

מס הכנסה



שוק הרכב הצמוד ושוק הליסינג 2010 בראי הרפורמה הירוקה ועל פי שווי השימוש הלינארי

כללי משחק חדשים בשיקולי כדאיות ובחינת מודלים עסקיים מתקדמים

| ניצן גולדברג M.A. |

- ליבון הסוגיות העיקריות והחידושים בהקשר של הוצאות הרכב המוכרות.
- הצגת מודלים כלכליים: WIN-WIN או WIN-LOSE לעובד ולמעביד, לניהול ולאחזקת ציי רכב לאור הרפורמה הירוקה ושווי השימוש הלינארי.



פרק א' - פתיח

בראשית שנת 2010 השתנו כללי המשחק של שוק הרכב הצמוד. עם כניסתן לתוקף של תקנות שווי השימוש הלינארי במסגרת הרפורמה הירוקה שאושרה בוועדת הכספים של הכנסת ביום 25.11.2009.

- תחזיות מאקרו עסקיות למגמות שוק הרכב מ-2010, היערכות נכונה וחכמה של מנהלי העסקים לאור התמורות המהותיות

מאחר שמדובר בשינויים מהותיים ביותר, שישפיעו הן על המעבידים והן על העובדים, הרי הידע ותפיסת העולם העסקית הקיימת עד כה, מתייתרים כמעט לגמרי.

פרק ב' - ריענון למושגי יסוד בסיסיים - "רפורמות המיסוי" החל משנת 2008

למעשה החלה הרפורמה המהותית הראשונה בשנת 2008. ביום 1.1.2008 שונו הכללים שהיו בתוקף שנים רבות בשני תחומים עיקריים.

לא אחת, בבואי לקיים סדנאות ולתת ייעוץ פנים אירגוני בנושא, אני נתקל בחוסר ידע, בבלבול ובסיטואציות של היעדר הבנה ממשית בתחום שהוא מורכב, פתלתל ומנוגד אינטרסים.

ב.1. מבחינת המעבידים החברות והעסקים

חלה מהפכה - רכב שהעמיד המעביד לרשות העובד, יותרו בניכוי מלוא הוצאות אחזקת הרכב, כפוף כמובן לזקיפת שווי השימוש ברכב לעובד המחזיק ברכב.

ברור שהמוסכמות שרווחו עד שנת 2009, לא יהיו עוד בתוקף החל בשנת 2010. לשם כך נדרשתי לסוגיה ואני חש חובה להציג לקהל הקוראים "מורה נבוכים" עדכני, אובייקטיבי ומאיר עיניים ככל האפשר.

נדגיש כי ההגדרה הקודמת למספר הקילומטרים השנתי (9,990) נמחקה, מכיוון שסכום הוצאה

במאמר אנסה לטפל בנושאי הליבה הבאים:

- הענקת בסיס להבנת חוקי המשחק החדשים בשוק הרכב הצמוד 2010, והבאתם בחשבון כגורם בשיקולים העסקיים; הכול בראי הרפורמה הירוקה.

הכותב - 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 ציי רכב בעסקים.
דוא"ל : nitzan@nitzangoldberg.com אתר : www.nitzangoldberg.com

באם עובד מעמיד את רכבו לשירות המעביד, הוא אינו יכול לנכות את ההוצאות ולו כנגד החזר הוצאות.

2.ב. מבחינת העובדים שיש להם רכב צמוד

מתווה שבע הקבוצות יצא לדרך. לאחר מסע מתקשר ומתוזמר היטב של משרד האוצר, הוכנס מושג חדש: "זקיפת שווי שימוש על פי אמת מידה כלכלית". דהיינו, יש למדוד את ההנאה הכלכלית שבשימוש ברכב הצמוד ועל פיה לזקוף את שווי השימוש. שבע קבוצות הרישום נשאר על כנן, אלא שזקיפת השווי יותר מאשר הוכפלה!

כדי לרכך את המכה לשכירים שיש להם רכב צמוד, הוחלט על העלאה קצובה בארבעה חלקים בין השנים 2008-2011.

יודגש כי נטל ההעלאה המהותית אמור להיות מורגש במיוחד בשנים 2010 ו-2011.

כדי להסיר ערפל של אי הבנה - כל הרכבים הצמודים, כ-350,000 במספר ביום 31.12.2009, ימשיכו להיות ממוסים בשווי זקיפת ההטבה לפי המתווה הישן (הנוכחי). כפי שיוצג להלן, זקיפות שווי ההטבה מאמידות מאוד החל בשנת 2010.

שתנוכה אינו תלוי עוד במספר הק"מ השנתיים, בניגוד למה שהיה בעבר.

על אופנוע שסיווגו L3 והוא בעל נפח מנוע מעל 125 סמ"ק ובעל הספק מעל 33 כ"ס, יותרו בניכוי 25% מסכום הוצאות אחזקת האופנוע או מסכום ההוצאות בניכוי שווי שימוש, לפי הגבוה. זאת אומרת, "אופנוע גדול" הוא רכב לכל דבר לעניין גזירות המס.

נקבעה הגדרת "רכב תיפעולי" שכל הוצאות אחזקתו מוכרות. אין צורך לחשב שווי שימוש רכב לעובד ש"רכב תפעולי" צמוד אליו.

"רכב תיפעולי" הוא רכב ביטחון, המשמש בפעילות מבצעית או ביטחונית בלבד, או רכב המשמש אך ורק לצורכי המעביד, ובלבד שהרכב נשאר תמיד במקום העיסוק מחוץ לשעות העבודה ושאינו רכבו הפרטי של העובד.

נוסחת ההכרה בהוצאות רכב לרכב שאינו צמוד ושאינו רכב תפעולי: הגבוה מבין סכום הוצאות אחזקת הרכב בניכוי שווי השימוש, או 45% מהוצאות אחזקת הרכב.

עיוותי המס העיקריים שנותרו ולא נפתרו:

אפשר כאמור לתבוע ניכוי בסכום הוצאות אחזקת הרכב בפועל, אולם אם סך כל הוצאות אלו נמוך משווי השימוש שנזקף לעובד, החברה הפסידה את הפער.

הטבלה שלהלן ממחישה היטב את הצפוי בשנים הבאות:

זקיפת שווי שימוש במתווה הישן של 7 קבוצות רישום						
לפי תקנות מס הכנסה "הישנות" לשווי שימוש ברכב משנת 2008						
קבוצה	בסכומים נומינליים			ממודד לפי בסיס 11/06		
	2009	2010	מ-2011	2009	*2010	*מ-2011
1	1,510	1,920	2,260	1,700	2,140	2,490
2	1,730	2,090	2,450	1,860	2,330	2,720
3	2,450	2,800	3,150	2,360	3,120	3,510
4	2,980	3,380	3,780	3,200	3,770	4,210
5	4,130	4,680	5,230	4,440	5,220	5,820
6	5,320	6,050	6,780	5,720	6,750	7,530
7	6,790	7,760	8,720	7,290	8,650	9,680
אופנוע L3	500	750	750	540	840	850
הנחת עבודה - לשנים 2010-2011: מדד של 3% לשנה*						

המס ל-83%, בתוקף מיום 26.11.09 מחד גיסא, ומאידך גיסא, ביטול הטבות המס למערכות בקרת היציבות האלקטרונית-ESP.

לכאורה ניתנו "פרסים" לפי הציון הירוק. כרמת אי הזיהום, כך גם רמת ה"פרס". דהיינו, בונוס בצורה של הקטנת מס הקנייה לפי הרמה הירוקה של הרכב. מדוע רק לכאורה? משום שיבואני הרכב גרפו לכיסם את רוב הנחות המס בגין הרכבים "הירוקים" והלא מזהמים. נוסחת חישוב "המיסוי הירוק" נועדה לכאורה לעודד רכישת מכוניות נקיות, על פי נוסחת חישוב שמעורבים בה חמישה מזהמים עיקריים.

נקבעו 15 דרגות זיהום חדשות, כלומר ציונים "ירוקים" מרמה 1 - הנקיייה ביותר, עד רמה 15 - המזהמת ביותר. "פרס" הציון הירוק ניתן כהנחה בסך 15,000 ש"ח (בצורת זיכוי ישיר ממס קניה) ברמת הזיהום 2, ועד אפס ש"ח ברמת הזיהום הגבוהה ביותר - 15. בפועל, את רוב רובן של הטבות המס, יגרפו לכיסם יבואני הרכב. כך או כך מחירי המכוניות לא ירדו אלא יעלו.

פרק ג' - הרפורמה הירוקה והעלאת מס הקנייה בשנת 2010 - מבחינת המעבידים, החברות והעסקים: האם זו "דאגה לאיכות הסביבה" או ספיגת מס מואצת מהחברות?

עוד לא הסתיימה לה התוכנית במתווה הישן שדלעיל, והנה הגה משרד האוצר תוכנית ספיגת מס חדשה בשם "הרפורמה הירוקה". נשמע טוב? תלוי מצדו של איזה כיס עמוק מתבוננים. מצדם של משרד האוצר ויבואני הרכב ההצלחה נראית מובטחת. מכיוונם של הצרכנים - הן המוסדיים והן הפרטיים, הרבה פחות!

בבסיס התוכנית תוספת הכנסות מוצהרת של 400 מיליון שקל, שנועדה לצמצום הגירעון בתקציב המדינה. תחולתה מיום 1 באוגוסט 2009. המספרים האמיתיים חסויים ואפשר בנקל לשער שהכוונה היא לספיגת מסים מהותית יותר.

המנגנון הפשוט: העלאת שיעור מס הקנייה מ-75% בשנת 2009 ל-90%, בתוקף מיום 1.8.2009, "והוצאת העז" - הפחתת

שיעור השווי לשנת 2011, נקבע ויעמוד על כ-2.50%. התחשיב: מחיר המחירון הממוצע לדגם המכונית בשנת 2010 יוצמד למדד מחירי המכוניות בשנה שחלפה וגם למט"ח. טווח האחוזים ינוע בין 2.43% לבין 2.60%.

לזקיפת שווי השימוש הלינארי נקבעה תקרה של 467,180 ש"ח, שממנה ייגזר שווי השימוש החדש. שימוש ברכבים היברידיים בדגת הזיהום הנמוכה הקיימת - 2, תזכה את העובד בהנחה קבועה של 520 ש"ח לחודש, משווי השימוש הלינארי הרגיל.

במצב שכזה, התמריץ הטבעי של העובדים הוא לעבור לרכבים מסוג "הונדה אינסייט" ו"טויוטה פריוס". אלו הם הדגמים היחידים הקיימים כרגע בשוק.

יודגש, שאלו רכבים ברמות המחירים הקיימות שבין 130 אלף ש"ח עד 151 אלף ש"ח. האם זו בכלל חלופה ברמת ההרשאות הקיימות בחברה?

ברור כי לפנינו שני וקטורים חזקים הפועלים בכוחות מנוגדים: שיקולי החברה לאור "הרפורמה הירוקה" ושיקולי העובדים לאור "שווי השימוש הלינארי". המודל המנצח שבו הרוויחו שני הצדדים במשך שנים, הולך ומתפוגג לו.

פרק ה' - השפעת המתווה החדש על פי "שווי השימוש הלינארי" על כיסו של העובד

חישובי כדאיות - העובדים תוהים: מי משני המתווים, הישן או החדש, פוגע בהם יותר?

מאז הפרסום הראשון בנוגע לתוכניות משרד האוצר, נשאלה שאלת "מיליון הדולר": מי מרוויח ומי נפגע מהמעבר למתווה הלינארי החדש, החל ביום 1.1.2010?

המפסידים הגדולים הם בעלי המכוניות העממיות, שהם כ-95% מבעלי הרכבים הצמודים. **המרוויחים הגדולים** - רוכשי המכוניות שיש בהן שבעה מושבים ובעלי מכוניות יקרות, מעל 150 אלף ש"ח.

מדוע? הפתחת מס הקניה מ-90% ל-83%, בטלה למעשה ומקווצת עם ביטול הנחות המס (עד 3,000 ש"ח) למערכות בקרת היציבות ה-ESP. האפקט הממשי השלילי מורגש בפלח השוק של המכוניות העממיות.

לרוכשי מכוניות היוקרה, הפחתת מס הקנייה ב-7% משמעותית מאוד. להם ההפחתה במחיר המכוניות החדשות היא הפחתה חיובית מאוד. **בפועל וכרגיל במחוזותינו, נוצר פרדוקס "הרפורמה הירוקה" - המיסוי הירוק פועל כנגד עצמו.** דווקא המכוניות הנקיות יתייקרו, כתוצאה מביטול "מערכות ה-ESP" ומחיר המכוניות הקטנות והחסכוניות יעלה. כך למעשה מרוקנת הרפורמה מתוכנה המעשי.

נדגיש שוב: רק הרוכש רכב לאחר יום 1.1.2010, ייכלל הן במתווה החדש של "המיסוי הירוק" והן במתווה החדש של "שווי השימוש הלינארי". האינטרסים של המעביד והאינטרסים של העובד עלולים להיות שונים ומנוגדים. (ראו המחשבות בהמשך.)

פרק ד' - "רפורמת המיסוי הירוק" ו"שווי השימוש הלינארי" 2010 - מבחינת העובדים

המתווה החדש לעובדים - האם מערכת המס נרתמת למען העובדים "החזקים" ונגד "הרוב השקט"? "תנועת המלקחיים" החדשה של מס הכנסה, מול העובדים השכירים הפעם, מתחילה ב-1 בינואר 2010.

לשנת 2010 נקבעו שני שיעורים על פי "השווי הלינארי": 2.04% לרכב שמחירו עד 130,000 ש"ח, ו-2.48% לרכב שמחירו מעל 130,000 ש"ח. הכוונה למחירון הרשמי המדווח, שתחולתו ביום 1.1.2010.

בטבלה שלהלן ניסיתי לעצב מודל שעשוי לשפוך אור על מורכבות השיטה החדשה ועל עיוותיה. הנה תמצית הממצאים:

השפעות הרפורמה הירוקה ושווי השימוש הלינארי - דצמבר 09 - מודל כדאיות								
שווי שימוש לינארי ב-2010: רכבים עד מחיר של 130,000 ש"ח - 2.04%, רכבים מעל מחיר של 130,000 ש"ח - 2.48%								
חישובי כדאיות מצד העובד - מתי להיכנס לסבב החדש: עד 1/1/2010 או מה-1/1/2010								
דגם הרכב	קבוצות רישום קיימות	מחיר משוער 2010	שווי שימוש ישן לשנת 2010	שווי שימוש ישן לשנת 2011	שווי שימוש לינארי 2010 2.48% - 2.04% -	שווי שימוש לינארי 2011 2.50% -	פער בשווי שימוש 2010	פער בשווי שימוש 2011
הונדה סיוויק 1800 -	3	130,000	3,120	3,510	3,224	3,250	-104	260
רנו מגאן	2	119,000	2,330	2,720	2,428	2,975	-98	-255
מאזדה 3 - אקטיב	2	118,000	2,330	2,720	2,407	2,950	-77	-230
יונדאי i30 אוטומוטית	2	117,000	2,330	2,720	2,387	2,925	-57	-205
פורד פוקוס	2	117,000	2,330	2,720	2,387	2,925	-57	-205
יונדאי אקסנט	2	106,000	2,330	2,720	2,162	2,650	168	70
יונדאי i30 אוטומוטית	1	92,000	2,120	2,490	1,877	2,300	243	190
מאזדה 6	4	151,000	3,760	4,210	3,745	3,775	15	435
טויוטה פריד היבריד	4	151,000	3,760	4,210	3,245	3,275	515	935
סטרואן פיקאסו C4	5	161,000	5,210	5,820	3,993	4,025	1,217	1,795
פולקסוואגן פאסט	6	202,000	6,730	7,530	5,010	5,050	1,720	2,480
הונדה אקורד 2354 -	7	293,000	8620	9680	7,266	7,325	1,354	2,355

- לתופעה זו אין הסבר לוגי מן הטעם הפשוט, שמשרד האוצר לא שמע על הכלל "סוף מעשה במחשבה תחילה". או שמא הייתה הכוונה להרע עם השדרה המרכזית של "מוצמדי" הרכב ולהיטיב עם "החזקים"?

פרק ו' - ניתוח מודלים כלכליים מתקדמים: WIN WIN OR WIN-LOSE

האם המודל הישן קורס בעבור המעביד והעובד בניהול ציי רכב צמוד ובליסינג? האם תחול נטישה?

1.1. הנחת המחקר

עד שנת 2009 וגם במהלכה, רווחה הדעה כי "מודל ההיי-טק" שבו ויתר העובד על חלף שכר, בדרך כלל כ-3,000 ש"ח, לא כולל נילוות שכר, ובתמורה הצמיד לו המעביד רכב, בדרך כלל מקבוצת רישום 2, הוא מודל WIN-WIN קלסי, שבו מרוויחים שני הצדדים. כל עוד הנחה זאת מאוששת, הביקוש לעסקאות ליסינג תפעולי חדשות יישאר קשיח.

ואולם, כמה פרמטרים מרכזיים מאיימים למוטט את המודל הקלסי: עליית מחירי הליסינג התפעולי, עליית מחירי הדלקים והאנרגיה, ועליית נטל המס הכולל על העובד. אנסה לנתח את המודל העתידי שקרוב לוודאי יהיה ישים משנת 2010 ואציג את עיקרי הממצאים.

2.1. ניתוח "מודל ה-3,500 ש"ח" המודל העתידי ל-2010.

תסריט 1: נסועה שנתית של 10,000 ק"מ, WIN WIN OR WIN LOSE?

הנחות עבודה ראשיות לתסריט 1 - נסועה שנתית של 10,000 ק"מ בלבד

- העובד מוותר על חלף שכר של כ-3,500 ש"ח ועל נילוות השכר, ומשלם בעצמו את שווי עלויות המס ואת דמי הביטוח הלאומי. (השוני הגדול: העובד אמור לוותר על 3,500 ש"ח משכרו ולא על 3,000 ש"ח בלבד, כפי שהיה עד כה).
- העובד יישא במלוא הנטל של זקיפת שווי השימוש לפי המתווה הלינארי החדש.

מה ניתן להסיק וללמוד מהטבלה שלעיל (נקודות עיקריות)?

- בכל ההשוואות בין שווי השימוש במתווה הישן ובין המתווה הלינארי החדש, יש לזכור כי לשנים 2010 ו-2011 מתוכננת עלייה מהותית ביותר גם במתווה הישן.

- בשנת 2010 יפעל המתווה הלינארי כדלקמן: לכל הרכבים שעלות רכישתם עד 130,000 ש"ח יהיה שווי הזקיפה 2.04%, ולכל הרכבים שעלות רכישתם למעלה מ-130,000 ש"ח, שווי הזקיפה יגיע לכדי 2.48%. סידור ייחודי זה מרכך את המכה בשנת 2010.

- להמחשה: "מאזדה 3" - שווי השימוש "הישן" הצפוי לשנת 2010 - 2,330 ש"ח ולשנת 2011 - 2,720 ש"ח, ומולם השווי "החדש": ל-2010 - 2,407 ש"ח ול-2011 - 2,950 ש"ח.

- מכאן שברכבים הקלסיים (למעט אקסנט) של קבוצה 2 במתווה הישן, כגון: I30, מאזדה 3, לאנסר, פוקוס, אופטרה, מגאן ועוד, הפער השלילי בשווי הלינארי לשנת 2010, מול המתווה הישן של שבע הקבוצות, מינורי יחסית. בשנת 2011 - מסתמנת הרעה מהותית!

- במעבר לשיטה החדשה מתבטאת הרעה גדלה והולכת לעובד כפגיעה "בבטן הרכה" של מרב הרכבים הצמודים בארץ (יותר מ-95%), בטווח הרכישה בין 115 אלף ש"ח עד 130 אלף ש"ח. מכה מרוככת בשנת 2010 וחזקה בשנת 2011. זו למעשה המטרה האמיתית של "הרפורמה".

- הרכבים הזולים, שעלותם פחות מ-106,000 ש"ח, למשל יונדאי אקסנט ו-I10, מציגים כדאיות ניכרת למעבר לשיטת השווי הלינארי החדש.

- תגלית מעניינת: עם כל הרכבים שבקבוצות הישנות 7,654, מיטיב המעבר לשיטת השווי הלינארי החדש. הפרדוקס הגדול - ככל שהעובד יעבור לרכב יקר יותר מקבוצת רישום בכירה יותר, כך ישתפר מצבו היחסי ללא הכר.

- מכאן שהמעבר לשווי השימוש הלינארי ברכבים שעלותם למעלה מ-150,000 ש"ח ועד כ-300,000 ש"ח (לרוב מקבוצות 4 עד 7), משפר "בגדול" את מיצובם היחסי.

- גם המחיר הבסיסי נשאר שמרני וקבוע - 6%.
- התחשיבים מתבססים על מחיר שמרני מאוד של 6.50 ש"ח לליטר בנזין 95.
- שאלת מיליון הדולר: האם בעצם הכפלת שווי השימוש (בוודאי מול השווי בשנת 2008) צפויה נטישה המונית של המודל הנוכחי מצד העובד או מצד המעביד? (ראו ניתוחי רגישות להלן).
- מחיר עסקת ליסינג בסיסית ל"מאזדה 3" יאמיר בשנת 2010 לכדי 3,300 ש"ח כולל מע"מ, לחודש.
- עליות מינוריות של 5% בלבד במחירי ההוצאות הקבועות, התחזוקה והדלקים.
- אחוז המס השולי המקסימלי יישאר 45% ובמודל לא יחולו תנודות.

בדיקת כדאיות לתסריט נסועה 1 של 10,000 ק"מ בשנה - סיכום תוצאות כללי בשני הצדדים:

דגם רכב קלסי - מאזדה 3 החדשה	2009	2010	2011
סה"כ עלות רכב (כולל אבזרי חובה)	120,500	120,500	120,500
ויתור העובד על אחזקת רכב/שכר	3,500	3,500	3,500
דמי שכירות חודשיים ליסינג (כולל מע"מ)	3,003	3,303	3,468
בדיקה מזווית הראייה - של העובד			
חסכון - עלויות רכב ברכישה עצמית	3,412	3,481	3,552
אובדן שכר מצד העובד - נטו	2,746	3,008	3,253
רווח (הפסד) לעובד - חודשי	666	473	299
רווח (הפסד) לעובד - שנתי	7,992	5,676	3,588
בדיקת מזווית הראייה - של המעביד	2009	2010	2011
חסכון - בעלויות שכר	4,445	4,445	4,445
עלויות רכבים	3,605	3,935	4,132
רווח (הפסד) למעביד - חודשי	840	510	313
רווח (הפסד) למעביד - שנתי	10,080	6,120	3,756

- התוצאה מפתיעה מאוד: גם בויתור על שכר של 3,500 ש"ח לחודש, ובכמות נסועה מזערית של 10,000 ק"מ לשנה, המודל כדאי מאוד לעובד!
- מודל ה-WIN WIN מתקיים כרגיל כל עוד לשני הצדדים יש ניצחון מספרי מובהק. זו התוצאה מהניתוח שלעיל.
- מסקנות: לתסריט ראשי 1 - נסועה של 10,000 ק"מ בשנה
- במודל זה, העובד משתתף בהוצאה חודשית בסך 3,500 ש"ח.
- לכאורה, היה אפשר לצפות שהכבדת הנטל על העובד תטה אותו לכיוון נטישת המודל הנוכחי, קל וחומר לאור העובדה שמדובר בנסועה של 10,000 ק"מ בלבד.

הנחות עבודה ראשיות לתסריט 2 - נסועה שנתית:

25,000 ק"מ

הנחות היסוד אינן שונות מהנחות היסוד בתסריט 1 דלעיל.

● אכן, גם למעביד יש סנטימנט חיובי בתסריט זה של נסועה מזערית ברמת 10,000 ק"מ לשנה. עד כה: WIN-WIN קלסי.

3.1. ניתוח "מודל ה-3,500 ש"ח" המודל העתידי ל-2010

תסריט 2: נסועה שנתית של 25,000 ק"מ: WIN-WIN OR WIN-LOSE?

בדיקת כדאיות לתסריט נסועה 2 של 25,000 ק"מ בשנה - סיכום תוצאות כללי בשני הצדדים:

דגם רכב קלסי - מאזדה 3 החדשה	2009	2010	2011
סה"כ עלות רכב (כולל אבזרי חובה)	120,500	120,500	120,500
ויתור העובד על אחזקת רכב/שכר	3,500	3,500	3,500
דמי שכירות חודשיים ליסינג (כולל מע"מ)	3,003	3,303	3,468
בדיקה מזווית הראייה - עובד			
חסכון - עלויות רכב ברכישה עצמית	4,478	4,604	4,735
אובדן שכר מצד העובד - נטו	2,746	3,088	3,255
רווח (הפסד) לעובד - חודשי	<u>1,732</u>	<u>1,596</u>	<u>1,480</u>
רווח (הפסד) לעובד - שנתי	<u>20,784</u>	<u>19,152</u>	<u>17,760</u>
בדיקת מזווית הראייה - של המעביד	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
חסכון - בעלויות שכר	4,445	4,445	4,445
עלויות רכבים	4,508	4,883	5,127
רווח (הפסד) למעביד - חודשי	<u>-63</u>	<u>-438</u>	<u>-682</u>
רווח (הפסד) למעביד - שנתי	<u>-756</u>	<u>-5,256</u>	<u>-8,184</u>

● לכאורה, היה אפשר להניח שעלותו הנוספת של העובד למעביד בסך 500 ש"ח לחודש, תגרום למעביד להיות אדיש למודל הקיים.

● ואולם, גם השתתפות העובד בסך 3,500 ש"ח לחודש, אך ברמת נסועה של 25,000 ק"מ לשנה, מציגה מצב של WIN-LOSE, טוטלית לרעת המעביד.

מסקנות לתסריט ראשי 2 - נסועה של 25,000 ק"מ בשנה

● המספרים מראים לנו שבכל השנים מ-2009 ועד 2011, הסנטימנט החיובי של העובד דווקא גובר מאוד.

● ברור, שככל שגדלה כמות הקילומטרים שהעובד נוסע באופן חופשי ובלתי מוגבל, המודל תקף.

● רוב עסקאות הליסינג התפעולי בנויות על מכסת קילומטרים שבין 25 אלף ק"מ ועד "גג" של 36 אלפי ק"מ לשנה. החריגה ממכסה זו יקרה מאוד!

● מה התוצאה? נוצר משחק חדש בעיר. חברות הליסינג פונות אף הן לקבלת אשראי מהיבואנים לטווח ארוך על חשבון ההנחות.

● פרדוקס - ככל שגדלה כמות הרכבים אצל לקוח בודד, כך גדלה גם הבעיה של חברות הליסינג.

● אין ספק, ימי הזוהר של מודל הליסינג התפעולי הישן שהיה נהוג עד סוף 2007 חלפו, והמגמה משתנה. עולם הולך ונעלם.

2.ז. לאחרונה נוצרה מגמה חדשה: ציי הרכב פונים היישר ליבואנים

● הבררנות של חברות הליסינג, עליית מחירי השכירות ושווי השימוש הגבוה למכוניות מזהמות, יוצרים תופעה חדשה: ציי רכב נקנים ישירות מן היבואנים.

● מאות חברות בציי רכב הנחשבים בארץ עושות את התחשיב הכלכלי.

● פן נוסף הוא הסלקציה שעורכות חברות הליסינג בחידוש חוזי הליסינג. רק ללקוחות המוגדרים כרווחיים מוצעים כיום חידושים. כיום, הגמישות של החברות רבה ובאפשרותן לבחור גם בחלופות אחרות.

● חיזוק עצום למגמה מגיע מן היבואנים עצמם. היבואנים מקימים מחלקות לציי רכב, אשר יעניקו את מכלול השירותים שהלקוחות הורגלו לקבל.

● אין ספק, המגמה השתנתה: ציי הליסינג קטנים לטובת ציים בבעלות החברות.

● הנושא האחרון שבו משווים עצמם היבואנים לספקי הליסינג, הוא שירות ה-BUY BACK בתום התקופה.

● UMI, קרסו וצ'מפיון מוטורס, כבר הקימו מחלקות ייעודיות לאספקת שירותים לציי רכב.

● במקום שבו הסנטימנט, השלילי במובהק, הוא לרעת המעביד, חזקה על המעבידים שבאופן כזה או אחר ינטשו את המודל הקלסי הקיים כיום. הנה לפנינו שנת 2010 כשנת מהפך.

פרק ז' - מסקנות עם מעבר המודל לסיטואציית WIN- LOSE לרעת המעבידים;

תחזיות מפתיעות לעתיד שוק הרכב/ לסינג משנת 2010 ואילך

1.ז. חסרונות חדשים מהותיים בשיטת הליסינג התפעולי - נקודות ראשיות

● חברות הליסינג עבדו תמיד על מינוף גבוה ומסוכן למימון רכב חדש. בדרך כלל בצורת איגוח החובות למוסדיים.

● מחנק האשראי של המערכת הבנקאית ובמיוחד של המערכת החוץ בנקאית החריף עם פרוץ משבר 2008, ומשפיע על חברות הליסינג בצורה דרמטית.

● בעבר רכשו חברות הליסינג רכבים מן היבואנים במזומן וקיבלו הנחות מפליגות על חשבון הצרכן הפרטי. עד מחצית 2009 חל כמעט שיתוק באספקת מכוניות חדשות. התוצאה - עליית מחירים.

● מחנק האשראי של חברות הליסינג דוחק אותן לקבל אשראי לטווח ארוך מן היבואנים במקום לקבל הנחת מזומן כהרגלן. הווה אומר, עוד עלייה מהותית של כ-10% במחירי הליסינג והפסקת מתן ההנחות גם ללקוחות החזקים (בתוקף מסוף 2009).

● הנהנות הגדולות מעליות המחירים הצפויות בינואר 2010 הן כמובן חברות הליסינג. מחד גיסא, הן מקבלות הנחה מהיבואנים עד כדי 20%, ומאידך גיסא מחיר ערך המכוניות המשומשות שלהן מאמיר. מי סופג את הפער? - הצרכן התמים.

- מודל WIN-WIN משוכלל המיועד למשקי הבית יפותח וישוק בגדול.
- ענף הרכב בכלל ושוק הליסינג בפרט עומדים בפני יישומה של "הרפורמה הירוקה" המחייבות היערכות שונה בתסריטים שונים ברמות המקרו והמיקרו, השלכות הרפורמה עלולות להיות מרחיקות לכת, בלתי צפויות ובלתי שקולות.
- שוק הליסינג כ"קטר" המעודד צמיחה ומחולל שוק, עומד לעבור שינוי מבני.
- שנת 2010 טומנת בחובה שידוד מערכות כללי לענף הרכב.
ימים יגידו!

היבואנים הנוספים, מפעילים מתווכי משנה כמו "קשת", "הילוך שישי", ו"טרייד מוביל".

3.ז. אם כך לאן צועד שוק הרכב/ שוק הליסינג 2010?

- לאור התחזיות הנפוצות, שוק הליסינג ישנה את דרכו באופן רדיקלי.
- הכיוון החדש והמפתיע: חלופת ליסינג בשוק האופנועים לסוגיהם.
- מעסקאות עם חברות ועסקים, יוסט הדגש אל המגזר הפרטי. במגזר ענק זה, המכיל למעלה מ-1.5 מיליון רכבים, לחברות הליסינג אין כמעט פלח שוק.
- שינוי הטעם של השכירים - מעסקאות ליסינג באמצעות מעבידים, לרכישה עצמאית של רכבים משומשים כמקודם.