



החטיבה לתכנון וכלכלה



מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב בישראל

2021

סקירה זו ממשיכה את המסורת של סקירות ענף הרכב השנתיות שמפרסמת רשות המסים. סקירה זו מציגה מגוון רחב של נושאים הקשורים למיסוי ולהתפתחויות בענף הרכב.

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2021

תוכן עניינים

3	1. עיקרי הדברים
4	2. יבוא כלי הרכב בשנת 2021 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב
9	3. רישום כלי רכב, לפי סוג
10	4. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל
12	5. מיסוי ירוק
15	6. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי
21	7. רכב היברידי וחשמלי
26	8. פילוח שוק רכישות רכב חדש
29	9. שוק הרכב המשומש
31	10. מדד מחירי הרכב
33	11. יבוא אישי
35	12. נסועה שנתית של כלי רכב על סמך נתוני משרד התחבורה
37	13. רכב דו-גלגלי
40	14. כלי רכב שיצאו מכלל שימוש
42	15. גניבות כלי רכב
45	16. רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע

1. עיקרי הדברים

- (1) שנת 2021 הייתה בין השנים הגבוהות ביותר בפעילות היבוא והרישום של כלי רכב, ומגמה זו נמשכה גם לתוך 2022. יבוא רכב (רכב נוסעים + מסחרי) בשנת 2021 הסתכם ב-273.5 אלף יחידות (גידול של 11.8% לעומת 2020), מתוך זה יובאו 261.1 אלף רכבי נוסעים – עליה של 9.9%. ערך היבוא של רכב נוסעים ורכב מסחרי עלה בשיעור חד של 16.2% בחישוב ריאלי, כביטוי לעליה ברמת המחירים בעולם. מס הקניה על כלי רכב אלה עלה מ-9.04 מיליארדי ש"ח ל-10.56 מיליארדי ש"ח, עליה ריאלית של 15.1%.
- (2) ערך היבוא של כלל כלי הרכב (רכב נוסעים, מסחרי, דו-גלגלי, משאיות ואוטובוסים, טרקטורים וכד' – כל הכלים המורשים לנוע בכבישי ישראל) הסתכם בשנת 2021 ב-21.4 מיליארדי ש"ח, עליה של 20.8% במונחים ריאליים. ההכנסות ממס קניה על כל סוגי כלי הרכב הגיעו בשנת 2021 ל-10.8 מיליארדי ש"ח, עליה ריאלית של כ-15.4%.
- (3) בשנת 2021 עלה שיעור הרכישות של רכב חשמלי, משיעור זניח של עשירות אחוז עד ל-3.9%, אך העליה המשמעותית ביותר חלה בשנת 2022 בה שיעור היבוא על פני השנה היה 10.7% ולקראת סוף 2022 היה מעל 20%! היצע הדגמים החשמליים הורחב משמעותית.
- (4) חלוקת השוק של רכב חדש, בין רוכשים פרטיים לתאגידיים (חברות ליסינג וציי רכב), לא השתנתה מהותית ביחס לשנים קודמות. שיעור הרכישות של רכב חדש בידי תאגידיים עמד בשנת 2021 על 41%. מצבת כלי רכב שהוצמדו לעובדים ממקום עבודתם הייתה יציבה אף היא - כ-292 אלף כלי רכב.
- (5) משנת 2021 ואילך בוצעו עדכונים בתמריצים למערכות בטיחות מתקדמות ברכב, בהתאם לשינויים הטכנולוגיים והרגולטוריים בתחום. משנת 2020 מוענק ניקוד בטיחותי רק למערכות מקוריות בהתקנת יצרן, עם דגש על מערכות אקטיביות למניעת תאונה. משנת 2021 מוענק ניקוד למערכות מתקדמות נוספות – זיהוי עייפות הנהג והיסח דעת, בלימה אוטומטית בנסיעה לאחור, ומערכת למניעת שיכחת ילד ברכב, משנת 2022 – למערכת בקרת מהירות חכמה, ומשנת 2023 – למערכת שמאפשרת התקנת מנעולי אלכוהול ברכב. בשנת 2021 94% מכלי הרכב המיובאים קיבלו רמות אבזור חיוביות (שונות מ-0), כאשר שיעור כלי הרכב שהגיעו לרמת אבזור גבוהות - 5 ומעלה - עמד על 74%.
- (6) עודפי ביקוש ובעיות היצע בשוק הרכב השתקפו במדדי המחירים של רכב חדש ורכב משומש. לפני 2021 חווה שוק הרכב תופעה של שחיקה יחסית במחירי הרכב – הן במחירי הרכב החדש ביחס למדד המחירים הכללי לצרכן, והן (ובעוצמה גבוהה יותר) במחירי הרכב המשומש הן ביחס לרכב חדש והן ביחס למדד הכללי. אך לאחרונה חלו שינויים מהותיים במגמות שאפיינו את שוק הרכב עד לאחרונה. מחירי רכב חדש עלו במונחים ריאליים (מעבר לעליית המדד הכללי), ומחירי רכב משומש עלו אף יותר.
- (7) בשנת 2021 חלה עליה מסוימת בנסועה הממוצעת לרכב ביחס לשנת 2020 שבה הייתה נסועה נמוכה במיוחד. עם זאת, עדיין, הנסועה נמוכה יחסית ביחס לשנים קודמות (אם כי, נתונים אלה מושפעים עדיין ממגבלות הקורונה).
- (8) לראשונה מתפרסמים בסקירה זו נתונים אודות גניבות כלי רכב. לאחרונה ניכרת תופעה של עליה בגניבות כלי רכב, אך בראיה ארוכת טווח מסתבר שהיקף הגניבות נמוך בהרבה ביחס לתקופת השיא שהייתה בתחילה-אמצע שנות האלפיים. בשנת 2021 נרשמו כגנבים כ-1.7 אלף כלים דו-גלגליים, וכ-6.5 אלף רכבי נוסעים. ב-2022 ב-9 החודשים הראשונים כבר נגנבו כמויות דומות של כלי רכב כמו בכל שנת 2021.

2. יבוא כלי הרכב בשנת 2021 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב

שנת 2021 הייתה בין השנים הגבוהות ביותר מבחינת היקפי היבוא והרכישות של כלי רכב. במהלך אירועי הקורונה נחשב רכב פרטי לבטוח ומהימן יותר בהשוואה לתחבורה ציבורית, והביקוש לכלי רכב הלך וגבר, למרות השינויים שהתרחשו ברמת המיסוי. עליה ברכישות רכב וברמת המינוע מצאה את ביטויה גם בגודש תנועה שהיה גבוה ממילא, וכתוצאה מכך חלה עליה גם ברכישות רכב דו-גלגלי. בשנת 2021 ובמיוחד ב-2022 יצור כלי הרכב נתקל בבעיות של מחסור בחומרים ורכיבים שונים והן בכוח אדם בשל תחלואת הקורונה בעולם, דבר אשר גרם לעודפי ביקוש על ההיצע ועליה במחירים – הן במחירי היבוא והן במחירים לצרכן.

יבוא רכבים (רכב נוסעים + מסחרי) בשנת 2021 הסתכם ב-273.5 אלף יחידות (גידול של 11.8% לעומת 2020), מזה 261.1 אלף רכבי נוסעים – עליה של 9.9%. ערך היבוא של רכב נוסעים ורכב מסחרי עלה בשיעור חד של 16.2% בחישוב ריאלי, כביטוי לעליה ברמת המחירים בעולם. מס הקניה על כלי רכב אלה עלה מ-9.04 מיליארדי ש"ח ל-10.56 מיליארדי ש"ח, עליה ריאלית של 15.1%.

ערך היבוא של כלל כלי הרכב (רכב נוסעים, מסחרי, דו-גלגלי, משאיות ואוטובוסים, טרקטורים וכד' – כל הכלים המורשים לנוע בכבישי ישראל) הסתכם בשנת 2021 ב-21.4 מיליארדי ש"ח, עליה של 20.8% במונחים ריאליים.

ההכנסות ממס קניה על כל סוגי כלי הרכב הגיעו בשנת 2021 ל-10.8 מיליארדי ש"ח, עליה ריאלית של כ-15.4%. העליה המתונה יחסית בהכנסות ממס קניה בהשוואה לערך היבוא נובעת מעליה במשקלם של כלי רכב חשמליים וכלי רכב בעלי רמות זיהום נמוכות.

לעומת זאת, בגביית מכס חלה עליה חדה בשיעור ריאלי של 37.2% כתוצאה משינויים בהרכב היבוא – עליה במשקל היחסי של כלי רכב שחייבים במכס.

מסי היבוא (מס קניה ומכס) על כל סוגי הרכב וחלקי החילוף הסתכמו ב-12.2 מיליארדי ש"ח בשנת 2021, זה הסכום השני בגודלו לאחר השיא של כל הזמנים ב-2016, ומהווה עליה ריאלית של 16.5% לעומת 2020.

לוח מס' 1:

ההכנסות ממיסוי כלי רכב בשנים 1995 - 2021
(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	8,127
1996	5,657	4,106	227	239	26	7,580
1997	5,277	3,976	211	295	35	6,832
1998	5,152	4,047	222	281	33	6,574
1999	5,990	4,725	256	281	34	7,222
2000	7,656	5,780	284	291	43	8,628
2001	7,237	5,442	241	182	49	7,887
2002	7,227	5,147	211	200	48	7,074
2003	6,797	4,774	225	219	51	6,604

- המשך -

שנה	כלי רכב			חלקי חילוף		סך הכנסות ממסי יבוא על רכב
	מס קניה	מכס	מס קניה	מכס	מחירים שוטפים	מחירים קבועים - ממוצע 2021
2004	8,529	6,287	310	242	47	8,667
2005	9,170	6,507	321	232	48	8,829
2006	9,672	6,659	320	227	40	8,815
2007	11,873	8,029	414	267	47	10,598
2008	12,336	7,659	437	277	52	9,748
2009	11,654	7,277	417	270	53	8,980
2010	14,589	8,557	474	291	61	10,233
2011	15,007	8,352	433	303	63	9,647
2012	13,848	7,444	370	324	68	8,505
2013	14,873	7,522	339	343	78	8,456
2014	17,198	9,465	466	338	72	10,507
2015	15,650	8,383	400	375	79	9,447
2016	24,079	12,530	602	396	82	13,992
2017	17,577	8,288	395	415	89	9,422
2018	20,381	10,022	548	447	101	11,311
2019	22,281	10,112	675	448	101	11,444
2020	17,467	9,228	508	441	98	10,428
2021	21,418	10,807	707	514	122	12,150
שינוי ריאלי	20.8%	15.4%	37.2%	14.7%	22.1%	16.5%

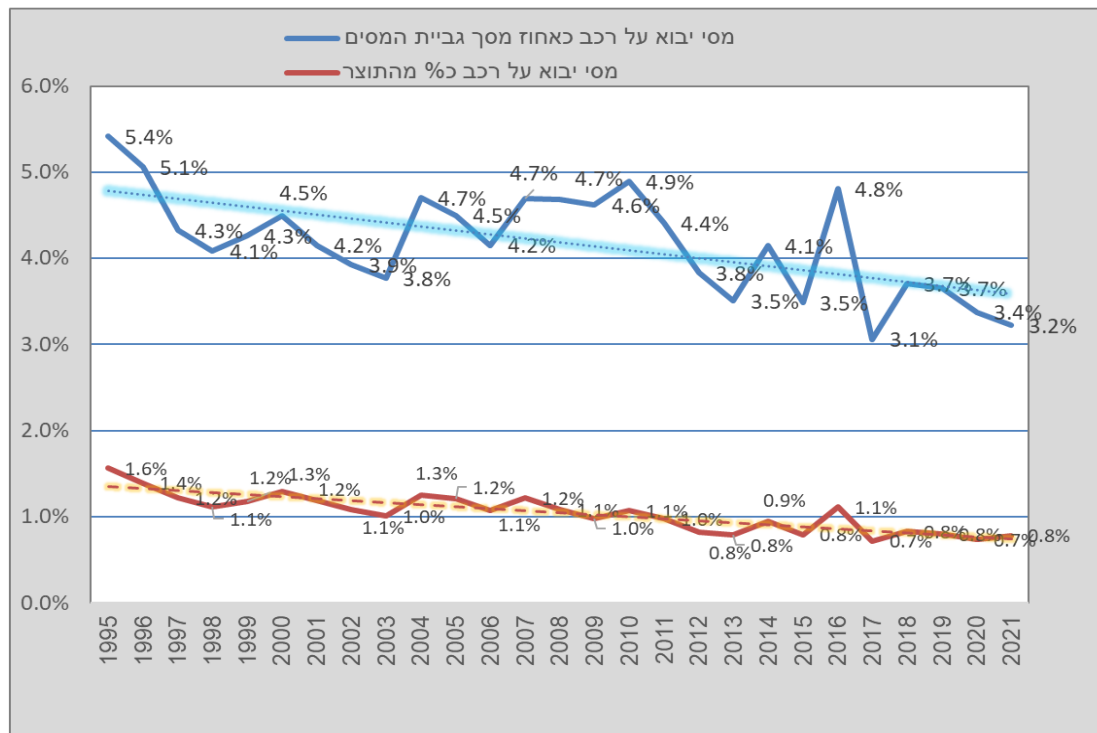
מקור: רשות המסים בישראל.

- 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 2020 בהשוואה לשנה קודמת.

משקל מסי היבוא על כלי רכב ביחס לתמ"ג נותר יציב ברמה של שנים 2018-2020 – כ- 0.8%, ואילו ביחס לכלל ההכנסות ממסים המשיך משקל מסי היבוא על רכב במגמת הירידה ארוכת הטווח, והפעם הסיבה היא בעיקר הגידול בכלל ההכנסות ממסים. בשנת 2021 היוו ההכנסות ממסי יבוא על רכב כ- 3.2% מסך גביית המסים. לשם השוואה, בשנת 1995 עמדו יחסים אלה על 1.6% ביחס לתוצר ו- 5.4% ביחס להכנסות ממסים.

סך העלויות החיצוניות הנגרמות מהשימוש ברכב – ובכלל זה עלויות גודש, תאונות, זיהום אוויר, בלאי תשתיות, רעש וכד') מוערכות בכ- 6-7 אחוזי תוצר, כך שסך המיסוי על כלי הרכב, גם כשמביאים בחשבון מסי היבוא וגם מיסוי דלקים, אגרות רישוי ותשלומי חובה אחרים, לא מתקרב לכיסוי מלוא העלויות החיצוניות.

תרשים מס' 1:
מסי היבוא על רכב ביחס לסך ההכנסות ממסים וביחס לתמ"ג, 1995-2021



מקור: רשות המסים בישראל.

לוח מס' 2:

רכב נוסעים - יבוא והכנסות ממסים בשנים 2002 - 2021
(במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים)

שנה	כמות כלי רכב מיובאים	ערך יבוא (מיל" ש"ח)	מס קניה (מיל" ש"ח)	מס (מיל" ש"ח)	מס קניה ממוצע לרכב - מחירים שוטפים	מס קניה ממוצע לרכב - מחירים קבועים 2021	% מס קניה מערך יבוא	מס % ממוצע	% מכס ממוצע
2002	119,287	5,533	4,431	180	37,147	46,873	80.1%	3.2%	1,505
2003	109,911	5,342	4,202	197	38,231	47,920	78.7%	3.7%	1,792
2004	140,218	7,051	5,724	285	40,821	51,380	81.2%	4.0%	2,029
2005	136,939	6,954	5,880	297	42,937	53,333	84.5%	4.3%	2,166
2006	142,528	7,267	5,947	290	41,723	50,756	81.8%	4.0%	2,033
2007	185,171	9,415	7,408	382	40,007	48,418	78.7%	4.1%	2,064
2008	189,289	9,489	6,938	407	36,651	42,408	73.1%	4.3%	2,149
2009	172,459	9,649	6,720	391	38,965	43,638	69.6%	4.1%	2,268
2010	221,923	11,785	7,941	450	35,781	39,021	67.4%	3.8%	2,028
2011	229,944	12,330	7,808	413	33,955	35,795	63.3%	3.4%	1,798
2012	203,727	11,365	6,971	346	34,219	35,468	61.3%	3.0%	1,699
2013	225,297	11,812	7,045	316	31,271	31,925	59.6%	2.7%	1,401
2014	279,205	14,754	8,934	441	31,998	32,512	60.6%	3.0%	1,580
2015	229,972	12,376	7,786	369	33,858	34,622	62.9%	3.0%	1,604
2016	348,148	20,006	11,820	563	33,952	34,908	59.1%	2.8%	1,618

- המשך -

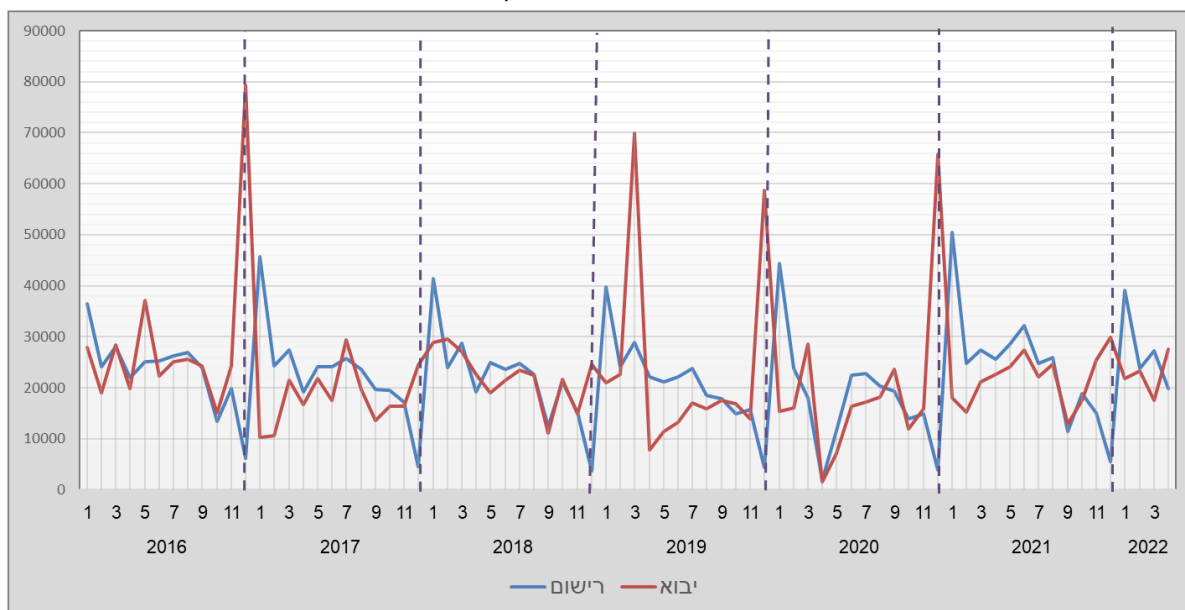
שנה	כמות כלי רכב מיובאים	ערך יבוא (מיל" ש"ח)	מס קניה (מיל" ש"ח)	מכס (מיל" ש"ח)	מס קניה ממוצע לרכב מחירים שוטפים	מס קניה ממוצע לרכב מחירים קבועים 2021	% קניה מערך יבוא	מכס ממוצע	% מכס ממוצע
2017	218,276	12,776	7,621	323	34,915	35,811	59.7%	1,479	2.5%
2018	267,070	16,178	9,327	481	34,924	35,534	57.7%	1,801	3.0%
2019	285,816	17,954	9,400	609	32,889	33,200	52.4%	2,132	3.4%
2020	237,632	13,996	8,692	470	36,578	37,124	62.1%	1,977	3.4%
2021	261,064	16,149	9,914	628	37,977	37,977	61.4%	2,404	3.9%
שינוי ריאלי	9.86%	13.68%	12.38%	31.64%	2.30%	2.30%		19.82%	

מקור: רשות המסים בישראל.

בשני התרשימים הבאים מוצגים על-פני ציר הזמן נתונים חודשיים המתייחסים ליבוא ורישום לתנועה של רכבי נוסעים. במצב של שיווי משקל יש הקבלה בין השחרור מהמכס לבין הרישום לתנועה, המתרחש בדרך כלל סמוך למועד המסירה ללקוח¹. עם זאת, בתקופות של שינויים במסים, ולרוב שינויים כאלה נעשים מה- 1 בינואר כדי להקל על התמחור ורישום הדגמים, קיימת תופעה של הקדמת היבוא על מנת לחסוך בתשלומי המס. תופעה זו, הגם שהיא לגיטימית ומוצדקת כלכלית, גורמת לעיוותים הן ברמה של מדידת היקפי הפעילות בענף ואף ברמה של חשבונאות לאומית (תוצר, יבוא מצרפי, צמיחה וכד').

בתרשים הראשון מוצגים נתוני הכמויות של יבוא (=שחרור מפיקוח המכס) ונתוני הרישום לתנועה, ובתרשים השני מוצג עודף היבוא על הרישום לתנועה. ככל שהשינוי המתקרב במסו גבוה יותר (לכיוון העלאה) כך מספר זה יהיה גבוה יותר. בסוף שנת 2020 עודף היבוא על הרישום היה גבוה מאד, למעלה מ- 60 אלף יחידות, שזה מתקרב לרמת השיא שנרשמה בסוף שנת 2016. בסוף שנת 2021 הפער בין היבוא לבין הרישום לתנועה היה מתון יחסית.

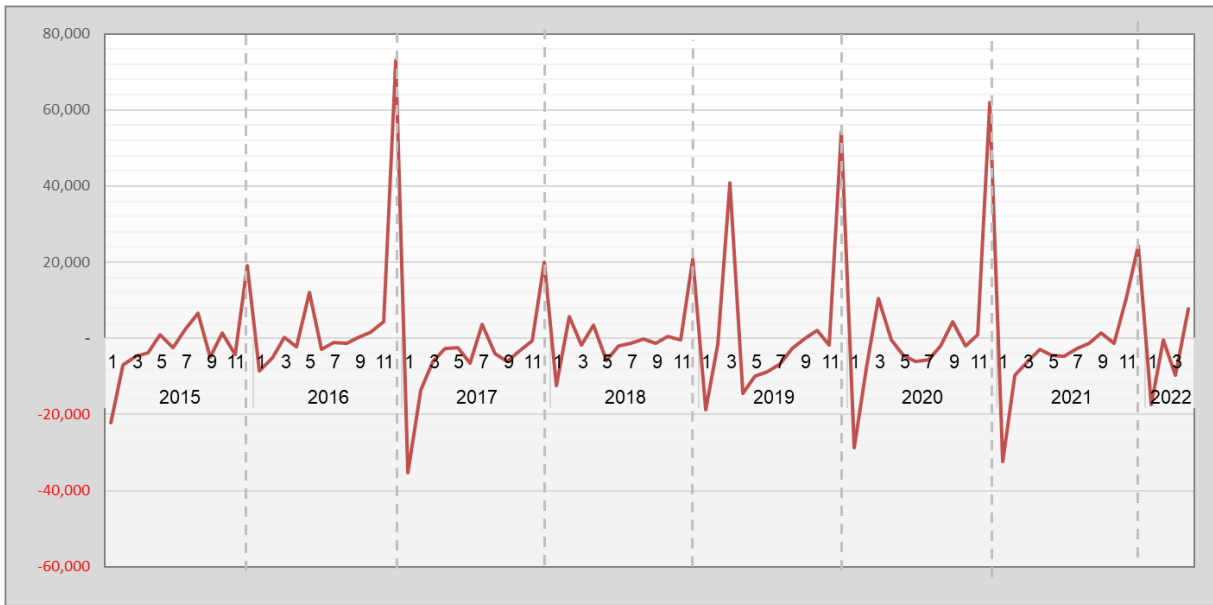
תרשים מס' 2:
יבוא ורישום רכב נוסעים לפי חודשים, 2016 – אפריל 2022



מקור: רשות המסים בישראל.

¹ בדרך כלל הרישום לנועה בדצמבר נמוך יחסית, מכיוון שהלקוחות מעדיפים שברישון תופיע שנת רישום עדכנית יותר; ובהתאם, הרישום לתנועה בינואר גבוה יחסית בהשוואה לחודשים אחרים

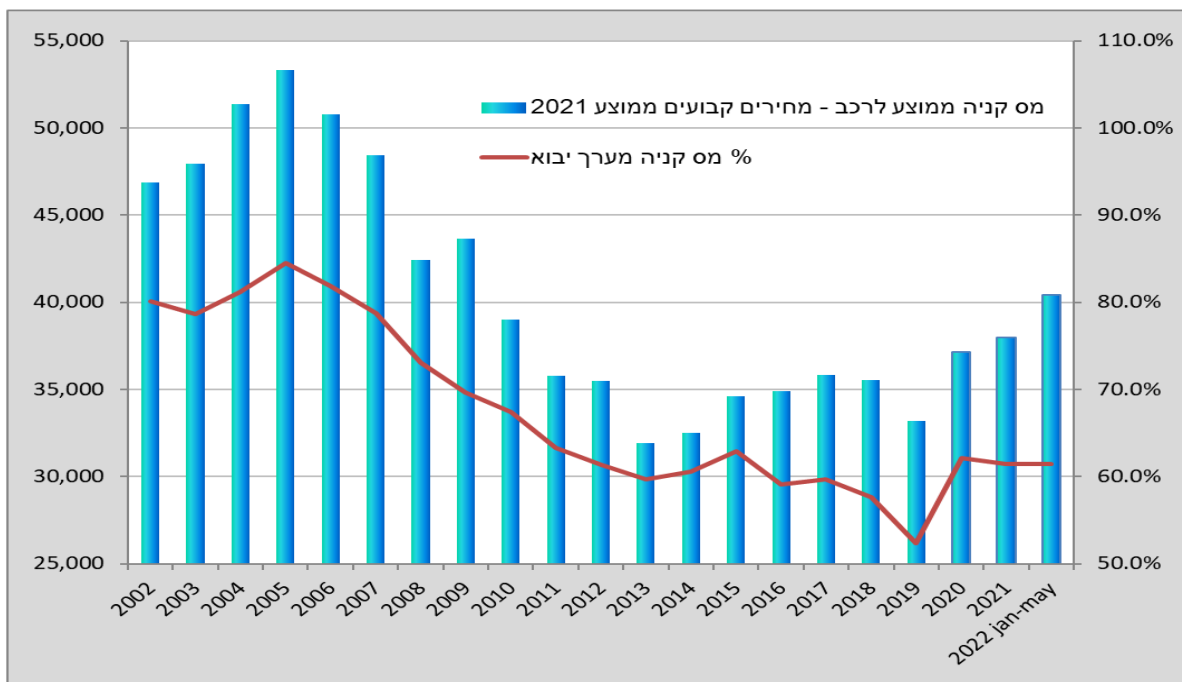
תרשים מס' 3
 הפרש בין יבוא ורישום כלי רכב נוסעים לפי חודשים, 2015 – אפריל 2022



מקור: רשות המסים בישראל.

מס הקניה הממוצע לרכב נוסעים עלה בשנים האחרונות (2021 ו-2022) הודות להעלאת המיסוי על רכב היברידי ופלאג-אין. מס קניה ממוצע לרכב נוסעים עמד על 38 אלף ש"ח ושיעור של 61.4% מערך היבוא, ובתחילת 2022 עלה מס הקניה הממוצע ל-40.4 אלף ש"ח ליחידת רכב. עם זאת, רמת המיסוי הן בסכומים השקליים והן כשיעור מערך היבוא, נמוכה משמעותית מזו שהייתה קיימת לפני הפעלת המיסוי הירוק ב-2009.

תרשים מס' 4:
 מס קניה ממוצע לרכב ושיעור המס מערך היבוא בשנים 2002-2022
 (רכב נוסעים בלבד, ש"ח במחירים קבועים של ממוצע 2021, %)



מקור: רשות המסים בישראל.

3. רישום כלי רכב, לפי סוג

שנת 2021 הייתה שנת שיא ברישום לתנועה של כלי רכב ממספר סוגים, לאחר מספר שנים של ירידה מסוימת בפעילות בשל השפעת הקורונה.

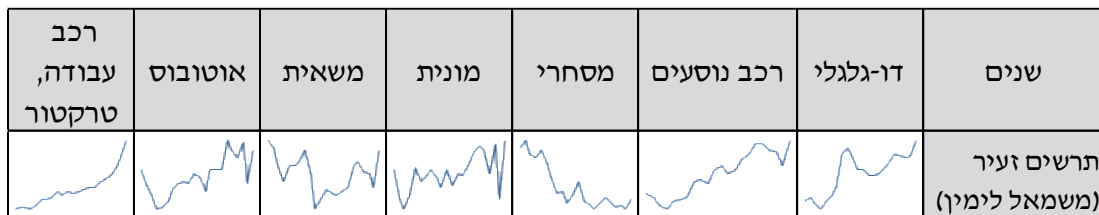
- כמות רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה עמדה בשנת 2021 על 290.5 אלף (עליה של 34% לעומת 2020) וזוהי בשלב זה שנת שיא מאז קום המדינה, כאשר השיא הקודם היה בשנת 2016 ועמד על כ- 277 אלף מכוניות.
- כלי רכב דו-גלגליים רשמו אף הם שיא ברישום לתנועה – 21.2 אלף כלים. הסיבות לעליה ברישום – המשך מגמת העליה בשימוש ברכב דו-גלגלי בשל עומסי התנועה הגוברים, וכן הקלות במיסוי בקטגוריות של כלים קטנים עד בינוניים.
- בשנת 2021 נרשמו לתנועה כ- 5.4 אלף מוניות חדשות, מספר גבוה מאי פעם, אם כי דומה לשנת שיא הקודמת 2019, בה נרשמו 5.2 אלף מוניות. ביחס לשנת 2020 עלה מספר המוניות שנרשמו לתנועה ב- 91%.
- הרישום לתנועה של כלי רכב מסחריים עלה ל- 4.3 אלף, עליה של 60% ביחס לשנה קודמת. עדיין מדובר בהיקף נמוך מאד לעומת 12-14 אלף כלי רכב שהיו נרשמים מדי שנה בתחילת המילניום. ההסבר בעיקרי לתופעה של מגמת ירידה ברכב מסחרי הנה בעיקר הנטייה של הלקוחות ושל היצרנים לעבור לרכב אוניברסלי המותאם הן להסעת נוסעים והן להובלת מטענים. כלי רכב כאלה מסווגים כרכב נוסעים. כמו כן, בתחילת שנות ה-2000 המיסוי על רכב נוסעים היה גבוה משמעותית מהמיסוי על רכב מסחרי, מה שיצר תמריץ לרישום רכב אוניברסלי כרכב מסחרי.
- כמות המשאיות שנרשמו לתנועה בשנת 2021 עמדה על כ- 20.4 אלף, עליה של 45% ביחס לשנת 2020, זה המספר הגבוה ביותר מאז שנת 2001.
- כמות האוטובוסים שנרשמו לתנועה ב- 2021 עמדה על 3.8 אלף, המהווים 56% עליה ביחס לשנה קודמת שהייתה חלשה במיוחד (2.8 אלף). עם זאת, אין כאן בשורה לתחבורה ציבורית, היות שלפי נתוני הלמ"ס, כמות מקומות הישיבה באוטובוסים בקווים קבועים עלתה בשנת 2021 ב- 1.7% בלבד, מ- 440.5 אלף ל- 447.8 אלף².
- בתחום של טרקטורים ורכבי עבודה נרשמו לתנועה כמויות גבוהות מאד של כלים, 7.6 אלף בשנת 2021 – שיא של כל הזמנים ועליה של 30% ביחס לשנת 2020 שאף היא הייתה שנה גבוהה (5.8 אלף כלים). כמות כלי רכב אלה נמצאת במגמת עליה יציבה למדי מאז תחילת שנות ה- 2000.

² רבעון לסטטיסטיקה של תחבורה מס' 4, 2022, לוח 14

לוח מס' 3:

רישום לתנועה של כלי רכב לפי סוג, 2000-2021

שנים	דו-גלגלי	רכב נוסעים	מסחרי	מונית	משאית	אוטובוס	רכב עבודה, טרקטור
2000	9,291	142,787	13,133	4,034	22,328	3,009	1,350
2001	10,206	130,096	14,499	2,823	20,918	2,312	1,532
2002	9,223	108,769	12,057	2,342	17,563	1,992	1,495
2003	7,894	99,397	11,305	2,970	15,057	1,321	1,346
2004	9,436	121,645	12,556	4,135	17,736	1,434	1,768
2005	10,419	127,581	10,475	3,562	17,547	1,663	2,174
2006	12,205	131,119	8,131	3,757	18,248	2,118	2,238
2007	18,300	175,090	5,244	4,091	20,269	2,382	2,498
2008	19,465	181,559	5,707	3,692	16,427	2,509	2,969
2009	18,060	169,421	3,590	3,331	10,030	2,419	2,633
2010	15,423	209,175	5,140	4,058	11,778	2,811	2,931
2011	15,581	216,084	7,231	3,361	13,594	2,604	2,831
2012	14,160	198,276	4,150	3,884	12,801	2,063	2,925
2013	14,405	206,093	3,552	3,773	12,615	2,985	3,092
2014	14,642	235,542	2,633	4,218	13,306	2,968	3,283
2015	15,779	248,842	3,743	4,825	14,009	2,953	3,286
2016	17,229	277,349	4,791	5,125	17,837	4,245	3,867
2017	18,582	275,255	4,152	4,950	18,315	3,822	4,047
2018	18,157	261,715	3,085	3,852	16,500	3,458	4,316
2019	17,606	253,417	3,238	5,138	16,151	4,138	5,000
2020	18,200	217,336	2,680	2,809	14,020	2,432	5,832
2021	21,230	290,472	4,288	5,386	20,389	3,808	7,608



מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

4. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל

- מס קניה על רכב בישראל מיועד לשרת מספר מטרות, 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 אויר, תאונות, רעש, שימוש בקרקע לכבישים וחניונים, עלויות של מערכת בקרה ואכיפה, פגיעה בסביבה הטבעית ועוד. כבר תקופה ארוכה קצב הגידול ברמת המינוע עולה על הגידול בתשתיות, וישראל מהווה אחת המדינות הצפופות ביותר במונחים של כמות כלי הרכב לקילומטר כביש.

- מטרה נוספת של מסי קניה על רכב היא הכוונת יבוא כלי הרכב לתחומים בעלי נזקים חיצוניים מופחתים, בפרט בתחום זיהום האוויר והתאונות. בתחילתן של הטבות המס לכלי רכב בעלי הנעה חשמלית או היברידי, שימשו שיעורי מס קניה מופחתים גם כאמצעי סיוע למוצר ינוקא בשל חשש הציבור מרכישת מוצר טכנולוגי מתקדם עם כל המשתמע מכך (מורכבות בתפעול/טעינה, חשש מקרינה, חשש מאורך חיי הסוללה ושמירת הערך), אך כעת יעוד זה מאבד מהרלבנטיות לאור החדירה הרחבה של כלי רכב אלה לשוק.
 - כמו כן, המרכיב האחוזי של מס הקניה ובמיוחד "מס יוקרה" המוטל על כלי רכב שמחירם עולה על 300,000 ש"ח, 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 של הרכב. על סוגי רכב מסוימים מוטל מס אחוזי בשיעור מופחת.
- להלן שיטות המיסוי הנהוגות כיום (נכון לחודש מרץ 2023) 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
31.12.2023	זיכוי בגין מערכות בטיחות (ABS, בקרת יציבות, בלימה משולבת, משכך היגוי ובקרת משיכה והחלקה) וכן זיכוי עבור רכב תלת גלגלי	25-70% בהתאם לנפח מנוע 0% לחשמלי	רכב דו גלגלי או תלת גלגלי
31.12.2023	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
31.12.2025		83% בתוספת "מס יוקרה" כפי שיפורט בהמשך	רכב שמשקלו אינו עולה על 3.5 טון ומחירו לצרכן מעל 300,000 ש"ח
ינואר 2025		8%	מונית
31.12.2022 31.12.2023	זיכוי בגין רמת אבזור בטיחותי	10%	רכב נטול פליטות (חשמלי) **
31.12.2022 31.12.2023		20%	
31.12.2022 31.12.2023	-	40%	רכב היברידי מסוג Plug-In עד ציון ירוק 100**
31.12.2022 31.12.2023		55%	
	-	72%	רכב שמשקלו מעל 3.5 טון ואינו עולה על 4.5 טון
	-	0%	רכב שמשקלו עולה על 4.5 טון
		12-30%	טרקטור
	-	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.

5. מיסוי ירוק

"מיסוי ירוק" מהווה שיטה של הטלת מס קניה לפיה כלי רכב מקבלים הפחתות במס בהתאם לרמת הפליטות שלהם. שיטת מיסוי זו הופעלה באוגוסט 2009, 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 זיהום³ נמוכה יותר. 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.

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 הממוסים בשיעור מס מופחת, יכולים לקבל זיכוי רק בעבור מערכות בטיחות אך לא בעבור דרגת זיהום (זיכוי זה מוחלף בשיעור מס מופחת).

לוח מס' 5:

דרגות זיהום, הפחתות מס קניה, התפלגות הרישום לתנועה לפי דרגות הזיהום ושיעורי מס אפקטיביים ב-2021

מס קניה ממוצע ב-2021*	% מסך הרישום ב-2021	כמות הרישומים לתנועה ב-2021	זיכוי במס קניה (במחירי 2022)	ציון ירוק	דרגת זיהום
23%	3.74%	11,275	מס קניה 10%	50 - 0	1 (Electric)
35%	4.47%	13,482	מס קניה 40%	100 - 1	2 (Plug-In)
46%	14.97%	45,126	16,927	130 - 51	2
55%	2.81%	8,468	15,517	150 - 131	3
51%	14.82%	44,667	13,542	170 - 151	4
57%	2.24%	6,759	11,850	175 - 171	5
58%	5.67%	17,087	10,438	180 - 176	6
64%	3.69%	11,132	9,311	185 - 181	7
64%	5.14%	15,496	8,181	190 - 186	8
65%	5.92%	17,829	7,335	195 - 191	9
70%	2.73%	8,239	6,209	200 - 196	10
70%	6.51%	19,613	5,642	205 - 201	11
72%	2.17%	6,546	4,515	210 - 206	12
74%	7.09%	21,384	3,667	220 - 211	13
78%	11.25%	33,901	2,257	250 - 221	14
85%	6.77%	20,402	-	∞ - 251	15

* מס הקניה האפקטיבי מתחשב גם בזיכויים בגין אביזרי בטיחות וב "מס יוקרה"

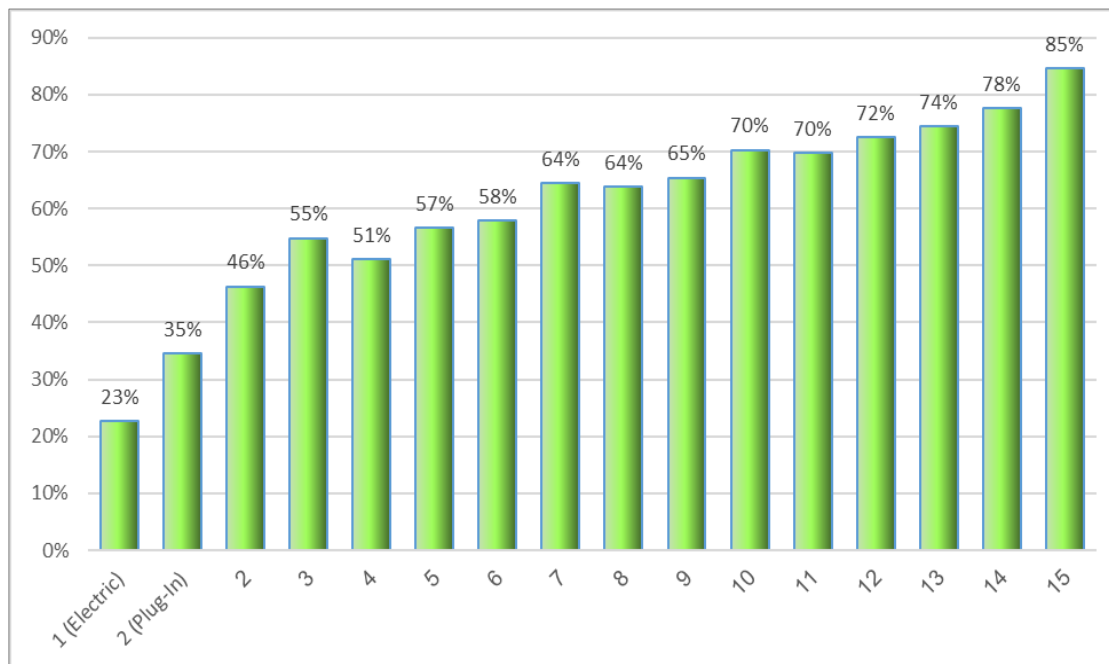
** בכפוף לתקרת ההטבה

הערה: הנתונים בלוח זה מתבססים על נתוני יבוא סדיר בלבד (ללא יבוא אישי) מקור: רשות המסים בישראל

³ 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, בכתובת http://taxes.gov.il/About/Documents/DochoTVaadot/misui150108_11.pdf

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 לכל כלי הרכב, ובשנה הקרובה מתוכננת החלה של מס קניה מלא על רכב בעל הנעה היברידית רגילה.

תרשים מס' 5:
שיעור מס קניה אפקטיבי לפי דרגת זיהום בשנת 2021



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 שקרה בשנים הראשונות להפעלת הרפורמה – לירידה בלתי מבוקרת של מס הקניה האפקטיבי הממוצע, 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:

(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, למעט התאמות נדרשות בעבור כלי הרכב שנבדקו בשיטת WLTP החדשה, שבה הרכב נבדק בתנאים שקרובים יותר לתנאי נסיעה יומיומיים מאשר בשיטת NEDC. בשנת 2018 יובאו לישראל כלי רכב שנבדקו לפי שתי השיטות (אחת מהן או שתיהן יחד). על מנת לשמור על המוסכמות של עדכון נוסחה אחת לשנתיים, נותרה באותה שנה נוסחת ה-NEDC הנוסחה 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, ושנייה בעבור כלי הרכב שנבדקו לפי WLTP. בעבור כלי רכב שנבדקו לפי WLTP, הופעלה הנוסחה הבאה:

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

בעבור כלי רכב שבדיקת הזיהום שלהם נערכה לפי שיטת ה-NEDC, בעיקר כלי רכב משומשים ביבוא אישי וכן חלק מכלי הרכב המסחריים, הופעלה נוסחת החישוב הבאה, זהה לנוסחה העיקרית למעט הכופל:

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

(6) ביום 1.1.2021 בוצע עדכון נוסחה אשר התבסס על בדיקה מעמיקה של גובה העלויות החיצוניות מתחבורה בישראל⁴. כעת כלל כלי הרכב לפי התקינה האירופאית חייבים לעבור בדיקה בשיטת WLTP:

$$0.81^* \frac{140 \cdot \text{CO}_2 \text{ g/km} + 6.839 \cdot \text{HC mg/km} + 497.676 \cdot \text{PM mg/km} + 128.176 \cdot \text{NO}_x \text{ mg/km} + 0.323 \cdot \text{CO mg/km}}{100}$$

העדכון האחרון בוצע ב- 1 בינואר 2023. להלן הנוסחה המעודכנת

$$0.69^* \frac{183 \cdot \text{CO}_2 \text{ g/km} + 7.447 \cdot \text{HC mg/km} + 541.898 \cdot \text{PM mg/km} + 139.565 \cdot \text{NO}_x \text{ mg/km} + 0.352 \cdot \text{CO mg/km}}{100}$$

6. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי

ב-1 באוגוסט 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 הושם דגש על מערכות 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, כאשר מערכות אקטיביות היו קיימות בעיקר ברכבי יוקרה, התאפשרה גם התקנה מקומית של מערכות מסוימות. החל משנת 2020 מוענק 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.

בהתאם לנוהל של משרד התחבורה, כל מערכת בטיחות שנכללת במערכת התמריצים מקבלת ניקוד הנע כיום בין 0.5 ל-2 נקודות. נקודות אלה מסוכמות לסך הניקוד הבטיחותי ובהתאם לניקוד זה נקבעת 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 ומבצעת פעולת מניעה, תקבל עדיפות על פני מערכת שרק מתריעה על הסכנה.

תחום התמריצים למערכות בטיחות עובר עדכונים בהתאם למציאות המשתנה, בדרך כלל בתדירות שנתית. בלוח להלן מפורטים העדכונים שבוצעו בעבר. כאמור, משנת 2020 ניתנים תמריצים למערכות בטיחות מובנות בלבד, קרי, לא מאושרת יותר התקנה מקומית בידי יבואן הרכב לעניין תמריצי המס. עם זאת, ניתן עדיין 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.

משנת 2021 התווספו לטבלת התמריצים שלוש מערכות נוספות – התרעה בפני עייפות והיסח דעת, מניעת שיכחת הילד ברכב, ובלימה אוטומטית בנסיעה לאחור.

לפני 1.1.2021 הדרישה לקבלת רמת אבזור 1 הייתה קיום של מספר מינימלי של כריות אוויר בלבד (6 ברכב נוסעים או 4 ברכב מסחרי), ומיום 1.1.2021 לא די בקיום כריות אוויר כאמור, ונדרשת לפחות נקודה אחת על מנת לעבור לרמת אבזור 1.

לוח מס' 6:

מערכות הבטיחות והניקוד לצורך קביעת רמת האבזור הבטיחותי

ניקוד עד 31.1.15	ניקוד מ- 1.2.15	ניקוד מ- 1.2.16	ניקוד מ- 1.1.18	ניקוד מ- 1.1.19	ניקוד מ- 1.1.20	ניקוד מ- 1.1.21	ניקוד מ- 1.1.22	ניקוד מ- 1.1.23	מערכת
2	2	2	1.5	1	-	-	-	-	בקרת סטייה מנתיב - התרעה
			1	1.5	2	2	2	1	מערכת אקטיבית למניעת סטייה מנתיב
2	2	2	1.5	1.0	-	-	-	-	מערכת ניטור מרחק מהרכב מלפנים
-	1	1	1	1.5	2.5	2	2	1	בלימה אוטומטית בעת חירום
1	1	0.5	1	1	1	0.5	1	0.5	מערכת בקרת שיוט אדפטיבית
1	1	1	1	1	1	1	-	-	מערכת זיהוי הולכי רגל
-	-	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	-	-	זיהוי רכב דו-גלגלי (אופניים ואופנועים)
							1	1.5	בלימת חירום לפני הולכי רגל ו/או אופניים
1	1	1	1	1	1	1	1	1.5	מערכת זיהוי בשטח "מת"
								1	מערכת למניעת התנגשות צד ב"שטח מת"
1	1	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	-	-	7 כריות אוויר ומעלה (6 במסחרי)
0.5	0.5	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	0.5	0.5	-	חיישני חגורות במושבים קדמיים ואחוריים
-	0.5	0.5	0.5	0.5	-	0.5	0.5	-	שליטה אוטומטית באורות גבוהים
1	-	-	-	-	-	-	-	-	מערכת עזר לבלם
0.5	-	-	-	-	-	-	-	-	חיישני לחץ צמיגים
-	-	0.5	0.5	0	0.5	0.5	-	-	זיהוי תמרורי תנועה
		0.5						1	בלימה אוטומטית בנסיעה לאחור
		0.5						0.5	התרעה במצב של עייפות או חוסר ריכוז
		0.5						1	מערכת למניעת שכחת ילד ברכב
		0.5						1	בקרת מהירות חכמה (ISA)
								0.5	הכנה להתקנת מנעולי אלכוהול
10.5	10.5	10.5	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	1.0	1
600	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 המס הערה: סכומי הזיכוי בתוקף עד 31.12.2023

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 קיימים עוד בטרם הפעלת הרפורמה). כעת מרבית כלי הרכב מגיעים לרמות אבזור בטיחותי גבוהות, עם מגוון רחב של מערכות למניעת תאונה. כמובן, המגמות בתחום יצור הרכב ורגולציה בחו"ל משפיעות בצורה משמעותית אך תמריצי המס גורמים לכניסה מוקדמת יותר של מערכות שאינן מערכות חובה לישראל.

במונחים מספריים, בשנת 2012 לא היו כמעט כלי רכב שהאבזור שלהם אפשר לסווגם לרמות שמעבר לרמה 0 (בהתאם להגדרות של 2022), ובשנת 2021 כבר 94% קיבלו רמות אבזור חיוביות, כאשר שיעור כלי הרכב שהגיעו לרמת אבזור 5 ומעלה, עמד על 74%.

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 ואף עולה על זו של רכב נוסעים.

לוח מס' 8:

התפלגות כלי הרכב הנרשמים לתנועה (רכב נוסעים) לפי דרגות האבזור הבטיחותי

רמת אבזור	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	1-4/2022
0	99.1%	98.9%	97.8%	92.5%	79.7%	58.1%	35.5%	20.2%	10.2%	6.0%	3.3%
1	0.6%	0.6%	0.9%	1.4%	1.1%	1.3%	1.1%	0.5%	0.3%	0.3%	0.3%
2	0.3%	0.5%	1.0%	5.0%	13.3%	21.0%	23.7%	18.1%	16.4%	9.9%	0.7%
3	0.0%	0.1%	0.2%	0.9%	1.4%	4.0%	8.5%	9.7%	10.2%	6.6%	8.5%
4	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	4.4%	7.1%	10.2%	9.3%	6.9%	3.4%	0.9%
5	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	6.8%	15.8%	24.1%	20.0%	8.0%	4.5%
6	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.8%	5.3%	17.7%	33.5%	46.0%	50.2%
7	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	2.5%	18.9%	29.3%
8	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	2.1%
סה"כ	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
סה"כ כמות	196,198	204,237	233,851	247,359	272,878	272,878	259,906	1,634	1,932	1,106	1,118

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

לוח מס' 9:

התפלגות מוניות מיובאות לפי דרגות האבזור הבטיחותי

מוניות											רמת אבזור
1-4/2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
2.9%	5.0%	11.1%	16.9%	42.0%	68.3%	85.1%	88.0%	95.7%	97.6%	98.0%	0
0.1%	-	1.8%	0.7%	1.2%	1.1%	0.6%	0.1%	-	-	0.0%	1
0.0%	0.7%	2.2%	5.6%	16.1%	15.5%	11.8%	10.7%	2.8%	0.7%	0.0%	2
1.3%	14.6%	14.7%	10.5%	3.3%	5.5%	1.9%	0.5%	-	-	1.1%	3
1.3%	1.9%	3.2%	1.6%	1.9%	6.7%	0.6%	0.6%	1.0%	1.0%	0.9%	4
17.0%	19.2%	25.2%	31.4%	24.6%	2.9%	-	-	0.2%	0.5%	-	5
52.1%	46.7%	41.8%	33.3%	10.9%	-	0.0%	0.1%	0.4%	0.2%	-	6
22.8%	11.5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
2.5%	0.4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	סה"כ
2,280	5,317	2,773	5,058	3,796	4,913	5,113	4,813	4,207	3,756	3,860	סה"כ כמות

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

לוח מס' 10:

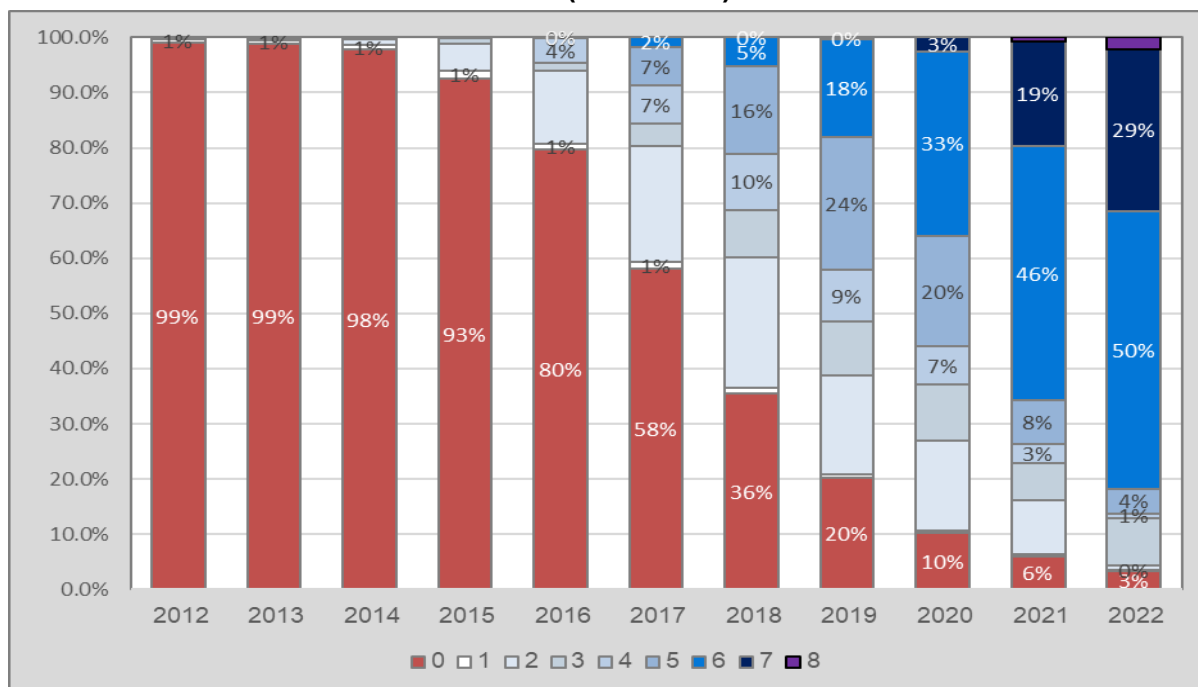
התפלגות כלי הרכב המיובאים (רכב מסחרי) לפי דרגות האבזור הבטיחותי

רכב מסחרי											רמת האבזור הבטיחותי
1-4/2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
2.3%	6.6%	5.0%	55.8%	97.2%	99.8%	100%	99.9%	99.8%	99.9%	100%	0
-	0.1%	0.1%	-	0.1%	0.1%	-	0.0%	0.1%	-	-	1
0.1%	0.1%	0.1%	2.1%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	-	-	0.0%	2
0.1%	0.1%	0.1%	-	0.0%	0.1%	-	-	-	-	-	3
-	36.4%	92.8%	42.1%	0.1%	-	-	-	0.1%	0.0%	-	4
90.7%	55.0%	1.9%	-	0.1%	-	-	-	-	0.0%	-	5
6.9%	1.7%	-	0.0%	-	0.0%	-	-	-	-	-	6
0.1%	0.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	סה"כ
1,820	4,261	2,674	3,214	3,066	4,131	4,761	3,711	2,600	3,524	4,132	סה"כ כמות

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

תרשים מס' 6

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



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

להלן הנתונים אודות שיעורי החדירה ברמה של מערכות בטיחות פרטניות:

- במערכות שהפכו לחובה - בקרת סטייה מנתיב וניטור מרחק מלפנים, אכן מערכות אלה מותקנות ב- 100% מכלי רכב חדשים, רובן המוחלט - מערכות מובנות מהיצרן.
- המערכת לזיהוי הולכי רגל הגיעה אף היא לשיעור חדירה גבוה של כ- 92% בשנת 2021, ו- 96% במחצית 2022. ברוב המקרים מערכת זו מגיעה ביחד עם מערכות החובה.
- מערכת לזיהוי כלי רכב ב"שטח מת" הותקנה בכ- 37% מהכלים שנרשמו לתנועה ב- 2021, ובמחצית 2021 עלה שיעור זה לכ- 41%.
- בקרת שיוט אדפטיבית הינה מערכת שבמשך שנים רבות הייתה "שמורה" רק לרכבי יוקרה; כעת זו מערכת נפוצה למדי, עם שיעור חדירה של כ- 63.5% בשנת 2021 ושיעור דומה (64.6%) במחצית 2022.
- מצלמות רברס נתפסות כבר כסטנדרט ברכב חדש, והן היו קיימות ב- 89% מהכלים שנרשמו לתנועה ב- 2021 (כאן מדובר רק על מצלמות בהתקנה מקורית מהיצרן), ובכ- 94% מהכלים שנרשמו מתחילת 2022.
- חיישני חגורות בטיחות שעומדות בדרישות הנוהל היו מותקנות ב- 66% מהכלים שנרשמו ב- 2021, ו- 70% במחצית 2022.
- בלימה אוטומטית בעת חירום הפכה לדרישת חובה באיחוד האירופי עבור דגמים חדשים מיוני 2022, ויצרני הרכב נערכו מראש לדרישה זו (הגם שהיא עדיין לא חלה על דגמים ממשיכים) - בשנת 2021 המערכת הייתה בכמעט 95% מכלי הרכב שנרשמו לתנועה, ובמחצית 2022 שיעור זה עלה ל- 97%.
- מערכת אקטיבית נוספת, מניעת סטייה מנתיב, הייתה מותקנת בשנת 2021 בכ- 73% מכלי רכב שנרשמו לתנועה, וכ- 84% מכלי רכב במחצית הראשונה של 2022.
- מערכת שליטה באורות גבוהים מהווה אף היא מערכת אקטיבית שמופעלת אוטומטית על מנת למנוע סנוור נהגים שבאים ממול בשעות החושך, זו מערכת שהתאפשרה בעבר

להתקנה מקומית אך בשל קשיי ההתקנה לא הגיעה לשיעורי חדירה גבוהים כמו מערכות אחרות בהתקנה מקומית שהן היו מערכות התרעה בלבד. כעת מערכת זו מגיעה באופן מובנה עם הרכב ובמחצית 2022 הייתה קיימת כבר בכ- 70% מכלי הרכב הנרשמים לתנועה.

- מערכת זיהוי תמרורי תנועה לא מקבלת ניקוד בטיחות משנת 2022 ולכן יש ירידה מסוימת בשיעור החדירה שלה - בשנת 2021 הייתה קיימת בכ 45% מהכלים, ובמחצית 2022 - בכ- 40% מכלי הרכב הנרשמים. אם בעבר רוב ההתקנות של המערכת היו מקומיות, הרי שב- 2022 רוב המערכות האלה מגיעות מובנות מהיצרן.
- המערכות הבאות נכנסו למערכת התמריצים רק החל משנת 2021:
 - בלימה אוטומטית בנסיעה לאחור - 21% חדירה בשנת 2021, ו- 32% במחצית 2022;
 - ניטור היסח דעת ועייפות הנהג - 58% ב- 2021, וכ- 76% במחצית 2022;
 - מערכת למניעת שיכחת הילד ברכב - 5.7% בשנת 2021, ו- 11.4% במחצית 2022.

לוח מס' 11:

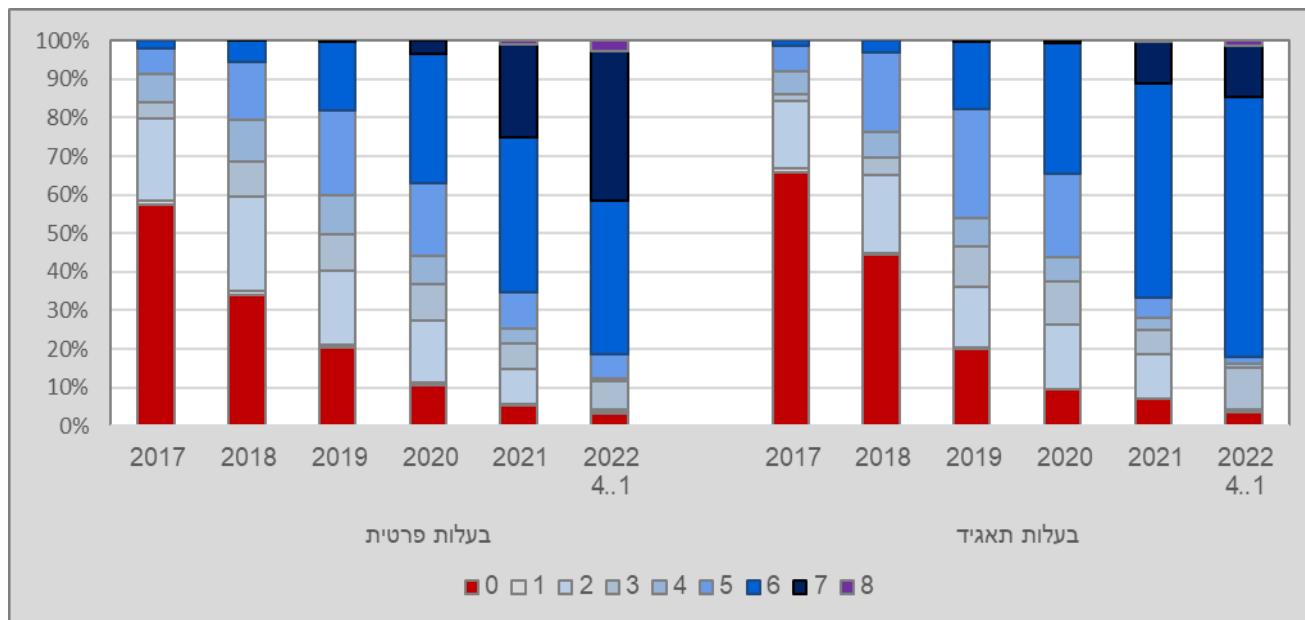
התפלגות כלי רכב שנרשמו בשנים 2012-2022 מחצית 2022, לפי קיום מערכות בטיחות

מחצית 22	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2014	2012	
157,166	290,169	221,825	259,669	266,505	281,235	283,067	239,974	202,170	כמות כלי הרכב שנרשמו
6.79	6.76	6.64	6.48	6.38	6.27	6.24	6.15	5.93	כמות כריות האוויר
100%	100%	100.0%	97.3%	97.6%	76.0%	53.0%	11.1%	0.1%	מערכת בקרת סטייה מנתיב
3.9%	12.1%	20.1%	30.7%	48.9%	60.1%	76.1%	83.2%	15.1%	מזה: התקנה מקומית
83.7%	72.9%	61.2%	48.4%	29.2%	14.6%	4.1%	0.0%	0.0%	מערכת פעילה לשמירת הרכב בנתיב
99.9%	100.0%	100.0%	97.5%	97.7%	78.5%	55.0%	11.0%	0.5%	מערכת ניטור מרחק מהרכב לפנים
6.4%	6.8%	11.7%	23.7%	43.1%	54.8%	73.3%	83.9%	0.7%	מזה: התקנה מקומית
41.1%	36.9%	23.5%	17.6%	14.3%	7.1%	3.5%	1.0%	0.3%	מערכת זיהוי רכב בשטח "מת"
64.6%	63.5%	54.7%	46.9%	28.8%	11.6%	2.0%	0.6%	0.6%	בקרת שיוט אדפטיבית
96.0%	92.1%	86.0%	84.0%	83.3%	61.1%	46.0%	9.5%	0.0%	מערכת לזיהוי הולכי רגל
3.9%	9.6%	19.9%	32.9%	57.2%	74.3%	87.6%	97.3%	56.9%	מזה: התקנה מקומית
54.9%	55.3%	54.9%	60.0%	64.9%	51.0%	37.7%	0.9%	0.0%	מערכת זיהוי רכב דו-גלגלי
11.5%	23.6%	38.4%	53.7%	81.4%	89.6%	95.3%			מזה: התקנה מקומית
94.0%	88.5%	78.8%	74.5%	66.5%	45.5%	31.8%	19.4%	3.8%	מצלמות רברס
9.0%	11.8%	17.6%	26.4%	30.8%	31.6%	26.2%	0.0%	0.0%	מזה: התקנה מקומית
98.0%	96.0%	92.6%	94.1%	93.7%	92.3%	93.9%	49.4%	16.2%	חיישני לחץ צמיגים
69.6%	65.7%	60.4%	60.4%	55.2%	56.7%	54.8%	45.9%	25.2%	חיישני חגורות בטיחות
97.0%	94.8%	89.6%	78.2%	60.9%	39.2%	18.1%	1.2%	0.2%	בלימה אוטומטית בעת חירום
69.7%	65.1%	56.9%	45.1%	30.4%	21.4%	10.5%	2.2%	0.5%	שליטה חכמה באורות גבוהים
40.5%	44.0%	44.6%	50.3%	65.7%	55.2%	33.1%	0.2%	0.0%	זיהוי תמרורי תנועה
15.9%	30.0%	46.3%	59.9%	75.7%	77.9%	87.9%	6.6%		מזה: התקנה מקומית
32.0%	21.1%								בלימה אוטומטית בנסיעה לאחור
85.3%	56.9%								בלימה לפני הולך רגל/אופניים
75.6%	58.4%								ניטור עייפות הנהג והיסח דעת
11.4%	5.7%								מערכת למניעת שיכחת הילד
32.0%									בקרת מהירות חכמה (ISA)

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' 7:
התפלגות כלי רכב שנרשמו בשנים 2017-2022, לפי רמות אבזור ובעלות



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

7. רכב היברידי וחשמלי

רכב חשמלי חווה לאחרונה עליה משמעותית בהיקפי חדירה וניתן לומר שכבר השאיר מאחוריו את התקופה של "מוצר ינוקא". עוד לפני שנים ספורות ניכר החשש הצרכני בכל הנוגע לרכישת רכב חשמלי – בהיבטים של טווח נסיעה, פריסת עמדות טעינה, חששות מקרינה, אי וודאות לעניין עלות הטיפולים ואורך חיי סוללה ושמירת הערך.

בתחום של רכב בעל טכנולוגיות הנעה מתקדמות (היברידי רגיל ופלאג-אין ורכב חשמלי מלא) מתקיימים מספר תהליכים שמשפיעים על התפתחותו. ראשית, קיימת מגמה ארוכת טווח של הוזלת עלויות הסוללות החשמליות – בין השנים 2008 ל-2022 ירדה עלות יחידת הספק ב-589%. לחצים רגולטורים באירופה וארה"ב גורמים למעבר היצור של כלי הרכב להנעה חשמלית או היברידית, כך גם המגמות של יצור רכב בסין שלאחרונה עברה מיצור לצורכי השוק המקומי לשוק הגלובלי. כאמור, הציבור התגבר, ברובו, על החששות הקשורים לרכישת רכב חשמלי. לצד העליה במחירי הדלק, הכדאיות של רכישת רכב חשמלי עולה, והביקוש לרכב בעל הנעה מתקדמת הולך וגובר.

[https://www.energy.gov/eere/vehicles/articles/fotw-1272-january-9-2023-electric-vehicle-battery-pack-costs-2022-are-nearly#:~:text=The%20Department%20of%20Energy's%20\(DOE's,least%20100%2C000%20units%20per%20year](https://www.energy.gov/eere/vehicles/articles/fotw-1272-january-9-2023-electric-vehicle-battery-pack-costs-2022-are-nearly#:~:text=The%20Department%20of%20Energy's%20(DOE's,least%20100%2C000%20units%20per%20year)

בטווח הקצר כמובן הורגשה מאד ההשפעה של משברים בעולם – בעיות יצור בשל הקורונה, מחסור בשבבים ובחומרי גלם לסוללות בשל המלחמה באוקראינה, אך נראה כי הכיוון הוא ברור, למרות הקשיים הזמניים.

בשנת 2021 נרשמו לתנועה 61.8 אלף כלי רכב היברידיים (21.4% מסה"כ), 13.6 אלף כלים מסוג פלאג-אין (4.7% מסה"כ) ו-11.2 אלף מכוניות חשמליות (3.7% מסה"כ). בשנת 2022 נרשמו לתנועה 52.2 אלף כלי רכב היברידיים (19.6% מסה"כ) – שיעור אמנם נמוך ביחס לשנת 2021 אך עדיין גבוה בהתחשב בביטול הטבות המס; כמות מכוניות פלאג-אין בשנת 2022 הגיעה ל-15.8 אלף (5.9% מסה"כ) וכן כמות שיא של 28.5 מכוניות חשמליות (10.7% מסה"כ). יצוין כי שיעור היבוא של רכב חשמלי היה גבוה עוד יותר עקב הקדמת היבוא לחודש דצמבר 2022 לפני העלאת המס שנעשתה בתחילת 2023, שזו העלאת שיעור מס ראשונה על רכב חשמלי מאז תחילת הענקת ההטבות. מתווה מלא של שיעורי מס קניה ותקרות ההטבה יפורט בהמשך.

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 בדפוס הצריכה ולעליה משמעותית בהיקפי השימוש ברכב היברידי.

לוח מס' 12:

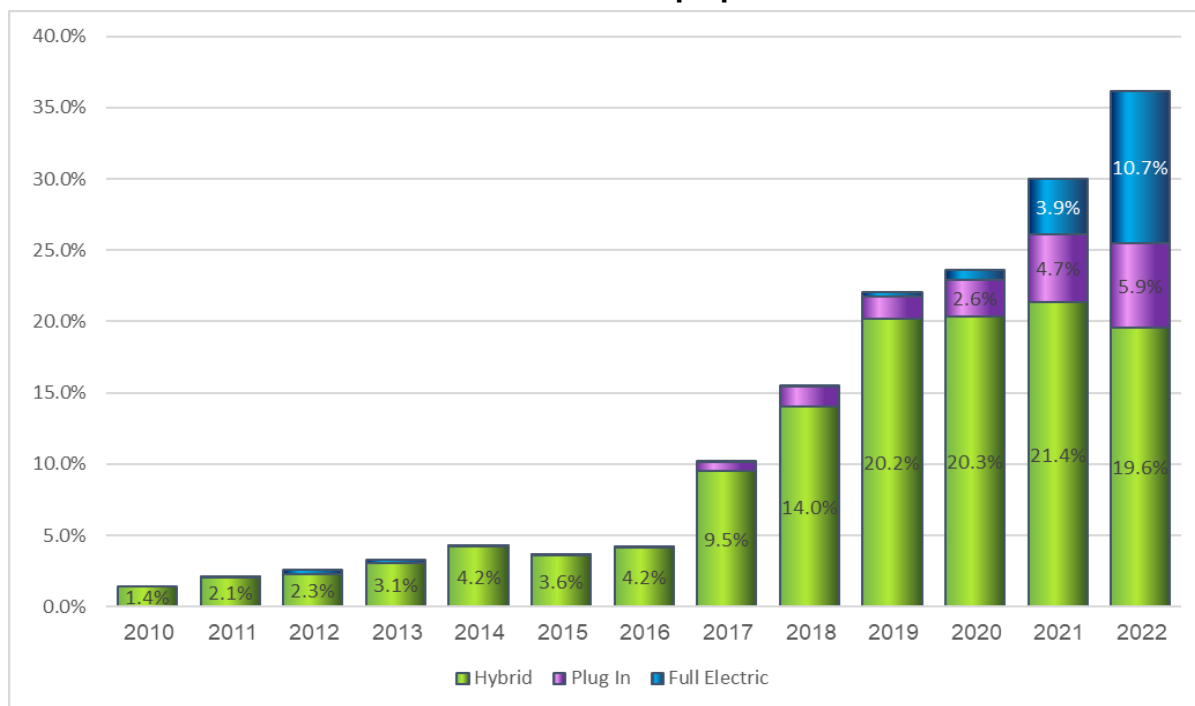
רכב היברידי וחשמלי בישראל בשנים 2004-2021 – דגמים, מחירים, כמויות

חשמלי			היברידי פלאג-אין			היברידי רגיל			
מחיר הדגם הזול ביותר	% מסה"כ	כמות הכלים שנרשמו	מחיר הדגם הזול ביותר	% מסה"כ	כמות הכלים שנרשמו	מחיר הדגם הזול ביותר	% מסה"כ	כמות הכלים שנרשמו	
						163,000	0.0%	11	2004
						189,900	0.1%	128	2005
						155,000	0.4%	492	2006
						151,000	1.0%	1,750	2007
						146,000	1.6%	2,840	2008
						130,000	1.5%	2,522	2009
						129,990	1.4%	2,938	2010
	0.0%	59				116,990	2.1%	4,392	2011
	0.3%	522				114,900	2.3%	4,489	2012
	0.2%	455		0.0%	18	116,900	3.1%	6,260	2013
	0.1%	177		0.0%	56	117,500	4.2%	9,893	2014
				0.0%	67	117,500	3.6%	8,881	2015
				0.0%	63	104,000	4.2%	11,475	2016
128,990	0.0%	128	194,900	0.6%	1,537	104,000	9.5%	26,052	2017
124,990	0.1%	155	154,900	1.4%	3,700	105,900	14.0%	36,505	2018
124,990	0.2%	618	159,900	1.6%	4,048	105,900	20.2%	50,753	2019
129,900	0.7%	1,566	149,900	2.6%	5,555	84,990	20.3%	43,981	2020
119,900	3.9%	11,236	147,990	4.7%	13,588	86,990	21.4%	61,834	2021
109,900	10.7%	28,543	157,900	5.9%	15,783	88,990	19.6%	52,254	2022

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

תרשים מס' 8

שיעור כלי רכב היברידיים מתוך סך כמות רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2008-2022

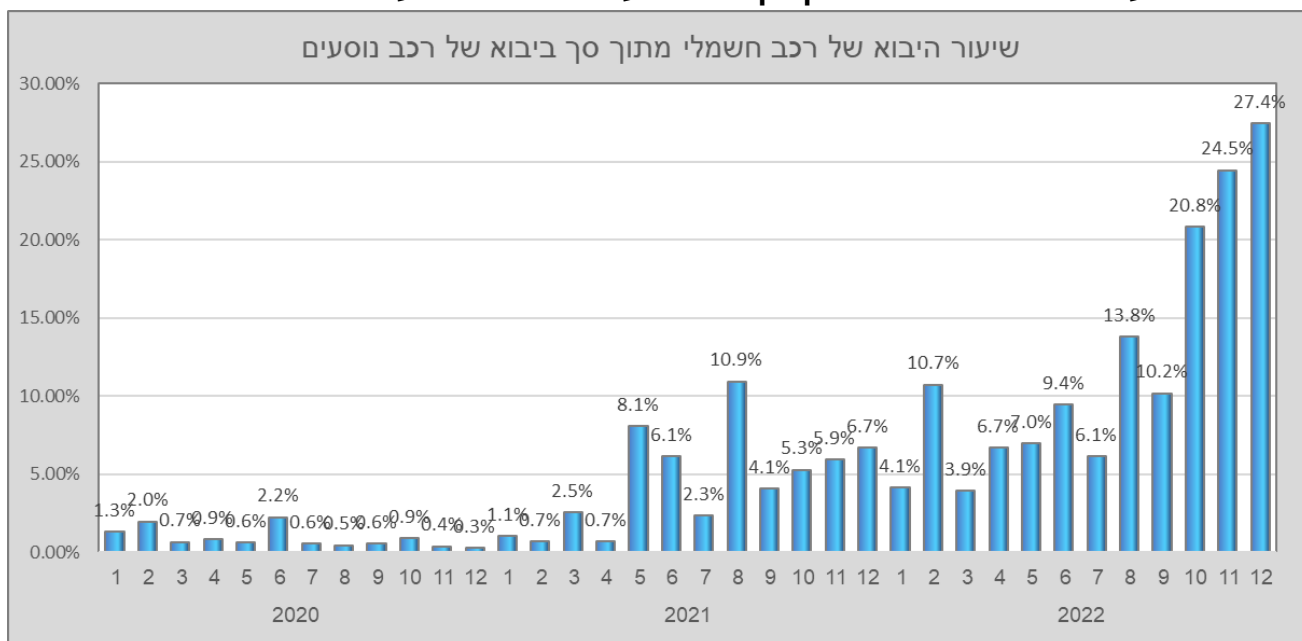


מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

בהתחשב בהתפתחות המהירה של חדירת רכב חשמלי לישראל, מעניין להסתכל גם על מגמת היבוא לפי חודשים. עוד בשנת 2020 הלא כל כך רחוקה היינו נמצאים בשיעורי חדירה של סביב 1-2%, ולקראת סוף שנת 2022 כבר הגענו לשיעורי חדירה העולים על 20% - גם אם חלק מזה נובע מהקדמת היבוא לקראת העלאת המס, עדיין, מדובר בעליית מדרגה ושינוי מהותי בהרכב היבוא.

תרשים מס' 10 :

שיעור כלי רכב חשמליים מתוך סך רכבי נוסעים שנרשמו לתנועה ב- 2020-2022



מקור: מערכת "שער עולמי", רשות המסים

רפורמת המיסוי של רכב היברידי וחשמלי

עוד בתחילת דרכה של רפורמת המיסוי נקבע עיקרון בסיסי לפיו בטווח הארוך מיסוי כלי רכב יהיה אחיד ויבוסס אך ורק על הביצועים הסביבתיים של כלי רכב ולא על הטכנולוגיה שלהם. הוראות השעה שנקבעו אז (2009) הוארכו מספר פעמים, והחל משנת 2020 נקבע מתווה של העלאה הדרגתית של מיסוי רכב היברידי וחשמלי וצמצום סכום ההטבה ביחס לרכב רגיל.

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 מס, מס קנייה ותשלומי חובה, מס' 1893

כמו כן נקבעו תקרות הטבה שנועדו לשמור את ההטבות עבור דגמים עממיים ולצמצם הטבות לרכב יוקרה, וכן למנוע מצבים בהם ההטבה שמתקבלת בדגמי יוקרה עולה משמעותית על התועלת הסביבתית של הרכב. 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 מס, מס קנייה ותשלומי חובה, מס' 1893

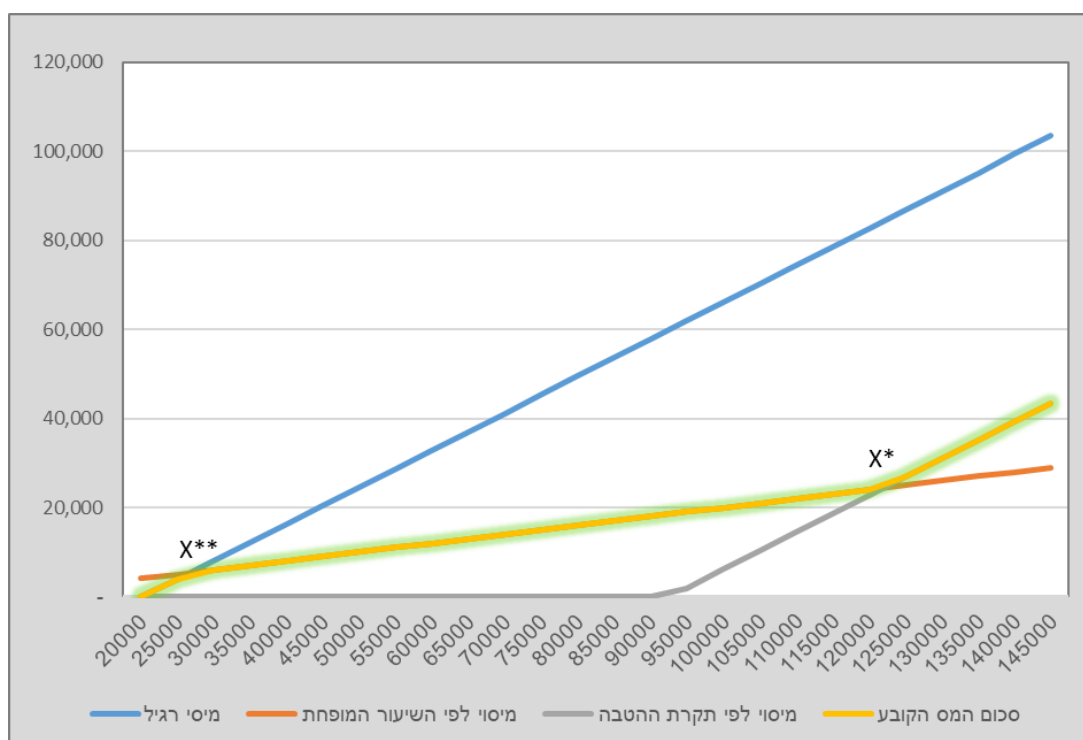
בתרשים שלהלן ניתן לראות את השוואת חישובי המס השונים – מס קניה לפי שיעור מופחת של 50% שהיה חל ב-2021, מס קניה לפי השיטה הרגילה, ומס קניה שנקבע כסכום המרבי בין המס בשיעור מופחת לבין המס הרגיל בניכוי תקרת ההטבה (ר' תרשים להלן להמחשה). בתחום של רכב זול במיוחד ייתכן מצב שלרכב תשתלם שיטת המס הרגילה בלי הטבות מיוחדות אלא הפחתת המיסוי הירוק כמו לכל רכב בדרגת זיהום 1-2. עבור רכב יקר יחול המס בכפוף למגבלה השקלית.

תיאורטית, בתחום של מחירי יבוא נמוכים במיוחד, ייתכן ששיטת המיסוי המשתלמת ביותר תהיה השיטה הרגילה, עם מס קניה בשיעור מלא והפחתות עבור דרגת זיהום נמוכה ואבזור בטיחותי (נקודה X**), אך בפועל מדובר בסכומים מאד נמוכים שאינם רלבנטיים לרוב מוחלט של כלי רכב מיובאים.

בלוח 15 להלן מובאות נקודות האיזון של בסיס המס (ערך יבוא + עלויות הובלה + מכס אם חל) בשנים 2022 - 2023, לפי סוג טכנולוגיה, ובטווחים בין נקודות האיזון האלה יחולו שיטות חישוב מס שונות. רכב עם בסיס המס מעל X^* ימוסה לפי שיטת המס הרגילה בניכוי תקרת ההטבה, רכב עם בסיס מס עד X^* אך מעל X^{**} ימוסה לפי שיעור המס המופחת, ורכב זול במיוחד שמחיר היבוא שלו עד X^{**} , ימוסה כמו רכב רגיל. למשל, רכב פלאג-אין עד ציון ירוק 100 שהעלות שלו לפני מס קניה בשנת 2022 היא עד 132,388 ש"ח, מוטה לפי השיעור המופחת, ומעל סכום זה - לפי 83% בניכוי ההפחתות של מיסוי ירוק ותקרת ההטבה (40,000 ש"ח). בכל השיטות חלות גם ההפחתות עבור רמת האבזור הבטיחותי.

תרשים מס' 11

חישוב מס קניה לרכב היברידי בשנת 2021



מקור: רשות המסים בישראל

לוח מס' 15

ערכי נקודות האיזון של בסיס המס לצורך חישוב מס קניה (עלות רכישה + עלויות יבוא + מכס) בש"ח בשנים 2022-2023, במחירי 2022, לפי טכנולוגיית הנעה

X^{**}	X^*	תקרת ההטבה	מס % מופחת	סוג רכב
2022				
39,365	132,388	40,000	40%	היברידי נטען עד ציון ירוק 100
23,188	125,927	75,000	10%	חשמלי מלא
2023				
60,454	167,596	30,000	55%	היברידי נטען עד ציון ירוק 100
26,868	122,106	60,000	20%	חשמלי מלא

מקור: רשות המסים בישראל

8. פילוח שוק רכישות רכב חדש

בשנת 2021 שיעור הרכישות של תאגידים מתוך כלל הרכישות של רכב חדש היה גבוה מעט ביחס לשנה קודמת - 41% לעומת 38% ב-2020. ככלל, ניתן לומר כי כרגע קיימת התייצבות של נתח השוק של תאגידים סביב כ-40%.

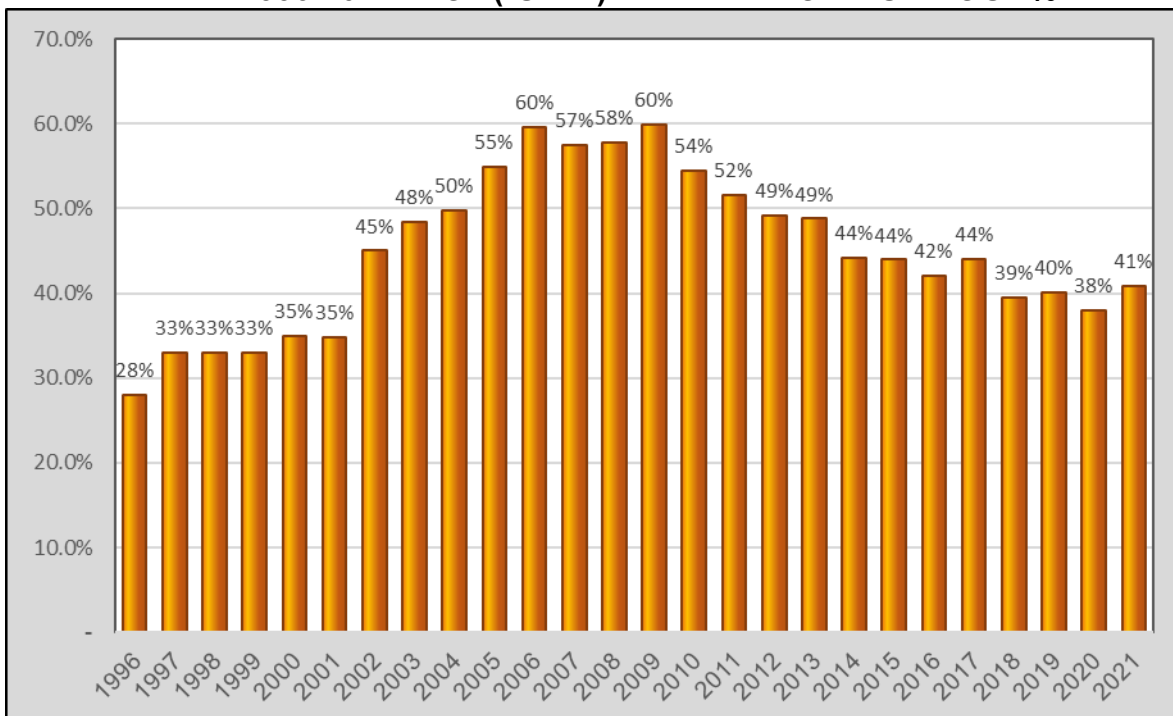
בעבר חלק הארי מרכישות רכב חדש בישראל היה בידי תאגידים גדולים, וזאת בשל עיוות במס, לפיו לעובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד היה נזקף שווי שימוש ברכב נמוך בהרבה מהשווי האמיתי של ההטבה.

משקלן היחסי של חברות הליסינג בתוך סך הרכישות של רכב חדש עמד בשנת 2021 על כ-28%, דומה לשיעורן היחסי בשנים קודמות.

כמות כלי הרכב הצמודים בסוף שנת 2021 עמדה על כ-292 אלף (8% מכלי הרכב הפעילים), מתוכם כ-196 אלף כלי רכב בבעלות חברות ליסינג (5.2% ממצבת הרכב הכללית).

תרשים מס' 12:

% רכישות רכב חדש בידי תאגידים (ציי רכב) בשנים 1996-2021



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

לוח מס' 16:

מצבת כלי רכב לפי סוג בעלות וייעוד, בשנים 2010-2020 (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 לסינג	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	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	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	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	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	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	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	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	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	2018
73,843 2.2%	40,801 1.2%	223,911 6.6%	304,615 9.0%	2,981,903 87.7%	3,401,162 100.0%	כמות	2019
71,550 2.0%	35,126 1.0%	217,132 6.1%	292,637 8.2%	3,170,635 88.8%	3,569,948 100.0%	כמות	2020
68,084 1.8%	38,137 1.0%	196,290 5.3%	291,857 7.9%	3,288,133 89.2%	3,686,211 100.0%	כמות	2021

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

סקירה מקיפה של מקבלי רכב צמוד על סמך דיווחי שחר של המעסיקים פורסמה במסמך נפרד בקישור https://www.gov.il/BlobFolder/reports/pa28112022-2/he/Publications_VehicleReview_%C2%A0vehicle-review-ssatistika-281122-1.pdf. כאן יוצגו עיקרי הדברים בלבד.

כמות מקבלי רכב צמוד מהמעסיק על סמך דיווחי שחר לשנת 2020 הייתה כ- 316 אלף, מספר גבוה במקצת מהנתון של כלי רכב צמודים על סמך קובץ מרשם כלי הרכב. זה הגיוני כי חלק מהעובדים מקבלים רכב צמוד רק בחלק מחודשי השנה ולכן בכל נקודת זמן יש פחות כלי רכב צמודים מאשר עובדים שמקבלים רכב בתקופה כלשהי על פני שנת מס.

מקבלי רכב צמוד היוו 7% מסך העובדים השכירים. השכר הממוצע החודשי בקבוצה זו היה 23.4 אלף ש"ח, לעומת 9.4 אלף ש"ח בקרב אלה שלא קיבלו רכב צמוד מהמעביד. מקבלי רכב צמוד הנה קבוצה בעלת יציבות תעסוקתית גבוהה – 11.66 חודשי עבודה בממוצע על פני השנה, בהשוואה ל 9.9 חודשים בקרב אלה שאינם מקבלים רכב צמוד. כמו כן, קבוצת מקבלי רכב צמוד הנה מבוגרת יותר, ו"גברית" הרבה יותר מהממוצע.

לוח מס' 17:

מאפייני עובדים שכירים מקבלי רכב צמוד ואלה שאינם מקבלים רכב צמוד

מקבלי רכב צמוד	כמות	% מסה"כ	שכר ממוצע ברוטו לחודש עבודה	חודשי עבודה בשנה	גיל ממוצע (לתחילת שנה)	% גברים בקטגוריה
מקבלי רכב צמוד	316,239	7.0%	29,352	11.66	46.38	76.8%
אינם מקבלים רכב צמוד	4,203,180	93.0%	9,380	9.87	39.14	50.6%
סה"כ	4,519,419	100.0%	10,777	9.99	39.65	52.5%

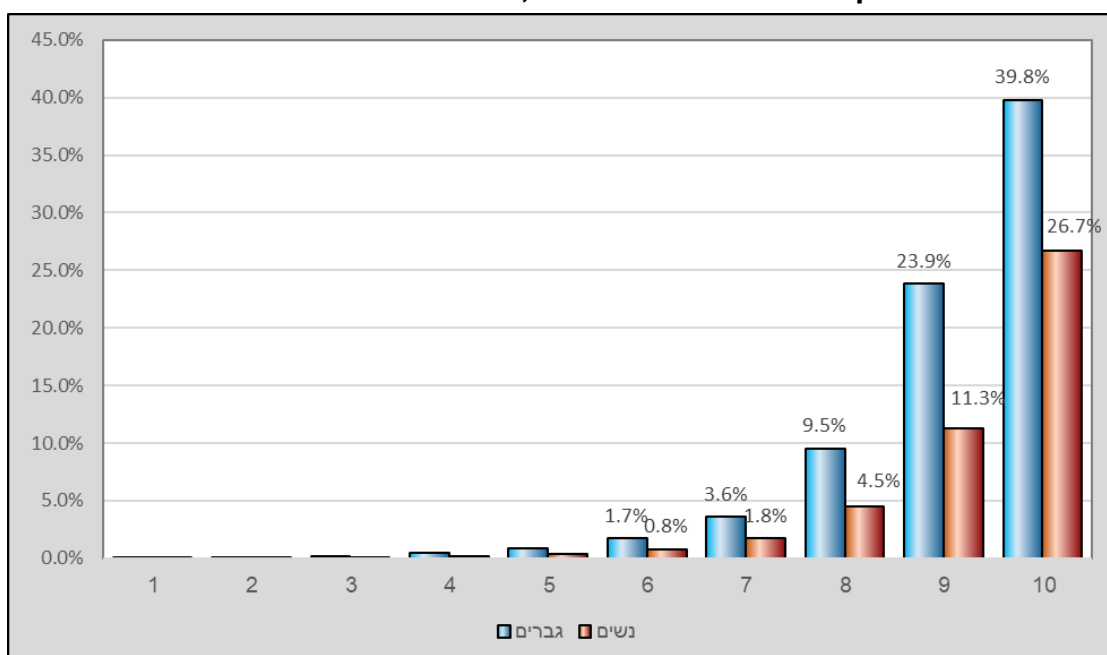
מקור: דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

שיעור מקבלי רכב צמוד בקרב הגברים גבוה משמעותית מהשיעור של נשים המקבלות רכב צמוד, לא רק בגלל הקיום של פערי שכר בין גברים ונשים, אלא גם כאשר משווים שיעור מקבלי רכב צמוד בכל רמה של שכר. גם כאשר בניתוח לפי ענפים, באותם עשירוני השכר – גברים נוטים יותר לקבל רכב צמוד מהעבודה.

בפילוח לפי גילאים עולה כי השיעור הגבוה ביותר של מקבלי רכב צמוד אצל גברים נמצא בקבוצות גיל 50 - 60 שנים – 18%, ובגילאים 40 - 50 אצל נשים (6%). מכיוון שעובדי "עבודת כפיים" נמצאים בכל הקבוצות של גילאי העבודה, ואילו לדרג הניהולי מגיעים בדרך כלל לאחר צבירת וותק מסוים, ניתן לראות בכך עדות עקיפה נוספת לכך שברוב המקרים רכב צמוד ניתן לעובד כסוג של הטבה ממעביד לאחר שעובד מגיע למעמד מסוים, ופחות ככלי עבודה תפעולי בעבודות כמו תיקונים ושירות לקוחות, שבהן ככל הנראה יש שימוש נרחב יותר ברכב מאגר.

תרשים מס' 13:

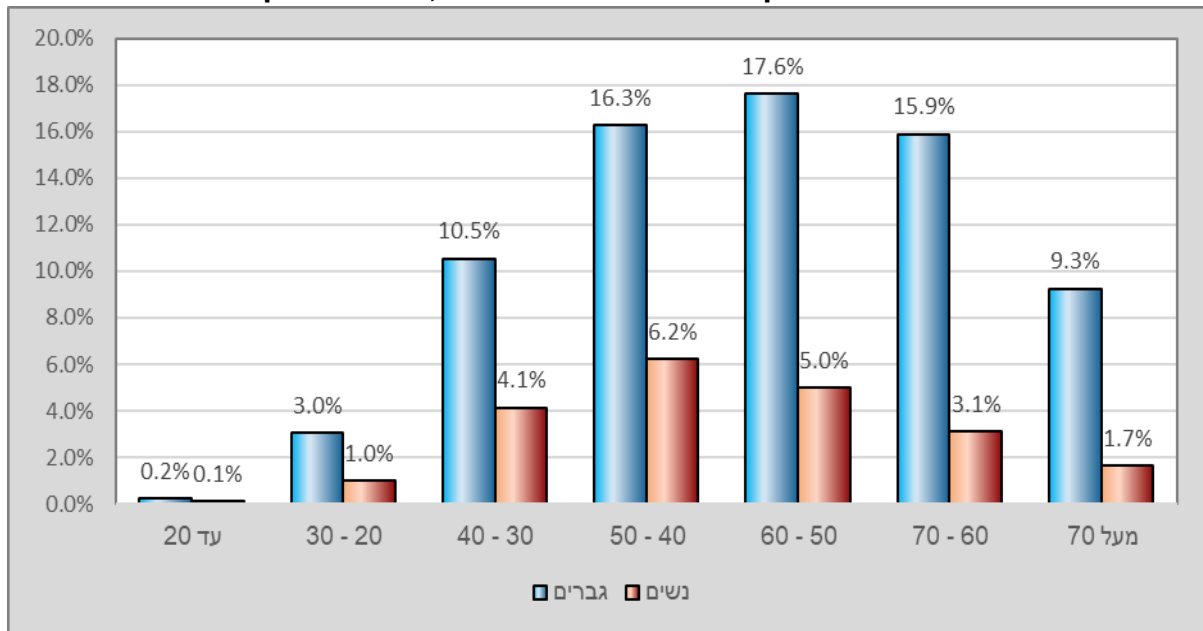
שיעור העובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד, לפי מגדר ועשירוני הכנסה חודשית



מקור: דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 14:

שיעור העובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד, לפי מגדר וקבוצת גיל



מקור: דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

9. שוק הרכב המשומש

רכב עובר בדרך כלל מספר ידיים לאורך חייו, וגם אם במרכז תשומת הלב החידושים הטכנולוגיים של רכב חדש, עבור רוב הנהגים רכב משומש מהווה את החלופה הזמינה והנגישה ביותר. במיוחד לאחרונה, עם בעיות אספקה של רכב חדש, ניכרת "התחממות" בשוק הרכב המשומש. בשנת 2021 20% מהרכישות היו של רכב חדש – שיעור גבוה ביחס לשנים קודמות (ב- 2020 - 17%), עוד כ-0.2% נרכשו ביבוא אישי (חדש ומשומש עד 24 חודשים על הכביש), וקרוב ל- 80% היוו רכישות רכב משומש.

קרוב לרבע מהרכישות של רכב בידי אנשים פרטיים היו בקבוצת גיל הרכב בין 3 ל- 6 שנים – לרוב אלה רכישות מתאגידים (ציי רכב לשעבר). כ- 19-20% מהרכישות הן בקבוצות גיל 10-6 שנים ו- 10-15 שנים.

בלוח 19 מובא פירוט המאפיינים של כלי רכב שנרכשו בידי רוכשים פרטיים במהלך 2021 - כמות ה"ידיים", גיל ממוצע, נסועה ונפח מנוע. בכלי רכב חדשים לא מתקיים רישום נסועה מכיוון שהם פטורים ממבחן רישוי שנתי ("טסט") בו מתבצע הרישום.

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- 6.04 שנים

בממוצע אצל הבעלים הראשון. לעומת זאת, רכב בבעלות תאגיד נמכר לאחר 3.52 שנים בממוצע. בהשוואה לשנים קודמות יש עליה מסוימת בגיל המכירה של רכב מיד ראשונה ליד שניה, ייתכן שהסיבה היא בעיות היצע שגורמות הן לבעלים פרטיים והן לתאגידים לשמור קצת יותר זמן את הרכב הקיים.

לוח מס' 18:

רכישות רכב נוסעים בידי רוכשים פרטיים לפי קטגוריית גיל בשנים 2018-2021

2018		2019		2020		2021		קטגוריה
כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ	
2,254	0.4%	1,870	0.3%	1,217	0.2%	1,271	0.2%	יבוא אישי
126,163	20.3%	116,643	17.6%	107,600	17.0%	137,460	20.0%	New Car
52,728	8.5%	65,136	9.8%	53,776	8.5%	51,888	7.5%	Used 0-3
139,780	22.5%	162,335	24.5%	161,219	25.5%	160,777	23.3%	Used 3-6
125,312	20.2%	130,216	19.7%	124,897	19.7%	136,619	19.8%	Used 6-10
107,581	17.3%	118,788	17.9%	120,181	19.0%	131,379	19.1%	Used 10-15
66,727	10.8%	67,498	10.2%	63,946	10.1%	69,452	10.1%	Used 15+
620,545	100.0%	662,486	100.0%	632,836	100.0%	688,846	100.0%	סה"כ

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

לוח מס' 19:

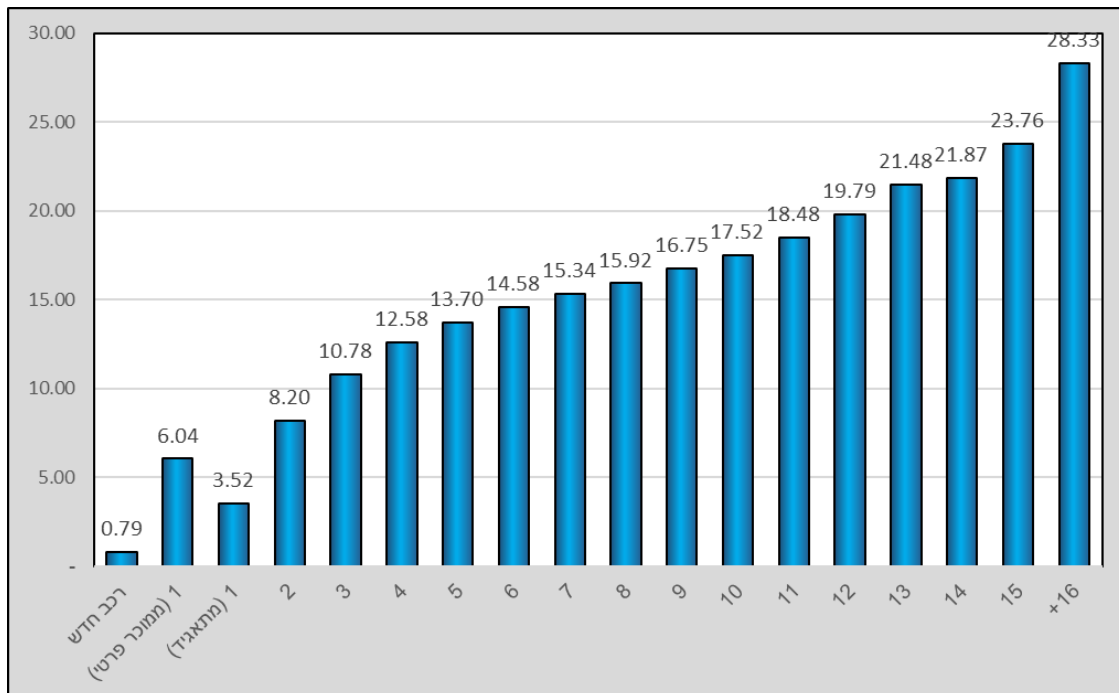
מאפייני רכב נוסעים שנרכשו בידי רוכשים פרטיים לפי קטגוריית גיל בשנת 2021
(נפח מנוע, כמות "העברות ידיים" לפני הרכישה, נסועה מצטברת ממוצעת)

קטגוריה	כמות	גיל ממוצע, שנים	נפח מנוע ממוצע	"יד" ממוצעת לפני הרכישה	% רכישות מתאגידים	נסועה מצטברת ממוצעת
Private Import	1,271	1.3	2,732	-	-	-
New Car	137,460	0.6	1,587	-	-	-
Used 0-3 years	51,888	1.1	1,656	1.1	67%	-
Used 3-6 years	160,777	4.1	1,605	1.3	58%	82,520
Used 6-10 years	136,619	7.5	1,606	2.3	22%	132,727
Used 10-15 years	131,379	12.0	1,730	3.4	10%	187,960
Used 15+ years	69,452	18.3	1,719	4.5	3%	225,872
Total	688,846	6.8	1,642	1.9	-	-

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

תרשים מס' 15:

גיל ממוצע של רכב נוסעים שנמכר בשנת 2021 לפי כמות ה"ידיים"



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

10. מדד מחירי הרכב

לפני 2021 חווה שוק הרכב תופעה של שחיקה יחסית במחירי הרכב – הן במחירי הרכב החדש ביחס למדד המחירים הכללי לצרכן, והן (ובעוצמה גבוהה יותר) במחירי הרכב המשומש הן ביחס לרכב חדש והן ביחס למדד הכללי. הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מבצעת מדידה של מדדי המחירים של כלי רכב חדשים וכן שקלול של מחירי הרכב המשומשים, אשר מאפשרים לבחון את המגמות בשוק.

ככלל, רכב מהווה מוצר טכנולוגי מתקדם שמשתכלל באופן תמידי הן בפן הבטיחותי והם במאפיינים של נוחות השימוש וחיסכון בדלק, ולכן אין זה מפתיע שמחירי רכב חדש ורכב משומש, הגם שמדובר במוצרים תחליפיים, מתפתחים בכל זאת בניתוק מסוים זה מזה, וככל שקצב כניסת טכנולוגיות חדשות גבוה יותר, כך השחיקה היחסית במחירי רכב משומש גבוהה אף היא.

אך לאחרונה, עם הטלטלות שפוקדות את העולם המתועש, חלו שינויים מהותיים במגמות שאפיינו את שוק הרכב עד לאחרונה. מחסור באספקת רכב בעולם הביא למצב של עודף ביקוש לרכב חדש, אשר התבטאה בין היתר בתורי המתנה ארוכים עבור מזמיני רכב חדש, וכמובן ניכר גם במחירים. בו בעת, רוכשי רכב רבים החליטו לוותר על ההמתנה ולרכוש רכב משומש, וכך גם בשוק הזה, לראשונה מזה תקופה ארוכה, נצפו עליות מחירים חדות.

בלוח ובתרשים להלן הוצגו שלושת המדדים על בסיס אחיד, ינואר 2008=100. מהנתונים ניתן ללמוד על המגמות הבאות:

- מדד המחירים של רכב חדש היה יציב לחלוטין ברוב התקופה הנסקרת, למעט עליה מסוימת בתחילת התקופה (2009) הנובעת מהמעבר לזקיפת שווי שימוש ליניארי ברכב

צמוד, אשר ביטל את המגבלה המלאכותית של התכנסות לקבוצת מחיר 2 בה הזקיפה הייתה נמוכה במיוחד.

- בשנת 2021 ובמיוחד ב- 2022 חלה עליה במחירי רכב חדש, אשר מוסברת, כאמור, בבעיות היצע בכלל העולם - תחילה "רק" בשל מגפת הקורונה והחל מפברואר 2022 גם בשל המלחמה באוקראינה, אשר גרמה למחסור בחומרי גלם מסוימים וחלקים הנדרשים ביצור כלי רכב.
- מאידך, הביקוש לרכב פרטי ממשיך לגדול הן עקב רמת המינוע (כמות כלי רכב מתוקנת לכמות הנפשות) הנמוכה של ישראל ביחס לרוב המדינות המפותחות והעליה ההדרגתית ברמת חיים, והן כתוצאה ממגפת הקורונה - בשל הפגיעה בתפקוד רשת התחבורה הציבורית וכן החשש מהנגיף.
- מחירי רכב משומש היו במגמת ירידה רוב התקופה; בתקופה מ- 2008 ועד סוף 2018 נשחק מדד המחירים של רכב משומש ב- 26% ביחס לתחילת התקופה, בכ- 30% ביחס לרכב חדש, וב- 37% ביחס למדד המחירים לצרכן.
- החל משנת 2019 חל היפוך במגמה זו, ובמחירי הרכב המשומש נרשמה עליה של כ- 10 נקודות אחוז נכון לאוקטובר 2022.
- חשוב לזכור כי רכב הנו מוצר עתיר טכנולוגיה, וזה משליך על הדרך הנכונה לפרש את הנתונים של מגמת המחירים: כאשר המחירים של רכב חדש יציבים לאורך שנים, למעשה מדובר בהוזלה כי בכל שנתון תמורת אותו מחיר מקבלים מוצר חסכוני יותר ומתקדם יותר מבחינת האבזור הבטיחותי, אביזרי נוחות, מולטימדיה וכד', ויש בכך כדי לייצר לחץ נוסף כלפי מטה על מחירי רכב משומש אשר כתוצאה מכך מתיישן לא רק במובן של שחיקה פיזית אלא גם מבחינה טכנולוגית.

לוח מס' 20:

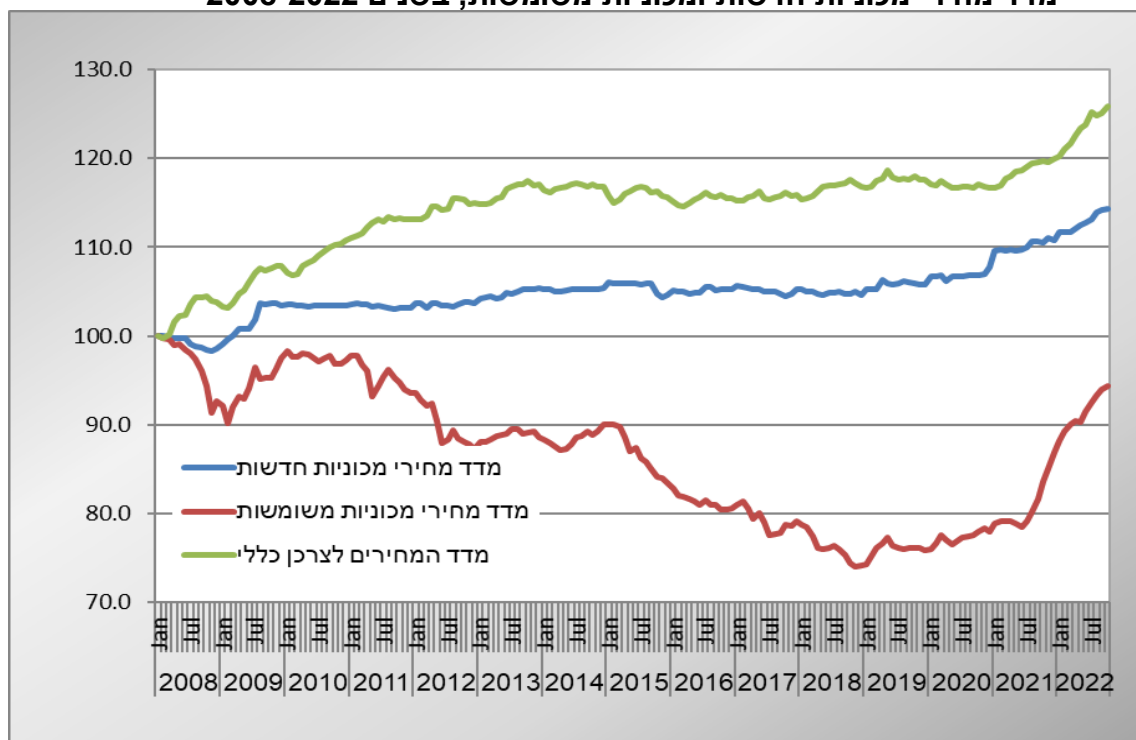
מדדי מכוניות חדשות ומכוניות ומדד המחירים לצרכן - כללי בשנים 2008-2022

הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס לרכב חדש	הוזלה ריאלית של מחירי המכונות החדשות ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	מדד מחירי מכונות משומשות	מדד מחירי מכונות 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%	-10.0%	76.0	105.8	117.6	2019
-33.9%	-27.7%	-8.6%	77.3	106.8	116.9	2020
-31.8%	-26.6%	-7.2%	80.9	110.1	118.6	2021
-25.9%	-19.0%	-8.6%	91.4	112.8	123.4	2022 1-10

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 2008-2022



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

11. יבוא אישי

יבוא אישי לאורך זמן מיצג פלח שוק שולי יחסית מבחינה כמותית, אם זאת, מדובר ב"שחקן" חשוב בכל הנוגע לרכבי יוקרה וכלי רכב מיוחדים שבדרך כלל לא מיובאים ביבוא סדיר. בשנת שיא, 2010, הגיע היקף היבוא האישי לכ- 3000 מכוניות.

כאמור, מבחינת הצרכן, היתרון של יבוא רכב ביבוא אישי הנו ביכולת לבחור רכב התואם לדרישותיו מתוך מבחר רחב יותר של דגמים, וכן לחסוך את מרווח השיווק של היבואן הישראלי (אם כי, רכישה מסוכנות רכב בחו"ל כרוכה אף היא בתשלום מרווחי שיווק). לעתים המייבא האישי חוסך בתשלום המסים בכך שהוא רוכש רכב משומש (מותר לייבא רכב עד גיל שנתיים, ואילו ליבואן סדיר מותר לייבא רק רכב חדש). לא פעם קיימת גם תופעה של הנמכת מחיר מלאכותית על מנת לחסוך בתשלום המס, שזו כמובן פעולה בלתי חוקית, וברשויות המכס משקיעים מאמץ רב לאתר את המקרים האלה.

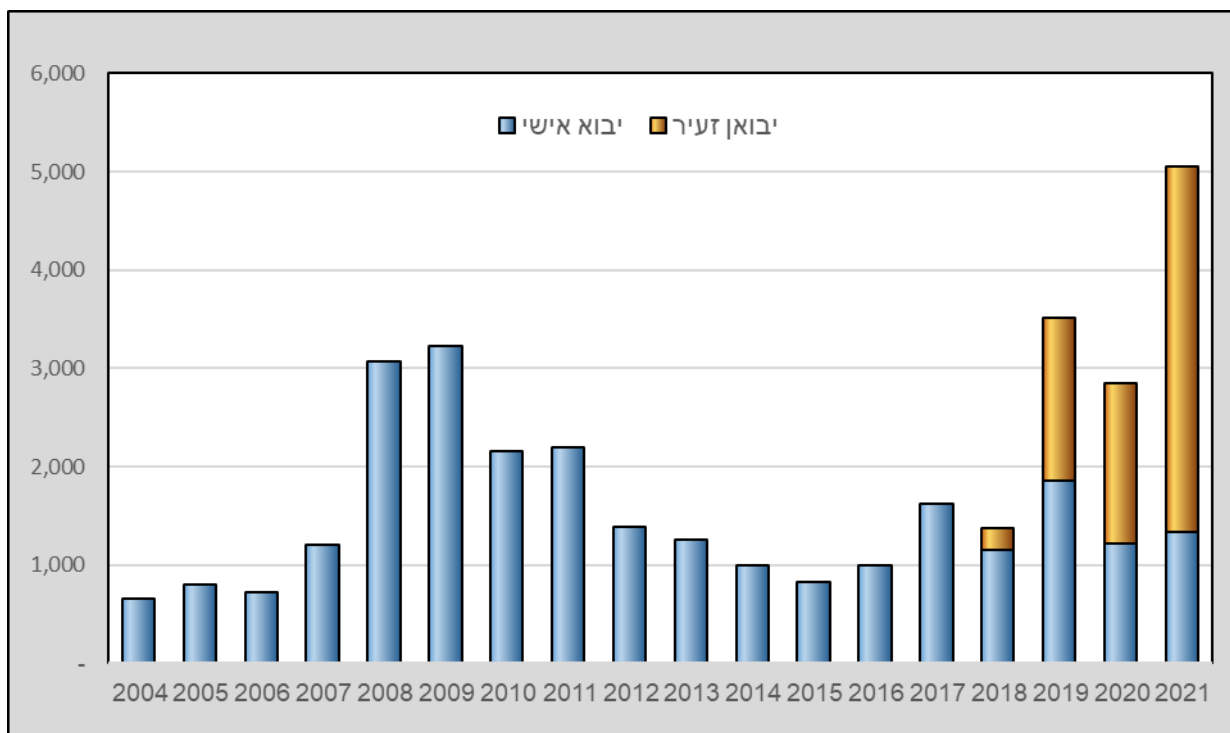
החל משנת 2018 מתפתח פלח שוק של "יבואנים זעירים", שהם למעשה יבואנים הפועלים באופן דומה ליבואנים אישיים, אך הם מביאים עד 20 כלי רכב בשנה על מנת למכרם לאחרים. בכל אחת מהשנים 2019-2020 יובאו בצורה זו כ- 1650 כלי רכב. בשנת 2021 יבוא במסגרת "יבואנים זעירים" עלה מאד והגיע ל- 3718 כלי רכב.

בעבר, יבוא אישי התמקד בעיקר ברכבי פנאי-שטח ורכבי יוקרה גדולים, עוצמתיים ומזהמים. בשנים האחרונות המיקוד עבר לרכבי טכנולוגיה ובמיוחד לרכב היברידי נטען (פלאג-אין). בלוח 20 להלן ניתן לראות את התפלגות היבוא לפי סוג יבואן ולפי טכנולוגיה:

- יבואנים מקבילים יבאו ב- 2021 כ- 6,300 כלי רכב, לרוב היברידיים, גבוה ביחס ל- 2020 (כ- 3,300 כלי, מהם 73% היברידיים), אך דומה לשנת 2019 עם כ- 5.3 אלף כלי;
- יבואנים זעירים יבאו בשנת 2021 כ- 3,700 כלי רכב, מדובר בהיקף יבוא כפול ואף יותר ביחס לשנים קודמות;
- יבוא אישי הסתכם בשנת 2021 ב- 1340 כלי רכב, דומה לשנה קודמת.

תרשים מס' 17:

כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנים 2004-2021



לוח מס' 21:

התפלגות כלי הרכב לפי סוג יבואן וטכנולוגיית הנעה, 2021

סוג יבואן	כמות	% היברידי	% פלאג-אין	% חשמלי
יבוא סדיר	291,433	21%	4%	3.8%
יבוא מקביל	6,312	61%	8%	1.3%
יבואן זעיר	3,718	7%	40%	4.6%
יבוא אישי	1,340	1%	12%	4.8%
סה"כ	302,803	21%	5%	3.7%

מקור: רשות המסים

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

בשנת 2021 חלה עליה מסוימת בנסועה הממוצעת לרכב ביחס לשנת 2020 שבה הייתה נסועה נמוכה במיוחד בשל מגבלות הקורונה. עם זאת, עדיין, הנסועה נמוכה יחסית ביחס לשנים קודמות.

נתוני הנסועה נאספים במכוני הרישוי ומנוהלים במערכות משרד התחבורה החל מ-2010.1.1. חישובי הנסועה השנתית על סמך מבחני הרישוי ("טסטים") שבוצעו במהלך 2021⁶, מגלים כי:

- הנסועה הממוצעת של רכב בבעלות פרטית די יציבה לאורך זמן, כמובן, ללא התקופה החריגה של 2020. בשנת 2020 חלה ירידה של כ- 11% בנסועה בקבוצה זו, ל- 12,885 ק"מ. בשנת 2021 הנסועה הממוצעת שנמדדה בטסטים הייתה 13,176 ק"מ, עליה מתונה של 2.26% לעומת שנה קודמת. יש לזכור כי הטסטים שנעשו במהלך 2021 ומשקפים נסועה של שנה אחורה, כוללים בתוכם עדיין את תקופת מגבלות הקורונה;
- אין הבדלים מהותיים בהיקף הנסועה השנתית לפי דרגת זיהום 4-15, אך כלי רכב בדרגות זיהום 1-3 – בקבוצות אלה לרוב כלולים כלי רכב היברידיים וחשמליים – נוסעים יותר מהממוצע. רכב היברידי רגיל נוסע בממוצע כ- 25% מעל הנסועה הכללית של רכב נוסעים; רכב היברידי נטען נסע ב- 2021 כ- 17% יותר מהממוצע, ורכב חשמלי נסע כ- 14% מעל הממוצע – ייתכן שחששות מטווח הנסיעה משפיעים על נכונות בעלי רכב חשמלי לצאת לנסיעות ארוכות, מה גם שבמקרים רבים רכב חשמלי נרכש כרכב שני למשפחה, ועדיין החיסכון בעלויות דלק גורם לנסועה מוגדלת ביחס לממוצע⁷.
- הנסועה הממוצעת של רכב נוסעים שנצמד לעובד ממקום העבודה נשארה דומה לזו של שנת 2020 וכאמור, הושפעה בין היתר ממגבלות הקורונה. הנסועה השנתית בקבוצה זו עמדה על כ-25 אלף קילומטרים, גבוהה ב-90% מהנסועה של רכב בבעלות פרטית.
- הנסועה השנתית של רכב מסחרי בבעלות פרטית הגיעה ל-19.5 אלף קילומטרים – עליה מתונה של 3.5% לעומת 2020. רכב מסחרי בבעלות תאגיד נסע משמעותית יותר, כ- 30.1 אלף ק"מ, רמה דומה לשנים לפני מגפת הקורונה, ועליה של 4.6% לעומת 2020.
- הנסועה של מוניות כמעט חזרה לרמה של לפני הקורונה ועמדה על 69.4 אלף קילומטרים בשנה, עליה של 20 אחוז לעומת שנה קודמת;
- רכב חדש נוסע משמעותית יותר ביחס לרכב משומש. הירידה בנסועה עם גיל הרכב ניכרת במיוחד ברכב מסחרי ורכב נוסעים בבעלות תאגיד. כנראה, מי שנוסע הרבה, מייחס יותר חשיבות לכך שהרכב יהיה יותר אמין, בטיחותי וחסכוני ונוח יותר לשימוש.

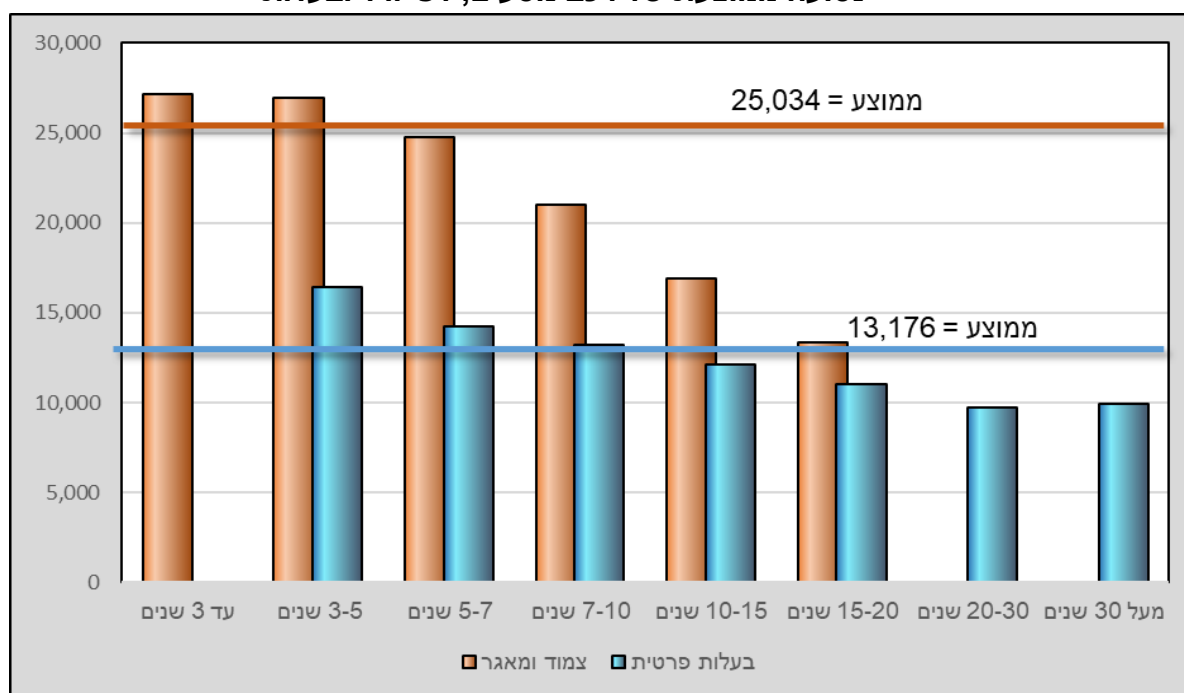
⁶ נתוני נסועה חסרים לגבי כלי רכב חדשים (עד גיל 3 שנים) אשר פטורים ממבחן רישוי שנתי. במקרים אלה חושבה, במידת האפשר, הנסועה השנתית הממוצעת לתקופה של שלוש השנים הראשונות של חיי הרכב.
⁷ על מנת לצמצם השפעה של גיל הרכב, לצורך השוואה זו נלקחו כלי רכב בקבוצת גיל 3-7 שנים. יצוין כי כמות כלי רכב חשמליים שכבר הגיעו לחבות במבחן רישוי שנתי, עדיין מאד נמוכה.

לוח מס' 22:
נסועה ממוצעת של כלי רכב בשנת 2021, 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	
	35,616			61,977	25,546	27,126		עד 3 שנים
31,351	34,764	29,071	18,259	62,346	25,272	26,949	16,404	3-5 שנים
25,278	28,686	24,208	14,812	66,358	22,650	24,755	14,256	5-7 שנים
23,677	27,929	22,961	13,430	71,348	26,751	20,999	13,213	7-10 שנים
19,598	20,345	19,590	12,202	76,563	28,745	16,910	12,126	10-15 שנים
13,734	15,511	13,679	11,079	69,722		13,341	11,060	15-20 שנים
10,237		10,320	9,734	57,674			9,715	20-30 שנים
8,437			9,911	.			9,946	מעל 30 שנים
21,561	30,138	19,530	13,920	69,440	25,372	25,034	13,176	סה"כ
21,694	30,661	19,852	14,796	71,830	27,448	23,414	14,376	נסועה ממוצעת ב- 2015
21,450	30,667	19,482	15,004	69,489	28,021	24,216	14,477	נסועה ממוצעת ב- 2016
21,246	30,009	19,355	14,907	73,214	26,574	24,192	14,442	נסועה ממוצעת ב- 2017
21,564	31,095	19,273	15,399	72,784	26,489	28,161	14,283	נסועה ממוצעת ב- 2018
22,235	31,188	19,916	15,566	72,273	26,617	28,192	14,471	נסועה ממוצעת ב- 2019
20,875	28,821	18,870	13,774	57,804	24,843	25,302	12,885	נסועה ממוצעת ב- 2020
3.29%	4.57%	3.49%	1.06%	20.13%	2.13%	-1.06%	2.26%	% שינוי לעומת שנה קודמת

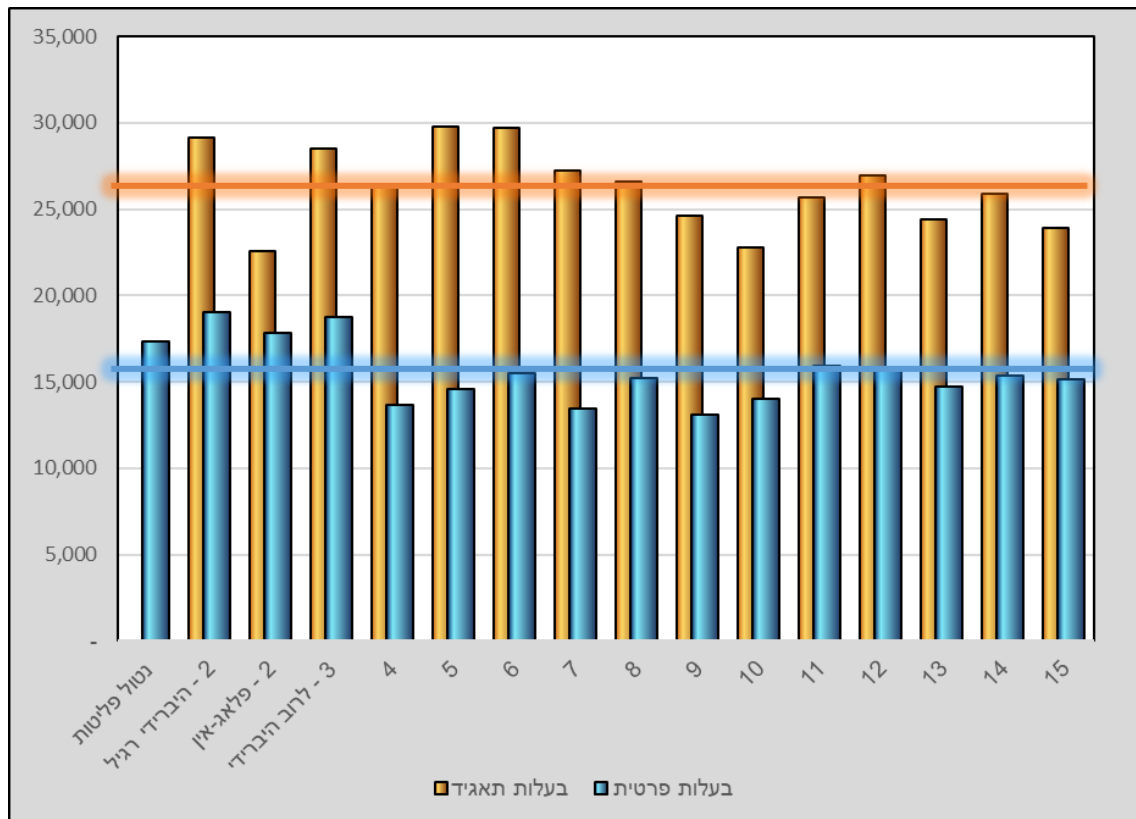
מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 18:
נסועה ממוצעת של רכב נוסעים, לפי גיל ובעלות



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים 19:
 נסועה שנתית ממוצעת לפי מבחני רישוי שבוצעו בשנת 2021 לרכב בן 3-7 שנים,
 בחלוקה לפי טכנולוגיית הנעה ודרגת זיהום



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

13. רכב דו-גלגלי

כלים דו-גלגליים (לרבות תלת-גלגליים) ממוסים בעת היבוא במס קניה הנע בטווח רחב מ-25% על הכלים בקטנים ביותר עד 125 סמ"ק, עד 70% על הכלים הגדולים ביותר. עד סוף שנת 2021, המיסוי היה מבוסס על שילוב של קבוצות הספק מנוע בקילוואט וקבוצות נפח מנוע, אך בשל קשיים תפעוליים הוראת שעה זו לא הוארכה, ומ-1 בינואר 2022 המיסוי מבוסס על נפח מנוע בלבד.

שיעור מס מופחת של 25% נקבע בהוראת שעה בתוקף עד 31.12.23, השיעור הקבוע שיחול אם לא תוארך הוראת השעה הנו 40%. הרציונל של מתן שיעור מס מופחת לכלים הקטנים היה הפחתת גודש בתנאים עירוניים כתוצאה מעליה בשימוש בקטנועים וירידה בשימוש בכלי רכב. בפועל הגודש לא ירד אלא רק הלך והתגבר, זאת מכיוון שהמעבר לרכב דו-גלגלי היה רק בחלקו מרכב פרטי, ואילו חלק משמעותי של רוכשי קטנועים כלל לא החזיקו רכב בבעלות לפני רכישת הדו-גלגלי.

שיעור מס קניה של 40% קיים באופן קבוע על כלים בעלי נפח מנוע עד 250 סמ"ק, ובמסגרת אותה הוראת שעה הורחב מס קניה מופחת 40% על כלים עד 400 סמ"ק, כאן כבר במטרה מוצהרת להפחית גודש גם בכבישים בינעירוניים. שוב, כל מי שנוסע בכבישים בינעירוניים, יכול אמנם לראות הרבה כלים דו-גלגליים סביבו, אך יכול גם להיווכח שהפקקים לא ממש נעלמו.

לוח מס' 23

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

שיעור מס קניה	מעמד סטטוטורי	קבוצות נפח מנוע
25%	הוראה שעה עד 31.12.2023	אינו עולה על 125 סמ"ק (הוראת שעה)
40%	הוראה שעה עד 31.12.2023	אינו עולה על 400 סמ"ק
50%	קבוע	מ- 251 על 500 סמ"ק
60%	קבוע	מ- 501 ועד 800 סמ"ק
70%	קבוע	מעל 800 סמ"ק

מקור: רשות המסים בישראל

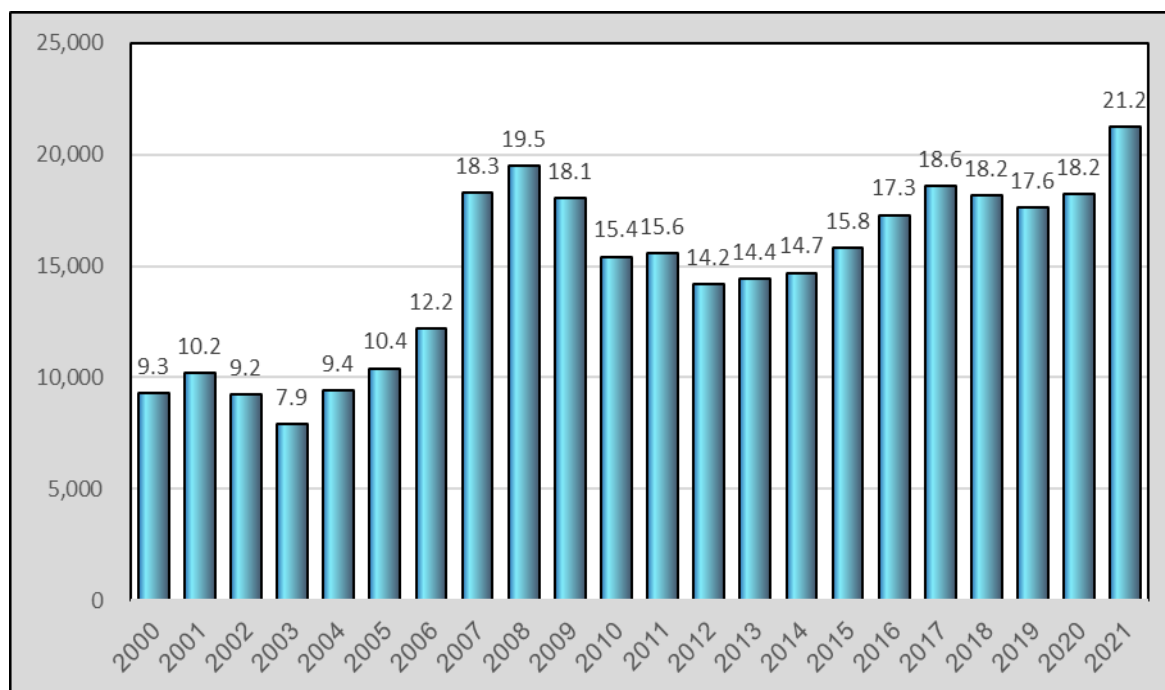
היקף היבוא של כלים דו-גלגליים עלה משמעותית בשנים האחרונות, למרות שההפחתות במסים לא תורגמו כמעט למחירים לצרכן. ככל הנראה, הפקקים מחד ובעיות בשירותי התחבורה הציבורית מאידך, גורמים לחלק ממשתמשי הדרכים לעבור לרכב דו-גלגלי.

היקף היבוא של כלים דו-גלגליים נמצא במגמת עליה, מכ- 14 אלף כלים לשנה לכדי קרוב ל- 18 אלף כלי רכב, ועל-פי הערכה, ב- 2021 היקף היבוא עמד על 21 אלף.

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 גידול מסוים בשיעורי החדירה של מערכות בטיחות שזכו לתמריצי מס.

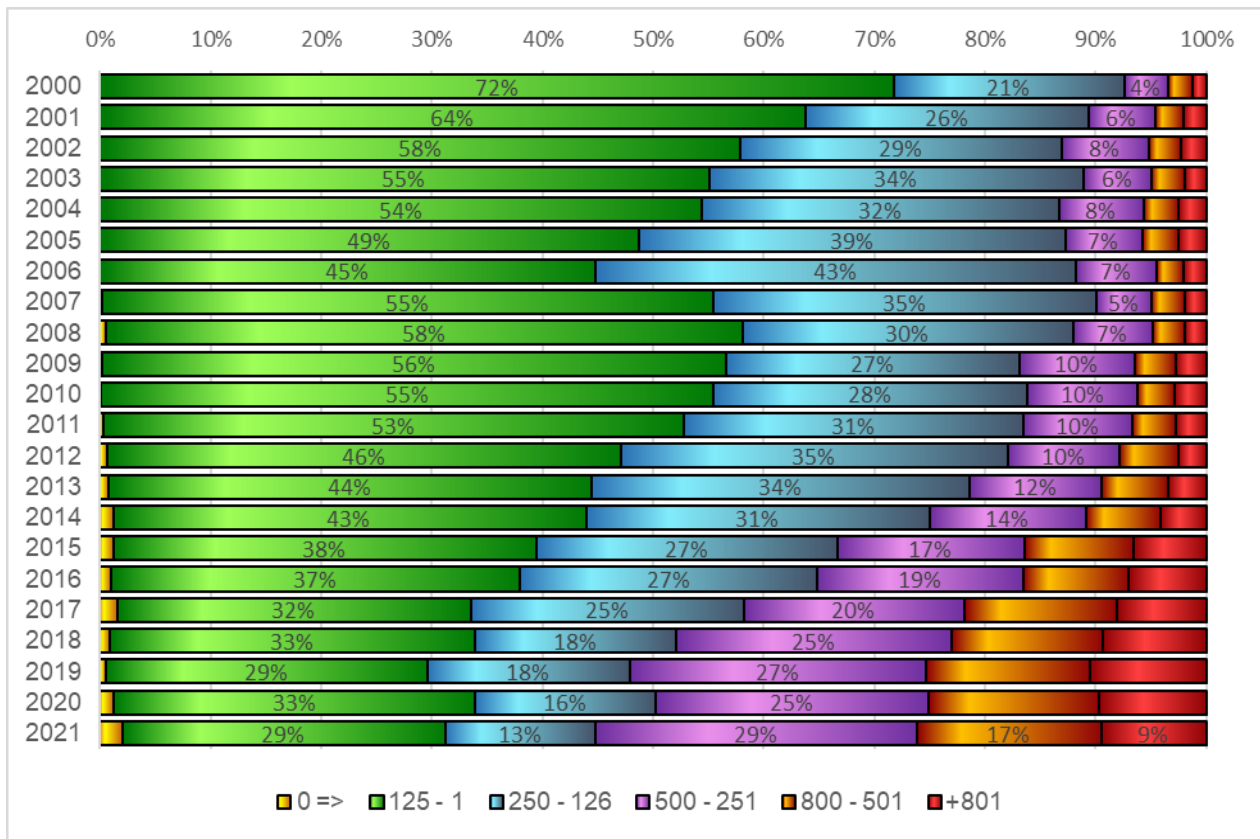
תרשים מס' 19

רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, 2000-2021



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 20
 רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, לפי קבוצות נפח מנוע, 2000-2021



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

בעיה מרכזית של רכב דו גלגלי היא היפגעות גבוהה בתאונות דרכים, ולצורך התמודדות עם בעיה זו נקבעו תמריצים למערכות בטיחות.

ב- 2 בספטמבר 2018 נכנסה לתוקף רפורמה 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, הודות להיותם יציבים ובטיחותיים יותר.

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 המופעלים כעת. בנוגע למערכות בטיחות, קיימת כוונה להמשיך בהטבות, קרי, להאריך את הוראת השעה.

לוח מס' 24

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. מערכת חובה בכלים דו-גלגליים למעט L1
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, מערכת חובה בכלים מסוג L1
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' 25

הפחתות במס קניה (ש"ח) בגין מערכות בטיחות בכלים דו-גלגליים, לפי שיעור מס קניה

בתוקף עד 31.12.2023:

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

מקור: רשות המסים בישראל

14. כלי רכב שיצאו מכלל שימוש

בפרק זה נבחנו הסיבות שבגללן כלי רכב ירדו מהכביש במהלך שנת 2021, על-פי בחינת כלי רכב שברישינום נרשם קוד ביטול כזה או אחר במהלך 2021. משרד התחבורה מגדיר מספר קודי ביטול, שניתן לשייכם לקטגוריות הבאות: בלאי, תאונה, כשל טכני/ בטיחותי, או יצוא (כולל לרש"פ). קודי ביטול זמניים הם הפקדה זמנית של רישיון הרכב לתקופה של שהיית הרכב במגרש למכירת מכוניות משומשות או השבתה זמנית (למשל, לזמן שהייה בחו"ל של בעלי הרכב).

במהלך 2021 נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 14.0 אלף אופנועים/קטנועים, המהווים 5.9% ממצבת הכלים בתחילת השנה. ברכבי נוסעים נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 127.6 אלף כלים, 3.74% מהמצבה הכללית. במוניות ירדו מכלל שימוש רק כ- 1.8% (371 כלים), זאת מכיוון

שרוב המוניות נמכרות לשימוש פרטי לפני שהבלאי שלהן הופך למכשול לעבודה סדירה – מכאן הכמות הגדולה של מוניות שנמצאות בהפקדה, וב- 2021 עמד מספרן על 4,456 מוניות. ברכב מסחרי בכ- 8.48 אלף כלי רכב נרשם ביטול ברישיונם, וזה כ- 9.48% מהכמות הכוללת שלהם. במשאיות כ- 16.1 אלף כלי יצאו מכלל שימוש, כ- 5.6% ממצבת המשאיות לתחילת 2020. באוטובוסים יצאו מכלל שימוש כ- 2.3 אלף כלי, שמהווים כ- 5.9% ממצבת האוטובוסים לתחילת התקופה.

ברוב סוגי כלי הרכב הסיבה הרווחת לביטול הרישיון היא התיישנות, למעט מוניות שבהן הסיבה הרווחת בקודי ביטול קבועים היא תאונה (אובדן גמור). מכירה לידיים פרטיות לא מופיעה בקודי ביטול קבועים.

לוח מס' 26

כלי רכב שנרשם להם קוד ביטול הרישיון במהלך 2021, לפי סוג הרכב וקבוצת קוד ביטול

סה"כ	אוטובוס	משאית	מסחרי	מונית	רכב נוסעים	אופנוע	
7,595	110	1,119	377	44	4,610	824	ליקוי בטיחותי או כשל במבחן השנתי
39,443	334	1,583	688	267	34,618	1,676	תאונה
121,807	1,449	11,067	7,784	60	88,283	11,516	התיישנות / פירוק
3,130	438	2,372			76		יצוא (כולל רש"פ)
171,975	2,331	16,141	8,849	371	127,587	14,016	סה"כ לא כולל הפקדה
3.93%	5.92%	5.63%	9.48%	1.77%	3.74%	5.90%	% ממצבת כלי רכב פעילים
74,583	489	5,435	2,465	4,456	55,575	4,368	הפקדה
246,558	2,820	21,576	11,314	4,827	183,162	18,384	סה"כ כולל הפקדה

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

בלוח להלן מוצג הגיל הממוצע של רכב שיצא מכלל שימוש לפי סוג הרכב וקבוצת קודי ביטול. כצפוי, הגיל ה"צעיר" ביותר מאפיין את כלי הרכב שהושבתו עקב תאונה (אובדן גמור), כ- 5.3 שנים אצל אופנועים, כ- 4.1 שנים בקרב המוניות, כ- 7.2 שנים באוטובוסים וכ- 9.9 שנים בקרב רכבי נוסעים. השבתה עקב התיישנות מתרחשת בממוצע סביב גיל 17-20 ובמשאיות אף יותר – כ- 21.4 שנים.

לוח מס' 27

גיל הרכב שיצא מכלל שימוש, לפי סוג וסיבת ביטול

אוטובוס	משאית	מסחרי	מונית	רכב נוסעים	אופנוע	
12.1	14.6	14.0	5.4	13.4	7.9	ליקוי בטיחותי או כשל במבחן השנתי
7.2	9.5	10.2	4.1	9.9	5.3	תאונה
16.1	21.4	19.7	8.6	18.6	16.8	התיישנות / פירוק
14.3	19.5	18.7	5.0	16.1	14.9	סה"כ לא כולל הפקדה

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

15. גניבות כלי רכב

לראשונה מתפרסמים בסקירה זו נתונים אודות גניבות כלי רכב. לאחרונה ניכרת תופעה של עליה בגניבות כלי רכב, אך בראיה ארוכת טווח מסתבר שהיקף הגניבות בכל זאת נמוך בהרבה ביחס לתקופת השיא שהייתה בתחילה-אמצע שנות האלפיים. בשנת 2006 השיאנית נגנבו 22,615 כלי רכב, מהם 14,899 רכב נוסעים.

מאז חלה ירידה משמעותית בכמות הגניבות ברוב סוגי הרכב (למעט רכב דו-גלגלי שבו אין מגמה ברורה), ככל הנראה הודות לשיפור באמצעי נעילת הרכב ושימוש גובר בטכנולוגיות לאיתור מוקדם (פוינטר, איתורן). בשנת 2020 מספר הגניבות עמד על 6,380 בסה"כ, ירידה של 72% לעומת השיא, וזה עוד על רקע עליה במצבת כלי רכב. ייתכן שמגבלות הקורונה הקשו אף הן על הגניבות, אך מגמת ירידה זו ניכרה גם בשנים שקדמו ל-2020. החל משנת 2021 ניכרת עליה בגניבות רכב, ככל הנראה, כעוד ביטוי מצער של עודף ביקוש לכלי רכב.

בשנת 2021 נרשמו כגנובים כ- 1.7 אלף כלים דו-גלגליים, 6.5 אלף רכבי נוסעים. 150 מכוניות מסחריות, 515 אוטובוסים (ירידה של 85% לעומת שנת שיא ב-2005). ב-2022 ב-9 החודשים הראשונים כבר נגנבו כמויות דומות של כלי רכב כמו בכל שנת 2021.

ביחס לכלל מצבת כלי הרכב, הסוג ה"גניב" ביותר היה רכב דו-גלגלי, כ- 0.7% ממספרם הכללי נגנב תוך שנה. ביחס למצבת רכב נוסעים נגנבו כ- 0.2%. שיעור הגניבות הנמוך ביותר היה של אוטובוסים, 0.06%.

לוח מס' 28

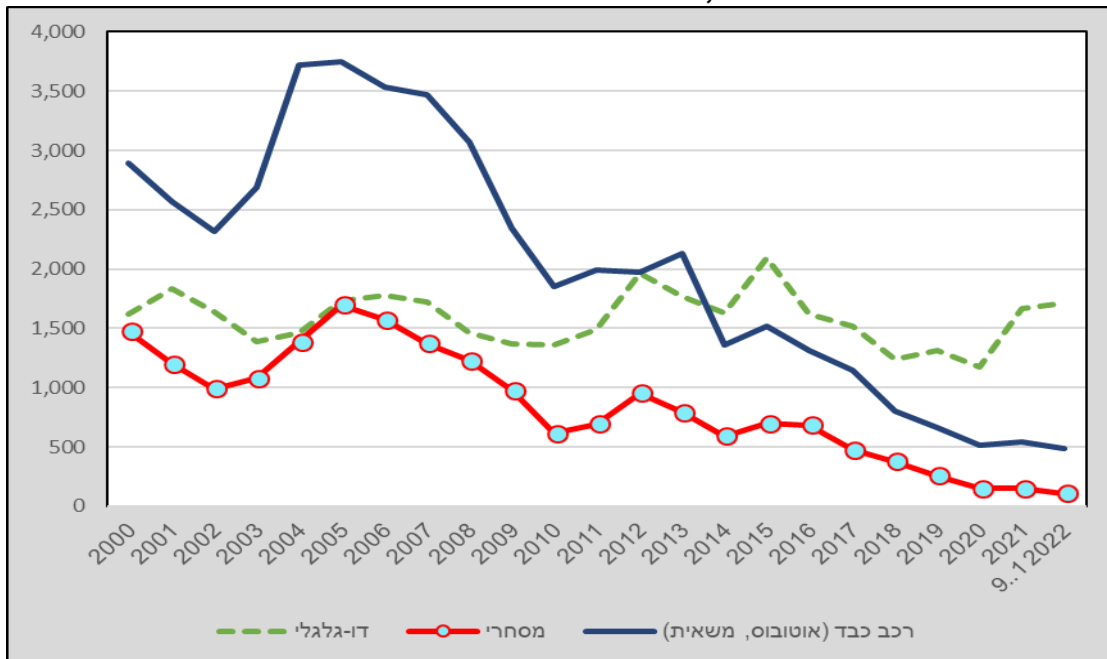
כמות גניבות כלי רכב בשנים 2000-2022, לפי סוג רכב

שנה	דו-גלגלי	רכב נוסעים	מסחרי	משאית	אוטובוס	אחר	סה"כ
2000	1,618	13,194	1,474	2,527	362	618	19,793
2001	1,832	11,305	1,198	2,336	230	875	17,776
2002	1,641	8,589	989	2,064	250	656	14,189
2003	1,389	8,795	1,080	2,334	350	651	14,599
2004	1,462	11,629	1,386	3,258	462	692	18,889
2005	1,735	14,151	1,697	3,390	360	838	22,171
2006	1,781	14,899	1,572	3,198	339	826	22,615
2007	1,726	12,936	1,371	3,182	292	685	20,192
2008	1,461	9,782	1,226	2,798	276	593	16,136
2009	1,370	8,188	974	2,138	210	772	13,652
2010	1,356	8,577	615	1,707	148	582	12,985
2011	1,491	9,697	693	1,836	151	546	14,414
2012	1,961	8,513	954	1,850	120	551	13,949
2013	1,768	7,270	791	2,031	98	556	12,514
2014	1,625	5,967	592	1,303	61	507	10,055
2015	2,093	6,549	695	1,458	58	519	11,372
2016	1,620	6,769	684	1,251	58	396	10,778
2017	1,518	5,158	475	1,093	54	317	8,615
2018	1,237	4,726	376	765	38	335	7,477
2019	1,310	4,530	257	634	25	330	7,086
2020	1,173	4,230	150	490	28	309	6,380
2021	1,669	6,508	150	515	25	450	9,317
2022 1..9	1,712	6,593	106	463	20	319	9,213

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

תרשים מס' 21

כמות כלי רכב מסחריים, דו-גלגליים ורכב כבד שנגנבו בשנים 2000 - 2022

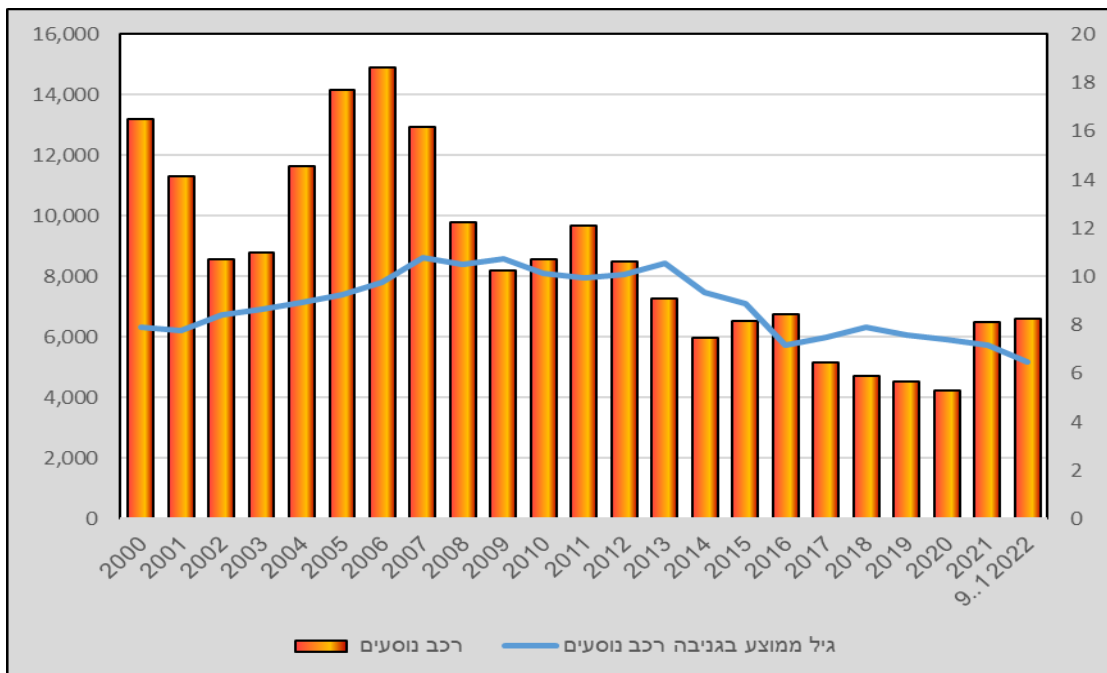


מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

הגיל הממוצע של רכב שנגנב הולך ויורד - אם בשנים 2007 - 2013 הגיל הממוצע בעת הגניבה היה מעל 10 שנים, הרי שב-9 חודשים של 2022 עמד הגיל הממוצע על כ-6 שנים. פילוח לפי קבוצות גיל מגלה כי הגנבים פחות מתפתים לרכב מעל 10 שנים, ו"מעדיפים" רכב שאיננו חדש לגמרי אלא בקבוצות גיל שבין 3 ל-10 שנים.

התפלגות כלי הרכב הגנובים לפי קבוצות מחיר מגלה כי קיימת מגמה של גניבת כלי רכב יקרים יותר (קבוצות מחיר 4 ויותר), וירידה בגניבות של כלי רכב בקבוצות מחיר 2 ו-3, שבשנים של שיא הגניבות היו רוב בתוך כלי הרכב שנגנבו. כלי הרכב הזולים ביותר, קבוצה 1, נגנבים בכמויות קטנות יחסית, וחלקם בסך הגניבות יציב.

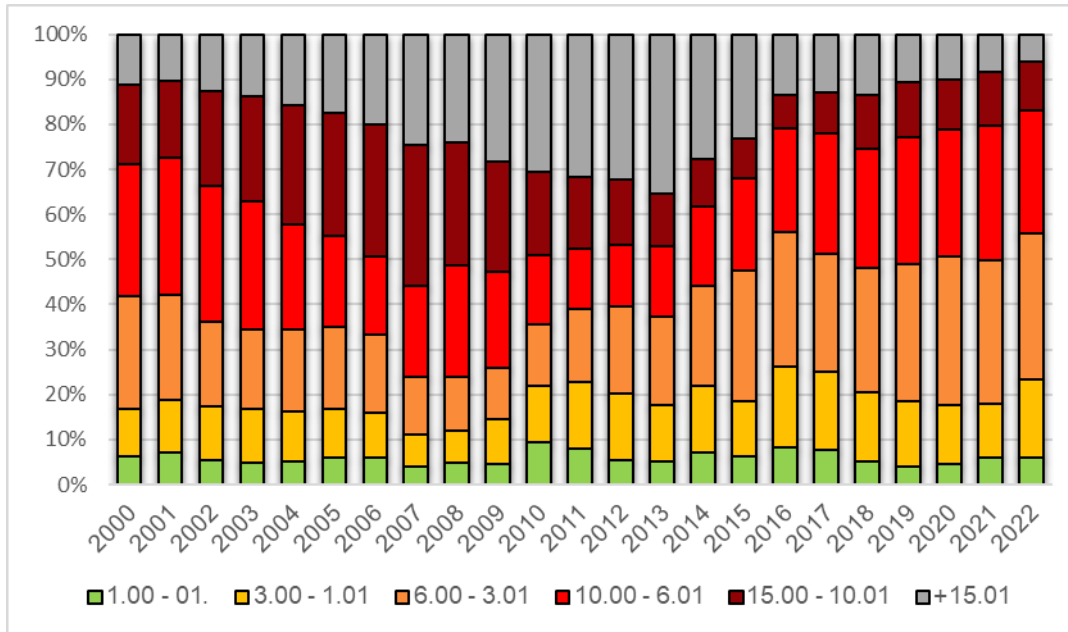
תרשים מס' 22 – כמות הגניבות של רכב נוסעים וגיל ממוצע בעת הגניבה



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

תרשים מס' 23

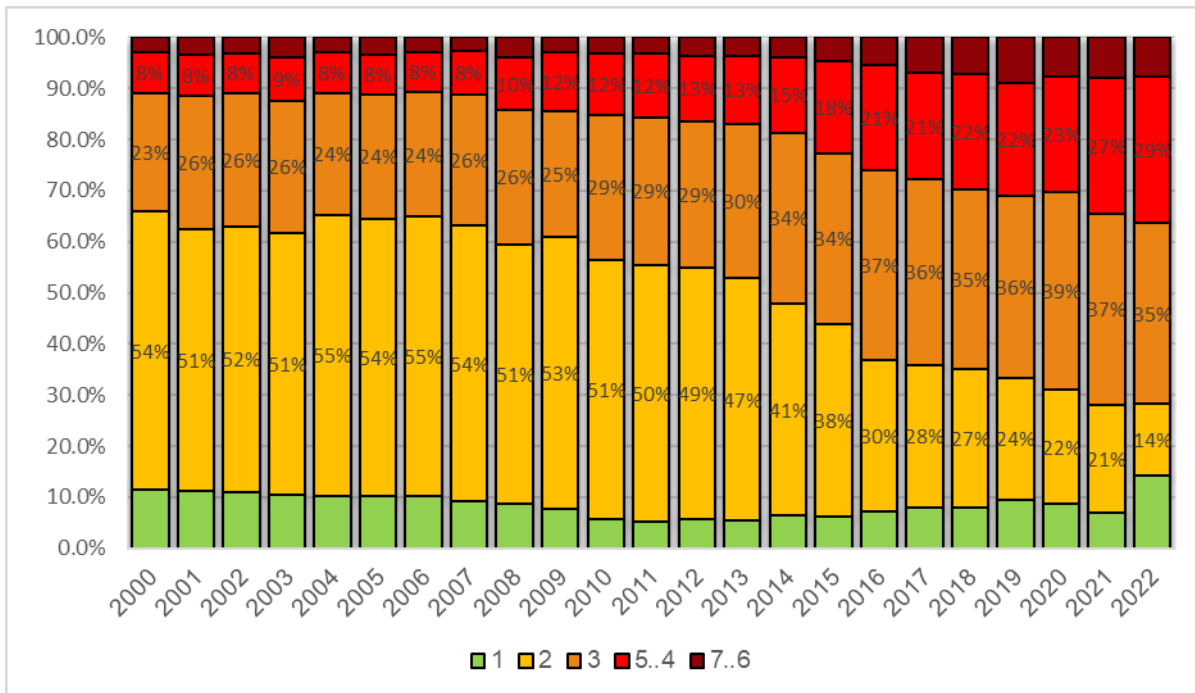
התפלגות רכבי נוסעים שנגנבו, לפי קבוצות גיל בעת הגניבה ולפי שנים



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

תרשים מס' 24

התפלגות רכבי נוסעים שנגנבו, לפי קבוצות מחיר ולפי שנים



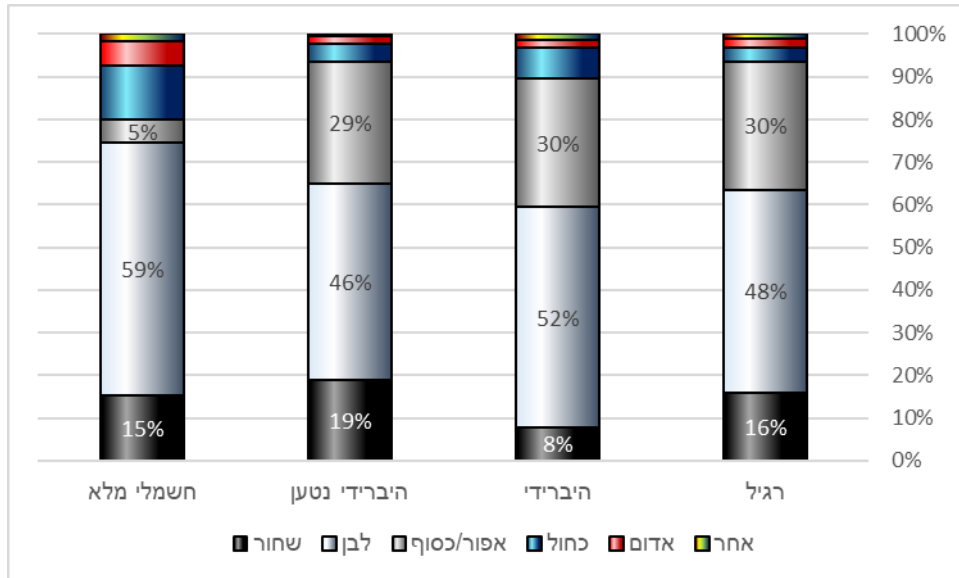
מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

16. רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע

כהמשך למסורת רבת השנים, גם בשנת 2021 רוב כלי הרכב המיובאים היו בצבעי המונוכרום שחור-כסף-לבן - 49% לבן, 29% אפור-כסף, 14% שחור. רק כ- 8% נצבעו בצבעי הקשת השונים. מעניין שברכב חשמלי היו יחסית הרבה יותר צבעים ססגוניים, בעיקר כחול (13%) ואדום (6%), לצד שיעור גבוה משמעותית מהמוצע של רכב לבן - 59%.

תרשים מס' 25:

התפלגות כלי הרכב (רכב נוסעים) שנרשמו בשנת 2021 לפי צבע עיקרי וטכנולוגיה



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים