רשות המסים בישראל

החטיבה לתכנון וכלכלה

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2012

ענף הרכב בישראל עבר בשנים האחרונות וצפוי לעבור בעתיד שינויים מבניים לא מעטים. כמדי שנה, מפרסמת רשות המסים סקירה על ענף הרכב ובה נתונים כמותיים, ניתוחים מגוונים, נתונים על היקפי גביית המסים ועוד.. בסקירה זו נבחן את ההתפתחויות שחלו בענף, בראי מערכת המס.

תוכן

עיקרי הדברים ..... - 2 -

1. יבוא כלי הרכב בשנת 2012 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב ..... - 3 -
2. הכנסות ממס קניה – האם הפחתת המס מביאה לגידול בהכנסות? ..... - 5 -
3. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל, הרפורמה ב"מיסוי ירוק" ..... - 8 -
4. עדכון נוסחת "המיסוי הירוק" ..... - 11 -
5. רכב היברידי ..... - 13 -
6. רכישות רכב חדש - ציי רכב ..... - 15 -
7. השוק המשני ..... - 18 -
8. מגמות במחירי רכב חדש ורכב משומש ..... - 19 -
9. רכישות כלי רכב לפי קבוצת גיל הרכב והתפלגות רמת ההכנסה של הרוכש ..... - 21 -
10. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי ..... - 24 -
11. יבוא אישי ..... - 27 -
11. נסועה שנתית של כלי רכב על סמך נתוני משרד התחבורה ..... - 30 -
13. מיסוי רכב יוקרה ..... - 33 -
14. מגמות רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע ..... - 34 -
16. מספרי רישוי של רכב נוסעים ..... - 36 -

עיקרי הדברים

(1) במהלך שנת 2012 תוכננו מספר צעדים משמעותיים בענף הרכב, צעדים שיצאו מהכורח על הפועל, רק במהלך המחצית השנייה של שנת 2013. במידה מסוימת מהווה שנת 2012, אבן דרך בחיבור בין צעדים שננקטו בעבר לרפורמות שתוכננו והבשילו לאחרונה.

(2) בשנת 2012 חלה ירידה ביבוא כלי הרכב לישראל, במקביל להמשך הירידה בנטל המס האפקטיבי הממוצע לרכב. הכמות המיובאת של כלי הרכב ירדה ב- 12.9% לעומת שנת 2011, ערך היבוא ירד ב- 9.3% במונחים ריאליים, ותקבולי מס הקניה על רכב ירדו בשיעור ריאלי של 12.4%.

(3) כתוצאה מהרפורמה בשווי השימוש ברכב צמוד, שיושמה בהדרגה בשנים 2008-2011 במקביל להפיכת שיטת החישוב לשיטה הליניארית החל מ- 1.1.2010, עומד כיום שווי השימוש על ערכו הריאלי, בקירוב. אין ספק שלכך יש תרומה ניכרת לירידה שנרשמה בהיקף הרכישות של ציי רכב.

(4) בשנת 2012 המשיך להתפתח ה"ליסינג פרטי" שהוא במהותו ליסינג מימוני למגזר הפרטי, וזאת כתגובה עסקית טבעית של חברות ליסינג לירידת הביקושים בתחום הרכב הצמוד המסורתי (ליסינג תפעולי דרך המעסיקים).

(5) במקביל, הפכו חברות ליסינג לערוץ שיווק של רכב חדש, וזאת בנוסף לערוץ הישיר של סוכנויות יבואני הרכב. בשנת 2012 נרשמה עליה נוספת במכירות רכבי ליסינג חדשים "יד ראשונה אפס קילומטר", תוך ניצול היתרונות לגודל ברכישת רכב מהיבואנים; ביטול רישום ה"יד" בעסקת מכירה של רכב חדש בחברת ליסינג עשוי לתת דחיפה נוספת לתופעה של שיווק רכב חדש דרך חברות הליסינג.

(6) בשנת 2012 התחזקה המגמה של המעבר לכלי רכב בעלי רמות זיהום נמוכות, בעקבות הפעלת הרפורמה ב"מיסוי ירוק" שנכנסה לתוקף באוגוסט 2009. ארבע שנים לאחר מכן, ב- 1 באוגוסט 2013, נכנס לתוקף עדכון הנוסחה לחישוב הציון הירוק בכלי רכב, במטרה לשמור על יעילות תמריצי המס ועל פער נאות בין רכב מזהם יותר ומזהם פחות, ולמנוע את המשך הירידה בשיעורי מס הקניה האפקטיביים.

(7) במקביל, החל מאוגוסט 2013 מיושמת הרפורמה לעידוד היבוא של כלי רכב בטיחותיים יותר, באמצעות הענקת תמריצים לכלי רכב בעלי רמת אבזור בטיחותי גבוהה.

(8) בשוק המשני מתקיימת תופעה של שחיקת מחירי כלי רכב משומשים ביחס לרכב חדש, ככל הנראה כתוצאה מתחרות אל מול מכירת רכב משומש מציי רכב וכן אל מול מכירת רכב חדש במחירים זולים, כתוצאה מהרפורמה של "מיסוי ירוק".

1. יבוא כלי הרכב בשנת 2012 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב

רמת הפעילות בענף בשנת 2012 הייתה נמוכה בהשוואה לשנתיים הקודמות, אך עדיין גבוהה ביחס למגמה הרב שנתית. יבוא רכב נוסעים הגיע לכ- 203 אלף כלי רכב, ירידה של 12.9% ביחס להיקף היבוא של שנת 2011 שהייתה עד כה שנת שיא ביבוא רכב. ערך היבוא של רכב נוסעים הסתכם ב- 11.4 מיליארדי ש"ח, ירידה של 9.4% לעומת אשתקד (במונחים ריאליים). לאחרונה אנו עדים להתייצבות מגמת הגידול בכמות וערך יבוא כלי הרכב.

בתחום הרכב המסחרי חלה ירידה משמעותית – 28.7% בכמות כלי הרכב, לכ- 7.3 אלף יחידות. ערך היבוא ירד בכ- 19.3% במונחים ריאליים. חלק מההסבר לירידה הינו בעל אופי רישומי, וזאת כיון שקיימת הסטת רכישות לרכב דו-שימושי הנרשם בקטגוריית רכב הנוסעים ולא כרכב מסחרי.

סה"כ הכמות המיובאת של רכב נוסעים ומסחרי גם יחד, פחת בשיעור של 12.1%, בעוד שערך היבוא ירד ב- 9.3% במונחים שקליים ריאליים, ומס הקניה ירד ב- 12.4%.

ההכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב (לרבות רכב כבד, מוניות ורכב תיור) ירדו בשנת 2012 בכ- 11.8%, כאשר ערך היבוא ירד במונחים ריאליים ב- 9.3%.

לוח מס' 1 :

ההכנסות ממיסוי כלי רכב בשנים 1995 - 2012

(במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים)

שנה	כלי רכב			חלקי חילוף[1]		סה"כ הכנסות
	ערך יבוא	מס קניה	מכס	מס קניה	מכס	
1995	5,349	3,993	205	218	14	4,430
1996	5,657	4,106	227	239	26	4,598
1997	5,277	3,976	211	295	35	4,517
1998	5,152	4,047	222	281	33	4,583
1999	5,990	4,725	256	281	34	5,296
2000	7,656	5,780	284	291	43	6,398
2001	7,237	5,442	241	182	49	5,914
2002	6,706	5,147	211	200	48	5,606
2003	6,797	4,774	225	219	51	5,269
2004	8,529	6,287	310	242	47	6,886
2005	9,170	6,507	321	232	48	7,108
2006	9,672	6,659	320	227	40	7,246
2007	11,873	8,029	414	267	47	8,757
2008	12,336	7,659	437	277	52	8,425
2009	11,654	7,277	417	270	53	8,018
2010	14,589	8,557	474	291	61	9,383
2011	15,007	8,352	433	303	63	9,151
2012	13,848	7,444	370	324	68	8,206
שינוי ריאלי[2]	-9.27%	-12.37%	-16.05%	5.24%	5.68%	-11.83%

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 2012 בהשוואה לשנת 2011.

בשנת 2012 חל המשך במגמת הירידה בגביית מסי יבוא על רכב – בחלקו בשל הירידה בבסיס המס (ערך היבוא) ובחלקו בשל המשך ירידת שיעור המס.

בלוח מס׳ 2 ובתרשים מס׳ 1 להלן ניתן לראות כי שיעור מס קניה (המחושב ביחס לערך היבוא) ירד בעקביות כתוצאה של שינויים מבניים במיסוי רכב: החל בשנת 2005 עת הופעלה ״תכנית החומש״ להפחתה הדרגתית של שיעורי המס, עובר בשנת 2009 עת ניתן משקל נכבד לזיהום האוויר במיסוי הרכב במסגרת המיסוי הירוק, וכלה בהתנהלות השוק הנוכחית– כתוצאה משינוי התנהגות הצרכנים ומעבר לכלי רכב פחות מזהמים, שהמס האפקטיבי שחל עליהם נמוך יותר.

גם בערכים מוחלטים נרשמת מגמה ברורה ועקבית של ירידה במס המשולם לכל רכב[1].

נתונים אלה, לצד נתוני התפלגות היבוא ומדדים נוספים בנוגע לרמות הזיהום, מצביעים על קיום צורך בעדכון והחמרה של מדרגות המיסוי הירוק, כפי שיפורט בהמשך.

לוח מס׳ 2:

רכב נוסעים - יבוא והכנסות ממסים בשנים 1995 - 2012

(במיליוני ש״ח, במחירים שוטפים)

שנה	כמות כלי רכב מיובאים	ערך יבוא (מיל' ש"ח)	מס קניה (מיל' ש"ח)	מכס (מיל' ש"ח)	מס קניה ממוצע לרכב	מס קניה % מערך יבוא
2002	119,287	5,533	4,431	180	37,147	80%
2003	109,911	5,342	4,202	197	38,231	79%
2004	109,911	5,264	4,202	197	38,231	80%
2005	136,939	6,954	5,880	297	42,937	85%
2006	142,528	7,267	5,947	290	41,723	82%
2007	185,171	9,415	7,408	382	40,007	79%
2008	189,289	9,489	6,938	407	36,651	73%
2009	172,459	9,649	6,720	391	38,965	70%
2010	221,923	11,785	7,941	450	35,781	67%
2011	229,944	12,330	7,808	413	33,955	63%
2012	203,727	11,365	6,971	346	34,219	61%
שינוי ריאלי	-12.89%	-9.38%	-12.21%	-17.70%	-0.92%	-
ינואר-אפריל 2013	82,599	4,536	2,594	108	31,409	57%

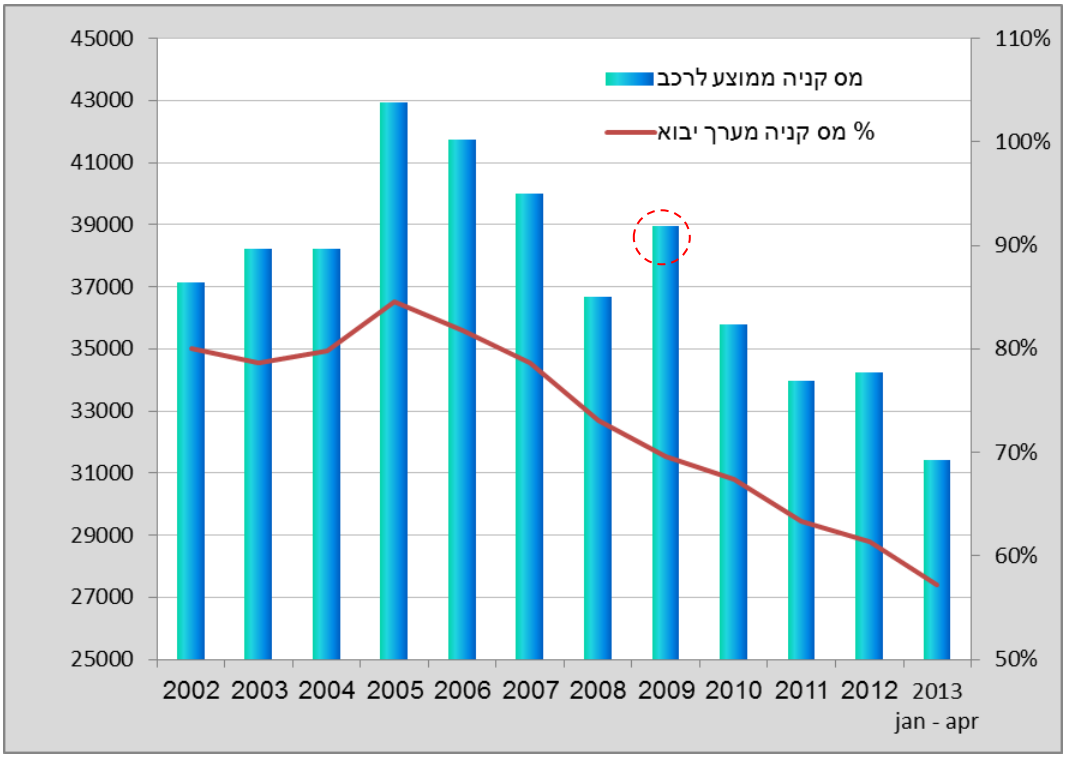
מקור: רשות המסים בישראל.

[1] למעט עליה חד פעמית בשנת 2009, בה במסגרת ״היערכות״ לרפורמה יובאו בחודשים יוני ובמיוחד יולי כמויות גדולות של כלי רכב יקרים, גדולים ומזהמים במיוחד.

תרשים מס' 1:

מס קניה ממוצע לרכב ושיעור המס מערך היבוא

(רכב נוסעים בלבד, ש"ח, %)



מקור: רשות המסים בישראל.

2. הכנסות ממס קניה – האם הפחתת המס מביאה לגידול בהכנסות?

בשנת 2010 היינו עדים לתופעה מעניינת – ירידה בשיעור הממוצע של מס קניה המוטל על כלי רכב, שהייתה מלווה בגידול בהכנסות ממס קניה. מצב זה, אף שלא חזר בשנתיים הבאות, נתן מקום לסברה לפיה ייתכן כי המס על כלי רכב גבוה מדי עד כדי שהוא בעצם פוגע בהכנסות ממסים.

להערכתנו, אין מקום לקבוע מס קניה מירבי על מוצר כמו רכב, וזאת לאור העובדה כי הגם שהשיקול הפיסקלי אמנם קיים, הוא משני ביחס למטרה העיקרית של מס קניה שהיא הפנמת העלויות החיצוניות שנגרמות מצריכת מוצר מזיק. עלויות חיצוניות[2] כוללות במקרה של רכב: גודש בכבישים, נזקי תאונות דרכים, עלויות של הקמה ותחזוקה של תשתית הכבישים ומערך האכיפה, שימוש אלטרנטיבי בקרקע המשמשת לכבישים ומקומות חניה, רעש, ועוד. קיומן של עלויות חיצוניות מביא לסטייה משיווי המשקל האופטימלי: המוצר המזיק מיוצר או נצרך בכמות גדולה מהרצוי, וכלל הציבור נושא בעלויות.

מכאן שהפחתה בלתי מבוקרת – גם אם יתגלה כי היא מביאה להגדלת גביית המס – איננה רצויה ועלולה לגרום לנזק לכלל הציבור. עם זאת, בחנו האם יש בכלל יסוד להניח שזה אכן המצב בו אנו נמצאים, לשון אחרת – שאנחנו נמצאים על "צד ימין" של עקומת לאפר.

עקומת לאפר (Laffer Curve) מייצגת את היחס בין שיעור המס לבין גביית המס. מטבע הדברים, כששיעור המס הוא 0%, גביית המס תהיה שווה ל- 0 ש"ח, וכששיעור המס עולה

[2] עלויות חיצוניות - עלויות שנוצרות בעת יצור המוצר או נובעות מהשימוש בו ואינן משולמות במישרין בידי היצרן או הצרכן.

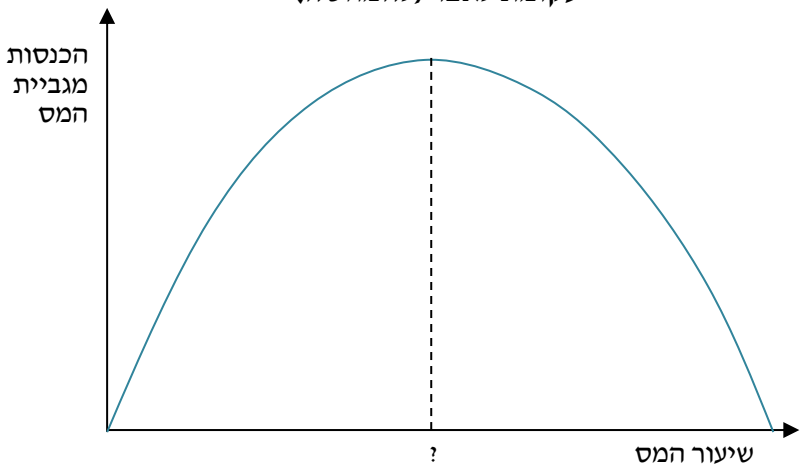
בהדרגה, גם גביית המס תעלה – עד לרמה מסוימת. כשהמס עובר נקודה מסוימת וממשיך לעלות, גביית המס עשויה לרדת – בשל שתי סיבות עיקריות:

1) שינוי התנהגות (ירידה חדה בצריכת המוצר הממוסה, צמצום הצע העבודה שמוטל עליה מס הכנסה, העברת פעילות עסקית לחו"ל, וכד');

2) שחיקת בסיס המס כתוצאה מהעלמות ותכנוני מס.

תרשים מס' 2:

עקומת לאפר (להמחשה)



אמנם קיים קושי לאמוד את שיעור המס שמביא לגביית מס מירבית, אך להערכתנו, מדובר בשיעורי מס גבוהים בהרבה מאלה שקיימים בפועל. בסופו של דבר, גם אם שיעור מס מסוים מביא לגבייה מירבית אין פירושו שהוא מס אופטימלי. ועדיין, במקרה של רכב, יש מקום לבדיקה כזו.

לצורך הבדיקה ריכזנו נתונים של ערך היבוא ומס קניה על רכב נוסעים משנת 1989 ועד שנת 2012 – סה"כ 24 שנים. בתקופה זו חלו שינויים רבים בשיעורי מס קניה, וגם סכומי ההכנסות השתנו באופן משמעותי על פני זמן. על מנת להבטיח השוואתיות בין הסכומים השקליים על פני זמן, בוצע "נירמול" של הסדרה למונחי תוצר של שנת 2012[3].

להלן תוצאות הבדיקה. אף שלא מדובר בניתוח סטטיסטי מעמיק שהיה מתחשב בגורמים מסבירים נוספים כגון רמת מינוע, צמיחה, מחירי רכב ועוד (ניתוח כזה הנו נושא למחקר נפרד), ניתן לראות כי אכן על פניו הצורה של "∩" מתקיימת, אך גביית השיא עשויה להיות מושגת בסביבת שיעורי המס שבין 90% ל- 100%. מכיוון שאנו כיום נמצאים בסביבת ה- 60% ואף פחות מזה, ניתן לשער שהמשך הפחתת המס, אם תתרחש, תביא לאובדן הכנסות ממס קניה.

[3] במקרה זה לא מספיק לבצע הצמדה למדד המחירים, שכן, קיים מתאם חיובי בין רמת התוצר לנפש לבין כמות כלי הרכב המיובאת. צמיחה ריאלית בתוצר מביאה לגידול ברכישות רכב בכל שיעור מס נתון.

לוח מס׳ 3 :

רכב נוסעים - יבוא והכנסות ממסים בשנים 1995 - 2012

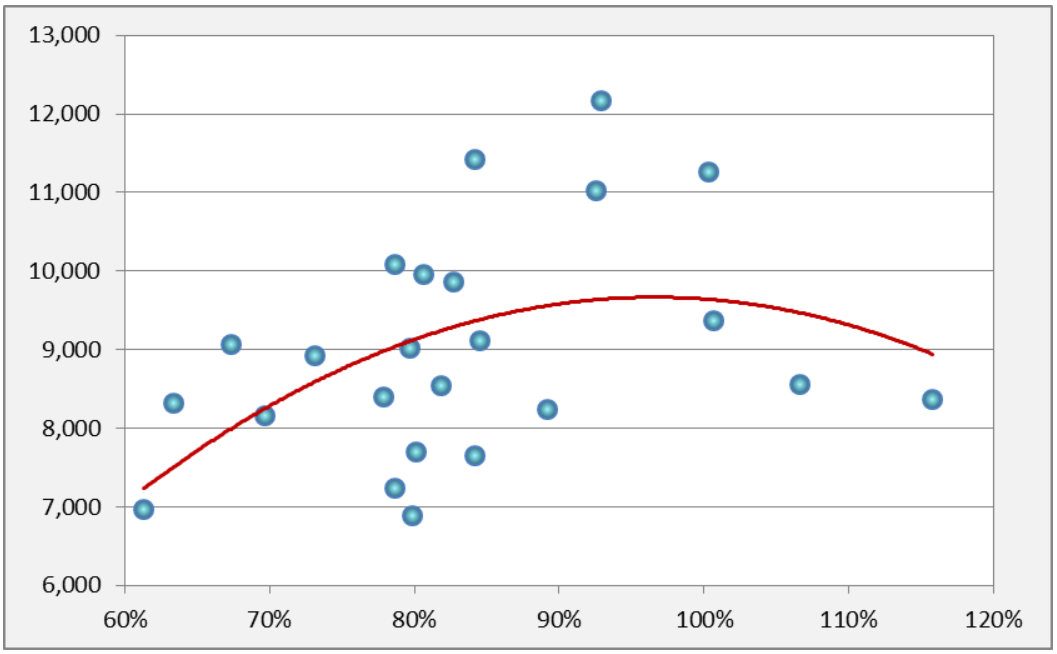
(במיליוני ש״ח, במחירים שוטפים, אלא אם צוין אחרת)

שנה	תמ"ג (מיל' ש"ח)	ערך יבוא (מיל' ש"ח)	מס קניה (מיל' ש"ח)	% מס מערך יבוא	מס קניה מנורמל לתמ"ג
1989	87,743	682	790	116%	8,370
1990	108,926	940	1,002	107%	8,553
1991	139,676	1,397	1,406	101%	9,362
1992	168,404	2,034	2,039	100%	11,260
1993	194,791	2,496	2,310	93%	11,027
1994	236,575	3,333	3,096	93%	12,167
1995	289,555	4,228	3,558	84%	11,426
1996	335,645	4,307	3,563	83%	9,869
1997	373,876	4,339	3,380	78%	8,406
1998	417,334	4,081	3,436	84%	7,656
1999	458,192	4,554	4,060	89%	8,239
2000	506,173	6,729	5,424	81%	9,962
2001	514,255	6,253	4,986	80%	9,014
2002	534,649	5,533	4,431	80%	7,706
2003	539,406	5,342	4,202	79%	7,243
2004	566,590	5,264	4,202	80%	6,895
2005	600,011	6,954	5,880	85%	9,111
2006	646,735	7,267	5,947	82%	8,549
2007	683,352	9,415	7,408	79%	10,079
2008	723,035	9,489	6,938	73%	8,921
2009	765,958	9,649	6,720	70%	8,157
2010	813,938	11,785	7,941	67%	9,071
2011	871,827	12,330	7,808	63%	8,327
2012	929,763	11,373	6,971	61%	6,971

מקור : רשות המסים, פרסומי מינהל הכנסות המדינה

תרשים מס׳ 3 :

גביית מס קניה מרכב נוסעים (מנורמלת לתמ״ג), לפי שיעור המס



מקור : רשות המסים, פרסומי מינהל הכנסות המדינה

3. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל, הרפורמה ב"מיסוי ירוק".

המס העיקרי שמוטל על כלי רכב בישראל הנו, כאמור, מס קניה, אשר מוטל על רכב פרטי ורכב מסחרי (עד 83%), אופנועים (72%) וקטנועים (40%). משאיות ואוטובוסים שמשקלם מעל 4.5 טון פטורים ממס. קיימים שיעורי מס מופחתים (בהוראת שעה) עבור כלי רכב בעלי טכנולוגיות הנעה מתקדמות: היברידית (בדרגת זיהום 2 בלבד) – 30%, רכב היברידי מסוג Plug-In (הנטען מרשת החשמל והמנוע העיקרי בו הנו מנוע חשמלי, כך שמרכיב משמעותי מנסיעותיו מבוצע על חשמל בלבד) – 20%, וכן רכב נטול פליטות המיוצג בשלב זה באמצעות רכב חשמלי – 8%.

רכב המיובא מארצות שלישיות (מדינות שלמדינת ישראל אין הסכם סחר איתן), חייב במכס של 7% , אשר גם מגדיל את הערך לצורכי מס קניה בשיעור זה ביחס לחשבונית היבוא.

בתאריך 2 באוגוסט 2009 נכנסה לתוקף הרפורמה במס הקניה המכונה "מיסוי ירוק". הרפורמה שינתה את צורת חישוב המס על כלי רכב שמשקלם עד 3.5 טון. במסגרת הרפורמה הועלתה הרמה הבסיסית של מס הקניה מ- 75%[4] ברכב נוסעים ו- 72% ברכב מסחרי, לרמה בסיסית של 90%, תוך מתן זיכוי בסכום הולך ועולה ככל שמדובר ברכב בעל דרגת זיהום[5] נמוכה יותר. ב- 25 בנובמבר 2010 אושרה הרפורמה באופן סופי בוועדת הכספים של הכנסת, כאשר שיעור מס הקניה הופחת ממועד זה ואילך ל- 83% לפני חישוב הטבות המס כתוצאה מרמת הזיהום, וזאת במקביל לביטול ההטבה לרכב המצויד במערכת בקרת יציבות, לאור העובדה שהיא הפכה למערכת חובה ברכב נוסעים ומסחרי.

בעקבות הרפורמה, שיעור מס הקניה על רכב בעל הנעה רגילה הפך לבלתי אחיד. בהתאם לדרגות הזיהום השונות מתקבל מס קניה אפקטיבי בין כ- 30% ועד למס המירבי - 83%. כאמור, רכב היברידי בדרגת זיהום 2 ממוסה לפי שיעור אחיד של 30%, בעוד שרכב היברידי בדרגות זיהום גבוהות יותר ממוסה כמו רכב בעל הנעה רגילה, בהתאם לדרגת הזיהום שלו.

---

[4] אילולא הרפורמה, מס הקניה על רכב נוסעים תוכנן לרדת ל- 72% ולהשתוות למס הקניה על רכב מסחרי, החל משנת 2010.

[5] דרגות זיהום נקבעות לפי הציון הירוק המחושב לכל דגם רכב על-פי נתוני הפליטות שלו ב- 5 סוגי מזהמים: פחמן דו-חמצני CO_2, 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

לוח מס׳ 4:

דרגות זיהום, סכומי הזיכוי במס קניה, התפלגות המכירות לפי דרגות הזיהום ב-2012 ושיעורי מס קניה אפקטיביים

דרגת זיהום	ציון ירוק	זיכוי במס קניה (במחירי 2012)	% מסך המכירות ב- 2012	מס קניה אפקטיבי ממוצע*
1 (נטול פליטות)	0 - 50	מס קניה 8%	0.3%	8%
2 (היברידי)**	51 - 130	מס קניה 30%	2.2%	30%
2	51 - 130	16,007	9.0%	36%
3	131 - 150	14,673	12.1%	49%
4	151 - 170	12,806	28.9%	56%
5	171 - 175	11,206	16.7%	61%
6	176 - 180	9,871	7.4%	62%
7	181 - 185	8,804	3.1%	68%
8	186 - 190	7,736	2.6%	70%
9	191 - 195	6,936	1.7%	71%
10	196 - 200	5,870	1.8%	73%
11	201 - 205	5,336	4.0%	75%
12	206 - 210	4,269	0.9%	77%
13	211 - 220	3,468	2.4%	78%
14	221 - 250	2,134	2.6%	80%
15	251 - ∞	-	4.5%	83%

* מס הקניה חושב בניטרול הזיכויים בגין אביזרי בטיחות

** מס הקניה על רכב היברידי מסוג Plug-In הופחת בהוראת שעה לשיעור 20%. בשל יוקר הטכנולוגיה, היבוא של כלי רכב מסוג זה כיום הנו זניח

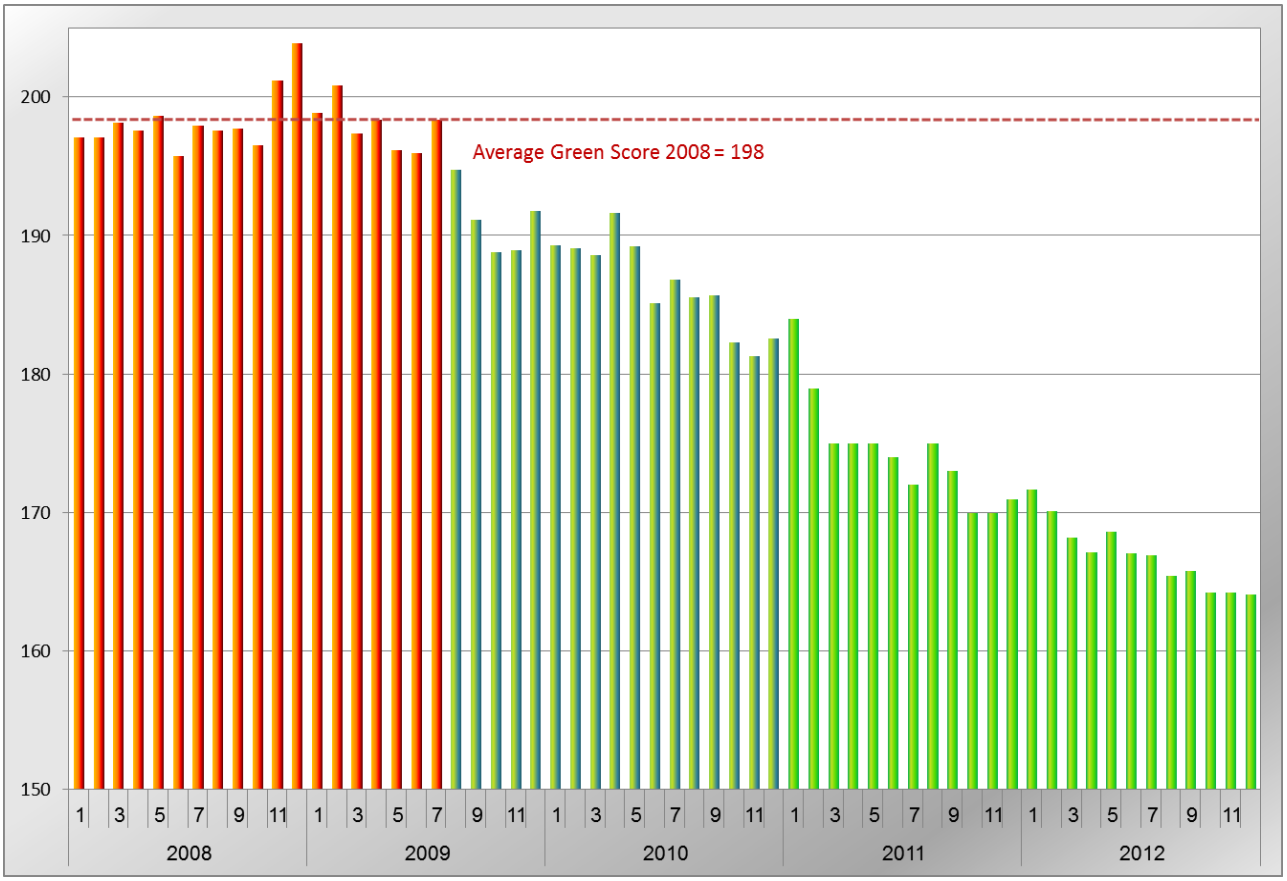
מקור: רשות המסים בישראל

הרפורמה ב״מיסוי ירוק״ שינתה משמעותית את שוק הרכב. כבר בשנה 2010, שהייתה השנה מלאה הראשונה להפעלת הרפורמה, ראינו מגמת עליה ביבוא של כלי רכב קטנים, חסכוניים ויעילים – שכן, דרגות זיהום נמוכות מתואמות, בדרך כלל, גם עם צריכת דלק נמוכה. בשנים 2011-2012 מגמה זו הלכה והתעצמה, כפי שניתן לראות בנתונים ובתרשימים להלן. אם בשנת 2009 הציון הירוק הממוצע של כלי רכב מיובאים עמד על כ-195 נקודות, ובשנת 2010 ירד הציון הירוק הממוצע לכ- 184 נקודות, הרי שבחודשים האחרונים של שנת 2012 הגיע הציון הירוק של כלי הרכב המיובאים לרמה של 164 נקודות בממוצע.

בתקופה שחלפה מאז הפעלת הרפורמה חלו שינויים משמעותיים בהתפלגות יבוא כלי הרכב לפי דרגות זיהום. בשנת 2008 כשליש בלבד מכלי הרכב המיובאים השתייכו לדרגות זיהום 2 עד 6, ואילו כלי רכב בדרגות זיהום גבוהות (13-15) היוו כ- 21% מהיבוא. התפלגות דומה אפיינה גם את המחצית הראשונה של 2009. בשנים 2010-2012 נצפתה מגמה עקבית של עליית משקלם של כלי רכב בעלי רמות זיהום נמוכות לצד הפחתת משקלם של כלי רכב מזהמים. בשנת 2011 משקל כלי הרכב בדרגות זיהום 2-6 עמד על 65%, ובשנת 2012 עלה שיעורם ל- 82%!

תרשים מס' 4:

ציון ירוק ממוצע של רכב נוסעים, לפי חודש רכישה בשנים 2008-2012



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

יש לציין כי הפחתת רמת הזיהום של כלי הרכב המיובאים איננה נובעת אך ורק מהרפורמה ב"מיסוי ירוק". קיימות שתי השפעות שמניעות מגמה זו – השפעת הטכנולוגיה והשפעת הבחירה:

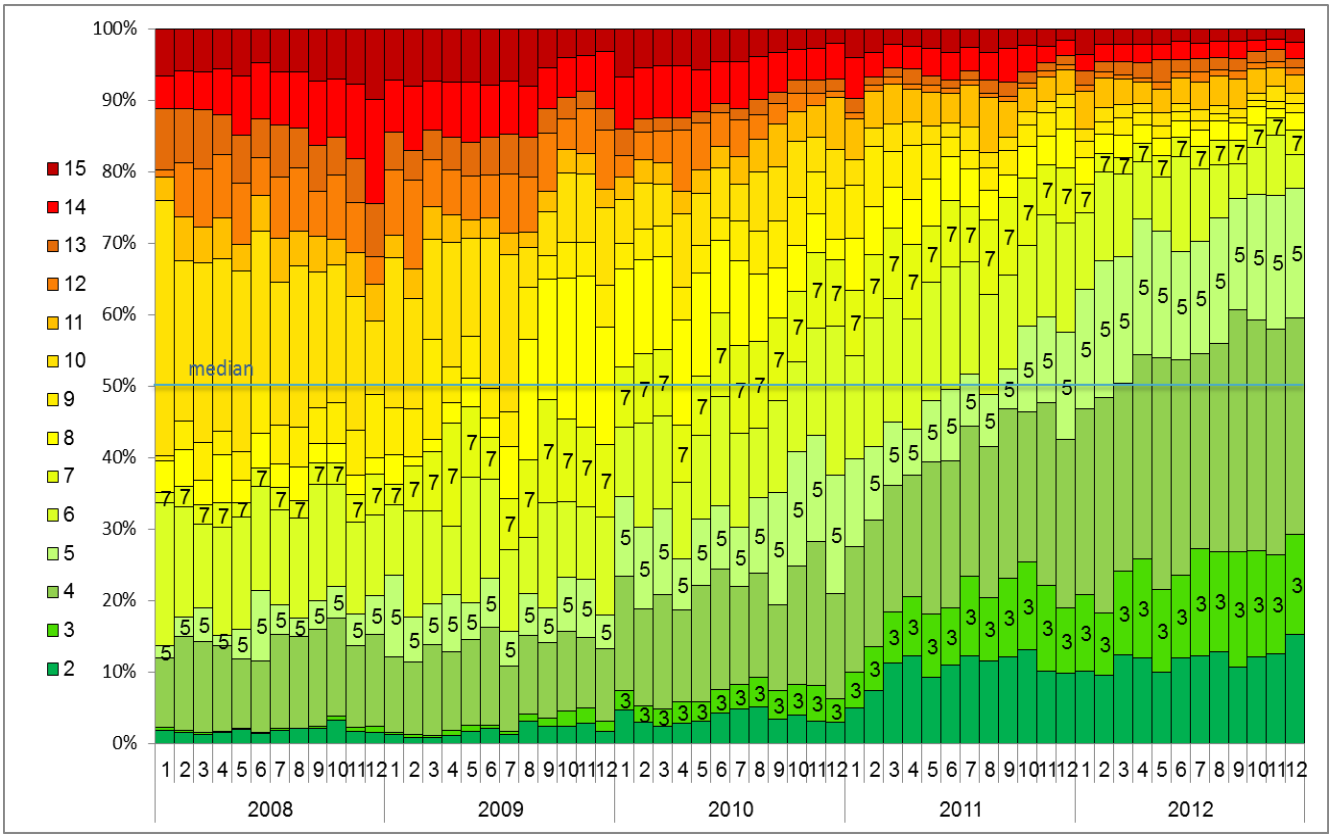
1) התהליך הכלל עולמי של התייעלות בצריכת הדלק ובהפחתת הזיהום – בין אם באמצעות תקני יורו לדורותיהם ובין אם באמצעות תקינה ותמריצים בארה"ב ומדינות אחרות. תהליך זה מתרחש באופן עקבי כבר עשרות שנים, ומקבל משנה תאוצה בעקבות עליית מחירי הדלק;

2) הרפורמה האיצה מאד את הפחתת הזיהום בישראל באמצעות תמריצים לבחירת הדגמים ה"נקיים" והחסכוניים ביותר מתוך ההיצע הקיים, שהתרחב מאד לאחרונה הודות לתהליכים הגלובליים בשוק הרכב.

במקרים מסוימים יצרני הרכב אף מבצעים התאמות בייצור על מנת להפחית את זיהום האוויר מכלי הרכב הנמכרים לישראל, תוך התאמה לתמריצי המס הניתנים במסגרת ה"מיסוי הירוק".

תרשים מס' 5:

התפלגות של כלי רכב שמשקלם עד 3.5 טון (נוסעים+מסחרי), שיובאו בשנים 2009-2012, לפי דרגות זיהום



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

4. עדכון נוסחת "המיסוי הירוק"

כפי שעולה בבירור מהנתונים לעיל, הרפורמה ב"מיסוי ירוק" השפיעה דרמטית על שוק הרכב הישראלי. אך לקראת סוף שנת 2012 התחדדה יותר מאי פעם השאלה כיצד ממשיכים הלאה. ברמה עקרונית, הרעיון של "מיסוי ירוק" הנו לקחת את כל המכלול של כלי הרכב המיובאים ולפלח אותם לפי דרגות זיהום כך שתתקבל התפלגות פחות או יותר סימטרית תוך יצירת "דחיפה" של הרכישות לעבר רכב פחות מזהם. אין ולא היתה כוונה לתת "פרס" ברמה קבועה לרמת זיהום נתונה כזו או אחרת, אלא לייצר אבחנה בין רכב מזהם לרכב שמזהם פחות – ובכך ליצור תמריץ מתמשך לשיפור. לפי תמונת המצב של המחצית הראשונה של שנת 2013, שני שליש מכלי הרכב "מצטופפים" בדרגות זיהום 2 עד 4 – סימן ברור שהגיע הזמן לבצע כיול מחדש של החלוקה לדרגות הזיהום.

הרפורמה יצרה היצע עשיר ומגוון של כלי רכב במיוחד בקטגוריות המיני והסופר-מיני, תוך הפחתת נטל המס והגדלת רווחת צרכני הרכב; אך יש לזכור כי למס הקניה המוטל על כלי רכב תפקידים רבים שאין לפגוע בהם. השפעה על דפוסי צריכת הרכב לטובת כלי רכב שיוצרים פחות נזק סביבתי זו מטרה אחת מתוך המכלול, והמיסוי הירוק מגשים אותה, עד כה, בצורה המוצלחת ביותר.

התפקידים הנוספים של מס קניה כוללים:

- התפקיד הפיסקאלי – הרפורמה ב"מיסוי ירוק" לא תוכננה בראיה פיסקלית, ובהחלטת הממשלה בנוגע ל"מיסוי ירוק" אף צוין כי התמריצים יתעדכנו מעת לעת במידת הצורך ובהתאם להתפתחויות הטכנולוגיות בעולם;
- הפנמת העלויות החיצונית מהשימוש ברכב – עלויות חיצוניות הנן עלויות הממומנות בידי כלל הציבור ולא בידי מי שנוסע ברכב. עלויות אלה כוללות לא רק זיהום אוויר אלא גם גודש, נזקי תאונות דרכים, עלויות של הקמה ותחזוקה של תשתית הכבישים ומערך האכיפה, שימוש אלטרנטיבי בקרקע, רעש, ועוד. הפחתה מוגזמת במסי קניה תביא לרכישות מוגברות של כלי רכב, מעבר לרמה האופטימאלית למשק שהייתה מתקבלת לו כל נהג היה נושא בעצמו במלוא העלויות שהוא מייצר;
- וויסות ביקושים בהתאם לקיבולת של תשתית הכבישים הקיימת – אף שמבוצעות השקעות מסיביות בשיפור תשתית הכבישים, עדיין, מדובר בתהליך התאמה איטי, ואילו הגדלת הביקוש לרכב עקב הפחתת מסים יכולה לבוא לידי ביטוי באופן כמעט מיידי. ברם, הפחתת מס חדה מדי תגרום לנזק כבד למשק בדמות ערך אובדן הזמן בשל הגדלת הגודש – לצד עלויות נוספות ובהן אף <u>הגדלת הזיהום</u> עקב הגדלת משקל הקילומטרים שניסעים בתנאי גודש תנועה.

חשוב להדגיש שהרפורמה תוכננה מראש במטרה לבצע עדכון לנוסחה ולהחמיר קריטריונים בהתאם לתגובת השוק ולהתפתחות הטכנולוגית. תכנון תחילי היה "הזזה" פשוטה של גבולות דרגות הזיהום "בעקבות" הציונים הירוקים ההולכים ופוחתים, אך לאחר מכן הוחלט להמתין ולבצע עבודה מדעית יסודית לחישוב מקדמי העלויות החיצוניות של המזהמים השונים. העבודה הושלמה לקראת סוף שנת 2012, אך יישום העדכון התעכב בשל הבחירות.

המשרד להגנת הסביבה פרסם ערכים מומלצים של עלויות זיהום האוויר[6] ובהתאם לערכים אלה גובש שינוי בנוסחת הציון הירוק, שנכנסו לתוקף החל ביום 1.8.2013 – ארבע שנים מתחילת הרפורמה.

להלן נוסחת המיסוי הירוק טרם השינוי:

$$\text{Green Score} = \frac{30*CO2 + 10{,}000*NOx + 900*HC + 500*CO + 20{,}000*PM}{30}$$

וזוהי הנוסחה המעודכנת:

$$\text{Green Score} = \frac{103*CO2 + 75{,}461*NOx + 21{,}454*HC + 1{,}042*CO + 145{,}772*PM}{100}$$

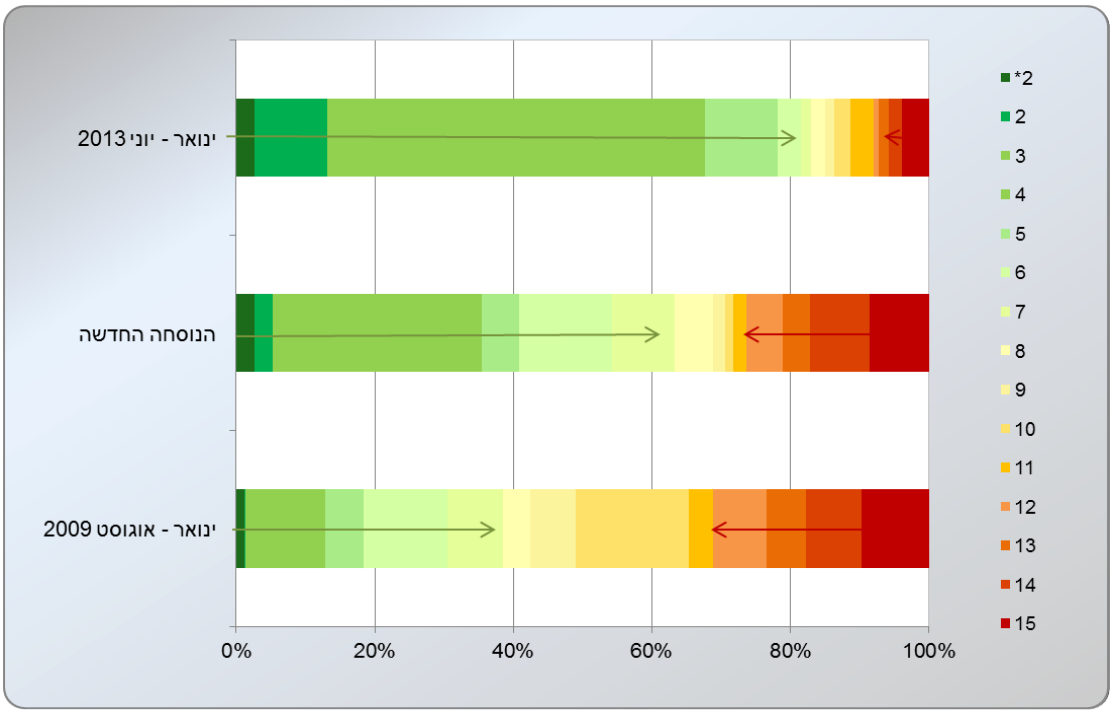
כתוצאה מהעדכון, תשתנה התפלגות כלי הרכב כך שהיא תהיה יחסית קרובה יותר, אך לא זהה, לזו שהייתה לפני הרפורמה. אם נסתכל על דרגת הזיהום החציונית (דרגת זיהום ש-50% מכלי הרכב המיובאים בתקופה מסווגים בדרגות נמוכות ממנה או שוות לה), הרי

6 http://old.sviva.gov.il/bin/en.jsp?enPage=BlankPage&enDisplay=view&enDispWhat=Object&enDispWho=Articals%5El607&enZone=External_costs

שלפני תחילת הרפורמה החציון היה נמצא בדרגת זיהום 8 ("באמצע" בין 15 דרגות הזיהום). כיום דרגת הזיהום החציונית היא 4. לאחר השינוי הדרגה החציונית תהיה 6 (לפני שינוי התנהגות השוק). מכאן ניתן להסיק כי העדכון הנו מתון מאד ואין בו כדי להחזיר את רמת המיסוי הממוצעת על רכב לזו שלפני הרפורמה .

תרשים מס' 6 :

התפלגות של כלי רכב שמשקלם עד 3.5 טון (נוסעים+מסחרי) והשפעת עדכון הנוסחה, לפי דרגות זיהום



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

5. רכב היברידי

בפרק זה נתייחס לרכב נוסעים שמשלב הנעה באמצעות דלק נוזלי (לרוב בנזין) וחשמל, אף שהמונח "רכב היברידי" הנו רחב בהרבה הן בנוגע לשילובי סוגי הדלק והן בסוגי הרכב.

טכנולוגיית הנעת רכב באמצעות מנוע משולב העושה שימוש בדלק נוזלי וחשמל, קיימת כבר שנים רבות[7] , אך רק לאחרונה מתחילה להראות סממנים של כניסה ליצור המוני, הן מבחינת הכמויות והן מבחינת מבחר הדגמים.

בישראל רכב הברידי הופיע לראשונה בשנת 2004, שנה בה הוענקו לראשונה הטבות מס באמצעות הענקת מס קניה מופחת (40%) לרכב היברידי בעל נפח מנוע עד 3,000 סמ"ק.בשנה זו נרשמו שני דגמים – הונדה CIVIC IMA (מחיר מחירון 163,000 ש"ח) וטויוטה PRIUS (מחירון 240,000 ש"ח). בשנת 2005 הופחת שיעור המס ל- 30%. בשנת 2009, עם תחילת הרפורמה ב"מיסוי ירוק", שונה מבחן הזכאות לשיעור מס מופחת – במקום המגבלה לפי נפח מנוע 3,000 סמ"ק, הוחלט לתת הטבה לרכב היברידי עד דרגת זיהום 2 בלבד (ציון ירוק 130);

[7] רכב ראשון שהיה מונע בבנזין וחשמל הומצא בשנת 1899 בידי הנרי פייפר, יצרן רכב בלגי

במבחן התוצאה כל הדגמים עם נפח מנוע עד 3,000 סמ"ק שיובאו אז ביבוא סדיר ענו לדרישה זו.

מגוון הדגמים עלה בהדרגה בשנים אלה והמחירים ירדו. בשנת 2013 רשומים עד עתה 16 דגמים בסיסיים (ללא ספירת רמות איבזור שונות), והיקפי היבוא צפויים לעבור 6,000 מכוניות בחישוב שנתי!

לוח מס' 5:

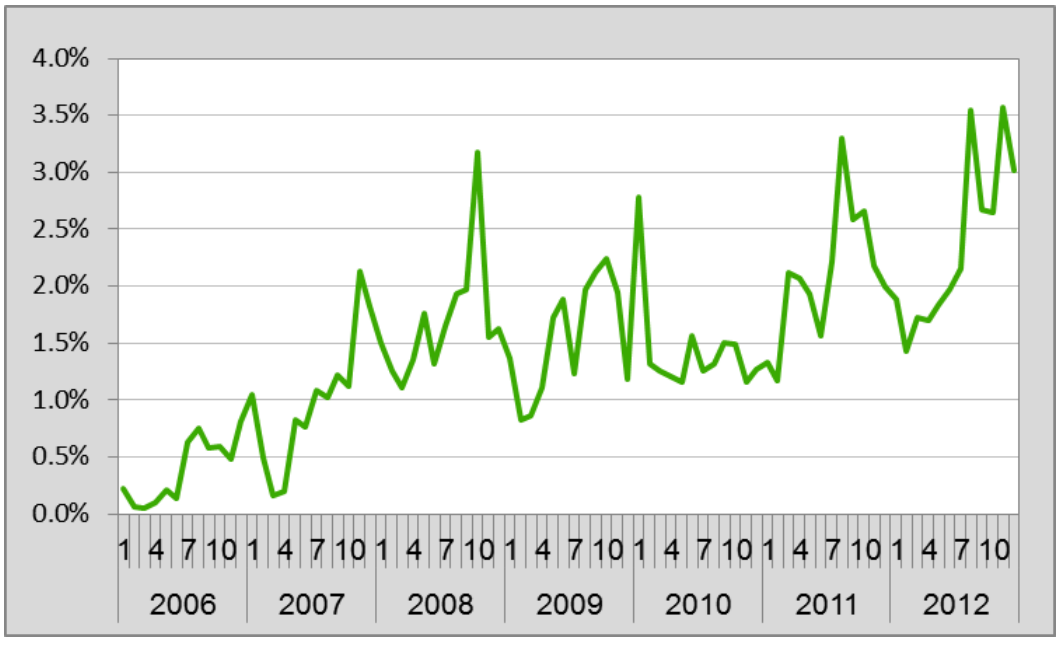
רכב היברידי בישראל בשנים 2004-2013 – דגמים, מחירים, כמויות

שנה	כמות הדגמים הבסיסיים	כמות כלי הרכב שנרשמו	מחיר מחירון של הדגם הזול ביותר
2004	2	11	163,000
2005	1	122	189,900
2006	2	472	155,000
2007	3	1,695	151,000
2008	4	2,736	146,000
2009	10	2,448	130,000
2010	10	2,887	129,990
2011	12	4,350	116,990
2012	15	4,467	114,900
2013	16	6,400*	116,900

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים
הערה: נתוני שנת 2013 הנם אומדן ע"ס נתוני החודשים ינואר - אוגוסט

תרשים מס' 7:

שיעור כלי רכב היברידיים מתוך סך כמות רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2006-2012



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

על אף הצמיחה המרשימה בהיקפי השימוש ברכב היברידי, מחירי היבוא שלו נותרים עדיין ברמה גבוהה יחסית (בהשוואה למחירי רכב "מסורתי" בעל מאפיינים דומים), ולכן נראה כי

יש מקום להמשיך בהענקת הטבות המס. כמו כן, הוענקו שיעורי מס מופחתים לרכב מסוג Plug-In ורכב חשמלי.

כניסת מואצת של רכב היברידי לפלחי שוק נוספים, מעבר לרכב משפחתי קטן – כגון רכבי מנהלים - מציבה אתגר נוסף בשאלה האם, ואם כן אזי כיצד, לתמרץ שימוש בטכנולוגיות מתקדמות גם בסגמנטים אלה.

6. רכישות רכב חדש - ציי רכב

מבנה הביקושים בשוק הרכב החדש נותר במרכז העניין, לאחר שבמשך שנים רבות התקיים בו עיוות משמעותי שהתבטאה בנתח השוק הגבוה באופן חריג של ציי רכב ובפרט חברות ליסינג.

עליה חדה במשקלם של ציי רכב החלה בשנת 1995, בה השתנו כללי ניכוי הוצאות בגין כלי רכב, וזאת על רקע זקיפה נמוכה מאד של הכנסה רעיונית ("שווי שימוש") לעובד, שהייתה נהוגה אז. שינוי זה גרם להפרת איזון בין הכרה בהוצאות רכב לצורכי מס (אשר גדלה משמעותית), לבין זקיפת שווי השימוש הנמוכה לעובדים שהיו מקבלים רכב מהמעסיק. בכך נוצר תמריץ מס משמעותי ביותר ל"רכישת" רכב דרך הערוץ של המעסיק. גם התפתחות עידן ההי טק, שמועסקים בו עובדים ברמות שכר ומיסוי גבוהות יחסית, תרמה להגברת השימוש ברכב צמוד ואף יצרה מעין מנהג של רכב כסמל סטטוס.

שווי השימוש ברכב הנו סכום רעיוני שנזקף (מתווסף לצורך חישוב המס) למשכורתו של עובד שמקבל רכב צמוד ממעבידו ועושה בו, נוסף לשימוש העסקי, גם שימוש פרטי. על מנת לאפשר חישוב מס על ההכנסה הכוללת של עובד, שחלקה בא בצורה של רכב, נקבעו סכומים שמשקפים, בקירוב, את שווי השימוש ברכב לשימושים אישיים (שכוללים, בין השאר, גם נסיעות מהבית לעבודה ובחזרה מהעבודה הביתה).

זקיפת שווי נמוכה מדי ביחס לשווי הכלכלי הריאלי זהה מבחינה כלכלית לקבלת חלק משכר עבודה בפטור ממס. המשק הישראלי בכלל ושוק הרכב בפרט רגישים מאד לתמריצי מס – בין אם הם היו מתוכננים מראש או נוצרו עקב חוסר מחשבה מצד המחוקק.

התוצאה הייתה עליית משקל הרכישות של ציי רכב (חברות ליסינג וציי חברות גדולות) מכ-30% בשנים 1996-1997, לשיעור שיא של קרוב ל- 60%[8] בשנים 2006-2007. שיעור זה היה חריג בכל קנה מידה. הגדלת משקלם של ציי הרכב ברכישות רכב חדש הביאה ליצירת עיוותים בשוק הרכב – ובכלל זה, יצירת מצב בו לכל דגם היו קיימים שני מחירים – המחיר ה"רשמי" לצרכן פרטי, והמחיר לציי רכב שהוא נמוך משמעותית מהמחירון הרשמי. התוצאה היא שהציבור הרחב, שאין ברשותו רכב צמוד, שילם פעמיים:

- כשהוא מימן את סבסוד המס למחזיקי רכב צמוד (בכל תקציב נתון, אין מנוס אלא להשלים את אובדן המס ממקורות אחרים או לצמצם את היקפי השירותים הציבוריים בסכום זהה);
- כשהוא רכש רכב (חדש או משומש – שמחירו מושפע ממחירון רכב חדש) במחיר גבוה על מנת לאפשר הנחות לציי רכב.

הצורך לטפל במצב זה, לצד השאיפה למיסוי הוגן, היו המניעים העיקריים לרפורמה בזקיפת שווי השימוש ברכב צמוד, שנכנסה לתוקף בשנת 2008.

[8] בניטרול רכב השכרה

בשנת 2007, ערב הרפורמה, עמדו סכומי הזקיפה על פחות ממחצית משוויה הריאלי של ההטבה. הרפורמה בשווי השימוש ברכב כללה העלאה מדורגת של זקיפת שווי השימוש בפריסה ל- 4 שנים, כנגד הפחתה בשיעורי מס הכנסה לכלל הציבור. בשנת 2011 הושלם תהליך העלאת סכומי שווי השימוש ברכב, וכיום הם קרובים לשווי הכלכלי של ההטבה.

ניתן לומר כי כיום קיימת מגמה של התכנסות הדרגתית למבנה שוק רכב "שפוי" יותר, עם ירידה הדרגתית במשקל הרכישות של ציי רכב. תהליך זה איננו פשוט, מטבע הדברים, וחברות ליסינג מחפשות דרכים להתמודדות עם צמצום הביקושים – למשל, באמצעות פניה לשוק הפרטי בצורה של ליסינג פרטי מימוני. התייחסות לתופעה זו מנקודת ראות של תחרותיות בשוק איננה חד-משמעית:

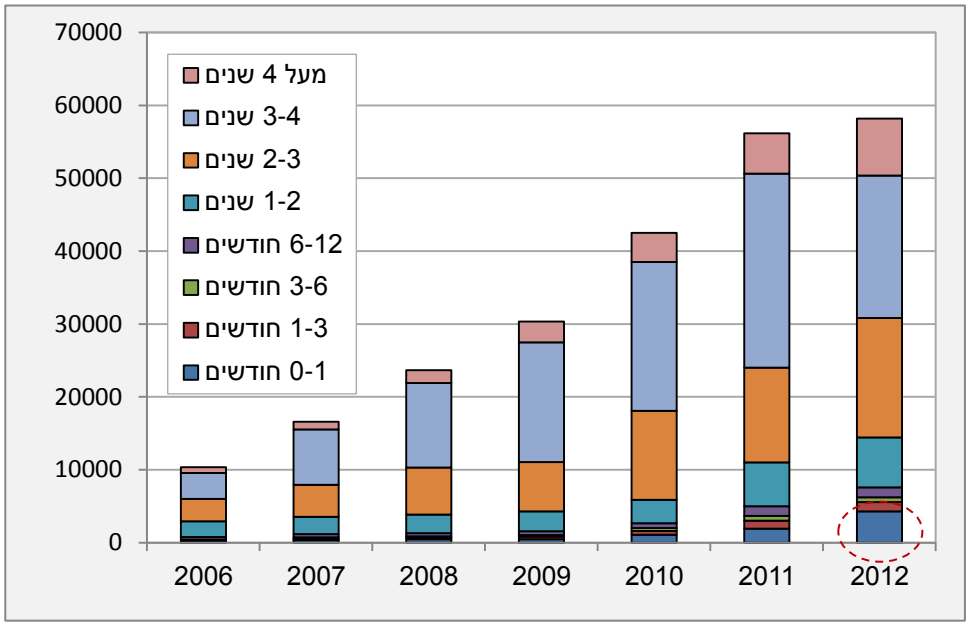
1) מצד אחד, מדובר עדיין ברכישה בידי בעל כוח קניה משמעותי, תוך שימור ההנחות המיוחדות;

2) מצד שני, יש בכך תועלת לתחרות מכיוון שבסופו של דבר, ההנחה שמקבלת חברת הליסינג מועברת בסופו של דבר לצרכן: הוא מקבל, בדרך כלל, רכב במחיר מחירון ואף עם הנחה של כמה אלפי ש"ח, ומימון, בד"כ ללא ריבית או ריבית נמוכה. לא רק שבצורה זו חלק מההנחה מועבר לצרכן הסופי, אלא גם שהערוץ הזה פתוח לכלל הציבור – ללא תלות בנכונות המעסיק להעניק רכב צמוד.

בשנת 2012 חווינו לא רק את המשך המגמה של התפתחות שוק הליסינג הפרטי אלא גם תופעה של רכישות רכב בידי חברות ליסינג לשם מכירתם המידית – "אפס קילומטר, יד ראשונה". משקל מכירות רכב דרך ערוץ חברות הליסינג, מתוך סך כלי רכב החדשים שנמכרו לציבור, הגיע בשנת 2012 לכדי כ- 5%.

תרשים מס' 8:

מכירות רכב מחברות ליסינג לפי גיל הרכב בעת מכירתו, 2006-2012



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

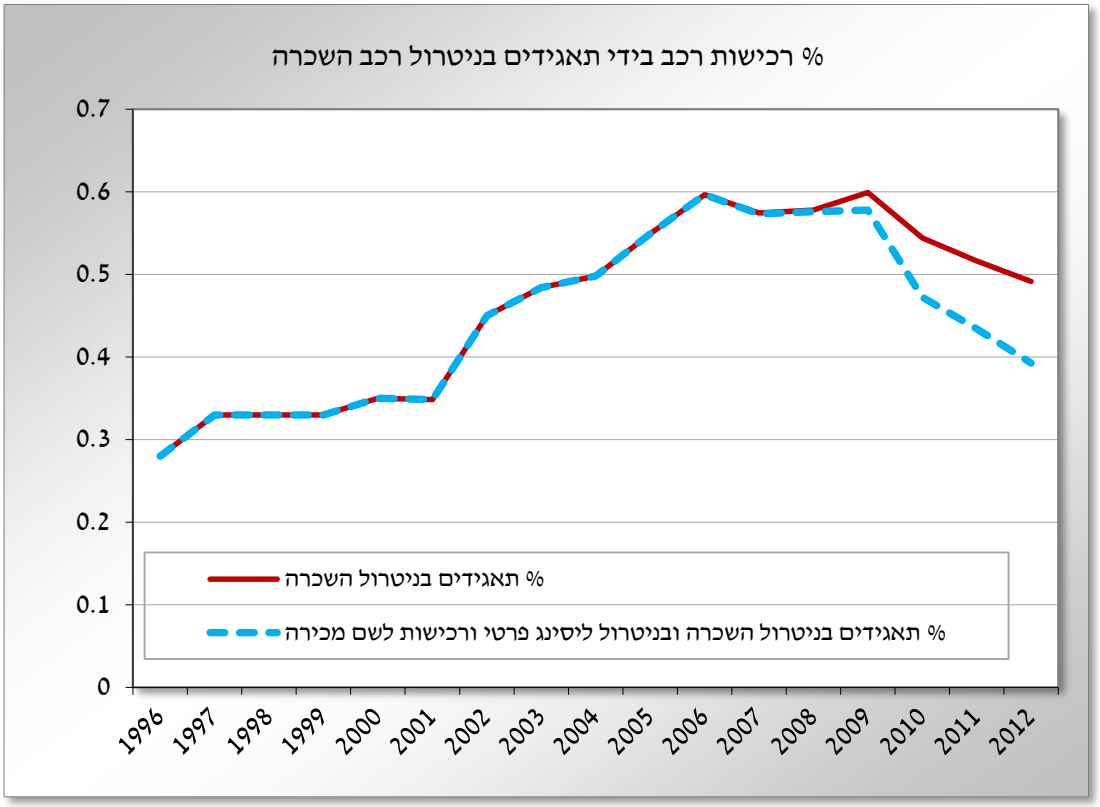
כמובן שעם כניסת החקיקה החדשה בתחום שתאפשר לחברות ליסינג למכור רכב חדש ללא רישום "יד" בהיסטוריה של בעלי הרכב, צפוי היקף המכירות דרך חברות הליסינג לעלות באופן משמעותי. שינוי מדיניות זה עשוי להגביר את התחרות בשוק הרכב, אם כי רמת התחרות בענף, על-פי סממנים רבים, איננה נמוכה ממילא. מה שחשוב יותר, השוואת "מגרש המשחקים" ולמעשה הפיכת חברות ליסינג לדילרים של יבואנים רשמיים עשויה להביא לאיזון רב יותר בהתייחסות ללקוח הפרטי מצד היבואנים, ואולי גם לצמצום הפערים בגובה ההנחות המוענקות לציי רכב אל מול הציבור הרחב.

משקל הרכישות של ציי רכב (בניטרול רכבי השכרה) עמד בשנת 2012 על 49%. כאמור, רכישות אלה כוללות בתוכן גם רכישות שהן ערוץ להעברתן לשוק הפרטי. בניטרול אומדן רכישות של חברות ליסינג עבור ליסינג מימוני פרטי ורכישות לשם מכירה, בשנת 2012 הגיע המשקל היחסי של רכישות ציי רכב לכ- 39% בלבד!

משקלן היחסי של חברות הליסינג בתוך סך הרכישות של רכב חדש ירד בשנת 2012 ל- 31% (בניטרול אומדן ליסינג פרטי ורכישה לשם מכירה – 25%). ביחס לשנת 2011 מדובר בעליה מסוימת במשקל חברות ליסינג ברכישות (29% ו- 23%, בהתאמה), מה שמעיד על עליית משקלן בתוך ציי הרכב על חשבון ציי רכב בבעלות המעסיקים - זאת, ככל הנראה, בזכות תחרות המחירים העזה שמנהלות חברות הליסינג על הלקוח העסקי.

תרשים מס' 9:

% רכישות רכב חדש בידי תאגידים (ציי רכב) בשנים 1996-2012



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

הערה: הנתונים בשנים 2009-2010 הותאמו להפרשי עיתוי ברכישות (הצטיידות מוגברת בדצמבר 2009) ולמכירת כלי רכב בליסינג פרטי (כ- 12,000 כלי רכב).

בשנת 2012 חלה ירידה מסוימת בכמות כלי הרכב הצמודים, תוך עליה בכמות כלי הרכב שבבעלות חברות ליסינג (בניטרול ליסינג פרטי). כמות כלי רכב צמודים בסוף שנת 2012 מוערכת בכ- 316 אלף (11.8% מכל כלי הרכב הפעילים), מתוכם כ- 223 אלף כלי רכב (8.3% ממצבת הרכב הכללית) בבעלות חברות ליסינג.

לוח מס' 6

מצבת כלי רכב לפי סוג בעלות וייעוד, בשנים 2009-2012 (סוף כל שנה)

(רכב נוסעים ורכב מסחרי)

		2012		2011		2010		2009	
		כמות	% מסה"כ	כמות	% מסה"כ	כמות	% מסה"כ	כמות	% מסה"כ
סה"כ		2,684,751	100.0%	2,620,737	100.0%	2,502,518	100.0%	2,393,636	100.0%
בעלות פרטית		2,262,561	84.3%	2,186,459	83.4%	2,072,763	82.8%	1,977,320	82.6%
עסקי/ מלכ"ר/ ממשלה	כלי רכב צמודים	315,610	11.8%	320,455	12.2%	317,403	12.7%	320,064	13.4%
	מזה: ליסינג	223,023	8.3%	207,485	7.9%	221,807	8.9%	215,935	9.0%
	השכרה	37,399	1.4%	40,370	1.5%	42,313	1.7%	37,070	1.5%
	רכב מאגר	69,181	2.6%	73,453	2.8%	70,039	2.8%	59,182	2.5%

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

7. השוק המשני

שוק הרכב המשומש חשוב לא רק בפני עצמו (עבור מרבית רוכשי הרכב הוא מהווה את החלופה הזמינה היחידה) אלא גם כגורם תחרותי נוסף עבור שוק כלי הרכב החדשים – הרי רכב חדש ורכב משומש הנם מוצרים תחליפיים, גם אם התחליפיות איננה מלאה.

הניתוח בפרק זה מתייחס לשוק של כלי רכב משומשים מיד ראשונה. נבדקו כלי רכב (רכב נוסעים בלבד) שנרכשו במהלך שנת 2012 בידי צרכנים פרטיים שהם יד שניה ברכב (כלומר, רכישה מיד ראשונה), וזאת בפילוח לפי סוג המוכר ולפי גיל הרכב.

הנתונים מצביעים כי על אף הירידה הנוכחית במשקל הרכישות של ציי רכב, הדבר טרם מצא את ביטויו בשוק הרכב המשני - שכן, מדובר במכירות רכב משומש שמקורו ברכישות ציי רכב מלפני 4-3 שנים, תקופה שמשקלם מתוך סך רכישות רכב חדש הגיע לשיא. לכן, באופן "מסורתי", מתוך כלי רכב בני 3 שנים שרכשו צרכנים פרטיים בשנת 2012, קרוב ל- 83% היו בבעלות ציי רכב, ובכלל זה – למעלה מ- 50% היו בבעלות חברות ליסינג.

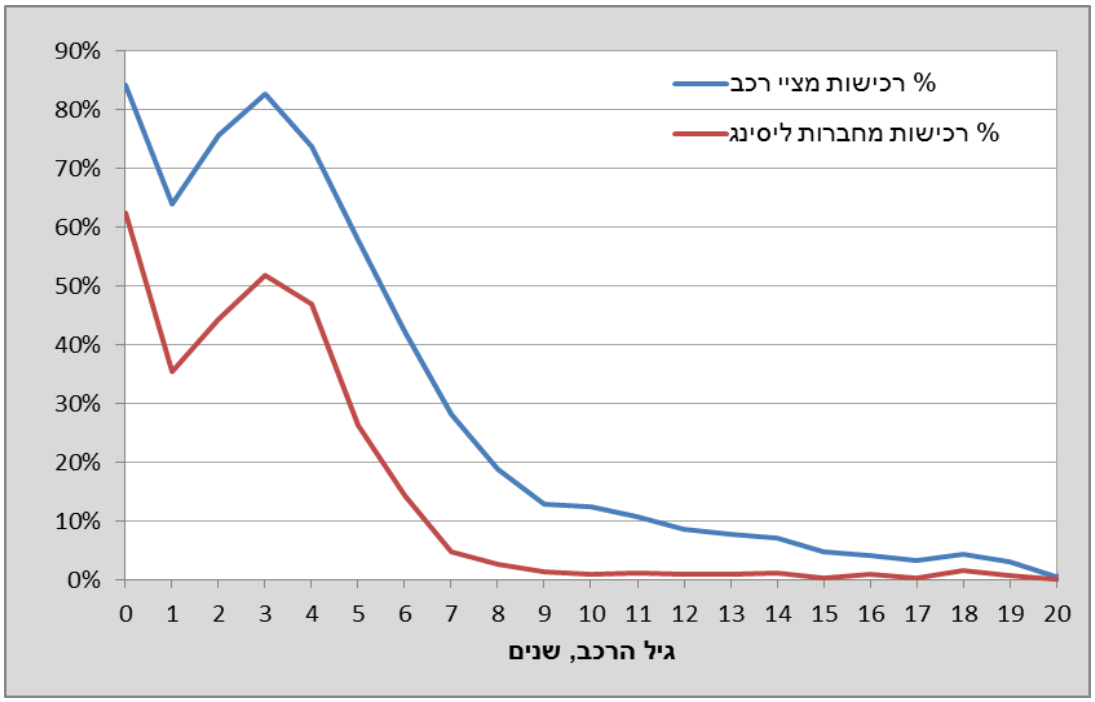
לאחרונה אנו עדים לתחום נוסף שמתפתח בקרב חברות הליסינג כפתרון אפשרי בהתמודדות עם עודפי ההיצע של רכב משומש לאחר תקופת הליסינג – ליסינג פרטי של רכב משומש (לאחר סיום תקופת השימוש כרכב צמוד). בשלב זה לא ניתן לאמוד היקף של שוק זה והפוטנציאל שלו.

תופעה חדשה יחסית, המתקיימת שנה שניה ברציפות, קיימת במכירות של כלי רכב חדשים (עד גיל שנה). בפרק הקודם התייחסנו לרכישות לשם מכירה בידי חברות הליסינג, וכאן אנו רואים אותן מהצד של הרוכשים הפרטיים. כאמור, תופעה זו חדשה יחסית, ועד שנת 2010 לאורך שנים ראינו שיעור נמוך יחסית של ציי רכב ברכישות יד 2 של רכב חדש עד גיל שנה.

בשנת 2012 תופעה של מכירת רכב חדש בידי חברות ליסינג נראית בולטת עוד יותר, כאשר משקלם של ציי רכב לשעבר ברכישות רכב עד גיל שנה האמיר לכדי למעלה מ- 84%! משקל ציי רכב כיד ראשונה ברכב בן שנה-שנתיים יורד ל- 64% ו- 76%, בהתאמה, וברכב בן 3 שנים משקלם עומד, כאמור, על 83%.

תרשים מס' 10

שיעור כלי רכב שהיו בבעלות תאגיד, מתוך כלי רכב יד 2 בבעלות פרטית שנרכשו בשנת 2012



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

בחלק מהמותגים שיעור כלי הרכב החדשים (שנת רישום 2012) שנמכרו כיד שניה ב- 2012 מחברות ליסינג, מתוך סך מכירות רכב חדש יד שניה, התקרב ואף עבר 90% (יונדאי, מזדה, פורד, ניסן, שברולט, ועוד).

הסתכלות אף יותר מעניינת על התופעה היא שיעור מכירות רכב חדש דרך הערוץ של חברות ליסינג ביחס לסך מכירות רכב חדש באותה שנה וביחס לסך מכירות רכב חדש ללקוחות פרטיים. כאן קיימים דגמים שנמכרים לשוק הפרטי (בהיותם חדשים) כמעט אך ורק דרך ערוץ חברות הליסינג – למשל, תת דגמים מסוימים של מאזדה 3, קיה פורטה, ניסן מיקרה, יונדאי I20, ועוד.

המשמעות היא שאם עד לא מזמן היה מדובר בדגמים "ייעודיים" בעיקר לליסינג (בדרך כלל עם רמות גימור/אבזור נמוכות יותר), הרי שכיום הם כביכול ממשיכים להיות מיועדים לליסינג, אך לא רק: גם לקוח סופי רוכש אותם, אך רק אחרי שהם עברו דרך הידיים של חברות ליסינג.

8. מגמות במחירי רכב חדש ורכב משומש

הרפורמות שנעשו בשוק הרכב השפיעו לא רק על רכב חדש אלא בעקיפין גם על שוק הרכב המשומש. בהקשר זה מעניין לבחון את מגמות ההתפתחות של מחירי כלי הרכב החדשים והמשומשים בשנים האחרונות. אמנם, לא קיים מרשם מסודר של מחירי מכירה ברמה של עסקה פרטנית (הצעה זו עלתה במסגרת המלצות ועדת התחרותיות בתחום הרכב, אך לא

יושמה), ולכן לצורך בחינת הנושא נעשה שימוש בנתוני מדד מחירי מכוניות, תוך הפרדתו לשני מרכיבים – מחירי מכוניות חדשות ומחירי מכוניות משומשות[9].

בלוח ובתרשים להלן הוצגו שני מדדי המחירים על בסיס של ינואר 2008 = 100. ניתן לראות את התופעות הבאות:

- מחירי המכוניות החדשות חוו ירידה מסוימת בשנת 2008 (הייתה זו תקופה של ירידה הדרגתית של מסי קניה על רכב במסגרת "תכנית החומש"). המחירים עלו בשנת 2009 על רקע התחזקות שערי החליפין וכן, לקראת סוף 2009, במסגרת "תיקון מחירים" לקראת הפעלת הרפורמה בשיטת חישוב שווי השימוש והמעבר לשיטה הליניארית. מאז תחילת 2010 ועד המחצית הראשונה של 2013, קיימת יציבות כמעט מוחלטת במחירי המכוניות החדשות – פירוש הדבר, שחיקה ריאלית של המחירים.
- מחירי המכוניות המשומשות בתחילת התקופה הנסקרת (2008) רשמו ירידה חדה כתגובה לירידה מחירי המכוניות החדשות. בשנים 2009-2010 מחירי המכוניות המשומשות התנהגו באופן דומה מאד למחירי המכוניות החדשות. משנת 2011 ואילך מתקיימת תופעה מעניינת של ירידת מחירי הרכב המשומש ביחס לרכב חדש, במילים אחרות – התרחב הפער בין מחירי רכב חדש ורכב משומש. יש לכך מספר הסברים אפשריים, וביניהם:
  - הרחבה משמעותית של יבוא כלי רכב זולים בעקבות הרפורמה ב"מיסוי ירוק" שכתוצאה מיישומה כלי רכב קטנים וידידותיים (יחסית) לסביבה קיבלו הפחתה משמעותית במס קניה.
  - החרפת התחרות בשוק הרכב המשומש בעקבות הגידול בהיצע המכוניות המשומשות מחברות ליסינג וציי רכב.

לוח מס' 7

מדדי מכוניות חדשות ומכוניות, שיעור מכירת רכב חדש שמחירו עד 95,000 ש"ח, ושיעור מכירת רכב משומש מבעלות תאגיד, בשנים 2008- 2013

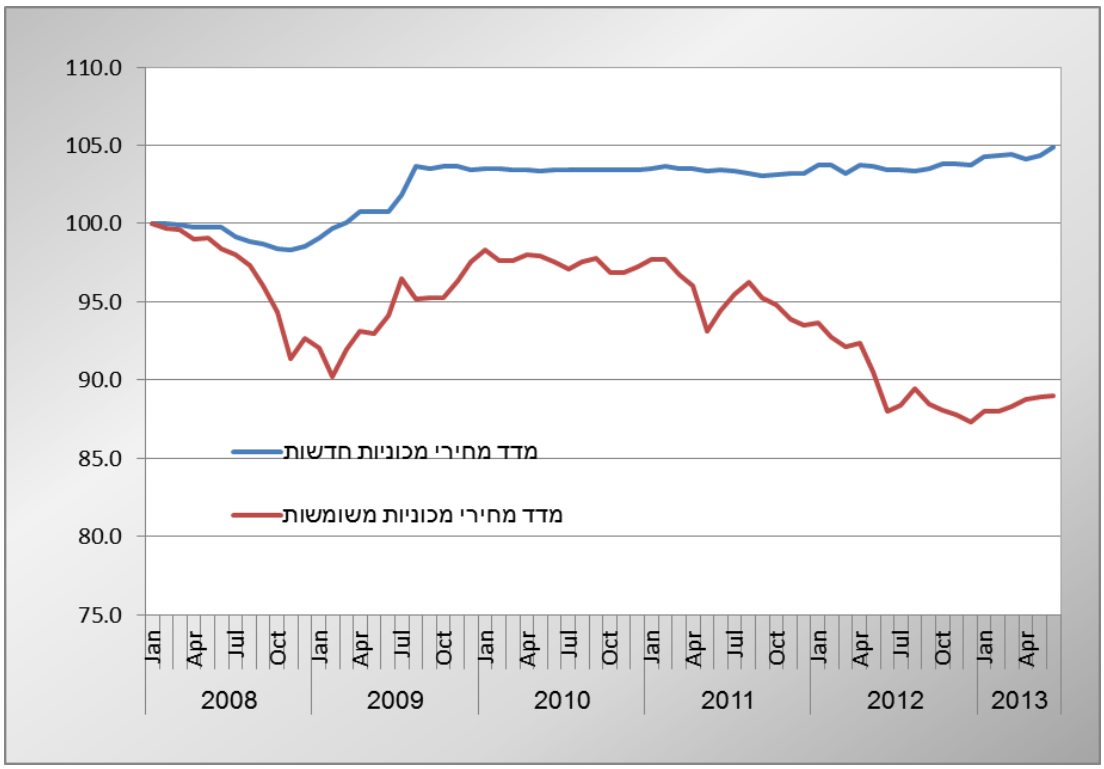
שנים	מדד מחירי מכוניות חדשות	מדד מחירי מכוניות משומשות	פער בין מדד מכוניות חדשות ומשומשות	שיעור מכוניות זולות מסך רכב נוסעים שנרשמו	שיעור מכירות רכב משומש מתאגיד
2008	99.3	97.1	2.1	2.5	17.1
2009	101.7	94.2	7.5	2.3	18.4
2010	103.4	97.5	5.9	4.2	18.6
2011	103.3	95.4	7.9	11.7	33.1
2012	103.6	89.9	13.7	15.6	28.6
I-VI 2013	104.4	88.5	15.9	14.8	30.9

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

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

תרשים מס' 11

מדד מחירי מכוניות חדשות ומכוניות משומשות, בשנים 2008-2013



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

9. רכישות כלי רכב לפי קבוצת גיל הרכב והתפלגות רמת ההכנסה של הרוכש

ניתוח של רמת ההכנסה לפי גיל הרכב הנרכש מספק זווית ראיה לקובעי המדיניות בבואם לקבוע מהלכים כאלה ואחרים על מנת להגן על הצרכן.

הניתוח מתייחס לרכישות כלי רכב (רכב נוסעים בלבד, חדש ומשומש) בשנת 2012 בידי צרכנים פרטיים. הניתוח מראה כי רק ב- 21% מהרכישות מדובר ברכב חדש מהיבואן. יבוא אישי מהווה כ- 0.3% מהרכישות.

נתוני ההכנסות של הרוכשים נלקחו מדיווחי המעסיקים והעצמאים לרשות המסים עבור שנות המס 2010-2011[10]. ניתן לראות שבממוצע, אנשים שרכשו רכב בשנת 2012 מתאפיינים בהכנסה חודשית גבוהה מהממוצע בכלל האוכלוסייה. בולטת אוכלוסיית רוכשי הרכב ביבוא אישי – הכנסה חודשית ממוצעת בקטגוריה זו עמדה על כ- 26.0 אלף ש"ח. רוכשי רכב חדש מיבואן נמצאים אף הם, בממוצע, ברמה של העשירון העליון בהכנסות, עם הכנסה חודשית ממוצעת של כ- 17.3 אלף ש"ח. תוצאה זו אינה מפתיעה וגם לא שונה מהותית מהתוצאות שהתקבלו בניתוח שנערך לפני שנה. ועדיין יש בתוצאות אלה כדי להעמיד את הדברים

[10] מדובר בהכנסה של רוכש הרכב עצמו ולפיכך תיתכן הטיה מסוימת בתוצאות, מכיוון שנכון יותר היה להתייחס להכנסות התא המשפחתי. לצערנו, מסיבות טכניות הדבר לא התאפשר במסגרת סקירה זו. כמו כן, הובאו בחשבון הכנסות מיגיעה אישית בלבד (הכנסות משכר והכנסות מעסק).

במקומם – שוק הרכב החדש ושוק היבוא האישי הנם שוק קטן יחסית והרוכשים בו משתייכים לרמות הכנסה גבוהות מהממוצע.

לוח מס' 8

רכישות רכב נוסעים בשנת 2011 וההכנסה החודשית הממוצעת, לפי קטגוריית גיל

קטגוריה	כמות העסקאות	% מסה"כ	הכנסה חודשית ממוצעת של הרוכשים*
Private Import	1,479	0.3%	26,037
New Car	98,930	21%	17,334
Used 0-3	63,568	14%	13,163
Used 3-6	89,446	19%	10,479
Used 6-10	67,707	15%	7,840
Used 10-15	89,789	19%	6,557
Used 15+	50,970	11%	5,859
סה"כ	461,889	100%	10,661

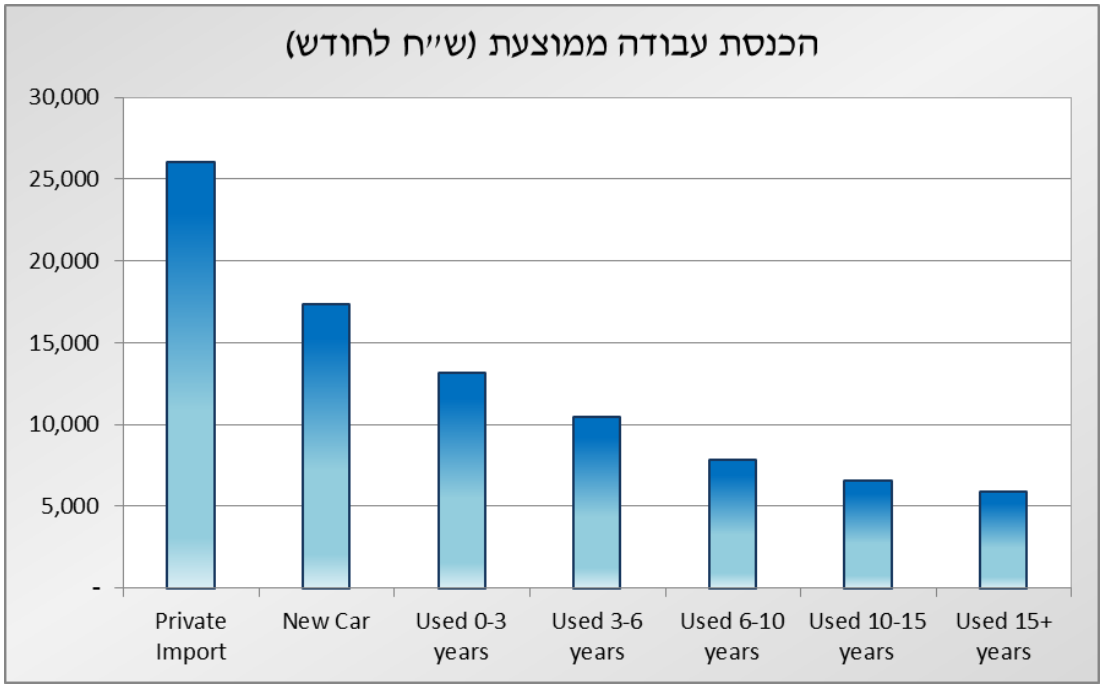
* **הערה**: ההכנסה הממוצעת חושבה לגבי הרוכשים לגביהם קיים דיווח תקין של ההכנסות

מקור: קובץ רכב של משרד התחבורה, דיווחי המעסיקים (דוח 126), דיווחי טופס 1301, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 12

הכנסה ממוצעת של רוכשי רכב פרטיים בשנת 2012,

ש"ח לחודש

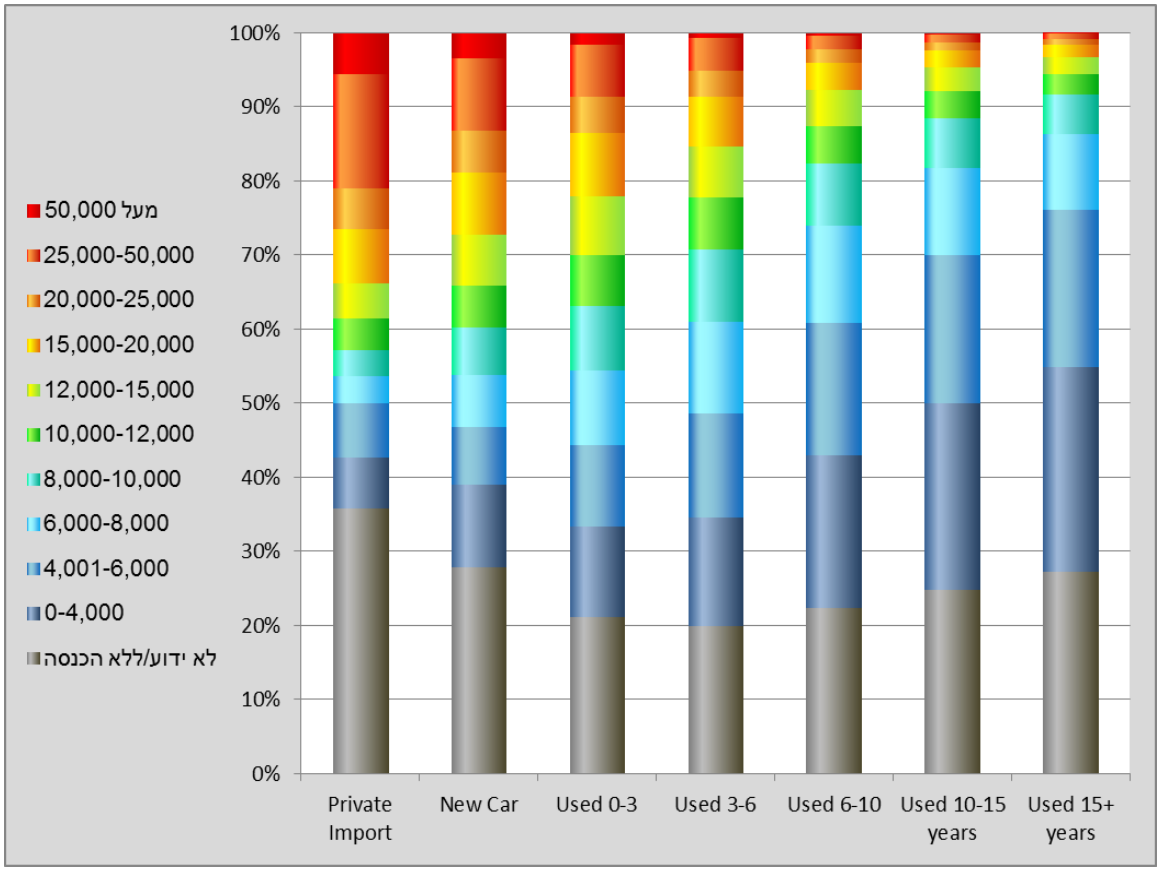


מקור: קובץ רכב של משרד התחבורה, דיווחי המעסיקים (דוח 126), דיווחי טופס 1301, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

בלוח מס׳ 8 ובתרשים מס׳ 12 לעיל התייחסנו לנתוני הכנסות רק עבור רוכשי רכב שקיים לגביהם דיווח הכנסה במסגרת של דיווחים לרשות המסים (דיווחי מעסיקים ודיווחי עצמאים). מטבע הדברים, עבור חלק מסוים מרוכשי רכב לא קיימים נתוני הכנסות – ככל שמדובר בסטודנטים, פנסיונרים וכן אוכלוסיות נוספות שאין בידיהם הכנסה קבועה (או שהכנסתם אינה מדווחת).

בתרשים 12 להלן ניתן לראות חלוקה לפי קבוצות הכנסה, לרבות הקטגוריה של אנשים שלא דיווחו על מקור הכנסה כלשהו. לכאורה, השיעור הגבוה (36%) של קבוצה זו בקרב מייבאי רכב ביבוא אישי אמור להפתיע – אמנם, בחלק מהמקרים מדובר בעולים ותושבים חוזרים שלא היו נמצאם בארץ בשנות המס שבהם נמדדה ההכנסה; אך סביר להניח שבחלק מהמקרים מדובר ב״אנשי קש״ שעל שמם נרשם הרכב על מנת לעקוף את המגבלה של יבוא עד שני כלי רכב בשנה.

תרשים מס׳ 13
התפלגות ההכנסות של רוכשי כלי רכב בשנת 2012, לפי קטגוריה
(רכב נוסעים בלבד)



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

10. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי

ב-1 אוגוסט 2013 נכנסה לתוקף הרפורמה ברישום ומתן תמריצי מס לאביזרי בטיחות מתקדמים ברכב.

תחום האבזור הבטיחותי לרכב עובר בימים אלה התקדמות טכנולוגית מרשימה בכל הנוגע למערכות חכמות שמבוססות על טכנולוגיות חדשניות כגון תקשורת לווינית, רדארים, מצלמות בשילוב עיבוד וניתוח מידע חזותי, מערכות שמקבלות מידע ממערכות שונות ברכב ויוצרות התרעות לנהג, וכן מערכות שמאפשרות מעקב ותיעוד של אופן הנהיגה, ומערכות אקטיביות שמתערבות בנהיגה במידת הצורך (ייצוב הרכב בנתיב הנסיעה, בלימה בפני מכשולים/ הולכי רגל, האטה לצורך שמירת מרחק מהרכב מלפנים).

מערכות אלה מותקנות הן בהתקנה מקורית אצל היצרן בדגמים מסוימים (בעיקר בדגמי יוקרה, עם חדירה הדרגתית גם לדגמים עממיים יותר), והן משווקות לכלי רכב קיימים ב-Aftermarket.

מערכות "ותיקות" יותר כגון מערכת ABS ומערכת בקרת יציבות, הפכו כבר לחובה עבור כלי רכב פרטיים וחלקן גם עבור כלי רכב מסחריים. כמו כן, ככל שמדובר הכלי רכב פרטיים, ברוב המוחלט של כלי רכב מותקנות לפחות 4 כריות אוויר, וכך הדבר גם עבור חלק ניכר מכלי רכב מסחריים.

רשות המסים ומשרד התחבורה החליטו לקבוע מערכת תמריצים להגברת השימוש באביזרי בטיחות, תוך התחשבות בזמינות הטכנולוגיות החדשניות ובתרומתן להפחתת כמות תאונות הדרכים ו/או להקטנת חומרתן.

העיקרון המנחה היה לאפשר גמישות מירבית לצורך הוספת מערכות חדשות שיפותחו בעתיד והסרת מערכות שייכנסו כדרישת חובה ולפיכך לא יזדקקו לתמריצים נוספים.

יינתנו הן תמריצים כלכליים ישירים בצורה של זיכוי ממס קניה, והן תמריצים תדמיתיים – רישום דרגת האבזור הבטיחותי ברישיון הרכב ופרסום דרגות האבזור הבטיחותי לפי דגמים באינטרנט.

מערכת בטיחות שתיכלל במערכת התמריצים תקבל ניקוד הנע כיום בין 0.5 ל- 2 נקודות לכל מערכת. 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 ההתייחסות הנה למערכת בטיחות כאל פונקציה מסוימת ולא כמערכת מכנית נפרדת. דהיינו, ייתכן שאביזר כזה או אחר ישלב בתוכו מספר מערכות בטיחות, ויקבל ניקוד מצטבר עבור כל אחת מהפונקציות הרלבנטיות.

לוח מס׳ 9

מערכות הבטיחות והניקוד לצורך קביעת רמת האבזור הבטיחותי

מערכת	ניקוד
בקרת סטייה מנתיב (Lane-Departure Warning System)	2
מערכת ניטור מרחק מהרכב מלפנים (Distance Alert)	2
מערכת בקרת שיוט אדפטיבית (Adaptive Cruise Control)	1
מערכת זיהוי הולכי רגל (Pedestrian Collision Warning)	1
מערכת עזר לבלם (Brake Assist System)	1
מערכת זיהוי בשטח ״מת״ (BLIS (Blind Spot Information System	1
7 כריות אויר ומעלה (6 במסחרי)	1
מצלמות רוורס	0.5
חיישני חגירת חגורות במושבים קדמיים+ אחוריים	0.5
חיישני לחץ צמיגים	0.5

מקור: משרד התחבורה, נוהל 03/13

לוח מס׳ 10

דרישות לקביעת רמת האבזור הבטיחותי

רמת האבזור הבטיחותי	ניקוד נדרש	כמות נדרשת של כריות אויר	
		פרטי	מסחרי
1	-	0	0
2	-	6	4
3	2.0	6	4
4	3.0	6	4
5	4.0	6	4
6	5.0	6	4
7	6.0	6	4
8	8.0	6	4
9	10.0	6	4

מקור: משרד התחבורה, נוהל 03/13

לפי נתוני מערכת הדגמים ונתוני רישום הרכב במחצית הראשונה של שנת 2013, מרבית דגמי הרכב נמצאים בדרגת האבזור נמצאים ברמת אבזור 1 (שהדרישה המינימלית לכניסה אליה היא 6 כריות אויר ברכב נוסעים ו- 4 כריות אויר ברכב מסחרי). יצוין כי מרבית כלי הרכב שנמצאים בקטגוריה זו מצוידים לא רק בכריות אוויר אלא גם במערכות בטיחות כלשהן – אך הניקוד המצטבר עבורן לא מגיע ל- 2 נקודות הדרושות על מנת לעבור לקטגוריה הבאה. לרוב, בכלי רכב ברמת אבזור 1 מותקנות מערכת עזר לבלם וחיישני לחץ אוויר.

להלן נתונים בנוגע לקיום מערכות הבטיחות הכלי רכב שיובאו במחצית הראשונה של 2013. יובהר כי בשלב זה מדובר במערכות מקוריות בלבד שהותקנו בפס היצור בידי יצרן הרכב.

לוח מס' 11

התפלגות כלי רכב שנרשמו במחצית הראשונה של שנת 2013, לפי קיום מערכות בטיחות

סוג מערכת בטיחות	סה"כ כלי הרכב שנרשמו	% מסה"כ	מזה: רכב נוסעים	% מסה"כ רכב נוסעים	רכב מסחרי	% מסה"כ רכב מסחרי
בקרת סטייה מנתיב	191	0.2%	191	0.2%	-	0.0%
ניתור מרחק מלפנים	489	0.4%	489	0.5%	-	0.0%
זיהוי בשטח "מת"	563	0.5%	563	0.5%	-	0.0%
בקרת שיוט אדפטיבית	1,846	1.6%	1,846	1.7%	-	0.0%
זיהוי הולכי רגל	29	0.0%	29	0.0%	-	0.0%
מערכת עזר לבלם	79,839	71.3%	78,330	72.6%	1,509	38.0%
מצלמת רוורס	4,586	4.1%	4,586	4.2%	-	0.0%
חיישני לחץ אוויר בצמיגים	18,798	16.8%	18,798	17.4%	-	0.0%
חיישני חגורות	30,081	26.9%	30,065	27.8%	16	0.4%
סה"כ	111,927	100.0%	107,959	100.0%	3,968	100.0%

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

לוח מס' 12

התפלגות כלי רכב שנרשמו במחצית הראשונה של שנת 2013, לפי רמות אבזור

רמת אבזור	סה"כ כמות כלי הרכב שנרשמו	% מסה"כ	מזה: רכב נוסעים	% מסה"כ רכב נוסעים	רכב מסחרי	% מסה"כ רכב מסחרי
0	13,214	11.8%	10,709	9.9%	2,505	63.1%
1	79,299	70.8%	78,208	72.4%	1,091	27.5%
2	14,938	13.3%	14,566	13.5%	372	9.4%
3	3,906	3.5%	3,906	3.6%	-	-
4	180	0.2%	180	0.2%	-	-
5	64	0.1%	64	0.1%	-	-
6 ויותר	326	0.3%	326	0.3%	-	-
סה"כ	111,927	100.0%	107,959	100.0%	3,968	100.0%

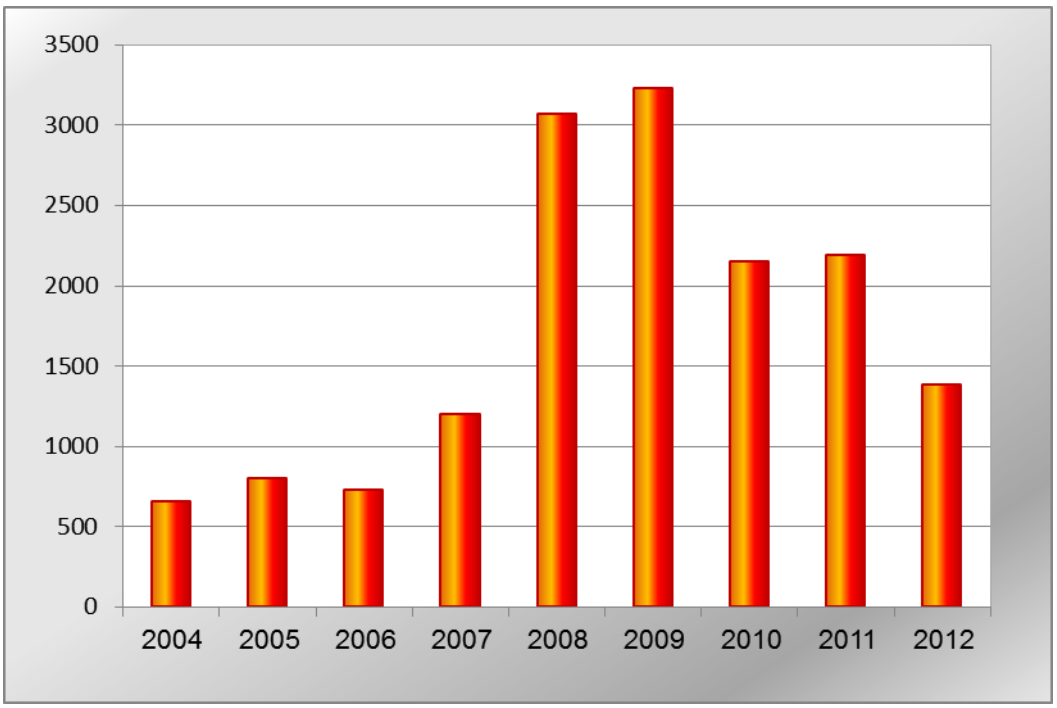
מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

11. יבוא אישי

בשנת 2012 היקף היבוא האישי ירד משמעותית ביחס לשנים קודמות. לאחר שבשנים 2008-2009 זינק היבוא האישי להיקף של למעלה מ- 3,000 מכוניות מדי שנה, חווה המגזר ירידה בפעילות בשנים 2010 – לרמה של כ- 2,200 כלי רכב, ובשנת 2012 – לרמה של כ- 1,400 כלי רכב בלבד. הסיבה העיקרית לירידה בהיקפי היבוא היא ככל הנראה ההאטה הכלכלית, וכן מאמצי אכיפה של אגף המכס.

תרשים מס' 14

כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנים 2004-2012



מקור: האגף לשירותי מידע, משרד התחבורה; עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

יבוא אישי של כלי רכב כלל גם השנה, באופן "מסורתי", כמעט אך ורק רכבי יוקרה. אין מנוס מהמסקנה שבמסווה של מתן אפשרות לאזרח לרכוש מגוון רחב של כלי רכב לשימושם האישי, לאו דווקא מתוך הדגמים שניתנים לרכישה במסגרת יבוא סדיר, בפועל משמש היבוא האישי, לעתים קרובות, כמקלט/תכנון מס למעמד המבוסס.

חוק רישוי שירותי הרכב, אשר נמצא בשלבי חקיקה מתקדמים, כולל בתוכו שורה של סעיפים שנועדו להקל על יבוא אישי ו/או לתת לגיטימציה לעיסוק מסחרי בו. רשות המסים רואה בדאגה רבה את ההקלות המסתמנות, שכן, אלה עלולות להרחיב באופן משמעותי את היקפי היבוא של רכב משומש, עם כל הבעייתיות באכיפת חוקי המס ופוטנציאל נרחב לפגיעה בהכנסות המדינה ממסים. יתירה מכך, הנתונים שהוצגו בסעיף 8 לעיל אודות התפלגות ההכנסות של רוכשי רכב, עלולה להרחיב את מקלט המס ואת האפשרות להתחמק מתשלום מס אמת שניתנת באופן סלקטיבי למעמד המבוסס יחסית.

בלוח להלן מובאים הדגמים השכיחים ביותר ביבוא האישי בשנת 2012:

לוח מס' 13:

דגמי רכב שכיחים ביבוא אישי בשנים 2009-2012

יצרן	קבוצת דגמים	כמות 2012	% מסה"כ	כמות 2011	% מסה"כ	כמות 2010	% מסה"כ
טויוטה	SIENNA	167	*12%*	206	*9%*	142	*7%*
	CAMRY	51	*4%*	114	*5%*	96	*4%*
	CAMRY HYBRID	80	*6%*	89	*4%*	69	*3%*
	LANDCRUISER	15	*1%*	36	*2%*	22	*1%*
	אחר	36	*3%*	42	*2%*	25	*1%*
	סה"כ	349	*25%*	553	*25%*	360	*17%*
	LEXUS	33	*2%*	66	*3%*	45	*2%*
מרצדס	ML CLASS	96	*7%*	150	*7%*	209	*10%*
	E CLASS	59	*4%*	98	*4%*	48	*2%*
	C, CL, CLK, CLS CLASSES	59	*4%*	38	*2%*	58	*3%*
	S, SL, SLK, SLS CLASSES	92	*7%*	185	*8%*	279	*13%*
	G, GL, GLK CLASSES	23	*2%*	42	*2%*	26	*1%*
	אחר	6	*0%*	8	*0%*	22	*1%*
	סה"כ	335	*24%*	521	*24%*	642	*30%*
BMW	X5	67	*5%*	167	*8%*	104	*5%*
	X6	17	*1%*	52	*2%*	80	*4%*
	אחר	78	*6%*	77	*4%*	96	*4%*
	סה"כ	162	*12%*	296	*14%*	280	*13%*
קרייסלר	GRAND CHEROKEE	87	*6%*	157	*7%*	151	*7%*
	WRANGLER	32	*2%*	47	*2%*	50	*2%*
	TOWN COUNTRY	17	*1%*	24	*1%*	44	*2%*
	אחר	31	*2%*	62	*3%*	121	*6%*
	סה"כ	167	*12%*	290	*13%*	366	*17%*
הונדה	ACCORD	14	*1%*	41	*2%*	30	*1%*
	אחר	24	*2%*	19	*1%*	15	*1%*
	סה"כ	38	*3%*	60	*3%*	45	*2%*
פורשה	PANAMERA	10	*1%*	14	*1%*	6	*0%*
	CAYENNE	17	*1%*	11	*1%*	12	*1%*
	אחר	8	*1%*	5	*0%*	7	*0%*
	סה"כ	35	*3%*	30	*1%*	25	*1%*
שברולט		43	*3%*	132	*6%*	66	*3%*
פורד		39	*3%*	42	*2%*	43	*2%*
פולקסווגן		27	*2%*	28	*1%*	35	*2%*
אאודי		23	*2%*	27	*1%*	37	*2%*
לנדרובר		47	*3%*	23	*1%*	5	*0%*
יונדאי		15	*1%*	31	*1%*	27	*1%*
קדילאק		10	*1%*	38	*2%*	32	*1%*
אחר		60	*4%*	55	*3%*	145	*7%*
סה"כ		**1,383**	***100%***	**2,192**	***100%***	**2,153**	***100%***

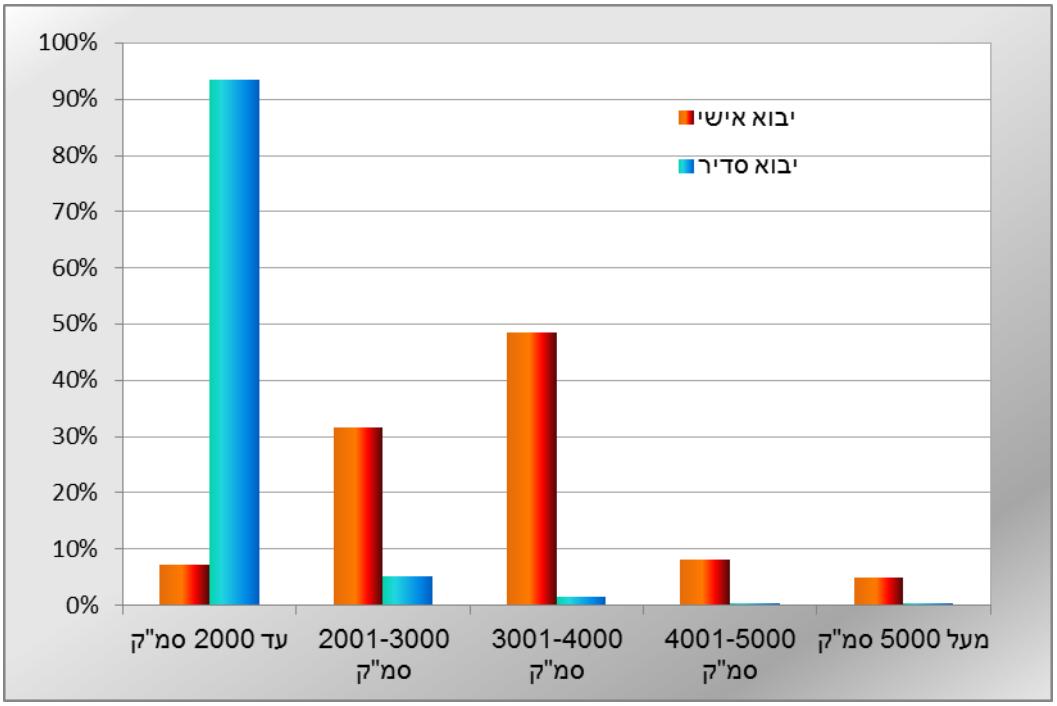
מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

רוב כלי הרכב ביבוא אישי הנם בעלי נפח מנוע גדול, אם כי גם בתחום זה נראים סממני שינוי: כ- 60% מכלי הרכב שיובאו ביבוא אישי הם בעלי נפח מנוע מ- 3,000 סמ"ק ומעלה (בשנת 2009 כ- 80% מכלי הרכב היו בעלי מנועים בנפחים אלה). ההסבר לכך הוא הקטנת נפחי המנוע על ידי יצרני הרכב עולם גם בתחום רכבי היוקרה, ושימוש במנועים קטנים יותר עם מגדשי טורבו וטכנולוגיות אחרות שעדיין מאפשרות להגיע להספקים גבוהים, אך עם צריכת דלק נמוכה יותר וזיהום אויר מופחת.

להשוואה, ביבוא סדיר רק כ- 1.6% מכלי הרכב היו בעלי נפח מנוע 3,000 סמ"ק ויותר; כ- 93% מכלי הרכב הנם בעלי מנוע בנפח שאינו עולה על 2,000 סמ"ק.

תרשים מס' 14:

כלי רכב שיובאו ביבוא אישי וביבוא סדיר בשנת 2012, לפי נפח מנוע



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

ניתוח קפדני של נתוני היבוא האישי מוביל למסקנה כי ההצדקה כלכלית מוטלת בספק ככל שהדברים נוגעים ליבוא של רכב במחיר מלא ללא פיצולי חשבוניות או הנמכות מחירים מלאכותיות. לפיכך, שוק היבוא האישי, מוגבל מטבעו לדגמים מיוחדים עם רמות אבזור גבוהות וייחודיות, ל"מציאות" בהן הרכב נמכר במחיר נמוך מסיבה כזו או אחרת כגון נסועה גבוהה, מיתון כלכלי, פשיטת רגל של הבעלים וכד'.

יש מקום להסדיר את תחום היבוא האישי, תוך התחשבות במכלול השיקולים והבעיות הקיימת בתחום זה. נראה כי הכיוון המועדף איננו הפיכת היבוא האישי לסוג של יבוא מקביל, אלא פישוט התהליכים לאזרח הפרטי מחד, והסדרת מסגרת פעילתם ואחריותם של יועצים בתחום בפיקוח משרד התחבורה מאידך, תוך שמירה על התכלית המקורית של היבוא האישי ותוך שמירה על הכנסות המדינה.

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

החל מ- 1.1.2010, הונהג רישום נסועה (קילומטראז') בעת מבחן רישוי שנתי (טסט) לרכב. כיום, עבור חלק ניכר מכלי הרכב, קיים רישום של נסועה בשני טסטים ואף יותר. לפיכך, ובשונה ממה שנעשה לפני שנה (מפאת היעדר צבר הנתונים), השנה בוצע ניתוח הנסועה על בסיס הפרש בין מדידות הקילומטרים שנרשמו בטסט האחרון ובטסט לפני האחרון (וברכב חדש – תאריך רישום הרכב לתנועה).

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

נתוני רישום הנסועה מאפשרים ניתוח בחתכים רבים ומגוונים – כגון בדיקת נסועה ממוצעת לפי סוג הבעלות על כלי רכב, נסועה לרכב לפי מיקום ישוב מגורים (מרכז/פריפריה), סוג וגיל הרכב, וכד'.

נסועה שנתית המחושבת על סמך נתוני הטסטים גבוהה במידה מסוימת מהנתונים שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. נסועה שנתית ממוצעת של רכב נוסעים עומדת על כ- 17,100 ק"מ בשנה – ירידה מסוימת לעומת הנסועה שנמדדה בשנת 2011 אשר עמדה על 17,500 ק"מ. קיימת שונות גבוהה מאד בין כלי רכב לפי גיל הרכב וסוג הבעלים.

- רכב בבעלות פרטית נסע בממוצע 14,700 ק"מ – ירידה של כ- 7.2% לעומת הנסועה הממוצעת שנמדדה בשנת 2011 ;
- הנסועה של רכב צמוד הגיעה בממוצע ל- 28,600 ק"מ – עלייה של כ- 2.9% לעומת אשתקד ;
- רכב מסחרי בבעלות פרטית נסע בממוצע 21,000 קילומטרים (ירידה של 7.9%), ואילו רכב מסחרי בבעלות תאגיד הגיע לנסועה ממוצעת של 34,400 ק"מ לשנה – ללא שינוי לעומת אשתקד.
- הנסועה הממוצעת של מוניות הסתכמה ב- 81,000 ק"מ לשנה – דומה לאשתקד.

מעניין לציין כי בעוד שברכב בבעלות פרטית חלה ירידה בנסועה הממוצעת, הנסועה ברכב בבעלות תאגיד דווקא עלתה (בנוגע לרכב נוסעים). ברקע נציין כי נרשמה עלייה במחירי הדלק (מחיר הבנזין עלה בשנת 2012 בממוצע בכ- 5% ביחס ל- 2011). הסבר אפשרי לכך הנו תופעת הסטת הנסיעות בין שני כלי רכב באותו משק בית, כאשר אחד מתוכם הנו רכב צמוד מהמעביד והשני בבעלות פרטית.

לוח מס' 14:

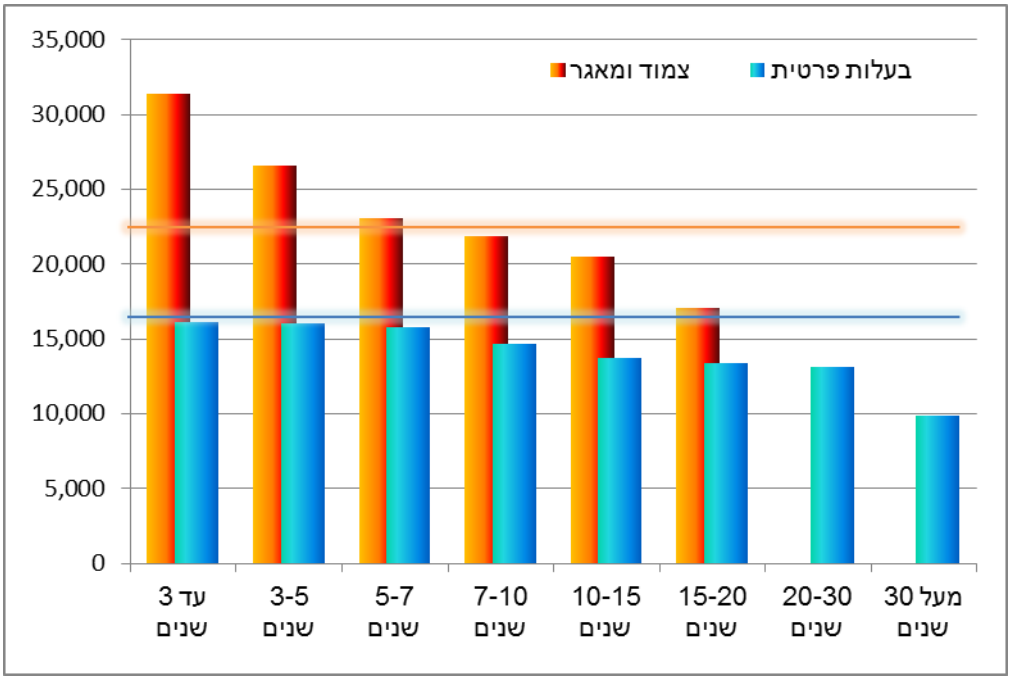
נסועה ממוצעת של כלי רכב, לפי גיל, סוג ובעלות

קבוצת גיל הרכב	רכב נוסעים						רכב מסחרי		
	בעלות פרטית	צמוד ומאגר	השכרה	מונית	סה"כ (ללא מוניות ורכב השכרה)	בעלות פרטית	רכב צמוד	סה"כ
עד 3 שנים	16,082	31,321	31,047	86,886	25,971	29,819	40,711	38,706
3-5 שנים	16,056	26,558	23,253	77,690	19,027	28,805	37,449	33,963
5-7 שנים	15,797	23,082	20,863	73,693	16,918	26,188	34,245	29,014
7-10 שנים	14,641	21,867		63,814	15,159	22,818	30,339	24,297
10-15 שנים	13,735	20,452		48,136	14,116	19,237	22,671	19,595
15-20 שנים	13,355	17,007			13,878	16,161	18,104	16,280
20-30 שנים	13,085				14,263	14,594		15,045
מעל 30 שנים	9,851				9,870			
סה"כ	14,658	28,626	29,702	80,957	17,130	21,046	34,381	24,625

מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 15:

נסועה ממוצעת של רכב נוסעים, לפי גיל ובעלות



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

נסועה לפי רמת הפריפריאליות (האשכול הפריפריאלי)[11]

ערכנו בדיקה של הנסועה הממוצעת ברכב נוסעים בבעלות פרטית לפי אשכול הפריפריאליות של ישוב מגורים של בעל הרכב. מטבע הדברים, ניתן לשער שהנסועה תגדל ככל שמדובר בישוב בעל רמת פריפריאליות (ריחוק ממרכז הארץ) גבוהה יותר; בפועל קשר זה אכן מתקיים למעט שני חריגים. בישובים בעלי הפריפריאליות הגבוהה ביותר (אילת וחבל אילות) הנסועה הממוצעת נמוכה מזו של הישובים באשכול פריפריאלי 2 – כנראה, הריחוק הגיאוגרפי של אזור אילת מביא לכך שאין מרכזי תעסוקה או בילוי במרחק נסיעה סביר מאילת אלא הם מרוכזים באזור העיר אילת עצמו; בנוסף, ריחוק גיאוגרפי גורם לכך שהתושבים נמנעים מנסיעות תכופות או מעדיפים אמצעי תחבורה אחרים במקרה של נסיעות למרכז הארץ.

חוסר רציפות מתקיים גם בישובי אשכול פריפריאלי 7 – ישובי "פריפריית המרכז", ככל כנראה עקב השיעור הגבוה של תושבים העובדים באזור תל אביב.

הנסועה הממוצעת לרכב באשכול הפריפריאלי 2 (שיאן הנסועה) גבוהה ב- 37% מהממוצע הארצי וב- 63% מהנסועה הממוצעת באשכול 10 (אזור תל אביב).

נתוני הנסועה הממוצעת בפילוח הפריפריאלי יכולים ללמד על מצב תשתיות התחבורה הציבורית, היצע מקומות תעסוקה ושירותים ממשלתיים ומוניציפליים בסביבת המחייה. מן הנתונים עולה גם כי תושבי הפריפריה יכולים להיות רגישים יותר לעליית מחירי הדלק, בהשוואה לתושבי המרכז. בימים אלה מנהלים רשות המסים, משרד האוצר ומשרד התחבורה ניסויי היתכנות לשיטת מיסוי חלופית שתתחשב לא רק במרחקים אלא גם במיקום ושעה של נסיעה, על מנת לסייע בניהול עומסי תנועה. יש לציין כי מדובר באתגר לא פשוט מבחינות רבות.

לוח מס' 15:

נסועה ממוצעת של רכב נוסעים בבעלות פרטית, לפי קבוצת גיל ואשכול פריפריאליות

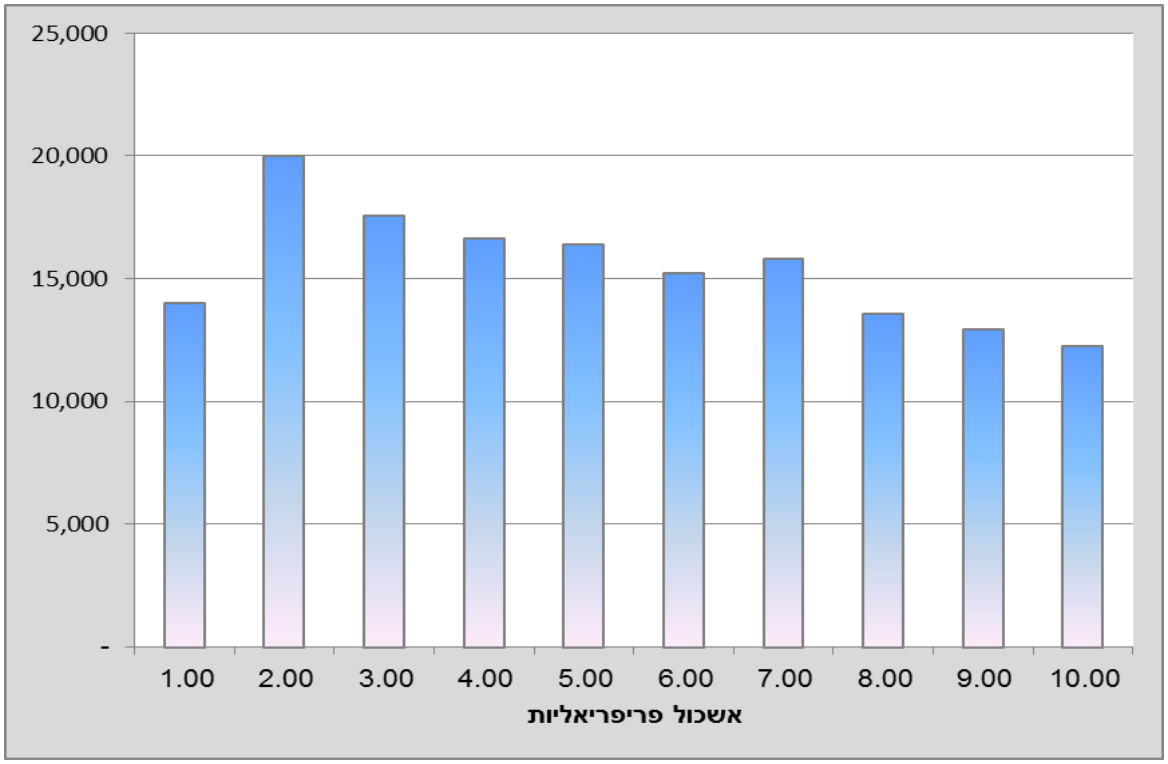
אשכול פריפריאלי	אזורים/ ישובים באשכול (רשימה חלקית)	נסועה שנתית ממוצעת							
		עד 3 שנים	3-5 שנים	5-7 שנים	7-10 שנים	10-15 שנים	15-20 שנים	20 שנים ומעלה	סה"כ
1	אילת וחבל אילות	15,180	14,891	14,812	13,639	13,094	14,113	13,558	14,032
2	הערבה התיכונה, מצפה רמון, מטולה, עג'ר	24,739	22,957	21,559	19,852	19,452	18,929	17,143	20,005
3	קריית שמונה, גולן, הגליל העליון, צפת, ערד, דימונה	20,643	20,176	19,493	17,691	16,178	14,799	16,007	17,574
4	טבריה, מעלות-תרשיחא, בית שאן, כרמיאל, נהרייה, עכו, אופקים, סח'נין	19,993	19,010	18,564	16,990	15,452	14,713	13,823	16,655
5	באר שבע, נתיבות, רהט, שומרון, עפולה, עמק יזרעאל, נצרת עילית, חוף הכרמל	19,015	18,571	17,911	16,323	15,093	14,925	14,550	16,401
6	נצרת, אום אל פאחם, חיפה והקריות, בית שמש, מודיעין עילית, מעלה אדומים, מטה בנימין, אשקלון	16,727	16,885	16,677	15,229	14,248	13,687	13,418	15,241
7	חדרה, עמק חפר, נתניה, אשדוד, יבנה, מודיעין - מכבים-רעות, מבשרת ציון	18,064	17,574	17,076	15,787	14,445	13,879	13,625	15,800
8	רעננה, כפר סבא, לוד, רחובות, הרצליה, הוד השרון	14,883	14,869	14,447	13,554	12,603	12,066	11,595	13,581
9	ירושלים, ראשון לציון, פתח תקווה, חולון, בת ים	13,996	13,903	13,754	12,827	12,263	12,254	10,946	12,924
10	בני ברק, גבעתיים, תל-אביב - יפו, רמת גן	12,960	13,140	12,900	12,128	11,722	11,142	10,443	12,243
	סה"כ	16,065	16,031	15,777	14,618	13,718	13,338	12,768	14,640

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

[11] מדד הפריפריאליות של הרשויות המקומיות בישראל – נייר עבודה מס' 45, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה http://www.cbs.gov.il/publications/pw45.pdf

תרשים מס' 16:

נסועה ממוצעת של רכב נוסעים בבעלות פרטית, לפי אשכול פריפריאלי



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

13. מיסוי רכב יוקרה

ב- 1.9.2013 תיכנס לתוקף[12] רפורמה נוספת שעניינה הטלת מס קניה מוגדל על רכב יוקרה. העלאת המס תחול על כלי רכב שמחיר המחירון שלהם עולה על 300,000 ש"ח. שיטת הטלת המס נבנתה כך ששיעור מס הקניה יעלה באופן הדרגתי. להלן נוסחת חישוב מס הקניה המוגדל:

$$t = 83\% + 20\% * \frac{P - 300,000}{P}$$

כאשר

t שיעור מס הקניה על רכב שמחירו לצרכן (כולל מע"מ) עולה על 300,000 ש"ח

P מחיר המחירון של הרכב לצרכן כולל מע"מ (בהיותו חדש)

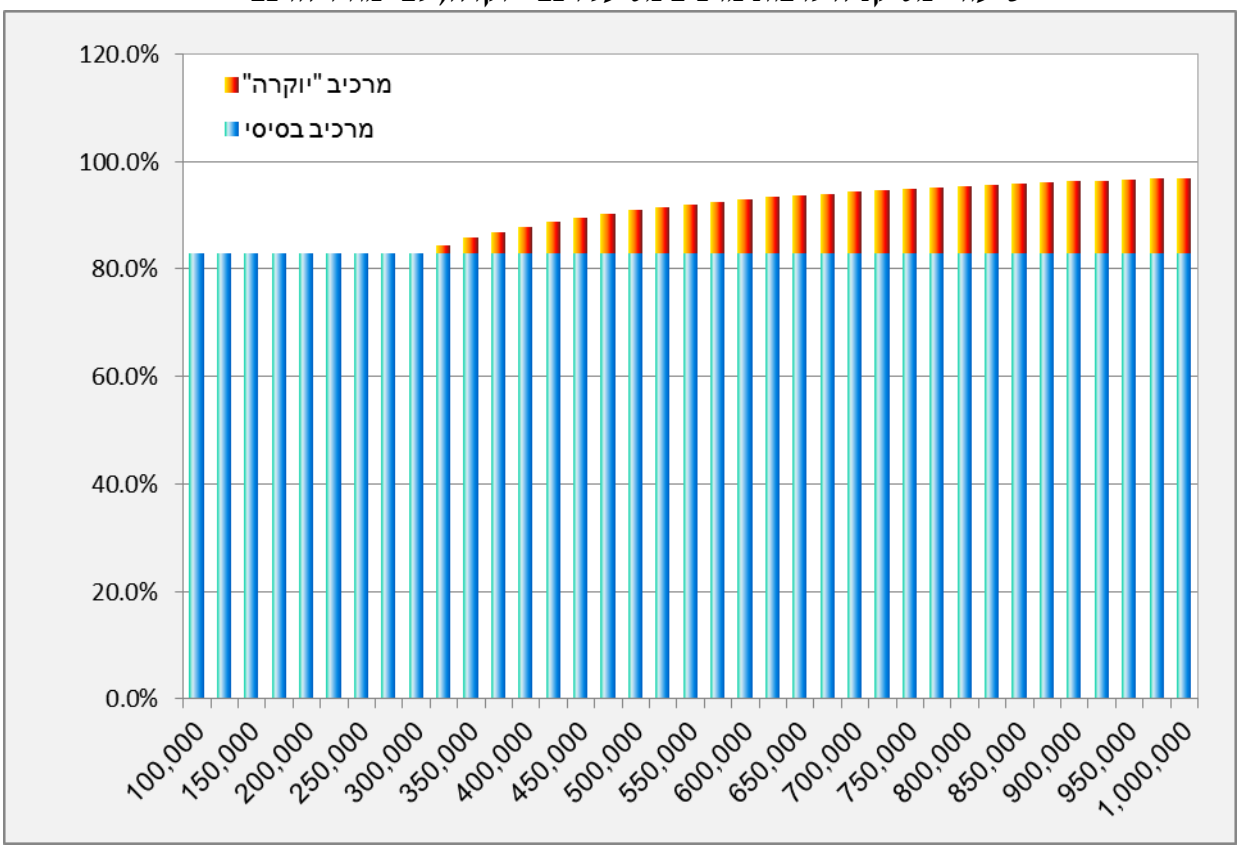
להלן תרשים המציג את שיעורי המס לאחר הוספת מרכיב "מס היוקרה". יובהר כי מדובר במס קניה רגיל שכל הדינים הרלבנטיים ממשיכים לחול עליו, ורק שיעור המס הוא שמשתנה. המשמעות היא שרכב שמחירו מעל 300,000 ש"ח ימשיך ליהנות מהזיכויים בהתאם לדרגת זיהום ורמת האבזור הבטיחותי.

כמו כן, יובהר כי תוספת המס לא תחול על רכב עם טכנולוגיות הנעה מתקדמות הנהנה משיעורי מס מופחתים, כגון רכב היברידי בדרגת זיהום 2, רכב Plug-In ורכב חשמלי.

[12] הרפורמה פורסמה ברשומות כהוראת שעה מיום 1.9.2013 ועד 31.12.2017. לאישור סופי של הרפורמה נדרש אישור של ועדת הכספים של הכנסת.

תרשים מס' 17

שיעורי מס קניה לרבות מרכיב מס על רכבי יוקרה, לפי מחיר הרכב



מקור: החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

14. מגמות רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע

בדיקת מגמות רכישת כלי הרכב לפי צבע נעשתה מתוך המניע של סקרנות טהורה, וכמובן שאין בה ערך אנליטי רב למקבלי ההחלטות. ועדיין, מכיוון שצבע הרכב הנו מאפיין חשוב לציבור הצרכנים, בחרנו גם השנה לבצע את הבדיקה כאמור.

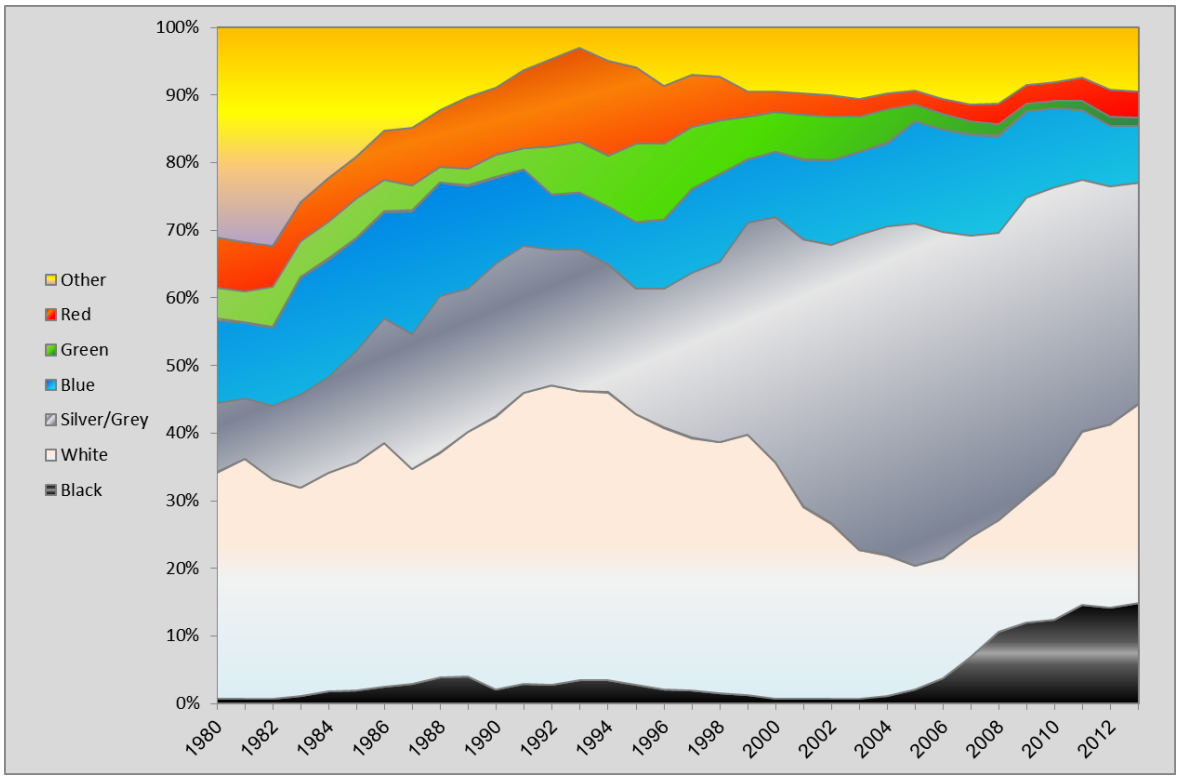
מהנתונים עולה כי הצבעים "הצבעוניים" ממשיכים להוות מיעוט בכלי רכב חדשים[13], ואילו גווני השחור-לבן-אפור במצטבר תופסים כ- 77%. בשנת 2012, בדומה לשנים קודמות, הצבע הפופולרי היה אפור/כסוף בגוונים שונים (35%), במקום שני נמצא צבע לבן ל"גווניו" (27%). מקום שלישי בפופולריות תפס צבע שחור (כולל שחור "חציל") – כ- 15%, וכ- 9% מהמכוניות צבועות בגווני כחול/תכלת.

מגמת העלייה בפופולריות של צבע שחור (לרבות שחור-"חציל") נבלמה ב- 2012, ואילו דווקא הלבן מראה מגמת עליה. מכוניות לבנות היו שולטות במכירות בתחילת שנות ה- 90 (למעלה מ- 40% מהמכירות), ירדו בשנים 2005-2009 לשיעורים של 16-19% ולאחרונה (תחילת 2013) עלה לכדי כ- 30%. אדום שהיווה למעלה מ- 10% בשנות ה- 70, חווה ירידה והפך שוב לפופולרי בשנות ה- 90, כיום ירד לכ- 4%. מכוניות בגווני ירוק שהיוו למעלה מ- 10% במכירות רכב נוסעים בסוף שנות ה- 90, היום ירדו לכ- 1% בלבד.

[13] רכב נוסעים בלבד (ללא מסחרי וללא מוניות) לפי שנת רישום לתנועה

תרשים מס' 18:

רכב נוסעים לפי שנת רישום וצבע



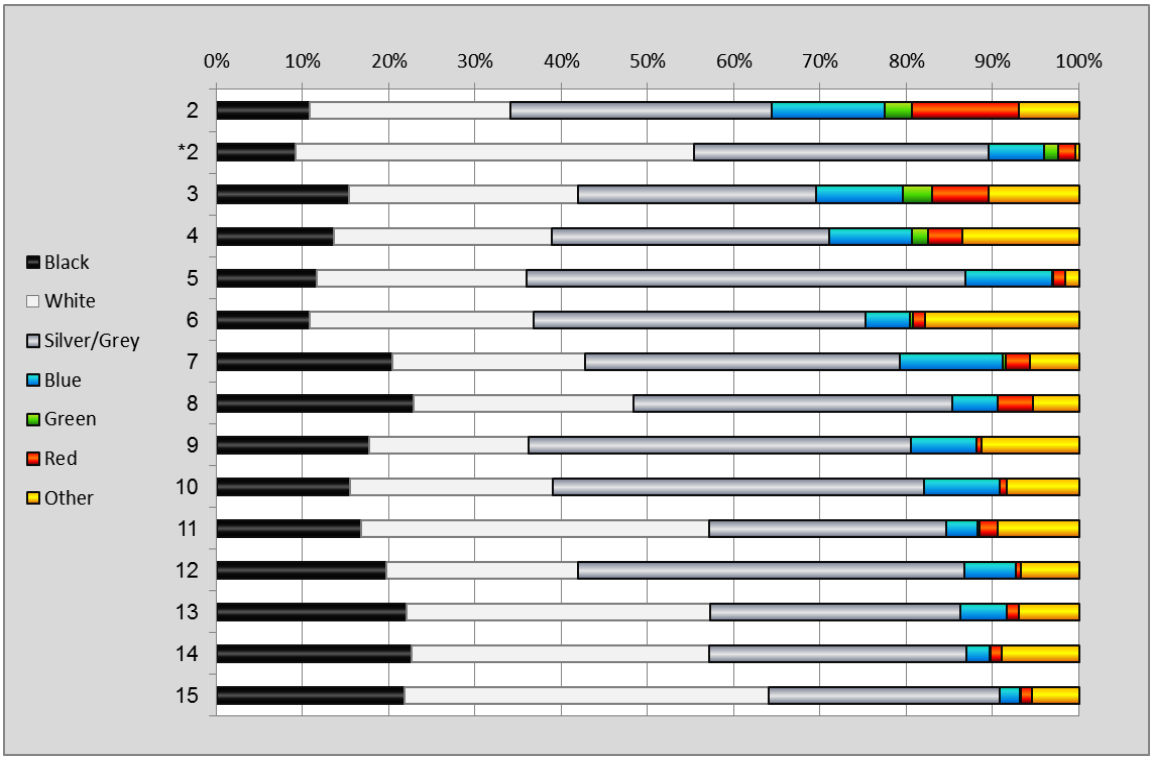
מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

ממצאים אלה מפתיעים במידה מסוימת, שכן, המיסוי הירוק הביא לעליה ברכישות כלי רכב בדרגות זיהום נמוכות שבהם, ככלל, משקל רב יותר של צבעים "צבעוניים". ייתכן שההסבר לכך הוא הגברת המודעות והשימוש ברכב חסכוני וידידותי לסביבה, שהביאה לכך שבקטגוריה שהייתה פעם נתפסת כמיועדת לקהל יעד של נהגים צעירים, נכנסים יותר ויותר צרכנים מבוגרים, סולידיים, עם רתיעה מתעוזה בצבעים. מעניין בהקשר זה לציין כי בדרגת זיהום 2 רכב שאיננו היברידי מאופיין בגיוון רב יחסית של צבעי הקשת, ואילו רכב היברידי מגיע באופן כמעט אולטימטיבי בגווני אפור ולבן (וקצת שחור).

הסבר נוסף הנו, כפי שנאמר לעיל בפרק הדן במיסוי הירוק, "פיחות זוחל" בדרגות הזיהום שבעטיו רכב משפחתי "מסורתי" נכנס לדרגות זיהום נמוכות – לדוגמה, בתרשים להלן בולטת דרגת זיהום 5 (לפי הנוסחה שלפני השינוי של 1.8.2013) שבה השיעור הנמוך של צבעים ססגוניים נובע מכך שבקטגוריה זו נמצא רכב משפחתי כגון פורד פוקוס, טויוטה קורולה ורנו פלואנס, וכן רכב יוקרה כמו דגמים מסוימים של מרצדס.

תרשים מס' 19:

התפלגות קבוצות צבעי הרכב לפי דרגות זיהום



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

15. מספרי רישוי של רכב נוסעים

גם נושא זה נחקר מטעמי סקרנות סטטיסטית גרידא. בעת רכישת רכב חדש, במקרים מסוימים ללקוח ניתנת אפשרות לבחור מספר רישוי לרכבו המיועד, וכמובן שבמקרה זה לקוח יבקש, בדרך כלל, לבחור במספר "יפה" וזכיר. ככלל, יכולת בחירת המספר מוגבלת לשלוש הספרות האמצעיות בתוך מספר בין 7 ספרות (אין אפשרות לבחור בספרות של הקידומת והסיומת).

לצורך הניתוח נלקחו כל הקומבינציות האפשריות של 3 הספרות האמצעיות (1000 קומבינציות אפשריות, מ- 000 ועד 999). אין טעם לבדוק האם השימוש בקומבינציה כזו או אחרת היה נפוץ יותר מאחרים, מכיוון שכיום רוב המספרים ה- 7 ספרתיים כבר תפוסים ומתוכנן מעבר למספרי רישוי בעלי 8 ספרות. לכן השכיחות היחסית של כל קומבינציה תהיה בקירוב זהה.

על מנת לבחון את רמת ה"מבוקשות" של קומבינציית ספרות כזו או אחרת, נבדק שיעור כלי הרכב בקבוצות מחיר גבוהות יחסית (5 ומעלה) – מצד אחד, בקבוצות אלה יש יחסית מעט רכישות תאגידים (שאינן רגישות למספרים), ומצד שני, יש בהן לקוחות עם כוח מיקוח רב יחסית ואפשרויות רחבות יותר להשפיע גם על פרמטר זה של הרכישה.

הניתוח התמקד בקומבינציות שמאופיינות ב:

(1) כל שלוש הספרות האמצעיות זהות, כגון 222 או 555;

(2) קומבינציות שמייצרות מספרים "עגולים", כגון 300 או 900;

(3) קומבינציה 000 עונה לשתי ההגדרות לעיל, לכן פוצלה לקטגוריה נפרדת;

(4) קומבינציה שהיא סימטרית – הספרות הראשונה והשלישית זהות, הספרה השניה שונה, כגון 828 או 232 ;

(5) כל יתר שילובי הספרות.

להלן תוצאות הניתוח. רואים בבירור כי הקומבינציה ה"מבוקשת" ביותר הנה "000", לאחריה באים השילובים של שלוש ספרות זהות מ- 111 ועד 999. שילובים שמייצרים מאות עגולות התגלו כמעט פחות "יוקרתיים", ואילו שילובים המייצרים מספרים סימטריים, שונים רק במעט מכל שאר השילובים.

לוח מס' 16

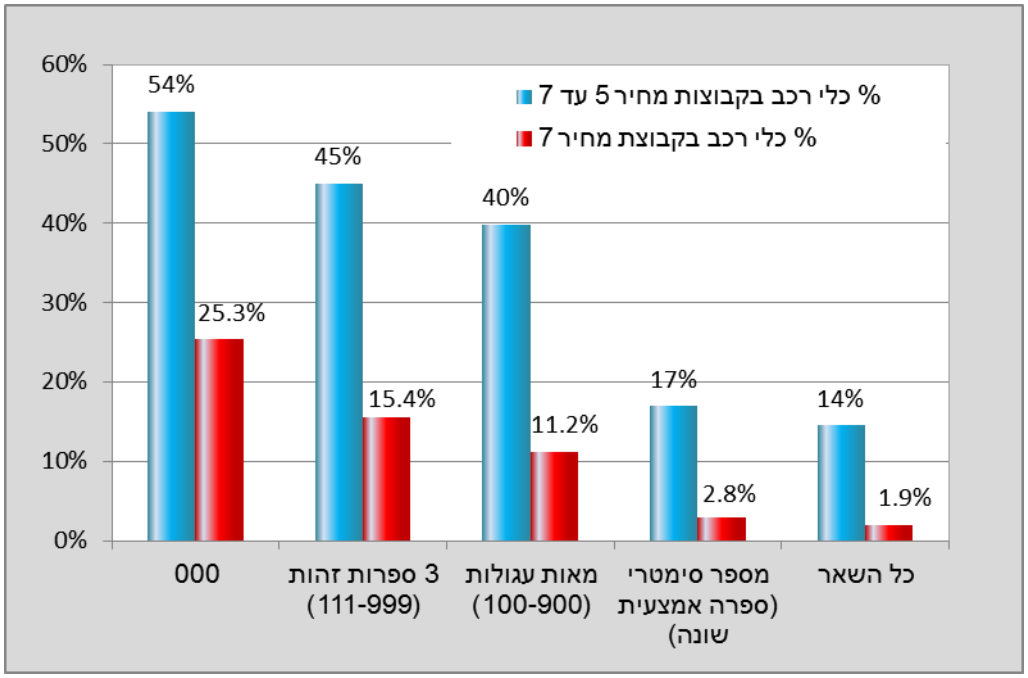
התפלגות רכב נוסעים לפי סוג הקומבינציה של הספרות האמצעיות ולפי קבוצות מחיר

קומבינציה של ספרות אמצעיות	קבוצת מחיר							סה"כ	% כלי רכב בקבוצות מחיר 5-7	% כלי רכב בקבוצת מחיר 7
	1	2	3	4	5	6	7			
000	86	571	474	122	449	334	690	2,726	54.0%	25.3%
3 ספרות זהות (111-999)	938	6,036	5,438	1,320	4,585	2,777	3,853	24,947	45.0%	15.4%
מאות עגולות (100-900)	1,049	6,599	5,934	1,453	4,787	2,345	2,800	24,967	39.8%	11.2%
מספר סימטרי	17,982	111,710	59,798	11,595	24,203	9,882	6,843	242,020	16.9%	2.8%
כל השאר	188,883	1,138,105	597,968	115,355	219,332	80,260	45,380	2,385,342	14.5%	1.9%
סה"כ	208,938	1,263,021	669,612	129,845	253,356	95,598	59,566	2,680,002	15.2%	2.2%

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

תרשים מס' 20

שיעור כלי רכב בקבוצות מחיר 5-7 ובקב' מחיר 7, לפי סוג הקומבינציה של הספרות האמצעיות (רכב נוסעים בלבד)



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