

פורום שווי הוגן - FVF - Fair Value Forum

חומר רקע למפגש פברואר 2018:

**מתודולוגיית מחירוני הרכב והשלכותיה רחבות ההיקף על שוק הרכב
ונגזרותיו: החל מביטוח ושווי השימוש, דרך דוחות כספיים ושווי בטחונות ועד
לתנופת האשראי הצרכני**

רקע

למחירון הרכב השלכות משמעותיות על ענף הרכב אך גם על שווקים וענפים נוספים שהעיקריים שבהם הם שוק ההון, ענף הביטוח, חברות הליסינג, וכן בנקים וגופים פיננסיים חוץ בנקאיים. למחירון גם השפעות ישירות על הצרכן הפרטי לאור השלכותיו על עלויות הביטוח המקיף וההתנהגות הביטוחית וכן על חישוב שווי השימוש שנגזר לפי תקנות מס הכנסה ממחיר המחירון של רכב כחדש. השלכות אלה התעצמו בשנים האחרונות לאור הגידול ברכישות של כלי רכב חדשים בין היתר על רקע עליה חדה באשראי הצרכני בתחום. ברבעון הראשון של 2017 נמסרו כ-98,667 רכבים חדשים, עליה של כ-9% מהרבעון המקביל ב-2016. במהלך שנת 2017 נמסרו כ-281,563 רכבים חדשים ובשנת 2016 נמכרו כ-286,728 רכבים חדשים, גידול של מעל 12% משנת 2015. הנתונים של שנת 2017 לקוחים מדו"ח איגוד יבואני הרכב והנתון על הגידול מ-2015 ל-2016 לקוח מדוח היציבות הפיננסית של הפעילות בשוק הרכב ומימונה.

בחודש יולי 2017 פרסם המפקח על הבנקים הודעה למנהלי התאגידים הבנקאיים אודות הסיכון באשראי לענף כלי הרכב בו ציין כי לאור התרחבות שוק הרכבים בישראל בשנים האחרונות וסממנים על עליה ברמת הסיכון של חברות הליסינג על התאגידים הבנקאיים וחברות כרטיסי האשראי לחדד את נהלי החיתום והבקורות במתן הלוואות לגופים בענף (ראה נספח¹). הודעת המפקח כללה הנחיה לתאגידים הבנקאיים לבצע ניתוח סיכונים מעמיק לסיכונים אשראי לענף "מסחר כלי הרכב" ולאשראי הצרכני לרכישת רכב, על ידי תרחישי קיצון כגון:

¹ הודעה מטעם הפיקוח על הבנקים, יולי 2017 בנושא "הסיכון באשראי לענף כלי רכב"- מצ"ב כנספח.

פורום שווי הוגן - FVF - Fair Value Forum

- השפעת עליה בריבית על היקף חובות, מסירות כלי רכב, רווחיות ושיעור המינוף של הגופים השונים בענף
- בחינת השפעת ירידה בשווי הביטחונות על ערך המלאי בחברות הליסינג, רווחיות הגופים בענף, ושווי הביטחונות של כלי הרכב המשועבדים לבנקים
- סקירה של משבר שוק ההון ובשל כך התייקרות מקורותיהם של חברות הליסינג אשר נוהגות לגייס אשראי הן משוק ההון והן מהנחות ספקים מהיבואנים
- השפעת זמינות של אשראי צרכני והוזלת מחירי הרכבים על איכות הלווים והשוכרים מנקודת מבט של הכנסה, מינוף ויכולת החזר חוב
- שינוי בשערי החליפין, פגיעה במותג, חקיקה רגולטורית ופתיחת השוק לתחרות

המפקח על הבנקים דרש כי ניתוח הסיכונים יתבצע על ידי הנהלת הבנק או הדירקטוריון וכי בהתאם לתוצאות תידרש ההנהלה לבחון את הצורך בעדכון המדיניות והידוק הבקורות למתן אשראי לענף הרכב והאשראי הצרכני לרכישת רכבים. המפקח צירף להודעה מסמך המפרט את הפרקטיקות המקובלות למימון בענף הרכב, וציין כי על הבנקים לבחון את הצורך בעדכון הכללים והמגבלות למימון והתאמת ההפרשה הקבוצתית לענף במידה ו-"תיאבון הסיכון" שלהם חורג מהפרקטיקות המקובלות.

הפרקטיקות המפורטות במסמך ע"י אגף הביקורת של הפיקוח על הבנקים כוללות בין היתר קביעת שיעורי מימון מקסימליים בהתאם לסוג העסקה ואיתנות הלווה ודרישת שיעור הון עצמי גבוה במימון הלוואות בהן שיעור ה-Loan to Value הינו קבוע. בנוסף, קביעת שיעור חוב מקסימלי שעל הבנקים להעמיד ביחס לסך החוב הפיננסי של החברה הלווה וקבלת שיעבוד קבוע של כלי הרכב הממומנים. עוד המליץ המפקח לאמץ פרקטיקה של קביעת מקדם ביטחון מרבי על הרכבים בשיעור שלא יעלה על 60%, והוסיף כי מקובל לחשב את מקדם הביטחון לפי מחיר מחירון מוסכם.

שווי הוגן

פורום שווי הוגן - FVF - Fair Value Forum

שווי ההוגן של כלי הרכב משמש בסיס לחישוב שווי בטחונות הן לצורך האשראי הצרכני לרכישת רכבים והן לצורך ההלוואות ואגרות החוב שמגייסות חברות הליסינג מהבנקים ושוק ההון, בהתאמה. כפועל יוצא, יש לכך משמעויות כלכליות עסקיות וגם משמעויות דיווחיות בהקשר של חישוב הפרשה לחובות מסופקים. כמו כן, לשווי ההוגן של כלי רכב משמעות גדולה על הדוחות הכספיים של חברות הליסינג לאור אופן חישוב הוצאות הפחת, שנמצאות ברמות מינוף גבוהות, בין היתר לאור ההשלכות על עמידתן בקובנטים להלוואות בנקאיות ולבעלי אג"ח. כלי הרכב בחברות הליסינג הם בגדר רכוש קבוע שמופחת על פי רוב על פני 3 שנות הליסינג כמקובל, כאשר הסכום בר פחת הוא עלות הרכב בניכוי ערך השייר שלו. IAS 16 העוסק ברכוש קבוע מגדיר ערך שייר של נכס כאומדן הסכום שישות הייתה יכולה לקבל בעת עריכת האומדן ממימוש הנכס, בניכוי אומדן עלויות המימוש, אילו הנכס היה כבר בגיל ובמצב החזויים בתום אורך החיים השימושיים שלו.

על אף שחישוב שווי בטחונות וחישוב ערך שייר אינם מוגדרים בהכרח כ"שווי הוגן", קיימת חשיבות לבצע אנלוגיה להיררכיית שווי הוגן שנקבעה ב-IFRS 13. התקן מגדיר שווי הוגן כמחיר שהיה מתקבל במכירת נכס בעסקה רגילה בין משתתפים בשוק במועד המדידה וקובע היררכיה בת 3 רמות של נתונים שתשמש לקביעת מחיר זה. LEVEL 1 - מחירים מצוטטים בשוק פעיל של נכסים והתחייבויות זהים. LEVEL 2 - נתוני שוק שאינם מחירים מצוטטים הנכללים ברמה 1. LEVEL 3 - נתונים שאינם נצפים בשוק. הרמות מסודרות לפי האובייקטיביות שלהן בסדר יורד ובסופו של דבר הרמה נקבעת לפי השייכות של הנתונים הדומיננטיים ביותר ששימשו לקביעת השווי ההוגן. כפועל יוצא, ככל שמתבצעות האמות מתודולוגיות שאינן מבוססות שוק עדכני, הרי שהרמה ההיררכית של כל אומדן השווי ההוגן יורדת.

בפרקטיקה בישראל הגורמים העיקריים הרלבנטיים – חברות הביטוח וחברות הליסינג עושים שימוש במחירון לוי יצחק לצורך אומדני השווי של כלי הרכב. למחירון השלכות גם על יבואני הרכב, לאור הקשר שבין מחירי רכב חדש ומשומש. בפרברואר 2012, הגישה ועדת זליכה דו"ח לשר התחבורה והבטיחות בדרכים ח"כ ישראל כץ על הגברת התחרותיות בענף הרכב, בו המליצה למשרד התחבורה להקים מחירון רכבים ציבורי. על מנת לשפר את השקיפות בשוק המחירונים, המליצה ועדת זליכה

פורום שווי הוגן - FVF - Fair Value Forum

לחייב את מחירוני הרכב "להציג לציבור פעם בשנה את היסטוריית עדכון מחירי הרכב ב-5 שנים האחרונות, ולציין גם את מחירו ההתחלתי ההיסטורי של הרכב (מחירון היבואן בשנת הייצור)".

פורום שווי הוגן - FVF - Fair Value Forum

בשנת 2009, במסגרת כתבה בגלובס פורסמה נוסחה לפיה לוי יצחק מחשב את מחירון הרכב:

סעיף	משקל
נתונים המוזרמים למחירון על-ידי כ-100 מגרשי טרייד אין וסוחרי רכב	20%
סוקרי המשרד מתקשרים ל-1,000-1,200 מפרסמי מודעות בכלי התקשורת, מציגים עצמם כרוכשים מעוניינים ואף מתמקחים על המחיר	18%
מידע שמגיע ממודעות של סוחרי רכב בעיתונות	15%
מחירי רכב גלויים המתפרסמים במודעות	12%
בדיקה עם מפרסמי מודעות, כ-10 ימים עד שבועיים מיום פרסום המודעה, בנוגע להצלחת ניסיון המכירה	10%
תגובות הציבור	10%
סקר באולמות תצוגה ומכוני בדיקה, כדי לוודא את המחיר האמיתי	5%
סקר שוק השוואתי, הנוגע לטעם הציבור בסוג רכב מסוים	5%
התייחסות הציבור למותג או דגם מסוים	5%

בהתאם לאתר יד-2, המחירון האינטרנטי הדומיננטי, שהולך ותופס תאוצה משמעותית בשוק הרכבים הישראלי, המתודולוגיה היא:

" מידי חודש מתבצעות באמצעות לוח יד2 עשרות אלפי עסקאות קניה ומכירה של רכבי יד שנייה. מערכת מחירון הרכב שואבת את מידע הביקושים והמחירים בזמן אמת ומשקללת אותו לטובת קביעת מחיר השוק האמיתי. מחיר המחירון משקף את מחיר המכירה הריאלי, תוך הסתמכות על כ-50,000 מודעות מכירה של רכבי יד שנייה העולות באתר יד2 מדי חודש, בשילוב נתונים נוספים. הנ"ל משוקללים ע"י מומחי הסטטיסטיקה של המחירון ומנותחים לדגמי ותתי דגמי הרכב ע"פ יצרני הרכב השונים. הנתונים המונפקים נבדקים ומפוקחים ע"י המחירון, כדי לזהות שינויים קיצוניים, חריגים, מגמות והשלמת חסרים בדגימה."

פורום שווי הוגן - FVF - Fair Value Forum

יש לציין כי בארה"ב ישנם מחירונים רבים ושיטות שונות לאמוד את שוויים של רכבים משומשים לפני מכירה, אשר כוללים בין היתר את המחירונים Autotrader, Edmunds, Kelley Blue Book ו-NADA (National Auto Dealers Association). כאשר צרכן רוכש ביטוח מקיף בארה"ב, עומדת לו האפשרות לבחור בין מחיר מוסכם ל-שווי שוק לצורך ביטוח הרכב. מחיר מוסכם, (Agreed Value) הוא מחיר חוזי הקבוע בין חברת הביטוח לצרכן לצורך פוליסת הביטוח. במתן אפשרות הבחירה בין מחיר חוזי וקבוע מראש לבין פוליסה לפי שווי שוק (קונה מרצון ומוכר מרצון), הצרכן יכול להשפיע על גובה הפוליסה, והיא אינה תלויה במחירי המחירונים השוררים בשוק.

יציבות פיננסית של הפעילות בשוק הרכב ומימונה

ביוני 2017 פרסם בנק ישראל בדוח על היציבות הפיננסית תיבה אודות הפעילות בשוק הרכב ומימונה, בו ציין כי לאור העלייה במכירת כלי רכב חדשים בשנים האחרונות קיים חשש שההיצע הגדול יוזיל את ערכם משמעותית מאחר והם משמשים כבטחונות להלוואות של החברות בענף. עוד המשיך ופירט הדוח על עסקאות "אפס קילומטר" בהן רוכשות חברות הליסינג כלי רכב בסיטונאות ומוכרות אותם לצרכנים מיד ראשונה בהנחה עם שיעור מימון גבוה. בעקבות שיעור הריבית הנמוך בשוק, חברות הליסינג מאפשרות לצרכנים לפרוס את תשלומי מימון הרכב לתקופות ארוכות ולעיתים מעניקות אשראי נוסף החורג ממסגרת האשראי שמציעים הבנקים וחברות האשראי. אמנם קשה לאמוד את היקף המימון של היבואניות מאחר ורובן חברות פרטיות ובשל כך אינן מפרסמות דוחות כספיים לציבור, אך ישנן שתי יבואניות ציבוריות אותן ניתן לבחון. ברבעון השלישי של שנת 2016 שיעור המינוף בחברות היבואניות היה כ-87%. קיים סיכון בענף הרכבים כי תחול ירידה מעבר לאומדן החוזי בשווי הרכבים המשועבדים כביטונות לבנקים ולגופים המוסדיים. במצב כזה, הלווים עשויים להחזיר ליבואנים ולחברות הליסינג את הרכבים המשועבדים, דבר אשר יוביל להפסדים משמעותיים. בדוח צוין כי המערכת הפיננסית חשופה לסיכונים ענף הרכב במספר דרכים. מחד, בנקים המעניקים אשראי צרכני לצורך רכישת רכבים חשופים לסיכון. ברבעון השלישי של שנת 2016 יתרת האשראי המאזני שהעמידו הבנקים לנגד רכבים משועבדים היה כ-9.5 מיליארד ש"ח לאשראי הצרכני וכ-25 מיליארד ש"ח לחברות הליסינג והיבואניות. בנוסף, חברות האשראי העמידו כ-1.9 מיליארד ש"ח. הדוח פירט גם את הסיכונים על הגופים המוסדיים אשר מחזיקים בניירות ערך של חברות בענף הליסינג ואף נותנים להן הלוואות. הדוח מסכם כי המערכת הפיננסית חשופה לענף הרכבים בהיקף של כ-40 מיליארד ש"ח.

פורום שווי הוגן - FVF - Fair Value Forum

שאלות ונושאים נוספים לדיון

1. האם המציאות הנוכחית שמקבלת ביטוי בעסקאות בשטח וכן בהתאמות שמבצעות חברות הליסינג למחירונים לצורך הדוחות הכספיים שלהם מלמדת כי המחירונים הקיימים אינם משקפים את תנאי השוק המידיים בפועל?
2. האם מתודולוגיות מחירוני הרכב הקיימים בישראל עומדים בקריטריון של "LEVEL 2" לאומדן שווי הוגן בהתאם ל-IFRS?
3. האם המחיר לרכב חדש במחירון לא צריך להתבסס על המחיר הרשמי של רכב חדש לאחר הנחות – והאם כתוצאה מכך אין תשלום ביתר של שווי שימוש?
4. האם ניתן לעשות שימוש באינדיקטורים נוספים לשווי כגון: תמחור רכב ישן במסגרת trade in? האם קיימת בכלל חלופה של ערך שימוש במיוחד ברכב כבד? האם אפשר לפתח מודל פחת שייתן ביטוי לירידת שווי תקופתית?
5. האם וכיצד על הרגולציה להסדיר את נושא שקיפות המחירונים על מנת לספק הגנה מקיפה יותר לצרכנים?
6. האם יש צורך בפתיחה לתחרות ו/או מתן חלופות לצרכנים בדומה בארה"ב, או לחלופין האם יש לקבל את המלצת ועדת זליכה ולקבוע מחירון ממשלתי?
7. מדוע אין שימוש מוסדי נרחב במחירון "יד 2"?
8. האם לנתוני המחירון – במציאות הנוכחית השלכות רוחביות על תחום הביטוח?
9. עד כמה ההשלכות של המחירון במציאות הנוכחית מובילות למכירה ביתר על ידי חברות הביטוח של ביטוח מקיף ול-MORAL HAZARD על ידי בעלי הרכבים? האם חוסר התאמה של המחירון יכול להוביל לעיוותים בקביעת TOTAL LOSS לרכבים?
10. האם לצרכן הביטוח המקיף לרכב יש אפשרות לבחור שימוש במחירון אחר/שימוש בשמאי? האם לצרכן יש אפשרות בחירה כלשהי של התשלום בגין הנזק במידה ובחר שלא לבטח בביטוח מקיף/צד ג' ופגע ברכב אחר?
11. האם הפיקוח על האשראי הבנקאי לשוק הרכב יגדיל את חשיפת המוסדיים ו/או אשראי חוץ בנקאי?

פורום שווי הוגן - FVF - Fair Value Forum

12. מהם החסמים לפתיחה של שוק המחירונים לתחרות? האם חברות הביטוח יכולות בנקל להחליף את השימוש במחירון מבחינת מערכות המחשוב שלהן או שזאת מגבלה לאור קודי הדגם?

13. הקשר שבין מחירוני הרכב לבין מחירי המחירון אצל היבואנים לעומת המחירים בפועל? האם האשראי הצרכני מתבסס על המחירים בפועל או על המחירון הרשמי?

14. האם שווי השימוש מחושב כיום באופן נאות לאור התבססותו על המחירונים הרשמיים של היבואנים לפני הנחות?