



החטיבה לתכנון וכלכלה



איור נוצר באמצעות AI

# מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב בישראל

## 2022-2023

סקירה זו ממשיכה את המסורת של סקירות ענף הרכב השנתיות שמפרסמת רשות המסים. הפעם, הסקירה תחולק למספר חלקים שיפורסמו במהלך שנת 2024, ותכלול נתונים ומגמות של השנים 2022-2023.

# מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנים 2022-2023 – חלק א'

## תוכן עניינים

3	1. עיקרי הדברים
4	2. יבוא כלי הרכב והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב
9	3. רישום כלי רכב לתנועה, לפי סוג
11	4. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל
13	5. רכב היברידי וחשמלי
17	6. יבוא אישי, זעיר ומקביל/עקיף

## 1. עיקרי הדברים

- (1) השנה הוחלט לחלק את הסקירה למספר חלקים, וזהו הפרק הראשון שבמסגרתו יפורטו נתוני ההכנסות ממסים, מגמות במיסוי וביבוא, התייחסות לשיטת המיסוי ולהתפתחות ברכישות של רכב חשמלי, וחלוקת השוק לפי סוגי היבואנים. בשנת 2023 לא פורסמה סקירה שנתית בשל אילוצים תפעוליים, לכן בסקירה זו ייכללו נתונים גם של שנת 2022 וגם של 2023, בדגש על מגמות ארוכות טווח.
- (2) שנים 2022-2023 היו שנים עם פעילות גבוהה מאד בענף הרכב בישראל, וזאת על אף הקשיים שפוקדים את הענף הן בארץ והן בחו"ל –משבר הקורונה שפגע ביצור כלי רכב בשנים 2020-2022, מלחמות שפגעו בחומרי גלם לרכב, וכמובן מלחמת חרבות ברזל והפגיעה במעברים הימיים שגרמו להתייקרות משמעותית של עלויות ההובלה והביטוח.
- (3) יבוא כלי רכב (רכב נוסעים + מסחרי) בשנת 2022 הסתכם ב-318.1 אלף יחידות (גידול של 16.3% לעומת 2021), מזה 306.1 אלף רכבי נוסעים – עליה של 17.2%. מבחינת הכמויות זוהי שנה שמתקרבת לשיא שהושג בשנת 2016. בשנת 2023 כמויות היבוא היו נמוכות יותר בגלל המלחמה, אך עדיין מדובר בשנה עם כמויות יבוא גדולות מאד – 294.1 אלף כלי רכב נוסעים ומסחרי, מהם 283.8 אלף רכבי נוסעים.
- (4) ערך היבוא של כלל כלי הרכב (רכב נוסעים, מסחרי, דו-גלגלי, משאיות ואוטובוסים, טרקטורים וכד' – כל הכלים המורשים לנוע בכבישי ישראל) הסתכם בשנת 2022 ב-27.4 מיליארדי ש"ח, עליה של 22.4% במונחים ריאליים לעומת 2021. בשנת 2023 חלה עליה נוספת בערך היבוא, ל-30.0 מיליארדי ש"ח (עליה ריאליית של 5.2%).
- (5) ההכנסות ממס קניה על כל סוגי כלי הרכב הגיעו בשנת 2022 ל-12.97 מיליארדי ש"ח, עליה ריאליית של כ-14.9%; בשנת 2023 עלו ההכנסות ממס קניה ל-13.95 מיליארדי ש"ח, המהווים עליה ריאליית של 3.3%. העליה המתונה יחסית בהכנסות ממס קניה בהשוואה לערך היבוא נובעת מעליה במשקלם של כלי רכב חשמליים, שהמיסוי עליהם אמנם עלה אך עדיין נמוך מהממוצע.
- (6) כמות רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה עמדה בשנת 2022 על 265.5 אלף (ירידה של 8.6% לעומת 2021), בשנת 2023 הכמות של רכב נוסעים הייתה דומה – 267 אלף ש"ח.
- (7) בשנת 2023 הועלה מס הקניה על רכב מסוג פלאג-אין ובשנת 2024 בוטלו ההטבות במס קניה לקטגוריה זו לחלוטין, זאת בהמשך לביטול הטבות המס לרכב היברידי רגיל החל משנת 2022. כמו כן, בשנת 2023 הועלה לראשונה מס הקניה על רכב חשמלי, מ-10% ל-20%, ובהמשך בשנת 2024 הועלה שיעור המס ל-35%. תקרות ההטבה לעומת רכב רגיל הופחתו במקביל. הממשלה החליטה על מתווה המשך של שיעורי מס קניה לרכב חשמלי ועל הטלת מס נסועה תחליף בלו החל משנת 2026.
- (8) ב-2022 נרשמו לתנועה 52.3 אלף כלי רכב היברידיים (19.6% מסה"כ), 15.8 אלף כלים מסוג פלאג-אין (5.9% מסה"כ) ו-28.5 אלף מכוניות חשמליות (10.7% מסה"כ). בשנת 2023 בוטלו הטבות מס קניה לרכב היברידי נטען והועלה מס קניה לרכב חשמלי (כפי שיפורט בהמשך). על אף העלאות המס, בשנת 2023 נרשמו לתנועה 16.8 אלף מכוניות פלאג-אין (6.3% מסה"כ) וכן כמות שיא של 48.4 אלף מכוניות חשמליות (18% מסה"כ). מספרים אלה משקפים רישום לתנועה, כאשר שיעור היבוא של רכב חשמלי היה גבוה עוד יותר.
- (9) בסוף שנת 2023 הייתה תופעה של ההקדמות יבוא כלי רכב, בעיקר חשמליים, שהמיסוי עליהם עלה משמעותית. כתוצאה מכך, שיעורם של כלי רכב חשמליים הגיע בדצמבר 23 ל-56.5% (ממוצע שנתי – 25.2%). שיעורם של כלי רכב היברידיים נטענים (פלאג-אין) שגם עבורם הועלה המיסוי, עלה בדצמבר 23 ל-8.4% (ממוצע שנתי – 5.2%).

## 2. יבוא כלי הרכב והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב

שנים 2022-2023 היו שנים עם פעילות גבוהה מאד בענף הרכב בישראל, וזאת על אף הקשיים שפוקדים את הענף הן בארץ והן בחו"ל – משבר הקורונה שפגע ביצור כלי רכב בשנים 2020-2022, מלחמות (המלחמה באוקריינה, המתיחות בטאיוון) שפגעו בהיצע חומרי הגלם לרכב, וכמובן מלחמת חרבות ברזל והפגיעה במעברים הימיים שגרמו להתייקרות משמעותית של עלויות ההובלה והביטוח.

יבוא כלי רכב (רכב נוסעים + מסחרי) בשנת 2022 הסתכם ב-318.1 אלף יחידות (גידול של 16.3% לעומת 2021), מזה 306.1 אלף רכבי נוסעים – עליה של 17.2%. מבחינת הכמויות זוהי שנה שמתקרבת לשיא שהושג בשנת 2016. בשנת 2023 כמויות היבוא היו נמוכות יותר בגלל המלחמה, אך עדיין מדובר בשנה עם כמויות יבוא גדולות מאד – 294.1 כלי רכב נוסעים ומסחרי, מהם 283.8 אלף רכבי נוסעים.

בשל העליה בעלויות היצור וההובלה, בשנים 2022-2023 הגענו לשיאים מבחינת ערך היבוא של רכב נוסעים ורכב מסחרי, אשר הסתכם בשנת 2022 ב-22.7 מיליארד ש"ח (עליה ריאלית של 27% לעומת 2021), ובשנת 2023 הגיע ל-24.3 מיליארד ש"ח (עליה ריאלית של 2.7% לעומת 2022, וזאת על רקע הירידה בכמויות). סיבה נוספת לעליה בערך היבוא הנה הגידול במשקל היחסי של רכב חשמלי שהוא יקר יחסית בהשוואה לרכב רגיל.

ההכנסות ממס הקניה על כלי רכב אלה (נוסעים+מסחרי) עלו בשנת 2022 בשיעור ריאלי של 15.2% לעומת שנה קודמת, מ-10.6 מיליארדי ש"ח ל-12.7 מיליארדי ש"ח. בשנת 2023 עלו ההכנסות ממס הקניה על רכב נוסעים ומסחרי לסך 13.7 מיליארדי ש"ח, עליה ריאלית של 3.7%.

ערך היבוא של כלל כלי הרכב (רכב נוסעים, מסחרי, דו-גלגלי, משאיות ואוטובוסים, טרקטורים וכד' – כל הכלים המורשים לנוע בכבישי ישראל) הסתכם בשנת 2022 ב-27.4 מיליארדי ש"ח, עליה של 22.4% במונחים ריאליים לעומת 2021. בשנת 2023 חלה עליה נוספת בערך היבוא, ל-30.0 מיליארדי ש"ח (עליה ריאלית של 5.2%).

ההכנסות ממס קניה על כל סוגי כלי הרכב הגיעו בשנת 2022 ל-12.97 מיליארדי ש"ח, עליה ריאלית של כ-14.9%; בשנת 2023 עלו ההכנסות ממס קניה ל-13.95 מיליארדי ש"ח, עליה ריאלית של 3.3%. העליה המתונה יחסית בהכנסות ממס קניה בהשוואה לערך היבוא נובעת מעליה במשקלם של כלי רכב חשמליים, שהמיסוי עליהם אמנם עלה אך עדיין נמוך מהממוצע.

גביית מכס עלתה משמעותית ב-2022 – לסך 1.1 מיליארד ש"ח, עליה חדה בשיעור ריאלי של 39% וזאת בהמשך לעליה בשיעור דומה ב-2021. בשנת 2023 חלה ירידה מסוימת בגביית מכס, ל-0.94 מיליארד ש"ח (ירידה ריאלית של 12.3%). הירידה במכס נובעת משינויים בהרכב היבוא, קרי, במשקל היחסי של כלי רכב שחייבים במכס.

באמצע שנת 2022 בוטל המכס על רוב מוחלט מחלקי החילוף של כלי רכב, וגבייתו ירדה מ-122 מיליון ש"ח ב-2021 לסכום כמעט אפסי (יחסית) ב-2023.

מסי היבוא (מס קניה ומכס) על כל סוגי הרכב וחלקי החילוף הסתכמו ב-14.6 מיליארדי ש"ח בשנת 2022 (עליה ריאלית של 15%, ובשנת 2023 – 15.4 מיליארד ש"ח (עליה מתונה של 1.45%). זה הסכום הגבוה ביותר במונחים ריאליים ששבר את השיא הקודם שהיה ב-2016.

לוח מס' 1:  
**ההכנסות ממיסוי כלי רכב בשנים 1995 - 2023**  
 (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 2023
1995	5,349	3,993	205	218	14	8,841
1996	5,657	4,106	227	239	26	8,246
1997	5,277	3,976	211	295	35	7,432
1998	5,152	4,047	222	281	33	7,152
1999	5,990	4,725	256	281	34	7,856
2000	7,656	5,780	284	291	43	9,385
2001	7,237	5,442	241	182	49	8,580
2002	7,227	5,147	211	200	48	7,695
2003	6,797	4,774	225	219	51	7,184
2004	8,529	6,287	310	242	47	9,428
2005	9,170	6,507	321	232	48	9,605
2006	9,672	6,659	320	227	40	9,589
2007	11,873	8,029	414	267	47	11,529
2008	12,336	7,659	437	277	52	10,605
2009	11,654	7,277	417	270	53	9,769
2010	14,589	8,557	474	291	61	11,132
2011	15,007	8,352	433	303	63	10,494
2012	13,848	7,444	370	324	68	9,253
2013	14,873	7,522	339	343	78	9,198
2014	17,198	9,465	466	338	72	11,430
2015	15,650	8,383	400	375	79	10,276
2016	24,079	12,530	602	396	82	15,222
2017	17,577	8,288	395	415	89	10,250
2018	20,381	10,022	548	447	101	12,304
2019	22,281	10,112	675	448	101	12,450
2020	17,467	9,228	508	441	98	11,344
2021	21,418	10,807	707	514	122	13,217
2022	27,380	12,966	1,026	539	61	15,205
2023	30,018	13,950	938	534	3	15,425
<b>שינוי ריאלי</b>	5.2%	3.2%	-12.3%	-4.9%	-94.8%	1.45%

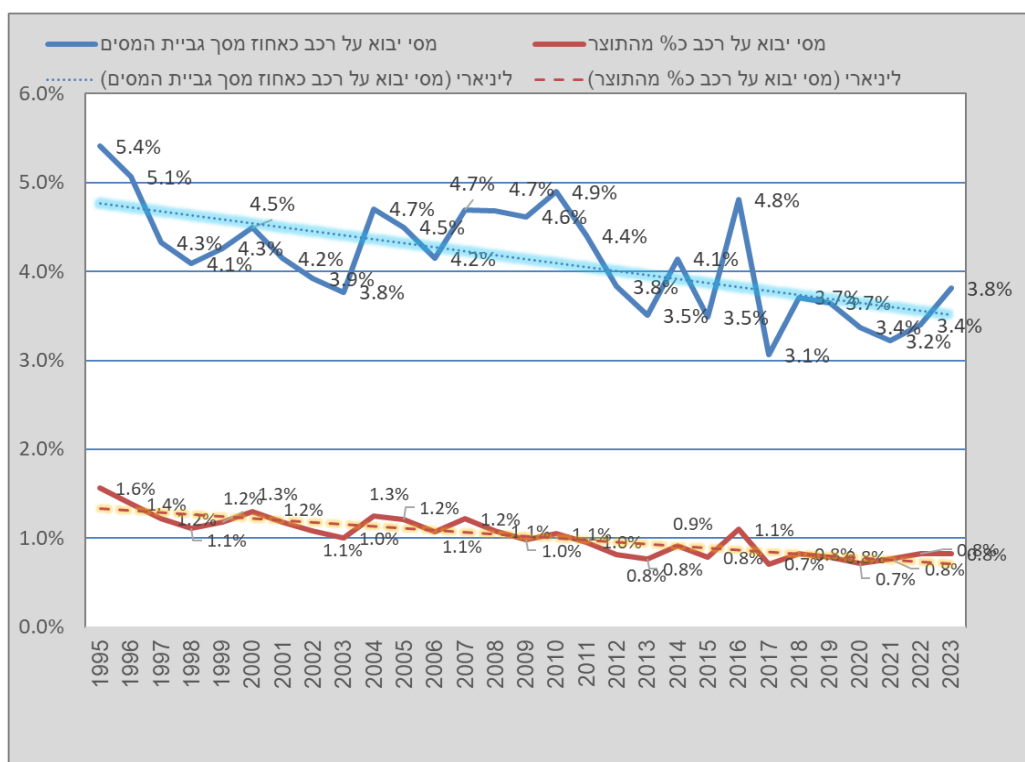
מקור: רשות המסים בישראל.

- 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 2023 בהשוואה לשנה קודמת.

משקל מסי היבוא על כלי רכב ביחס לתמ"ג מראה המשך יציבות ואף עליה מתונה בשנים 2022-23, לשיעור של כ- 0.8%, אך אין בכך כדי לשנות את המגמה שמתקיימת עוד מאז הפחתות המס של שנות ה-90 של המאה הקודמת. מצב דומה מתקיים גם ביחס של הכנסות ממסי רכב לכלל ההכנסות ממסים, אם כי בשנים 2022-23 יש עליה בולטת יותר – מהשיעור הנמוך של 3.2% בשנת 2021, לשיעורים של 3.4% ו- 3.8%, בהתאמה, בשנים 2022 ו- 2023.

לשם השוואה, בשנת 1995 עמדו יחסים אלה על 1.6% ביחס לתוצר ו- 5.4% ביחס להכנסות ממסים.

תרשים מס' 1:  
מסי היבוא על רכב ביחס לסך ההכנסות ממסים וביחס לתמ"ג, 1995-2023



מקור: רשות המסים בישראל.

כפי שניתן לראות מלוח 2 להלן, בשנים 2022 ובמיוחד 2023 חלה עליה בסכום הממוצע של מס קניה לרכב נוסעים – אחרי שנים של מס קניה ממוצע לרכב בתחום כ- 37-33 אלף ש"ח, בשנת 2023 הגיע סכום מס הקניה הממוצע לרמה של 46 אלף ש"ח – עליה של 12.6% לעומת שנה קודמת שאף היא הייתה גבוהה יחסית. עם זאת, שיעור מס הקניה נותר ללא שינוי משמעותי, מכיוון שערך היבוא לרכב עלה אף הוא. שיעור מס הקניה הממוצע עמד בשנת 2023 על 56.1% (שנת 2022 – 55.2%). סכום המכס הממוצע לרכב נוסעים עמד על כ- 3.1 אלף ש"ח, המהווים 3.7% מערך היבוא.

לוח מס' 2:

**רכב נוסעים - יבוא והכנסות ממסים בשנים 2002 - 2023**  
(במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים)

שנה	כמות כלי רכב מיובאים	ערך יבוא (מיל' ש"ח)	מס קניה (מיל' ש"ח)	מס (מיל' ש"ח)	מס קניה ממוצע לרכב - מחירים שוטפים	מס קניה ממוצע לרכב - מחירים קבועים 2023	% מס קניה מערך יבוא	מס ממוצע	% מס ממוצע
2002	119,287	5,533	4,431	180	37,147	46,873	80.1%	1,505	3.2%
2003	109,911	5,342	4,202	197	38,231	47,920	78.7%	1,792	3.7%
2004	140,218	7,051	5,724	285	40,821	51,380	81.2%	2,029	4.0%
2005	136,939	6,954	5,880	297	42,937	53,333	84.5%	2,166	4.3%
2006	142,528	7,267	5,947	290	41,723	50,756	81.8%	2,033	4.0%
2007	185,171	9,415	7,408	382	40,007	48,418	78.7%	2,064	4.1%
2008	189,289	9,489	6,938	407	36,651	42,408	73.1%	2,149	4.3%
2009	172,459	9,649	6,720	391	38,965	43,638	69.6%	2,268	4.1%
2010	221,923	11,785	7,941	450	35,781	39,021	67.4%	2,028	3.8%
2011	229,944	12,330	7,808	413	33,955	35,795	63.3%	1,798	3.4%
2012	203,727	11,365	6,971	346	34,219	35,468	61.3%	1,699	3.0%
2013	225,297	11,812	7,045	316	31,271	31,925	59.6%	1,401	2.7%
2014	279,205	14,754	8,934	441	31,998	32,512	60.6%	1,580	3.0%
2015	229,972	12,376	7,786	369	33,858	34,622	62.9%	1,604	3.0%
2016	348,148	20,006	11,820	563	33,952	34,908	59.1%	1,618	2.8%
2017	218,276	12,776	7,621	323	34,915	35,811	59.7%	1,479	2.5%
2018	267,070	16,178	9,327	481	34,924	35,534	57.7%	1,801	3.0%
2019	285,816	17,954	9,400	609	32,889	33,200	52.4%	2,132	3.4%
2020	237,632	13,996	8,692	470	36,578	37,124	62.1%	1,977	3.4%
2021	261,064	16,149	9,914	628	37,977	37,977	61.4%	2,404	3.9%
2022	306,087	21,771	12,020	934	39,270	39,270	55.2%	3,051	4.3%
2023	283,835	23,300	13,077	869	46,072	46,072	56.1%	3,062	3.7%
שינוי ריאלי	-7.27%	2.71%	4.40%	-10.69%	12.59%	12.59%		-3.69%	

מקור: רשות המסים בישראל.

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

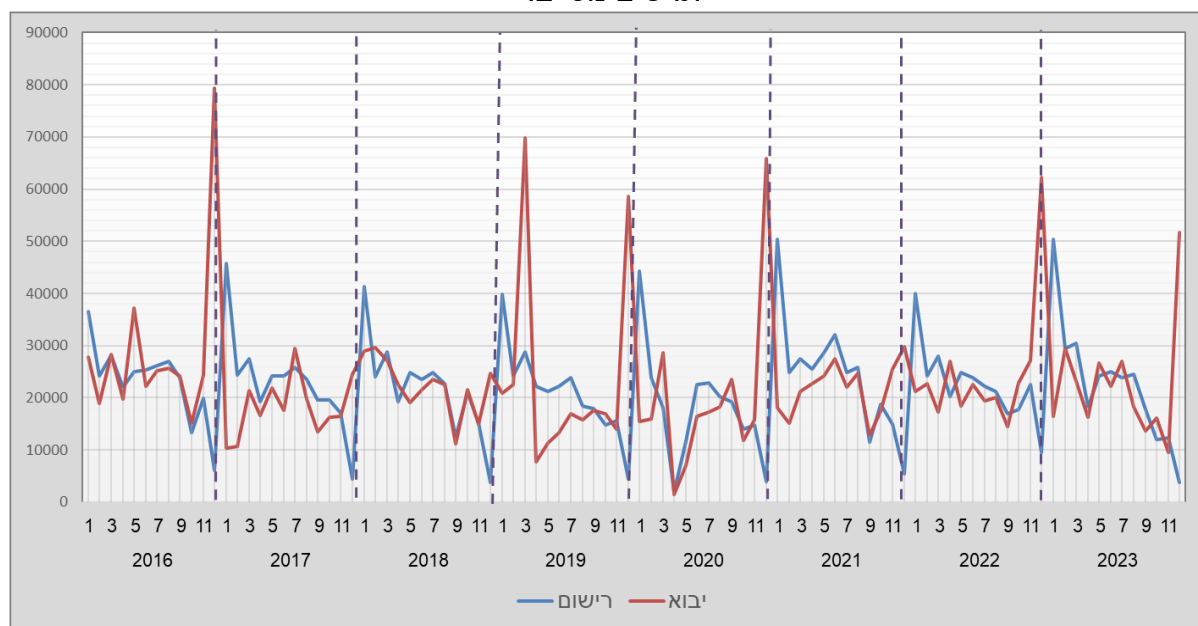
בסוף שנת 2023 היה רושם שהיקף הקדמת היבוא יהיה נמוך יחסית בשל בעיית החותים שגרמו לעיכוב באספקת הסחורות דרך הים. אך גם בתנאים אלה הצליחו היבואנים לאגור כלי רכב במחסני

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

המכס "בונדד" עד לשחרור. כמובן שרוב ההקדמות היו של כלי רכב חשמליים שהמיסוי עליהם עלה משמעותית. כתוצאה מכך, שיעורם של כלי רכב חשמליים הגיע בדצמבר 23 ל- 56.5% (ממוצע שנתי – 25.2%). שיעורם של כלי רכב היברידיים נטענים (פלאג-אין) שגם עבורם הועלה המיסוי, עלה בדצמבר 23 ל- 8.4% (ממוצע שנתי – 5.2%).

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 2022, בה התרחשו גם העלאות מסים על רכב חשמלי ופלאג-אין וגם עדכוני נוסחת המיסוי הירוק והניקוד עבור אביזרי בטיחות, עודף היבוא על הרישום היה גבוה יחסית, כ- 52.6 אלף יחידות. בסוף שנת 2023 הפער בין היבוא לבין הרישום לתנועה היה מתון במקצת, כ- 48 אלף.

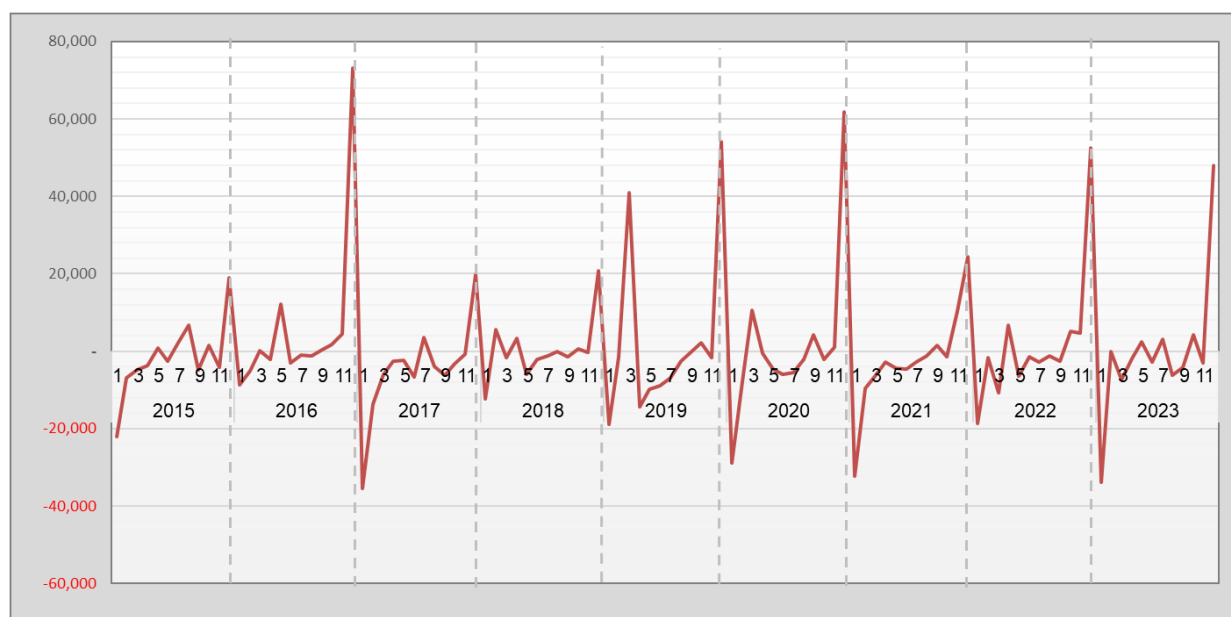
תרשים מס' 2:



מקור: רשות המסים בישראל.

תרשים מס' 3

הפרש בין יבוא ורישום כלי רכב נוסעים לפי חודשים, 2015 – 2023



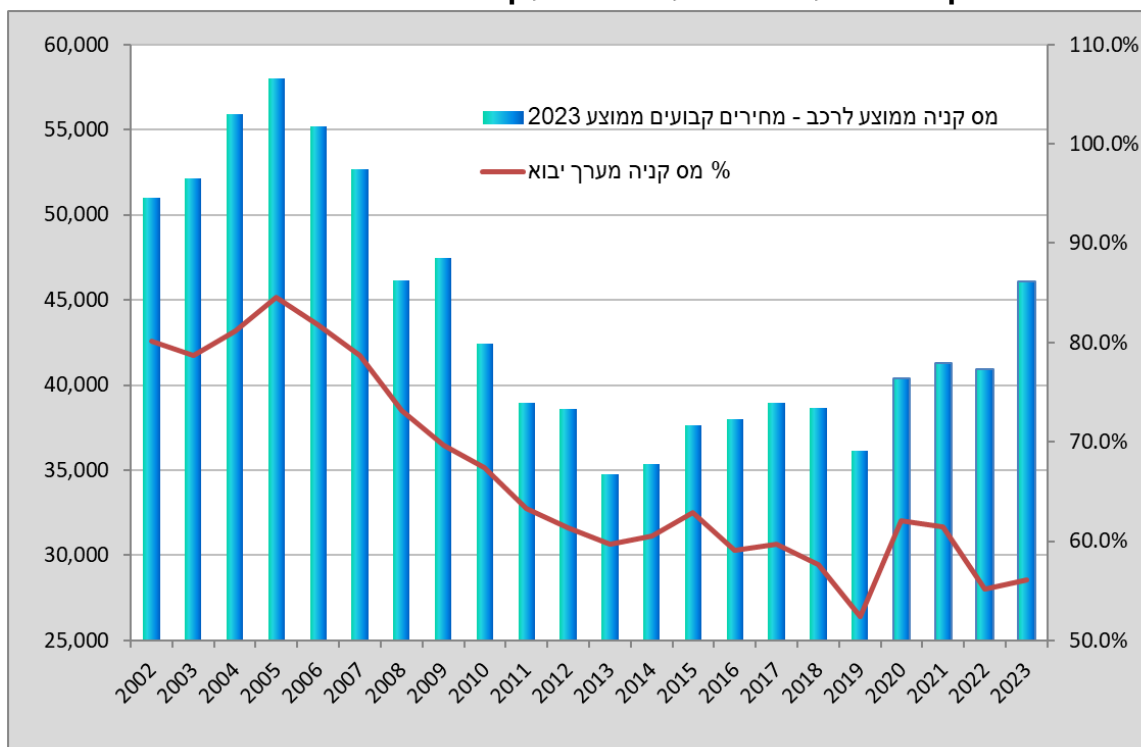
מקור: רשות המסים בישראל.



מס הקניה הממוצע לרכב נוסעים עלה בשנת 2023 הודות להעלאת המיסוי על רכב חשמלי ופלאג-אין וכן בשל התייקרות עלויות היצור וההובלה של כלי רכב. מס קניה ממוצע לרכב נוסעים עמד על 46.1 אלף ש"ח ושיעור של 56% מערך היבוא. הגם שמדובר בעליה משמעותית ביחס לשנת 2022, עדיין, סכומי ושיעורי מס הקניה נמוכים משמעותית ביחס לתחילת שנות ה-2000.

תרשים מס' 4:

**מס קניה ממוצע לרכב ושיעור המס מערך היבוא בשנים 2002-2023**



מקור: רשות המסים בישראל.

### 3. רישום כלי רכב לתנועה, לפי סוג

שנת 2021 הייתה שנת שיא ברישום לתנועה של כלי רכב ממספר סוגים, לאחר מספר שנים של ירידה מסוימת בפעילות בשל השפעת הקורונה. בשנים 2022-2023 כמות הרישומים לתנועה הייתה עדיין גבוהה יחסית, אך ירדה משמעותית ביחס לשנת השיא 2021.

- כמות רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה עמדה בשנת 2022 על 265.5 אלף (ירידה של 8.6% לעומת 2021), בשנת 2023 הכמות של רכב נוסעים הייתה דומה – 267 אלף ש"ח.
- הרישום של כלי רכב דו-גלגליים נותר ברמה גבוהה מאד בשנת 2022 – 21.1 אלף כלים, דומה לרמה של שנה קודמת שהייתה שנת שיא. בשנת 2023 היקף הרישום היה נמוך במקצת אך עדיין גבוה, במיוחד בהתחשב במצב – כ- 19 אלף כלים.
- בשנת 2023 נרשמו לתנועה כ- 4.1 אלף מוניות חדשות, ירידה משמעותית ביחס לשנת 2022 בה נרשמו 5.3 אלף מוניות, ולשנת שיא 2021 עם 5.4 אלף מוניות. יש לציין גם שחל שינוי משמעותי מאד במאפייני מונית טיפוסית שנרשמת לתנועה היום ביחס למה שהיה מקובל בענף שנים רבות – כיום רוב המוניות מונעות בבנזין ובעלות

הנעה היברידית, יש גם לא מעט מוניות חשמליות (כ- 14% מהיבוא ב- 2023). שינויים אלה באים בעקבות ביטול הישבון הסולר והעלאת מחירי דלק.

- הרישום לתנועה של כלי רכב מסחריים עמד על כ- 4.2 אלף, עליה של 12.3% ביחס לשנה קודמת. היקף זה לא שונה מהותית משנים קודמות, עם תנודות למעלה ולמטה, אך נמוך מאד לעומת 12-14 אלף כלי רכב שהיו נרשמים מדי שנה בתחילת המילניום. ההסבר בעיקרי לתופעה של מגמת ירידה ברכב מסחרי הנה בעיקר הנטייה של הלקוחות ושל היצרנים לעבור לרכב אוניברסלי המותאם הן להסעת נוסעים והן להובלת מטענים. כלי רכב כאלה מסווגים כרכב נוסעים. כמו כן, בתחילת שנות ה-2000 המיסוי על רכב נוסעים היה גבוה משמעותית מהמיסוי על רכב מסחרי, מה שיצר תמריץ לרישום רכב אוניברסלי כרכב מסחרי.
- כמות המשאיות שנרשמו לתנועה בשנת 2023 עמדה על כ- 16.3 אלף, מספר שדומה להיקפי הרישום ב- 2015-2020, אך נמוך ביחס לשנתיים הגבוהות 2021-22, בהן היקף הרישום של משאיות היה 20.4 אלף ו- 19.7 אלף, בהתאמה.
- ב- 2023 נרשמו לתנועה 4.3 אלף אוטובוסים, כמות שיא של כל הזמנים (אם כי, היו שנים עם היקף קרוב לזה). ביחס לשנת 2022 גדל רישום האוטובוסים ב- 7.3%.
- בתחום של טרקטורים ורכבי עבודה נרשמו לתנועה כמויות שיא בשנים 2021-2022, 7.6 אלף ו- 7.0 אלף בהתאמה. בשנת 2023 נרשמו כ- 6.0 אלף כלים בקבוצה זו, ירידה של 15.4% ביחס ל- 2022. ככלל, כמות כלי רכב אלה נמצאת במגמת עליה יציבה למדי מאז תחילת שנות ה-2000.

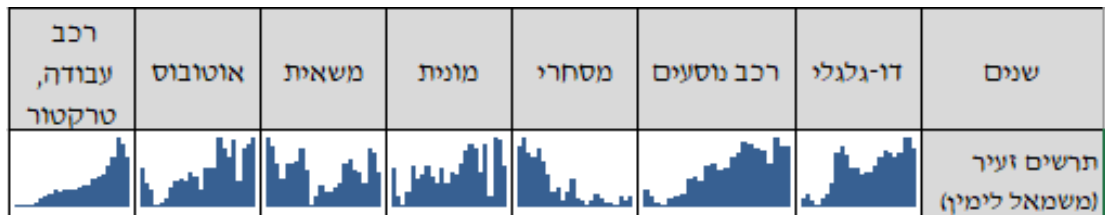
לוח מס' 3:

### רישום לתנועה של כלי רכב לפי סוג, 2000-2023

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

- המשך -

שנים	דו-גלגלי	רכב נוסעים	מסחרי	מונית	משאית	אוטובוס	רכב עבודה, טרקטור
2018	18,157	261,715	3,085	3,852	16,500	3,458	4,316
2019	17,606	253,417	3,238	5,138	16,151	4,138	5,000
2020	18,200	217,336	2,680	2,809	14,020	2,432	5,832
2021	21,288	290,509	4,303	5,386	20,408	3,823	7,671
2022	21,140	265,517	3,763	5,281	19,683	3,982	7,044
2023	18,983	267,012	4,226	4,094	16,270	4,273	5,957



מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

#### 4. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל

מס קניה על רכב בישראל מיועד לשרת מספר מטרות, מלבד הפן הפיסקלי המובן מאליו:

- ויסות ביקושים לרכב באמצעות הפנמת העלויות החיצוניות שנוצרות מהשימוש ברכב. רכב מהווה מוצר בעל מגוון רחב ביותר של עלויות חיצוניות, הכוללות גודש תנועה (אובדן זמן), זיהום אויר, תאונות, רעש, שימוש בקרקע לכבישים וחניונים, עלויות של מערכת בקרה ואכיפה, פגיעה בסביבה הטבעית ועוד. כבר תקופה ארוכה קצב הגידול ברמת המינוע עולה על הגידול בתשתיות, וישראל מהווה אחת המדינות הצפופות ביותר במונחים של כמות כלי הרכב לקילומטר כביש.
- מטרה נוספת של מסי קניה על רכב היא הכוונת יבוא כלי הרכב לתחומים בעלי נזקים חיצוניים מופחתים, בפרט בתחום זיהום האוויר והתאונות. בתחילתן של הטבות המס לכלי רכב בעלי הנעה חשמלית או היברידית, שימשו שיעורי מס קניה מופחתים גם כאמצעי סיוע למוצר ינוקא בשל חשש הציבור מרכישת מוצר טכנולוגי מתקדם עם כל המשתמע מכך (מורכבות בתפעול/טעינה, חשש מקרינה, חשש מאורך חיי הסוללה ושמירת הערך), אך כעת יעוד זה מאבד מהרלבנטיות לאור החדירה הרחבה של כלי רכב אלה לשוק.
- כמו כן, המרכיב האחוזי של מס הקניה ובמיוחד "מס יוקרה" המוטל על כלי רכב שמחירם עולה על 300,000 ש"ח, פועלים כאמצעי להחלקת הפערים החברתיים.

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

להלן שיטות המיסוי הנהוגות כיום (נכון לחודש מרץ 2024) 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
31.12.2026	זיכוי בגין מערכות בטיחות (ABS), בקרת יציבות, בלימה משולבת, משכך היגוי ובקרת משיכה והחלקה) וכן זיכוי עבור רכב תלת גלגלי	25-70% בהתאם לנפח מנוע 0% לחשמלי	רכב דו גלגלי או תלת גלגלי
31.12.2026	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
31.12.2025 בנוגע ל"מס יוקרה"		8%	מונית
31.12.2022 31.12.2023 31.12.2024	1) בכפוף למגבלת ההטבה (ר' הסבר בהמשך)	10% 20% 35%	רכב נטול פליטות (חשמלי) **
31.12.2022 31.12.2023	2) כמו כן, קיימת הפחתה בגין רמת אבזור בטיחותי	40% 55%	רכב היברידי מסוג Plug-In עד ציון ירוק 100**
	-	72%	רכב שמשקלו מעל 3.5 טון ואינו עולה על 4.5 טון
	-	0%	רכב שמשקלו עולה על 4.5 טון
*31.12.24 בהוראת שעה	מונע בדיזל מונע בבנזין *מונע בבנזין עם תנאים מיוחדים	12% 30% 12%*	טרקטור משא
	-	50%	טרקטורון

\* תוקף שיטת המיסוי הרלבנטית בחקיקה הקיימת, ככל שמדובר בהוראת שעה. הארכת הוראות השעה תבוצע בכפוף לבחינת הצורך בהארכה וביצוע התאמות נדרשות.

\*\* החל מ- 20 ביוני 2018 הוטל "מס יוקרה", קרי מס קניה נוסף על כלי רכב יקרים, גם על כלי רכב היברידיים (לרבות פלאג-אין) וחשמליים.

## 5. רכב היברידי וחשמלי

רכב חשמלי הפך לפופולרי מאד בישראל וכבר לא ניתן להגדירו כ"מוצר ינוקא". עוד לפני שנים ספורות ניכר היה החשש הצרכני בכל הנוגע לרכישת רכב חשמלי – בהיבטים של טווח נסיעה, פריסת עמדות טעינה, חששות מקרינה, אי וודאות לעניין עלות הטיפולים ואורך חיי סוללה ושמירת הערך. ממצב זה עברנו, במעבר חד, למצב בו אנשים מוכנים לחכות חודשים ארוכים כדי לקבל את הרכב החשמלי שהזמינו.

בתחום של רכב חשמלי מתקיימים מספר תהליכים שמשפיעים על התפתחותו. ראשית, קיימת מגמה ארוכת טווח של הוזלת עלויות הסוללות החשמליות – בין השנים 2008 ל-2022 ירדה עלות יחידת הספק ב-289%. הגם שבשנת 2022 חווה יצור הסוללות בעיות שגרמו לעלית מחירים זמנית, בשנת 2023 חלה ירידה נוספת של 14% במחיר הסוללות.<sup>3</sup>

לחצים רגולטורים באירופה וארה"ב גורמים למעבר היצור של כלי הרכב להנעה חשמלית או היברידית, כך גם המגמות של יצור רכב בסין שכבר די התבססה בשוק הגלובלי והישראלי. כאמור, הציבור בישראל התגבר על החששות הקשורים לרכישת רכב חשמלי, מתקיימת התפתחות בפריסת עמדות טעינה ציבוריות, וקמו חברות להתקנת עמדות טעינה פרטיות. בניגוד להערכות מוקדמות, התקנת עמדות טעינה פרטיות מתאפשרת לא רק בדירות צמודות קרקע אלא גם בבתיים רבי קומות. לצד העליה במחירי הדלק, הכדאיות של רכישת רכב חשמלי עולה, והביקוש לרכב בעל הנעה מתקדמת הולך וגובר. העלאת המס של 2022 לא עצרה את הגידול המהיר ברכישות.

בשנת 2022 בוטלו ההטבות במס קניה לרכב היברידי רגיל (לא נטען), הופחתו הטבות מס לרכב היברידי נטען ולרכב חשמלי. ב-2022 נרשמו לתנועה 52.3 אלף כלי רכב היברידיים (19.6% מסה"כ), 15.8 אלף כלים מסוג פלאג-אין (5.9% מסה"כ) ו-28.5 אלף מכוניות חשמליות (10.7% מסה"כ). בשנת 2023 בוטלו הטבות מס קניה לרכב היברידי נטען והועלה מס קניה לרכב חשמלי (כפי שיפורט בהמשך). על אף העלאת המס, בשנת 2023 נרשמו לתנועה 16.8 אלף מכוניות פלאג-אין (6.3% מסה"כ) וכן כמות שיא של 48.4 אלף מכוניות חשמליות (18% מסה"כ). מספרים אלה משקפים רישום לתנועה, כאשר שיעור היבוא של רכב חשמלי היה גבוה עוד יותר – הן בגלל הקדמת היבוא והן בגלל המשך המגמה הכללית של עליה בביקוש לרכב חשמלי.

בשל התנודות הגבוהות בהיקפי היבוא של רכבי טכנולוגיות לפני השינויים במיסוי, נתוני הרישום לתנועה מייצגים יותר את תמונת המצב בשוק. עם זאת, מעניין להסתכל גם על היקפי היבוא. בתרשים מס' 6 מוצגים נתוני היבוא של רכב חשמלי, היברידי ופלאג-אין לפי חודשים בשנים 2022-2023. בשנת 2022 יבוא כלי רכב חשמליים הסתכם ב-43,029 (14.3% מהיבוא), ויבוא רכבי פלאג-אין עמד על 21,623 (7.2%). ב-2023 היקף היבוא של רכב פלאג-אין היה 14,061 יחידות (5.2% מהיבוא של רכב נוסעים), והיבוא של רכב חשמלי הגיע ל-68,125 יחידות – 25.2% מסך היבוא של רכב נוסעים. רכב היברידי רגיל נחשב כבר לטכנולוגיה מסורתית, ואין עליה הטבות מס. שיעור היבוא של רכב היברידי רגיל היה בשנים 2022-2023 7.9% ו-7.2%, בהתאמה.

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

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

<sup>3</sup> <https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh>

לוח מס' 5:

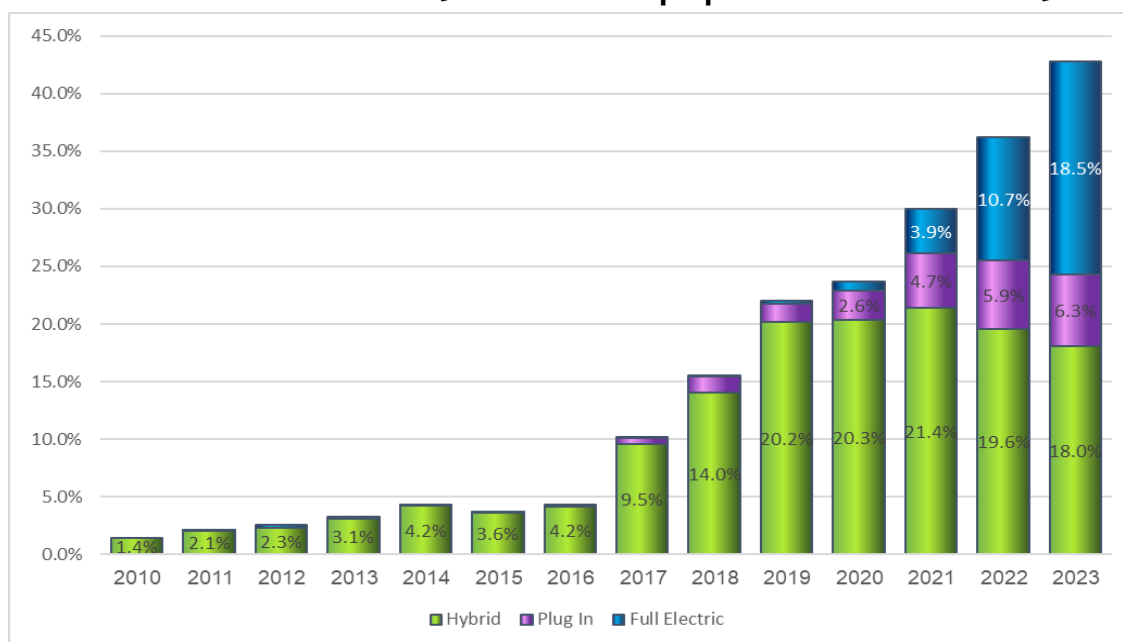
**רכב נוסעים היברידי וחשמלי בשנים 2004-2023 – דגמים, מחירים, כמויות רישום לתנועה**

חשמלי			היברידי פלאג-אין			היברידי רגיל			
מחיר הדגם הזול ביותר	% מסה"כ	כמות הכלים שנרשמו	מחיר הדגם הזול ביותר	% מסה"כ	כמות הכלים שנרשמו	מחיר הדגם הזול ביותר	% מסה"כ	כמות הכלים שנרשמו	
						163,000	0.0%	11	2004
						189,900	0.1%	128	2005
						155,000	0.4%	492	2006
						151,000	1.0%	1,750	2007
						146,000	1.6%	2,840	2008
						130,000	1.5%	2,522	2009
						129,990	1.4%	2,938	2010
	0.0%	59				116,990	2.1%	4,392	2011
	0.3%	522				114,900	2.3%	4,489	2012
	0.2%	455		0.0%	18	116,900	3.1%	6,260	2013
	0.1%	177		0.0%	56	117,500	4.2%	9,893	2014
				0.0%	67	117,500	3.6%	8,881	2015
				0.0%	63	104,000	4.2%	11,475	2016
128,990	0.0%	128	194,900	0.6%	1,537	104,000	9.5%	26,052	2017
124,990	0.1%	155	154,900	1.4%	3,700	105,900	14.0%	36,505	2018
124,990	0.2%	618	159,900	1.6%	4,048	105,900	20.2%	50,753	2019
129,900	0.7%	1,566	149,900	2.6%	5,555	84,990	20.3%	43,981	2020
119,900	3.9%	11,236	147,990	4.7%	13,588	86,990	21.4%	61,834	2021
99,485	10.7%	28,543	157,900	5.9%	15,783	88,990	19.6%	52,254	2022
99,990	18.0%	48,436	173,000	6.3%	16,787	95,990	18.0%	48,414	2023

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

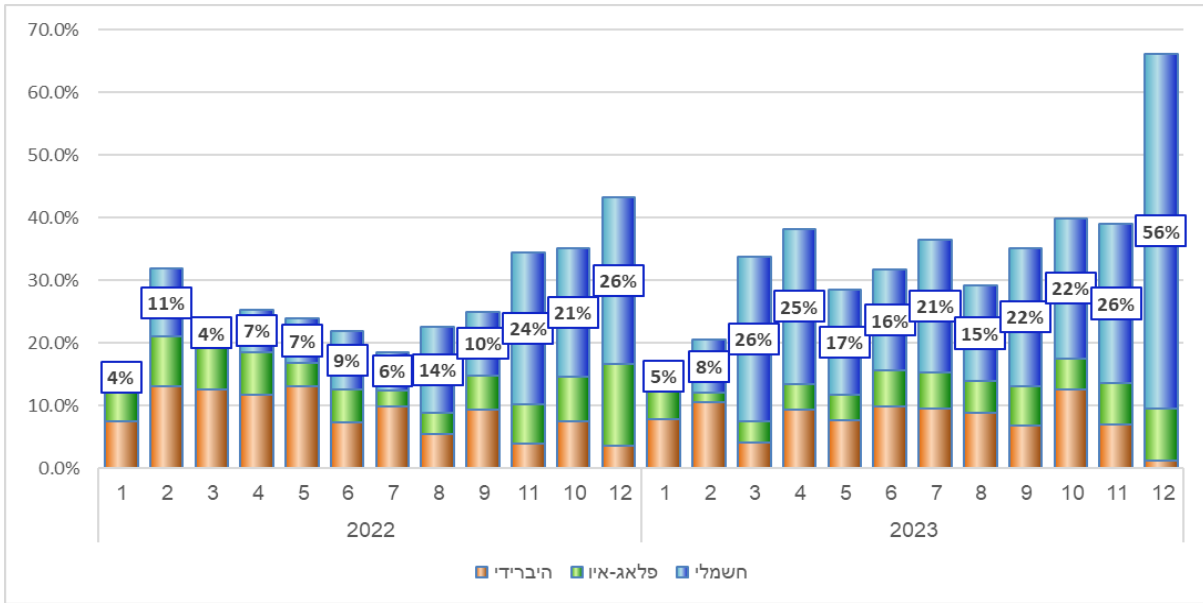
תרשים מס' 5

**שיעור כלי רכב היברידיים מתוך סך כמות רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2008-2023**



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

תרשים מס' 6  
 יבוא רכב נוסעים במהלך השנים 2022-2023 לפי טכנולוגיה



מקור: רשות המסים, מערכת "שער עולמי"

רפורמת המיסוי של רכב היברידי וחשמלי

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

להלן מתווה המעבר המדורג לשיעורי המס הרגילים:

לוח מס' 6:

**שיעורי מס קניה עבור כלי רכב היברידיים וחשמליים**

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

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

כמו כן נקבעו תקרות הטבה שנועדו לשמור את ההטבות עבור דגמים עממיים ולצמצם הטבות לרכב יוקרה, וכן למנוע מצבים בהם ההטבה שמתקבלת בדגמי יוקרה עולה משמעותית על התועלת הסביבתית של הרכב. להלן לוח המפרט את סכומי התקרה:

לוח מס' 7:

**תקרות הטבת המס עבור כלי רכב היברידיים וחשמליים**

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

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

החלטת ממשלה מס' 1263 קובעת הטלת מס נסועה על רכב חשמלי בגובה 15 אג' לקילומטר כתחליף מס הבלו החל על כלי רכב המשתמשים בדלק פוסילי, בתחולה משנת 2026; כמו כן, החלטת הממשלה קובעת המשך מתווה של שיעורי מס הקניה על רכב חשמלי, שבהיעדר חקיקה היה עולה למיסוי רגיל (83%) החל משנת 2025. להלן שיעורי המס וסכומי התקרות שמוצעים בהחלטת הממשלה. חשוב להבהיר כי אין לזה עדיין תוקף של חוק ונדרש תהליך חקיקה כולל אישור בוועדת הכספים של הכנסת כדי ששיעורים וסכומים אלה (ייתכנו שינויים) יקבלו תוקף חוקי.

לוח מס' 8

**שיעורי מס קניה ותקרות ההטבה על רכב חשמלי המוצעים לשנים 2025-2027**

2027	2026	2025	
60%	52%	45%	שיעור המס
25,000	30,000	35,000	תקרת ההטבה (ש"ח)

מקור: [החלטת הממשלה 1263](#)

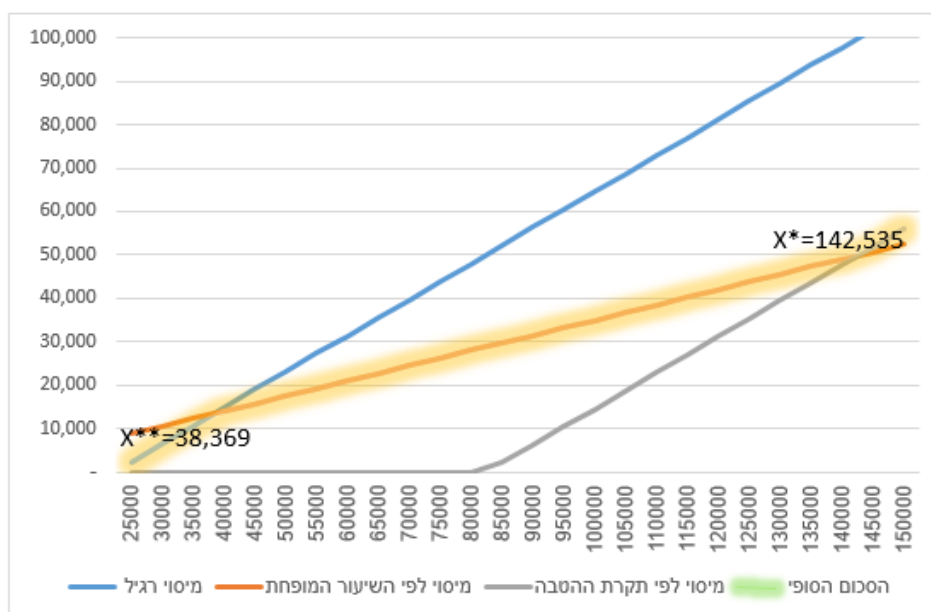
בתרשים שלהלן ניתן לראות את השוואת חישובי המס השונים – מס קניה לפי שיעור מופחת של 35% שחל ב- 2024, מס קניה לפי השיטה הרגילה, ומס קניה שנקבע כסכום המרבי בין המס בשיעור מופחת לבין המס הרגיל בניכוי תקרת ההטבה (ר' תרשים להלן להמחשה). בתחום של רכב זול במיוחד ייתכן מצב שלרכב תשתלם שיטת המס הרגילה בלי הטבות מיוחדות אלא הפחתת המיסוי הירוק כמו לכל רכב בדרגת זיהום 1-2. עבור רכב יקר יחול המס בכפוף למגבלה השקלית.

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

בלוח 9 להלן מובאות נקודות האיזון של בסיס המס (ערך יבוא + עלויות הובלה + מכס אם חל) בשנים 2022 - 2024, לפי סוג טכנולוגיה, ובטווחים בין נקודות האיזון האלה יחולו שיטות חישוב מס שונות. רכב עם בסיס המס מעל X\* ימוסה לפי שיטת המס הרגילה בניכוי תקרת ההטבה, רכב עם בסיס מס עד X\* אך מעל X\*\* ימוסה לפי שיעור המס המופחת, ורכב זול במיוחד שמחיר היבוא שלו עד X\*\*, ימוסה כמו רכב רגיל. למשל, רכב חשמלי שהעלות שלו לפני מס קניה בשנת 2024 היא עד 142,535 ש"ח, ממוסה לפי השיעור המופחת, ומעל סכום זה - לפי 83% בניכוי ההפחתות של מיסוי ירוק ותקרת ההטבה (50,000 ש"ח). בכל השיטות חלות גם ההפחתות עבור רמת האבזור הבטיחותי.



תרשים מס' 7  
חישוב מס קניה לרכב חשמלי בשנת 2024



מקור: רשות המסים בישראל

לוח מס' 9

ערכי נקודות האיזון של בסיס המס לצורך חישוב מס קניה (עלות רכישה + עלויות יבוא + מכס) בש"ח בשנים 2022-2024, לפי טכנולוגיית הנעה

X**	X*	תקרת ההטבה	מס מופחת %	סוג רכב
2022				
39,365	132,388	40,000	40%	היברידי נטען עד ציון ירוק 100 חשמלי מלא
23,188	125,927	75,000	10%	
2023				
63,646	170,789	30,000	55%	היברידי נטען עד ציון ירוק 100 חשמלי מלא
28,287	123,525	60,000	20%	
2024				
38,369	142,535	50,000	35%	חשמלי מלא

מקור: רשות המסים בישראל

6. יבוא אישי, זעיר ומקביל/עקיף

יבוא אישי לאורך זמן היה מיצג פלח שוק שולי יחסית מבחינה כמותית. עם זאת, היה 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- 3,000 מכוניות.

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.

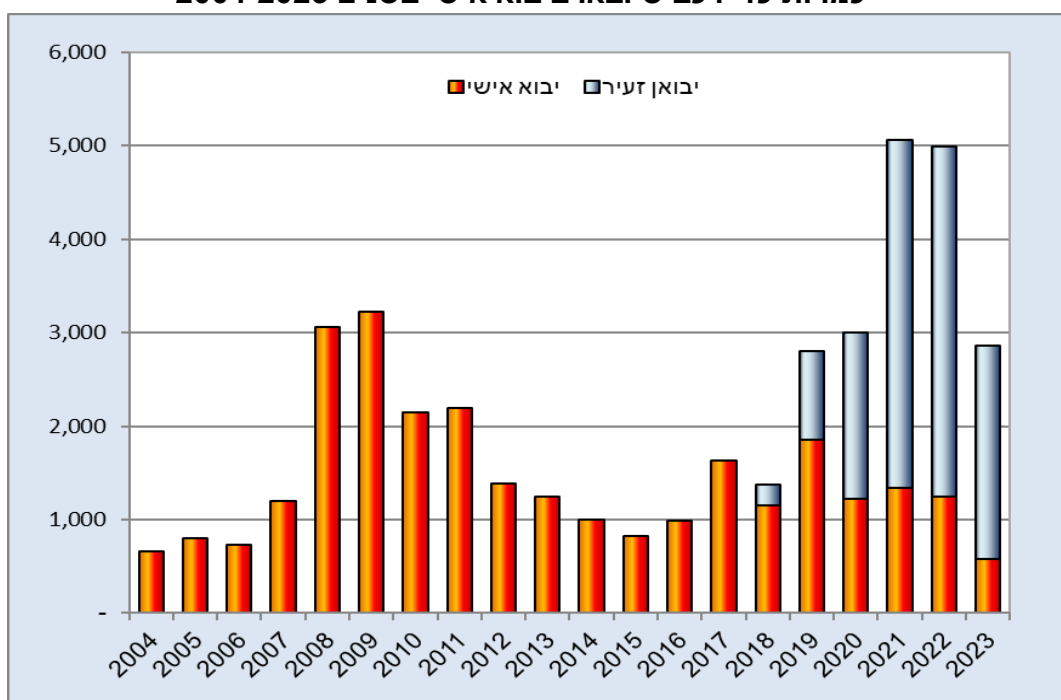
בכל אחת מהשנים 2021-2020 יובאו בצורה זו כ- 3.75 אלף כלי רכב. בשנת 2023 חלה ירידה גם ביבוא אישי וגם ביבוא זעיר (0.6 אלף ו- 2.3 אלף יחידות בהתאמה).

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). ברישום לתנועה שמקורו ביבוא זעיר בשנת 2023 כרבע מכלי הרכב היו מסוג היברידי נטען, וכ- 21% היו חשמליים. רכב היברידי רגיל היווה כ- 10.5% בלבד מיבוא זעיר.

במסגרת יבוא מקביל/עקיף נרשמו לתנועה בשנת 2023 כ- 5.9 אלף מכוניות, בהן 37% היברידיות, 18% פלאג-אין, ו- 17% כלי רכב חשמליים.

תרשים מס' 8:

כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנים 2004-2023



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

לוח מס' 10:

התפלגות כלי הרכב לפי סוג יבואן

% מסה"כ	כמויות			שנת רישום	
	מקביל	זעיר ואישי	סה"כ		
1.1%	1.4%	2,806	3,787	259,081	2019
1.3%	1.7%	3,008	3,902	219,304	2020
1.7%	2.1%	5,064	6,296	294,345	2021
1.8%	2.0%	4,994	5,669	270,270	2022
1.0%	2.1%	2,859	5,870	271,413	2023

מקור: רשות המסים