



ענף הרכב והדלק – ממחאת אוהלים למחאת גלגלים

קרן הראל-הררי

08/2011

מכון ירושלים לחקר שווק

WWW.JIMS-ISRAEL.ORG

ענף הרכב והדלק – ממחאת אוהלים למחאת גלגלים

קרן הראל הררי

רכישת רכב ברוב המקרים הינה העסקה השנייה בהיקפה הכלכלי של הצרכן הישראלי, לאחר רכישת דירה. משכורת ממוצעת של אזרח ישראלי שכיר עומדת על 8,454 ש"ח. על הישראלי לחסוך משכורות של למעלה משנה על מנת לרכוש רכב ממוצע. דרושה מחאה חדשה – מחאת גלגלים.¹

מעבר למחירי הנדל"ן המרקיעים שחקים שהביאו למחאת האוהלים הידועה, התארגנה לה לאחרונה קבוצת חברים בפייסבוק כנגד מחירי הדלק הגבוהים. אך נראה כי במדינת ישראל אם אין מחאה מספיק גדולה, לא ננקטים צעדים מספיק מצד הממשלה, והמצב רק הולך ומחריף. כך, הדלק התייקר בסופו של דבר במהלך חודש אוגוסט בכ-10%, זאת במקביל להתייקרות צפויה נוספת של הסולר, הנפט, גז הבישול, והחשמל.²

בנוסף למחירי הדלק ומוצרי האנרגיה שרק הולכים ועולים, כלל מצב ענף הרכב נמצא בכי רע. לאחרונה (20 ביולי 2011) התברר כי ועדת הכלכלה בכנסת אישרה לקריאה שנייה ושלישית הצעת חוק לפיה הביטוח של המכוניות יתייקר לטובת סבסוד ביטוח האופנועים. את ההצעה יזמה ח"כ קירשנבאום ועליה חתומים גם יו"ר הוועדה ח"כ שאמה-הכהן ועוד 28 ח"כים.³

מחד זו יכולה להיחשב בשורה טובה - שבהמשך לסערה הציבורית שהתרחשה בפעם האחרונה שיוקרו תעריפי הביטוח לנהגי האופנועים, כעת הם מוזלים. אולם, מאידך, אין כאן מנגנון של שוק המגיב לצרכנים, אלא יד האוצר היא הנותנת וגם הלוקחת - משרד האוצר קונס את בעלי הרכבים בהטבה שתיתן לבעלי האופנועים, דבר שמביא לייקור של מאות שקלים בתעריפי הביטוח חובה למכוניות. מכאן ניתן ללמוד כי רק מי שמקיים מחאות נגד הממשלה זוכה להטבות לעומת מגזרים אחרים, כמו בעלי המכוניות, שטרם הקימו מחאה ומקבלים על עצמם את כל הגזירות האפשריות. שמא עליהם להסיק, שבמדינה שבה כל דאלים גבר, דרושה מחאה בכבישים.

¹ נייר זה מתבסס בין היתר גם על מידע שנאסף ונותח על ידי בועז ארד בטיטא של מחקר עבור מכון ירושלים לחקר שווקים, בדצמבר 2009.

² זאב קליין, ישראל היום, "בשבוע הבא: הדלק עלול להתייקר ב-30 אנורות", 25 ביולי 2011; גלובס, "עוד 10 ימים: מחיר הדלק שוב צפוי לזנק בכ-25% אג' לליטר", 20 ביולי 2011, <http://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1000666232>.

³ כלכליסט, "בקרו: ביטוח האופנועים יזול, אך ביטוח המכוניות יתייקר", <http://www.calcalist.co.il/local/articles/0,7340,L->, 20 ביולי 2011, <http://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1000666075>, 20 ביולי 2011.

דבר דומה קרה בשנה האחרונה עם מס הקנייה על הרכב. מחד, משרד האוצר חזר והבטיח כי יקל על בעלי הרכבים ויוציא לפועל תוכנית להורדה משמעותית של מס הקניה ל-75%, ובהמשך עד ל-72%. אולם, בסוף 2009 הוחלט על רפורמה חדשה - הפעם באיצטלה ידידותית במיוחד לסביבה - רפורמת "המיסוי הירוק". לפי רפורמה זו, מס הקניה לרוב המוחלט של המכוניות עלה חזרה מ-75% ל-83%, ואילו רק המכוניות שנחשבות ללא מזהמות זוכות לשיעורים נמוכים של מס, עד לכדי 30%. כאמור, יד הממשלה לוקחת מאחד ונותנת לאחר - ושוב על חשבון בעלי הרכבים בארץ. במקום להמשיך עם הורדת המסים ל-72% כפי שהובטח לכלל בעלי הרכבים ובנוסף ל"צפר" את המכוניות ה"ירוקות", באוצר החליטו להעניש את מרבית בעלי המכוניות. נוצר מצב שרוב האזרחים בישראל משלמים מס גבוה יותר.

ככלל, שיעורי מס הקניה לרכבים בישראל גבוהים מהמקובל במדינות העולם. המס בישראל העומד על 83% לרכב פרטי הינו גבוה פי 5 מאשר ברוב מדינות אירופה. בנוסף, משרד האוצר ממסה גם את חלקי החילוף של הרכב, ולוקח גם מע"מ ומכס, כך שסך המסים עולים על 100%.

נייר זה מתמקד בנושא מס הקניה המוטל על הרכב בישראל והשלכותיו, לרבות מספר השינויים שהתרחשו בקביעת אחוז מס הקניה במהלך השנים האחרונות. יפורטו העיוותים הנגרמים כתוצאה מכפל המסים הנלקח בארץ על רכבים וממחיר המחירון הגבוה בהרבה מהמחיר התחרותי שהיה נקבע בשוק. תינתן השוואת רמת המינוע (מספר רכבים ל-1,000 תושבים) בארץ לרמת המינוע הקיים בעולם.

כמו-כן, תצוין השיטה הבעייתית של המחיר המוזל שמקבלות חברות הליסינג וציי הרכב לעומת האזרח הרגיל, שיטה שיוצרת עיוות בתמחור כלי הרכב תוך העדפת האוצר את האינטרס של ציי הרכב הגדולים על חשבון הצרכן הפרטי, שכן בשיטה זו הכנסות הממשלה ממסים גדלות. תוזכר הריכוזיות הקיימת בענף הרכב, שמנוהל על-ידי כ-7 עד 9 קבוצות יבואנים מובילות המייבאות את רוב הרכבים לישראל ואשר אחראיות ליותר מ-50% מהיקף המסירות של רכבים בישראל. לבסוף, תובא שורת המלצות לשינוי ורפורמה בענף הרכב.

שוק הרכב בישראל

שוק הרכב בישראל מורכב מהשוק הראשוני - שוק המכוניות החדשות ומהשוק המשני, שוק המכוניות המשומשות. בשוק הרכב הראשוני כלי הרכב מיובאים מחו"ל במחירים הנקבעים במשא ומתן המתנהל בין היצרנים בחו"ל לבין מספר קטן של יבואנים בארץ. מעבר לריכוזיות בשוק זה, ישנה מעורבות ממשלתית גדולה, שכן, הממשלה גובה מס קניה של כ-83%, מס קניה נוסף על חלקי החילוף של הרכב, מע"מ ומכס, זאת בניכוי "הנחות" על רכב שאינו מזהם. סך המסים יחד מגיעים ליותר מ-100% מס עבור רכב משפחתי ממוצע.⁴

המס הגבוה בקניית רכב חדש יוצר עיוות בשוק הרכב, שכן מוכר הרכב בשוק המשני שואף להחזיר לא רק את עלות הרכב בפועל מהשקעתו הראשונית, אלא גם חלק נכבד מהמסים המגולמים במחיר הרכב החדש אותם

⁴ דה-מרקר, "רכב" (כללי), מדור רכב, <http://www.themarket.com/misc/tags/1.3430>.

שילם למדינה. במוצע הרכב מחליף כ-4 ידיים לפני שמסיים את חייו, כאשר רק בהחלפת בעלות השנייה (אם לא השלישית) מחירו יורד למחירו המלא לפני המיסוי.⁵

השוק המשני לעומת הראשוני מתנהל בישראל כשוק חופשי ומשוכלל, המכיל היצע מגוון של כלי רכב משומשים, בגילאים שונים וברמות מחירים המתאימות לכיסים ולמעמדות כלכליים שונים. לעומת השוק הראשוני, המעורבות הממשלתית בשוק המשני נמוכה וחלק ניכר מכלי הרכב המשומשים מחליפים ידיים מבלי לשלם מס כלשהו על מכירת או קניית הרכב.⁶

זאת הסיבה שהיקפו של השוק המשני גדול בהרבה מהיקפו של הראשוני. בגלל המחיר היקר של הרכב כולל כל המסים הנלווים, רבים מהאזרחים מעדיפים לקנות רכב משומש מאשר רכב חדש מהיבואן, כך שרכב ישראלי עשוי להחליף מספר רב של ידיים עד לסיום חייו כ'גרוטאה', כאשר גילו הממוצע של רכב בישראל הוא כשבע שנים.⁷

כתוצאה מכך, מספר המכוניות שנקנות בישראל הינו נמוך לעומת מדינות אחרות בעולם, בהם לא נלקחים מסים גבוהים כמו במדינתנו. שיעור המס בישראל הינו גבוה פי 5 מאשר ברוב מדינות אירופה.⁸ במדינות כמו צרפת, איטליה, גרמניה ולוקסמבורג נלקח רק מע"מ על רכבים ללא מסים אחרים על הרכב או חלקי החילוף שלו.⁹ בסלובניה הוחלט להפחית חלק מהמסים שהוטלו על מכוניות, החל ממרץ 2010 נלקחים מסים רק על מכוניות חדשות, בשיעורים הנעים בין 0.5% ל-3.1%.¹⁰ הרמה המקסימלית בסלובניה הינה כשליש מאחוז המס הנלקח בארץ (83%).

כפועל יוצא מרמת המחירים הגבוהה של רכבים בארץ, ובשל מחסומים רבים המוטלים על ייבוא אישי של רכבים מחו"ל, רמת המינוע של רכבים בישראל (הבודקת מס' כלי רכב לכל 1,000 איש), הינה נמוכה יחסית בהשוואה למדינות המפותחות בעולם. ב-2009 רמת המינוע של ישראל עמדה על כ-326 כלי רכב לכל 1,000 תושבים¹¹, כאשר במדינות האיחוד האירופי כמות הרכבים הממוצעת הינה פי 1.5 – כ-500 כלי רכב ל-1,000 תושבים.¹² גרף מספר 1 מראה את ההבדלים ברמות המינוע בין ישראל למדינות נבחרות מהאיחוד האירופי בשנת 2008 (המידע העדכני ביותר המפורסם על-ידי האיחוד האירופי) בה ניתן לראות כי בישראל רמת מינוע נמוכה במיוחד בהשוואה בינלאומית.

⁵ דה-מרקר, "שוק הרכב: מגדילים מס ובו זמנית מוזילים המחיר", 23 באוגוסט 2009, <http://www.themarket.com/misc/tags/1.3430>.

⁶ דה-מרקר, "רכב".

⁷ שם.

⁸ אודי עציון, ידיעות אחרונות, "נוהגים לשלם", 26 ביולי 2011.

⁹ בועז ארד, "ייבוא רכב בישראל", מכון ירושלים לחקר שווקים, דצמבר 2009, טיוטא, עמוד 5.

¹⁰ EUROSTAT, European Commission, Taxation trends in the European Union, Data for the EU Member States, Iceland and Norway, 2011 Edition, p. 249, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DU-11-001/EN/KS-DU-11-001-EN.PDF

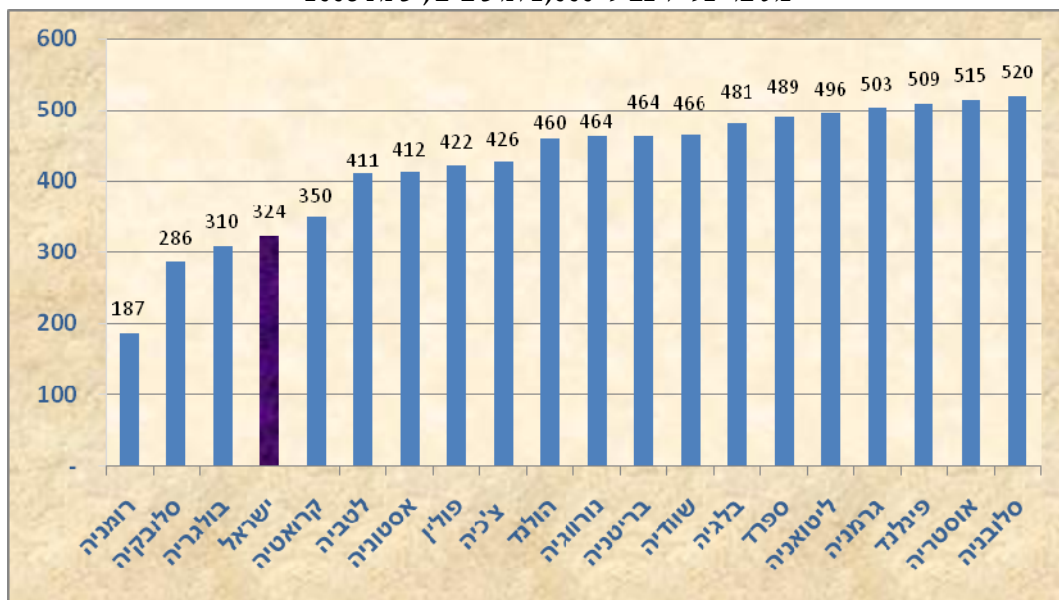
¹¹ לשכה מרכזית לסטטיסטיקה, הודעה לעיתונות: "2.46 מיליון כלי רכב מנועיים בישראל בשנת 2010", 13 ביולי 2011.

http://www.cbs.gov.il/reader/newhodaot/hodaa_template.html?hodaa=201027152

¹² EUROSTAT, European Commission, Candidate and potential candidate countries, Transport and Energy, 2011 Edition, p. 3, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-30-10-628/EN/KS-30-10-628-EN.PDF

גרף מספר 1

רמת מינוע בישראל ובארצות נבחרות ממדינות האיחוד האירופי,
מספר כלי רכב ל-1,000 תושבים, שנת 2008



עיבוד ל: לשכה מרכזית לסטטיסטיקה, הודעה לעיתונות, "2.4 מיליון כלי רכב מנועיים בישראל בשנת 2008",
http://www.cbs.gov.il/reader/newhodaot/hodaa_template.html?hodaa=200927133
29 ביוני 2009 (רמת מינוע ישראל – 324);

EUROSTAT, European Commission, Energy, transport and environment indicators, 2011 Edition, p. 94,
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DK-10-001/EN/KS-DK-10-001-EN.PDF

שינויים במס הקניה

המס העיקרי המוטל על כלי רכב בישראל הינו מס הקניה המוטל על רכב פרטי ורכב מסחרי, אופנועים וקטנועים. רכב המיובא מארצות להן הסכם סחר עם ישראל, חייב במכס של 7%. כאמור, כיום מס הקניה על רכב נוסעים עומד על 83%, זאת לאחר ששיעור מס הקניה על הרכב עבר מספר שינויים בשנים האחרונות. בינואר 2008, משרד האוצר קיים את הבטחתו להורדת מס הקניה בצורה משמעותית ומס הקניה על רכבים החל לרדת בהדרגה מ-95% ל-75%.¹³ אולם, הפלא ופלא, תוך פחות משנתיים מאז עמד האוצר בדברו, באוגוסט 2009 נכנסה לתוקף הרפורמה במס הקניה, "מיסוי ירוק", אשר שינתה לחלוטין את צורת החישוב של המס, ולפיה מוטל מס גבוה יותר על רכב שרמת זיהום האוויר ממנו גבוהה יחסית, ומס נמוך על כלי רכב "נקיים".

בנוסף, הוחלט כי כנגד ההטבות שיינתנו לרכבים הידידותיים לסביבה, "יענישו" את הרכבים הפחות ידידותיים ויבטלו את ההטבה של הפחתת המס ל-75% כפי שהובטח.

¹³ משרד האוצר, רשות המסים בישראל, החטיבה לתכנון וכלכלה, "מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2010", 21 ביוני 2011, עמודים 3-4.
<http://ozar.mof.gov.il/taxes/docs/rechev2011.pdf>; ארד, "ייבוא רכב בישראל", עמוד 4.

טרם הרפורמה שיעור המס עמד על 75% לרכב פרטי ו-72% למסחרי, כאשר משרד האוצר הבטיח להמשיך ולהורידו ל-72% גם לרכב פרטי החל מינואר 2010.¹⁴ אולם, במסגרת יישומה של הרפורמה חלה עלייה במס הקניה מ-75% ברכב נוסעים ו-72% ברכב מסחרי, לרמה של 90%, תוך מתן זיכוי בסכום הולך ועולה ככל שמדובר ברכב בעל דרגת זיהום נמוכה יותר. בסופו של יום, בנובמבר 2010 אושרה הרפורמה בוועדת הכספים של הכנסת, כאשר שיעור מס הקניה הופחת ממועד זה ואילך ל-83%, כנגד ביטול הזיכוי בסך 2,400 ש"ח שהוענק לפני כן לרכב המצויד במערכת בקרת יציבות, אשר הפכה לחובה ברכב נוסעים.¹⁵ ראה טבלה מספר 1.

טבלה מספר 1

שינויים בשיעור מס קניה על רכב בעקבות רפורמת "המיסוי הירוק"

תאריך/תקופה	שיעור מס קניה על רכב פרטי	הערות
עד ינואר 2008	95%	בינואר 2008, כחלק מהרפורמות של העשור האחרון, ירד מס הקניה בהדרגה מ-95% ל-75%.
מינואר 2008 עד אוגוסט 2009 - טרם השמת רפורמת "המיסוי הירוק"	75%	הצהרת משרד האוצר כי החל מינואר 2010 יופחת המס ל-72%
2 אוגוסט 2009 עד 25 נובמבר 2009	90%	תגמול כספי לרכבים לפי "מדד ירוק" – הפחתת מס בסכום הולך ועולה ככל שמדובר ברכב פחות מזהם
מ-25 בנובמבר 2009 ואילך	83%	ביטול זיכוי בסך 2,400 ש"ח הניתן בעבר להתקנת מערכת ESP ברכב, שהפכה לדרישה סטטוטורית, ומתן הטבות המשתנות בהתאם לדרגת הזיהום של הרכב

עיבוד ל: משרד האוצר, רשות המסים בישראל, "מצגת מפורום מיסוי ירוק", 10 במאי 2010, <http://ozar.mof.gov.il/taxes/>.

למעשה, לאחר שהרפורמה כבר היתה בתוקף כחצי שנה, הוכנה (במאי 2010) במשרד האוצר מצגת המסבירה את אחוז הרכבים שיהנו מהטבת המס של הרפורמה. טבלה מספר 2 הינה אחת הטבלאות המופיעות במצגת בשם: "המדד הירוק" – רכב מזהם ישלם", ממנה ניתן להסיק כי רק 1.4% מכלל הרכבים הינם ברמת "ציון

¹⁴ משרד האוצר, רשות המסים בישראל, מיסוי ונתונים נבחרים, עמוד 3, הערת שוליים 2.
¹⁵ שם.

טבלה מספר 2
"המדד הירוק" – רכב מזהם ישלם

מ"ק אפקטיבי (בקירוב)	מס הקניה: שני מרכיבים		כלי רכב		דרגת זיהום
	"פרס" (ש"ח, מחירי (2009)	שיעור המס	שכיחות 2009	ציון ירוק	
10%		10%	-	0-50 (רכב נטול פליטות)	1
30%		30%	1.4%	51-130 (היברידי)	2
38%	15,000	83%	0.3%	51-130	
50%	13,750	83%	0.9%	131-150	3
54%	12,000	83%	10.7%	151-170	4
58%	10,500	83%	6.3%	171-175	5
60%	9,250	83%	11.9%	176-180	6
64%	8,250	83%	8.9%	181-185	7
67%	7,250	83%	9.6%	186-190	8
70%	6,500	83%	6.1%	191-195	9
71%	5,500	83%	13.5%	196-200	10
73%	5,000	83%	3.3%	201-205	11
74%	4,000	83%	7.2%	206-210	12
77%	3,250	83%	4.9%	211-220	13
80%	2,000	83%	7.6%	221-250	14
83%	0	83%	7.3%	251 ומעלה	15

מקור: משרד האוצר, רשות המסים בישראל, "מצגת מפורום מיסוי ירוק", 10 במאי 2010, שקף מספר 5, "מדד ירוק רכב מזהם ישלם", <http://ozar.mof.gov.il/taxes/>

ירוק" גבוה, הזוכים להטבת מס של 30%. ואילו שאר הרכבים, כ-89.6% נאלצים לשלם מס של 83% עם הטבה הנעה בין 0 ל-1,500 ש"ח.

כעולה מטבלה 2, כתוצאה מהרפורמה במיסוי הירוק, המדינה מקזזת ממס הקנייה הרשמי הטבה של עד 15 אלף שקל. במכוניות קטנות, נקיות וזולות, להטבה הזאת יש משקל לא מבוטל, ובחלק מהדגמים היא מפחיתה את שיעור מס הקנייה הריאלי לסביבות 30%, אולם כאמור מדובר רק בכ-1.4% מכלל המכוניות.

בעיה נוספת היא שהקיזוז של אלפי השקלים מתבצע מהמחיר ליבואן, בהתאם לרמת הזיהום המשוקללת של הרכב, בניגוד לאירופה, שבה מקבל רוכש הרכב את ההטבה לכיסו. לפיכך, בישראל חלק נכבד מההטבה נוטה להיעלם בחשבון היבואן או להתגלגל להנחות למוסדיים, בעיקר חברות הליסינג.¹⁶

בפועל, לרוב המשפחות בישראל, הטבת המס הירוק כמעט שאינה רלוונטית ואנחנו עדיין משלמים לפחות 45% יותר מעמיתינו בחו"ל על רכב חדש. לדוגמא: מאזדה 3 ירדה ב-2010 בשתי קבוצות זיהום והטבת המס עבורה גדלה בכמה אלפי שקלים (ליבואן). מאום מההפרש הזה לא הגיע למחיר המחירון הרשמי.¹⁷

בהתאם לגובה המס אשר השתנה במהלך השנים האחרונות, ניתן לראות כי בשנים 2008-2009 חלה ירידה ברמת ההכנסות של המדינה ממס קניה על רכבים - אותם השנים בהם מס הקניה אכן ירד לכ-75%. ואילו מסוף 2009 שיעורי מס הקניה החלו שוב לעלות (כאמור, החל מאוגוסט 2009 המס עלה ל-90% ויותר מאוחר עודכן ל-83%), וכפועל יוצא מזה, רמת ההכנסה של המדינה ממס הקניה המוטל על רכבים בסך הכול קפצה ב-2010 ב-14.5% לעומת 2009.¹⁸ ראה גרף מספר 2.

שנת 2010 התאפיינה ברמת שיא בהכנסות ממס על רכבים. ב-2010 הייתה ההכנסה הגבוהה ביותר ממס קניה על רכבים מאז שנת 1995. זאת עקב כך שבסופו של דבר הרוב המוחלט של בעלי הרכבים שילמו ב-2010 מס קניה גבוה יותר מכפי שהובטח - 83% במקום 72% - וסך הכנסות הממשלה גדלו.¹⁹

מעבר להטלת מסים על כלי הרכב עצמם, מגדילה המדינה לעשות בכך שמטילה גם מסים גבוהים על חלקי החילוף של הרכבים. סך ההכנסות למדינה לשנת 2010 ממס קניה ומכס על כלי רכב ועל חלקי החילוף של הרכב עמד על 9.4 מיליארד שקל. כך, בשנת 2010 נגבו 291 מיליון ש"ח במס קניה על חלקי חילוף ו-61 מיליון ש"ח במכס על חלקי חילוף - עליה של 5% במס הקניה ועליה של 12.26% במכס לעומת 2009. ראה טבלה מספר 3.

¹⁶ גלובס, "תיסעו, תשלמו, תשתקו: האוצר חולב 30 מיליארד ש" במסים", 6 ביולי 2011, <http://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1000660935>

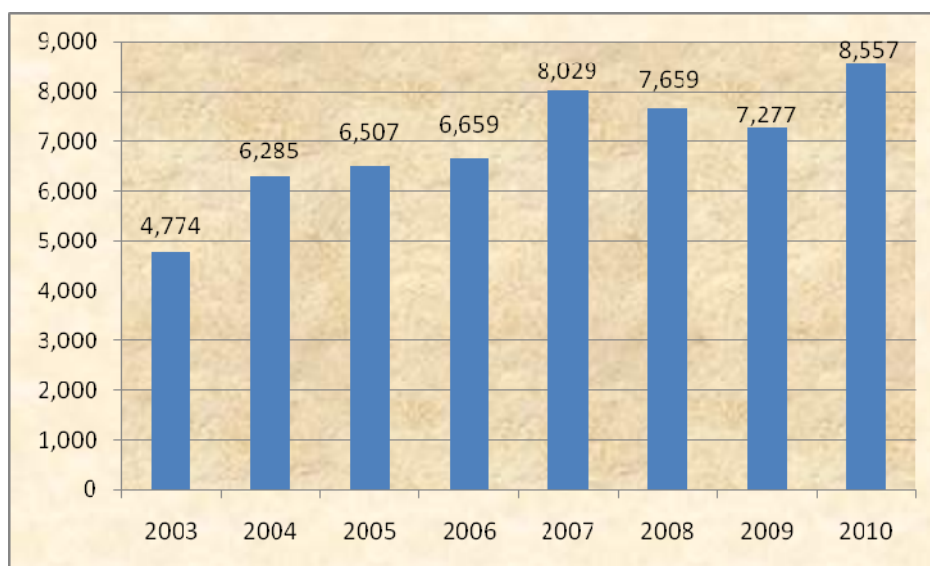
¹⁷ ש.ם.

¹⁸ עיבוד ל: משרד האוצר, רשות המסים בישראל, מיסוי ונתונים נבחרים, עמוד 2.

¹⁹ ש.ם.

גרף מספר 2

הכנסות ממס קניה על רכב בשנים 2003-2010



עיבוד ל: משרד האוצר, רשות המסים בישראל, החטיבה לתכנון וכלכלה, "מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2010, 21 ביוני 2011, עמוד 2, <http://ozar.mof.gov.il/taxes/docs/rechev2011.pdf>

טבלה מספר 3

הכנסות ממיסוי כלי רכב בשנים 2003-2010 (במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים)

חלקי חילוף		כלי רכב		שנה
מכס	מס קניה	מכס	מס קניה	
51	219	225	4,774	2003
47	242	310	6,287	2004
48	232	321	6,507	2005
40	227	320	6,659	2006
47	267	414	8,029	2007
52	277	437	7,659	2008
53	270	417	7,277	2009
61	291	474	8,557	2010
12.26%	4.99%	10.71%	14.51%	שינוי ריאלי*

עיבוד ל: משרד האוצר, רשות המסים בישראל, החטיבה לתכנון וכלכלה, "מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2010, 21 ביוני 2011, עמוד 2. * שינוי ריאלי – במונחים שקליים, שנת 2010 בהשוואה לשנת 2009.

מבחינת הממשלה, מדובר במקור פיסקאלי משמעותי קל לגבייה, שלרשויות המס קשה לוותר עליו, ולכן כאשר הממשלה החלה להוריד את תעריפי המס לרכבים שנחשבים ל"מזהמים פחות", היא במקביל העלתה את אחוז מס הקניה לשאר הרכבים. זאת כמובן מבלי לנקוט בצעדים לתיקון העיוותים שנוצרו מצעד זה, למרות שהינם נוגדים את האינטרס הציבורי בטווח הארוך.²⁰

הממשלה נהפכה למעין "מכונת חליבה" השואבת כסף רב מהאזרחים על מכוניתם הפרטית. מעבר למס הקנייה שעומד על כ-83% והינו מהגבוהים בעולם, ישנו גם מס על ההובלה, מכס של 7% (למול מדינות מסוימות שלמולן אין הסכמי סחר כמו קוריאה או יפן), מס ערך מוסף של 16%, ולזאת מתווספים המסים והמכס על חלקי החילוף, ביטוחים על הרכב ועוד.

למעשה, הכנסות המדינה הינן הרבה מעבר ל-8.5 מיליארד השקלים שהאוצר מציין בדוחותיו כהכנסות המדינה על מס קניה. מבדיקה שבוצעה בעיתון גלובס עולה כי סך ההכנסות לקופת המדינה במצטבר עומדים על יותר מ-30 מיליארד שקל בשנה, זאת מכלל המסים המוטלים על הרכב, ממסי הדלק ומהכנסות שהממשלה מטילה על בעלי המכוניות.²¹

הריכוזיות בענף הרכב

ליסינג וציי רכב

בישראל נמכרו במחצית הראשונה של שנת 2011 - 122,826 רכבים פרטיים ומסחריים (לא כולל משאיות), עליה של 16% לעומת התקופה המקבילה אשתקד (ינואר עד יוני 2010), בה נמכרו 103,936 מכוניות.²² מסע המכירה מתחיל במשא ומתן בין יבואן הרכב (הבלעדי) בארץ ליצרן הרכב בחו"ל. היבואנים מצליחים להשיג בפועל מחירי נטו מהנמוכים בעולם. אולם המכוניות החדשות יוצאות מחו"ל עם מחירים נמוכים בצורה משמעותית מאלו שלבסוף נמכרים לצרכן בארץ.²³

מעל ל-650,000 מכוניות בארץ נמכרות לחברות ליסינג והשכרה, הממשלה, מלכ"רים ועסקים, ואינם בבעלות פרטית.²⁴ רוב כלי הרכב החדשים הנמכרים בישראל נמצאים בשליטת חברות השכרה וניהול ציי רכב. בשנת 2010 הגיע המשקל היחסי של רכישות ציי רכב לכ-51% (ללא רכבי השכרה), ושל חברות הליסינג ל-34%.²⁵

מצב זה מעניק כח קנייה גדול יחסית לחברות הליסינג ולממשלה המקבלות מן היבואנים הנחות גדולות ממחיר המחירון הרשמי. ממחקר שבוצע בידענות אחרונות עולה כי על כל מאזדה 2 שהמדינה רוכשת לצי שלה היא זוכה להנחה בשווי 9%, ליונדאי i20 הנחה של 20%, ועל קיה קיו 31% הנחה ממחיר המחירון.²⁶ עוד עולה

²⁰ ד"ר נלי מונין, עו"ד, שיטת מיסוי הרכב הישראלי - הפרה של הסכמי סחר בינלאומיים, אתר המשפט הישראלי, פסקדין:

http://www.pskdin.co.il/fileprint.asp?FileName=/Misim/Public/art_caza.htm

²¹ גלובס, "תיסעו, תשלמו, תשתקרו".

²² איגוד יבואני הרכב בישראל, נתוני מסירות יוני 2011 (פרטיות, מסחריות ומשאיות), <http://www.vehiclesnet.org.il/statistics>.

²³ גלובס, "תיסעו, תשלמו, תשתקרו".

²⁴ עיבוד ל: משרד האוצר, רשות המסים בישראל, מיסוי ונתונים נבחרים, עמוד 12.

²⁵ שם, עמוד 11.

²⁶ עציון, ידיעות אחרונות, "נוהגים לשלם".

כי יבואני הרכב אינם מרוויחים כלל ממכירת מכוניות לצי הרכב אלא רק לשוק הפרטי – כך שרוכש הרכב הפרטי, מעבר לעשרות אלפי השקלים שמשלם על מס הקניה, הוא למעשה מסבסד את רכישת חברות הליסינג וההשכרה.

הצרכנים הפרטיים משלמים מחיר גבוה בהרבה עבור אותו רכב הנמכר במחיר מסובסד לחברות הליסינג. כפועל יוצא מזה, שנטל המס גם גדל, שכן הוא נקבע לפי "מחיר המחירון" - שהינו גבוה בצורה משמעותית מהמחיר הריאלי שהיה נקבע בשוק תחרותי. כתוצאה מכך, גדלים רווחי חברות הליסינג ורווחי הממשלה. הממשלה מגדילה בכך את סך הכנסותיה ממיסוי.²⁷ חברות הליסינג מגדילות את רווחיהן השנתיים, וסך רווחי חברות הליסינג עולה כתוצאה מההנחות המשמעותיות שהינן מקבלות²⁸ הממשלה וחברות הליסינג יוצאות מורווחות על חשבון צרכן הרכב, והאינטרס של שתיהן הוא לשמור על מחיר מחירון גבוה. ההעלאה המלאכותית של מחירי הרכב הופכת את הצרכן לבן ערובה הנדרש לשלם מחיר גבוה יותר, מסים גבוהים יותר וביטוחים גבוהים יותר כנגזרת ממחיר הרכב.²⁹

בהתאם לכך, ישנו לחץ רב בעיקר מצד ציי הרכב וחברות הליסינג לשמר מחירי מחירון גבוהים, וכפועל יוצא מזה, בשנים האחרונות ישנה תופעה של "התכנסות" מחירי הרכב לגבול העליון של קבוצות המחיר. על כך נאמר ברשות המסים: "בשל משקל גבוה של רכישות ציי רכב... שיחקו קבוצות המחיר תפקיד מכריע בקביעת מחירי רכב חדש. ציי רכב ובמיוחד חברות ליסינג רכשו כלי רכב בהנחות גדולות (עד 30%), בעוד שמחיר המחירון של רכב חדש לצרכן 'רגיל' נותר גבוה. שיטה זו יצרה עיוות בתמחור כלי הרכב תוך העדפת האינטרס של ציי הרכב הגדולים, על חשבון הצרכן הפרטי".³⁰

מעבר לכך, חלק נכבד מהטבת המס שניתנה במסגרת רפורמת המיסוי הירוק, נעלם לכיסי היבואנים וחברות הליסינג, ולא בא לידי ביטוי במחירי המחירון הרשמיים. ישראל היא המדינה היחידה בעולם שבה הטבת המס הירוקה לא ניתנת ללקוח הרכב ישירות, אלא משתקפת בהפחתת המס ליבואן.³¹

ברשות המסים מודעים לעובדה שחלק גדול מהטבת המס יורד לטימיון, ולראיה בדו"ח של רשות המסים משנת 2009 נכתב: "לא ניתן לצפות לירידה במחיר הממוצע של רכב בישראל. בסופו של דבר, גם אם חלק מסוים ואפילו חלק ניכר מהטבות המס (הירוק) נכנס לכיסו של היבואן, עדיין יש בכך הגדלת דרגות החופש ברכב הספציפי, ומכאן סביר להניח שיש בכך לעודד רכישה של רכב פחות מזהם".³²

²⁷ ארד, "ייבוא רכב בישראל", עמודים 15-17.

²⁸ ש.ם.

²⁹ ש.ם.

³⁰ משרד האוצר, רשות המסים בישראל, מיסוי ונתונים נבחרים, עמודים 8, 11, 12.

³¹ גלובס, "נוסעים יותר, מזהמים יותר, אבל ברשות המסים מרוצים", 4 ביולי 2011,

<http://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1000658204>.

³² משרד האוצר, רשות המסים, שנה לרפורמת "המיסוי הירוק" של כלי רכב, 11 באוגוסט 2010,

<http://ozar.mof.gov.il/taxes/odaa110810.pdf>.

על כך נכתב בעיתון גלובס: "היבואנים עברו לכלי רכב ירוקים יותר, אך לא גילגלו את 'דרגות החופש' למחיר המחירון הרשמי בפלחים המרכזיים של השוק, אלא לכיסם, או להגדלת ההנחות לחברות הליסינג, כלומר להעמקת הסבסוד הצולב. התוצאה: 2010 הייתה שנת שיא ברווחי היבואנים וחברות הליסינג".³³

ייבואני הרכב

ענף הרכב בישראל (ייבוא, מכירה ושירות) מתאפיין במספר מועט של יבואנים. סך הכול פועלות בענף כ-20 קבוצות יבואנים הרשומות באיגוד יבואני הרכב. כ-7 עד 9 קבוצות יבואנים מובילות מייבאות את רוב הרכבים לישראל. על הריכוזיות בשוק מעידה העובדה שארבעת היבואנים הגדולים אחראים ליותר מ-50% מהיקף המסירות של רכבים בישראל: כלמוביל בע"מ (18%), דלק מוטורס (15%), צ'מפיון מוטורס (12%), יוניברסל מוטורס (10%).³⁴ ראה גרף מספר 3.

גרף מספר 3



עיבוד ל: איגוד יבואני הרכב בישראל, נתוני מסירות יוני 2011 (פרטיות, מסחריות ומשאיות), <http://www.vehiclesnet.org.il/statistics>, תאריך כניסה לאתר: 21 ביולי 2011.

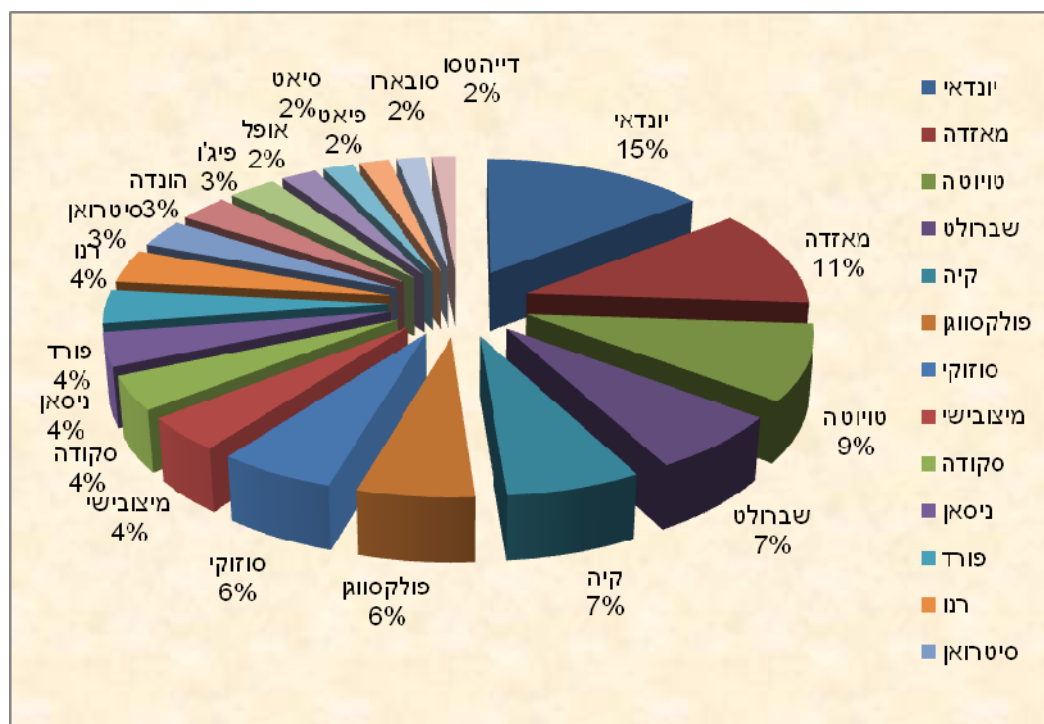
גם במותגי המכוניות, חמשת המותגים המובילים מייצגים כ-50% מסך המכירות: יונדאי עם 15%, מאזדה עם 11%, טויוטה עם 9%, ושברולט וקיה עם 7%. לאחריהן, פולקסווגן וסוזוקי עם 6% וכל השאר עם 4% ומטה.³⁵ ראה גרף מספר 4.

³³ גלובס, "נוסעים יותר, מזהמים יותר, אבל ברשות המסים מרוצים".

³⁴ עיבוד ל: איגוד יבואני הרכב בישראל, נתוני מסירות.

³⁵ שם.

גרף מספר 4



עיבוד ל: איגוד יבואני הרכב בישראל, נתוני מסירות יוני 2011 (פרטיות, מסחריות ומשאיות), <http://www.vehiclesnet.org.il/statistics>

ייבוא – הערמת קשיים

על יבוא מסחרי של רכב לישראל מוטלים מספר מסים: מכס, מס קניה, מע"מ. על יבוא ממדינות שלישיות – מדינות שאין לישראל הסכמי סחר עמן – מוטל מכס בשיעור 7%. על יבוא ממדינות הסכם – כגון ממדינות האיחוד האירופי וארה"ב – לא מוטל מכס. מס הקניה כאמור הינו בשיעור של 83% על רכב פרטי, והמע"מ בשיעור 16%.³⁶ מסים אלה מייקררים את עלות הרכב לצרכן בשיעורים גבוהים מאד, החורגים מהמקובל במדינות רבות.

מטבלה 4 עולה כי על רכב נוסעים מוטלים בין 113% ל-128% מסים, כאשר שיעורי המסים על רכב משתנים בהתאם למדינה ממנה מיובא הרכב. ישנם הבדלים באחוז המיסוי על רכבים מסוגים שונים - ישראל חתמה על הסכמי סחר חופשי עם מדינות/קבוצת מדינות שונות, וביבוא רכב ממדינות אלו חלים מסי היבוא בשיעורים של 51%-113%, כפי שמפורט בטור ב' בטבלה מספר 4. לגבי כל רכב אחר המיובא לישראל - חלים מסי יבוא בשיעורים של 128%-62%, כמפורט בטור א' בטבלה.

³⁶ עיבוד ל (עדכון נתונים): מונין, שיטת מיסוי הרכב הישראלי - הפרה של הסכמי סחר בינלאומיים?

טבלה מספר 4
גובה המסים על סוגי רכבים שונים בהתאם לארץ היבוא, עדכני לשנת 2010

טור א' (מדינות שלא נחתם עימן הסכם סחר חופשי)	טור ב' (מדינות שנחתם עימן הסכם סחר חופשי)	טור ג' - סוג הרכב
כ- 128%	כ- 113%	רכב נוסעים/אופנוע/רכב שטח
כ- 115%	כ- 100%	רכב אספנות
כ- 62%	כ- 51%	רכב היברידי מדרגת זיהום האוויר 1-2 בלבד

מקור: משרד האוצר, רשות המסים בישראל, "מדריך ליבוא אישי של רכב", פרק רביעי: הערכת רכב, חישוב המסים ושחרור הרכב, <http://ozar.mof.gov.il/customs/RECHEV.HTM#h1>

* עיקרי התנאים המפורטים בהסכמי הסחר (המתייחסים לטור ב' בטבלה):

1. הרכב יוצר באחת מהמדינות המפורטות בהסכם.
 2. הרכב יובא במישרין ממדינת הייצור או ממדינה אחרת שהיא צד לאותו הסכם סחר.
 3. ביבוא רכב חדש ממדינות הקהילה/ממדינות אפטי"א - יציג היבואן תעודת תנועה (EUR1)
 4. ביבוא רכב חדש מארה"ב/מקנדה - יציג היבואן תעודת מקור (CERTIFICATE OF ORIGIN)
- **דוגמאות לשימוש בטבלה:**
 רכב המיוצר בגרמניה ומיובא מצרפת (שתייהן מדינות שהן צד לאותו הסכם) יחולו לגביו שיעורי מסי היבוא כמפורט בטור ב' בטבלה.
 רכב המיוצר בקנדה ומיובא מארה"ב (שתייהן מדינות שהן צד להסכמים שונים) - יחולו לגביו שיעורי מסי היבוא כמפורט בטור ג'.
 רכב המיוצר ביפן (מדינה שאינה צד להסכם) ומיובא מגרמניה (מדינה שהיא צד להסכם), או להיפך - יחולו לגביו שיעורי מסי היבוא כמפורט בטור ג' בטבלה.

לפי ד"ר נלי מונין, מומחית לסחר בינלאומי ולשעבר הציר הכלכלי של ישראל לאיחוד האירופי, המכשולים הרבים והיקפי המיסוי הגבוהים ראויים להיבחן גם לאור אמנות בינלאומיות עליהן חתומה ישראל. לפיה, ישראל מפרה לכאורה את הסכמי הסחר אותם חתמה: "אם תאומץ הפרשנות המשפטית הנקוטה בבית המשפט האירופי לצדק... נראה כי מדינת ישראל עלולה להימצא מפירה את ההוראה האוסרת הטלת היטלים שווי ערך למכס בהסכמי הסחר שעליהם חתמה עם האיחוד, עם ארה"ב ועם שורה של מדינות נוספות".³⁷

מסקנתה של ד"ר לנין הינה: "מכאן, שיבוא הרכב עדיין יסבול משילוב מסים בשיעור נכבד (בהתחשב בכך שלמס הקניה נוספים מכס לגבי מדינות שלישיות וכן מע"מ ואגרת רציף לגבי היבוא מכל המקורות), שיש בהם כדי לייקר את עלותו לצרכן בעשרות אחוזים, בדיוק כאילו הוטל עליו מכס בשיעור זהה".³⁸

³⁷ מונין, שיטת מיסוי הרכב הישראלי - הפרה של הסכמי סחר בינלאומיים?
³⁸ שם.

סיכום והמלצות לשינוי

* הפחתת מס הקניה מהרכב, מחלקי החילוף, הפחתת מכסי יבוא

* שינויים בחקיקה

* הקלות על ייבוא (הסרת מחסומים ומגבלות על יבוא)

* פתיחת השוק לתחרות חופשית בה כל אדם יוכל לייבא רכב למטרה מסחרית או פרטית

* הפחתת הבירוקרטיה

* הפחתת הריכוזיות בענף הרכב

* ביטול העמסת הביטוח של האופנועים על בעלי רכבים

* הטבות המיסוי הירוק – על הצרכן ולא על היבואן

* פיתוח תחבורה חלופית הולמת

במאי 2010 פורסמו בתקשורת נתונים משמחים - האוצר מתכנן להפחית את מס הקנייה לרכב ב-22% על פני 6 שנים, כך שירד בשיעור של כ-3% עד 4% בשנה בין השנים 2012 ל-2016, במטרה להגיע לשיעור של 61% בתום התקופה.³⁹ זאת כמענה לביקורת שנמתחה על ישראל ב-2010 מטעם ארגון ה-OECD שיצא כנגד המיסוי הגבוה והלא מוצדק לטענתו שמוטל בישראל על רכישת רכב. יש לציין כי גם בשנים קודמות ביקר דו"ח ה-OECD את מדיניות המיסוי הנהוגה בישראל בנושא הרכב. הביקורת עמדה על כך שהיקף המיסים בלתי סביר ובהיעדר אלטרנטיבה של תחבורה ציבורית יעילה יפגעו מסים אלו ביכולת להחדיר מכוניות חדישות וידידותיות לסביבה לשוק.⁴⁰

אולם, כשנשאל משרד האוצר האם יש בכוונתו להוציא לפועל תכנית זו להורדת מס הקניה תשובתו היתה ש"אין תכנית אופרטיבית בנושא". ואכן, שלושה חודשים לאחר הפרסום בתקשורת יצא משרד האוצר עם סיכום "שנה לרפורמת המיסוי הירוק" (11 באוגוסט 2010), בה לא רק שלא הוזכר במאומה כוונות הממשלה להוריד את מס הקניה, אלא אף פרטו בהרחבה את השינוי שהביאה הרפורמה, דהיינו – העלאת המס מ-75% ל-83%. כך גם בפרסום האחרון של משרד האוצר, מיום ה-21 ביוני 2011, "מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2010", בו ממשיך משרד האוצר להתאדר ברפורמת המיסוי הירוק, ולא מדבר במילה על כוונה לתקן את העוולות שנגרמו כתוצאה מרפורמה זו.

³⁹ דובי בן גדליהו, גלובס, "האוצר מתכנן להפחית מס קנייה לרכב ב-22% על פני 6 שנים", 24 במאי 2010, <http://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1000561534>.

⁴⁰ ארד, "ייבוא רכב בישראל", פרק סיכום והמלצות.

על האוצר בראש וראשונה לעשות פרסה ולבצע תכנית חדשה ומקיפה לשנים הבאות שמטרתה העיקרית היא הפחתת מס הקניה על רכבים בישראל. אין סיבה שבישראל מס הקניה יהיה גבוה פי 5 מאשר ברוב מדינות אירופה, במיוחד לאור העובדה שאין בארצנו, לעומת מדינות אלה, מענה תחבורתי הולם ותשתית ציבורית יעילה כאלטרנטיבה לרכישת רכב. אין מן הצדק שהאזרח הישראלי הממוצע יצטרך לחסוך את כלל המשכורות שהרוויח במהלך שנה ומעלה על מנת לרכוש רכב, בעוד עמיתו בעולם המערבי מסתפק בחודשים ספורים למטרה זאת. זו גם הסיבה שרמת המינוע (מספר רכבים ל-1,000 תושבים) במערב ובארה"ב גבוהה בהרבה מזו שבישראל.

במקביל, על הממשלה לפעול למען ביטול וצמצום הריכוזיות הקיימת בענף הרכב, בדגש על המספר המצומצם של היבואנים הגדולים שאחראים ללמעלה מ-50% מכלל רכישות הרכב בישראל. הממשלה צריכה למצוא פתרון לכך שמחיר המחירון שנקבע כיום הינו מלאכותי וגבוה בהרבה ממחיר השוק התחרותי, דבר הגורם גם להגדלת נטל המס והביטוח. מעבר לכן, יש לתקן את העוול שנגרם לצרכן הפרטי, שכיום הוא זה שמסבסד את רכישות חברות הליסינג וההשכרה, וזה בנוסף לעשרות אלפי השקלים של המס שנגבים ממנו על קניית הרכב.

כמו-כן, עליה לפעול למען קיום האמנות עליהן חתומה ישראל עם מדינות אחרות ולבטל את המכשולים, כבלי הבירוקרטיה ושיעורי המס הגבוהים המגיעים עד לכ-140% על יבוא מכוניות מחו"ל. המגבלות הרבות המוטלות על הליך היבוא האישי מובילות לכך שרק בעלי אמצעים וממון מסוגלים לעמוד בהם. על משרד התחבורה להקצות את המשאבים להסרת המגבלות על יבוא רכב אישי ופישוט הליכי היבוא, תוך הענקת שירותים שיאפשרו לאזרח לבצע את ההליך באופן נוח ויעיל.

אזרחי ישראל שרכב הינו הרכישה השנייה בסדר הגודל שלהם לאחר רכישת דירה הפכו להיות אמצעי נוח להגדלת הכנסות המדינה, בעיקר כאשר מדובר בשוק הרכב המכניס כ-30 מיליארד ש"ח במצטבר בשנה לרשות המסים. על-כן, מעבר להורדת שיעורי מס הקניה, על האוצר לבצע בדיקה מקיפה למניעת כפל המס הקיים על המכוניות ועל חלקי החילוף בצורת מסים ישירים ועקיפים, דו"חות, ביטוחים, אגרות ומכסים שונים. הפחתת מחירי הרכב והשירותים הנלווים אליהם (ביטוח, חלפים, מוסכים, דלק ועוד) תפנה חלק ניכר מהכנסות אזרחי ישראל לקניית רכבים חדשים יותר - שבהתאם לכך יהיו גם בטיחותיים יותר ו"ירוקים" יותר לסביבה ממילא.