

עמוד הבית < מאמרים < כלכלה, חקר ביצועים

כלכלה, חקר ביצועים

השפעות הרפורמה הירוקה על שוק הרכב הצמוד

ניצן גולדברג

22/08/2010

השפעות הרפורמה הירוקה על שוק הרכב הצמוד 2011. תדמיות שיווקיות של חיסכון או אחזקת רכב מתייקרת? מי צוחק כל הדרך אל הבנק?



לא אחת אני נתקל, במסגרת סדנאות שוק הרכב- ליסינג שאני מקיים, בשאלה החוזרת ונשנית: "מהי הרפורמה הירוקה לרכב ומה השפעותיה על עלויות אחזקת הרכב?"

למעשה, משרד האוצר הכין תוכנית לספיגת מס חדשה, והפעם בשם המכובס של "הרפורמה הירוקה". הצליל נשמע נעים? תלוי מצדו של איזה כיס עמוק מתבוננים. מצדו של משרד האוצר ויבואני הרכב, ההצלחה נראית מובטחת. מכיוונם של הצרכנים - הן המוסדיים והן הפרטיים, המציאות היא של עליית מחירים!

כמו בכל "רפורמת מיסים" הכוונה פשוטה בתכלית. תוספת הכנסה מוצהרת של 400 מיליון שקל, שנועדה לצמצום הגירעון בתקציב המדינה, בתחולה מאוגוסט 2009. המספרים האמיתיים כמובן חסויים, ואפשר בנקל לשער שהכוונה היא לספיגת מסים מהותית יותר.

המנגנון פשוט מאד: העלאת שיעור מס הקנייה מ-75% ל-90%, בתוקף מיום 1.8.2009, "והוצאת העז": הפחתת המס ל-83%, בתוקף מיום 1.1.2010.

בו זמנית, בוטלו הטבות המס למערכות בקרת היציבות האלקטרונית-ESP. כלומר, מס קנייה אחיד ללא כל הנחות על כל הרכבים החדשים העולים לכביש מיום 1.1.2010, בשיעור 83%.

מה היה הפתיון?

משרד האוצר חילק "פרסים" לפי המימון הירוק. דהיינו, כרמת אי הזיהום, כרמת דרגות הזיהום הנמוכות, כך גם רמת ה"פרס". האוצר מחלק "סוכריות" בונס בצורה של הקטנת מס הקנייה לפי הרמה הירוקה יותר של הרכב. נוסחת חישוב "המימון הירוק" נועדה לכאורה לעודד רכישת מכוניות נקיות, על פי נוסחת חישוב שמעורבים בה חמישה מזהמים עיקריים. לכאורה, בשורות טובות.

דוגמאות להמחשה

נקבעו, ויש להדגיש - על ידי משרד האוצר לבדו, 15 דרגות זיהום חדשות. כלומר, ציונים "ירוקים" מרמה 1 - הנקיה ביותר בתיאוריה (רכב חשמלי), עד רמה 15 - המזהמת ביותר. "פרס" הציון הירוק המקסימלי, ניתן כהנחה נומינלית בסך 15,000 ש"ח (בצורת זיכוי ישיר ממס קניה) ברמת הזיהום 2, שהינה כיום בפועל, הדרגה הנקיה ביותר.

הנה להמחשה סיפורו של "כוכב עולה" - יונדאי I30, רכב מאד פופולארי התופס נפח שוק גבוה. דרגת הזיהום של הרכב נקבעה לדרגה 6. דרגת זיהום הנחשבת כמועדפת במיסוי הירוק על רכבים.

כתוצאה מכך, הרכב זכאי "לפרס ירוק" בשיעור של 9,250 ₪. סכום זה מופחת ישירות ממס הקנייה! לכאורה, עלות הרכב הייתה אמורה לרדת בסכום הנ"ל וכתוצאה מכך הוזלה של עלויות אחזקת הרכב!

האם כך אכן אירע? האם מחירי המכוניות "הירוקות" הוזלו לצרכנים? מה הן התוצאות המעשיות?

למעשה, רק לכאורה. משום, שייבואני הרכב גרפו לכיסם את כל הנחות המס בגין הרכבים "הירוקים" והלא מזהמים. בפועל, וכרגיל במחזורינו, נוצר פרדוקס "הרפורמה הירוקה" - המיסוי הירוק פועל כנגד עצמו. המכוניות הנקיות יתייקרו, הן כתוצאה מביטול מערכות ה-ESP והן מאי גלגול "הפרס הירוק" לצרכנים. דווקא מחיר המכוניות הקטנות והחסכוניות יעלה. כך למעשה מרוקנת הרפורמה מתוכנה

המעשי.

לסיכום

ניהול כספים מקצועני ומושכל, היה מגלה עד מהרה שהאמרת המחירים "וגריפת הקופה" על ידי ייבואני הרכב, מעלה את מכלול ההוצאות על אחזקת הרכב בצורה מהותית. ז"א, העמסת עלויות מכבידה והולכת על כתפי המעבידים בשנה כלכלית רעועה. מכאן, יש לבדוק את אמות המידה הפיננסיות כלכליות של כל עסקה.

הכותב ניצן גולדברג - M.A, מנכ"ל "ניצן גולדברג - ניהול כספים והדרכה פיננסית", יועץ עצמאי בכיר לניהול כספים, מעניק יעוץ בנושאי רכב וליסינג לארגונים מקצועיים, מרצה מוביל בתחומי הליסינג ותיכנון צי" רכב בעסקים. יועץ אסטרטגי לפורומי רכב בחברות ואירגונים גדולים.

דוא"ל: nitzan@nitzangoldberg.com

אתר: www.nitzangoldberg.com