



החטיבה לתכנון וכלכלה

2 מאי, 2012

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2011

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

עיקרי הדברים

- (1) שנת 2011 הנה שנת מעבר של שוק הרכב לשיווי משקל חדש כתוצאה מתהליך הפנמת הרפורמות שנעשו בתחום זה בשנים האחרונות: הרפורמות בתחום מיסוי רכב צמוד (שווי שימוש) והמיסוי הירוק.
- (2) בשנת 2011 חלה עלייה מתונה ביבוא כלי הרכב לישראל, במקביל לירידה בנטל המס האפקטיבי הממוצע לרכב, שהביאה לראשונה אף לירידה בגביית מס הקניה על כלי רכב. הכמות המיובאת של כלי הרכב עלתה ב- 3% לעומת שנת 2010 (לאחר עליה של 28% לעומת 2009), ערך היבוא לא השתנה במונחים ריאליים לעומת אשתקד, ותקבולי מס הקניה על רכב ירדו בשיעור ריאלי 5.7%.
- (3) החל מה-1 בינואר 2010 מופעלת השיטה החדשה של חישוב שווי השימוש ברכב צמוד – "שווי שימוש ליניארי". בשנת 2011 הושלמה הפעימה הרביעית והאחרונה של העלאת שווי השימוש – הן בסכומי הזקיפה השקליים לפי קבוצות המחיר בנוגע לכלי רכב שנרשמו לתנועה עד 31.12.2009, והן בשיעור שווי השימוש בנוגע לכלי רכב שנרשמו מיום 1.1.2010 ואילך.
- (4) בעקבות הרפורמה בשיטת החישוב של שווי השימוש ברכב צמוד, חלה ירידה בהיקף הרכישות של ציי רכב. במקביל, המשיך להתפתח שוק של "ליסינג פרטי" שהוא במהותו ליסינג מימוני למגזר הפרטי, ערוץ שיווק נוסף לערוץ הישיר של סוכנויות יבואני הרכב;
- (5) תופעה מעניינת נוספת הנה עליה במכירות רכבי ליסינג חדשים יחסית, עד גיל שנה, שיכולה להעיד על צמצום הביקוש לרכב צמוד מחד, והשאיפה של חברות ליסינג להגביר את נוכחותן במגזר הפרטי, מתוך הרצון לשמור על היקפי פעילותן, מאידך.
- (6) בשנת 2011 נמשכה והתחזקה המגמה של המעבר לכלי רכב בעלי רמות זיהום נמוכות, בעקבות הפעלת הרפורמה ב"מיסוי ירוק" שנכנסה לתוקף באוגוסט 2009. בימים אלה מתגבשת החלטה על עדכון נוסחת המיסוי הירוק במטרה לשמר את יעילות תמריצי המס תוך מיצוב מדויק יותר של דגמי הרכב השונים במפת רמות הזיהום.
- (7) בימים אלה מתקרבת לישורת הסופית הועדה המשותפת של רשות המסים ומשרד התחבורה לגיבוש מערכת תמריצי מס לעידוד התקנה ויבוא של כלי רכב בטיחותיים יותר, באמצעות הענקת תמריצים לכלי רכב בעלי רמת אבזור בטיחותי גבוהה.

יבוא כלי הרכב בשנת 2011 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב

שנת 2011 התאפיינה ברמת פעילות גבוהה והתפתחויות מעניינות בענף הרכב. יבוא רכב נוסעים הגיע לשיא – כ- 230 אלף כלי רכב, 3.6% מעל היקף היבוא (הגבוה ממילא) שנרשם בשנת 2010. ערך היבוא בש"ח הסתכם ב- 12.3 מיליארדי ש"ח, גידול של 4.6% לעומת אשתקד (1.1% גידול במונחים ריאליים). לאחרונה אנו עדים להתייצבות מגמת הגידול בכמות וערך יבוא כלי הרכב.

בתחום הרכב המסחרי חלה ירידה של 9.8% בכמות כלי הרכב, לכ- 10.2 אלף יחידות. ערך היבוא ירד בכ- 13.3% במונחים ריאליים. ההסבר לירידה הנו ככל הנראה העלאת המס על כלי רכב מסחריים במסגרת "מיסוי ירוק" ומעבר חלקי לשימוש בכלי רכב מקטגוריית רכב הנוסעים.

בסה"כ רכב נוסעים + מסחרי חלה עליה של 3% בכמות המיובאת, ערך היבוא נותר ללא שינוי במונחים שקליים ריאליים (גידול מזערי של 0.3%).

ההכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב (לרבות רכב כבד, מוניות ורכב תיור) ירדו בשנת 2011 בכ- 5.7%, על רקע יציבות בהיקף היבוא הריאלי.

לוח מס' 1 :

ההכנסות ממסי כלי רכב בשנים 1995 - 2011 (במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים)

סה"כ הכנסות	חלקי חילוף ²		כלי רכב ¹			שנה
	מכס	מס קניה	ערך יבוא	מכס	מס קניה	
4,430	14	218	5,349	205	3,993	1995
4,598	26	239	5,657	227	4,106	1996
4,517	35	295	5,277	211	3,976	1997
4,583	33	281	5,152	222	4,047	1998
5,296	34	281	5,990	256	4,725	1999
6,398	43	291	7,656	284	5,780	2000
5,914	49	182	7,237	241	5,442	2001
5,606	48	200	6,706	211	5,147	2002
5,269	51	219	6,797	225	4,774	2003
6,886	47	242	8,529	310	6,287	2004
7,108	48	232	9,170	321	6,507	2005
7,246	40	227	9,672	320	6,659	2006
8,757	47	267	11,873	414	8,029	2007
8,425	52	277	12,336	437	7,659	2008
8,018	53	270	11,654	417	7,277	2009
9,383	61	291	14,589	474	8,557	2010
9,151	63	303	15,007	433	8,352	2011
-5.73%	0.31%	0.52%	-0.57%	-11.67%	-5.66%	שינוי ריאלי ³

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 2011 בהשוואה לשנת 2010.

בשנת 2010 היינו עדים לתופעה מעניינת – ירידה בנטל המס הממוצע שלוותה בגידול בהכנסות ממסים, זאת הודות לעליה חדה מאד בכמויות וערך היבוא. בשנת 2011 תמונת המצב הייתה כבר שונה: יציבות בהיקף היבוא (המהווה בסיס המס להטלת מסי היבוא) לוותה בירידה בתקבולי המסים.

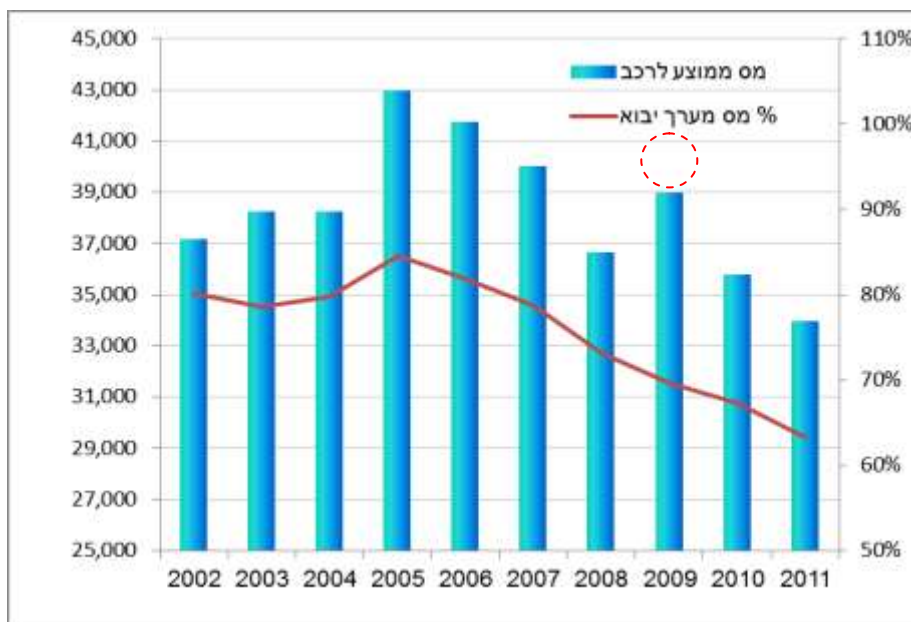
בתרשים להלן ניתן לראות כי שיעור מס קניה ביחס לערך היבוא ירד בעקביות מאז שנת 2006 – תחילה כתוצאה מהפעלת "תכנית החומש" להפחתה הדרגתית של שיעורי המס, ומשנת 2009 – כתוצאה משינוי התנהגות הצרכנים ומעבר לכלי רכב פחות מזהמים, שהמס האפקטיבי שחל עליהם נמוך יותר.

גם בסכומים אבסולוטיים ניכרת ירידה במס המשולם פר רכב, למעט עליה חד פעמית בשנת 2009, בה במסגרת "היערכות" לרפורמה יובאו בחודשים יוני ובמיוחד יולי כמויות גדולות של כלי רכב יקרים, גדולים ומזהמים במיוחד¹.

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

תרשים מס' 1:

מס קניה ממוצע לרכב ושיעור המס מערך היבוא
(רכב נוסעים בלבד, ש"ח, %)



מקור: רשות המסים בישראל.

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

המס העיקרי שמוטל על כלי רכב בישראל הנו הינו מס קניה, אשר מוטל על רכב פרטי, רכב מסחרי, אופנועים (72%) וקטנועים (40%). משאיות ואוטובוסים שמשקלם מעל 4.5 טון פטורים ממש. קיימים כהוראת שעה, שיעורי מס מופחתים עבור כלי רכב בעלי טכנולוגיות הנעה מתקדמות: היברידית (בדרגת זיהום 2 בלבד) – 30%, ורכב נטול פליטות המיוצג בשלב זה באמצעות רכב חשמלי – 10%².

¹ צוין במאמר מוסגר כי התנהלות שוק הרכב בחודשים שקדמו לרפורמה מספקת דוגמה מצוינת מדוע, בד"כ, נהוג להימנע מפרסום מוקדם של רפורמות ושינויים במסים עקיפים.

² לאחרונה הוחלט על הענקת הפחתה נוספת בשיעור מס הקניה לרכב חשמלי (ל-8%) ולרכב היברידי מסוג פלאג-אין עד דרגת זיהום 2 (ל-20%), בהוראת שעה שתחולתה מ-1.6.2012 ועד 31.12.2013. כמו כן, נדחתה בשנה העלאה מתוכננת בשיעור מס הקניה על רכב היברידי מ-30% ל-45%, שהייתה אמורה להיכנס בשנת 2013.

כמו כן, רכב המיובא מארצות שלישיות (מדינות שלמדינת ישראל אין הסכם סחר איתן), חייב במכס של 7%.

כאמור, בתאריך 2.8.2009 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%³ ברכב נוסעים ו- 72% ברכב מסחרי, לרמה בסיסית של 90%, תוך מתן זיכוי בסכום הולך ועולה ככל שמדובר ברכב בעל דרגת זיהום⁴ נמוכה יותר. ב- 25 בנובמבר 2010 אושרה הרפורמה באופן סופי בוועדת הכספים של הכנסת, כאשר שיעור מס הקניה הופחת ממועד זה ואילך ל- 83%, וזאת כנגד ביטול הזיכוי (2,400 ש"ח) שהוענק לפני כן לרכב המצויד במערכת בקרת יציבות, אשר הפכה לחובה ברכב נוסעים.

בעקבות הרפורמה, שיעור מס הקניה על רכב בעל הנעה רגילה עתה איננו אחיד. בהתאם לדרגות הזיהום השונות מתקבל מס קניה אפקטיבי בין כ- 30% (ואף פחות בדגמים מסוימים) ועד למס המירבי - 83%. כאמור, רכב היברידי בדרגת זיהום 2 ממוסה לפי שיעור אחיד של 30%, ואילו רכב היברידי בדרגות זיהום גבוהות יותר ממוסה כמו רכב בעל הנעה רגילה, בהתאם לדרגת הזיהום שלו.

לוח מס' 2 :

דרגות זיהום, סכומי הזיכוי במס קניה, התפלגות המכירות לפי דרגות הזיהום ב- 2011 ושיעורי מס קניה אפקטיביים

דרגת זיהום	ציון ירוק	זיכוי במס קניה (במחירי 2009)	% מסך המכירות ב- 2011	מס קניה אפקטיבי ממוצע*
1 (נטול פליטות)	0 - 50	מס קניה 10%	0.0%	10%
2 (היברידי)	51 - 130	מס קניה 30%	1.9%	30%
2	51 - 130	15,000	7.7%	31%
3	131 - 150	13,750	8.2%	50%
4	151 - 170	12,000	19.5%	56%
5	171 - 175	10,500	9.0%	62%
6	176 - 180	9,250	14.4%	62%
7	181 - 185	8,250	8.7%	67%
8	186 - 190	7,250	5.2%	68%
9	191 - 195	6,500	4.4%	70%
10	196 - 200	5,500	2.9%	72%
11	201 - 205	5,000	5.4%	73%
12	206 - 210	4,000	0.7%	78%
13	211 - 220	3,250	2.5%	78%
14	221 - 250	2,000	4.0%	80%
15	251 - 400	0	5.5%	83%

* הערה: מס הקניה חושב בניטרול הזיכויים בגין אביזרי בטיחות ומתקנים להפחתת הפליטות מקור: רשות המסים בישראל

³ אילולא הרפורמה, מס הקניה על רכב נוסעים תוכנן לרדת ל- 72% ולהשתוות למס הקניה על רכב מסחרי, החל משנת 2010.

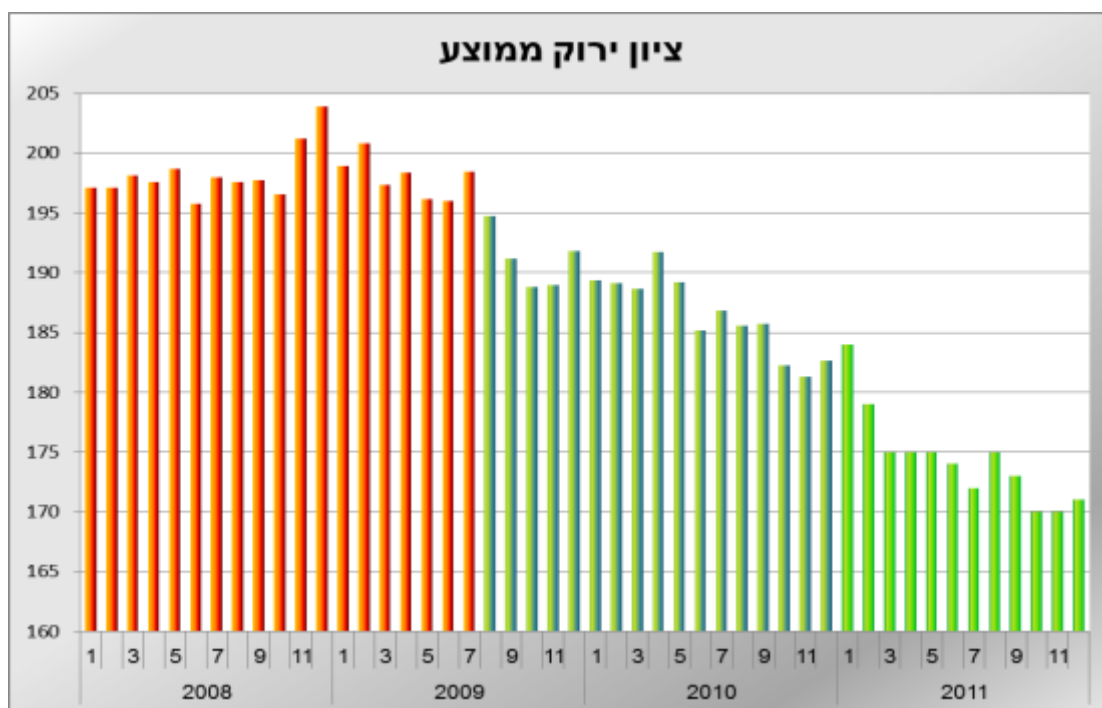
⁴ דרגות זיהום נקבעות לפי הציון הירוק המחושב לכל דגם רכב על-פי נתוני הפליטות שלו ב- 5 סוגי מזהמים: פחמן דו-חמצני CO₂, פחמן חד-חמצני CO, תחמוצות חנקן NOx, פחמימנים HC, וחלקיקים נשימים PM. לפרטים נוספים ניתן לעיין בדוח הוועדה למיסוי ירוק באתר האינטרנט של רשות המסים, בכתובת <http://ozar.mof.gov.il/taxes/docs/misui150108.pdf>

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. בשנת 2011 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 2011 הגיע הציון הירוק של כלי הרכב המיובאים לרמה של 170 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 2010-2011 נצפתה מגמה עקבית של העלאת 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%, וברבעון האחרון של 2011 הגיע אף ל-72%!

תרשים מס' 2 :

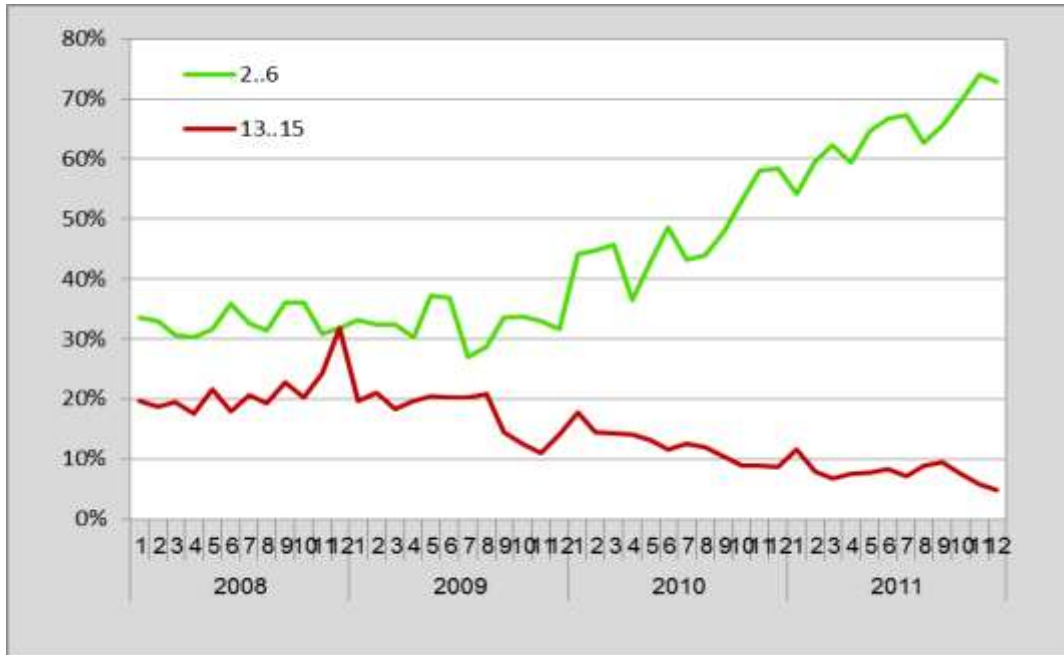
ציון ירוק ממוצע של רכב נוסעים, לפי חודש רכישה בשנים 2008-2011



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

תרשים מס' 3 :

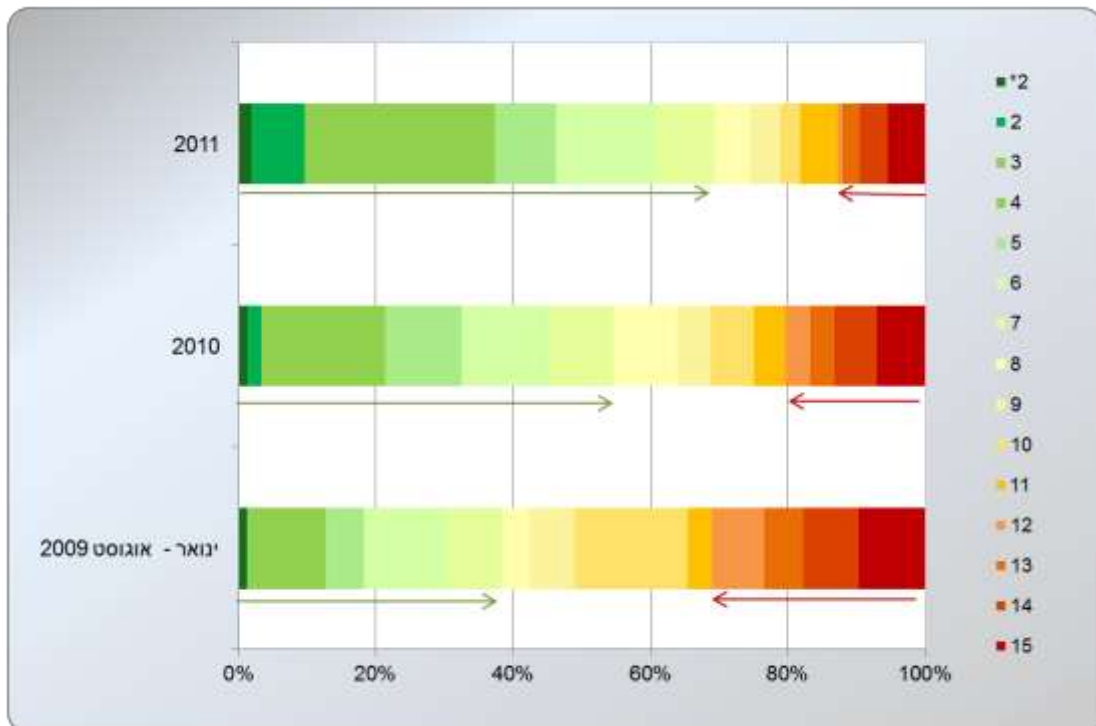
משקל יבוא של כלי רכב בעלי דרגות זיהום נמוכות (2-6) ודרגות זיהום גבוהות (13-15), לפי חודש רישום לתנועה, בשנים 2009-2011



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

תרשים מס' 4 :

התפלגות של כלי רכב שמשקלם עד 3.5 טון (נוסעים+מסחרי), שיובאו בשנים 2009-2011, לפי דרגות זיהום



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 –

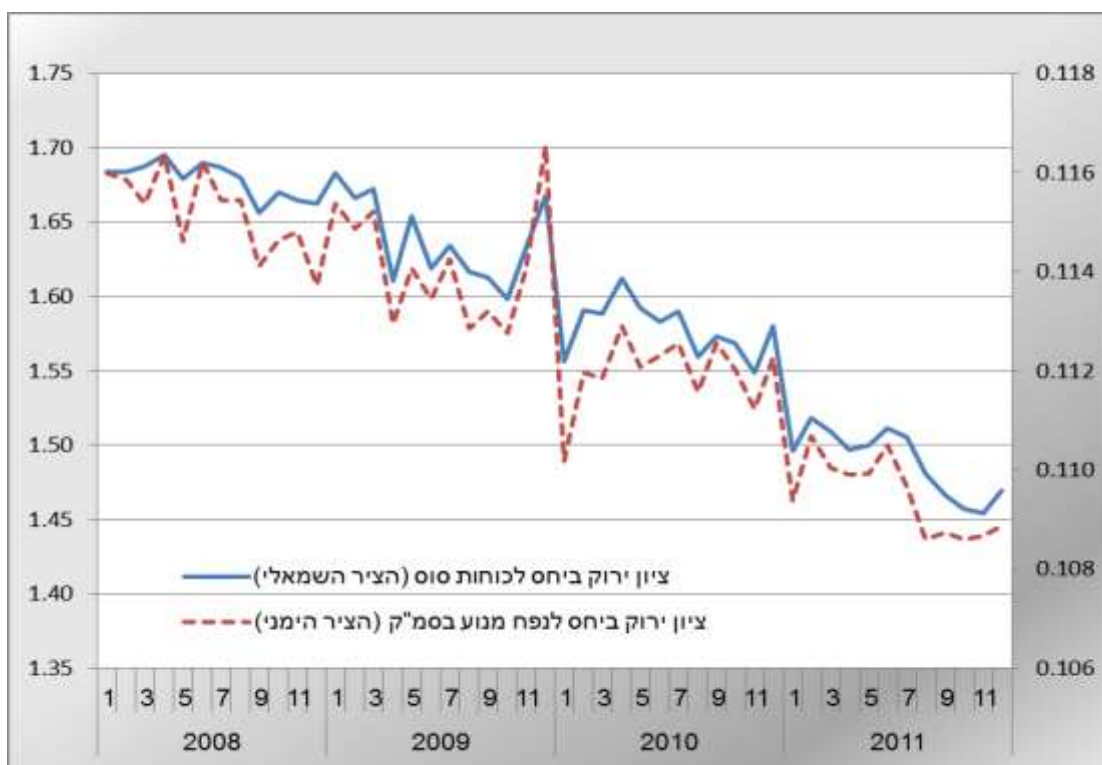
(1) התהליך הכלל עולמי של התייעלות בצריכת הדלק ובהפחתת הזיהום – בין אם באמצעות תקני יורו לדורותיהם ובין אם באמצעות תקינה ותמריצים בארה"ב ומדינות אחרות. תהליך זה מתרחש באופן עקבי כבר עשרות שנים, ומקבל משנה תאוצה בעקבות עליית מחירי הדלק;

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

בתרשים להלן ניתן להתרשם מתהליך שיפור הביצועים הסביבתיים של מנועי רכב על פני זמן – כמות הזיהום (הציון הירוק) ביחס לנפח מנוע וביחס לכוחות סוס של הרכב. ניתן לראות כי כל סמ"ק במנוע וכל יחידת עוצמה מייצרים פחות זיהום ככל שמתקדמים בזמן. מכאן ניתן להסיק שהרפורמה משפיעה בשני כיוונים – הן לכיוון הגדלת המשקל של מכוניות קטנות, והן לכיוון של התייעלות מכאנית (אם כי, קיים קשר בין שתי התופעות – שכן, רכב קטן "סוחב" משקל עצמי קטן יותר ולכן ניתן לצפות שיהיה יעיל יותר).

תרשים מס' 5 :

יחס ציון ירוק לנפח מנוע ולכוחות סוס, בשנים 2008-2011



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

על מנת לשמר את יעילותם של התמריצים ולמנוע את המשך הירידה בשיעורי המס האפקטיביים, חשוב לבצע עדכון של מפת התמריצים. 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" תוכננה להיות מאוזנת מבחינה פיסקאלית, ובהחלטת הממשלה בנוגע ל"מיסוי ירוק" אף צוין כי התמריצים יתעדכנו מעת לעת במידת הצורך ובהתאם להתפתחויות הטכנולוגיות בעולם;
- הפנמת העלויות החיצוניות מהשימוש ברכב – עלויות חיצוניות הן 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. הפחתת מס חדה מדי גורמת לנזק כבד למשק בדמות ערך אובדן הזמן בשל הגדלת הגודש – לצד עלויות נוספות ובהן אף הגדלת הזיהום עקב הגדלת משקל הקילומטרים שניסעים בתנאי גודש תנועה.

בקרב מתוכנן עדכון של תמריצי המיסוי הירוק, שייקבע בתיאום בין רשות המסים, משרד התחבורה והמשרד לאיכות הסביבה – הפרסום על כך יבוא בהמשך.

מוניות

במסגרת הרפורמה למיסוי ירוק נעשתה התייחסות מיוחדת לתחום המוניות. שינוי בתמהיל רכישת המוניות חשוב במיוחד בשל הסיבות הבאות:

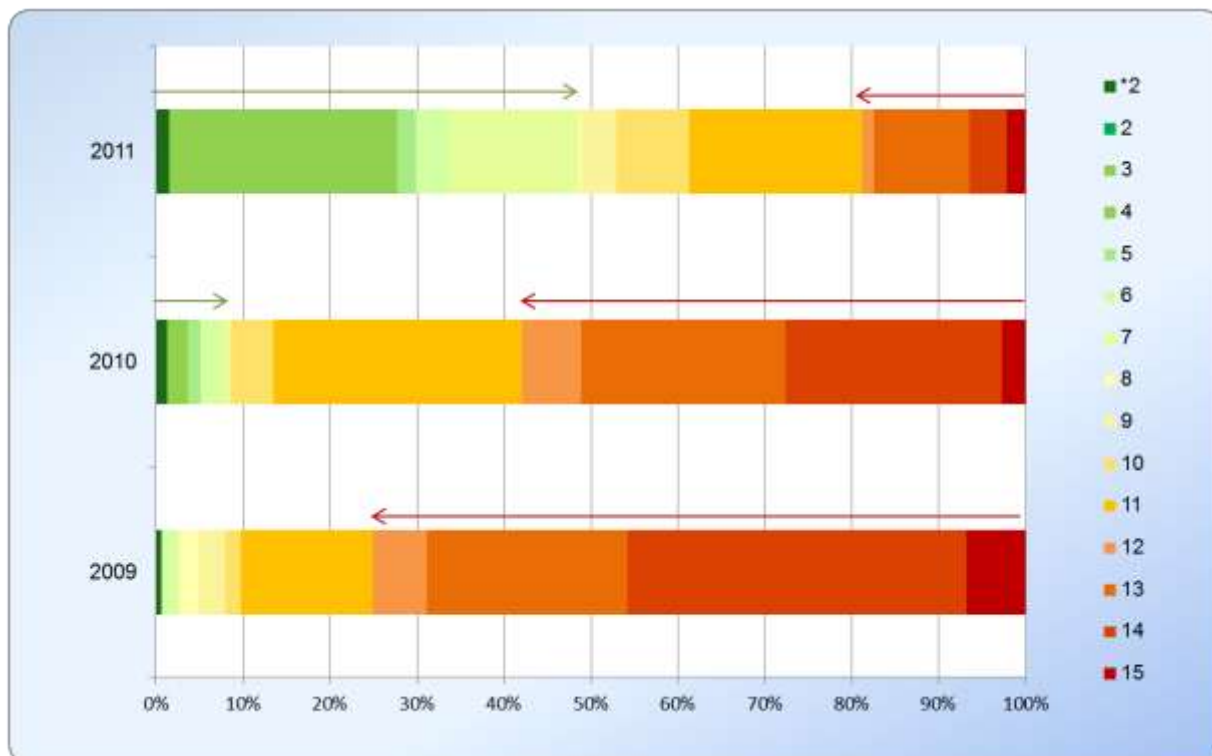
- נסועה גבוהה במיוחד של מוניות – פי 5-6 מרכב רגיל;
 - נסועה שמרוכזת באזורים עירוניים צפופים בהם הנזק הסביבתי גבוה במיוחד.
- מנגד, באופן עקרוני, קיימת שאיפה להימנע או לצמצם ככל הניתן את מיסוי גורמי היצור. הפתרון שאומץ להענקת התמריצים למוניות הנו הטלת מס קניה (שלא היה קיים לפני הרפורמה) בשיעור נמוך יחסית (8%) תוך הענקת זיכוי ממס בסכומים זהים לאלה שנקבעו עבור רכב רגיל. אם המס האחוזי נמוך או שווה לסכום הזיכוי, התוצאה היא שלא ישולם מס קניה על רכב זה. לפיכך, מוניות בדרגות זיהום נמוכות יחסית לא ישלמו מס קניה או ישלמו סכומים נמוכים במיוחד, ואילו דגמים בעלי דרגות זיהום גבוהות ישלמו מס שאומנם שיעורו רק 8%, אך מכיוון שמדובר לרוב בדגמים יקרים יחסית, מדובר במס שבהחלט עשוי להיות מורגש.

לפני הפעלת הרפורמה נטען כי בתחום המוניות אין גמישות במבחר דגמים כמו זו הקיימת ברכב רגיל, ולפיכך לא ניתן לצפות לתוצאות משמעותיות מהמהלך. כיום ניתן לומר שהרכב

הרכישות של מוניות השתנה משמעותית לטובת דגמים ידידותיים לסביבה, בעיקר דגמי סקודה וחלק מדגמי המרצדס.

תרשים מסי' 6 :

התפלגות של מוניות שיובאו בשנים 2008-2010, לפי דרגות זיהום



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

3. רכישות רכב חדש - ציי רכב

לאחרונה מתקיים שיח ציבורי ער סביב הנושא של מבנה שוק הרכב ורמת התחרותיות בו. מבלי להיכנס לעומקם של מדדי ריכוזיות כאלה או אחרים (אשר מצביעים, ככלל, על היעדר ריכוזיות יוצאת דופן), נציין כי בעיה מרכזית בשוק הרכב איננה בתחום של רמת התחרות בין היבואנים – ובל נשכח כי שוק של רכב משומש מהווה, בעקיפין, מתחרה (או, נכון יותר, אינספור מתחרים) בצד של היצע הרכב. הבעיה המרכזית בשוק בשנים האחרונות הייתה (ועודנה, אם כי במידה פחותה) - כוחם העודף של ציי רכב.

עליה חדה במשקלם של ציי רכב החלה בשנת 1995 בה השתנו כללי ניכוי הוצאות בגין כלי רכב. שינוי זה גרם להפרת איזון בין הכרה בהוצאות רכב לצורכי מס (אשר גדלה משמעותית), לבין זקיפת שווי השימוש הפרטי ברכב לעובדים שמקבלים רכב מהמעסיק (שהייתה נמוכה עוד לפני השינוי ונותרה נמוכה גם אחריו). בכך נוצר תמריץ מס משמעותי ביותר ל"רכישת" רכב דרך הערוץ של המעסיק.

שווי השימוש ברכב הנו סכום רעיוני שנוקף (מתווסף) 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 משקפים, בקירוב,

את שווי השימוש ברכב לשימושים אישיים (שכוללים, בין השאר, גם נסיעות מהבית לעבודה ובחזרה מהעבודה הביתה).

זקיפת שווי נמוכה זהה מבחינה כלכלית לקבלת חלק משכר עבודה בפטור ממס. המשק הישראלי בכלל ושוק הרכב בפרט רגישים מאוד 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%⁵ בשנים 2006-2007. שיעור זה היה חריג בכל קנה מידה. הגדלת משקלן של רכישות ציי הרכב הביאה ליצירת עיוותים בשוק הרכב – ובכלל זה, יצירת מצב בו לכל דגם היו קיימים שני מחירים – המחיר ה"רשמי" לצרכן פרטי, והמחיר לצי 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 ממחיר רכב חדש) במחיר גבוה על מנת לאפשר הנחות לצי רכב.

מצב בלתי נסבל זה היה המניע העיקרי לרפורמה בזקיפת שווי השימוש ברכב צמוד, שנכנסה לתוקף בשנת 2008.

בשנת 2007, ערב הרפורמה, עמדו סכומי הזקיפה על פחות ממחצית משווי 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. העלאת שווי השימוש בקבוצות השכיחות הייתה מתונה יחסית בשנתיים הראשונות של המהלך (2008-2009) וגדולה יותר בשנתיים הנוותרות (2010-2011), כאשר סך הפחתות המסים היה בהיקף גבוה מסך תוספת ההכנסות מהעלאת שווי השימוש בכמיליארד ש"ח – כ-3.2 מיליארדי ש"ח הפחתות מס לציבור הרחב, לעומת תוספת הכנסות ממסים על רכב צמוד על סך כ-2.2 מיליארדי ש"ח. בשנת 2011 הושלם תהליך העלאת סכומי שווי השימוש ברכב וכיום הם קרובים לשווי הכלכלי של ההטבה.

כיום ניתן לומר ששוק הרכב חוזר בהדרגה למבנה "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 לצרכן הבודד שמקבל, 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 שהצרכן הוא כל מי שתחפוץ נפשו לפנות לערוץ השיווק המוצע, ולא רק מי שהמעסיק שלו העניק לו רכב צמוד.

ליסינג מימוני פרטי הנו מבחינה מסוימת "שבירת כלים" מצד חברות הליסינג בדמות פניה לפלחי השוק המסורתיים של היבואנים; כוחן הרב של חברות ליסינג מנע עד לאחרונה

⁵ בניטרול רכב השכרה

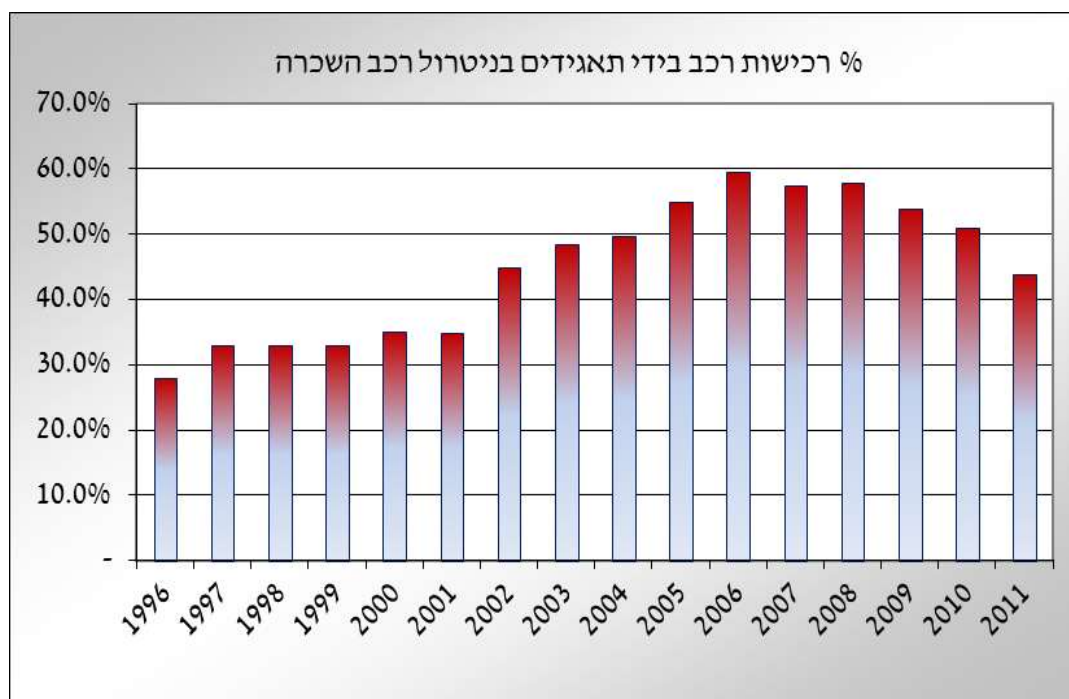
תגובה משמעותית מצד היבואנים – אשר "הסתפקו" בהענקת הנחות גם ללקוחות הפרטיים (כמובן, בשיעורים נמוכים מאלה שמקבלים ציי רכב), תוך שמירת מחירי מחירון גבוהים יחסית. גם תגובה זו הנה מבורכת לציבור הצרכנים ומעידה על הגברת כוחו של הצרכן הפרטי. לאחרונה (פברואר 2012) יצא יבואן רכב בפרסום עם הצעת ליסינג פרטי ישיר מהיבואן, המציעה מימון נוח וטיפולים מוזלים, התחייבות לטרייד-אין, עם יתרון (בעיקר פסיכולוגי, אך חשוב בעיני הלקוח) שהרכב נרשם על שם הרוכש. מדובר בסממן ברור לכך ששוק הרכב משתנה לכיוון הרצוי, מה גם שבפועל הסדרים דומים ניתנים כבר באופן נקודתי גם אצל יבואנים אחרים.

בניטרול אומדן רכישות של חברות ליסינג עבור ליסינג מימוני פרטי ובניטרול רכבי השכרה, בשנת 2011 הגיע המשקל היחסי של רכישות ציי רכב לכ- 44% בלבד! לאחר עשור של עליה מתמדת ברכישות ציי רכב (שנים 1996-2006) שהיוו בנקודת שיא כ- 60% מסך הרכישות של רכב חדש, נרשם מפנה בשנת 2007 (השנה בה אושרה העלאת שווי השימוש על רכב במתווה הדרגתי על פני ארבע שנים), ירידה עקבית ומשמעותית של משקל ציי הרכב, לצד התופעות שתוארו לעיל, מהווה סימן ברור ומעודד להבראת שוק הרכב.

משקלן היחסי של חברות הליסינג בתוך סך הרכישות של רכב חדש ירד בשנת 2010 ל- 29% (בניטרול אומדן ליסינג פרטי – 23%), בהשוואה ל- 34% בשנת 2011 ו- 39% בשנת 2009.

תרשים מס' 7:

% רכישות רכב בידי תאגידי בניטרול רכב בשנים 1996-2011



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).

מבחינת מצבת כלי רכב צמודים, בשנת 2011 חלה עליה מסוימת בכמות האבסולוטית של כלי הרכב, תוך ירידה במשקלם מתוך מצבת כלי הרכב. כמות כלי רכב צמודים בסוף שנת 2011 מוערכת בכ- 320 אלף (12.2% מכל כלי הרכב הפעילים), מתוכם כ- 207 אלף כלי רכב בבעלות חברות ליסינג.

לוח מס' 3

מצבת כלי רכב לפי סוג בעלות וייעוד, בשנים 2009-2011 (סוף כל שנה)

(רכב נוסעים ורכב מסחרי)

2009		2010		2011		
% מסה"כ	כמות	% מסה"כ	כמות	% מסה"כ	כמות	
100.0%	2,393,636	100.0%	2,502,518	100.0%	2,620,737	סה"כ
82.6%	1,977,320	82.8%	2,072,763	83.4%	2,186,459	בעלות פרטית
13.4%	320,064	12.7%	317,403	12.2%	320,455	כלי רכב צמודים
9.0%	215,935	8.9%	221,807	7.9%	207,485	מזה: ליסינג
1.5%	37,070	1.7%	42,313	1.5%	40,370	השכרה
2.5%	59,182	2.8%	70,039	2.8%	73,453	רכב מאגר

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

הערה: קבוצות המחיר בתוקף לשנת 2011

4. הרפורמה בשיטת הזקיפה של שווי השימוש ("שווי לינארי") והתפתחות במחירי הרכב

כהמשך לרפורמה בזקיפת שווי השימוש ברכב כמתואר לעיל, וכהשלמה לרפורמה במיסוי ירוק, הונהגה שיטת חישוב לינארית של חישוב שווי השימוש. השיטה הופעלה החל משנת מס 2010, ובתחולה על כלי רכב שנרשמו לראשונה החל משנת 2010. הרעיון הוא לבצע את חישוב הזקיפה של ההכנסה הרעיונית מהשימוש ברכב כשיעור קבוע ממחיר המחירון של הרכב – במקום שיטת קבוצות המחיר.

המעבר לשיטה הלינארית היווה חלק מהרפורמה במיסוי ירוק, שכן, הוא מאפשר מינון נוסף של התמריצים במס קניה, דרך מחיר המחירון לצרכן, גם בצורה של שווי שימוש לרכב צמוד. אילולא שינוי זה, הרפורמה במיסוי ירוק הייתה מקבלת פחות ביטוי בנתוני הרכישות של כלי רכב חדשים, מכיוון שציי רכב וחברות ליסינג רגישים פחות לתמריצי מס קניה, והשיקול היותר דומיננטי מבחינתם הוא ההנחה ממחיר המחירון שהם מקבלים בעת רכישת הרכב.

בשנת 2010, באופן זמני, הונהגו שני שיעורי שווי שימוש – לרכב שמחירו עד 130,000 ש"ח נקבע שווי השימוש בשיעור 2.04% מהמחירון, ואילו לרכב שמחירו מעל 130,000 ש"ח נקבע שווי השימוש בשיעור 2.48% ש"ח. החל משנת 2011 שיעור שווי השימוש הנו אחד בשיעור 2.48%, ללא תלות במחיר.⁶

בשל משקל גבוה של רכישות ציי רכב, עד שנת 2010 שיחקו קבוצות המחיר תפקיד מכריע בקביעת מחירי רכב חדש, במיוחד בקבוצות השכיחות ביותר – 2 ו- 4. ציי רכב ובמיוחד חברות ליסינג רכשו כלי רכב בהנחות גדולות (עד 30%), בעוד שמחיר המחירון של רכב חדש לצרכן "רגיל" נותר גבוה על מנת לשמור על ערך המימוש של כלי רכב משומשים מאותו דגם.

⁶ קיימת תקרה מחיר לעניין חישוב שווי השימוש שבשנת 2011 עומדת על 490,020 ש"ח. שווי השימוש לרכב היברידי מופחת ב- 540 ש"ח ביחס לחישוב הרגיל (שיעור x מחיר).

ובכך, כאיזון בין הרצון של יבואן הרכב (בשל "לחץ" מצד ציי הרכב) לקבוע מחיר מחירון גבוה ככל הניתן על מנת לשמר על ערכי הגרט של מלאי כלי הרכב, לבין הרצון להישאר בגבולות קבוצות המחיר ולהימנע מקפיצה חדה בזקיפת שווי השימוש, נוצרה תופעה של "התכנסות" מחירי הרכב לגבול העליון של קבוצות המחיר⁷: כך למשל, בשנת 2009 קרוב ל-40% מכלל כלי הרכב (נוסעים ומסחרי) נמכרו במחיר מחירון על הגבול העליון של קבוצה 2! 9% נוספים נמכרו "סמוך" לגבול העליון של קבוצה 4.

המעבר לשיטה הליניארית גרם ל"שחרור" הלחץ להישאר בתוך גבולות הקבוצה, מחד, והכניס את מחיר המחירון של הרכב לצרכן אל תוך בסיס המס, מאידך. יש לכך כמה השפעות על שוק הרכב:

- ✓ שחרור מהתערבות הרגולטור בתמחור של כלי הרכב באמצעות קביעת קבוצות המחיר – הביא עד כה להתייקרות מסוימת במחירי הדגמים שנמכרו "על גבול" הקבוצה, לעתים תוך שיפור ברמת האבזור;
- ✓ הפנמת הטבות המס במסגרת הרפורמה ב"מיסוי ירוק", כך שרכב ידידותי יותר לסביבה הפך למבוקש יותר בקרב משתמשי הרכב הצמוד, בזכות מיסוי נמוך יותר. בשנת 2009 משקל הרכישות של כלי רכב בדרגות זיהום נמוכות (2-6) מסך רכישות ציי רכב עמד על 23%. בשנת 2010 עלה שיעור זה ל-44%, ובשנת 2011 עלה משקלם של רכישות כלי רכב בדרגות 2-6 ל-63%!
- ✓ נוצר תמריץ להפחתת המחיר לצרכן סופי, לאור הקשר הישיר בין מחיר המחירון לצרכן לגובה מס ההכנסה שישולם בגין הרכב הצמוד.

הפעלת הרפורמה ב"מיסוי ירוק", לצד ביטול הקבוצות, הביאו, מחד, לירידה משמעותית במס הקניה על דגמי רכב קטנים וידידותיים לסביבה, ומאידך, לירידה בשווי השימוש ביחס לאלטרנטיבות גדולות ויקרות יותר – כך שהלכה ולמעשה בעקבות הרפורמה נוצר פלח שוק חדש, הולך וגדל, של כלי רכב קטנים ובעלי רמות זיהום נמוכות ובמחירים שלא היו כדוגמתם בעבר.

בתרשים להלן מוצגת התפלגות של דגמי הרכב וכמויות כלי הרכב שנמכרו, תוך השוואה בין שנת 2009 ושנת 2011. ניתן לראות בבירור את השינויים שחלו בהתפלגות המחירים ואת צמצום תופעת התכנסות המחירים לגבולות של קבוצות המחיר.

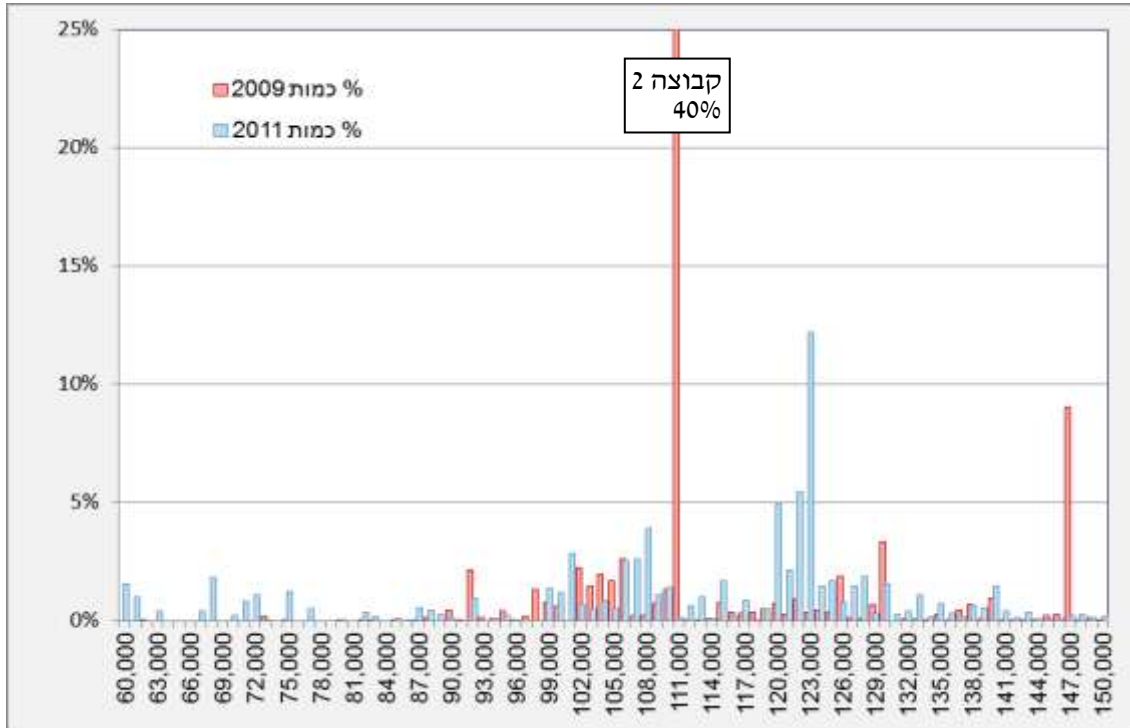
הנתונים מצביעים על כך שכיום, בשונה מהעבר הלא רחוק, יש הרבה יותר דרגות חופש בקביעת מחירי המחירון של הרכב. גם לפני הנהגת שיטת שווי השימוש הליניארי בשנת 2010 המניע ל"תיאום" המחירים היה לאו דווקא הסכס כזה או אחר בין היבואנים אלא השפעת הרגולטור. כיום נראה כי עדיין שוק הרכב לא הסתגל באופן מלא למציאות של חופש בקביעת המחירים, אך כבר עתה התפלגות מחירי הרכב נראית "בריאה" לאין ערוך ביחס לעבר.

כמו כן, חשוב להדגיש כי קביעת מחירים דומים לדגמים דומים איננה מעידה בהכרח על תחרות נמוכה אלא להיפך – הרי בשוק תחרותי אין לאף סוחר בודד יכולת לסטות ממחיר השוק (בתנאי שמדובר במוצר זהה). לכן הגיוני לצפות שכלי רכב דומים יתומחרו באופן דומה. ועדיין, התבוננות בהתפלגות מחירי הרכב כיום והשוואתה למצב בשנת 2009 מאפשרת לזהות באופן ברור מעבר מתמחור מלאכותי ב"ניצוחו" של הרגולטור לתמחור עצמאי שמושפע מכוחות השוק ובחלקו גם משרידי ההרגלים של העבר אשר הולכים וחולפים עם הזמן.

⁷ מחיר המחירון נקבע בתחילת כל שנה בעת רישום הדגם במערכת הממוחשבת של משרד התחבורה. במהלך השנה מחיר המחירון יכול להשתנות בהתאם לשינויים במיסוי ובשערי החליפין של מטבעות היבוא.

תרשים מס' 8 :

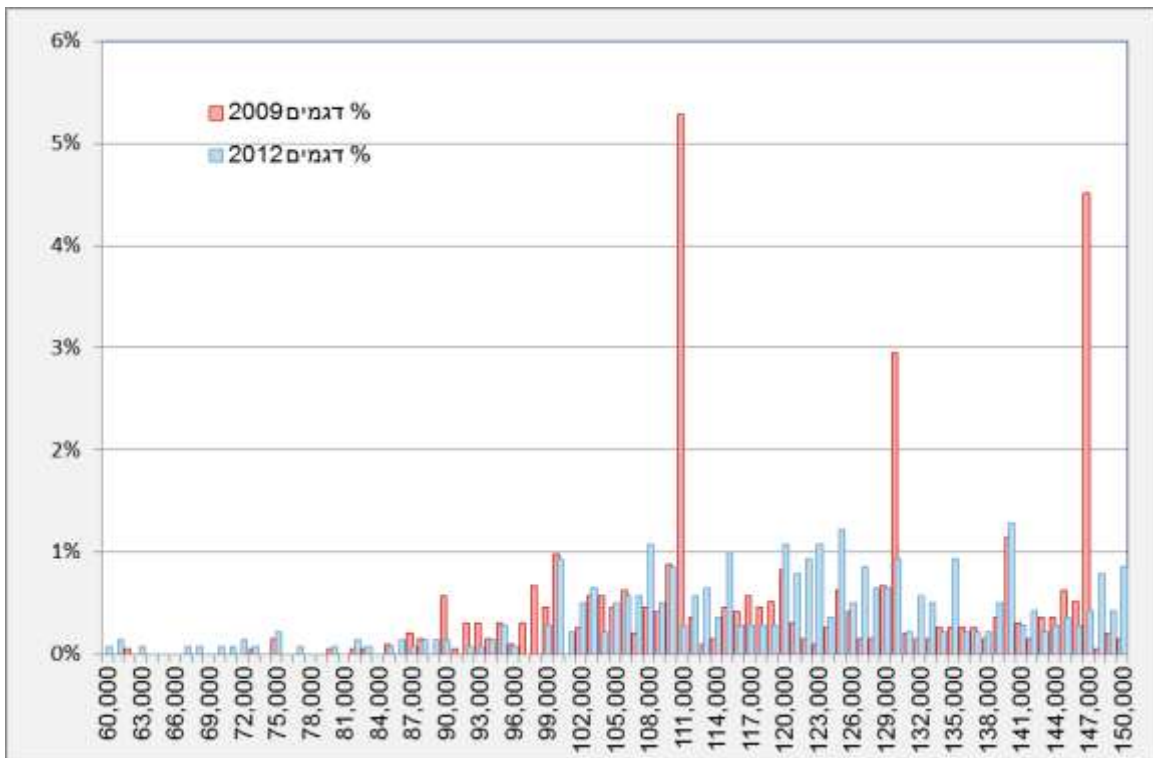
כמות דגמי רכב (% מסה"כ) לפי מחירי מחירון בעת הרישום בשנים 2009 ו- 2011



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

תרשים מס' 9 :

התפלגות מכירות כלי רכב (% מסה"כ הכמות), לפי מחירי מחירון בעת הרישום בשנים 2009 ו- 2011



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

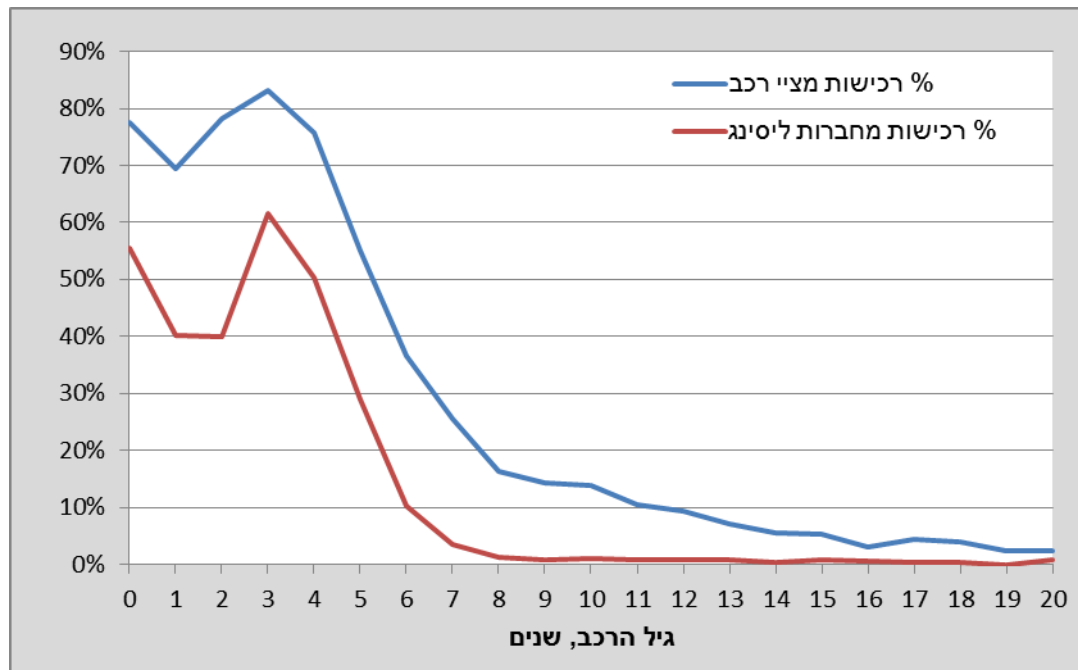
5. השוק המשני

הניתוח בפרק זה מתייחס לשוק של כלי רכב משומשים מיד ראשונה. נבדקו כלי רכב (רכב נוסעים בלבד) שנרכשו במהלך שנת 2011 בידי צרכנים פרטיים שהם יד שניה ברכב (כלומר, רכישה מיד ראשונה), וזאת בפילוח לפי סוג המוכר ולפי גיל הרכב. 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.

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 2-4 שנים, תקופה שמשקלם מתוך סך רכישות רכב חדש הגיע לשיא. לכן, באופן "מסורתי", מתוך כלי רכב בני 3 שנים שרכשו צרכנים פרטיים בשנת 2011, 83% היו בבעלות ציי רכב, ובכלל זה – למעלה מ- 60% היו בבעלות חברות ליסינג.

תופעה חדשה ומעניינת התגלתה בפילוח המכירות של כלי רכב חדשים (עד גיל שנה), בהם בעבר ראינו שיעור נמוך יחסית של ציי רכב, כך שצורתו של התרשים להלן הייתה "S" הפוכה. השנה שיעור ציי הרכב (ומתוכם – חברות ליסינג) במכירת רכב עד גיל שנה גבוה כמעט כמו בקטגוריה ה"מסורתית" של מכוניות בנות 3 שנים – 78% ציי רכב ו- 55% חברות ליסינג. קפיצה זו מהווה עדות נוספת לתהליכים המתרחשים בשוק הרכב ובפרט לכך שחברות ליסינג הפכו, בנוסף לפעילותם הכלכלית ה"טבעית", לחוליה בשרשרת השיווק של כלי רכב לשוק הפרטי. בחלק מהמותגים שיעור כלי הרכב החדשים (שנת רישום 2011) שנמכרו כיד שניה ב- 2011 התקרב ואף עבר 90% (פורד, מזדה, שברולט). ביחס למכירות של כלי רכב חדשים מהיבואנים מדובר בשיעורים שבדגמים מסוימים מתקרבים ולעתים אף עוברים 10% (למשל, סוזוקי ALTO, ניסן JUKE, שברולט SPARK ופורד FIESTA)

תרשים מס' 10
שיעור כלי רכב שהיו בבעלות תאגיד, מתוך כלי רכב יד 2 בבעלות פרטית שנרכשו בשנת 2010



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

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

לראשונה במסגרת סקירה זו נערך ניתוח של רמת ההכנסות של רוכשי הרכב.

הניתוח מתייחס לרכישות כלי רכב (רכב נוסעים בלבד, ללא מסחרי) בשנת 2011 בידי צרכנים פרטיים (כלל הרכישות לרבות רכב משומש). הניתוח מראה כי רק ב- 22% מהרכישות מדובר ברכב חדש מהיבואן. יבוא אישי מהווה כמחצית אחוז מהשוק.

נתוני ההכנסות של הרוכשים נלקחו מדיווחי המעסיקים והעצמאים לרשות המסים עבור שנות המס⁸ 2009-2010. ניתן לראות שבממוצע, אנשים שרכשו רכב בשנת 2011 מתאפיינים בהכנסה חודשית גבוהה מהממוצע בכלל האוכלוסייה. בולטת אוכלוסיית רוכשי הרכב ביבוא אישי – הכנסה חודשית ממוצעת בקטגוריה זו עמדה על כ- 23.2 אלף ש"ח. רוכשי רכב חדש מיבואן נמצאים אף הם, בממוצע, ברמה של העשירון העליון בהכנסות, עם הכנסה חודשית ממוצעת של כ- 17 אלף ש"ח. תוצאה זו אינה מפתיעה והיא די צפויה, אך היא מעמידה את הדברים במקום – שוק הרכב החדש ושוק היבוא האישי הנם שוק קטן יחסית המשתייך לאנשים מבוססים יחסית.

לוח מס' 4

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

קטגוריה	כמות העסקאות	% מסה"כ	הכנסה חודשית ממוצעת של הרוכשים*
Private Import	2,123	0.5%	23,234
New Car	100,547	22%	17,026
Used 0-3	35,995	8%	13,971
Used 3-6	101,966	22%	11,158
Used 6-10	65,647	14%	8,042
Used 10+	151,081	33%	6,280
סה"כ	457,359	100%	10,621

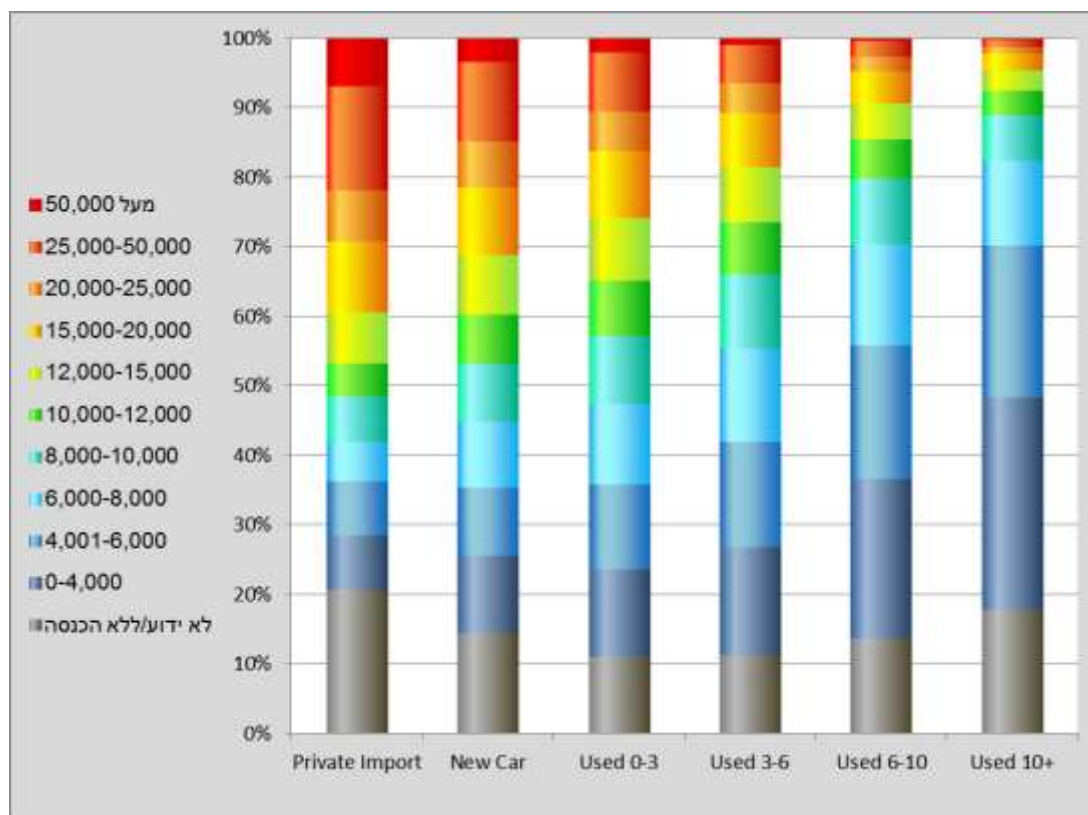
* הערה: ההכנסה הממוצעת חושבה לגבי הרוכשים לגביהם קיים דיווח תקין של ההכנסות

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

בתרשים להלן מוצגת התפלגות רוכשי הרכב לפי קבוצות הכנסה חודשית. כאן מתווספת גם קבוצה של אנשים שלא דיווחו על מקור הכנסה כלשהו בשנים 2009-2010. מפתיע השיעור הגבוה (20%) של קבוצה זו בקרב מייבאי רכב ביבוא אישי – נכון שבחלק מהמקרים מדובר בעולים ותושבים חוזרים שפשוט לא היו נמצאים בארץ בשנות המס האמורות; אך סביר להניח שבחלק מהמקרים מדובר ב"אנשי קש" שעל שמם נרשם הרכב על מנת לעקוף את המגבלה של יבוא עד שני כלי רכב בשנתיים.

⁸ מדובר בהכנסה של רוכש הרכב עצמו ולפיכך תיתכן הטיה מסוימת בתוצאות, מכיוון שנוכח 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).

תרשים מס' 11
 התפלגות ההכנסות של רוכשי כלי רכב בשנת 2011, לפי קטגוריה
 (רכב נוסעים בלבד)



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

7. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי

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 בדגמים מסוימים בהתקנה מקורית אצל היצרן (בעיקר בדגמי יוקרה, עם חדירה הדרגתית גם לדגמים עממיים יותר), וגם משווקים 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 בחנו את תמונת המצב שתחום מערכות הבטיחות וקבעה מערכת תמריצים להגברת השימוש באביזרי בטיחות, תוך התחשבות בזמינות הטכנולוגיות החדשניות ובתרומתן להפחתת כמות תאונות הדרכים ו/או להקטנת חומרתן.

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

ייתנו 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' 5

מערכות הבטיחות והניקוד לצורך קביעת רמת האבזור הבטיחותי

ניקוד	מערכת
2	בקרת סטייה מנתיב (Lane-Departure Warning System)
2	מערכת ניתור מרחק מהרכב מלפנים Distance Alert
1	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 אוויר ומעלה (6 במסחרי)
0.5	מצלמות רוורס
0.5	חישני תגירת חגורות במושבים קדמיים+ אחוריים
0.5	חישני לחץ צמיגים

לוח מס' 6

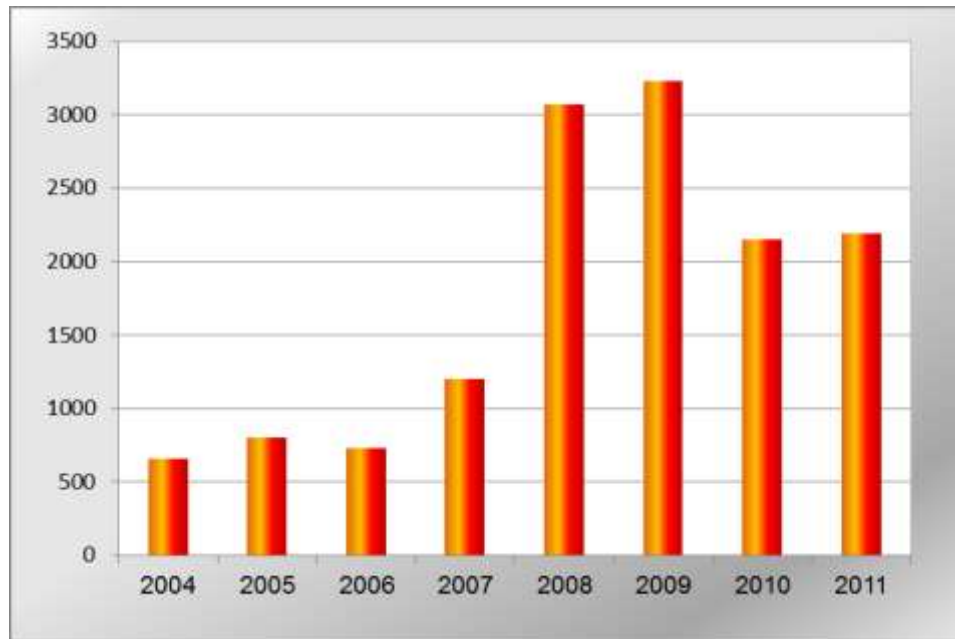
דרישות לקביעת רמת האבזור הבטיחותי

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

8. יבוא אישי

בשנת 2011 היקף היבוא האישי היה דומה לזה של אשתקד. נראה כי חלה התייצבות ואף עליה מסוימת בהיקפי היבוא, לאחר עליה דרמטית של השנים 2008-2009 להיקף של למעלה מ- 3,000 מכוניות מדי שנה, וירידה חדה בשנת 2010.

תרשים מס' 12
כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנים 2004-2011



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. שוב אנו רואים עדות לכך שהיבוא האישי, שמטרתו הנה לאפשר לאזרח רכישת של מגוון רחב של כלי רכב לשימוש האישי, לאו דווקא מתוך הדגמים שניתנים לרכישה במסגרת יבוא סדיר, בפועל משמש לא פעם כמקלט/תכנון מס למעמד המבוסס.

השנה בולטת עוד יותר תופעה של "מסחרזיזיה" ביבוא האישי, קרי, השתלטות של גורמים מסחריים על תחום שמיועד להתנהל, כלשונו, באופן אישי – הרי במצב בו לגבי כל אחת מהמכוניות שיובאו הייתה מתקבלת החלטה ובחירה עצמאית של המייבא, היינו מצפים לראות מגוון רחב של דגמים. בפועל אנו רואים כי היבוא האישי מתרכז בעיקר במספר דגמים מובילים שרובם קיימים גם ביבוא סדיר. מצב בו רבע מהמכוניות הנו רכב מנהלים של טויוטה והרבע הנוסף הנו מרצדס לסוגיו, מעיד על פעולת מכוונת של גורמים מסחריים.

בלוח להלן מובאים הדגמים השכיחים ביותר ביבוא האישי בשנת 2011:

לוח מס' 7 :

דגמי רכב שכיחים ביבוא אישי בשנים 2009-2010

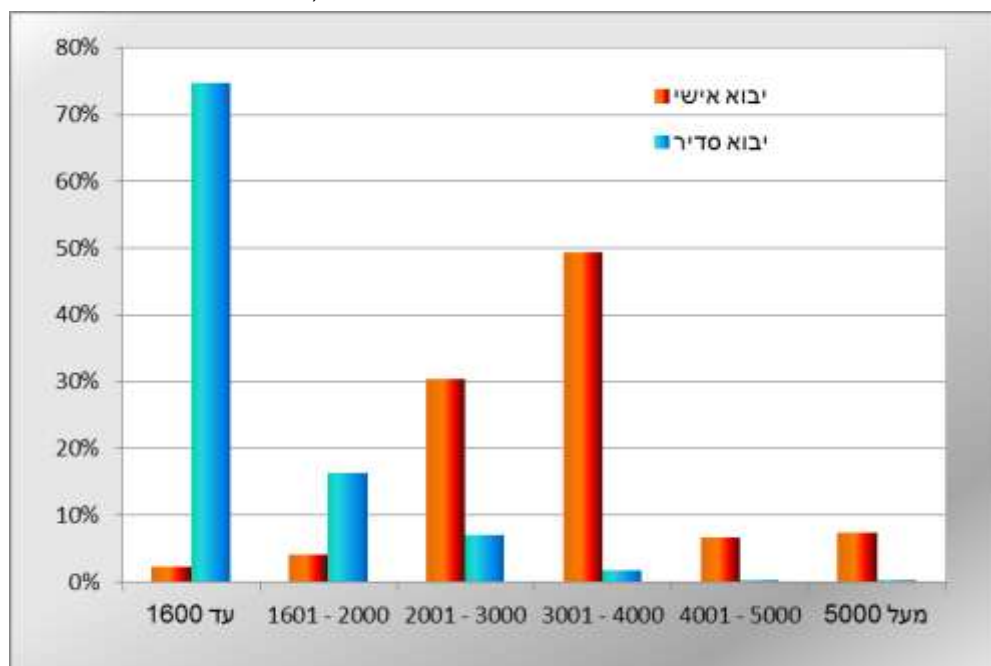
יצרן	קבוצת דגמים	כמות 2011 % מסה"כ	כמות 2010 % מסה"כ
טויוטה	SIENNA	9%	7%
	CAMRY	5%	4%
	CAMRY HYBRID	4%	3%
	LANDCRUISER	2%	1%
	אחר	2%	1%
	סה"כ	25%	17%
מרצדס	ML CLASS	7%	10%
	E CLASS	4%	2%
	C, CL, CLK, CLS CLASSES	2%	3%
	S, SL, SLK, SLS CLASSES	8%	13%
	G, GL CLASSES	2%	1%
	אחר	0%	1%
	סה"כ	24%	30%
BMW	X5	8%	5%
	X6	2%	4%
	אחר	4%	4%
	סה"כ	14%	13%
קרייסלר	GRAND CHEROKEE	7%	7%
	WRANGLER	2%	2%
	TOWN COUNTRY	1%	2%
	אחר	3%	6%
	סה"כ	13%	17%
שברולט	CAMARO	2%	0%
	TRVERSE	2%	1%
	SUBURBAN	1%	1%
	אחר	1%	1%
	סה"כ	6%	3%
הונדה	LEXUS	3%	2%
	ACCORD	2%	1%
	אחר	1%	1%
פורד	EXPLORER	3%	2%
	אחר	1%	1%
	סה"כ	2%	2%
קדילאק	ESCALADE	1%	1%
	SRX	1%	0%
	אחר	0%	1%
יונדאי	סה"כ	2%	1%
	SANTA FE	1%	1%
	אחר	1%	0%
פורשה	סה"כ	1%	1%
	PANAMERA	1%	0%
	CAYENNE	1%	1%
	אחר	0%	0%
פולקסווגן	סה"כ	1%	1%
	אודי	1%	2%
	סמארט	1%	2%
לנדרובר	אחר	1%	0%
	סה"כ	1%	0%
	אחר	1%	7%
סה"כ		100%	100%

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

באופן "מסורתי", רוב כלי הרכב ביבוא אישי הנם בעלי נפח מנוע גדול, אם כי גם בתחום זה נראים סממני שינוי: כ- 70% 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). להשוואה, ביבוא סדיר כ- 90% מכלי הרכב הנם בעלי מנוע בנפח שאינו עולה על 2,000 סמ"ק.

תרשים מס' 13 :

כלי רכב שיובאו ביבוא אישי וביבוא סדיר בשנת 2011, לפי נפח מנוע



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

המציאות מוכיחה כי אין בסיס כלכלי ליבוא רכב חדש מחו"ל שלא בצורה של יבוא סדיר – הן מבחינת מחירי הרכישה הנמוכים שיכול לקבל יבואן סדיר אצל יצרן הרכב, והן בשל הצורך לקנות דרך סכני המשנה ("הדילרים") שמגלגלים לתוך המחיר את עלויות התפעול והרווחים הגלומים שלהם. גם הטענה כי היבואנים הסדירים מקבלים רווח "עודף" בתחום של מכוניות יוקרה ובכך הופכים את היבוא האישי לכדאי במיוחד – כיום איננה נתמכת בנתונים. לפיכך, שוק היבוא האישי, אם נתעלם מהאפשרות (הבלתי חוקית, כמובן) של הנמכת מחיר היבוא המדווח לרשות המסים, מוגבל מטבעו ל"מציאות" בהן הרכב נמכר במחיר נמוך מסיבה כזו או אחרת כגון נסועה גבוהה, מיתון כלכלי, פשיטת רגל של הבעלים וכד'.

קיים צורך ורצון להסדיר את תחום היבוא האישי, אך חשוב לעשות זאת בהתחשבות במכלול השיקולים והבעייתיות הקיימת בתחום זה. נראה כי הכיוון המועדף איננו הפיכת היבוא האישי לסוג של יבוא מקביל, אלא פישוט התהליכים לאזרח הפרטי והגברת מעורבותו בתהליך היבוא, והסדרת מסגרת פעילתם ואחריותם של יועצים בתחום, תוך שמירה על התכלית המקורית של היבוא האישי.

9. 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- 17,500 ק"מ בשנה, כאשר רכב בבעלות פרטית נוסע בממוצע 15,800 ק"מ, ואילו הנסועה של רכב צמוד הגיעה בממוצע ל- 27,900 ק"מ. רכב מסחרי בבעלות פרטית נסע בממוצע 22,800 קילומטרים, ואילו רכב מסחרי בבעלות תאגיד הגיע לנסועה ממוצעת של 34,400 ק"מ לשנה.

הנסועה הממוצעת של מוניות הסתכמה ב- 81,400 ק"מ לשנה. כפי שניתן לראות בלוח להלן, קיימת נטייה ברורה של הפחתת הנסועה על פני גיל הרכב. ההסברים לתופעה זו - רכב חדש אמין יותר ו"מבלה" פחות זמן במוסכים, וזה גורם לבחירה עצמית: אנשים (ותאגידים) שמבצעים שימוש רב ברכב, מעדיפים לקחת רכב חדש, אמין וחסכוני יותר.

לוח מס' 8 :

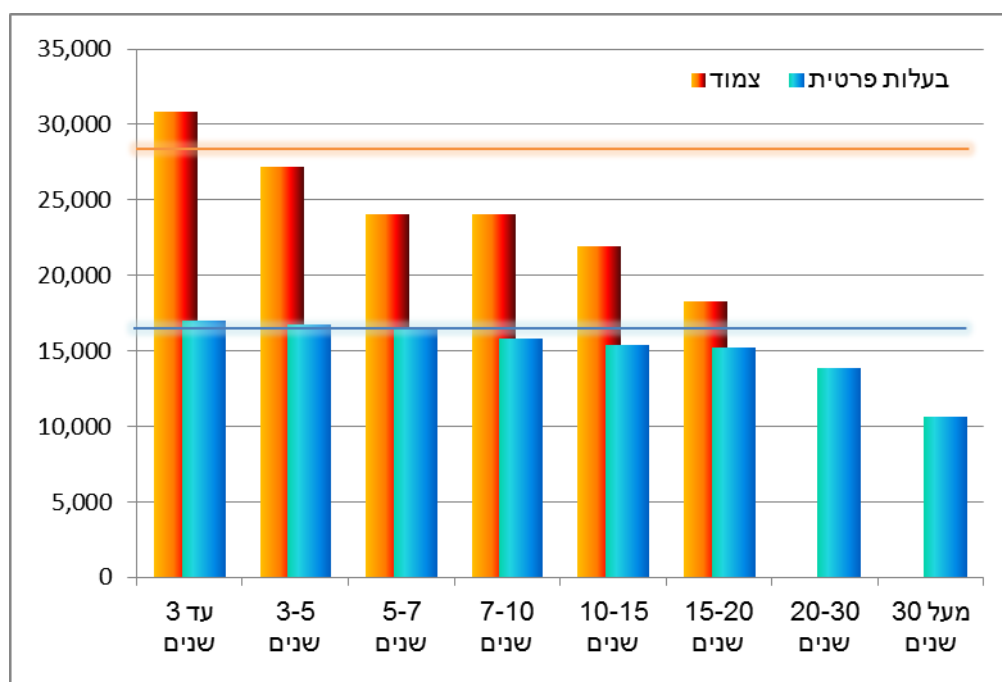
נסועה ממוצעת של כלי רכב, לפי גיל, סוג ובעלות

רכב מסחרי		רכב נוסעים					קבוצת גיל הרכב
סה"כ	רכב צמוד ומאגר	בעלות פרטית	סה"כ (ללא מוניות ורכב השכרה)	מונית	צמוד ומאגר	בעלות פרטית	
37,750	40,127	28,345	25,720	86,726	30,864	17,002	עד 3 שנים
34,586	39,537	29,915	19,866	83,565	27,173	16,740	3-5 שנים
30,180	35,354	27,594	17,487	76,270	24,034	16,608	5-7 שנים
25,003	30,882	24,239	16,252	65,039	24,018	15,850	7-10 שנים
20,783	26,273	21,307	15,502	-	21,920	15,367	10-15 שנים
16,512	20,520	17,286	15,073	-	18,246	15,188	15-20 שנים
14,546	-	15,191	14,194	-	-	13,873	20-30 שנים
-	-	-	-	-	-	10,679	מעל 30 שנים
24,966	34,374	22,828	17,484	81,403	27,947	15,829	סה"כ

מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 14 :

נסועה ממוצעת של רכב נוסעים, לפי גיל ובעלות



מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

נסועה לפי רמת הפריפריאליות (האשכול הפריפריאלי)⁹

לראשונה בסקירה זו נבדקה נסועה ממוצעת של רכב 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 אך לא באופן עקבי. 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 שהתושבים נמנעים מנסיעות ארוכות או מעדיפים אמצעי תחבורה אחרים. 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- 44% מהממוצע הארצי וב- 71% 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 המחיה. מן הנתונים עולה גם כי תושבי הפריפריה נפגעים קשה יותר מהתייקרות מחירי הדלק, בהשוואה לתושבי המרכז. יש בכך איתות לכך שהפעלת מס "חכם" שיאפשר מיסוי דיפרנציאלי לפי נסועה באזורים השונים, כתחליף חלקי למסים הקיימים, עשויה לקדם צדק ושוויון ולסייע לפיתוח הפריפריה. כיום פועלת ועדה בין-משרדית שבוחנת חלופות

⁹ מדד הפריפריאליות של הרשויות המקומיות בישראל – נייר עבודה מס' 45, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה <http://www.cbs.gov.il/publications/pw45.pdf>

להטלת מס גודש, אשר יהיה, מטבע הדברים, גבוה יותר עבור מי שנוסע בשעות עומס במרכז הארץ.

לוח מס' 9 :

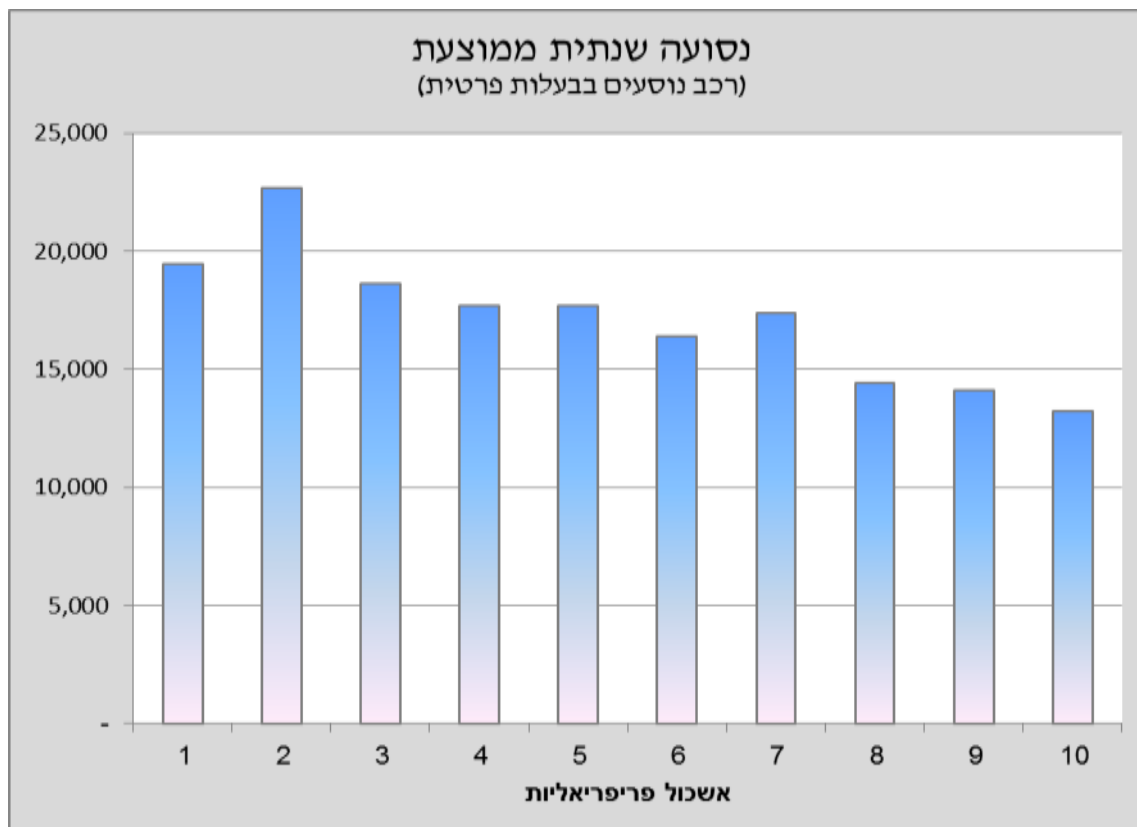
נסועה ממוצעת של רכב נוסעים בבעלות פרטית, לפי קבוצת גיל ואשכול פריפריאליות

סה"כ	נסועה שנתית ממוצעת							אזורים/ ישובים באשכול (רשימה חלקית)	אשכול פריפריאלי
	20 שנים ומעלה	15-20 שנים	10-15 שנים	7-10 שנים	5-7 שנים	3-5 שנים	עד 3 שנים		
19,484	15,076	23,317	20,458	19,310	17,712	16,161	18,271	אילת וחבל אילות	1
22,703	15,349	20,683	23,026	24,481	23,817	24,824	25,013	הערבה התיכונה, מצפה רמון, מטולה, עגיר	2
18,613	14,465	16,410	17,930	18,791	20,123	20,943	21,643	קריית שמונה, גולן, הגליל העליון, צפת, ערד, דימונה	3
17,682	14,840	16,015	16,735	18,230	19,352	20,150	20,198	טבריה, מעלות-תרשיחא, בית שאן, כרמיאל, נהרייה, עכו, אופקים, סחינין	4
17,710	15,805	16,715	16,689	18,015	18,880	19,600	19,510	באר שבע, נתיבות, רהט, שומרון, עפולה, עמק יזרעאל, נצרת עילית, חוף הכרמל	5
16,414	14,799	15,508	15,791	16,392	17,515	17,638	17,718	נצרת, אום אל פאחם, חיפה והקריות, בית שמש, מודיעין עילית, מעלה אדומים, מטה בנימין, אשקלון	6
17,374	14,747	16,249	16,912	17,275	18,244	18,461	19,650	חדרה, עמק חפר, נתניה, אשדוד, יבנה, מודיעין - מכבים-רעות, מבשרת ציון	7
14,431	11,523	13,958	13,888	14,412	15,084	15,264	15,762	רעננה, כפר סבא, לוד, רחובות, הרצליה, הוד השרון	8
14,103	12,012	13,998	13,898	13,956	14,549	14,604	15,108	ירושלים, ראשון לציון, פתח תקווה, חולון, בת ים	9
13,216	11,417	12,997	13,081	13,228	13,380	13,602	13,743	בני ברק, גבעתיים, תל-אביב - יפו, רמת גן	10
15,814	13,561	15,181	15,350	15,836	16,586	16,727	16,987	סה"כ	

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

תרשים מס' 15 :

נסועה ממוצעת של רכב נוסעים בבעלות פרטית, לפי אשכול פריפריאלי



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

10. מגמות רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע

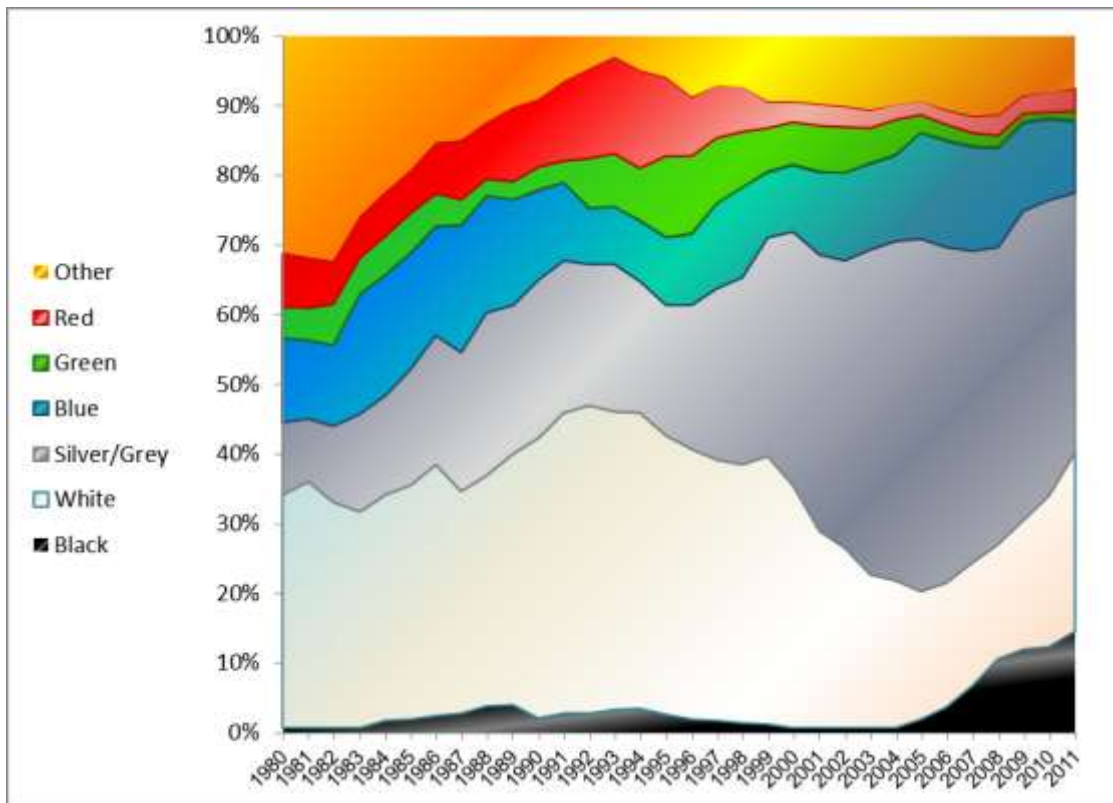
בדיקת מגמות רכישת כלי הרכב לפי צבע נעשתה מתוך המניע של סקרנות טהורה, וכמובן שאין בה ערך אנליטי רב למקבלי ההחלטות. ועדיין, מכיוון שצבע הרכב הנו מאפיין חשוב לציבור הצרכנים, בחרנו גם השנה לבצע את הבדיקה כאמור.

נמצא כי גווני השחור-לבן-אפור ממשיכים לשלוט בכבישים. בשנת 2011 הצבע הפופולרי בקרב המכוניות שנרשמו לתנועה (רכב נוסעים בלבד) היה אפור/כסוף בגוונים שונים (37%), במקום שני נמצא צבע לבן ל"גוונים" (26%). מקום שלישי בפופולריות תפס צבע שחור (כולל שחור "חצילי") - 15%, וכ- 10% מהמכוניות צבועות בגווני כחול/תכלת.

בשנים האחרונות מתרחשת עליה חדה בפופולריות של צבע שחור (לרבות שחור-"חצילי"), על חשבון ירידה בפופולריות של המכוניות הכסופות והצבעוניות. מכוניות לבנות היו שולטות במכירות בתחילת שנות ה-90 (למעלה מ- 40% מהמכירות), ירדו בשנים 2005-2009 לשיעורים של 16-19% ובשנים האחרונות עולה לנתח של רבע מהמכירות. אדום שהיווה למעלה מ- 10% בשנות ה-70, חווה ירידה והפך שוב לפופולרי בשנות ה-90, כיום ירד לכ- 3%. מכוניות בגווני ירוק שהיוו למעלה מ- 10% במכירות רכב נוסעים בסוף שנות ה-90, היום ירדו לכ- 1% בלבד.

תרשים מס' 16 :

רכב נוסעים לפי שנת רישום וצבע

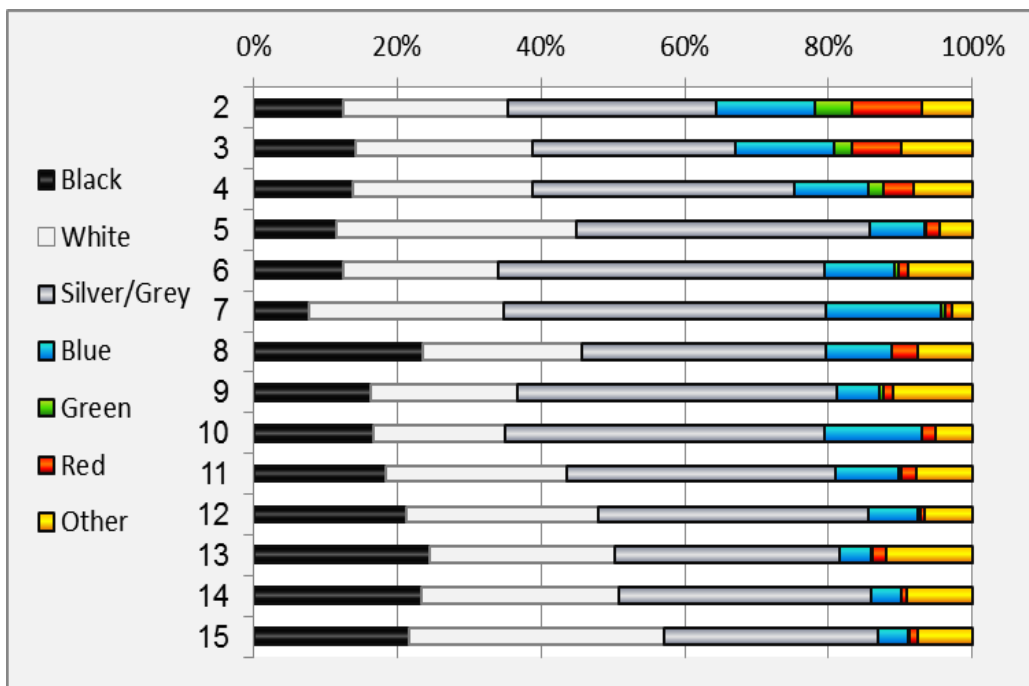


מקור : משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

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. 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 שבה השיעור הנמוך של צבעים ססגוניים נובע מכך שבקטגוריה זו נמצאים מותגים כמו הונדה CIVIC, טויוטה VERSO ו AVENSIS, יונדאי ACCENT.

תרשים מס' 17 :

התפלגות קבוצות צבעי הרכב לפי דרגות זיהום



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