

"המיסוי הירוק לא יפגע במסירות רכבי השטח"

דו"ח של BDO המתייחס למגמות עתידיות בענף הרכב מעריך שביטול הטבות המס לרכבי יוקרה מזהמים לא ישפיע על קהל היעד שלהם – בעלי האמצעים

תומר הדר

בחורשים הקרובים צפוי האוצר להודיע על הגדלת מנגנון המיסוי הירוק, שיביא לקביעת מחירן של מכוניות בהתאם לרמת הזיהום שמנועיהן פולטים. תחזיות ראשונות צפו פגיעה במכירותיהם של כלי רכב בעלי מנועים גדולים, אולם רואה החשבון שחר זיו, שותף בכיר בקבוצת BDO

שהיבואנים הוותיקים נהנים מיחסים ארוכי טווח עם היצרנים, לא צפוי שינוי מהותי כתוצאה מפתחת השוק, לפחות לא בטווח הקצר. אולם ייתכן שעצם הפתיחה של השוק ליבוא, אפילו בלי שיבואנים חדשים ייכנסו לתחום, עלולה להפעיל לחץ מסוים על הרווחיות של היבואנים. בצדה של פתיחת השוק ליבוא מקביל, העניק משרד התחבורה לייבואני הרכב "פרס" נוסף: פתיחת שוק

לכמה דגמים של ניסאן לא נראה שקיים פוטנציאל יבוא מהותי עבור שאר היבואנים. ב-BDO מעריכים כי שוק הרכב בישראל צפוי לחזור בתוך שלוש שנים לממדיו מאשתקד – כ-200 אלף מסירות. שחר זיו מבסס את קביעתו על ניתוח שוק שביצעה BDO, המבוסס על מגמות מאקרו כלכליות. "על פי תחזית מעורבנת של בנק ישראל שיעור הצמיחה החזוי לשנת

מי מזהם יותר?

כבד	בינוני	נקי
		
רינג' רובר V8 4.4 352 גרם CO2 לק"מ	יונדאי 1.6 אוטומטית 165 גרם CO2 לק"מ	טויוטה פרוס 104 גרם CO2 לק"מ

2009 שלילי ועומד על 1.5%. בשנת 2010 צפוי שיעור הצמיחה לעמוד על כ-1% ואילו בשנת 2011 יחזור שיעור הצמיחה ל-4%. במקביל צפוי לעלות שיעור התעסוקה ב-2011". נוסף על כך זיו אומר כי רמת המינוע בישראל עדיין נחשבת לנמוכה בהשוואה לאירופה. הגידול הטבעי באוכלוסייה יביא לצורך במכוניות נוספות אחרי שתחלף השפעתו של המיתון: "בשנים 2000-2008 עלתה רמת המינוע בישראל מ-220 מכוניות לאלף נפש ל-245 מכוניות לאלף נפש. בשנת 2009, עקב השפעת המיתון, צפיה ירידה ניכרת ברמת המינוע. בסופו של דבר קצב הגידול באוכלוסייה והעלייה ברמת הצפיפות יאזנו את הירידה, ובשנת 2010 כבר נשוכ לרמת מינוע של 250 מכוניות לאלף נפש".

tomar.hadar@calcalist.co.il

שחר זיו: "היבואנים הוותיקים נהנים מיחסים ארוכי טווח עם היצרנים, ולכן היבוא המקביל לא יפגע מהותית ביחסי השוק"

הרכב הישראלי ליבוא של מכוניות יפניות שמיוצרות בארצות הברית. זיו אינו צופה גידול מהותי של רגמים שיוצרו לצרכן הישראלי, מכיוון שהרגמים שמוצעים לצרכן האמריקאי אינם מתאימים בחלקם הגדול לטעמו ולצרכיו של הצרכן בישראל: "פרט

זיו האפט, המתמחה בניתוח ענף הרכב ומייעץ מתוקף תפקידו לכמה יבואני רכב, סבור אחרת: "בדמת העיקרון מתן הטבה לרכב בלתי מזהם, לעומת שלילת ההטבה מרכב מזהם, אמורה לפעול להפחתת מידת האטרקטיביות של מכוניות גדולות כגון רכבי שטח. בפועל, רכבי השטח הם רכבי מותרות שנרכשים על ידי בעלי אמצעים, ולכן לא ברור כמה המיסוי הירוק באמת ישפיע על רכישות של רכבים כאלה".

בכל הנוגע למגמות שצפויות להישיפע על התנהלותו של שוק הרכב בשנה הבאה, כגון הנהגתו של שווייטש לינארי ופתיחת השוק ליבוא מקביל, זיו אינו צופה שינויים מרחיקי לכת בהתנהלותו של השוק: "פרט לקבוצת שלמה אין הערכות שנוגעות לכניסה של שחקנים גדולים לשוק היבוא המקביל. כמו כן, לאור העובדה