



החטיבה לתכנון וכלכלה



איור נוצר באמצעות AI

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף

הרכב בישראל

2025, חלק א'

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2025 – 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
14	5. רכב היברידי וחשמלי
18	6. יבוא אישי, זעיר ומקביל/עקיף
20	7. מדד מחירי הרכב
24	8. מיסוי ירוק

1. עיקרי הדברים

- (1) סקירה זו הנה הפרק הראשון של הדוח השנתי בנושא מיסוי ומגמות בענף הרכב, ובהמשך יפורסם החלק השני.
- (2) בשנת 2025 נרשמו היקפי יבוא נמוכים, לאחר הקדמה משמעותית של היבוא לדצמבר 2024. היקפי הרישום לתנועה, חלקו מתוך מלאים, היה גבוה ביחס לשנים קודמות.
- (3) יבוא כלי רכב (רכב נוסעים + מסחרי) בשנת 2025 הסתכם ב-251.1 אלף יחידות (ירידה של 25.4% ביחס ל-2024), מזה 240.2 אלף רכבי נוסעים – כמות הנמוכה ב-26.3% מזו של שנת 2024.
- (4) ערך היבוא של כלל כלי הרכב (רכב נוסעים, מסחרי, דו-גלגלי, משאיות ואוטובוסים, טרקטורים וכד' – כל הכלים המורשים לנוע בכבישי ישראל) הסתכם בשנת 2025 ב-23.6 מיליארד ש"ח, ירידה של 20.9% לעומת שנה קודמת. ערך היבוא הממוצע לרכב נוסעים רשם ירידה נוספת של 3.4% לעומת שנה קודמת, וירידה מצטברת של 15.3% לעומת שנת 2023.
- (5) ההכנסות ממס הקנייה על רכב נוסעים ומסחרי בשנת 2025 ירדו ביחס להכנסות של שנת 2024 אך בשיעור מתון יחסית בהשוואה לצמצום בכמויות ובערך היבוא, עקב עליית רמת המיסוי הכללית וכן העלאת המס על רכב חשמלי. הכנסות ממס קנייה הסתכמו ב-13.3 מיליארדי ש"ח, כ-13.9% פחות משנת 2024 במונחים ריאליים.
- (6) העלאת המס על רכב חשמלי, עדכון נוסחת המיסוי הירוק ושינוי בסכומי ההתאמות במס קניה עבור דרגות זיהום הביאו לעלייה חדה בשיעור מס הקנייה הממוצע - 70.7% מס (בשנת 2024 – 59.3%). סכום ממוצע של מס קנייה על רכב נוסעים עלה 52.2 אלף ש"ח, עליה ריאלית של 15.2% לעומת השנה הקודמת.
- (7) בשנת 2025, כמות רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה הגיעה לשיא עם 291.7 אלף כלים, 8.4% מעל הרישום של שנה קודמת. ברוב סוגי הרכב האחרים כמויות הרישום לתנועה עלו אף הם. כך, ביבוא אופנועים גם נרשם שיא ביחס לשנים קודמות, ונרשמו לתנועה 22.6 אלף כלים, עלייה של 10.4% לעומת שנה קודמת. ברישום לתנועה של משאיות נרשם גידול של 26.2%, לכמות של 12.3 אלף כלים.
- (8) שיעור כלי הרכב החשמליים ביבוא היה נמוך לעומת שנת 2024 – בגלל הקדמת היבוא לדצמבר 2024, ומעבר לכלים היברידיים נטענים. מתוך כלי רכב מסוג רכב נוסעים עד 3.5 טון, 14.7% מהיבוא היו כלי רכב חשמליים, ומשקלם ברישום לתנועה היה כ-20%. רכב היברידי נטען עלה משמעותית ביבוא וברישום לתנועה ושיעורם הגיע ל-18.5% ו-28.4%, בהתאמה. המשקל הכולל של כלי רכב בעלי הנעה מתקדמת – היברידי, פלאג-אין וחשמלי – המשיך לעלות והגיע לכ-60% מהרישום לתנועה (להשוואה, בשנת 2024 שיעור זה היה 51%).
- (9) הרוב המוחלט מכלי הרכב החשמליים – 88%, ומכלי הרכב ההיברידיים נטענים – 96%, הגיעו מסיין.
- (10) בשנת 2025 בוצע עדכון משמעותי של נוסחת הציון הירוק, ולראשונה פוצלה לצורך המיסוי קבוצה 15 המזהמת ביותר, ל-3 תת קבוצות. סכומי הפחתות מס הקנייה צומצמו ובחלק מדרגות הזיהום אף הפכו לתוספות מס.
- (11) כמות היבואנים המקבילים לפי רשם היבואנים של משרד התחבורה עלתה כמעט פי 4 בארבע השנים האחרונות והגיעה ל-85 יבואנים מקבילים פעילים. כמויות כלי הרכב שיובאו במסגרת יבוא מקביל נותרו ברמה של כ-5-6 אלפי מכוניות מדי שנה.

(12) מדד המחירים של רכב חדש היה כמעט יציב בשנת 2025 – עליה של 2.2% וזאת בתקופה של העלאות מס משמעותיות. מחירי רכב משומש המשיכו להישחק ביחס למחירי רכב חדש וביחס למדד המחירים הכללי.

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

בשנת 2025 היקפי היבוא של כלי רכב היו נמוכים יחסית, הן במונחים כספיים והן במונחים כמותיים. בשנה זו רמת המיסוי הועלתה משמעותית ולכן נרשמה הקדמה משמעותית של יבוא לסוף שנת 2024, מה שהפך את 2024 לשנת שיא ביבוא כלי רכב והדבר "נגס" בפעילות של שנת 2025.

יבוא כלי רכב (רכב נוסעים + מסחרי) בשנת 2025 הסתכם ב-251.1 אלף יחידות (ירידה של 25.4% ביחס ל-2024), מזה 240.2 אלף רכבי נוסעים – כמות הנמוכה ב-26.3% מזו של שנת 2024. אמנם שנת 2024 הייתה שנה גבוהה מאד בהיקפי יבוא כלי רכב, אך גם ביחס לשנים קודמות שנת 2025 הייתה שנה עם פעילות יבוא נמוכה יחסית.

ערך היבוא בשנת 2025 (רכב נוסעים+מסחרי) ירד בשיעור אף גבוה יותר ביחס לכמויות, 28.7%, והסתכם ב-18.7 מיליארד ש"ח. רכב מסחרי נותר יציב יחסית בכמויות וערך יבוא, ואילו ערך היבוא של רכב נוסעים ירד ב-28.8%.

ההכנסות ממס הקנייה על רכב נוסעים ומסחרי בשנת 2025 ירדו ביחס להכנסות של שנת 2024 אך בשיעור מתון יחסית, בהשוואה לצמצום בכמויות ובערך היבוא, עקב עליית רמת המיסוי הכללית וכן העלאת המס על רכב חשמלי. ההכנסות ממס קנייה הסתכמו ב-13.3 מיליארד ש"ח, ירידה של כ-13.9% ביחס לשנת 2024 במונחים ריאליים.

ערך היבוא הממוצע לרכב נוסעים, במחירים קבועים, ירד בשיעור מתון של כ-3.4% לעומת 2024, אך בחישוב של שנתיים לעומת 2023 הירידה המצטברת הגיעה לכ-15.3%. ברכב מסחרי ערך היבוא הממוצע לרכב ירד ריאלי ב-29.6% לעומת שנת 2024, ובחישוב מצטבר של שנתיים הייתה ירידה ריאלית של 18.6%. כמות כלי רכב מסחריים הייתה די יציבה מאז 2023.

ערך היבוא של כלל כלי הרכב (רכב נוסעים, מסחרי, דו-גלגלי, משאיות ואוטובוסים, טרקטורים וכד' – כל הכלים המורשים לנוע בכבישי ישראל) הסתכם בשנת 2025 ב-23.6 מיליארד ש"ח, ירידה של 20.9% לעומת שנה קודמת, ו-25.9% לעומת שנת 2023 שהייתה שנת שיא מבחינת סך ערך היבוא של רכב מנועי. ירידה גבוהה זו מוסברת, כאמור, גם בירידת מחירי היבוא וגם בירידת הכמות המיובאת.

ההכנסות ממס קנייה על כל סוגי כלי הרכב (ללא חלקי חילוף) הסתכמו בשנת 2025 ב-13.5 מיליארדי ש"ח, סכום הנמוך ב-13.6% מתקבולי המס של השנה הקודמת (במחירים קבועים). על אף הירידה החדה, שנת 2025 היא בין השנים הגבוהות מבחינת ההכנסות ממס קנייה, עקב עלייה ברמת המיסוי.

גביית מכס על יבוא כלי רכב ממדינות שאין איתן הסכם סחר ירדה בשנת 2025 לסך של 0.76 מיליארד ש"ח, שיעור ירידה ריאלי של 28.7%.

באמצע שנת 2022 בוטל המכס על רוב חלקי החילוף של כלי רכב, ובשנת 2024 כבר לא היו הכנסות ממכס על חלקי חילוף, וכך גם בשנת 2025. ערך היבוא של חלקי חילוף ירד רק ב-3.8% ביחס לשנה קודמת ונשמר ברמה גבוהה יחסית - כ-0.6 מיליארד ש"ח.

מסי היבוא (מס קנייה ומכס) על כל סוגי הרכב וחלקי החילוף הסתכמו ב-14.8 מיליארדי ש"ח, ירידה של 14.1% מהגביה של שנת השיא 2024.

לוח 1:

ההכנסות ממיסוי כלי רכב בשנים 1995 - 2025
(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 שוטפים	מחירים קבועים - ממוצע 2025
1995	5,349	3,993	205	218	14	4,430	9,389
1996	5,657	4,106	227	239	26	4,598	8,757
1997	5,277	3,976	211	295	35	4,517	7,893
1998	5,152	4,047	222	281	33	4,583	7,595
1999	5,990	4,725	256	281	34	5,296	8,343
2000	7,656	5,780	284	291	43	6,398	9,967
2001	7,237	5,442	241	182	49	5,914	9,112
2002	7,227	5,147	211	200	48	5,606	8,172
2003	6,797	4,774	225	219	51	5,269	7,630
2004	8,529	6,287	310	242	47	6,886	10,013
2005	9,170	6,507	321	232	48	7,108	10,200
2006	9,672	6,659	320	227	40	7,246	10,184
2007	11,873	8,029	414	267	47	8,757	12,244
2008	12,336	7,659	437	277	52	8,425	11,262
2009	11,654	7,277	417	270	53	8,018	10,374
2010	14,589	8,557	474	291	61	9,383	11,822
2011	15,007	8,352	433	303	63	9,151	11,145
2012	13,848	7,444	370	324	68	8,206	9,826
2013	14,873	7,522	339	343	78	8,282	9,769
2014	17,198	9,465	466	338	72	10,341	12,139
2015	15,650	8,383	400	375	79	9,238	10,914
2016	24,079	12,530	602	396	82	13,609	16,166
2017	17,577	8,288	395	415	89	9,186	10,885
2018	20,381	10,022	548	447	101	11,117	13,067
2019	22,281	10,112	675	448	101	11,337	13,222
2020	17,467	9,228	508	441	98	10,275	12,048
2021	21,418	10,807	707	514	122	12,150	14,037
2022	27,380	12,966	1,026	539	61	14,592	16,148
2023	30,018	13,950	938	534	3	15,425	16,381
2024	28,987	15,146	1,028	589	0	16,763	17,271
2025	23,626	13,491	755	583	-	14,829	14,829
שינוי ריאלי	-20.9%	-13.6%	-28.7%	-3.8%			-14.14%

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;

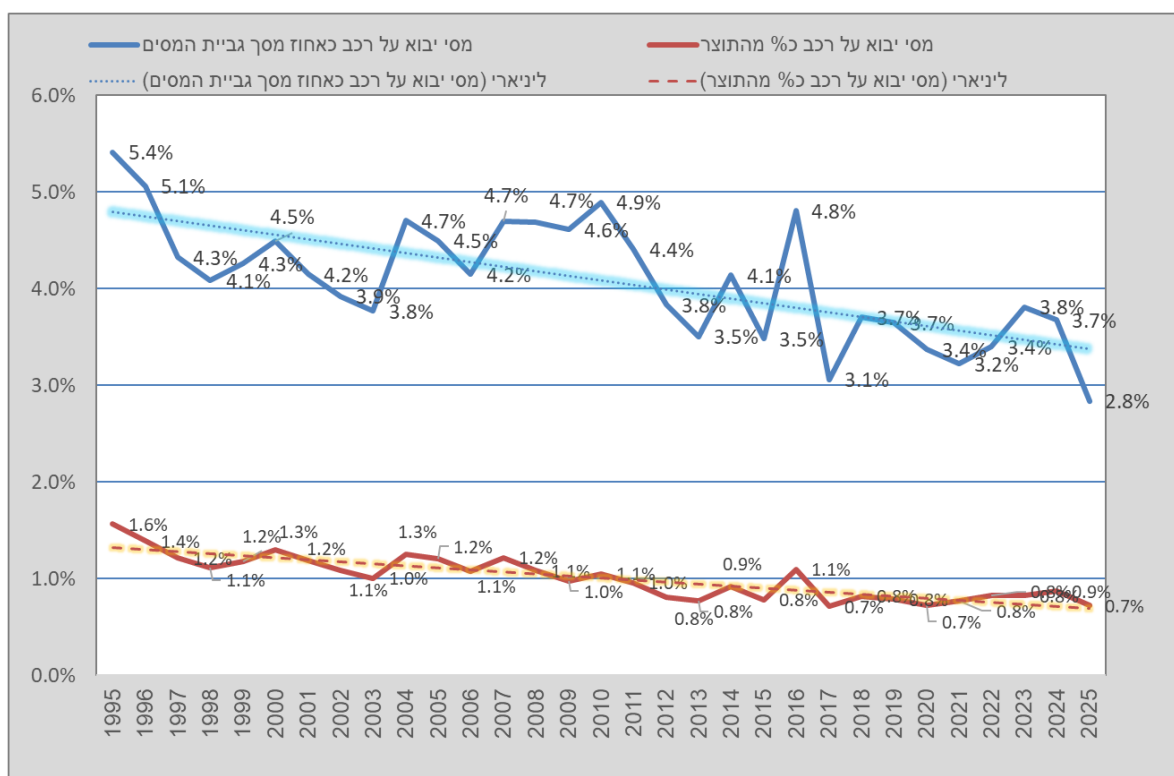
(3) במונחים שקליים, שנת 2025 בהשוואה לשנה קודמת.

משקל מסי היבוא על כלי רכב ביחס לתמ"ג ירד בשנת 2025 ל-0.7%, לאחר כמה שנים של יציבות סביב יחס של כ-0.8%. בראייה רב שנתית, מתקיימת מגמת ירידה בגביית מסי יבוא על רכב ביחס לתוצר וזאת בניגוד למגמת עלייה בעלויות החיצוניות מרכב, בפרט בתחום הגודש.

ביחס לסך הכנסות ממסים, ההכנסות ממסי היבוא (מס קנייה ומכס) על רכב היוו כ-2.8%, ירידה חדה בהשוואה לשנים קודמות ולמעשה היחס הנמוך ביותר אי פעם על פני התקופה הנסקרת. הסיבה לכך היא לא רק הירידה בגביית מסי יבוא על רכב אלא גם העלייה בגביית מסים אחרים. בראיה רב-שנתית קיימת מגמה ברורה של ירידה במשקל ההכנסות ממסי יבוא על רכב מתוך סך גביית המסים. כך למשל, בשנת 1995 עמדו יחסים אלה על 1.6% ביחס לתוצר ו-5.4% ביחס להכנסות ממסים.

תרשים 1:

מסי היבוא על רכב ביחס לסך ההכנסות ממסים וביחס לתמ"ג, 1995-2025



מקור: רשות המסים בישראל.

הסכום הממוצע של מס קנייה לרכב נוסעים בשנת 2025 עמד על 52.2 אלף ש"ח והיה גבוה משמעותית בהשוואה לשנת 2024 – 44.0 אלף ש"ח, עליה ריאלית של כ-15.2%. מדובר בסכום המס הממוצע הגבוה ביותר מאז הפעלת מנגנון המיסוי הירוק. גם שיעור מס הקנייה הממוצע עלה ל-70.7% וגם כאן יש חזרה לרמה שהייתה מקובלת ערב הפעלת המיסוי הירוק (שנת 2008). סכום ושיעור המס הממוצע עלו עקב העלאת שיעור המס על רכב חשמלי וכן העלאת מס כללית על כלל סוגי הרכב.

סכום המכס הממוצע לרכב נוסעים לא השתנה ביחס לשנת 2024 ועמד על כ- 2.9 אלף ש"ח, המהווים 3.9% מערך היבוא. השיעור הסטטוטורי של המכס על כלי רכב הנו 7%, והוא מוטל רק על יבוא רכב (ולא על חלקי חילוף) ממדינות של ישראל אין הסכם סחר חופשי איתן (בעיקר סין, יפן והודו). הסכם סחר עם דרום קוריאה נכנס לתוקף בסוף שנת 2022.

לוח 2:

רכב נוסעים - יבוא והכנסות ממסים בשנים 2002 - 2025
(במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים אלא אם צוין אחרת)

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 2025	% מס קניה מערך יבוא	מכס ממוצע	% מכס ממוצע
2002	119,287	5,533	4,431	180	37,147	54,153	80.1%	1,505	3.2%
2003	109,911	5,342	4,202	197	38,231	55,362	78.7%	1,792	3.7%
2004	140,218	7,051	5,724	285	40,821	59,359	81.2%	2,029	4.0%
2005	136,939	6,954	5,880	297	42,937	61,616	84.5%	2,166	4.3%
2006	142,528	7,267	5,947	290	41,723	58,639	81.8%	2,033	4.0%
2007	185,171	9,415	7,408	382	40,007	55,937	78.7%	2,064	4.1%
2008	189,289	9,489	6,938	407	36,651	48,995	73.1%	2,149	4.3%
2009	172,459	9,649	6,720	391	38,965	50,415	69.6%	2,268	4.1%
2010	221,923	11,785	7,941	450	35,781	45,082	67.4%	2,028	3.8%
2011	229,944	12,330	7,808	413	33,955	41,354	63.3%	1,798	3.4%
2012	203,727	11,365	6,971	346	34,219	40,976	61.3%	1,699	3.0%
2013	225,297	11,812	7,045	316	31,271	36,883	59.6%	1,401	2.7%
2014	279,205	14,754	8,934	441	31,998	37,562	60.6%	1,580	3.0%
2015	229,972	12,376	7,786	369	33,858	39,999	62.9%	1,604	3.0%
2016	348,148	20,006	11,820	563	33,952	40,329	59.1%	1,618	2.8%
2017	218,276	12,776	7,621	323	34,915	41,373	59.7%	1,479	2.5%
2018	267,070	16,178	9,327	481	34,924	41,053	57.7%	1,801	3.0%
2019	285,816	17,954	9,400	609	32,889	38,356	52.4%	2,132	3.4%
2020	237,632	13,996	8,692	470	36,578	42,890	62.1%	1,977	3.4%
2021	261,064	16,149	9,914	628	37,977	43,875	61.4%	2,404	3.9%
2022	306,087	21,771	12,020	934	39,270	43,458	55.2%	3,051	4.3%
2023	283,835	23,300	13,077	869	46,072	48,928	56.1%	3,062	3.7%
2024	325,943	24,181	14,340	941	43,996	45,331	59.3%	2,887	3.9%
2025	240,188	17,739	12,543	687	52,222	52,222	70.7%	2,859	3.9%
שינוי ריאלי	-26.31%	-28.80%	-15.11%	-29.16%	15.20%	11.81%		-3.87%	

מקור: רשות המסים בישראל.

שני התרשימים הבאים מציגים על-פני ציר הזמן נתונים חודשיים המתייחסים ליבוא ורישום לתנועה של רכבי נוסעים. יבוא כלי רכב הינו 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 במערכות משרד התחבורה, לאחר שהרכב השתחרר מהמכס ושולמו עליו מסים. לאחר השחרור, היבואן יכול מיידית לרשום את הרכב לתנועה ולמסור ללקוח עוד בנמל, או לחלופין לשנע את כלי הרכב ששחררו למגרשים שלו, לבצע הכנות במידת הצורך ולהעביר לסוכנויות שיווק. לפיכך, לעיתים קיים פרק זמן בין השחרור מפיקוח המכס לבין הרישום לתנועה. עם זאת, בדרך כלל יש הקבלה די טובה בין עיתוי השחרור מהמכס לבין הרישום לתנועה, שכן, אין ליבואן אינטרס עסקי לתפוס את המגרשים שלו. רישום לתנועה מתרחש בדרך כלל סמוך למועד המסירה ללקוח, לרוב באותו יום¹, כדי שהרכב יהיה מוכן לנסיעה בעת מסירתו ללקוח.

עם זאת, בתקופות של העלאות במסים, ולרוב כל השינויים במס 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. שליש מהיבוא השנתי (וגם מהיבוא השנתי ב- 2025) 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 בביקוד 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.

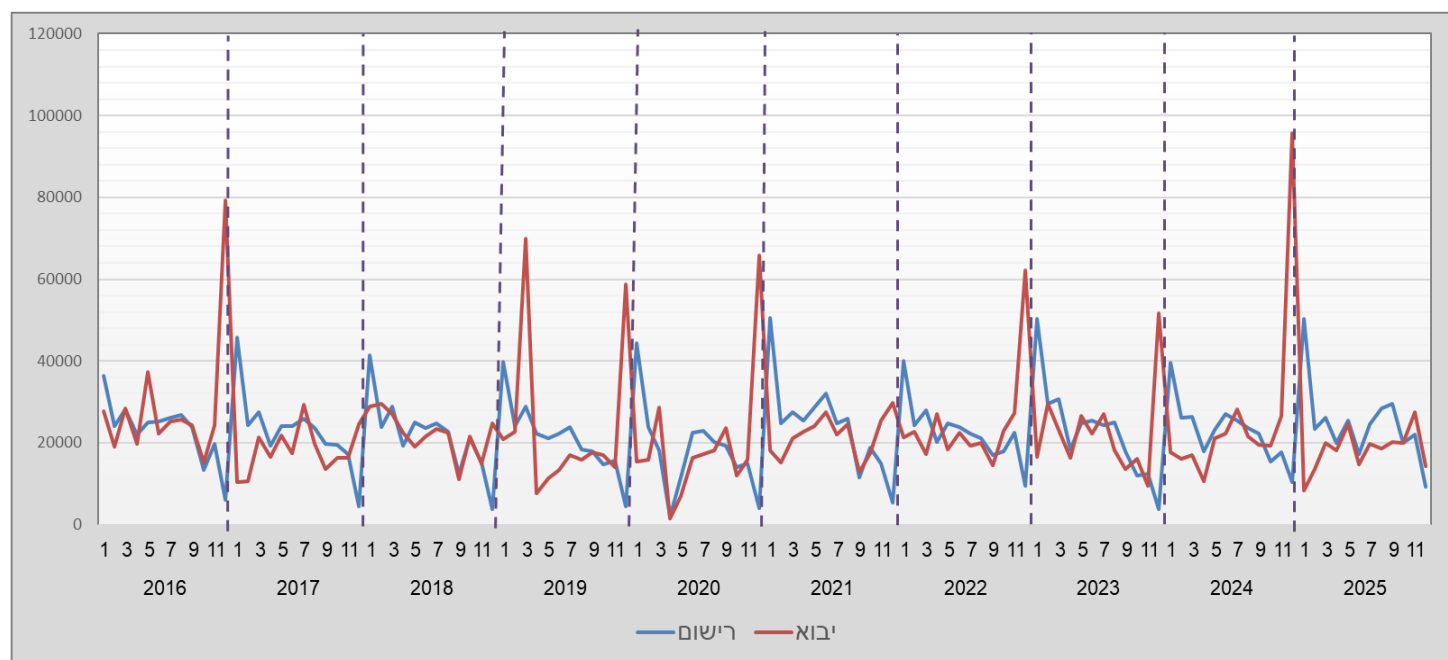
בתרשים 2 להלן מוצגים נתוני הכמויות של יבוא (=שחרור מפיקוח המכס) ונתוני הרישום לתנועה, ובתרשים 3 מוצג עודף היבוא על הרישום לתנועה. ככל שהשינוי המתקרב במיסוי גבוה יותר (לכיוון העלאה) כך מספר זה יהיה גבוה יותר. בדצמבר 2024 נשבר השיא הקודם של שחרורים לחודש, שהיה בדצמבר 2016 ועמד על כ- 80 אלף כלי רכב – הפעם כמות השחרורים הגיעה ל- 95 אלף מכוניות, כמות שלפני 30 שנים לא הייתה מביישת שנה שלמה.

בסוף שנת 2025 נעשה עדכון רק של נוסחת רמת האבזור, עם השפעה מתונה יחסית על המיסוי, וכן העלאה מסוימת במיסוי רכב חשמלי. על כן, היקפי היבוא של דצמבר 2025 היו רגילים, ללא השפעות תזמון בולטות.

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 2:

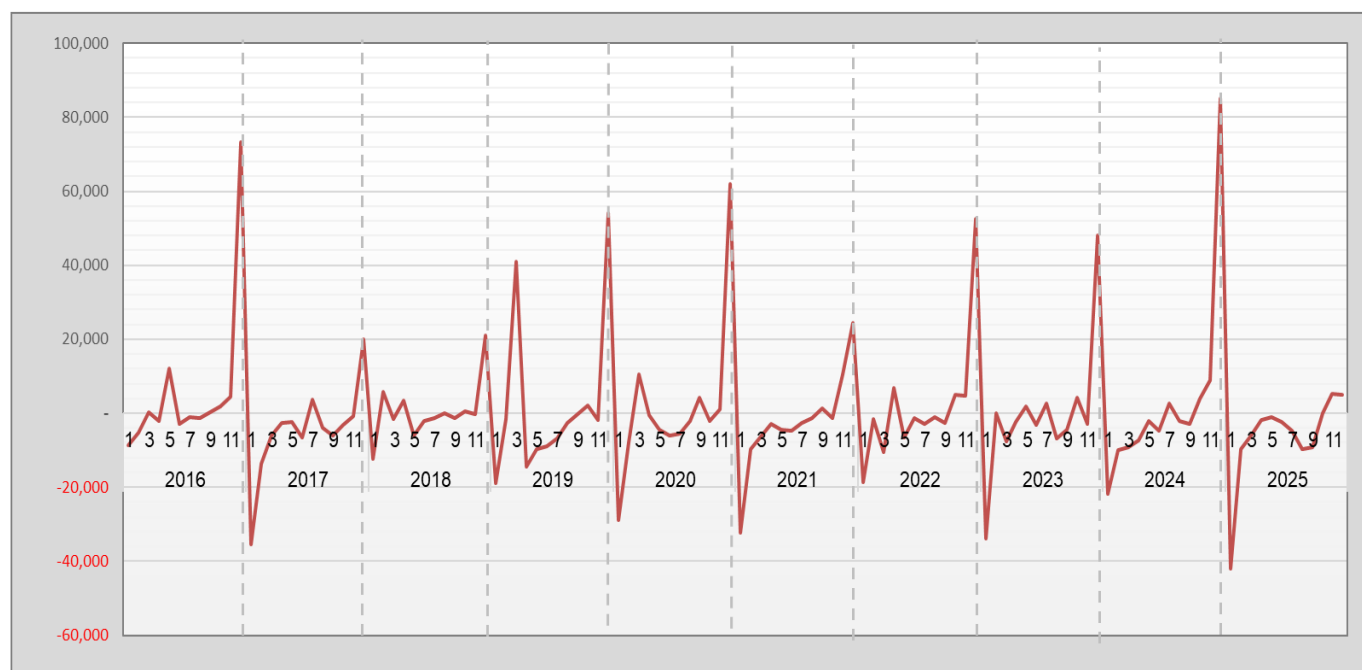
יבוא ורישום רכב נוסעים לפי חודשים, 2016 – 2025



מקור: רשות המסים בישראל.

תרשים 3:

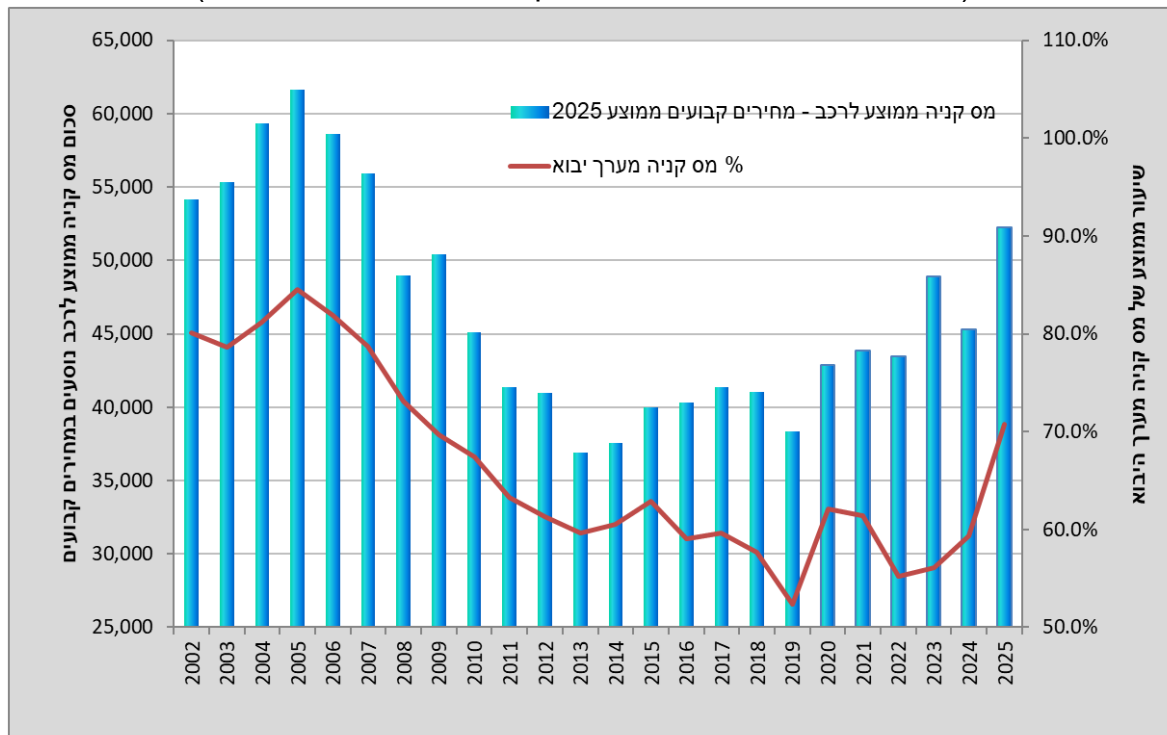
הפרש בין יבוא ורישום כלי רכב נוסעים לפי חודשים, 2016 – 2025



מקור: רשות המסים בישראל.

תרשים 4:

מס קניה ממוצע לרכב נוסעים ושיעור המס מערך היבוא בשנים 2002-2025 (רכב נוסעים בלבד, ש"ח במחירים קבועים של ממוצע 2025, %)



מקור: רשות המסים בישראל.

3. רישום כלי רכב לתנועה, לפי סוג

על אף היקפי היבוא הנמוכים של שנת 2025, הרישום לתנועה היה דווקא בין הגבוהים, ובנוגע לרכב נוסעים – הגבוה ביותר אי פעם בישראל.

- כמות רכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה עמדה על 291.7 אלף, כ- 8.4% מעל הכמות של 2024 וכ- 21.4% מעל הכמות המיובאת של 2025. ההיקף הגבוה של הקדמות היבוא בסוף 2024 גרם לכך שבתחילת 2025 כמויות היבוא היו נמוכות והמכירות בוצעו מתוך המלאים שנאגרו. בינואר 2025 לבדו נרשמו לתנועה למעלה מ- 50 אלף רכבי נוסעים.
- הרישום של כלי רכב דו-גלגליים עלה ב- 10.4% לעומת שנת 2024 (שאף היא הייתה שנה די גבוהה), והסתכם ב- 22.6 אלף כלים – כמות שיא בראיה רב שנתית.
- בתחום המוניות עלו קשיים מסוימים לאחר העלאת המיסוי של תחילת 2025, אשר גרם להעלאה, לעתים משמעותית, בסכומי השלמת מסים שנדרשת בעת העברת מונית ישנה לבעלות פרטית. למרות זאת, היקף היבוא של מוניות היה לא חריג בראיה רב-שנתית ועמד על 3.8 אלף כלים. נראה כי המגמה של מעבר למוניות נקיות נמשכת. בשנת 2025 כ- 94% מהמוניות היו היברידיות (כולל פלאג-אין) או חשמליות. שינויים אלה באים בעקבות ביטול הישבון הסולר ועליית מחירי הדלק. מבחינת הרכב המוניות לפי סוג יבואן, בשנת 2025 כ- 42% מהמוניות יובאו על ידי יבואן מקביל או זעיר או ביבוא אישי, לעומת מחצית בשנת 2024.

- בפרסום זה שונתה הגדרה של רכב מסחרי כך שהוא יכלול רכבי משא עד 3.5 טון ובמקרה של רכב חשמלי – עד 4.25 טון. כל סדרת הנתונים לשנים קודמות התעדכנה בהתאם. ככלל, החלוקה בין רכב מסחרי קל לרכב נוסעים, כמו גם החלוקה לפי משקל, הולכות ונעשות קשות יותר, וייתכנו שינויים נוספים בהגדרות בעתיד.
- הרישום לתנועה של כלי רכב מסחריים קלים בשנת 2025 עמד על כ- 11.1 אלף, עליה של כ- 8.2% לעומת 2024. בראיה רב שנתית, 'בוא כלי רכב מסחריים נמצא כעת על רמה נמוכה משמעותית מזו שהייתה בתחילת שנות ה-2000, בעיקר בשל שינויים במיסוי - בעבר ניתנה העדפה לרכב מסחרי בהכרה בהוצאות לצורכי מס הכנסה וכן במס קניה, והעדפה זו בוטלה.
- כמות המשאיות המוצגת בסדרות אלה הושפעה אף היא מהתיקון בהגדרה שכתוצאה ממנו חלק מכלי רכב קלים להובלת טובין הוגדרו כמסחריים. בסדרה המתוקנת כמות המשאיות שנרשמו בשנת 2025 הייתה הגבוהה ביותר על פני התקופה הנסקרת, 12.3 אלף כלים, 26.5% מעל הכמות של שנה קודמת.
- ב- 2025 נרשמו לתנועה 3.4 אלף אוטובוסים, ירידה של 14.5% לעומת שנה קודמת.
- בתחום של טרקטורים ורכבי עבודה נרשמו 5.3 אלף כלים, כמות דומה לזו של שנה קודמת.

לוח 3:

רישום לתנועה של כלי רכב לפי סוג, 2000 - 2025

שנים	דו-גלגלי	רכב נוסעים	מסחרי	מונית	משאית	אוטובוס	רכב עבודה, טרקטור
2000	9,291	142,787	25,339	4,034	10,107	3,009	1,350
2001	10,206	130,096	25,492	2,823	9,923	2,312	1,532
2002	9,223	108,769	22,217	2,342	7,424	1,992	1,495
2003	7,894	99,397	20,498	2,970	5,843	1,321	1,346
2004	9,436	121,645	23,923	4,135	6,361	1,434	1,768
2005	10,419	127,581	20,704	3,562	7,308	1,663	2,174
2006	12,206	131,119	19,361	3,757	7,039	2,118	2,238
2007	18,300	175,090	18,854	4,091	6,673	2,382	2,498
2008	19,480	181,559	15,946	3,692	6,252	2,509	2,969
2009	18,074	169,421	9,043	3,331	4,617	2,419	2,633
2010	15,436	209,175	11,107	4,059	5,862	2,811	2,931
2011	15,603	216,084	13,717	3,362	7,194	2,604	2,831
2012	14,164	198,276	10,244	3,885	6,807	2,063	2,925
2013	14,466	206,093	9,165	3,775	7,046	2,985	3,092
2014	14,723	235,542	8,468	4,219	7,534	2,968	3,283
2015	15,898	248,842	9,500	4,827	8,287	2,953	3,286
2016	17,465	277,368	12,043	5,125	10,621	4,245	3,885
2017	18,930	275,314	11,298	4,950	11,144	3,822	4,049
2018	18,497	261,746	9,836	3,852	9,709	3,436	4,320
2019	17,774	253,461	9,779	5,139	9,542	4,169	4,731
2020	18,373	217,384	7,889	2,819	8,773	2,449	5,569

לוח 3 - המשך -

שנים	דו-גלגלי	רכב נוסעים	מסחרי	מונית	משאית	אוטובוס	רכב עבודה, טרקטור
2021	21,544	290,509	12,412	5,386	12,225	3,823	7,371
2022	21,587	265,517	11,613	5,315	11,669	3,990	6,717
2023	19,802	267,134	10,371	4,127	10,077	4,341	5,786
2024	20,461	269,108	10,263	3,543	9,698	4,008	5,158
2025	22,588	291,687	11,106	3,843	12,264	3,426	5,285



מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

4. מס הקניה המוטל על כלי רכב בישראל

מס קנייה על רכב בישראל מיועד לשרת מספר מטרות, מלבד הפן הפיסקלי המובן מאליו.

- הפנמת עלויות חיצוניות: 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. הטלת מס קניה משיטה על הצרכן את העלויות החיצוניות האלה ובצורה זו מכריחה אותו להביא את העלויות האלה בחשבון בעת רכישת רכב פרטי.
- ויסות ביקושים לרכב: 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 מצמצמת בהדרגה את הפער ברמת המינוע (כמות כלי רכב ל-1,000 תושבים) מול המדינות המפותחות. כמות כלי הרכב גדלה בקצב העולה על קצב שיפור תשתיות הכבישים וגודש התנועה רק הולך ועולה.
- הכוונת יבוא כלי הרכב לתחומים בעלי נזקים חיצוניים מופחתים, בפרט בתחום זיהום האוויר והתאונות.
- כמו כן, המרכיב האחוזי של מס הקניה ובמיוחד "מס יוקרה" המוטל על כלי רכב שמחירם עולה על 300,000 ש"ח, פועלים כאמצעי לצמצום הפערים החברתיים. קיים מתאם ברור בין רמת ההכנסות של הרוכש לבין ערך הרכב שנרכש. התפקיד של הפחתת אי שוויון בהכנסות באופן "טבעי" שייך למס הכנסה ומסים דומים, אך מיסוי מוצרי צריכה כמו רכבי יוקרה מאפשר לקדם מטרה זו ללא פגיעה בתמריצים לעבודה ולהשקעה.
- 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 אוגוסט 2026) בנוגע לכלי הרכב השונים:

לוח 4:

שיטת הטלת מס קניה על כלי רכב בישראל

תוקף*	הפחתות	שיעור מס קניה בסיסי	סוג כלי הרכב
		0%	אופניים חשמליים
31.12.2026	זיכוי בגין מערכות בטיחות (ABS, בקרת יציבות, בלימה משולבת, משכך היגוי ובקרת משיכה והחלקה) וכן זיכוי עבור רכב תלת גלגלי	25-70% בהתאם לנפח מנוע 0% לחשמלי	רכב דו גלגלי או תלת גלגלי
31.12.2026 בנוגע להפחתות בגין מערכות בטיחות	1. זיכוי או תוספת בגין "מיסוי ירוק" לפי דרגות זיהום, זיכוי בגין רמת אבזור בטיחותי	83%	רכב שמשקלו אינו עולה על 3.5 טון שמחירו עד 300,000 ש"ח
31.12.2028 בנוגע ל"מס יוקרה"		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 31.12.2026	1) בכפוף למגבלת ההטבה (ר' הסבר בהמשך) 2) כמו כן, קיימת הפחתה בגין רמת אבזור בטיחותי	10% 20% 35% 45% 48%	רכב נטול פליטות (חשמלי) **
מ- 13.5.2025 עד 31.12.2026		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.

חשוב לציין: בתאריך 27/10/2026 צפויות להתקיים בחירות לכנסת ישראל. לפיכך, מכוח ס' 38 לחוק יסוד: הכנסת, תוקפם של חיקוקים אשר אמורים לפקוע מיום 10.9.2026 ועד יום 10.2.2027, מוארך אוטומטית עד ליום 10.2.2027.

5. רכב היברידי וחשמלי

השימוש ברכב חשמלי הולך וגובר בעולם וגם, כמגמה כללית, בישראל. בשנת 2025 חלה ירידה ברישום ובמיוחד ביבוא של כלי רכב חשמליים (בין היתר בשל הקדמת היבוא בדצמבר 2024), אך מנגד, גבר השימוש ברכב היברידי נטען, שבתנאי של טעינה סדירה עשוי לנוע רוב הזמן על חשמל. גם טכנולוגיה היברידי "מסורתית" הופכת לנפוצה יותר, עקב הגברת הדרישות הרגולטוריות באירופה ומדינות נוספות.

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 אשר ירדו בשנת 2025 בכ- 90% לעומת 2010, בנוגע לטכנולוגיה של ליתיום יון. כמו כן, צפויות להיכנס בעתיד טכנולוגיות חדשות, חלקן זולות יותר, שיאפשרו המשך הוזלת עלויות הסוללות וצמצום זמני הטעינה.

הגם שמדובר ברכב בעל פליטות מופחתות, חשוב לזכור כי עדיין מדובר ברכב פרטי שהשימוש בו גורם לכל יתר העלויות החיצוניות – גודש, תאונות, בלאי תשתיות (אפילו מעבר לרכב רגיל בשל משקל נוסף) וכו'. מדינות רבות בעולם וגם ישראל, מפחיתות את התמריצים לרכישת רכב חשמלי ומעבירות דגש להחמרת הדרישות על יצרני רכב.

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- 2025 נרשמו לתנועה 83.1 אלף כלי רכב היברידיים (28.4% מסה"כ), 34.9 אלף כלי רכב מסוג פלאג-אין (11.9% מסה"כ) ו- 58.7 אלף מכוניות חשמליות (20% מסה"כ). נתוני המחצית הראשונה של שנת 2026 מצביעים על המשך גידול ברכבי טכנולוגיות מתקדמות, שהיוו יחד קרוב ל- 70% מסך הרישום לתנועה.

יבוא רכב זול יחסית מסין, במיוחד בתחום של רכב היברידי נטען, גרם לירידת מחירים ועלייה בהיקפי השימוש ברכב חשמלי וחשמלי נטען, על אף צמצום/ביטול ההטבות במיסוי. 96% מרכבי פלאג-אין הגיעו מסין ובקטגוריה של רכב חשמלי מלא החלק של רכב תוצרת סין עמד על 88%.

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

לוח 5:

רכב נוסעים היברידי וחשמלי בשנים 2004-2026 – מחירים, כמויות רישום לתנועה

	היברידי רגיל			היברידי פלאג-אין			חשמלי		
	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
2004	163,000	0.0%	11						
2005	189,900	0.1%	128						
2006	155,000	0.4%	492						
2007	151,000	1.0%	1,750						
2008	146,000	1.6%	2,840						
2009	130,000	1.5%	2,522						
2010	129,990	1.4%	2,938						
2011	116,990	2.1%	4,392						
							0.0%		59

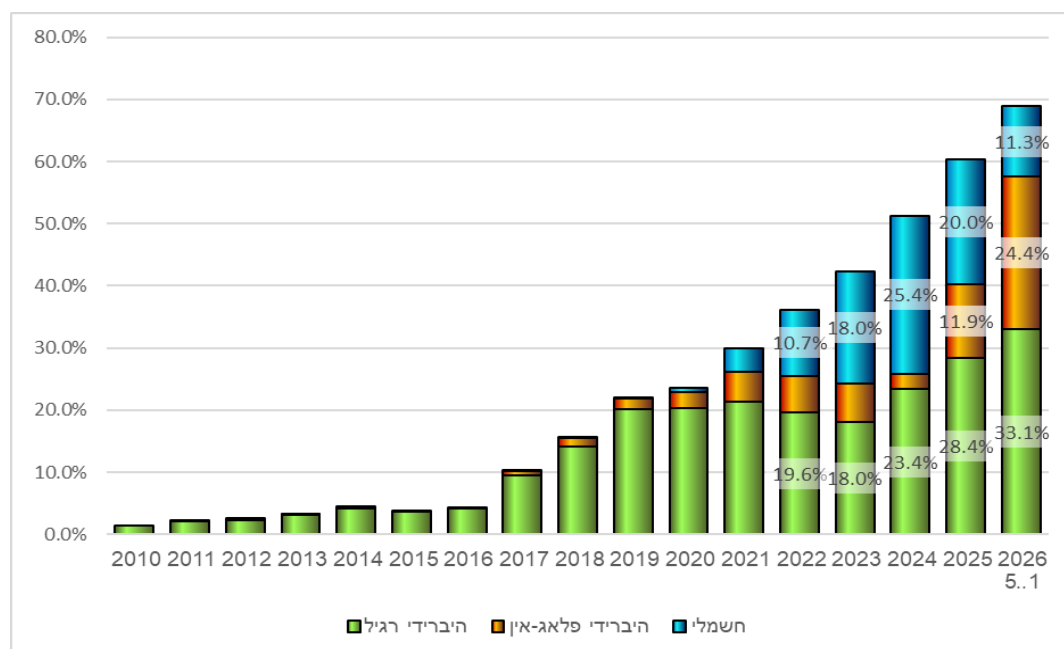
חשמלי			היברידי פלאג-אין			היברידי רגיל			
0.3%	522					114,900	2.3%	4,489	2012
0.2%	455		0.0%	18		116,900	3.1%	6,260	2013
0.1%	177		0.0%	56		117,500	4.2%	9,893	2014
			0.0%	67		117,500	3.6%	8,881	2015
			0.0%	63		104,000	4.2%	11,475	2016
128,990	0.0%	128	194,900	0.6%	1,537	104,000	9.5%	26,052	2017
124,990	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
89,990	20.0%	58,696	164,990	11.9%	34,931	105,000	28.4%	83,081	2025
89,990	11.3%	16,176	149,990	24.4%	34,874	100,000	33.1%	47,206	2026 1..5

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

תרשים 5:

שיעור כלי רכב חשמליים והיברידיים מתוך סך כמות רכבי נוסעים שנרשמו בשנים 2010 - 2026

-



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

לוח 6:

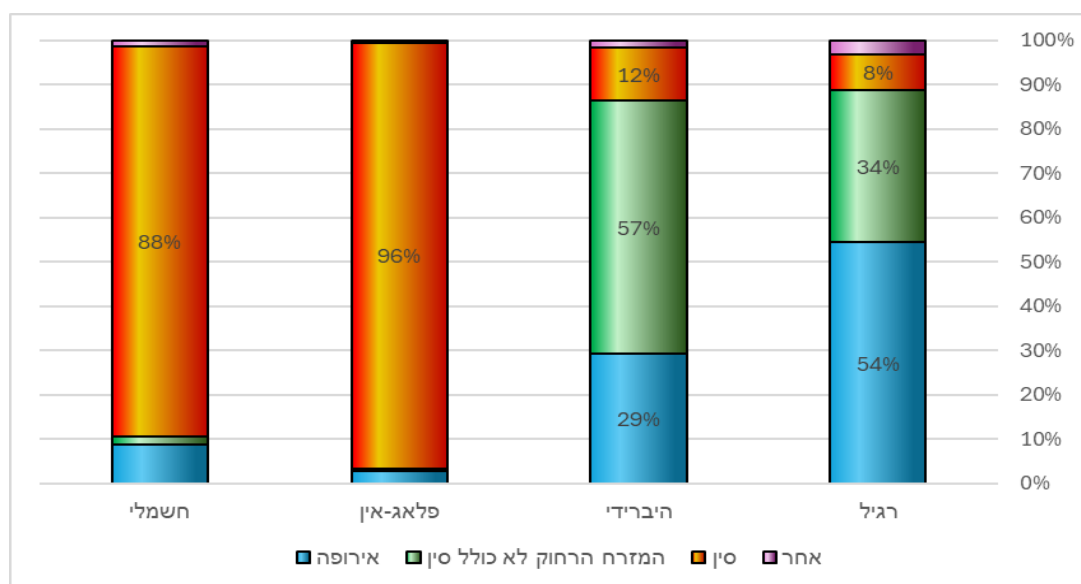
התפלגות היבוא של רכב נוסעים בשנת 2025, לפי טכנולוגיה ולפי ארץ מקור

סוג הנעה	כמויות יבוא					% מסה"כ בקטגוריה				
	אירופה	כולל סין	המזרח הרחוק לא	סין	אחר	סה"כ	אירופה	כולל סין	המזרח הרחוק לא	סה"כ
רגיל	47,139	29,829	6,822	2,808	86,598	54%	34%	8%	3%	100%
היברידי	21,940	42,987	9,025	1,189	75,141	29%	57%	12%	2%	100%
פלאג-אין	1,280	251	42,981	255	44,767	3%	1%	96%	1%	100%
חשמלי	3,141	625	31,304	518	35,588	9%	2%	88%	1%	100%
סה"כ	73,500	73,692	90,132	4,770	242,094	30%	30%	37%	2%	100%

מקור: רשות המסים, מערכת "שער עולמי"

תרשים 6:

התפלגות היבוא של רכב נוסעים בשנת 2025, לפי טכנולוגיה ולפי ארץ מקור



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 7:

שיעורי מס קניה עבור כלי רכב היברידיים וחשמליים

2026	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
48%	*45%	35%	20%	10%	10%	10%	רכב חשמלי

מקור: רשומות, קובץ התקנות: שיעורי מכס, מס קנייה ותשלומי חובה, מס' 1893
*** הערה:** מ-13 באפריל 2025 הופעלה הפחתת 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 לרכבי יוקרה, וכן למנוע מצבים בהם ההטבה שמתקבלת בדגמי יוקרה עולה משמעותית על התועלת הסביבתית של הרכב. להלן לוח המפרט את סכומי התקרה:

לוח 8:

תקרות הטבת המס עבור כלי רכב היברידיים וחשמליים

2026	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
22,000	35,000	50,000	60,000	75,000	75,000	75,000	רכב חשמלי

מקור: רשומות, קובץ התקנות: שיעורי מכס, מס קנייה ותשלומי חובה, מס' 1893
*** הערה:** מ-13 באפריל 2026 תקרת ההטבה לרכב חשמלי מסחרי הוגדלה ל- 50,000 ש"ח עד סוף 2026

הוראות השעה שלפי החקיקה המקורית נקבעו עד 31.12.2026, יוארכו אוטומטית מכוח ס' 38 לחוק יסוד: הכנסת עד ל- 10.2.2027, אלא אם ייקבעו הוראות אחרות עד אז.

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 את מחירי היבוא 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.

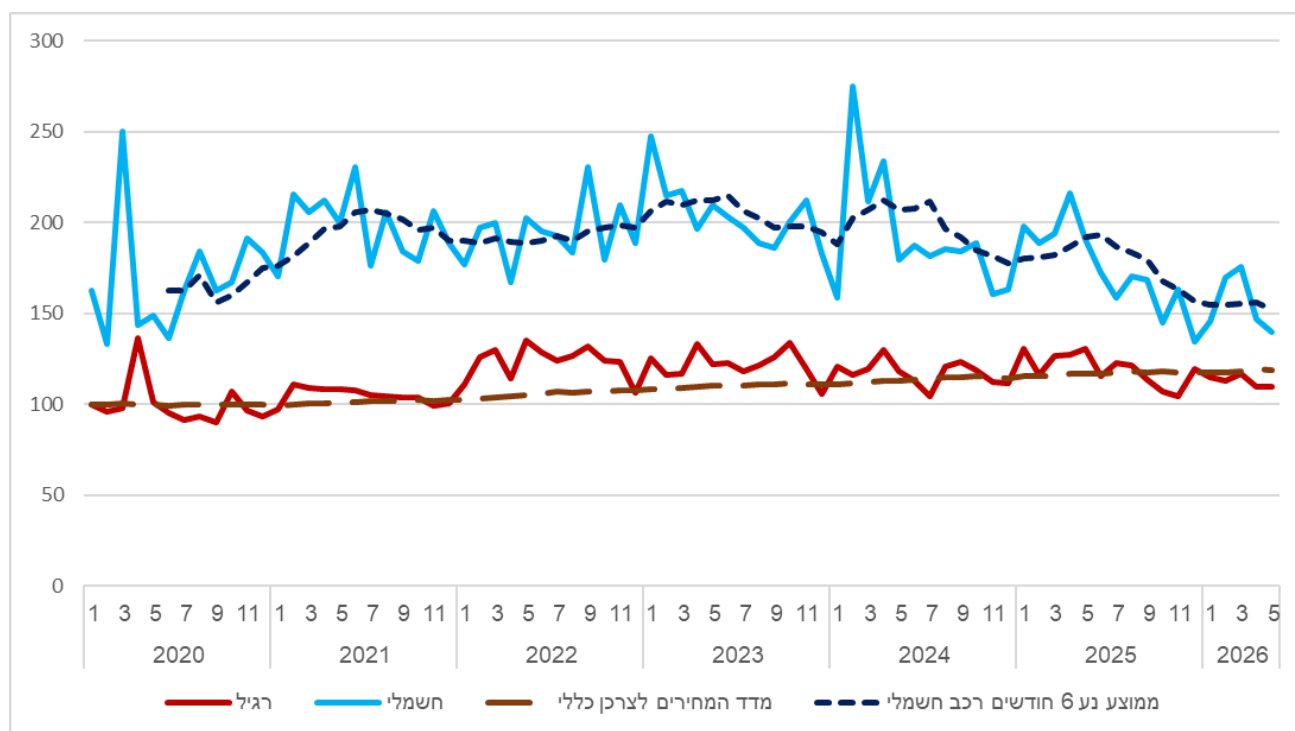
בתרשים להלן ניתן לראות כי מחירי יבוא הממוצעים של רכב חשמלי (מוצגים כמדד לכל חודש וכממוצע נע של 6 חודשים) חוו תקופות של עליות וירידות וכעת נמצאים במגמת ירידה.

מחירי היבוא של 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 ריאלי (מעבר לעליית המדד הכללי).

הפער בין מחירי היבוא של רכב חשמלי לעומת רכב רגיל הולך ומצטמצם, במיוחד בסוף שנת 2025.

תרשים 7:

מדד מחירי יבוא של רכב נוסעים חשמלי ובעל הנעה רגילה בשנים 2020-2026



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

6. יבוא אישי, זעיר ומקביל/עקיף

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

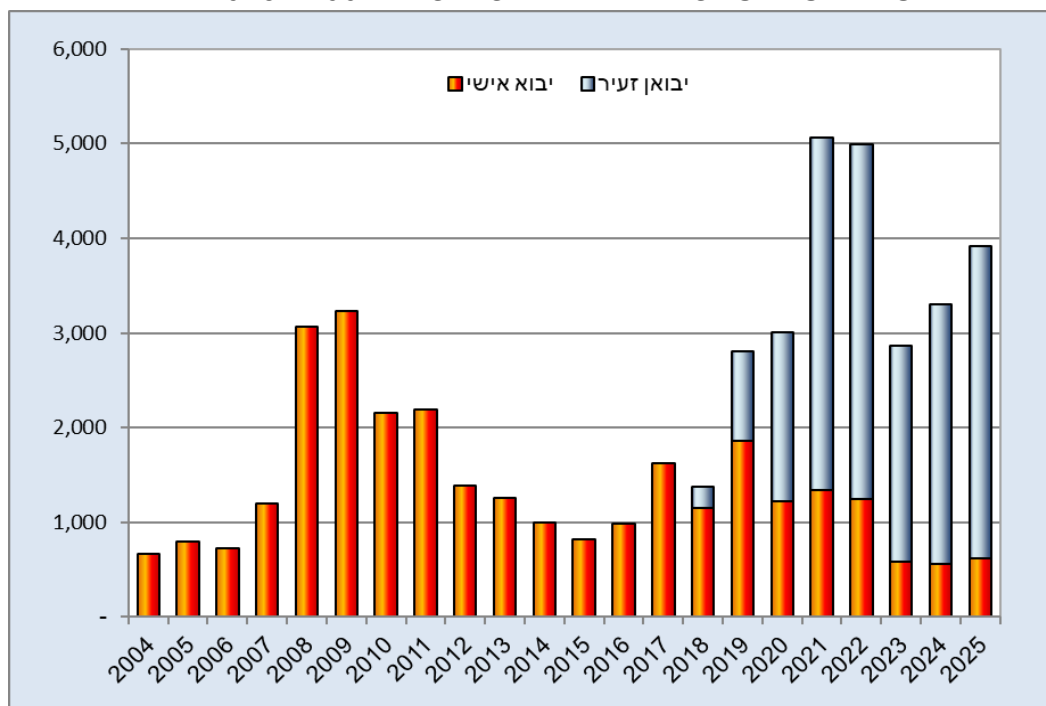
החל משנת 2018 מתפתח פלח שוק של "יבואנים זעירים", שהם למעשה יבואנים הפועלים באופן דומה ליבואנים אישיים, אך מביאים כמויות של כלי רכב למטרת מכירה. תחילה הותר להם להביא עד 20 מכוניות בשנה ובאוגוסט 2025 הורחבה מגבלת כמות היבוא המותרת ליבואן זעיר עד 60 כלי רכב בשנה (בהוראת שעה ל- 4 שנים). בשיא, בשנים 2020-2021, הגיעו היקפי יבוא אישי וזעיר יחד לכ- 5,000 מכוניות, זאת בשל קשיי אספקה ביבוא הרגיל בתקופה של הקורונה. מאז, הכמויות ירדו משמעותית- בשנת 2023 כ- 2.9 אלפי מכוניות, בשנת 2025 בעקבות הרחבת היבוא הזעיר, ההיקף המצרפי של יבוא זעיר ואישי הגיע ל- 3.9 כלים, מתוכם יבוא אישי כ- 600 כלים.

במסגרת יבוא מקביל/עקיף נרשמו לתנועה בשנת 2025 כ- 6.7 אלף מכוניות.

כמות היבואנים הזעירים שנרשמים לפעילות במשרד התחבורה עולה בקצב מהיר, וביוני 2026 היו רשומים למעלה מ- 800 יבואנים זעירים, הכפלה לעומת מספרם ביולי 2021. כמות היבואנים המקבילים הפעילים עלתה באותה תקופה מ- 22 ל- 85, עליה של כמעט פי 4.

תרשים 8:

כמויות כלי רכב שיובאו ביבוא אישי בשנים 2004 - 2025



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

לוח 9:

התפלגות כלי הרכב שנרשמו לתנועה לפי סוג יבואן

שנת רישום	כמויות					% מסה"כ	
	יבואן זעיר	יבואן אישי	יבואן זעיר	יבואן אישי	סה"כ	מקביל	זעיר ואישי
2019	259,081	3,787	2,806	265,674	268,480	1.4%	1.1%
2020	219,304	3,902	3,008	226,214	230,116	1.7%	1.3%
2021	294,345	6,296	5,064	305,705	311,001	2.1%	1.7%
2022	270,270	5,669	4,994	280,933	285,927	2.0%	1.8%
2023	271,413	5,870	2,859	280,142	286,001	2.1%	1.0%
2024	273,622	5,265	2,733	281,620	286,875	1.9%	1.0%
2025	283,625	6,725	3,299	293,649	299,944	2.3%	1.1%

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

לוח 10:

יבואנים פעילים רשומים, לפי סוג

	יולי 21	יולי 26	% שינוי
יבואן (ישיר)	126	169	34%
יבואן זעיר	388	810	109%
יבואן מקביל/עקיף	22	85	286%

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

7. מדד מחירי הרכב

במסגרת מדדי מוצרים נבחרים שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, נכללים כעת מדדי מחירים של מכוניות חדשות ומשומשות, כשני מדדים נפרדים. לכאורה היינו מצפים למתאם חיובי בין שני המדדים, שכן, מדובר במוצרים תחליפיים. אך בפועל התמונה יותר מורכבת, ושני מדדים אלה לעתים מתפתחים דווקא בכיוונים מנוגדים. מעניין מאד לראות את מגמות ההתפתחות של מדדים אלה – אחד מול השני ושניהם לעומת מדד המחירים לצרכן כללי.

לפני שנת 2020 חווה שוק הרכב תופעה של שחיקה יחסית במחירי הרכב – הן במחירי הרכב החדש ביחס למדד המחירים הכללי לצרכן, והן (ובעוצמה גבוהה יותר) במחירי הרכב המשומש הן ביחס לרכב חדש והן ביחס למדד הכללי. בשנים 2021-2022 רכב חדש צמצם במידה מסוימת את הפער והתייקר יחסית לאינפלציה כללית. בשנים 2023-2026 שוב האינפלציה הכללית גברה על עליית מחירי רכב חדש, הן כתוצאה מעלייה בסביבה האינפלציונית הכללית והן כתוצאה מכניסת כלי רכב זולים יחסית.

בכל מקרה, יש לזכור את סוגיית המדידה של מחירי מוצר טכנולוגי חדשני כמו רכב, וגם אם מחיר רכב חדש בשנה מסוימת דומה למחיר מלפני מספר שנים, הרי שמדובר במוצר שונה – ככל שהרכב חדש הוא נוח יותר, מרווח יותר, בטיחותי וחסכוני יותר (אם כי, במסגרת חישוב המדד של רכב חדש מבוצע תקנון מסוים בגין שיפורי איכות).

שוק הרכב החדש עבר לאחרונה טלטלות רבות, החל ממשבר כוח אדם בתקופת הקורונה, מחסור בחומרי גלם בעקבות המלחמות באוקראינה ורוסיה, מתיחות באזורים נוספים ולאחרונה גם בעיות לוגיסטיות עקב מתקפות החות'ים שגרמו להתייקרות משמעותית במחירי יבוא ועקב כך גם במחירים לצרכן. גם שינויי מיסוי, בפרט על רכב חשמלי, תרמו את חלקם. כל אלה מסבירים את עליות המחירים החדות בשנים 2023-2025 (שעדיין, כאמור, היו נמוכים ביחס לאינפלציה הכללית).

בלוח ובתרשים להלן הוצגו שלושת המדדים על בסיס אחיד, ינואר 2008=100. מהנתונים ניתן ללמוד על המגמות הבאות:

- מדד המחירים של רכב חדש היה יציב לחלוטין ברוב התקופה הנסקרת, למעט עלייה מסוימת בתחילת התקופה (2009) הנובעת מהמעבר לזקיפת שווי שימוש ליניארי ברכב צמוד, אשר ביטל את המגבלה המלאכותית של התכנסות לקבוצת מחיר 2 בה הזקיפה הייתה נמוכה במיוחד.
- בשנת 2021 ובמיוחד בשנת 2022 חלה עלייה במחירים של רכב חדש, אשר מוסברת, כאמור, בבעיות היצע בכלל העולם - תחילה "רק" בשל מגפת הקורונה והחל מפברואר 2022 גם בשל המלחמה באוקראינה, אשר גרמה למחסור בחומרי גלם מסוימים וחלקים הנדרשים בייצור כלי רכב.
- בשנים 2023-2024 חלו עליות במחירי הרכב שנובעות בחלקן מעלייה במחירי הובלה וביטוח סחורות בשל מתקפות החות'ים והצורך בשינוע הארוך מסביב לאפריקה; חלק מהעלייה מוסבר בעליית רמת המיסוי על רכב חשמלי אשר תופס כבר חלק נכבד מאד ביבוא וברישום לתנועה.
- מחירי רכב משומש היו במגמת ירידה רוב התקופה; בתקופה שמ-2008 ועד סוף 2019 נשחק מדד המחירים של רכב משומש ב- 28% ביחס לתחילת התקופה, בכ- 30% ביחס לרכב חדש, וב- 37% ביחס למדד המחירים לצרכן.
- בשנים 2019-2020 רכב משומש התייקר בקצב גבוה יותר בהשוואה לרכב חדש, ובשנים 2021-2022 חל זינוק במחירי רכב משומש, על רקע מחסור שפקד את אספקת הרכב החדש והקפיצה בביקוש בתקופת הקורונה. בתקופה בין יוני 2021 למרץ 2023 עלה

המדד של רכב משומש בלמעלה מ-20%, כאשר המדד של רכב חדש עלה באותה תקופה בשיעור 6.7%, ומדד המחירים לצרכן עלה ב-7.7%.

● החל מאפריל 2023 קיימת מגמה של ירידה במחירי רכב משומש, שעד יוני 2025 ירדו ב-7.5%. מחירי רכב חדש עלו בתקופה זו בכ-6.1% ואילו האינפלציה הכללית עמדה בתקופה זו על 8.9%.

● בינואר 2025 חלה עלייה חדה ברמת המיסוי. מס קניה ממוצע לרכב עלה במונחים נומינליים ב-15.2% בשנת 2025 לעומת שנת 2024. עם זאת, מחירי רכב חדש עלו רק ב-2.2% (ינואר 2025 לעומת דצמבר 2024), כלומר, יבואני הרכב ספגו את עליית המס או ניהלו מו"מ עם היצרנים להפחתת מחירי הרכישה. התאוששות ממשבר החות'ים אף היא אפשרה לשמור על יציבות יחסית במחירי רכב חדש. מחירי רכב משומש שמרו על יציבות.

● במחצית שנת 2026 מחירי רכב חדש שמרו על יציבות ואף ירדו מעט כתוצאה מהתחזקות השקל.

חשוב לזכור כי רכב הינו מוצר עתיר טכנולוגיה ועובדה זו משליכה על הדרך הנכונה לפרש את הנתונים של מגמת המחירים. כאשר המחירים של רכב חדש יציבים לאורך שנים, למעשה מדובר בהוזלה כי בכל שנתון תמורת אותו מחיר מקבלים מוצר מתקדם יותר: שיעור הולך וגדל של רכב חשמלי, כלי הרכב הופכים ליותר ויותר נוחים, מרווחים, מאובזרים באבזור בטיחותי, אביזרי נוחות, מולטימדיה וכד'. חשוב לזכור גם שבשנים האחרונות חלה עליה ברמת המיסוי על יבוא כלי רכב, בין אם באמצעות העלאת שיעורי מס על רכבי טכנולוגיות או באמצעות עדכוני נוסחת המיסוי הירוק ורמת האבזור הבטיחותי.

שיפורים מהירים בטכנולוגיה ובאיכות של רכב חדש מייצרים לחץ נוסף כלפי מטה על מחירי רכב משומש, אשר כתוצאה מכך מתיישן לא רק במובן של שחיקה פיזית אלא גם מבחינה טכנולוגית.

לוח מס' 11:

מדדי מכוניות חדשות ומכוניות ומדד המחירים לצרכן - כללי בשנים 2008 - 2026

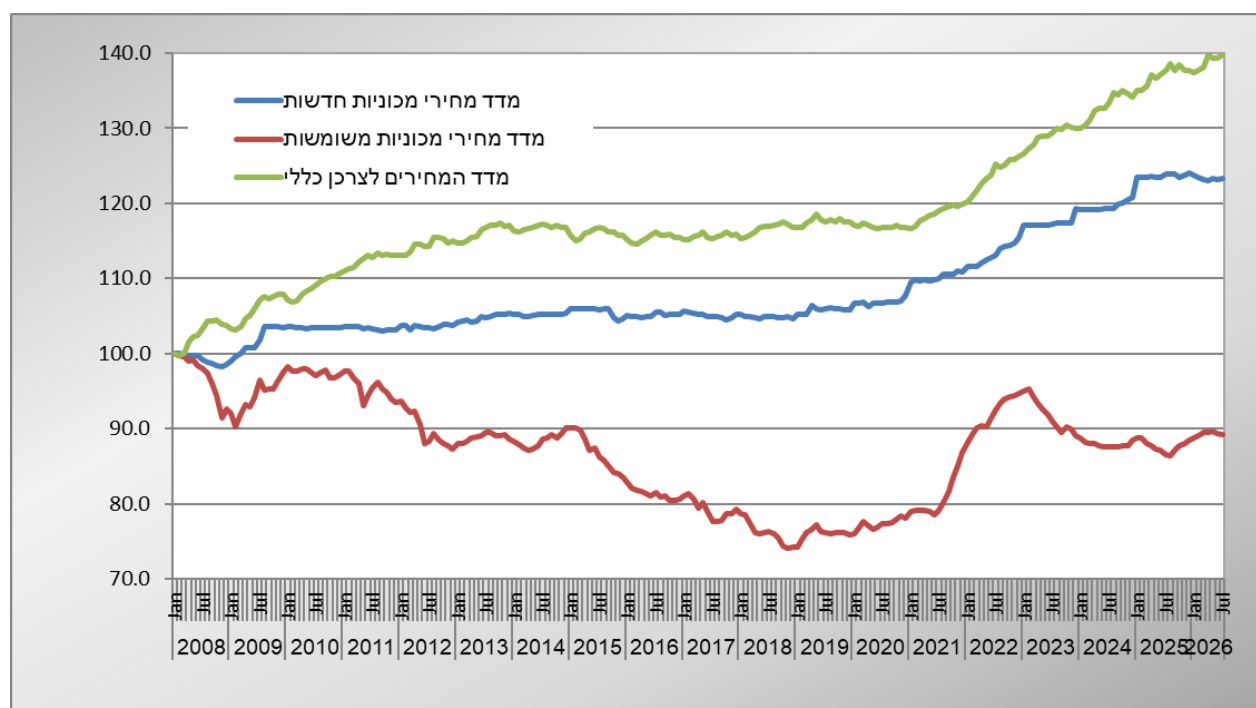
הוזלה ריאלית של מחירי המכוניות החדשות ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	הוזלה של רכב משומש ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	מדד מחירי מכוניות חדשות	מדד מחירי מכוניות משומשות	מדד המחירים לצרכן - כללי	
-3.2%	-2.1%	-5.3%	97.1	99.3	102.5	2008
-4.0%	-7.4%	-11.1%	94.2	101.7	105.9	2009
-4.9%	-5.7%	-10.4%	97.5	103.4	108.8	2010
-8.2%	-7.7%	-15.2%	95.4	103.3	112.6	2011
-9.5%	-13.2%	-21.5%	89.9	103.6	114.5	2012
-9.8%	-15.2%	-23.6%	88.8	104.8	116.2	2013
-9.9%	-16.0%	-24.3%	88.4	105.2	116.8	2014
-9.0%	-17.8%	-25.2%	86.8	105.6	116.0	2015
-8.9%	-22.6%	-29.5%	81.3	105.1	115.4	2016

הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס לרכב חדש	הוזלה ריאלי של מחירי המכוניות החדשות ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	מדד מחירי מכוניות משומשות	מדד מחירי מכוניות חדשות	מדד המחירים - לצרכן - כללי	
-31.5%	-24.6%	-9.2%	79.2	105.1	115.7	2017
-34.7%	-27.4%	-10.1%	76.1	104.9	116.6	2018
-35.3%	-28.1%	-10.0%	76.0	105.8	117.6	2019
-33.9%	-27.7%	-8.6%	77.3	106.8	116.9	2020
-31.8%	-26.6%	-7.2%	80.9	110.1	118.6	2021
-25.8%	-18.8%	-8.6%	91.9	113.2	123.8	2022
-28.8%	-21.7%	-9.0%	91.9	117.4	129.0	2023
-33.9%	-26.5%	-10.1%	87.9	119.6	133.0	2024
-36.0%	-29.1%	-9.8%	87.7	123.7	137.0	2025
-35.5%	-27.6%	-10.9%	89.3	123.3	138.8	2026 1..7

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

תרשים 9:

מדד מחירי מכוניות חדשות ומכוניות משומשות, בשנים 2008-2026



מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים.

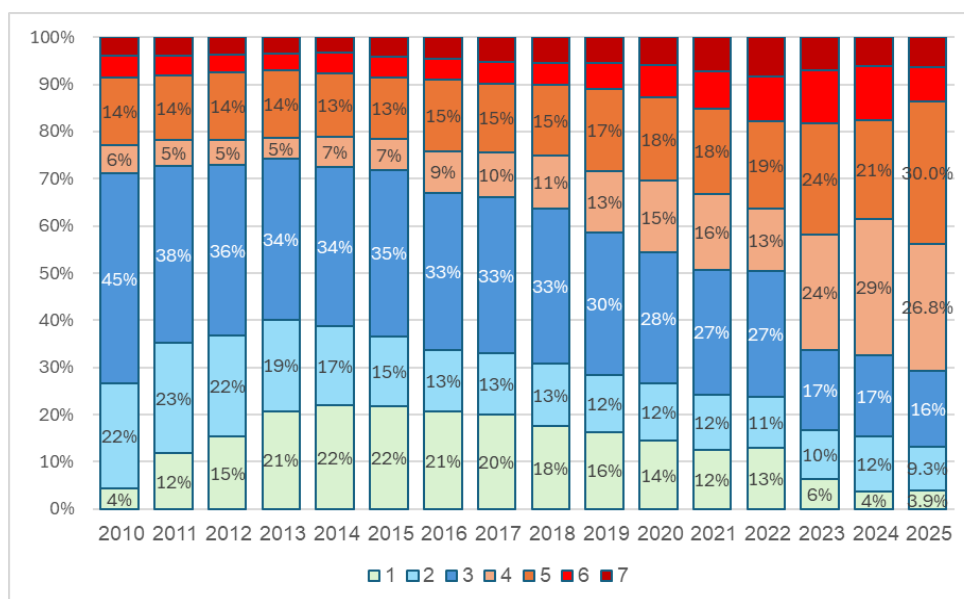
בחינת התפלגות רכבי נוסעים לפי קבוצות מחיר מאפשרת לזהות מגמות פנימיות ביבוא כלי רכב. נכון שגבולות קבוצות המחיר (קבוצות אגרה) מתעדכנים מדי פעם אך זה רק מחזק את התופעה שמשקפת מהנתונים, והיא ירידה חדה במשקלם של כלי רכב זולים הנרשמים לתנועה ועלייה במשקל כלי רכב יקרים. למשל, קבוצת מחיר 1 הזולה ביותר, שלפני עשור (2015) הייתה מוגדרת עד 106,000 ש"ח (מחירון של רכב בהיותו חדש), היוותה 22% מסך רכבי הנוסעים שנרשמו, והיום כשהיא מוגדרת עד 117,000 ש"ח, היא תופסת רק 3.9% מהרישום לתנועה (רכב מסוג M1). קבוצות 1-3 (עד 151,000 ש"ח דאז) במצטבר היוו יחד 72% מהרישום לתנועה, ובשנת 2025 היה משקל שלוש הקבוצות יחד 29% בלבד.

קבוצות 6-7 היקרות ביותר, בשנים 2010-2016 היו כמעט יציבות לחלוטין ותפסו יחד 7-9%. בשנים 2023-2024 הגיעו יחד למשקל של כ-18% מכלל רכבי נוסעים שנרשמו לתנועה. בשנת 2025 חלה ירידה מסוימת במשקל של קטגוריות אלה, עקב "זליגה" מסוימת של רכבי פאר לקבוצות משקל מעל 3.5 טון.

התרחבות משמעותית על פני השנים הנסקרות נרשמה בקבוצת מחיר 4, מאחוזים בודדים לכמעט שליש מהרישום לתנועה.

תרשים 10:

התפלגות רכב נוסעים שנרשם לתנועה בשנים 2010-2025, לפי קבוצות מחיר



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

8. מיסוי ירוק

"מיסוי ירוק" מהווה שיטה של הטלת מס קנייה לפיה כלי רכב מקבלים הפחתות או תוספות 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 זיהום² 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.

הפעלת נוסחת המיסוי הירוק בשילוב עם התאמות נוספות במס קנייה – הפחתת מס בגין אבזור בטיחות ו"מס יוקרה" על רכב שמחירו מעל 300,000 ש"ח, מייצרת מנעד רחב בשיעור המס האפקטיבי על רכב אשר נע בשנת 2025 לשיעור של כ-45% ואף פחות (לרכב חשמלי עם אבזור בטיחותי) ועד למעלה מ-100% על רכב יוקרה. 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).

ברפורמה המקורית נקבעו סכומי הפחתה בעבור פליטות מזהמים מופחתות, כאשר בדרגת הזיהום הגבוהה ביותר סכום ההפחתה היה 0 (ללא הפחתה כלל). בשנת 2025 לראשונה הופעלו במסגרת "מיסוי ירוק" גם הפחתות מס וגם תוספות מס. הרפורמה שנכנסה בינואר 2025 כללה את המרכיבים הבאים:

(1) צמצום רוחבי של סכומי ההפחתה לאורך כל דרגות הזיהום כך שבדרגת זיהום 13 הסכום התאפס. לפני התיקון סכום ההפחתה בדרגה 13 עמד על 3,990 ש"ח, וכפועל יוצא סכומי ההפחתות בדרגות זיהום 1-12 הופחתו ב-3,990 ש"ח, ובדרגות זיהום 14-15 התקבלו **תוספות מס**; שינוי זה הנו הוראת שעה שיחול, אם לא יהיו שינויים נוספים בחקיקה, עד 31.12.2028.

(2) הפחתה רוחבית נוספת של הסכומים בגובה 750 ש"ח נקבעה בהוראת שעה עד סוף שנת 2026 כמקור תקציבי למימון השיעור המופחת של מס קניה שחל על רכב חשמלי. כאמור, הוראה זו תוארך עד 10.2.2027 מכוח חוק יסוד: הכנסת.

(3) בנוגע לרכב חשמלי נקבעה הוראה כי סכום ההפחתה לגביו יישאר ללא השפעת השינויים לעיל, עד 31.12.2028.

(4) דרגת זיהום 15 (ציון ירוק מעל 250) פוצלה ל-3 תת קטגוריות: 251-300 נקודות בציון ירוק, 301-350 נקודות, ומעל 350 נקודות. ציון ירוק של רכב מזהם מאד יכול להגיע במקרים מסוימים גם מעל 1,000 נקודות, וכתוצאה מכך דרגה 15 הפכה להיות רחבה מכל המנעד של 14 הדרגות הראשונות ולכן נמצא לנכון לפצל את הקבוצה.

להלן לוח שמסכם את סכומי ההפחתות והתוספות במס קניה, כמות כלי הרכב שנרשמו לתנועה בכל דרגת זיהום, ושיעור מס קניה ממוצע לפי דרגות זיהום.

² 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 12:

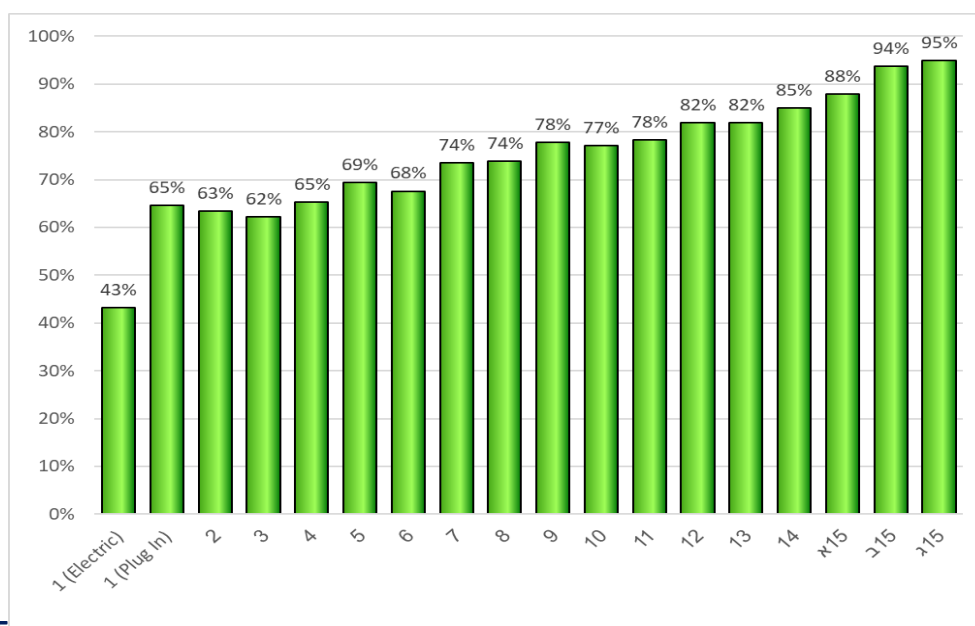
דרגות זיהום, הפחתות מס קניה, התפלגות הרישום לתנועה לפי דרגות הזיהום ושיעורי מס אפקטיביים ב- 2025

דרגת זיהום	ציון ירוק	זיכוי במס קניה (במחירי 2025)	כמות הרישומים לתנועה ב- 2025	% מסך הרישום ב- 2025	שיעור מס קניה ממוצע ב- 2025*
1 (Electric)	0	מס קניה 45%**	58,962	19.33%	43%
1 (Plug In)	130 - 50	14,171	26,383	8.65%	65%
2	130 - 51	14,171	8,509	2.79%	63%
3	150 - 131	12,584	26,651	8.74%	62%
4	170 - 151	10,362	35,851	11.75%	65%
5	175 - 171	8,458	4,516	1.48%	69%
6	180 - 176	6,868	6,634	2.18%	68%
7	185 - 181	5,600	9,124	2.99%	74%
8	190 - 186	4,329	8,119	2.66%	74%
9	195 - 191	3,377	3,923	1.29%	78%
10	200 - 196	2,111	6,515	2.14%	77%
11	205 - 201	1,473	14,016	4.60%	78%
12	210 - 206	204	6,034	1.98%	82%
13	220 - 211	-750	14,996	4.92%	82%
14	250 - 221	-2,338	22,209	7.28%	85%
15א	300 - 251	-3,289	36,621	12.01%	88%
15ב	350 - 301	-5,921	4,417	1.45%	94%
15ג	∞ - 351	-8,507	11,523	3.78%	95%

* מס הקניה האפקטיבי מתחשב גם בזיכויים בגין אביזרי בטיחות וב"מס יוקרה"
 ** בכפוף לתקרת ההטבה; ברכב מסחרי חשמלי שיעור מס הקניה עמד על 35% עד תקרה של 50,000 ש"ח.
 בחישוב ההפרש במס לעומת מיסוי רגיל לשם בדיקת העמידה בתקרה, מביאים בחשבון הפחתת מס מוגדלת
 על סך 19,048 ש"ח במקום 14,171 ש"ח.
הערה: הנתונים בלוח זה מתבססים על נתוני יבוא סדיר בלבד (ללא יבוא אישי)
מקור: רשות המסים בישראל

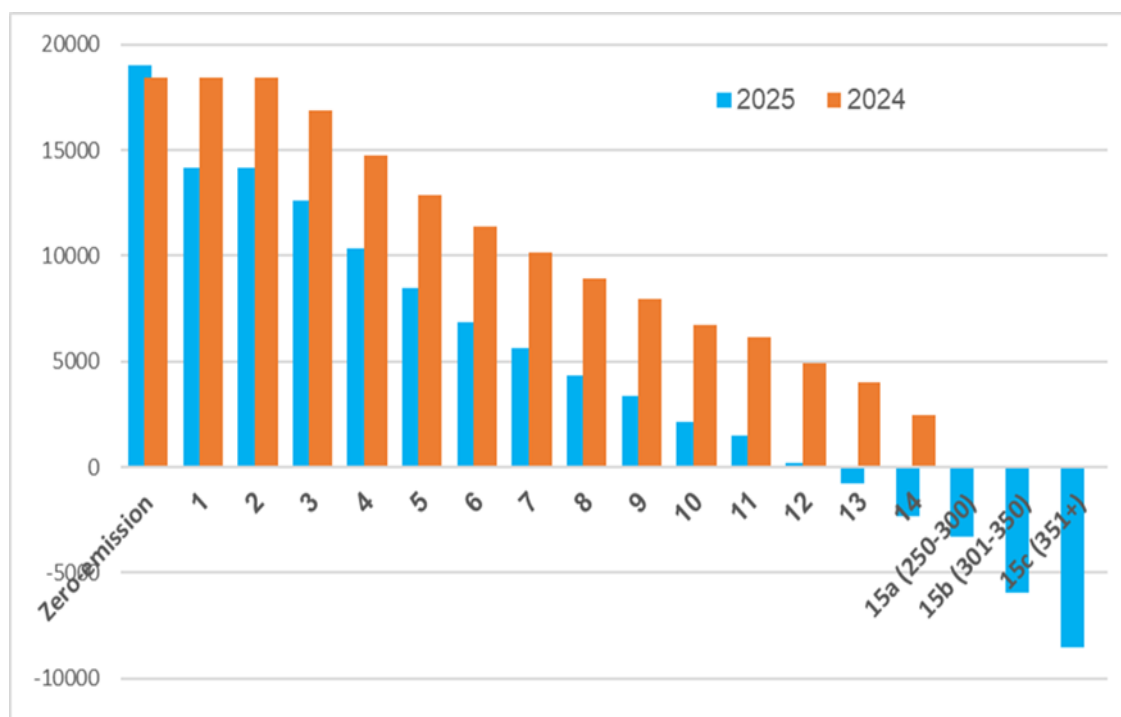
תרשים 11:

שיעור מס קניה אפקטיבי לפי דרגת זיהום בשנת 2025



תרשים 12:

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.

יתרה 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 מיידי.

עדכון הנוסחה הקרוב יתבצע ב- 1.1.2027. מכיוון שמדובר בנוהל ולא בחקיקה, מועד זה אינו מושפע מהבחירות.

להלן רשימת העדכונים שבוצעו לאורך זמן בנוסחת המיסוי הירוק וכן העדכון המתוכנן ל- 1.1.27:

(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 שיצורם הופסק ולכלי רכב מסחריים שנבדקו לפי השיטה הישנה, ושנייה בעבור כלי הרכב שנבדקו לפי WLTP. בעבור כלי רכב שנבדקו לפי WLTP, הופעלה הנוסחה הבאה:

$$0.89 \cdot \frac{121 \cdot \text{CO}_2 \text{ g/km} + 27.708 \cdot \text{HC mg/km} + 188.264 \cdot \text{PM mg/km} + 97.458 \cdot \text{NO}_x \text{ mg/km} + 1.346 \cdot \text{CO mg/km}}{100}$$

בעבור כלי רכב שבדיקת הזיהום שלהם נערכה לפי שיטת ה NEDC, בעיקר כלי רכב משומשים ביבוא אישי וכן חלק מכלי הרכב המסחריים, הופעלה נוסחת החישוב הבאה, הזהה לנוסחה העיקרית למעט הכופל:

$$1.1 \cdot \frac{121 \cdot \text{CO}_2 \text{ g/km} + 27.708 \cdot \text{HC mg/km} + 188.264 \cdot \text{PM mg/km} + 97.458 \cdot \text{NO}_x \text{ mg/km} + 1.346 \cdot \text{CO mg/km}}{100}$$

(6) ביום 1.1.2021 בוצע עדכון נוסחה אשר התבסס על בדיקה מעמיקה של גובה העלויות החיצוניות מתחבורה בישראל³. החל מתאריך זה, כלל כלי הרכב לפי התקינה האירופאית חייבים לעבור בדיקה בשיטת WLTP:

$$0.81 * \frac{140 * \text{CO}_2 \text{ g/km} + 6.839 * \text{HC mg/km} + 497.676 * \text{PM mg/km} + 128.176 * \text{NOx mg/km} + 0.323 * \text{CO mg/km}}{100}$$

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

$$0.69 * \frac{183 * \text{CO}_2 \text{ g/km} + 7.447 * \text{HC mg/km} + 541.898 * \text{PM mg/km} + 139.565 * \text{NOx mg/km} + 0.352 * \text{CO mg/km}}{100}$$

(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.

$$0.69 * \frac{199 * \text{CO}_2 \text{ g/km} + 8.722 * \text{HC mg/km} + 634.694 * \text{PM mg/km} + 163.465 * \text{NOx mg/km} + 0.412 * \text{CO mg/km}}{100}$$

(9) ב- 1 בינואר 2027 תתעדכן נוסחת המיסוי הירוק כדלקמן (בתוקף עד 31.12.2028):

$$0.75 * \frac{220 * \text{CO}_2 \text{ g/km} + 9.77 * \text{HC mg/km} + 710.973 * \text{PM mg/km} + 18 * \text{CO mg/km}}{100}$$