



החטיבה לתכנון וכלכלה

י"ב סיון תש"ע
25 מאי, 2010

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2009

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

עיקרי הדברים

- (1) בשנת 2009 חלה ירידה ריאלית של כ- 8% בערך היבוא וירידה מקבילה בהכנסות ממסי היבוא המוטלים על כלי הרכב. יש לציין כי על אף שמדובר בשיעורי ירידה ניכרים, יש לזכור כי הם באים אחרי שבשנת 2008 נרשם נתון שיא בהכנסות ממסי היבוא על רכב, ובהתחשב בהאטה בפעילות הכלכלית שפקדה את המשק בשנת 2009, מדובר בשיעורי ירידה מתונים ביחס למה שניתן היה לצפות. כמות כלי הרכב שיובאו במהלך 2009 ירדה בכ- 11% (רכב נוסעים ומסחרי).
- (2) בשנת 2009 חלו התפתחויות משמעותיות בשוק הרכב בכלל וביבוא אישי בפרט, ובראש הראשונה – הרפורמה ב"מיסוי ירוק" שנכנסה לתוקף בראשית אוגוסט 2009. רפורמה זו השפיעה באופן ניכר על הרכב רכישות הרכב ועיתוין.
- (3) החל מה-1 בינואר 2010 מופעלת השיטה החדשה של חישוב שווי השימוש ברכב צמוד – "שווי שימוש ליניארי", ואף מהלך זה השפיע על היקף והרכב מכירות כלי הרכב בסוף שנת 2009 וראשית 2010.
- (4) אף שהרפורמות ב"מיסוי ירוק" ובזקיפת שווי השימוש ברכב צמוד הופעלו חודשים ספורים לפני כתיבת סקירה זו, ניתן לומר כבר עתה כי יש להן השפעה על התנהלות ענף הרכב בישראל:
 - הציון הירוק – מדד זיהום האוויר – של כלי הרכב המיובאים ירד כבר מהחודש הראשון להפעלת הרפורמה, דהיינו אוגוסט 2009, ובכל התקופה שחלפה עד עתה, נשמר ברמה נמוכה משמעותית מזו שאפיינה את 8 החודשים הראשונים של 2009 ואת השנים שקדמו ל-2009;
 - בעקבות הרפורמה בשיטת החישוב של שווי השימוש ברכב צמוד, השתנו "עקרונות" התמחור של כלי הרכב, תוך צמצום משמעותי של תופעת "ההתכנסות לגבולות" של קבוצות המחיר, כפי שהיה נהוג בשנים קודמות.
- (5) בשנת 2009 נמשכה מגמה של ירידת משקלם היחסי של ציי רכב מתוך הרכישות (בניטרול רכישות חריגות). בשנים הקרובות צפוי המשך הירידה ברכישות ציי רכב, מכיוון שרק בשנת 2011 יעמוד שווי השימוש על גובהו הריאלי, בהתאם למתווה עליית שווי השימוש שהחל בשנת 2008 ויסתיים בשנת 2011.
- (6) בשנת 2009 נבלמה גם מגמת העלייה בהיקפי היבוא האישי, לאחר שנים של צמיחה מואצת, ויש להניח שפלח שוק זה הגיע לבשלות.

יבוא כלי הרכב בשנת 2009 והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב

בשנת 2009 חלה ירידה ריאלית של כ- 8% בערך היבוא וירידה מקבילה בהכנסות ממסי היבוא המוטלים על כלי הרכב. יש לציין כי על אף שמדובר בשיעורי ירידה ניכרים, יש לזכור כי הם באים אחרי שבשנת 2008 נרשם נתון שיא בהכנסות ממסי היבוא על רכב, ובהתחשב בהאטה בפעילות הכלכלית שפקדה את המשק בשנת 2009, מדובר בשיעורי ירידה מתונים ביחס למה שניתן היה לצפות. כמות כלי הרכב שיובאו במהלך 2009 ירדה בכ- 11% (רכב נוסעים ומסחרי).

לוח מס' 1:

ההכנסות ממיסוי כלי רכב בשנים 1995 - 2008 (במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים)

סך-הכל הכנסות	חלקי חילוף ¹		כלי רכב			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
-7.88%	-0.62%	-5.71%	-8.56%	-7.50%	-8.03%	שינוי ריאלי ²

מקור: רשות המסים בישראל.

הערות ללוח: (1) נתוני יבוא חלקי חילוף בלבד, כולל צמיגים;

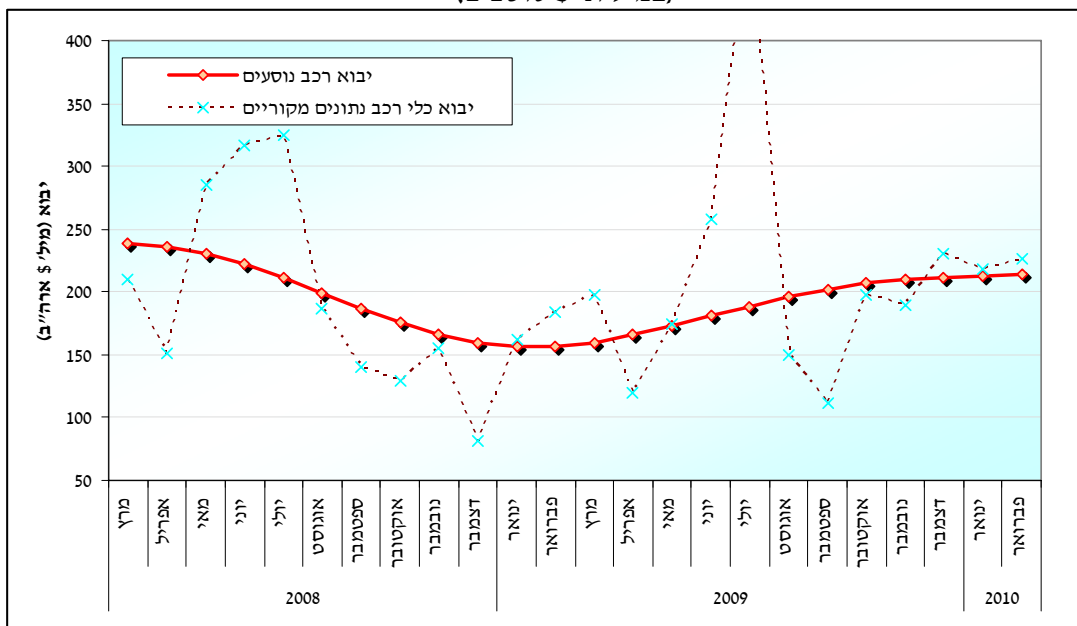
(2) במונחים שקליים, שנת 2009 בהשוואה לשנת 2008.

כמות כלי הרכב שיובאו במהלך 2009 ירדה ב- 8.9% בנוגע לרכב נוסעים וב- 37.7% בנוגע לרכב מסחרי. ירידה זו נובעת מההאטה הכלכלית שפקדה את המשק החל מהמחצית השנייה של 2008, תקופה בה ירד היקף היבוא של כלי הרכב לישראל ב- 20% ביחס לתקופה מקבילה ב- 2007. כבר בתחילת 2009, לפני שהורגשו ניצני יציאה מהמשבר בתחומים אחרים, התהפכה המגמה ביבוא כלי הרכב הפרטיים. ייתכן שמה שגרם לכך זה לאו דווקא הצפי ליציאה מהמיתון, אלא הציפיות להפעלת הרפורמה ב"מיסוי ירוק" שבמקור תוכננה לחודש אפריל 2009. הרפורמה שהופעלה בסופו של דבר ב- 2 באוגוסט 2009, גרמה לכך שבחודש יולי המריא היבוא של רכב נוסעים לשיא של כל הזמנים במדינת ישראל – 31,069 כלי רכב.

תרשים מס' 1:

ערך יבוא של רכב נוסעים – נתונים מקוריים + מגמה

(במיליוני \$ שוטרפים)



מקור: רשות המסים בישראל.

2. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי

מס הקניה האפקטיבי המוטל על רכב פרטי ומסחרי מושפע, בין היתר, מזיכוי מס הנובע מהתקנת אביזרי בטיחות ברכב – כפונקציה של הרכב האבזור הבטיחותי. מעבר למגמה העולמית של שימת דגש על רמת הבטיחות של כלי הרכב, הרי שבעשור האחרון הטבות המס תרמו לגידול משמעותי בשיעור כלי הרכב החדשים בהם הותקנו אביזרי בטיחות המזכים במלוא הטבת המס.

עד לשנת 2005 הטבות המס היו בנויות כך שהזיכוי המקסימאלי היה מתקבל כבר ברמת אבזור "צנועה" למדי. כך, התקנת אבזור בטיחותי נוסף מעבר לזה המזכה בפטור מקסימאלי, דהיינו יותר משתי כריות אוויר ומערכת ABS, עלתה בין השנים 2001-2005 מ-34% ל-45% ברכב פרטי ומ-6% ל-14% ברכב מסחרי. גידול מתון זה יצר צורך בשינוי שיטת תמריצי המס. על מנת לעודד התקנת אבזור בטיחותי נוסף מעבר לשתי כריות אוויר ומערכת ABS שהפך לסטנדרט, בעת גיבושה של רפורמת המיסוי על כלי רכב שיצאה לדרכה בחודש דצמבר 2005, הושם דגש על הגדלת תמריצי מס בגין בטיחות הרכב.

הרפורמה כללה הפסקה הדרגתית של תמריצים להתקנת אבזור בטיחותי מינימאלי, ומתן הטבות מס לכריות אוויר - באבחנה לפי 4 כריות אוויר ויותר מ-4 כריות אוויר - ומערכת בקרת יציבות, אשר זכתה לתמריצי מס משמעותיים (החל מחודש אפריל 2008 עמד הזיכוי על סך של 2,400 ש"ח), לאור חשיבותה של המערכת למניעת תאונות ולשיפור בטיחות הנוסעים ברכב.

את תוצאת המהלך ניתן לראות בלוח 2. בעוד שבשנים 2004-2005 נצפו שינויים מינוריים בהיקף התקנת אבזור בטיחותי, בשנים לאחר מכן חל שיפור משמעותי ברמת האבזור. היקף התקנת אבזור בטיחותי מינימאלי (שכיום אינו מזכה בפטור) וכן היקף התקנת שתי

כריות אוויר + מערכת ABS ירדו ובמקומם נצפתה עליה בהיקף התקנת אבזור בטיחותי מקיף יותר (מערכת ABS + 4 כריות אוויר ומעלה).

גם שיעור כלי הרכב שצוידו במערכת לבקרת יציבות גדל באופן משמעותי: בעוד שבשנת 2004 לא נאספו נתונים לגבי התקנת המערכות האמורות מסיבות טכניות ובשנת 2005 משקל כלי הרכב כאמור היה 10% בקירוב מכלל כלי הרכב, הרי שבשנת 2008 עלה שיעור כלי הרכב החדשים שיובאו עם מערכת לבקרת יציבות, ללמעלה מ-50%. בשנת 2009 עלה שיעור כלי הרכב הפרטיים עם בקרת יציבות ל-77%, כשברקע עומד נושא חיוב ההתקנה של המערכת החל משנת 2010, כחלק מההסכמה בין רשות המסים למשרד התחבורה¹.

לוח מס' 2:

התפלגות מכירת כלי רכב חדשים בשנים 2005-2008 (לפי סוג הרכב ולפי סוג האבזור הבטיחותי)

סוג רכב	2009	2008	2007	2006	2005	
פרטי	0%	0%	0%	0%	0%	ללא אבזור בטיחותי
	1%	2%	3%	5%	7%	אבזור מינימאלי
	6%	10%	16%	27%	48%	שתי כ"א + ABS
	22%	25%	24%	24%	21%	מזה: ארבע כריות אוויר + ABS
	62%	57%	53%	41%	23%	שש כריות אוויר + ABS
	9%	6%	4%	2%	1%	יותר משש כריות אוויר + ABS
	77%	53%	27%	15%	8%	מערכת לבקרת יציבות
מסחרי	1%	0%	0%	1%	1%	ללא אבזור בטיחותי
	0%	3%	4%	8%	11%	אבזור מינימאלי
	89%	81%	73%	74%	75%	שתי כ"א + ABS
	1%	6%	9%	9%	9%	מזה: ארבע כריות אוויר + ABS
	8%	9%	12%	8%	3%	שש כריות אוויר + ABS
	0%	2%	2%	1%	2%	יותר משש כריות אוויר + ABS
	25%	16%	29%	20%	13%	מערכת לבקרת יציבות

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

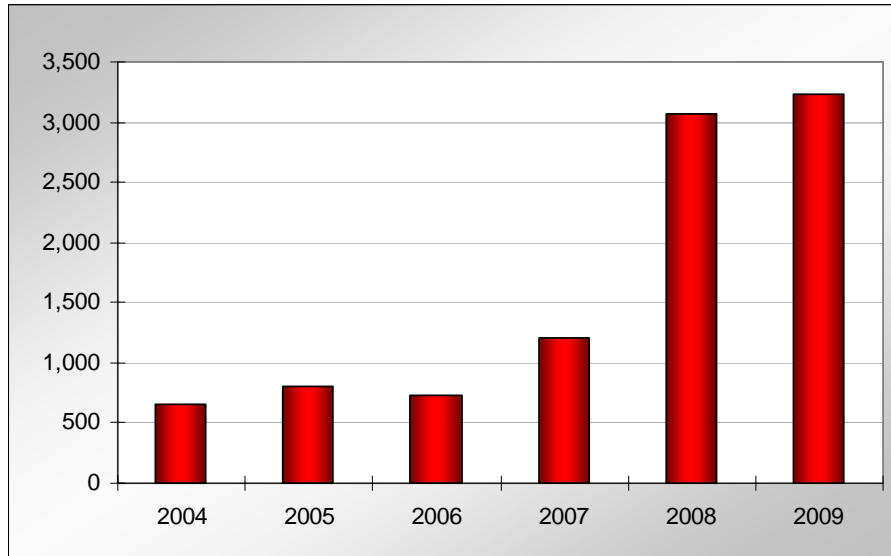
3. יבוא אישי

היקפי היבוא האישי בשנת 2009 נותרו דומים לאלה של שנת 2008 (גידול של כ-5%); יצוין כי בשנים 2006-2008 חל גידול מהיר ביותר בהיקפי היבוא האישי, לפיכך, נתוני היבוא של 2009 מאפשרים להניח בזהירות שמגזר זה הגיע לבשלות. יהיה מעניין לעקוב אחרי התפתחות היבוא האישי בעקבות הרפורמה של יבוא מקביל שאושרה בכנסת בפברואר 2010. נתוני יבוא אישי כוללים בתוכם לא רק יבוא רכב לשימוש אישי בידי תושב ישראל, אלא גם יבוא של רכבי תושבים חוזרים, עולים חדשים, דיפלומטים. כל אלה מהווים, על פי הערכה, כ-10% מסך היבוא האישי.

¹ הדרישה מתייחסת לרכב נוסעים ומסחרי במשקל עד 3.5 טון, למעט סייגים מסוימים בנוגע לרכב המסחרי; החל משנת 2011 יחול איסור מוחלט על יבוא רכב ללא בקרת יציבות.

תרשים מס' 2

כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנים 2004-2009

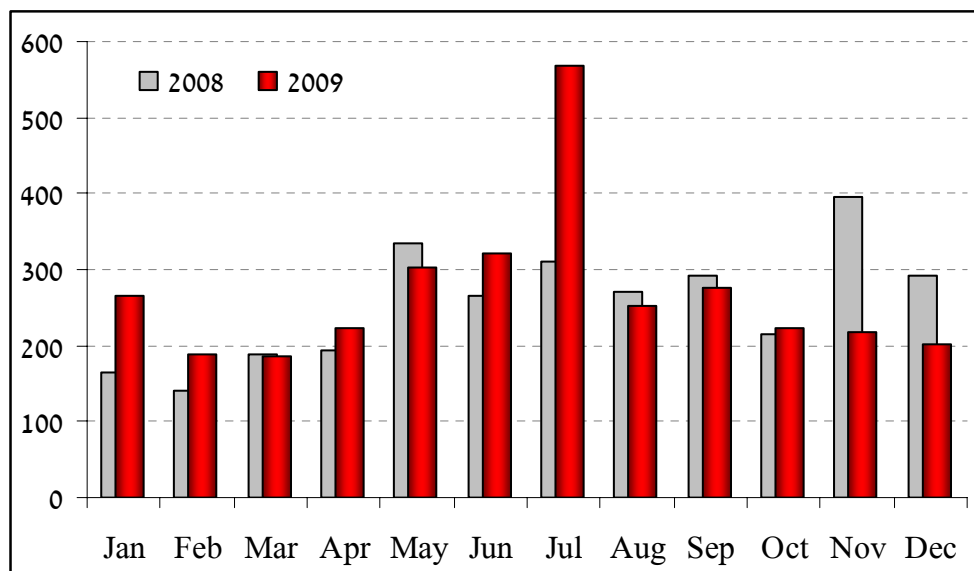


מקור: האגף לשירותי מידע, משרד התחבורה; עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים

התפלגות רכישות הרכב ביבוא אישי על פני השנה מראה "קפיצה" חדה בחודש יולי וירידה בכמויות מייד לאחר מכן, זאת בשל המטרה הברורה של המייבאים להקדים את הרכישה ולחסוך בתשלומי מס קניה: כתוצאה מהרפורמה ב"מיסוי ירוק" אשר נכנסה לתוקף בתחילת אוגוסט 2009, עלו מסי קניה החלים על כלי רכב יקרים ומזהמים, לצד הירידה במסי קניה על כלי רכב "נקיים" יחסית. מכיוון שמרבית כלי הרכב ביבוא אישי משתייכים, לקטגוריה הראשונה, רמת המיסוי עליהם עלתה בעקבות הרפורמה.

תרשים מס' 3

כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנת 2009, לפי חודשים



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

כאמור, כמו בשנת 2008, מרבית כלי הרכב המיובאים ביבוא אישי הם כלי רכב יקרים יחסית: רכבי יוקרה, ג'יפים, רכבי ספורט.

הדגמים השכיחים ביותר ביבוא אישי הנם ג'יפים גדולים ומכוניות פאר: ג'יפ גרנד צ'רוקי, ב.מ.וו X5 ו-X6, דגמים רבים של מרצדס לסוגיהם, טויוטה קאמרי עם מנוע היברידי וקונבנציונלי, סובארו טריבקה וכד'. בדגמי יוקרה מסוימים לדוגמה סובארו TRIBECA, כמות כלי הרכב ביבוא האישי אף עלתה על זו שביבוא העסקי. בדגמים רבים דוגמת קאמרי ההיברידי, פורד מוסטנג, טויוטה סיינה וסקויה, ביואיק אנקלייב וכל דגמי הפונטיאק, כלל לא קיים כיום יבוא סדיר, בחלק מהמקרים בשל היעדר אישורי תקינה נדרשים. כמו כן, בשנת 2009 חלה ירידה ברכישות של רכבי מרצדס ביבוא סדיר, לצד עליה ברכישותיהם ביבוא אישי.

בהשוואה לשנת 2008, חלה עלייה משמעותית ביבוא ג'יפים מסוג GRAND CHEROKEE לסוגיהם (לרבות לארדו), ואילו פולקסוואגן טוארג רשם ירידה גדולה – ייתכן שהדבר קשור לירידה בפופולאריות של דגם זה בארה"ב לאחר שהוא "זכה" בתואר של זולל הדלק הכבד ביותר בקטגוריה שלו.

בלוח להלן מובאים הדגמים השכיחים ביותר ביבוא האישי:

לוח מס' 3:

דגמי רכב שכיחים ביבוא אישי בשנים 2008-2009

יצרן	קבוצת דגמים	כמות	%	כמות	%
קרייזלר	GRAND CHEROKEE	641	20%	371	12%
	300C	78	2%	92	3%
	LIBERTY	48	1%	54	2%
	TOWN COUNTRY	99	3%	51	2%
	WRANGLER	45	1%	47	2%
	COMMANDER	44	1%	25	1%
	CROSSFIRE	11	0%	15	0%
פולקסוואגן	TOUAREG	9	0%	248	8%
מרצדס	ML CLASS	179	6%	200	7%
	S CLASS	219	7%	93	3%
	C CLASS, E CLASS, GL CLASS	86	3%	84	3%
BMW	X5	72	2%	128	4%
	X6	41	1%	13	0%
	Z4	6	0%	6	0%
פורד	MUSTANG	62	2%	114	4%
	EXPLORER	45	1%	58	2%
	EDGE	23	1%	12	0%
	LINCOLN TOWN	9	0%	16	1%
טויוטה	CAMRY	42	1%	35	1%
	CAMRY HYBRID	180	6%	83	3%
	SIENNA	62	2%	9	0%
	LANDCRUISER	49	2%	5	0%
	SEQUOIA	21	1%	4	0%
	LEXUS	23	1%	31	1%
פורשה	CAYENNE	10	0%	70	2%

- המשך לוח מס' 3 -

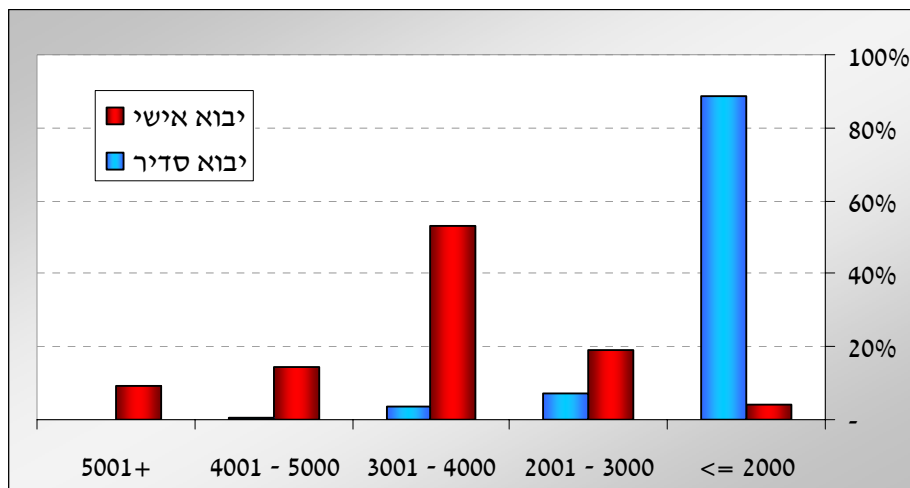
יצרן	קבוצת דגמים	כמות	%	כמות	%
אאודי	Q7	4	0%	67	2%
סובארו	TRIBECA	99	3%	47	2%
פונטיאק	SOLSTICE	25	1%	33	1%
קדילאק	ESCALADE	44	1%	32	1%
ביואיק	ENCLAVE	26	1%	10	0%
האמר	HUMMER H3	17	1%	32	1%
לנדרובר	LANDROVER	11	0%	21	1%
שברולט	UPLANDER	28	1%	17	1%
	CORVETTE	16	0%	15	0%
GMC	YUKON	9	0%	15	0%
דגמים אחרים		411	13%	913	30%
יבוא אישי אחר (תושבים חוזרים, עולים, דיפלומטים)		431		447	15%
סה"כ		3,225	100%	3,066	100%

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

רוב כלי הרכב ביבוא אישי הנם בעלי נפח מנוע גדול: קרוב ל- 80% מכלי הרכב שיובאו ביבוא אישי הם בעלי נפח מנוע מעל 3,000 סמ"ק, כפועל יוצר מכאן, גם רמת הזיהום של כלי רכב אלה הינה בדרך כלל גבוהה. להשוואה, ביבוא סדיר כ- 90% מכלי הרכב הנם בעלי מנוע בנפח שאינו עולה על 2,000 סמ"ק.

תרשים מס' 4:

כלי רכב שיובאו ביבוא אישי וביבוא סדיר בשנת 2009, לפי נפח מנוע



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

גם בשנת 2009 נמשכה התופעה לפיה תחום היבוא האישי מקבל אופי מסחרי – האסור על פי חוק! קיימות חברות רשומות ומשגשגות (חלקן אף רושמות בתיאור פעילות יבוא אישי): מתווכים, סוחרים, יועצים וכד'. חברות אלה פועלות בגלוי ומפרסמות את שירותיהם בכל הדרכים, לרבות שלטי פרסומת ואמצעי תקשורת. בשל המגבלה החוקית של יבוא אישי עד שני כלי רכב בשנה, סוחרים אלה משתמשים לעתים קרובות ב"אנשי קש" לרישום הרכב על שמם. ולראיה, בשנת 2009 לכ- 30% מאלה שייבאו רכב ביבוא אישי כלל לא היו מקורות מדווחים של הכנסה ממשכורת או מעסק, ו- 10% נוספים השתכרו פחות משכר מינימום.

סממן נוסף של רישום פיקטיבי על שם איש קש הוא שאותו בעל הכנסה נמוכה או שאיננו החזיק כלל רכב לפני רכישת המרצדס המפואר, או שהחזיק ברכב "עממי" ישן ולא מכר אותו לאחר רכישת המרצדס.

כמו כן, ניכרת תופעה של יבוא "אישי" באופן "סדרתי" כאשר אותם אנשים מייבאים שנה אחרי שנה רכב אחד או שניים על שםם, וכך עושים בני/בנות זוגם.

על אף האיסור להעביר בעלות במשך שנתיים על כלי רכב ביבוא אישי, כבר בתחילת שנת 2010 חלק מכלי הרכב שיובאו ביבוא אישי במהלך 2008, החליפו ידיים. אך על פי רוב, כלי רכב אלה נמכרים מייד אחרי שנתיים מיום יבואם.

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

המס העיקרי הינו מס קניה המוטל על רכב פרטי, רכב מסחרי, אופנועים (72%) וקטנועים (40%). משאיות ואוטובוסים מעל 4.5 טון פטורים ממס. כמו כן, רכב המיובא מארצות שלישיות (מדינות שלמדינת ישראל אין הסכם סחר איתן), חייב במכס של 7%.

כאמור, ב-2 באוגוסט נכנסה לתוקף הרפורמה במס הקניה המוטל על כלי רכב שמשקלם עד 3.5 טון. במסגרת הרפורמה הועלתה הרמה הבסיסית של מס הקניה מ-75%² ברכב נוסעים ו-72% ברכב מסחרי, לרמה בסיסית של 90% תוך מתן זיכוי בסכום הולך ועולה ככל שמדובר ברכב בעל דרגת זיהום³ נמוכה יותר. ב-25 בנובמבר 2010 אושרה הרפורמה באופן סופי בועדת 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.

בעקבות הרפורמה, שיעור מס הקניה על רכב בעל הנעה רגילה עתה איננו אחיד והוא נע בטווח רחב בין כ-30% ועד ל-83%. 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' 4:

דרגות זיהום, סכומי הזיכוי במס קניה, התפלגות המכירות לפי דרגות הזיהום ב-2009 ושיעורי מס קניה אפקטיביים

דרגת זיהום	ציון ירוק	זיכוי במס קניה (במחירי 2009)	% מסך המכירות ב-2009	מס קניה אפקטיבי ממוצע*
1 (נטול פליטות)	0 - 50	מס קניה 10%	0.0%	10%
2 (היברידי)	51 - 130	מס קניה 30%	1.4%	30%
2	51 - 130	15,000	0.3%	38%
3	131 - 150	13,750	0.9%	50%
4	151 - 170	12,000	10.4%	54%
5	171 - 175	10,500	6.1%	58%
6	176 - 180	9,250	11.5%	60%

² אילולא הרפורמה, מס הקניה על רכב נוסעים תוכנן לרדת ל-72% ולהשתוות למס הקניה על רכב מסחרי, החל משנת 2010.

³ דרגות זיהום נקבעות לפי הציון הירוק המחושב לכל דגם רכב על-פי נתוני הפליטות שלו ב-5 סוגי מזהמים: פחמן דו-חמצני CO₂, פחמן חד-חמצני CO, תחמוצות חנקן NOx, פחמימנים HC, וחלקיקים נשימים PM. לפרטים נוספים ניתן לעיין בדוח הוועדה למיסוי ירוק באתר האינטרנט של רשות המסים, בכתובת <http://ozar.mof.gov.il/taxes/docs/misui150108.pdf>

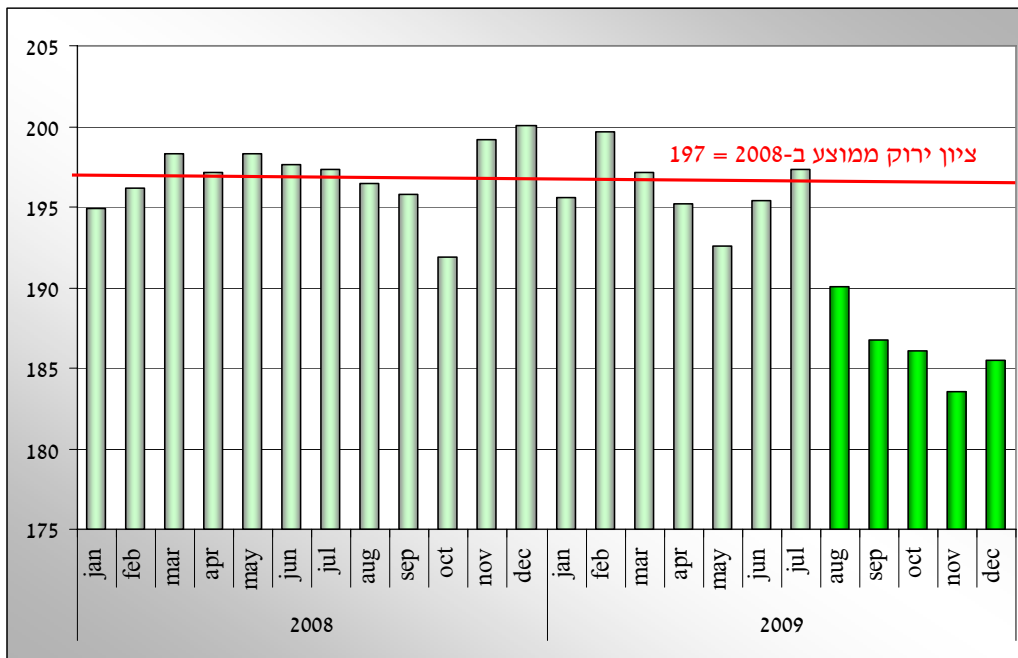
- המשך לוח מס' 4 -

דרגת זיהום	ציון ירוק	זיכוי במס קניה (במחירי 2009)	מסך המכירות ב- 2009	מס קניה אפקטיבי ממוצע*
7	181 - 185	8,250	8.6%	64%
8	186 - 190	7,250	9.4%	67%
9	191 - 195	6,500	5.9%	70%
10	196 - 200	5,500	13.1%	71%
11	201 - 205	5,000	3.4%	73%
12	206 - 210	4,000	6.9%	74%
13	211 - 220	3,250	5.1%	77%
14	221 - 250	2,000	7.4%	80%
15	251 - 400	0	9.6%	83%

* הערה: מסי הקניה חושבו בנטרול הזיכויים בגין אביזרי בטיחות מקור: רשות המסים בישראל

על אף פרק הזמן הקצר שעבר מהפעלת הרפורמה במיסוי ירוק, ניתן כבר להבחין בהשפעתה. מניתוח כלי רכב הנוסעים שיובאו לישראל בשנת 2009 ונמכרו לידיים פרטיות⁴, עולה כי ניכרת מגמת ירידה בציון הירוק הממוצע של כלי הרכב המיובאים: בעוד שבשנת 2008 הציון הממוצע עמד על 197 הרי שכבר בחודש אוגוסט 2009 עמד הציון על 190.

תרשים מס' 5:
ציון ירוק ממוצע לפי חודש רכישה בשנים 2008-2009
רכב נוסעים, מכירות למגזר הפרטי



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

⁴ מהניתוח הוצאו כלי הרכב שנמכרו לציי רכב מכיוון שלקראת סוף 2009 הייתה רכישה מוגברת של כלי רכב במסגרת ה"היערכות" לרפורמה בזקיפת שווי השימוש ברכב צמוד, דבר שהעלה באופן משמעותי את הציון הירוק הממוצע של כלי רכב אלה.

בנוסף לזיכוי בגין דרגות הזיהום, ניתן זיכוי במס קניה בגין אביזרי בטיחות המותקנים ברכב (ABS + לפחות 4 כריות אוויר) וכן בגין אמצעי הפחתת הזיהום – ממיר קטליטי/מחמצן או לוכד חלקיקים ברכבי דיזל. בהתחשב בזיכויים אלה, מתקבל נטל מס קניה אפקטיבי, נמוך יותר, וככל שהרכב זול יותר, כך קטן שיעור המס האפקטיבי החל עליו בשל הזיכוי הקצוב במס על אביזרים בטיחותיים.

יצוין כי שיעור מס הקניה הממוצע ירד בעקבות יישום הרפורמה, אך עדיין מדובר בשיעור מס גבוה יחסית בהשוואה למקובל במדינות המערב (הממוצע במסגרת ה-EU עומד על כ-40%). עובדה זו נובעת ממניעים שהם היסטוריים בעיקרם (תפיסת הרכב כמוצר מותרות) ולא ניתנת לשינוי משמעותי בטווח קצר עקב חשיבות ההכנסות המתקבלות ממיסוי הענף, וכן בהתחשב בצפיפות הגבוהה בכבישים, ובעלויות רבות והזמן אשר נדרשים על מנת להתאים את תשתית הכבישים לעליה ברמת המינוע. **חלקי חילוף לרכב**

חלקי חילוף לרכב חייבים במכס (ביבוא מארצות שלישיות) בשיעור של עד 10% ומס קניה בשיעור של 12% (בתוספת תמ"א שיעור מס הקניה האפקטיבי עומד על 19.2%). אמנם, מדובר בשיעור מס אחיד עם מספר מצומצם ביותר של חלפים הפטורים ממס קניה עקב השפעתם על בטיחות הנוסעים ברכב ועל איכות הסביבה, אולם, יש לציין כי בפועל (בנטרול צמיגים) משקל החלפים הפטורים ממס קניה מכלל חלקי החילוף הסתכם בכ-31%.

סך ההכנסות מחלקי חילוף הסתכמו ב-323 מיליון ש"ח בשנת 2009; ההכנסות ממס קניה הסתכמו בכ-270 מיליון ש"ח, וההכנסות ממכס הסתכמו בכ-53 מיליון ש"ח. כל הסכומים האמורים מהווים עליה בשיעור ריאלי של 4.8% אל מול הסכומים שנתקבלו בשנה הקודמת.

5. הרפורמה בזקיפת שווי השימוש ברכב והשפעת קבוצות המחיר על ענף הרכב

קבוצות המחיר ברכב נקבעות לצורך קביעת אגרת הרישוי השנתית (לכל כלי הרכב), ועד לכניסת הרפורמה בשיטת חישוב שווי השימוש, ב-1.1.2010, שימשו קבוצות מחיר גם לקביעת זקיפת שווי השימוש ברכב צמוד (תוספת רעיונית להכנסה החייבת של עובד המשתמש ברכב הצמוד, לצורך חישוב מס הכנסה ומסי הביטוח הלאומי בגין ההטבה לה זוכה העובד ממעבידו בדמות העמדת רכב לשימוש העובד). יובהר כי שיטת קבוצות המחיר תמשיך לחול על כלי רכב שנרשמו לראשונה עד ליום 31 בדצמבר 2009; כמו כן, אגרות הרישוי השנתיות תמשכנה להיקבע לפי הקבוצות.

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 הנמכר בתום תקופת השימוש (בד"כ שנתיים עד ארבע שנים). שיטה זו יצרה עיוות בתמחור כלי הרכב תוך העדפת האינטרס של ציי הרכב הגדולים, על חשבון הצרכן הפרטי.

כך, נוצר "לחץ" מצד ציי הרכב וחברות הליסינג, לשמר מחירי מחירון גבוהים במטרה להשפיע על ערכי הגרט של מלאי כלי הרכב. מנגד, בנוגע לרכב צמוד הייתה חשיבות להישאר בגבולות קבוצת המחיר הרלבנטית, מכיוון שהעלאת המחירון אפילו בשקל מעל גבול הקבוצה הייתה מביאה, בשיטת הקבוצות, לקפיצה גבוהה במיסוי הרכב בידי המשתמש.

כפועל יוצא מכך, בשנים האחרונות היינו עדים לתופעה של "התכנסות" מחירי הרכב לגבול העליון של קבוצות המחיר⁵: 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.

כאמור, החל משנת המס 2010, שונתה שיטת חישוב שווי השימוש ברכב צמוד לשיטה הליניארית, כך שסכום הזקיפה מחושב כשיעור ממחיר המחירון של הרכב בהיותו חדש - בנוגע לכלי רכב שנרשמו לראשונה מיום 1.1.2010 ואילך.

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

✓ שחרור מהתערבות הרגולטור בתמחור של כלי הרכב באמצעות קביעת קבוצות המחיר - גם במחיר של התייקרות מסוימת במחירי הדגמים שנמכרו "על גבול" הקבוצה;

✓ הפנמת הטבות המס במסגרת הרפורמה ב"מיסוי ירוק", כך שרכב ידידותי יותר לסביבה עשוי להפוך למבוקש יותר בקרב משתמשי הרכב הצמוד, בזכות מיסוי נמוך יותר;

✓ יצירת תמריץ להפחתת המחיר לצרכן סופי, הגברת השוויון ורמת התחרות לאור הקשר הישיר בין מחיר המחירון לצרכן לגובה מס ההכנסה שישולם בגין השימוש הפרטי ברכב צמוד.

כהוראת שעה נקבע כי בשנת 2010 שיעור שווי השימוש יעמוד על 2.04% בנוגע לכלי רכב שמחיר המחירון שלהם עד 130,000 ש"ח (כולל), ו- 2.48% בנוגע לכלי רכב שמחיר המחירון שלהם עולה על 130,000 ש"ח⁶. כמו כן, נקבעה תקרת מחיר לצורך חישוב שווי החישוב, על סך 467,180 ש"ח בשנת 2010.

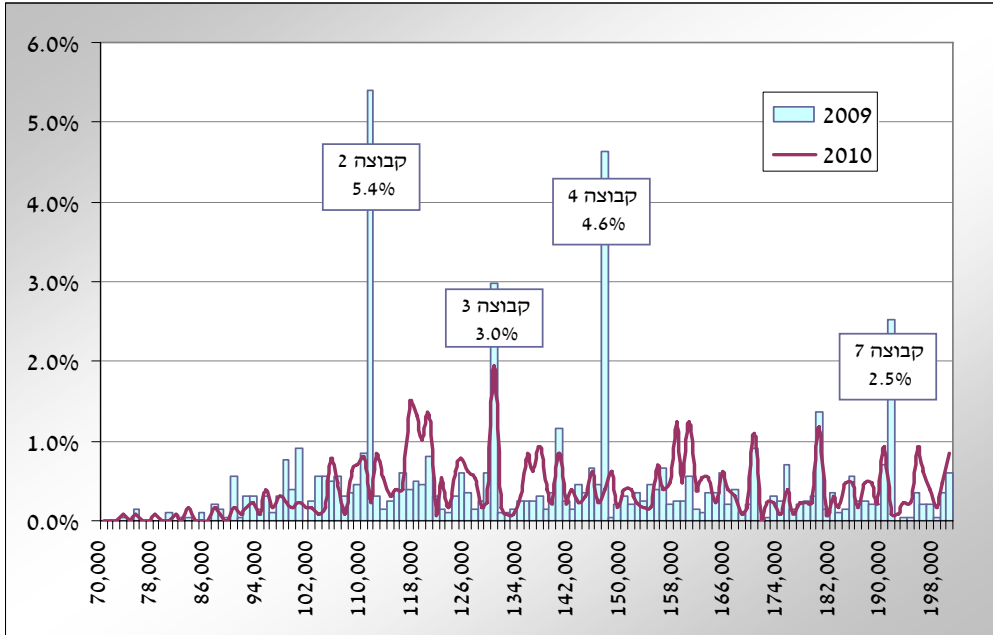
מנגד, הפעלת הרפורמה ב"מיסוי ירוק" בשילוב ביטול הקבוצות, הביאו מחד, לירידה משמעותית במס הקניה על דגמי רכב קטנים וידידותיים לסביבה, ומאידך, לירידה בשווי השימוש ביחס לאלטרנטיבות גדולות ויקרות יותר - כך שהלכה ולמעשה בעקבות הרפורמה נוצר פלח שוק חדש.

בתרשימים להלן מוצגות התפלגויות של דגמי הרכב וכמויות כלי הרכב שנמכרו, תוך השוואה בין שנת 2009 ותחילת שנת 2010 (חודשים ינואר, פברואר ומחצית מרץ). ניתן לראות בבירור את החלקת המחירים וצמצום תופעת התכנסות המחירים לגבולות של קבוצות המחיר. בשנת 2011, עם העלאת שיעור שווי השימוש, צפויה תופעה זו לקבל חיזוק נוסף.

⁵ 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.
⁶ שיעור שווי השימוש לשנים 2011 ואילך ייקבע בסוף שנת 2010 ויהיה בטווח בין 2.43% ל- 2.6%.

תרשים מס' 6:

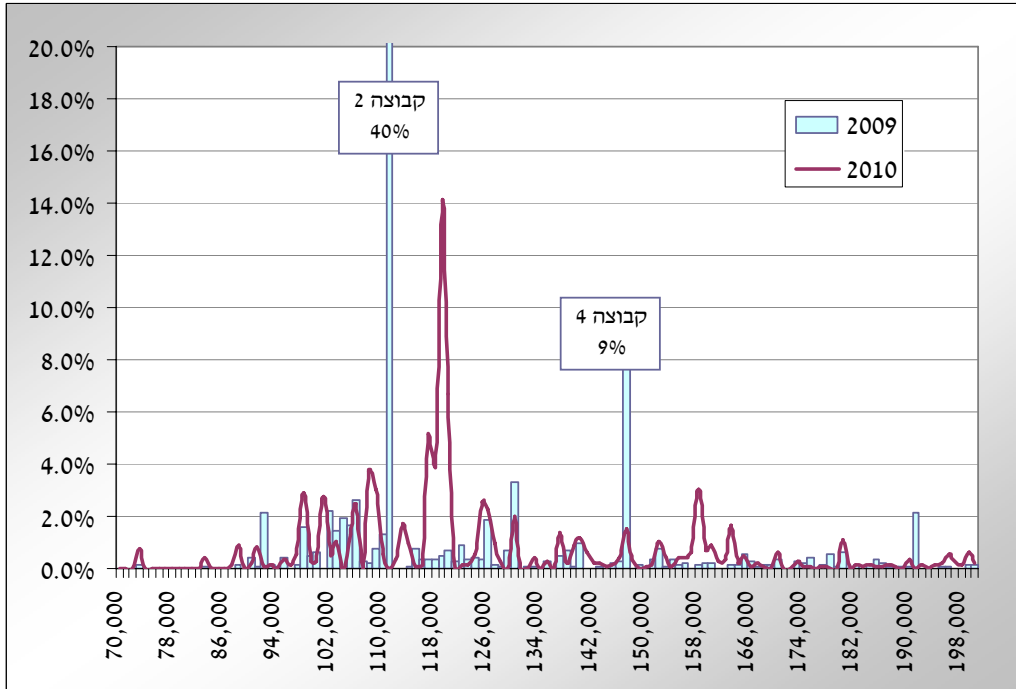
כמות דגמי רכב (% מסה"כ) לפי מחירי מחירון בעת הרישום בשנים 2009 ו- 2010



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

תרשים מס' 7:

התפלגות מכירות כלי רכב (% מסה"כ הכמות), לפי מחירי מחירון בעת הרישום בשנים 2009 ו- 2010



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

ניתוח שינויי המחירים וקבוצות המחיר בדגמים שנמכרים לציי רכב מלמד אף הוא על החלשה ניכרת של השפעת קבוצות המחיר על תמחור הדגמים. כאמור, עליית שער החליפין של היין וביטול "מגבלת הקבוצות" (שימשה בפועל מעין "מפקח על המחירים" – תוך יצירת עיוות בדמות התערבות הרגולטור), "דחפה" את מחירה של מזדה 3 הפופולארית כלפי מעלה, כאשר שיעור שווי השימוש הנמוך לא יצר תמריץ מספיק על מנת לשמור על מחירה ברמה נמוכה יחסית. ניתן להניח שבהיעדר "מסורת" תמחור בשוק תחרותי (בשל שיטת תמחור הקרויה – היצמדות לקבוצות המחיר, שהייתה בשימוש שנים רבות לפני השינוי), במרבית הדגמים נגזר המחיר תוך "היצמדות" למחירה של מזדה 3 עם פרמיה חיובית או שלילית בהתאם למאפייני הדגם ומאפייני הביקוש. להלן ממצאי ניתוח דגמי רכב בקבוצות מחיר 1-5 בהם היו לפחות 100 מכירות לציי רכב בשנת 2009 והם דגמים "ממשיכים", קרי, דגמים שהיו קיימים ב- 2009 והם קיימים גם ב- 2010 (על-פי נתוני רישום הדגמים בחודש מרץ 2010).

ניתן לראות שבקבוצות 2-4 (לפי החלוקה בשנת 2009) מרבית דגמי הרכב עברו ב- 2010 לקבוצת מחיר גבוהה יותר. בקבוצה 1 כל הדגמים נשארו באותה קבוצה, ואילו בקבוצה 5 "רק" שני דגמים מתוך החמישה שנבדקו עברו לקבוצה 6.

מעניין לבדוק את השינוי שארע בסכומי הזקיפה של שווי השימוש ברכב צמוד בין שנת 2009 (שיטת הקבוצות) ושנת 2010 (לגבי רכב חדש שממוסה לפי השיטה הליניארית). זו למעשה תשובה לשאלה הנפוצה שנשמעה לפני כניסת הרפורמה לתוקף – האם כדאי לרכוש רכב חדש ב- 2010 או להישאר עם הרכב הקיים? כמובן שבאותה עת לא היה ניתן לענות על השאלה, אלא רק עכשיו כשנודעו השינויים במחירי הדגמים.

ובכן, בקבוצות 2-4 כל הדגמים שעברו לקבוצות גבוהות יותר, עלו גם בסכומי שווי השימוש. עם זאת, בקבוצות 2 ו-4 העלייה בזקיפת השווי הייתה מתונה יחסית – ברוב המקרים עד 5%, ככל הנראה, על מנת לא ליצור תמריץ גבוה מדי למשתמשים להימנע מהחלפת כלי הרכב, דבר שיפגע במכירות רכב חדש.

לוח מס' 5:

שינויים בקבוצות מחיר ובסכומי זקיפת שווי השימוש בין השנים 2009 ו-2010

קבוצת מחיר ב-2009	כמות הדגמים שנבדקה	כמות כלי הרכב שנמכרו ב-2009	% דגמים שעברו לקבוצה גבוהה יותר	% דגמים ששווי השימוש עלה בהשוואה לקבוצות מחיר	% דגמים שהשינוי בשווי הוא עד 5% (עליה או ירידה)
1	4	1,842	-	-	-
2	42	41,828	64%	64%	60%
3	7	1,449	57%	57%	-
4	15	5,171	93%	93%	67%
5	5	671	40%	-	20%

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

5.1. רכישות רכב לפי קבוצות מחיר בשנים 2004-2009

בשנת 2009 חלה עליה בחלק היחסי של רכישות רכב נוסעים מקבוצה 2 שהיא הקבוצה הרווחת בקטגוריה זו, זאת לאחר ירידה מסוימת במשקלה היחסי בשנת 2008, אשר נבעה בחלקה מ"העברה" של מכוניות משפחתיות קטנות וזולות יחסית לקבוצה הראשונה שהורחבה בשנת 2008. יש לציין כי בשנת 2009 נוצר ליבואני רכב חופש פעולה רב יחסית

בקביעת מחירי הרכב, במסגרת השינויים במסי הקניה ושערי המטבע, כל זאת על סף המעבר לשווי שימוש ליניארי.

ברכישות של רכב מסחרי חלה עליה בחלק היחסי של קבוצות 3 ו-4, על חשבון קבוצות יקרות יותר – 6-7.

כאמור, יש להניח כי שינוי שיטת הזקיפה של שווי השימוש ברכב צמוד החל משנת 2010 צפויה לשנות באופן לא מבוטל את התפלגות המכירות לפי קבוצות מחיר.

לוח מס' 6:

התפלגות רכישת כלי רכב לפי קבוצות מחיר בשנים 2004-2009

2009	2008	2007	2006	2005	2004	קבוצה	סוג רכב
3.2%	3.2%	0.1%	2.7%	7.0%	8.1%	1	פרטי
57.3%	54.3%	60.6%	59.1%	57.4%	56.5%	2	
11.4%	13.0%	13.3%	14.7%	15.0%	20.8%	3	
12.2%	12.3%	13.2%	12.2%	10.4%	6.5%	4	
9.0%	9.5%	6.6%	6.3%	6.4%	5.5%	5	
3.7%	4.7%	4.1%	3.0%	2.1%	1.6%	6	
3.1%	3.0%	2.1%	2.0%	1.7%	1.1%	7	
100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	סה"כ	
0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1	מסחרי
23.7%	25.0%	17.5%	30.6%	37.0%	37.1%	2	
15.4%	8.5%	4.3%	2.3%	3.5%	7.2%	3	
12.1%	7.9%	7.8%	13.3%	10.7%	5.4%	4	
30.2%	29.7%	23.8%	23.7%	22.2%	26.2%	5	
16.9%	20.2%	28.2%	21.1%	19.0%	17.5%	6	
1.6%	8.5%	18.5%	9.1%	7.6%	6.7%	7	
100.0%	100%	100%	100%	100%	100%	סה"כ	

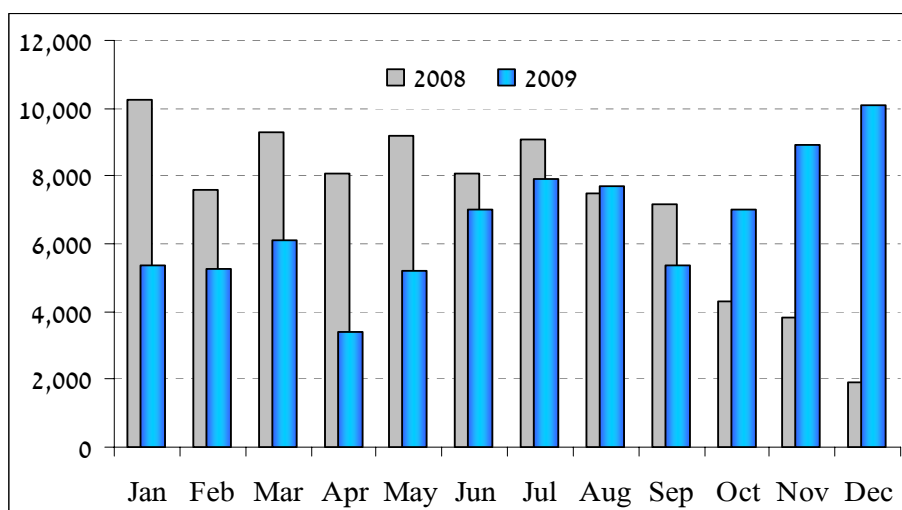
מקור: משרד התחבורה, האגף לשירות מידע; עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים.

6. רכישות רכב חדש - ציי רכב

שנת 2009 הינה השנה שלישית ברציפות בה נרשמת ירידה במשקל היחסי של רכישות ציי רכב. אמנם בחודשים נובמבר – דצמבר נרשמה "הצטיידות" מאסיבית של ציי רכב לקראת סוף שנת 2009 כחלק מה"היערכות" לרפורמה בזקיפת שווי השימוש ברכב צמוד, אולם בניטרול מרכיבים עונתיים מגיע המשקל היחסי של רכישות ציי רכב ל- 54% (ללא רכבי השכרה). לאחר עשור של עליה מתמדת ברכישות ציי רכב (שנים 2006-1996) שהיו 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) – מגמה זו צפויה להימשך עד לנקודת איזון שצפויה לעמוד על 45-50%.

תרשים מס' 8:

רכישות ציי הרכב לפי חודשים בשנים 2008-2009

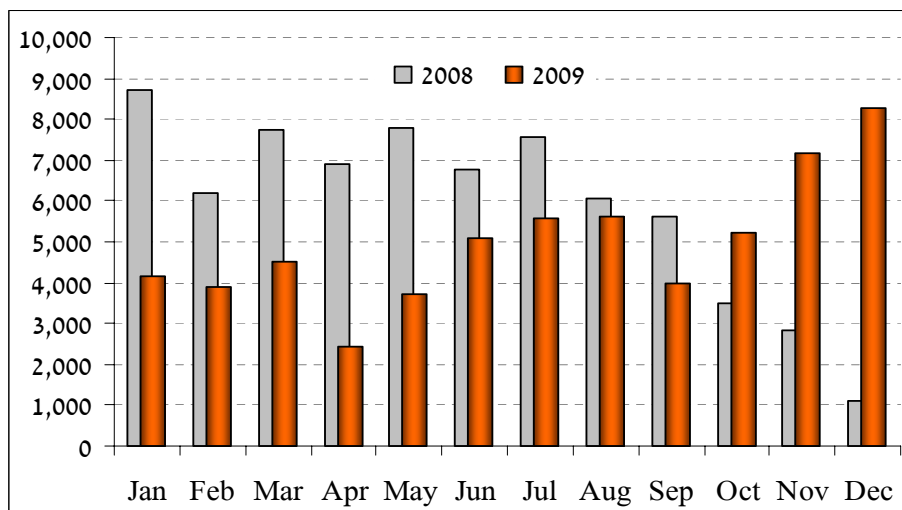


מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

משקלן היחסי של חברות הליסינג בתוך סך הרכישות של רכב חדש ירד בשנת 2009 ל-39%, בהשוואה ל-41.2% בשנת 2008.

תרשים מס' 9:

רכישות חברות ליסינג לפי חודשים בשנים 2008-2009

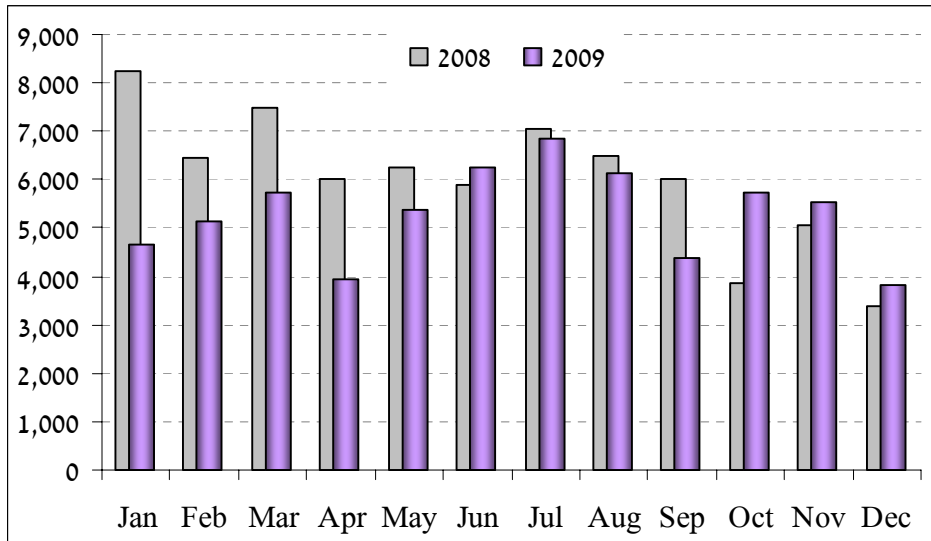


מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

בשני התרשימים לעיל רואים בבירור את הרכישות המוגברות של ציי הרכב בכלל וחברות הליסינג בפרט, בחודשיים האחרונים של שנת 2009. ניתן מקביל עבור רכישות במגזר הפרטי, עליו לא השפיעה הרפורמה בזקיפת שווי השימוש, מראה כי אכן במגזר זה הרכישות בחודשים נובמבר-דצמבר 2009 לא היו חריגות ביחס לשאר חודשי השנה.

תרשים מס' 10:

רכישות רכב חדש במגזר צרכנים פרטיים לפי חודשים בשנים 2008-2009

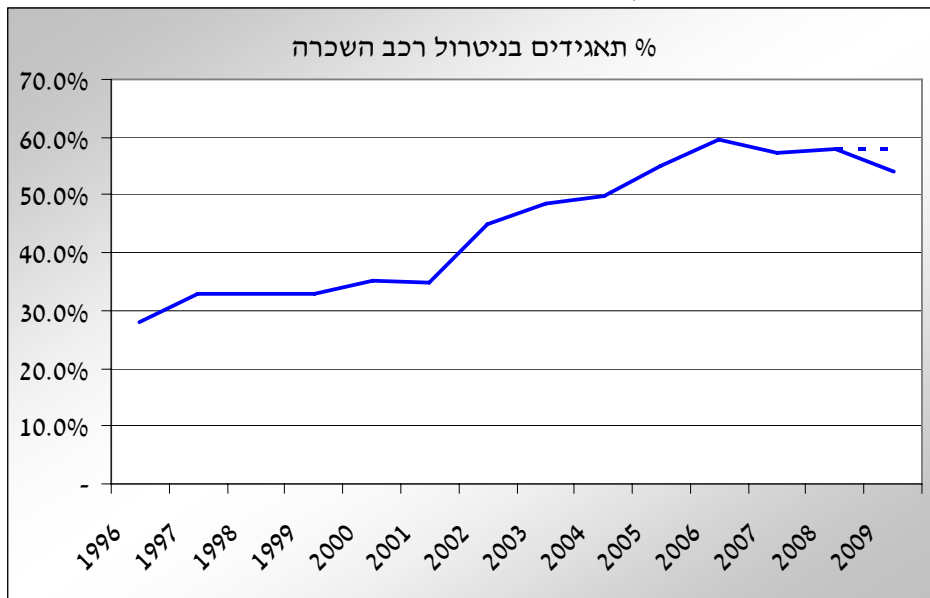


מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

המשך מתווה ההעלאה בזקיפת שווי השימוש ברכב צמוד בשנים 2010-2011 (הן בשיטת הקבוצות בנוגע לרכב קיים והן בשיטה הליניארית בנוגע לרכב חדש שנרשם לראשונה מ-1.1.2010 ואילך), צפויה להגביר תהליך זה.

תרשים מס' 11:

משקל ציי הרכב במכירות רכב חדש



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

מבחינת מצבת כלי רכב צמודים, בשנת 2009 חלה עליה מסוימת בכמות האבסולוטית של כלי הרכב – שנבעה בחלקה, כאמור, מ"הצטיידות" מוגברת לקראת שנת 2010. כמות כלי רכב צמודים בסוף שנת 2009 מוערכת בכ- 320 אלף (13% מכל כלי הרכב הפעילים), מתוכם כ- 216 אלף כלי רכב בבעלות חברות לסינג.

לוח מס' 7

מצבת כלי רכב לפי סוג בעלות וייעוד, בחודש דצמבר 2009

(רכב נוסעים ורכב מסחרי)

עסקי/מלכ"ר/ממשלה				בעלות פרטית	סה"כ	מחיר רכב מקסימלי לקבוצה *	קבוצת מחיר
רכב מאגר	השכרה	מזה: ליסינג	כלי רכב צמודים				
2,398	4,224	4,913	8,925	173,707	190,431	95,000	1
41,429	28,093	174,703	230,138	1,011,933	1,319,586	114,000	2
5,747	1,170	8,017	20,924	448,981	477,204	134,000	3
4,967	2,317	20,579	28,368	63,014	98,844	151,000	4
2,831	1015	4,866	15,265	170,705	189,989	197,000	5
1,168	106	2,058	8,537	66,851	76,678	281,000	6
642	145	799	7,907	32,195	40,904	לא מוגבל	7
59,182	37,070	215,935	320,064	1,967,386	2,393,636		סה"כ

מקור: קובץ רכב של משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים
* הערה: קבוצות המחיר בתוקף לשנת 2010

השוק המשני

עליה במשקלם של ציי רכב ותחלופה תכופה של כלי הרכב בהם השפיעה גם על השוק המשני (יד שנייה). כ- 78% ממכונות בנות 4-5 שנים (שנות דגם 2006-2007) שנמכרו לבעליהם השני, מקורן בציי רכב. בדגמים מסוימים שיעור זה גבוה עוד יותר. החלק היחסי של ציי רכב לשעבר במכונות חדשות, שנות דגם 2008-2009, נמוך יותר – 68%, זאת מכיוון שציי רכב מוכרים את הרכב בדרך כלל אחרי 2-3 שנות שימוש ולכן שיעור זה צפוי לעלות בעוד שנה-שנתיים כשתחל המכירה המסיבית של מכונות אלה המוחזקות כיום בציי רכב.

לוח מס' 8

כלי רכב יד 2 שמוחזקים בבעלות פרטית, לפי סוג הבעלים הקודם, לפי שנות דגם

סוג בעלים קודם			שנת דגם
תאגיד %	תאגיד	פרטי	
19%	39,491	169,850	עד 2000
47%	63,023	71,835	2001-2003
69%	79,068	35,023	2004-2005
78%	89,573	24,909	2006-2007
68%	19,984	9,305	2008-2009
48%	291,139	310,922	סה"כ

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