק מסדיר את הענף, אך הבנתו קשה מאוד. המשמעויות של החוק אינן בהכרח כאלה שיוזילו את הרכבים בישראל. ענף הרכב הוא ענף רב לאומי המתמודד עם אינספור אילוצים. הדולר לדוגמה יוצר תנודה בשוק, כפי שראינו בשבוע שעבר, כשמכוניות יונדאי התייקרו. השנה נראה כתוצאה מכך שינויים רבים בשוק. אנו עדים למטבע יפני שחזר כיום לשער אטרקטיבי. בקרוב ניוכח שרכב שנרכש בין הופך להיות יותר אטרקטיבי".

"בפועל, הצד הכלכלי של הענף תלוי בהרבה יותר גורמים מחוק רישוי רכב", הסביר אנוך: "בפועל איני בטוח שחוק רישוי רכב ישיג את מטרתו. ראשית, כיום יש בעיית אכיפה: כאשר החוק יהיה תקף תהיה בעיית אכיפה של הנהלים", הסביר אנוך: "מעבר לכך, ישנו נושא היבוא המקביל של רכבים. עד השנה שעברה היה רק יבואן מקביל אחד. אותו יבואן מקביל הביא כ-100 רכבים בלבד והתמקד ברכבי פורד. 100 רכבים אינם משפיעים על שוק. למעשה, היבואן לא יכל להתמודד מול יבואני פורד הוותיקים. לאחר מכן עברו ליבוא של רכבים שיבואני פורד הוותיקים אינם מייבאים. זה כבר לא יבוא מקביל

אלא יבוא של רכבים שאינם משווקים בארץ על ידי היבואן הוותיק, כלומר אין כאן בכלל תחרות, אלא יבוא נישתי של רכבי יוקרה שכלל אינו מהווה תחרות ליבואנים הוותיקים", דברי אנוך.

מעבר לכך, כיום חוק רישוי רכב דורש מיבואני הרכב הוותיקים להעניק שירות לרכבים שלא יובאו על ידם במקור. לדברי אנוך: "מי שירצה להיכנס למוסך שלנו ולקבל שירות מוזמן לעשות זאת. אנו נשמח להעניק שירות ולהרוויח. אלא שכאן קיימת בעיה - על היבואנים הוטל להביא כל חלק לכל רכב שהם מייצגים. כיום חברת אלבר מייבאת רכבי טויוטה. כדי שהטויוטה של אלבר תתאים לדרישה הישראלית מבוצע בהן שינוי: למשל, בפנס הקדמי מבצעים תהליך של תיקון כדי שיתאים לישראל. בעוד חמש שנים בעליו של הרכב הזה יצטרך תיקון במוסך. עקרונית יש להזמין את החלק מן היצרן. מכיוון שהפנס עבר התאמה בישראל - אין ליצרן הרכב כזה פנס. הוא לא מיוצר בשום מקום בעולם - אלא על ידי חברת אלבר, בישראל בתהליך התאמה מיוחד. לנו אין יכולת לספק פנס כזה, ואנו נהיה חשופים לתביעה על חוסר יכולת לספק חלקי חילוף. ישנם חלקים נוספים כמו מד אוץ, הספידומטר, שמגיע במיילים ועובר הסבה לקילומטרים. כיצד נוכל לייצר חלקי חילוף כאלה? אין להם כלל מספר קטלוגי והם לא מיוצרים בעולם".

לדברי רונן לוי, יו"ר איגוד המוסכים: "החוק החל בקול צעקה גדולה אך כיום לא נותר דבר. החוק היה אמור להפוך צווי פיקוח לחוק מסודר, זה מה שהחוק היה אמור לעשות מלכתחילה. ירון זליכה גילה בשנת 2011 שהחוק מלא חסמים, אך בפועל חב המלצות זליכה קוצצו. יש כיום מצב שבו יש יבואני רכב שיש להם חברת ליסינג וגם עסקי יבוא רכב וגם עסקי ביטוח ואוטובוסים. זו לא תחרות אלא ריכוזיות. כיום בישראל ארבע חברות ביטוח חולשות על שישים אחוזים מן השוק ולא ניתן להיכנס למעגל הזה. זליכה המליץ בשעתו לפרק סבסוד צולב בענף הרכב ובחוק הרישוי הדבר נעלם. וועדת היישום שהוקמה אחרי תקופת זליכה קבעה שכל יבואן רכב יורשה להחזיק רק מוסך אחד, דבר שנפל בכנסת - בוועדת הכלכלה".

עוד הוסיף לוי כי: "משרד התחבורה משך ידיו מן הפיקוח על ענף המוסכים. הציבור מקבל כיום מחברת ביטוח רכב חליפי, השתתפות עצמית מופחתת-ויוצא מן המשחק. כיום כ-20 אלף מכוניות לא בטוחות על הכביש, מכוניות מתאונה שנמכרות מחברות ליסינג, מדובר במכוניות זבל שנמכרות על ידי סוחרים. בפועל, חברות הביטוח מקבלות חקיקה שמגינה עליהן, כיום לצרכן שפוי אסור לתמוך בתהליך החקיקה הזה. אנשים קונים כיום רכבים מתאונה, יש מקרים של שוחד כדי להסתיר את עברה התאונתי של מכונית, המצב בעייתי". לדברי לוי: "מבחינתנו לא קרתה שום רפורמה בענף הרכב. יש מבנה שליטה בעייתי והדבר היחיד שנותר הוא כותרות על רפורמה בלי תוצאות בשטח".

סמנכ"ל רשות המיסים: "השינוי במיסוי הרכב לא שווה נכון".

"ענף הרכב הישראלי מאופיין במרכיב אמוציונלי חזק, כולם מומחים לרכב ומבינים, גם חברי הכנסת", כך ציין סמנכ"ל רשות המיסים לשעבר בועז סופר.

לדברי סמנכ"ל רשות המיסים ערן יעקב: "מדינת ישראל היתה בעולם של תשעים וחמישה אחוזי מס קניה לפני כמה שנים. המס ירד לשישים אחוז לאחרונה. כיום כל מי שרוצה יכול לרכוש רכב במס אפקטיבי נמוך יחסית. היה כאן שינוי משמעותי אך הוא לא שווה נכון. יש כיום נגישות לרכב חדש בחמישים ושניים אלף שקל וזה שינוי שיש לראות בצורה נכונה. בינואר עודכן המיסוי הירוק - כדי לאפשר לרכבים להיות יותר ירוקים, כדי לאפשר ליבואנים לייבא רכבים נקיים יותר. כיום אחוז הרכבים הנקיים בישראל עלה מהותית".

לדברי יעקב: "מדובר במיקסום של אילוצים. כיום הצרכן יכול להיות דווקא הרבה יותר רציונאלי. בעבר הרגולטור קבע שווי שימוש שלא שיקף את המציאות, אך התעשתנו, שינוי את השיטה. אפשרנו לצרכן לקחת איזה רכב שאכן מתאים לו. רווק לא צריך לקחת כיום רכב משפחתי, הוא יכול לבחור במכונית קטנה. מעבר לכך, אפשרנו גם שימוש נרחב באביזרי בטיחות, אפשרנו להתקין אותם לאחר הרכישה. עלות התקנת אביזרי בטיחות אצל היצרן מאוד יקרה ואנו הורדנו את העלות. כיום הרכבים יותר בטיחותיים".

לדברי ינון עמית, מנכ"ל אלבר היוצא: "ראשית, מס הקניה בישראל לא ירד כפי שהינו רוצים לחשוב. מעבר לכך, שערי המטבע בעייתיים, הזיכוי במס הוא זיכוי שקלי - ושערי המטבעות יצרו כאן בעיה. כיום מאוד פופולרי לדבר על הורדות מיסי קניה, אך מס הקניה

כיום אינו עונש על עשירים, מדובר במס פיסקאלי שהוא מעל תקציב של משרד ממשלתי בינוני. אם רוצים להוריד את מס הקניה יש לעשות זאת בהדרגה. אנו התחלנו לאחרונה לעסוק באלבר ביבוא מקביל ובאופן טבעי יבואן מקביל ירכוש את הסחורה יקר יותר מיבואן רכב רגיל. כאשר מכפילים את העלויות בשיעורי מס של כמעט 130 אחוזים, לפעמים הדבר מבטל כדאיות יבוא של דגמים מסוימים. העובדה שרכבים היברידיים מיובאים בכמויות גדולות ביבוא מקביל אינה מקרית: מס גבוה הוא דבר שיוצר עיוותים ומשנה כללי משחק וכדי להוריד אותו יש לקחת מס מתחומים אחרים".

לדברי עמית: "רשות המסים בהחלט החליטה מה הציבור יקנה, זו לא תחרות. אם רשות המסים קובעת מס נמוך על רכב זעיר, היא החליטה בעצם עבור הציבור מה הוא יקנה. הניסיון לקבוע שיעורי מס שונים לרכבים שונים הוא ניסיון לנהל כלכלה מתוכננת וכלכלה שמנוהלת על ידי פקידים אינה עובדת היטב כמו שוק חופשי.

אסי שמלצר: "דורשים לייצא רכב משומש, ולקבל זיכוי במס קניה כל רכב חדש במקומו".

לדברי אסי שמלצר, יו"ר קבוצת שלמה יבואנית אופל ובעלת השליטה בחברת הליסינג וההשכרה שלמה SIXT: "עמדת רשות המסים אינה ברורה: המהלך שנעשה, של הטלת מס ירוק הוא פטנט של "שלם פחות-וקבל פחות". זה לא פטנט, החוכמה אינה לשלם פחות ולקבל פחות, אלא לשלם פחות ולקבל תמורה ראויה. יצירת שוק מתוחכם אינה מסתכמת ביצירת נוסחה של מיסוי ירוק - אלא בפתיחת חסמים. ביבוא מקביל. באימוץ תקינה של רכבים מארצות הברית. כיום השוק הישראלי הקטן נמצא בדרך להיעצר. כיום השוק בדרכו אל נקודת פיצוץ ואם לא תהיה בישראל מערכת שתדע לעסוק גם ביצוא של מכוניות - השוק יגיע למצב פיצוץ".

עוד ציין שמלצר, כי: "יצוא רכב מישראל לא יכול להיות חד ערכי. השוק הישראלי סגור לחלוטין - הדרך היחידה להיפטר מרכבים היא גריטה ולכן הרכבים הזולים ומזדקנים. כמחזיקי צי גדול אנו חייבים למצוא לרכבים כאלה פתרון, אך כאשר מוכרים בישראל 240 אלף רכבים בשנה, נוצר פקק. אנו מבקשים מן האוצר שיפתח אופקים חדשים ויבנה תהליכים שבהם יוכשרו יצואני רכב ותינתן להם גם הטבת מס עבור מס הקניה ששילמו כשהרכב היה חדש. אנו מבקשים תוכנית שתאפשר הפחתה של סכום מס הקניה ושנקבל הטבת מס קניה כאשר נרכוש רכב חדש", הסביר שמלצר.

ועידת הרכב של לשכות המסחר



ועידת Cars 2015

אוריאל לין נשיא איגוד לשכות המסחר: יש להפחית את רמת המיסוי ב-50% על רכישת רכב וכל הכרוך בשימוש בו בכדי להוריד את יוקר המחיה.

11/1/2015

עו"ד אוריאל לין נשיא איגוד לשכות המסחר אמר בפתיחת הוועידה השנתית לענף הרכב והתחבורה שנערכה אילת: "הוועידה עוסקת באחד הנושאים החשובים והמרכזיים ביותר בחייו של כל אדם במדינה שלנו. המכונית, התעבורה. אחרי דירת המגורים המכונית מגיעה מיד, ברמת חשיבותה במשפחה. "אם רוצים להוריד את יוקר המחיה, לבצר את כוחו של המעמד הבינוני, להעלות את איכות החיים ולהגדיל את ההשקעה הפרטית בחינוך, עלינו להוריד את רמת המיסוי ב-50% הן על רכישת רכב והן על כל הכרוך בשימוש ברכב. משפחה ממוצעת בישראל, שיש לה ילדים לא יכולה לתפקד בלי רכב פרטי, היא צריכה את הרכב כדי לשפר את איכות החיים ותהא תחבורה הציבורית ככל שתהא, כמו בג'נבה, שם כולם נוסעים בתחבורה הציבורית, אך אנו לא שם. אדם שמשתמש בתחבורה הציבורית מקדיש 105 דקות בממוצע ביום בתחבורה ציבורית והיא צריכה להיות מוצעת כאלטרנטיבה לרכב הפרטי. בשנת 2002 נרכשו 120,000 רכבים, בשנת 2014 כ- 240,000 רכבים. יש הרואים ברכב מותרות. בהכנסות מיסוי על המכונית אנחנו מתקרבים להכנסות של 37 מיליארד, אנחנו יכולים להוריד המיסים הללו בחצי. משפחה ממוצעת מוציאה על הרכב הפרטי 20,000 ש"ח בשנה, חייבים להפחית את זה ל- 10,000 ש"ח. מכונית אירופאית ממוצעת שאין עליה מכס, מחירה בחצר היצרן 55,000 ש"ח ואילו המיסים שמשלמים עליה מגיעים ל 72,000 ש"ח ללא חישוב ההוצאות שקשורות ביבוא, את המיסים הללו חייבים לקצץ בחצי ל- 37,000 ש"ח. אמר לין.

מחירי חלפים לרכב



זירת המסחר לחלקי חילוף

אורן פרנקל **מחירי חלפים לרכב**
11.1.15



פאנל חלפים בוועידת הרכב: "הצרכן עדיין אינו מודע לאפשרויותיו"

בסופה"ש האחרון התקיימה הוועידה השנתית לענף הרכב והתחבורה בישראל תחת השם - "ועידת CARS'". במסגרת האירוע שהתקיים לראשונה השנה ע"י לשכת המסחר ת"א והמרכז השיתופי ארגונים שונים מענף הרכב והתחבורה בישראל אשר דנו בנושאים שונים ומגוונים הקשורים לענף הרכב וזאת במעמד שר התחבורה ישראל כץ.

זירת המסחר לחלקי חילוף

כנסו עכשיו וקבלו הצעות מחיר ממיטב הספקים בזמן אמת!

לזירת המסחר

נושא חוק הרישוי נידון רבות במהלך הוועידה גורם לאי הסכמות וספקות בין המשתתפים. הרפורמה, שאמורה להביא להוזלת מחירים בענף הרכב נידונה רק לאחרונה בוועידת הכלכלה של הכנסת אך נדחתה בשל הבחירות הקרבות.

בנושא החלפים עלה עניין חוסר מודעות הצרכן לאפשרויותיו בבחירת חלקי החילוף ונושא הרגולציה הישראלית ודרישת התקינות אשר מקשה על החלופות ומשליכה על המחיר ליצרן. אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר לתחבורה במשרד התחבורה, טען כי משרדו כבר החל לבטל דרישות ישראליות ייחודיות הקשות לשוק החלפים, (של משרד התחבורה ומכון התקנים) כדי ליצור מגוון גדול יותר של חלפים שיגדיל את היצע סוג החלפים ללקוח ויעזור בתמחורו.

לגבי בעייתיות באיכות החלקים אמר פלור כי ניתן לפקח עליהם וכי גם למוסך ולשמאי יש אמרה האם להתקינם.

לטענתו, משרד התחבורה החל לאכוף את הדרישה החדשה של פרסום מחירי החלפים באינטרנט אך הביצוע של היבואניות לוקה בחסר מפאת חוסר "ידידותיות" המחירונים למשתמשים.

פלור טוען כי הלקוח הפרטי עדיין סומך על החלטת המוסך בבחירת החלק המתאים לרכבו ומשרדו הנחה את המוסכים להציג ללקוח את החלופות הקיימות של מוצרי התעבורה ואת מחירן.

בנוסף לכך, פלור אף הוסיף כי הוא ממליץ ללקוחות לנסות ולהשוות מחירים בטרם הכניסה למוסך. דרך מצוינת לעשות השוואה שכזו היא באמצעות **זירת המסחר לחלקי חילוף של גלגלים** בה ניתן לשלוח בקשה

עבור חלקי חילוף ולקבל תוך זמן קצר ובזמן אמת הצעות מחיר מעשרות ספקים ברחבי הארץ על סוגי חלקים שונים, כאשר הצרכן יכול לבחור את ההצעה הטובה עבורו וכך לחסוך כסף רב ברכישת החלק.

דרג את הכתבה



2 מדרגים

א	ב	ג	ד	ה
---	---	---	---	---

17.81x18.24	1	14	עמוד	הערב - גלובס	12/01/2015	46025828-5
לשכת המסחר אוריאל לין - 35010						

הרשת החברתית | הפנים, האירועים והמינגלינג של עולם העסקים / ספיר פרץ-זילברמן



מוני בר ואוריאל לין

דני שמעוני

לוי יצחק

מתגלגלים לאילת

בכירי ענף הרכב, משרד התחבורה ורשות המסים הדרימו בסוף השבוע לאילת לועידת Cars2015 השנתית של איגוד לשכות המסחר וגלובס. הוועידה, המתקיימת זו השנה הראשונה, עסקה באתגרים האקטואליים של התנועה המוטורית בישראל, לרבות חוק רישוי שירותי רכב החדש, מיסוי בענף הרכב, חלפים מקוריים מול חלפים תחליפיים וחידושים טכנולוגיים. "יש להפחית את רמת המיסוי על רכישת רכב ואת כל הכרוך ברכישת רכב בכי 50% כדי להוריד את יוקר המחייה", אמר בוועידה עו"ד **אוריאל לין**, נשיא איגוד לשכות המסחר; **עוזי יצחקי**, מנכ"ל משרד התחבורה, אמר בוועידה כי מצלמות וידאו ייפרשו בחודש מארס בשלושה נתיבי מפתח במרכז הארץ. כמו כן, נבהנת גם הרחבה משמעותית של כבישי האגרה; **אסי שמלצר**, יו"ר קבוצת שלמה החזקות, אמר כי פעילות האוצר לא צריכה להסתכם בשינוי נוסחה כזו או

אחרת אלא לבנות מערכת, שהמיסוי מייצר בה תהליך בריא של שוק מתוחכם; **ינון עמית**, המנכ"ל היוצא של אלבר ציי רכב, טען כי באמצעות המיסוי "האוצר מכתוב לציבור אילו כלי רכב לרכוש"; ואילו **אלעד צרפתי**, משנה למנכ"ל ומנהל חטיבת מוצרים מובילאיי ישראל, אמר כי "מי שחרד לפרטיות שלו שייקח את הסמרטפון וישים בצד, מי שמחזיק בכזה, שם נגמרה הפרטיות. אנחנו כבר בעולם שמפקח עלינו, יודע את הצרכים שלנו וגם יודע איפה הרכב נמצא. רמת הפרטיות שלנו בעלמה מזמן". **חגי גולן**, העורך הראשי של "גלובס" קיים שיחה אחד על אחד עם לין על הדרכים לניהול כלכלה נכונה על רקע יוקר המחיה בישראל והבחירות הקרובות. עוד נכחו: **מאיר יצחק הלוי**, ראש עיריית אילת; **מוני בר**, יו"ר הארגון הישראלי להשכרת רכב וליסינג באיגוד לשכות המסחר; **יקי אנון**, נשיא איגוד יבואני הרכב; **דונן לוי**, יו"ר איגוד

המוסכים; **יוסי סקורניק**, יו"ר איגוד החלפים לרכב באיגוד לשכות המסחר; **ערן יעקב**, סמנכ"ל בכיר ברשות המסים; **בועז סופר**, סמנכ"ל רשות המסים לשעבר ומנכ"ל רציונל פרויקטים כלכליים; עו"ד **דן ברמלי**, שהתמנה לאחרונה לתפקיד משנה למנכ"ל באיגוד לשכות המסחר; **אבנר פלור**, סמנכ"ל בכיר תנועה במשרד התחבורה; **גדעון רייט**, חבר הנהלת איגוד החלפים לרכב באיגוד; **אורי מימון**, בעלי ומנכ"ל מ.ר.מ. מידע רכב ממוחשב; **יהודה יגן**, יו"ר ענף הרכב באיגוד שמאי הביטוח; **נתי קציר**, מנכ"ל IGO-NNG; **גיל שרצקי**, סמנכ"ל פיתוח עסקי איתוראן; **פאר סלבי**, בעלים ומנכ"ל ספטרטק; **דני שמעוני**, מנכ"ל הרץ ישראל; **לוי יצחק**, שמאי הרכב הבכיר; **אמיר שני**, מנכ"ל קבוצת עמית לוגיסטיקה; אלוף (מיל) **אורן שחור**, יו"ר ICC ישראל; **מנשה כהן**, מייסד ובעלים של קבוצת מחשבות ואחרים. ●

"להיות יפה? לא מצפים ממך לכולם"



הכיס את החך מאסטר שף לדרך VIP יצאת



סרטי הידיים הכי חמוניים בכל הזמנים



מחלקה ראשונה

עכשיו תורו: יובל פתאל הציע נישואים

אחרי שמשפחת פתאל התבשרה בן ראשון לליאת בלו ונדב פתאל, כעת הם זוכים לבשורה משמחת נוספת - אירוסיו של הבן הצעיר לבת זוגו שכרע ברך על הר במהלך חופשת סקי. מדור הרכילות של האלפיון העליון

גיל משעלי | mako | פורסם 18:00 11/01/15

המייל הזהוב

שלחו תמונות וסיפורים, אנחנו נבדוק מה זה לעשות <

מחלקה ראשונה
מדור הרכילות של האלפיון העליון

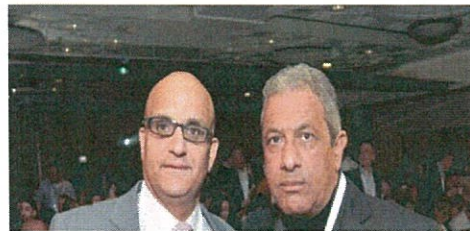
עוד במדור
< בעלי ויקטורי יוצא למחנה נגד השייט ארז...
< לאיזה מנכ"ל קורס עניין על הרכב ומי סגר את...
< מיום חיינו גלעד קינן סגר תאריך ומקום ל...
< מי סגר את סלון יערות הכיסול היוקרתי לחת...
< מיליון הרושית למשפחה מיטבדת שהתחתנה ביפא...

לכל הכתובת במדור זה

• סוף שבוע עמוס עבר גם על ענף הרכב זאת מאחר שבסופ"ש נערכה ועידת הרכב 2015 של איגוד לשמות המסחר באלית. אל הוועידה הגיעו בכירי ענף הרכב שזכו לשמוע הרצאה של אייתי אנגל במשא "מסלול דאנ"ש". ערב שירה עם עינת שרף, ומופע סטנד אפ של אדיר מילר. ירדו דרומה סמנ"ל בכיר ברשות המיסים לתכנון ולכללה. ערן יעקב, מנכ"ל משרד התחבורה. עוזי יצחק, המנכ"ל היוצא של "אלבר ציי רכב", יטן עמית ועוד בכירים.



יטן עמית ובועז סופר



- סלבס
- makoTV
- תכניות
- תרבות
- מוזיקה
- NEXTER
- אוכל טוב
- גברים
- נשים
- LIVING
- חודשים 9
- משפחה
- אננו
- פד"ם
- חופש
- הורסקופ
- FF
- HIX
- גאווה
- ספורט
- מזג אוויר
- חן מגדן
- בחן את עצמך
- סאן בונים
- עוד



בערוץ

חפש

סלבים | הסיטי

עוד בערוץ

RSS | **האמצע** | גלריות | סלבים באינסטגרם | פפראצי | רכילות מהעולם | פפראצי



כותרות תמות

הסיטי: מי בישל עם אהרוני?

הסיטי- מה המשותף לרני רהב וגל אוחובסקי?

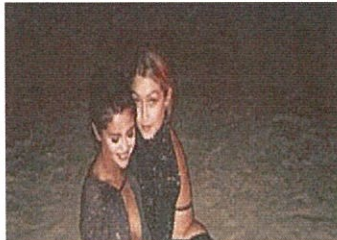
לוקי | עודכן 10.14.2015
איירת ורונות מטיאס

מה הושק ב"חדר פרטי", מי הגיע לאירוע של העמותה לחינוך תל-אביב יפו, מה הגרילה שרון אילון, מי הדריים לאילת ומי הצפין לטבריה, ולמה נהרו כולם לבר הרובי



חינוכים

מומלצים



קנדל ג'נר וסלינה גומז השתכרו בחגיגות 2015



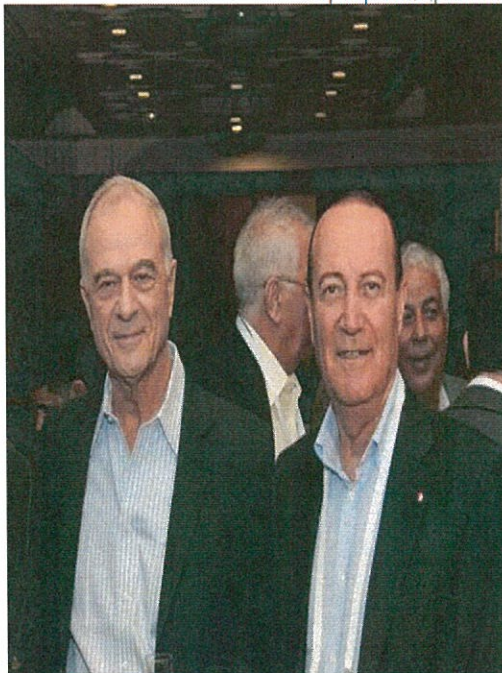
איפה בילו התאומים מהמירוץ למיליון?



איפה היא היום: ריטה פאבונה בראיון בלעדי

הי דרומה

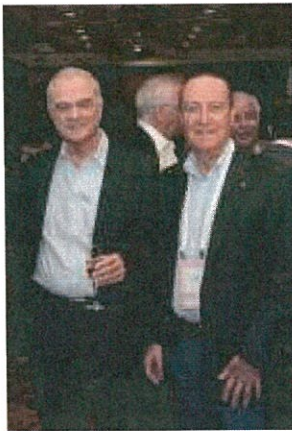
מזג האוויר הסוער הבריח לאילת את משתתפי הוועידה הראשונה לענף הרכב והתחבורה בישראל שערך איגוד לשכות המסחר. במדרימים: עו"ד אוריאל לין, נשיא איגוד לשכות המסחר שאמר כי יש להפחית את רמת המיסוי על רכישת רכב על כל הרכך ברכישתו בכ-50%; עין יעקב, סמנכ"ל בכיר לתכנון ולכלכלה ברשות המסים; עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה שסיפר כי ממרץ יפרשו מצלמות וידאו בשלושה נתיבי מפתח במרכז הארץ; אלעד צרפתי, משנה למנכ"ל ומנהל חטיבת מוצרים "מובילאיי" ישראל; מוני בר, יו"ר הארגון הישראלי להשכרת רכב ג'יפני באיגוד לשכות המסחר; יקי אטור, נשיא איגוד יבאני הרכב; אסי שמלצר יו"ר שלמה החזקות; בועז סופר, מנכ"ל רצינאל פרויקטים כלכליים בע"מ; עו"ד דן כרמלי, משנה למנכ"ל איגוד לשכות המסחר; גדעון רייס חבר הנחלת איגוד החלפים לרכב באיגוד לשכות המסחר; אורי מימון מבעלי מ.ר.מ. מידע רכב ממוחשב; יהודה יגן, יו"ר ענף הרכב באיגוד שמאי הביטוח; נתי קציר, מנכ"ל NNG-IGO; אלעד צרפתי, משנה למנכ"ל מובילאיי ומנהל חטיבת המוצרים; גיל שרצקי, סמנכ"ל פיתוח עסקי איתוראן; פאר סלבי, מבעלי "ספטחוטק"; דני שמועני, מנכ"ל הרץ ישראל; לוי יצחק שמאי הרכב; אמיר שני, מנכ"ל קבוצת עמית לוגיסטיקה, אלוף (מל") אורן שחור יו"ר ICC ישראל, מנשה כהן מבעלי קבוצת מחשבות ועוד. איתי אנגל הרצה על "במסלול של דאעש", הסטנדאפיסט אדיר מילר הצחיק, ועינת שרוף הרקידה.





www.rinunim.co.il

רכב, קור, אילת וענף הרכב והתחבורה בישראל בוועידה שנערכה ע"י איגוד לשכות המסחר. צילום: יוד צלמים
עו"ד אוריאל לין, נשיא איגוד לשכות המסחר, פתח את הוועידה שהתקיימה בסוף השבוע באילת. היו שם: ערן יעקב, עוזי
יצחקי, אסי שמלצר, ערן עמית, חגי גולן, מאיר יצחק הלוי, עוזי יצחקי, מוני בר, יקי אנוך, רונן לוי, יוסי סקורניק עו"ד דן
כרמלי ועוד. הרצאות מרתקות ואדיר מילר לקינוח



מוני בר ועו"ד אוריאל לין. צילום: יוד
צלמים

למרות מזג האוויר הסוער, בכירי ענף הרכב, משרד התחבורה ורשות המסים
הדרימו בסוף השבוע לאילת והשתתפו בוועידה הראשונה לענף הרכב
והתחבורה בישראל שערך איגוד לשכות המסחר.

ועידת Cars2015, עסקה באתגרים האקטואליים של התנועה המוטורית
בישראל, לרבות חוק רישוי שירותי רכב החדש, מיסוי בענף הרכב, חלפים
מקוריים מול חלפים תחליפיים וחידושים טכנולוגיים. בוועידה קרא עו"ד
אוריאל לין, נשיא איגוד לשכות המסחר, להפחית ב-50% את רמת המיסוי על
רכבים חדשים. מנגד התבשרו הבאים כי משרד התחבורה מתכוון לפרוש שורה
של מצלמות מהירות נוספות וכי בכוונתו להרחיב משמעותית את כבישי
האגרה.

אנר עו"ד אוריאל לין, נשיא איגוד לשכות המסחר: 'יש להפחית את רמת
המיסוי על רכישת רכב ואת כל הכרוך ברכישת רכב ב-50% כדי להוריד את

יוקר המחיה. הוועידה עוסקת באחד הנושאים החשובים והמרכזיים ביותר בחייו של כל אדם במדינה שלנו: המכונות, התעבורה.
אחרי דירת המגורים המכונות מגיעה מיד ברמת חשיבותה במשפחה. אם רוצים להוריד את יוקר המחיה, לבצר את כוחו של המעמד
הבינוני, להעלות את איכות החיים ולהגדיל את ההשקעה הפרטית בחינוך, עלינו להוריד את רמת המיסוי ב-50% הן על רכישת רכב
והן על כל הכרוך בשימוש ברכב.'

ערן יעקב, סמנכ"ל בכיר לתכנון ולכלכלה ברשות המסים, עתיד מיסוי הרכב בישראל נמצא במסע נסיעה, שיתבסס על השימוש
היחסי של הנהגים בכלי הרכב שלהם.

עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה אמר כי מצלמות וידאו ייפרשו ממאוס בשלושה נתיבי מפתח במרכז הארץ. כמו כן, נבחנת גם
הרחבה משמעותית של כבישי האגרה

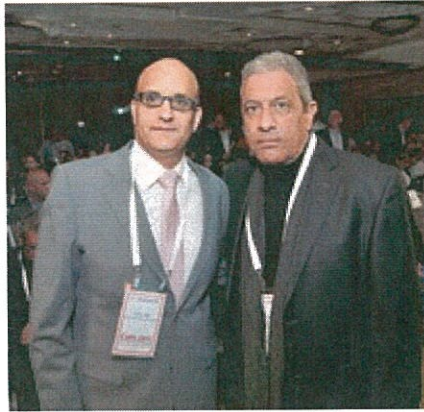
אסי שמלצר, יו"ר קבוצת שלמה החזקות, אמר כי פעילות האוצר לא צריכה להסתכם בשינוי נוסחה כזו או אחרת אלא לבנות
מערכת, שהמיסוי מייצר בה תהליך בריא של שוק מתוחכם.

ינון עמית, המנכ"ל היוצא של 'אלבר ציי רכב', טען כי באמצעות המיסוי "האוצר מכתוב לציבור אילו כלי רכב לרכוש".
אלעד צרפתי משנה למנכ"ל ומנהל חטיבת מוצרים מובילי ישראל אמר כי "מי שחרד לפרטיות שלו שייקה את הסמרטפון וישים
בצד, מי שמחזיק בכזה שם נגמרה הפרטיות. אנחנו כבר בעולם שמפקח עלינו, יודע הצרכים שלנו, אז הוא גם ידע איפה הרכב
נמצא. רמת הפרטיות שלנו נעלמה מזמן."

בוועידה ניתן היה לצפות באישים מובילים בענף הרכב, בהם מנכ"לי חברות, ראשי ארגונים ואיגודים וגורמים ממשלתיים, בכלל זה:
עו"ד אוריאל לין נשיא איגוד לשכות המסחר (באיגוד לא פחות מ-13 חטיבות הקשורות לענף הרכב), חגי גולן, עורך גלובס, מאיר
יצחק הלוי ראש העיר אילת, עוזי יצחקי מנכ"ל משרד התחבורה, מוני בר יו"ר הארגון הישראלי להשכרת רכב וליסינג באיגוד
לשכות המסחר, יקי אנוך נשיא איגוד יבואני הרכב, רונן לוי יו"ר איגוד המוסכים, יוסי סקורניק יו"ר איגוד החלפים לרכב באיגוד
לשכות המסחר. כמו כן, הדרימו לאילת, למרות מזג האוויר הסוער: ערן יעקב סמנכ"ל בכיר ברשות המסים, אסי שמלצר יו"ר
שלמה החזקות, ינון עמית מנכ"ל אלבר ציי רכב, בועז סופר, סמנכ"ל רשות המסים לשעבר ומנכ"ל רציונאל פרויקטים כלכליים
בע"מ, עו"ד דן כרמלי, שהתמנה לאחרונה לתפקיד משנה למנכ"ל באיגוד לשכות המסחר, אבנר פלור סמנכ"ל בכיר תנועה במשרד

התחבורה, גדעון רייס חבר הנהלת איגוד החלפים לרכב באיגוד לשכות המסחר, אורי מימון בעלי ומנכ"ל מ.ר.מ. מידע רכב ממוחשב, יהודה יגן יו"ר ענף הרכב באיגוד שמאי הביטוח, נתי קציר מנכ"ל NNG-IGO, אלעד צרפתי משנה למנכ"ל מובילאיי ומנהל חטיבת המוצרים, גיל שרצקי סמנכ"ל פיתוח עסקי איתוראן, פאר סלבי בעלים ומנכ"ל ספטרוטק, דני שמעוני מנכ"ל הרץ ישראל, לוי יצחק שמאי הרכב הבכיר, אמיר שני מנכ"ל קבוצת עמית לוגיסטיקה, אלוף (מיל') אורן שחור יו"ר ICC ישראל, מנשה כהן מייסד ובעלים של קבוצת מחשבות ועוד.

המשתתפים נהנו מהרצאות של איתי אנגל בנושא 'כמסלול של דאעש', ושל פרופ' תא'ל (מיל') חיים אשד אבי תוכנית החלל הישראלית ויו"ר החלל במועצה הלאומית למחקר ופיתוח. כמו כן, נהנו מהופעת סטנדאפ של אדיר מילר, רקדו בחגיגה ישראלית עם עינת שרוף והשתתפו בתחרות נסיעות אתגריות של חברת אלטרנטיבי.



מאיר יצחק הלוי ועוזי יצחקי. צילום: יוד צלמים

[חזרה לידיעה](#)

[הדפסה](#)