

סיכום 2015 בתעשיית הקרנות: הכספיות התאזרו, המסורתיות הצטמצמו

היקף הכספים המנוהלים בקרנות הנאמנות קטן בשיעור דו ספרתי: מודרניים וילן לפידות הצטיינו רון שטיין, עמ' 12



סיכום שנת 2015 בשוק קרנות הנאמנות ותעודות הסל:

הקרנות הכספיות והמסורתיות צנחו, הקרנות המחוקקות צמחו; ילין לפידות ומודרניים

הגיוסים והפדיונות בשוק קרנות הנאמנות שנת 2015 במיליוני ש"ח

גוף מנהל	נכסים מנוהלים	סה"כ הקרנות בכל שנת 2015	המסורתיות	הכספיות	מחוקקות	היקף כספים מנוהלים בקרנות (סוף 2015) מחקות
מיטב דש*	28,101	-5,868	-330	-6,598	1,050	2,863
פסגות	28,031	-4,508	-899	-3,619	10	1,801
מדגל שוקי הון	26,895	-2,154	-539	-2,176	561	13,043
הראל ס"א	24,656	-8,964	-3,938	-5,070	43	2,017
ילין לפידות	22,333	3,607	3,607			
אלמטולר שחם	21,997	-2,948	-3,030	73	8	91
אקסלנס	20,369	-3,698	-1,116	-3,237	655	3,459
אי.בי.אי*	11,765	-3,136	-3,724	-1,181	1,769	5,412
מנורה מבחנים	9,690	-2,557	-2,963	321	61	450
אלומות*	7,444	1,722	1,722			
מודרניים	7,071	2,325	2,325	75	-	-
סה"כ בהתסינג	4,931	-1,309	-1,309	-	-	-
אילים	4,599	1,135	1,135	-	-	-
אנליסט	4,597	-2,345	-744	-1,601	-	-
אפסילון	2,913	-743	-743	-	-	-
תמיר טישמן	2,050	-250	-338	-	78	78
אילון*	1,900	-652	-276	-385	9	15
דופשילד	1,537	375	375	-	-	-
מודלים*	337	-101	-101	-	-	-
סה"כ	231,116	-30,080	-10,961	-23,388	4,245	29,328

מקור: נתונים - דיווחי החברות, * ללא הוסיפו

שוק תעודות הסל בדצמבר 2015 במיליוני שקלים

גוף מנהל	היקף נכסים	נתח שוק	יצירות/פדיונות ב'2015	יצירות/פדיונות ב'2015
תכלית של מיטב דש	30,711	29.7%	-11.1%	-4,190
קסם של אקסלנס	29,361	28.4%	-17.3%	-6,161
פסגות סל	29,288	28.3%	-10.4%	-3,294
הראל סל	14,169	13.7%	-7.7%	-1,339
סה"כ	103,529	100%	-12.3%	-14,984

מקור: נתונים. איגוד תעודות הסל בשכבת המסחר

דצמבר היווה אקורד סיום הולם לשנת 2015, כאשר בו לבנו נפדו יותר מ-4 מיליארד שקל

מהנכסים שלהם, כשגם אי.בי. אי ומנורה מבחנים מסכמים את השנה עם תוצאות הלכות, כשהאחרונה אי ירדה לנכסים מנוהלים של מתחת לרף 10 מיליארד שקל. עיקר הפדיונות היו השנה בקרנות הכספיות, שנחשבות כפחות רווחיות עבור הגופים המנהלים. לכן, תמונת הפדיונות בקרנות המסורתיות כלבד מספרת תמונה שונה של דירוג המתקשות בשנה ההולפת בשוק קרנות הנאמנות. גם בבחינת הפדיונות בקרנות המסורתיות כלבד הראל אחות בפסגה, עם פדיונות של 3.9 מיליארד שקל בקרנות אלה. צמוד אליה הגוף הקטן בהרבה

נפרד משוק תעודות הסל כ-15 מיליארד שקל, והוא מנהל כיום נכסים בהיקף כולל של כ-103.5 מיליארד שקל. עיקר הפדיונות נרשמו בתעודות הפידיון, אנב הריבית האפסיות ששוררות כאן, כשגם בתעודות הסל על מדדי ומניות בארץ גרשו ב'2015 פדיונות של כ-1.5 מיליארד שקל. מנגד, זרם הכספים שיוצאים לה"ל מהמשק שלנו לא פסח גם על שוק תעודות הסל, כן, מנתוני חברות תעודות הסל עולה שבשנה שעברה גויסו כ-3.7 מיליארד שקל בתעודות סל על מדדי מניות בחו"ל. כמו כן, נכון לסוף 2015 כ-25% מההשקעה ענף הינו בבכורה בישראל. *

ההנכסים שלהם, כשגם אי.בי. אי ומנורה מבחנים מסכמים את השנה עם תוצאות הלכות, כשהאחרונה אי ירדה לנכסים מנוהלים של מתחת לרף 10 מיליארד שקל. עיקר הפדיונות היו השנה בקרנות הכספיות, שנחשבות כפחות רווחיות עבור הגופים המנהלים. לכן, תמונת הפדיונות בקרנות המסורתיות כלבד מספרת תמונה שונה של דירוג המתקשות בשנה ההולפת בשוק קרנות הנאמנות. גם בבחינת הפדיונות בקרנות המסורתיות כלבד הראל אחות בפסגה, עם פדיונות של 3.9 מיליארד שקל בקרנות אלה. צמוד אליה הגוף הקטן בהרבה

ב'2015 תשואה ממוצעת של כ-2%, כאשר קרנות אג"ח כללי הניבו תשואה ממוצעת של 1.6%. מנגד, הקרנות ה"ליות - מניות בחו"ל - הן האפקטים שרשמו תשואה הממוצעת הנמוכה ביותר: -3.1% במניות ו-1.9% באג"ח, כשהקרנות הכספיות הניבו תשואה אפסית של 0.05% במהלך השנה, כצפוי. כמו כן, מציינים בשוק כי בעוד ש"מרבית האפקטים השנה רשמו פדיונות או גיוסים נמוכים", מי ש"היו יוצאי דופן לאורך מרבית השנה היו קרנות אג"ח כללי", מנגד, קרנות אג"ח מרינה ללא מניות ובעלות הסיפה נמוכה למניות (עד 10%), אשר היו אפקט מבוקש בתחילת השנה וגם בשנה שעברה, היו האפקט הפודיה ביותר בסיכום השנה.

גת 2015 התאפיינה בעיקר בתזוזות אגרסיביות ושליליות בשוק קרנות הנאמנות. מרבית הגופים פדו בשנה החולפת, כשהיקף הנכסים המנוהלים בשוק הצטמצם בשיעור דו ספרתי לכ-230 מיליארד שקל, לעומת כ-261.5 מיליארד שקל בתחילת השנה. מבחינה זו חודש דצמבר היווה אקורד סיום הולם עם פדיונות מצרפיים של למעלה מ-4 מיליארד שקל בשוק קרנות הנאמנות. המגמה הו התרחשה אגב קיטון ניכר בקרנות המסורתיות, שרשמו בשנה החולפת פדיונות מצרפיים של כ-11 מיליארד שקל, וצניחה ארוכה של כ-23.5 מיליארד שקל בקרנות הכספיות שמעט והתאזרו השנה בשל הריבית האפסית בשווקים - שיירתה את פוטנציאל התשואות שבהן. נציין כי מדובר באובדן של למעלה ממחצית הנכסים שהיו בקרנות הכספיות בסוף 2014.

תנודתיות גבוהה מנגד, שוק קרנות הנאמנות היא גם שלאופנת הניהול המסיבי יש ביקוש כשהקרנות המחוקקות רשמו גיוסים מצרפיים של יותר מ-4.2 מיליארד שקל, כשהנכסים המנוהלים בקרנות המחוקקות התכנסו בסוף 2015 בכ-29.3 מיליארד שקל. ללא ספק כבר מדובר בנתח משמעותי מהשוק, כאשר בתחילת השנה נוהלו בקרנות המחוקקות נכסים בהיקף של כ-24.5 מיליארד שקל. ומה לגבי התשואות בקרנות הנאמנות השנה ואפקט ההשקעה השנוי: לדברי גורם פעיל בשוק, אפקט ההשקעה השנוי בשוק ההון היו מאופיינים השנה בתנודתיות גבוהה וכסיומים שניי מרבית האפקטים הניבו תשואות נמוכות, כד, מציינים בשוק, תעשיית קרנות הנאמנות כולה הניכה למשקיעים בה השנה תשואה ממוצעת חיובית של כ-1%, זאת תוך שונות גבוהה בין התשואות האפקטים השנויים, כאמור. בהקשר זה נציין כי אפקט מניות בארץ הניב את התשואה הממוצעת הגבוהה ביותר בשנה - 5.4%, כאשר קטגוריית הקרנות הנמישות הקטנה בהיקפה הניבה כ-6% תשואה ממוצעת במהלך השנה. קרנות

מה היה לנו השנה מבחינת השקנים השנויים הפעילים בז המשך הנסיקה של ילין לפידות, גם בשוק קרנות הנאמנות ולא רק בשוקי הגמל וההשתלמות, לצד הצטיינות של בתי ההשקעות מודרניים, אלומות ואילים, שרשמו גיוסים בהיקפים ארורים, כשאינם אפשר לציין לחיוב גם את רוטשילד שגייס כמה מאות מיליוני שקלים והשלים את רשימת המגייסים המצומצמת יחסית. מנגד, זו הייתה שנה קשה לסופרמרקטים הגדולים ביותר בשוק קרנות הנאמנות, ובראשם הראל, שרשמה בשנה החולפת פדיונות שהסתכמו בכסום אריר של 9 מיליארד שקל, מיטב דש (עם פדיונות של 5.9 מיליארד שקל) ופסגות (עם פדיונות של כ-4.5 מיליארד שקל). אבל לא רק להם הייתה שנה שחורה בשוק הנאמנות, שאיבר נפש השנה. גם למגדל שוקי הון, אנליסט, מנורה מבחנים, אלטשולר שחם, אי.בי.אי ואקסלנס, הייתה שנה שלילית, עם פדיונות שהחלו בכ-2.2 מיליארד שקל ומגדל שוקי הון ונע לפדיונות של כ-3.7 מיליארד שקל לאקסלנס. ביחס לאנליסט, נציין, מדובר על פדיונות בשיעור אריר

דו-גלגלי // חדשות דו גלגלי

מערכות בטיחות באופנועים: מדוע לא מוזילים את הביטוח?

איגוד יבואני הדו גלגלי מוחה על האפליה בין כלי רכב הנהנים מהוזלת הביטוח בגין מערכות בטיחות מצילות חיים לבין רוכבי דו גלגלי שמשלמים תעריף דמיוני. האם חייהם של נהגים שווים יותר מחייהם של רוכבים?

תגיות: ביטוח, דו גלגלי

נר-ב-טובים

יום חמישי, 07 בינואר 2016, 11:33

✉ 🍌 🐦 שתף f



(צילום: יצרן)

עוד באותו נושא

השליח לא היה מבוטח, המעסיק ניסה להתנער מאחריות

לכתבה



בהתאם להוראות משרד האוצר לאחרונה, מופחתים תעריפי ביטוח החובה לכלי רכב בהם תמצאנה מערכות בטיחות המוגדרות על פי משרד התחבורה "מצילות חיים". אלא שנדמה שעם כל הנחישות לשנות את המצב הקיים ולהאבק בתאונות הדרכים, מישהו בין מקבלי ההחלטות זנח את רוכבי הדו גלגלי - שנאלצים להיפרד מסכומי עתק בתשלום לחברות הביטוח, ונתרו מחוץ למעגל ההוזלות חרף קיומן של מערכות בטיחות אלו באופנועים ובקטנועים.

בדיון שהתקיים השבוע באיגוד לשכות המסחר, הביעו ראשי איגוד יבואני הדו גלגלי את ביקורתם כנגד האפליה בין הנהגים לרוכבים, וטענו כי אין "להפלות בין מבוטחים שונים ב"פול" בעידוד מערכות מצילות חיים". הלכה למעשה, לא הוגדרו פרמטרים הקובעים כיצד יופחת תעריף ביטוח החובה לדו גלגלי, כאשר מנגד מוזלים התעריפים בכלי רכב בהיקפים שמגיעים עד למעלה ל-1,000 שקלים. טלי ברנר, יו"ר האיגוד הדגישה כי "זהו אינטרס לאומי לפעול לצמצום הנפגעים בתאונות דרכים, בכל סוגי כלי הרכב".

המשמעות היא, שכל עוד לא נקבעו המשתנים בחוק, חברות הביטוח תוכלנה להחליט על דעת עצמן אם להוזיל או לא את הפוליסה, ובשיעור שנקבע לפי ראות עיניהן. ההחלטה להגדרת המשתנים כ"וולנטרית" לדברי האיגוד פוגעת באופן משמעותי ברוכבי הדו גלגלי. בדיונים שהתקיימו אשתקד בין הגופים המעורבים בנושא זה, נמצא כי למערכות אלה תרומה גדולה בהפחתת תאונות הדרכים בדו גלגלי, אך נראה שכל עוד המצב יישאר על כינו הרוכבים ימשיכו לשלם והרבה, ולהיות כפופים לגחמות של חברות הביטוח.

עוד הרבה דו גלגלי בוואלה! רכב



קניות



26.08.13.68	1	8	עמוד	הארץ	the marker	07/01/2016	51290574-3
אינווד לשכות המשטרה אוריאלי לין - 35010							

ת"כ זזהר דחה את ההצבעה על חוק השבת בשל מחלוקת בקואליציה

ועדת השרים להקיקה תמכה לפני שבועיים בהצעת החוק – אך ח"כים מהליכוד ומכלנו התנגדו • ליכרמן: "זזהר הפך את הליכוד ליהדות התורה"

ועדת השרים להקיקה אינה הציעה החוק מס' דר יומה של המליאה, וכי "הדרך הנכונה לפתור חילוקי דעות בתוך הקואליציה היא בהסכמת, כשהשבועה הדישה כמו השבת".

באינווד לשכות המשטרה בירכו על דחיית החוק

באינווד לשכות המשטרה קיבלו את השמחה את ההודעה על דחיית ההצבעה על החוק. "זאנווד מתמגד נהרצות לכל חוקי, זאנווד מתמגד בעירתל אביב אינווד בסטטוס קוו את אופיה העסקי, הדינודי והדתי-בתי". אמר ע"ד אוריאל לין, נשיא אינווד לשכות המשטרה. לין אף פנה בנושא לש' האופר, משה כהנא, באינווד ציינו כי להציע חוק מס' זה היבטים שיליים בתחום תעסוקת עובדים, כמז' פגיעה בעד' בדים לא יודדים – המצויים בדרך כלל בשכבות האוכלוסיה המתחלת שות כלכלית – שעובדים בשבת ומנצלים את עם המנוחה השבועי של הים בנימי שיש' ראשון.

על המחלוקת סיב קודמת השי-בת. החוק מציע להתאים את שבוע העבודה הנהוג בישראל לזה הנהוג בעולם המערבי ובשוקי הון הג' לברליימ, על ידי חספת הצי שעת עבודה בכל יום חמי' יום עבודה כשישי – והכר לפנות את יום רא' שון למנוחה. לכני קודמה את החוק כממשלה הקודמת כשרת משטרים, ביחד עם השר דאן טלנ' שלום. לרברי לבני, "אני מאמינה שה צביון של השבת צריך להיות כזה שיתן ביטוי גם להיבטים החבר'תיים-סוציאליים, כך שרתאפשר לכל אוד' ליהנות מהשבת כרדיו. יש לר' המינה של האנוגדים הכי לבליים, לשהו להציא כס' על מה שאפשר לנו לחיות בחוק".

יו"ד ישראל פולמן, ח"כ אביב גורד' לרלמן, טען כי "זזהר הפך את הליכוד ליהדות התורה, אבל לא ניתן לו להפוך את הל אביב לבני ברק". ח"כ רחל עזרייה (כולנו) אמרה כי היא מברכת על החלטתו של



ציפי לבני צילום: חילי פתאל

ציפו את מצורת זאק מתל אביב, ואלו שתמשו בכיר רכין לעצרות, אל שתמשו בתל אביב כשאתם מספיים בחיל'ל על כמה ישראל הא דמקריסה פתוחה ולברליי. אל תגידו שדין צזהר כרין תל אביב".

לבני הודיעה שתוביל הצעת חוק של המנוחה הציוני, הקוראת להפוך את יום ראשון ליום מנוחה שני לצד השבת, כרין לאפשר לאי-ודי ישראל ליהנות מסוף שבוע מלא, כפי שנהוג בעולם, ולגשר



פיק זזהר צילום: חילי ישראל

שתאפשר תחבורה ציבורית בשבת בחלק מהרשויות המקומיות. חכרי כנסת מהדשימה המשותפת תכננו לתמוד בהצעת החוק, ככל הנראה בגלל האפשרות להספת המשוח בשבת לרשויות הערביות.

ח"כ ציפי לבני (המחנה הציוני) אמרה בתגובה לרברי של זזהר ל-theMarker כי "אם החליט תם להציא את תל אביב ממדינת ישראל ולצבע אותה בצבע לא יהודי – לכו בבקשה עד הסוף. תר

התנגדות להצעה, י"ד ועדת הכ-נסת, ח"כ דוד ביטן (הליכוד), אף הכריז כי אם הצעת החוק תתקבל בקריאה שרומית – הוא יקבור אותה כשתגיע לוועדת הכנסת, המנובת את החוקים לוועדת. גם ח"כ אמיר אהנה מהליכוד הודיע כי לא ית-מך בהצעה, ואמר: "חוק השבת הוא חוק אנטי-ליברלי, שלא תואם את ערכי הליכוד. יש להתיר את הש-בת מתוך בווד, כמו אל כל דבר יפה שרודדות הביאה".

ביטן זזהר מורכדים כמורעמדיס לכות בתפקיד יו"ד הקואליציה, במקום ח"כ צהר הנגיב – אם זה ית-מנה בקרוב לשר כממשלה. בכנסת מעורבים כי לא מן הנמנע שהקרוב בין השניים בנושא חוק השבת הוא חלק מהקרוב הפוליטי על ראשית הקואליציה. זזהר הוא ממלא מקום יו"ד הקואליציה, וכשבוע האחרון, בהיעדרו של הנגיב, שימש כיו"ד. בסיעות החדריות תומכים בהצעת חוק השבת, אך חוששים שאישורה יביח לקידום הצעת חוק

צבי זזהרה ועדי דברת-מזריץ ח"כ מיץ זזהר (הליכוד), שיי-זם את חוק השבת, החליט לדחות שנועדה להתקיים אתמול. זאת, לאחר שראש הממשלה, בנימין נתניהו, פנה אליו בבוקר בבקשה לייצר הסכמות פניה חוקי. זזהר הודיע כי ינפח ליים את המיכת חכרי הקואליציה. לרברי זזהר, "בעקבות פנייתו של ראש הממשלה ושל סייעת כלי-נג, שתפתנו החשונה לקואליציה, החלטתי להיענות לבקשת. אציג את החוק במליאת הכנסת, אך אמר תין לריון והצבעה במועד שאקבע בקרוב. אני סבור שיש כוחות זה עדי יחודי סוציאלי חשוב מאוד, ולכן אפעל לייצר הסכמות יחד עם חכרי קואליציה ובאופוזיציה". ועדת השרים להקיקה תמכה לפני שבועיים בהצעת החוק, אבל ח"כים מהליכוד ומכלנו הביעו

22.72x26.87	1/2	עמוד 26	כותרת - גלובס	11/01/2016	51339758-1
איגוד לשכות המסחר לשכת המסחר אוריאל לין - 35010					



”אין כמעט עוד מדינה בעולם שמייסוי הרכב בה כל כך גבוה

כך טוען אוריאל לין, נשיא איגוד לשכות המסחר • ערן יעקב, המשנה למנכ"ל רשות המסים: "יש מדינות עם שיעורי מס רכב יותר גבוהים; אין אלטרנטיבות להכנסות ממייסוי רכב" / דובי בן גדליהו

של שר התחבורה הנוכחי זה גותן יציבות. כשיש יציבות יש המשכיות ודברים יוצאים לפועל". יצחקי אמר כי "הוא מכיר את הרעה לפיה משפחה לא יכולה בלי רכב פרטי ושה מוצר היווני, אבל אם רוצים להיות מדינה נורמלית ומתקדמת אנחנו חייבים לפתח את התחבורה הציבורית. זה אמר תשתיות, נתיבים לתחבורה ציבורית, נתיבים מהירים, אוטובוסים חדשים ועוד. הדברים האלה מקבלים קיימות ועדיפות במשרד התחבורה. כך גם לגבי הוצלה של התעריפים ושילוב בין אוטובוס לרכב". בנוסף התייחס יצחקי לרכבת הקלה, ואמר כי "באוגוסט האחרון יצאנו לדרך עם בניית הרכבת הקלה. תל אביב כרגע 'הפוכה', אבל זה דבר שהיה צריך לקרות לפני 100 שנה. זו תהיה תקופה קשה, אבל אין ברירה. זה מחייב המציאות. משתתפי הכנס דנו גם בחוק רישוי שירותי הרכב שאותו מעביר משרד התחבורה בשנתיים האחרונות. בנושא זה אמר יקי אנוך, מנכ"ל איגוד יבואני הרכב, כי הוא "אינו רואה כיצד יוכל החוק החדש להשפיע משמעותית על יוקר המזדה בישראל". לדבריו, הורד המרכיב להוריד את מחירי הרכב בישראל היא להוריד את רמת המייסוי עליהם. משה וייצמן, מנהל אגף הרכב במשרד התחבורה, אמר כי חוק רישוי הרכב נועד להגן על שלום הציבור ובטיחותו ומטרתו הסופית היא להוזיל את יוקר המחיה. וייצמן אמר כי החוק יוריד את עלויות המחיה במספר מוקדים, וביניהם תחום החלפים שבו יתאפשר לרוב החלפים לרכב להיכנס בדרך חופשית תוך הוזלת העלויות. גם הרחבת "המוסכים המומחים" שאינם קשורים ליבואני הרכב, תוריד לדבריו את העלויות. וייצמן התייחס לסוגיית היבוא המקביל של רכב לישראל, ואמר כי דתקנות מאפשרות לבצע ייבוא מקביל כבר היום. אולם,

לא למסות את הדלק ולהטיל את המייסוי על משהו אחר? במדינה שסובלת מגורש עם אורך כבישים מהנמוכים בעולם, האם נכון להפחית את הבלו ולהעלות מסים אחרים? האם נכון, למשל, לבטל מס הכנסה שלילי ולבטל את המס על הדלק, שאל יעקב. ביחס לשווי השימוש אמר כי הוא משקף שווי נורמטיבי שמבוסס על רכב בן שלוש שנים בהתאם לבדיקות שנערכו עבור האוצר על ידי גוף הייצוגי. עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה, אמר בכנס כי משרדו פועל כיום בתנופה חסרת תקדים כדי לפתח את התחבורה הציבורית כאלטרנטיבה לרכב הפרטי. "בשנה האחרונה ראינו פיתוח של כבישים, הנחת מסילות ברזל, הקמת תחנת רכבת ועוד. זו קונציה שלישית

מרכב דומה בחו"ל". לדבריו, אין כיום אלטרנטיבה ריאלית להכנסות המדינה ממייסוי על רכב. "מה האלטרנטיבה? להעלות את מס החברות? את המע"מ? אם אנחנו מדברים על הכנסה פנויה, אלטרנטיבות כאלה רק יקטינו אותה", אמר יעקב ומצין כי משרד האוצר והממשלה הפחיתו את נטל המס הכולל ב-6 מיליארד שקל, "זהו שקול לכמעט כל המסים על כלי רכב". לדבריו, הכניזו ממוסה במס קבוע של 3 שקלים שכמעט לא השתנה מעל עשור, ובהשוואה בינלאומית, הבלו על הדלק בישראל הוא לא הכי נמוך אבל גם לא הכי גבוה. "נכון שגובים 17 מיליארד שקל נטו ממייסוי דלק לרכב, אבל השאלה הנשאלת היא מה האלטרנטיבה. האם נכון

ההכנסה המשפחתית. "במקום שיותר כסף פנוי יופנה למזון טוב, לחינוך, לתרבות ולבידור - הוא הולך לתשלום מסים על הרכב ועל הדלק. זו מציאות עגומה. המייסוי על הרכב הוא גורם בעל השפעה מרכזית על רמת החיים של הישראלי, הפחתת המייסוי על הרכב צריכה להיות יעד לאומי". ערן יעקב, המשנה למנהל רשות המסים, אמר בכנס כי "נכון שיש מס קנייה, ואולי גם בשיעורים מהגבוהים בעולם, אבל יש מדינות עם שיעורי מס רכב יותר גבוהים מאיתנו". לדבריו, למרות שהמס הסטטוטורי על רכב הוא 83%, שיעור המס הממוצע בפועל עומד על כ-60%. "אדם שירצה לרכוש רכב קטן ויודני עם זיהום מופחת ישלם מס של כ-20%. זה לא יותר יקר

רינת ישראל צריכה לקחת פסק זמן ממתווה הגז ולגבש מתווה חדש למייסוי הרכב", כך אמר אוריאל לין, נשיא איגוד לשכות המסחר, בפתח ועידת הרכב "CARS 2016" שהתקיימה בסוף השבוע האחרון באילת של לשכת המסחר ת"א והמרכז ועיתון "גלובס". לדבריו לין, בישראל אין כיום תחליף ריאלי לשימוש בכלי רכב פרטי. "אף משפחה ממוצעת לא יכולה לתפקד באופן תקין וגורמלי בלי להחזיק כלי רכב, ועל המדינה להתמודד עם המציאות הזו. אלא, שכמעט ואין מדינה בעולם שהמייסוי בה על רכישה ואחזקה של רכב גבוהים כמו בישראל". לדבריו, המיסוי הכבד על רכב פוגע ברמת החיים של מעמד הביניים ותורם דרמטית להורדת

51339765-9	11/01/2016	גלובס - כותרת	עמוד 27	2/2	18	24	35x22
איגוד לשכות המסחר לשכת המסחר אוריאל לין - 35010							

אוריאל לין: "המיסוי על הרכב הוא גורם בעל השפעה מרכזית על רמת החיים של הישראלים, והפחתת המיסוי על הרכב צריכה להיות יעד לאומי"

פוחת את המעטפות, מעביר לתשלום והולך לדואר לשלם כל חידוש וחידוש. פעלנו מול משרד התחבורה כדי למסד תשלום אונליין, אבל העסק תקוע כבר למעלה משנתיים - זו דוגמה אחת. הגענו לרמה שזה מעכב את הפעילות ומייקר את עלות המוצרים לצרכן".

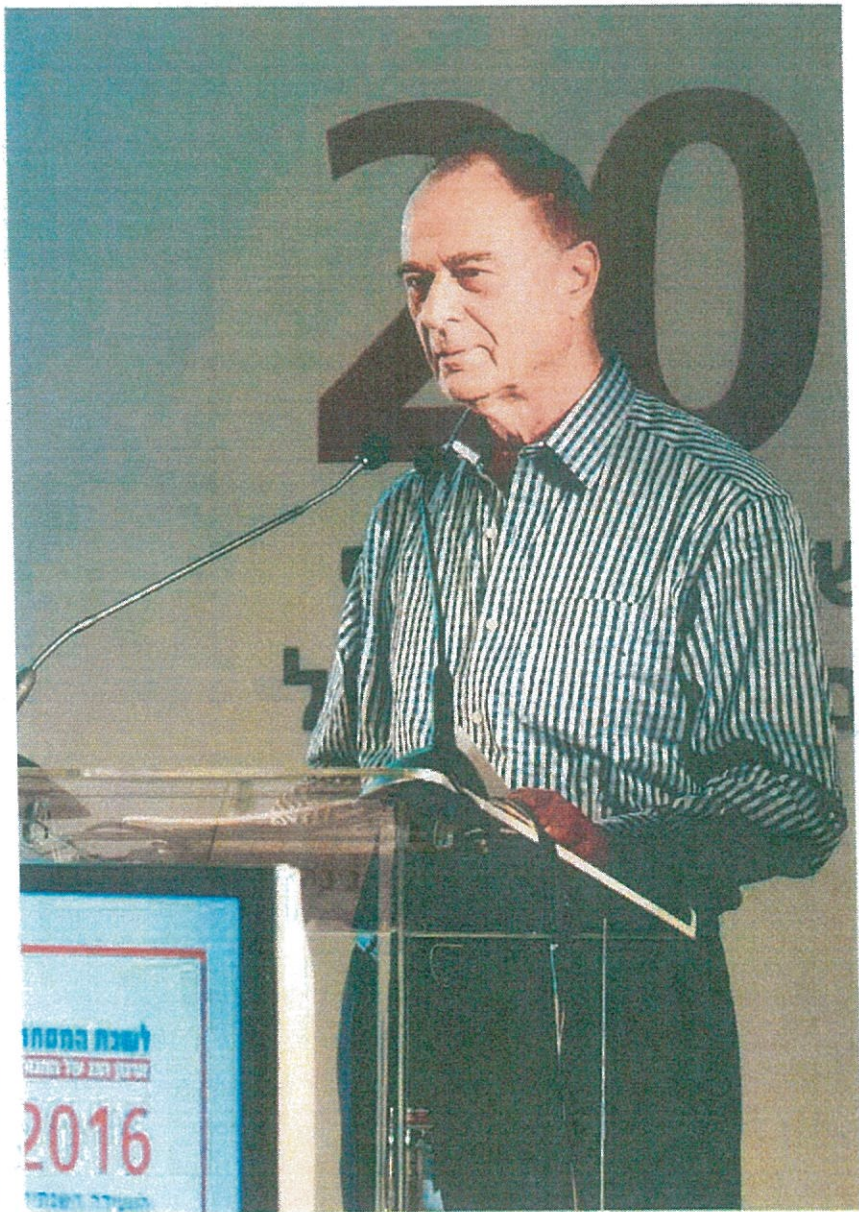
בר הוסיף כי "שוק הליסינג והשכרת הרכב ניצב בשנים האחרונות מול מתקפה בלתי פוסקת של האוצר, שהחליט שהשוק הזה גורם לעיוות במשק כולו. בפועל, חברות הליסינג מספקות מוצרים ושירותים חיוניים. כל מי שגר בפריפריה חייב להשתמש ברכב פרטי והייב שתי מכוניות".

בגלל הרכבת הקלה?

בתוך כך, מנתונים שפרסמה מחלקת המחקר של ERN סליקת תשלומים שפורסמו בוועידה עולה, כי הצ'קים מהווים כיום 35% מעוגת התשלומים בתחום הרכב. בנוסף נמצא, כי ב-2015 נרשמה עלייה של 19% בגובה העסקה הממוצעת במוסכים לעומת 2014. עוד עולה, כי כשנה שחלפה נרשמה עלייה של 5% במספר העסקאות בענף האופנועים, זאת במקביל לעלייה של כ-60% בסכום העסקאות הכולל ועלייה של כ-21% בסכום העסקה הממוצעת. דניאל אלהרר, סמנכ"ל לקוחות ERN, אמר כי מדובר בתוצאה ישירה של תחילת העבודות על הרכבת הקלה בגוש דן. "החשש מעומסים כבדים באזור המרכז בנוסף לתחבורה ציבורית שאינה מספקת, העלו את הצריכה של כלי רכב דו-גלגליים". אלהרר ציין, כי ERN מיישמת כבר היום את חוק הסליקה האלקטרונית שצפוי להיות מאושר בתוך באופן מלא, היא "תגדיל את מספר העסקאות בתחום הרכב אשר צורת התשלום עליהן תהיה בצ'קים".

הוא הוסיף כי "לצד, הייבוא המקביל לא התפתח לממדים הצפויים ולא יצר שינוי שיביא למהפכת מחירים. יש מקומות שבהם ראינו ירידת מחירים, אבל אני מודה שלא ברמה שהשבנו". עם זאת הוא העריך כי "הייבוא הזעיר", שמוגדר בחוק החדש ויוגבל ל-20% כלי רכב חדשים או משומשים, עשוי ליצור שינוי. "השאלה כמה יבואנים יצמדו תחת השם 'בואן זעיר'". לדבריו, "הזיכוי יאפשר למשרד התחבורה להתחיל באכיפה של הרכב מאד נושאים שהיום גדלים כמו עשבים שוטים, כמו למשל מוסכים פיראטים. זה ייתן הרבה יותר כוח לטפל בנושאים הבעייתיים".

מוני בר, מנכ"ל סקציית חברות הליסינג באיגוד לשכות המסחר, העריך כי התרומה המרכזית של החוק החדש להורדת יוקר המחיה תהיה בתחום הכולל החלפים. אולם לדבריו כמות התקנות ותקנות המשנה שכלולות בחוק, היא "הזויה" ותכניו עוד יותר על נטל הריגולציה והסרבול הביורוקרטי ממנו סובל הענף. לדבריו, כבר היום קיים סרבול מתמשך במחשוב הליכים מול הרגולטורים, כאשר חלק מהתהליכים אורך שנים. "חברה עם 30 אלף מכוניות מקבלת בדואר 30 אלף מעטפות של חידוש רישיון רכב. יושב עובר,



לין. המיסוי הכבד על רכב פוגע ברמת החיים של תושבי הביניים (צילום: יוד צלחים)

25.76x17.66	1	15	עמוד	1	15	התרו	שוק	11/01/2016	51341041-9
ארגון לשכות מסחר ומשקל מכון המחקר ארז יאיר ל"ר - 35010									

הפנים, האינדוסטרי והמינינג'ינג של עולם העסקים
 יריב מגל - יו"ר מגל - yaniv@globes.co.il

נוסעים דרומה



אביהו בן עזר, אוראל לין, עוזי יצחקי, אריה ייזר ואורן שחור, הקורב על התסיס

לי יצחקי ומני בר, הדרדמו

אריאנו, מנכ"ל EASE4U: אנו רחוקים, סמנכ"ל פתח טכנולוגיות אלקטרוניקה: AutoTalk; **דניאל אלחנן,** סמנכ"ל ERN סלימק תשלומים: חנו פרדמן, מנכ"ל לישבת המסחר: אלק במילי ישראל; אלק במילי, **אנון זייד,** נשיא FIRST DRIVE; **אריה בן עזר,** מנכ"ל שחור: מאיר יצחקי הלוי, ראש עיריית אילת; **משה כהן,** יו"ר מחשבות; **עידו דן כדמלי,** ממשנה למנכ"ל איגוד לשיבת המסחר שדגנה את הוועידה והיזר בכין, סמנכ"ל שיווק ופיתוח נספקי באגרה לישבת המסחר שיים אותה.

המסכים יוסי סמורניק, יו"ר איגוד החלפים לרכב שיווק לישבת המסחר: עזריאל כדמלי, יו"רית למנהל רשות המיסים: טליל דודווי בדרן, יו"רית איגוד יבואני הרכב הדרגה גלילי באגוד לישבת המסחר: מארק און מנכ"ל Gel ישראל; **רון דגני,** מנכ"ל יוניק מוטורס: דני עיני, מנכ"ל המורה שיווק מכונות: **סגל עזר,** מנכ"לית עמותת גליליים: **דני שמעוני,** מנכ"ל דרין; **מאיר שביט,** מנכ"ל איגוד הבורה הנישלת ליו יצחקי, מנכ"ל ובעלים לוי יצחק הברה לשימחא וסקרים: **חנני אלרוב,** מנכ"ל שאנגאי אלירוי

רכב ועל המדינה להחמור עם המציאות הזו. כמעט אין חריגה שהמסוים בה כה גבוה. אם הוציאים להגדיל את החכמה הפנייה של משפחה, צריך להשתדל את שיעור המס על הרכב ותחזוקתו, זה צריך להיות יעיל לאומי". עזר הדרגמה מארק **מזמאן,** ראש המדיניות הצרכניות של ארדפה המורה ותלוי ואפיקה של BEBER: **יוני גרינפמן,** מנכ"ל BEBER לישבת המסחר באגוד הארגון הישראלי לשימחא רכב וליסינג באגוד לישבת המסחר והכעלים של באגוד: **דני אנון,** נשיא איגוד יבואני הרכב: **רון לזר,** יו"ר איגוד

בכירי ענף הרכב הישראלי הדרגמה כסוף השבוע האחרון לאילת השתתפו בוועידת Cars2016 של איגוד לישבת המסחר ת"א והמרכז אילת הלחי "גלובס", שותקיימה כמלח תודים אולם הלחי היה מלא באנשים, הברות ליסינג, ביטוח יבואנים מוסכים, שמאים וכל מי שזדא משזר בשוק הרכב הישראלי, כולל בכירים במשרד התחבורה, בראשות מנכ"ל משרד התחבורה, **עוזי יצחקי,** יצחקי יצחקי בעקופיו והקצרים לפרשת דני נרימו (שדריש מאגשים אלפי דולרים וכתמורה הכסיה לארגן ליום פגישיה עם יצחקי, הוא פנה לקהל וסיפר שעם רובים מהם זדא נמשי ושמיני רעיונות שיהיה כדאי לקדמם ואמרי: "אבל זה לא תועף בסלוקייה".

ביום שישי נחסם שדדו המעופה באילת לשימחא בשל מזג האוויר, מה שגורם ליהרות מעניינות. כך נאלצו ארבעה בכירים - **אורי ישראל,** מנהל מכירות ישראל במוביליטי, **מנדו לוי** מליי יצחקי; **שי צופר,** המועדון האיש של משרד האוצר ו**אבנר פלור,** סמנכ"ל בכיר לתענוה במשרד התחבורה, לשבור יחד וכך ניסן מיקרתי כדי לשבור חודה למרכיב. **אוריאל לין,** נשיא איגוד לישבת המסחר, הגיע לכנס ברובנו הפיסי, לין קרא להוריד את המיסוי לרכב, תוך שימוש בסוגיית יוקר המחיה, ואמר: "בישראל אין תחרות ריאלית לשימחא ברכב פרטי, משפחה ממוצעת לא יכולה לתפקד ללא אחזקת

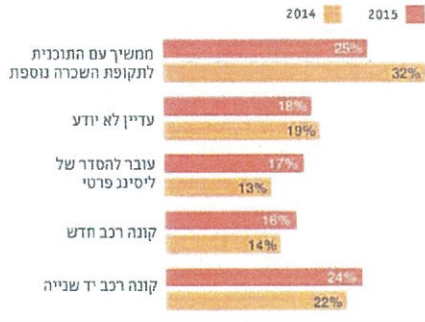
משתלם פחות: ההייטקיסטים מוותרים על הרכב מהעבודה

התמחור הנוח של מכוניות חדשות, האשראי הזול וירידת מחיר הדלק נותנים את אותותיהם: מחקר בקרב עובדי ההייטק מצביע על ירידה של 8% בעסקות לסינג תפעולי • "הפטור מטסס ומטיפולים במוסך, נוח ככל שיהיה, כבר לא משתלם כשמדובר בתשלום נוסף של אלפי שקלים בשנה"

אורן דורי

רק 25% בטוחים שישארו עם הרכב מהעבודה

שאלון בקרב בעלי רכב מליסינג של מקום העבודה



שיהיה, אינו משתלם כשמדובר בתשלום נוסף בגובה של אלפי שקלים בשנה". שוק הליסינג בכללותו נמציץ בקיפאון כבר כמה שנים, התייקיות המיסוי על הליסינג, בנוסף לירידות חדות מבעבר בדמי הנפצים במחירן לוי יצי, חק, הביולו בקרב חברות הליסינג מעדי למוכרות ופריחה של מבצע "אפס ק"מ".

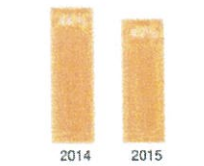
עם זאת, בחברות הליסינג מתעקשים לשמור על אופטי מיות, מוני בר, המנכ"ל והבעי לים של חברת הליסינג וההשכרה באר"ט, אמר כיום שישי בוועד רת הרכב CARS2016 של לשכת המסחר תל אביב והמרכז "אמר שהליסינג ימות, אבל זה לא קרה. הצורך ברכב עבור המשפחה לא השתנה, עד חוץ אחריה הימים של התחבורה הציבורית, משפ" חות חייבות רכב פרטי, ובפריפ" ריה אפילו שני כלי רכב. חברות הליסינג קונות ומתחזקות מכוניות בול, ומוכרות אותן היטב".

בדים שמתכוונים לעבור למסלול לסינג פרטי גדל מ-13% ל-17%, לרברי נועם בוסידן, מנכ"ל משותף בהייטקון, "יש כמה סי" בות להתעצמות נטישת הליסינג התפעולי ב-2015. ראשית, בשל היירדה בהיקף ציי הרכב, הלה שיקה בכוחם של מעסיקים להשיג עסקות לסינג תפעולי משתלמות מחברות הליסינג, מה שגורם לירידה באטרקטיביות מבחינת העובדים.

"כמו כן, רבים מחזיי הליסינג נג שנתחמו לפני שנים הסתיימו רק ב-2015, וגם זה תרם להתגברות מגמת איחורש החוזים", מוסיף בוסידן. "העובדים שהבינו כבר לפני כמה שנים כי אין כראיות בהמשך העסקה, העריפו לא לבטלה באמצע החווה והמי תינו עד לסינו. בנוסף, העובדיים מבינים כי לנחוחות היחסית שטמונה בעסקת לסינג תפעולי יש מחיר גבוה מדי שאינו משי תלם. שירות לקיחת הרכב לט"ט ולטיפולים במוסך, נוח ככל

עוברים לפרטי

שיעור ההייטקיסטים המחזיקים ברכב מליסינג תפעולי



מקור: הייטקון וזיקו מערכות

חיר הדלק, שהפכה את הטבת הדלק החינמי בחלק מציי הליסינג לבעי לת שחי כלכלי נמוך יותר. יש שמייחסים את התופעה לת ברות הליסינג עצמן, שפונות יותר ויותר אל הלקוח הפרטי. מסלולי הליסינג הפרטי מגבילים אמנם את הנסיעה, אבל יכולים לחסוך עד 1,000 שקל בחודש לעובדים שלא נוסעים הרבה.

המנחה צפויה להימשך ב-2016

לפי תוצאות הסקר, שליש מההייטקיסטים שוויתרו על עסקת לסינג תפעולי רכשו ב-2015 רכב משומש, וחמישית מהם רכשו רכב חדש. כן ניתן לראות כי יותר עוברים מעדיי פים להגיע לעבודה ברכבת, ומי שגר בקרבת מקום העבודה – באופניים השמללים.

לפי נתוני הסקר, היירדה בשיעור ההייטקיסטים שמת קשרים בעסקת לסינג תפעולי צפויה להימשך ב-2016. מעיבוד תשובות הנסקרים עולה כי 25% מהם מעדיים שאינם צפויים להי דש את חוזה הליסינג. עוד מראה הסקר עלייה בשיעור המתלבטים אם לחוזה את החוזה – 18% מהי נשאלים. לצד זאת, שיעור העי"

אחרי שנים רבות שבוין נוד שבה מכוניות הליסינג התפעולי למלמל המטוסים של ההייטקיר כטיב, הרי שדחת מכוניות בענף הרכב ב-2015 לימדו על מגמה מפתיעה. בשנה החולמת נרשמה ירידה לא מבוטלת בשיעור עובדי די הדייטק שבוחרו לנסוע ברכב לסינג מהעבודה. רבים מהם אף העדיפו להחזיר את הרכב, ולר" ביש תהתיו רכב פרטי.

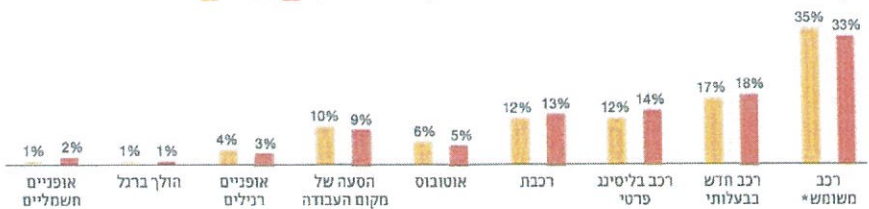
מחקר שערכו מעידן הצרכי נת הליסינג והצבת עוקץ מערי כוח בתלושי השכר של כ-10,000 עובדי מגור ההייטק, מראה כי ב-2015 חלה ירידה של 8% במי ספי העוברים שהתקשרו בעסקת לסינג תפעולי.

עם זאת, לפי סקר נלווה, כ-40% מההייטקיסטים עדיין מחזיקים רכב בליסינג של מקום העבודה. זאת, כשעלות עסקה ממוצעת מוערכת ביותר מ-4,000 שקל בחודש, כשהעובדים מחויבים בעלות הרכב למענידי בנוסף למס שחי השינוש.

לדברי אביוו הורוביץ, יועץ לסינג לחברות ואחר ממיסרי הענף בישראל, היירדה בשיעור העוברים שמתקשרים בעסקת ליי סינג תפעולי נובעת מהכרה בחוסר כדאיות כלכלית, אם מרובר בער כד שהנסעה השנתית שלו נמוכה מ-20 אלף ק"מ בשנה.

טענה זו נשענת על שתי רגי ליים. הראשונה היא האטרקטיביות של שוק הרכב החדש, שיש בו גאות במסירות כלי רכב ואף קבע צפייה ב-2015. זאת, בזכות תמחר נוח יחסית של מכוניות חדשות – וברדת לשיערי מטבע נוחים – וב זכות תנאי מימון נוחים שניצלו את סכיבת היבית הנמוכה במשק. הדיגל השנייה היא הצלילה במי

איך אתה מגיע לעבודה? אמצעי התחבורה בהגעה לעבודה בקרב עובדי ההייטק



מקור: הייטקון וזיקו מערכות

*בן שלוש שנים לפחות

ההייטקיסטים חושבים מחדש על הליסינג הכדאיות פחתה – ומספר עובדי ההייטק שחוכרים מכונית צמודה יורד



"עוד רחוק היום שאנשים יותרו על המכונית הפרטית שלהם"

המביאה לענף ההסעות הפרטיות את בשורת התחבורה השיתופית. שוק התחבורה הרכב נמצאים בעיצומה של מהפכה, האיוון בין כלי הרכב הולך להשתנות: מבנה הבעלות על כלי הרכב המשמש באופן יומיומי, השימושים וסוגי כלי הרכב. הרבר ניכר בכל מדינות העולם המערבי המפותח שהן זונזים צעירים את המכוניות הפרטיות לטובת שימוש בתחבורה המונית, באופניים ובשירותי כלי רכב שיתופיים מסוגים שונים. גם בישראל התופעה מתרחבת, אולם היא עדיין מתקשה להדביק את קצב ההסתלבות שלה במערך התנועה במטרופולינים באירופה ובערים הגדולות בארה"ב כדוגמת סן פרנסיסקו, שקיטו וגניו יורק. "ממצב הנכחי בישראל



בכנס Cars2016 באילת היתה הסכמה על כך שהתנועה על הכבישים הולכת להשתנות ואפילו על הכיוון שבו תשתנה, הוויכוח היה רק מתי הרבר יקרה

7 צערנו הרב, היום גם אם אדם בישראל מחליט להשתמש ברכבת, הוא צריך להניע אליה במכונית הפרטית, אמר מנכ"ל משרד התחבורה עוזי יצחקי, בטוץ השבוע שעבר. דברים אלו פתחו את פנאל "נוסעים בזמן" השנתית של איגוד לשכות המסחר לענף הרכב והתחבורה בישראל. בפאנל, שמשתתפו ניסו לחזות את מבנה תחבורת העתיד, השתתפו יוני גריפמן מנכ"ל UBER ישראל, פרופ' אראל אבינרי ראש המחלקה לתשתיות במכללת אפקה בתל אביב, סלי דרורי-בינר יו"ר איגוד יבואני הרכב הדרגלגלי וחנן פרידמן מנכ"ל BUSNET DRIVE.

יוני גריפמן, אובר: "כשפותחים שוק לתחרות, בעלי הנכסים שרק להם הזכות לעשות זאת נפגעים והערך הכלכלי יורד. זה לא חסם מקצועי אלא חסם פוליטי. יש להם כוח פוליטי חזק והם מצליחים למנוע מהשינוי הזה לתת אימפקט גדול ומהיר"

30% מכלי הרכב הנכדים נוסעים ריקים

תלונות על גורש בכבישים מגיעות בעיקר מנהגים של מכוניות פרטיות, משום שהם הרוב, אבל העומס, שנושא בחובו סיכון לתאונות דרכים קטלניות, נובע גם מכלי הרכב גדולים הנעים בדרך: משאיות ואוטובוסים, אשר במקרים רבים נוסעים ריקים רק כדי לחזור לבסיס המוצא. הסטארט-אפ BUSNET DRIVE שייצג את ישראל בכנס האקלים העולמי בפריז, הוא פלטפורמה שמנסה להביא את בשורת השיתופיות לעולם ההסעות והמשאות, במטרה לחסוך את הנסיעות המיותרות בכלי הרכב הכבדים, על ידי חיבור לוח "סידור עבודה" של חברות שונות של תובלה ואוטובוסים פרטיים, ותיאום ביניהם. חנן פרידמן, המנכ"ל, אומר כי לפחות 30% מנסיעות כלי הרכב הכבדים בישראל הן ריקות. לדבריו, 300 חברות כבר משולבות במערכת שפיתחה החברה והחיסכון, המתבטא ברילק ובכוח אדם, הוא עצום, "זאת בנוסף לכך שכל הנהגים במדינה נהנים מכך שיש פחות כליים כבדים על הכביש".

משפחה אינה יכולה להסתדר בלי מכונית פרטית, אם נהיה כנים, היא גם לא תסתדר בלי שתי מכוניות", אמר יצחקי, "אבל מצד שני, מהירות הנסיעה הממוצעת בשעות הגורש בתל אביב היא 11 קילומטר לשעה, כך שאנחנו בכיעה. יש כל מיני דרכים להיחלץ מהמצב, אופניים הם פתרון מובהק לגורש ויהיום אוויר, אבל אינם מתאימים למרחקים ארוכים לכל אחד, מערכות תחבורה ציבורית טובה הן הפתרון, אבל יש להן מזרר". יצחקי פירט: תקציב משרד התחבורה לשירות התחבורה הציבורית נע כיום



www.globes.co.il
גלובס
 עיתון העסקים של ישראל

לשנת המסחר תל אביב והמרכז

ארגון הגג של המגזר העסקי החופשי בישראל

CARS 2016

הוועידה השנתית לענף הרכב והתחבורה בישראל

משמאל:
 פרופ' אראל אבינרי,
 חנן פרידמן,
 עוזי יצחקי,
 יוני גריפמן,
 מירב מורן
 (צילום יור צלמים)

למטכולוגיות חדשות שיובילו לפתרונות מתקדמים, וכי אנשי ביתר עם אנשי המשרד להגנת הסביבה, מנסים לקדם מיזמי תחבורה שיתופית. "עושים" אמר הרבה דברים חדשניים, אמר יצחקי, "הסיפור של גט טקסי התחיל מאצלנו, עורנו ונתנו גיבוי ויעידו על כך גם ארגוני המוניות. אבל אי אפשר ביום אחד למשוך את השיטה מתחת לעשרות אלפי מפרנסים של משפחות. נכון לעכשיו הרבדים לא ברגולציה, אבל אנחנו לא נגדם בהכרח". את הפאנל סיכמה המנחה, מירב מורן מ"גלובס", באמירה ש"מינה מתקרמת היא לא זו שיש בה מכונית לכל פועל, אלא זו שבה התחבורה הציבורית כל כך טובה שאפילו האנשים הכי עשירים, כותרים להשתמש בה במקום במכונית הפרטית שלהם".

לא קורה כי כשפותחים שוק לתחרות, בעלי הנכסים שרק להם הזכות לעשות זאת נפגעים והערך הכלכלי יורד זה החסם האמיתי, זה לא חסם מקצועי אלא חסם פוליטי. יש להם כוח פוליטי חזק והם מצליחים למנוע מהשינוי הזה להתאמץ גדול ומהיר".

"הכסף מתבזבז"
 פרופ' אבינרי הציע להפריד בין תחבורה בין עירונית לתחבורה בין עירונית. "בנסיקה בין עירונית הפתרון הוא אוטובוסים או רכבת, והם משרתים בעיקר אנשים שנוסעים לעבודה וממנה. לעומת זאת, התחבורה הציבורית לאורדים יותר דלילים צריכה להיות אחרת, וכיום הכסף מתבזבז על אוטובוסים שנוסעים לפעמים רקים באזורי הפרפריה". יצחקי ביקש להדגיש כי משרד התחבורה פתוח

את התפעול השוטף". להזון זה מכוונת אובר ישראל, שפועלת כיום בארץ במתכונת של מוניות מיוחדות בלבד, אך שואפת לרחוק את פתרון התחבורה השיתופית. יוני גריפמן שיתף את הקהל בנתונים שלפיהם במכונית פרטית נוסעים היום בממוצע 1.1 אנשים, ואילו אובר, שהיא פלטפורמה בינלאומית לשיתוף נסיעות, מצליחה להכניס לפחות פי שניים מכך למכונית אחת, ואפילו פי שלושה וארבעה. "גם אם נצמצם כחצי את כמות המכוניות בכבישים זה יהיה הברזל עצום. במקום למכור מכונית מוכרים כסא בתוך נסיעה קיימת", הסביר גריפמן. "הפוטנציאל עצום, שבביל לממש אותו אין צורך בעוד תשתיות, וגם לא צריך לקנות עוד כלי רכב, רק שינוי רגולטורי בצורה חכמה. זה

החשק מעמ' 18 <<

בסביבות 14 מיליארד שקלים שמתוכם 50% עוברים לפיתוח תשתיות כבדות ובהם כבישים ומסילות, 50% לתשתיות של תחבורה ציבורית – טכנולוגיות שמשרתות אותם וכיוצא בזה, ובנוסף עוד 6 מיליארד שקל סובסדיה שעוברים למפעילות אוטובוסים ורכבות, עבור נסיעות נוסעים. משרד התחבורה משקיע בשנים האחרונות בפיתוח תחבורה ציבורית. אלא שכל שתשומת הלב גדלה, התחבורה הציבורית שלנו עדיין משרתת כמות מצומצמת של אנשים, ומספר כלי הרכב הפרטיים הנקנים בישראל רק הולך וגדל, למרות שהסובסדיה והכספים שמופנים לאוטובוסים רק הולכים וגדלים גם הם. לפרופ' אריאל אבינרי היה הסבר משלו לאנומליה: "המציאות מאתגרת מראש בגלל שבארץ מתכננים בריליות – יישובים קטנים ומרוחקים זה מזה, רב שגורם לתחבורה המונית להיות לא יעילה ואפקטיבית. זו הסיבה שהתחבורה הציבורית בישראל יקרה מאוד למשל המסים. אולי צריך לזנוח את פתרונות ההסעה באוטובוס מרווח, שבסופו של דבר לא מצליח לספק את השירות שמצפים ממנו, דבר שמבזבז מוביל שלא לבחור בו ולהמשיך ולהעדיף את המכונית הפרטית". יצחקי אמר כי לדעתו "עוד רחוק היום שאנשים יותרו לחלוטין על השימוש במכונית פרטית, אבל אופן השימוש יתונה. אנשים יחזיקו במכוניות, אבל יסעו בהן רק כסופים שבוע בדרך לתיאטרון, ובזמנים ייסעו בכלי רכב אחר. לשם כך משפרים את התשתיות, בונים רכבת, רואים לנתיבים מהירים ומשכללים

עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה "לגט עקסי, עזרנו ונתנו גיבוי. אבל אי אפשר ביום אחד למשוך את השיטה מתחת לעשרות אלפי מפרנסים של משפחות. אנחנו לא נגד דברים כאלה, אבל נכון לעכשיו הם לא ברגולציה"

המתנדבים לסבסוד תאונות

כלי רכב דו גלגליים מוטוריים שנע בין 40% ומגיע עד 70%, לעומת מכוניות קטנות שבהן המס יורד עד שיעורים זעירים ממש – 22% נכך הכל. "אין סיבה שהמס על דו גלגלי לא יתחיל ב'20%". זהו אינה האפליה לרעה היחידה. "נהגי מכוניות משלמים 1,300 ואילו בדו גלגלי המינימום הוא 3,500 שקלים, אפילו אם הורכב ותיק ויש לו עבר נקי".

"אנחנו בעצם המתנדבים בעם למען תחבורה נוחה ושוטפת בכבישים", אמרה דרורי ברנר, "דוכב אופנוע חשוף לגמרי ודרכה יותר פגיע. הוא מפנה דרך למכוניות, ומסכסר בביטוח שלו את הביטוח של מכוניות שפוגעות בו, וברוב המקרים האשמה היא בנהג המכונית".



דרורי ברנר. דירה בלי חניה

"מדוע מקשים על שימוש בכלי רכב שיכול לחסוך כל כך הרבה למשק? שאלה סלי דרורי ברנר, העומדת בראש איגוד 'ביאני' הרכב הדו גלגלי המוטורי. "אנחנו חוסכים חניה, חוסכים מקום בכביש, ואם השמיש בנו יגדל, אפשר יהיה גם לחסוך בוכתנו בעלויות בנייה, כי יש פער עצום בין עלות דירה עם חניה לדירה בלי חניה". דרורי ברנר אמרה כי בישראל רכבים דו גלגליים מדוברים נכך הכל 4% מכל כלי הרכב. במדינות אחרות הוא מגיע עד 30%, וזאת למרות שבארץ רוב הארץ מישורית ומגו האוויר נוח ברוב ימות השנה. "יש לנו עשרה חודשים קיץ וחודשיים המסיף", כדבריה.

דרורי ברנר קבלה על המיסוי הגבוה בביבוא

"הנהג הישראלי לא כזה מיוחד"

אותה סטטיסטיקה. רוב המשפחות לא עושות זאת מבחירה, אבל צריך לשנות את מציאות התחבורה בישראל, כך שהדבר יהפוך מוכרח לרצון. או גם המנטליות תשתנה". "היה לנו חשש מהאמנטליות של הנהג גם בניו יורק, סן פרנסיסקו ושיקגו, אמר יוני גריפמן מנכ"ל אובר ישראל. "נדהמנו לגלות באיזו מהירות אנשים מאמצים את התחבורה השיתופית. ברגע שנתנים תמריץ ממש של הפחתת עלויות הנוסעה לנוסעים, והכנסה לנהגים, כולם קופצים על ההזדמנות. העובדות מברורות בעד עצמן: ההצלחה של אובר לא התנה כל כך גדולה, אלמלא היה ביקוש כל כך גדול בשוק. אני משוכנע שאם יתנו לזה פתח, זה יקרה גם בישראל".

חנן פרידמן מנכ"ל BUSNET DRIVE שפיתח פלטפורמה לשיתוף רכבי מסע ואוטובוסים פרטיים, אמר שהוא מפקפק ביכולת של התחבורה שיתופית להפסיק ביכולת בישראל. "יש משהו באנו שלנו, במנטליות, שלא רוצה לשתף, הנדג הישראלי רוצה את המכונית שלו". על כך ענה פרופ' אבינרי, שמחקריו בתחבורה הם בינלאומיים: "גם באיטליה אומרים לנו שהנהג האיטלקי הוא מיוחד ונהג איטלקי אוהב את המכונית שלו, ולא יותר עליה, וכך גם במדינה לגבי 'הנהג הגרמני', ועל הנהג האמריקאי בארה"ב. הייחודיות של הנהג הישראלי לא כזו מיוחדת. יש הרבה משפחות שמסדרות כלי מכונית פרטית בישראל, זו עובדה, אפשר לברוק

בוצות

בהטנה



- המעצבת **ענבל דרור** השיקה את קולקציית שמלות הכלה והערב ל-2016. בין המוזמנות: **לירן בהגר, מרינה קבישה, שירלי בוגנים, שונית סרגי ואירית רחמים**
- **צאלה קוסטיקה** מונתה למנהלת תחום השוקולד בליימן שליסל
- אלפי נשים משתתפות בימים אלה בסדרת העצמה בהילטון מלכת שבא באילת, שאירגנה **הילה קניסטר בר דוד**, סמנכ"לית שחר און ומועדון הצרכנות שלך
- **צה דרוקר** נבחר ליו"ר איגוד וירות המסחר בשוק ההון
- **שירי סטון-אציון** מונתה לסמנכ"ל ומנהלת כספים

ב-ThetaRay

- ד"ר **מוריס ר. פרח** מונה למנכ"ל אינסטיטק
- המעצב **יריב שדה** מונה לדיקאן בי"ס לעיצוב וחדשנות במסלול האקדמי המכללה למינהל
- **חיים אלקובי** מונה למנכ"ל הרודס ת"א מרשת פתאל
- 26 בינואר, בית ספר בסיס לאמנות ותרבות בהרצליה: **יעקוב דורצין** ו**דוריס ארקין** פותחים את התערוכה "הפרדת צבעים". אוצרת: **שלומית ברזיר**
- רשת בוטיק סנטרל של השף **עופר גל** נבחרה להיות חלק מגיליון ספיישל של המגזין Joy of Kosher
- ד"ר **משה בוזר** מבי"ח הדסה נבחר לנהל את מכון האיזוטופים במרכז הרפואה זיו בצפת
- **דביר משי** מונה למנהל מותג מרלבורו בישראל בפיליפ מוריס

צילומים: אסף לב, ח'י"צ, ויב נץ, לאור ניר, ניג'ל קוקרנה, קובי קוסור, איי-אף-פי, רען בן דוד, עמית שאבי

משה לדור,
פרקליט המדינה
לשעבר, מצטרף
לשוק הבוררות
חן מענית,
"חדשות", עמ' 20'21

החיים שאחרי: פרקליט המדינה לשעבר, משה לדור, מצטרף לשוק הבוררות

לדור: "אך פעם לא רציתי ללכת לשיפוט, אני מקווה שבבוררות אמצא יותר עניין"

נשיא ביהמ"ש העליון לשעבר גרוניס קבל על תנאי הפנסיה של שופטים, אך לא צריך לדאוג להם: שופטים רבים שפרשו לגמלאות נהנים בנוסף לגמלה מההסך הגדול של עסקי הבוררות: 1,600 עד 2,500 שקל ויותר לשעת עבודה! אל רשימת הבוררים הנוצצת של "המוסד לבוררות עסקית" הצטרף היום שם מפתיע, לא של שופט: התובע הקשוח משה לדור, שחתום על ההחלטה להעמיד את אולמרט לדין. "כשהעלו בפניי את האפשרות הזאת, לעסוק בבוררות, חשבתי לעצמי שזה יכול להיות תואם את האספירציות המקצועיות שלי" / חן מענית

ב שבע שבועות התלונן הנשיא לשעבר של בית המשפט העליון, אשר גרוניס, על תנאי הפנסיה של חלק מהשופטים, ואמר בין היתר כי מוטב ששופט רע יישאר במערכת, על פני הרווחתו בתנאי הפנסיה המוצעים לו בגיל מוקדם. גרוניס התריע, כי "המדינה תשלם מחיר כבד אם זה יימשך לאורך שנים". הראגה של גרוניס למערכת המשפט ולשופטים, היא טבעית, אבל מה שגרוניס שכח לספר הוא, שבניגוד לעובדים רבים אחרים במשק הישראלי, לשופטים שפורשים לגמלאות ישנן הורמוניות תעסוקתיות

לא מעטות, ששכר נאה בצדן. כך למשל, רבים מהשופטים שפורשים לגמלאות, משמשים אחרי הפרישה כבוררים או כמגשרים בין צדדים לסכסוכים. לפי ההערכות, כאשר שופטים אלה משמשים כבוררים, הם מרוויחים – נוסף לפנסיה החדרשית – בין 1,600 שקל ל-2,500 שקל לשעת עבודה ואף יותר מכך. את השכר השעתי הנמוך יותר מקבלים שופטי שלום ברימוס; ואילו את הסכומים הגבוהים מקבלים בוררים בעלי ניסיון רב יותר, כגון שופטים יוצאי בית המשפט העליון, ונשיאים

לשעבר של בתי המשפט, שמשמשים כבוררים. הבוררים מועסקים, על פי רוב, באמצעות מוסדות פרטיים שמתמחים בניהול הליכי בוררות וגיטור. המוסדות הללו מעסיקים עשרות שופטים ברימוס, משפטנים ועורכי דין בכירים, שבאמצעות הבוררות מתפרנסים היטב גם בשנות הפנסיה. היום (א') הודיע "המוסד לבוררות עסקית" של איגוד לשכות המסחר, בראשות שופטת ביהמ"ש העליון ברימוס, אילה פרוקצ'יה, על צירופם של משפטנים בולטים חדשים לצוות הבוררים של

המוסד. מרובד, בין היתר, בשופט ברימוס של בית המשפט העליון, יצחק אנגלרד; בנשיאה לשעבר של בית הדין הארצי לעבודה, השופטת נילי ארד; במבקר המדינה לשעבר, השופט מיכה לינדנשטראוס; בסגנית נשיא בית המשפט המחוזי לשעבר, רות שטרנברג אליעז; ובשופט ביהמ"ש המחוזי בירושלים לשעבר, יהנתן עדיאל. המעבר של השופטים כפנסיה לבוררות, הוא עניין כמעט שגרתי. עם זאת, ישנו שם נוסף, שמפתיע למצוא ברשימת הבוררים החדשה והנוצצת של

המוסד לבוררות עסקית – והוא של פרקליט המדינה לשעבר, עו"ד משה לדור. נזכיר, כי לדור הוא הפרקליט שחתום על ההחלטה להעמיד לדין את רה"מ לשעבר, אהוד אולמרט, בפרשות טלנסקי והאשונטורס. לדור סיים שש שנים סוערות כפרקליט המדינה בדצמבר 2013, ומאז הוא היה עסוק בעיקר במתן הרצאות במוסדות לימוד שונים ובייעוץ, בין היתר לגורמים בחוץ לארץ. בתגובה לשאלה – מדוע החליט לפנות לבוררות, אמר היום (א') לדור ל"גלובס", כי "העלו בפניי את האפשרות הזאת, וחשבתי לעצמי שזה יכול

להיות תואם את האספירציות המקצועיות שלי. אני עושה היום כל מיני דברים, ויש רק דבר אחד שברור שאני לא עושה, וזה – לא לובש חולצה לבנה, עניבה, וגלימה שחורה, ולא הולך לבתי המשפט."

מחויץ לפורסוקול | מי מצטרף למועד לבוררות של איגוד לשכות המסחר ואיפה יתקיים שולחן עגול

- +** **נתיבות:** עו"ד יורד גיל המתמחה בנתיבות ביטוח ואיכות הסביבה, מצטרף ליגאל ארנון ושית' וישמש כראש תחום הנתיבות בתיקון ואיכות הסביבה במשרד
- +** **סגנית נשיא בית המשפט המחוזי לשעבר רות שטרנברג-אל יען,** שופטת המחוז בירושלים לשעבר יהונתן ער"א, פרקליט המדינה לשעבר עו"ד משה לודי, נציגי שירות המרינה לשעבר עו"ד שמואל הלנדר
- +** **ידיעה:** כ-26 בנואר ירצה עו"ד עפר טויסטן בעל משרד העוסק בתכנון ובנייה בפני יועמ"שים ברשות המקומיות בנושא 'פגיעה במקרקעין עקב אישור תוכנית ופיצויים בניגוד לריתת ער"ד'
- +** **מטעמים:** המוסד הישראלי לבוררות עסקית של איגוד השופטת (בראשות פרופ' צירף למאגר הבוררות והמשרים בפנייהם ממערמת המשפט ובהם שופט בדימוס מחלילין – השופט יצחק אגלר, הנשיאה לשעבר של בית הדין הארצי לעבודה השופטת נילי ארד, מבקר המדינה לשעבר השופט מיכה לינרנשטרואסן
- +** **מיטתים חדשים:** עו"ד גלעד נירקיס מונה ליו"ד ועדת במקאות בלשכת עורכי הדין, יחד עם עו"ד אורית ישראל במשרד עצמית פולק מטלון • עו"ד ישראל דוידוב, שותף במשרד דוידוב בנימיני ושות', מונה לסגן יו"ד ועדת התעבורה בלשכת עורכי הדין
- +** **שותף חדש:** עו"ד ריוויד במשפטים מאוניברסיטת אילידה, בעל תואר שני קיימברידג', מצטרף כשותף לפירמת



עו"ד גילעד נתיבות

economy כלכלה



שלחו להדפסה

"ביטול היטל המעסיקים יוזיל את הדירות"

ועדת הכספים החליטה ליזום חקיקה לביטול היטל המעסיקים של עובדים זרים, בענפים כמו בניין וחקלאות. יו"ר תאגידי הבניה בלשכת המסחר אמר בדיון, כי מדובר ב"מס לא הגיוני של 15% על עובדי הבנייה הזרים, וביטולו יוזיל את עלויות הבנייה בכ-8% ואת מחירי הדיור"
צבי לביא

לחצו כאן להגדיל הטקסט

לחצו להקטין את הטקסט

ועדת הכספים החליטה היום (ב') ליזום תוך חודש ימים חקיקה דחופה לביטול היטל המעסיקים של עובדים זרים בכל מגזרי המשק בהם הוא חל היום, אם האוצר לא יבטל את המס ביוזמתו לכל המאוחר עד סוף פברואר. ההחלטה התקבלה בסיכום דיון מהיר שנערך לבקשת הח"כים מיקי-מכלוף זוהר (ליכוד) מרכז הקואליציה בוועדה, נגד מס הבנייה, ואראל מרגלית (המחנה הציוני) מרכז האופוזיציה, נגד המס על ענפי התיירות והמלונאות.

בוועדה נערך במקביל דיון מעקב אחר יישום ההחלטה על ביטול המס על העסקת עובדים זרים בחקלאות, נוכח הסחבת המעכבת את הביטול בפועל. נשיא התאחדות האיכרים והחקלאים, דובי אמיתי, תקף בהקשר זה את שר האוצר משה כחלון שהכריז על ביטול המס החל מינואר, אך טרם העביר את החוק הדרוש לכך. "רשות המסים פרסמה בינתיים חוברת שבה המס שריר וקיים. יד ימין לא יודעת מה יד שמאל עושה", אמר אמיתי.



(צילום: שאול גולן)

הוא הוסיף כי הבלבול נוצר כאשר "מצד אחד הממשלה מחליטה להקצות לענף עובדים זרים ומאפשרת לייבא אותם מתוך הכרת הצורך בידיים עובדים אבל מצד שני מכבידה על החקלאים במיסוי העסקתם שמכרסם ברווחיותם הדלה בלאו הכי. זו ממשלת חלם שכל כוונותיה נועדו להכניס כסף לקופת המדינה על חשבון הורדת יוקר המחיה, שכן המס מתגלגל בסופו של דבר לצרכן בין אם זה בתוצרת חקלאית ובין אם זה בדיור או בנופש".

"האוצר יורה לעצמו ברגל"

אלדד ניצן יו"ר תאגידי הבנייה בלשכת המסחר ציין כי "מלבד מס לא הגיוני של 15% על עובדי הבנייה הזרים (שלא קיים על עובדי הסיעוד ובוטל להלכה בחקלאות), ביטולו יוריד את עלויות הבנייה בכ-8% ואת מחירי הדיור, כפי שרוצה שר האוצר, אבל יורה לעצמו ברגל עם המס והאגרות על העובדים. הוא יודע כי תכלית המס לעודד ישראלים לעבוד בבנייה לא מתגשמת בפועל כבר שנים, ובינתיים הצרכן משלם אותו במחיר הדיור".

ח"כ מרגלית ציין כי בתעשיית המסעדות והמלונאות המס עלה מ-8% ל-20% אבל לא הביא להחלפת העובדים הזרים בישראלים שבורחים מעבודות ניקיון ושטיפת כלים. זו היתה תכלית ההיטל אבל הוא נהפך למס העושה בעיקר את העסקים הקטנים והבינוניים. "היום אין עובדים זרים בענף אלא רק מהגרי עבודה והחלטת הממשלה לייבא 1,500 עובדים מירדן למלונות באילת רק תומכת באבסורד של ההיטל הזה על המסעדות".

נציג האוצר טען כי המס מנע את שחיקת שכרם של

הישראלים המועסקים בענפים אלה. דבריו קוממו את יו"ר הוועדה ח"כ משה גפני (יהדות התורה), שאמר: "אם זו המדיניות אנחנו בפשיטת רגל. אתם לא מעודדים אפילו חרדים משכילים בעלי מקצוע שמוכנים לעבוד במקצועם אבל במדיניות שלכם מתקבלים רק לעבודות נמוכות של לא מקצועיים. הם שקופים בעיניכם אבל לא יהיו חוטבי העצים ושואבי המים שלהם".

גפני הבטיח להיפגש עם שר האוצר כדי לזרז לפחות את יישום החלטתו לבטל את המס על החקלאים. "האוצר יכול לבצע את ההחלטה מהיום למחר בקצב שהוא דורש מאתנו לאשר לו העברות של מיליארדים. לא נסכים להפוך לעבריינים את החקלאים שלא ישלמו את המס בהתאם להודעת שר האוצר רק בגלל הסחבת הביורוקרטית של משרדו".

תגיות: מסים | עובדים זרים | ועדת הכלכלה
חזרה

מידע רדיו וטלוויזיה

IFAT House
96-98 Derech Menachem Begin, Tel Aviv
(formerly Derech Petach Tikva)
Tel 972-3-5635050, Fax 972-3-5617166
www.ifat.com

בית יפעת
דרך מנחם בגין 96-98, תל אביב
(לשעבר דרך פ"ת)
טל 03-5635050, פקס 03-5617166
www.ifat.com



לינק לקובץ: **לחץ כאן**

תוכנית: צבע הכסף

תאריך: 26/01/2016

שעה: 16:23:33

רשת: רשת ב

כותרת: **אוריאל לין - נשיא איגוד לשכות המסחר: פנה לשר הפנים אריה דרעי כדי שייטפל**

פאר לי שחר: ועכשיו אנחנו אל הארנונה. נשיא איגוד לשכות

המסחר, אוריאל לין, שלום.

אוריאל לין: שלום רב לכם.

פאר לי שחר: אתה פנית לשר הפנים, אריה דרעי, כדי שייטפל באופן מידי במה שאתם רואים כבעיה מרכזית בחישוב מס הארנונה.

אוריאל לין: בהחלט.

פאר לי שחר: מה הבעיה?

אוריאל לין: תראי, קודם כל, אנחנו צריכים להבין שמה שהארנונה

עולה מדי שנה, וכל אימת שהוא עולה זה על גב ההעלאות הקודמות. זאת אומרת, כל נדבך ועוד נדבך ועוד נדבך, וכל חישוב הוא על גב ההעלאות הקודמות. עכשיו, בנוסחת מס הארנונה היא כזו, שמחצית מועלה אוטומטית, בהתאם למדד השכר במגזר

מידע רדיו וטלוויזיה

IFAT House
96-98 Derech Menachem Begin, Tel Aviv
(formerly Derech Petach Tikva)
Tel 972-3-5635050, Fax 972-3-5617166
www.ifat.com

בית יפעת
דרך מנחם בגין 96-98, תל אביב
(לשעבר דרך פ"ת)
טל 03-5635050, פקס 03-5617166
www.ifat.com

הציבורי. מה המשמעות? המשמעות היא שאם השכר במגזר הציבורי עולה מהר יותר מאשר במגזר העסקי, ואם יש הרבה מאוד חריגות שכר במגזר הציבורי, כל עם ישראל, כל עם ישראל, משלם מס יותר גבוה. חריגות שכר במגזר הציבורי מתורגמות מידידת למס יותר גבוה לכל עם ישראל. ובנוסף לכך, הייתה מסורת ארוכת שנים שקצת שונתה לאחרונה, שבנוסף על ההעלאה האוטומטית, הוסיפו עוד נדבך, אישורים חריגים, ללא שקיפות, ללא דיון ציבורי, באישור של שר הפנים ושר האוצר, בשנת 2012, 92 אישורים חריגים, בשנת 2014, 92 אישורים חריגים. נדבך נוסף בהעלאת מס הארנונה. עכשיו, אני בא ואני אומר לשר הפנים הנכנס, נכנסת למערכת בחירות מאוד מעניינת, אמרת והצהרת שאתה רוצה להגן על החלשים. הנה הגעת למשרד הפנים, יש לך הזדמנות פז לעשות סדר במס המעוות ביותר במדינת ישראל. פאר לי שחר: אז בוא עכשיו תאמר לנו מהי השיטה שלדעתכם תהיה נאותה, יאה, הוגנת יותר?

אוריאל ליך: יפה. קודם כל, לבטל כליל את ההצמדה למדד השכר במגזר הציבורי, למחוק את זה. להשאיר העלאה אוטומטית רק בהצמדה למדד יוקר המחיה. ב', להפסיק לתת בשפע אישורים חריגים. אישורים חריגים צריכים להינתן גם באישור ועדת משנה בוועדת הכספים בכנסת, וגם בשקיפות ציבורית מלאה. אם עשינו את שני הדברים האלה, עשינו מהפכה מאוד חשובה במס

מידע רדיו וטלוויזיה

IFAT House
96-98 Derech Menachem Begin, Tel Aviv
(formerly Derech Petach Tikva)
Tel 972-3-5635050, Fax 972-3-5617166
www.ifat.com

בית יפעת
דרך מנחם בגין 96-98, תל אביב
(לשעבר דרך פ"ת)
טל 03-5635050, פקס 03-5617166
www.ifat.com

הארנונה.

פאר לי שחר: רק רגע, **אוריאל לין**, הרי מס הארנונה, דרך החישוב הזו היא לא לגמרי חדשה. אוריאל לין: כן, אבל זה שהעוול נמשך הרבה זמן, זה לא אומר שום דבר.

פאר לי שחר: אז למה אתם מעלים את זה דווקא עכשיו? **אוריאל לין**: משום שעכשיו יש הזדמנות נפלאה, בא שר פנים חדש שהצהיר על כוונותיו להגן על החלשים בישראל. ומס הארנונה, כשהוא עולה, הוא מכה את כל שכבות העם, גם את השכבות החלשות ביותר. אז מה יכול להיות, יש כרגע סמכות לשר, יש לו הזדמנות נפלאה להגן על החלשים, והוא, גם משרד הפנים היה, כפי שאנחנו יודעים, קצת בחילופים לאחרונה, והנה מגיע השר אריה דרעי עם רצון להגן על החלשים, זו הזדמנות. אנחנו לא ירדנו מהנושא הזה.

פאר לי שחר: ואתם עוד לא קיבלתם פנייה חוזרת לומר לכם בואו נשב ונדבר?

אוריאל לין: אין פה הרבה גם מה לשבת, דרך אגב, אני אומר את זה בכל הרצינות, הנושא הוא מאוד מאוד פשוט, אנחנו העברנו את זה למשרד הפנים, העברנו את זה גם לכנסת, לעשות שינויים פשוטים ביותר. קודם כל, אישורים חריגים בשקיפות מלאה, ובאישור ועדת משנה בכנסת. לא רק במסתורין, באישור שבין שר

מידע רדיו וטלוויזיה

IFAT House
96-98 Derech Menachem Begin, Tel Aviv
(formerly Derech Petach Tikva)
Tel 972-3-5635050, Fax 972-3-5617166
www.ifat.com

בית יפעת
דרך מנחם בגין 96-98, תל אביב
(לשעבר דרך פי"ת)
טל 03-5635050, פקס 03-5617166
www.ifat.com

הפנים לשר האוצר. דבר ראשון, הוא כבר ייצור שינוי גדול מאוד. הדבר השני, לבטל את ההצמדה למדד השכר במגזר הציבורי. הרי זה לא ייתכן שכשיש חריגות שכר במגזר הציבורי, כפי שכולנו קוראים...

פאר לי שחר: כמו ששמענו עליהם רק בשבועות האחרונים, והזדעזענו.

אוריאל לין: בדיוק ככה. וזה מתורגם למס יותר גבוה לכל עם ישראל. זה לא רק שהם לא בולמים את החריגות, אלא כתוצאה מהחריגות הם מעלים את המס. ואני רוצה להוסיף ולומר ככה, שחושבים שאולי זה יפגע בהכנסות של הרשויות המקומיות, בשום אופן לא. הרשויות המקומיות צריכות ללכת בדרך החיובית. לעזור לפיתוח עסקים, כי זה מקור הכנסה אמיתי שלהן, גם לאפשר גידול באוכלוסייה, ולא לחפש את הפתרון בהעלאה מתמדת, זו העלאה מתמדת ריאלית של המס כל הזמן, ללא שום שיפור בשירותים, וללא שום סיבה הגיונית.

פאר לי שחר: אז עכשיו אנחנו נחכה ונמתין לראות כיצד יתפתחו הדברים. תודה רבה, אוריאל לין, נשיא איגוד לשכות המסחר. אוריאל לין: תודה לך, כל טוב.

25.26x27.64	1	עמוד 5	ממון	ידיעות אחרונות	28/01/2016	51598825-3
איגוד לשכות המסחר והשירותים - 35010						

בקרוב תשלמו פחות על החלפים לרכב

יבטלו הדרישות לאישורי יבוא על אלפי פריטים • המחיר צפוי לרדת בכ- 15%-30%

אודי עציון | עמ' 5



רפורמה דרמטית ביבוא חלפי הרכב: יוזלו בקרוב בכ- 30%

רוב סוגי הפריטים ייצאו מפיקוח משרד התחבורה • יבואן רכב מעריך כי מהלך כזה יוכל לחסוך לכל בעל רכב מאות שקלים בשנה

מאת **אודי עציון**

כמה דגמים. בנוסף נבדק כל משלוח, בעלות של 4,000 שקל. עלות התקן הישראלי (שיבטל) לנהגים בארץ מוערכת ב-12.5 מיליון שקל בשנה. "זהו שלב מקדים ומקביל לחוק דרי שירוחים לרכב, שיאפשר גידול ביבוא מוצרי התעבורה בעלי תקינה אמריקאית ויבוא מקביל של מוצרים נוספים", אמר שר התחבורה ישראל כץ. "הרפורמה בענף חלקי החילוף נוגעת לרוב בתי האב ועשויה להפחית את עלויות התחזוקה של כלי הרכב במשך שנות תפעולו, דבר שיספיע שירות על יוקר המחיה ושיפור הבטיחות".

אחר היבואנים הגדולים של חלפי הרכב העריכו כי מהלך כזה יוכל לחסוך לכל בעל רכב מאות שקלים בשנה. ד"ר עציון התקנה והוצאת אישורי היבוא בוגט שהיא מכלולה מאוחסנת במלך מגיעה לכ-15% מעלות חלק החילוף".

גם באיגוד לשכות המסחר תומכים במהלך: חיים עוז, סמנכ"ל חטיבת ענף פיות באיגוד: "כל זמן שנמכר בשוק רק חלק מקוריי של יצרן הרכב כמו פגוש, מחירו מוריקע שחקים. ברגע שמופיע חלק חלופי המחיר צונח בעשרות אחוזים ברגע שיש תחרות".
 udi-et@yediotoh.co.il



רכב בטיפוח. "מדיניות של 40 שנה שלא מתאימה לשוק הנוכחי" | צילום: אלכס קולומייסק

בש השניים. אבנר בלור, סמנכ"ל בכיר במשרד: "היום משרד התחבורה צריך לאשר אפילו יבוא של מנועי מכסחות דשא אף שהן אינן מוצר תעבורתי, אבל זה במצברים, למשל, מוצר שכל בעל רכב נזקק להחליפו בכל כשנתיים בעלות של 1,000-500 שקל, לפי נתוני אגף הרכב במשרד התחבורה בריקת מצבר עולה ליבואן 20 אלף שקל לכל דגם, וכל יבואן מביא

ריות בלוטות, מצלמות רוורס ומסכי וידיאו. בפריטים אחרים תבטל החובה להצטייד באישור יבוא: מנועי בנזין ודיזל, רצועות תזמון, מסננים ולמי עץ שמן מנוע, משאבות וצנרת לכי לי רכב ולמעט במערכות הבלימה, תיבות הילוכים, מצמדים וחלקי פח (למעט מכסה מנוע, פגושים, רלתות וכנפיים). "מרובר במדיניות בת 40 שנה שכבר לא מתאימה לשוק הרכב הנוכחי", אומר אבי גונן, המנהל הראשי של משרד התחבורה, האחראי על גיי

שר התחבורה ישראל כץ: "הרפורמה בענף נוגעת לרוב בתי האב ועשויה להפחית את עלויות התחזוקה של כלי הרכב, דבר שיספיע שירות על יוקר המחיה וישפר את הבטיחות"

שינויים דרמטיים ביבוא חלפי רכב: משרד התחבורה סיכם עם משרד הכלכלה, רשות המסים ומכון התקנים על ביטול ושינוי מעמד של עשרות תקנים יש-ראליים לחלפים ויבטל דרישות לאישורי יבוא, במהלך שיקל על יבוא חלפים וצפוי להוזילם בכ-15%-30%. על פי התקנות שהוכנו במשרד וייכנסו בקרוב לתוקף אחרי ששר התחבורה ישראל כץ יחתום עליהם, רק 70 מתוך 2,000 סוגי פריטים בתחום יישארו בפיקוח המחייב את היבואנים שלהם להמשיך ולקבל את אישור משרד התחבורה ליבוא, ואישורי מעבדה לעמידת המוצרים בתקנים הבין-לאומיים. כל החלפים שיישארו בפיקוח בטיחותיים, השאר יהיו מחויבים לעמוד בתקנים הבין-לאומיים בתחום, אם קיימים כאלה. כך, למשל, יבטלו תקנים ישראלים למשאבות מים, צינורות פלדה, מצתים, כוכנות, נורות, סלילי הצתה, דיאטורים, צמיגים ותגורות בטיחות. כמו כן, תבטל הרשמית של תקנים רבים, כך שלא תהיה חובה להביא רק מוצרים שהוכיחו עמידות בתקן הישראלי בהליך יקרה ברשימה זו נמצאים תקנים ישראליים למצברים, נוזל בלמים, מחוירי בטיחות ואף דיברו

מידע רדיו וטלוויזיה

IFAT House
96-98 Derech Menachem Begin, Tel Aviv
(formerly Derech Petach Tikva)
Tel 972-3-5635050, Fax 972-3-5617166
www.ifat.com

בית יפעת
דרך מנחם בגין 96-98, תל אביב
(לשעבר דרך פ"ת)
טל 03-5635050, פקס 03-5617166
www.ifat.com

2

לינק לקובץ: [לחץ כאן](#)

תוכנית: חדשות - ערוץ 2
תאריך: 31/01/2016
שעה: 20:31:19
רשת: ערוץ 2

כותרת: דפנה ליאל: ועדת שרים לחקיקה אישרה היום הצעת חוק המאפשרת חופשת לידה

קרן מרציאנו: הרעיון לאפשר לגברים חופשת לידה קצרה, עובר היום את המשוכה הראשונה בדרך ליישום. וועדת שרים אישרה, גברים יקבלו חופשה של שמונה ימים מרגע הלידה, בנוסף לחופשת הלידה של האישה, אבל זה לא יהיה על חשבון המדינה, הנטל יפול על המעסיקים. הדיווח של כתבתנו בכנסת דפנה ליאל. שר העלייה והקליטה זאב אלקין: היא ישנה ביום וחוגגת בלילה. דפנה ליאל: רגע לפני שהשרים קיימו את הדיון הראשון בחופשת לידה לאבות, השר זאב אלקין עוד עשה גיחה לבית החולים לבדוק מה שלום התינוקת שנולדה בלילה. השר זאב אלקין: אחרי שביליתי פה לילה ללא שינה הלילה, לא בטוח שכל ההחלטות שאני אקבל היום יהיו לרוחו של משרד האוצר, אז שווה להם לתמוך בזה. חברת הכנסת תמר זנדברג: הצעת החוק קובעת שמונה ימי

מידע רדיו וטלוויזיה

IFAT House
96-98 Derech Menachem Begin, Tel Aviv
(formerly Derech Petach Tikva)
Tel 972-3-5635050, Fax 972-3-5617166
www.ifat.com

בית יפעת
דרך מנחם בגין 96-98, תל אביב
(לשעבר דרך פ"ת)
טל 03-5635050, פקס 03-5617166
www.ifat.com

דפנה ליאל : יש מי שסבורים שעדיין מדובר במעט מדי לאור המגמה הקיימת בעולם. באנגליה, בצרפת ובספרד לדוגמה, מקבלים האבות הטריים שבועיים חופשה על חשבון המדינה, בפורטוגל - שלושה שבועות, בפינלנד - אחד עשר שבועות בתשלום חלקי ובנורווגיה מקבלים האבות ארבעה עשר שבועות של חופשה. אבל הביקורת המרכזית על החוק היא שבניגוד לחופשת הלידה של האימהות, שמממן הביטוח הלאומי, המדינה רוצה לתת לאבות את ההטבה הזאת על גבם של המעסיקים.

עורך הדין דן כרמלי : גם אני כאבא, הייתי רוצה חופשת אבהות כשאשתי יולדת. יחד עם זאת, אנחנו לא מוכנים ולא מסוגלים להטיל עול נוסף על המגזר העסקי.

דפנה ליאל : ההצעה צפויה לעבור בקריאה טרומית ביום רביעי, אבל ראש הממשלה נתניהו, המכהן גם כשר הכלכלה, צפוי להתערב בהמשך כדי להוביל פשרה ולפיה, החופשה שאושרה היום אולי תתקצר קצת, אבל לראשונה יורשו אבות לנצל ימי מחלה לצורך חופשת לידה.