



החטיבה לתכנון וכלכלה



מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב בישראל

2017

רשות המסים מפרסמת, כמדי שנה, את הסקירה השנתית של מגמות והתפתחויות בענף הרכב. סקירה זו מציגה מגוון רחב של היבטי מיסוי ומדיניות בתחום הרכב וכוללת בתוכה נתונים כמותיים, ניתוחים מגוונים, נתונים על היקפי גביית המסים ועוד.

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2017

תוכן עניינים

1. עיקרי הדברים _____ 3
2. יבוא כלי הרכב בשנת 2017 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב _____ 4
3. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל _____ 8
4. מיסוי ירוק _____ 9
5. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי _____ 17
6. רכב היברידי וחשמלי _____ 23
7. פילוח שוק רכישות רכב חדש _____ 25
8. שוק הרכב המשומש _____ 28
9. מדד מחירי הרכב _____ 30
10. יבוא אישי _____ 32
11. נסועה שנתית של כלי רכב על סמך נתוני משרד התחבורה _____ 34
12. רכב דו-גלגלי _____ 37
13. כלי רכב שיצאו מכלל שימוש _____ 41
14. פילוח רכב נוסעים לפי כמות הספרות במספר רישוי _____ 42
15. רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע _____ 42

1. עיקרי הדברים

- (1) בשנת 2017 היקף היבוא של כלי רכב היה נמוך משמעותית בהשוואה לשנת השיא ב-2016, וזאת בשל תופעת הקדמת היבוא בסוף שנת 2016, לפני שינוי נוסחת המיסוי הירוק והשינויים בתמריצים למערכות בטיחות. כאשר מסתכלים על מגמות הרישום לתנועה, אשר לא מושפע משינויי המיסוי, מתקבלת תמונה שונה: היקף הרישום לתנועה בשנת 2017 היה דומה לזה של שנה קודמת. יבוא כלי הרכב לישראל הסתכם ב-218 אלף יחידות (רכב נוסעים בלבד), ואילו רישומי הרכב לתנועה הגיעו ל-280 אלף כלי רכב.
 - (2) סך כל מסי היבוא, לרבות מסים על חלקי חילוף, הסתכמו בשנת 2017 ב-9.2 מיליארדי ש"ח, המהווים ירידה ריאלית של 33%, ביחס לשנה הקודמת ושיא כל הזמנים במונחים ריאליים.
 - (3) בשנת 2017 נמשכה מגמת העליה ברמת האבזור הבטיחותי של כלי הרכב המיובאים לישראל. הודות להצלחת הרפורמה, התאפשר אף לקבוע בחוק כי קיום מערכות מסוימות (ניטור מרחק והתרעה מפני סטייה מנתיב), שכבר ב-2017 הותקנו בלמעלה מ-76% משלי רכב, יהיו מערכות חובה בעת רישום הרכב לתנועה החל משנת 2018. גם במערכות שאינן חובה אך מותקנות, בדרך כלל, ביחד עם מערכות החובה (כגון זיהוי הולכי רגל), הושגו שיעורי חדירה גבוהים שעמדו על כ-60% בשנת 2017, ועל כ-85% מתחילת 2018. כמו כן, הודות למגמה הגוברת של התקנת מערכות בטיחות בפס היצור, הוחלט לתת משקל רב יותר למערכות אקטיביות מקוריות מהיצרן, ומשנת 2020 ינתן ניקוד בטיחותי רק למערכות מקוריות בהתקנת יצרן.
 - (4) בשנת 2017 נכנס לתוקף עדכון בנוסחה לחישוב הציון הירוק בכלי רכב. במהלך 2018 התרחש המעבר של תעשיית הרכב בתקינה אירופאית לשיטה חדשה של מדידת פליטות המזהמים (WLTP). השיטה החדשה קרובה יותר לנהיגה בתנאי אמת ולכן תאפשר הענקת תמריצים בצורה מדויקת יותר לכלי הרכב המיובאים. עד סוף שנת 2018 תפורסם נוסחה חדשה לחישוב הציון הירוק על סמך נתוני ה-WLTP; הפעלת הנוסחה צפויה להתחיל מ-1 באפריל 2019.
- במהלך השנים שעברו מאז כניסת הרפורמה, ירדה פליטת הפחמן הדו-חמצני מרכב נוסעים ממוצע ב-25%; כמו כן, חלה ירידה משמעותית בפליטת הפחמימנים (HC) – 27%, פליטת החלקיקים הנשימים ירדה ב-50% ופליטת תחמוצות החנקן ירדה ב-48%. ירידה בשיעור של 17% הושגה בפליטת הפחמן החד-חמצני.
- (5) בשנת 2017 ובהמשך ב-2018 חלה עליה חדה ביבוא של כלי רכב היברידיים ורכב פלאג-אין, כ-10% וכ-15% בהתאמה מסך כלי הרכב המיובאים. בתחום של כלי רכב המונעים בטכנולוגיית הפלאג-אין (הנטענים מרשת החשמל) קיים יבוא משמעותי של רכבי פאר, והחל מ-10 ביוני 2018 הוטל עליהם מס קניה נוסף המכונה "מס יוקרה", בדומה למס שמוטל על כלי רכב בעלי טכנולוגיה מסורתית.
 - (6) מחירי הרכב בהשוואה למדד המחירים לצרכן לאורך זמן, רושמים ירידה ריאלית, הן של הרכב החדש והן של המשומש. גם בשנת 2017, כהמשך של מגמה רב-שנתית, רמת המחירים של רכב חדש שמרה על יציבות, ואילו מחירי רכב משומש, המשיכו להישחק משמעותית ביחס לרכב חדש.
 - (7) הרפורמה במיסוי רכב דו-גלגלי, הביאה להפחתת מס על מרבית הכלים המיובאים ותרמה להגדלה משמעותית של היקפי היבוא. עם זאת, בעיית הגודש בכבישים, הנובעת מכך שקצב בניית התשתיות אינו מדביק את קצב הרכישות של הרכבים החדשים, (וכן מעצם ביצוע עבודות התשתית), בשלב זה לא באה לידי פתרון.
- לאור ההצלחה הגבוהה של הרפורמה לקידום השימוש במערכות בטיחות ברכב, הוכנה תשתית תפעולית ומספטמבר 2018 הוחל בישום הרפורמה להענקת תמריצי מס למערכות בטיחות ברכב דו-גלגלי (לרבות תלת-גלגלי).

2. יבוא כלי הרכב בשנת 2017 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב

שנת 2017 הייתה שנה מתונה מבחינת היקפי היבוא, אך הודות ליבוא מוגבר בסוף שנת 2016, כמות הרישום של כלי רכב חדשים לתנועה הייתה גבוהה יחסית. בסוף שנת 2016 נרשם יבוא מוגבר של כלי רכב בשל הקדמת השחרורים לקראת השינויים במיסוי שנעשו בתחילת 2017, רישומם של כלי רכב לתנועה במשרד הרישוי בוצע בשלב מאוחר יותר, סמוך למסירת כלי הרכב ללקוחות מתוך המלאים שנוצרו.

יבוא רכבי נוסעים לישראל הסתכם ב- 218 אלף יחידות, ירידה של 37.3% ביחס לשנת 2016. עם זאת, כאמור, בכלל תופעת הקדמת השחרורים, יהיה נכון יותר להסתכל על שנתיים 2016-2017 כאל תקופה אחת, ובה רמת היבוא הנה גבוהה מאד ביחס לשנים קודמות.

במונחי הרישום לתנועה מדובר ב 280.6 אלף כלי רכב – רמה דומה (+1.2%) לכמות כלי הרכב שנרשמו לתנועה של רכב נוסעים בשנת 2016.

ערך היבוא של כל כלי הרכב¹ (רכב נוסעים, מסחרי, דו גלגלי, כבד, טרקטורים, מוניות ורכב מדברי) ירד בשנת 2017 ב- 27.2% ביחס לאשתקד, לסך כולל של 17.6 מיליארדי ש"ח. כל הירידה נבעה מרכב נוסעים, שערך היבוא שלו ירד ב- 36.1%, ל- 12.8 מיליארדי ש"ח. ערך היבוא של סוגי רכב אחרים עלה ב- 18%, מ- 4.1 מיליארדי ש"ח ל- 4.8 מיליארדי ש"ח.

הכנסות ממס קניה על כל סוגי הרכב ירדו ב- 34% בשנת 2017 והסתכמו ב- 8.3 מיליארדי ש"ח. הכנסות ממכס עמדו על 0.4 מיליארד ש"ח – ירידה של 34.5% מול שנה קודמת.

מסי היבוא על כל סוגי כלי הרכב, בתוספת מסי יבוא על חלקי חילוף, הסתכמו בשנת 2017 ב- 9.2 מיליארד ש"ח, סכום זה מהווה ירידה של 32.7% ביחס לשנת 2016.

לוח מסי 1:

ההכנסות ממיסוי כלי רכב בשנים 1995 - 2017

(במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים אלא אם צוין אחרת)

| שנה | כלי רכב | | | חלקי חילוף | | סך הכנסות ממסי יבוא על רכב |
|------|----------|---------|-----|------------|-----|----------------------------|
| | ערך יבוא | מס קניה | מכס | מס קניה | מכס | |
| 1995 | 5,349 | 3,993 | 205 | 218 | 14 | 7,923 |
| 1996 | 5,657 | 4,106 | 227 | 239 | 26 | 7,390 |
| 1997 | 5,277 | 3,976 | 211 | 295 | 35 | 6,661 |
| 1998 | 5,152 | 4,047 | 222 | 281 | 33 | 6,410 |
| 1999 | 5,990 | 4,725 | 256 | 281 | 34 | 7,041 |
| 2000 | 7,656 | 5,780 | 284 | 291 | 43 | 8,412 |
| 2001 | 7,237 | 5,442 | 241 | 182 | 49 | 7,689 |
| 2002 | 7,227 | 5,147 | 211 | 200 | 48 | 6,897 |
| 2003 | 6,797 | 4,774 | 225 | 219 | 51 | 6,439 |
| 2004 | 8,529 | 6,287 | 310 | 242 | 47 | 8,450 |
| 2005 | 9,170 | 6,507 | 321 | 232 | 48 | 8,608 |
| 2006 | 9,672 | 6,659 | 320 | 227 | 40 | 8,594 |
| 2007 | 11,873 | 8,029 | 414 | 267 | 47 | 10,333 |
| 2008 | 12,336 | 7,659 | 437 | 277 | 52 | 9,505 |
| 2009 | 11,654 | 7,277 | 417 | 270 | 53 | 8,755 |

¹ רכב נוסעים, מסחרי, דו גלגלי, כבד, טרקטורים, מוניות ורכב מדברי

| שנה | כלי רכב | | | חלקי חילוף | | סך הכנסות ממסי יבוא על רכב | |
|--------------------------|----------|---------|-----|------------|------|----------------------------|---------------|
| | ערך יבוא | מס קניה | מכס | מס קניה | מכס | מחירים קבועים - ממוצע 2017 | מחירים שוטפים |
| 2010 | 14,589 | 8,557 | 474 | 291 | 61 | 9,977 | 9,383 |
| 2011 | 15,007 | 8,352 | 433 | 303 | 63 | 9,405 | 9,151 |
| 2012 | 13,848 | 7,444 | 370 | 324 | 68 | 8,293 | 8,206 |
| 2013 | 14,873 | 7,522 | 339 | 343 | 78 | 8,244 | 8,282 |
| 2014 | 17,198 | 9,465 | 466 | 338 | 72 | 10,244 | 10,341 |
| 2015 | 15,650 | 8,383 | 400 | 375 | 79 | 9,210 | 9,238 |
| 2016 | 24,079 | 12,53 | 602 | 396 | 82 | 13,642 | 13,609 |
| 2017 | 17,577 | 8,288 | 395 | 415 | 89 | 9,186 | 9,186 |
| שינוי ריאלי ² | - | - | - | 4.53 | 7.81 | -32.66% | |

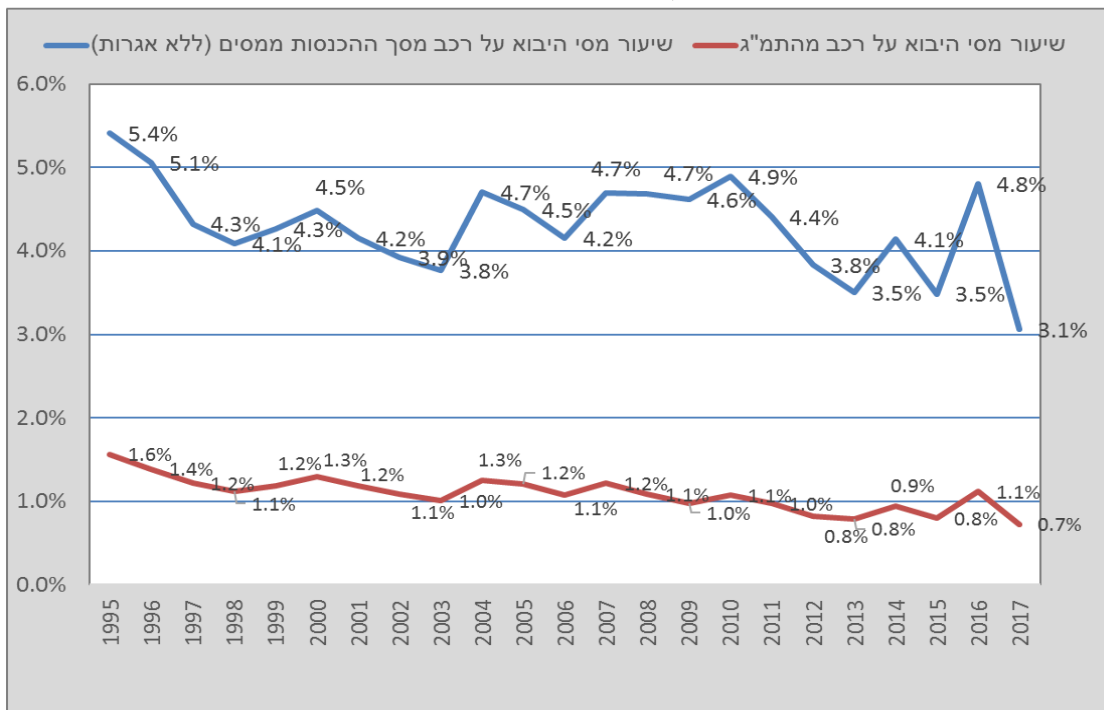
מקור: רשות המסים בישראל.

- הערות ללוו:** (1) כולל רכב נוסעים, מסחרי, דו-גלגלי, רכב כבד, טרקטורים, מוניות ורכב סיור ותיור
 (2) נתוני יבוא חלקי חילוף בלבד, כולל צמיגים;
 (3) במונחים שקליים, שנת 2015 בהשוואה לשנת 2014.

משקל המיסוי על רכב בישראל ביחס לתמ"ג וביחס לסך ההכנסות ממסים, ככלל, נמצא במגמת ירידה על פני שני העשורים האחרונים. בשנת 2017 שיעור ההכנסות ממיסוי רכב היווה בשנה זו 3.1% ביחס לסך ההכנסות ממסים – וגם כשמתחשבים בהקדמת השחרורים ב-2016, עדיין מדובר ברמה נמוכה ביחס לעבר. שיעור ההכנסות ממסי יבוא על רכב מתוך התמ"ג עמד בשנת 2017 על 0.7%, שיעור נמוך ביחס לשנים קודמות. בתוספת מיסי דלק לתחבורה ואגרות רישוי, סך ההכנסות ממיסוי רכישת רכב והשימוש בו, לא מגיעות לכיסוי העלויות החיצוניות הנגרמות מהשימוש ברכב (גודש, תאונות, זיהום אוויר, רעש, עלויות הקמה ותחזוקה של כבישים ועוד). סך כל המסים על כלי הרכב והדלק לתחבורה מגיע לכ- 3 אחוזי תוצר, ואילו סך העלויות החיצוניות מרכב מוערך בכ- 5-7 אחוזי תוצר.

תרשים מס' 1:

מסי היבוא על רכב ביחס לסך ההכנסות ממסים וביחס לתמ"ג, 1995-2017



מקור: רשות המסים בישראל.

לוח מס' 2 :

רכב נוסעים - יבוא והכנסות ממסים בשנים 2002 - 2017

(במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים)

| שנה | כמות כלי רכב מיובאים | ערך יבוא (מילי ש"ח) | מס קניה (מילי ש"ח) | מכס (מילי ש"ח) | מס קניה ממוצע לרכב | % מס קניה מערך יבוא | מכס ממוצע | % מכס ממוצע |
|-------------|----------------------|---------------------|--------------------|----------------|--------------------|---------------------|-----------|-------------|
| 2002 | 119,287 | 5,533 | 4,431 | 180 | 37,147 | 80.1% | 1,505 | 3.2% |
| 2003 | 109,911 | 5,342 | 4,202 | 197 | 38,231 | 78.7% | 1,792 | 3.7% |
| 2004 | 140,218 | 7,051 | 5,724 | 285 | 40,821 | 81.2% | 2,029 | 4.0% |
| 2005 | 136,939 | 6,954 | 5,880 | 297 | 42,937 | 84.5% | 2,166 | 4.3% |
| 2006 | 142,528 | 7,267 | 5,947 | 290 | 41,723 | 81.8% | 2,033 | 4.0% |
| 2007 | 185,171 | 9,415 | 7,408 | 382 | 40,007 | 78.7% | 2,064 | 4.1% |
| 2008 | 189,289 | 9,489 | 6,938 | 407 | 36,651 | 73.1% | 2,149 | 4.3% |
| 2009 | 172,459 | 9,649 | 6,720 | 391 | 38,965 | 69.6% | 2,268 | 4.1% |
| 2010 | 221,923 | 11,785 | 7,941 | 450 | 35,781 | 67.4% | 2,028 | 3.8% |
| 2011 | 229,944 | 12,330 | 7,808 | 413 | 33,955 | 63.3% | 1,798 | 3.4% |
| 2012 | 203,727 | 11,365 | 6,971 | 346 | 34,219 | 61.3% | 1,699 | 3.0% |
| 2013 | 225,297 | 11,812 | 7,045 | 316 | 31,271 | 59.6% | 1,401 | 2.7% |
| 2014 | 279,205 | 14,754 | 8,934 | 441 | 31,998 | 60.6% | 1,580 | 3.0% |
| 2015 | 229,972 | 12,376 | 7,786 | 369 | 33,858 | 62.9% | 1,604 | 3.0% |
| 2016 | 348,148 | 20,006 | 11,820 | 563 | 33,952 | 59.1% | 1,618 | 2.8% |
| 2017 | 218,276 | 12,776 | 7,621 | 323 | 34,915 | 59.7% | 1,479 | 2.5% |
| שינוי ריאלי | -37.30% | -36.14% | -35.53% | -42.70% | 2.84% | | -8.60% | |

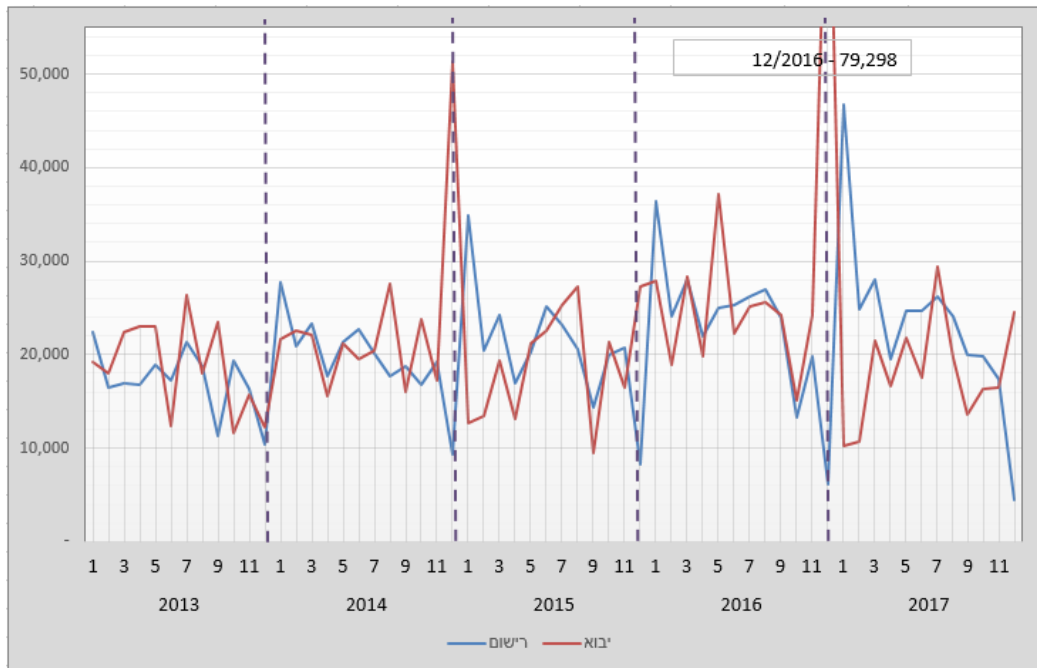
מקור : רשות המסים בישראל.

על תפר הזמן בין השנים 2016 ו-2017 התרחשה, כפי שצוין לעיל, הקדמה מאסיבית של שחרור כלי הרכב מפיקוח המכס. זוהי פעולה שעשו יבואני הרכב על מנת להימנע מתוספת המס שנבעה מעדכון נוסחת "המיסוי הירוק", שמתבצע אחת לשנתיים ובפעימה זו נעשה בינואר 2017. כמו כן, בתחילת 2017 עודכנה שיטת הניקוד של מערכות הבטיחות לרכב. על השינויים האלה יפורט בהמשך, וכעת ניתן להתרשם מתרשים מס' 2 מרמת ה"היערכות" של יבואני הרכב לשינויים במיסוי, עם שיא שחרורים לחודש בודד, שעמד על 79.3 אלף כלי רכב בחודש דצמבר 2016, ודווקא במונחי הרישום לתנועה היה זה חודש עם היקפי רישום נמוכים. הרישום לתנועה והמסירה ללקוחות נפרסו על חודשים עוקבים.

תופעה דומה, אם כי בהיקף מתון יותר, התרחשה גם בעדכון הקודם של נוסחת המיסוי הירוק, בסוף 2014 – תחילת 2015.

העדכון הקרוב מתוכנן להתבצע באפריל 2019, ועל כך יפורט בהמשך.

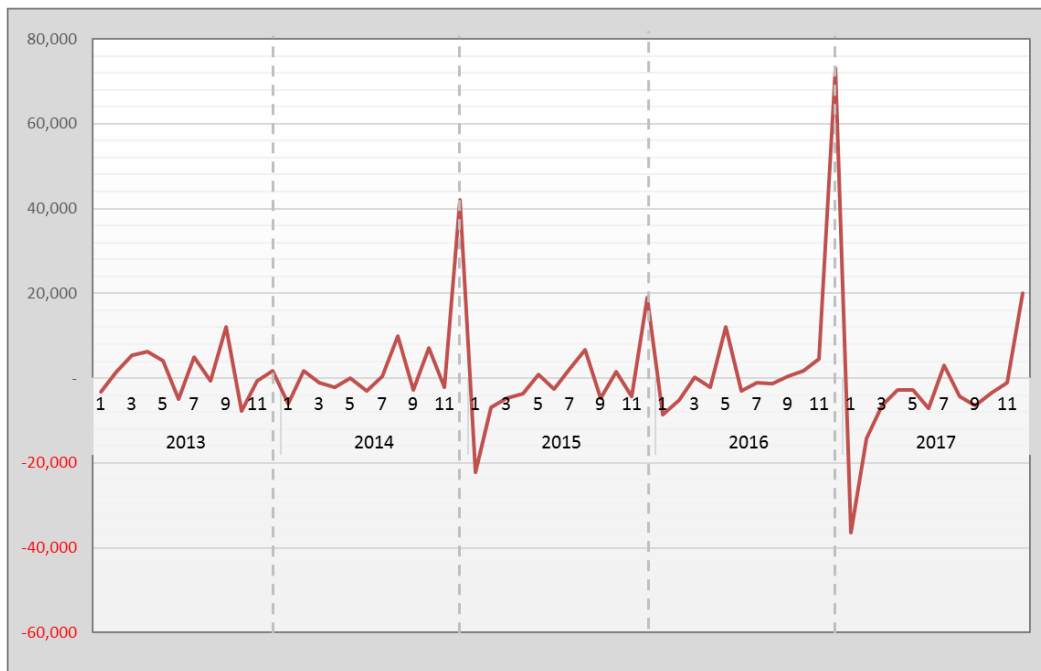
תרשים מס' 2 :
יבוא ורישום רכב נוסעים לפי חודשים, 2013–2017



מקור : רשות המסים בישראל.

בתרשים להלן מוצג עודף היבוא על פני הרישום לתנועה. בעוד שברוב חודשי השנה מדובר במספר קטן הנע סביב ציר ה-0 (הוא מקבל ערכים שליליים בחודשים בהם יש יותר רישום לתנועה מאשר יבוא), הרי שאחת לשנתיים מתרחשת קפיצה חדה המלווה בירידה בהיקף דומה בחודש עוקב.

תרשים מס' 3
הפרש בין יבוא ורישום כלי רכב נוסעים לפי חודשים, 2013–2017

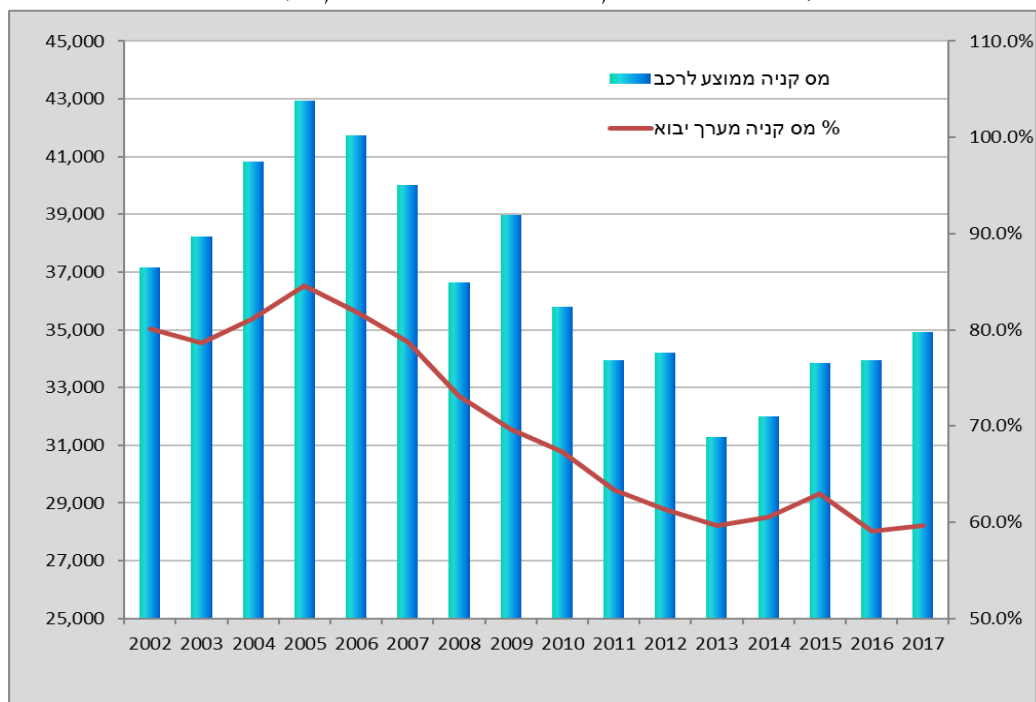


מקור : רשות המסים בישראל.

בשנת 2017 חלה עליה מתונה במס הקניה הממוצע לרכב נוסעים, הן בסכום השקלי והן בשיעור האפקטיבי. מס הקניה הממוצע הגיע לרמה של 34,915 ש"ח, עליה של כ- 2.8%. שיעור ממוצע של מס קניה עלה מ- 59.1% ל- 59.7%.

תרשים מס' 4 :

מס קניה ממוצע לרכב ושיעור המס מערך היבוא בשנים 2002-2017
(רכב נוסעים בלבד, ש"ח במחירים שוטפים, %)



מקור : רשות המסים בישראל.

3. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל

מס קניה על רכב בישראל בנוי באופן כזה שמאפשר לא רק לווסת ביקושים, אלא גם לכוון לשינויים הרצויים בתחום הביצועים הסביבתיים והבטיחות. המטרה המרכזית של מס הקניה, (הן על רכב והן על מוצרים אחרים כגון דלק, סיגריות וכד'), היא להפנים את העלויות החיצוניות הנגרמות לציבור במהלך צריכת המוצר או יצור המוצר. ללא מס קניה, צריכת המוצר המזיק עולה, מכיוון שהצרכן אינו מודע או אינו מושפע מהעלויות שהוא גורם לאחרים.

מיסוי מאפשר, בין היתר, לווסת את הביקוש, להגיע לשיווי משקל אופטימלי בשוק ולהפחתת סך העלות הציבורית. רכב מהווה מוצר בעל מגוון רחב ביותר של עלויות חיצוניות, הכוללות גודש תנועה (אובדן זמן), זיהום אויר, תאונות, רעש, שימוש בקרקע לכבישים וחניונים, עלויות של מערכת בקרה ואכיפה, פגיעה בסביבה הטבעית ועוד. בשנים האחרונות קצב הגידול ברמת המינוע עולה על הגידול בתשתיות, וישראל מהווה אחת המדינות הצפופות ביותר במונחים של כמות כלי הרכב לקילומטר כביש.

מס הקניה על כלי רכב מוטל בשיטה של מס אחוזי על ערך היבוא של הרכב, בניכוי הפחתות שקליות בהתאם למאפייני הפליטות והבטיחות רכב. על סוגי רכב מסוימים מוטל מס אחוזי בשיעור מופחת.

להלן שיטות המיסוי הנהוגות כיום (נכון לחודש אוקטובר 2018) בנוגע לכלי הרכב השונים :

לוח מס' 3 :

שיטת הטלת מס קניה על כלי רכב בישראל

| תוקף* | הפחתות | שיעור מס קניה בסיסי | סוג כלי הרכב |
|--|---|---|--|
| | | 0% | אופניים חשמליים |
| 30.6.2021 | זיכוי בגין מערכות בטיחות (ABS, בקרת יציבות, בלימה משולבת, משכך היגוי ובקרת משיכה והחלקה) וכן זיכוי עבור רכב תלת גלגלי | 25-70% בהתאם להספק ונפח מנוע 0% לחשמלי | רכב דו גלגלי או תלת גלגלי |
| 31.12.2018 בנוגע להפחתות בגין מערכות בטיחות | 1. זיכוי בגין "מיסוי ירוק" לדרגות זיהום 2-14, כפי שיפורט בהמשך 2. זיכוי בגין רמת אבזור בטיחותי, כפי שיפורט בהמשך | 83% | רכב שמשקלו אינו עולה על 3.5 טון שמחירו עד 300,000 ש"ח |
| | | 83% בתוספת "מס יוקרה" כפי שיפורט בהמשך | רכב שמשקלו אינו עולה על 3.5 טון ומחירו לצרכן מעל 300,000 ש"ח |
| | | 8% | מונית |
| 31.12.2019 בנוגע לשיעורי המס | זיכוי בגין רמת אבזור בטיחותי | **10% | רכב נטול פליטות (חשמלי) |
| | | **20% | רכב היברידי מסוג Plug-In עד ציון ירוק 100 |
| | | **30% | רכב היברידי עד דרגת זיהום 2 |
| | - | 72% | רכב שמשקלו מעל 3.5 טון ואינו עולה על 4.5 טון |
| | - | 0% | רכב שמשקלו עולה על 4.5 טון |
| | - | 50%-30% | טרקטורון (למעט חקלאי) |

* תוקף שיטת המיסוי הרלבנטית בחקיקה הקיימת, ככל שמדובר בהוראת שעה. הארכת הוראות השעה תבוצע בכפוף לבחינת הצורך בהארכה וביצוע התאמות נדרשות.
** החל מ- 20 ביוני 2018 הוטל "מס יוקרה", קרי מס קניה נוסף על כלי רכב יקרים, גם על כלי רכב היברידיים (לרבות פלאג-אין) וחשמליים. רשות המסים ביקשה להפכו לקבוע לאורך זמן, אך בפועל ועדת הכספים אישרה אותו כהוראת שעה עד 30 באפריל 2019.

4. מיסוי ירוק

"מיסוי ירוק" מהווה שיטה של הטלת מס קניה לפיה כלי רכב המאופיינים ברמת פליטות נמוכה יותר, מקבלים הפחתות במס ובסופו של דבר זוכים להעדפה בשוק הרכב. שיטת מיסוי זו הופעלה באוגוסט 2009. רפורמה זו שינתה משמעותית את תמהיל כלי הרכב המיובאים, ובמסגרתה כל כלי הרכב במשקל עד 3.5 טון המיובאים לישראל סווגו ל- 15 דרגות זיהום. שיעור המס הבסיסי נקבע על 83% (במקום 72%), ובמקביל ניתן זיכוי בסכום הולך ועולה, ככל שמדובר ברכב בעל דרגת זיהום **(לצפייה בדוח הרכבים בעלי דרגות זיהום לחץ כאן)**. (דרגות זיהום נקבעות לפי הציון הירוק המחושב לכל דגם רכב על-פי נתוני הפליטות שלו ב- 5 סוגי מזהמים : פחמן דו-חמצני CO₂, פחמן חד-חמצני CO, תחמוצות חנקן NOx, פחמימנים HC, וחלקיקים נשימים (PM) נמוכה יותר.

בעקבות הרפורמה, ובשילוב עם רפורמות נוספות בתחום הרכב (זיכוי למערכות בטיחות, "מס יוקרה" על רכב שמחירו מעל 300,000 ש"ח), שיעור המס האפקטיבי על רכב נע כיום בטווח רחב שבין כ- 10% ואף פחות (לרכב חשמלי עם אבזור בטיחותי) ועד למעלה מ- 100% על רכב יוקרה עם מנוע מסורתי ומזהם. כלי רכב בעלי הנעה היברידי או חשמלית, יכולים לקבל זיכוי רק בעבור מערכות בטיחות, אך לא בעבור דרגת זיהום (זיכוי זה מוחלף בשיעור מס מופחת). כמו כן, על רכב בעל הנעה היברידי או חשמלית לא הוחל עד לאחרונה מס "יוקרה", משום שבעת הטלת המס גובה מחיר הרכב נבע מעצם קיומה של טכנולוגיית הנעה חלופית. מכיוון שכעת מיובאים בקטגוריה זו, בין היתר, גם רכבי יוקרה לכל דבר ועניין, קיימת הצדקה להטלת מס זה, והדבר נעשה החל ב- 20 ביוני 2018.

בעתיד הקרוב יהיה צורך להחליט על המשך המיסוי של כלי רכב בעלי הנעה היברידית וחשמלית, אשר הופכים לנפוצים ומבוקשים, הן בזכות שינוי בתודעה הציבורית והן בזכות הוזלת הטכנולוגיה. בטווח ארוך, יש לשאוף לשיטת מיסוי אחידה על כל כלי הרכב, ללא תלות בסוג הטכנולוגיה אלא רק על סמך דרגת הזיהום של הרכב. כעת יש לבחון הכנת מתווה מיסוי לשנים הקרובות, שיאפשר מעבר חלק לשיטת המס הקבועה-83% בניכוי הפחתות שקליות.

לוח מס' 4 :

דרגות זיהום, הפחתות מס קניה, התפלגות המכירות לפי דרגות הזיהום ושיעורי מס אפקטיביים ב- 2017

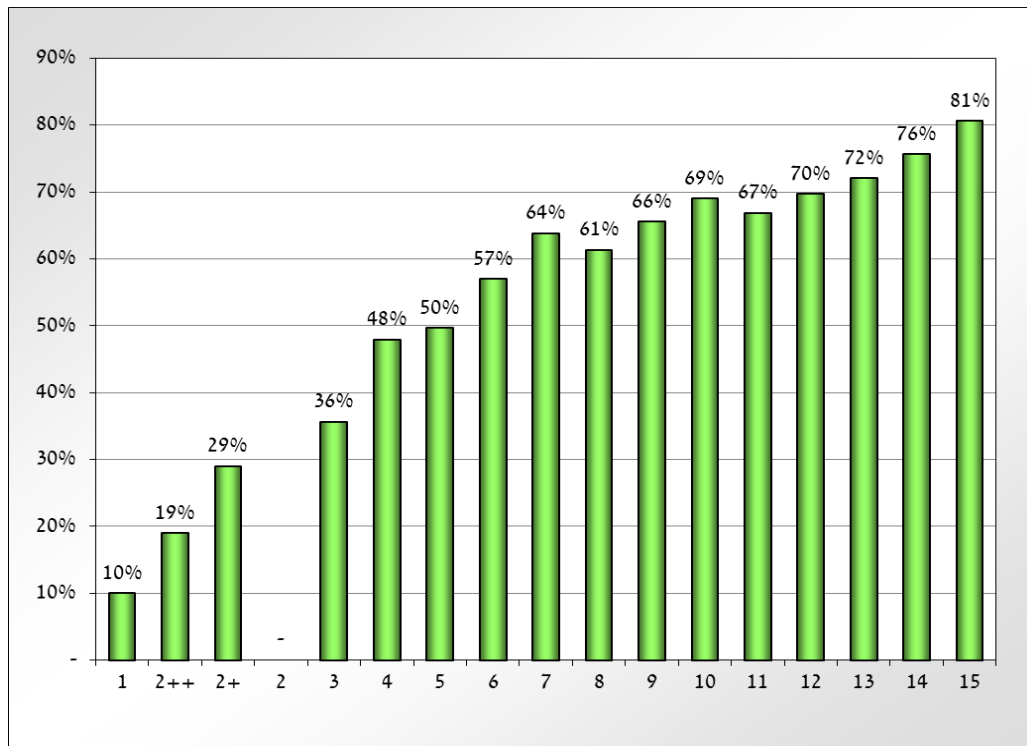
| דרגת זיהום | ציון ירוק | זיכוי במס קניה (במחירי 2016) | % מסך המכירות ב- 2017 | מס קניה אפקטיבי ממוצע* |
|------------------------------|-----------|------------------------------|-----------------------|------------------------|
| 1 (נטול פליטות) | 0 - 50 | מס קניה 10% | 0.0% | 10% |
| 2 (Plug-In עד ציון ירוק 100) | 0 - 100 | מס קניה 20% | 0.5% | 19% |
| 2 (היברידי) | 51 - 130 | מס קניה 30% | 7.8% | 29% |
| 2 | 51 - 130 | 16,383 | 0.0% | - |
| 3 | 131 - 150 | 15,018 | 5.6% | 36% |
| 4 | 151 - 170 | 13,106 | 21.4% | 48% |
| 5 | 171 - 175 | 11,469 | 7.0% | 50% |
| 6 | 176 - 180 | 10,102 | 9.5% | 57% |
| 7 | 181 - 185 | 9,011 | 6.5% | 64% |
| 8 | 186 - 190 | 7,918 | 5.3% | 61% |
| 9 | 191 - 195 | 7,099 | 4.0% | 66% |
| 10 | 196 - 200 | 6,009 | 3.1% | 69% |
| 11 | 201 - 205 | 5,461 | 6.8% | 67% |
| 12 | 206 - 210 | 4,370 | 1.7% | 70% |
| 13 | 211 - 220 | 3,549 | 4.1% | 72% |
| 14 | 221 - 250 | 2,184 | 11.5% | 76% |
| 15 | 251 - ∞ | - | 5.1% | 81% |

* מס הקניה האפקטיבי מתחשב גם בזיכויים בגין אביזרי בטיחות

הערה : הנתונים בלוח זה מתבססים על נתוני יבוא סדיר בלבד (ללא יבוא אישי)

מקור : רשות המסים בישראל

תרשים מס' 5 :
שיעור מס קניה אפקטיבי לפי דרגת זיהום מנוע בשנת 2017



מקור : רשות המסים בישראל.

שוק הרכב הגיב בעוצמה לרפורמה במיסוי ירוק וממשיך להגיב בעוצמה לעדכונים בנוסחת החישוב של ציון ירוק. הרכב היבוא השתנה לטובת כלי רכב בעלי דרגות זיהום נמוכות, וצמצום משמעותי ביבוא של כלי רכב בעלי דרגת זיהום גבוהה.

כחלק מהרפורמה במיסוי הירוק, נקבע כי מעת לעת תתעדכן נוסחת החישוב של "ציון ירוק". זאת, במטרה לשמור על יעילות התמריצים ולהדביק את קצב השינויים הטכנולוגיים בעולם, אשר מפחיתים את רמת הפליטות מכלי רכב. שחיקה ביעילות התמריצים, תביא בראש ובראשונה לשחיקה באטרקטיביות של כלי רכב פחות מזהמים, כתוצאת לוואי ולירידה בלתי מבוקרת של מס קניה אפקטיבי ממוצע, שפירושה גידול מהיר מדי ברמת המינוע, המתורגמת לעלייה בגודש תנועה.

בפועל, העדכון הראשון ממועד יישום הרפורמה באוגוסט 2009, אשר בוצע באוגוסט 2013, אכן יושם באיחור לעומת המתוכנן וגרם לתופעות השליליות כאמור, ובכלל זה הפסד הכנסות ניכר. יצוין כי נסיעה בגודש לא רק גורמת לאובדן זמן וכתוצאה מכך אובדן תוצר ופגיעה ברווחת תושבי ישראל, אלא גם לעלייה בזיהום אוויר לכל קילומטר ניסע.

נכון להיום, נעשו כבר שלושה עדכונים של נוסחת החישוב של "ציון ירוק", ונקבע כי יבוצעו עדכונים סדירים אחת לשנתיים. העדכון האחרון נעשה ב- 1/1/2017.

בימים אלה כל תעשיית הרכב הפועלת לפי התקינה האירופית, עוברת לפרוטוקול חדש של בדיקת זיהום - מבחן ה-WLTP. מדובר בתהליך בדיקה שהוא מחמיר יותר, משקף בצורה טובה יותר את תוצאות הפליטות בעת השימוש בפועל ברכב, וקשה יותר לתכנונים מסוג אלה שחוינו לאחרונה. מעבר חד לשיטת המדידה החדשה מציב לא מעט אתגרים הן בפני הממשלה והן בפני היבואנים.

בשל שינוי שיטת המדידה כאמור, ייתכן שהעדכון הבא ייכנס לתוקף ב- 1 באפריל 2019, ופרסום הנוסחה החדשה יתבצע עד סוף שנת 2018. עדכון הנוסחה יעשה תוך התחשבות בערכים המומלצים של עלויות זיהום האוויר (לערכים מומלצים של עלויות זיהום האוויר לחץ כאן). כפי שמפרסם מדי שנה אגף כלכלה ותקינה במשרד להגנת הסביבה, ותוך התחשבות בשינויים בערכי הפליטות הנמדדים, עקב השינוי של שיטת הבדיקה.

להלן גרסאות הנוסחה לחישוב ה"ציון הירוק" על עדכונים:

נוסחת המיסוי הירוק טרם השינוי (מ- 2.8.2009 ועד 31.7.2013):

$$\text{Green Score} = \frac{30 \cdot \text{CO}_2 + 10,000 \cdot \text{NO}_x + 900 \cdot \text{HC} + 500 \cdot \text{CO} + 20,000 \cdot \text{PM}}{30}$$

הנוסחה לאחר העדכון הראשון, בתוקף מיום 1.8.2013 ועד 31.12.2014:

$$\text{Green Score} = \frac{103 \cdot \text{CO}_2 + 75,461 \cdot \text{NO}_x + 21,454 \cdot \text{HC} + 1,042 \cdot \text{CO} + 145,772 \cdot \text{PM}}{100}$$

הנוסחה לאחר העדכון השני, בתוקף מיום 1.1.2015 ועד 31.12.2016:

$$\text{Green Score} = \frac{110 \cdot \text{CO}_2 + 80,978 \cdot \text{NO}_x + 23,023 \cdot \text{HC} + 1,119 \cdot \text{CO} + 156,428 \cdot \text{PM}}{100}$$

הנוסחה לאחר העדכון השלישי, בתוקף מיום 1.1.2017:

$$\text{Green Score} = \frac{119 \cdot \text{CO}_2 + 88,461 \cdot \text{NO}_x + 25,150 \cdot \text{HC} + 1,222 \cdot \text{CO} + 170,885 \cdot \text{PM}}{100}$$

בשנת 2018 לא צפוי שינוי בנוסחת המיסוי הירוק, אלא יעשו התאמות נדרשות בלבד בעבור כלי הרכב שייבדקו לפי שיטת WLTP החדשה. מדובר בבדיקה שקרובה יותר לתנאי שטח אמיתיים, היא ארוכה יותר וכוללת יותר שינויי מהירות (האצות ובלימות), וליצרני רכב קשה יותר לבצע הכנות מיוחדות לקראת מבחן מדידת הפליטות. באירופה, דגמים חדשים שנרשמו לשיווק החל ב- 1.9.2017, חייבים יהיו להיבדק לפי השיטה החדשה, והחל מ- 1.9.2018 חלה חובה לבדוק כל רכב לפי הליך ה WLTP גם אם הוא משתייך לדגם ממשך.

כתוצאה מכך, ייובאו לישראל כלי רכב בשנת 2018, שנבדקו לפי שתי השיטות (אחת מהן או שתיהן יחד). על מנת לשמור על המוסכמות של עדכון נוסחה אחת לשנתיים, וכן בהתחשבות בכמות הרבה של כלי הרכב שהבדיקות שלהם נעשו עדיין לפי NEDC, במהלך שנת 2018 בישראל תהיה שאיפה להיצמד עד כמה שיותר לנוסחה הישנה. לעומת זאת, בשנת 2019 יש כוונה לבצע מעבר מלא לשיטה החדשה, למעט חריגים כגון – יבוא אישי של רכב משומש.

לפיכך, בשנת 2018 –

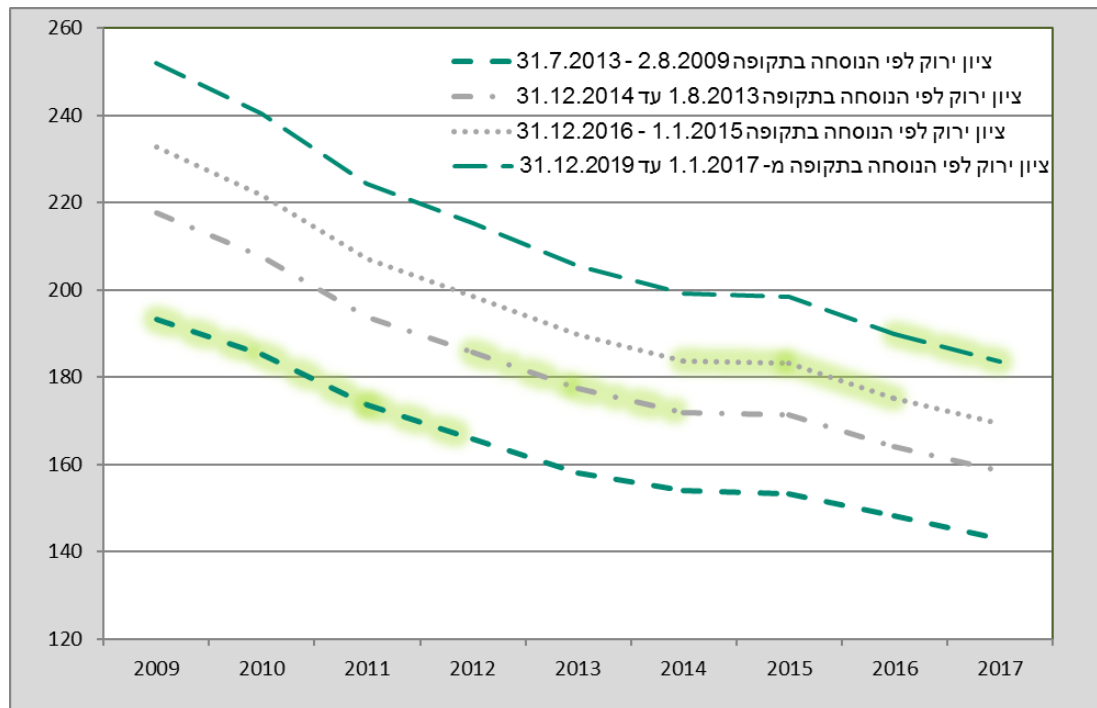
- כלי רכב שחייבים בבדיקה לפי NEDC, ימשיכו לדווח ויחושב להם ציון ירוק לפי הנוסחה הרגילה לעיל;
- כלי הרכב שחייבים בבדיקה לפי WLTP, אך לגביהם ישנם גם נתוני בדיקה בשיטת ה-NEDC, ידווחו לפי שתי השיטות, והחישוב של ציון ירוק יבוסס על נתוני NEDC;

- כלי הרכב שחייבים בבדיקה לפי WLTP ואין באפשרותם לבצע בדיקה לפי NEDC, ידווחו את ערכי הפליטה לפי WLTP, לרבות ערך CO₂ מחושב תואם ה-NEDC. חישוב הציון הירוק יבוצע על ערך CO₂ תואם ה-NEDC, וארבעת המזהמים הנוספים לפי WLTP. מכיוון שמדובר בבדיקה שהיא, בדרך כלל, מחמירה יותר ומביאה לערכי פליטות גבוהים יותר, נקבע כי מציון ירוק שיחושב על-פי נתונים אלה, נקבע כי במהלך שנת 2018 תופחת מהציון הירוק שמבוסס על נתוני WLTP הפחתה קבועה של 35 נקודות.

כאמור, בעבור שנת 2019 תפותח נוסחה עדכנית שתתבסס כבר על ערכי הפליטות לפי WLTP. עד ליום 31.12.2018 תידרש השלמה מלאה של דיווח נתוני הפליטות לפי WLTP.

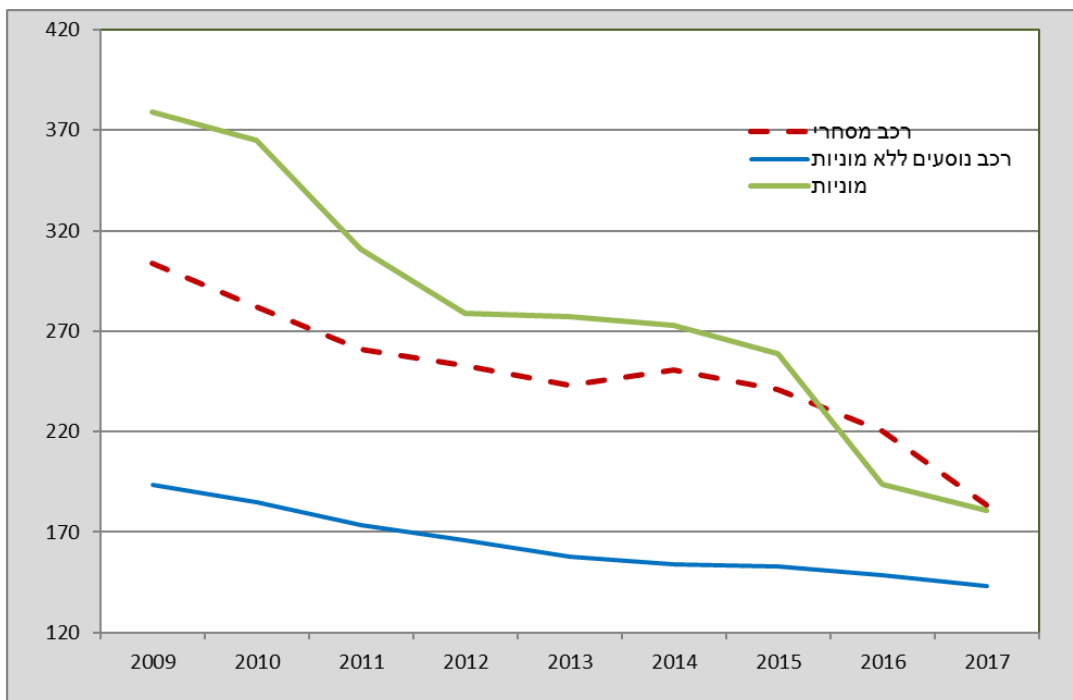
תרשים מס' 6 :

ציון ירוק ממוצע של רכב נוסעים, בשנים 2009 - 2017



מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

תרשים מס' 7:
ציון ירוק ממוצע (מחושב לפי הנוסחה ההתחלתית) של רכב נוסעים, מוניות ורכב מסחרי,
בשנים 2009 - 2017



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

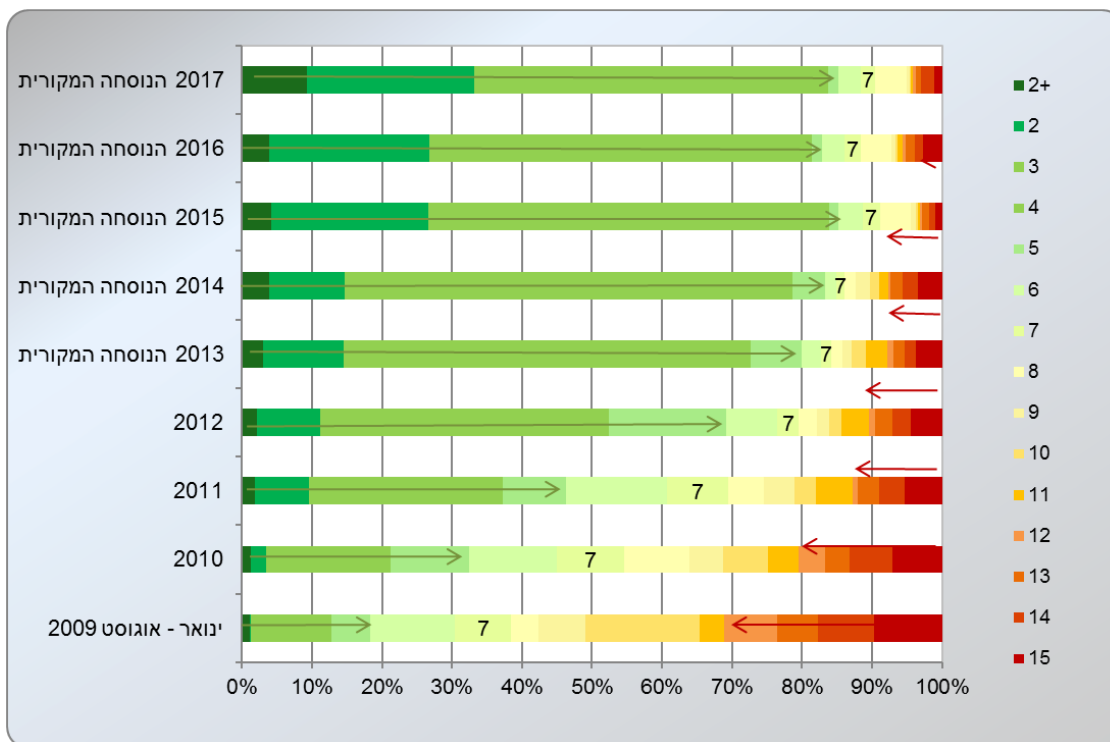
התרשים הבא מראה את השינויים בהרכב היבוא על פני זמן, כאשר לנוחיות המעקב, ההתפלגות לכל השנים שבטווח הבדיקה, נבנתה לפי נוסחת החישוב המקורית. ניתן לראות בבירור לא רק את השינויים המשמעותיים בהרכב היבוא, אלא גם ההוכחה לנחיצות העדכונים בנוסחה – אם לא היו מבוצעים העדכונים, היינו נמצאים עתה במצב בו קרוב ל- 80% מכלי הרכב הם בדרגות זיהום 2-4 ולא בהכרח מכיוון שמדובר ברכב נקי במיוחד, אלא כתוצאה משחיקה בערכים של הנוסחה. עדכוני הנוסחה נבנים כך שכ- 50% מהכלים יהיו בדרגות זיהום שמגיעות עד לטווח 7-8, ובכך תישמר היכולת לתת תמריצי מס לכלי רכב פחות מזהמים, מתוך ההיצע הקיים לאותה עת.

בשנים 2015-2017 השינויים בהרכב היבוא לפי דרגות זיהום היו קטנים יחסית בהשוואה לשנים הראשונות להפעלת הרפורמה. עם זאת, ניכרת העלייה בקטגוריה של כלי רכב בעלי הנעה היברידית (דרגת זיהום שסומנה +2).

עדכון הנוסחה שמתוכנן להיכנס לתוקף ב- 1 באפריל 2019, יתבסס על התפלגות דרגות הזיהום כפי שמחושבות על בסיס נתוני ה-WLTP, ועל ערכי המקדמים בהתאם להמלצת המשרד להגנת הסביבה. בכל מקרה, בשנים הקרובות החל מ- 2019 לא תתאפשר השוואה של דרגות הזיהום במונחים אחידים, מכיוון שלא רק נוסחת החישוב אלא גם נתוני הבסיס לחישוב ישתנו.

תרשים מס' 8 :

התפלגות של כלי רכב שמשקלם עד 3.5 טון (נוסעים+ מסחרי), שיובאו בשנים 2009-2017, לפי דרגות זיהום ע"פ הנוסחה המקורית



מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

במהלך השנים שעברו מאז כניסת הרפורמה, ניכרת ירידה משמעותית ברמת הפליטות הממוצעת לרכב מיובא. רכב נוסעים ממוצע פולט כיום ב- 25% פחות פחמן דו-חמצני (פרמטר זה קשור במישורין לצריכת הדלק), כמו כן, חלה ירידה משמעותית בפליטת הפחמימנים (HC) – 27%, פליטת החלקיקים הנשימים ירדה ב- 50% ופליטת תחמוצות החנקן – ב- 48%. ירידה של 17% הושגה בפליטת הפחמן החד-חמצני.

בתחום הרכב המסחרי, שלרובו מנועי דיזל, הושגה ירידה משמעותית ביותר, 98%, בכמות החלקיקים הנשימים, אם כי בפרמטר זה ייתכן שינוי משמעותי לאחר המעבר לשיטת מדידת הפליטות החדשה. ירידה משמעותית של 82% - חלה גם בפליטה הממוצעת של תחמוצות החנקן, הודות למסננים מתקדמים. פליטת CO₂ ממוצעת ירדה ב- 26% במצטבר. פליטת הפחמימנים ירדה ב- 31%, ופליטת ה-CO ירדה ב- 9% אל מול נתוני 2009.

ככל הנראה, 2017 היא השנה האחרונה בה ניתן לבצע השוואה ארוכת טווח של הפליטות שנמדדו בשיטה אחידה, ובשנה הבאה יהיה מעניין לראות כיצד ישפיע המעבר ל- WLTP על הרמה הנמדדת של הפליטות.

לוח מס' 5 :

שינוי ברמת הפליטות הממוצעת (גרם לקילומטר נסיעה) מכלי רכב שיובאו בשנים 2009-2017

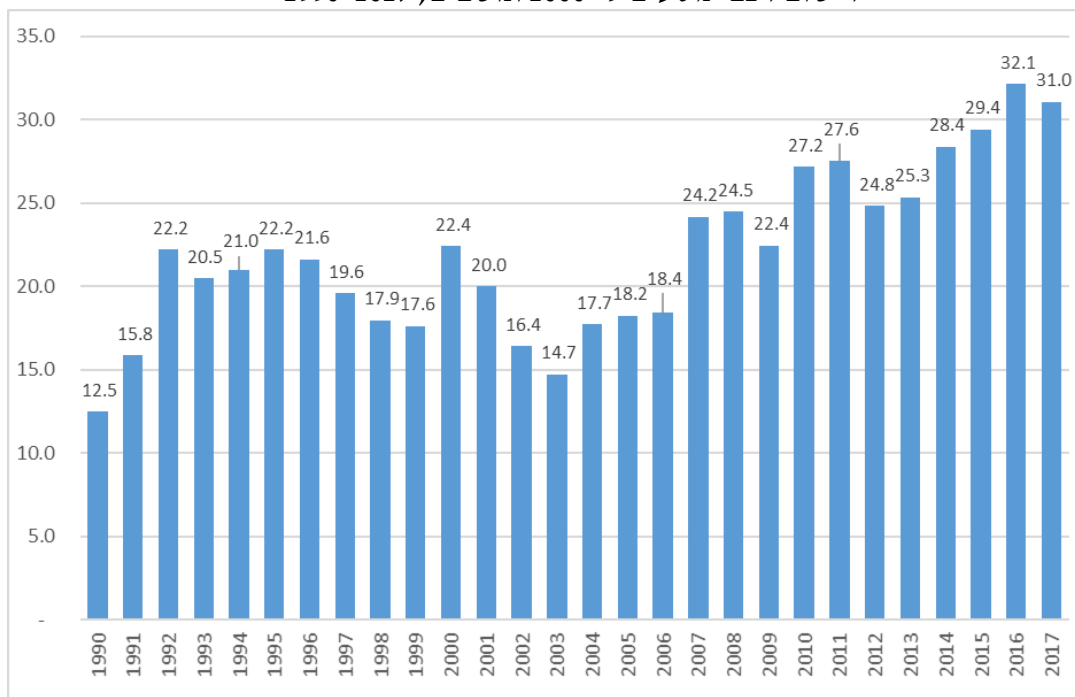
| N1 | | | | | | M1 | | | | | | כמות כלי הרכב | |
|------|------|-------|------|-------|---------------|------|------|-------|------|-------|---------------|---------------|--|
| CO | NOx | PM | HC | CO2 | כמות כלי הרכב | CO | NOx | PM | HC | CO2 | כמות כלי הרכב | | |
| .320 | .206 | .0175 | .043 | 158.8 | 3,569 | .355 | .031 | .0008 | .048 | 175.8 | 172,464 | 2009 | |
| .239 | .185 | .0192 | .034 | 152.0 | 5,108 | .344 | .028 | .0009 | .046 | 169.0 | 212,994 | 2010 | |
| .315 | .136 | .0139 | .035 | 155.8 | 7,213 | .362 | .024 | .0006 | .043 | 158.2 | 219,220 | 2011 | |
| .219 | .160 | .0121 | .032 | 146.1 | 4,131 | .368 | .025 | .0003 | .041 | 150.1 | 202,012 | 2012 | |
| .308 | .159 | .0016 | .057 | 141.0 | 3,508 | .350 | .026 | .0002 | .038 | 142.8 | 209,745 | 2013 | |
| .302 | .157 | .0015 | .058 | 140.9 | 2,473 | .352 | .023 | .0003 | .036 | 139.6 | 239,780 | 2014 | |
| .346 | .147 | .0013 | .054 | 147.4 | 3,665 | .319 | .023 | .0005 | .035 | 139.2 | 253,631 | 2015 | |
| .314 | .081 | .0006 | .041 | 131.9 | 4,737 | .304 | .017 | .0004 | .034 | 136.4 | 282,403 | 2016 | |
| .290 | .038 | .0004 | .029 | 116.8 | 4,072 | .294 | .016 | .0004 | .035 | 131.2 | 279,534 | 2017 | |
| -9% | -82% | -98% | -31% | -26% | | -17% | -48% | -50% | -27% | -25% | שינוי מצטבר | | |

מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

בתרשים הבא ניתן לראות כי למרות ירידה מסוימת לעומת השנה שעברה, מספרכלי הרכב שנרשמו לכל 1000 תושבים ממשיכה במגמה כללית של עליה. אם מגמה זו תישמר בעתיד, הרי שלא פתרונות מתאימים, בעיית הגודש בכבישים תלך ותחריף.

תרשים מס' 9 :

רישום רכבי נוסעים ל- 1000 תושבים, 1990-2017



מקור : נתוני משרד התחבורה, הלמ"ס, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

5. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי

ב-1 אוגוסט 2013 התווסף מרכיב חדש לשיטת הקביעה של מס הקנייה המוטל על יבוא רכב לישראל – תמריצים למערכות בטיחות מתקדמות המסייעות לנהג. במסגרת הרפורמה נקבעה רשימה של מערכות בטיחות מתקדמות הזוכות לתמריצי מס.

בעת מתן התמריצים ניתן דגש על המערכות שיש ביכולתן למנוע תאונה, וזאת להבדיל ממערכות שממזערות את הנזקים מתאונה שקרתה, כגון כריות אוויר. מערכות מונעות תאונה מתחלקות למערכות פסיביות, קרי, מערכות שרק מתריעות על מצב סכנה, אך מי שנוקט פעולה זה הנהג עצמו, ומערכות אקטיביות, קרי, כאלה שיש ביכולתן לא רק להתריע, אלא גם להתערב בנהיגה ובפעולות הרכב (כגון בלימה אוטומטית בעת חירום). לרוב, ניתן להתקין מערכות אקטיביות, רק בהתקנה מקורית במפעל היצרן. בתחילת הרפורמה, מערכות אקטיביות היו קיימות במיעוט קטן של כלי רכב, בעיקר ברכבי יוקרה. כיום מערכות אלה מותקנות במגוון רחב של כלי רכב, כולל כלי רכב "עממיים", ועל כן הן התחילו לקבל תיעדוף בקביעת הניקוד. החל משנת 2020 יינתן ניקוד רק למערכות בהתקנת יצרן, עם דגש על מערכות אקטיביות.

מדינת ישראל הינה בין הצפופות ביותר מבחינת מספר כלי רכב לכל קילומטר כביש, גם אם מתחשבים ברוחב הכבישים. גידול מהיר ברמת המינוע מחד, ופיגור בפיתוח תשתיות להסעה המונית מאידך, מביאים לכך שחלק הולך וגדל מהנסיעות מתבצע בתנאים של גודש. הנסיעות מתארכות והנהגים מאבדים ריכוז, במיוחד בשל ריבוי הגורמים להיסח דעת. במצב זה מערכות הסיוע לנהג מקבלות משנה חשיבות.

כל מערכת בטיחות שנכללת במערכת התמריצים מקבלת ניקוד הנע כיום בין 0.5 ו-2 נקודות. סך הנקודות בגין כל המערכות המותקנות ברכב, בהתאם לנוהל של משרד התחבורה, יקבע את רמת האבזור הבטיחותי של הרכב, וזאת בתנאי שברכב יש לפחות 6 כריות אוויר (4 כריות אוויר ברכב מסחרי).

יצוין כי הניקוד שניתן למערכת התרעה ולמערכת אקטיבית הפועלות על אותו מאפיין דרך (למשל, התרעה על אי שמירת מרחק + בלימה אקטיבית בעת התקרבות מסוכנת לרכב מלפנים) הנו תוספתי, דהיינו הנקודות בעבור שתי הפונקציות יסוכמו יחד ויכללו בניקוד המצטבר. באופן זה, מערכת אקטיבית אשר מתריעה בפני הנהג על סכנה, תקבל עדיפות על פני מערכת שרק מתריעה על הסכנה, אך לא מתערבת בנהיגה לצורך תיקון המצב.

בדומה למיסוי ירוק, גם התחום של מערכות בטיחות עובר שינויים בהתאם למציאות המשתנה. בלוח שלהלן מפורטים העדכונים שבוצעו בעבר והעדכון המתוכנן לשנת 2019. כאמור, בשנים 2019 ו-2020, יבוצע מעבר הדרגתי למערכות אקטיביות, ובשנת 2020 יינתנו תמריצים למערכות בטיחות מובנות בלבד, קרי, לא תאושר יותר התקנה מקומית בידי יבואן הרכב.

החל משנת 2018 מערכות ניטור מרחק והתרעה מפני סטייה מנתיב הפכו לדרישת חובה מבחינת משרד התחבורה, והדבר התאפשר הודות להצלחה רבה בהגדלת שיעורי השימוש במערכות אלה בעקבות תמריצי המס וסימון רמת האבזור הבטיחותי. במקביל, משרד התחבורה הפעיל תכנית תמריצים לבעלי רכב משומש, אשר יכולים לזכות בהנחה משמעותית באגרת הרישוי, שתתפרסעל פני שלוש שנים בתמורה להתקנה של מערכות בטיחות ברכבם ([לפרטים נוספים](#) [מומלץ לעיין באתר](#)).

לוח מס' 6 :

מערכות הבטיחות והניקוד לצורך קביעת רמת האבזור הבטיחותי

| ניקוד מ- 1.1.20 | ניקוד מ- 1.1.19 | ניקוד מ- 1.1.18 | ניקוד מ- 1.2.16 | ניקוד מ- 1.2.15 | ניקוד עד 31.1.15 | אפשרות להתקין מקומית | מערכת |
|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|----------------------------|--|
| 0 | 1 | 1.5 | 2 | 2 | 2 | ✓ | בקרת סטייה מנתיב - התרעה |
| 2 | 1.5 | 1 | | | | | מערכת אקטיבית למניעת סטייה מנתיב |
| - | 1.0 | 1.5 | 2 | 2 | 2 | ✓ | מערכת ניטור מרחק מהרכב מלפנים |
| 2.5 | 1.5 | 1 | 1 | 1 | - | | בלימה אוטומטית בעת חירום |
| 1 | 1 | 1 | 0.5 | 1 | 1 | | מערכת בקרת שיוט אדפטיבית |
| 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ✓ | מערכת זיהוי הולכי רגל |
| 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | - | - | ✓ | זיהוי רכב דו-גלגלי (אופניים ואופנועים/קטנועים) |
| 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | מערכת זיהוי בשטח "מת" |
| 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 1 | 1 | | 7 כריות אוויר ומעלה (6 במסחרי) |
| 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | ✓ | מצלמות רוורס |
| 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | | חיישני חגירת חגורות במושבים קדמיים + אחוריים |
| 0.5 | - | - | 0.5 | 0.5 | - | ✓ | שליטה אוטומטית באורות גבוהים |
| | | | - | - | 1 | | מערכת עזר לבלם |
| - | - | - | - | - | 0.5 | | חיישני לחץ צמיגים |
| 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | - | - | | זיהוי תמרורי תנועה |
| 10.5 | 10.5 | 10.5 | 10.5 | 10.5 | 10.5 | | סה"כ נקודות אפשריות |

מקור : משרד התחבורה, נוהל 03/13 על עדכוני

לוח מס' 7

דרישות לקביעת רמת האבזור הבטיחותי

| סכום הפחתת המס | | כמות נדרשת של כריות אוויר | | ניקוד נדרש | רמת האבזור הבטיחותי |
|----------------|----------------|---------------------------|------|------------|---------------------|
| מ- 1.1.17 | עד 31.12.16 | מסחרי | פרטי | | |
| - | - | 0 | 0 | - | 0 |
| 250 | 500 | 4 | 6 | - | 1 |
| 650 | 900 | 4 | 6 | 2.0 | 2 |
| 1,000 | 1,250 | 4 | 6 | 3.0 | 3 |
| 1,600 | 1,550 | 4 | 6 | 4.0 | 4 |
| 1,850 | 1,800 | 4 | 6 | 5.0 | 5 |
| 2,050 | 2,000 | 4 | 6 | 6.0 | 6 |
| 2,250 | 2,150 | 4 | 6 | 8.0 | 7 |
| 2,400 | 2,250 | 4 | 6 | 10.0 | 8 |

מקור : משרד התחבורה, נוהל 03/13 ; תעריף המכס

הערה : שינוי סכומי הזיכוי מותנה באישור ועדת הכספים של הכנסת.

תמריצי המס השפיעו בצורה משמעותית על דפוסי השימוש במערכות הבטיחות ברכב. לפני הרפורמה, במרבית כלי הרכב לא היו קיימות כלל מערכות בטיחות למניעת תאונות, והם היו מצוידים בכריות אוויר בלבד (תמריצי מס על כריות אוויר היו קיימות עוד טרם הפעלת הרפורמה). כעת, למרבית כלי הרכב רמות אבזור בטיחותי גבוהות, עם מגוון רחב של מערכות למניעת תאונה.

במונחים מספריים, בשנת 2012 לא היו כמעט כלי רכב שהאבזור שלהם אפשר לסווגם לרמות מעבר לרמה 1 (כריות אוויר בלבד), 99.3% מכלי הרכב, היו ברמות אבזור 0-1 בלבד. בשנת 2017 ירד שיעור זה ל- 14.8%, ואילו שיעור כלי הרכב שהגיעו לרמת אבזור 5 ומעלה, עמד על 76.2%

להלן נתונים הנוגעים להתפלגות כלי הרכב לפי דרגות אבזור בטיחותי ונתונים מפורטים אודות קיום מערכות בטיחות בכלי הרכב. בלוח 8 הוצגה ההתפלגות הכללית של רכב נוסעים, ואילו בלוחות 9 ו-10 הוצגו בנפרד ההתפלגויות של מוניות חדשות ושל רכב מסחרי על-פי רמות אבזור, בהתאמה. ניתן לראות שגם בקרב בעלי המוניות, ענף בו החדרת מערכות הבטיחות הייתה קשה במיוחד, (למרות שנהג מונית מבלה שעות ארוכות על בכביש ונדרש לשמור על ערנות בלתי פוסקת, כך שהמערכות הללו יכולות לסייע לו מאד), ישנה מגמה לשיפור ברמות האבזור הבטיחותי.

לוח מס' 8 :

התפלגות כלי הרכב המיובאים (רכב נוסעים) לפי דרגות האבזור הבטיחותי

| רכב נוסעים | | | | | | רמת האבזור הבטיחותי |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------|
| 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | |
| 7.1% | 7.5% | 8.0% | 7.0% | 10.2% | 11.8% | 0 |
| 7.7% | 30.5% | 63.2% | 80.6% | 88.6% | 87.5% | 1 |
| 0.9% | 3.8% | 2.4% | 0.5% | 0.6% | 0.4% | 2 |
| 5.2% | 2.0% | 1.8% | 1.4% | 0.3% | 0.2% | 3 |
| 2.9% | 3.7% | 1.8% | 0.3% | 0.2% | 0.1% | 4 |
| 33.8% | 5.9% | 14.8% | 8.4% | 0.1% | 0.0% | 5 |
| 37.1% | 45.6% | 7.8% | 1.6% | 0.1% | 0.0% | 6 |
| 5.1% | 0.9% | 0.3% | 0.1% | 0.0% | - | 7 |
| 0.2% | 0.0% | 0.0% | - | - | - | 8 |
| 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | סה"כ |
| 275,163 | 275,379 | 247,372 | 233,868 | 204,296 | 196,302 | סה"כ כמות |

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

לוח מס' 9 :

התפלגות מוניות מיובאות לפי דרגות האבזור הבטיחותי

| מוניות | | | | | | רמת האבזור הבטיחותי |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | |
| 24.4% | 23.2% | 12.0% | 16.0% | 32.9% | 47.9% | 0 |
| 31.5% | 49.4% | 45.9% | 59.3% | 63.2% | 52.1% | 1 |
| 4.3% | 1.4% | 2.1% | 1.6% | 3.5% | - | 2 |
| 1.3% | 4.3% | 1.5% | 2.3% | 0.3% | - | 3 |
| 10.6% | 12.6% | 34.5% | 17.4% | - | - | 4 |
| 5.8% | 8.3% | 3.8% | 3.3% | 0.1% | 0.0% | 5 |
| 21.9% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | - | - | 6 |
| 0.1% | 0.7% | 0.1% | - | - | - | 7 |
| 0.1% | - | - | - | - | - | 8 |
| 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | סה"כ |
| 4782 | 5062 | 4758 | 4102 | 3649 | 3735 | סה"כ כמות |

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

לוח מס' 10 :

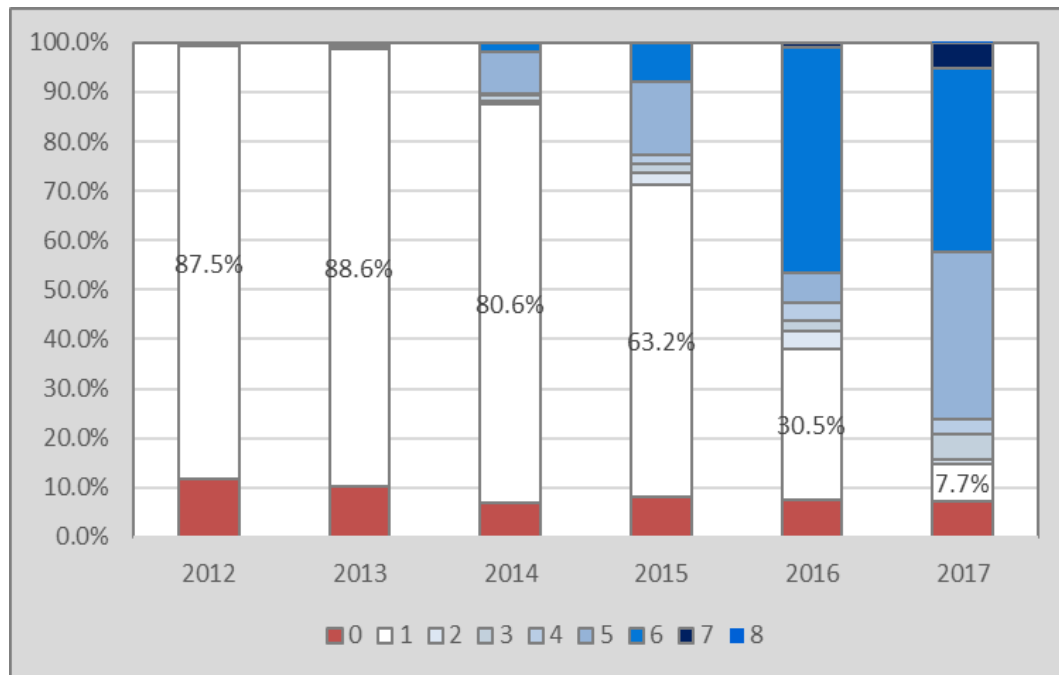
התפלגות כלי הרכב המיובאים (רכב מסחרי) לפי דרגות האבזור הבטיחותי

| רכב מסחרי | | | | | | רמת האבזור הבטיחותי |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | |
| 81.7% | 77.1% | 67.2% | 71.0% | 79.2% | 87.8% | 0 |
| 10.3% | 22.7% | 29.2% | 29.0% | 20.8% | 12.1% | 1 |
| 0.0% | - | - | - | - | - | 2 |
| - | - | 0.0% | - | - | - | 3 |
| 0.1% | 0.1% | 3.3% | - | - | - | 4 |
| 7.9% | 0.0% | 0.2% | 0.0% | - | 0.0% | 5 |
| - | - | 0.1% | - | 0.0% | 0.0% | 6 |
| - | - | 0.0% | - | - | - | 7 |
| - | - | - | - | - | - | 8 |
| 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | |
| 4,098 | 4,762 | 3,696 | 2,604 | 3,511 | 4,128 | סה"כ כמות |

מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

תרשים מס' 10

התפלגות כלי הרכב המיובאים (רכב נוסעים) לפי דרגות האבזור הבטיחותי



מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

רמת האבזור הבטיחותי מהווה מדד "סל" של מערכות בטיחות מתוך רשימת המערכות המזכות. ניתוח שיעורי החדירה ברמה של מערכות בטיחות פרטניות מגלה כי :

- המערכות שהפכו חובה אכן מתקרבות כיום ל- 100% בכלי רכב חדשים, אלה הן מערכות בקרת סטייה מנתיב וניטור מרחק מלפנים, ואילו בשנת 2017 עמד שיעור החדירה שלהן

על 76% ועל- 78.4% בהתאמה. מעניין לציין כי כמחצית מכלי הרכב הגיעו עם מערכות אלה מובנות מהיצרן.

- המערכת לזיהוי הולכי רגל, אשר משיקולי הגברת התחרות לא נכללה בדרישות החובה (כי לא כל הספקים יכולים לספק אותה), הגיעה אף היא לשיעור חדירה גבוה של כ- 60% בשנת 2017 וכ- 85% בתשעה חודשים ראשונים של 2018, זאת מכיוון שברוב המקרים היא מגיעה ביחד עם מערכות החובה.

- מערכת לזיהוי כלי רכב ב"שטח מת" הותקנה בכ- 7% מכלי הרכב שנרשמו לתנועה בשנת 2017, ואילו בשנת 2018 שיעור זה הוכפל בכ- 14%.

- בקרת שיוט אדפטיבית במשך שנים רבות הייתה "שמורה" רק לרכבי יוקרה; מצב זה החל להשתנות בשנת 2017 עם 11.4% מכלי הרכב שאובזרו במערכת זו שמשלבת בטיחות ונוחות לנהג. במהלך בתשעת החודשים הראשונים בשנת 2018, עמד שיעור זה כבר על 29%.

- מצלמות רברס, שלאחרונה אושרו גם בהתקנה מקומית, הותקנו ב- 45% מהכלים ב- 2017, ובכ- 66% מהכלים שנרשמו מתחילת 2018.

- חיישני לחץ צמיגים, שהפכו לחובה במרבית הדגמים, מותקנים בלמעלה מ- 90% מהכלים, שיעור זה יציב מאז 2016.

- גם בשיעורי החדירה של חיישני חגורות בטיחות ישנה יציבות ברמה של 55%-56% מהכלים הנרשמים לתנועה.

- גידול מרשים ביותר נרשם במערכת אקטיבית למניעת התנגשות – בלימה אוטומטית בעת חירום. מאחוזים בודדים בתחילת הרפורמה הגענו ל- 38.5% בשנת 2017 ולקרוב ל- 60% מתחילת 2018. מערכת אקטיבית נוספת – מניעת סטייה מנתיב – לא נכללה בדיווחים בשנים שקדמו ל- 2018, מכיוון שהייתה קיימת רק ברכבי יוקרה. בשנת 2018 (תשעה חודשים ראשונים) הגיע שיעור כלי הרכב שצוידו במערכת חשובה זו לכ- 28%.

- מערכת שליטה באורות גבוהים, המהווה אף היא מערכת אקטיבית שמופעלת אוטומטית על מנת למנוע סינוור נהגים שבאים ממול בשעות החושך, מותקנת היום (תחילת 2018) בכ- 30% מכלי הרכב הנרשמים לתנועה.

- מערכת זיהוי תמרורי תנועה הותקנה בשנת 2017 ב- 55% מהכלים, ומתחילת 2018 עמד שיעור זה על 68%.

משרד התחבורה פרסם פניה ליבואני רכב ובה הזמנה להעלות מערכות בטיחות נוספות שעשויות להימצא ראויות לתמריצים. לפיכך, ייתכנו שינויים בלוחות של הניקוד למערכות השונות.

לוח מס' 11 :

התפלגות כלי רכב שנרשמו בשנים 2012-2018, לפי קיום מערכות בטיחות

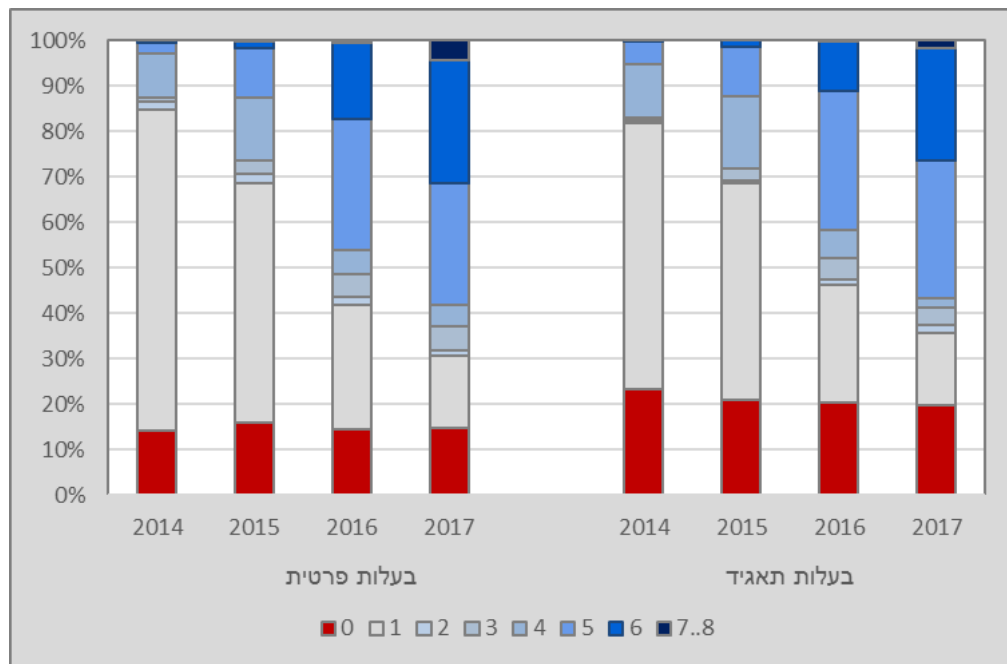
| 1-9 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------------------|
| 226,482 | 285,217 | 288,463 | 250,169 | 235,220 | 204,291 | 196,328 | כמות כלי הרכב שנרשמו |
| 98.9%* | 76.0% | 52.0% | 24.3% | 11.3% | 0.3% | 0.1% | מערכת בקרת סטייה מנתיב |
| 50.2% | 46.1% | 39.2% | 20.8% | 9.4% | 0.0% | 0.0% | מזה: התקנה מקומית |
| 99.0% | 78.4% | 53.8% | 25.2% | 11.2% | 0.8% | 0.5% | מערכת ניטור מרחק מהרכב לפני |
| 45.0% | 43.6% | 39.2% | 20.8% | 9.4% | 0.0% | 0.0% | מזה: התקנה מקומית |
| 13.9% | 6.9% | 3.4% | 2.2% | 1.0% | 0.6% | 0.3% | מערכת זיהוי רכב בשטח "מת" |
| 29.0% | 11.4% | 1.9% | 0.9% | 0.7% | 0.3% | 0.6% | בקרת שיוט אדפטיבית |
| 84.8% | 59.9% | 45.0% | 21.6% | 9.7% | 0.0% | 0.0% | מערכת לזיהוי הולכי רגל |
| 50.3% | 46.0% | 39.2% | 20.8% | 9.4% | 0.0% | 0.0% | מזה: התקנה מקומית |
| 66.1% | 44.8% | 23.2% | 21.5% | 19.7% | 12.1% | 3.9% | מצלמות רב-רס |
| 92.4% | 91.1% | 92.8% | 86.7% | 50.2% | 23.5% | 15.7% | חיישני לחץ צמיגים |
| 55.0% | 56.5% | 54.0% | 47.8% | 46.9% | 36.3% | 25.6% | חיישני חגורות בטיחות |
| 59.5% | 38.5% | 17.7% | 5.9% | 1.2% | | | בלימה אוטומטית בעת חירום |
| 29.8% | 21.0% | 10.3% | 2.9% | 2.2% | | | שליטה חכמה באורות גבוהים |
| 68.2% | 55.2% | 32.4% | 0.8% | 0.1% | | | זיהוי תמרורי תנועה |

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים
הערה: מתוך זה, בכ- 28% מסך כלי הרכב שנרשמו בתקופה זו, הותקנה מערכת אקטיבית למניעת סטייה מנתיב. אין נתון מקביל בנוגע לתקופות קודמות.

מפילוח רכבי נוסעים לפי סוג הבעלים עולה כי רמת האבזור הממוצעת של כלי רכב המוחזקים בידי תאגידים דומה, בממוצע, לזו של כלי רכב שנרכשו על ידי אנשים פרטיים.

תרשים מס' 11 :

התפלגות כלי רכב שנרשמו בשנים 2013-2017, לפי רמות אבזור ובעלות



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

6. רכב היברידי וחשמלי

לאחרונה חל זינוק משמעותי בהיקפי היבוא והרישום לתנועה של רכב היברידי. בשנת 2017 נרשמו לתנועה 28,736 כלי רכב (10.4% מסך כלי הרכב שנרשמו), ובמחצית הראשונה של 2018 נרשמו 25,100 כלי רכב, שהם 15.6% מסה"כ. מדובר בשיעורים גבוהים מאד לאחר שנים של דשדוש ברמה של בין 2% ו 4% מסך הרישום לתנועה. דגמים היברידיים הפכו לשיאני המכירות ב- 2018, זאת בזכות הטבות המס, השינוי בעמדת הציבור כלפי רכב היברידי, וכמובן החיסכון בדלק שמורגש במיוחד בתנאיי נסיעה בפקקי תנועה.

בשנת 2017 הוארכו בשנתיים נוספות ההטבות במס הקניה לרכב היברידי המדורג בדרגת זיהום 2 (מס קניה בשיעור 30%), וכן השיעור המופחת לרכב מסוג פלאג-אין בעל ציון ירוק שאינו עולה על 100 (מס קניה בשיעור 20%). תוקף ההטבות עומד כעת עד סוף שנת 2019, ולאחר מכן צפוי להתחיל תהליך של העלאה מדורגת של שיעור המס ומעבר למיסוי אחיד של כל כלי הרכב ללא קשר לטכנולוגיה שלהם, על סמך מאפייני הזיהום בלבד.

בלוח שלהלן רואים את מגמת ההתפתחות של שוק הרכב ההיברידי בישראל, החל משנת 2004. הגידול במגוון הדגמים, לצד הירידה במחירים הביאו, בסופו של דבר, לשינוי משמעותי בדפוס הצריכה ולעליה משמעותית בהיקפי השימוש ברכב היברידי.

לוח מס' 12 :

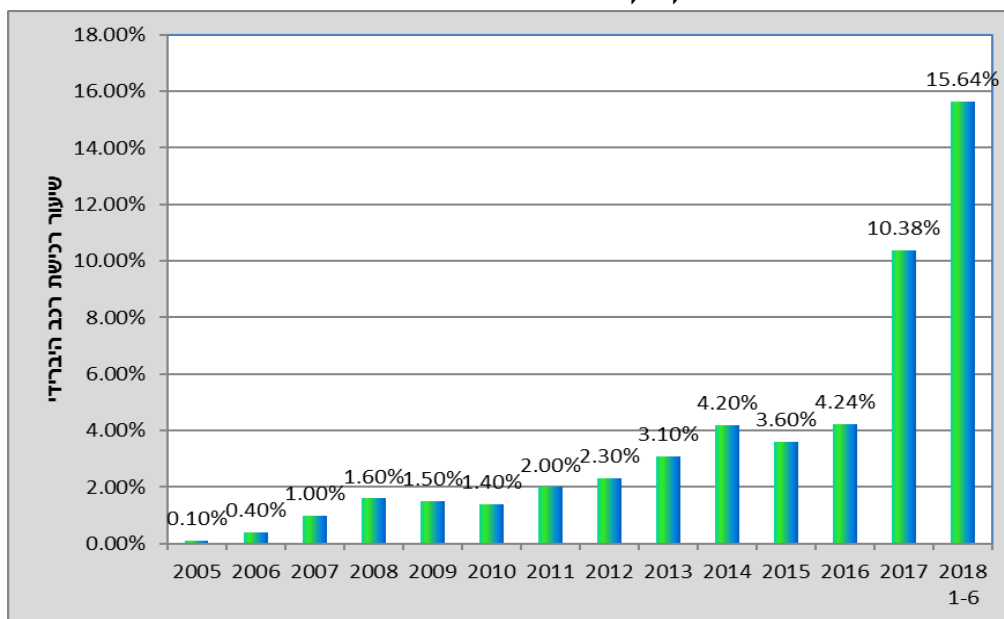
רכב היברידי בישראל בשנים 2004-2017 – דגמים, מחירים, כמויות

| שנה | כמות הדגמים הבסיסיים | כמות כלי הרכב שנרשמו | % מסה"כ רישום רכב נוסעים | מחיר מחירון של הדגם הזול ביותר |
|----------|----------------------|----------------------|--------------------------|--------------------------------|
| 2004 | 2 | 11 | 0.0% | 163,000 |
| 2005 | 1 | 122 | 0.1% | 189,900 |
| 2006 | 2 | 472 | 0.4% | 155,000 |
| 2007 | 3 | 1,695 | 1.0% | 151,000 |
| 2008 | 4 | 2,736 | 1.6% | 146,000 |
| 2009 | 10 | 2,448 | 1.5% | 130,000 |
| 2010 | 10 | 2,887 | 1.4% | 129,990 |
| 2011 | 12 | 4,350 | 2.0% | 116,990 |
| 2012 | 15 | 4,467 | 2.3% | 114,900 |
| 2013 | 16 | 6,251 | 3.1% | 116,900 |
| 2014 | 31 | 9,825 | 4.2% | 117,500 |
| 2015 | 30 | 8,918 | 3.6% | 117,500 |
| 2016 | 37 | 11,812 | 4.24% | 104,000 |
| 2017 | 64 | 28,736 | 10.38% | 104,000 |
| 2018 1-6 | 130 | 25,100 | 15.64% | 105,900 |

מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

תרשים מס' 12 :

שיעור כלי רכב היברידיים מתוך סך כמות רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2005-מחצית 2018

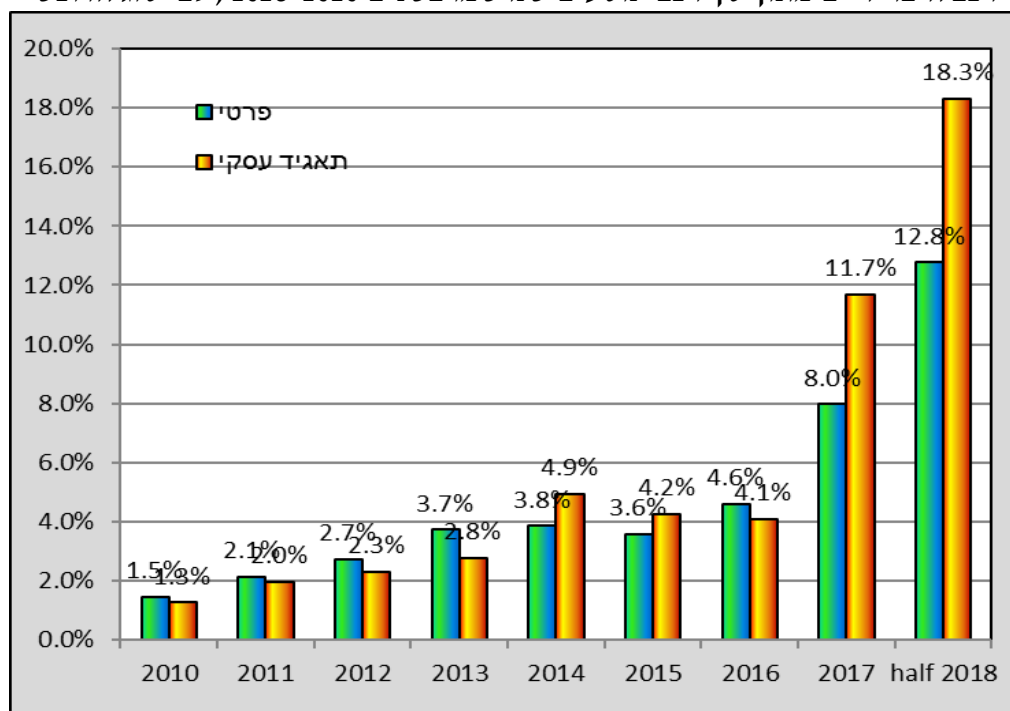


מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

שיעור הרכישות של כלי רכב היברידיים בקרב תאגידיים גבוה במיוחד – 18.3% במחצית שנת 2018, לעומת 12.8% בקרב רוכשי הרכב הפרטיים. ייתכן שהפחתת הזקיפה של שווי שימוש ברכב, המסתכמת ב- 500 ש"ח לחודש לרכב היברידי, נתפסת כהטבה מיוחדת בעיני המשתמשים, למרות שמדובר בפועל בהפחתה של זקיפה המחושבת כאחוז ממחיר המכירון של רכב על מנת לתת ביטוי לחיסכון בעלויות תחזוקה של רכב היברידי.

תרשים מס' 13 :

כלי רכב היברידיים מתוך סך רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2010-2018, לפי סוג הרכוש



מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

ביבוא אישי משקל הרכב ההיברידי (לרבות פלאג-אין) היה מעבר למחצית מסך היבוא האישי. הסבר לתופעה זו הנו, ככל הנראה, בשיעור המס השולי על רכב (לפני ההפחתות) נמוך, שמכביד פחות על מחיר היבוא הגבוה יותר של יבואן אישי. הפרש במחיר היבוא נובע מכך שיבואן אישי, רוכש רכב בחו"ל במחיר קמעוני של סוחר ולא במחיר סיטוני שמקבל יבואן רכב סדיר מהיצרן. ברכב רגיל הפרש זה ממוסה במס שולי של 83%, ואילו בפלאג-אין שיעור זה עומד, כאמור, על 20%.

לאחרונה (מ-10 ביוני 2018) הוטל "מס יוקרה", דהינו מס קניה נוסף (בשיעור עד 20%) על רכב שמחיר המחירון שלו מעל 300 אלף ש"ח, גם על רכב היברידי (כולל פלאג-אין) ורכב חשמלי. רשות המסים ביקשה להטיל "מס יוקרה" במסגרת הוראת חוק קבועה ללא מגבלת זמן, אך ועדת הכספים של הכנסת אישרה את המס הנוסף בשלב זה לתקופה מוגבלת, עד אפריל 2019.

7. פילוח שוק רכישות רכב חדש

רכישות רכב חדש אמנם מהוות מיעוט בקרב עסקאות רכישת רכב בכל שנה, אך הן זוכות לעניין רב מכיוון שזה מה שקובע את מצבת כלי הרכב לשנים קדימה. קיימת משמעות רבה לסוגי הרכב המיובאים למדינה, רמת הבטיחות והפליטות שלהם, וכן פילוח הרכישות בין המגזר העסקי למגזר הפרטי.

בעבר, בשנים 2006-2009, החלק הארי מרכישות רכב חדש בישראל, התבצע בידי תאגידים גדולים, וזאת בשל עיוות במס, לפיו לעובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד היה נזקף שווי שימוש ברכב נמוך בהרבה מהשווי האמתי של ההטבה.

תת מיסוי של רכב צמוד הביא במהרה למצב בו רכב צמוד חדל מלהיות פתרון לאוכלוסיית עובדים מצומצמת, שמתוקף תפקידם מבצעים נסיעות מרובות, לתחליף שכר עם הטבת מס מובנית. מגזרים רבים, גם אלה שכל או רוב הנסיעות בהם הן למטרות פרטיות, התחילו לתת רכב צמוד לעובדים. למעסיק זה השתלם כי סכום מקביל לפרמיית הליסינג נוכה משכר העובד, ואילו מבחינת העובד, שבכל מקרה היה מתנייד ברכב, חלק מהשכר הפך למקלט מס, ובנוסף היה בכך מרכיב לא מבוטל של נוחות וסמל סטטוס.

על כן, בין השנים 2001 – 2006 עלה משקל הרכישות של ציי רכב מכ-33% לכ-60%. מצב זה גרם לבעיות מבניות רבות בשוק, בראש ובראשונה – מצב בו היו שתי רמות של מחירים – מחיר מיוחד ומוזל לציי רכב, לצד מחיר יקר ללקוח פרטי. יבואני רכב ראו בחברות ליסינג ומעסיקים גדולים את מרכז הפעילות שלהם, והתאימו את מבחר הדגמים ואת אופן השיווק להם. הנגישות לרכב חדש הייתה בעיקר דרך המעסיקים, מה שיצר חוסר שוויון בין העובדים, בשני המישורים: פעם אחת, בשל האפליה במחירים בין המגזר התאגידי לבין המגזר הפרטי, ופעם שנייה, בשל האפליה במסים בין מי שמעסיקו העמיד לרשותו רכב צמוד, לבין מי שהיה חייב לממן את רכבו הפרטי מהכנסתו הפנויה, לאחר שהוטל עליה מס מלא.

בשנים 2008-2011 בוצעה רפורמה של העלאה הדרגתית, ב-4 פעימות, לסכומי שווי שימוש הנזקפים לעובד. אין ספק שמאז יישום הרפורמה היתה חזרה הדרגתית למבנה שוק מאוזן יותר, ובו משקל הרכישות של ציי רכב לא עולה על 30-40% וצמצום הפגיעה בלקוחות פרטיים.

חשוב לציין כי כיום נשמעות קריאות להפחתת סכומי הזקיפה של שווי השימוש, ויש בכך סכנה ממשית שכל מה שהושג ברפורמה יימחק, והשוק יחזור למצב המעוות תוך יצירת הטבת מס משמעותית לעשירונים העליונים, כפי שניתן לראות בתרשים שלהלן.

מאז השלמת הרפורמה עלתה רמת התחרות בענף ונוצרו ערוצי שיווק נוספים; בתוך כך, צמצום פעילותן של חברות ליסינג בשוק ה"מסורתי" של ליסינג תפעולי למעסיקים, הביא להתפתחות נרחבת של ליסינג פרטי – מימוני ותפעולי, וכן מכירות של רכב חדש ללקוחות פרטיים. לכן, אם רוצים לבחון את שיעור כלי הרכב החדשים המגיעים ללקוח פרטי, יש לנטרל את הרכישות של חברות ליסינג שמיועדות לליסינג פרטי. לעומת זאת, אם רוצים להסתכל על כוח הקניה היחסי של תאגידים אל מול צרכנים פרטיים, יש להתייחס לשיעור הבסיסי של רכישות התאגידים, לפני ניטרול הליסינג הפרטי כאמור.

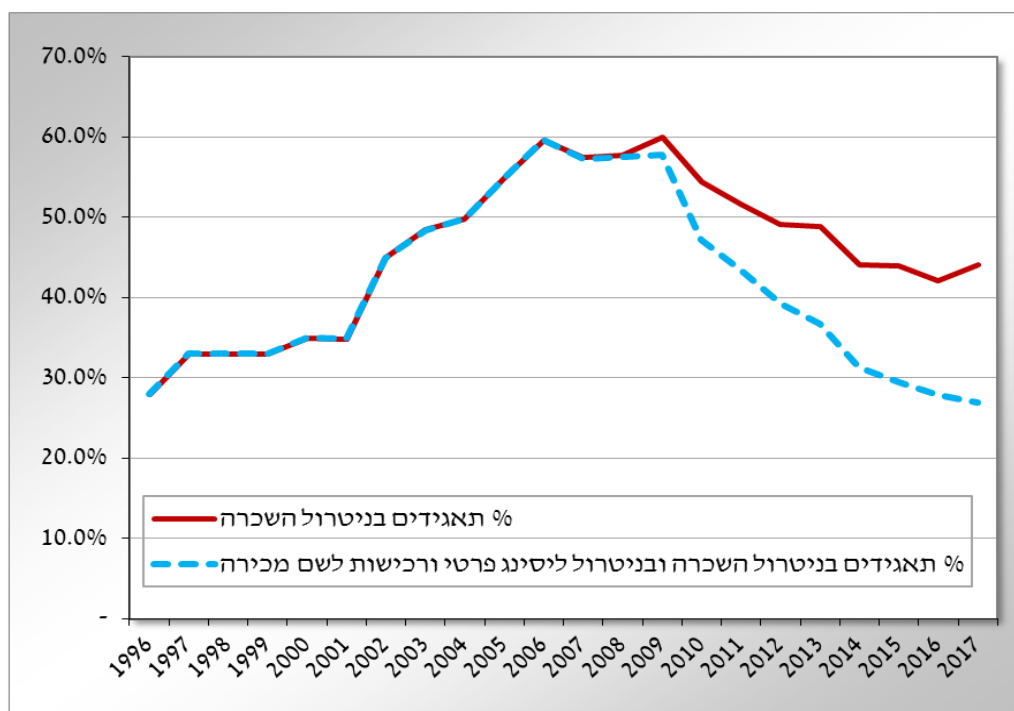
בשנת 2017 המשקל היחסי הכולל של תאגידים בין רוכשי רכב חדש עמד על 44.1% - עליה מתונה ביחס לשנים קודמות. לפיכך, שיעור הרוכשים הפרטיים במישרין עמד ב- 2017 על כ- 56%. בניטרול רכישות שנועדו לשוק הפרטי (בין אם במכירה ישירה או בליסינג תפעולי/מימוני) יורד משקל התאגידים בסך רכישות רכב חדש לכ- 27% בלבד.

משקלן היחסי של חברות הליסינג בתוך סך הרכישות של רכב חדש עמד על כ- 27.3%, דומה מאד לשיעורן בשנת 2016 שעמד אז על 27.5%.

מספר כלי הרכב הצמודים בסוף שנת 2017 מוערך בכ- 307.7 אלף (9.5% מכלי הרכב הפעילים), מתוכם כ- 240.2 אלף כלי רכב (7.4% ממצבת הרכב הכללית) בבעלות חברות ליסינג. ביחס לשנת 2016 מדובר במספר יציב (0.3% גידול) של כלי הרכב הצמודים, אך באופן יחסי מתוך סך מצבת כלי הרכב, שיעורם ירד במקצת. משקלן של חברות ליסינג מתוך כלי הרכב הצמודים עלה.

תרשים מס' 14 :

% רכישות רכב חדש בידי תאגידים (ציי רכב) בשנים 1996-2017



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים
הערה: הנתונים הותאמו למכירת כלי רכב בליסינג פרטי.

לוח מס' 13 :

מצבת כלי רכב לפי סוג בעלות וייעוד, בשנים 2010-2017 (סוף כל שנה)
(רכב נוסעים ורכב מסחרי)

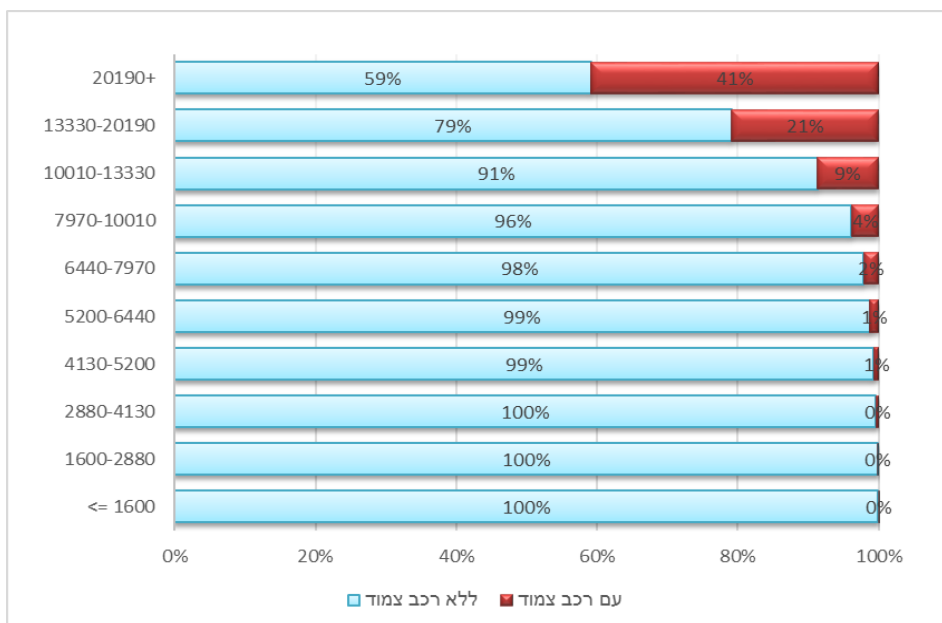
| רכב מאגר | עסקי/ מלכ"ר/ ממשלה | | | בעלות פרטית | סה"כ | כמות מסה"כ % | |
|----------------|--------------------|--------------------|------------------|--------------------|---------------------|--------------|------|
| | השכרה | מזה: חברות לייסינג | כלי רכב צמודים | | | | |
| 70,039 2.8% | 42,313 1.7% | 221,807 8.9% | 317,403 12.7% | 2,072,763 82.8% | 2,502,518 100.0% | כמות מסה"כ % | 2010 |
| 73,453 2.8% | 40,370 1.5% | 207,485 7.9% | 320,455 12.2% | 2,186,459 83.4% | 2,620,737 100.0% | כמות מסה"כ % | 2011 |
| 69,181 2.6% | 37,399 1.4% | 223,023 8.3% | 315,610 11.8% | 2,262,561 84.3% | 2,684,751 100.0% | כמות מסה"כ % | 2012 |
| 69,314 2.5% | 38,950 1.4% | 209,955 7.6% | 313,553 11.3% | 2,352,548 84.8% | 2,774,365 100.0% | כמות מסה"כ % | 2013 |
| 76,549 2.7% | 37,938 1.3% | 213,915 7.4% | 312,751 10.8% | 2,457,019 85.2% | 2,884,257 100.0% | כמות מסה"כ % | 2014 |
| 71,008 2.4% | 35,435 1.2% | 219,017 7.3% | 299,425 10.0% | 2,578,722 86.4% | 2,984,590 100.0% | כמות מסה"כ % | 2015 |
| 72,143 2.3% | 33,742 1.1% | 219,746 7.0% | 306,653 9.8% | 2,706,348 86.8% | 3,118,886 100.0% | כמות מסה"כ % | 2016 |
| 78,129 2.4% | 33,803 1.0% | 240,201 7.4% | 307,663 9.5% | 2,817,288 87.0% | 3,236,883 100.0% | כמות מסה"כ % | 2017 |

מקור : קובץ רכב של משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

ניתוח מצבת העובדים השכירים, מתוך דיווחי המעסיקים בעבור שנת המס 2016, מגלה כי בעשירון העליון כ- 41% מהעובדים קיבלו רכב צמוד, בעשירון התשיעי שיעור מקבלי רכב צמוד היה 21%, ואילו בעשירון השמיני קיבלו רכב צמוד רק 9%. ב- 6 העשירונים התחתונים רק אחוזים בודדים מהעובדים קיבלו רכב צמוד. בקרב קבוצת מקבלי רכב צמוד קרוב ל- 80% משתייכים לעשירוני שכר 9-10.

תרשים מס' 15 :

שיעור העובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד, לפי עשירוני שכר חודשי



8. שוק הרכב המשומש

שוק הרכב החדש מושך את רוב תשומת הלב בתקשורת. כאן אנו מוצאים חידושים מעניינים, קדמה טכנולוגית וכאן גם נקבעים פניו העתידיים של שוק הרכב בכללותו, שהרי כל רכב חדש יהפוך עם הזמן משומש. ועדיין, מרבית העסקאות של העברת בעלות על הרכב הן בתחום של מכירת רכב משומש. פרק זה מתייחס לפילוח עסקאות מכירה ורכישה של רכב נוסעים, כאשר הקונה הוא צרכן פרטי.

בשנת 2017 כ- 22.6% מכלל רכישות הרכב בידי רוכשים פרטיים היו של רכב חדש מהיבואן. כ- 81.2% מהעסקאות נעשו ברכב משומש. בשנים האחרונות ניכרת מגמת עליה במשקלם של כלי רכב חדשים או "צעירים" יחסית. כמו כן, קיימת עליה כללית ברמת הסחירות של כלי הרכב- אם בשנת 2012 רק 16.65% מכלל מצבת כלי הרכב הפעילים עברו ידיים (לידי הצרכן הפרטי), הרי שבשנת 2017 עמד שיעור זה על 19.17%, כלומר כמעט כל רכב חמישי מתוך מצבת כלי הרכב עבר ידיים בשנה האחרונה.

לוח מס' 14 :

רכישות רכב נוסעים בידי רוכשים פרטיים לפי קטגוריית גיל בשנים 2014-2017

| 2014 | | 2015 | | 2016 | | 2017 | | קטגוריה |
|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|-----------------|----------------|
| % מסה"כ | כמות העסקאות | % מסה"כ | כמות העסקאות | % מסה"כ | כמות העסקאות | % מסה"כ | כמות העסקאות | |
| 0.2% | 924 | 0.1% | 789 | 0.2% | 975 | 0.2% | 1,526 | Private Import |
| 22.3% | 117,960 | 22.7% | 126,488 | 24.1% | 143,452 | 22.6% | 140,459 | New Car |
| 8.4% | 44,245 | 8.7% | 48,301 | 9.7% | 58,004 | 10.3% | 63,977 | Used 0-3 |
| 22.7% | 120,118 | 23.4% | 130,233 | 22.1% | 131,626 | 22.4% | 139,128 | Used 3-6 |
| 16.7% | 88,175 | 17.1% | 95,141 | 18.1% | 108,164 | 18.7% | 116,211 | Used 6-10 |
| 17.3% | 91,705 | 15.9% | 88,408 | 14.3% | 85,331 | 15.1% | 93,825 | Used 10-15 |
| 12.5% | 66,264 | 12.1% | 67,580 | 11.5% | 68,569 | 10.5% | 65,190 | Used 15+ |
| 100.0% | 529,391 | 100.0% | 556,940 | 100.0% | 596,121 | 100.0% | 620,316 | סה"כ |

מקור: קובץ רכב של משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

בלוח שלהלן מוצגים מאפיינים נבחרים של כלי רכב שנרכשו במהלך 2017: הכמות הממוצעת של "העברת ידיים", גיל ממוצע, נפח המנוע הממוצע וכן הנסועה הממוצעת בקבוצות בהן הדבר אפשרי. אין רישום קילומטרים ברכב חדש שאינו חייב לעבור מבחן רישוי, לאחרונה.

לוח מס' 15 :

מאפייני רכב נוסעים שנרכשו בידי רוכשים פרטיים לפי קטגוריית גיל בשנת 2017
(נפח מנוע, כמות "העברות ידיים" לפני הרכישה, נסועה מצטברת ממוצעת)

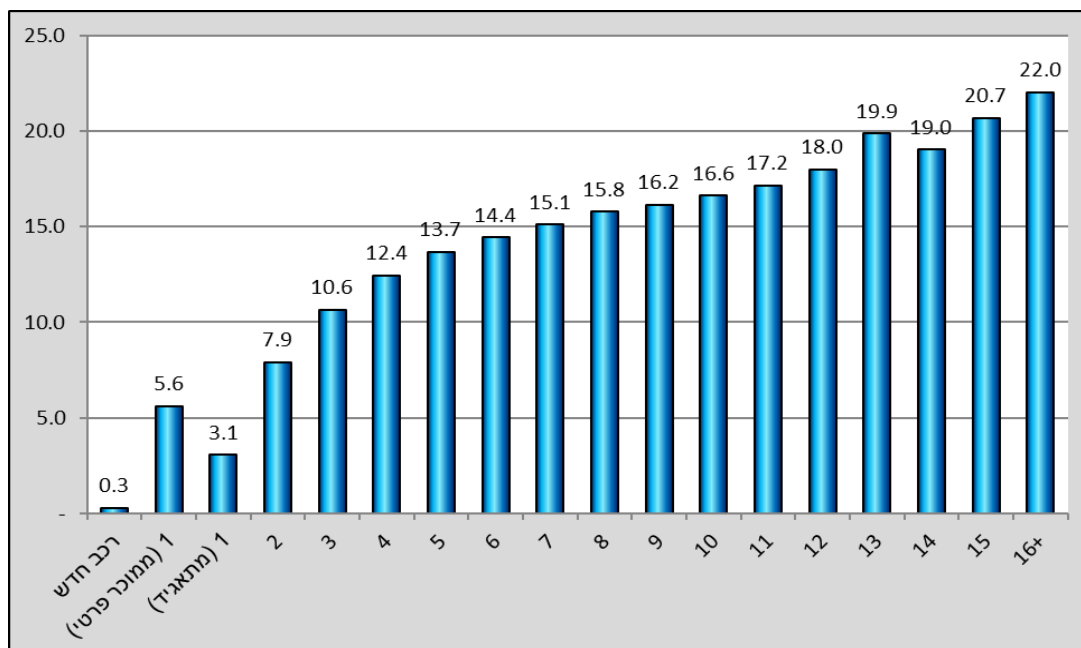
| קטגוריה | כמות | גיל ממוצע, שנים | נפח מנוע ממוצע | "יד" ממוצעת לפני הרכישה | נסועה מצטברת ממוצעת |
|------------------|----------------|-----------------|----------------|-------------------------|---------------------|
| Private Import | 1,526 | 1.2 | 2,785 | - | - |
| New Car | 140,459 | 0.7 | 1,612 | - | - |
| Used 0-3 years | 63,977 | 1.7 | 1,630 | 1.1 | .. |
| Used 3-6 years | 139,128 | 4.4 | 1,598 | 1.3 | 89,084 |
| Used 6-10 years | 116,211 | 8.0 | 1,761 | 2.3 | 145,744 |
| Used 10-15 years | 93,825 | 12.3 | 1,700 | 3.5 | 198,742 |
| Used 15+ years | 65,190 | 18.2 | 1,693 | 4.6 | 229,662 |
| Total | 620,316 | 6.6 | 1,663 | 1.8 | |

* **הערה** : נתוני הנסועה המצטברת בקטגוריה זו מוטים כלפי מעלה מכיוון שבשנה הראשונה הרכב לא חייב לעבור טסט ולכן נתוני הנסועה שלו לא נרשמים
מקור : קובץ רכב של משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

נעשתה גם בדיקה של הגיל הממוצע של כלי רכב בהתאם למספר העברות הידיים לפני המכירה. בעבור רכב שנמכר מיד ראשונה בוצע גם פיצול לפי סוג המוכר – פרטי או תאגיד. בולט ההבדל בתקופת ההחזקה – רכב יד ראשונה בבעלות פרטית נמכר אחרי כ- 5.6 שנים בממוצע, אצל הבעלים הראשון, לעומת זאת, רכב בבעלות תאגיד נמכר לאחר 3.1 שנים בממוצע.

תרשים מס' 16 :

גיל ממוצע של רכב נוסעים שנמכר בשנת 2017 לפי כמות ה"ידיים"



מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

9. מדד מחירי הרכב

בשנת 2017 ובשנת 2018 אנו עדים להמשך מגמת היציבות הנמשכת כבר מספר שנים, ואף מגמת ירידה מסוימת במחירי רכב חדש לצד שחיקה במחירי רכב משומש ביחס לרכב חדש. לצורך בחינת הנושא, נעשה שימוש בנתוני מדד מחירי מכוניות, תוך הפרדתו לשני מרכיבים – מחירי מכוניות חדשות ומחירי מכוניות משומשות². לשם השוואה, נלקחה גם סדרה של מדד המחירים לצרכן – כללי.

בלוח ובתרשים שלהלן הוצגו שלושת מדדי המחירים על בסיס של ינואר 2008 = 100. מהנתונים עולות מספר מסקנות:

- מאז שנת 2009 קיימת יציבות במחירי הרכב החדש ושחיקה מסוימת ביחס למדד המחירים לצרכן, אפילו בסביבת אינפלציה נמוכה;
- הוזלה ריאלית של מכוניות חדשות, ביחס לרמה היחסית של שנת 2008, עמדה על כ- 9.2% בשנת 2017 ו- 9.7% בשנת 2018 (ינואר – יולי);
- מחירי המכוניות המשומשות רשמו ירידות חדות בתקופה הנסקרת – בשנת 2009, ב- 2012 ובשנת 2016, כיום נמשכת מגמת הירידה בקצב מתון יותר אך יציב. נגישות לרכב חדש והפער הגדל בין רמת הנוחות, הבטיחות והחיסכון בדלק, לצד העליה ברמת חיים כללית ומגוון פתרונות מימון לרכישת רכב, גורמים לשחיקה באטרקטיביות של רכב ישן;
- על כן, מחירי המכוניות המשומשות הוזלו באופן משמעותי ביותר ביחס למדד המחירים הכללי לצרכן – בשנת 2018 ירדו מחירי המכוניות המשומשות ב- 33.7% לעומת שנת 2008.

לוח מס' 16:

מדדי מכוניות חדשות ומכוניות ומדד המחירים לצרכן - כללי בשנים 2008-2017

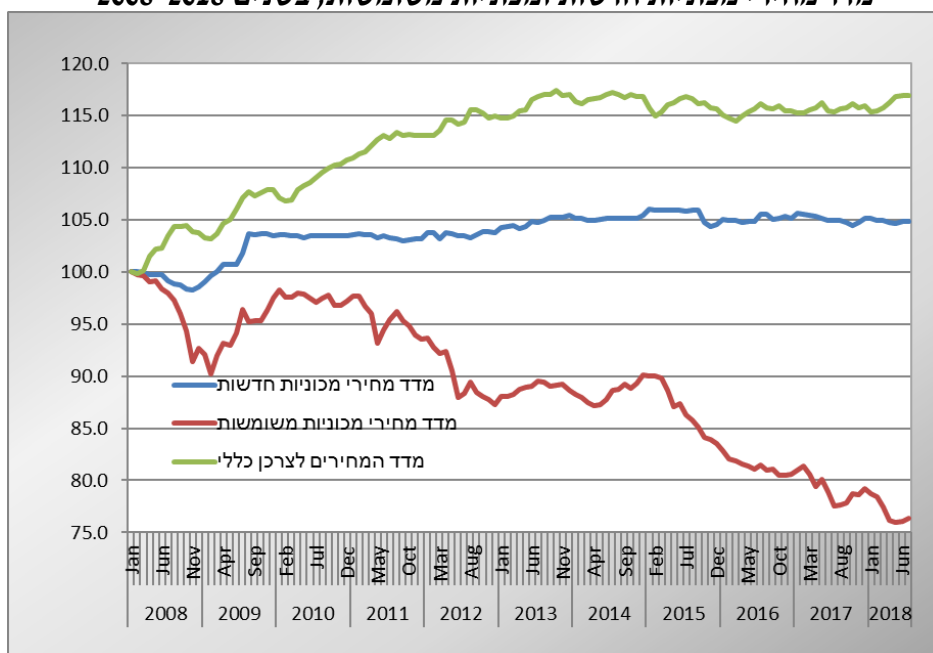
| שנים | מדד המחירים לצרכן - כללי | מדד מחירי מכוניות חדשות | מדד מחירי מכוניות משומשות | הוזלה ריאלית של מחירי המכוניות החדשות ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי | יחסית של רכב משומש ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי | הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס לרכב חדש |
|----------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|--|---|--|
| 2008 | 102.5 | 99.3 | 97.1 | -3.2% | -2.1% | -5.3% |
| 2009 | 105.9 | 101.7 | 94.2 | -4.0% | -7.4% | -11.1% |
| 2010 | 108.8 | 103.4 | 97.5 | -4.9% | -5.7% | -10.4% |
| 2011 | 112.6 | 103.3 | 95.4 | -8.2% | -7.7% | -15.2% |
| 2012 | 114.5 | 103.6 | 89.9 | -9.5% | -13.2% | -21.5% |
| 2013 | 115.4 | 104.4 | 88.5 | -9.5% | -15.2% | -23.3% |
| 2014 | 116.8 | 105.2 | 88.4 | -9.9% | -16.0% | -24.3% |
| 2015 | 116.0 | 105.6 | 86.8 | -9.0% | -17.8% | -25.2% |
| 2016 | 115.4 | 105.1 | 81.3 | -8.9% | -22.6% | -29.5% |
| 2017 | 115.7 | 105.1 | 79.2 | -9.2% | -24.6% | -31.5% |
| 1-7 2018 | 116.2 | 104.9 | 77.0 | -9.7% | -26.6% | -33.7% |

מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, קובץ רכב של משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

² תודה מיוחדת למר בועז בן אהרון מתחום המחירים לצרכן בלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, על עזרתו בהשגת הנתונים. שני מדדי המחירים ששימשו בסקירה אינם מתפרסמים בנפרד אלא משוקללים לתוך מדד כללי של מחירי מכוניות. מחירי רכב משומש המשמשים לחישוב המדד, מבוססים על מחירון יצחק לוי.

תרשים מס' 17 :

מדד מחירי מכוניות חדשות ומכוניות משומשות, בשנים 2008-2018

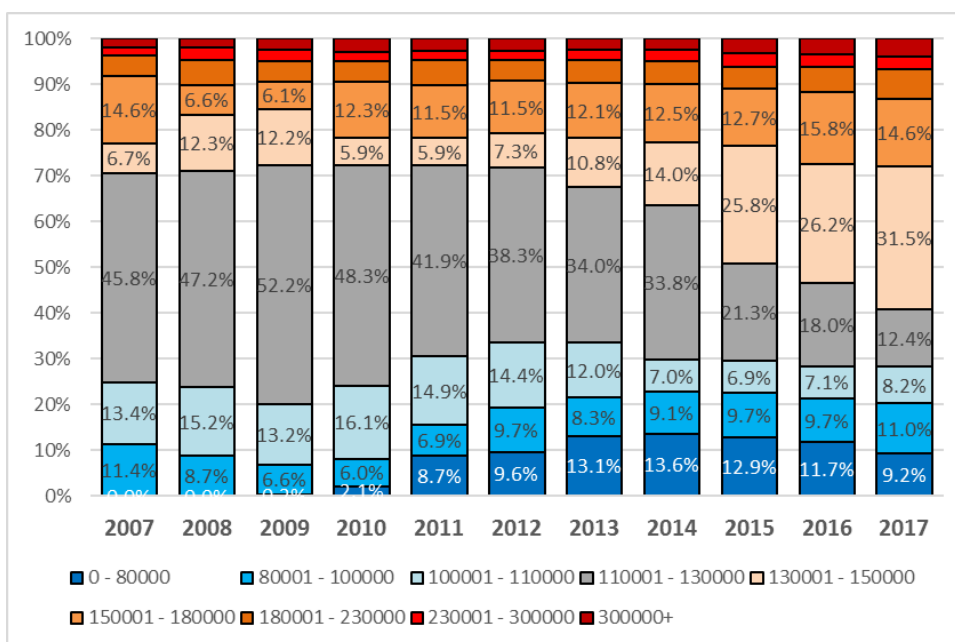


מקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

להלן תרשים המפרט את התפתחותם של מחירי המחירון של רכב חדש לאורך זמן. החל משנת 2010, שנה בה בוצע המעבר לשיטת שווי שימוש הליניארית, החל להיווצר מגוון רחב של כלי רכב בהתאם למחירים. אם קודם לכן מרבית כלי הרכב "הצטופפו" בטווח 110,000 ש"ח עד 130,000 ש"ח, הרי שבשנים לאחר מכן החלו להופיע הן כלי רכב זולים (מיני וסופרמיני) והן כלי רכב יקרים (משפחתיים גדולים).

תרשים מס' 18

התפלגות כלי הרכב החדשים שנרשמו ב- 2007-2017, לפי מחירון



מקור : משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

10. יבוא אישי

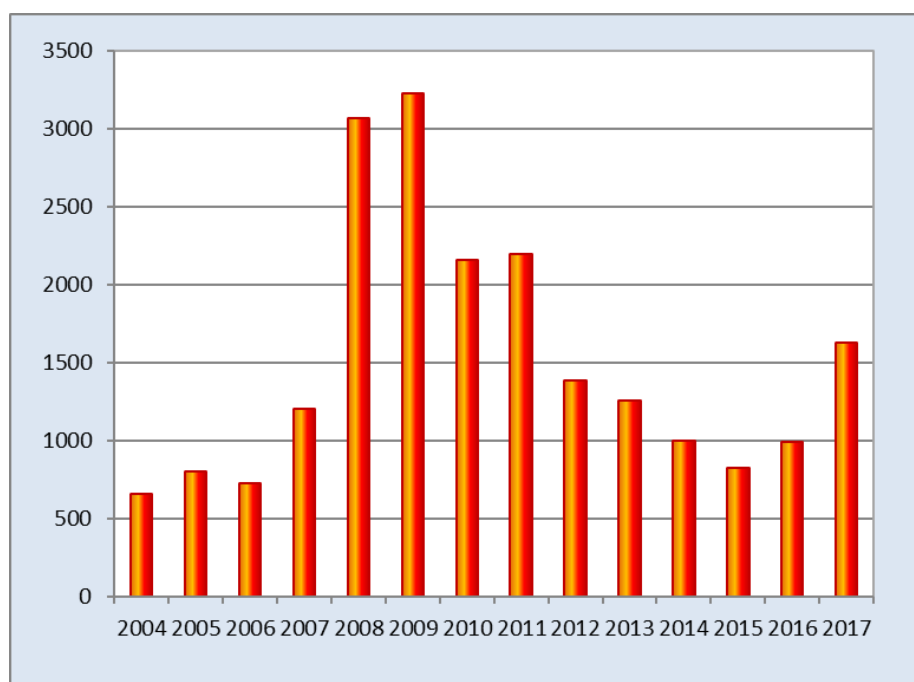
בשנת 2017 חלה עליה משמעותית במספר כלי רכב המיובאים ביבוא אישי, לכדי כ- 1627 כלי רכב. בשנים 2010-2015 הייתה ירידה ביבוא, ככל הנראה, כתוצאה מהגברת הפיקוח של רשויות המכס בכל הנוגע להנמכת המחירים. בשנים האחרונות קיימת מגמת עליה ביבוא אישי, במיוחד בתחום של רכב היברידי נטען (פלאג-אין).

מבחינת הרכב הדגמים, גם בשנת 2017, כמו גם בשנתיים קודמות, הרכב הפופולרי ביותר היה מרצדס לסוגיו, כ- 40% מסך היבוא האישי, לרוב בדגמי הפלאג-אין. למקום השני במספר כלי הרכב הגיעו BMW, 17% מהיבוא האישי – שוב, הודות לקיומו של הדגם ההיברידי הנטען. אחרי המותגים האלה, בהפרש זניח מהם, ניצבו המכוניות מסוג פורשה, פורד (לרוב MUSTANG) ורובר, עם כ- 100 מכוניות לכל סוג.

היבוא האישי מתרכז עדיין, מטבע הדברים, ברכבי יוקרה ורכב מיוחד, אך לאחרונה ניכרת ירידה בנטיה לגייפים כבדים זוללי דלק ומאתגרי חניה. אמנם הפער מול יבוא סדיר עדיין גבוה, כאשר מסתכלים על קבוצות נפח מנוע, אך הוא הצטמצם משמעותית ביחס לעבר. כך, בשנת 2017 ביבוא סדיר קרוב למחצית כלי הרכב היו בעלי נפח מנוע של עד 1500 סמ"ק, ו-95% מהכלים היו בעלי מנוע בנפח של עד 2000 סמ"ק. ביבוא אישי היה משקל כלי הרכב עד 2000 סמ"ק כ- 40%, אך אם ניקח לדוגמה שנת 2012, רק 7% מהכלים ביבוא אישי בשנה זו היו עד 2000 סמ"ק.

תרשים מס' 19 :

כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנים 2004-2017



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

תרשים מס' 20 :
התפלגות כלי הרכב ביבוא אישי וביבוא סדיר לפי קבוצות נפח מנוע, 2017



מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

לוח מס' 17 :

דגמי רכב שכיחים ביבוא אישי בשנת 2017

| מזה: | סה"כ | סה"כ | % היברידי |
|----------|------------|------|-----------|
| MERCEDES | S CLASS | 228 | 80% |
| | E CLASS | 187 | 90% |
| | GL CLASS | 133 | 83% |
| | C CLASS | 70 | 57% |
| | אחר | 18 | 0% |
| | סה"כ | 636 | 79% |
| BMW | X5 | 128 | 97% |
| | 740E/740LE | 34 | 100% |
| | 530E | 29 | 100% |
| | 18 | 28 | 96% |
| | 330E | 19 | 100% |
| | אחר | 39 | 3% |
| | סה"כ | 277 | 84% |
| PORSCHE | CAYENNE | 73 | 97% |
| | PANAMERA | 25 | 92% |
| | אחר | 8 | 0% |
| | סה"כ | 106 | 89% |
| ROVER | | 100 | 0% |
| FORD | MUSTANG | 76 | 0% |
| | EXPLORER | 17 | 0% |
| | אחר | 8 | 0% |
| | סה"כ | 101 | 0% |

| מזה: היברידי | סה"כ | % היברידי | | |
|-----------------|------|-----------|-----------------|--------------|
| - | 44 | 0% | SIENNA | TOYOTA |
| 11 | 12 | 92% | AVALON | |
| 1 | 10 | 10% | HIGHLANDER | |
| 8 | 26 | 31% | אחר | |
| 20 | 92 | 22% | סה"כ | |
| - | 63 | 0% | GRAND CHEROCKEE | JEEP |
| - | 14 | 0% | WRANGLER | |
| - | 4 | 0% | אחר | |
| - | 81 | 0% | סה"כ | |
| - | 31 | 0% | CAMARO | CHEVROLET |
| - | 14 | 0% | CORVETTE | |
| - | 6 | 0% | אחר | |
| - | 51 | 0% | סה"כ | |
| 25 | 34 | 74% | | VOLVO |
| 15 | 138 | 11% | | תוצרים אחרים |
| 889 | 1616 | 55% | | סה"כ |

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

יבוא מקביל

יבוא מקביל (יבוא של דגמים מסוימים בנוסף ליבואן הישיר) קיים בישראל כבר מספר שנים, אך לא הגיע להיקפים משמעותיים. בשנת 2017 נרשמו 1,111 כלי רכב שיובאו בידי יבואנים מקבילים.

11. נסועה שנתית של כלי רכב על סמך נתוני משרד התחבורה

ניתוח נתוני הנסועה, אשר נאספים במכוני הרישוי ומנוהלים במערכות משרד התחבורה החל מ-2010, מאפשר לבצע השוואת נתוני נסועה הן באופן רוחבי בין קטגוריות שונות של רכב ושל סוג הבעלות, והן לבצע מעקב לאורך זמן של השינויים בנסועה.

חישובי הנסועה השנתית על סמך מבחני הרישוי ("טסטסים") שבוצעו במהלך 2017³ (נתוני נסועה חסרים לגבי כלי רכב חדשים (בני שנה) אשר פטורים ממבחן רישוי שנתי. במקרים אלה חושבה הנסועה השנתית הממוצעת לתקופה של שנתיים הראשונות של חיי הרכב), מגלים כי:

- הנסועה הממוצעת של רכב בבעלות פרטית יציבה מאד לאורך זמן. בשנת 2017 רכב בבעלות פרטית נסע בממוצע 14,442 ק"מ – דומה מאד לנתונים בשנים 2015 ו-2016.
- אין הבדלים מהותיים בהיקף הנסועה השנתית לפי דרגת זיהום, למעט רכב היברידי מדרגת זיהום 2 שהנסועה השנתית שלו גבוהה ב-21% מהממוצע בכלי הרכב. הנסועה של רכב היברידי נטען (פלאג-אין) גבוהה ב-60% מהממוצע. הדבר מעיד על כך שקיימת רגישות רבה למחיר הדלק, בפרט גמישות תחלופה גבוהה – קרי, שינוי במחיר דלק לא גורם לשינוי מהותי בהיקף הנסועה, אך מי שאורח חייו מחייב נסיעות רבות, בוחר לעצמו רכב חסכוני בדלק – בין היתר, גם רכב שמונע באמצעות חשמל.

³ נתוני נסועה חסרים לגבי כלי רכב חדשים (בני שנה ולאחרונה גם שנתיים) אשר פטורים ממבחן רישוי שנתי. במקרים אלה חושבה הנסועה השנתית הממוצעת לתקופה של שנתיים הראשונות של חיי הרכב.

- הנסועה הממוצעת של רכב צמוד מסוג רכב נוסעים לא השתנתה אל מול שנה קודמת, ועמדה על 24,200 ק"מ ;
- רכב מסחרי בבעלות פרטית נסע בממוצע 19,355 קילומטרים (ירידה מזערית של 0.65%), ורכב מסחרי בבעלות תאגיד הגיע לנסועה ממוצעת של 30,000 ק"מ לשנה – ירידה של 2.15% ביחס לאשתקד.
- הנסועה הממוצעת של מוניות עלתה בשיעור של 5.36% והסתכמה ב- 73,214 ק"מ ;
- בנייתוח נתוני נסועה רב-שנתיים עולה כי ישנה מגמת ירידה בנסועה מאז שנת 2011, כ- 13.3% במצטבר ברכב נוסעים וכ- 16.9% ברכב מסחרי. הירידה בנסועה עקבית בכל הקטגוריות של סוג רכב ושל סוג בעלות. נראה כי העלייה בעלות אובדן הזמן, הנובעת מגודש תנועה, משפיעה על היקפי הנסועה של כלל הנהגים.

לוח מס' 18 :

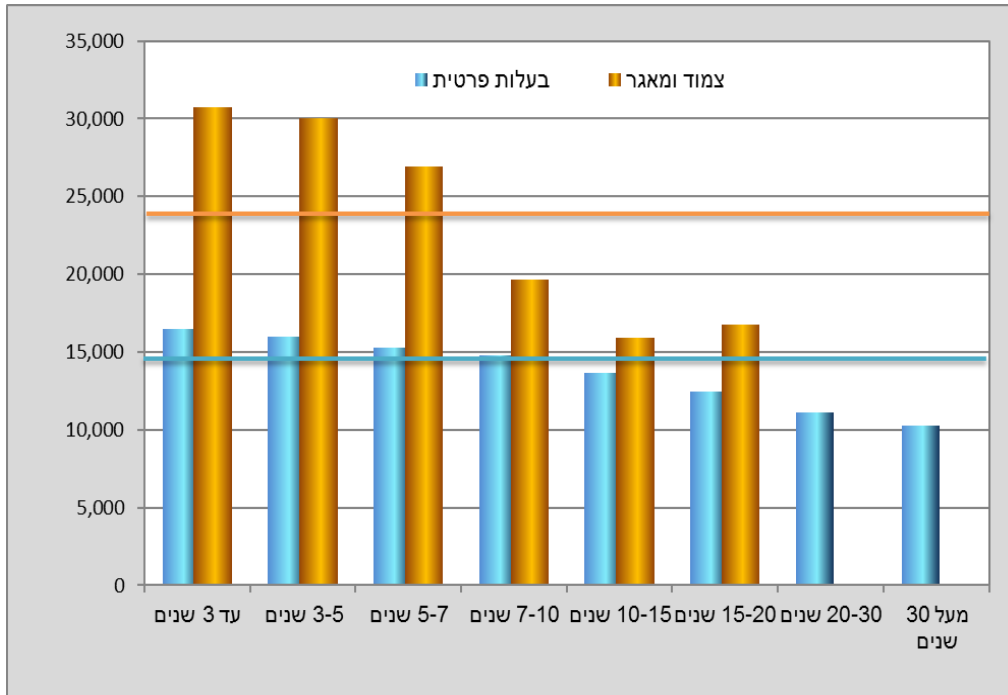
נסועה ממוצעת של כלי רכב בשנת 2017, לפי גיל, סוג ובעלות

| רכב מסחרי | | | רכב נוסעים | | | | | סה"כ |
|-----------|----------|-------------|------------------------------|--------|--------|------------|-------------|-----------------------|
| סה"כ | רכב צמוד | בעלות פרטית | סה"כ (ללא מוניות ורכב השכרה) | מונית | השכרה | צמוד ומאגר | בעלות פרטית | |
| 36,475 | 39,658 | 27,610 | 18,183 | 79,480 | 29,113 | 30,733 | 16,472 | עד 3 שנים |
| 32,907 | 39,161 | 28,158 | 17,089 | 71,906 | 23,736 | 30,055 | 15,958 | 3-5 שנים |
| 27,288 | 31,431 | 25,349 | 15,859 | 65,997 | 18,105 | 26,957 | 15,304 | 5-7 שנים |
| 24,664 | 26,777 | 24,012 | 15,007 | 58,537 | 17,618 | 19,629 | 14,750 | 7-10 שנים |
| 18,574 | 20,484 | 18,384 | 13,758 | | | 15,935 | 13,684 | 10-15 שנים |
| 14,862 | 14,304 | 14,885 | 12,504 | | | 16,731 | 12,485 | 15-20 שנים |
| 13,217 | | 13,361 | 11,124 | | | | 11,123 | 20-30 שנים |
| 15,250 | | | 10,318 | | | | 10,280 | מעל 30 שנים |
| 21,246 | 30,009 | 19,355 | 14,907 | 73,214 | 26,574 | 24,192 | 14,442 | סה"כ |
| 21,450 | 30,667 | 19,482 | 15,004 | 69,489 | 28,021 | 24,216 | 14,477 | נסועה ממוצעת ב 2016 |
| -0.95% | -2.15% | -0.65% | -0.65% | 5.36% | -5.16% | -0.10% | -0.24% | שינוי לעומת שנה קודמת |

מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 21 :

נסועה ממוצעת של רכב נוסעים, לפי גיל ובעלות



מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

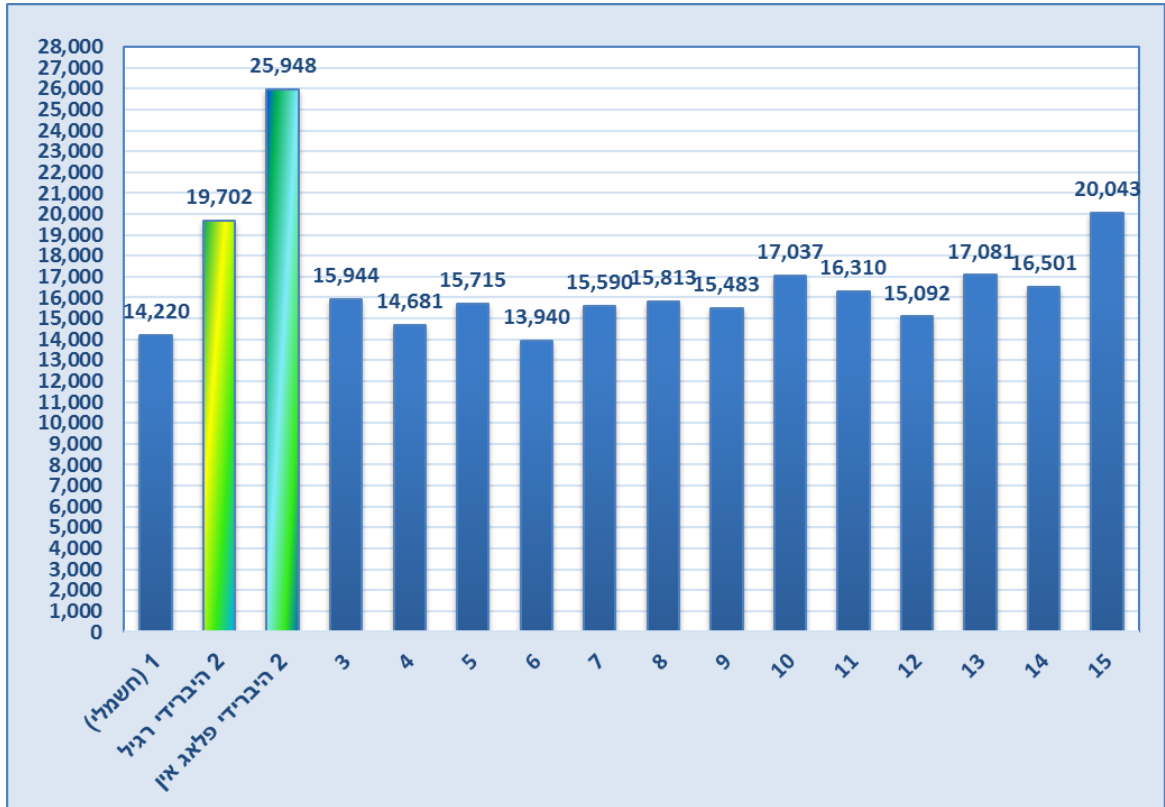
לוח מס' 19 :

נסועה ממוצעת לפי סוג בעלות וסוג רכב, בשנים 2011-2017

| שנים | רכב נוסעים | | | רכב מסחרי | | |
|------------------------|-------------|--------|--------|-------------|----------|--------|
| | בעלות פרטית | צמוד | סה"כ | בעלות פרטית | רכב צמוד | סה"כ |
| 2011 | 15,804 | 27,943 | 17,195 | 22,801 | 34,368 | 25,562 |
| 2012 | 14,498 | 28,566 | 16,872 | 20,665 | 34,488 | 24,508 |
| 2013 | 14,319 | 24,881 | 15,002 | 20,136 | 32,458 | 22,432 |
| 2014 | 14,333 | 24,504 | 14,894 | 20,030 | 32,417 | 22,321 |
| 2015 | 14,376 | 23,414 | 14,796 | 19,852 | 30,661 | 21,694 |
| 2016 | 14,477 | 24,216 | 15,004 | 19,482 | 30,667 | 21,450 |
| 2017 | 14,442 | 24,192 | 14,907 | 19,355 | 30,009 | 21,246 |
| % שינוי מצבר 2017-2011 | -8.6% | -13.4% | -13.3% | -15.1% | -12.7% | -16.9% |

מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

נסועה ממוצעת של רכב נוסעים על-פי מבחני רישוי בשנת 2017, לפי דרגת זיהום



מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

12. רכב דו-גלגלי

ריבוי הפקקים והמצוקה שנובעת מכך הביאה לעניין ציבורי רב כלפי רכב דו-גלגלי, בין אם מצד אלה שרואים בו פתרון תחבורתי אישי ובין אלה שממשיכים לנסוע ברכב אך מצפים שמעבר של נהגים אחרים לרכב דו-גלגלי יפחית את הגודש בכבישים. לצערנו, צמצום הגודש עלול לגבות את המחיר בשל מעורבות גבוהה יותר של רוכבי רכב דו-גלגלי בתאונות, והסטטיסטיקה של הנפגעים מדברת בעד עצמה.

במיסוי רכב דו-גלגלי בוצעו לאחרונה שתי רפורמות חשובות שעשויות, עם הזמן, לשנות את פני הענף בדומה לשינויים שחלו בתחום של רכב קל.

בחודש אוגוסט 2015 שונתה שיטת המיסוי על כלי רכב דו-גלגליים. לפני השינוי, הוטלו שני שיעורי מס בסיסיים : 72% על אופנועים ו- 40% על קטנועים וכלים עד 125 סמ"ק. במסגרת הרפורמה, אשר מופעלת כעת מתוקף הוראת שעה עד 31.12.2021 (בכפוף לאישור ועדת הכספים), בוצעו השינויים הבאים :

- בוטלה האבחנה בין קטנוע לאופנוע – לאור שחיקת הפערים בין הכלים השונים וגידול במגוון הקטנועים ובשימושיות שלהם ;
- כל כלי הרכב הדו-גלגליים חולקו לקטגוריות של נפח מנוע והספק מנוע, כאשר שיעור המס עולה, ככל שמדובר בכלי רכב דו גלגליים, בעלי מנוע גדול ועוצמתי יותר ;
- שיעורי המס נקבעו בקטגוריות של 40%, 50%, 60% ו- 70%. בשלב מאוחר יותר נקבע, גם במסגרת הוראת שעה, שיעור מס 25% על כלי רכב דו גלגליים מקטגוריה L1 בעלי נפח מנוע עד 125 סמ"ק והספק עד 11 קילוואט, זאת לתקופה קצובה על מנת לבחון

את ההשפעה על רכישות כלים קטנים אלה כפתרון תחבורתי עירוני שעשוי לצמצם את בעיית הגודש.

- נקבעה הפחתה עד סכום של 3000 ש"ח לכלים תלת-גלגליים או עד מחצית סכום מס הקניה. כלים תלת-גלגליים מאופיינים ביציבות משופרת ביחס לכלים דו-גלגליים ובהפחתה ניכרת בתאונות העצמיות;
- נקבעו סכומי הפחתה למערכת ABS בהתאם לשיעורי המס החדשים.
לפיכך, שיעורי המס על אופנועים וקטנועים כיום הם כדלקמן:

לוח מס' 20

שיעורי מס קניה החלים על כלים דו-גלגליים, לפי קבוצות הספק ונפח מנוע

| קבוצות הספק מנוע/ קבוצות נפח מנוע | | אינו עולה על 11 קילוואט | אינו עולה על 25 קילוואט | עולה על 25 קילוואט ואינו עולה על 35 קילוואט | עולה על 35 קילוואט ואינו עולה על 75 קילוואט | עולה על 75 קילוואט ואינו עולה על 100 קילוואט |
|-----------------------------------|--|-------------------------|-------------------------|---|---|--|
| אינו עולה על 125 סמ"ק | | 25% | 40% | 50% | 60% | 70% |
| אינו עולה על 500 סמ"ק | | 40% | 40% | 50% | 60% | 70% |
| מ- 501 ועד 800 סמ"ק | | 50% | 50% | 50% | 60% | 70% |
| מעל 800 סמ"ק | | 70% | 70% | 70% | 70% | 70% |

מקור: רשות המסים בישראל

ב- 2 בספטמבר 2018 נכנסה לתוקף רפורמה נוספת שמעניקה תמריצי מס למערכות בטיחות ברכב דו-גלגלי. בשיתוף עם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, נקבעה רשימה של חמש מערכות שעשויות למנוע תאונה בעת הרכיבה על רכב דו-גלגלי. כמו כן, כלי רכב תלת-גלגליים הצטרפו ללוח התמריצים, בו נקבעו סכומי הפחתות מס הקניה לפי שיעורי המס החלים על הכלי. זאת מכיוון שהתמריצים לרכב תלת-גלגלי ניתנים מכוח היותם בטיחותיים יותר, הגם שיש בהם גם מרכיב של נוחות למשתמש.

מערכת ABS כלולה עדיין במערכות שזוכות לתמריצים, למרות שהיא הפכה לחובה בכלים בינוניים וגדולים (L2 ו-L3). בכלים הקטנים ניתן להסתפק במערכת שנחשבת יעילה פחות ממערכת ABS אך היא זולה יותר ומאפשרת ליצרן ולמשווק להישאר בתחום המחירים שתואם לאוכלוסיית היעד שלהם. ביטול מידי של ההפחתה עלול היה להביא לפגיעה בענף ולעליית מחירים, לכן נקבע מתווה מדורג של שלוש פעימות, שיבטל בהדרגה את ההטבה במערכות חובה.

עוד נקבע, כי סכום ההפחתות בגין מערכות הבטיחות המצויות ברכב דו-גלגלי, לא יעלה על מחצית סכום מס הקניה החל לפני ההפחתות.

להלן הסבר קצר על המערכות שנקבעו להן תמריצים, וכן סכומי התמריצים שנקבעו לפעימה הראשונה, שתימשך עד 30.06.2020:

לוח מס' 21

מערכות בטיחות ברכב דו-גלגלי שנקבעו להן תמריצי מס

| מערכת | תיאור קצר של פעולת המערכת |
|--------------------------|---|
| ABS | שיפור יעילות הבלימה באמצעות מניעת מצב של בלם תפוס בבלימת פתע |
| בקרת יציבות | מתערבת בפעולת האופנוע ומייצבת את הגלגלים אחד אחרי השני |
| מערכת בלימה משולבת (CBS) | חלוקת כוח הבלימה בין הגלגלים הקדמי והאחורי ליצירת בלימה יציבה ויעילה |
| משכך היגוי | ייצוב הכידון בעת האצה |
| בקרת משיכה והחלקה | מערכת שמונעת החלקה של גלגל מוביל בעת האצה |
| מצב רגישות מצערת | מערכת המאפשרת לברור בין מפות ניהול מנוע לצורך התאמת תגובת המצערת לתנאי אחיזה ירודים |
| תלת גלגלי | שני גלגלים מקדימה משפרים את האחיזה בכביש ומונעים התהפכויות |

לוח מס' 22

הפחתות במס קניה בגין מערכות בטיחות בכלים דו-גלגליים, לפי שיעור מס קניה

פעימה ראשונה, בתוקף עד 30.06.2020

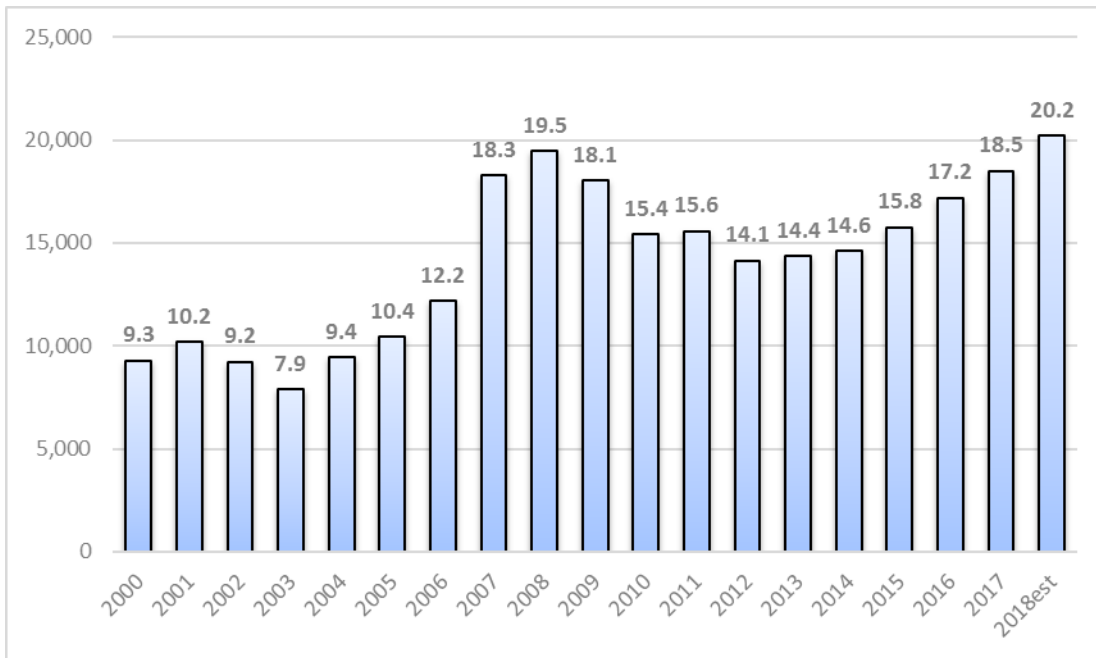
| שיעור מס קניה | מערכת ABS | בקרת יציבות | מערכת בלימה משולבת | משכך היגוי | בקרת משיכה והחלקה | רכב תלת גלגלי |
|---------------|-----------|-------------|--------------------|------------|-------------------|---------------|
| 25% | 610 | 220 | 150 | 220 | 500 | 1,700 |
| 40% | 610 | 310 | 310 | 310 | 650 | 2,400 |
| 50% | 610 | 400 | 400 | 400 | 800 | 2,700 |
| 60% | 610 | 500 | 500 | 500 | 970 | 3,000 |
| 70% | 610 | 600 | 600 | 600 | 1,130 | 3,000 |

מקור: רשות המסים בישראל

היקף היבוא של כלים דו-גלגליים נמצא במגמת עליה. מכ- 14 אלף כלים לשנה לכדי קרוב ל- 20 אלף כלי רכב. מדובר, למעשה, בחזרה להיקפי היבוא הגבוהים שהיו בשנים 2007-2009 (אז היה מדובר בהפחתה מדורגת של שיעורי מס קניה על אופנועים, מ- 95% ל- 72%).

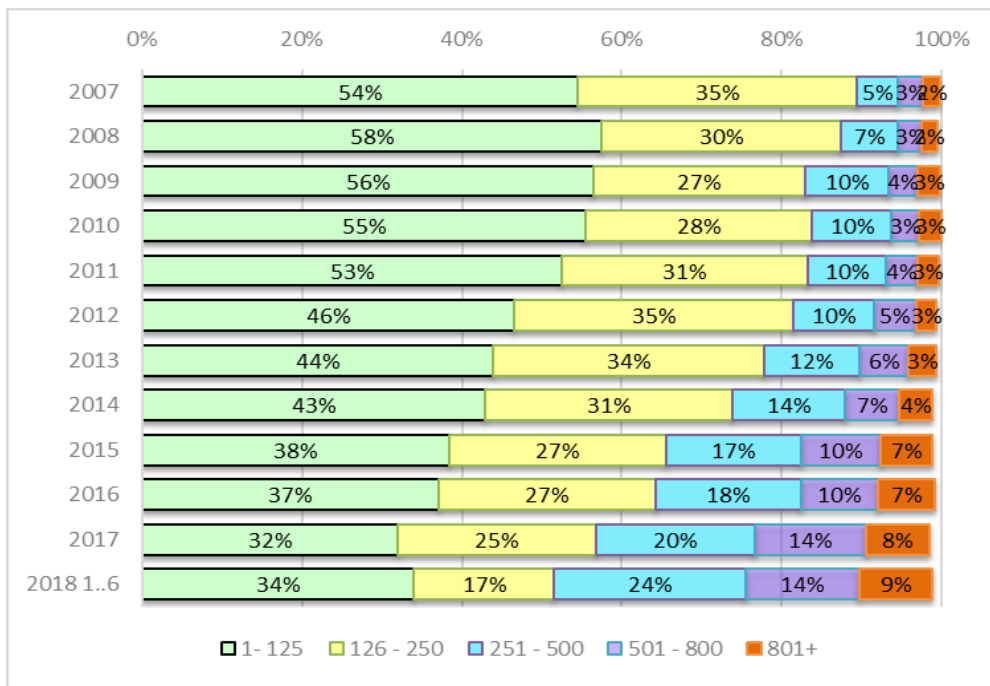
יצוין כי בעקבות הרפורמה חל שינוי לא רק בכמות היבוא אלא גם בהרכבו – עלה משמעותית משקלם של כלי רכב דו-גלגליים גדולים יחסית, בעלי נפח מנוע 250 סמ"ק ומעלה.

תרשים מס' 23
 רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, 2000-2018



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 24
 רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, לפי קבוצות נפח מנוע, 2007-2017



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

13. כלי רכב שיצאו מכלל שימוש

בפרק זה נבחנו הסיבות שבגינן ירדו מהכביש כלי רכב במהלך שנת 2017. לשם כך, נלקחו כלי רכב ללא קוד ביטול כלשהו בתחילת 2017, ובתחילת 2018 היה רשום ברישיון הרכב שלהם קוד ביטול כלשהו. משרד התחבורה מגדיר מספר קודי ביטול, שניתן לשייכם לקטגוריות הבאות: בלאי, תאונה, כשל טכני/ בטיחותי, או יצוא (כולל לרשי"פ). קודי ביטול זמניים הם הפקדה זמנית של רישיון הרכב לתקופה של שהיית הרכב במגרש למכירת מכוניות משומשות או השבתה זמנית (למשל, לזמן שהיה בחו"ל של בעלי הרכב).

במהלך 2017 נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 13.2 אלף אופנועים, המהווים 5.8% מכלל הכלים בתחילת השנה. ברכבי נוסעים נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 129.5 אלף כלים, 4.3% מהמזבחה הכללית. במוניות שיעור זה נמוך יותר, כ- 3.7% (811 כלים), זאת מכיוון שרוב המוניות נמכרות לשימוש פרטי, לפני שהבלאי שלהן הופך למכשול לעבודה סדירה – מכאן הכמות הגדולה של מוניות שנמצאות בהפקדה (3680 מוניות). ברכב מסחרי כ- 10,300 כלי רכב רשמו ביטול ברישיונם, וזה כ- 8% מהכמות הכוללת שלהם. במשאיות כ- 2.3 אלף כלים יצאו מכלל שימוש, כ- 6.1% ממצבת המשאיות לתחילת 2017. ברוב סוגי כלי הרכב הסיבה הרווחת לביטול ברישיון היא התיישנות, למעט מוניות בהם הסיבה הרווחת בקודי ביטול קבועים היא תאונה (אובדן גמור).

לוח מס' 23

כלי רכב שנרשם להם קוד ביטול הרישיון במהלך 2017, לפי סוג הרכב וקבוצת קוד ביטול

| סה"כ | אופנוע | רכב נוסעים | מונית | מסחרי | משאית | אוטובוס | סה"כ |
|----------------------------------|--------|------------|-------|--------|--------|---------|---------|
| ליקוי בטיחותי או כשל במבחן השנתי | 510 | 3,353 | 34 | 412 | 1,137 | 139 | 6,010 |
| תאונה | 1,545 | 30,921 | 684 | 970 | 1,558 | 290 | 36,154 |
| התיישנות / פירוק | 11,131 | 95,112 | 15 | 8,916 | 12,558 | 1,267 | 129,838 |
| יצוא (כולל רשי"פ) | 74 | 78 | | | 1,786 | 596 | 2,731 |
| סה"כ לא כולל הפקדה | 13,186 | 129,463 | 811 | 10,298 | 17,039 | 2,292 | 174,736 |
| % ממצבת כלי רכב פעילים | 5.8% | 4.3% | 3.7% | 8.0% | 5.8% | 6.1% | 4.4% |
| הפקדה | 3,398 | 48,011 | 3,680 | 2,191 | 4,902 | 347 | 63,615 |
| סה"כ כולל הפקדה | 16,587 | 177,474 | 4,491 | 12,490 | 21,941 | 2,639 | 238,351 |

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

בלוח להלן מוצג גיל ממוצע של רכב לפי סוג הרכב וקבוצת קודי ביטול. כצפוי, הגיל ה"צעיר" ביותר מאפיין את כלי הרכב שהושבתו עקב תאונה (אובדן גמור), כ- 5.5 שנים אצל אופנועים ומוניות וכ- 9-10 שנים בסוגי רכב אחרים. השבתה עקב התיישנות מתרחשת במוצע סביב גיל 18-20, למעט מוניות שמגיעות להתיישנות כבר בגיל 9 שנים במוצע (וכאמור, לרוב נמכרות הרבה לפני כן).

לוח מס' 24

גיל הרכב שיצא מכלל שימוש, לפי סוג וסיבת ביטול

| אופנוע | רכב נוסעים | מונית | מסחרי | משאית | אוטובוס |
|----------------------------------|------------|-------|-------|-------|---------|
| ליקוי בטיחותי או כשל במבחן השנתי | 8.0 | 14.0 | 5.8 | 13.4 | 12.8 |
| תאונה | 5.5 | 10.2 | 5.6 | 10.8 | 8.7 |
| התיישנות / פירוק | 19.9 | 20.6 | 9.1 | 20.8 | 18.5 |
| סה"כ לא כולל הפקדה | 15.9 | 17.9 | 5.5 | 19.6 | 15.4 |

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

14. פילוח רכב נוסעים לפי כמות הספרות במספר רישוי

לא מזמן השלים משרד התחבורה (וכן כל הגורמים המעורבים במשק, כגון: המעסיקים, החניונים, כבישי האגרה, מוסדות ממשלה אחרים וכד'), היערכות למתן לוחיות רישוי עם מספר זיהוי בן 8 ספרות. בדקנו כמה מתוך כלי הרכב נושאים כבר לוחית זיהוי עם 8 ספרות. להלן ההתפלגות של מספר הספרות במספר רישוי של כלי רכב פעילים נכון לסוף שנת 2017. 3% מכלי רכב מסוג רכב נוסעים ופחות ממחצית אחוז מכלי רכב מסחריים היו בעלי לוחית רישוי בת 8 ספרות.

כמובן, מכיוון שכלי רכב חדשים מקבלים לוחית רישוי עם 8 ספרות, ואין שימוש "חוזר" במספרים ישנים גם אם הרכב נושא המספר הושבת (ללא הגבלת זמן), הרי ששיעור כלי הרכב עם 8 ספרות גדל במהרה. בדיקה דומה ביולי 2018 מגלה כי כ- 7.5% מרכבי נוסעים וכ- 2% מרכב מסחרי היו בעלי לוחית רישוי עם 8 ספרות.

לוח מס' 25

התפלגות כלי הרכב הפעילים בסוף שנת 2017, לפי סוג הרכב וכמות ספרות במספר הרישוי

| ספרות | רכב נוסעים | רכב מסחרי | % מסה"כ רכב נוסעים | % מסה"כ רכב נוסעים |
|-----------|------------|-----------|--------------------|--------------------|
| ספרות 4-6 | 3,967 | 85 | 0.1% | 0.1% |
| ספרות 7 | 3,019,231 | 119,935 | 99.5% | 96.9% |
| ספרות 8 | 93,147 | 518 | 0.4% | 3.0% |
| | 3,116,345 | 120,538 | 100.0% | 100.0% |

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

15. רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע

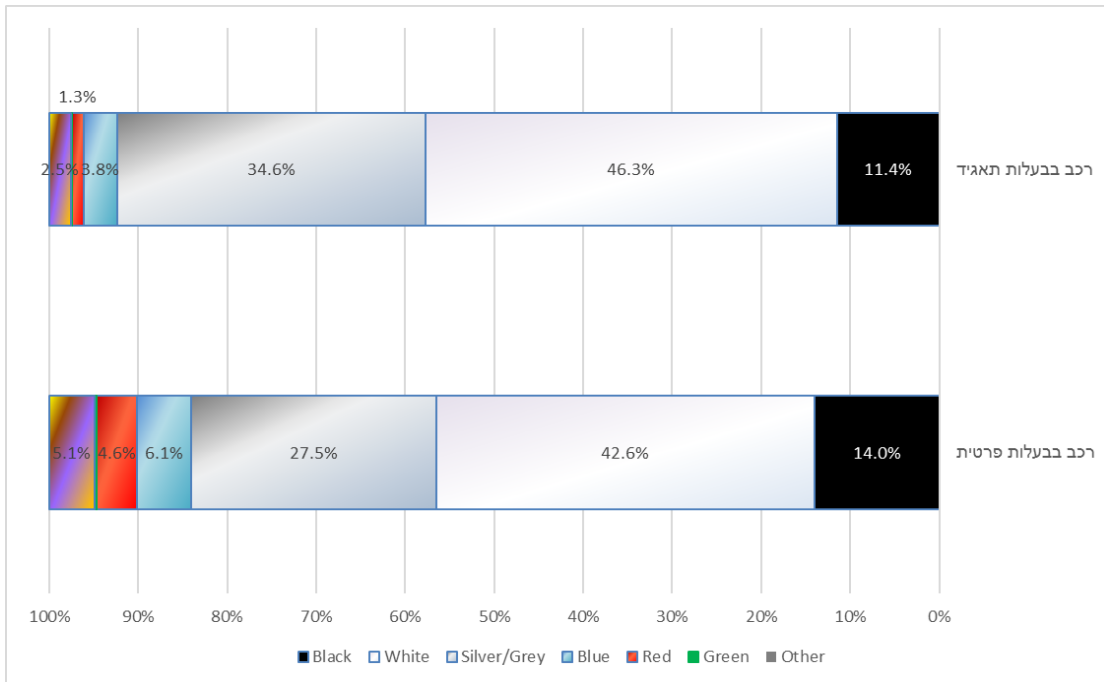
בשנת 2017 לא ראינו שינוי דרמטי בהרכב הצבעים של כלי הרכב הנרשמים לתנועה. עדיין שולטים כלי רכב בצבעי לבן-אפור-שחור, שיחד היו למעלה מ- 87% מכלל רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה. 44% מכלי הרכב היו לבנים, 30% היו אפורים/כסופים, ו- 13% היו בצבע שחור. רק כ- 13% מכלל המכוניות שנרשמו היו "צבעוניות", ושיעור זה הולך ויורד בשנים האחרונות – בשנת 2016 הן עמדו על 16%, בשנת 2015 – 19% ו- 21% בשנת 2014. הצבעים המובילים היו צבע כחול/תכלת (5.2%) ואחריו אדום (3.4%).

צרכנים פרטיים הפגינו נטייה גבוהה במקצת לססגוניות, אצלם צבעי שחור-לבן-אפור היו "רק" 84%, ואילו בקרב ציי רכב עמד שיעור זה על למעלה מ- 92% (במיוחד נראו הבדלים ברכישת כלי רכב בצבע אפור – 34.6% אצל תאגידים, 27.5% אצל צרכנים פרטיים). בהתאם, צבעי הקשת נראו בכלי רכב שנרכשו בידי אנשים פרטיים ב- 16% מהמקרים, ואילו בקרב התאגידים עמד שיעורם על 7.7% בלבד.

ואם מישהו מתעניין במכוניות בצבע ורוד, אזי בשנת 2017 נרשמו לתנועה רק שתיים כאלה.

תרשים מסי 25 :

התפלגות כלי הרכב (רכב נוסעים) שנרשמו בשנת 2017 לפי צבע עיקרי וסוג הבעלות



מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים