



החטיבה לתכנון וכלכלה



איור נוצר באמצעות AI

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב בישראל – חלק 2

סקירה זו ממשיכה את המסורת של סקירות ענף הרכב השנתיות שמפרסמת רשות המסים. הפעם, הסקירה חולקה לשני חלקים שהראשון מהם פורסם בתחילת שנת 2025, את הפרק הראשון [ניתן לקרוא כאן](#).

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

תוכן עניינים

3	1. עיקרי הדברים
4	2. פילוח שוק רכישות רכב חדש
8	3. שוק הרכב המשומש
11	4. מדד מחירי הרכב
15	5. נסועה שנתית של כלי רכב על סמך נתוני משרד התחבורה
20	6. רכב דו-גלגלי
23	7. כלי רכב שיצאו מכלל שימוש
25	8. גיל ממוצע של כלי רכב לפי סוג
26	9. גניבות כלי רכב
29	10. משקל כלי רכב – מגמות על פני זמן
33	11. רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע

1. עיקרי הדברים

- רכישות רכב נוסעים חדש בשנת 2024 הסתכמו בכ- 259.5 אלף, מהם כ- 40% היו ציי רכב (חברות ליסינג ומעבידים). שיעור הרכישות של תאגידים דומה לשנים קודמות.
- בשנת 2024 מצבת כלי הרכב הצמודים עמדה על כ- 316 אלף (8% מכלי הרכב הפעילים). מקבלי רכב צמוד היוו 6.6% מסך העובדים, ובדומה לשנים קודמות, מדובר בעובדים בעלי שכר גבוה ויציבות תעסוקתית גבוהה. השכר הממוצע החודשי לחודש עבודה בקבוצה זו היה 31.3 אלף ש"ח, לעומת 11.3 אלף ש"ח בקרב אלה שלא קיבלו רכב צמוד מהמעביד.
- ניתוח רכישות רכב נוסעים בידי משתמשים פרטיים מראה כי בשנת 2024 חל גידול משמעותי בכמות העסקאות בתחום של רכב משומש, לצד ירידה מסוימת ברכישות רכב חדש ורכב "כמעט" חדש עד גיל 3 שנים. בקבוצות גיל מתקדמות יותר נרשם גידול בעסקאות. בולט במיוחד הגידול ברכישות של רכב משומש בן 15 שנים ויותר, ל- 13.9% מסך העסקאות (בשנים 2020-2021 היה משקלן כ- 10%).
- רמת ההכנסה החודשית הממוצעת (מעבודה שכירה או מעסק) של רוכשי רכב חדש הסתכמה בממוצע של 26,800 ש"ח לחודש, לפי נתוני שנת 2023. רוכשי רכב חשמלי מלא השתכרו 36,600 ש"ח בממוצע לחודש, והכנסתם הממוצעת של רוכשי רכב פלאג-אין הייתה גבוהה עוד יותר – כ- 53,700 ש"ח.
- בנוגע לרוכשי רכב משומש, ככל שהרכב הנרכש ישן יותר, כך רמת ההכנסות של הרוכש היא נמוכה יותר. הכנסתם הממוצעת של רוכשי רכב משומש עד גיל 3 שנים הייתה כ- 21.6 אלף, רוכשי רכב שגילו 3-6 שנים – 16.9 אלף ש"ח לחודש. בקרב רוכשי רכב בן 6-10 שנים רמת ההכנסה הייתה דומה לרמת השכר הממוצע במשק – כ- 13 אלף ש"ח. אלה שרכשו רכב משומש בגיל 15 שנים או יותר, הכנסתם הממוצעת הייתה 8.9 אלף ש"ח לחודש עבודה.
- מדדי מחירים של רכב חדש ומשומש התפתחו בכיוונים מנוגדים – אם מחירי רכב חדש עלו בדומה לאינפלציה כללית, הרי שמחירי רכב משומש הלכו וירדו לאורך השנים האחרונות. ככלל, במגמה רבת השנים קיימת ירידה יחסית במחירי רכב, הן החדש והן (ובמיוחד) המשומש, ביחס לאינפלציה כללית. עם זאת, בשנים האחרונות גורמים רבים (כולל גם שינויים במיסוי) דחפו את מחירי הרכב החדש כלפי מעלה. גורם נוסף לעליית המחירים של רכב חדש הינו צמצום משמעותי ביבוא וברישום של כלי רכב זולים וקטנים, זאת בעיקר כתוצאה משינויים בצד ההיצע בעולם.
- בשנת 2024 רמת הנסועה השנתית הייתה נמוכה יחסית לשנים קודמות ברוב קטגוריות כלי רכב, ככל הנראה בשל השפעת המלחמה. הנסועה הממוצעת של רכב נוסעים בבעלות פרטית ירדה לרמה של 13.3 אלף ק"מ, כ- 3.3% פחות ביחס לשנת 2023.
- לא רק שבשנת 2024 רכשו פחות מכוניות חדשות ביחס לשנים קודמות, אלא גם השביתו פחות רכב ישן, וזאת בנוגע לרוב סוגי רכב (למעט אוטובוסים). ברכבי נוסעים נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 118.2 אלף כלים, 3.13% מהמצבה הכללית.
- הגיל הממוצע של רכב נוסעים עמד בסוף שנת 2024 על 9.1 שנים, והחציון היה 8.3 שנים – כלומר, מחצית מהמכוניות צעירות מגיל 8.3 שנים ומחצית מעל גיל זה. נתון מדאיג הוא הכמות הגדולה של משאיות ישנות – כרבע מהן מעל גיל 17.8 שנים, וכ- 5% מעל 24.8 שנים. גם ברכב מסחרי קיימת כמות גדולה של כלי רכב ישנים מאד.
- בשנת 2024 נרשמו כגנובים כ- 2.4 אלף כלים דו-גלגליים – כמות גבוהה מאד ביחס לעבר מזה שנה שניה ברציפות. נגנבו כמעט 10 אלפים של רכבי נוסעים, כאלף פחות ביחס לשנה שעברה.
- בשנים האחרונות ניכרת תופעה של עליה במימדי ומשקל רכב נוסעים. אם בשנות ה- 80 של המאה הקודמת הרוב המוחלט של רכבי נוסעים היו במשקל עד 1.5 טון, היום כלי רכב במשקל זה כמעט נעלמו מהנוף. כיום הקבוצה הרווחת ביותר הינה רכב במשקל כולל בין 1.5 ל- 2 טון, וכמעט מחצית מכלי הרכב שנרשמו ב- 2024, היו בעלי משקל של מעל 2.5 טון.

2. פילוח שוק רכישות רכב חדש

כשמדברים על שוק הרכב, ובעצם גם שווקים אחרים, נהוג להסתכל קודם כל על צד ההיצע – מי הם היבואנים, היצרנים, המשווקים. עם זאת, בענף הרכב חשוב מאד להסתכל גם על צד הביקוש – מבנה הביקוש וסוג הרוכשים משפיעים באופן משמעותי מאד על הענף. הפרמטר שחשוב לבחון הינו החלק היחסי של רכישות עבור ציי רכב גדולים או חברות ליסינג, שעלולים לקבל כוח אוליגופסוניסטי בשוק (רוכשים מעטים וחזקים). בתחילת שנות ה-2000 חווינו עיוות בתחום של מיסוי רכב צמוד שגרם ליצירת תת-מיסוי על כלי רכב שמעסיקים העניקו לעובדים. בעקבות העיוות הזה, עד שתוקן, התרחש זינוק חד במשקל היחסי של ציי רכב ברכישות של רכב חדש. אם בשנים 2000-2001 שיעור הרכישות של תאגידים היה סביב 35%, הרי שכבר בשנים 2006-2009 הגיע חלקם היחסי של ציי רכב ברכישות לכ- 60%.

משקל יתר של רכישות רכב בידי ציים וחברות ליסינג, לצד שיטת קביעת שווי שימוש שהייתה נהוגה דאז – לפי 7 קבוצות מחיר, גרמה לכך שהיבוא היה דל מבחינת מגוון הדגמים, תוך העדפת רכב זול על חשבון ויתור על מאפייני בטיחות ונוחות. רוכשים גדולים השיגו הנחות משמעותיות במחירי רכישה, ואילו הרוכשים הפרטיים שילמו מחירים גבוהים יחסית.

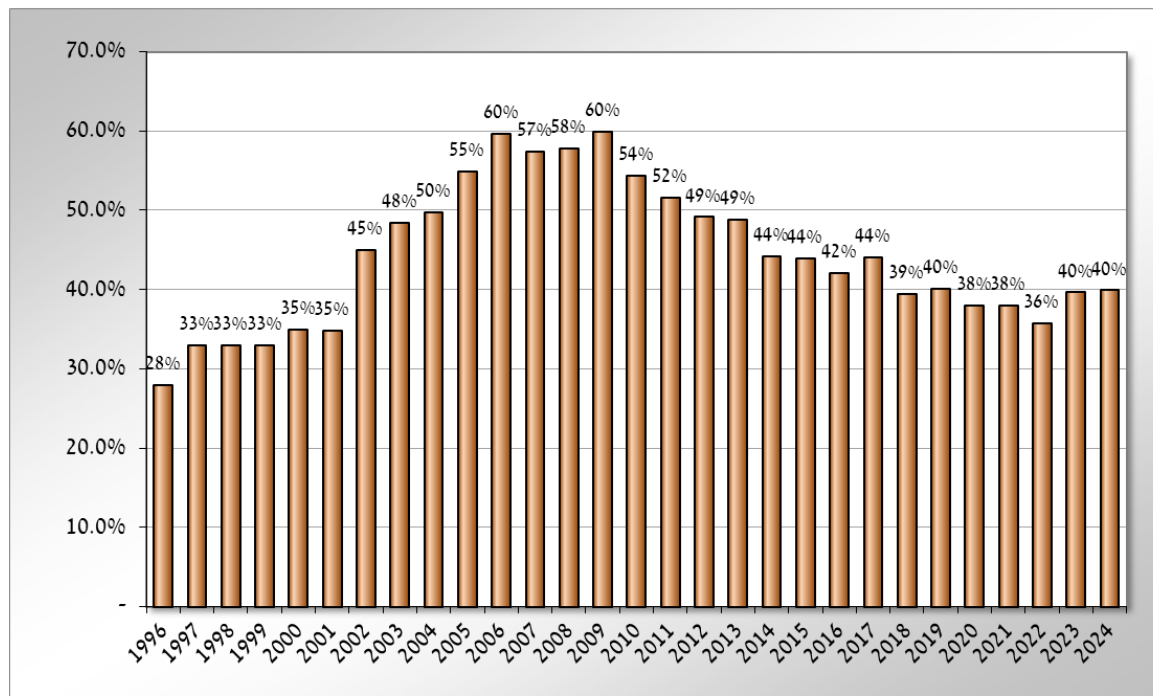
לאחר תיקון עיוות המס והעלאת הסכומים של זקיפת שווי השימוש ברכב צמוד, מתקיימת מגמה של ירידה הדרגתית במשקל הרכישות של ציי רכב מתוך סך הרכישות של רכב חדש. בשנת 2022 שיעור זה הגיע ל-36% - השיעור הנמוך ביותר משנת 2002. בשנים 2023-2024 שיעור הרכישות של תאגידים היה כ- 40%.

משקלן היחסי של חברות הליסינג בתוך סך הרכישות של רכב חדש עמד בשנת 2024 על כ- 29.7%, דומה לשיעורן היחסי בשנים קודמות.

כמות כלי הרכב הצמודים בסוף שנת 2024 עמדה על כ- 316 אלף (8% מכלי הרכב הפעילים), מתוכם כ- 224 אלף כלי רכב בבעלות חברות ליסינג (5.7% ממצבת הרכב הכללית).

תרשים מס' 1:

% רכישות רכב חדש בידי תאגידים (ציי רכב) בשנים 1996-2024



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

הערה: הנתונים הותאמו למכירת כלי רכב בליסינג פרטי.

לוח מס' 1:

מצבת כלי רכב לפי סוג בעלות וייעוד, בשנים 2010-2024 (סוף כל שנה)

(רכב נוסעים ורכב מסחרי, לא כולל מוניות)

עסקי/ מלכ"ר/ ממשלה				בעלות פרטית	סה"כ		
רכב מאגר (שאינו צמוד לעובד)	השכרה	מזה: חברות ליסינג	כלי רכב צמודים				
70,039 2.8%	42,313 1.7%	221,807 8.9%	317,403 12.7%	2,072,763 82.8%	2,502,518 100.0%	כמות % מסה"כ	2010
73,453 2.8%	40,370 1.5%	207,485 7.9%	320,455 12.2%	2,186,459 83.4%	2,620,737 100.0%	כמות % מסה"כ	2011
69,181 2.6%	37,399 1.4%	223,023 8.3%	315,610 11.8%	2,262,561 84.3%	2,684,751 100.0%	כמות % מסה"כ	2012
69,314 2.5%	38,950 1.4%	209,955 7.6%	313,553 11.3%	2,352,548 84.8%	2,774,365 100.0%	כמות % מסה"כ	2013
76,549 2.7%	37,938 1.3%	213,915 7.4%	312,751 10.8%	2,457,019 85.2%	2,884,257 100.0%	כמות % מסה"כ	2014
71,008 2.4%	35,435 1.2%	219,017 7.3%	299,425 10.0%	2,578,722 86.4%	2,984,590 100.0%	כמות % מסה"כ	2015
72,143 2.3%	33,742 1.1%	219,746 7.0%	306,653 9.8%	2,706,348 86.8%	3,118,886 100.0%	כמות % מסה"כ	2016
78,129 2.4%	33,803 1.0%	240,201 7.4%	307,663 9.5%	2,817,288 87.0%	3,236,883 100.0%	כמות % מסה"כ	2017
76,136 2.3%	34,648 1.0%	219,122 6.6%	311,067 9.4%	2,891,973 87.3%	3,313,824 100.0%	כמות % מסה"כ	2018
73,843 2.2%	40,801 1.2%	223,911 6.6%	304,615 9.0%	2,981,903 87.7%	3,401,162 100.0%	כמות % מסה"כ	2019
71,550 2.0%	35,126 1.0%	217,132 6.1%	292,637 8.2%	3,170,635 88.8%	3,569,948 100.0%	כמות % מסה"כ	2020
68,084 1.8%	38,137 1.0%	196,290 5.3%	291,857 7.9%	3,288,133 89.2%	3,686,211 100.0%	כמות % מסה"כ	2021
70,531 1.9%	40,214 1.1%	198,163 5.3%	292,885 7.8%	3,363,788 89.3%	3,767,418 100.0%	כמות % מסה"כ	2022
71,964 1.9%	39,321 1.0%	217,180 5.6%	305,316 7.9%	3,433,203 89.2%	3,849,804 100.0%	כמות % מסה"כ	2023
64,562 1.6%	39,244 1.0%	224,455 5.7%	315,918 8.0%	3,509,016 89.3%	3,928,740 100.0%	כמות % מסה"כ	2024

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

כמות מקבלי רכב צמוד מהמעסיק על סמך דיווחי שכר לשנת 2023 הייתה כ- 320 אלף, מספר גבוה במקצת מהנתון של כלי רכב צמודים על סמך קובץ מרשם כלי הרכב. נתון זה הגיוני כי חלק מהעובדים מקבלים רכב צמוד רק בחלק מחודשי השנה ולכן בכל נקודת זמן יש פחות כלי רכב צמודים מאשר עובדים שמקבלים רכב בתקופה כלשהי על פני שנת מס.

מקבלי רכב צמוד היוו 6.6% מסך העובדים השכירים. השכר הממוצע החודשי לחודש עבודה בקבוצה זו היה 31.3 אלף ש"ח, לעומת 11.3 אלף ש"ח בקרב אלה שלא קיבלו רכב צמוד מהמעביד. מקבלי רכב צמוד הינם קבוצה בעלת יציבות תעסוקתית גבוהה – 11.54 חודשי עבודה בממוצע על פני השנה, בהשוואה ל- 10.08 חודשים בקרב אלה שאינם מקבלים רכב צמוד. כמו כן, קבוצת מקבלי רכב צמוד הינה מבוגרת יותר (45.7 שנים בממוצע לעומת 41.9), ו"גברית" הרבה יותר מהממוצע – שיעור הגברים בה עומד על כמעט 76% לעומת 47% בקרב אלה שלא מקבלים רכב צמוד.

לוח מס' 2:

מאפייני עובדים שכירים מקבלי רכב צמוד ואלה שאינם מקבלים רכב צמוד

	כמות	% מסה"כ	שכר ממוצע ברוטו לחודש עבודה	חודשי עבודה בשנה	גיל ממוצע (לתחילת שנה)	% גברים בקטגוריה
מקבלי רכב צמוד	320,140	6.56%	31,290	11.54	45.71	76.27%
אינם מקבלים רכב צמוד	4,561,673	93.44%	11,285	10.08	41.88	46.73%
סה"כ	4,881,813	100.00%	12,610	10.18	42.14	48.67%

מקור: דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים.

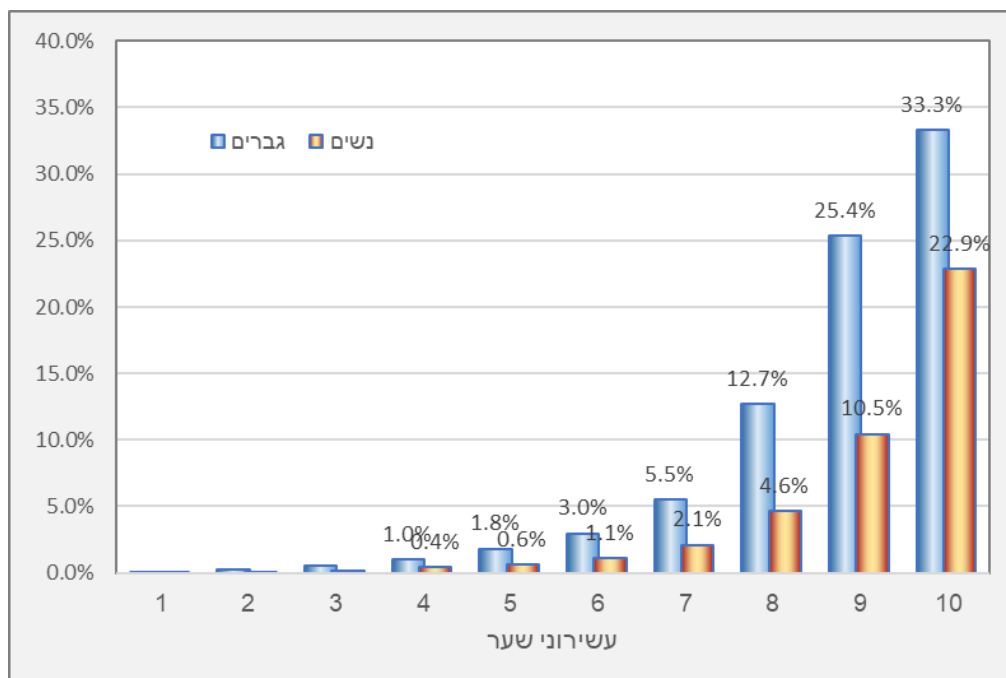
שיעור מקבלי רכב צמוד בקרב הגברים גבוה משמעותית מהשיעור של מקבלות רכב צמוד בקרב הנשים, לא רק בגלל פערי שכר בין גברים ונשים, אלא גם בגלל שכאשר משווים שיעור מקבלי רכב צמוד בכל רמה של שכר. בתרשים 2 להלן מוצגים שיעורים של מקבלי/מקבלות רכב צמוד לפי עשירוני שכר (שנקבעו על כלל אוכלוסייה השכירים), והתמונה ברורה – גם בעשירון הגבוה ביותר שיעור הגברים שקיבלו רכב צמוד היה 33.3%, ואילו שיעור מקבלות רכב צמוד מכלל הנשים באותו עשירון עשירי – 22.9%.

בדיקת סכום ממוצע של זקיפת שווי שימוש לחודש עבודה מגלה כי קיימים פערים משמעותיים ביותר גם בסכומי הזקיפה. ההסבר לכך אינו נובע רק מהעובדה שבדרג הניהולי, עובדים המשתכרים שכר גבוה זוכים לקבל רכב מפואר יותר. חלק ניכר מההסבר לפערים הוא שעובדים בעלי שכר נמוך מקבלים רכב צמוד רק בחלק מחודשי העבודה שלהם – למשל, לאותם העובדים המעטים שקיבלו רכב צמוד בעשירון הנמוך ביותר, סכום הזקיפה הממוצע עמד על 389 ש"ח בלבד לחודש עבודה. בדיווחי המעסיקים יש אינדיקציה למספר חודשי עבודה כללי ולא למספר חודשים בהם בפועל היה לעובד רכב צמוד. בהתבסס על שיעור שווי שימוש 2.48% לחודש

ממחירון רכב חדש, כלומר מחירון שהיה מצדיק סכום זקיפה זה הנו כ-15.7 אלף לרכב חדש, ומובן שאין דגמים כאלה.

תרשים מס' 2:

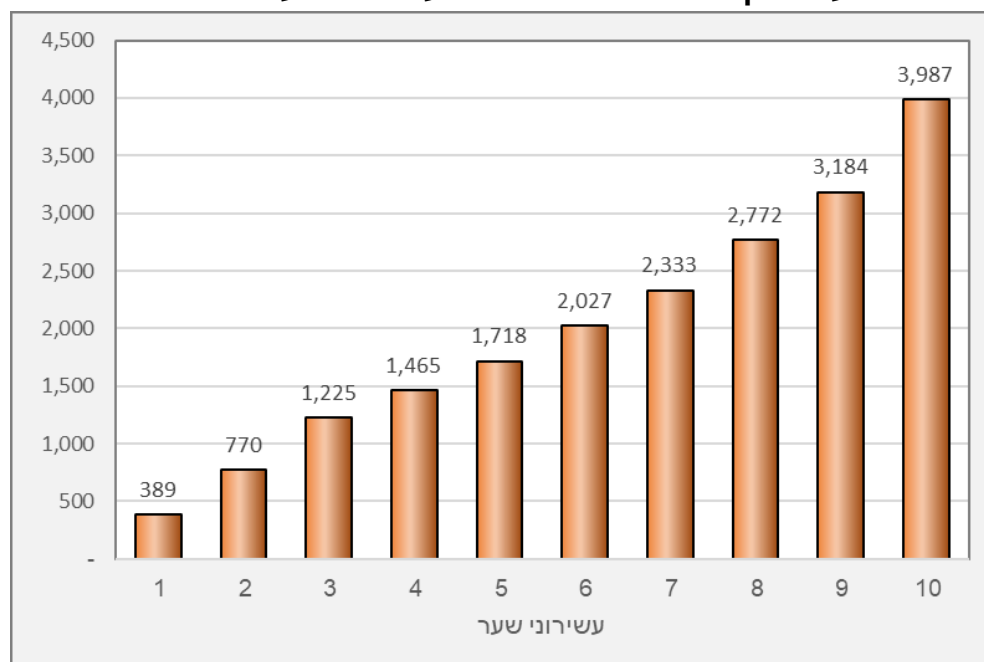
שיעור העובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד, לפי מגדר ועשירוני הכנסה חודשית



מקור: דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים.

תרשים מס' 3:

סכום ממוצע של זקיפת שווי שימוש לחודש עבודה לפי עשירוני הכנסה חודשית

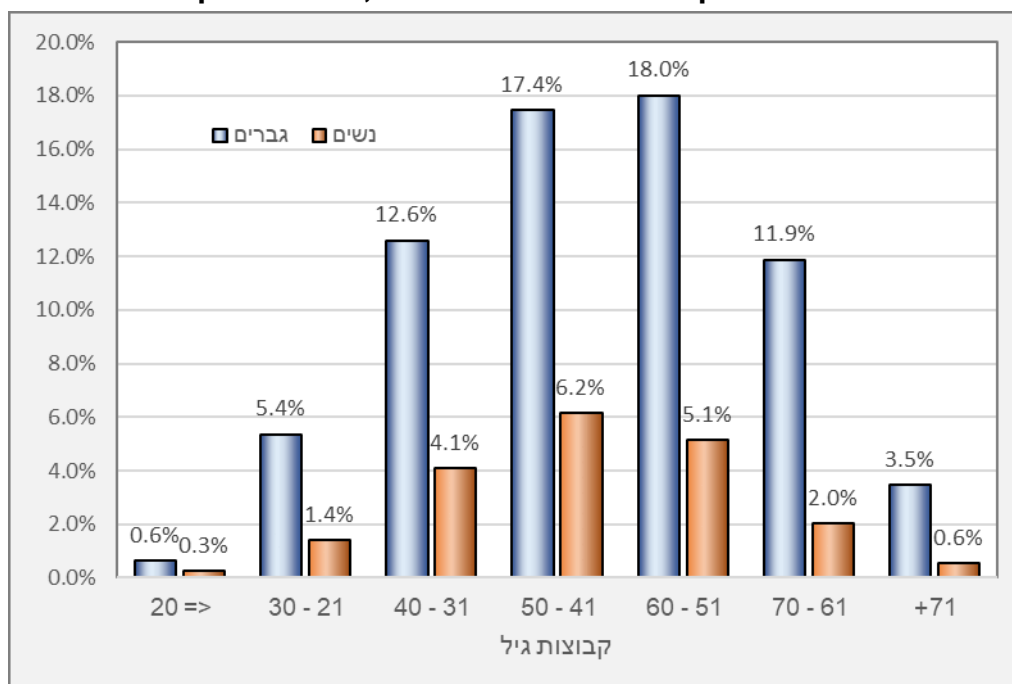


מקור: דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים.

בפילוח לפי גילאים עולה כי השיעור הגבוה ביותר של מקבלי רכב צמוד אצל גברים נמצא בקבוצות גיל 50 - 60 שנים – 18%, ובגילאים 40 - 50 השיעור דומה (17.4%). בקרב הנשים בקבוצת גילאים 40-50 כ- 6.2% מקבלות רכב צמוד, בקבוצות גילאים אחרות שיעור זה נמוך עוד יותר.

תרשים מס' 4:

שיעור העובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד, לפי מגדר וקבוצת גיל



מקור: דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים.

3. שוק הרכב המשומש

עיקר תשומת הלב בתקשורת מופנית תמיד לרכב חדש – הן מהסיבה המובנת שמדובר במוצר "מעניין" יותר בעל קדמה טכנולוגית, והן מכיוון שרכב חדש נשאר בשימוש לאורך תקופה ארוכה ובכך קובע את מצבת כלי הרכב לעשרות שנים קדימה. עם זאת, שוק הרכב המשומש לא פחות חשוב. עבור רוב הנהגים רכב משומש מהווה את החלופה הזמינה והנגישה יותר, ובו מבוצעות רוב עסקאות רכישת הרכב בידי משתמשים פרטיים. רכב חדש תופס פחות מחמישית מסך העסקאות.

בשנת 2024 חל גידול משמעותי בכמות העסקאות והגידול כולו היה בתחום של רכב משומש, לצד ירידה מסוימת ברכישות רכב חדש (להזכיר, מדובר רק ברכישות רכב בידי משתמשים פרטיים, ללא תאגידים).

רכב משומש עד גיל 3 שנים היווה כ- 6.4% מסך הרכישות, מתוכם 56% מקורם במכירות של תאגידים לצרכן פרטי (רכבי ליסינג והשכרה לשעבר). כלי רכב בגילאים 3-6 שנים היוו כ- 20%

מסך הרכישות, וגם בקטגוריה זו רוב (58%) הכלים נרכשו מתאגידים, עדות לכך שכיום ציי רכב מעדיפים להחזיק מכוניות לתקופה ארוכה יחסית ביחס לעבר.

קבוצות גיל 6-10 שנים ו- 10-15 שנים היוו אף הן כחמישית מסך העסקאות, וכאן צד המוכר בעסקאות היו לרוב בעלים פרטיים, שיעור התאגידים כבעלים קודמים היה רק 25% ו- 10% בהתאמה.

החלק היחסי של עסקאות ברכב בן 15 שנים ויותר עלה בשנת 2024 ל- 13.9% - עליה ניכרת לעומת שנים קודמות (כ- 10% בשנים 2020-2021).

בלוח 3 מובא פירוט המאפיינים של כלי רכב שנרכשו בידי רוכשים פרטיים במהלך 2024 - כמות ה"ידיים", גיל ממוצע, נסועה ונפח מנוע. בכלי רכב חדשים לא מתקיים רישום נסועה מכיוון שהם פטורים ממבחן רישוי שנתי ("טסט") בו מתבצע הרישום.

לוח מס' 3:

רכישות רכב נוסעים בידי רוכשים פרטיים לפי קטגוריית גיל בשנים 2024-2020

קטגוריה	2024		2023		2022		2021	
	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ
יבוא אישי וזעיר	4,878	0.6%	4,036	0.6%	4,995	0.7%	5,064	0.7%
New Car	129,706	16.8%	133,734	19.5%	145,469	21.3%	133,667	19.4%
Used 0-3	49,442	6.4%	53,715	7.8%	46,408	6.8%	51,888	7.5%
Used 3-6	157,640	20.4%	138,801	20.2%	136,628	20.0%	160,777	23.3%
Used 6-10	166,022	21.5%	140,355	20.5%	139,703	20.5%	136,619	19.8%
Used 10-15	157,245	20.4%	130,397	19.0%	131,219	19.2%	131,379	19.1%
+Used 15	107,312	13.9%	84,881	12.4%	77,834	11.4%	69,452	10.1%
סה"כ	772,245	100.0%	685,919	100.0%	682,256	100.0%	688,846	100.0%

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

לוח מס' 4:

מאפייני רכב נוסעים שנרכשו בידי רוכשים פרטיים בשנת 2024, לפי קטגוריית גיל

(נפח מנוע, כמות "העברות ידיים" לפני הרכישה, נסועה מצטברת ממוצעת)

קטגוריה	כמות	גיל ממוצע, שנים	נפח מנוע ממוצע	"יד" ממוצעת לפני הרכישה	% רכישות מתאגידים	נסועה מצטברת ממוצעת
יבוא אישי וזעיר	4,878	3.0	2,362	1.1	20.2%	
New Car	129,706	0.5	1,144	-	-	
Used 0-3 years	49,442	1.4	1,266	1.1	56.0%	
Used 3-6 years	157,640	4.1	1,597	1.3	57.9%	86,196
Used 6-10 years	166,022	7.6	1,617	2.2	24.6%	134,886
Used 10-15 years	157,245	12.1	1,617	3.3	10.0%	184,210
Used 15+ years	107,312	18.1	1,760	4.5	3.7%	228,602
Total	772,245	7.6	1,535	2.7	23.4%	

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

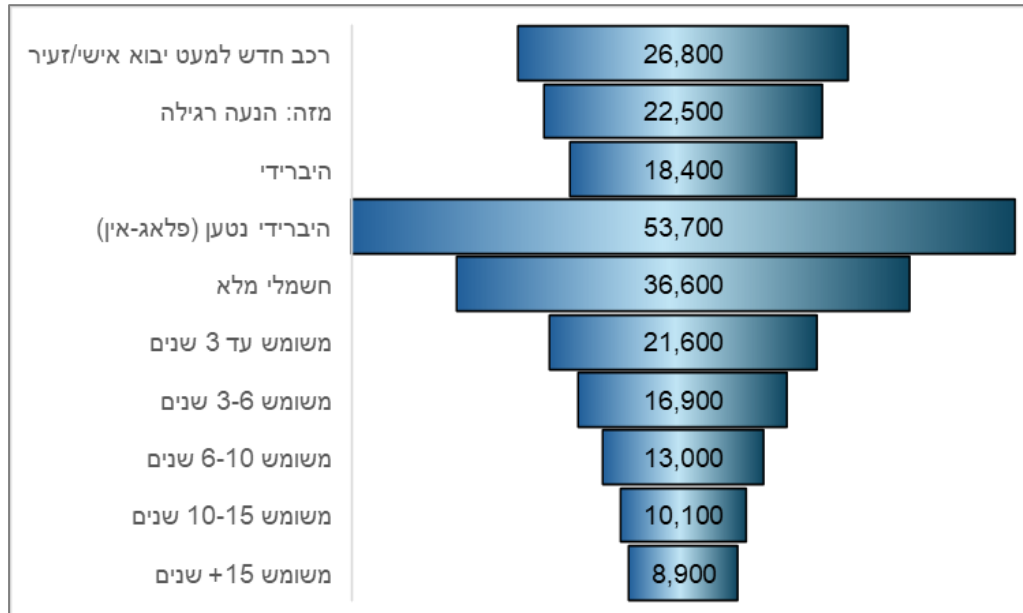
נבדקה רמת ההכנסה החודשית הממוצעת (מעבודה שכירה או מעסק) של רוכשי רכב בקטגוריות השונות. עבור רכב חדש, נעשתה חלוקה נוספת לפי טכנולוגיית הנעה. רוכשי רכב חדש השתכרו בממוצע 26,800 ש"ח לחודש, לפי נתוני שנת 2023. השכר הממוצע במשק היה בשנה זו 12,860 ש"ח. רוכשי רכב חשמלי מלא השתכרו בממוצע לחודש 36,600 ש"ח, והכנסתם הממוצעת של רוכשי רכב פלאג-אין הייתה גבוהה עוד יותר – כ- 53,700 ש"ח.

באופן לא מפתיע, ככל שמדובר ברכב ישן, כך מי שרוכש אותו, בממוצע, יהיה בעל הכנסות נמוכות יותר. אמנם, העלות הכוללת אחזקת רכב ישן מאד עלולה להיות גבוהה, אך שיקולי זמינות ההון והנזילות יכולים להיות בעלי השפעה מכרעת אצל בעלי הכנסות נמוכות.

הכנסתם הממוצעת של רוכשי רכב משומש עד גיל 3 שנים הייתה כ- 21.6 אלף, רוכשי רכב בגיל 3-6 שנים – 16.9 אלף ש"ח לחודש. בקרב רוכשי רכב בגיל 6-10 שנים רמת ההכנסה הייתה דומה לרמת השכר הממוצע במשק – כ- 13 אלף ש"ח. אלה שרכשו רכב משומש בגיל 15 שנים או יותר, הכנסתם הממוצעת הייתה 8.9 אלף ש"ח לחודש עבודה.

תרשים מס' 5:

הכנסה ממוצעת משכר או עסק של רוכשי רכב נוסעים בשנת 2024, לפי סוג וגיל הרכב, ש"ח לחודש עבודה



מקור: דיווחי המעסיקים, דיווחי עצמאים, קבצי משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים.

4. מדד מחירי הרכב

לפני כשנה החלה הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה לפרסם בנפרד מדדי מחירים של מכוניות חדשות ומכוניות משומשות. לפני כן מדדים אלה נמדדו בנפרד אך לצורך הפרסום אוחדו למדד משוקלל של מחירי רכב. אף שמדובר במוצרים דומים מאד ותחליפיים (רכב חדש מול רכב משומש), תהליכי השיווק שלהם שונים מאד וקהל הרוכשים שונה אף הוא, לכן 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 סגר במידה מסוימת את הפער והתייקר יחסית לאינפלציה כללית. בשנים 2023-2024 שוב האינפלציה הכללית גברה על עליית מחירי רכב חדש, אבל כאן הסיבה היא ככל הנראה בעליה בסביבה האינפלציונית הכללית.

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.

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 2023-2024 (שעדיין, כאמור, היו נמוכים ביחס לאינפלציה כללית).

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 עליה 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 עליה 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 ביצור כלי רכב.
- בשנים 2023-2024 חלו עליות חדות 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 מדד רכב משומש בלמעלה מ- 20%, כאשר מדד 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 גדלו בתקופה זו בכ- 6.1%, ואילו האינפלציה הכללית עמדה בתקופה זו על 8.9%.
- חשוב לזכור כי רכב הינו מוצר עתיר טכנולוגיה, וזה משליך 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 ואיכות 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' 5:

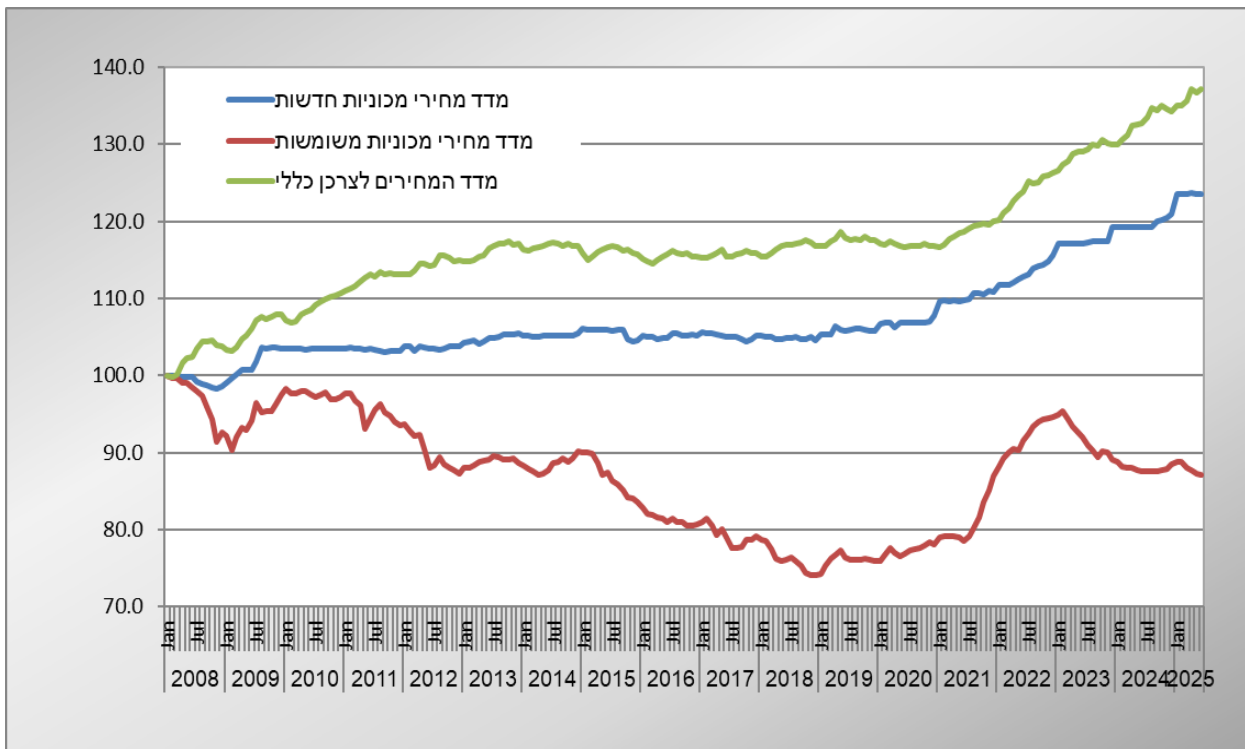
מדדי מכוניות חדשות ומכוניות ומדד המחירים לצרכן - כללי בשנים 2008 - 2025

הוזלה ריאלית של מחירי המכוניות החדשות ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס לרכב חדש	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	מדד מחירי מכוניות משומשות	מדד מחירי מכוניות חדשות	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
9.2%-	24.6%-	31.5%-	79.2	105.1	115.7	2017
10.1%-	27.4%-	34.7%-	76.1	104.9	116.6	2018
10.0%-	28.1%-	35.3%-	76.0	105.8	117.6	2019
8.6%-	27.7%-	33.9%-	77.3	106.8	116.9	2020
7.2%-	26.6%-	31.8%-	80.9	110.1	118.6	2021
8.6%-	18.8%-	25.8%-	91.9	113.2	123.8	2022
9.0%-	21.7%-	28.8%-	91.9	117.4	129.0	2023
10.1%-	26.5%-	33.9%-	87.9	119.6	133.0	2024
9.2%-	28.8%-	35.4%-	87.9	123.6	136.1	2025 1..6

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

תרשים מס' 6:

מדד מחירי מכוניות חדשות ומכוניות משומשות, בשנים 2008-2025



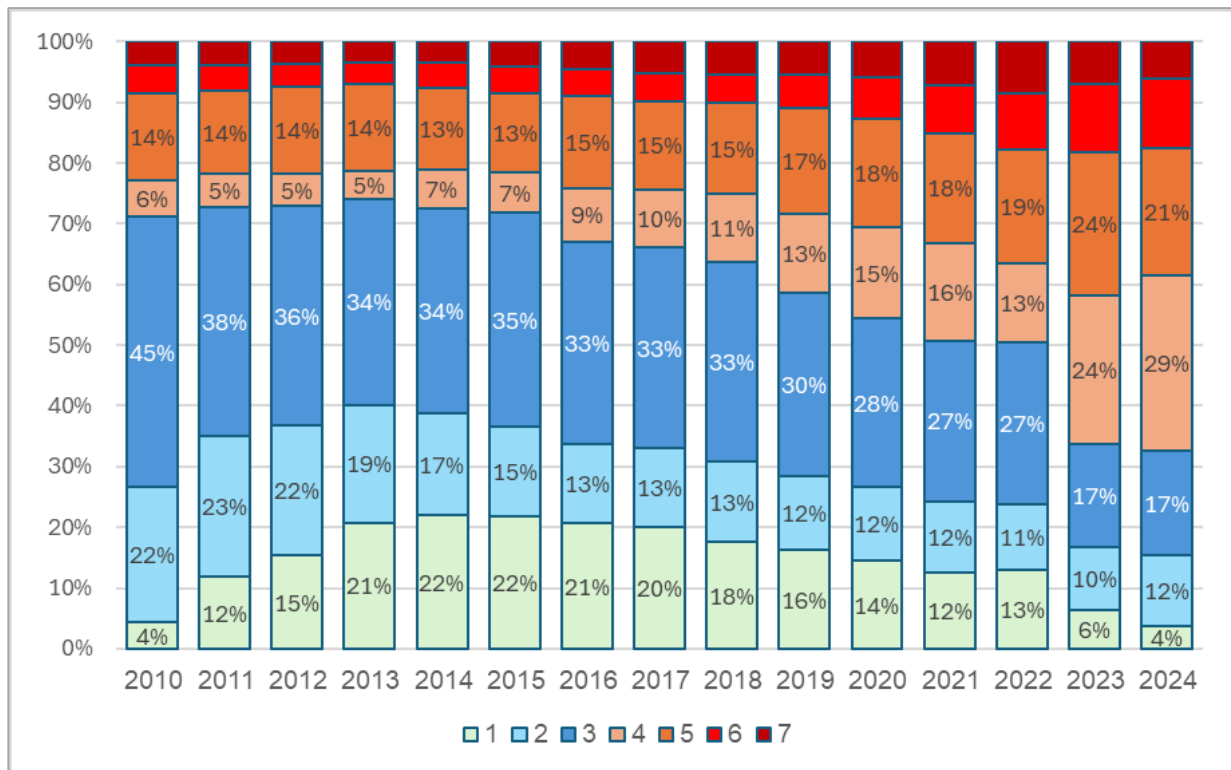
מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים.

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 שנשקפת מהנתונים: ירידה חדה במשקלם של כלי רכב זולים 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. קבוצות 1-3 (עד 151,000 ש"ח דאז) היוו יחד 72% מהרישום לתנועה. בשנת 2024 התמונה שונה לחלוטין: קבוצה 1, שהייתה מוגדרת עד 111,000 ש"ח, תפסה רק 4% מהרישום לתנועה, ו-3 הקבוצות הראשונות (עד 159,000 ש"ח) מהוות כשליש מהרישום לתנועה.

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.

תרשים מס' 7:

התפלגות רכב נוסעים שנרשם לתנועה בשנים 2010-2024, לפי קבוצות מחיר



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים.

5. נסועה שנתית של כלי רכב על סמך נתוני משרד התחבורה

בשנת 2024 רמת הנסועה השנתית הייתה נמוכה יחסית לשנים קודמות, ככל הנראה בשל השפעת המלחמה. עד כה לא חזרנו להיקפי הנסועה שהיו קיימים לפני שנת 2020 שבה הייתה נסועה נמוכה במיוחד בשל מגבלות הקורונה.

נתוני הנסועה נאספים במכוני הרישוי ומנוהלים במערכות משרד התחבורה החל מ-2010.1.1. חישובי הנסועה השנתית על סמך מבחני הרישוי ("טסטים") שבוצעו במהלך 2024 ותחילת 2025¹, מגלים כי:

- הנסועה הממוצעת של רכב נוסעים בבעלות פרטית יחסית יציבה לאורך זמן, למעט התקופה החריגה של תקופת מגבלות הקורונה בשנת 2020; השפעת הקורונה מורגשת גם בנתוני שנת 2021 כי מדובר בנסועה של שנה לפני ביצוע הטסט. בשנים 2022-2023 הנסועה הממוצעת של רכב נוסעים הייתה 14.0 ו-13.7 אלף ק"מ בהתאמה, ובשנת 2024 ירדה לרמה 13.3 אלף ק"מ. ייתכן ואף הגיוני שבתקופת המלחמה אנשים נוטים לנסוע פחות במיוחד כשמדובר בנסיעות פנאי לצפון.

¹ נתוני נסועה חסרים לגבי כלי רכב חדשים (עד גיל 3 שנים) אשר פטורים ממבחן רישוי שנתי. במקרים אלה חושבה, במידת האפשר, הנסועה השנתית הממוצעת לתקופה של שלוש השנים הראשונות של חיי הרכב.

- נבדקה הטענה לפיה רכב בעל דרגות זיהום נמוכות נוסע יחסית יותר קילומטרים, משום שרכיב מרכזי בציון הירוק – פחמן דו-חמצני – מתואם קשר ישיר עם צריכת דלק. לצורך הבדיקה נלקחו כלי רכב עד גיל 5 שנים, על מנת לנטרל השפעה של גיל הרכב - ידוע שרכב ישן יותר נוסע פחות קילומטרים, והוא גם מזהם יותר בהשוואה לרכב חדש. בפילוח לפי דרגות זיהום נמצא כי במכוניות ברמות זיהום נמוכות (1-3) אכן הגיעו לנסועה מעל הממוצעת, ומכוניות בעלות דרגות זיהום 12-15 נסעו פחות מהממוצע. הנסועה הגבוהה ביותר הייתה בכלים מסוג פלאג-אין בדרגת זיהום 1 – כ- 23.7 אלף קילומטרים, והנסועה הנמוכה ביותר הייתה בדרגת זיהום 12 – כ- 16.4 אלף ק"מ בשנה.
- בנתוני הדגמים של משרד התחבורה כלולים נתונים של צריכת דלק ממוצעת (בליטרים ל- 100 ק"מ) בהתאם לדיווחי היבואן. נתון זה איננו מושלם אך עדיין ניתן להיעזר בו להשוואות של היקפי נסועה. כאן ניתן לראות תוצאות מעניינות ונטייה ברורה לנסוע יותר ככל שהרכב חסכוני יותר בדלק. יצוין כי רכב שצורך פחות דלק לא בהכרח יהיה גם בעל דרגת זיהום נמוכה, מכיוון שצריכת דלק מתואמת עם מרכיב אחד בנוסחת המיסוי הירוק – פליטת הפחמן הדו-חמצני (CO_2), אך לא בהכרח מתואמת עם פליטות מזהמים אחרים. צריכת דלק 0 זוהי קטגוריה של כלי רכב חשמליים, והנסועה בה גבוהה בכ- 7% מהממוצע אך נמוכה משתי הקבוצות הבאות שהן מאד חסכוניות בדלק אך אינן חשמליות (רכב היברידי רגיל ונטען), ככל הנראה בשל מגבלות טווח נסיעה שעדיין משפיעות על רכב חשמלי. בכל יתר הקטגוריות, ככל שצריכת הדלק גבוהה יותר, כך הנסועה הממוצעת בקטגוריה נמוכה יותר.
- הנסועה הממוצעת של רכב נוסעים בבעלות תאגיד (צמוד או רכב מאגר) חוותה ירידה מסוימת בתקופת הקורונה אך עלתה בשנים 2022-2023 לרמה של 26.2 אלף ק"מ ו- 26.6 אלף ק"מ, בהתאמה. בשנת 2024 רמת הנסועה בקבוצה זו ירדה משמעותית ל- 23.9 אלף ק"מ.
- הנסועה השנתית של רכב מסחרי בבעלות פרטית הגיעה ל-18.9 אלף קילומטרים בשנת 2024, ירידה של כ- 5% לעומת 2023. רכב מסחרי בבעלות תאגיד נסע בשנת 2024 כ- 28.4 אלף ק"מ - ירידה קלה לעומת שנים קודמות.
- הנסועה של מוניות חוותה ירידה ביחס לתקופות לפני הקורונה ועמדה על כ- 65.2 אלף ק"מ בממוצע בשנת 2023. יצוין כי לאחר ביטול הישבון על הסולר, יש שינוי משמעותי בהרכב צי המוניות – יותר כלי רכב המונעים בבנזין ובפרט מדגמים היברידיים, כאשר בעבר הייתה נטייה לרכוש יותר רכב דיזל שהוא יקר יותר ברכישה, ולנצל אותו בצורה אינטנסיבית יותר במשמרות כדי להצדיק את ההשקעה; בינואר 2024 כ- 41% מהמוניות היו מונעות בבנזין ועוד כ- 2.5% מונעות בחשמל או שילוב של חשמל ודלק פוסילי (פלאג-אין). אם נסתכל על התפלגות המוניות לפני עשור נראה שלמעלה מ- 97% מהמוניות היו מונעות בדיזל. השוואת נתוני הנסועה של מוניות לפי סוג דלק מראה כי מוניות בנזין נוסעות פחות קילומטרים בשנה ביחס למוניות דיזל, בכ- 11%.
- רכב חדש נוסע משמעותית יותר ביחס לרכב משומש. הירידה בנסועה עם גיל הרכב ניכרת במיוחד ברכב מסחרי ורכב נוסעים בבעלות תאגיד. באופן טבעי, מי שנוסע הרבה, מייחס יותר חשיבות לכך שהרכב יהיה יותר אמין, בטיחותי, חסכוני ונוח יותר לשימוש.

לוח מס' 6:

נסועה ממוצעת של כלי רכב בשנת 2024, לפי גיל, סוג ובעלות

רכב מסחרי			רכב נוסעים					
סה"כ	בעלות פרטית	רכב צמוד/מאגר	סה"כ (ללא מוניות ורכב השכרה)	מונית	השכרה	צמוד ומאגר	בעלות פרטית	
33,232	31,281	34,232		66,804	23,353	24,736	17,002	עד 3 שנים
29,812	27,585	32,395	18,402	62,282	23,517	25,751	15,948	3-5 שנים
24,951	23,784	27,884	15,397	54,132	18,615	24,620	14,809	5-7 שנים
20,663	20,204	23,121	14,067	47,174	15,835	22,251	13,820	7-10 שנים
18,027	18,056	18,314	12,508	41,944		17,325	12,432	10-15 שנים
15,006	15,077	13,991	11,531			14,096	11,507	15-20 שנים
10,157	10,135		10,238				10,224	20-30 שנים
8,209			7,600				7,541	מעל 30 שנים
20,990	18,946	28,378	13,834	59,887	22,760	23,922	13,278	סה"כ
-6.27%	-4.87%	-1.54%	-5.70%	-8.11%	-11.27%	-10.09%	-3.34%	% שינוי לעומת שנה קודמת

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

לוח מס' 7:

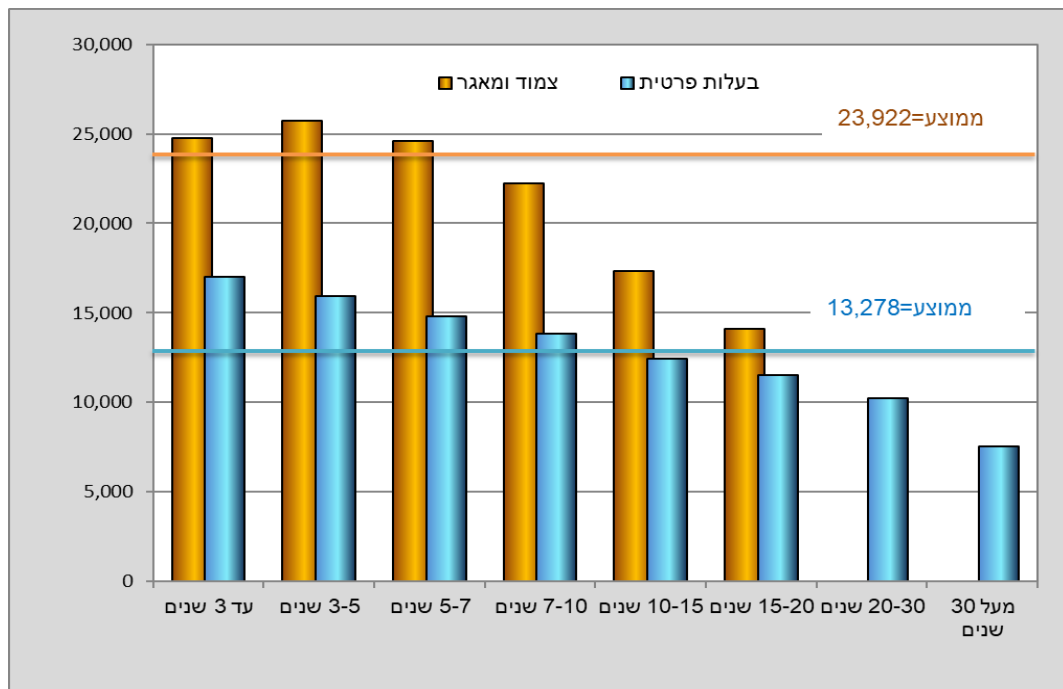
נסועה ממוצעת של כלי רכב בשנים 2015-2024, לפי סוג ובעלות

רכב מסחרי			רכב נוסעים					
סה"כ	בעלות פרטית	צמוד ומאגר	סה"כ (ללא מוניות ורכב השכרה)	מונית	השכרה	צמוד ומאגר	בעלות פרטית	
21,694	19,852	30,661	14,796	71,830	27,448	23,414	14,376	2015
21,450	19,482	30,667	15,004	69,489	28,021	24,216	14,477	2016
21,246	19,355	30,009	14,907	73,214	26,574	24,192	14,442	2017
21,564	19,273	31,095	15,399	72,784	26,489	28,161	14,283	2018
22,235	19,916	31,188	15,566	72,273	26,617	28,192	14,471	2019
20,875	18,870	28,821	13,774	57,804	24,843	25,302	12,885	2020
21,561	19,530	30,138	13,920	69,440	25,372	25,034	13,176	2021
21,538	19,752	29,447	14,653	66,884	25,253	26,173	13,983	2022
22,395	19,917	28,821	14,671	65,172	25,650	26,607	13,737	2023
20,990	18,946	28,378	13,834	59,887	22,760	23,922	13,278	2024

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

תרשים מס' 8:

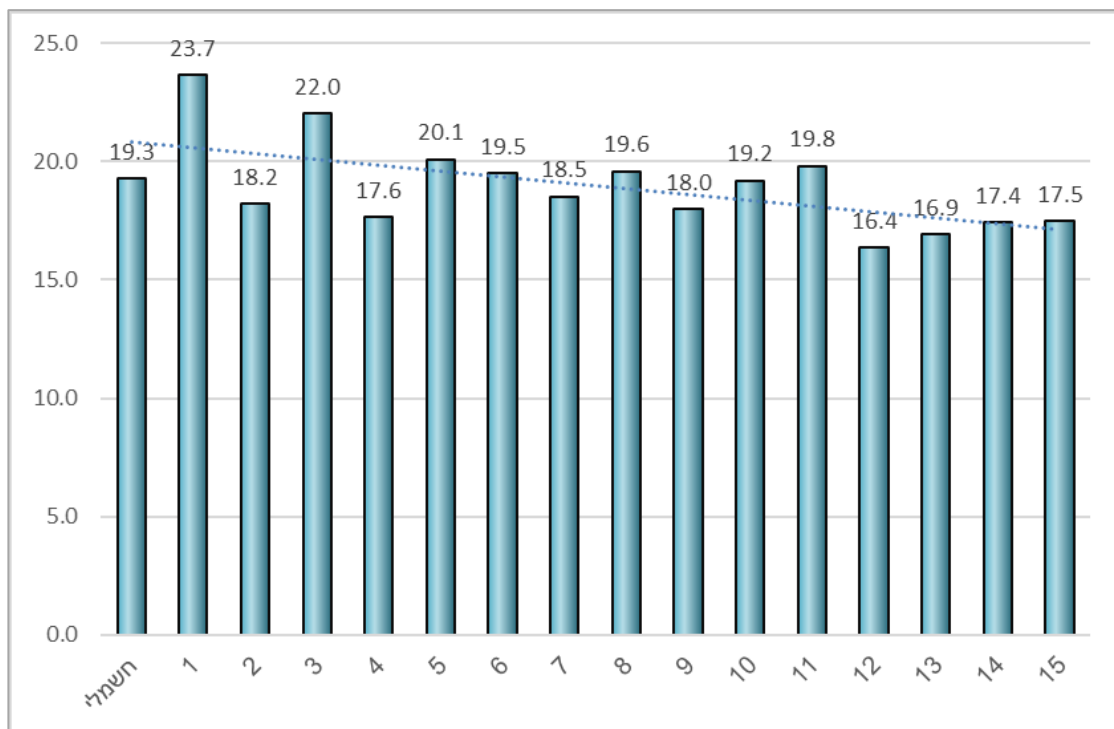
נסועה ממוצעת של רכב נוסעים, לפי גיל ובעלות



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

תרשים מס' 9:

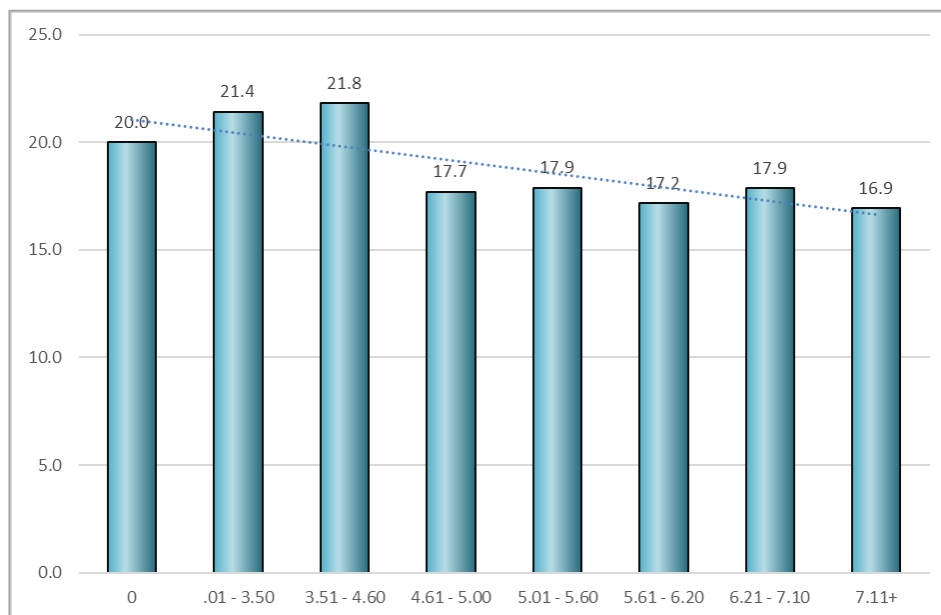
נסועה שנתית ממוצעת של רכב נוסעים לפי מבחני רישוי שבוצעו בשנת 2024 לרכב בן עד 5 שנים, בחלוקה לפי טכנולוגיית הנעה ודרגת זיהום



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

תרשים 10:

נסועה שנתית ממוצעת ברכב נוסעים לפי מבחני רישוי שבוצעו בשנת 2024 לרכב בן עד 5 שנים, בחלוקה לפי טכנולוגיית הנעה ועשירוני צריכת דלק (ליטרים ל-100 ק"מ)

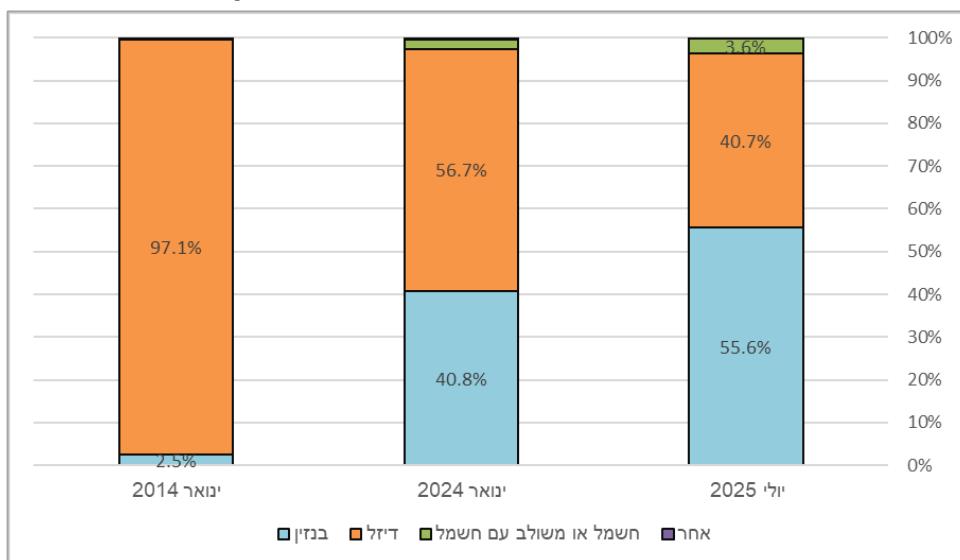


מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים.

בלוח 7 ניתן לראות כי במוניות קיימת ירידה לאורך זמן בהיקף הנסועה השנתית, ובשנת 2024 ירידה הנסועה הממוצעת לפחות מ-60 אלף קילומטרים בשנה, כאשר לפני עשור היקף הנסועה של מוניות היה מעל 70 אלף קילומטרים בשנה. במקביל, אנו רואים שינוי משמעותי ביותר בהרכב המוניות – אם בשנת 2014 רוב מוחלט מהמוניות – 97% – היו רכבי דיזל, הרי שהיום רק כ-41% מהמוניות מונעות בדיזל, 56% מונעות בבנזין (לרוב – היברידיות), וכ-3.6% הן חשמליות. הסיבה למהפך בהרכב הרכישות של מוניות הינה ביטול הישבון הסולר ועליה משמעותית בכדאיות של רכב חסכוני בדלק, במיוחד החשמלי. ירידה בעלויות ההון ומאפייני הרכב שמונע בבנזין ובחשמל גורמים לכך שפחות מוניות עובדות במשמרות ומכאן נובעת הירידה החדה בנסועה

תרשים 11

התפלגות מצבת המוניות לפי סוג דלק



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

6. רכב דו-גלגלי

כלים דו-גלגליים (לרבות תלת-גלגליים) ממוסים בעת היבוא במס קניה הנע בטווח רחב מ-25% על הכלים הקטנים ביותר, עד 125 סמ"ק, ועד ל-70% על הכלים הגדולים ביותר. כלים חשמליים פטורים ממס. שיעור מס הקניה נקבע בהתאם לקבוצות נפח מנוע.

שיעור מס מופחת של 25% נקבע בהוראת שעה בתוקף עד 31.12.2026, השיעור הקבוע שיחול אם לא תוארך הוראת השעה הנו 40%. הרציונל של מתן שיעור מס מופחת לכלים הקטנים היה הפחתת גודש בתנאים עירוניים כתוצאה מעליה בשימוש בקטנועים וירידה בשימוש בכלי רכב. בפועל הגודש לא ירד אלא רק הלך והתגבר, זאת מכיוון שהמעבר לרכב דו-גלגלי היה רק בחלקו מרכב פרטי, ואילו חלק משמעותי של רוכשי קטנועים כלל לא החזיקו רכב בבעלות לפני רכישת הדו-גלגלי, כלומר, התניידו לפני כן בתחבורה ציבורית או אמצעי מיקרו-מוביליות (כגון קורקינט חשמלי או אופניים).

לוח מס' 8

שיעורי מס קניה החלים על כלים דו-גלגליים, לפי קבוצות נפח מנוע

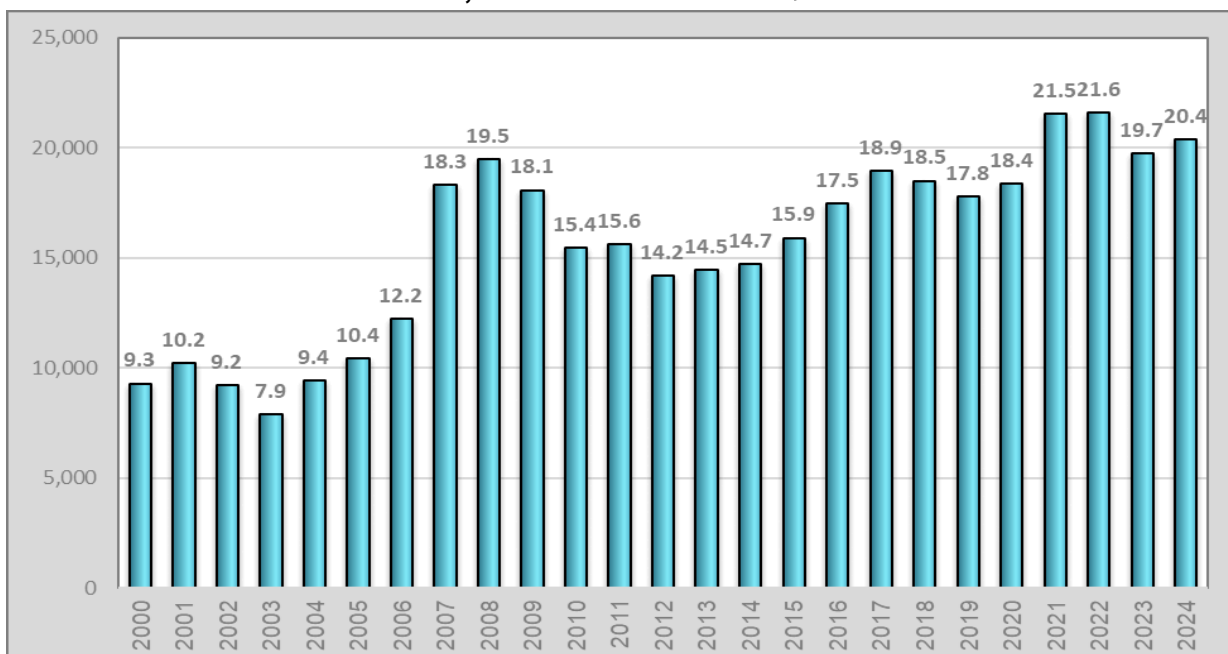
קבוצות נפח מנוע	מעמד סטטוטורי	שיעור מס קניה
אינו עולה על 125 סמ"ק (הוראת שעה)	הוראה שעה עד 31.12.2026	25%
אינו עולה על 250 סמ"ק	קבוע	40%
מ- 251 על 500 סמ"ק	קבוע	50%
מ- 501 ועד 800 סמ"ק	קבוע	60%
מעל 800 סמ"ק	קבוע	70%

מקור: רשות המסים בישראל.

היקף היבוא של כלים דו-גלגליים עלה משמעותית בשנים האחרונות ונשאר יציב ברמה גבוהה - בשנים 2021-2022 נרשמו לתנועה כמויות שיא של למעלה מ- 21 אלף כלים, בשנת 2024 נרשמו 20.4 אלף כלים שזו גם כמות גבוהה ביחס לשנים קודמות.

תרשים מס' 12

רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, 2000-2024

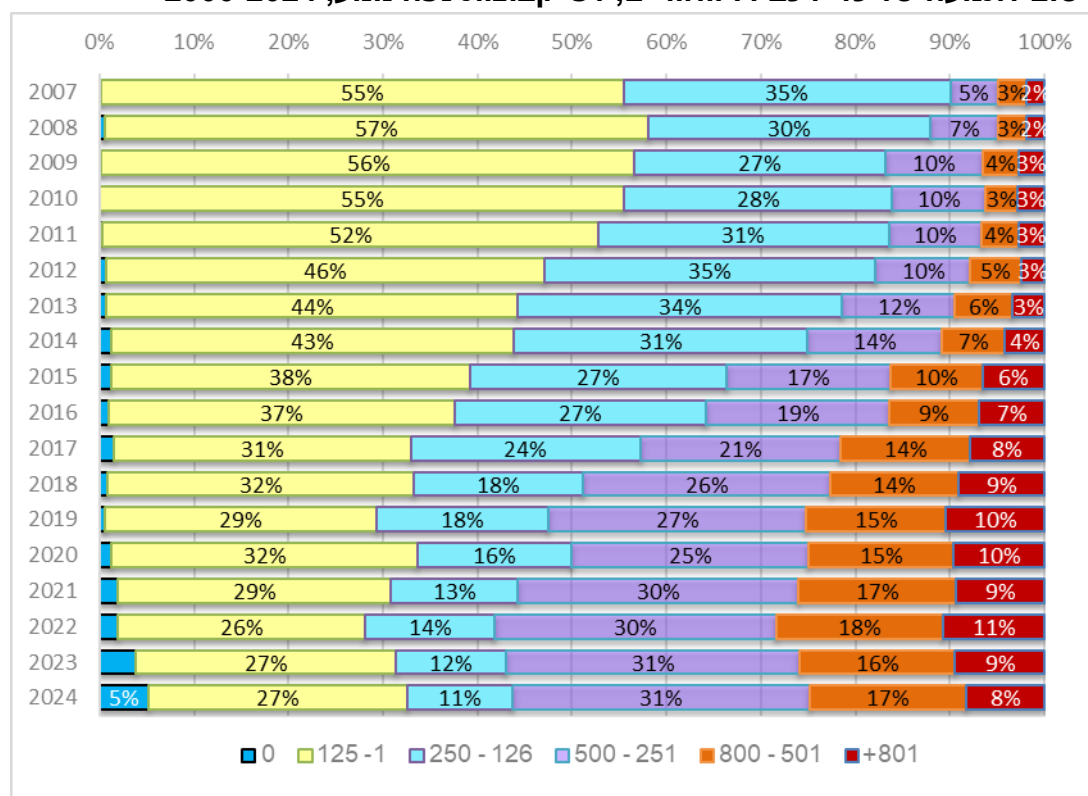


מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים.

מבחינת החלוקה של הכלים המיובאים לפי קבוצות נפח מנוע, בשנים האחרונות ההרכב יציב למדי – קרוב לשליש מהכלים הם בקבוצה של 250-500 סמ"ק, כ- 27% הם הכלים הקטנים ביותר, עד 125 סמ"ק. כ- 17% מהכלים הם בעלי נפח מנוע של 500-800 סמ"ק. כמו כן, קיים גידול במשקלם של כלים חשמליים שלפני 2024 היו מיובאים באחוזים בודדים למרות הפטור – בשנת 2024 5% מהכלים הדו-גלגליים (לא כולל אופניים) היו חשמליים.

תרשים מס' 13

רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, לפי קבוצות נפח מנוע, 2000-2024



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

בעיה מרכזית של רכב דו גלגלי היא סכנת היפגעות גבוהה בתאונות דרכים, ולצורך התמודדות עם בעיה זו נקבעו תמריצים למערכות בטיחות.

ב- 2 בספטמבר 2018 נכנסה לתוקף רפורמה אשר מעניקה תמריצי מס למערכות בטיחות ברכב דו-גלגלי. בשיתוף עם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, נקבעה רשימה של חמש מערכות שעשויות למנוע תאונה בעת הרכיבה על רכב דו-גלגלי. כמו כן, כלי רכב תלת-גלגליים הצטרפו ללוח התמריצים, הודות להיותם יציבים ובטיחותיים יותר.

סכום ההפחתות בגין מערכות הבטיחות המצויות ברכב דו-גלגלי, לא יעלה על מחצית סכום מס הקניה החל לפני ההפחתות.

להלן הסבר קצר על המערכות שנקבעו להן תמריצים, וכן סכומי התמריצים המופעלים כעת.

לוח מס' 9

מערכות בטיחות ברכב דו-גלגלי שנקבעו להן תמריצי מס

מערכת	תיאור קצר של פעולת המערכת
ABS	שיפור יעילות הבלימה באמצעות מניעת מצב של בלם תפוס בבלימת פתע. מערכת חובה בכלים דו-גלגליים למעט L1
בקרת יציבות	מתערבת בפעולת האופנוע ומייצבת את הגלגלים אחד אחרי השני
מערכת בלימה משולבת (CBS)	חלוקת כוח הבלימה בין הגלגלים הקדמי והאחורי ליצירת בלימה יציבה ויעילה, מערכת חובה בכלים מסוג L1
משכך היגוי	ייצוב הכידון בעת האצה
בקרת משיכה והחלקה	מערכת שמונעת החלקה של גלגל מוביל בעת האצה
מצב רגישות מצערת	מערכת המאפשרת לברור בין מפות ניהול מנוע לצורך התאמת תגובת המצערת לתנאי אחיזה ירודים
תלת גלגלי	שני גלגלים מקדימה משפרים את האחיזה בכביש ומונעים התהפכויות

לוח מס' 10

הפחתות במס קניה (ש"ח) בגין מערכות בטיחות בכלים דו-גלגליים, לפי שיעור מס קניה בתוקף עד 31.12.2026:

שיעור מס קניה	מערכת ABS	מערכת בקרת יציבות	מערכת בלימה משולבת	משכך היגוי	מערכת בקרת משיכה והחלקה	רכב תלת גלגלי
25%	500	220	-	220	500	1,300
40%	-	310	310	310	650	2,000
50%	-	400	400	400	800	2,300
60%	-	500	500	500	970	3,000
70%	-	600	600	600	1130	3,000

מקור: רשות המסים בישראל.

שיעורי החדירה של מערכות הבטיחות בשנים האחרונות יציבים למדי, ונראה כי בשונה מהמצב ברכב נוסעים, השפעת התמריצים על שיעורי החדירה של המערכות מצילות החיים הינה נמוכה יחסית, כך שבתום תקופת הוראת השעה יהיה צורך לבחון האם יש מקום להאריך את התמריצים.

שיעורי חדירה של מערכות בטיחות בכלים דו-גלגליים שיובאו ב- 2024

שיעורי מס קניה	כמות הכלים שיובאו	מערכת בלימה					
		ABS	בקר יציבות	משולבת (CBS)	משכך היגוי	בקר משיכה והחלקה	מצב רגישות מצערת
(חשמלי) 0%	1,332	7%	1%	94%	0%	12%	3%
25%	5,881	41%	0%	59%	0%	29%	0%
40%	2,485	81%	0%	2%	0%	29%	3%
50%	5,697	94%	0%	2%	0%	76%	4%
60%	3,456	99%	2%	10%	5%	74%	44%
70%	1,648	100%	68%	36%	37%	98%	77%
סכום כולל	20,499	76%	6%	26%	4%	56%	16%

מקור: מערכת "שער עולמי" של רשות המסים בישראל, מערכת הדגמים של משרד התחבורה.

7. כלי רכב שיצאו מכלל שימוש

בפרק זה נבחנו הסיבות שבגללן כלי רכב ירדו מהכביש במהלך שנת 2024, על-פי בחינת כלי רכב שברישיונם נרשם קוד ביטול כלשהו במהלך 2024. משרד התחבורה מגדיר מספר קודי ביטול, שניתן לשייכם לקטגוריות הבאות: בלאי, תאונה, כשל טכני/ בטיחותי, או יצוא (כולל לרש"פ). קודי ביטול זמניים הם הפקדה זמנית של רישיון הרכב לתקופה של שהיית הרכב במגרש למכירת מכוניות משומשות או השבתה זמנית (למשל, לזמן שהייה בחו"ל של בעלי הרכב).

במהלך שנת 2024 נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 12.4 אלף אופנועים/קטנועים, המהווים 4.9% ממצבת הכלים בתחילת השנה. ברכבי נוסעים נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 118.2 אלף כלים, 3.13% מהמצבה הכללית. במוניות ירדו מכלל שימוש כ- 2.43% (550 כלים), שיעור נמוך ביחס לקטגוריות רכב אחרות, וזאת מכיוון שרוב המוניות נמכרות לשימוש פרטי לפני שיש בהן בלאי משמעותי שגורם להשבתתן. ברכב מסחרי בכ- 6.7 אלף כלי רכב נרשם קוד ביטול קבוע, וזה כ- 8.8% מהכמות הכוללת שלהם. במשאיות כ- 14.0 אלף כלים יצאו מכלל שימוש, כ- 4.8% ממצבת המשאיות לתחילת השנה. באוטובוסים יצאו מכלל שימוש כ- 2.2 אלף כלים, שמהווים כ- 5.1% ממצבת האוטובוסים לתחילת התקופה.

ככלל, בשנת 2024 השביתו כמות קטנה יחסית של כלים הן במספרים מוחלטים והן באחוזים ממצבת כלי הרכב בקטגוריה, בהשוואה לשנים קודמות. רק באוטובוסים השביתו יחסית יותר כלים בהשוואה ל- 2023.

ברוב סוגי כלי הרכב הסיבה הרווחת לביטול הרישיון היא התיישנות, למעט מוניות שבהן הסיבה הרווחת בקודי ביטול קבועים היא תאונה (אובדן גמור). מכירה לידיים פרטיות לא מופיעה בקודי ביטול קבועים.

לוח מס' 12

כלי רכב שנרשם להם קוד ביטול הרישיון במהלך 2024, לפי סוג הרכב וקבוצת קוד ביטול

ס"ח	אופנוע	רכב נוסעים	מונית	מסחרי	משאית	אוטובוס	ס"ח
10,696	1,224	6,888	58	325	1,503	90	ליקוי בטיחותי או כשל במבחן השנתי
48,532	1,785	43,047	473	683	1,942	284	תאונה
94,645	9,422	68,176	19	5,715	8,562	1,583	התיישנות / פירוק
2,583	89	-	-	-	1,987	273	יצוא (כולל רש"פ)
156,456	12,431	118,200	550	6,723	13,994	2,230	ס"ח לא כולל הפקדה
3.26%	4.89%	3.13%	2.43%	8.77%	4.84%	5.11%	% ממצבת כלי רכב פעילים
96,035	6,672	71,333	3,529	3,075	6,618	1,015	הפקדה
252,491	19,103	189,533	4,079	9,798	20,612	3,245	ס"ח כולל הפקדה

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים.

בלוח להלן מוצג הגיל הממוצע של רכב שיצא מכלל שימוש לפי סוג הרכב וקבוצת קודי ביטול. כצפוי, הגיל ה"צעיר" ביותר מאפיין את כלי הרכב שהושבתו עקב תאונה (אובדן גמור), כ- 5.7 שנים אצל אופנועים, כ- 4.6 שנים בקרב המוניות, כ- 7.8 שנים באוטובוסים וכ- 10.5 שנים בקרב רכבי נוסעים. השבתה עקב התיישנות מתרחשת בממוצע סביב גיל 17-20 ובמשאיות אף יותר – כ- 21.7 שנים, באוטובוסים – 13.3 שנים.

לוח מס' 13

גיל הרכב שיצא מכלל שימוש, לפי סוג וסיבת ביטול

אופנוע	רכב נוסעים	מונית	מסחרי	משאית	אוטובוס	
7.8	14.5	5.7	13.9	14.3	13.1	ליקוי בטיחותי או כשל במבחן השנתי
5.7	10.5	4.6	9.6	10.1	7.8	תאונה
17.7	19.1	9.5	20.8	21.7	14.8	התיישנות / פירוק
15.0	16.0	5.0	19.5	19.5	13.3	ס"ח לא כולל הפקדה

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים.

8. גיל ממוצע של כלי רכב לפי סוג

גיל ממוצע של כלי רכב הינו מאפיין חשוב שמשליך על הבטיחות בדרכים, זיהום סביבתי וככלל מעיד על רמת החיים במדינה. גילאי הרכב מושפעים מקצב כניסת רכב חדש וקצב יציאת רכב מכלל שימוש, בה עסקנו קודם.

להלן לוח המציג נתוני גיל ממוצע של כלי רכב פעילים (כאלה שלא נרשם ברישיונם קוד ביטול כלשהו) לפי סוגי רכב. כמו כן, חושבו חציון גיל הרכב ואחוזונים² 25, 75 ו-95, על מנת לתת תמונה ברורה יותר של התפלגות כלי הרכב לפי גיל.

הגיל הממוצע של רכב נוסעים עמד בסוף שנת 2024 על 9.1 שנים, והחציון היה 8.3 שנים – כלומר, מחצית מהמכוניות צעירות מגיל 8.3 שנים ומחצית מעל גיל זה. גילו של רכב מסחרי "מבוגר" יחסית ועומד על 12 שנים בממוצע ו-11.2 שנים בחציון. הגיל הממוצע של אוטובוסים – ציבוריים ופרטיים יחד – "צעיר" יחסית – הנתון הממוצע 7.2 שנים והחציון 6.8 שנים. נתון מדאיג הוא הכמות הגדולה של משאיות ישנות – כרבע מהן מעל גיל 17.8 שנים, וכ-5% מעל 24.8 שנים.

לוח מס' 14

גיל כלי הרכב הפעילים, לפי סוג

סוג הרכב	כמות	גיל ממוצע	אחוזוני גיל הרכב			
			25	50 (חציון)	75	95
דו-גלגלי	252,784	10.0	3.8	7.8	13.9	21.8
תלת גלגלי	7,112	7.3	3.8	5.9	8.9	14.3
רכב נוסעים	3,898,570	9.1	4.1	8.3	12.8	19.3
מונית	22,773	3.7	1.9	3.3	4.9	8.2
רכב מסחרי	71,265	12.0	5.3	11.2	18.2	22.8
משאית	289,497	11.5	4.8	9.8	17.8	24.8
אוטובוס	44,410	7.2	3.1	6.8	10.0	16.2

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים.

² אחוזון - ערך שמציין את מיקומו היחסי של נתון בתוך קבוצת נתונים ממוינת, כך ש- $(\%x)$ מהנתונים נמוכים או שווים לו

9. גניבות כלי רכב

נתוני גניבות רכב של משרד התחבורה מתייחסים לכלל כלי הרכב שנגנבו בישראל, בין אם הם נמצאו בהמשך או לא נמצאו.

גניבות רכב זו תופעה מדאיגה וכאובה, ומי שחווה אותה בוודאי יודע כמה קשה להגיע למקום בו השארת את רכבך ולגלות שאמצעי הניידות נעלם. בהשוואה לתקופת הקורונה בה מספר הגניבות היה מצומצם יחסית, כנראה מהסיבה הפשוטה שלמשך תקופות ארוכות כלי הרכב היו מוחנים בקרבת בתי המגורים ולא נסעו בשל מגבלות הקורונה, אנו נמצאים כעת במגמת עליה בכמות הגניבות. בראיה ארוכת טווח מסתבר שהיקף הגניבות בכל זאת נמוך בהרבה ביחס לתקופת השיא שהייתה בתחילת-אמצע שנות האלפיים. נתון שיא נרשם בשנת 2006 שבה נגנבו 22,615 כלי רכב, מהם 14,899 רכב נוסעים.

עד לשנת 2020 חוונו תקופה של ירידה משמעותית בכמות הגניבות ברוב סוגי הרכב (למעט רכב דו-גלגלי שבו לא הייתה מגמה ברורה), ככל הנראה הודות לשיפור באמצעי נעילת הרכב ושימוש גובר בטכנולוגיות לאיתור מוקדם (פוינטר, איתורן) וכן הודות למאמצי המשטרה לתפוס את הגנבים. בשנת 2020, שנה עם מספר הגניבות הנמוך ביותר על פני התקופה הנסקרת (2000-2024), מספר הגניבות עמד על 6,380 בסה"כ, וזו ירידה של 72% לעומת השיא, וזה עוד על רקע עליה במצבת כלי הרכב. כאמור, סביר להניח שמגבלות הקורונה הקשו על הגניבות, אך מגמת ירידה זו ניכרה גם בשנים שקדמו ל-2020. החל משנת 2021 המגמה התהפכה, ובשנת 2023 מספר הגניבות הגיע לכ- 14.7 אלף כלי רכב (עליה של 130% תוך שלוש שנים).

בשנת 2024 כמות הגניבות הייתה נמוכה במידה מסוימת ביחס לשנה קודמת, אך עדיין מדובר בהיקף גבוה מאד של גניבות בראיה רב-שנתית. בסך הכל נגנבו 13.7 אלף כלי רכב.

בשנת 2024 נרשמו כגנובים כ- 2.4 אלף כלים דו-גלגליים – כמות גבוהה מאד ביחס לעבר זו שנה שניה ברציפות. נגנבו כמעט 10 אלפים של רכבי נוסעים, כאלף פחות ביחס לשנה שעברה. בסוגי רכב אחרים כמות הגניבות נמוכה בהרבה - 139 מכוניות מסחריות, 608 משאיות, ו"רק" 33 אוטובוסים.

ביחס לכלל מצבת כלי הרכב, הסוג ה"גניב" ביותר היה רכב דו-גלגלי, 1 מתוך 100 נגנב תוך שנה. ביחס למצבת רכב נוסעים נגנבו כ- 0.26%. שיעור הגניבות הנמוך ביותר היה של אוטובוסים, 0.08%.

לוח מס' 15

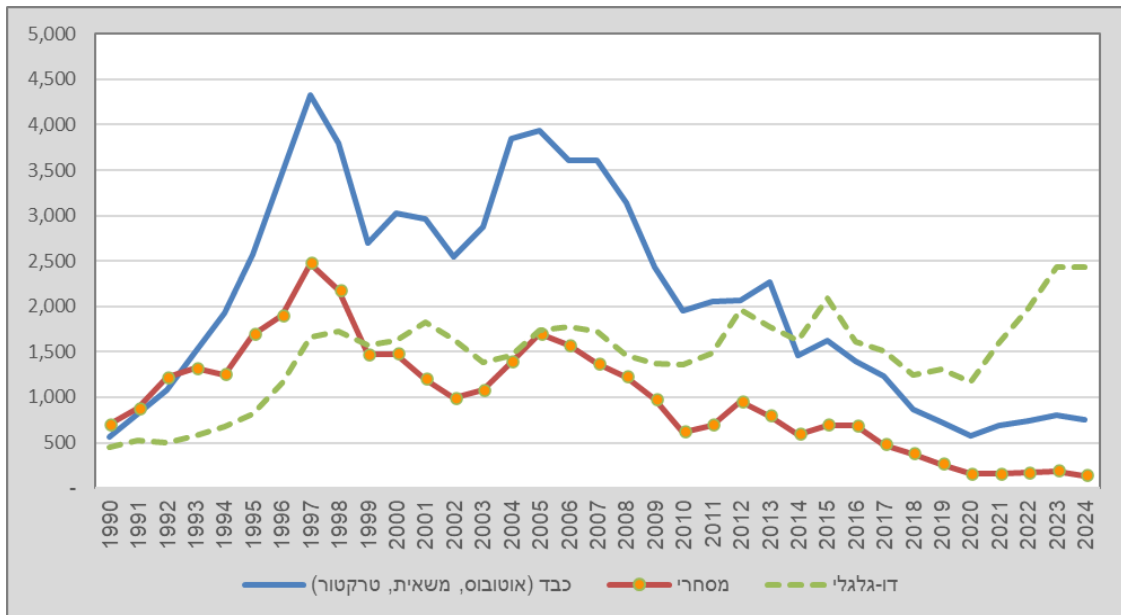
כמות גניבות כלי רכב בשנים 2000-2023, לפי סוג רכב

שנה	דו-גלגלי	רכב נוסעים	מסחרי	משאית	אוטובוס	אחר	סה"כ
2000	1,619	13,388	1,474	2,527	362	422	19,792
2001	1,831	11,466	1,198	2,336	230	711	17,772
2002	1,641	8,729	989	2,064	250	517	14,190
2003	1,389	8,939	1,080	2,334	350	507	14,599
2004	1,461	11,873	1,386	3,258	462	449	18,889
2005	1,734	14,476	1,697	3,389	360	513	22,169
2006	1,781	15,332	1,572	3,199	339	392	22,615
2007	1,726	13,243	1,371	3,182	292	376	20,190
2008	1,462	10,095	1,226	2,798	276	279	16,136
2009	1,370	8,660	974	2,138	210	300	13,652
2010	1,356	8,842	615	1,708	148	314	12,983
2011	1,488	9,951	693	1,836	151	294	14,413
2012	1,960	8,712	954	1,850	120	353	13,949
2013	1,770	7,459	793	2,031	98	371	12,522
2014	1,625	6,080	593	1,303	61	392	10,054
2015	2,091	6,664	695	1,459	58	405	11,372
2016	1,617	6,853	684	1,253	58	314	10,779
2017	1,511	5,209	475	1,098	54	260	8,607
2018	1,243	4,771	379	764	38	286	7,481
2019	1,305	4,560	266	634	25	294	7,084
2020	1,174	4,252	156	495	31	263	6,371
2021	1,605	6,390	155	519	24	411	9,104
2022	1,984	8,873	167	616	36	405	12,081
2023	2,432	10,916	185	624	37	473	14,667
2024	2,438	9,959	139	608	33	507	13,684
ממצבת כלי % הרכב	0.96%	0.26%	0.20%	0.22%	0.08%	0.15%	0.28%

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

תרשים מס' 14

כמות כלי רכב מסחריים, דו-גלגליים ורכב כבד שנגנבו בשנים 2000 - 2024



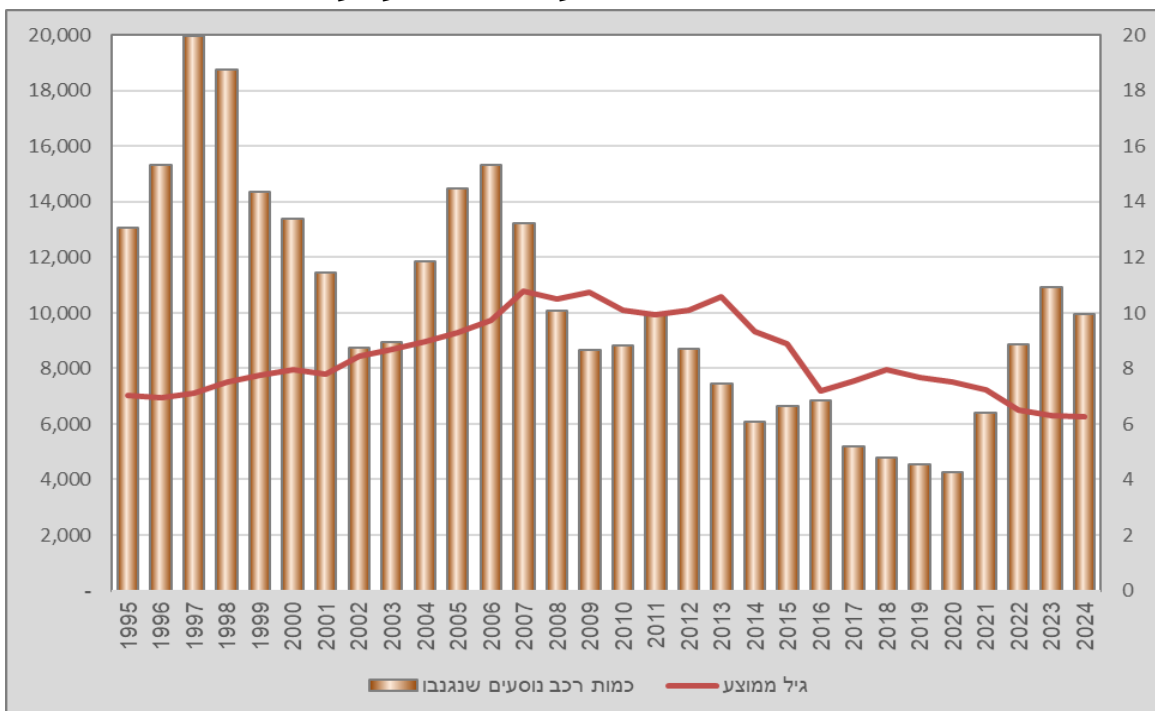
מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

הגיל הממוצע של רכב שנגנב הולך ויורד - אם בשנים 2007 - 2013 הגיל הממוצע בעת הגניבה היה מעל 10 שנים, הרי שבשנת 2024 עמד הגיל הממוצע על כ- 6 שנים. המגמה מראה כי גנבי רכב מעדיפים יותר ויותר רכב "צעיר" יחסית.

התפלגות כלי הרכב הגנובים לפי קבוצות מחיר מגלה כי קיימת מגמה של גניבת כלי רכב יקרים יותר (קבוצות מחיר 4 ויותר), וירידה בחלקן היחסי של קבוצות מחיר 2 ו-3, שבעבר, בשנים של שיא הגניבות, היוו רוב מתוך כלי הרכב שנגנבו. כלי הרכב הזולים ביותר, קבוצה 1, נגנבים בכמויות קטנות יחסית, וחלקם בסך הגניבות יציב.

תרשים מס' 15

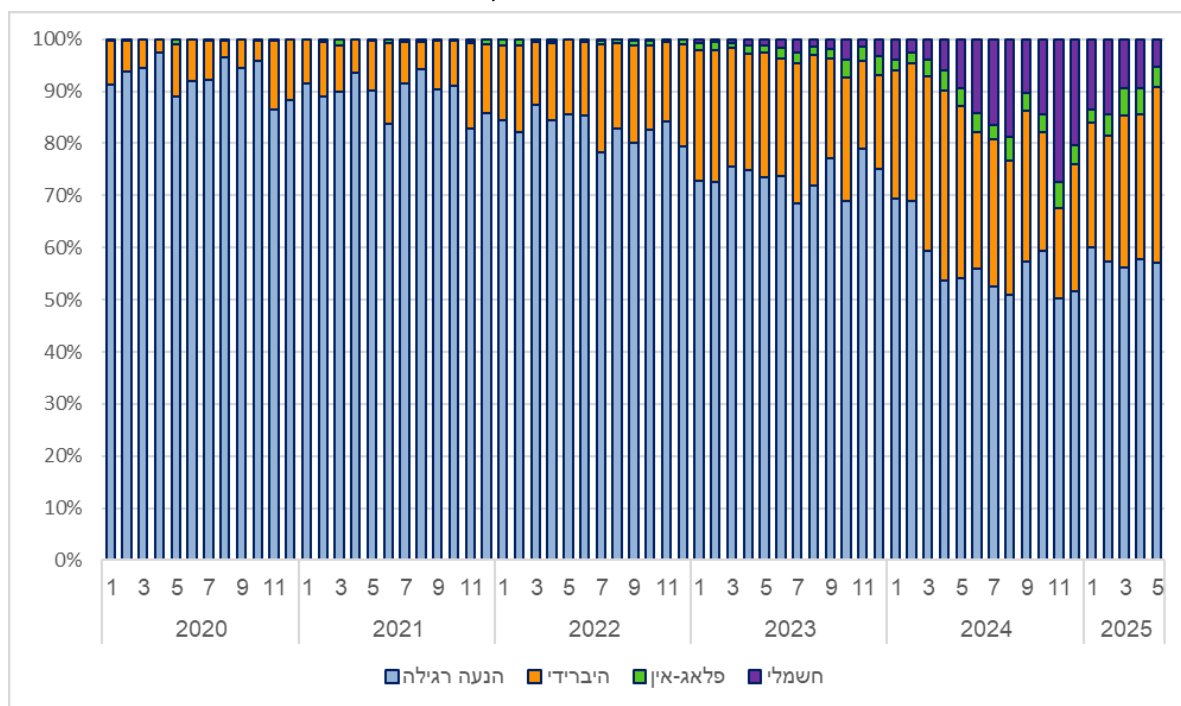
כמות הגניבות של רכב נוסעים וגיל ממוצע בעת הגניבה



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

רכב היברידי וחשמלי "זוכה" לביקוש הולך וגובר אצל גנבי רכב. במחצית השנייה של 2024 רכב חשמלי הפך ל"מבוקש" ביותר בקרב הגנבים עם משקל של כ- 18% מסך הגניבות של רכב נוסעים, זאת אל מול כ- 3% ממצבת כלי הרכב! במחצית הראשונה של 2025 הגנבים התמקדו יותר ברכב היברידי רגיל. מתוך הגניבות של תחילת 2025, קרוב לשליש היו כלי רכב היברידיים (כולל פלאג-אין), וכ- 10% היו חשמליים.

תרשים מס' 16
התפלגות רכבי נוסעים שנגנבו, לפי טכנולוגיה



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

10. משקל כלי רכב – מגמות על פני זמן

כמעט כל מי שיש לו רכב חדש יחסית וניסה לאחרונה להחנות את רכבו בבניין משרדים ישן, בוודאי שם לב שמקומות החניה צפופים מדי והרכב בקושי נכנס (או בכלל לא). זה לא (רק) בגלל שקבלי הבניה בעבר היו יותר "חסכנים", אלא זו תופעה שמתרחשת בכל העולם – מכונית טיפוסית הולכת ותופחת. גם המימדים הפיזיים וגם המשקל הולכים וגדלים עם הזמן³, ויש לכך מספר סיבות:

- שינויים ברגולציה ובפרט החמרה בדרישות הבטיחות והפליטות שמחייבות את היצרנים להשקיע במנועים מודרניים ויעילים, דבר אשר מייקר את הייצור וגם מעמיס על משקל הרכב. בחלק מהמקרים, רכב קטן וזול עם מנוע מיושן הופך להיות ללא כדאי או לא עומד בדרישות;
- רכב חשמלי/פלאג-אין שוקל יותר בגלל משקל הסוללה;

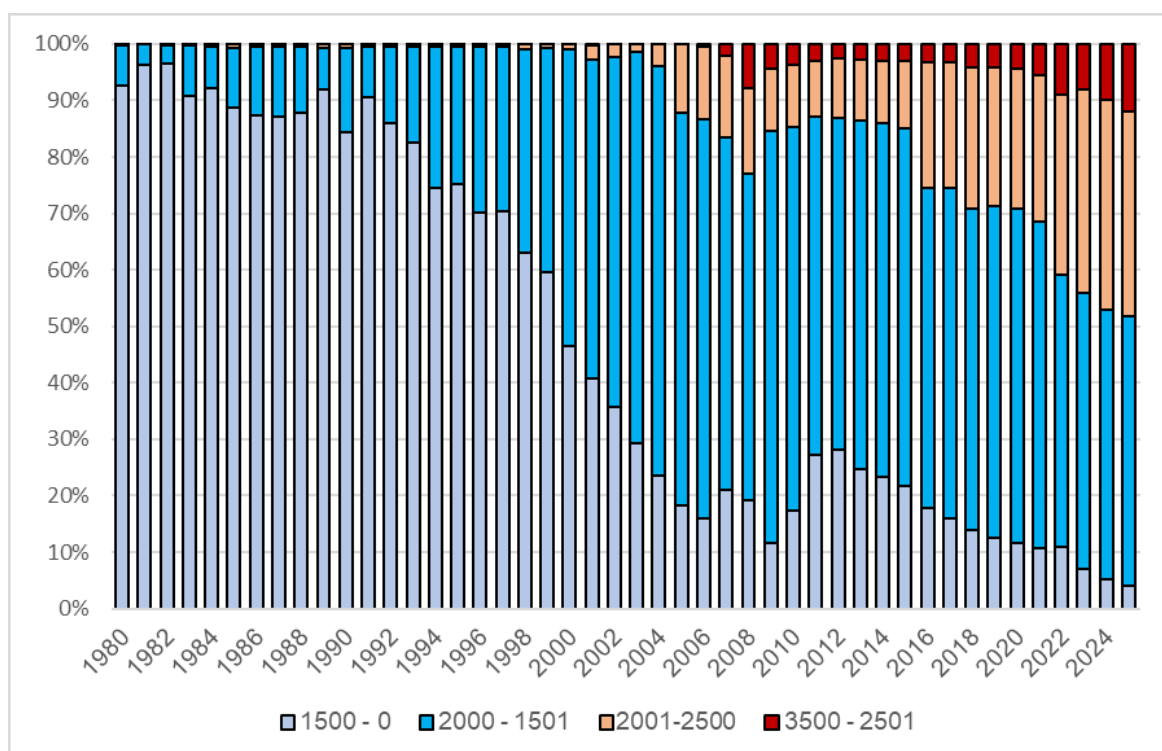
³ <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2025/18/passenger-cars-keep-getting-longer-wider-and-heavier>

- מחסור ברכיבים מסוימים כגון שבבים מביא לכך שיצרני רכב מתעדפים ייצור של כלי רכב לטובת דגמים יקרים יותר ומשתלמים יותר;
- שינוי ברמת חיים ובהרגלי הצריכה. הצרכנים מחפשים רכב מרווח, עם אבזור נוחות, בקרת אקלים, חלונות גג. כל אלה מוסיפים למשקל.

בתרשים להלן מוצגים נתונים של רכב נוסעים מקטגוריה M1 (רכב להסעת נוסעים עד 3.5 טון), בחלוקה לתת-קבוצות של משקל כולל. אם בשנות ה-80 של המאה הקודמת הרוב המוחלט של רכבי נוסעים היו במשקל עד 1.5 טון, היום כלי רכב במשקל זה כמעט נעלמו מהנוף. כיום הקבוצה הרווחת ביותר הינה רכב במשקל כולל בין 1.5 ל-2 טון, וכמעט מחצית מכלי הרכב שנרשמו ב-2024, היו בעלי משקל מעל 2.5 טון.

תרשים מס' 17

רכבי נוסעים שנרשמו לתנועה בשנים 1980-2024, לפי קבוצת משקל כולל

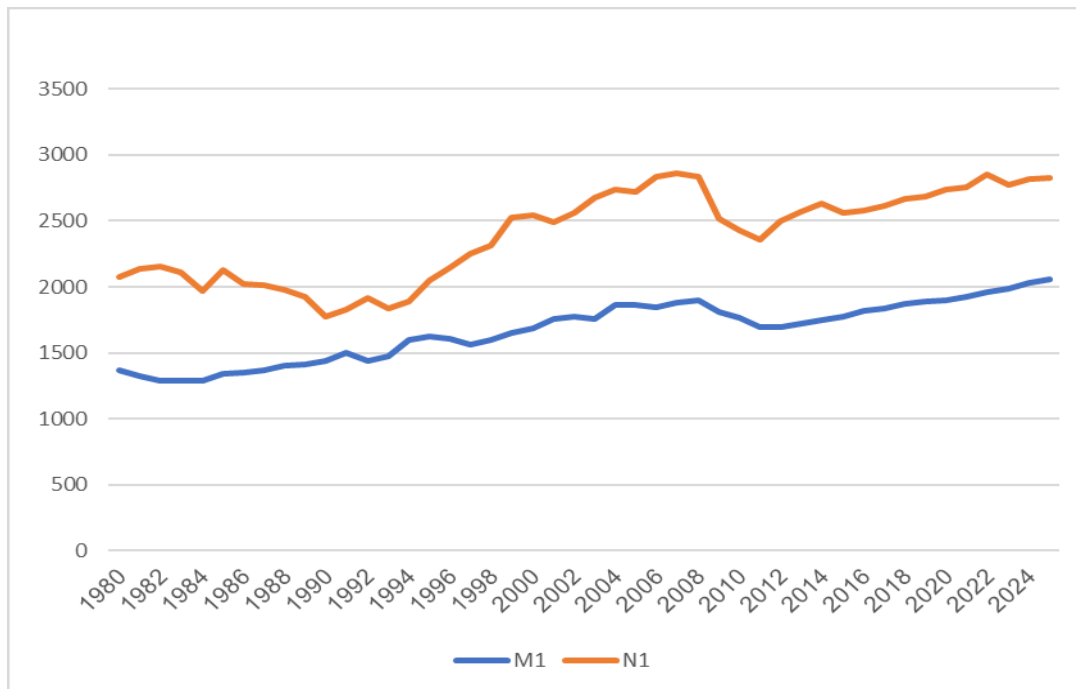


מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

בתרשים להלן מוצגים המשקלים הממוצעים של רכבי נוסעים ומסחריים עד 3.5 טון על פני זמן. ניתן לראות שאפילו ברכב מסחרי, שהוא מלכתחילה גדול וכבד יותר, קיימת מגמה של עלייה במשקל הממוצע על-פני זמן.

תרשים מס' 18

משקל כולל ממוצע של כלי רכב מסוג M1 ו- N1 שנרשמו לתנועה בשנים 1980-2024



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

רגולטורים וארגונים בתחום הבטיחות בדרכים מביעים דאגה ממגמת הגידול במשקל ובממדים של כלי רכב, שכן, יש לכך השלכות שליליות על היפגעות משתתפי דרך אחרים.⁴

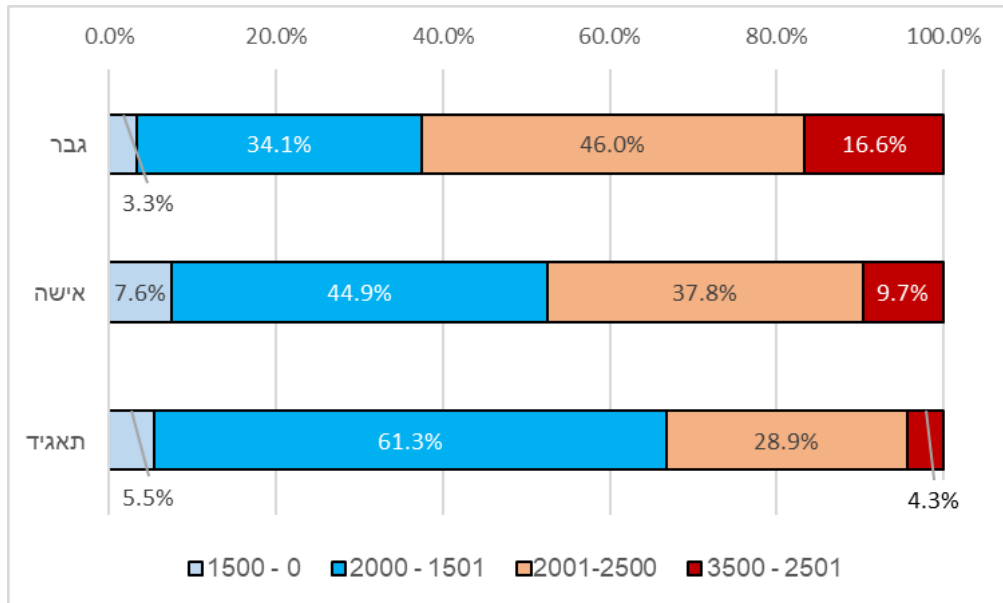
בבדיקה של התפלגות כלי רכב לפי קבוצות גודל (רכב נוסעים עד 3.5 טון), לפי מין הבעלים, מסתבר כי גברים יותר נוטים לרכוש רכב גדול וכבד – כמעט שני שלישי מהמכוניות בבעלות גבר שנרשמו לתנועה בשנת 2024, הן במשקל לפחות 2 טון, מתוכן קרוב ל- 17% מעל 2.5 טון. בקרב הנשים פחות ממחצית (47.5%) מכלי רכב היו במשקל מעל 2 טון, מתוכם פחות מ- 10% במשקל מעל 2.5 טון.

כלי רכב בבעלות תאגיד (רובם משמשים כרכב צמוד לעובדי התאגיד) מתרכזים בקבוצות משקל נמוכות יותר, ורק כשליש מהם עובר את המשקל 2 טון.

⁴ <https://etsc.eu/euro-ncap-warns-on-increasing-car-size-and-weight>

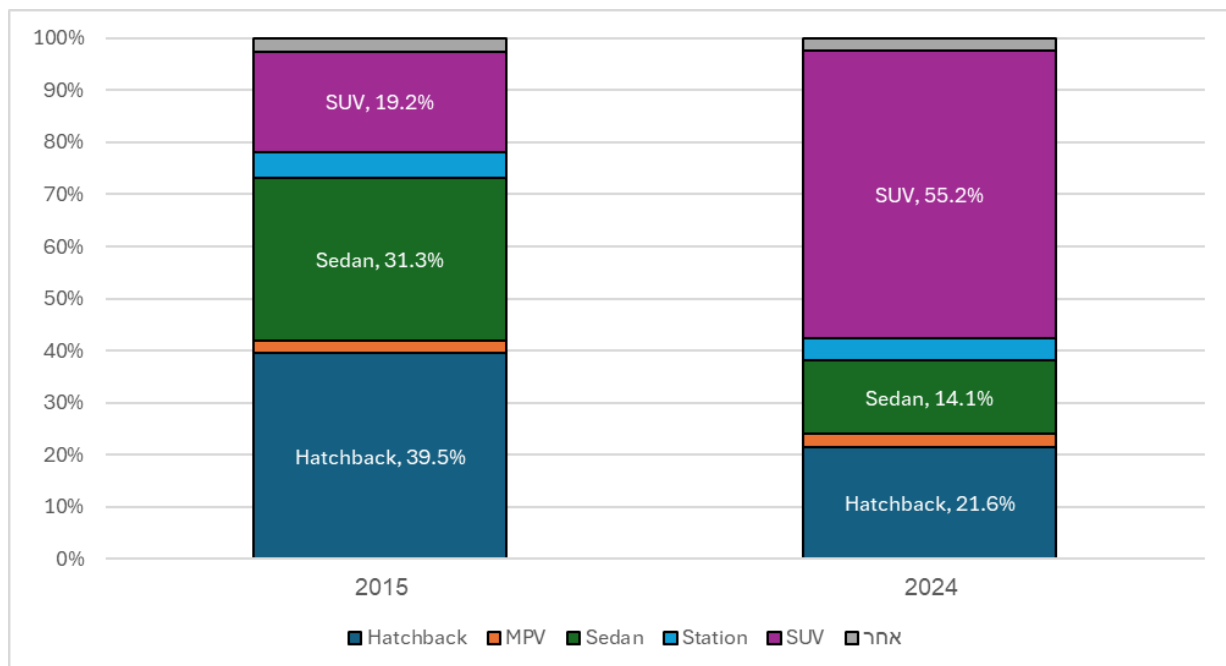
תרשים מס' 19

התפלגות רכבי נוסעים (M1) שנרשמו לתנועה ב- 2024, לפי קבוצות משקל ומין



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

גם התפלגות הרכב לפי סוג המרכב השתנתה משמעותית בעשור האחרון – אם בשנת 2015 הבחירה העיקרית הייתה בין סדן והצ'בק, הרי שבשנת 2024 למעלה ממחצית מרכבי הנוסעים שנרשמו לתנועה היו ממרכב SUV, שהוא, ככלל, גדול וכבד יותר יחסית לסוגי רכב אחרים.



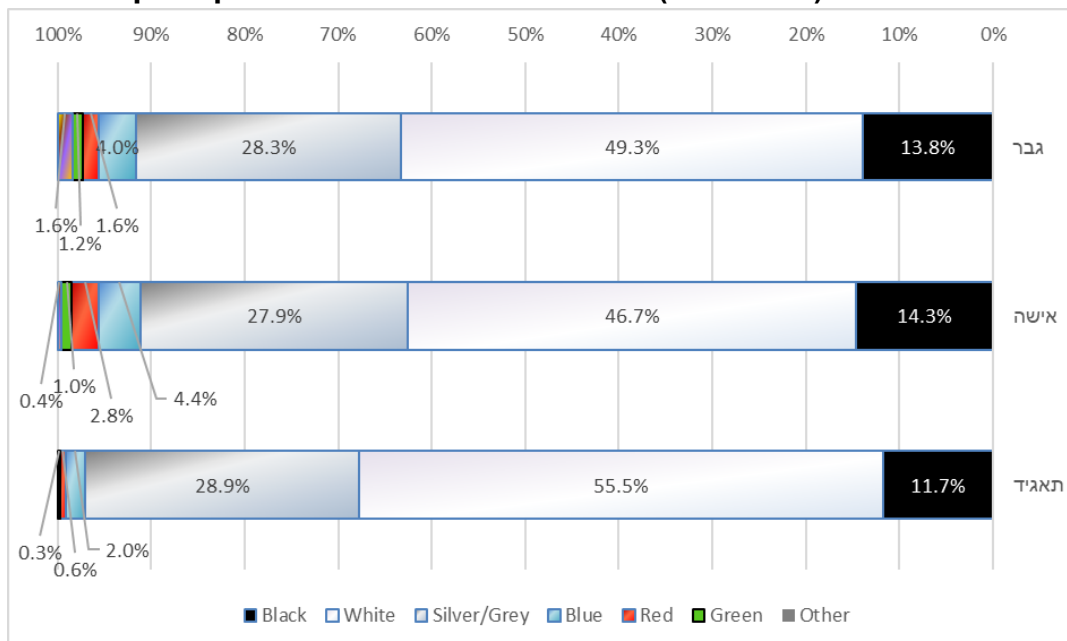
מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל.

11. רכישת כלי רכב פרטיים לפי צבע

האם המכוניות שלנו נעשות צבעוניות יותר? לא ממש.. אזרחי ישראל מעדיפים צבע לבן, אם לא לבן אז אפור, ואם לא אפור אז שחור. מתוך רכבי נוסעים שנרשמו לתנועה ב- 2024, למעלה ממחציתם היו לבנים (51%), 29% אפורים-כסופים, 13% שחורים. רק כ- 7% מכלי הרכב היו צבעוניים. הרכב הצבעים לא היה שונה מהותית בין בעלי רכב גברים לבין נשים, עם קצת יותר נטייה לססגוניות אצל נשים – 11% לעומת 8.6% אצל גברים. ברכישות התאגידים המונוכרום שולט: 96% מהמכוניות היו בשחור-לבן-אפור, עם העדפה משמעותית ללבן – 56% מהרכישות של תאגידים בשנת 2024.

תרשים מס' 21:

התפלגות כלי הרכב (רכב נוסעים) שנרשמו בשנת 2024 לפי צבע עיקרי ומין הבעלים



ואם מישהו במקרה מתעניין כמה מכוניות ורודות נעות על כבישי ישראל (מכל שנות רישום) – אז המספר הוא 2,841 - 0.07% מכלל המכוניות הפעילות שאנו רואים בכבישים סביבנו.