



החטיבה לתכנון וכלכלה



מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב בישראל

2020- 2019

סקירה זו ממשיכה, לאחר הפסקה של שנה בשל אילוצי תקופת הקורונה, את המסורת של סקירות ענף הרכב השנתיות שמפרסמת רשות המסים. סקירה זו מכסה, לרוב, גם את התקופה הקודמת, ומציגה מגוון רחב של נושאים הקשורים למיסוי ולהתפתחויות בענף הרכב.

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנים 2019-2020

תוכן עניינים

1. עיקרי הדברים _____ 3
2. יבוא כלי הרכב בשנת 2020 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב _____ 4
3. רישום כלי רכב, לפי סוג _____ 9
4. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל _____ 10
5. מיסוי ירוק _____ 12
6. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי _____ 15
7. רכב היברידי וחשמלי _____ 21
8. פילוח שוק רכישות רכב חדש _____ 26
9. שוק הרכב המשומש _____ 30
10. מדד מחירי הרכב _____ 32
11. יבוא אישי _____ 34
12. נסועה שנתית של כלי רכב על סמך נתוני משרד התחבורה _____ 36
13. רכב דו-גלגלי _____ 39
14. כלי רכב שיצאו מכלל שימוש _____ 42
15. רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע ומאפיינים אחרים _____ 44

1. עיקרי הדברים

- (1) שנת 2020 הייתה שנה מיוחדת ולא פשוטה לציבור ולבעלי עסקים רבים, לרבות בתחום הרכב. ועדיין, בהתחשב במצב, רמת הפעילות בענף הייתה גבוהה יחסית. שנת 2019 התאפיינה ברמת פעילות גבוהה למדי. בשנת 2019 היקף היבוא של כלי רכב הסתכם ב- 22.3 מיליארדי ש"ח, סכום שאמנם נמוך ביחס לשנת שיא 2016 אך זה למעט שנה זו מדובר בהיקף שיא ביבוא. בשנת 2020 היקף היבוא של כלי רכב הגיע ל- 17 מיליארדי ש"ח, המהווים ירידה ריאלית של 21.2%. אולם, בראיה לטווח ארוך מדובר עדיין בהיקף יבוא גבוה, וכאמור, כל זה לצד אילוצי הקורונה.
- (2) היקפי היבוא הושפעו, בין היתר, מעיתוי השינויים בחישובי מס קניה - שינוי במיסוי כלי רכב חשמליים והיברידיים וכן עדכוני נוסחת המיסוי הירוק ורמת האבזור הבטיחותי. יבוא כלי הרכב לישראל ב- 2019 הסתכם ב- 285.8 אלף יחידות (רכב נוסעים בלבד) – עליה של כ- 7% משנה קודמת, ואילו בשנת 2020 הסתכם יבוא רכבי הנוסעים ב- 237 אלף יחידות, כ- 16.9% פחות ביחס להיקף היבוא של 2019.
- (3) סך כל מסי היבוא, כולל מסים על חלקי חילוף, הסתכמו בשנת 2019 ב- 11.3 מיליארדי ש"ח – דומה לשנה קודמת. בשנת 2020 סך מסי היבוא על רכב וחלקי חילוף ירד ל- 10.3 מיליארד ש"ח, ירידה ריאלית של כ- 10% לעומת 2019.
- (4) בשנת 2020 ובהמשך גם ב- 2021 עלה שיעור הרכישות של רכב חשמלי, משיעור זניח של עשיריות אחוז עד ל- 2.6% במחצית 2021, ומגמה זו נמשכת גם בחודשים האחרונים. שיעור הרכישות של רכב היברידי רגיל היה יציב בשנים 2019-2021 – כ- 20.3%, ואילו שיעור הרכישות של רכב היברידי נטען (פלאג-אין) עלה מ- 1.6% בשנת 2019 ל- 4.3% במחצית 2021, זאת למרות העלאת המיסוי המשמעותית על רכב היברידי רגיל ונטען. בתחום הרכב החשמלי שיעור מס הקניה לא הועלה אך נקבעה מגבלה שקלית על סכום ההטבה, דבר אשר גרם להעלאת מס על דגמי יוקרה חשמליים.
- (5) בשנת 2019 נצפתה יציבות יחסית בשיעור הרכישות של ציי רכב וחברות לסינג, אשר היוו כ- 40.1% מסך הרכישות של רכב חדש. חלק ניכר מרכישות אלה היו רכישות לשם מכירה בידי חברות לסינג, הן לצורך מכירה רגילה והן לעסקאות לסינג מימוני פרטי. בשנת 2020 חלה ירידה מסוימת ברכישות תאגידים (38%), בין היתר הודות להפחתה בשימוש ברכב צמוד.
- (6) בשנים 2019-2020 נמשכה מגמת עליה ברמת האבזור הבטיחותי של כלי הרכב המיובאים לישראל. כבר משנת 2018 הפכו חלק מהמערכות - ניטור מרחק והתרעה מפני סטייה מנתיב – לדרישת חובה בעת רישום הרכב, ומטבע הדברים שיעור ההדירה שלהם הנו 100%. 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.
- (7) בשנים 2019 ובמיוחד 2020 השתנתה במידה מסוימת מגמה ארוכת הטווח של שחיקת מחירי הרכב בהשוואה למדד המחירים לצרכן, במיוחד של רכב משומש. ייתכן שמדובר בתופעה זמנית מכיוון שבשנת 2020 נרשם עודף ביקוש לרכב – הן בגלל הפגיעה ביצור העולמי בשל הקורונה והן בגלל שיבושים בפעילות התחבורה הציבורית (סגירת הרכבות וצמצום קוי האוטובוסים) וחשש טבעי מהידבקות. בשנת 2020 נרשמו גם פחות גריטות רכב עקב התיישנות – כנראה בתנאים אלה ציבור הבעלים של רכב ישן החליט להמשיך ולהשתמש בכלי רכב שבזמנים רגילים היה כבר מוציא מכלל שימוש.
- (8) בחינת התפלגות כלי הרכב לפי סוג המבנה שלהם מגלה כי הביקוש לסדאנים הצטמצם מאוד, והמבנה הפופולרי ביותר הנו SUV (sport-utility vehicle). כמו כן, נמצא כי שיעור כלי הרכב בהם מותקן חלון בגג עלה מ- 9% בשנים 2005-2007 ל- 27% בשנת 2021. בכל הנוגע לצבע, כלי רכב בצבעים לבן-אפור-שחור ממשיכים להוות למעלה מ- 90% מכלל הרכבים המיובאים.

2. יבוא כלי הרכב בשנת 2020 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב

תחום יבוא כלי הרכב בשנת 2020 הושפע, כמו רוב ענפי המשק, ממגפת הקורונה וצעדי הממשלה שנועדו לרסן את התפשטות המגפה. עם זאת, ניתן לומר שמדובר בשנה עם רמת פעילות ורמת יבוא גבוהות יחסית. מצד אחד, רוב עסקאות הרכב מצריכות מגע ישיר בין המוכר לקונה, ומגבלות הפעילות בשל הקורונה גרמו לירידה בפעילות, כמו גם הפגיעה בביטחון הכלכלי אצל חלק מהרוכשים הפוטנציאליים. מצד שני, התחבורה הציבורית הפכה לפחות אטרקטיבית, גם עקב השיבושים בפעילות וגם עקב החשש מהידבקות, ואנשים רבים העדיפו להתנייד ברכב פרטי. כמו כן, דווקא בתחום ההובלות הייתה עליה בביקוש, ובין היתר ניתן לראות את העליה ברכישות קטנועים, כפי שיפורט בהמשך.

חשוב לזכור גם שבשנת 2019, שהייתה בין השנים הגבוהות ביותר בפעילות היבוא, הייתה הקדמת יבוא לקראת סוף שנת 2019 ועל חשבון היבוא של תחילת 2020, זאת עקב "היערכות" היבואנים לשינויים במיסוי, בין היתר בנוגע לרכב היברידי. עם זאת, העלאת המס על רכבי טכנולוגיות מתפרסות על גבי מספר שנים, ולכן גם בסוף 2020 הייתה הקדמת היבוא של כלי רכב היברידיים ופלאג-אין, על חשבון תחילת 2021.

יבוא רכבי (רכב נוסעים + מסחרי) בשנת 2019 הסתכם ב-296.2 אלף יחידות, וב-2020 – ב-244.7 אלף יחידות, מזה כמות רכב נוסעים הייתה, בהתאמה, 285.8 ו-237.6 אלף יחידות – ירידה של 16.9%. ערך היבוא ירד בשיעור חד יותר לעומת הכמויות, בגלל הסטת היבוא של רכב היברידי ופלאג-אין, היקרים יחסית, לשנת 2019.

ערך היבוא של כלל כלי הרכב (רכב נוסעים, מסחרי, דו-גלגלי, משאיות ואוטובוסים, טרקטורים וכד' – כל הכלים המורשים לנוע בכבישי ישראל) הסתכם בשנת 2019 ב-22.3 מיליארדי ש"ח ובשנת 2020 – ב-17.5 מיליארדי ש"ח, ירידה של 21.2% במונחים ריאליים. ערך היבוא של רכב נוסעים היה 18.0 ו-14.0 מיליארדי ש"ח, בהתאמה.

ההכנסות ממס קניה על כל סוגי כלי הרכב הגיעו בשנת 2019 ל-10.1 מיליארדי ש"ח ובשנת 2020 – ל-9.2 מיליארדי ש"ח, ירידה ריאלית של כ-8.25%. יצוין שגביית מס הקניה ירדה בשיעור מתון יחסית בהשוואה לירידה בערך היבוא, הודות להעלאת המס על רכבי טכנולוגיה וכן השינויים בנוסחאות "מיסוי ירוק" ורמת האבזור הבטיחותי.

מסי היבוא (מס קניה ומכס) על כל סוגי הרכב וחלקי החילוף הסתכמו ב-11.3 מיליארדי ש"ח בשנת 2019 (הסכום הגבוה ביותר מאז השיא של כל הזמנים ב-2016) וב-10.3 מיליארדי ש"ח בשנת 2020.

לוח מס' 1:

ההכנסות ממיסוי כלי רכב בשנים 1995 - 2020 (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	מחירים קבועים - ממוצע 2020	מחירים שוטפים
1995	5,349	3,993	205	218	14	8,007	4,430
1996	5,657	4,106	227	239	26	7,469	4,598
1997	5,277	3,976	211	295	35	6,731	4,517
1998	5,152	4,047	222	281	33	6,478	4,583
1999	5,990	4,725	256	281	34	7,116	5,296
2000	7,656	5,780	284	291	43	8,501	6,398

- המשך -

שנה	כלי רכב			חלקי חילוף		סך הכנסות ממסי יבוא על רכב	
	ערך יבוא	מס קניה	מכס	מס קניה	מכס	מחירים שוטפים	מחירים קבועים - ממוצע 2020
2001	7,237	5,442	241	182	49	5,914	7,771
2002	7,227	5,147	211	200	48	5,606	6,970
2003	6,797	4,774	225	219	51	5,269	6,507
2004	8,529	6,287	310	242	47	6,886	8,540
2005	9,170	6,507	321	232	48	7,108	8,699
2006	9,672	6,659	320	227	40	7,246	8,685
2007	11,873	8,029	414	267	47	8,757	10,442
2008	12,336	7,659	437	277	52	8,425	9,605
2009	11,654	7,277	417	270	53	8,018	8,848
2010	14,589	8,557	474	291	61	9,383	10,083
2011	15,007	8,352	433	303	63	9,151	9,505
2012	13,848	7,444	370	324	68	8,206	8,380
2013	14,873	7,522	339	343	78	8,282	8,331
2014	17,198	9,465	466	338	72	10,341	10,352
2015	15,650	8,383	400	375	79	9,238	9,308
2016	24,079	12,530	602	396	82	13,609	13,787
2017	17,577	8,288	395	415	89	9,186	9,283
2018	20,381	10,022	548	447	101	11,117	11,145
2019	22,281	10,112	675	448	101	11,337	11,276
2020	17,467	9,228	508	441	98	10,275	10,275
שינוי ריאלי	-21.18%	-8.25%	-24.38%	-1.08%	-2.35%		-8.88%

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;

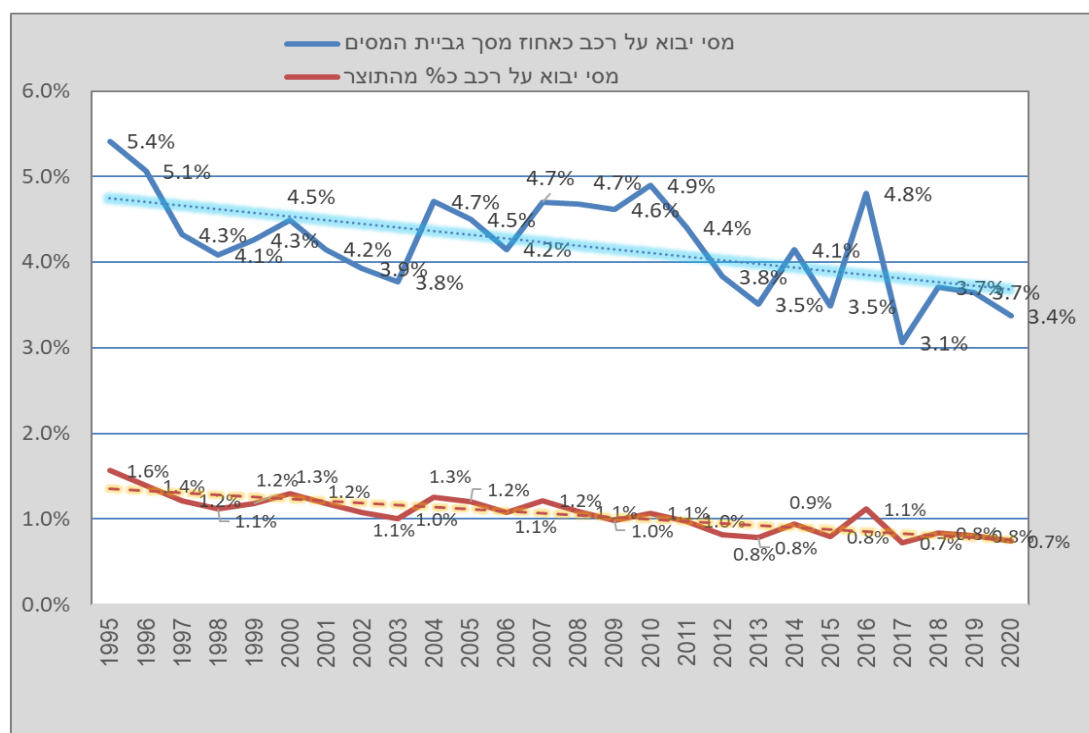
(3) במונחים שקליים, שנת 2020 בהשוואה לשנה קודמת.

משקל מסי היבוא על כלי רכב ביחס לתמ"ג וכן ביחס לכלל ההכנסות ממסים המשיך את מגמת הירידה ארוכת הטווח. בשנת 2020 היוו ההכנסות ממסי יבוא על רכב כ- 3.4% מסך גביית המסים וכ- 0.7% מהתמ"ג. לפני עשור, בשנת 2010, עמדו יחסים אלה על 4.6% ו- 1% בהתאמה, ולפני שני עשורים על 4.5% ו- 1.3%.

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, 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, 1995-2020



מקור: רשות המסים בישראל.

לוח מס' 2:

רכב נוסעים - יבוא והכנסות ממסים בשנים 2002 - 2020 (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 לרכב – מחירים שוטפים	ממוצע לרכב – מחירים קבועים 2020	% מס קניה מערך יבוא	מכס ממוצע	% מכס ממוצע
2002	119,287	5,533	4,431	180	37,147	46,184	80.1%	1,505	3.2%
2003	109,911	5,342	4,202	197	38,231	47,216	78.7%	1,792	3.7%
2004	140,218	7,051	5,724	285	40,821	50,624	81.2%	2,029	4.0%
2005	136,939	6,954	5,880	297	42,937	52,549	84.5%	2,166	4.3%
2006	142,528	7,267	5,947	290	41,723	50,010	81.8%	2,033	4.0%
2007	185,171	9,415	7,408	382	40,007	47,706	78.7%	2,064	4.1%
2008	189,289	9,489	6,938	407	36,651	41,785	73.1%	2,149	4.3%
2009	172,459	9,649	6,720	391	38,965	42,997	69.6%	2,268	4.1%
2010	221,923	11,785	7,941	450	35,781	38,448	67.4%	2,028	3.8%
2011	229,944	12,330	7,808	413	33,955	35,269	63.3%	1,798	3.4%
2012	203,727	11,365	6,971	346	34,219	34,946	61.3%	1,699	3.0%
2013	225,297	11,812	7,045	316	31,271	31,456	59.6%	1,401	2.7%
2014	279,205	14,754	8,934	441	31,998	32,034	60.6%	1,580	3.0%
2015	229,972	12,376	7,786	369	33,858	34,113	62.9%	1,604	3.0%

- 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 2020	% מס קניה מערך יבוא	מכס ממוצע	% מכס ממוצע
2016	348,148	20,006	11,820	563	33,952	34,395	59.1%	1,618	2.8%
2017	218,276	12,776	7,621	323	34,915	35,285	59.7%	1,479	2.5%
2018	267,070	16,178	9,327	481	34,924	35,012	57.7%	1,801	3.0%
2019	285,816	17,954	9,400	609	32,889	32,712	52.4%	2,132	3.4%
2020	237,632	13,996	8,692	470	36,578	36,578	62.1%	1,977	3.4%
שינוי ריאלי	-16.86%	-21.62%	-7.03%	-22.50%	11.82%	11.82%	18.62%	-6.79%	

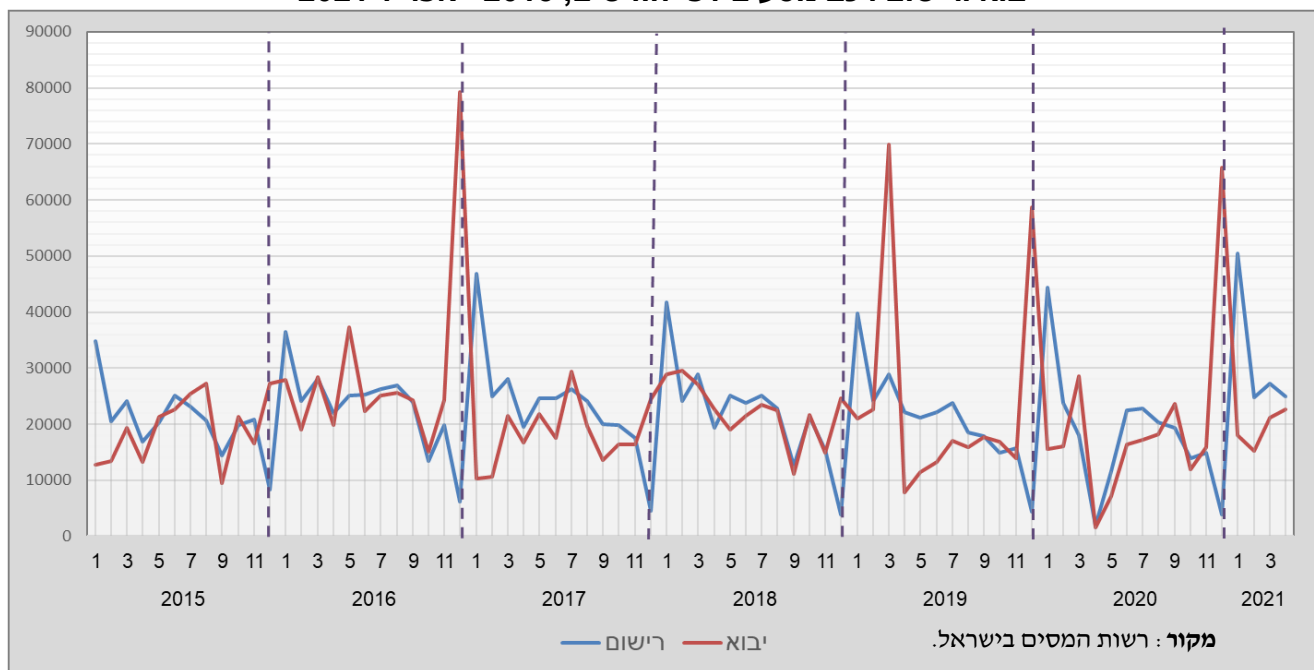
מקור: רשות המסים בישראל.

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, ויש שינויים כאלה ואחרים מדי שנה, 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 במיסוי 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.

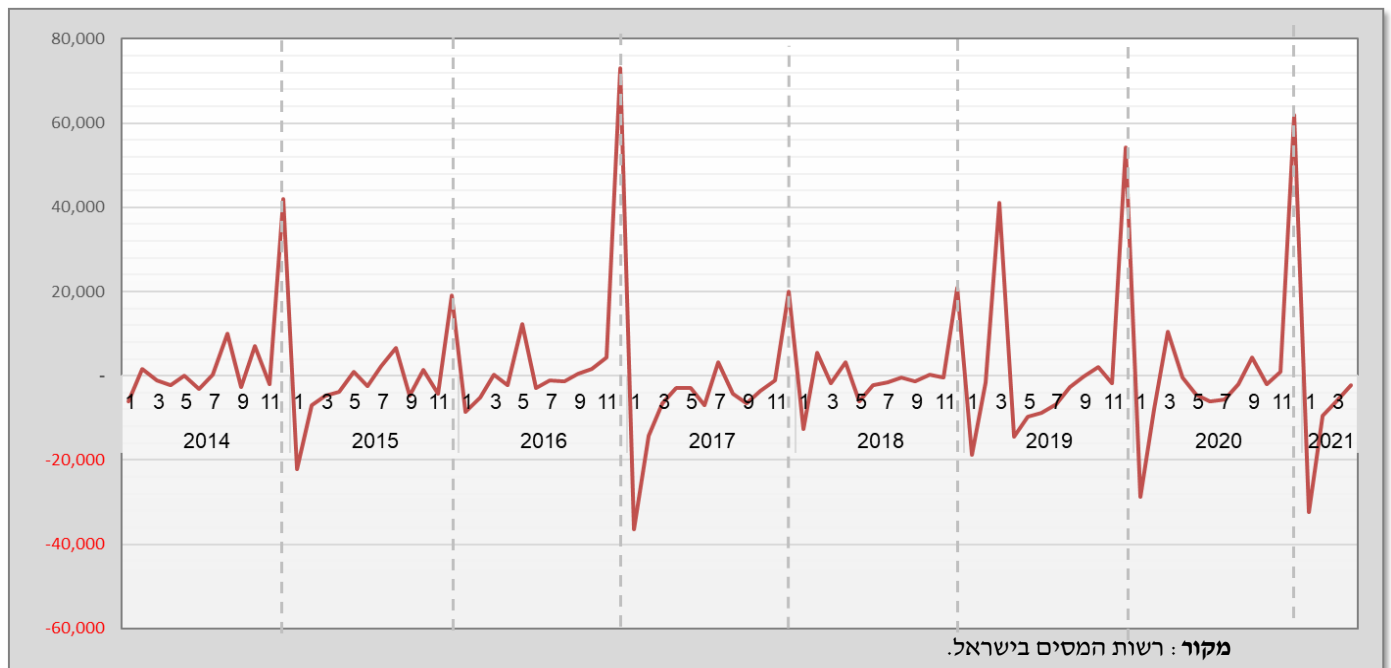
תרשים מס' 2:

יבוא ורישום רכב נוסעים לפי חודשים, 2015 – אפריל 2021



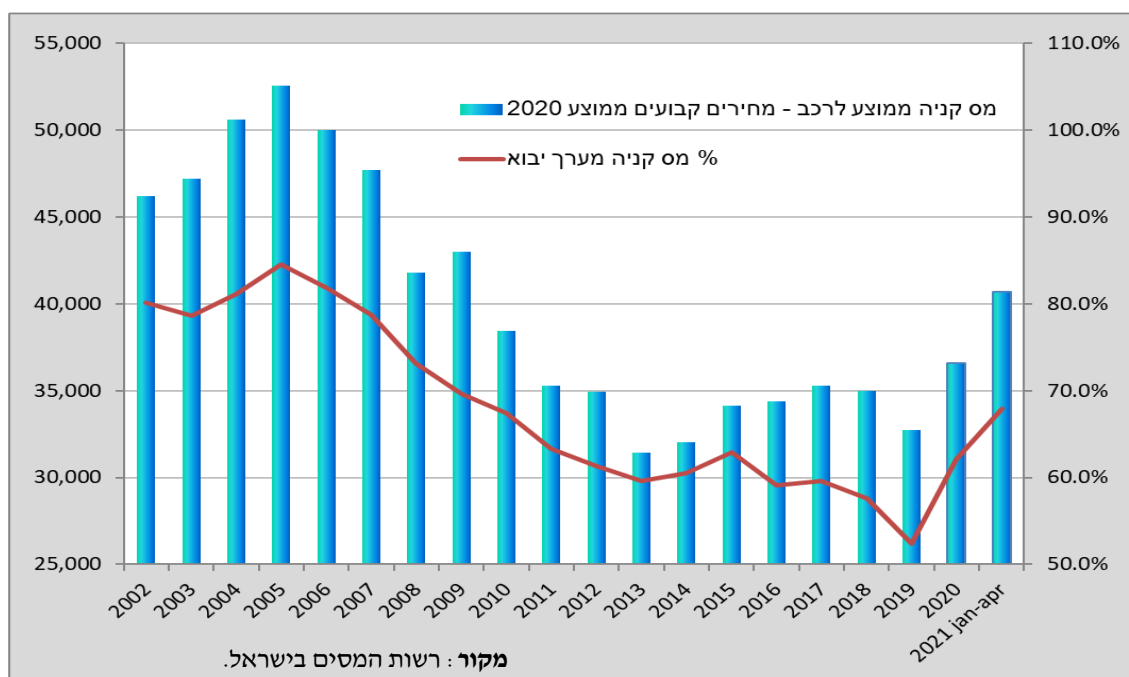
¹ בדרך כלל הרישום לנועה בדצמבר נמוך יחסית, מכיוון שהלקוחות מעדיפים שברישיון תופיע שנת רישום עדכנית יותר; ובהתאם, הרישום לתנועה בינואר גבוה יחסית בהשוואה לחודשים אחרים

תרשים מס' 3
הפרש בין יבוא ורישום כלי רכב נוסעים לפי חודשים, 2014 –אפריל 2021



מס הקניה הממוצע לרכב נוסעים היה נמוך מאד בשנת 2019 – כ- 33 אלף ש"ח ורק כ- 52% מערך היבוא, שזה השיעור הנמוך ביותר מתחילת תקופת המדידה. שינויים במיסוי כלי רכב היברידיים ופלאג-אין וכן עדכונים בנוסחאות המיסוי הירוק והאבזור הבטיחותי, הביאו לעליה הן בסכומים השקליים של מס קניה ממוצע לרכב והן בשיעור מס הקניה האפקטיבי. כך, בשנת 2020 המס הממוצע עמד כבר על 36.5 אלף ש"ח (מס אפקטיבי 62%) ובתחילת שנת 2021 הגיע המס הממוצע ל- 41 אלף ש"ח (מס אפקטיבי בשיעור 69%). יש לזכור כי מבחינת הרכב היבוא, בתחילת 2021 היו יחסית מעט כלי רכב היברידיים ופלאג-אין הזוכים למיסוי נמוך (גם אחרי העלאת המס) וזה מה שהשפיע, בין היתר, על רמת המיסוי.

תרשים מס' 4:
מס קניה ממוצע לרכב ושיעור המס מערך היבוא בשנים 2002-2021
(רכב נוסעים בלבד, ש"ח במחירים קבועים של ממוצע 2020, %)



3. רישום כלי רכב, לפי סוג

שנת 2020 הייתה, מטבע בדברים, שנה קשה יחסית, והיקפי הרישום בסוגי רכב רבים חוו ירידה. עם זאת, סוגי רכב מסוימים דווקא שגשגו בתקופה זו.

- כמות רכבי הנוסעים שנרשמים לתנועה ירדה בשנים 2019 ובמיוחד ב- 2020 ביחס לשנים הקודמות. עם זאת, יש לזכור כי חלק מהירידה נובע מהשיבושים ביצור ואספקה של כלי הרכב בכל העולם בשל מגפת הקורונה. כמות רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה עמדה בשנת 2019 על 253.4 אלף (ירידה של 3.2% לעומת 2018) ו- 217.3 אלף בשנת 2020 (ירידה של 14.2% לעומת 2019).
- כלי רכב דו-גלגליים חווים כבר מספר שנים (מאז 2016) עליה בהיקפי יבוא ורישום לתנועה גדולים, ואפילו ב- 2020 הייתה צמיחה בתחום זה. אמנם, בשנת 2019 נרשמו לתנועה כ- 17.6 אלף כלים (לא כולל אופניים חשמליים), ירידה של כ- 3% לעומת שנת 2018, אולם בשנת 2020 עלה מספר הכלים הדו-גלגליים שנרשמו ל- 18.2 אלף, עליה של 3.4%.
- בשנת 2019 נרשמו לתנועה כ- 5.2 אלף מוניות חדשות, מספר גבוה ביחס לשנים קודמות. בשנת 2020 רמת הפעילות בענף המוניות הייתה נמוכה (נראה זאת גם בהמשך על סמך נתוני הנסועה) ומטבע הדברים, גם הרישום לתנועה של מוניות חדשות היה נמוך מאד – 2.8 אלף בלבד, ירידה של 45% לעומת אשתקד.
- הרישום לתנועה של כלי רכב מסחריים המשיך להצטמצם. אמנם, בשנת 2019 נרשמו לתנועה כ- 3.2 אלף כלי רכב מסחריים, גידול של 5% לעומת 2018, אך עדיין מדובר בהיקף נמוך מאד לעומת 12-14 אלף כלי רכב שהיו נרשמים מדי שנה בתחילת המילניום. בשנת 2020 נרשמו 2.7 אלף כלים מסחריים בלבד, ירידה של כ- 17% לעומת 2019. 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 כרכב נוסעים.
- כמות המשאיות שנרשמו לתנועה בשנת 2019 עמדה על כ- 16 אלף, רמה דומה לשנת 2018. בשנת 2020 ירד היקף הרישום לתנועה של משאיות ל- 14 אלף, ככל הנראה על רקע ירידה כללית בפעילות כלכלית במשק.
- כמות האוטובוסים שנרשמו לתנועה ב- 2019 עמדה על 4.1 אלף, רמה גבוהה ביחס לשנים קודמות, אך בשנת 2020 חלה ירידה משמעותית מאד ברישום אוטובוסים - לרבות אלה המשמשים להסעת המונים, ובסך הכל נרשמו לתנועה 2.8 אלף אוטובוסים בלבד.
- בתחום של טרקטורים ורכבי עבודה נרשמו לתנועה כמויות גבוהות של כלים, 5.0 אלף בשנת 2019 ו- 5.8 אלף בשנת 2020. מדובר בגידול של 16-17% בכל אחת מהשנים האלה לעומת שנים שקדמו. כמות כלי רכב אלה נמצאת במגמת עליה יציבה למדי מאז תחילת שנות ה- 2000.

לוח מס' 3:

רישום לתנועה של כלי רכב לפי סוג, 2000-2020

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

שנים	דו-גלגלי	רכב נוסעים	מסחרי	מונית	משאית	אוטובוס	רכב עבודה, טרקטור
תרשים זעיר (משמאל לימין)							

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. בשנים האחרונות 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.

- 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 ספטמבר 2021) 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	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
31.12.2021	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
בנוגע להפחתות בגין מערכות בטיחות		83% בתוספת "מס יוקרה" כפי שיפורט בהמשך	רכב שמשקלו אינו עולה על 3.5 טון ומחירו לצרכן מעל 300,000 ש"ח
31.12.2021 בנוגע ל"מס יוקרה"		8%	מונית
31.12.2022	זיכוי בגין רמת אבזור בטיחותי	10%**	רכב נטול פליטות (חשמלי)
31.12.2021		30%**	רכב היברידי מסוג Plug-In עד ציון ירוק 100
31.12.2021		50%	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
		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. רשות המסים ביקשה להפכו לקבוע, אך בפועל ועדת הכספים אישרה אותו כהוראת שעה עד 30 באפריל 2019, הוראה שהוארכה עד סוף 2019 בשל פיזור הכנסת. לאחרונה הוראת השעה לשנתיים נוספות, עד סוף 2021.

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 זיהום² 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 המכירות לפי דרגות הזיהום ושיעורי מס אפקטיביים ב- 2020

דרגת זיהום	ציון ירוק	זיכוי במס קניה (במחירי 2021)	% מסך המכירות ב- 2019	מס קניה ממוצע ב- *2019	% מסך המכירות ב- 2020	מס קניה ממוצע ב- *2020
1 (Electric)	0 - 50	מס קניה 10%	0.24%	13%	0.73%	13%
2 (Plug-In)	1 - 100	מס קניה 30%	1.60%	24%	2.78%	29%
2 (Hybrid)	51 - 130	מס קניה 50%	16.47%	27%	14.18%	41%
2 הנעה רגילה	51 - 130	16,530	0.00%		0.00%	
3	131 - 150	15,153	3.89%	39%	4.30%	53%
4	151 - 170	13,224	12.52%	44%	14.48%	50%
5	171 - 175	11,572	2.61%	53%	2.67%	57%
6	176 - 180	10,193	5.60%	56%	4.66%	57%
7	181 - 185	9,093	6.85%	47%	7.01%	61%
8	186 - 190	7,989	7.61%	53%	6.97%	60%
9	191 - 195	7,163	5.28%	58%	5.67%	66%
10	196 - 200	6,063	2.78%	64%	4.31%	69%
11	201 - 205	5,510	5.92%	63%	5.27%	70%
12	206 - 210	4,409	3.32%	63%	2.90%	71%
13	211 - 220	3,581	7.14%	70%	7.45%	74%
14	221 - 250	2,204	9.40%	73%	6.07%	78%
15	251 - ∞	-	8.76%	80%	10.39%	82%

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

** בכפוף לתקרת ההטבה

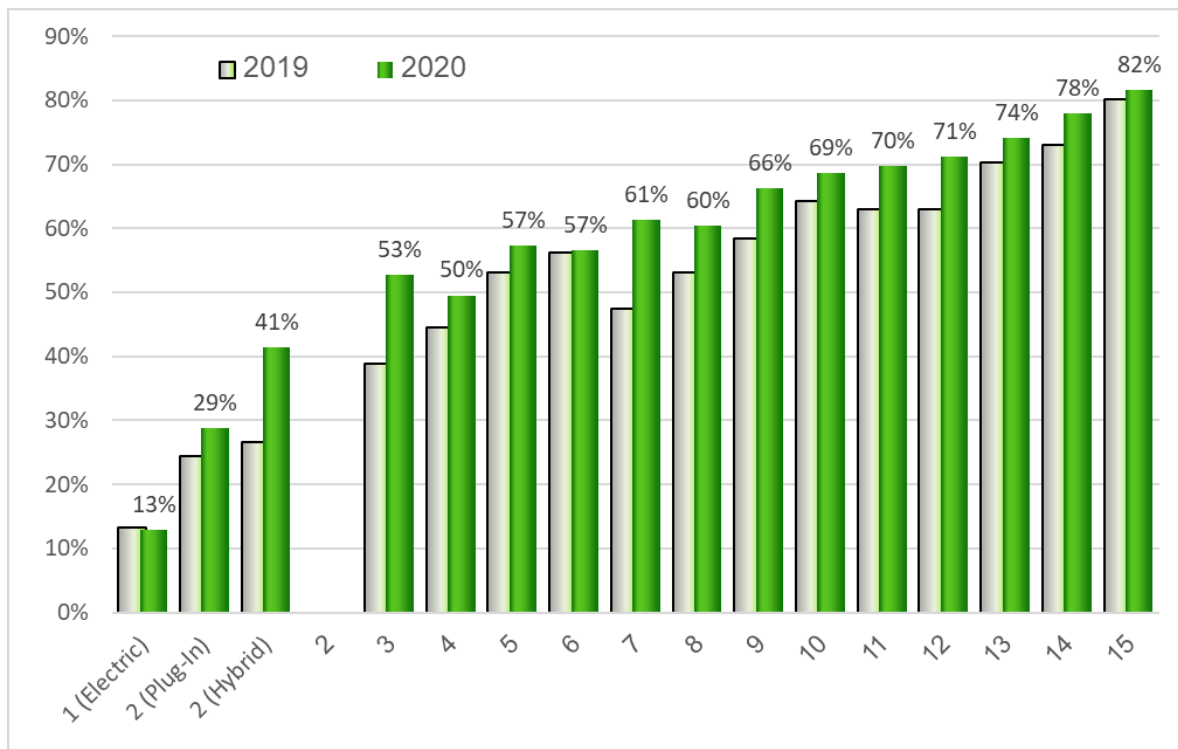
הערה: הנתונים בלוח זה מתבססים על נתוני יבוא סדיר בלבד (ללא יבוא אישי)
מקור: רשות המסים בישראל

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, 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 בשנים 2019-2020



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 מיידי.

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 בישראל³. כעת כלל כלי הרכב לפי התקינה האירופאית חייבים לעבור בדיקה בשיטת WLTP:

0.81 *	$\frac{140 \cdot \text{CO}_2 \text{ g/km} + 6.839 \cdot \text{HC mg/km} + 497.676 \cdot \text{PM mg/km} + 128.176 \cdot \text{NOx mg/km} + 0.323 \cdot \text{CO mg/km}}{100}$
--------	---

העדכון הקרוב מתוכנן ל- 1 בינואר 2023.

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 הזכות 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, 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 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.

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 התמריצים למערכות בטיחות עובר עדכונים בהתאם למציאות המשתנה. בלוח להלן מפורטים העדכונים שבוצעו בעבר והעדכון המתוכנן לשנת 2019. כאמור, בשנים 2019-2020 מבוצע מעבר הדרגתי למערכות אקטיביות, ומשנת 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 גם אם קיימות ברכב כריות אוויר כאמור, חובה שתהיה לפחות נקודה אחת על מנת לעבור לרמת אבזור 1.

לוח מס' 6:

מערכות הבטיחות והניקוד לצורך קביעת רמת האבזור הבטיחותי

מערכת	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
בקרת סטייה מנתיב - התרעה	2	2	2	1.5	1	-	-
מערכת אקטיבית למניעת סטייה מנתיב				1	1.5	2	2
מערכת ניטור מרחק מהרכב מלפנים	2	2	2	1.5	1.0	-	-
בלימה אוטומטית בעת חירום	-	1	1	1	1.5	2.5	2
מערכת בקרת שיט אדפטיבית	1	1	0.5	1	1	1	0.5
מערכת זיהוי הולכי רגל	1	1	1	1	1	1	1
זיהוי רכב דו-גלגלי (אופניים ואופנועים/קטנועים)	-	-	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
מערכת זיהוי בשטח "מת"	1	1	1	1	1	1	1
7 כריות אוויר ומעלה (6 במסחרי)	1	1	0.5	0.5	0.5	0.5	0
מצלמות רוורס	0.5	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	0.5	0.5	0.5
שליטה אוטומטית באורות גבוהים	-	0.5	0.5	-	0.5	0.5	0.5
מערכת עזר לבלם	1	-	-	-	-	-	-
חיישני לחץ צמיגים	0.5	-	-	-	-	-	-
זיהוי תמרורי תנועה	-	-	0.5	0.5	0	0.5	0.5
בלימה אוטומטית בנסיעה לאחור							0.5
התרעה במצב של עייפות או חוסר ריכוז							0.5
מערכת למניעת שכחת ילד ברכב							0.5
סה"כ נקודות אפשריות	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5

מקור: משרד התחבורה, נוהל 03/13 על עדכונים

* 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
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 31.12.2021

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.

במונחים מספריים, בשנת 2012 לא היו כמעט כלי רכב שהאבזור שלהם אפשר לסווגם לרמות שמעבר לרמה 1 (בהתאם להגדרות של 2021), ו- 96.9% מכלי הרכב היו ברמת אבזור 0. בשנת 2020 ירד שיעור זה ל- 8.7%, ואילו שיעור כלי הרכב שהגיעו לרמת אבזור 5 ומעלה, עמד על 64%.

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 האבזור	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ינואר-אפריל
0	96.9%	89.4%	81.8%	79.1%	69.3%	53.8%	33.8%	18.7%	8.7%	4.6%
1	2.8%	9.7%	16.4%	14.2%	10.7%	4.4%	2.1%	2.0%	1.8%	2.6%
2	0.3%	0.8%	1.4%	2.2%	4.2%	8.6%	8.4%	5.9%	5.1%	4.8%
3	0.0%	0.1%	0.1%	3.3%	7.0%	7.4%	10.1%	8.8%	9.4%	7.0%
4	0.0%	0.0%	0.2%	0.9%	4.0%	11.2%	13.2%	12.0%	10.9%	9.7%
5	-	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.9%	7.0%	6.9%	7.4%	5.5%
6	-	0.0%	0.1%	0.2%	4.4%	13.1%	23.4%	31.8%	31.0%	31.6%
7	-	-	-	0.0%	0.1%	0.6%	2.0%	13.8%	25.5%	33.7%
8	-	-	-	-	-	-	0.0%	0.2%	0.2%	0.6%
סה"כ	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
סה"כ כמות	196,197	204,236	233,843	247,355	275,496	272,826	259,885	251,613	216,191	129,672

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

לוח מס' 9:

התפלגות מונית מיובאות לפי דרגות האבזור הבטיחותי

מונית										רמת האבזור הבטיחותי
2021 ינואר- אפריל	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
2.3%	7.3%	14.4%	41.3%	66.9%	75.8%	80.2%	90.3%	97.5%	98.0%	0
1.7%	5.6%	2.5%	0.9%	1.4%	9.3%	7.8%	5.3%	0.1%	0.0%	1
-	1.4%	3.0%	3.6%	10.2%	12.3%	10.7%	2.7%	0.7%	1.0%	2
4.6%	0.7%	2.7%	8.5%	2.1%	-	0.1%	0.0%	-	0.2%	3
7.1%	14.7%	10.5%	8.5%	12.9%	2.4%	1.1%	1.0%	1.0%	0.9%	4
1.9%	2.7%	8.1%	18.2%	3.5%	0.2%	-	0.2%	0.5%	-	5
36.8%	47.7%	41.5%	17.6%	3.0%	-	0.0%	0.4%	0.2%	-	6
45.5%	19.8%	17.3%	1.4%	-	-	-	-	-	-	7
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	סה"כ
1,751	2,763	5,057	3,796	4,913	5,112	4,810	4,208	3,756	3,860	סה"כ כמות

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

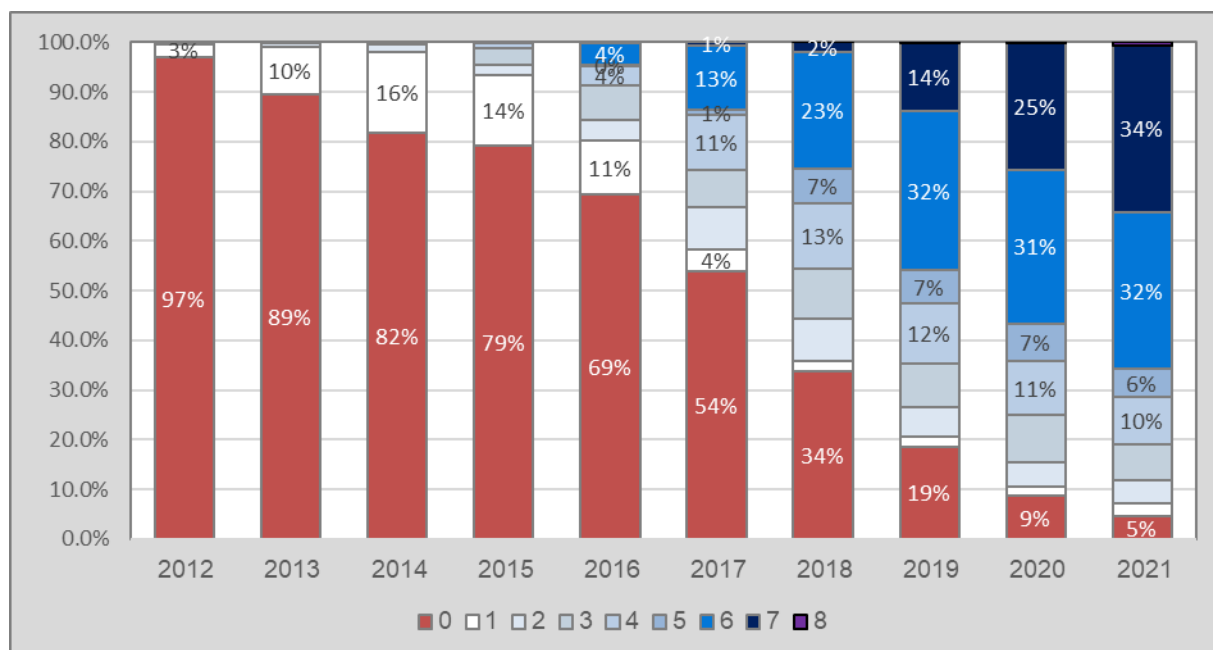
לוח מס' 10:

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

רכב מסחרי										רמת האבזור הבטיחותי
2021 ינואר- אפריל	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
11.5%	4.8%	55.8%	97.0%	99.8%	100.0%	99.9%	99.8%	99.9%	100.0%	0
-	0.3%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	-	1
-	0.1%	2.1%	2.5%	0.1%	-	0.1%	-	-	0.0%	2
-	0.1%	-	0.1%	-	0.0%	-	-	-	-	3
-	0.0%	0.2%	0.1%	0.0%	-	-	0.0%	0.0%	-	4
71.4%	93.8%	41.8%	0.0%	0.0%	-	-	-	-	-	5
17.0%	0.9%	-	0.1%	-	-	-	0.0%	-	-	6
0.1%	-	0.0%	0.0%	0.0%	-	-	-	-	-	7
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	סה"כ
1,786	2,675	3,220	3,077	4,133	4,764	3,714	2,602	3,523	4,131	סה"כ כמות

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

תרשים מס' 6
התפלגות כלי הרכב המיובאים (רכב נוסעים) לפי דרגות האבזור הבטיחותי ושנות רישום



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

כאמור, רמת האבזור הבטיחותי מהווה מדד "סל" של מערכות בטיחות מתוך רשימת המערכות המזכות. 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, ולמעלה מ- 80% מהכלים מגיעים עם מערכות אלה מובנות מהיצרן.
- המערכת לזיהוי הולכי רגל הגיעה אף היא לשיעור חדירה גבוה של כ- 90% במחצית 2021. ברוב המקרים מערכת זו מגיעה ביחד עם מערכות החובה.
- מערכת לזיהוי כלי רכב ב"שטח מת" הותקנה בכ- 23.5% מהכלים שנרשמו לתנועה ב- 2020, ובמחצית 2021 עלה שיעור זה לכ- 34%.
- בקרת שיוט אדפטיבית הינה מערכת שבמשך שנים רבות הייתה "שמורה" רק לרכבי יוקרה; כעת זו מערכת נפוצה למדי, עם שיעור חדירה של כ- 55% בשנת 2020 וכ- 61% במחצית 2021.
- מצלמות רברס הותקנו ב- 79% מהכלים ב- 2020 (כאן מדובר רק על מצלמות בהתקנה מקורית מהיצרן), ובכ- 85% מהכלים שנרשמו מתחילת 2021.
- חיישני חגורות בטיחות קיימות בכ- 60% מהכלים הנרשמים לתנועה בשנים 2019-2021.
- שיעורי השימוש במערכת אקטיבית למניעת התנגשות – בלימה אוטומטית בעת חירום - עלו משמעותית, מאחוזים בודדים בתחילת הרפורמה ל- 90% בשנת 2020 ול- 93% מתחילת 2021. מערכת זו עתידה להפוך כבר בקרוב לחובה על-פי התקן האירופאי, כך שיצרני הרכב נערכים כבר עתה לדרישה זו.

- מערכת אקטיבית נוספת, מניעת סטייה מנתיב, הייתה מותקנת בשנת 2020 ב- 61% מכלי רכב שנרשמו לתנועה, וכ- 70% מכלי רכב במחצית הראשונה של 2021.
- מערכת שליטה באורות גבוהים מהווה אף היא מערכת אקטיבית שמופעלת אוטומטית על מנת למנוע סינוור נהגים שבאים ממול בשעות החושך, והיא מותקנת היום (מחצית 2021) בכ- 61% מכלי הרכב הנרשמים לתנועה.
- מערכת זיהוי תמרורי תנועה הותקנה בשנת 2020 ב- 45% מהכלים, ובתחילת 2021 השיעור היה דומה. מערכת זו מגיעה בעיקר בהתקנה מקומית.
- המערכות הבאות נכנסות למערכת התמרצים רק החל משנת 2021, בסוגריים שיעורי החדירה במחצית 2021: מערכת בלימה אוטומטית בנסיעה לאחור (18.9%), ניטור היסח דעת ועייפות הנהג (34.6%), ומערכת למניעת שיכחת הילד ברכב (4.3%).

לוח מס' 11:

התפלגות כלי רכב שנרשמו בשנים 2012-מחצית 2021, לפי קיום מערכות בטיחות

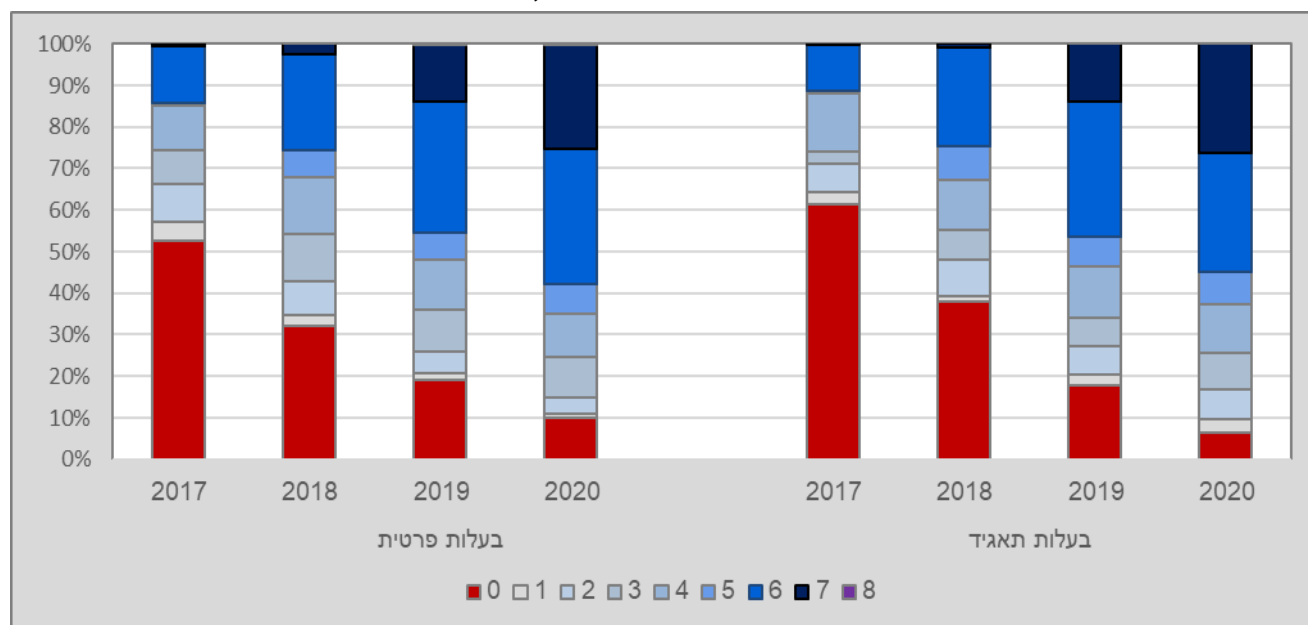
מחצית 2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2012	
190,037	221,825	259,669	266,505	281,235	283,067	254,050	239,974	202,170	כמות כלי הרכב שנרשמו
6.72	6.64	6.48	6.38	6.27	6.24	6.18	6.15	5.93	כמות כריות האוויר
100.0%	100.0%	97.3%	97.6%	76.0%	53.0%	23.9%	11.1%	0.1%	מערכת בקרת סטייה מנתיב
14.6%	20.1%	30.7%	48.9%	60.1%	76.1%	85.9%	83.2%	15.1%	מזה: התקנה מקומית
69.9%	61.2%	48.4%	29.2%	14.6%	4.1%	0.0%	0.0%	0.0%	מערכת פעילה לשמירת הרכב בנתיב
100.0%	100.0%	97.5%	97.7%	78.5%	55.0%	24.8%	11.0%	0.5%	מערכת ניטור מרחק מהרכב לפנים
8.0%	11.7%	23.7%	43.1%	54.8%	73.3%	82.8%	83.9%	0.7%	מזה: התקנה מקומית
34.3%	23.5%	17.6%	14.3%	7.1%	3.5%	2.2%	1.0%	0.3%	מערכת זיהוי רכב בשטח "מת"
61.0%	54.7%	46.9%	28.8%	11.6%	2.0%	0.9%	0.6%	0.6%	בקרת שיט אדפטיבית
90.6%	86.0%	84.0%	83.3%	61.1%	46.0%	21.3%	9.5%	0.0%	מערכת לזיהוי הולכי רגל
12.4%	19.9%	32.9%	57.2%	74.3%	87.6%	96.3%	97.3%	56.9%	מזה: התקנה מקומית
53.5%	54.9%	60.0%	64.9%	51.0%	37.7%	5.7%	0.9%	0.0%	מערכת זיהוי רכב דו-גלגלי
29.3%	38.4%	53.7%	81.4%	89.6%	95.3%	84.3%			מזה: התקנה מקומית
85.4%	78.8%	74.5%	66.5%	45.5%	31.8%	21.2%	19.4%	3.8%	מצלמות רברס
13.7%	17.6%	26.4%	30.8%	31.6%	26.2%	0.0%	0.0%	0.0%	מזה: התקנה מקומית
93.3%	92.6%	94.1%	93.7%	92.3%	93.9%	85.7%	49.4%	16.2%	חיישני לחץ צמיגים
61.5%	60.4%	60.4%	55.2%	56.7%	54.8%	47.1%	45.9%	25.2%	חיישני חגורות בטיחות
93.2%	89.6%	78.2%	60.9%	39.2%	18.1%	5.9%	1.2%	0.2%	בלימה אוטומטית בעת חירום
61.1%	56.9%	45.1%	30.4%	21.4%	10.5%	2.9%	2.2%	0.5%	שליטה חכמה באורות גבוהים
44.8%	44.6%	50.3%	65.7%	55.2%	33.1%	0.8%	0.2%	0.0%	זיהוי תמרורי תנועה
35.1%	46.3%	59.9%	75.7%	77.9%	87.9%	3.5%	6.6%		מזה: התקנה מקומית
18.9%									בלימה אוטומטית בנסיעה לאחור
34.6%									ניטור עייפות הנהג והיסח דעת
4.3%									מערכת למניעת שיכחת הילד

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 2017-2020, 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 הודות להוזלת עלויות הסוללות החשמליות ולהצבת מגבלות זיהום מחמירות באירופה ובמדינות אחרות. בשנת 2019 נרשמו לתנועה ביבוא סדיר כ- 56.4 אלף כלי רכב בעלי טכנולוגיות הנעה מתקדמות (22.4% מסה"כ), ב- 2020 – למרות העלאת המיסוי – נרשמו לתנועה 51.5 אלף כלי רכב בעלי טכנולוגיית הנעה מתקדמת (24% מסה"כ), ובמחצית הראשונה של 2021 נרשמו 50.0 אלף כלים, שהם 27.2% מסה"כ. מדובר בשיעורים גבוהים מאד לאחר שנים של דשדוש ברמה של כ- 2-4% מסך הרישום לתנועה.

מאז החלת הרפורמה של "מיסוי ירוק" (2009) ועד לסוף שנת 2019 הופעלו שיעורי מס קניה מופחתים לרכב היברידי המדורג בדרגת זיהום 2 (מס קניה בשיעור 30%), וכן שיעור מופחת לרכב מסוג פלאג-אין בעל ציון ירוק שאינו עולה על 100 (מס קניה בשיעור 20%). החל משנת 2020, בעקבות העלייה הניכרת בשיעור החדירה של רכבי טכנולוגיות לשוק, מבוצעת הפסקה הדרגתית ושקולה של הטבות המיסוי בעבור כלי רכב אלה, הבאה לידי ביטוי בהעלאה מדורגת של מס הקניה ובהגבלת הסכום השקלי של ההטבה, כפי שיפורט 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 בדפוסי הצריכה ולעליה משמעותית בהיקפי השימוש ברכב היברידי.

לוח מס' 12:

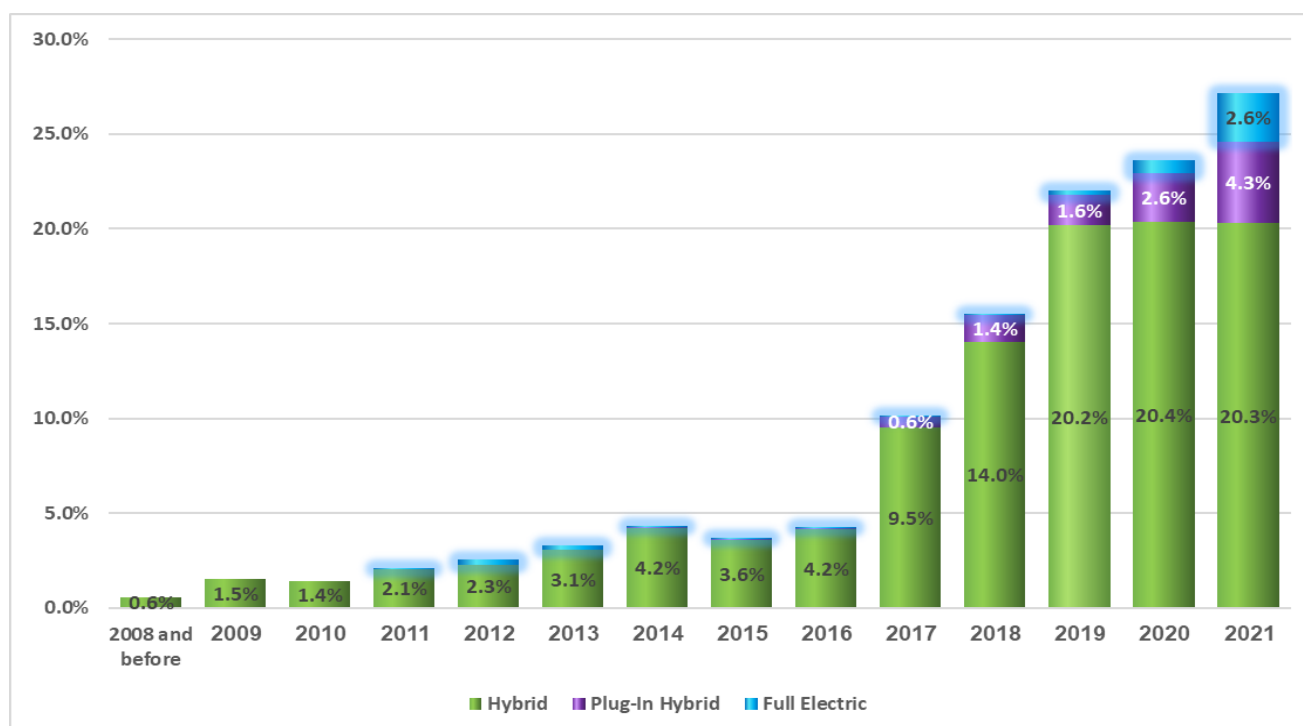
רכב היברידי וחשמלי בישראל בשנים 2004-2021 – דגמים, מחירים, כמויות

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	4.3%	104,000
2017	64	28,736	10.4%	104,000
2018	130	40,623	15.4%	105,900
2019	192	56,390	22.4%	105,900
2020	209	51,462	23.8%	84,990
מחצית 2021		49,983	27.2%	86,990

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

תרשים מס' 8

שיעור כלי רכב היברידיים מתוך סך כמות רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2005-מחצית 2021

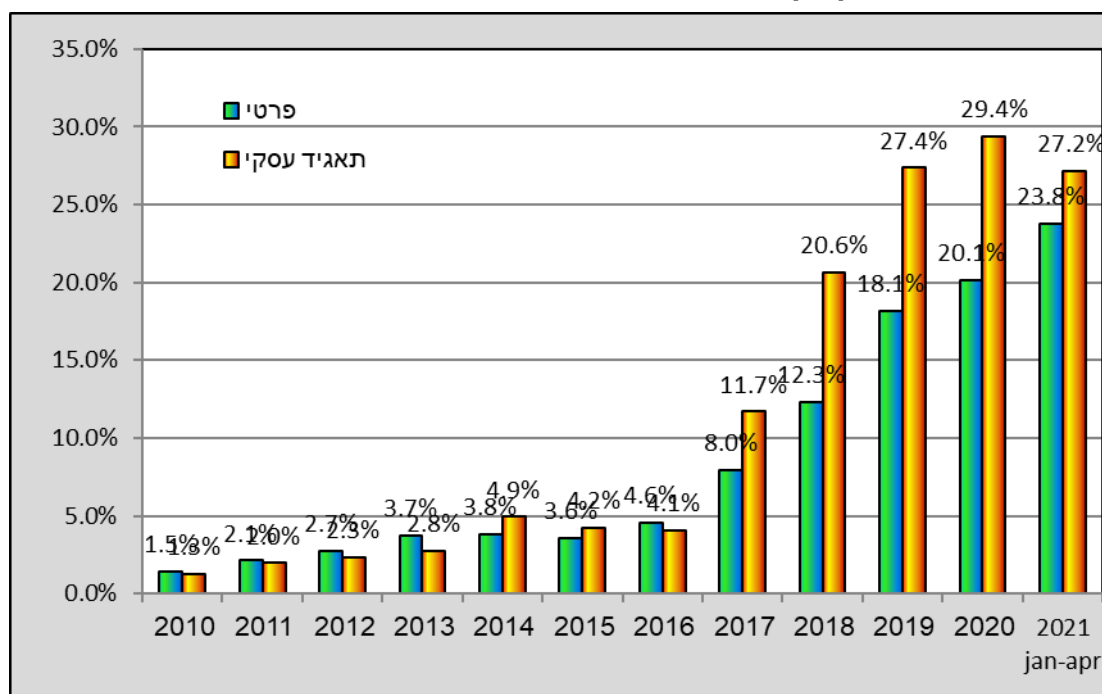


מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

שיעור הרכישות של כלי רכב היברידיים בקרב תאגידים גבוה במיוחד – 29.4% בשנת 2020, לעומת 20.2% בקרב רוכשי הרכב הפרטיים. ייתכן שהפחתת הזקיפה של שווי שימוש ברכב, אשר עומדת כעת (2021) על 500 ש"ח לחודש לרכב היברידי, נתפסת כהטבה מיוחדת בעיני המשתמשים, למרות שמדובר בפועל בהפחתה של זקיפה המחושבת כאחוז ממחיר המחירון של רכב על מנת לתת ביטוי לחיסכון בעלויות תחזוקה של רכב היברידי. הפחתת הזקיפה מתוכננת להארכה נוספת, וייתכן שיחולו שינויים בסכומי ההתאמה.

תרשים מס' 9:

כלי רכב היברידיים מתוך סך רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2010-2021, לפי סוג הרכוש



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

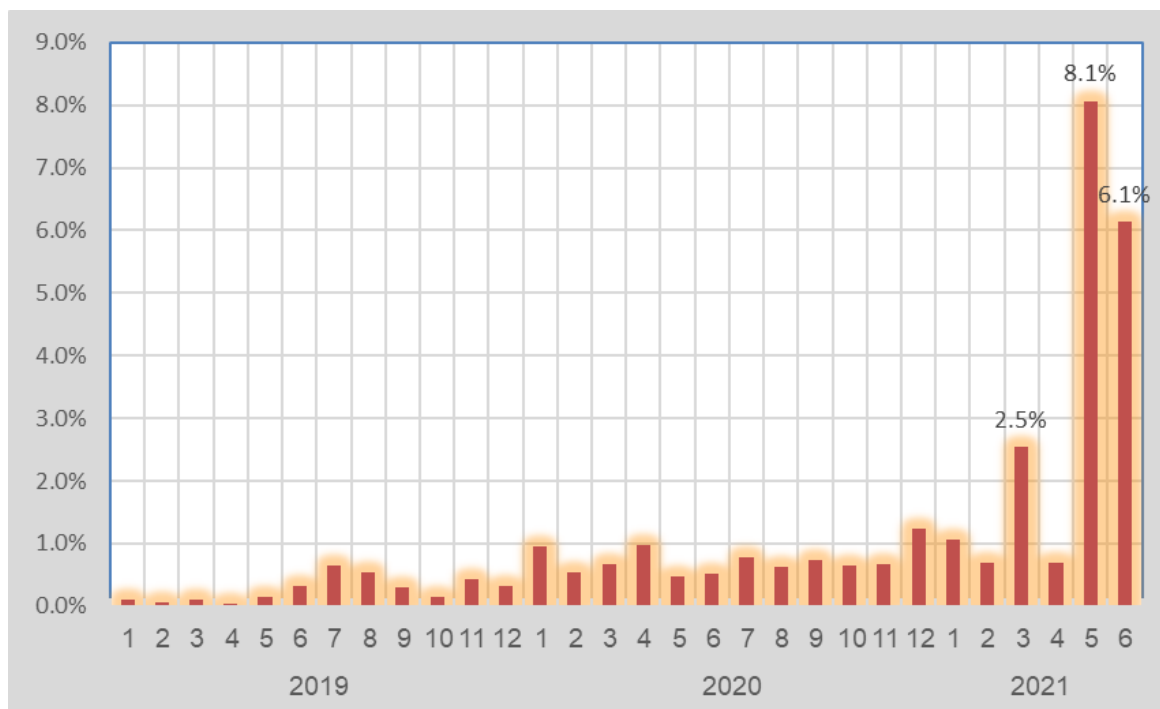
רכב היברידי נטען (פלאג-אין) כלול בשיעורים המופיעים בתרשים לעיל. כאשר מסתכלים בנפרד על תת-טכנולוגיה זו, הרי שבעבר ראינו שהשימוש בה נמצא בעיקר במגזר הפרטי, אך לאחרונה חל שינוי במצב זה. בשנת 2020 שיעור החדירה של רכב פלאג-אין במגזר הפרטי היה כפול מזה של המגזר התאגידי – כ- 3.2% אל מול 1.6% בלבד ברכישות תאגידים, ואילו בתחילת 2021 שיעורי החדירה כבר היו 4.5% ו- 3.5% בהתאמה.

עד לא מזמן, רכב חשמלי יובא לישראל בכמויות זניחות, כך שבסקירה הקודמת אפילו לא היה טעם להציגו בקטגוריה נפרדת. שיפורים טכנולוגיים והוזלת עלויות היצור, כמו גם שיווק מוצלח מאד של רכבי טסלה, שינו את התמונה, וגם אם מדובר עדיין בשיעורי חדירה של סביב 1%, ניכרת מגמת עליה ברורה. בשנים הקרובות, כאשר שיעורי מס הקניה על רכב היברידי ופלאג-

אין יעלו ושיעור המס על רכב חשמלי יישאר נמוך, ופריסת עמדות הטעינה תשתפר, ניתן לשער שהשימוש ברכב חשמלי יגבר.

תרשים מס' 10 :

שיעור כלי רכב חשמליים מתוך סך רכב נוסעים שנרשמו לתנועה ב- 2019-מחצית 2021



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

רפורמת המיסוי של רכב היברידי וחשמלי

רפורמת המיסוי הירוק קבעה עוד בתצורתה הראשונית כי בטווח הארוך מיסוי כלי רכב יהיה אחיד ויבוסס אך ורק על הביצועים הסביבתיים של כלי רכב ולא על הטכנולוגיה שלהם⁴. הוראות השעה שנקבעו אז (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:

⁴ <https://taxes.gov.il/doclib/misui150108.pdf>

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

בכלי רכב היברידיים נטענים וכעת גם בחשמליים, קיימים דגמי יוקרה ששיעורי המס המופחתים מייצרים 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 ההפחתות 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

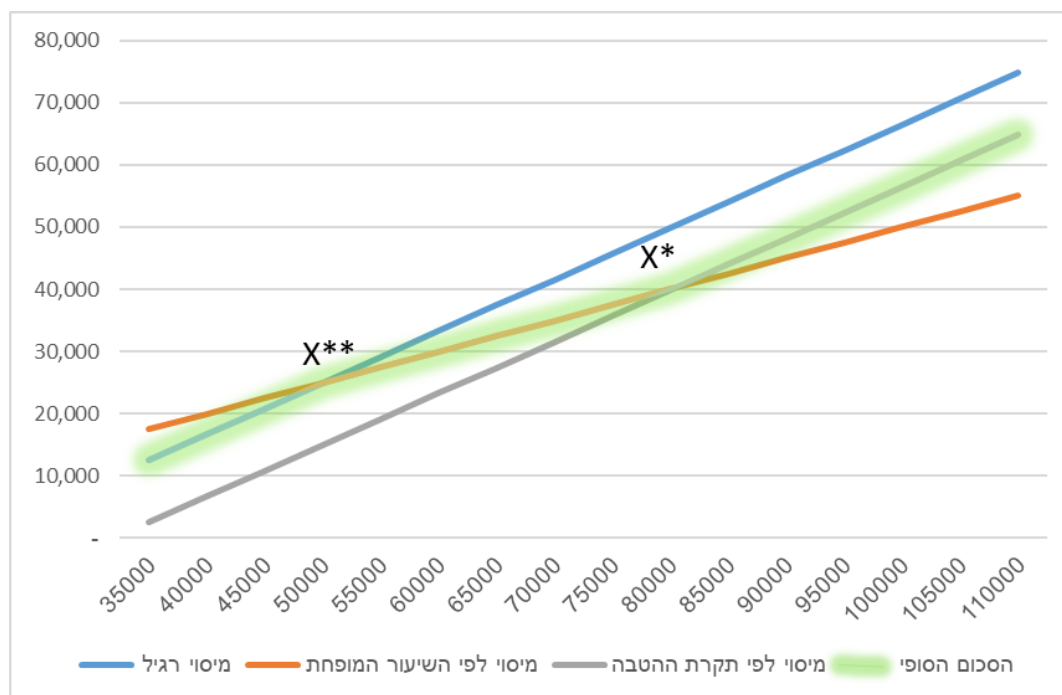
מקור: רשומות, קובץ התקנות: שיעורי מס, מס קנייה ותשלומי חובה, מס' 1893

בתרשים שלהלן ניתן לראות את השוואת חישובי המס השונים – מס קניה לפי שיעור מופחת של 50% החל ב- 2021, מס קניה לפי השיטה הרגילה, ומס קניה שנקבע כסכום המרבי בין המס בשיעור מופחת לבין המס הרגיל בניכוי תקרת ההטבה. 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.

בלוח 15 להלן מובאות נקודות האיזון של בסיס המס (ערך יבוא + עלויות הובלה + מס אם חל) בשנת 2021, לפי סוג טכנולוגיה. למשל, רכב היברידי עד ציון ירוק 130 שהעלות שלו לפני מס קניה היא עד 50,091 ש"ח, ימוסה לפי השיטה הרגילה, בין 50,091 ש"ח ל- 80,394 ש"ח ימוסה לפי שיעור 50%, ומעל 80,394 ש"ח המס יחושב לפי 83% בניכוי ההפחתות של מיסוי ירוק ותקרת ההטבה (10,000 ש"ח). בכל 3 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 האיוון של בסיס המס לצורך חישוב מס קניה (עלות רכישה + עלויות יבוא +

מכס) בש"ח בשנת 2021 לפי טכנולוגיית הנעה

סוג רכב	% מס מופחת	תקרת ההטבה	X*	X**
היברידי עד ציון ירוק 130	50%	10,000	80,394	50,091
היברידי נטען עד ציון ירוק 100	30%	45,000	116,094	31,189
חשמלי מלא	10%	75,000	125,384	22,644

מקור: רשות המסים בישראל

8. פילוח שוק רכישות רכב חדש

בשנת 2019 שיעור הרכישות של תאגידים מתוך כלל הרכישות של רכב חדש היה דומה לשנה קודמת, ואילו בשנת 2020 חלה ירידה מסוימת בחלקם היחסי של התאגידים – ממצא לא מפתיע בהתחשב בירידה כללית בפעילות העסקית.

חשוב להביא כאן קצת רקע היסטורי על מנת להבין מדוע חשוב לעקוב אחר מבנה השוק בחלוקה בין לקוח פרטי ותאגידים.

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 האמתי של ההטבה.

זקיפת שווי השימוש בהטבת רכב צמוד 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. 'בואני 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 השימוש 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%, וצומצמה הפגיעה בלקוחות פרטיים.

היציבות בשיעור הרכישות של לקוחות עסקיים מצביעה על יצירת שיווי משקל בשוק ועל כך שמיסוי כלי הרכב הצמודים משקף את ההטבה הריאלית שניתנת לעובדים.

מאז השלמת הרפורמה עלתה רמת התחרות בענף ונוצרו ערוצי שיווק נוספים; כך, צמצום הפעילות של חברות ליסינג בשוק ה"מסורתי" של ליסינג תפעולי למעסיקים הביא להתפתחות נרחבת של ליסינג פרטי – מימוני ותפעולי, וכן למכירות 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.

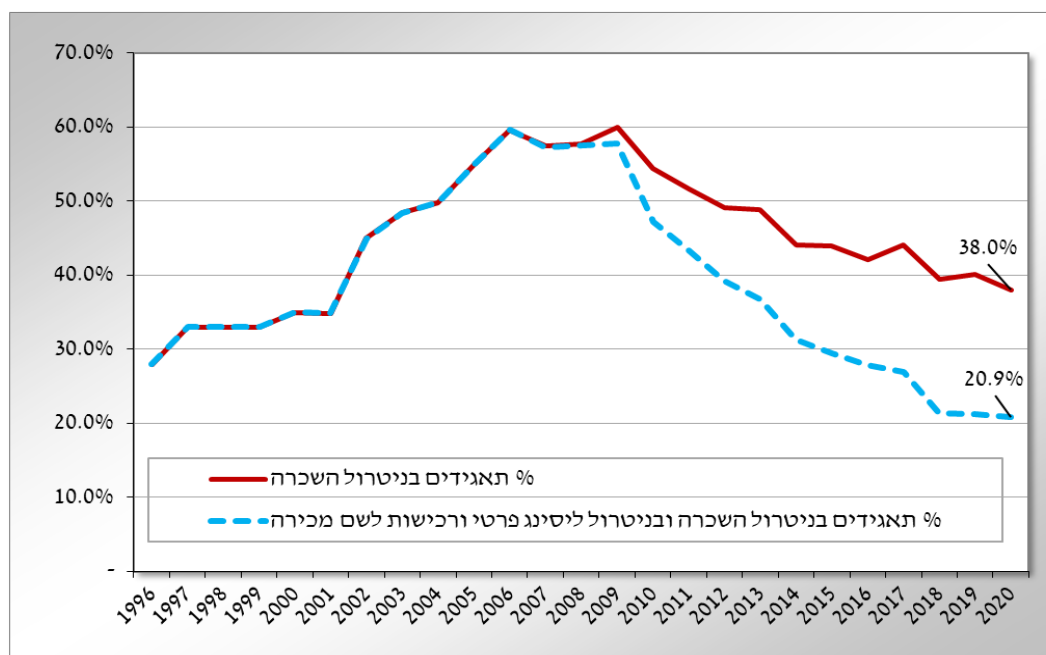
בשנת 2019 המשקל היחסי הכולל של תאגידים בין רוכשי רכב חדש היה 40.1% ובשנת 2020 – 38%, זאת בהמשך למגמת הירידה של שנים קודמות. לפיכך, שיעור הרוכשים הפרטיים במישרין עמד ב- 2019 על כ- 59.9% ובשנת 2020 – על 62%. בניטרול רכישות שנועדו לשוק הפרטי (בין אם במכירה ישירה או בליסינג תפעולי/מימוני) ירד משקל התאגידים בסך רכישות רכב חדש לכ- 21.2% בלבד ב- 2019 ול- 20.9% בשנת 2020.

משקלן היחסי של חברות הליסינג בתוך סך הרכישות של רכב חדש עמד על ב- 2019 על כ- 31%, ובשנת 2020 – 29%.

כמות כלי הרכב הצמודים בסוף שנת 2019 עמדה על כ- 305 אלף (9% מכלי הרכב הפעילים), מתוכם כ- 224 אלף כלי רכב (6.6% ממצבת הרכב הכללית) בבעלות חברות ליסינג. בשנת 2020 כמות כלי הרכב הצמודים ירדה בשל הירידה בפעילות העסקית ומעבר חלק מהעבודה לעבודה מהבית. כמות כלי הרכב הצמודים ב- 2020 מוערכת ב- 293 אלף (8.2% מסה"כ), מזה כ- 217 אלף (6.1%) רכבי ליסינג.

תרשים מס' 12:

% רכישות רכב חדש בידי תאגידים (ציי רכב) בשנים 1996-2020



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)

עסקי/מלכ"ר/ממשלה				בעלות פרטית	סה"כ		
רכב מאגר	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

עסקי/ מלכ"ר/ ממשלה				בעלות פרטית	סה"כ		
רכב מאגר	השכרה	מזה: חברות ליסינג	כלי רכב צמודים			כמות	2018
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
						מסה"כ	

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

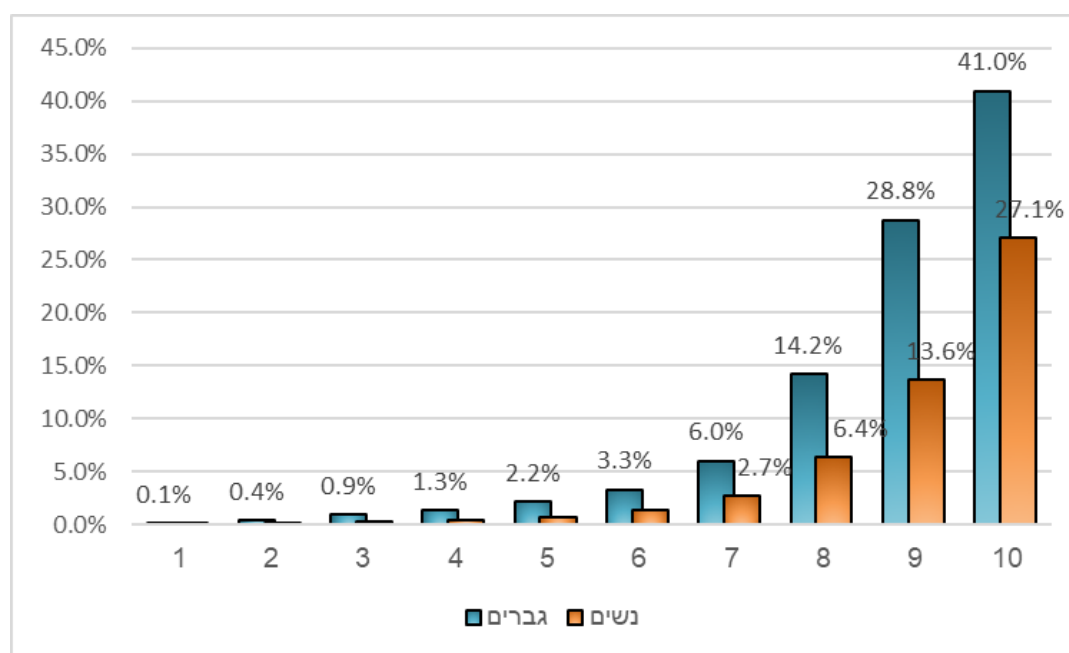
ניתוח מצבת העובדים השכירים, מתוך דיווחי המעסיקים בעבור שנת מס 2019, מגלה כי בעשירון העליון כ- 37.1% מהעובדים קיבלו רכב צמוד, בעשירון התשיעי שיעור מקבלי רכב צמוד היה 22.6%, ואילו בעשירון השמיני קיבלו רכב צמוד רק 10%. ב- 6 העשירונים התחתונים רק אחוזים בודדים מהעובדים מקבלים רכב צמוד. בקרב קבוצת מקבלי רכב צמוד כ- 88% 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.

בפילוח לפי גילאים עולה כי השיעור הגבוה ביותר של מקבלי רכב צמוד נמצא בקבוצות גיל 40-50 שנים (20% מהגברים ו- 7% מהנשים), וזו 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:

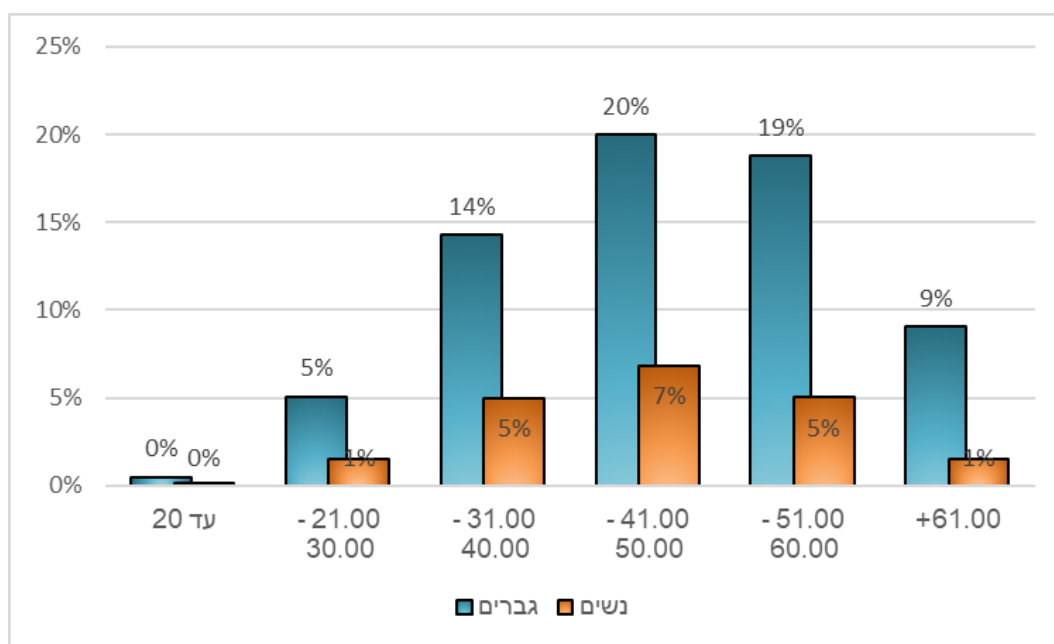
שיעור העובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד, לפי מגדר ועשירוני הכנסה חודשית



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

הגם ששוק הרכב החדש מושך את מירב תשומת הלב - במידה רבה של צדק, כי בו אנו רואים את הקידמה הטכנולוגית והמגמות בשוק. עם זאת, עבור מרבית בעלי הרכב האפשרות הרלבנטית היא רכישת רכב משומש. רב העסקאות של רכישת רכב הנן על רכב משומש. בשנת 2019 רק 17.6% מהעסקאות היו רכישת רכב חדש מהיבואן, ואילו 80.1% היו בתחום של רכב משומש (0.3% הנותרים היו יבוא אישי שחלקו חדש וחלקו משומש). בשנת 2020 רכישות רכב חדש היו רק 17% מכלל רכישות כלי הרכב, כאשר 82.8% היוו רכישות רכב משומש, ורק 0.2% - יבוא אישי.

קרוב למחצית מרכישות כלי הרכב הנן רכישות רכב בין 3 עד 10 שנים. בלוח 18 מובא פירוט המאפיינים של כלי רכב שנרכשו בידי רוכשים פרטיים במהלך 2020 - כמות הידיים, 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) בצי רכב. הדבר מוצא את ביטויו בנתונים - רכב יד ראשונה בבעלות פרטית נמכר אחרי שהיה כ- 5.73 שנים בממוצע, אצל הבעלים הראשון, לעומת זאת, רכב בבעלות תאגיד נמכר לאחר 3.35 שנים בממוצע.

לוח מס' 17:

רכישות רכב נוסעים בידי רוכשים פרטיים לפי קטגוריית גיל בשנים 2017-2020

קטגוריה	2020		2019		2018		2017	
	כמות	% מסה"כ	כמות	% מסה"כ	כמות	% מסה"כ	כמות	% מסה"כ
יבוא אישי	1,217	0.2%	1,870	0.3%	2,254	0.4%	1,526	0.2%
New Car	107,600	17.0%	116,643	17.6%	126,163	20.3%	140,459	22.6%
Used 0-3	53,776	8.5%	65,136	9.8%	52,728	8.5%	63,977	10.3%
Used 3-6	161,219	25.5%	162,335	24.5%	139,780	22.5%	139,128	22.4%
Used 6-10	124,897	19.7%	130,216	19.7%	125,312	20.2%	116,211	18.7%
Used 10-15	120,181	19.0%	118,788	17.9%	107,581	17.3%	93,825	15.1%
Used 15+	63,946	10.1%	67,498	10.2%	66,727	10.8%	65,190	10.5%
סה"כ	632,836	100.0%	662,486	100.0%	620,545	100.0%	620,316	100.0%

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

לוח מס' 18:

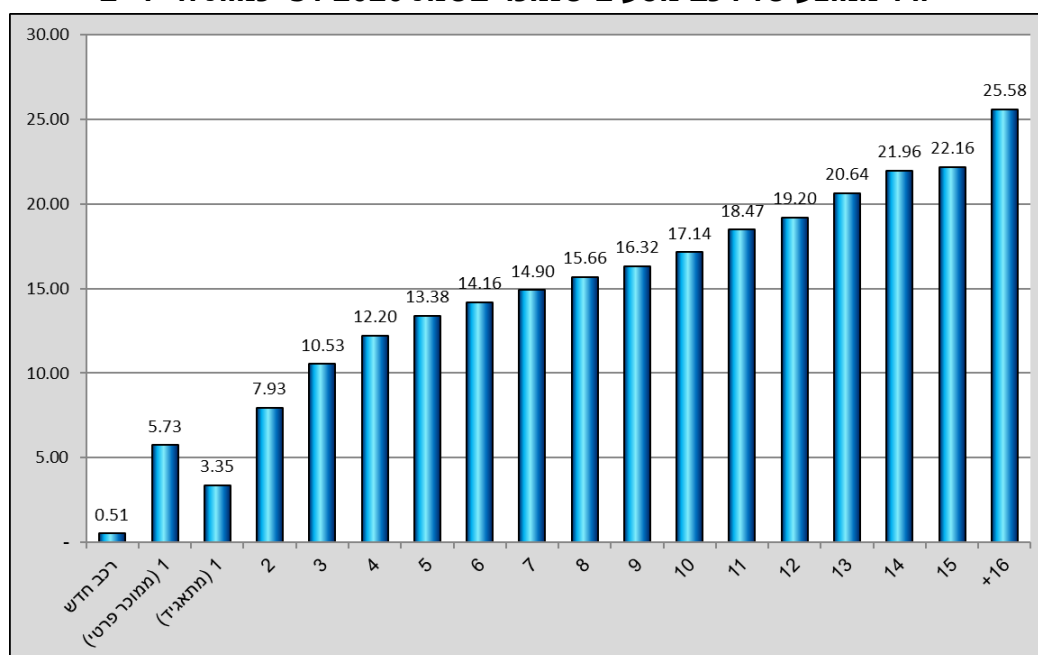
מאפייני רכב נוסעים שנרכשו בידי רוכשים פרטיים לפי קטגוריית גיל בשנת 2020
(נפח מנוע, כמות "העברות ידיים" לפני הרכישה, נסועה מצטברת ממוצעת)

קטגוריה	כמות	גיל ממוצע, שנים	נפח מנוע ממוצע	"יד" ממוצעת לפני הרכישה	נסועה מצטברת ממוצעת
Private Import	1,217	1.0	2,719	-	-
New Car	107,600	0.2	1,635	-	-
Used 0-3 years	53,776	1.3	1,667	1.1	-
Used 3-6 years	161,219	4.0	1,599	1.3	93,569
Used 6-10 years	124,897	7.6	1,627	2.4	147,475
Used 10-15 years	120,181	11.9	1,770	3.5	198,845
Used 15+ years	63,946	18.2	1,711	4.6	230,399
Total	632,836	6.8	1,661	2.1	149,631

* 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

תרשים מס' 15:

גיל ממוצע של רכב נוסעים שנמכר בשנת 2020 לפי כמות ה"ידיים"



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

10. מדד מחירי הרכב

עד לאחרונה 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.

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 חלה עליה מסוימת במחירי רכב חדש, אשר מוסברת, ככל הנראה, בעיקר בשינוי בשינוי המשקל הכללי בשוק – מחד, שיבושים בייצור ובאספקה של כלי רכב חדשים בכל העולם בשל מגפת הקורונה, ומאידך, עליה בביקוש לאמצעי תעבורה פרטי בשל הפגיעה בתפקוד רשת התחבורה הציבורית וכן החשש מהנגיף. סיבה משנית היא עלייה במיסוי על כלי רכב היברידיים, אם כי, עלייה זו כמעט ולא תורגמה לשינוי במחירים של כלי רכב היברידיים.

- 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-5 נקודות אחוז נכון לאמצע שנת 2021.
- 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.

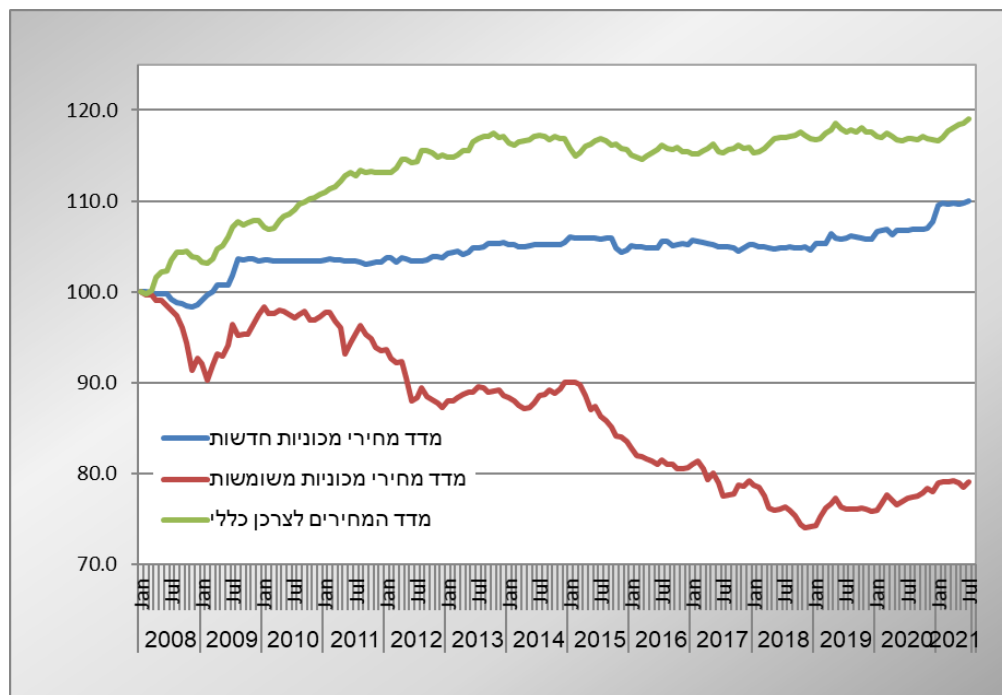
לוח מס' 19:

מדדי מכוניות חדשות ומכוניות ומדד המחירים לצרכן - כללי בשנים 2008-2021

הוזלה ריאלית של מחירי המכוניות החדשות ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס לרכב חדש	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	מדד מחירי מכוניות משומשות	מדד מחירי מכוניות חדשות	מדד המחירים לצרכן - כללי	
-3.2%	-2.1%	-5.3%	97.1	99.3	102.5	2008
-4.0%	-7.4%	-11.1%	94.2	101.7	105.9	2009
-4.9%	-5.7%	-10.4%	97.5	103.4	108.8	2010
-8.2%	-7.7%	-15.2%	95.4	103.3	112.6	2011
-9.5%	-13.2%	-21.5%	89.9	103.6	114.5	2012
-9.8%	-15.2%	-23.6%	88.8	104.8	116.2	2013
-9.9%	-16.0%	-24.3%	88.4	105.2	116.8	2014
-9.0%	-17.8%	-25.2%	86.8	105.6	116.0	2015
-8.9%	-22.6%	-29.5%	81.3	105.1	115.4	2016
-9.2%	-24.6%	-31.5%	79.2	105.1	115.7	2017
-10.1%	-27.4%	-34.7%	76.1	104.9	116.6	2018
-10.0%	-28.1%	-35.3%	76.0	105.8	117.6	2019
-8.6%	-27.7%	-33.9%	77.3	106.8	116.9	2020
-6.9%	-28.0%	-33.0%	79.0	109.7	117.9	2021 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 2008-2021



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, ותופעה מצערת זו גוזלת משאבים רבים מרשויות המכס.

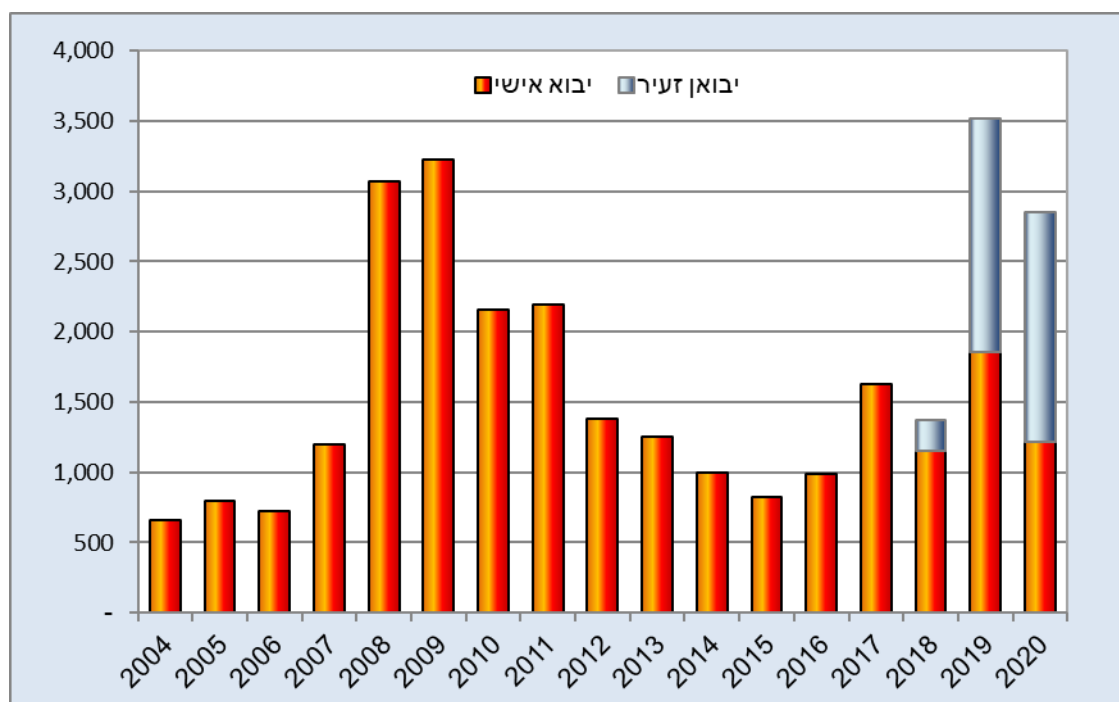
החל משנת 2018 מתפתח פלח שוק של "יבואנים זעירים", שהם למעשה יבואנים הפועלים באופן דומה ליבואנים אישיים, אך הם מביאים עד 20 כלי רכב בשנה על מנת למכרם לאחרים. בכל אחת מהשנים 2019-2020 יובאו בצורה זו כ- 1650 כלי רכב.

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 טכנולוגיית:

- יבואנים מקבילים יבאו ב- 2019 כ- 5,300 כלי רכב, לרוב היברידיים, וב- 2020 ירד היקף היבוא הכולל ביבוא מקביל לכ- 3,300 כלים, מהם 73% היברידיים;

- יבואנים זעירים יבאו בשנת 2019 כ- 1660 כלי רכב, מהם 76% מסוג היברידי נטען (פלאג-אין), היקף היבוא ב- 2020 היה דומה אך שיעור רכבי הפלאג-אין ירד ל- 39%;
- גם ביבוא אישי שיעור כלי הרכב מסוג פלאג-אין היה גבוה ב- 2019, כ- 36%, ואילו בשנת ב- 2020 ירד שיעורם ל- 16% - שזה עדיין גבוה ביחס לכלל היבוא. יש לציין שגם שיעור כלי הרכב החשמליים היה קרוב ל- 4% בשנת 2020 – זאת לעומת 0.7% בלבד אצל יבואנים סדירים.

תרשים מס' 17:
כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנים 2004-2020



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

לוח מס' 20:
התפלגות כלי הרכב לפי סוג יבואן וטכנולוגיית הנעה, 2019

סוג יבואן	כמות	% היברידי	% פלאג-אין	% חשמלי
יבוא סדיר	278,010	23%	2%	0.4%
יבוא מקביל	5,306	93%	2%	0.0%
יבואן זעיר	1,663	7%	76%	1.7%
יבוא אישי	1,854	7%	36%	1.5%
סה"כ	286,833	24%	3%	0.4%

מקור: רשות המסים

לוח מס' 20 (המשך)

התפלגות כלי הרכב לפי סוג יבואן וטכנולוגיית הנעה, 2020

כמות	% היברידי	% פלאג-אין	% חשמלי	
227,898	17%	3%	0.7%	יבוא סדיר
3,331	74%	3%	0.2%	יבוא מקביל
1,631	11%	39%	2.1%	יבואן זעיר
1,220	2%	16%	3.9%	יבוא אישי
234,080	18%	3%	0.8%	סה"כ

מקור: רשות המסים

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

שנת 2020, עם כל ההגבלות וצמצום הפעילות הכלכלית, מהווה שנה מעניינת במיוחד לניתוח נתוני הנסועה. נתונים אלה נאספים במכוני הרישוי ומנוהלים במערכות משרד התחבורה החל מ-1.1.2010.

בסקירה זו חישובי הנסועה בוצעו בשני אופנים: (1) חישוב "מסורתי" על-פי כל מבחני הרישוי שנעשו בשנה נתונה, בחתכים לפי סוג הרכב וסוג הבעלים; (2) חישוב שבדק את שיעורי השינוי בנסועה בתקופת הקורונה אל מול שנה קודמת, בעבור כלי רכב שהשתייכו לאותם הבעלים בשנתיים של ההשוואה. בניתוח זה נלקחו נתוני הטסטים שנעשו בין 1/2/2021 ל-1/4/2021, כלומר, תקופה של שנה אחורה מהתאריכים האלה מכסה, פחות או יותר, את תקופת המגבלות בשל הקורונה.

נתחיל מהחישוב "מסורתי", נסועה ממוצעת על סמך כל מבחני הרישוי בשנה רלבנטית. חישובי הנסועה השנתית על סמך מבחני הרישוי ("טסטים") שבוצעו במהלך השנים 2019 ו-2020⁵, מגלים כי:

- הנסועה הממוצעת של רכב בבעלות פרטית יציבה מאד לאורך זמן, כמובן, ללא התקופה החריגה של 2020. בשנת 2019 רכב בבעלות פרטית נסע בממוצע 14,471 ק"מ – עליה קלה (3.1%) ביחס לרמה של 2018. בשנת 2020 חלה ירידה של כ-11% בנסועה בקבוצה זו, ל-12,885 ק"מ. יש לזכור כי מדובר בטסטים שנעשו על-פני כל שנת 2020, ואלה מהם שנעשו בתחילת שנה זו, עדיין לא מכסים תקופה של מגפת הקורונה;
- אין הבדלים מהותיים בהיקף הנסועה השנתית לפי דרגת זיהום, אך כלי רכב היברידיים נוסעים משמעותית מעל הממוצע. רכב היברידי רגיל נוסע בממוצע כ-30% מעל הנסועה הכללית של רכב נוסעים; רכב היברידי נטען נסע ב-2019 כ-64% יותר מהממוצע, ואילו ב-2020 הפער הצטמצם ל-43%. הדבר מעיד על כך שקיימת רגישות רבה למחיר הדלק, בפרט גמישות תחלופה גבוהה – קרי, שינוי במחיר דלק לא גורם לשינוי מהותי בהיקף הנסועה, אך מי שאורח חיינו מחייב נסיעות רבות, בוחר לעצמו רכב חסכוני בדלק. ברכב חשמלי מלא לא היה הבדל מהותי בנסועה הממוצעת לעומת הממוצע הכללי, כנראה, בשל מגבלות טווח הנסיעה.

⁵ 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.

- הנסועה הממוצעת של רכב נוסעים צמוד עלתה משמעותית ב- 2018 ונשארה גבוהה ב- 2019, על רמה של ל- 28,200 ק"מ בשנה, ב- 2020 ירדה הנסועה הממוצעת של כל רכב אלה לכ- 25,300 ק"מ;
- רכב מסחרי בבעלות פרטית נסע בממוצע 18,870 קילומטרים וזו ירידה של 5.25% לעומת שנת 2019. ורכב מסחרי בבעלות תאגיד הגיע לנסועה ממוצעת של 28,821 ק"מ לשנה – ירידה של 7.6% ביחס לאשתקד. יצוין כי הירידה בנסועה של רכב מסחרי הייתה מתונה ביחס לשאר הקטגוריות, כנראה הודות לעליה בביקוש להובלת טובין אל ביתו של הצרכן, בשל מגבלות הקורונה.
- הנסועה הממוצעת של מוניות ירדה משמעותית ב- 2020, לרמה של 57,800 ק"מ בשנה – כ- 20% פחות היחס לשנת 2019 בה הנסועה של מונית הייתה בממוצע 72,300 ק"מ;
- הנסועה יורדת משמעותית עם גיל הרכב, במיוחד ברכב צמוד/מאגר – מטבע הדברים מי שנסוע הרבה, יעדיף להשקיע ברכב חדש שהוא נוח יותר, בטיחותי וחסכוני ופחות נתון לתקלות בשל בלאי;
- בחינה של מבחני רישוי המכסים ספציפית את תקופת הקורונה אל מול שנת 2019, עבור כלי רכב שלא עברו ידיים בשנתיים האמורות, מעלה כי רכבי נוסעים בבעלות פרטית נסעו בממוצע כ- 17% פחות; ירידה משמעותית מאד הייתה בקרב המוניות – 21%, כמו כן, ירדה משמעותית הנסועה של אוטובוסים – 22% לאוטובוסים בבעלות פרטית (כולל עצמאים) ו- 26% ירידה בנסועת אוטובוסים בבעלות חברה.

לוח מס' 21:

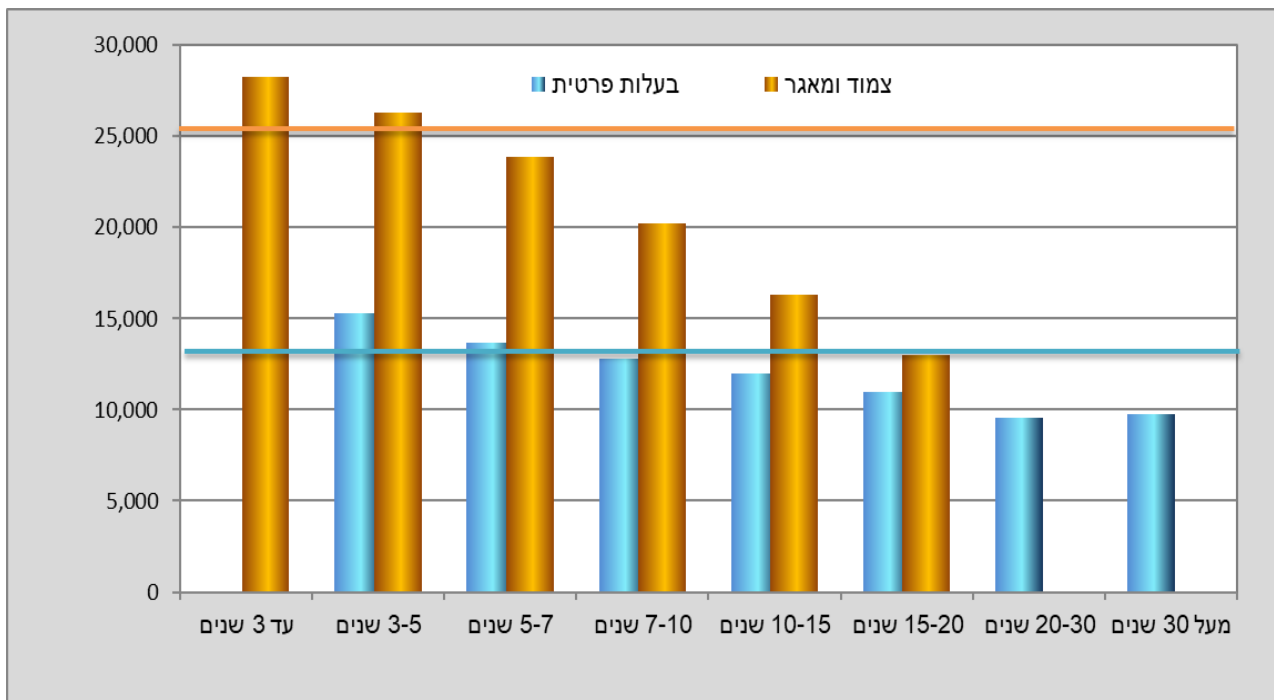
נסועה ממוצעת של כלי רכב בשנת 2020, לפי גיל, סוג ובעלות

רכב מסחרי			רכב נוסעים					
סה"כ	רכב צמוד	בעלות פרטית	סה"כ (ללא מוניות ורכב השכרה)	מונית	השכרה	צמוד ומאגר	בעלות פרטית	
28,405	34,462		60,602	26,550	28,251			עד 3 שנים
25,058	32,341	26,146	16,927	58,858	23,138	26,320	15,264	3-5 שנים
21,951	28,603	23,824	14,204	55,305	22,880	23,848	13,700	5-7 שנים
18,651	24,834	21,376	13,016	50,427	20,327	20,196	12,806	7-10 שנים
13,109	18,594	18,657	12,041	42,527		16,330	11,969	10-15 שנים
10,013	13,046	13,112	10,973			12,990	10,955	15-20 שנים
10,074		10,047	9,587				9,580	20-30 שנים
			9,765				9,759	מעל 30 שנים
20,875	28,821	18,870	13,774	57,804	24,843	25,302	12,885	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
-6.12%	-7.59%	-5.25%	-11.51%	-20.02%	-6.67%	-10.25%	-10.96%	% שינוי לעומת שנה קודמת

מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 18:

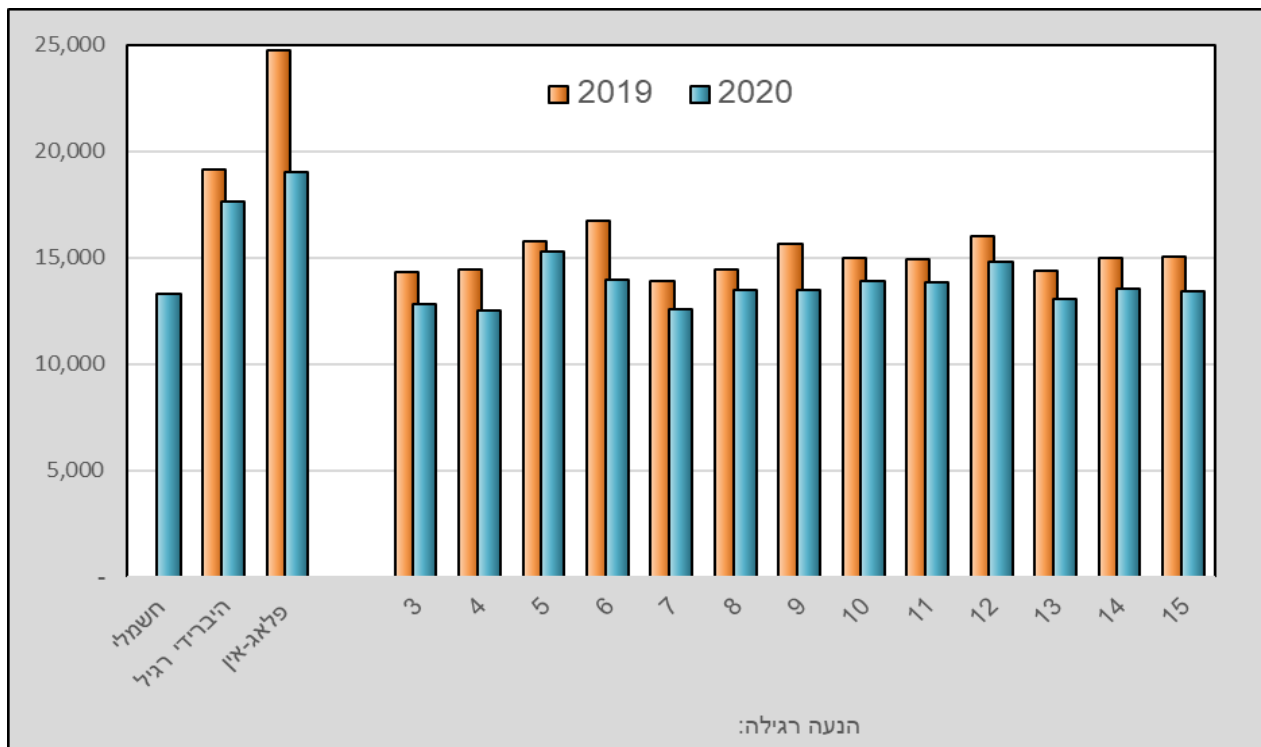
נסועה ממוצעת של רכב נוסעים, לפי גיל ובעלות



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים 19:

נסועה שנתית ממוצעת לפי מבחני רישוי שבוצעו בשנים 2019-2020, בחלוקה לפי טכנולוגיית הנעה ודרגת זיהום



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

לוח מס' 22:

נסועה שנתית בתקופת הקורונה ביחס לתקופה קודמת

נסועה חציונית			נסועה ממוצעת			כמות הטסטים	סוג הבעלות	סוג הרכב
שינוי %	לפני תקופת הקורונה	תקופת הקורונה	שינוי %	לפני תקופת הקורונה	תקופת הקורונה			
-20%	11,797	9,390	-17%	13,921	11,599	324,709	בעלות פרטית	רכב נוסעים
-11%	23,469	20,859	-10%	26,164	23,638	17,205	בעלות חברה	
-7%	18,869	17,513	-4%	22,601	21,788	884	בעלות מלכ"ר	
-24%	60,826	46,026	-21%	64,591	51,332	2,143	מונית	
-7%	23,967	22,400	4%	22,400	23,340	3,120	השכרה	
-12%	15,213	13,408	-6%	19,154	18,095	5,962	בעלות פרטית	רכב מסחרי
0%	29,301	29,253	0%	30,949	30,967	1,645	בעלות חברה	
-13%	13,438	11,674	-9%	18,186	16,612	14,480	בעלות פרטית	רכב משא
-2%	26,967	26,544	-2%	29,418	28,858	2,509	בעלות חברה	
2%	14,671	15,004	2%	20,346	20,683	428	בעלות מלכ"ר	
-24%	35,814	27,186	-22%	42,344	32,990	317	בעלות פרטית	אוטובוס
-38%	56,660	35,363	-26%	59,450	44,147	83	בעלות חברה	

מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

13. רכב דו-גלגלי

מיסוי רכב דו-גלגלי מתבסס כיום (2021) על שילוב של קבוצות הספק ונפח מנוע, וזאת במסגרת הוראת שעה שתוקפה עד 31.12.2021. שיעורי המס נקבעו בקטגוריות של 40%, 50%, 60% ו-70%. כמו כן, קיימת הוראת שעה שמעניקה מס מופחת בשיעור של 25% על כלי רכב דו גלגליים מקטגוריה L1 (בעלי נפח מנוע עד 125 סמ"ק והספק עד 11 קילואט). כלים המונעים בחשמל פטורים ממס קניה.

להלן שיעורי המס הקיימים:

לוח מס' 23

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

קבוצות הספק מנוע/ קבוצות נפח מנוע		אינו עולה על 11 קילואט	אינו עולה על 25 קילואט	עולה על 25 קילואט ואינו עולה על 35 קילואט	עולה על 35 קילואט ואינו עולה על 75 קילואט	עולה על 75 קילואט ואינו עולה על 100 קילואט
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

כעת נשקלת מדיניות המיסוי לשנים הקרובות, בהתחשב בהיבטי התפעול והיבטי מבנה השוק. שיעורי המס המצויים בחקיקת קבע (שכעת הוראת השעה מחליפה אותם) מפורטים בלוח להלן:

לוח מס' 24

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

	קבוצות נפח מנוע
25%	אינו עולה על 125 סמ"ק ואינו עולה על 11 קילואט (הוראת שעה)
40%	אינו עולה על 250 סמ"ק
50%	מ- 251 על 500 סמ"ק
60%	מ- 501 ועד 800 סמ"ק
70%	מעל 800 סמ"ק

מקור: רשות המסים בישראל

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 (מחצית שניה של 2021). בנוגע למערכות בטיחות, קיימת כוונה להמשיך בהטבות, קרי, להאריך את הוראת השעה.

לוח מס' 25

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
משך 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' 26

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

בתוקף בין 1.7.2021 ל- 31.12.2021:

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

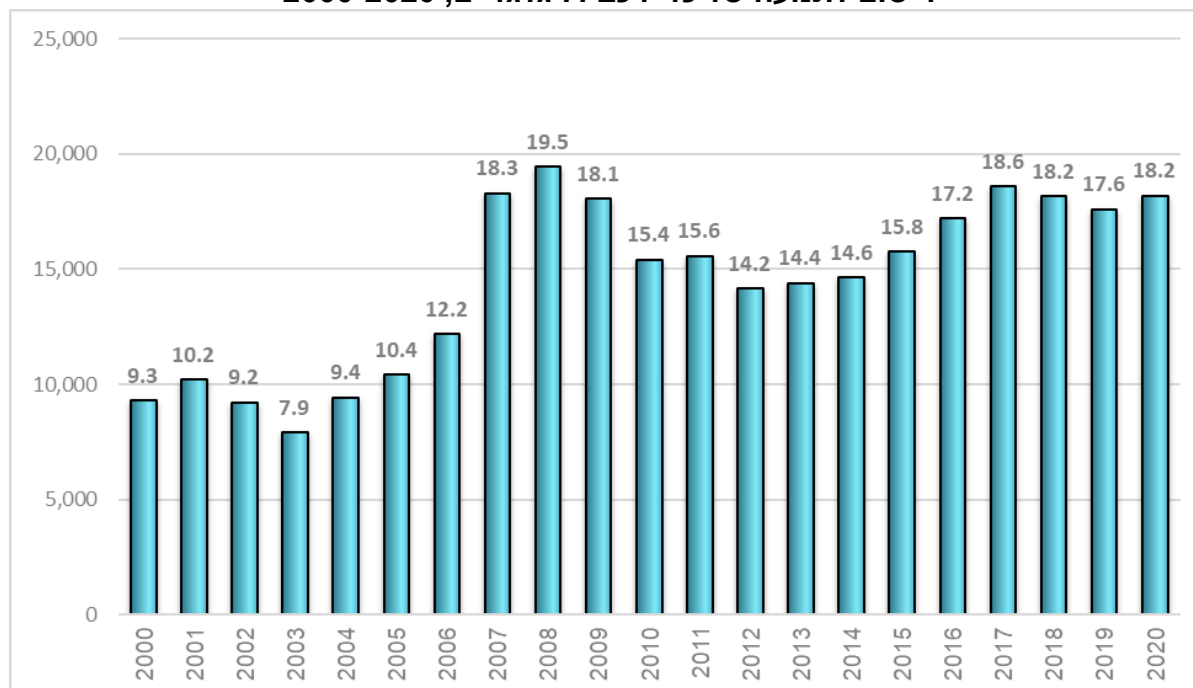
מקור: רשות המסים בישראל

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 יעבור (משמעותית) את הרף של 20 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' 20

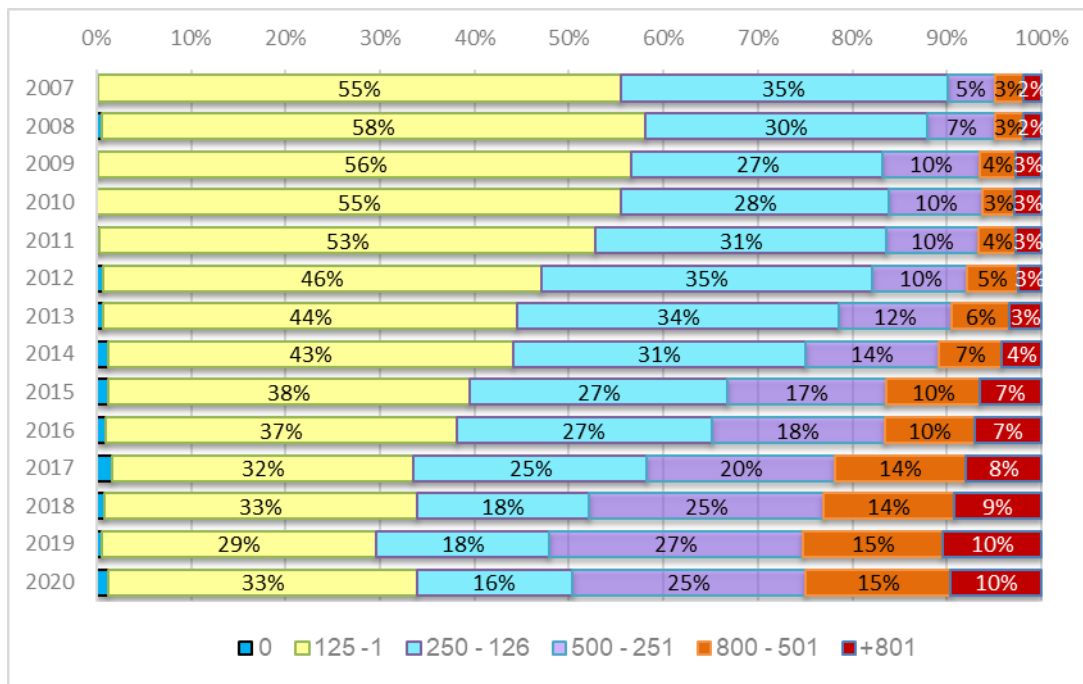
רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, 2000-2020



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 21

רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, לפי קבוצות נפח מנוע, 2007-2020



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 2020, על-פי בחינת כלי רכב שברישינום נרשם קוד ביטול כזה או אחר במהלך 2020. 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 2020 נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 13.5 אלף אופנועים/קטנועים, המהווים 5.84% ממצבת הכלים בתחילת השנה. ברכבי נוסעים נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 106.0 אלף כלים, 3.23% מהמצבה הכללית. במוניות ירדו מכלל שימוש רק כ- 1.5% (348 כלים), זאת מכיוון שרוב המוניות נמכרות לשימוש פרטי לפני שהבלאי שלהן הופך למכשול לעבודה סדירה – מכאן הכמות הגדולה של מוניות שנמצאות בהפקדה, וב- 2020 היה מספרן גבוה במיוחד – 4,932 מוניות. ברכב מסחרי כ- 9.46 אלף כלי רכב רשמו ביטול ברישינום, וזה כ- 9.34% מהכמות הכוללת שלהם. במשאיות כ- 14.8 אלף כלים יצאו מכלל שימוש, כ- 5.2% ממצבת המשאיות לתחילת 2020. באוטובוסים יצאו מכלל שימוש כ- 1.7 אלף כלים, שמהווים כ- 4.4% 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.

שיעורי הורדת הרכב מהכביש היו נמוכים יחסית ב- 2020 בהשוואה לשנים אחרות. ככל הנראה, התופעה מוסברת ע"י העלייה בביקוש לאמצעי תעבורה אישיים ואמצעי הובלה, מחד, וצמצום היצע כלי רכב חדשים עקב הפגיעה ביצור בשל מגפת הקורונה, מאידך. ככלל, פחות כלי רכב מהרגיל הורדו מהכביש בשל התיישנות. ברכבי נוסעים ובמיוחד במוניות וברכב מסחרי הייתה ירידה גם בהורדה מהכביש בשל תאונה – ככל הנראה הודות להפחתת הנסועה ב- 2020.

לוח מס' 27

כלי רכב שנרשם להם קוד ביטול הרישיון במהלך 2020, לפי סוג הרכב וקבוצת קוד ביטול

סה"כ	אופנוע	רכב נוסעים	מונית	מסחרי	משאית	אוטובוס
ליקוי בטיחותי או כשל במבחן השנתי תאונה	863	4,935	37	477	1,428	117
התיישנות / פירוק	1,482	29,653	261	705	1,594	312
יצוא (כולל רש"פ)	11,123	71,976	50	8,277	10,422	1,161
סה"כ לא כולל הפקדה	13,468	106,593	348	9,459	14,798	1,737
% ממצבת כלי רכב פעילים	5.84%	3.23%	1.52%	9.34%	5.17%	4.42%
הפקדה	3,947	55,872	4,932	2,431	5,210	613
סה"כ כולל הפקדה	17,415	162,465	5,280	11,890	20,008	2,350

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- 7.1 שנים באוטובוסים וכ- 9.5 שנים בקרב רכבי נוסעים, מסחריים, משאיות. השבתה עקב התיישנות מתרחשת בממוצע סביב גיל 17-20 ובמשאיות אף יותר – כ- 21.7 שנים.

לוח מס' 28

גיל הרכב שיצא מכלל שימוש, לפי סוג וסיבת ביטול

אופנוע	רכב נוסעים	מונית	מסחרי	משאית	אוטובוס
ליקוי בטיחותי או כשל במבחן השנתי תאונה	7.8	13.7	4.2	13.4	14.6
התיישנות / פירוק	5.3	9.5	4.1	9.4	9.5
סה"כ לא כולל הפקדה	18.0	19.5	8.5	20.3	21.7
	16.0	16.4	4.8	19.2	19.5

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

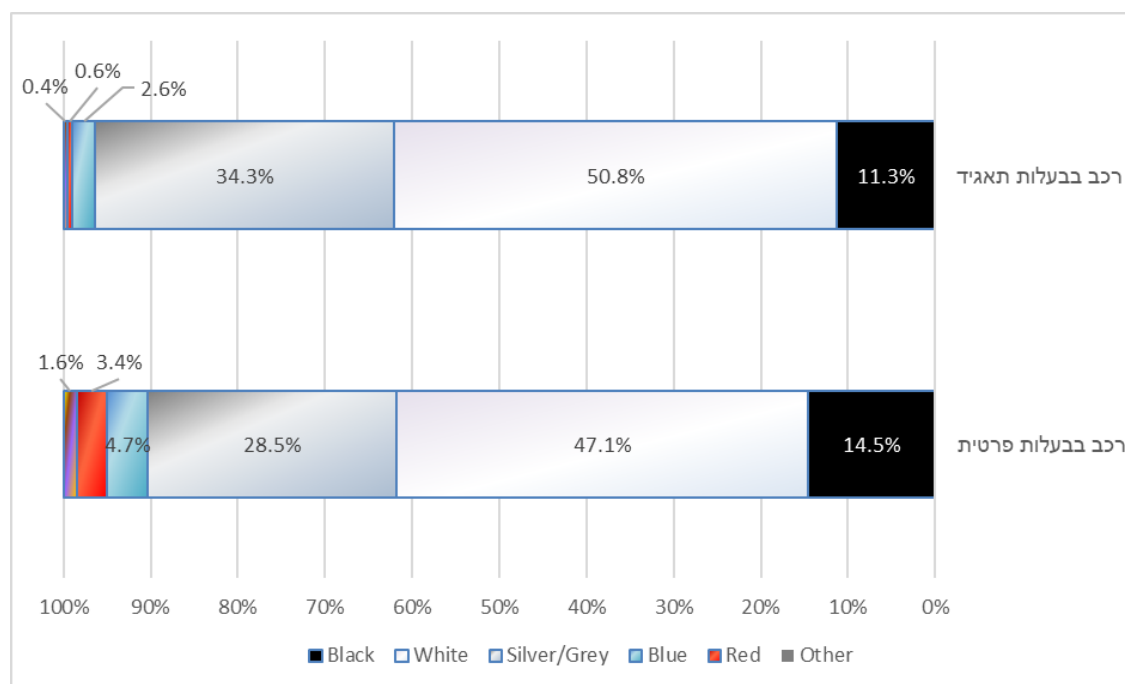
15. רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע ומאפיינים אחרים

בכל הנוגע למגוון הצבעים של אמצעי ההנעה שלנו, עם ישראל מגלה עקביות, וגם בשנת 2020 לא ראינו שינוי דרמטי בהרכב הצבעים של כלי הרכב הנרשמים לתנועה. צבעי לבן-אפור-שחור היוו יחד 92.5% מכלל רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה. הביקוש לרכב לבן ממשיך לעלות, והם היוו כ- 48.5% מכלל כלי הרכב החדשים - לעומת 44% בשנת 2017. צבעי כסף/אפור שחור שומרים על יציבות בשנים האחרונות - מסך רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה ב- 2020, 31% היו אפורים/כסופים, ו- 13% היו בצבע שחור. רק כ- 7.4% מכלל המכוניות שנרשמו היו "צבעוניות", ושיעור זה הולך ויורד בשנים האחרונות - בשנת 2018 הן היוו 9.5%, ב- 2017 - 13%, בשנת 2016 - 16%, בשנת 2015 - 19% ו- 21% בשנת 2014. הצבעים המובילים היו צבע כחול/תכלת (3.9%) ואחריו אדום (2.3%).

צרכנים פרטיים הפגינו נטייה גבוהה יותר (במקצת) לססגוניות, לעומת חברות ליסינג וצרכנים תאגידיים. בקבוצת כלי רכב שנרשמו לתנועה ב- 2020 והם בבעלות פרטית, צבעי שחור-לבן-אפור היוו "רק" 90.1%, ואילו בקרב ציי רכב עמד שיעור זה על 96.4% (שיעור גבוה יותר של רכב לבן ואפור, ודווקא נמוך יותר - של צבע שחור). בהתאם, צבעי הקשת (אבל בעיקר כחול ואדום) נראו בכלי רכב שנרכשו בידי אנשים פרטיים ב- 9.9% מהמקרים, ואילו בקרב התאגידיים עמד שיעורם על 3.6% בלבד.

תרשים מס' 22:

התפלגות כלי הרכב (רכב נוסעים) שנרשמו בשנת 2020 לפי צבע עיקרי וסוג הבעלות



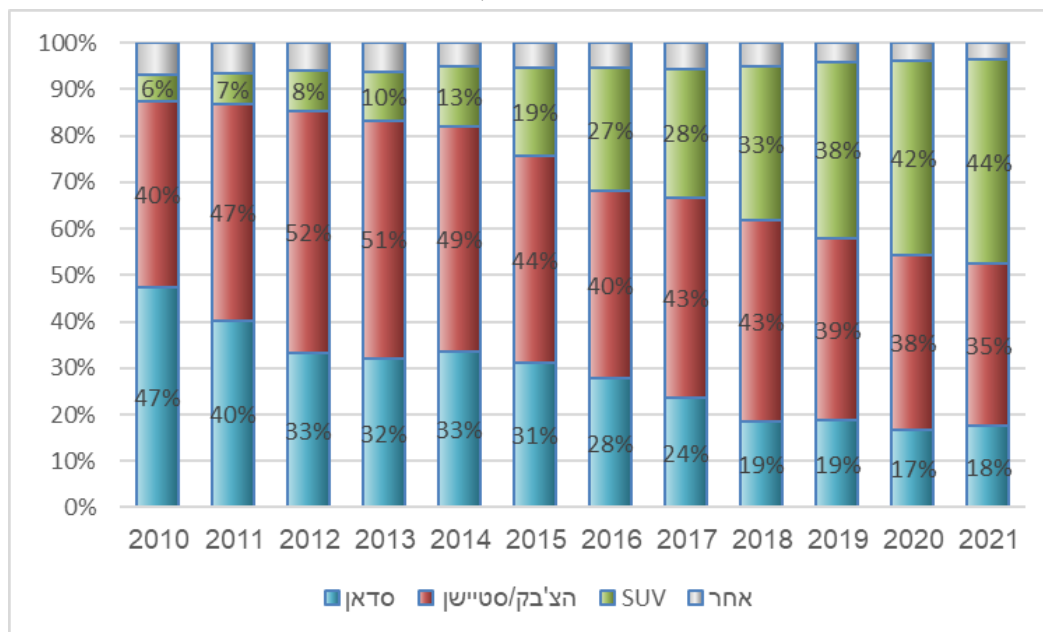
מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

SUV חוגגים? בדקנו את התפלגות כלי הרכב לפי סוג המבנה שלהם מאז שנת 2010. אז, המבנה הרווח היה סדאן (47%), אך מהר מאד עלתה הפופולריות של רכבי הצ'בק כבעלי מבנה פרקטי יותר למשפחות, ובשנת 2012 היוו הצ'בקים כ- 52% מכלל כלי הרכב שנרשמו באותה שנה. בשנים האחרונות מבנה הרכב SUV (Sport Utility Vehicle) הולך ומתבסס

כמבנה הרווח בין כלי הרכב החדשים הנרשמים לתנועה – שיעורם עלה מ- 6% בשנת 2010 ל- 44% במחצית 2021.

תרשים מס' 23:

התפלגות כלי רכב לפי מבנה, לפי שנת רישום

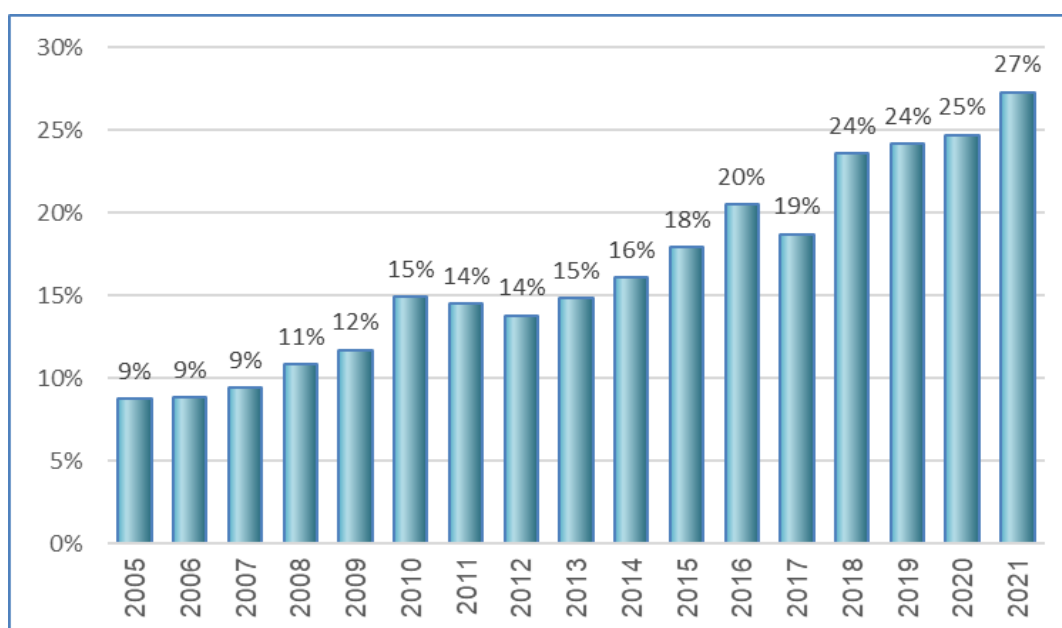


מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

בישראל נהוג להביט אל השמיים? נבדק שיעור כלי הרכב בהם מותקן חלון בגג, ומסתבר ששיעור זה נמצא בעלייה מתמדת – בשנים 2005-2007 היה שיעור זה סביב 9%, הרי שעכשיו כרבע מכלל רכבי הנוסעים הנרשמים לתנועה, מצוידים בחלונות גג.

תרשים מס' 24:

שיעור כלי הרכב שקיים בהם חלון בגג, לפי שנת רישום



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים