



החטיבה לתכנון וכלכלה



מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב בישראל

2018

כמדי שנה, רשות המסים מפרסמת 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 2018

תוכן עניינים

1. עיקרי הדברים _____ 3
2. יבוא כלי הרכב בשנת 2018 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב _____ 4
3. רישום כלי רכב, לפי סוג _____ 8
4. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל _____ 10
5. מיסוי ירוק _____ 11
6. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי _____ 15
7. רכב היברידי וחשמלי _____ 21
8. פילוח שוק רכישות רכב חדש _____ 25
9. שוק הרכב המשומש _____ 28
10. מדד מחירי הרכב _____ 30
11. יבוא אישי _____ 32
12. נסועה שנתית של כלי רכב על סמך נתוני משרד התחבורה _____ 34
13. רכב דו-גלגלי _____ 37
14. כלי רכב שיצאו מכלל שימוש _____ 41
15. רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע _____ 42

1. עיקרי הדברים

- (1) בשנת 2018 היקף היבוא של כלי רכב היה גבוה משמעותית בהשוואה לשנה קודמת, אם כי לא השיג את היקפיה של שנת 2016. היקפי היבוא מושפעים מאד מעיתוי השינויים בחישובי מס קניה, בפרט עדכוני נוסחת המיסוי הירוק. יבוא כלי הרכב לישראל ב- 2018 הסתכם ב- 267 אלף יחידות (רכב נוסעים בלבד), כ- 22.3% מעבר להיקף היבוא ב- 2017.
- (2) סך כל מסי היבוא, כולל מסים על חלקי חילוף, הסתכמו בשנת 2018 ב- 11.1 מיליארדי ש"ח – עלייה ריאלית של 20%, אך יש לזכור כי שנת 2017 הייתה נמוכה ביבוא באופן חריג לאחר שיבואני הרכב הקדימו שחרורים מפיקוח המכס לפני עדכון המס בינואר 2017.
- (3) בשנת 2018 נמשכה מגמת הירידה בשיעור הרכישות של ציי רכב וחברות ליסינג, אשר עמד על כ- 39.5% מסך רכישות רכב חדש. חלק ניכר מרכישות אלה היו רכישות לשם מכירה בידי חברות ליסינג, הן לצורך מכירה רגילה והן לעסקאות ליסינג מימוני פרטי.
- (4) בשנת 2018 נמשכה מגמת עלייה ברמת האבזור הבטיחותי של כלי הרכב המיובאים לישראל. מערכות ניטור מרחק והתרעה מפני סטייה מנתיב הפכו לדרישת 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 שיעור חדירה גבוהים – כ- 85%. גידול מרשים מתקיים גם בשיעורי חדירה של מערכות נוספות, לרבות מערכות אקטיביות שמסוגלות להתערב בנהיגה ולמנוע תאונה. הודות למגמה הגוברת של התקנת מערכות בטיחות בפס היצור, הוחלט לתת משקל רב יותר למערכות אקטיביות מקוריות מהיצרן, ומשנת 2020 יינתן ניקוד בטיחותי רק למערכות מקוריות בהתקנת יצרן.
- (5) במהלך 2018 התרחש המעבר של תעשיית הרכב בתקינה אירופאית לשיטה חדשה של מדידת פליטות המזהמים (WLTP). בשנת 2018 הופעלה נוסחת המעבר הזמנית, וב- 1 באפריל 2019 נקבעה נוסחה שמבוססת על נתוני WLTP באופן מלא. עדכון הנוסחה הקרוב מתוכנן לינואר 2021.
- (6) בשנת 2018 ובמיוחד ב- 2019 חלה עלייה חדה ביבוא של כלי רכב היברידיים ורכב פלאג-אין, ושיעורם הגיע ללמעלה מ- 20% 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. לשנים הקרובות נקבע בחקיקה מתווה של מעבר הדרגתי למיסוי אחיד של כלי הרכב שיתבסס אך ורק על הביצועים הסביבתיים של הרכב ולא על הטכנולוגיה.
- (7) מחירי הרכב בהשוואה לאורך זמן למדד המחירים לצרכן, רושמים ירידה ריאלית, הן של הרכב החדש והן של המשומש. גם בשנת 2018, כהמשך של מגמה רב-שנתית, רמת המחירים של רכב חדש שמרה על יציבות, ואילו מחירי רכב משומש המשיכו להישחק משמעותית ביחס לרכב חדש.
- (8) לאור ההצלחה הרבה של הרפורמה לקידום השימוש במערכות בטיחות ברכב, נקבעו תמריצי מס גם לרכב דו-גלגלי אשר מופעלים החל מספטמבר 2018.

2. יבוא כלי הרכב בשנת 2018 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב

שנת 2018 הייתה שנה גבוהה יחסית מבחינת היקפי היבוא, אם כי לא מתקרבת בהיקפים לשנת 2016 שהייתה חריגה מאד. להבדיל מהתרחשויות סוף שנת 2016 שאופיינה ביבוא מוגבר של כלי רכב במסגרת הערכות היבואנים לשינויים במיסוי, הפעם עדכון המס המשמעותי ביותר – עדכון נוסחת המיסוי הירוק – נערך באפריל 2019 במקום העיתוי הרגיל בינואר, לכן נמנעה זליגת היבוא לסוף שנה על חשבון תחילת השנה הבאה.

יבוא רכבי נוסעים לישראל הסתכם ב- 267 אלף יחידות, עליה של 22.3% ביחס לשנת 2017. כאמור, שנת 2017 הושפעה מהקדמת היבוא לסוף שנת 2016, לכן שיעור העלייה הגבוה עלול להטעות. בשה"כ מדובר בשנת פעילות גבוהה אך לא חריגה, וכשמסתכלים על רישום כלי הרכב אזי מדובר בשנה שלישית ברציפות עם היקפי רישום גבוהים. אמנם היקף הרישום לתנועה ירד ביחס לאשתקד – 263.9 אלף רכבי נוסעים לעומת 280.6 אלף, ירידה של 5.9%, אך עדיין מדובר בהיקפם גבוהים ביחס לשנים שקדמו לשנת 2016.

ערך היבוא של כל כלי הרכב¹ (רכב נוסעים, מסחרי, דו גלגלי, כבד, טרקטורים, מוניות ורכב מדברי) עלה בשנת 2018 ב- 15.0% במונחים ריאליים, לסך כולל של 20.4 מיליארדי ש"ח. ערך היבוא של רכב נוסעים עלה ב- 26.6%, ל- 16.2 מיליארדי ש"ח. ערך היבוא של סוגי רכב אחרים ירד ב- 13%, מ- 4.8 מיליארדי ש"ח ל- 4.2 מיליארדי ש"ח.

הכנסות ממס קניה על כל סוגי הרכב עלו בשנת 2018 ב- 20% והסתכמו ב- 10.0 מיליארדי ש"ח. הכנסות ממס עמדו על 0.5 מיליארד ש"ח – עליה של 37.5% מול שנה קודמת.

מסי היבוא על כל סוגי כלי הרכב, בתוספת מסי יבוא על חלקי חילוף, הסתכמו בשנת 2017 ב- 11.1 מיליארד ש"ח, עליה של 20.0% ביחס לשנת 2017.

לוח מס' 1:

ההכנסות ממיסוי כלי רכב בשנים 1995 - 2018

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

שנה	כלי רכב			חלקי חילוף		סך הכנסות ממסי יבוא על רכב מחירים קבועים - ממוצע 2017
	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
2010	14,589	8,557	474	291	61	9,977

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

- המשך -

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
2011	15,007	8,352	433	303	63	9,151	9,405
2012	13,848	7,444	370	324	68	8,206	8,293
2013	14,873	7,522	339	343	78	8,282	8,244
2014	17,198	9,465	466	338	72	10,341	10,244
2015	15,650	8,383	400	375	79	9,238	9,210
2016	24,079	12,530	602	396	82	13,609	13,642
2017	17,577	8,288	395	415	89	9,186	9,186
2018	20,381	10,022	548	447	101	11,117	11,117
שינוי ריאלי	15.02%	19.96%	37.54%	6.75%	12.56%	20.05%	

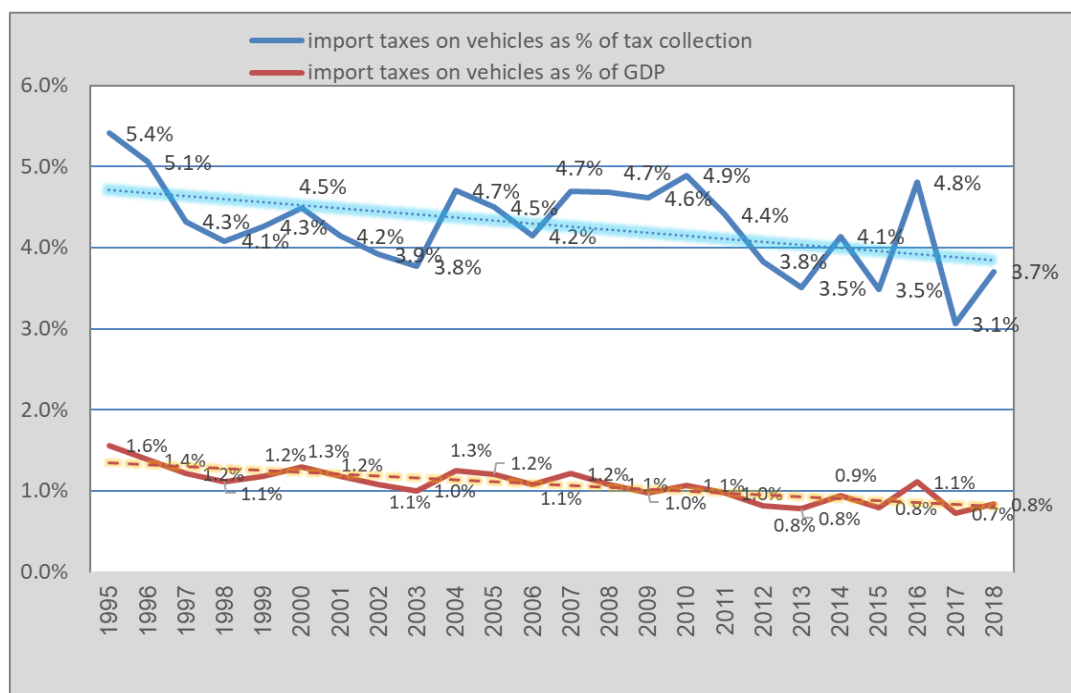
מקור: רשות המסים בישראל.

- הערות ללוח: (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 2018 בהשוואה לשנה קודמת.

משקל המיסוי על רכב בישראל ביחס לתמ"ג וביחס לסך ההכנסות ממסים המשיך, למרות העלייה הנקודתית בהכנסות, את מגמת הירידה שנמשכת כשני עשורים. בשנת 2018 שיעור ההכנסות ממיסוי רכב היווה בשנה זו 3.7% ביחס סך ההכנסות. שיעור ההכנסות ממסי יבוא על רכב מתוך התמ"ג עמד בשנת 2018 על 0.8%. 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- 6-7 אחוזי תוצר.

תרשים מס' 1:

מסי היבוא על רכב ביחס לסך ההכנסות ממסים וביחס לתמ"ג, 1995-2018



מקור: רשות המסים בישראל.

לוח מס' 2 :

רכב נוסעים - יבוא והכנסות ממסים בשנים 2002 - 2018
(במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים)

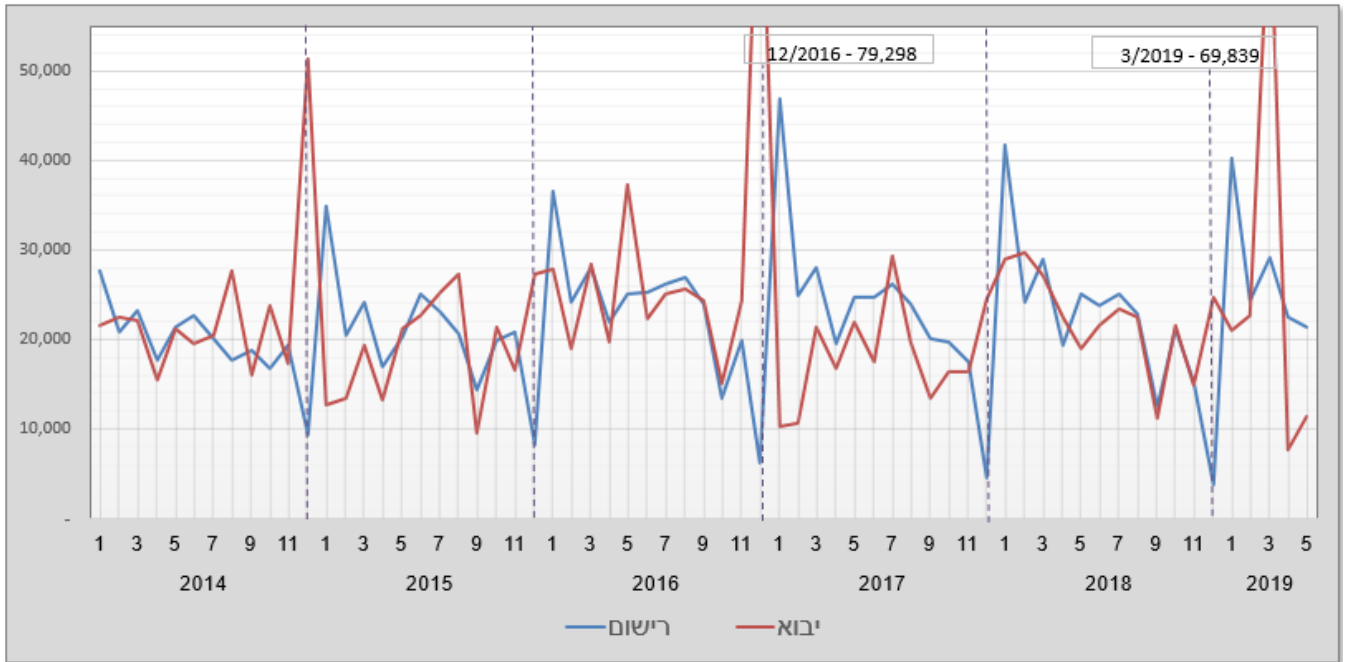
שנה	כמות כלי רכב מיובאים	ערך יבוא (מיל' ש"ח)	מס קניה (מיל' ש"ח)	מכס (מיל' ש"ח)	מס קניה ממוצע לרכב - מחירים שוטפים	מס קניה ממוצע לרכב - מחירים קבועים	% מס קניה מערך יבוא	מכס ממוצע	% מכס ממוצע
2002	119,287	5,533	4,431	180	37,147	46,069	80.1%	1,505	3.2%
2003	109,911	5,342	4,202	197	38,231	47,098	78.7%	1,792	3.7%
2004	140,218	7,051	5,724	285	40,821	50,498	81.2%	2,029	4.0%
2005	136,939	6,954	5,880	297	42,937	52,418	84.5%	2,166	4.3%
2006	142,528	7,267	5,947	290	41,723	49,885	81.8%	2,033	4.0%
2007	185,171	9,415	7,408	382	40,007	47,587	78.7%	2,064	4.1%
2008	189,289	9,489	6,938	407	36,651	41,681	73.1%	2,149	4.3%
2009	172,459	9,649	6,720	391	38,965	42,889	69.6%	2,268	4.1%
2010	221,923	11,785	7,941	450	35,781	38,352	67.4%	2,028	3.8%
2011	229,944	12,330	7,808	413	33,955	35,181	63.3%	1,798	3.4%
2012	203,727	11,365	6,971	346	34,219	34,859	61.3%	1,699	3.0%
2013	225,297	11,812	7,045	316	31,271	31,377	59.6%	1,401	2.7%
2014	279,205	14,754	8,934	441	31,998	31,954	60.6%	1,580	3.0%
2015	229,972	12,376	7,786	369	33,858	34,028	62.9%	1,604	3.0%
2016	348,148	20,006	11,820	563	33,952	34,309	59.1%	1,618	2.8%
2017	218,276	12,776	7,621	323	34,915	35,197	59.7%	1,479	2.5%
2018	267,070	16,178	9,327	481	34,924	34,924	57.7%	1,801	3.0%
שינוי ריאלי	22.35%	26.63%	22.39%	49.00%	0.03%	-0.77%		21.78%	

מקור : רשות המסים בישראל.

להלן שני תרשימים המתארים את כמויות הרכב על בני זמן ביבוא וברישום לתנועה. במצב העסקים הרגיל רכב נרשם לתנועה זמן קצר לאחר שחרורו נרשם לתנועה, כך שבכל חודש הערכים של כמות היבוא וכמות הרישום דומים. עדכוני המיסוי הירוק מדי שנתיים גרמו לכך שלפני כל עדכון יש הקדמה של שחרורים לתוך המלאים, ולאחר מכן ירידה חדה בשחרורים מפיקוח המכס (יבוא) ובמספר חודשים עוקבים - עליה ברישום לתנועה מתוך המלאים שנוצרו. בשנת 2019 העדכון נדחה, בשל סיבות טכניות, ל-1 באפריל, לכן הפער בין היבוא לרישום נפתח לא בדצמבר 2018 אלא "הועתק" למרץ 2019.

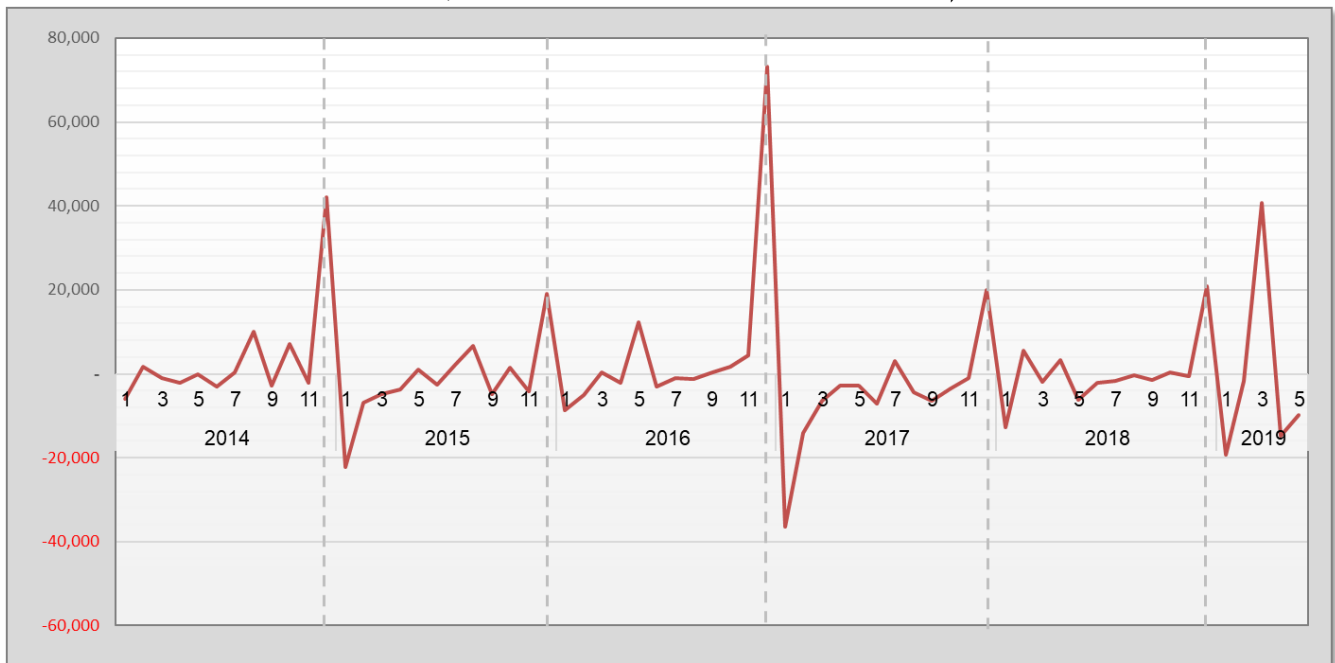
התרשים השני (תרשים מס' 3) מוצג עודף היבוא על פני הרישום לתנועה. כאמור, בעוד שברוב חודשי השנה מדובר במספר קטן הנע סביב ציר ה-0 (הוא מקבל ערכים שליליים בחודשים בהם יש יותר רישום לתנועה מאשר יבוא), הרי שאחת לשנתיים מתרחשת קפיצה חדה המלווה בירידה בהיקף דומה בחודש עוקב.

תרשים מס' 2 :
יבוא ורישום רכב נוסעים לפי חודשים, 2019– 2014



מקור : רשות המסים בישראל.

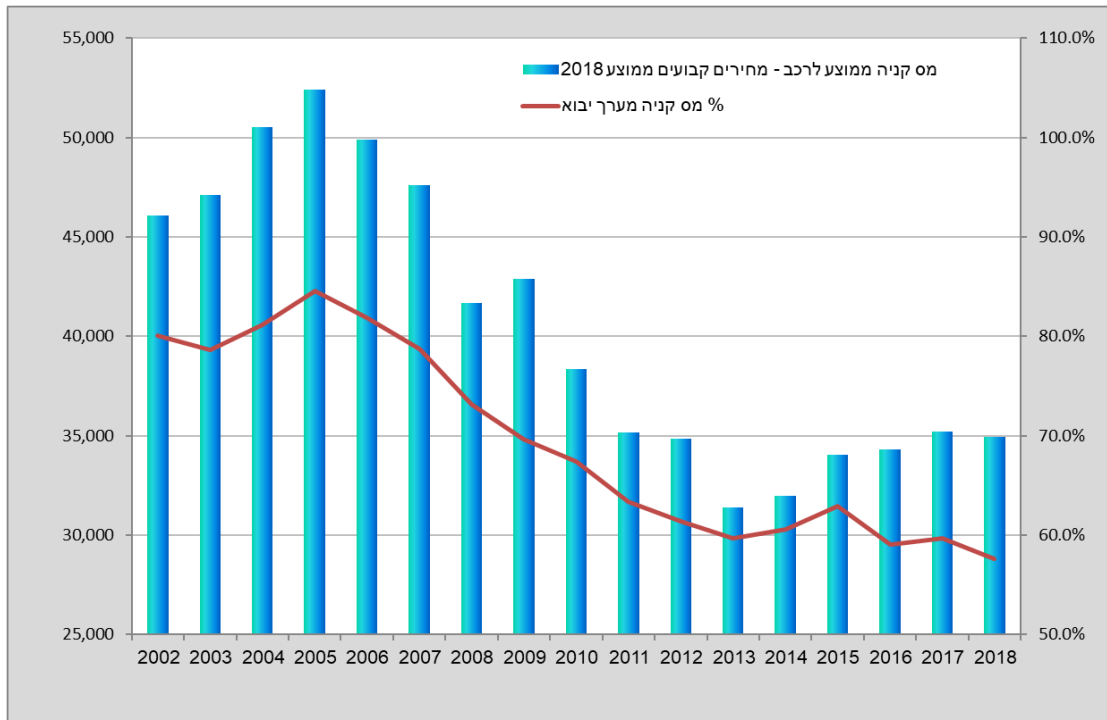
תרשים מס' 3
הפרש בין יבוא ורישום כלי רכב נוסעים לפי חודשים, 2019– 2014



מקור : רשות המסים בישראל.

בשנת 2018 סכום מס הקניה הממוצע לרכב נוסעים היה דומה לזה של אשתקד - 34,934 ש"ח, ירידה ריאלית של כ- 0.8%. שיעור ממוצע של מס קניה ירד מ- 59.7% ל- 57.7%.

תרשים מס' 4 :
מס קניה ממוצע לרכב ושיעור המס מערך היבוא בשנים 2002-2018
 (רכב נוסעים בלבד, ש"ח במחירים קבועים של ממוצע 2018, %)



מקור: רשות המסים בישראל.

3. רישום כלי רכב, לפי סוג

להלן לוח המציג נתונים ארוכי טווח של רישום לתנועה בעבור סוגי רכב שונים.

- כלי רכב דו-גלגליים חוויים לאחרונה (2016-2018) תקופה של היקפי יבוא ורישום לתנועה גדולים – כ- 18 אלף כלי רכב בשנה לא כולל אופניים חשמליים, וזאת לאחר מספר שנים של רישום נמוך יחסית. יש לציין כי בעבר היו מספר שנים (2007-2009) עם היקפי רישום דומים ואף גבוהים יותר, אך ככלל שוק הרכב הדו-גלגלי נמצא כעת במגמת עליה. לאחרונה נכנסו לתוקף מספר רפורמות במיסוי כלי רכב דו-גלגליים, על כך יורחב בהמשך.
- כמות רכבי הנוסעים שנרשמים לתנועה נמצאת במגמת עלייה מתמדת, למרות המחסור בתשתיות כבישים והגודש הגובר. ישראל מאופיינת, עדיין, ברמת מינוע נמוכה יחסית בהשוואה למדינות בעלות רמת חיים דומה, גם לאחר שמתחשבים בגודל משק הבית. בהינתן מצב התחבורה הציבורית, שעדיין רחוקה מלספק מענה מלא לביקושים, ניתן לשער שהגידול ברכישות כלי הרכב יימשך גם בעתיד הקרוב.
- רכישות של מוניות חדשות הגיעו בשנת 2018 לכ- 3.8 אלף, מספר נמוך ביחס לשנים קודמות. ככלל, כמות המוניות שנרשמות לתנועה, איננה יציבה על פני זמן ונעה באזור 3-5 אלף מדי שנה.
- הרישום לתנועה של כלי רכב מסחריים הצטמצם מאד ביחס להיקפים של תחילת שנות ה- 2000. בשנת 2018 נרשמו לתנועה כ- 3.1 אלפים כלי רכב מסחריים, לעומת 12-14 אלף שלי רכב שהיו נרשמים מדי שנה בתחילת המילניום. בפועל, מדובר בעניין

סיווגי בעיקר, לאור הנטייה של הלקוחות ושל היצרנים לעבור לרכב אוניברסלי המותאם הן להסעת נוסעים והן להובלת מטענים. כלי רכב כאלה מסווגים לרכב נוסעים.

- כמות המשאיות שנרשמו לתנועה בשנת 2018 עמדה על כ- 16 אלף, ירידה מסוימת אל מול השנים 2016-2017. ברישום לתנועה של משאיות ניכרת מחזוריות עם שיא בתחילת שנות ה-2000 עם למעלה מ- 20 אלף רישומים לשנה, ושפל בשנים 2009-2010 עם כ- 10-11 אלף רישומים לתנועה בלבד.
- כמות האוטובוסים שנרשמו לתנועה ב- 2018 עמדה על 3.4 אלף, וגם במקרה זה מדובר בירידה למעומת היקפי הרישום של שנתיים קודמות. במבט רחב יותר, רישום לתנועה של אוטובוסים נמצא במגמת עליה ביחס לשנות השפל 2003-2004.
- בשנת 2018 נרשמו כ- 3 אלפים רכבי עבודה וטרקטורים. כמות כלי רכב אלה נמצאת במגמת עליה יציבה למדי מאז תחילת שנות ה-2000.

לוח מס' 3 :

רישום לתנועה של כלי רכב לפי סוג, 2000-2018

שנים	דו-גלגלי	רכב נוסעים	מונית	מסחרי	משאית	אוטובוס	רכב עבודה, טרקטור
2000	9,287	142,731	4,034	13,142	22,195	3,095	1,110
2001	10,202	129,986	2,822	14,502	20,819	2,386	1,206
2002	9,218	108,644	2,342	12,070	17,427	2,088	1,086
2003	7,888	99,134	2,970	11,308	14,933	1,400	906
2004	9,428	121,498	4,135	12,559	17,615	1,497	1,051
2005	10,409	127,437	3,562	10,465	17,441	1,739	1,187
2006	12,193	130,666	3,757	8,113	18,112	2,183	1,248
2007	18,289	174,613	4,091	5,229	20,148	2,458	1,314
2008	19,445	180,844	3,691	5,702	16,255	2,582	1,433
2009	18,047	168,902	3,330	3,572	9,947	2,480	1,486
2010	15,396	208,482	4,058	5,108	11,687	2,873	1,913
2011	15,537	215,531	3,361	7,216	13,473	2,648	1,928
2012	14,137	197,813	3,884	4,140	12,663	2,108	2,187
2013	14,346	205,519	3,769	3,545	12,562	3,009	2,310
2014	14,595	234,853	4,217	2,637	13,283	2,964	2,699
2015	15,754	247,979	4,825	3,737	13,978	2,943	2,628
2016	17,194	276,600	5,125	4,799	17,741	4,247	3,083
2017	18,516	274,587	4,951	4,152	18,196	3,817	3,251
2018	17,878	260,904	3,796	3,086	16,132	3,414	3,048
תרשים זעיר (משמאל לימין)							

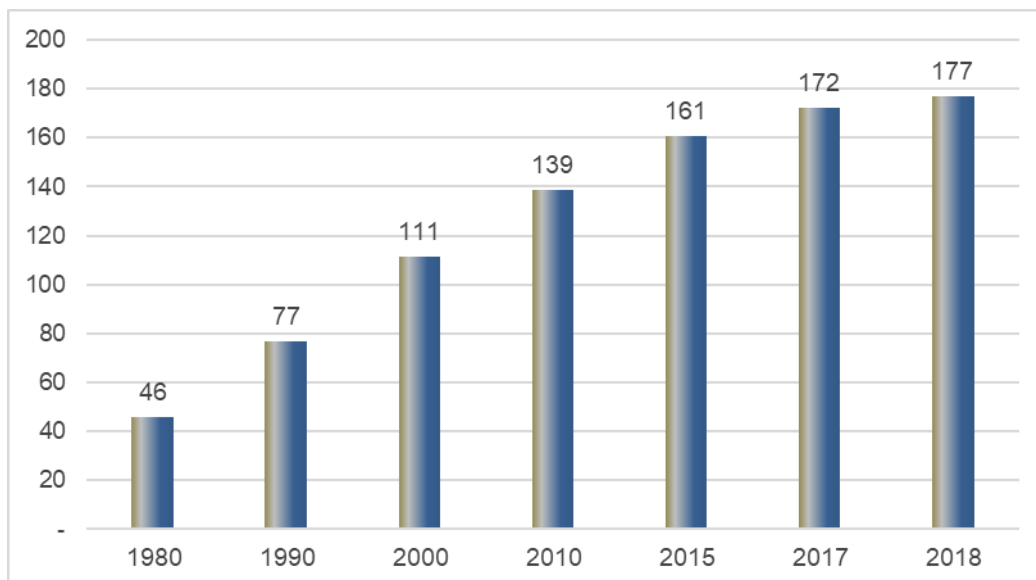
מקור : משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

4. מס קניה המוטל על כלי רכב בישראל

מס קניה על רכב בישראל משרת שתי מטרות מרכזיות, מלבד הפן הפיסקלי המובן מאליו:

- ויסות ביקושים לרכב באמצעות הפנמת העלויות החיצוניות שנוצרות מהשימוש ברכב. רכב מהווה מוצר בעל מגוון רחב ביותר של עלויות חיצוניות, הכוללות גודש תנועה (אובדן זמן), זיהום אוויר, 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.

תרשים מס' 5:
כמות כלי רכב לקילומטר כביש



מקור: נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, עיבודי רשות המסים בישראל.

- מטרה נוספת של מסי קניה על רכב הכוונת יבוא כלי הרכב לתחומים בעלי נזקים חיצוניים מופחתים, בפרט בתחום זיהום האוויר והתאונות.
- כמו כן, המרכיב האחוזי של מס הקניה ובמיוחד "מס יוקרה" המוטל על כלי רכב יקרים, פועלים כאמצעי להחלקת הפערים החברתיים.

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 ספטמבר 2019) בנוגע לכלי הרכב השונים:

לוח מס' 4 :

שיטת הטלת מס קניה על כלי רכב בישראל

תוקף*	הפחתות	שיעור מס קניה בסיסי	סוג כלי הרכב
		0%	אופניים חשמליים
31.12.2021 (עם שינויים מסוימים)	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
31.12.2020 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 לאחר מכן תחול העלאה מדורגת במס כפי שיפורט בהמשך	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, הוראה שהוארכה עד סוף 2019 בשל פיזור הכנסת. לאחרונה הוארכה הוראת השעה לשנתיים נוספות, עד סוף 2021.

5. 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, במסגרתה 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 זיהום² (דרגות זיהום נקבעות לפי הציון הירוק המחושב לכל דגם רכב על-פי נתוני הפליטות שלו ב- 5 סוגי מזהמים: פחמן דו-חמצני

² 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. לפרטים נוספים ניתן לעיין בדוח הוועדה למיסוי ירוק באתר האינטרנט של רשות המסים.

CO₂, פחמן חד-חמצני CO, תחמוצות חנקן NO_x, פחמימנים HC, וחלקיקים נשימים (PM) נמוכה יותר.

בעקבות הרפורמה, בשילוב 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 היברידית 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 היברידית או חשמלית לא הוחל עד לאמצע שנת 2018 מס "יוקרה", משום שבעת הטלת המס יוקר 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 כאמור, החל מ- 20 ביוני 2018.

לאחרונה נקבע מתווה המיסוי של כלי רכב בעלי הנעה היברידית וחשמלית, אשר הופכים לנפוצים ומבוקשים הן בזכות שינוי בתודעה הציבורית והן בזכות הוזלת הטכנולוגיה. פרטים נוספים אודות המתווה ניתן למצוא בפרק 7 בהמשך. בטווח ארוך תופעל שיטת מיסוי אחידה על כל כלי הרכב, ללא תלות בסוג הטכנולוגיה אלא רק על סמך דרגת הזיהום של הרכב.

לוח מס' 5 :

דרגות זיהום, הפחתות מס קניה, התפלגות המכירות לפי דרגות הזיהום ושיעורי מס אפקטיביים ב- 2018

דרגת זיהום	ציון ירוק	זיכוי במס קניה (במחירי 2019)	% מסך המכירות ב- 2018	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%	1.4%	22%
2 (היברידי)	51 - 130	מס קניה 30%	12.8%	28%
2	51 - 130	16,579	0.2%	34%
3	131 - 150	15,198	4.7%	43%
4	151 - 170	13,263	20.4%	48%
5	171 - 175	11,606	6.1%	57%
6	176 - 180	10,223	8.0%	55%
7	181 - 185	9,119	5.7%	63%
8	186 - 190	8,013	5.0%	65%
9	191 - 195	7,184	4.9%	66%
10	196 - 200	6,081	1.5%	70%
11	201 - 205	5,526	5.3%	72%
12	206 - 210	4,422	3.0%	73%
13	211 - 220	3,591	5.7%	77%
14	221 - 250	2,210	10.6%	76%
15	251 - ∞	-	4.8%	84%

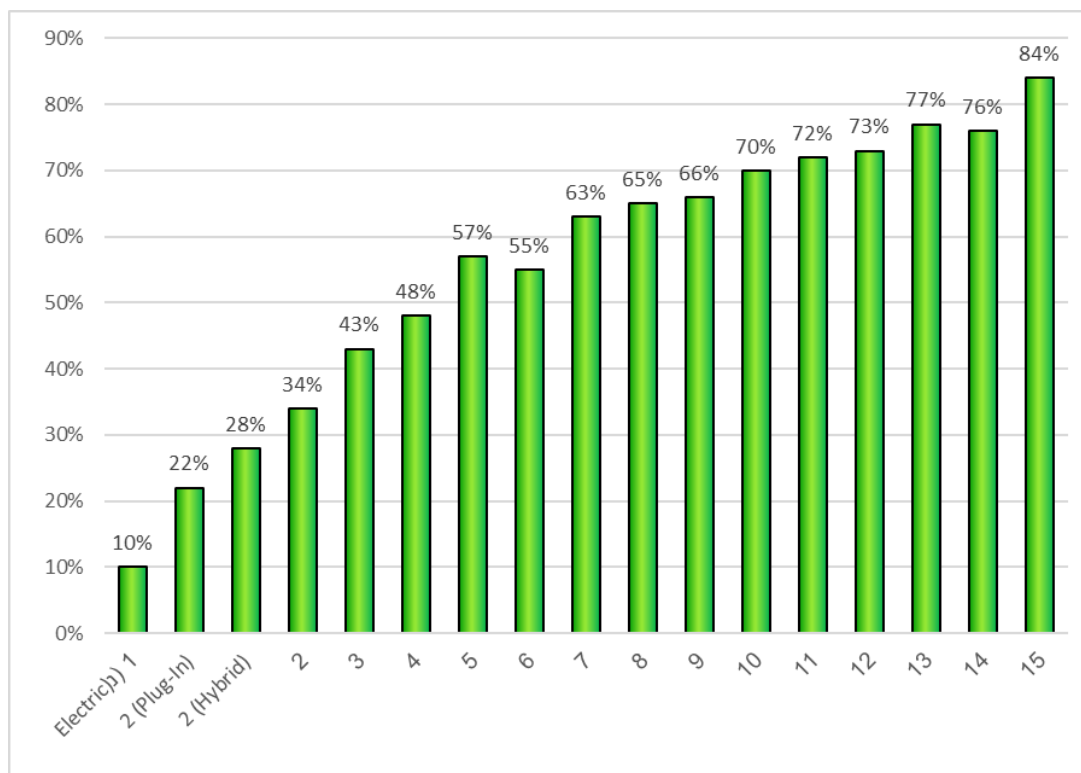
* מס הקניה האפקטיבי מתחשב גם בזיכויים בגין אבזורי בטיחות

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

מקור: רשות המסים בישראל

תרשים מס' 6 :

שיעור מס קניה אפקטיבי לפי דרגת זיהום מנוע בשנת 2018



מקור: רשות המסים בישראל.

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.

יתירה מזאת, אי עדכון הנוסחה בהתאם לשינויים בהרכב היבוא היה מביא – כפי שזה קרה בשנים הראשונות להפעלת הרפורמה – לירידה בלתי מבוקרת של מס קניה אפקטיבי ממוצע, המתורגמת לעלייה בכמות כלי הרכב ולהחרפת בעיית גודש התנועה, שלאחרונה זוכה לתשומת לב ציבורית והסכמה הולכת ומתרחבת כי מדובר בתופעה הדורשת פתרון מידי.

להלן רשימת העדכונים שבוצעו לאורך זמן בנוסחת המיסוי הירוק לאורך זמן:

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

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

(2) הנוסחה לאחר העדכון הראשון, בתוקף מיום 1.8.2013 ועד 31.12.2014:

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

(3) הנוסחה לאחר העדכון השני, בתוקף מיום 1.1.2015 ועד 31.12.2016 :

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

(4) 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 בוצע שינוי בנוסחת המיסוי הירוק, אלא התאמות נדרשות בלבד בעבור כלי הרכב שייבדקו לפי שיטת WLTP החדשה, לפיה הרכב נבדק בתנאים שקרובים יותר לתנאי נסיעה יומיומיים. כתוצאה מכך, בישראל יובאו בשנת 2018 כלי רכב 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 נוסחת ה NEDC נשארה העיקרית, וכלי רכב שנבדקו לפי WLTP קיבלו "פקטור" התאמה בציון הירוק – הפחתה קבועה של 35 נקודות.

(5) ביום 1.4.2019 בוצע עדכון נוסחה שכלל למעשה שתי נוסחאות, אחת בעבור הדגמים היוצאים ורכב מסחרי שנבדקו לפי השיטה הישנה, ונוסחה בעבור כלי הרכב שנבדקו פי WLTP.

$$0.89 * \frac{121 \cdot \text{CO}_2 \text{ g/km} + 27.708 \cdot \text{HC mg/km} + 188.264 \cdot \text{PM mg/km} + 97.458 \cdot \text{NO}_x \text{ mg/km} + 1.346 \cdot \text{CO mg/km}}{100}$$

בעבור כלי רכב שבדיקת הזיהום שלהם נערכה לפי שיטת ה NEDC, בעיקר כלי רכב משומשים ביבוא אישי וכן חלק מכלי רכב מסחריים, מופעלת נוסחת החישוב הבאה, וזוהי לנוסחה העיקרית למעט הכופל:

$$1.1 * \frac{121 \cdot \text{CO}_2 \text{ g/km} + 27.708 \cdot \text{HC mg/km} + 188.264 \cdot \text{PM mg/km} + 97.458 \cdot \text{NO}_x \text{ mg/km} + 1.346 \cdot \text{CO mg/km}}{100}$$

העדכון הקרוב מתוכנן ל- 1 בינואר 2021. בימים אלה מתבצעת, בהזמנת המשרד להגנת הסביבה, בדיקה מעמיקה ומעודכנת של גובה העלויות החיצוניות מתחבורה בישראל, ותוצאות הבדיקה ישמשו בסיס לעדכון הנוסחה העתידי.

6. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי

ב-1 אוגוסט 2013 נכנסה לתוקף מערכת תמריצים למערכות בטיחות מתקדמות המסייעות לצמצום תאונות דרכים. במסגרת הרפורמה נקבעה רשימה של מערכות בטיחות מתקדמות הזוכות לניקוד לצורך מתן תמריצי 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, מערכות אקטיביות יכולות להיות מותקנות 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 כמות כלי רכב לכל קילומטר כביש, וחלק הולך וגדל מהנסיעות מתבצע בתנאים של גודש. הנסיעות מתארכות והנהגים מאבדים ריכוז – במיוחד בשל ריבוי הגורמים להיסח דעת. במצב זה מערכות סיוע לנהג מקבלות משנה חשיבות.

כל מערכת בטיחות שנכללת במערכת התמריצים מקבלת ניקוד הנע כיום בין 0.5 ל-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 (ברכב מסחרי – 4 כריות אוויר).

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. בצורה זו, מערכת אקטיבית אשר נותנת לנהג התרעה מוקדמת על סכנה, תקבל עדיפות על פני מערכת שרק מתריעה על הסכנה, אך לא מתערבת בנהיגה לצורך תיקון המצב.

בדומה למיסוי ירוק ואף בתדירות רבה יותר, תחום מערכות הבטיחות עובר עדכונים בהתאם למציאות המשתנה. בלוח להלן מפורטים העדכונים שבוצעו בעבר והעדכון המתוכנן לשנת 2019. כאמור, בשנים 2019-2020 מבוצע מעבר הדרגתי למערכות אקטיביות, ובשנת 2020 יינתנו תמריצים למערכות בטיחות מובנות בלבד, קרי, לא תאושר יותר התקנה מקומית בידי יבואן הרכב לעניין תמריצי המס. עם זאת, ניתן יהיה להתקין מערכות בהתקנה מקומית לצורך העמידה בדרישות החובה של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

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 הודות לתמריצי המס וסימון רמת האבזור הבטיחותי. במקביל, משרד התחבורה הפעיל תכנית תמריצים לבעלי רכב משומש אשר יכולים לזכות להנחה משמעותית באגרת רישוי על פני שלוש שנים בתמורה להתקנה של מערכות בטיחות ברכבם³. נכון לתחילת ספטמבר 2019, למעלה מ-60 אלף כלי רכב השתתפו בתכנית זו.

³ לפרטים נוספים מומלץ לעיין באתר https://www.gov.il/he/Departments/Guides/advanced_safety_system

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
0	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	0.5	-	✓	שליטה אוטומטית באורות גבוהים
-	-	-	-	-	1		מערכת עזר לבלם
-	-	-	-	-	0.5		חיישני לחץ צמיגים
0.5	0	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

* הערה : החל מ- 1 בינואר 2020 לא יינתן ניקוד בגין התקנה מקומית של המערכות

לוח מס' 7

דרישות לקביעת רמת האבזור הבטיחותי

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

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

הערה : סכומי הזיכוי בתוקף עד 31.12.2020

תמריצי המס השפיעו בצורה משמעותית על דפוסי השימוש במערכות בטיחות ברכב. לפני הרפורמה במרבית כלי הרכב לא היו קיימות כלל מערכות בטיחות למניעת תאונה, והם היו מצוידים בכריות אוויר בלבד (תמריצי מס על כריות אוויר היו קיימות עוד בטרם הפעלת הרפורמה). כעת מרבית כלי הרכב מגיעים לרמות 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 2018 ירד שיעור זה ל- 3.8%, ואילו שיעור כלי הרכב שהגיעו לרמת אבזור 5 ומעלה, עמד על 95.4%.

להלן נתונים בנוגע להתפלגות כלי הרכב לפי דרגות אבזור בטיחותי ונתונים מפורטים אודות קיום מערכות בטיחות בכלי הרכב. בלוח 8 ניתנה ההתפלגות הכללית של רכב נוסעים, ואילו בלוחות 9 ו-10 הוצגו בנפרד התפלגות של מוניות חדשות ושל רכב מסחרי על-פי רמות אבזור, בהתאמה. ניתן לראות שגם בקרב בעלי המוניות חל מהפך וכיום רמת האבזור הבטיחותי של מונית דומה לזו של רכב נוסעים.

לוח מס' 8 :

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

רכב נוסעים							רמת האבזור הבטיחותי
2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
3.45%	7.03%	7.21%	7.61%	6.45%	9.47%	11.13%	0
0.38%	6.98%	29.76%	63.31%	80.56%	89.07%	88.24%	1
0.09%	0.97%	1.01%	1.42%	2.36%	1.01%	0.29%	2
0.15%	5.28%	6.78%	3.16%	0.32%	0.17%	0.19%	3
0.59%	2.83%	6.03%	15.24%	8.56%	0.18%	0.15%	4
23.55%	29.19%	23.02%	7.76%	1.24%	0.00%	0.00%	5
47.46%	39.40%	25.80%	1.40%	0.45%	0.09%	0.00%	6
22.99%	7.54%	0.35%	0.09%	0.06%	0.01%	-	7
1.35%	0.77%	0.04%	0.01%	-	-	-	8
100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	סה"כ
258,909	271,488	273,804	245,400	231,707	202,094	194,281	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
2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
12.19%	10.53%	14.50%	7.40%	9.29%	16.33%	12.73%	0
0.99%	51.74%	67.90%	73.34%	71.13%	78.07%	85.22%	1
-	-	1.51%	3.95%	6.73%	4.60%	0.03%	2
-	8.43%	11.52%	10.13%	2.18%	-	0.03%	3
0.88%	2.79%	0.57%	3.85%	9.65%	-	0.41%	4
22.27%	8.37%	2.90%	0.73%	0.05%	-	-	5
46.76%	17.78%	1.12%	0.60%	0.98%	1.00%	1.58%	6
15.48%	0.37%	-	-	-	-	-	7
1.42%	-	-	-	-	-	-	8
100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	סה"כ
3,740	4,911	5,112	4,808	4,177	3,716	3,856	סה"כ כמות

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

לוח מס' 10 :

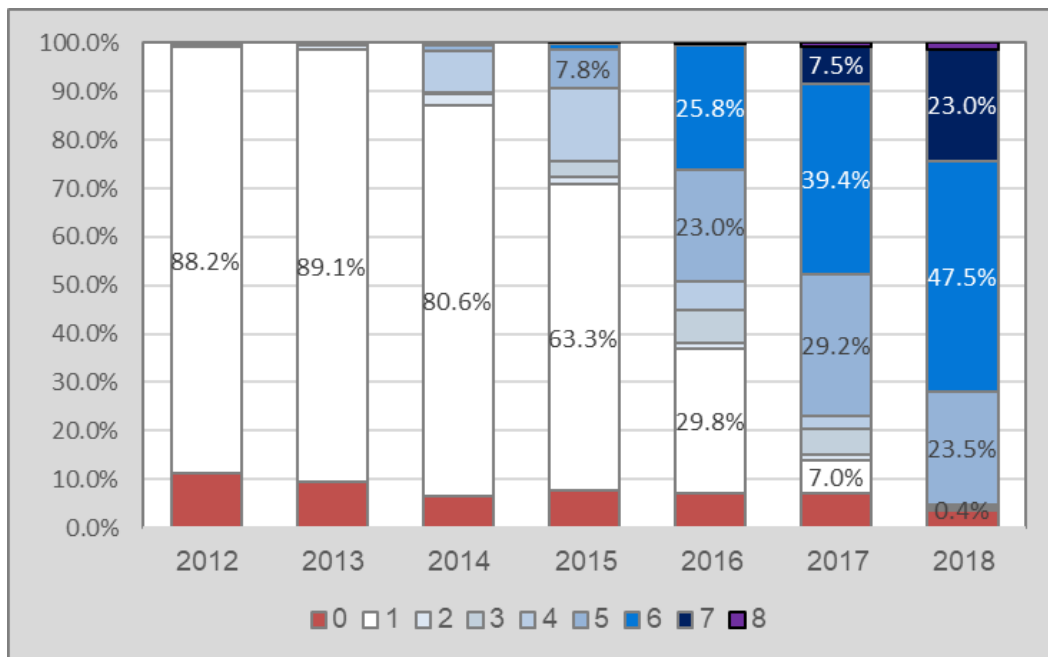
התפלגות כלי הרכב המיובאים (רכב מסחרי) לפי דרגות האבזור הבטיחותי

רכב מסחרי							רמת האבזור הבטיחותי
2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
16.20%	81.67%	77.44%	67.88%	72.06%	78.62%	88.01%	0
2.63%	10.29%	22.48%	28.81%	27.75%	21.24%	11.89%	1
0.03%	0.02%	-	0.05%	0.04%	-	0.02%	2
-	-	-	-	-	-	-	3
0.10%	0.12%	0.08%	3.14%	0.04%	0.09%	0.02%	4
78.31%	7.82%	-	0.03%	0.04%	0.03%	0.05%	5
2.67%	0.07%	-	0.03%	0.08%	0.03%	-	6
0.07%	-	-	0.05%	-	-	-	7
-	-	-	-	-	-	-	8
100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	סה"כ
3,075	4,129	4,765	3,696	2,598	3,513	4,113	סה"כ כמות

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

תרשים מס' 7

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



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 לחובה - בקרת סטייה מנתיב וניטור מרחק מלפנים, אכן מתקרבות כיום ל- 100% בכלי רכב חדשים, וכ- 70% מהכלים 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- 85% בשנת 2018 ומחצית 2019. ברוב המקרים מערכת זו מגיעה ביחד עם מערכות החובה.
 - מערכת לזיהוי כלי רכב ב"שטח מת" הותקנה בכ- 14% מהכלים שנרשמו לתנועה ב- 2018, ובמחצית 2019 עלה שיעור זה לכ- 17%.
 - בקרת שיוט אדפטיבית במשך שנים רבות הייתה "שמורה" רק לרכבי יוקרה; כעת זו מערכת נפוצה למדי, עם שיעור חדירה כ- 29% בשנת 2018 וכ- 45% במחצית 2019.
 - מצלמות רברס הותקנו ב- 67% מהכלים ב- 2018, ובכ- 75% מהכלים שנרשמו מתחילת 2019.
 - חיישני לחץ צמיגים, שהפכו לחובה במרבית הדגמים, מותקנים בלמעלה מ- 95% מהכלים, מכיוון שהמערכת הפכה לפני מספר שנים לדרישת חובה באירופה (המערכת לא מקבלת ניקוד בטיחותי בישראל היות שלא נדרש בעבורה תמרוץ נוסף).
 - חיישני חגורות בטיחות היו חלק מהאבזור הבטיחותי ב- 55%-56% מהכלים הנרשמים לתנועה בשנים 2017-2018, ובמחצית 2019 עלה שיעור זה ל- 62%.
 - גידול מרשים ביותר נרשם במערכת אקטיבית למניעת התנגשות – בלימה אוטומטית בעת חירום. מאחוזים בודדים בתחילת הרפורמה הגענו ל- 62% בשנת 2018 ולקרוב ל- 78% מתחילת 2018. מערכת זו עתידה להפוך לחובה על-פי התקן האירופאי, כך שיצרני הרכב נערכים כבר עתה לדרישה זו.
 - מערכת אקטיבית נוספת, מניעת סטייה מנתיב, הייתה מותקנת בשנת 2018 ב- 29% מכלי רכב שנרשמו לתנועה, וכ- 47% מכלי רכב במחצית הראשונה של 2019.
 - מערכת שליטה באורות גבוהים מהווה אף היא מערכת אקטיבית שמופעלת אוטומטית על מנת למנוע סינוור נהגים שבאים ממול בשעות החושך, והיא מותקנת היום (מחצית 2019) בכ- 42% 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 2012-2019, לפי קיום מערכות בטיחות

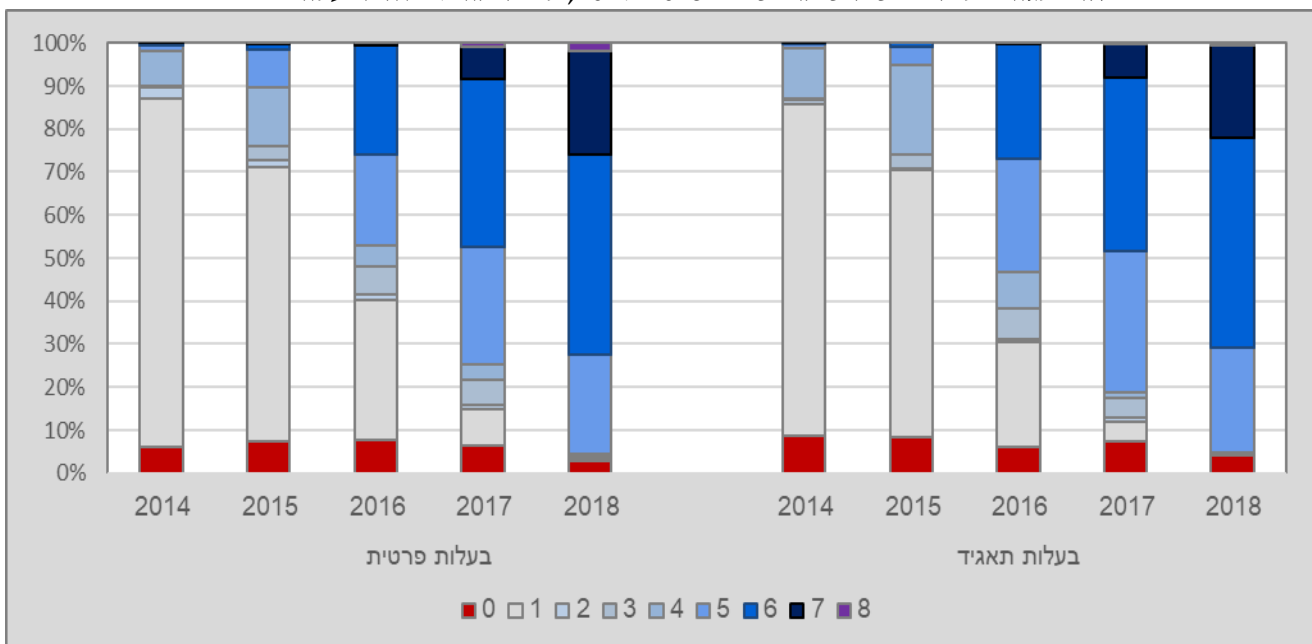
2019 1-6	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
155,576	258,909	271,488	273,804	245,400	231,707	202,094	194,281	כמות כלי הרכב שנרשמו
6.54	6.41	6.32	6.28	6.22	6.20	6.09	5.96	כמות כריות האוויר
99.93%	98.83%	78.04%	54.62%	24.58%	11.27%	0.29%	0.09%	מערכת בקרת סטייה מנתיב
33.16%	48.78%	60.29%	76.13%	85.86%	82.98%	0.00%	0.00%	מזה : התקנה מקומית
46.94%	29.46%	-	-	-	-	-	-	מערכת פעילה לשמירת הרכב בנתיב
99.93%	98.92%	80.44%	56.39%	25.23%	11.03%	0.80%	0.48%	מערכת ניטור מרחק מהרכב לפנים
26.68%	43.12%	55.17%	73.75%	83.66%	84.86%	0.00%	0.00%	מזה : התקנה מקומית
17.30%	14.33%	7.09%	3.50%	2.27%	1.03%	0.58%	0.30%	מערכת זיהוי רכב בשטח "מות"
44.86%	29.19%	11.99%	2.02%	0.96%	0.64%	0.29%	0.60%	בקרת שיוט אדפטיבית
86.21%	84.72%	62.91%	47.47%	21.91%	9.62%	0.05%	0.01%	מערכת לזיהוי הולכי רגל
31.11%	56.83%	74.43%	87.61%	96.34%	97.24%	0.00%	0.00%	מזה : התקנה מקומית
75.53%	67.01%	46.44%	32.68%	21.76%	20.02%	12.19%	3.90%	מצלמות רברס
21.60%	56.83%	74.43%	87.61%	96.34%	97.24%	0.00%	0.00%	מזה : התקנה מקומית
96.25%	94.90%	93.66%	95.03%	86.58%	50.15%	23.70%	15.86%	חיישני לחץ צמיגים
62.11%	55.80%	57.84%	55.78%	47.76%	46.72%	36.57%	25.78%	חיישני חגורות בטיחות
78.37%	61.80%	39.96%	18.42%	5.85%	1.19%	0.48%	0.14%	בלימה אוטומטית בעת חירום
41.53%	31.05%	21.92%	10.66%	2.84%	2.19%	0.60%	0.48%	שליטה חכמה באורות גבוהים
52.71%	66.75%	56.88%	34.21%	0.79%	0.15%	0.00%	0.00%	זיהוי תמרורי תנועה
33.57%	24.44%	22.03%	12.11%	97.20%	100.00%			מזה : התקנה מקומית

מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים
הערה : דיווח בדבר קיום מערכת אקטיבית למניעת סטייה מנתיב החל ב- 2018

מפילוח רכבי נוסעים לפי סוג הבעלים עולה כי רמת האבזור הממוצעת של כלי רכב המוחזקים בידי תאגידים דומה, בממוצע, לזו של כלי רכב שנרכשו לידיים פרטיות.

תרשים מס' 8 :

התפלגות כלי רכב שנרשמו בשנים 2014-2018, לפי רמות אבזור ובעלות



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

7. רכב היברידי וחשמלי

תחום רכבי הטכנולוגיות (היברידי רגיל ופלאג-אין ורכב חשמלי מלא) עובר התפתחות מהירה הן ברמה האיכותית (הפחתת עלויות הסוללה החשמלית, שיפור בביצועים, כניסת רכבי פלאג-אין לתחום כלי רכב עממיים) והן בהיקף הרכישות. בשנת 2018 נרשמו לתנועה ביבוא סדיר כ-40.6 אלף כלי רכב בעלי טכנולוגיות הנעה מתקדמות (15.4% מסה"כ), ובמחצית הראשונה של 2019 נרשמו 33.7 אלף כלי רכב, שהם 21.7% מסה"כ. מדובר בשיעורים גבוהים מאד לאחר שנים של דשדוש ברמה של כ-2-4% מסך הרישום לתנועה. דגמים היברידיים הפכו לשיאני המכירות ב-2018-2019, וזאת הודות להטבות מס ולשינוי בעמדת הציבור כלפי רכב היברידי, וכמובן הודות לחיסכון בדלק המורגש במיוחד בתנאי הנסיעה בפקק.

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 יתחיל תהליך של העלאה מדורגת של שיעור המס ומעבר למיסוי אחיד של כל כלי הרכב ללא קשר לטכנולוגיה שלהם, על סמך מאפייני הזיהום בלבד.

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

לוח מס' 12 :

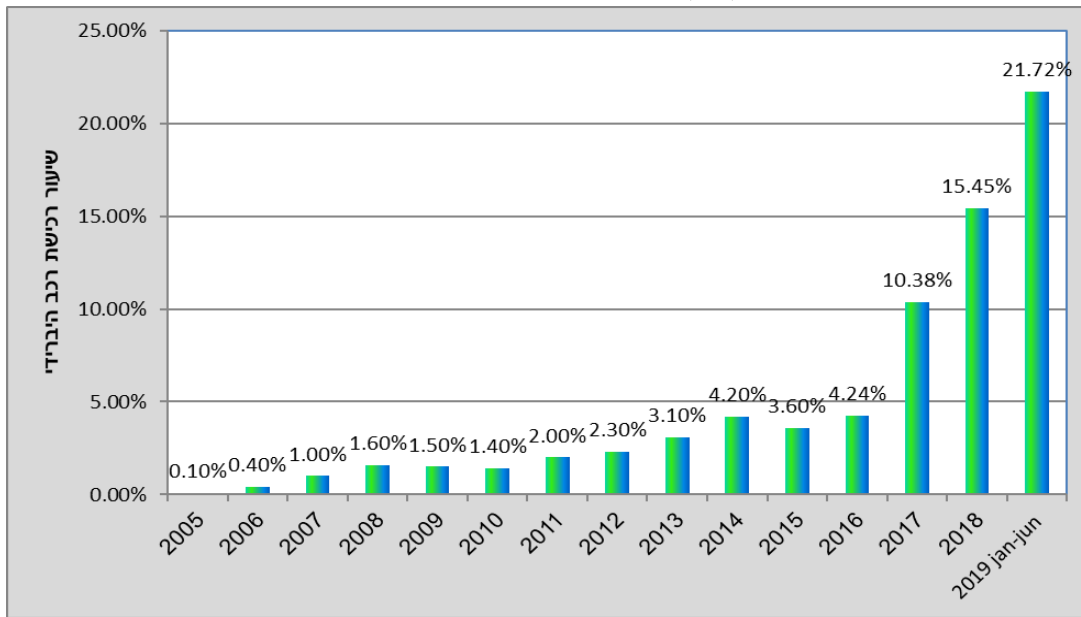
רכב היברידי בישראל בשנים 2004-2017 – דגמים, מחירים, כמויות

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	130	40,623	15.45%	105,900
1-6 2019	192	33,793	21.72%	105,900

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

תרשים מס' 9 :

שיעור כלי רכב היברידיים מתוך סך כמות רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2005-מחצית 2019

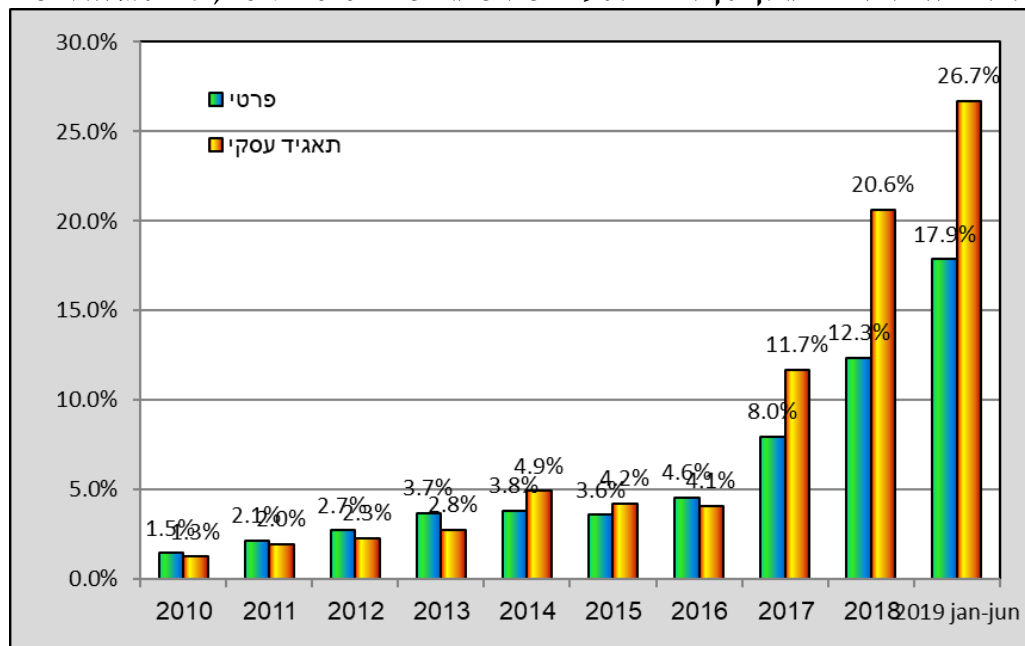


מקור : נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

שיעור הרכישות של כלי רכב היברידיים בקרב תאגידיים גבוה במיוחד – 26.7% במחצית שנת 2019, לעומת 17.5% 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 המחרון של רכב על מנת לתת ביטוי לחיסכון בעלויות תחזוקה של רכב היברידי. הפחתת הזקיפה הוארכה לאחרונה (נובמבר 2019) בשנתיים נוספות, עד סוף שנת 2021.

תרשים מס' 10 :

כלי רכב היברידיים מתוך סך רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2010-2019, לפי סוג הרכוש



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

על אף ששיעור החדירה הכללי של רכב היברידי גבוה יותר במגזר התאגידי, כאשר מתמקדים ברכב היברידי נטען (פלאג-אין), הרי שבמגזר הפרטי שיעור החדירה הנו גבוה משמעותית – כ- 2% אל מול 0.4% בלבד ברכישות תאגידים.

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

באמצע שנת 2018 (10 ביוני) 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. כעת בשל הבחירות הוארכה הוראת השעה עד סוף שנת 2019.

רפורמת המיסוי של רכב היברידי וחשמלי

רפורמת המיסוי הירוק קבעה עוד במסגרתה הראשונית כי בטווח הארוך מיסוי כלי רכב יהיה אחיד ויבוסס אך ורק על הביצועים הסביבתיים של כלי רכב ולא על הטכנולוגיה שלהם. הוראות השעה שנקבעו דאז (2009) הוארכו מספר פעמים, אך כיום הגיע העת לסמן את הכיוון להפסקה הדרגתית ושקולה של הטבות המס המיוחדות. הסיבות לכך הן: (א) הוזלה משמעותית במחירי הסוללות לצד שיפור באיכות הסוללות, דבר אשר תורגם הן להוזלת עלויות הרכישה והן להפיכת כלי רכב היברידיים לחסכוניים עוד יותר ביחס לרכב רגיל; (ב) התבססות של כלי רכב אלה בשוק והפגת החששות שרווחו בציבור בתחילת דרכם, כגון: שמירת ערך, אמינות הסוללה ועלויות תיקון/החלפה שלה, קרינה וכד'.

המתווה החדש של מיסוי כלי רכב היברידיים וחשמליים כולל שיעורי מס מופחתים שיועלו בהדרגה, לצד הגבלת סכומי ההטבה בתקרה שקלית.

להלן מתווה המעבר המדורג לשיעורי המס הרגילים:

לוח מס' 13:

שיעורי מס קניה עבור כלי רכב היברידיים וחשמליים

2024	2023	2022	2021	2020	
מיסוי רגיל			50%	45%	רכב היברידי עד ציון ירוק 130
מיסוי רגיל	55%	40%	30%	25%	רכב פלאג- אין עד ציון 100
35%	20%	10%	10%	10%	רכב חשמלי

מקור: רשומות, קובץ התקנות: שיעורי מכס, מס קנייה ותשלומי חובה, מס' 1893

בכלי רכב היברידיים נטענים וכעת גם חשמליים, קיימים דגמי יוקרה ששיעורי המס המופחתים מיצרים הטבת מס גבוהה ולא מוצדקת. כמענה לכך, נקבעו מגבלות לגבי גובה הטבת המס

הניתנת, כך שההטבה, ביחס לשיטת המס הרגילה לו הייתה מוחלת על הרכב (עם ההפחותות המגיעות בגין רמת אבזור ודרגת זיהום 1 או 2), לא תעלה על הסכומים הבאים (בש"ח).
להלן לוח המפרט את סכומי התקרה:

לוח מס' 14:

תקרות הטבת המס עבור כלי רכב היברידיים וחשמליים

2024	2023	2022	2021	2020	
-			10,000	20,000	רכב היברידי עד ציון ירוק 130
-	30,000	40,000	45,000	60,000	רכב פלאג- אין עד ציון 100
50,000	60,000	75,000	75,000	75,000	רכב חשמלי

מקור: רשומות, קובץ התקנות: שיעורי מכס, מס קנייה ותשלומי חובה, מס' 1893

יצוין כי תקרת ההטבה לא צפויה להשפיע על רובם המכריע של כלי הרכב המיובאים, אלא היא תהיה אפקטיבית רק בכלי רכב יקרים יחסית.

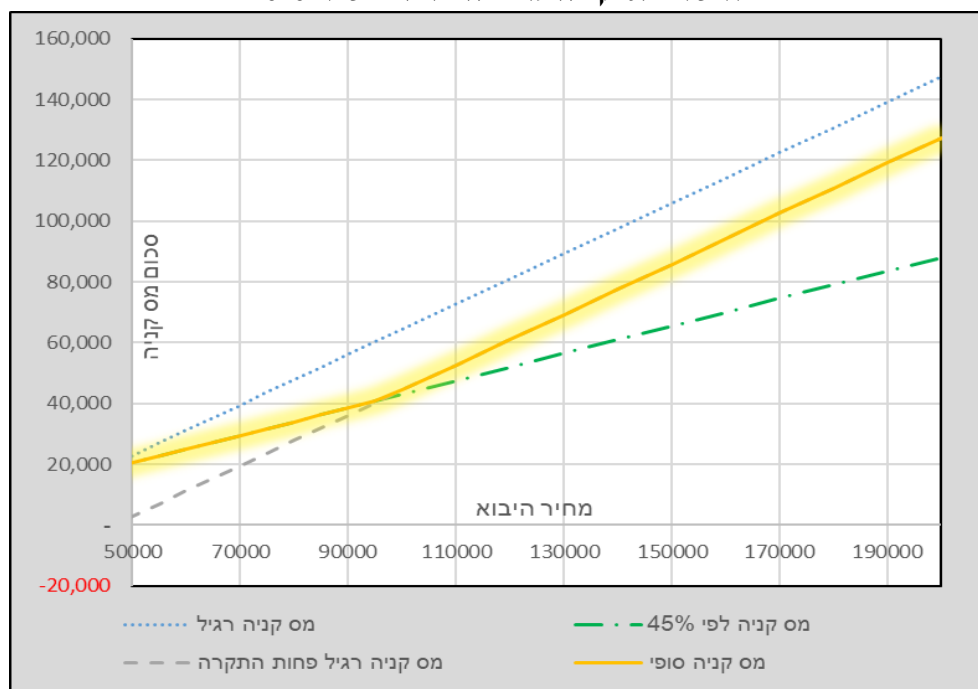
בתרשים להלן ניתן לראות את השוואת חישובי המס השונים – מס קניה לפי שיעור מופחת 45%, מס קניה לפי השיטה הרגילה, ומס קניה שנקבע כסכום המרבי בין המס בשיעור מופחת לבין המס הרגיל בניכוי תקרת ההטבה.

ניתן לראות כי נקודת האיזון בין השיטות עבור רכב היברידי מגיעה באזור מחיר יבוא (לפני מסים) של 95 אלף ש"ח, כאשר רוב מוחלט של כלי רכב היברידיים זולים יותר ביבוא ולכן לא יושפעו מהתקרה.

בנוגע לרכב פלאג-אין, נקודת האיזון בין המס האחוזי לבין המס ברגיל פחות התקרה, מגיעה בערך ה- 130 אלף ש"ח של ערך יבוא לפני המסים. מכיוון שברכבי פלאג-אין יש לא מעט רכבי יוקרה, סגמנט זה יושפע מהצבת תקרת ההטבה בצורה משמעותית יותר.

תרשים מס' 11

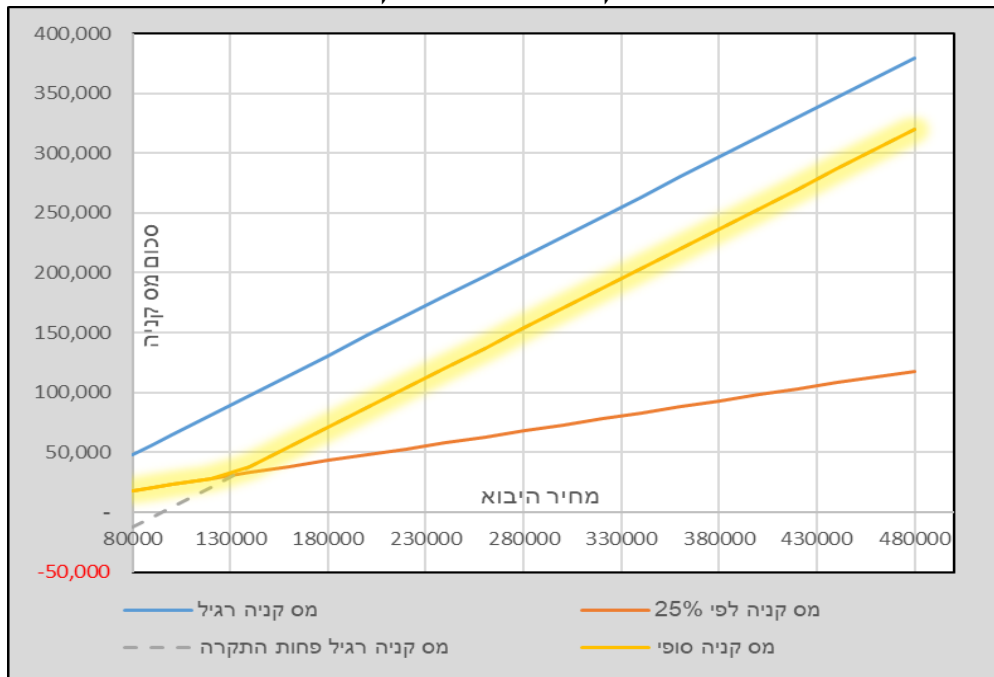
חישוב מס קניה לרכב היברידי בשנת 2020



מקור: רשות המסים בישראל

תרשים מסי 12

חישוב מס קניה לרכב פלאג-אין בשנת 2020



מקור: רשות המסים בישראל

8. פילוח שוק רכישות רכב חדש

בשנת 2018 נמשכה מגמת ההתחזקות של המגזר הפרטי (רוכשי רכב פרטיים) על חשבון המגזר התאגידי.

קצת היסטוריה: בשנים 2006-2009 חלק הארי מרכישות רכב חדש בישראל היה בידי תאגידים גדולים, וזאת בשל עיוות במס, לפיו לעובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד היה נזקף שווי שימוש ברכב נמוך בהרבה מהשווי האמיתי של ההטבה.

זקיפת הטבת שווי השימוש למעשה לא משתייכת לעולם הרכב אלא לעולם של מיסוי הכנסה – במקרה זה הכנסה שהתקבלה בצורה של רכב מהמעסיק. עובד שמקבל את הרכב חוסך לעצמו את הצורך לרכוש ולתחזק רכב באופן פרטי. תת מיסוי של רכב צמוד הביא לגידול מואץ ברכישות רכב בידי תאגידים (חברות גדולות וחברות ליסינג) על מנת להעניק לעובד הטבת מס. כמובן שבעיקר נהנו מפרצת המס האמורה עובדים שיש להם כוח מיקוח מול המעסיק – אנשי הי טק ומקצועות "צווארון לבן" אחרים, ברמות שכר גבוהות.

על כן, בין השנים 2001 – 2006 עלה משקל הרכישות של ציי רכב מכ- 33% לכ- 60%. מצב זה גרם, מלבד סוגיית המיסוי הלא שוויוני והלא הוגן, לבעיות מבניות רבות בשוק, בראש ובראשונה למצב 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 לכך. הנגישות לרכב חדש הייתה בעיקר דרך המעסיקים, וזה יצר מצב של חוסר שוויון בין העובדים, בשני המישורים: מי שהיה יכול להשיג רכב מהמעביד, נהנה מהטבת המס, ומי שלא – שילם מחיר יקר ברכישת רכב או הסתפק ברכב משומש. במקביל, התפתחו תופעות לוואי נוספות בתחום הרכב – כגון צמצום היצע הדגמים, פגיעה ברמת השירות במוסכים, תרבות נהיגה בעייתית בחלק מכלי הרכב הצמודים וכד'.

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

חשוב לציין כי היום נשמעות קריאות להפחית את סכומי הזקיפה של שווי שימוש, ויש בכך סכנה ממשית שכל מה שהושג ברפורמה יימחק, והשוק יחזור למצב המעוות תוך יצירת הטבת מס משמעותית לעשירונים העליונים – כפי שניתן לראות בתרשים 14.

מאז השלמת הרפורמה עלתה רמת התחרות בענף ונוצרו ערוצי שיווק נוספים; כך, צמצום הפעילות של חברות ליסינג בשוק ה"מסורתית" 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.

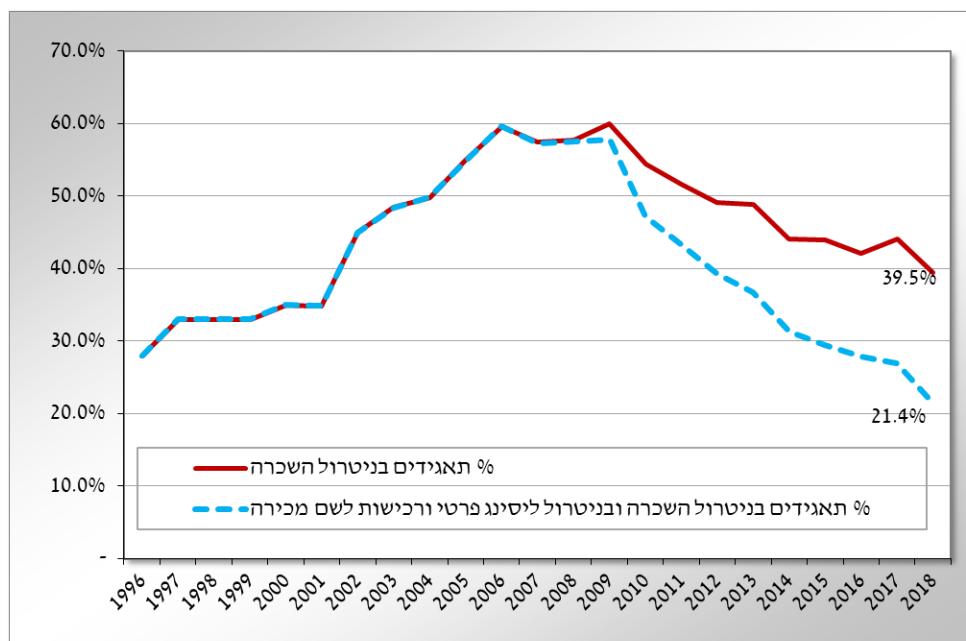
בשנת 2018 המשקל היחסי הכולל של תאגידים בין רוכשי רכב חדש היה 39.5% - בהמשך למגמת הירידה של שנים קודמות. לפיכך, שיעור הרוכשים הפרטיים במישרין עמד ב- 2018 על כ- 60.5%. בניטרול רכישות שנועדו לשוק הפרטי (בין אם במכירה ישירה או בליסינג תפעולי/מימוני) יורד משקל התאגידים בסך רכישות רכב חדש לכ- 21.4% בלבד.

משקלן היחסי של חברות הליסינג בתוך סך הרכישות של רכב חדש עמד על כ- 33.5%, גבוה מהשיעור של שנה קודמת – 27.3%.

כמות כלי הרכב הצמודים בסוף שנת 2018 מוערכת בכ- 311 אלף (9.4% מכלי הרכב הפעילים), מתוכם כ- 240.2 אלף כלי רכב (7.4% ממצבת הרכב הכללית) בבעלות חברות ליסינג. ביחס לשנת 2017 מדובר בגידול מתון (1.1%) בכמות כלי הרכב הצמודים, אך באופן יחסי מתוך סך מצבת כלי הרכב שיעורם ירד במקצת.

תרשים מס' 13 :

% רכישות רכב חדש בידי תאגידים (ציי רכב) בשנים 1996-2018



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

לוח מס' 15 :

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

רכב מאגר	עסקי/ מלכ"ר/ ממשלה			בעלות פרטית	סה"כ	כמות	2010
	השכרה	מזה: חברות ליסינג	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
76,136 2.3%	34,648 1.0%	219,122 6.6%	311,067 9.4%	2,891,973 87.3%	3,313,824 100.0%	כמות % מסה"כ	2018

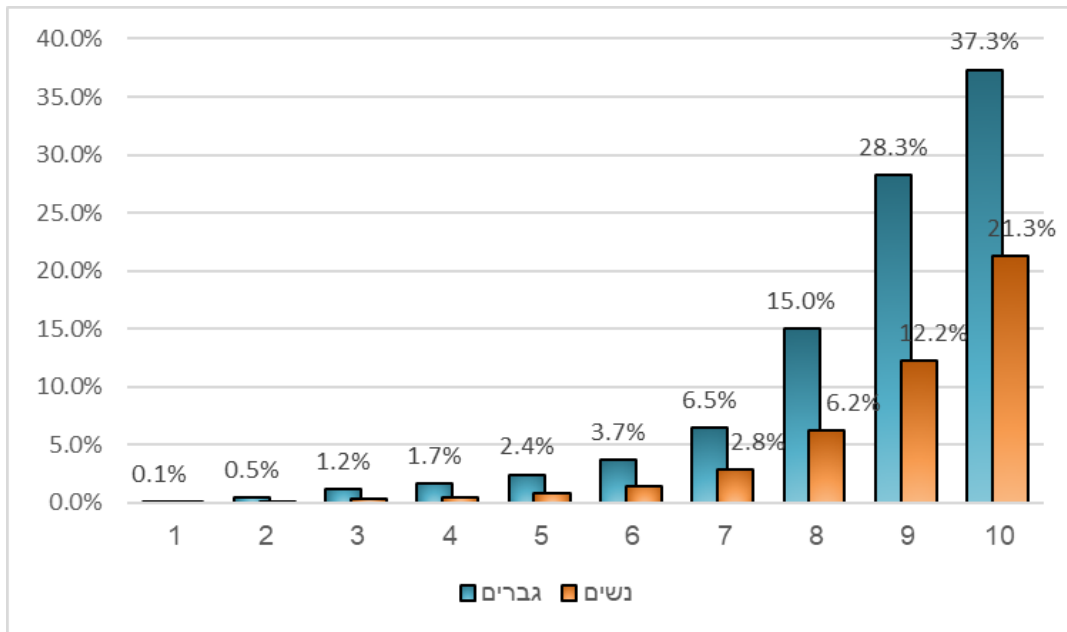
מקור : קובץ רכב של משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

ניתוח מצבת העובדים השכירים, מתוך דיווחי המעסיקים בעבור שנת מס 2017, מגלה כי בעשירון העליון כ- 32% מהעובדים קיבלו רכב צמוד, בעשירון התשיעי שיעור מקבלי רכב צמוד היה 21.6%, ואילו בעשירון השמיני קיבלו רכב צמוד רק 11%. ב-6 העשירונים התחתונים רק אחוזים בודדים מהעובדים מקבלים רכב צמוד. בקרב קבוצת מקבלי רכב צמוד כ- 86% משתייכים לעשירוני שכר 8-10.

תופעה מעניינת: שיעור מקבלי רכב צמוד בקרב הגברים גבוה משמעותית מהשיעור של נשים המקבלות רכב צמוד, באותה רמת שכר. גם כאשר יורדים לרמה של ענפים, באותם עשירוני השכר – גברים נוטים יותר לקבל רכב צמוד מהעבודה. לא ברור מה ההסבר לתופעה זו.

תרשים מס' 14 :

שיעור העובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד, לפי מגדר ועשירוני הכנסה חודשית



מקור : דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

9. שוק הרכב המשומש

שוק הרכב החדש מושך, במידה רבה של צדק, את רוב תשומת הלב בתקשורת. שוק זה קובע את פני העתיד של שוק הרכב לשנים הקרובות, הרי כל רכב חדש עם הזמן יהפוך למשומש. 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 2018 כ- 20.3% מכלל רכישות הרכב בידי רוכשים פרטיים היו של רכב חדש מהיבואן, ואילו כ- 79.3% מהעסקאות נעשו ברכב משומש. בניגוד למגמת השנים האחרונות, במשקלם של כלי רכב חדשים או "צעירים" יחסית ירד, ונרשמה רמת סחירות גבוהה יחסית בכלי רכב משומשים. הכמות הכוללת של כלי הרכב שעברו ידיים בשנת 2018 לא השתנתה ביחס לשנה קודמת, ובאחוזים מסך מצבת כלי הרכב מדובר ברידה מסוימת ברמת הסחירות – 18.73% לעומת 19.16%.

בלוח 16 מוצגים מאפיינים נבחרים של כלי רכב שנרכשו במהלך 2018: 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, לכן נתוני הנסועה חסרים בקבוצות גיל אלה.

לוח מס' 16 :

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

קטגוריה	2015		2016		2017		2018	
	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ
Private Import	789	0.1%	975	0.2%	1,526	0.2%	2,254	0.4%
New Car	126,488	22.7%	143,452	24.1%	140,459	22.6%	126,163	20.3%
Used 0-3	48,301	8.7%	58,004	9.7%	63,977	10.3%	52,728	8.5%
Used 3-6	130,233	23.4%	131,626	22.1%	139,128	22.4%	139,780	22.5%
Used 6-10	95,141	17.1%	108,164	18.1%	116,211	18.7%	125,312	20.2%
Used 10-15	88,408	15.9%	85,331	14.3%	93,825	15.1%	107,581	17.3%
Used 15+	67,580	12.1%	68,569	11.5%	65,190	10.5%	66,727	10.8%
סה"כ	556,940	100.0%	596,121	100.0%	620,316	100.0%	620,545	100.0%

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

לוח מס' 17 :

מאפייני רכב נוסעים שנרכשו בידי רוכשים פרטיים לפי קטגוריית גיל בשנת 2018

(נפח מנוע, כמות "העברות ידיים" לפני הרכישה, נסועה מצטברת ממוצעת)

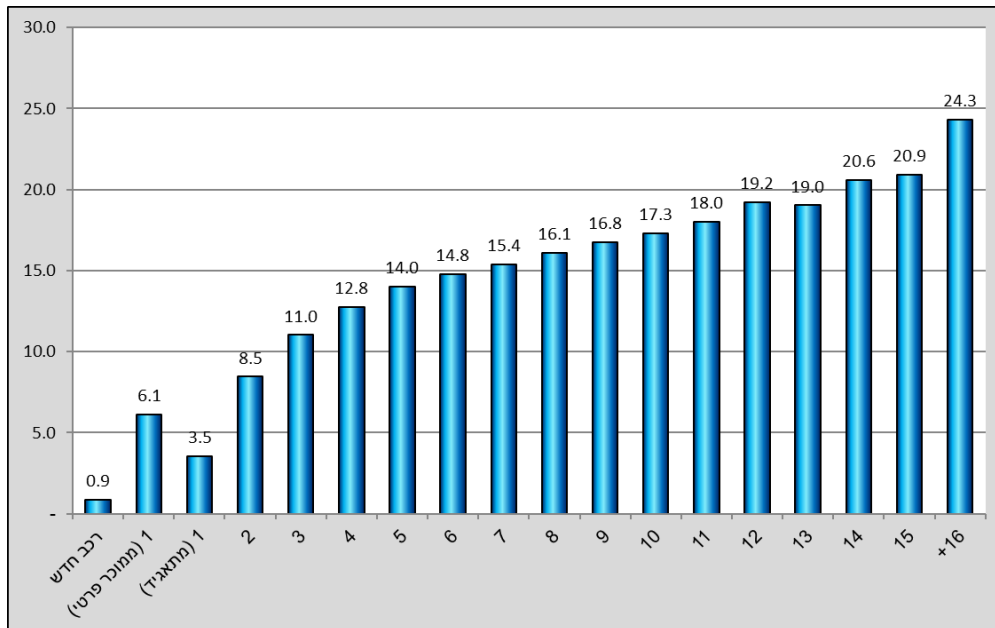
קטגוריה	כמות	גיל ממוצע, שנים	נפח מנוע ממוצע	"יד" ממוצעת לפני הרכישה	נסועה מצטברת ממוצעת
Private Import	2,254	0.5	1,627	-	-
New Car	126,163	0.8	1,626	-	-
Used 0-3 years	52,728	1.3	1,655	1.1	-
Used 3-6 years	139,780	4.1	1,599	1.3	83,690
Used 6-10 years	125,312	7.6	1,688	2.2	138,868
Used 10-15 years	107,581	11.9	1,747	3.4	193,800
Used 15+ years	66,727	18.0	1,697	4.6	228,939
Total	620,545	6.7	1,663	1.9	-

* 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

חושב גם 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, זאת מכיוון שתאגידים נוטים למכור רכב בגיל "צעיר" יחסית – חלק מכלי הרכב נרכשים מראש בידי חברות ליסינג למטרת מכירה, וחלק נמכרים לאחר תקופת שימוש אינטנסיבי (3-5 שנים) בציי רכב. הדבר מוצא את ביטויו בנתונים – רכב יד ראשונה בבעלות פרטית נמכר אחרי שהיה כ- 6.1 שנים בממוצע, אצל הבעלים הראשון, לעומת זאת, רכב בבעלות תאגיד נמכר לאחר 3.5 שנים בממוצע.

תרשים מס' 15 :

גיל ממוצע של רכב נוסעים שנמכר בשנת 2018 לפי כמות ה"ידיים"



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

10. מדד מחירי הרכב

במבט לטווח ארוך, מתקיימת בשוק הרכב הישראלי תופעה של שחיקת מחירי המכוניות החדשות (יציבות במחירים ושחיקה ריאלית ביחס למדד המחירים לצרכן) וכן ירידה הן היחסית והן האבסולוטית במחירי המכוניות המשומשות. לצורך בחינת הנושא, נעשה שימוש בנתוני מדד מחירי מכוניות, תוך הפרדתו לשני מרכיבים – מחירי מכוניות חדשות ומחירי מכוניות משומשות⁵. לשם השוואה, נלקחה גם סדרה של מדד המחירים לצרכן – כללי.

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

- מאז שנת 2009 קיימת יציבות במחירי הרכב בחדש ושחיקה מסוימת ביחס למדד המחירים לצרכן, אפילו בסביבת אינפלציה נמוכה. נתוני המחצית הראשונה של 2019 הראו עליה מתונה מאד ברמת המחירים ביחס לשנת 2018, אך ייתכן שהנתונים הושפעו מהקדמת היבוא לקראת שינוי הנוסחה של "מיסוי ירוק" ב-1 באפריל 2019;
- הוזלה ריאלית של מכוניות חדשות, ביחס לרמה היחסית של שנת 2008, עמדה על כ-10.1% בשנת 2019 ובמחצית 2019 (ינואר – יולי);
- מחירי המכוניות המשומשות רשמו מספר ירידות חדות בתקופה הנסקרת – בשנת 2009, ב-2012 ובשנת 2016, כעת מסתמנת עליה מתונה ביחס למחצית השניה של 2018, אך קשה לומר בשלב זה האם מדובר בשינוי מגמה או בתופעה חולפת. מחד, 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, ומאידך, תהליך זה לא יכול להימשך לנצח;

5 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.

- מחירי המכוניות המשומשות הוזלו באופן משמעותי ביותר ביחס למדד המחירים הכללי לצרכן – בשנת 2018 ירדו מחירי המכוניות המשומשות ב- 34.7%, ובמחצית 2019 – ב- 35.3%, לעומת המצב בשנת 2008.

לוח מס' 18 :

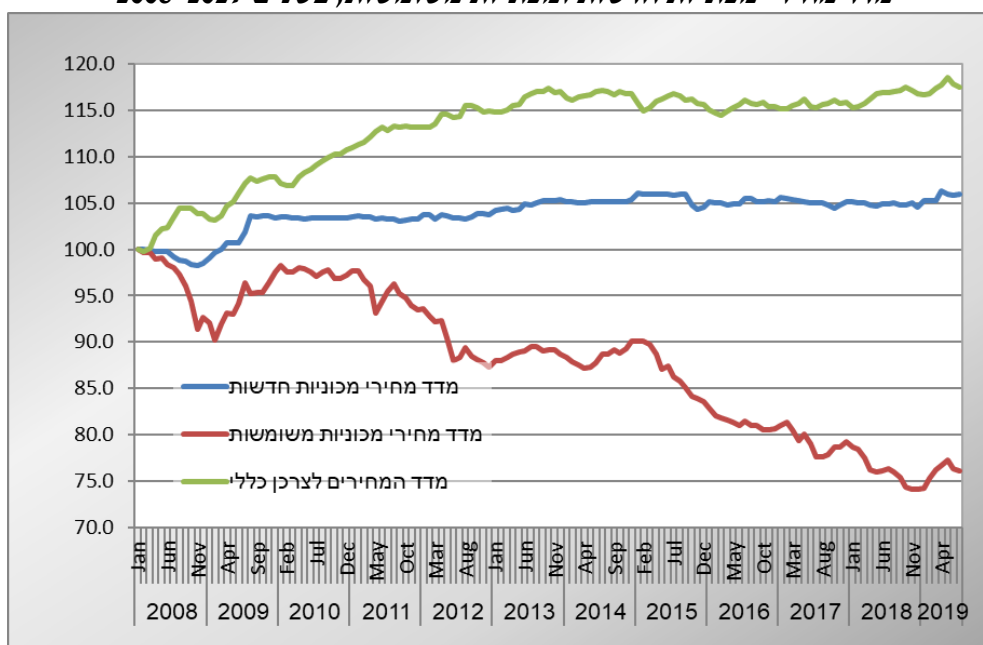
מדדי מכוניות חדשות ומכוניות ומדד המחירים לצרכן - כללי בשנים 2008-2019

הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס לרכב חדש	הוזלה ריאלית של מחירי המכוניות החדשות ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	מדד מחירי מכוניות משומשות	מדד מחירי מכוניות חדשות	מדד המחירים לצרכן - כללי	
-5.3%	-2.1%	-3.2%	97.1	99.3	102.5	2008
-11.1%	-7.4%	-4.0%	94.2	101.7	105.9	2009
-10.4%	-5.7%	-4.9%	97.5	103.4	108.8	2010
-15.2%	-7.7%	-8.2%	95.4	103.3	112.6	2011
-21.5%	-13.2%	-9.5%	89.9	103.6	114.5	2012
-23.6%	-15.2%	-9.8%	88.8	104.8	116.2	2013
-24.3%	-16.0%	-9.9%	88.4	105.2	116.8	2014
-25.2%	-17.8%	-9.0%	86.8	105.6	116.0	2015
-29.5%	-22.6%	-8.9%	81.3	105.1	115.4	2016
-31.5%	-24.6%	-9.2%	79.2	105.1	115.7	2017
-34.7%	-27.4%	-10.1%	76.1	104.9	116.6	2018
-35.3%	-28.1%	-10.1%	76.0	105.7	117.5	2019 1-7

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

תרשים מס' 16 :

מדד מחירי מכוניות חדשות ומכוניות משומשות, בשנים 2008-2019

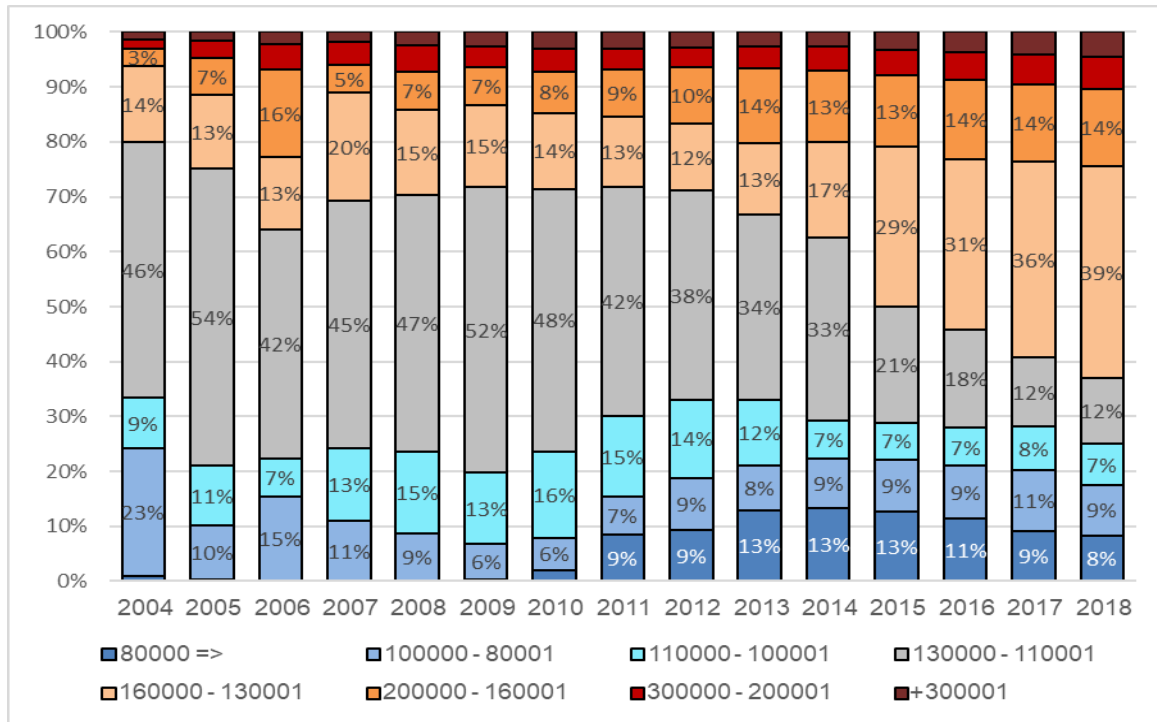


מקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

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' 17

התפלגות כלי הרכב החדשים שנרשמו ב- 2007-2018, לפי מחירון



מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

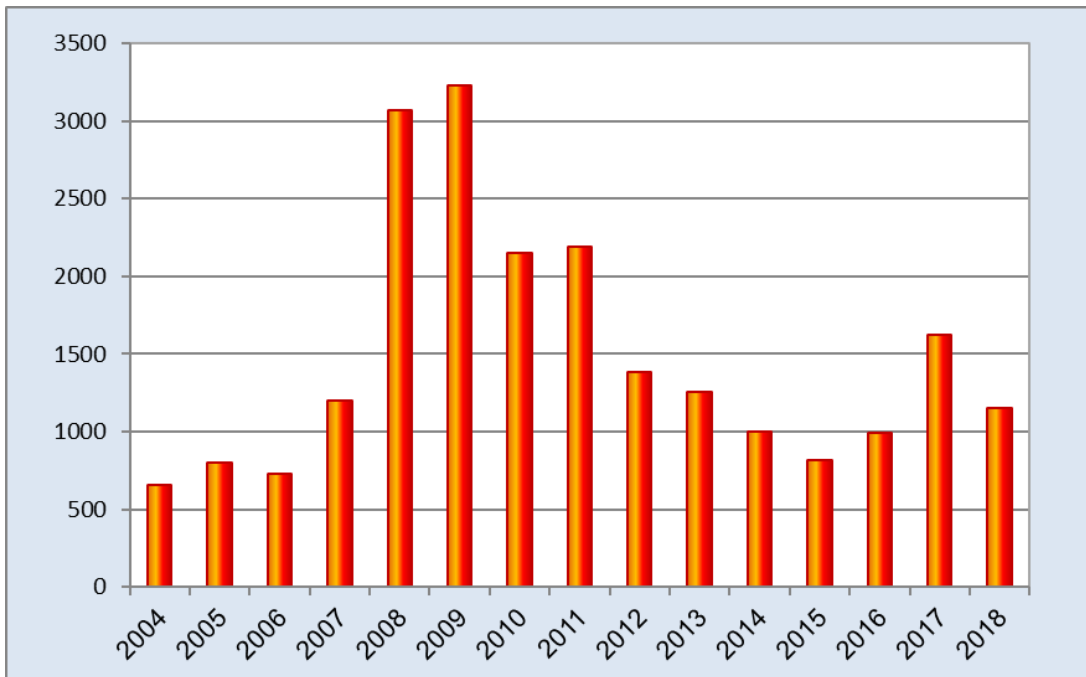
11. יבוא אישי

בשנת 2018 חלה ירידה במספר כלי רכב המיובאים ביבוא אישי לאחר שנה גבוהה ב- 2017, מ- 1627 כלי רכב ל- 1,154. בשנים 2010-2015 התרחשה ירידה בכמויות היבוא, ככל הנראה, כתוצאה מהגברת הפיקוח של רשויות המכס בכל הנוגע להנמכת המחירים. ככלל, בשנים האחרונות קיימת מגמת עליה ביבוא אישי, במיוחד בתחום של רכב היברידי נטען (פלאג-אין), אך צמצום הטבות המס החל משנת 2020 ככל הנראה יוריד את היקפי היבוא של כלי רכב אלה.

מבחינת הרכב הדגמים, גם בשנת 2018, כמו גם בשנתיים קודמות, הרכב הפופולרי ביותר היה מרצדס לסוגיו, כ- 35% מסך היבוא האישי, לרוב בדגמי הפלאג-אין. במקום השני במספר כלי הרכב הגיעו BMW, 24% מהיבוא האישי – גם כאן מדובר לרוב ברכב היברידי הנטען. כל יתר מותגי הרכב הגיעו להיקפי יבוא נמוכים בהרבה.

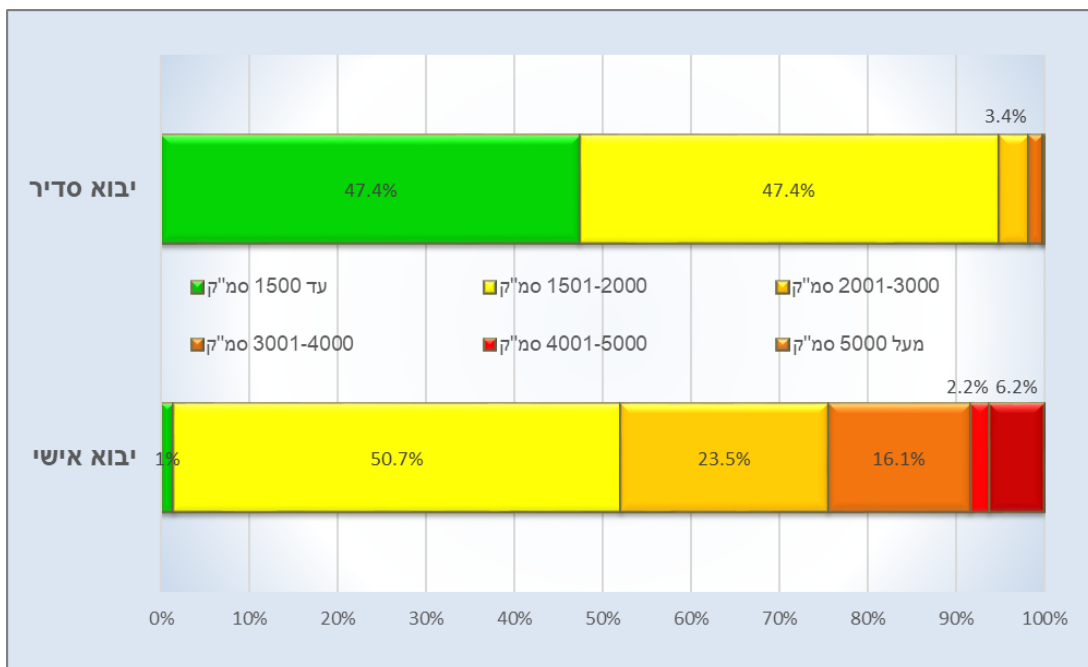
היבוא האישי מתרכז עדיין, מטבע הדברים, ברכבי יוקרה ורכב מיוחד, אך לאחרונה יש צמצום בנטיה לגייפים כבדים זוללי דלק ומאותגרי חניה. עדיין, כאשר מסתכלים על קבוצות נפח מנוע, אין דמיון בין יבוא אישי ליבוא סדיר, אך הפער הצטמצם משמעותית ביחס לעבר. כך, בשנת 2018 ביבוא סדיר קרוב למחצית כלי הרכב היו בעלי נפח מנוע של עד 1500 סמ"ק, ו-95% מהכלים היו בעלי מנועים עד 2000 סמ"ק. ביבוא אישי היה משקל כלי הרכב עד 2000 סמ"ק כ- 52%, אך אם ניקח לדוגמה שנת 2012, רק 7% מהכלים ביבוא אישי בשנה זו היו עד 2000 סמ"ק.

תרשים מס' 18 :
כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנים 2004-2017



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

תרשים מס' 19 :
התפלגות כלי הרכב ביבוא אישי וביבוא סדיר לפי קבוצות נפח מנוע, 2018



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

לוח מס' 19 :

דגמי רכב שכיחים ביבוא אישי בשנת 2018

סה"כ	מזה: היברידי	% היברידי	
MERCEDES	399	331	83%
BMW	282	213	76%
FORD	81	-	0%
CHEVROLET	68	-	0%
TOYOTA	51	5	10%
PORSCHE	50	26	52%
CHRYSLER	47	-	0%
ROVER	40	20	50%
VOLVO	39	38	97%
JEEP	38	-	0%
DODGE	12	-	0%
אחרים	47	5	11%
סה"כ	1,154	638	55%

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 2018 נרשמו 1,060 כלי רכב שיובאו בידי יבואנים מקבילים. עם זאת, נתוני תחילת 2019 מצביעים על האצת ההתפתחות בסגמנט זה. כמו כן, בשנת 2018 נרשמו לתנועה 189 כלי רכב (בעיקר רכבי יוקרה) שיובאו בידי יבואנים זעירים.

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

ניתוח נתוני הנסועה, אשר נאספים במכוני הרישוי ומנוהלים במערכות משרד התחבורה החל מ-1.1.2010, 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 2018⁶ (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 2018 רכב בבעלות פרטית נסע בממוצע 14,283 ק"מ – ירידה קלה (1.1%) ביחס לרמה של 2017 ;
- אין הבדלים מהותיים בהיקף הנסועה השנתית לפי דרגת זיהום, למעט רכב היברידי מדרגת זיהום 2 שהנסועה השנתית שלו גבוהה בכ- 20% מהממוצע בכלי הרכב. הנסועה של רכב היברידי נטען (פלאג-אין) גבוהה בכ- 40% מהממוצע. הדבר מעיד על כך שקיימת רגישות רבה למחיר הדלק, בפרט גמישות תחלופה גבוהה – קרי, שינוי במחיר

⁶ 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.

דלק לא גורם לשינוי מהותי בהיקף הנסועה, אך מי שאורח חייו מחייב נסיעות רבות, בוחר לעצמו רכב חסכוני בדלק – היברידי או חשמלי.

גידול מהיר במצבת כלי הרכב ההיברידיים היווה אחד מהגורמים שהביאו להאטה בגידול ההכנסות מבלו דלק על אף השמך הגידול בכמות כלי הרכב הנעים על הכבישים ובנסועה של כלי רכב. כך למשל, בהשוואה לשנת 2010 גדלה הנסועה הכוללת של כלי רכב פרטיים ב- 42%, ואילו הכנסות מבלו על בנזין עלו ב- 34% בלבד⁷.

- הנסועה הממוצעת של רכב צמוד מסוג רכב נוסעים עלתה משמעותית ל- 28,200 ק"מ בשנה, עליה של 16.4% בהשוואה לנתון של שנת 2017 - 24,200 ק"מ ;
- רכב מסחרי בבעלות פרטית נסע בממוצע 19,273 קילומטרים (ירידה מזערית של 0.42%), ורכב מסחרי בבעלות תאגיד הגיע לנסועה ממוצעת של 31,095 ק"מ לשנה – עליה של 3.6% ביחס לאשתקד.
- הנסועה הממוצעת של מוניות הייתה דומה לאשתקד (ירידה קלה של 0.6%) והסתכמה ב- 72,784 ק"מ ;
- בניתוח נתוני נסועה רב-שנתיים עולה כי מתקיימת מגמת ירידה בנסועה מאז שנת 2011, כ- 10.5% במצטבר ברכב נוסעים וכ- 15.6% 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' 20 :

נסועה ממוצעת של כלי רכב בשנת 2018, לפי גיל, סוג ובעלות

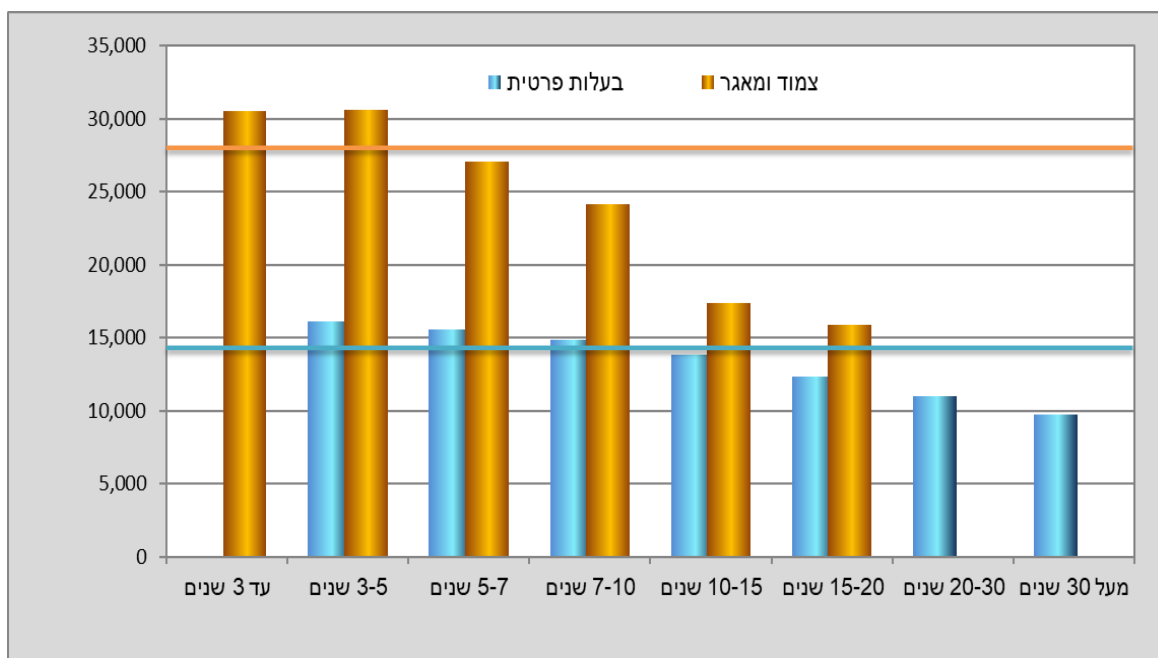
רכב מסחרי		רכב נוסעים						
סה"כ	רכב צמוד	בעלות פרטית	סה"כ (ללא מוניות ורכב השכרה)	מונית	השכרה	צמוד ומאגר	בעלות פרטית	
	37,161			79,001	28,048	30,564		עד 3 שנים
33,816	37,291	28,355	21,491	76,646	27,431	30,627	16,135	3-5 שנים
29,120	34,568	26,423	16,551	67,751	21,004	27,040	15,565	5-7 שנים
25,002	27,860	24,147	15,160	58,514	17,740	24,168	14,877	7-10 שנים
19,177	20,701	19,027	13,911	52,415		17,361	13,835	10-15 שנים
15,401	15,440	15,399	12,380			15,842	12,363	15-20 שנים
11,844		11,865	10,961				10,952	20-30 שנים
13,471			9,705				9,718	מעל 30 שנים
21,564	31,095	19,273	15,399	72,784	26,489	28,161	14,283	סה"כ
21,246	30,009	19,355	14,907	73,214	26,574	24,192	14,442	נסועה ממוצעת ב 2017
1.50%	3.62%	-0.42%	3.30%	-0.59%	-0.32%	16.41%	-1.10%	שינוי לעומת שנה קודמת

מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

⁷ מקור הנתונים: נתוני הנסועה – הלמ"ס, הכנסות מבלו דלק – רשות המסים

תרשים מס' 20 :

נסועה ממוצעת של רכב נוסעים, לפי גיל ובעלות



מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

לוח מס' 21 :

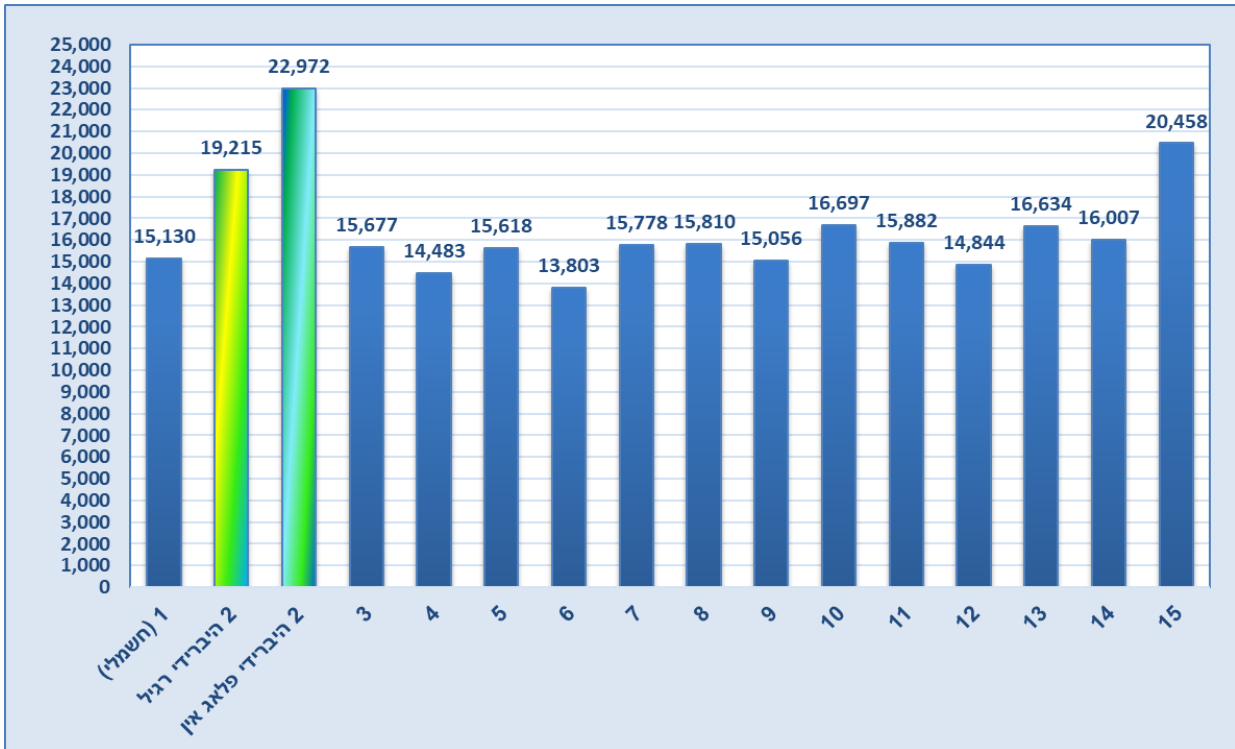
נסועה ממוצעת לפי סוג בעלות וסוג רכב, בשנים 2011-2018

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
2018	14,283	28,161	15,399	19,273	31,095	21,564
% שינוי מצבר 2017-2011	-9.62%	0.78%	-10.45%	-15.47%	-9.52%	-15.64%

מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 21 :

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



מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

13. רכב דו-גלגלי

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' 22

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, אשר מעניקה 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 נכללה זמנית במערכות שזוכות לתמריצים, למרות שהיא הפכה לחובה בכלים בינוניים וגדולים (L2 ו-L3). בכלים הקטנים ניתן להסתפק במערכת בלימה משולבת (CBS) שנחשבת לפחות יעילה מ-ABS אך היא זולה יותר ומאפשרת ליצרן ולמשווק להישאר בתחום המחירים שתואם לאוכלוסיית היעד שלהם. ביטול מידי של ההפחתה היה עלול 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 סכומים התמריצים שנקבעו לפעימה הראשונה, שתימשך עד 31.12.2019 :

לוח מס' 23

מערכות בטיחות ברכב דו-גלגלי שנקבעו להן תמריצי מס

מערכת	תיאור קצר של פעולת המערכת
ABS	שיפור יעילות הבלימה באמצעות מניעת מצב של בלם בפוס 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 אחיזה בכביש ומונעים התהפכויות

לוח מס' 24

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

פעימה ראשונה, בתוקף עד 31.12.2019

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

לוח מס' 25

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

פעימה ראשונה, בתוקף בין 1.1.2020 ל- 31.12.2020

שיעור מס קניה	מערכת ABS	מערכת בקרת יציבות	מערכת בלימה משולבת	משכך היגוי	מערכת בקרת משיכה והחלקה	רכב תלת גלגלי
25%	500	220	75	220	500	1,500
40%	250	310	310	310	650	2,100
50%	250	400	400	400	800	2,400
60%	250	500	500	500	970	3,000
70%	250	600	600	600	1,130	3,000

מקור: רשות המסים בישראל

לוח מס' 26

הפחתות במס קניה בגין מערכות בטיחות בכלים דו-גלגליים, לפי שיעור מס קניה
 פעימה ראשונה, בתוקף בין 1.1.2021 ל- 31.12.2021:

רכב תלת גלגלי	מערכת בקרת משיכה והחלקה	משכך היגוי	מערכת בלימה משולבת	מערכת בקרת יציבות	מערכת ABS	שיעור מס קניה
1,300	500	220	-	220	500	25%
2,000	650	310	310	310	-	40%
2,300	800	400	400	400	-	50%
3,000	970	500	500	500	-	60%
3,000	1130,	600	600	600	-	70%

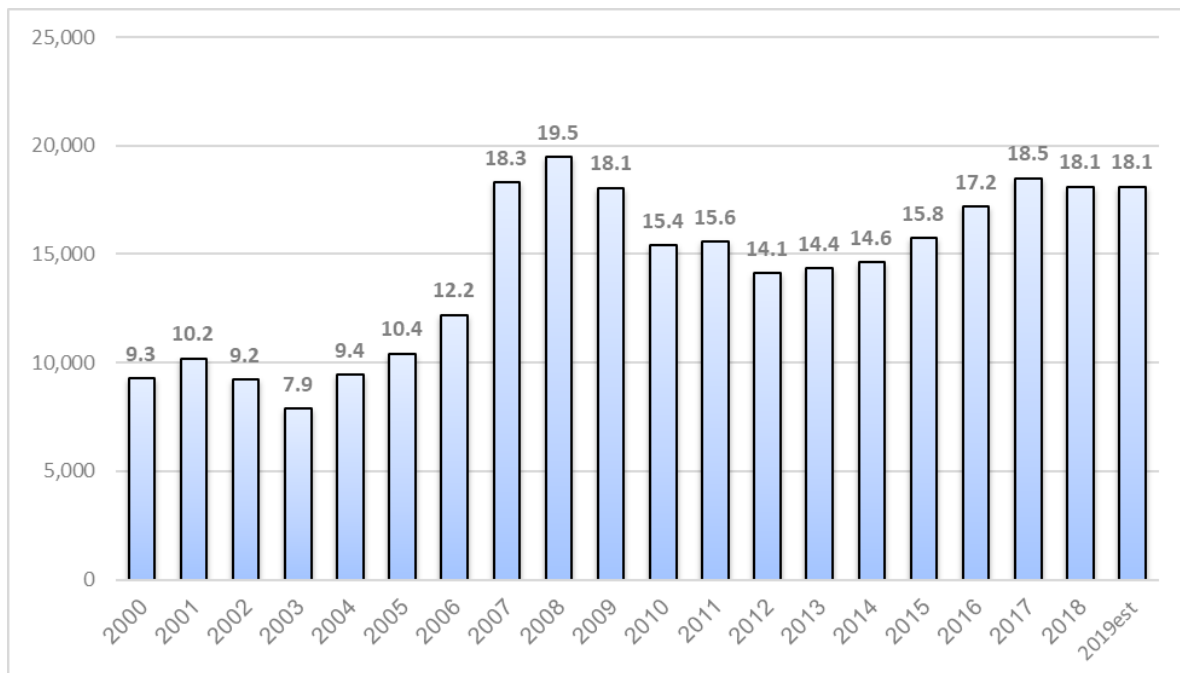
מקור: רשות המסים בישראל

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%. בשנת 2018 נרשמו לתנועה כ- 18.1 אלף כלים דו (ותלת) גלגליים, כמות דומה צפויה להיות גם ב- 2019.

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. כמו כן, רואים כבר עתה גידול מסוים בשיעורי החדירה של מערכות בטיחות שזכו לתמריצי מס.

תרשים מס' 22

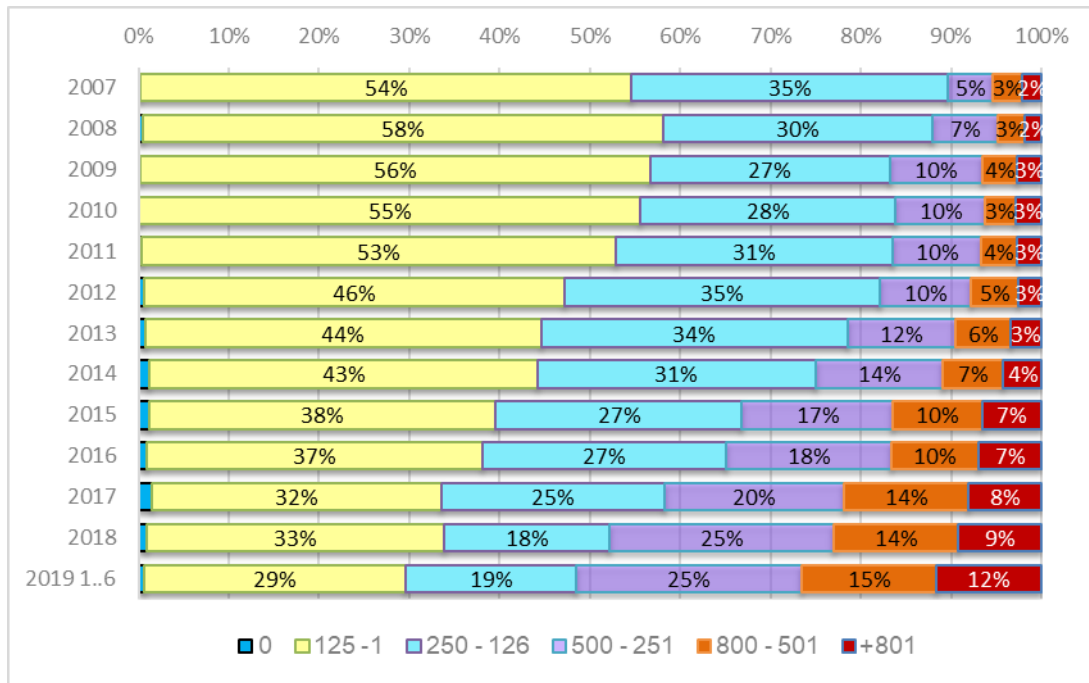
רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, 2000-2019



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 23

רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, לפי קבוצות נפח מנוע, 2007-2019



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

14. כלי רכב שיצאו מכלל שימוש

בפרק זה נבחנו הסיבות שבגללן כלי רכב ירדו מהכביש במהלך שנת 2018. לשם כך, נלקחו כלי רכב שברישינום נרשם קוד ביטול כזה או אחר במהלך 2018. 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 שהית הרכב במגרש למכירת מכוניות משומשות או השבתה זמנית (למשל, לזמן שהיה בחו"ל של בעלי הרכב).

במהלך 2018 נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 16.4 אלף אופנועים, המהווים 7.1% מכלל הכלים בתחילת השנה. ברכבי נוסעים נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 155.0 אלף כלים, 5% מהמצבה הכללית. במוניות שיעור זה נמוך יותר, כ- 3.1% (687 כלים), זאת מכיוון שרוב המוניות נמכרות לשימוש פרטי לפני שהבלאי שלהן הופך למכשול לעבודה סדירה – מכאן הכמות הגדולה של מוניות שנמצאות בהפקדה (3526 מוניות). ברכב מסחרי כ- 12,700 כלי רכב רשמו ביטול ברישיונם, וזה כ- 10.5% מהכמות הכוללת שלהם. במשאיות כ- 19.2 אלף כלים יצאו מכלל שימוש, כ- 6.5% ממצבת המשאיות לתחילת 2018. באוטובוסים יצאו מכלל שימוש לצמיתות כ- 2.4 אלף כלים, שמהווים כ- 6.2% ממצבת האוטובוסים לתחילת התקופה. ברוב סוגי כלי הרכב הסיבה הרווחת לביטול ברישיון היא התיישנות, למעט מוניות בהם הסיבה הרווחת בקודי ביטוח קבועים היא תאונה (אובדן גמור). מכירה לידי פרטיות לא מופיעה בקודי ביטול קבועים.

לוח מס' 27

כלי רכב שנרשם להם קוד ביטול הרישיון במהלך 2018, לפי סוג הרכב וקבוצת קוד ביטול

סה"כ	אוטובוס	משאית	מסחרי	מונית	רכב נוסעים	אופנוע	
6,468	130	1,121	460	30	3,746	533	ליקוי בטיחותי או כשל במבחן השנתי
36,535	281	1,558	882	645	31,493	1,466	תאונה
163,443	1,656	14,967	11,320	12	119,642	14,398	התיישנות / פירוק
2,272	340	1,587			96		יצוא (כולל רש"פ)
208,718	2,407	19,233	12,662	687	154,977	16,397	סה"כ לא כולל הפקדה
5.13%	6.18%	6.51%	10.50%	3.08%	4.97%	7.14%	% ממצבת כלי רכב פעילים
69,202	506	6,031	2,745	3,526	50,307	4,415	הפקדה
278,315	3,180	25,374	15,409	4,213	205,296	20,817	סה"כ כולל הפקדה

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- 11-10 שנים בסוגי רכב אחרים. השבתה עקב התיישנות מתרחשת בממוצע סביב גיל 18-20.

לוח מס' 28

גיל הרכב שיצא מכלל שימוש, לפי סוג וסיבת ביטול

אוטובוס	משאית	מסחרי	מונית	רכב נוסעים	אופנוע	
12.8	14.3	13.4	5.8	14.0	8.0	ליקוי בטיחותי או כשל במבחן השנתי
8.7	10.4	10.8	5.6	10.2	5.5	תאונה
18.5	22.2	20.8	9.1	20.6	19.9	התיישנות / פירוק
15.4	19.2	19.6	5.5	17.9	15.9	סה"כ לא כולל הפקדה

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

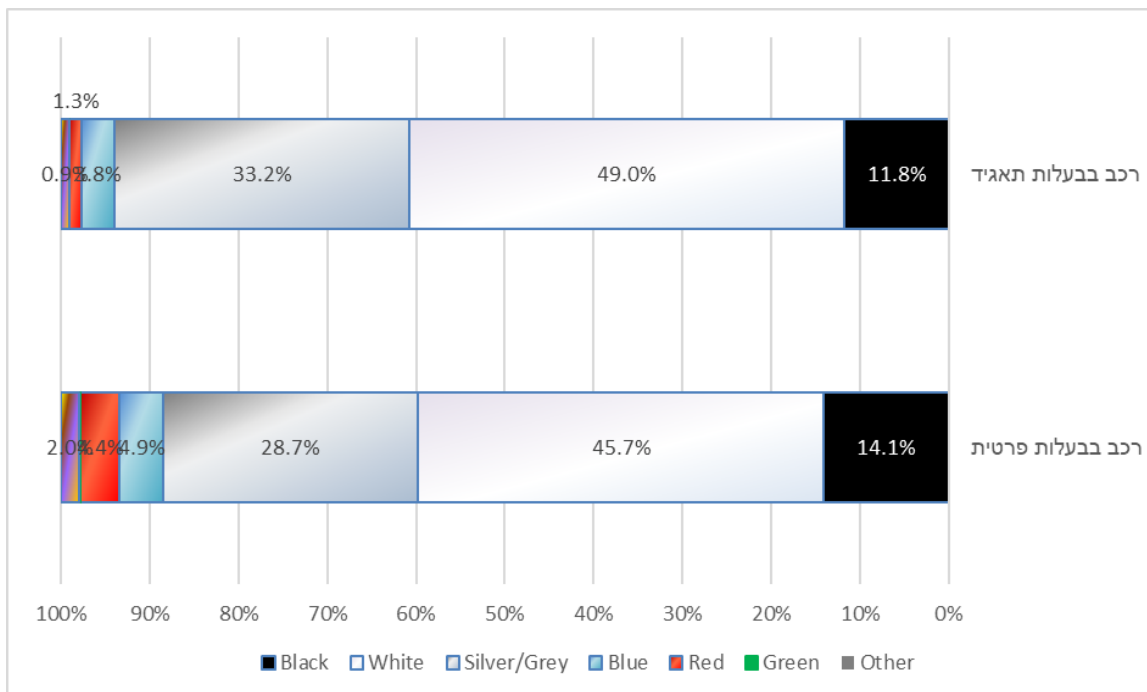
15. רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע

עם ישראל מגלה עקביות בהרגלי צריכת כלי הרכב על-פי צבעים, וגם בשנת 2018 לא ראינו שינוי דרמטי בהרכב הצבעים של כלי הרכב הנרשמים לתנועה. צבעי לבן-אפור-שחור היוו יחד כ- 90% מכלל רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה. אולי זה עניין של התחממות גלובלית – הביקוש לרכב לבן הולך ועולה, והם היוו כ- 47% מסה"כ - לעומת 44% בשנת 2017. כמו לפני שנה, 30% היו אפורים/כסופים, ו- 13% היו בצבע שחור. רק כ- 9.5% מכלל המכוניות שנרשמו היו "צבעוניות", ושיעור זה הולך ויורד בשנים האחרונות – בשנת 2017 הן היוו 13%, בשנת 2016 - 16%, בשנת 2015 – 19% ו- 21% בשנת 2014. הצבעים המובילים היו צבע כחול/תכלת (4.5%) ואחריו אדום (3.2%).

צרכנים פרטיים הפגינו נטייה גבוהה במקצת לססגוניות, אצלם צבעי שחור-לבן-אפור היוו "רק" 88.5%, ואילו בקרב ציי רכב עמד שיעור זה על 94% (שיעור גבוה יותר של רכב לבן ואפור, ודווקא נמוך יותר – של צבע שחור). בהתאם, צבעי הקשת נראו בכלי רכב שנרכשו בידי אנשים פרטיים ב- 11.5% מהמקרים, ואילו בקרב התאגידיים עמד שיעורם על 6% בלבד.

תרשים מס' 24 :

התפלגות כלי הרכב (רכב נוסעים) שנרשמו בשנת 2018 לפי צבע עיקרי וסוג הבעלות



מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

יצרני רכב מגלים יצירתיות רבה בהיבט השיווקי של צבעי הרכב, ובחלק מהמקרים קודי הצבע זוכים לכינויים אקזוטיים למדי. השנה בחרנו להתמקד בצבעים עם כינויים "אכילים", ובדקנו כמה כלי רכב רשומים לתנועה (פעילים) קיימים בצבעים אלה. מסתבר שישראלים אוהבים קפה – 15.9 אלף מכוניות בצבע "קפה" נעות בכבישי ישראל. כ- 3.9 אלף מכוניות בצבע "חציל" וכמות דומה בצבע "זית" נוסעות לצדנו בפקקים. צבע "קרם" מכסה כ- 9.4 אלף מכוניות, ואילו צבע "יין" משכר חושים על גבי 7.3 אלף מכוניות.

לוח מס' 29

גיל הרכב שיצא מכלל שימוש, לפי סוג וסיבת ביטול

צבע/ קבוצת צבעים	כמות כלי רכב רשומים
זית	3,941
חציל	3,950
לימון/קלמנטינה	1,108
חרדל	626
יין	7,285
קרם	9,428
קפה	15,928
טוניק	3,351

מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים