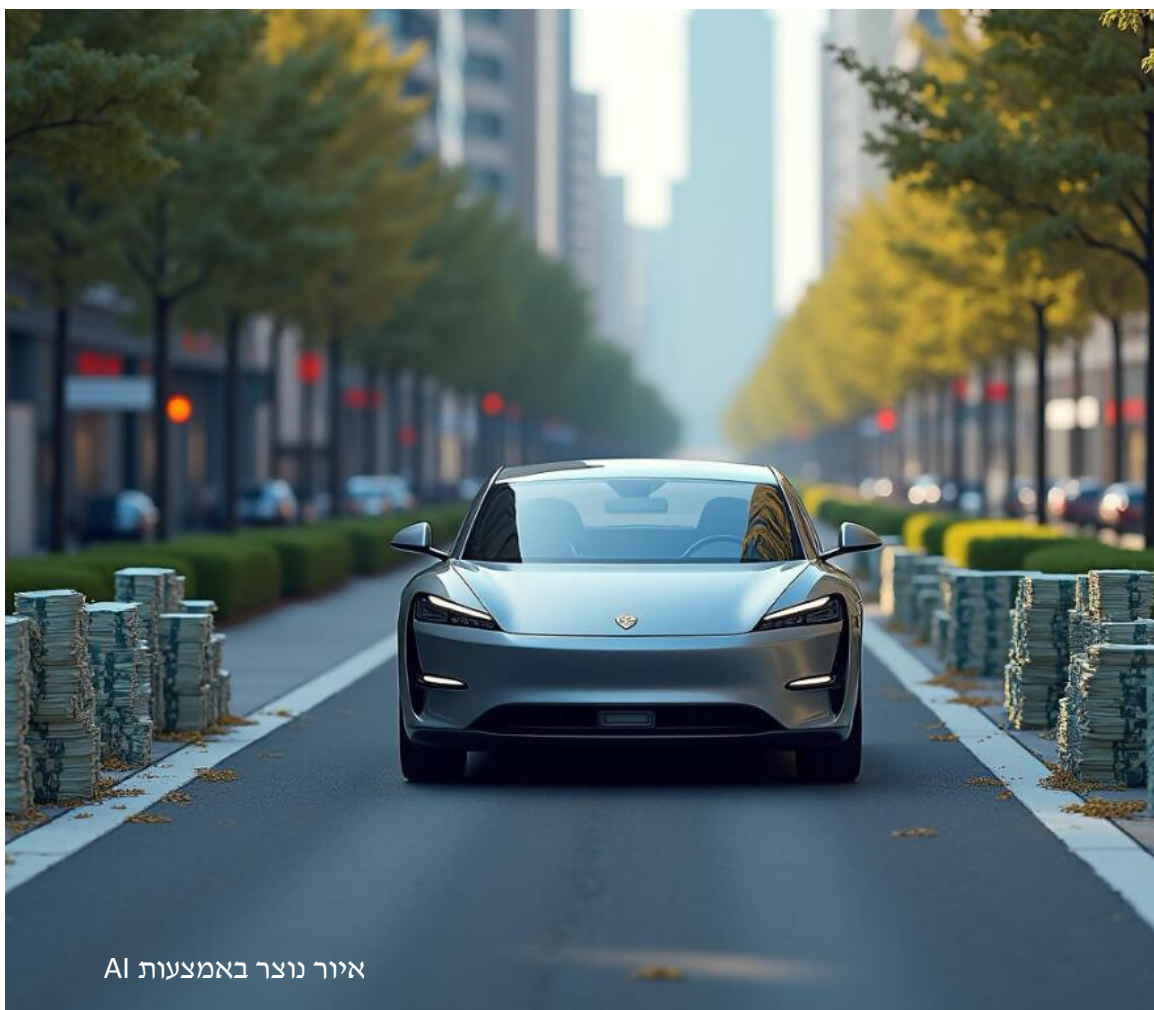




החטיבה לתכנון וכלכלה



איור נוצר באמצעות AI

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב בישראל

סקירה זו ממשיכה את המסורת של סקירות ענף הרכב השנתיות שמפרסמת רשות המסים. כאן מוצג פרק ראשון מהסקירה, שכוללת נתונים לשנת 2024.

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2024 – חלק א'

תוכן עניינים

3	1. עיקרי הדברים
4	2. יבוא כלי הרכב והכנסות ממסי יבוא המוטלים על כלי רכב
10	3. רישום כלי רכב לתנועה, לפי סוג
12	4. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל
13	5. רכב היברידי וחשמלי
18	6. מיסוי ירוק
22	7. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי
25	8. יבוא אישי, זעיר ומקביל/עקיף

1. עיקרי הדברים

- (1) סקירה זו הנה הפרק הראשון של הדוח השנתי בנושא מיסוי ומגמות בענף הרכב, ובהמשך יפורסם החלק השני.
- (2) שנת 2024 הייתה שנה עם פעילות גבוהה מאד, במיוחד בהתחשב במצב המלחמה. כמות כלי הרכב המיובאים עלתה ביחס ל- 2023, ומדובר בשנה עם כמות היבוא השנייה בגודלה לאורך כל ההיסטוריה של המדינה, כאשר השיא מבחינת כמות רכבי הנוסעים המיובאים עדיין מוחזק בשנת 2016.
- (3) יבוא כלי רכב (רכב נוסעים + מסחרי) בשנת 2024 הסתכם ב-336.4 אלף יחידות (גידול של 14.4% לעומת 2023), מזה 325.9 אלף רכבי נוסעים – גידול של 14.8%.
- (4) ערך היבוא בשנת 2024, למרות הגידול המשמעותי בכמות המיובאת, היה דומה לשנה קודמת והסתכם ב- 25.4 מיליארד ש"ח (עליה ריאלית של 1.4% בלבד לעומת 2023). זאת הודות לירידה מסוימת של עלויות הובלה וביטוח וכניסה של רכב זול יחסית מסין.
- (5) ההכנסות ממס הקניה על כלי רכב אלה (נוסעים+מסחרי) בשנת 2024 עלו ביחס להכנסות של שנת 2023, והסתכמו ב- 14.9 מיליארדי ש"ח - עליה בשיעור ריאלי של 5.7%
- (6) ערך היבוא הממוצע לרכב נוסעים ירד משמעותית, בשיעור ריאלי 12.3%, ואילו ברכב מסחרי חלה עליה חדה בערך היבוא הממוצע לרכב – כ- 15.7%. והכמות של רכב מסחרי כמעט לא השתנתה ביחס ל- 2023.
- (7) בשנת 2024 הועלה שיעור המס על רכב חשמלי ובוטל מיסוי מועדף על רכב מסוג פלאג-אין, זאת בהמשך לביטול הטבות המס לרכב היברידי רגיל החל משנת 2022. בשנת 2025 חלו מספר שינויים במיסוי כלי רכב שהעלו את סכום המס לרכב. במסגרת היערכות היבואנים לשינויי מיסוי אלה שוחררו למלאי כמויות גדולות של כלי רכב בסוף שנת 2024, כך שהיבוא בדצמבר 2024 היווה קרוב לשליש מהיבוא השנתי.
- (8) כמות רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה עמדה בשנת 2024 על 269.1 אלף (עליה של 1% לעומת 2023), זאת משום שהמדד של רישום לתנועה הרבה פחות מושפע משיקולי מיסוי ולכן הוא יותר יציב על פני זמן.
- (9) הרישום של כלי רכב דו-גלגליים עלה בכ- 14% לעומת 2023, לכ- 20.2 אלף יחידות – מספר גבוה בראיה רב שנתית.
- (10) שיעור כלי הרכב החשמליים המשיך לעלות גם בשנת 2024, הן ביבוא והן ברישום לתנועה. מתוך כלי רכב מסוג רכב נוסעים עד 3.5 טון, 24% מהיבוא היו חשמליים, ומשקלם ברישום לתנועה היה גבוה עוד יותר – 25.4%. לראשונה המשקל של כלי רכב בעלי הנעה מתקדמת – היברידי, פלאג-אין וחשמלי – היה למעלה ממחצית מרכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה בשנת 2024.
- (11) בשנת 2025 בוצע עדכון משמעותי של נוסחת הציון הירוק, ולראשונה פוצלה לצורך המיסוי קבוצה 15 המזהמת ביותר, ל- 3 תת קבוצות. סכומי הפחתות מס הקניה הופחתו ובחלק מדרגות הזיהום אף הפכו לתוספות מס. גם בקביעת רמת האבזור הבטיחותי חלו שינויים.
- (12) כמות היבואנים המקבילים לפי רשם היבואנים של משרד התחבורה עלתה פי 3.5 ב- 4 השנים האחרונות, ל- 77 יבואנים מקבילים פעילים. כמויות כלי הרכב שיובאו במסגרת יבוא מקביל נותרות ברמה של כ- 5-6 אלפי מכוניות מדי שנה.

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

שנת 2024 הייתה שנת שיא מבחינת כמות כלי הרכב המיובאים, וזאת הודות למכלול גורמים: הן התאוששות מסוימת והסתגלות לקשיי ההובלה בשל התקפות החותים, והן עקב רצון היבואנים להקדים את היבוא לפני העלאת המסים של שנת 2025.

יבוא כלי רכב (רכב נוסעים + מסחרי) בשנת 2024 הסתכם ב-336.4 אלף יחידות (גידול של 14.4% לעומת 2023), מזה 325.9 אלף רכבי נוסעים – גידול של 14.8%. רק בשנת 2016 חווינו מספר גבוה עוד יותר בכמות כלי הרכב המיובאים.

עלויות הובלה וביטוח ירדו במידה מסוימת בשנת 2024, לאחר עליה משמעותית בעלויות היצור וההובלה שהיו בשנת 2023. כמו כן, בשנת 2024 התחילו להיכנס כמויות גדולות של כלי רכב חשמליים זולים מתוצרת סין. כתוצאה מכך ערך היבוא בשנת 2024, למרות הגידול המשמעותי בכמות המיובאת, היה דומה לשנה קודמת והסתכם ב-25.4 מיליארד ש"ח (עליה ריאלית של 1.4% בלבד לעומת 2023).

ההכנסות ממס הקניה על כלי רכב אלה (נוסעים+מסחרי) בשנת 2024 עלו ביחס להכנסות של שנת 2023, והסתכמו ב-14.9 מיליארדי ש"ח. מדובר על עליה בשיעור ריאלי של 5.7% לעומת שנה קודמת, וזאת על רקע עליה חדה בכמויות היבוא שעלו בשיעור 14.4%, וערך היבוא בש"ח שעלה רק בשיעור מזערי של 1.4%. אם נתבונן על רכב נוסעים בלבד, ללא מסחרי, נראה תמונה דומה – עליה משמעותית מאד בכמויות (14.8%) מלווה ביציבות בערך שקלי של היבוא – 24.2 מיליארד ש"ח (עליה ריאלית 0.7%) ועליה ריאלית בהכנסות ממס קניה, בשיעור 6.4%, לסך של 14.3 מיליארדי ש"ח. ערך היבוא הממוצע לרכב נוסעים ירד משמעותית, בשיעור ריאלי 12.3%, ואילו ברכב מסחרי חלה עליה חדה בערך היבוא הממוצע לרכב – כ-15.7%, והכמות של רכב מסחרי כמעט לא השתנתה ביחס ל-2023.

ערך היבוא של כלל כלי הרכב (רכב נוסעים, מסחרי, דו-גלגלי, משאיות ואוטובוסים, טרקטורים וכד' – כל הכלים המורשים לנוע בכבישי ישראל) הסתכם בשנת 2024 ב-29.0 מיליארדי ש"ח, ירידה של 6.3% לעומת שנה קודמת שהייתה שנת שיא מבחינת סך ערך היבוא של רכב מנועי.

ההכנסות ממס קניה על כל סוגי כלי הרכב (ללא חלקי חילוף) הגיעו בשנת 2024 ל-15.1 מיליארדי ש"ח, עליה ריאלית של כ-5.3%. זוהי שנת שיא בהכנסות ממסי יבוא על רכב.

גביית מכס על יבוא כלי רכב ממדינות שאין איתן הסכם סחר עלתה בשנת 2024 לסך 1.0 מיליארד ש"ח, עליה בשיעור ריאלי של 6.4%, זאת כתוצאה מעליה ביבוא חייב במכס, בפרט מסין.

באמצע שנת 2022 בוטל המכס על רוב מוחלט מחלקי החילוף של כלי רכב, ובשנת 2024 כבר לא היו הכנסות ממכס על חלקי חילוף, ערך היבוא של חלקי חילוף עלה ב-6.9% לעומת 2023 והסתכם ב-0.6 מיליארד ש"ח.

מסי היבוא (מס קניה ומכס) על כל סוגי הרכב וחלקי החילוף הסתכמו ב-16.8 מיליארדי ש"ח (עליה ריאלית 5.4% - מעל השיא הקודם שהיה רק בשנת 2023. עליה בגביית מסי יבוא משקפת את השינויים במיסוי וכן את מגמת העליה במחירי היבוא ועלויות הובלה.

לוח מס' 1:
ההכנסות ממיסוי כלי רכב בשנים 1995 - 2024
 (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 2024
1995	5,349	3,993	205	218	14	9,112
1996	5,657	4,106	227	239	26	8,499
1997	5,277	3,976	211	295	35	7,660
1998	5,152	4,047	222	281	33	7,371
1999	5,990	4,725	256	281	34	8,097
2000	7,656	5,780	284	291	43	9,674
2001	7,237	5,442	241	182	49	8,843
2002	7,227	5,147	211	200	48	7,931
2003	6,797	4,774	225	219	51	7,405
2004	8,529	6,287	310	242	47	9,718
2005	9,170	6,507	321	232	48	9,900
2006	9,672	6,659	320	227	40	9,883
2007	11,873	8,029	414	267	47	11,883
2008	12,336	7,659	437	277	52	10,930
2009	11,654	7,277	417	270	53	10,068
2010	14,589	8,557	474	291	61	11,474
2011	15,007	8,352	433	303	63	10,817
2012	13,848	7,444	370	324	68	9,537
2013	14,873	7,522	339	343	78	9,481
2014	17,198	9,465	466	338	72	11,781
2015	15,650	8,383	400	375	79	10,592
2016	24,079	12,530	602	396	82	15,689
2017	17,577	8,288	395	415	89	10,564
2018	20,381	10,022	548	447	101	12,682
2019	22,281	10,112	675	448	101	12,832
2020	17,467	9,228	508	441	98	11,693
2021	21,418	10,807	707	514	122	13,623
2022	27,380	12,966	1,026	539	61	15,672
2023	30,018	13,950	938	534	3	15,899
2024	28,987	15,146	1,028	589	0	16,763
שינוי ריאלי	-6.3%	5.3%	6.4%	6.9%	-99.9%	5.43%

מקור: רשות המסים בישראל.

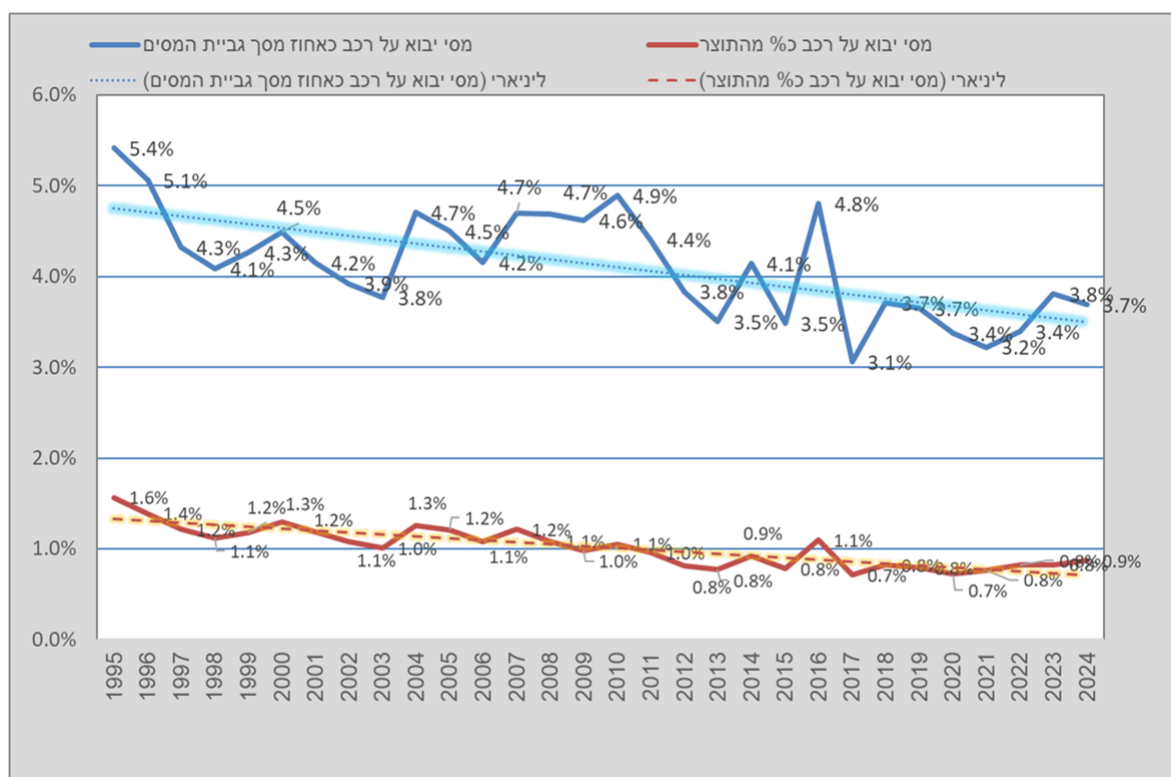
- הערות ללוח:** (1) כולל רכב נוסעים, מסחרי, דו-גלגלי, רכב כבד, טרקטורים, מוניות ורכב סיור ותיור
 (2) נתוני יבוא חלקי חילוף בלבד, כולל צמיגים;
 (3) במונחים שקליים, שנת 2024 בהשוואה לשנה קודמת.

משקל מסי היבוא על כלי רכב ביחס לתמ"ג מראה המשך יציבות כבר מספר שנים, וכך גם בשנת 2024, סביב יחס של כ- 0.8%. עדיין, מהסתכלות רב שנתית מתקיימת מגמת ירידה של גביית מסי יבוא על רכב ביחס לתוצר.

ביחס לסך הכנסות ממסים, בשנת 2024 היוו ההכנסות ממסי קניה על רכב כ- 3.7%, שיעור דומה לזה של 2023 (3.8%), מדובר בשיעור גבוה יחסית לשנים קודמות. עם זאת, לאורך רוב התקופה הנסקרת היה יחס ההכנסות ממסי יבוא על רכב בהשוואה לסך גביית המס, גבוה בצורה משמעותית. כך למשל, 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, 1995-2024



מקור: רשות המסים בישראל.

הסכום הממוצע של מס קניה לרכב נוסעים בשנת 2024 היה נמוך בצורה מסוימת בהשוואה לשנת 2023 – 44.0 אלף ש"ח לעומת 46.1 אלף ש"ח ב-2023. מדובר בסכומים גבוהים יחסית שדומים יותר לרמה של תחילת שנות ה-2000, וזאת אחרי שנים של מס קניה ממוצע לרכב בתחום כ- 33-37 אלף ש"ח. על אף הירידה בסכום המס הממוצע בשנת 2024, שיעור מס הקניה הממוצע עלה ל- 59.3%, לעומת 55-56% בשנים 2022-2023. שיעור המס הממוצע עלה בעיקר עקב העלאת שיעור המס על רכב חשמלי.

סכום המכס הממוצע לרכב נוסעים עמד על כ- 2.9 אלף ש"ח, המהווים 3.9% מערך היבוא. כאמור, השיעור הסטטוטורי של המכס על כלי רכב הנו 7%, והוא מוטל רק על מדינות שלישראל אין הסכם סחר חופשי איתן (בעיקר סין, יפן, הודו). הסכם סחר עם דרום קוריאה נכנס לתוקף בסוף שנת 2022.

לוח מס' 2:

רכב נוסעים - יבוא והכנסות ממסים בשנים 2002 - 2024
(במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים)

שנה	כמות כלי רכב מיובאים	ערך יבוא (מיל" ש"ח)	מס קניה (מיל" ש"ח)	מכס (מיל" ש"ח)	מס קניה ממוצע לרכב - מחירים שוטפים	מס קניה ממוצע לרכב - מחירים קבועים 2024	% מס קניה מערך יבוא	מכס ממוצע	% מכס 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%
2024	325,943	24,181	14,340	941	43,996	43,996	59.3%	2,887	3.9%
שינוי ריאלי	14.84%	0.69%	6.39%	5.03%	-7.35%	-7.35%		-8.54%	

מקור: רשות המסים בישראל.

שני התרשימים הבאים מציגים על-פני ציר הזמן נתונים חודשיים המתייחסים ליבוא ורישום לתנועה של רכבי נוסעים. יבוא כלי רכב הנו תהליך שמתבצע במספר שלבים, ולאחר ההגעה לארץ הרכב יכול להשתחרר מיידית (תוך תשלום מסי היבוא) או להיכנס למחסן רשוי של המכס ("בונדד") ולהשתחרר במועד מאוחר יותר. רישום לתנועה מבוצע לא במערכות המכס אלא במערכות משרד התחבורה, לאחר שהרכב השתחרר מהמכס ושולמו עליו מסים. לאחר השחרור היבואן יכול מיידית לרשום את הרכב לתנועה ולמסור ללקוח עוד בנמל, או לשנע את כלי הרכב ששחררו למגרשים שלו, לבצע הכנות במידת הצורך ולהעביר לסוכנויות שיווק. לפיכך, לעתים קיים פרק זמן בין השחרור לבין הרישום לתנועה. עם זאת, במצב רגיל יש הקבלה די טובה בין השחרור מהמכס לבין הרישום לתנועה, שכן, אין ליבואן אינטרס עסקי לתפוס את המגרשים שלו. לעומת זאת, רישום

לתנועה המתרחש בדרך כלל סמוך למועד המסירה ללקוח, לרוב באותו יום¹, כדי שהרכב יהיה מוכן לנסיעה בעת מסירתו ללקוח.

עם זאת, בתקופות של שינויים במסים, ולרוב שינויים כאלה נעשים מה- 1 בינואר כדי להקל על התמחור ורישום הדגמים, קיימת תופעה של הקדמת היבוא (שחרור ותשלום מסים) על מנת לחסוך בתשלומי המס. תופעה זו, הגם שהיא לגיטימית, גורמת לעיוותים הן ברמה של מדידת היקפי הפעילות בענף ואף ברמה של חשבונאות לאומית (תוצר, יבוא מצרפי, צמיחה וכד').

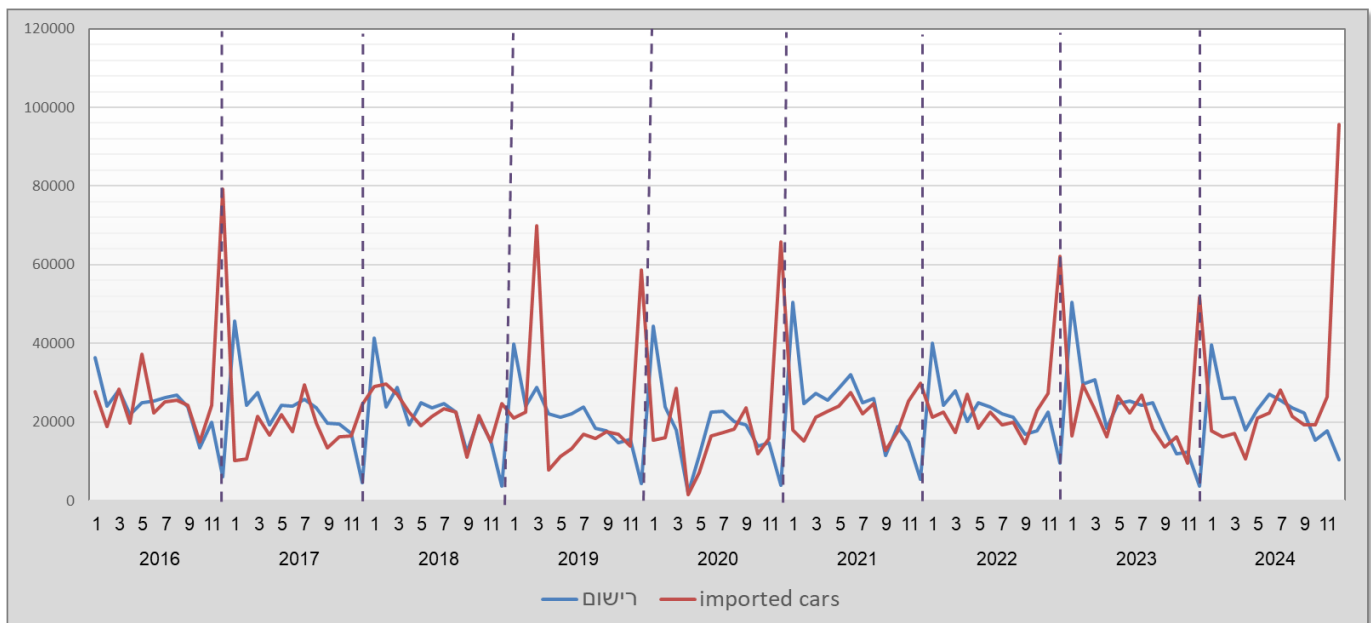
בסוף שנת 2024 נרשמו היקפי שיא של הקדמות היבוא. שלישי מהיבוא השנתי הגיע בדצמבר 2024, עם שיעור גבוה במיוחד של רכב חשמלי. הקדמת היבוא נבעה מהעלאה משמעותית של מס קניה לרכב, אשר נבעה ממספר שינויים:

- עדכון הנוסחה של "מיסוי ירוק";
- שינוי בניקוד למערכות בטיחות שגרם לכך שכמות משמעותית של דגמים ירדו בדירוג הבטיחותי שלהם;
- עדכון סכומי המיסוי הירוק לכיוון הקטנת הפחתות המס ואף הצבת תוספות מס לרכב מזהם במיוחד (כפי שיפורט בהמשך);
- העלאת מס קניה על רכב חשמלי.

להבדיל מהקדמות היבוא של דצמבר 2023 שהיו ברובן בתחום של רכב חשמלי, בדצמבר 2024 שוחררו כל סוגי הרכב בכמויות גדולות.

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. בדצמבר 2024 נשבר השיא הקודם של שחרורים לחודש, שהיה בדצמבר 2016 ועמד על כ- 80 אלף כלי רכב – הפעם כמות השחרורים הגיעה ל- 95 אלף מכוניות, כמות שלפני 30 שנים לא הייתה מביישת שנה שלמה.

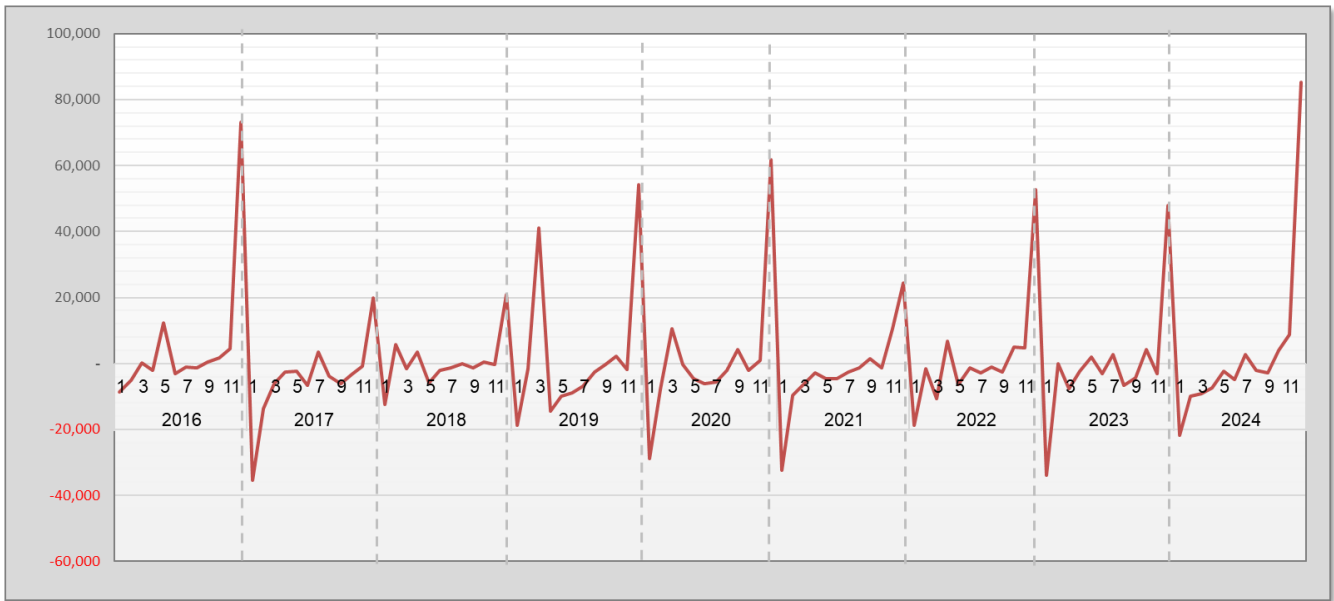
תרשים מס' 2:
יבוא ורישום רכב נוסעים לפי חודשים, 2016–2024



מקור: רשות המסים בישראל.

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

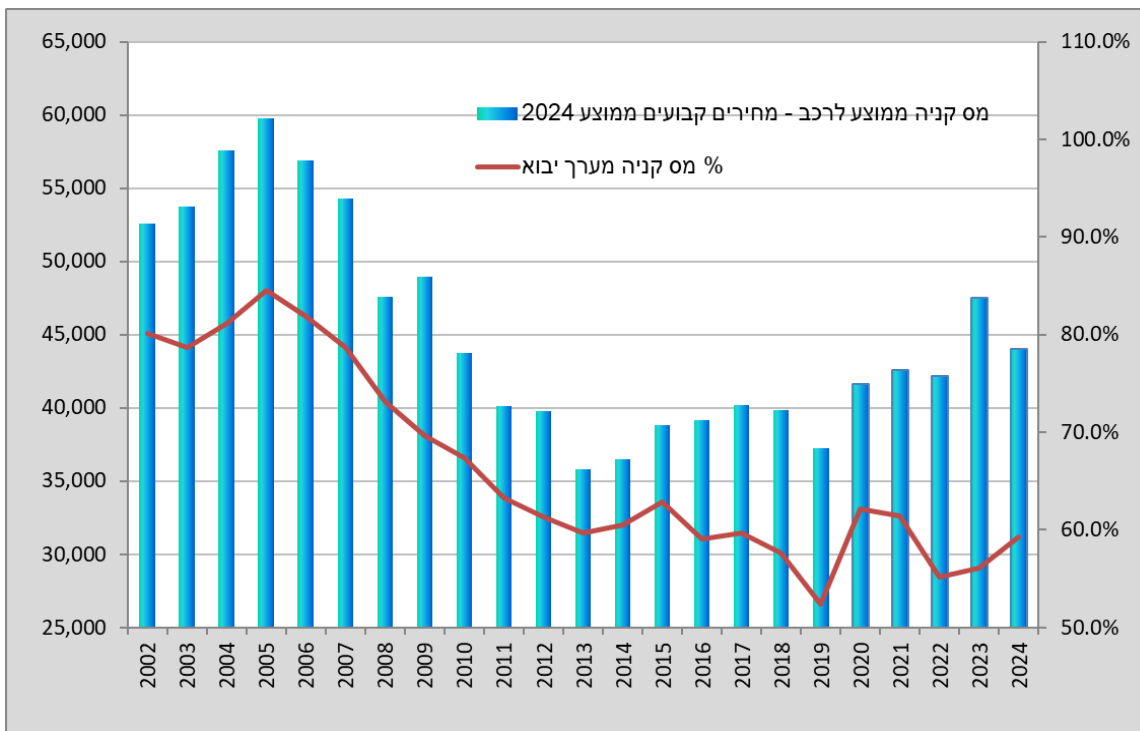
תרשים מס' 3
 הפרש בין יבוא ורישום כלי רכב נוסעים לפי חודשים, 2016 – 2024



מקור: רשות המסים בישראל.

מס הקניה הממוצע לרכב נוסעים ירד בשנת 2024 עקב ירידה בעלויות היבוא ועליה במשקל של רכב חשמלי שנהנה ממיסוי מופחת. מס קניה ממוצע לרכב נוסעים עמד על 44.0 אלף ש"ח, לעומת 46.1 אלף ש"ח בשנת 2023. שיעור ממוצע של מס קניה ביחס לערך היבוא עמד על 59.3, לעומת 56.1% בשנת 2023.

תרשים מס' 4:
 מס קניה ממוצע לרכב ושיעור המס מערך היבוא בשנים 2002-2024
 (רכב נוסעים בלבד, ש"ח במחירים קבועים של ממוצע 2024, %)



מקור: רשות המסים בישראל.

3. רישום כלי רכב לתנועה, לפי סוג

הגם שבשנת 2024 נרשם שיא ביבוא רכב נוסעים, בהיקפי הרישום לתנועה הייתה זו שנה מתונה יחסית ובמיוחד למימדי הרישום לתנועה בשנות הקורונה, בהן שנת שיא שנת 2021.

- כמות רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה עמדה בשנת 2024 על 269.1 אלף (עליה מזערית של 0.7% לעומת 2023 בה הכמות של רכב נוסעים הייתה 267 אלף ש"ח. ביחס לכמות המיובאת – 325 אלף רכבי נוסעים – כמות הרישומים הייתה נמוכה ב-17.5%. מסיבה זו החודשים הראשונים של 2025 אופיינו בהיקפי יבוא נמוכים יחסית, כשהיבואנים נתנו דגש על מכירת עודפי יבוא של סוף 2024.
- הרישום של כלי רכב דו-גלגליים עלה במידה מסוימת ביחס לשנה קודמת ונותר ברמה גבוהה בראיה רב שנתית – 20.2 אלף כלים, כ-2.7% עליה ביחס לשנה קודמת.
- בשנת 2024 נרשמו לתנועה כ-3.5 אלף מוניות חדשות, כמות נמוכה יחסית בראיה רב שנתית. 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 - בשנת 2024 כ-78% מהמוניות היו היברידיות (כולל פלאג-אין) או חשמליות. שינויים אלה באים בעקבות ביטול הישבון הסולר והעלאת מחירי הדלק. מעניין לציין גם שכמחצית מהמוניות מגיעות מיבוא מקביל או יבוא זעיר/אישי.
- הרישום לתנועה של כלי רכב מסחריים קלים עמד על כ-3.6 אלף, כ-13.9% פחות מהכמות של 2023. 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 העיקרי למגמת הירידה 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. תופעה נוספת שניכרת לאחרונה – נטייה לייבא רכב כבד יחסית, שמשקלו גבוה מ-3.5 טון, ומבחינת הסטטיסטיקה כאן הוא יהיה רשום כבר כרכב משא.
- כמות המשאיות שנרשמו לתנועה בשנת 2024 עמדה על כ-16.4 אלף, ללא שינוי לעומת שנה קודמת.
- ב-2024 נרשמו לתנועה 4.0 אלף אוטובוסים, ירידה של 8.3% לעומת 2023, אך כמות זו דומה לזו שנרשמה ב-2021-2022, והיא גבוהה בראיה רב שנתית.
- בתחום של טרקטורים ורכבי עבודה נרשמו 5.2 אלף כלים, כמות זו מהווה ירידה של 14.5% ביחס לשנה קודמת, וזאת בהמשך למגמת ירידה ברישומים בקטגוריה זו מאז שנת שיא 2021.

לוח מס' 3:

רישום לתנועה של כלי רכב לפי סוג, 2000-2024

שנים	דו-גלגלי	רכב נוסעים	מסחרי	מונית	משאית	אוטובוס	רכב עבודה, טרקטור
2000	9,291	142,787	13,133	4,034	22,328	3,009	1,350
2001	10,206	130,096	14,499	2,823	20,918	2,312	1,532
2002	9,223	108,769	12,057	2,342	17,563	1,992	1,495
2003	7,894	99,397	11,305	2,970	15,057	1,321	1,346
2004	9,436	121,645	12,556	4,135	17,736	1,434	1,768
2005	10,419	127,581	10,475	3,562	17,547	1,663	2,174
2006	12,205	131,119	8,131	3,757	18,248	2,118	2,238
2007	18,300	175,090	5,244	4,091	20,269	2,382	2,498
2008	19,465	181,559	5,707	3,692	16,427	2,509	2,969
2009	18,060	169,421	3,590	3,331	10,030	2,419	2,633
2010	15,423	209,175	5,140	4,058	11,778	2,811	2,931
2011	15,581	216,084	7,231	3,361	13,594	2,604	2,831
2012	14,160	198,276	4,150	3,884	12,801	2,063	2,925
2013	14,405	206,093	3,552	3,773	12,615	2,985	3,092
2014	14,642	235,542	2,633	4,218	13,306	2,968	3,283
2015	15,779	248,842	3,743	4,825	14,009	2,953	3,286
2016	17,229	277,349	4,791	5,125	17,837	4,245	3,867
2017	18,582	275,255	4,152	4,950	18,315	3,822	4,047
2018	18,157	261,715	3,085	3,852	16,500	3,458	4,316
2019	17,606	253,417	3,238	5,138	16,151	4,138	5,000
2020	18,200	217,336	2,680	2,809	14,020	2,432	5,832
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	19,647	267,134	4,223	4,104	16,357	4,335	6,094
2024	20,174	269,108	3,638	3,535	16,353	3,977	5,208



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. יצוין כי מדינת ישראל סוגרת בהדרגה את הפער ברמת המינוע (כמות כלי רכב ל- 1000 תושבים) מול מדינות מפותחות, וקצב העליה במצבת כלי רכב פעילים גדול יותר ביחס לאורך ולשטח של תשתית הכבישים. לצד האתגרים הקיומיים – לחימה מתמשכת ואיומים ביטחוניים בכמה חזיתות - גודש התנועה הוא ללא ספק אחד האתגרים המרכזיים שעומדים בפני המדינה להתמודד.

- מטרה נוספת של מס 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 היברידי, שימשו שיעורי מס קניה מופחתים גם כאמצעי סיוע למוצר ינוקא בשל חשש הציבור מרכישת מוצר טכנולוגי מתקדם על 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. קיים מתאם ברור בין רמת ההכנסות לבין ערך הרכב שנרכש.

מס הקניה על כלי רכב מוטל בשיטה של מס אחוזי על ערך היבוא של הרכב (בתוספת סכום המכס אם חל), בניכוי הפחתות שקליות בהתאם למאפייני הפליטות והבטיחות של הרכב. מינואר 2025 קיימות גם תוספות מס על רכב בעל רמות זיהום גבוהות. על סוגי רכב מסוימים (רכב חשמלי, מונית, רכב סיור מדברי וכד') מוטל מס אחוזי בשיעור מופחת.

להלן שיטות המיסוי הנהוגות כיום (נכון לחודש יוני 2025) 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

לוח 4 - המשך -

תוקף*	הפחתות	שיעור מס קניה בסיסי	סוג כלי הרכב
31.12.2026 בנוגע להפחתות בגין מערכות בטיחות	1. זיכוי בגין "מיסוי ירוק" לדרגות זיהום 2-14, כפי שיפורט בהמשך	83%	רכב שמשקלו אינו עולה על 3.5 טון שמחירו עד 300,000 ש"ח
31.12.2025 בנוגע ל"מס יוקרה"	2. זיכוי בגין רמת אבזור בטיחותי, כפי שיפורט בהמשך	83% בתוספת "מס יוקרה" כפי שיפורט בהמשך	רכב שמשקלו אינו עולה על 3.5 טון ומחירו לצרכן מעל 300,000 ש"ח
		8%	מונית
31.12.2022 31.12.2023 31.12.2024 31.12.2025	1) בכפוף למגבלת ההטבה (ר' הסבר בהמשך)	10% 20% 35% 45%	רכב נטול פליטות (חשמלי) **
מ-13.5.2025 עד 31.12.2026	2) כמו כן, קיימת הפחתה בגין רמת אבזור בטיחותי	35%	רכב חשמלי מסחרי עד 4.5 טון
	-	72%	רכב שמשקלו מעל 3.5 טון ואינו עולה על 4.5 טון
	-	0%	רכב שמשקלו עולה על 4.5 טון
*31.12.26 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

השימוש ברכב חשמלי הולך וגובר בעולם וגם בישראל וכבר לא ניתן להגדירו כ"מוצר ינוקא". בשוק זה קמו והתבססו יצרנים מרכזיים, מגוון כלי הרכב המוצעים הולך ומתרחב, ואם לפני מספר שנים ראינו בעיקר מכוניות משפחתיות קטנות שהציעו טכנולוגיית הנעה חשמלית, כיום ניתן למצוא רכב מכל סוג, כולל רכבי שטח גדולים ורכב מסחרי. מבחינת הצרכנים ניתן לומר כי חלק ניכר מהחששות שהיו בעבר, החל מהחשש להיתקע בלי אפשרות טעינה וכלה בחששות מקרינה, אי וודאות לעניין עלות הטיפולים ואורך חיי סוללה ושמירת הערך – הצטמצמו משמעותית. פריסת עמדות טעינה ציבוריות השתפרה, קמו חברות להתקנת עמדות טעינה פרטיות, וטווחי נסיעה השתפרו משמעותית.

עלויות היצור של רכב חשמלי הולכות ויורדות לאורך זמן וזאת כתוצאה משילוב של מספר גורמים. ראשית, קיימת מגמה ארוכת טווח של הוזלת עלויות הסוללות החשמליות – בין השנים 2008 ל-2022 ירדה עלות יחידת הספק ב- 89%². הגם שבשנת 2022 חווה יצור הסוללות בעיות שגרמו לעליית מחירים זמנית, בשנת 2023 חלה ירידה נוספת של 14% במחיר

² [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)

הסוללות³. לפי תחזיות חברת גולדמן סאקס, עד שנת 2026 צפויה הוזלה של 50% נוספים לקוט"ש⁴.

לחצים רגולטוריים באירופה וארה"ב גורמים למעבר היצור של כלי הרכב להנעה חשמלית או היברידית, כך שיותר ויותר יצרנים נכנסים לתחום ומשקיעים בפיתוח טכנולוגי. 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 בבתים רבי קומות.

מנגד, מדינות רבות בעולם וגם ישראל, מפחיתות את התמריצים לרכישת רכב חשמלי ומעבירות דגש להחמרת הדרישות על יצרני רכב. הדבר יכול לגרום להעלאת מחירי רכב חשמלי.

בשנת 2022 בוטלו ההטבות במס קניה לרכב היברידי רגיל (לא נטען), ומשנת 2024 בוטלו ההטבות לרכב היברידי נטען. ההטבות לרכב חשמלי החלו להצטמצם בהדרגה משנת 2023 ואילך.

ב- 2024 נרשמו לתנועה 62.9 אלף כלי רכב היברידיים (23.4% מסה"כ), 6.8 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 (2.5% מסה"כ) וכן כמות שיא של 68.5 אלף מכוניות חשמליות (25.4% מסה"כ).

ברכב היברידי נטען חלה ירידה משמעותית בהיקפי הרישום, עקב ביטול הטבות מס קניה. עם זאת, נתונים מוקדמים של שנת 2025 מצביעים על גידול בהיקפי הרישום של רכבי פלאג-אין.

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

לוח מס' 5:

רכב נוסעים היברידי וחשמלי בשנים 2004-2024 – מחירים, כמויות רישום לתנועה

חשמלי			היברידי פלאג-אין			היברידי רגיל			שנה
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

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

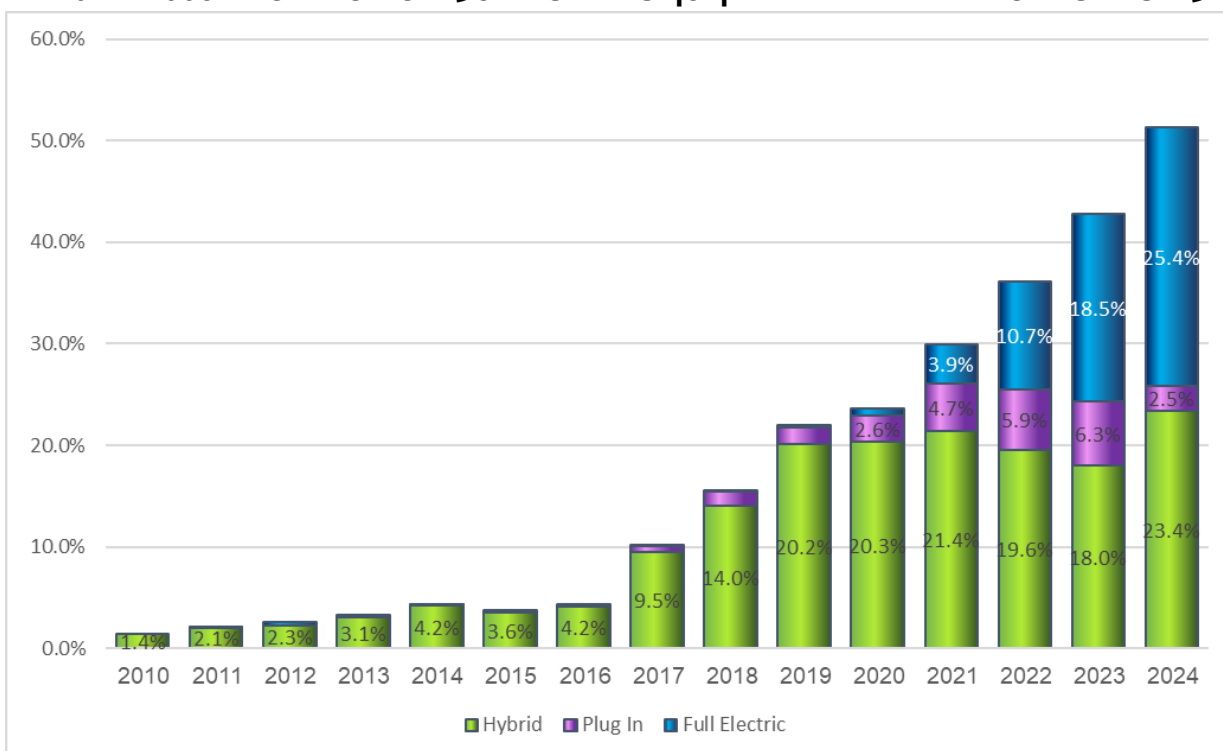
⁴ <https://www.goldmansachs.com/insights/articles/electric-vehicle-battery-prices-are-expected-to-fall-almost-50-percent-by-2025>

חשמלי		היברידי פלאג-אין		היברידי רגיל					
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
99,836	25.4%	68,484	173,990	2.5%	6,772	110,000	23.4%	62,937	2024

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

תרשים מס' 5

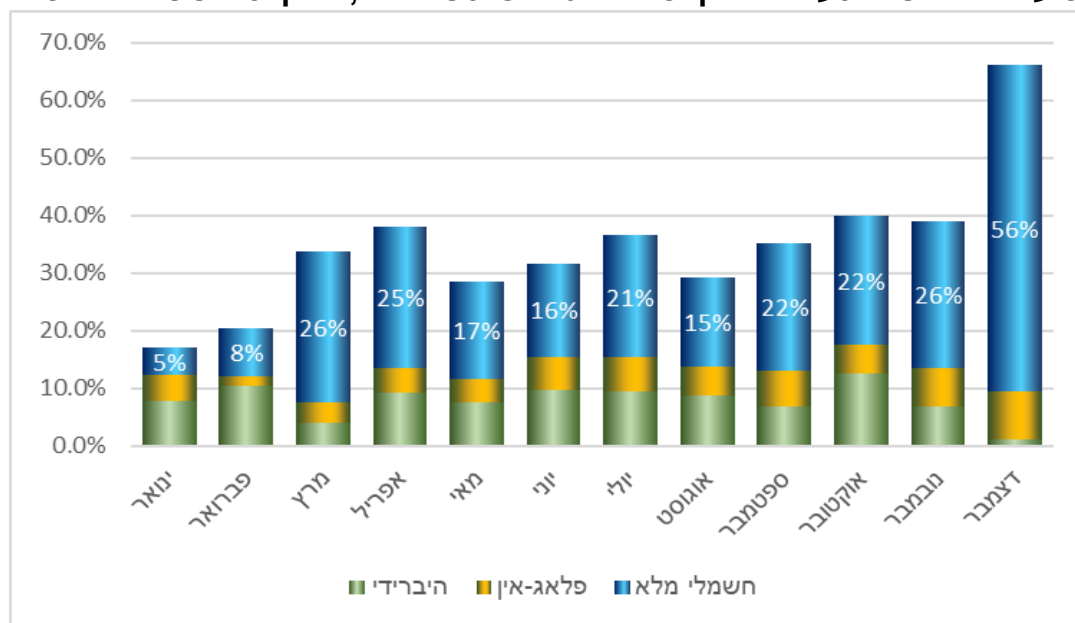
שיעור כלי רכב חשמליים והיברידיים מתוך סך כמות רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2008-2024



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

תרשים מס' 6

שיעור יבוא רכב נוסעים במהלך שנת 2024 לפי טכנולוגיה, מתוך סה"כ כמות חודשית



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

2025	2024	2023	2022	2021	2020	
מיסוי רגיל				50%	45%	רכב היברידי עד ציון ירוק 130
מיסוי רגיל		55%	40%	30%	25%	רכב פלאג-אין עד ציון 100
*45%	35%	20%	10%	10%	10%	רכב חשמלי

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

* הערה: מ-13 באפריל הופעלה הפחתה מס לרכב חשמלי מסחרי ושיעורו נקבע על 35% עד סוף 2026

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

2025	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
35,000	50,000	60,000	75,000	75,000	75,000	רכב חשמלי

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

* **הערה:** מ-13 באפריל תקרת ההטבה לרכב חשמלי הוגדלה ל-50,000 ש"ח עד סוף 2026

החלטת ממשלה מס' 1263 קובעת הטלת מס נסועה על רכב חשמלי ופלאג אין בגובה 15 אג' לקילומטר כתחליף למס הבלו החל על דלק פוסילי, בתחולה משנת 2026; קיימת סבירות נמוכה כי החלטה זו תיושם במועד שנקבע. כמו כן, החלטת הממשלה קבעה המשך מתווה של שיעורי מס קנייה מופחתים על רכב חשמלי, שבהיעדר חקיקה היה עולה לשיעור רגיל (83%) החל משנת 2025. להלן שיעורי המס וסכומי התקרות שמוצעים בהחלטת הממשלה. חשוב להבהיר כי כניסתם של שיעורים אלה לתוקף מותנית בחקיקה, כולל מציאת מקור תקציבי חלופי (אם לא ייושם מס הנסועה) ואישור של ועדת הכספים. בשנת 2025 יושמה שיטת המיסוי של החלטת הממשלה, אך המקור התקציבי לכך נלקח לא ממס נסועה (שלא עבר בחקיקה) אלא כנגד הפחתת התמריצים במסגרת "מיסוי ירוק" על רכב עד 3.5 טון.

לוח מס' 8

שיעורי מס קנייה 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](#)

רפורמת המיסוי של רכב היברידי וחשמלי

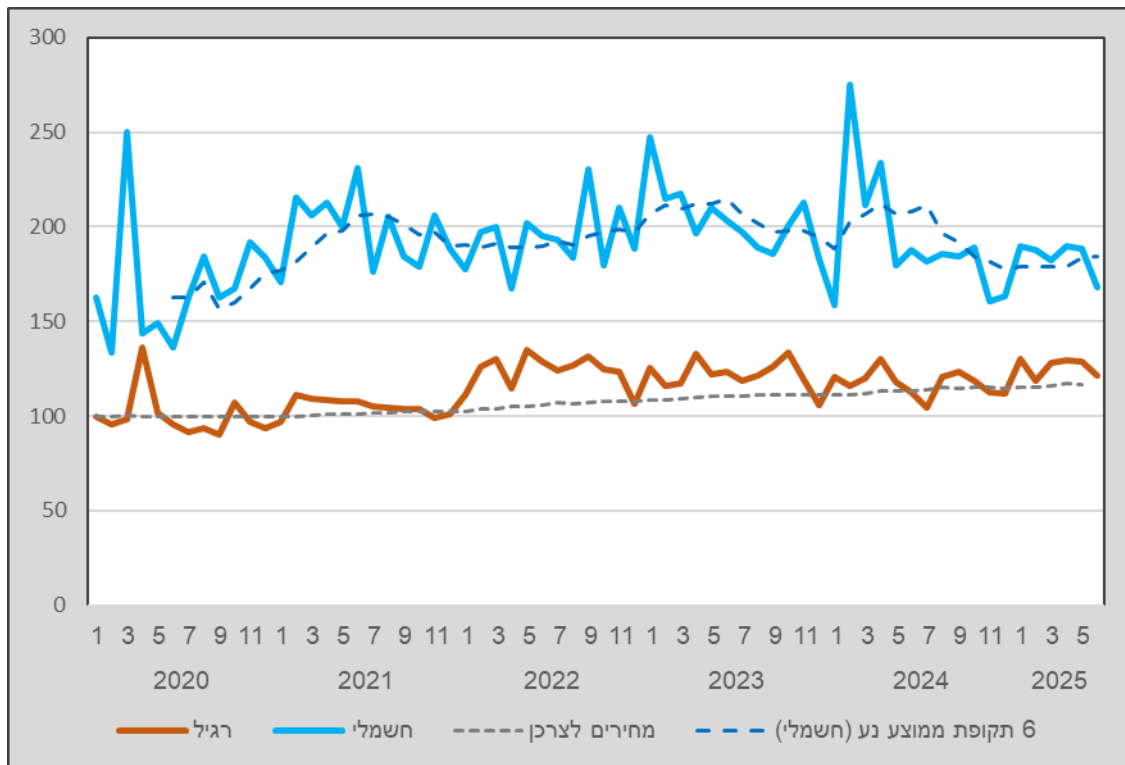
רכב חשמלי מיובא לישראל כבר מספר שנים וניתן לבחון מגמות התפתחות במחירי היבוא שלו בהשוואה למחירי היבוא של רכב נוסעים בעל הנעה רגילה (לא כולל רכב היברידי ורכב היברידי נטען). בשל חיסיון המידע לא ניתן לפרסם מחירי יבוא עצמם, אך נבנה מדד שמאפשר לראות מגמות, כאשר מחיר היבוא הממוצע של רכב נוסעים עם הנעה רגילה בינואר 2020 נקבע כ-100 וכל יתר הנתונים חושבו ביחס למדד בסיס זה.

בתרשים להלן ניתן לראות כי מחירי יבוא של רכב חשמלי (מוצגים כמדד לכל חודש וכממוצע נע של 6 חודשים) חוו תקופות של עליות וירידות וכעת נמצאים במגמת ירידה.

מחירי רכב רגיל הוצגו לצד מדד המחירים לצרכן על אותו בסיס (ינואר 2020 = 100), ניתן לראות שמדד מחירי היבוא של רכב רגיל הרבה יותר תנודתי אך תואם, בממוצע, את מדד המחירים הכללי, למעט התקופה של הקורונה בה מחירי היבוא של כלי רכב עלו ריאליית (מעבר לעליית המדד הכללי).

פער בין מחירי היבוא של רכב חשמלי לעומת רכב רגיל הולך ומצטמצם, במיוחד במחצית הראשונה של 2025.

תרשים מס' 7:
מדד מחירי יבוא של רכב נוסעים חשמלי ובעל הנעה רגילה בשנים 2020-2025



מקור: מחירי יבוא: רשות המסים, מערכת "שער עולמי",
מדד המחירים – הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

6. מיסוי ירוק

"מיסוי ירוק" מהווה שיטה של הטלת מס קניה לפיה כלי רכב מקבילים הפחתות במס בהתאם לרמת הפליטות שלהם. שיטת מיסוי זו הופעלה באוגוסט 2009, ובמסגרתה כל כלי הרכב במשקל עד 3.5 טון המיובאים לישראל סווגו ל-15 דרגות זיהום. שיעור המס הבסיסי נקבע על 83% (במקום 72%), ובמקביל ניתן זיכוי בסכום הולך ועולה, ככל שמדובר ברכב בעל דרגת זיהום⁵ נמוכה יותר. דרגות זיהום נקבעות לפי הציון הירוק המחושב לכל דגם רכב על-פי נתוני הפליטות שלו ב-5 סוגי מזהמים: פחמן דו-חמצני CO₂, פחמן חד-חמצני CO, תחמוצות חנקן NOx, פחמימנים HC, וחלקיקים נשימים PM.

בעקבות הרפורמה, בשילוב עם רפורמות נוספות בתחום הרכב (זיכוי למערכות בטיחות, "מס יוקרה" על רכב שמחירו מעל 300,000 ש"ח), שיעורי המס האפקטיבי על רכב נעו בשנת 2024 בטווח רחב שבין כ-35% ואף פחות (לרכב חשמלי עם אבזור בטיחותי) ועד למעלה מ-100% על רכב יוקרה עם מנוע מזהם. כלי רכב בעלי הנעה חשמלית הממוסים בשיעור מס מופחת, יכולים לקבל זיכוי רק בעבור מערכות בטיחות אך לא בעבור דרגת זיהום (זיכוי זה מוחלף בשיעור מס מופחת).

⁵ דרגות זיהום נקבעות לפי הציון הירוק המחושב לכל דגם רכב על-פי נתוני הפליטות שלו ב-5 סוגי מזהמים: פחמן דו-חמצני CO₂, פחמן חד-חמצני CO, תחמוצות חנקן NOx, פחמימנים HC, וחלקיקים נשימים PM. לפרטים נוספים ניתן לעיין בדוח הוועדה למיסוי ירוק באתר האינטרנט של רשות המסים, בכתובת http://taxes.gov.il/About/Documents/DochoTVaadot/misui150108_11.pdf

לוח מס' 9:

דרגות זיהום, הפחתות מס קניה, התפלגות הרישום לתנועה
לפי דרגות הזיהום ושיעורי מס אפקטיביים ב- 2024

מס קניה ממוצע ב- *2024	% מסך הרישום ב- 2024	כמות הרישומים לתנועה	זיכוי במס קניה (במחירי 2024)	ציון ירוק	דרגת זיהום
37%	25.01%	68,204	מס קניה 35%	50 - 0	1 (Electric)
65%	1.29%	3,516	18,417	50 - 0	1 (Plug-In)
59%	3.45%	9,395	18,417	130 - 51	2
59%	14.00%	38,185	16,882	150 - 131	3
64%	5.82%	15,864	14,734	170 - 151	4
58%	2.26%	6,174	12,893	175 - 171	5
64%	3.17%	8,650	11,356	180 - 176	6
64%	6.19%	16,872	10,130	185 - 181	7
67%	2.05%	5,598	8,901	190 - 186	8
69%	4.79%	13,070	7,980	195 - 191	9
71%	2.50%	6,824	6,756	200 - 196	10
73%	3.11%	8,490	6,139	205 - 201	11
75%	1.19%	3,233	4,912	210 - 206	12
76%	4.20%	11,451	3,990	220 - 211	13
81%	10.51%	28,644	2,455	250 - 221	14
86%	10.45%	28,499	-	∞ - 251	15

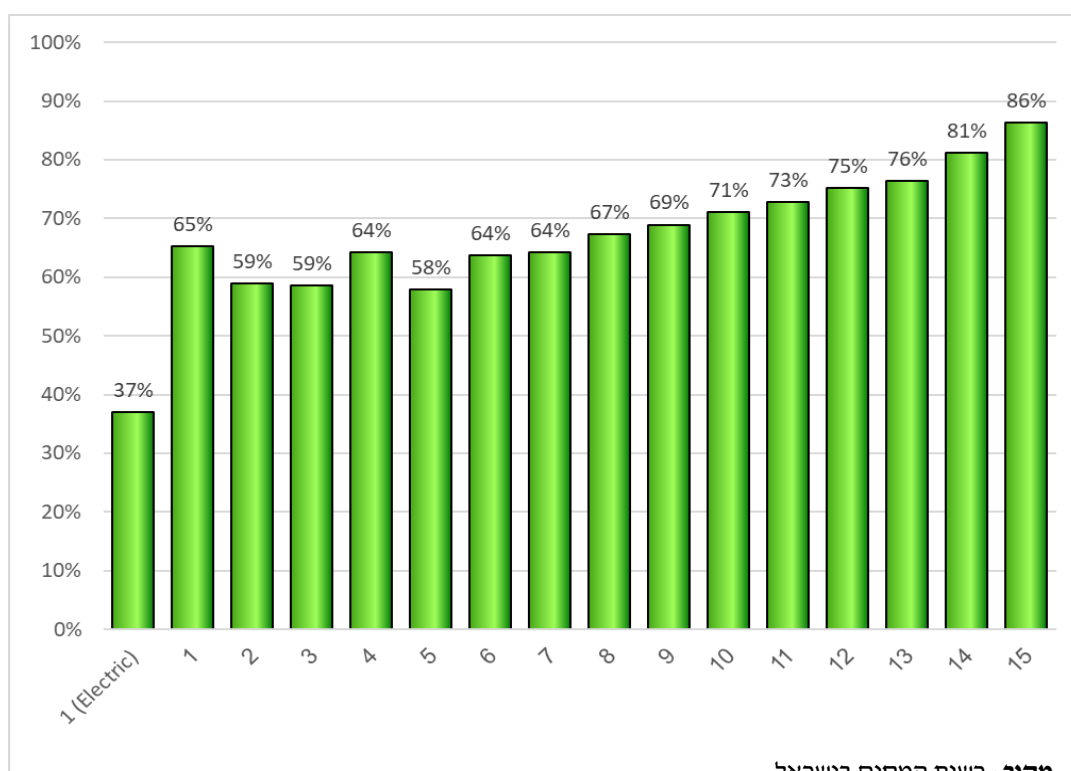
* מס הקניה האפקטיבי מתחשב גם בזיכויים בגין אביזרי בטיחות וב "מס יוקרה"

** בכפוף לתקרת ההטבה

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

תרשים מס' 8:

שיעור מס קניה אפקטיבי לפי דרגת זיהום בשנת 2024



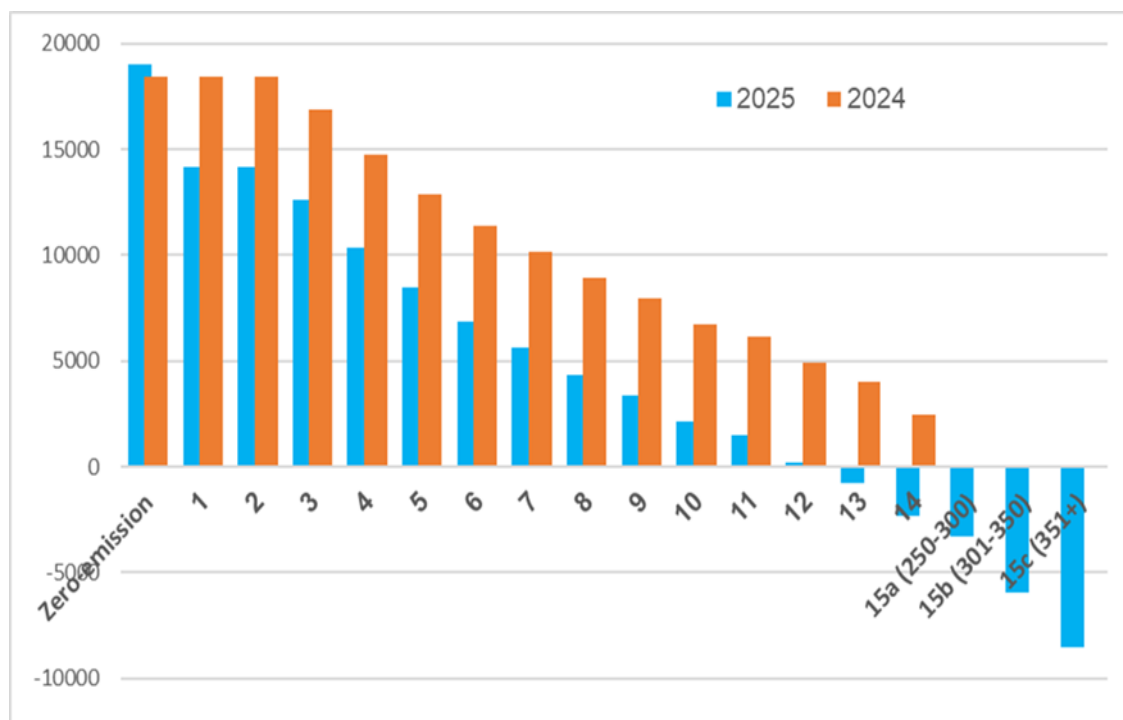
מקור: רשות המסים בישראל.

בשנת 2025 בוצעו שינויים נרחבים בשיטת התמריצים של מיסוי ירוק:

- 1) צומצמו סכומי הפחתות המס לכל דרגת זיהום בכ- 4000 ש"ח, במסגרת המאמצים לגייס הכנסות לקופה הציבורית בשל עלויות המלחמה. עקב פעולה זו, חלק מהפחתות מס הפכו לתוספות מס בדרגות זיהום גבוהות;
- 2) על מנת ליצור מקור תקציבי לשיעור מס מופחת עבור רכב חשמלי, שאילולא הצו היה חוזר לרמה של 83% כמו של רכב רגיל, נקבעה הפחתה נוספת בסכומי התמריצים בכל דרגות הזיהום, על סך 750 ש"ח;
- 3) דרגת זיהום 15 פוצלה ל- 3 תת קטגוריות על מנת ליצור בידול בין קבוצות זיהום שונות בתוך הקבוצה. בעקבות עדכוני נוסחת החישוב של ציון ירוק, נוצר מצב שבדרגת זיהום 15 נכללו כחמישית מכלי הרכב המיובאים, וזו דרגת זיהום שמתחילה מציון ירוק 251 ולמעשה לא מוגבלת מלמעלה, יכולים להיות כלי רכב מזהמים מאד עם ציון ירוק 1000. אין היגיון לתת להם יחס שווה במיסוי, כאשר ב- 14 דרגות הזיהום הראשונות ציון ירוק יכול לנוע מ- 0 עד 250 נקודות והתמריצים נעים בין הפחתת מס של כ- 19 אלף ש"ח לתוספת מס של כ- 2.3 אלף ש"ח.
- יובהר כי פיצול דרגת זיהום 15 נעשה לצורכי מיסוי בלבד, וברישינות רכב המונפקים דרך משרד התחבורה תופיע עדיין דרגת זיהום 15 ללא הפיצול.
- 4) בינואר 2025 בוצע גם עדכון נוסחה של "ציון ירוק" כפי שיוסבר להלן.

תרשים מס' 9:

סכומי ההפחתות והתוספות של מס קניה בהתאם לדרגות זיהום ב- 2024-2025
(סכומים שליליים משמעותם תוספת מס קניה)



מקור: רשות המסים בישראל.

עדכוני נוסחת החישוב של "ציון ירוק":

כחלק מהרפורמה במיסוי הירוק, נקבע כי מעת לעת תתעדכן נוסחת החישוב של "ציון ירוק". זאת, במטרה לשמור על יעילות התמריצים ולהדביק את קצב השינויים הטכנולוגיים בעולם, אשר מפחיתים את רמת הפליטות מכלי רכב.

יתירה מזאת, אי עדכון הנוסחה בהתאם לשינויים בהרכב היבוא היה מביא – כפי שקרה בשנים הראשונות להפעלת הרפורמה – לירידה בלתי מבוקרת של מס הקניה האפקטיבי הממוצע, המתורגמת לעלייה בכמות כלי הרכב ולהחרפת בעיית גודש התנועה, שלאחרונה זוכה לתשומת לב ציבורית והסכמה הולכת ומתרחבת כי מדובר בתופעה הדורשת פתרון מידי.

להלן רשימת העדכונים שבוצעו לאורך זמן בנוסחת המיסוי הירוק:

(1) נוסחת המיסוי הירוק טרם השינוי (מ- 2.8.2009 ועד 31.7.2013):

$$\text{Green Score} = \frac{30 \cdot \text{CO}_2 + 10,000 \cdot \text{NO}_x + 900 \cdot \text{HC} + 500 \cdot \text{CO} + 20,000 \cdot \text{PM}}{30}$$

(2) הנוסחה לאחר העדכון הראשון, בתוקף מיום 1.8.2013 ועד 31.12.2014:

$$\text{Green Score} = \frac{103 \cdot \text{CO}_2 + 75,461 \cdot \text{NO}_x + 21,454 \cdot \text{HC} + 1,042 \cdot \text{CO} + 145,772 \cdot \text{PM}}{100}$$

(3) הנוסחה לאחר העדכון השני, בתוקף מיום 1.1.2015 ועד 31.12.2016:

$$\text{Green Score} = \frac{110 \cdot \text{CO}_2 + 80,978 \cdot \text{NO}_x + 23,023 \cdot \text{HC} + 1,119 \cdot \text{CO} + 156,428 \cdot \text{PM}}{100}$$

(4) הנוסחה לאחר העדכון השלישי, בתוקף מיום 1.1.2017:

$$\text{Green Score} = \frac{119 \cdot \text{CO}_2 + 88,461 \cdot \text{NO}_x + 25,150 \cdot \text{HC} + 1,222 \cdot \text{CO} + 170,885 \cdot \text{PM}}{100}$$

בשנת 2018 לא בוצע שינוי בנוסחת המיסוי הירוק, למעט התאמות נדרשות בעבור כלי הרכב שנבדקו בשיטת WLTP החדשה, שבה הרכב נבדק בתנאים שקרובים יותר לתנאי נסיעה יומיומיים מאשר בשיטת NEDC. בשנת 2018 יובאו לישראל כלי רכב שנבדקו לפי שתי השיטות (אחת מהן או שתיהן יחד). על מנת לשמור על המוסכמות של עדכון נוסחה אחת לשנתיים, נותרה באותה שנה נוסחת ה NEDC הנוסחה העיקרית, וכלי רכב שנבדקו לפי WLTP קיבלו "פקטור" התאמה בציון הירוק – הפחתה קבועה של 35 נקודות.

(5) ביום 1.4.2019 בוצע עדכון נוסחה שכלל למעשה שתי נוסחאות, אחת בעבור הדגמים היוצאים ורכב מסחרי שנבדקו לפי השיטה הישנה, ושנייה בעבור כלי הרכב שנבדקו לפי WLTP. בעבור כלי רכב שנבדקו לפי WLTP, הופעלה הנוסחה הבאה:

בעבור כלי רכב שבדיקת הזיהום שלהם נערכה לפי שיטת ה NEDC, בעיקר כלי רכב משומשים

$$0.89^* \frac{121^*CO_2 \text{ g/km} + 27.708^*HC \text{ mg/km} + 188.264^*PM \text{ mg/km} + 97.458^*NOx \text{ mg/km} + 1.346^*CO \text{ mg/km}}{100}$$

ביבוא אישי וכן חלק מכלי הרכב המסחריים, הופעלה נוסחת החישוב הבאה, זהה לנוסחה העיקרית למעט הכופל:

$$1.1^* \frac{121^*CO_2 \text{ g/km} + 27.708^*HC \text{ mg/km} + 188.264^*PM \text{ mg/km} + 97.458^*NOx \text{ mg/km} + 1.346^*CO \text{ mg/km}}{100}$$

(6) ביום 1.1.2021 בוצע עדכון נוסחה אשר התבסס על בדיקה מעמיקה של גובה העלויות החיצוניות מתחבורה בישראל⁶. כעת כלל כלי הרכב לפי התקינה האירופאית חייבים לעבור בדיקה בשיטת WLTP:

$$0.81^* \frac{140^*CO_2 \text{ g/km} + 6.839^*HC \text{ mg/km} + 497.676^*PM \text{ mg/km} + 128.176^*NOx \text{ mg/km} + 0.323^*CO \text{ mg/km}}{100}$$

(7) ב- 1 בינואר 2023 בוצע עדכון שגרתי בהתאם לערכים המוצמדים העדכניים שפרסם משרד הגנת הסביבה.

$$0.69^* \frac{183^*CO_2 \text{ g/km} + 7.447^*HC \text{ mg/km} + 541.898^*PM \text{ mg/km} + 139.565^*NOx \text{ mg/km} + 0.352^*CO \text{ mg/km}}{100}$$

(8) ב- 1 בינואר 2025 בוצע כמתוכנן עדכון נוסחת המיסוי הירוק. כאמור, במקביל נעשה גם פיצול של כלי רכב בעלי ציון ירוק 251 ומעלה לשלוש תת-קבוצות.

$$0.69^* \frac{199^*CO_2 \text{ g/km} + 8.722^*HC \text{ mg/km} + 634.694^*PM \text{ mg/km} + 163.465^*NOx \text{ mg/km} + 0.412^*CO \text{ mg/km}}{100}$$

7. אביזרי בטיחות ברכב נוסעים ומסחרי

ב-1 באוגוסט 2013 נכנסה לתוקף מערכת תמריצים למערכות בטיחות מתקדמות המסייעות לצמצום תאונות דרכים. במסגרת הרפורמה נקבעה רשימה של מערכות בטיחות מתקדמות הזכות לניקוד לצורך מתן תמריצי מס.

בעת מתן התמריצים הושם דגש על מערכות שיש ביכולתן למנוע תאונה, וזאת להבדיל ממערכות שממזערות את הנזקים מתאונה שקרתה, כגון כריות אוויר. מערכות מונעות תאונה מתחלקות למערכות פסיביות, קרי, מערכות שרק מתריעות על מצב סכנה, אך מי שנוקט פעולה זה הנהג עצמו, ומערכות אקטיביות, קרי, כאלה שיש ביכולתן לא רק להתריע, אלא גם להתערב בנהיגה ובפעולות הרכב (כגון בלימה אוטומטית בעת חירום). לרוב, מערכות אקטיביות יכולות להיות מותקנות רק בהתקנה מקורית במפעל היצרן. בתחילת הרפורמה, כאשר מערכות אקטיביות היו קיימות בעיקר ברכבי יוקרה, התאפשרה גם התקנה מקומית של מערכות מסוימות. החל משנת 2020 מוענק ניקוד רק למערכות בהתקנת יצרן, עם דגש על מערכות אקטיביות.

מדינת ישראל הינה בין הצפופות ביותר מבחינת כמות כלי רכב לכל קילומטר כביש, וחלק הולך וגדל מהנסיעות מתבצע בתנאים של גודש. הנסיעות מתארכות והנהגים מאבדים ריכוז – במיוחד בשל ריבוי הגורמים להיסח דעת. במצב זה מערכות סיוע לנהג מקבלות משנה חשיבות.

בהתאם לנוהל של משרד התחבורה, כל מערכת בטיחות שנכללת במערכת התמריצים מקבלת ניקוד הנע כיום בין 0.5 ל- 2 נקודות. נקודות אלה מסוכמות לסך הניקוד הבטיחותי ובהתאם לניקוד זה נקבעת רמת האבזור הבטיחותי של הרכב, וזאת בתנאי שברכב יש לפחות 6 כריות אוויר (ברכב מסחרי – 4 כריות אוויר).

תחום התמריצים למערכות בטיחות עובר עדכונים בהתאם למציאות המשתנה, בדרך כלל בתדירות שנתית. בלוח להלן מפורטים העדכונים שבוצעו בעבר.

לוח מס' 10:

מערכות הבטיחות והניקוד לצורך קביעת רמת האבזור הבטיחותי

ניקוד החל מ-										עד 31.1.15	מערכת
1.1.25	1.1.24	1.1.23	1.1.22	1.1.21	1.1.20	1.1.19	1.1.18	1.2.16	1.2.15		
-	-	-	-	-	-	1	1.5	2	2	2	בקרת סטייה מנתיב - התרעה
-	0.5	1	2	2	2	1.5	1				מערכת אקטיבית למניעת סטייה מנתיב
-	0	-	-	-	-	1	1.5	2	2	2	מערכת ניטור מרחק מהרכב מלפנים
-	0.5	1	2	2	2.5	1.5	1	1	1	-	בלימה אוטומטית בעת חירום
0.5	0.5	0.5	1	0.5	1	1	1	0.5	1	1	מערכת בקרת שיוט אדפטיבית
-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	מערכת זיהוי הולכי רגל
-	-	-	-	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	-	-	זיהוי רכב דו-גלגלי (אופניים ואופנועים)
0.5	1	1.5	1								בלימת חירום לפני הולכי רגל ו/או אופניים
1	1	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	מערכת זיהוי בשטח "מת"
1.5	1	1									מערכת למניעת התנגשות צד ב"שטח מת"
-	-	-	-	-	0.5	0.5	0.5	0.5	1	1	7 כריות אוויר ומעלה (6 במסחרי)
-	-	-	-	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	מצלמות רוורס
-	-	-	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	חיישני חגורות במושבים קדמיים ואחוריים
1	-	-	-	0.5	0.5	0.5	-	0.5	0.5	-	שליטה אוטומטית באורות גבוהים/ תאורה אדפטיבית
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	מערכת עזר לבלם
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5	חיישני לחץ צמיגים
-	-	-	-	0.5	0.5	0	0.5	0.5	-	-	זיהוי תמרורי תנועה
1	1	1	1	0.5							בלימה אוטומטית בנסיעה לאחור

לוח 10 - המשך -

-	1	0.5	0.5	0.5							התרעה במצב של עייפות
1.5	0.5										התרעה על היסח דעת
1.5	1	1	1	0.5							מערכת למניעת שכחת ילד ברכב
-	1	1	0.5								בקרת מהירות חכמה (ISA)
-	1	0.5									הכנה להתקנת מנעולי אלכוהול
1	0.5										מערכת אזהרה על פתיחת דלת מסוכנת
1											בלימת חירום לתנועה חוצה בצמתים
10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	סה"כ נקודות אפשריות

מקור: משרד התחבורה, נוהל 03/13 על עדכוני
* הערה: החל מ- 1 בינואר 2020 לא יינתן ניקוד בגין התקנה מקומית של המערכות

לוח מס' 11

דרישות לקביעת רמת האבזור הבטיחותי

סכום הפחתת המס	כמות נדרשת של כריות אויר		ניקוד נדרש	רמת האבזור הבטיחותי
	מסחרי	פרטי		
-	0	0	-	0
250	4	6	1.0	1
600	4	6	2.0	2
1,000	4	6	3.0	3
1,600	4	6	4.0	4
1,850	4	6	5.0	5
2,050	4	6	6.0	6
2,250	4	6	8.0	7
2,400	4	6	10.0	8

מקור: משרד התחבורה, נוהל 03/13; תעריף המס
הערה: סכומי הזיכוי בתוקף עד 31.12.2026

להלן הנתונים אודות שיעורי החדירה ברמה של מערכות בטיחות פרטניות. שתי מערכות "ותיקות" – בקרת סטייה מנתיב וניטור מרחק מלפנים – הפכו לדרישת חובה ונמצאות בכל המכוניות המיובאות. בנוסף, חלק מהמערכות הפכו לדרישת חובה בתקינה האירופאית, שבמסגרתה נרשמים לתנועה כ- 90% מכלי הרכב.

ציפיות מוקדמות בתחום הרכב האוטונומי דיברו על כך שכבר היום היינו עשויים להיות בעידן של רכב שלא זקוק ליד אדם על ההגה. בפועל זה עדיין לא קורה בהיקף רחב, אך מערכות בטיחות חדשניות ממשיכות להופיע ומתמקדות יותר בתחום של חישה משופרת, ניטור מצב הנהג ולעתים גם התערבות בעת הצורך כגון חניה בטוחה בצד והזעקת עזרה אם הנהג מפסיק להגיב.

תחום נוסף שמתפתח במהרה הנו שיתוף מידע מהרכב לכלי רכב אחרים וגורמים נוספים בסביבה. תקשורת בין כלי רכב יכולה להתבצע במישרין או דרך האב מרכזי שהקמתו מחייבת התערבות רגולטורית. בשלב זה לא ניתנים תמריצים למערכות מסוג זה אך ייתכן שבעתיד אלה יהיו במוקד התמריצים ככל שמערכות "מסורתיות" יהפכו לדרישת חובה או סטנדרט בתעשייה.

לוח מס' 12:

התפלגות כלי רכב שנרשמו בשנים 2012-מחצית 2025, לפי קיום מערכות בטיחות

2025 1..6	2024	תמריצים ב- 2025	
100.0%	100.0%	חובה	בקרת סטייה מנתיב - התרעה
95.8%	91.4%	-	מערכת אקטיבית למניעת סטייה מנתיב
100.0%	100.0%	חובה	מערכת ניטור מרחק מהרכב מלפנים
99.7%	98.8%	-	בלימה אוטומטית בעת חירום
84.8%	81.3%	0.5	מערכת בקרת שיוט אדפטיבית
99.6%	99.1%	-	מערכת זיהוי הולכי רגל
77.2%	68.2%	-	זיהוי רכב דו-גלגלי (אופניים ואופנועים/קטנועים)
67.0%	63.9%	1.0	מערכת זיהוי בשטח "מת"
71.3%	67.0%	-	7 כריות אויר ומעלה (6 במסחרי)
95.4%	93.3%	-	מצלמות הורס
83.6%	78.7%	-	חיישני חגירת חגורות במושבים קדמיים+ אחוריים
86.0%	78.8%	1.0	שליטה אוטומטית באורות גבוהים/ תאורה אדפטיבית*
77.0%	53.3%	-	זיהוי תמרורי תנועה
55.9%	47.2%	1.0	בלימה אוטומטית בנסיעה לאחור
90.4%	73.5%	-	התרעה במצב של עייפות
35.8%	25.5%	1.5	מערכת למניעת שכחת ילד ברכב
97.7%	94.4%	0.5	בלימה מפני הולכי רגל או דו"ג
66.8%	32.6%	-	מערכת בקרת מהירות חכמה ISA
36.9%	31.4%	1.5	התנגשות צד ב'שטח מת מע.אקטיבית למניעת'
71.0%	26.4%	-	תשתית להתקנת מנעולי אלכוהול
39.5%	16.2%	1.5	התרעה על היסח דעת
44.3%	32.3%	1.0	אזהרה על פתיחת דלת מסוכנת
35.3%	21.8%	1.0	בלימת חירום לתנועה חוצה בצומת

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים
הערה: מערכת תאורה אדפטיבית

8. יבוא אישי, זעיר ומקביל/עקיף

יבוא אישי לאורך זמן ייצג פלח שוק שולי יחסית מבחינה כמותית והתמקד בעיקר בתחום של רכב יוקרה. בשנת שיא, 2010, הגיע היקף היבוא האישי לכ- 3,000 מכוניות.

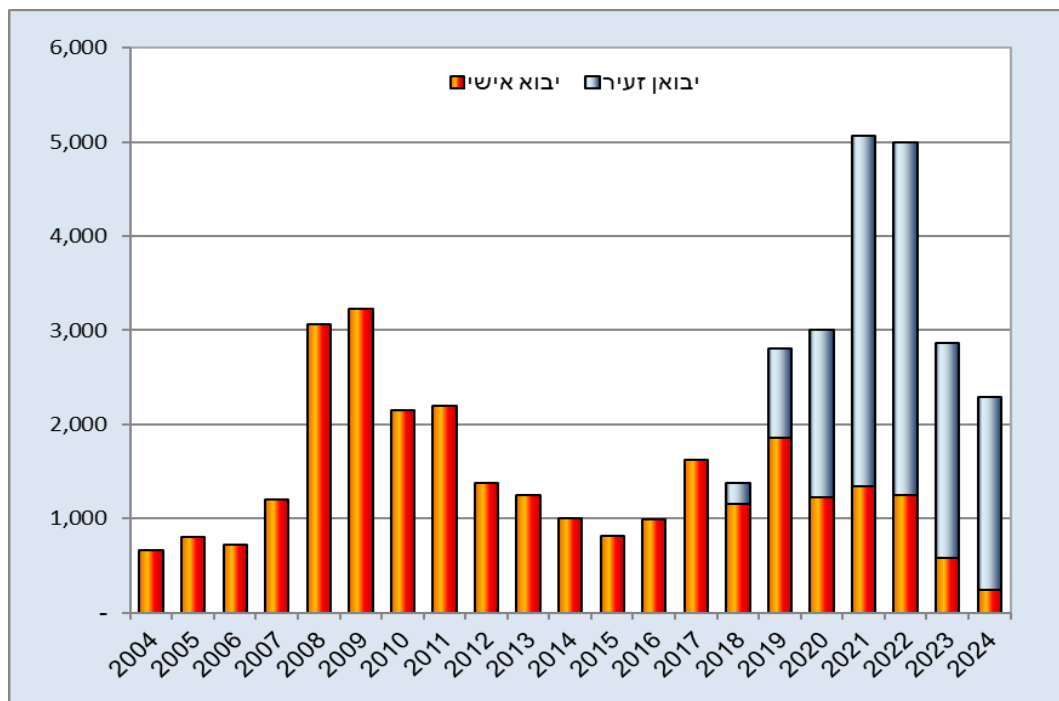
החל משנת 2018 מתפתח פלח שוק של "יבואנים זעירים", שהם למעשה יבואנים הפועלים באופן דומה ליבואנים אישיים, אך הם מביאים עד 20 כלי רכב בשנה (בשנת 2025 מתבצעים תהליכי חקיקה להגדלת המכסה ל- 60) על מנת למכרם לאחרים. יבוא אישי וזעיר הגיעו לכ- 5000 מכוניות בשנים 2020-2021 כאשר היו קשוי אספקה ביבוא הרגיל; מאז הכמויות ירדו משמעותית ובשנת 2024 נרשמו לתנועה כ- 2000 מכוניות בלבד שמקורן ביבוא זעיר ואישי, מתוכן כ- 230 מכוניות בלבד ביבוא אישי.

במסגרת יבוא מקביל/עקיף נרשמו לתנועה בשנת 2023 כ- 5.9 אלף מכוניות ובשנת 2024 כ- 5.1 אלף מכוניות, בשנת 2025 ככל הנראה יגיע יבוא מקביל למספרים גבוהים יותר.

כמות היבואנים המקבילים שנרשמים לפעילות במשרד התחבורה עולה בקצב מהיר, וביוולי 2025 היו רשומים למעלה מ- 700 יבואנים מקבילים – גידול פי 3.5 בהשוואה ליולי 2021.

תרשים מס' 10:

כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנים 2004-2024



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

לוח מס' 13:

התפלגות כלי הרכב שנרשמו לתנועה לפי סוג יבואן

% מסה"כ		כמויות				שנת רישום
זעיר ואישי	מקביל	סה"כ	זעיר ואישי	מקביל	ישיר	
1.1%	1.4%	265,674	2,806	3,787	259,081	2019
1.3%	1.7%	226,214	3,008	3,902	219,304	2020
1.7%	2.1%	305,705	5,064	6,296	294,345	2021
1.8%	2.0%	280,933	4,994	5,669	270,270	2022
1.0%	2.1%	280,142	2,859	5,870	271,413	2023
0.9%	1.9%	269,531	2,293	5,113	262,364	2024
1.1%	2.3%	158,535	1,757	3,586	153,519	2025 מחצית

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

לוח מס' 14

יבואנים פעילים רשומים, לפי סוג

% שינוי	יולי-21	יולי-25	
26%	126	159	יבואן (ישיר)
82%	388	708	יבואן זעיר
250%	22	77	יבואן מקביל/עקיף

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים