

תיאור וניתוח התחרותיות והריכוזיות בשוק כלי הרכב החדשים

כתיבה: מאיר אזנקוט, כלכלן | אישור: עמי צדיק, מנהל המחלקה לפיקוח תקציבי
תאריך: ב' באב תשפ"ד, 6 באוגוסט 2024

פיקוח תקציבי

תוכן העניינים

1	תמצית.....
2	1. נתונים על שוק הרכב בישראל.....
5	2. הוצאה של משק בית ממוצע על כלי רכב.....
6	3. שוק כלי הרכב החדשים.....
6	3.1 רמת התחרותיות והריכוזיות בשוק.....
12	3.2 תופעת היבואן הבלעדי.....
14	3.3 נתונים על רווחי היבואנים.....

תמצית

מסמך זה נכתב לקראת דיון בוועדת הכלכלה ב-7 באוגוסט 2024 בנושא "קידום התחרות בשוק הרכב". במסמך מוצגים נתונים על שוק כלי הרכב לרבות מספר כלי הרכב, ערכי יבוא ומס הקנייה של כלי רכב, הוצאות של משק בית על כלי רכב ומדדי מחירים לצרכן. בנוסף מוצגים נתחי שוק של יצרני הרכב ורווחיות היבואנים ונתונים על מדדי הרכוזיות המקובלים. בלוח שלהלן מוצגים נתונים על כלי הרכב בישראל בשנים 2020–2023. אפשר לראות שבסוף

נתון	2020	2021	2022	2023	שינוי
סך הכול כלי רכב (באלפים)	3,689	3,840	3,973	4,101	11.2%
כלי רכב פרטיים (באלפים)	3,173	3,312	3,433	3,556	12.1%
ב- %	86.0%	86.3%	86.4%	86.7%	+0.7 נ.א.
מספר כלי רכב נוסעים שיובאו (באלפים)	237.6	261.1	306.1	283.8	19.4%
ממוצע ערך יבוא לכלי רכב נוסעים שיובאו (בדולר)	17,345	19,177	21,075	22,366	28.9%
ממוצע מס קנייה שנגבה מרכב מיובא (בש"ח)	36,578	37,977	39,270	46,072	26.0%

נוסעים שיובאו היה כ-283.8 אלף – **עלייה של 19.4%** לעומת 2020. ערך היבוא הממוצע של כלי רכב היה כ-22,366 דולר ומס הקנייה הממוצע שנגבה בגין כל רכב נוסעים שיובא היה 46,072 ש"ח. לפי סקר הוצאות משקי בית של הלמ"ס, בשנת 2021 ההוצאה על כלי רכב של משק בית ממוצע היתה כ-1,618 ש"ח בחודש, כשהמשקל מסך ההוצאה היה **10.7%** לעומת 11.8% בשנת 2018, **ירידה של 1.1 נקודת אחוז**. סך ההוצאה של משקי בית על כלי רכב נאמדת בכ-55 מיליארד ש"ח בשנה. בעשירון ההכנסה התחתון סך ההוצאה החודשית על כלי רכב היה 666 ש"ח, **6.6%** מסך ההוצאה לתצרוכת ובעשירון העליון היה 3,164 ש"ח (פער של **375%** לעומת עשירון תחתון), **13.1%** מסך ההוצאה לתצרוכת. מינואר 2022 עד יוני 2024 מדד מחירי מכוניות חדשות בישראל **עלה ב-6.8%**, ובממוצע מדינות האיחוד האירופי **עלה בכ-10.8%**. באותה תקופה מדד מחירי מכוניות משומשות בישראל **ירד בכ-0.8%** לעומת עלייה של **כ-10%** באירופה. בלוח שלהלן מוצגים נתחי שוק של יצרני הרכב המובילים ויבואני הרכב המובילים

קבוצה	2020	2021	2022	2023
סך הכול 15 יצרני מכוניות המובילים	74.6%	76.0%	79.1%	82.3%
יתר היצרנים	25.4%	24.0%	20.9%	17.7%
נתח שוק של יבואנים ישירים	97.0%	96.2%	96.2%	96.9%
נתח שוק של יבואנים מקבילים	3.0%	3.8%	3.8%	3.1%

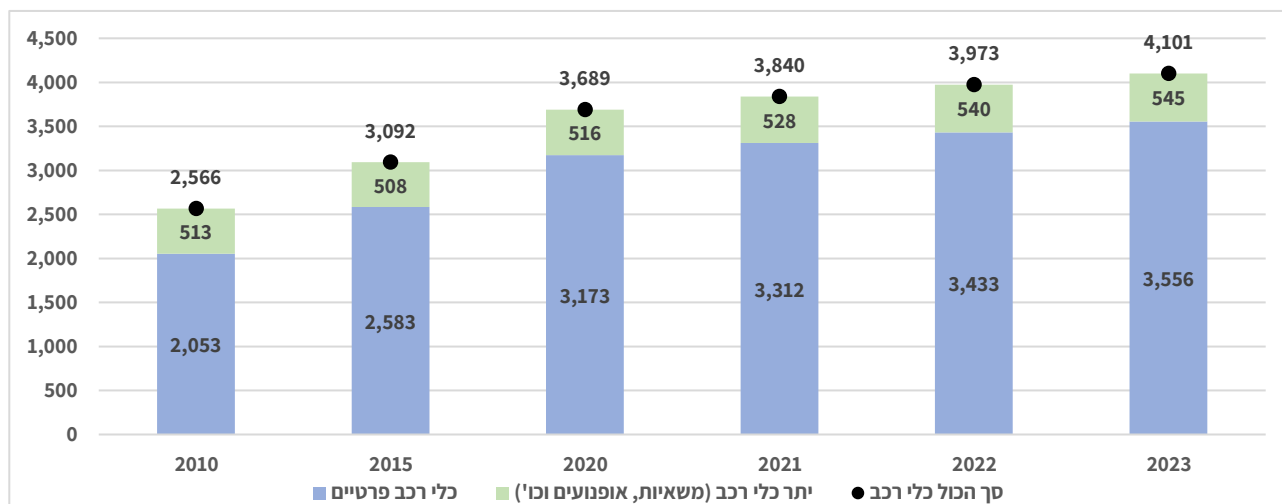
בשנים 2020–2023. אפשר לראות שבשנת 2023 נתח השוק של היבואנים המובילים היה 96.9% ושל יתר היבואנים היה 3.1%. נתח השוק של 15 יצרניות הרכב המובילות היה 82.3% ושל יתר היצרניות היה 17.7%. לפי דוח מבקר המדינה משנת 2022: "גם בחלוף כארבע שנים מחקיקת החוק ומהרפורמה של משרד התחבורה לקידום יבוא מקביל (יבוא עקיף, זעיר ואישי), היבוא המקביל אינו בגדר גורם תחרותי ממשי ליבוא הישיר... הרפורמה לא הובילה לירידת מחירים כללית בענף יבוא כלי הרכב הפרטיים". בדוח צוינו קשיים ליבוא המקביל שנותנים עדיפות ליבוא הישיר, לרבות **עלויות גבוהות יותר ליבואן מקביל** (בעיקר בשל אי קבלת פטור ממכס ממדינות שאין יחסי סחר מול ישראל) וכן **ירידת ערך גדולה יותר עבור רכבים שיובאו על ידי יבואן אישי**. בנוסף צויין שעל אף ירידה בעלויות של היבואנים הישירים אין "גלגול" של הירידה אל המחירים לצרכן.

לפי סקירה של אגף הכלכלן הראשי במשרד האוצר, בשנת 2022 הרווח לפני מס של 12 יבואני הרכב הגדולים היה כ-5 מיליארד ש"ח (הרווח הגדול ביותר בעשרים השנים האחרונות), **גידול ריאלי של 35%** לעומת 2021. שיעור הרווח לפני מס ביחס למחזור המכירות (מנוכה מס קנייה) היה 16.3% **גידול של כ-5.5 נקודות אחוז** לעומת 2021. בשנים לאחר הרפורמה חלה עלייה חדה ברווח וביעור הרווחיות מהמכירות.

1. נתונים על שוק הרכב בישראל

בתרשים 1 שלהלן מוצגים סך כלי הרכב בשנים 2010, 2015, ו-2020–2023.

תרשים 1: סך כלי הרכב בשנים האחרונות (באלפים)¹



אפשר לראות כי בשנת 2023 היו בישראל כ-4.1 מיליון כלי רכב – עלייה של כ-60% לעומת 2010, וכ-3.6 מיליון כלי רכב פרטיים, עלייה של כ-73% לעומת 2010. בשנת 2023 כלי רכב פרטיים היו כ-86.7% מסך כלי הרכב, עלייה של 6.7 נקודות אחוז משנת 2010. לפי דוח של מבקר המדינה בנושא תחרותיות בענף הרכב, בשנים 2016–2020 נוספו לכבישי ישראל בממוצע בכל שנה כ-119,600 כלי רכב, כ-356,000 רכבים חדשים בניכוי של כ-236,400 רכבים שנגרעו.² בלוח 1 שלהלן מוצגים מספר כלי רכב המנועיים בשנת 2023 לפי סוג כלי רכב.

לוח 1: סך כלי רכב לפי סוג כלי רכב בסוף שנת 2023³

סוג הנעה	בנזין	סולר	היברידי	חשמל	גפ"מ	סך הכול
רכב פרטי	2,830,618	206,971	409,830	90,273	18,424	3,556,116
משאית	15,785	288,909	5	330	2,326	307,355
אופנוע	164,337	-	-	3,248	-	167,585
אוטובוס	-	23,130	-	1,535	655	25,320
מונית	347	12,839	8,922	326	13	22,447
אוטובוס זעיר	6	15,387	-	49	-	15,442
רכב מיוחד	297	6,813	-	-	2	7,112
סך כולל	3,011,390	554,049	418,757	95,761	21,420	4,101,377
ב-%	73.4%	13.5%	10.2%	2.3%	0.5%	100%

אפשר לראות כי בסוף שנת 2023 מספר כלי הרכב בעלי הנעה עם בנזין היה כשלושה מיליון שהיו כ-73% מסך כלי הרכב הממונעים, כ-94% מהם היו כלי רכב פרטיים.

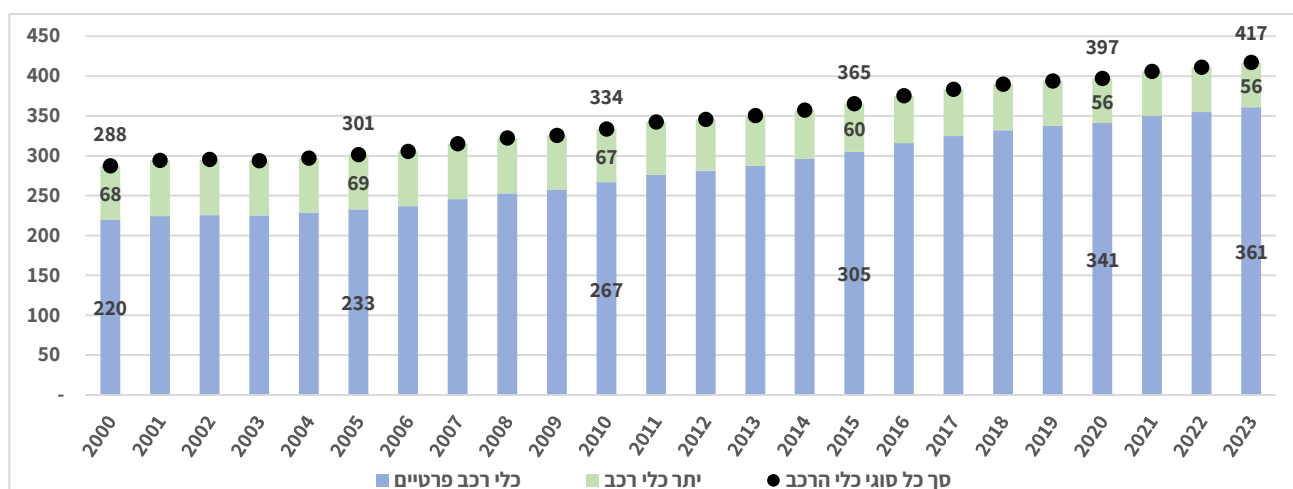
¹ הלמ"ס, שנתון סטטיסטי, לוח 19.10, שנים: 2017, 2023–2024. כניסה: 29 ביולי 2024. נתוני סוף שנה.

² מבקר המדינה, התחרותיות בענף הרכב, מרץ 2022.

³ הלמ"ס, כלי רכב מנועיים 2023, עמ' 5, 15 באפריל 2024.

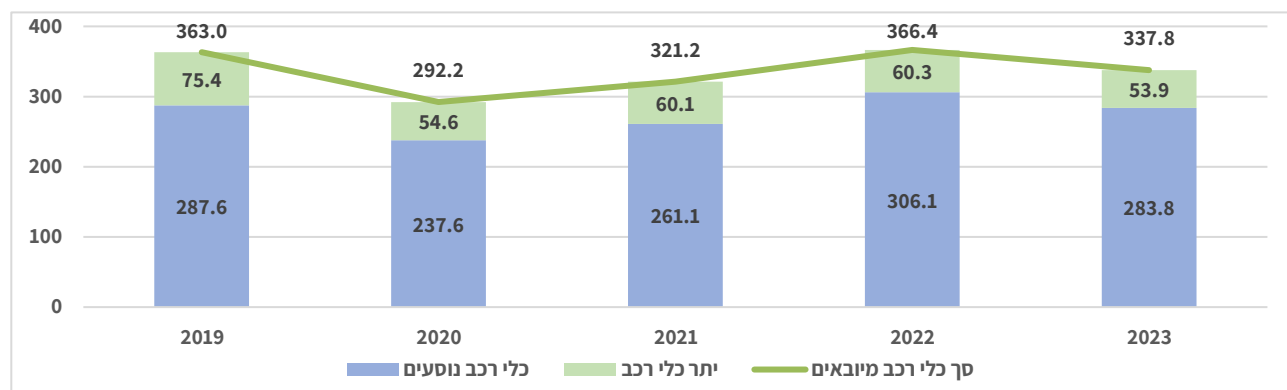
בטרשים 2 נתונים על רמת המינוע (מספר כלי רכב ל-1,000 תושבים) בשנים 2000-2023.

תרשים 2: רמת המינוע בשנים 2000-2023⁴



אפשר לראות כי בשנת 2023 רמת המינוע, קרי מספר כלי רכב לכל 1,000 תושבים, היה 417 – עלייה של 45% לעומת שנת 2000 ועלייה של 14% לעומת 2015. רמת המינוע של כלי רכב פרטיים היה 361, עלייה של כ-64% לעומת שנת 2000 ועלייה של 18% לעומת שנת 2015. נציין כי לפי הלמ"ס רמת המינוע בישראל **נמוכה** לעומת הממוצע במדינות המפותחות. בטרשים 3 שלהלן מוצגים מספרי כלי הרכב שיובאו בשנים 2019-2023.

תרשים 3: מספר כלי רכב שיובאו בשנים 2019-2023 (באלפים)⁵



אפשר לראות כי בשנת 2023 יובאו לישראל כ-337.9 אלף כלי רכב, ירידה של כ-7% לעומת שנת 2019. יבוא כלי רכב נוסעים היה כ-283.8 אלף, ירידה של כ-1.3% לעומת שנת 2019, ויבוא יתר כלי הרכב היה כ-53.9 אלף, ירידה של כ-28.5% לעומת שנת 2019.

בשנת 2020, בעת משבר הקורונה, היתה ירידה במספר כלי רכב שיובאו, ולאחר מכן חלה עלייה הדרגתית. בחינה של היבוא לפי מחציות שנה מלמדת על תנודתיות גבוהה יותר, כך בחודשים

⁴ הלמ"ס, **כלי רכב מנועיים 2023**, עמ' 12, 15 באפריל 2024.

⁵ רשות המיסים, **נתוני יבוא מוצרי צריכה והשקעה - דוחות (בני קיימא)**, שנים שונות, כניסה: 30 ביולי 2024; לפי הלמ"ס הגדרת "כלי רכב נוסעים" היא כלי רכב מנועי המיועד להסיע עד תשעה אנשים (כולל הנהג) וכולל רכב פרטי, מונית ואוטובוס זעיר.

יולי-דצמבר 2022 יובאו כ-173.3 אלף כלי רכב נוסעים, גבוה באופן יחסי, בעיקר בגין הקדמת רכישה בשל הפחתה של הטבת מס קנייה על רכבים חשמליים החל מ-1 בינואר 2023. סיבה אפשרית לירידה ביבוא בשנת 2023 הינה עיכובים במשלוחי כלי רכב בשל סיכון מעבר אוניות בים סוף עקב מלחמת חרבות ברזל. במחצית הראשונה של שנת 2024 חלה ירידה של כ-25.6% ביבוא כלי רכב לעומת המחצית הראשונה של 2023, ככל הנראה בגין המלחמה.

בלוח 2 שלהלן מוצג ערך היבוא של כלי רכב נוסעים וחלקי החילוף וכן עלות ממוצעת של כלי רכב נוסעים בשנים 2019-2023 ובמחצית הראשונה של 2024.

לוח 2: ערכי היבוא של כלי רכב נוסעים וחלקי החילוף בשנים 2019-2024 (מיליוני דולר)⁶

שיווי 2023-2019	1-6/2024	2023	2022	2021	2020	2019	
25%	2,132	6,348	6,451	5,006	4,122	5,067	כלי רכב נוסעים
51%	616	1,830	1,670	1,632	1,013	1,213	יתר כלי רכב
26%	379	753	813	749	585	595	חלקי חילוף
30%	3,127	8,931	8,934	7,387	5,720	6,876	סך הכול
27%	19,605	22,366	21,075	19,177	17,345	17,622	עלות ממוצעת לכלי רכב נוסעים (דולר)

אפשר לראות כי בשנת 2023 סך ערך היבוא של כלי רכב נוסעים היה כ-6.3 מיליארד דולר – עלייה של 25% לעומת שנת 2019; סך הערך המיובא של כלי רכב וחלקי החילוף היה כ-8.9 מיליארד דולר – עלייה של 30% לעומת שנת 2019. בשנת 2023 העלות הממוצעת של כלי רכב נוסעים היה 22,366 דולר – עלייה של 27% לעומת שנת 2019.

בלוח 3 שלהלן מוצג סך מס הקנייה שנגבה על יבוא כלי רכב נוסעים וחלקי חילוף וכן מס הקנייה הממוצע לרכב נוסעים בשנים 2019-2023 ובמחצית הראשונה של 2024.

לוח 3: מס קנייה שנגבה על יבוא כלי רכב נוסעים וחלקי החילוף בשנים 2019-2024 (מיליוני ש"ח)⁷

שיווי 2023-2019	1-6/2024	2023	2022	2021	2020	2019	
38%	4,988	13,077	12,020	9,914	8,692	9,453	כלי רכב נוסעים
23%	401	873	946	893	535	712	יתר כלי רכב
19%	268	534	540	514	441	448	חלקי חילוף
36%	5,657	14,484	13,505	11,321	9,669	10,614	סך הכול
40%	45,868	46,072	39,270	37,977	36,578	32,873	מס קנייה ממוצע לכלי רכב נוסעים (ש"ח)

אפשר לראות כי בשנת 2023 סך מס הקנייה שנגבה על ידי רשות המיסים בגין יבוא כלי רכב נוסעים היה כ-13.1 מיליארד ש"ח – עלייה של 38% לעומת 2019, ומס קנייה ממוצע (ללא מכס ומע"מ) לכלי רכב נוסעים שנגבה בגין היבוא היה 46,072 ש"ח – עלייה של 40% לעומת 2019.

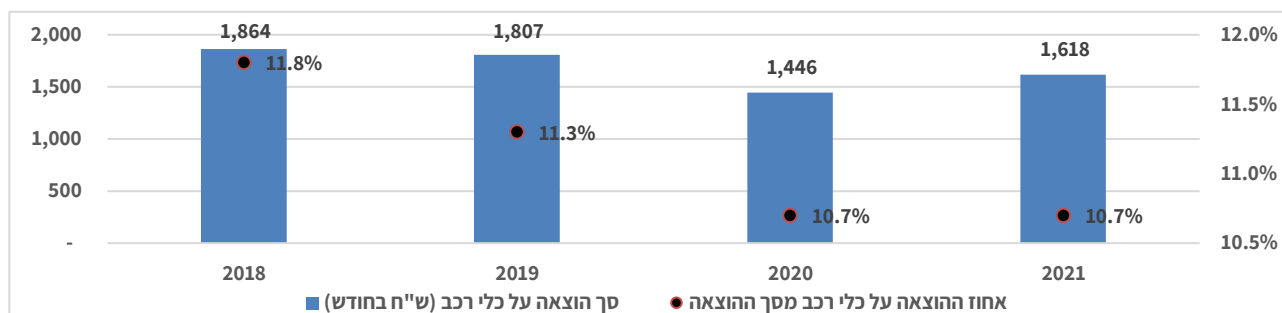
⁶ רשות המיסים, [נתוני יבוא מוצרי צריכה והשקעה - דוחות \(בני קיימא\)](#), שנים שונות, כניסה: 30 ביולי 2024. עיבוד של מרכז המחקר והמידע של הכנסת לנתוני רשות המיסים.

⁷ רשות המיסים, [נתוני יבוא מוצרי צריכה והשקעה - דוחות \(בני קיימא\)](#), שנים שונות, כניסה: 30 ביולי 2024. עיבוד של מרכז המחקר והמידע של הכנסת לנתוני רשות המיסים.

2. הוצאה של משק בית ממוצע על כלי רכב

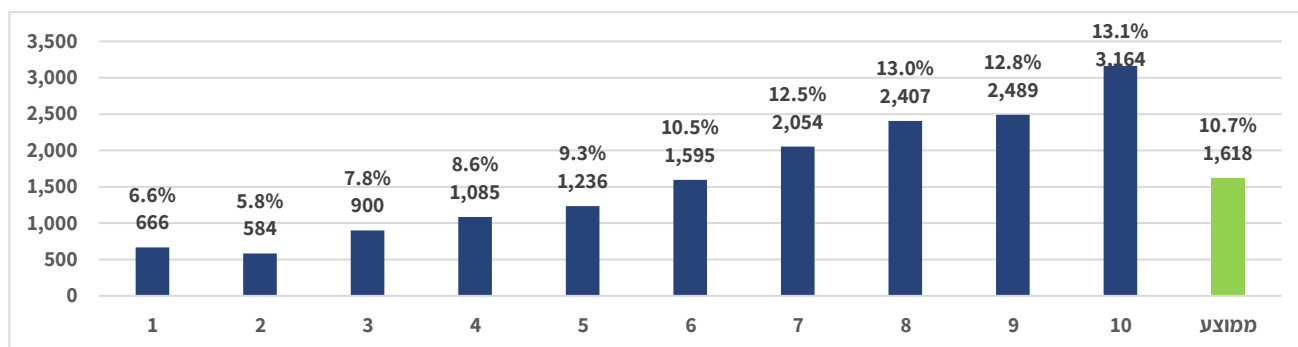
הלמ"ס מפרסמת מידי שנה סקר הוצאות משקי בית, הכולל נתונים על קבוצות הוצאה שונות, לרבות הוצאות על כלי רכב, בחלוקה לעשירונים הכנסה. בתרשים 4 שלהלן מוצג ההוצאה של משק בית על רכב מסך ההוצאה לצריכה בשנים 2018–2021.

תרשים 4: משקל ההוצאה של משק בית על כלי רכב מסך ההוצאה בשנים 2018–2021⁸



אפשר לראות כי בשנת 2021 ההוצאה על כלי רכב של משק בית ממוצע היתה כ-1,618 ש"ח בחודש, ומשקל ההוצאה מסך ההוצאה היה **10.7%** לעומת 11.8% בשנת 2018, **ירידה של 1.1 נקודת אחוז**. סך ההוצאה של משקי בית על כלי רכב נאמדת בכ-55 מיליארד ש"ח בשנה. בתרשים 5 שלהלן הוציאו משקי בית לפי עשירונים של הכנסה כספית נטו לנפש סטנדרטית על הוצאות לכלי רכב ומשקלם בסך ההוצאה לתצרוכת בשנת 2021.

תרשים 5: הוצאה כספית למשק בית לפי עשירונים על מרכיב הוצאות כלי רכב (2021)⁹



אפשר לראות כי בשנת 2021 סך ההוצאה של משק בית ממוצע על כלי רכב היה 1,618 ש"ח בחודש, **10.7%** מסך ההוצאה לתצרוכת. בעשירון התחתון סך ההוצאה החודשית על כלי רכב היה 666 ש"ח, **6.6%** מסך ההוצאה לתצרוכת ובעשירון העליון היה 3,164 ש"ח (פער של **375%** לעומת עשירון תחתון), **13.1%** מסך ההוצאה לתצרוכת.

⁸ הלמ"ס, סקר הוצאות משקי בית לשנת 2021, [לוח 1.2 – הרכב ההוצאה החודשית לתצרוכת, לפי קבוצות משניות, בשנים נבחרות](#), כניסה: 31 ביולי 2024. נציין שבשנת 2018 הלמ"ס עדכנה את שיטת המדידה החל מאותה שנה ואילך.

⁹ הלמ"ס, סקר הוצאות משקי בית לשנת 2021, [לוח 2 – הכנסה והוצאה חודשית לתצרוכת בעשירונים של משקי בית, לפי הכנסה כספית לנפש סטנדרטית](#), כניסה: 31 ביולי 2024, עיבוד של מרכז המחקר והמידע של הכנסת לנתוני הלמ"ס.

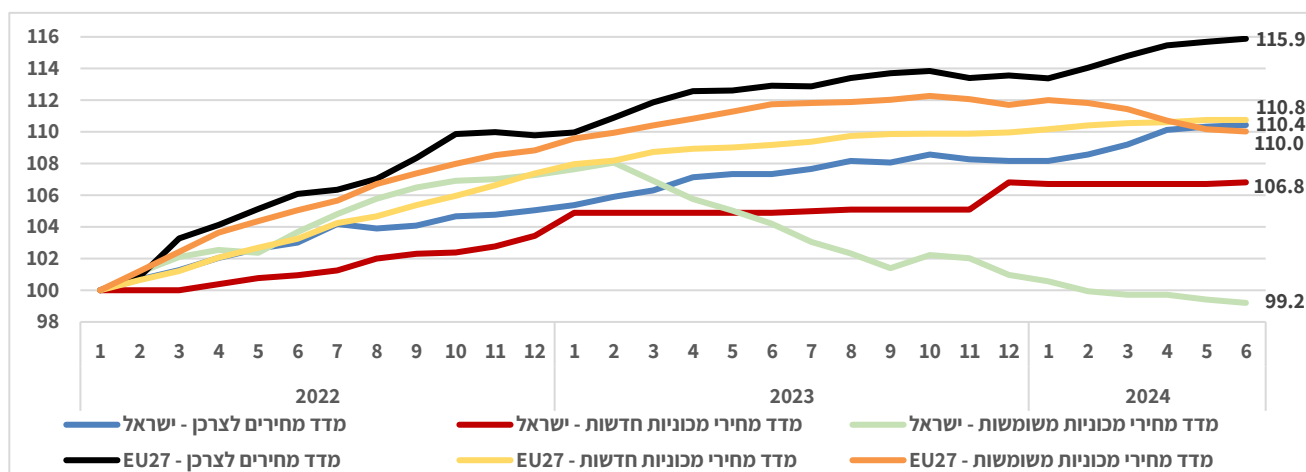
3. שוק כלי הרכב החדשים

3.1 רמת התחרותיות והריכוזיות בשוק

מחירי כלי רכב בישראל גבוהים יחסית למדינות המפותחות, בעיקר בגין רמת מיסוי גבוהה¹⁰ וסיבות אחרות. עקב כך, בעשורים האחרונים נערכו דיונים בכנסת בנושא, והוקמו מספר ועדות להתמודדות עם קידום התחרותיות והסרת חסמי יבוא כלי רכב. באוגוסט 2011 הוקמה **הוועדה להגברת התחרותיות בענף הרכב** בראשות פרופ' ירון זליכה. דוח הוועדה פורסם בפברואר 2012, ולפיו רמת התחרותיות בשוק כלי הרכב בישראל היא **נמוכה** ובפרט בשוק כלי הרכב הפרטיים. על בסיס הדוח הגישה הממשלה הצעת חוק בנושא. ב-18 ביולי 2016 פורסם ברשומות **חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016** (להלן: "החוק").¹¹ מטרת החוק היתה, בין היתר, הגברת התחרות בענף על ידי הקלה על יבוא עקיף ויבוא אישי, בנוסף ליבוא הישיר. כמו כן, היבואנים הישירים חויבו לטפל בכלי רכב שלא הם ייבאו לארץ.¹²

לפי מדד שווי כוח קנייה של ה-OECD לשנת 2020, רמת מחירי התחבורה בישראל (כולל כלי רכב פרטיים ותחבורה ציבורית) גבוהה בכ-20% בהשוואה לממוצע ה-OECD.¹³ בתרשים 6 שלהלן מוצגים מדד המחירים לצרכן, מדד מכוניות חדשות ומדד מכוניות משומשות בתקופה ינואר 2022 עד יוני 2024 בישראל ובממוצע מדינות האיחוד האירופי.

תרשים 6: מדד מחירים לצרכן, מדד מכוניות חדשות ומשומשות בשנים 2022–2024¹⁴



אפשר לראות את הדברים הבאים:

- מינואר 2022 ועד לפברואר 2023 שלושת המדדים בישראל עלו, החל ממרץ 2023 מדד מחירי מכוניות משומשות החל לרדת לעומת המשך עלייה במדד מחירי מכוניות חדשות.

¹⁰ דו"ח הוועדה להגברת התחרותיות בענף הרכב, פברואר 2012.

¹¹ חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016.

¹² ועדת הכלכלה, הוסר החסם המרכזי שמנע תחרות בשוק הרכב: ועדת הכלכלה אישרה לחייב את היבואנים הישירים לטפל גם במכוניות שלא הם ייבאו לארץ, 13 בפברואר 2024.

¹³ OECD Data Explorer, PPP detailed results, 2020, accessed: August 6, 2024.

¹⁴ הלמ"ס, מחולל מחירים ומדדי מחירים, כניסה: 31 ביולי 2024.

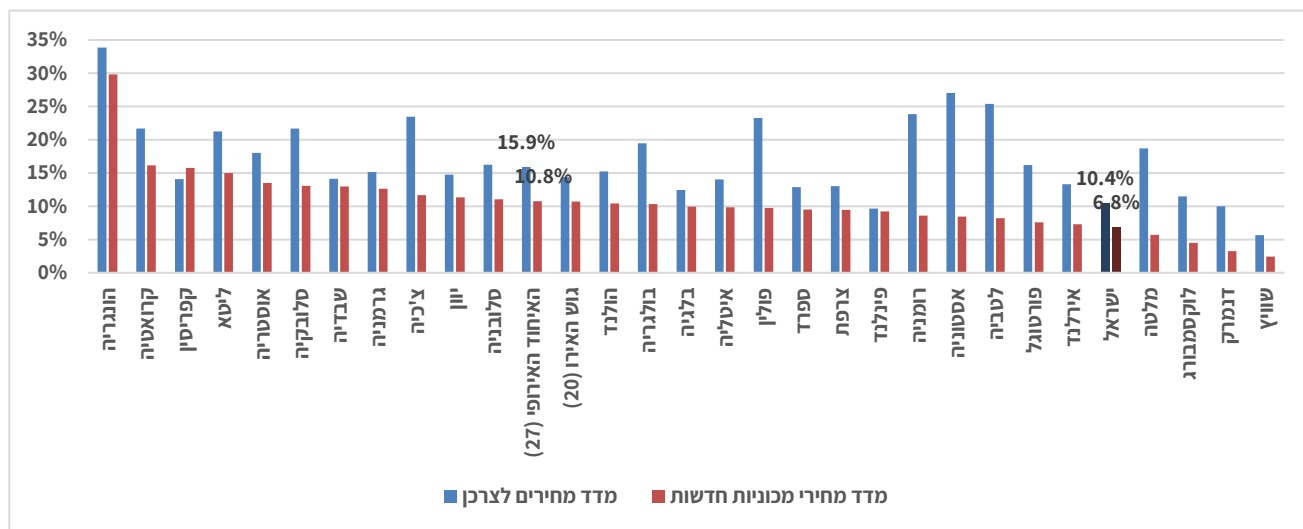
- בתקופה שבין ינואר 2022 ועד יוני 2024 מדד מחירים לצרכן **עלה ב-10.4%**; מדד מחירי מכוניות חדשות **עלה ב-6.8%**, כאשר מרבית העלייה היתה בחודשים ינואר 2022 ועד מרץ 2023, **עלייה של 4.9%**, ובדצמבר 2023 היתה **עלייה של 1.6%** (לעומת נובמבר 2023), סיבה אפשרית היא הקדמת רכישה של מכוניות חדשות בשל ההודעה על העלאה של מס קנייה על רכבים חשמליים החל מינואר 2024. בתקופה זו מדד מחירי מכוניות חדשות באירופה עלה בכ-**10.8%**.

- בתקופה ינואר 2022 עד יוני 2024 מדד מחירי מכוניות משומשות בישראל ירד בכ-0.8% בהשוואה לעלייה של כ-10% בממוצע מדינות האיחוד האירופי. בחודשים ינואר 2022 ועד פברואר 2023 מדד מחירי מכוניות משומשות בישראל **עלה ב-8.1%** ומחודש מרץ 2023 ועד יוני 2024 הוא ירד ב-8.2% ובסך הכול בכל התקופה הוא **ירד ב-0.8%**.

לפי דוח מבקר המדינה, בתקופה ינואר 2008 עד יולי 2021 מדד מחירי מכוניות חדשות עלה נומינלית ב-10% וירד ריאלי ב-7.6% (מדד מחירים לצרכן עלה בתקופה זו ב-19.1%).¹⁵ החל מאוקטובר 2016, מועד כניסת החוק לתוקף, ועד ליולי 2021 המדד מחירי מכוניות חדשות עלה נומינלית ב-4.5% וריאלי ב-1.8%.

בתרשים 7 להלן השינוי המצטבר במדד מחירי מכוניות חדשות במדינות אירופה ובישראל בתקופה ינואר 2022 עד יוני 2024.

תרשים 7: השינוי המצטבר במדד מחירי מכוניות חדשות במדינות אירופה ובישראל



אפשר לראות כי בתקופה ינואר 2022 עד יוני 2024 מדד מחירי מכוניות חדשות בישראל עלה בקצב מתון יחסית לרוב מדינות האיחוד האירופי. בלוח 4 להלן מפת יבוא כלי הרכב נכון למחצית 2024.

¹⁵ מבקר המדינה, [התחרותיות בענף הרכב](#), מרץ 2022.

לוח 4: מפת יבוא כלי הרכב נכון למחצית 2024¹⁶

קבוצת הרכב	כלי רכב פרטיים	מספר מותגים	משאיות	בעלים
סמל"ת	פיאט, לנצ'יה, אלפא-רומיאו, קרייזלר, ג'יפ, פרארי, מזראטי, דודג', אבארט, ראם, הונצ'י, ווי	12	איווקו	מיכאל לוי
קרטו מוטורס	רנו, ניסן, אינפיניטי, דאצ'יה, צ'רי, אקספנג	6	ניסן	משפחת קרטו
דלק מוטורס	מאזדה, פורד, לינקולן, ב.מ.וו, מיני-קופר	5	פורד	גיל אגמון
דוד לובינסקי	פיג'ו, סיטרואן, אופל, MG	4		משפחת מנור
יוניברסל (UMI)	שברולט, קדילאק, ביואיק, איסוזו	4	איסוזו	משפחת עיני
יוניון מוטורס	טויוטה, GAC, ג'ילי, לקסוס	4	הינו	ג'ורג' חורש
מאיר	וולוו, הונדה, יגואר, לינק אנד קו	4	רנו, וולוו	שחר/קז
צ'מפיון מוטורס	פולקסוואגן, אאודי, סיאט, סקודה	4	פולקסוואגן	חברת אלייד
כלמוביל	מרצדס, סמארט, מיצובישי, יונדאי	4	מרצדס, מיצובישי	משפחת חרל"פ
טלקאר	קיה, סאנגיאנג, סרס	3		משפחת אונגר
מכשירי תנועה	סוזוקי, דודג', פורשה	3	דודג', AVIA, MAN	צבי נטע
יפנאוטו	סובארו	1		גד זאבי

אפשר לראות כי 12 יבואנים ישירים מייבאים כלי רכב השייכים ל-54 יצרנים (מותגים) של כלי רכב. כשיבואן אחד מייבא 12 מותגים של כלי רכב. מנקודת ראות רוכש כלי הרכב ניתן לבחון את התחרות בשלוש רמות:

- בחירה בין דגמי כלי רכב של היבואנים השונים, במצב זה קיימת תחרות בין מעל לעשרה יבואנים, ומדדי התחרותיות והריכוזיות מפורטים להלן.
 - בחירה בין דגמי כלי רכב הנמכרים על ידי יבואן אחד, במצב הזה התחרות מועטה שכן אותו יבואן מוכר דגמים שונים.
 - בחירה בדגם כלי רכב מסויים, במצב זה כמעט ואין תחרות שכן הדרך הכמעט בלעדית לרכוש את כלי הרכב הינה דרך היבואן הישיר. סקירה בנושא יבואן בלעדי בסעיף 3.2 להלן.
- באיחוד האירופי נערכו כבר בתחילת שנות ה-2000 צעדים לביטול מעמד סוכנים או יבואנים בלעדיים, כך שתתקיים תחרות בין סוכנים או יבואנים שונים על אותו דגם של כלי רכב.¹⁷

בלוח 5 שלהלן מוצג מספר היבואנים בחלוקה לפי סוג יבואן בשנים 2014–2020.

לוח 5: מספר יבואני רכב לפי סוג בשנים 2014–2020¹⁸

יבואן	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ישיר	21	19	21	20	21	23	26
עקיף	1	1	3	3	4	5	9
זעיר	0	0	0	5	25	102	164
סך הכול	22	20	24	28	50	130	199

אפשר לראות כי בשנת 2020 מספר היבואנים הישירים היה 26, עלייה של 24% לעומת שנת 2014. מספר היבואנים העקיפים והזעירים עלה באופן ניכר משנת 2017, שנה לאחר פרסום

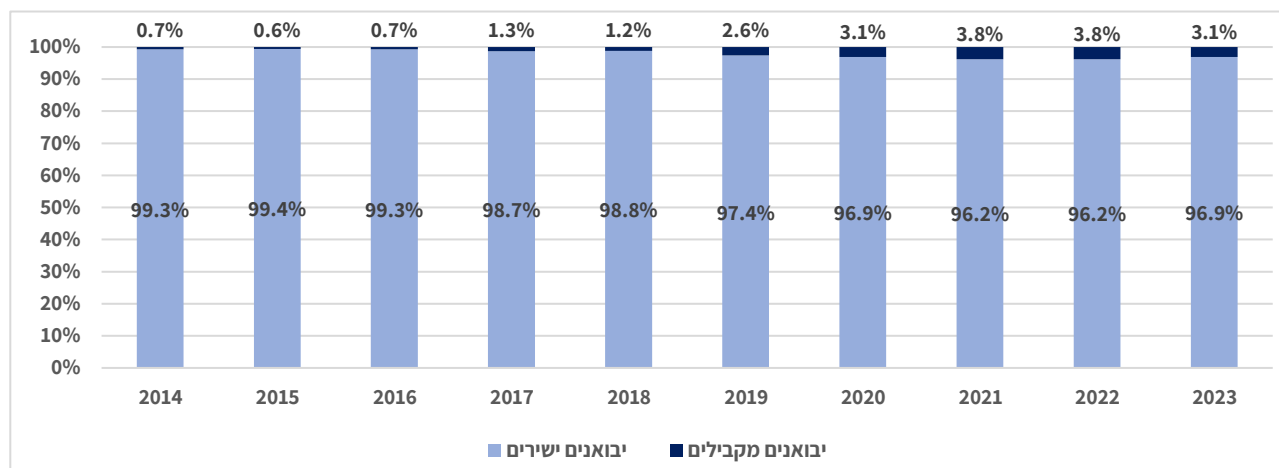
¹⁶ אתרי החברות. [דו"ח הוועדה להגברת התחרותיות בענף הרכב](#), פברואר 2012.

¹⁷ להרחבה: אמיר לופוביץ, [בלעדיות בייבוא ובמכירת רכב באירופה](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, יוני 2002.

¹⁸ מבקר המדינה, [התחרותיות בענף הרכב](#), מרץ 2022.

החוק, שבה היו שמונה יבואנים (לא ישירים) ל-175 יבואנים בשנת 2020. בתרשים 8 שלהלן מוצגים נתחי שוק של היבואנים הישירים ויתר היבואנים (מקבילים) בשנים 2014–2023.

¹⁹ **תרשים 8: נתחי שוק של יבואנים ישירים ויבואנים עקיפים בשנים 2014–2023**



אפשר לראות כי בשנת 2014 נתח השוק של היבואנים הישירים היה 99.3% ובשנת 2023 הוא היה 96.9% – **ירידה של 2.4 נקודות אחוז**, כמו כן, מגמת הירידה של היבואנים הישירים החלה בשנים 2017–2023. בשנים 2021–2022 נתח השוק של היבואנים המקבילים היה 3.8% – הגבוה ביותר בעשור האחרון. עם זאת, בדוח מבקר המדינה משנת 2022 צויין כי: "מבדיקת משרד מבקר המדינה עולה כי גם בחלוף כארבע שנים מחקיקת החוק ומהרפורמה של משרד התחבורה לקידום יבוא מקביל (יבוא עקיף, זעיר ואיש), היבוא המקביל אינו בגדר גורם תחרותי ממשי ליבוא הישיר... הרפורמה לא הובילה לירידת מחירים כללית בענף יבוא כלי הרכב הפרטיים". בלוח 6 שלהלן מוצגים עבור השנים 2020–2023 נתחי שוק של 15 יצרני כלי רכב המובילים שיובאו לישראל בשנת 2023.

²⁰ **לוח 6: נתחי שוק של 15 יצרני כלי רכב שיובאו לישראל בשנים 2020–2023 (באחוז)**

יצרן	2020	2021	2022	2023	שינוי
יונדאי	15.8	15.4	16.6	15.9	+0.1 נ.א.
קיה	12.0	14.0	14.4	12.4	+0.4 נ.א.
טויוטה	14.6	14.7	13.0	11.5	-3.1 נ.א.
ביו.וי.די (BYD)	-	-	1.4	5.8	+5.8 נ.א.
סקודה	8.5	6.8	5.0	5.3	-3.2 נ.א.
מזדה	4.4	5.3	7.2	5.3	+0.9 נ.א.
צ'רי	-	-	0.4	4.2	+4.2 נ.א.
מיצובישי	5.7	3.8	4.0	3.9	-1.8 נ.א.
סוזוקי	3.6	3.7	3.3	3.4	-0.2 נ.א.
סיאט	4.9	4.5	3.2	2.9	-2.0 נ.א.
ג'ילי	-	0.1	2.6	2.7	+2.7 נ.א.
פיג'ו	2.6	2.6	2.1	2.6	0.0 נ.א.

¹⁹ מבקר המדינה, [התחרותיות בענף הרכב](#), מרץ 2022; רשות המיסים, [מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב בישראל-חלק א'](#), מרץ 2024.

²⁰ הלמ"ס, [כלי רכב מנועיים 2023](#), עמ' 11, 15 באפריל 2024.

יצרן	2020	2021	2022	2023	שינוי
טסלה	-	2.2	2.2	2.6	+2.6 נ.א.
סאיק (MG)	0.7	1.0	2.0	2.1	+1.4 נ.א.
סובארו	1.8	1.9	1.7	1.7	-0.1 נ.א.
סך הכול 15 היצרנים	74.6	76.0	79.1	82.3	+7.7 נ.א.
יתר היצרנים	25.4	24.0	20.9	17.7	-7.7 נ.א.
סך הכול יצרנים	100	100	100	100	-

אפשר לראות כי בשנת 2023 נתח השוק של 15 יצרני כלי הרכב שמיובאים לישראל היה **82.3%**, עלייה של 7.7 נקודות אחוז לעומת 2020. נציין שחלק מ-15 היצרנים המובילים בשנת 2023, יצרני רכב חשמלי, לא היו ברשימת המובילים בשנים קודמות, למשל: נתחי השוק של טסלה, ביו.וי.די (BYD) וצ'רי היו אפסיים בשנת 2020. עוד אפשר לראות כי בשנת 2023 נתח השוק של שלושה יצרנים, יונדאי, קיה וטויוטה, היה כ-40% מסך המכונות החדשות שיובאו.

בדוח מבקר המדינה צוינו קשיים ליבוא המקביל שנותנים עדיפות ליבוא הישיר, בין היתר צוינו:

- **עלות גבוהה יותר ליבואנים לא ישירים:** במקרים בהם למדינת ישראל אין הסכמי סחר עם מדינות שמהן מייבאים היבואנים המקבילים את כלי רכב, נוצר מצב שעלות היבוא שלהם גבוהה יותר כיוון שאין פטור מגביית המכס (בשיעור של כ-7%) בהשוואה למדינות עם הסכמי סחר, בשל קושי להמציא תעודת מקור של היצרן, וזאת על אף שהייצור המקורי של אותם כלי הרכב הוא במדינות שיש איתן הסכמי סחר. ולכן יש עדיפות ליבואנים הישירים וחסם ליבואנים המקבילים. לעיתים חברת הביטוח מבקשת הערכת שמאי לשווי הרכב המיובא שלא לצורך, דבר שמעלה את עלות הייבוא עבור היבואנים האישיים ופוגע בתחרות בענף.
- **ירידת ערך גדולה יותר עבור רכבים שיובאו על ידי יבואן אישי:** לפי מחירון "לוי יצחק" יש להפחית ממחיר המחירון כ-15%-30% אם הרכב יובא על ידי יבואן אישי, וזאת בשל מספר סיבות ובהן חוסר אחידות בין היבואנים האישיים, הבדלים בשערי המטבע בעת הקנייה, חוסר בהירות לגבי האחריות, קושי לקבוע ולאמת מקורות מסמכי יבוא והבדלים בתוספות ספציפיות של כל רכב. כלומר בעת מכירה עתידית של הרכב המיובא ערכו יהיה נמוך יותר ולכן יוצר תמריץ לרכוש מהיבואנים הישירים ולא מיבוא אישי. זאת ועוד, לעיתים רכב חדש שמיובא על ידי יבואן אישי נרשם על ידי משרד התחבורה כרכב משומש דבר שמוריד את ערכו לצורכי ביטוח או בעת מכירה בעתיד כרכב יד שנייה.

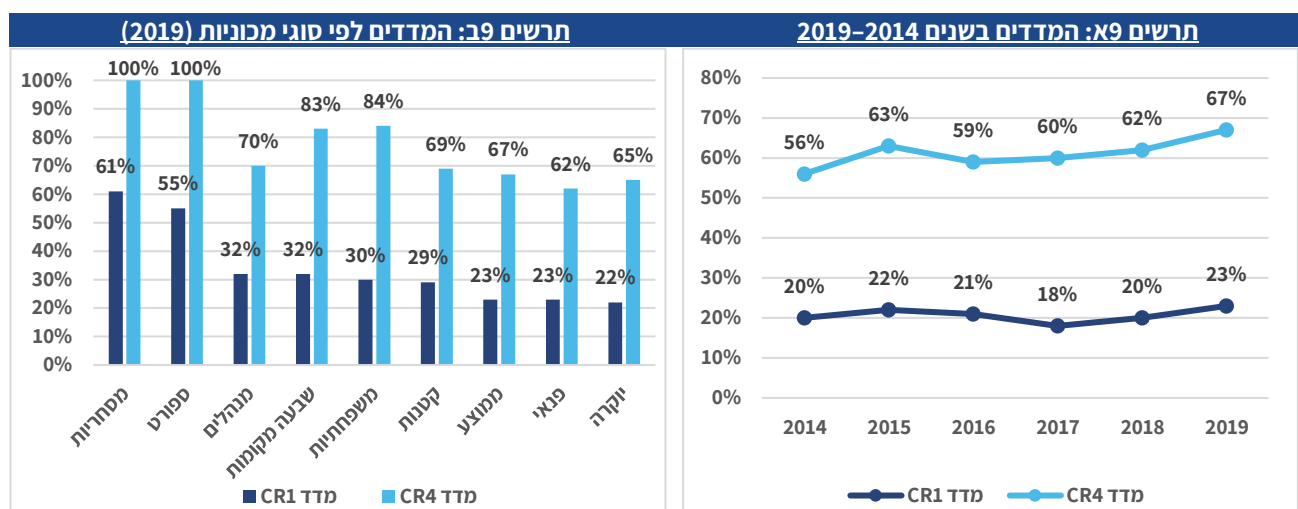
בדוח מבקר המדינה נבדקה רמת התחרותיות בענף ונערך חישוב של שני אומדנים ל"גלגול" הירידה בעלויות הגולמיות למחיר לצרכן – אומדן לפי עקרונות של לספר (Laspeyres) ואומדן לפי עקרונות של פש (Paasche). לפי שני האומדנים "גלגול" הירידה בעלויות הגולמיות מהיבואנים אל הצרכנים בשנים 2014-2019 הוביל (לכאורה) לשינויים שהם **לטובת היבואנים** כלומר הירידה בעלויות הגולמיות יצרה **עלייה** גדולה יותר ברווחים הגולמיים של היבואנים לעומת **חוסר בירידה** במחיר לצרכן, כלומר יש חוסר סימטריה בגלגול השינויים לטובת היבואנים. בנוסף, בשנים 2015-2019 היה ייסוף חד של השקל לעומת האירו והדולר (המשמשים לרכישת כלי רכב), אשר תרם לגידול של כ-660 מיליון ש"ח באומדן לרווח הגולמי של היבואנים

והתרומה נטו לרווח הגולמי לאחר התחשבות בירידה במס הקנייה ובמכס היתה כ-546 מיליון ש"ח. לעומת זאת התרומה של ירידה בעלויות אלו **לא הועברה אל הצרכנים** ומחיר המכירון לא ירד וכן מדד המחירים של מכוניות חדשות לא ירד.

מסקנה נוספת בדוח: "לחברות הליסינג יש כוח להשפיע על המחירים במחירוני הרכב ולמנוע ירידה בהם גם בתקופה של ירידה בעלויות הגולמיות. הנפגעים מכשל שוק זה הם הצרכנים, הן הרוכשים כלי רכב בשוק הפרטי והן הצרכנים של חברות הליסינג: הצרכנים הרוכשים כלי רכב בשוק הפרטי אינם נהנים מהירידה במחירי המכירון של כלי הרכב גם כאשר העלויות הגולמיות של היבואנים יורדות, והצרכנים של חברות הליסינג משלמים שווי שימוש גבוה הנקבע לפי מחיר מכירון גבוה יחסית שאינו משתנה גם כשחלה ירידה בעלויות הגולמיות של היבואנים".

בדוח מבקר המדינה נבדקו רמות הריכוזיות לפי המדדים המקובלים, מדד נתח שוק של ארבעת היבואנים הגדולים (CR4) ושל היבואן הגדול בכל קטגוריה (CR1) ומדד הרפינדל-הירשמן (HHI) שבוחן גם את הריכוזיות הפנימית בין היבואנים, בבחינת המדדים ככל שערך המדד גבוה יותר כך השוק ריכוזי יותר באותה הקטגוריה. בתרשים 9 שלהלן מוצגים מדדי CR1 ו-CR4 בשנים 2014–2019 וכן לפי סוגי מכוניות (בשנת 2019).

תרשים 9: מדדי CR1 ו-CR4 בשנים 2014–2019 ולפי סוגי מכוניות²¹



אפשר לראות כי בכל אחת מהשנים 2014–2019 מדד CR4 היה גבוה מ-50% ועשוי להעיד על ריכוזיות גבוהה. בשנים 2014–2019 היתה עלייה של כ-11 נקודות אחוז. בשנת 2019 בסוגי מכוניות מסחריות וספורט נתח השוק של ארבעת היבואנים הגדולים היה 100% כשליבואן הגדול ביותר היה נתח שוק של 61% בשוק מכוניות המסחריות ו-55% בשוק מכוניות הספורט (כלומר אותו יבואן נחשב למונופול בסוג מכוניות זה); בסוגי מכוניות משפחתיות ושבעה מקומות נתח השוק של ארבעת היבואנים הגדולים היה 84% ו-83% בהתאמה. והממוצע של כל שמונת הסוגים היה 67%.

²¹ מבקר המדינה, [התחרותיות בענף הרכב](#), מרץ 2022.

בלוח 7 שלהלן מוצגים מדד HHI בשנת 2019 לסוגי המכוניות וכן רמת הריכוזיות לפי ארצות הברית ולפי האיחוד האירופי.

לוח 7: מדד HHI לפי הקווים המנחים של ארצות הברית והאיחוד האירופי (2019)²²

סוג הרכב	HHI (2019)	ארצות הברית	איחוד אירופי
מסחריות	0.447	ריכוזיות גבוהה	ריכוזיות גבוהה
ספורט	0.431	ריכוזיות גבוהה	ריכוזיות גבוהה
שבעה מקומות	0.211	ריכוזיות מתונה	ריכוזיות גבוהה
משפחתיות	0.206	ריכוזיות מתונה	ריכוזיות גבוהה
מנהלים	0.171	ריכוזיות מתונה	ריכוזיות מתונה
קטנות	0.159	ריכוזיות מתונה	ריכוזיות מתונה
יוקרה	0.137	ענף לא ריכוזי	ריכוזיות מתונה
פנאי	0.126	ענף לא ריכוזי	ריכוזיות מתונה
מומוצע	0.133	ענף לא ריכוזי	ריכוזיות מתונה

אפשר לראות כי עבור כלי רכב מסחריים וספורט הריכוזיות גבוהה לפי הקווים המנחים של ארצות הברית וגם לפי האיחוד האירופי. ובממוצע לפי ארצות הברית ענף הרכב לא ריכוזי ולפי האיחוד האירופי הריכוזיות היא מתונה. מבקר המדינה מציין שערך הממוצע של מדד HHI בשנת 2014 היה 0.114 כלומר בשנים 2014–2019 חלה עלייה ברמת הריכוזיות וההמלצה העיקרית שצויינה היתה שיש לבחון את רמת הריכוזיות לכל סוג רכב **בנפרד** ולא רק את המדד הכולל של הענף.

3.2 תופעת היבואן הבלעדי²³

בשנת 1992, בראשית תהליך הפחתת המכסים, נכתב מחקר על ידי פרופ' אליס ברזיס ופרופ' אבי וייס לגבי תופעת היבואן הבלעדי, לפיו תופעה זו נפוצה בישראל (כמפורט בהמשך) ועשויה להקטין את הפתיחה של המשק ליבוא, למרות הפחתת המכסים. מכירה של מוצר המיוצר בחו"ל בישראל יכולה להתבצע באחת משלוש דרכים: מכירה של היצרן בעצמו על ידי הקמת סניף מקומי או חברת בת; היצרן מתקשר עם מספר יבואנים מקומיים למכירת המוצר; היצרן מתקשר עם יבואן אחד בלעדי ולמעשה נותן לו בלעדיות ביבוא המוצר.

במצב של יבואן בלעדי, ליבואן יש כוח מונופוליסטי כלפי הצרכנים, כיוון שהוא היחיד שמייבא את המוצר, בנוסף לכוח המונופוליסטי שיש ליצרן בחו"ל כלפי היבואן, ולכן רווח היבואן צפויים להיות גבוהים מעל רווחיו במצב של תחרות. מאידך, כאשר קיימים מספר יבואנים המתחרים ביניהם, מתמעט הכוח המונופוליסטי של כל יבואן אל מול הצרכנים.

מחקרים שונים שנעשו הראו כי בישראל רבים מהמוצרים המיובאים יובאו על ידי יבואן אחד בלעדי, כלומר יצרנים זרים רבים מעדיפים לבחור באפשרות של התקשרות עם יבואן בלעדי על

על פי המחקר הכלכלי, יש שתי סיבות עיקריות שבגינן קיימת תופעת היבואן הבלעדי בישראל – מירוב רווחים על ידי היצרן ומדיניות הסחר בישראל.

²² מבקר המדינה, [התחרותיות בענף הרכב](#), מרץ 2022. ערכי המדד נמצאים בתוך שלוש רמות ריכוזיות: **לא ריכוזי**: ערכים נמוכים מ-0.15 לפי ארצות הברית או נמוכים מ-0.1 לפי האיחוד האירופי; **ריכוזיות מתונה**: ערכים בין 0.15–0.25 לפי ארצות הברית או בין 0.1–0.2 לפי האיחוד האירופי; **ריכוזיות גבוהה**: ערכים גבוהים מ-0.25 לפי ארצות הברית או מ-0.2 לפי האיחוד האירופי.

²³ הרבעון לכלכלה, [מבנה שוק היבוא וליברליזציה במדיניות סחר חוץ: תופעת היבואן הבלעדי](#), עליזה ברזיס ואבי וייס, אוגוסט 1995.

פני פתיחת סניף או חברת בת בארץ או שיווק דרך כמה יבואנים. על פי המחקר הכלכלי, קיימות שתי סיבות עיקריות שבגינן נוצרה התופעה בישראל של יבואנים בלעדיים:

מירוב רווחים על ידי היצרן: כאמור, ליצרן מחו"ל יש שלוש אפשרויות למכור את מוצריו בישראל – באופן ישיר, על ידי מספר יבואנים או על ידי יבואן בלעדי. בבואו להחליט באיזו דרך הוא ימכור את מוצריו, היצרן ירצה למרב את רווחיו. כאשר בוחנים את פונקציית הרווח שרואה היצרן, עולה כי במקרים שהעלות הקבועה של יבוא עצמי על ידי היצרן גבוהה ביחס לגודל השוק, הוא יעדיף למכור את מוצריו על ידי יבואנים ולא באופן ישיר. בישראל, כיוון שהשוק קטן יחסית, העלויות הקבועות שיש ליצרן מתחלקות על פני מספר מועט של מוצרים ולכן מעלים את העלות השולית של כל מוצר. בנוסף, יש עלויות בירוקרטיות גבוהות המקשות על יצרנים מחו"ל להקים חברות בת או סניפים בארץ. לאחר מכן, נדרש היצרן להחליט האם למכור את מוצריו דרך מספר יבואנים או דרך יבואן בלעדי. מהמחקר עולה כי הפרמטר המרכזי להחלטה זו היא בעיית ה"טרמפיסט" הקיימת במוצר. כאשר קיימים מספר יבואנים, עשוי להיווצר מצב שבו כל אחד מהם ייתן פחות שירותים מהכמות האופטימלית באשר למוצר הנמכר ויסתמך על השירותים שיתנו היבואנים האחרים. ככל שבעיה זו יותר חריפה, היצרן לא ממרב את רווחיו, ולכן יעדיף להתקשר עם יבואן בלעדי, שייתן את השירותים בצורה מיטבית בתמורה לכך שהוא היבואן בלעדי באזור גיאוגרפי מסוים. לפי המחקר, בעיית ה"טרמפיסט" עשויה להיות משמעותית בישראל, שכן מדובר בשוק יחסית קטן, ולכן לרוב מעדיפים היצרנים להתקשר עם יבואן בלעדי.

מדיניות הסחר: מדיניות הסחר בשנים הראשונות להקמת המדינה, עודדה היווצרות מונופולין בייבוא. כך, בשנות החמישים והשישים של המאה הקודמת יבואנים נדרשו לקבל רשיונות, דבר שגרם לכך שהם קיבלו זכות יבוא בלעדית. בהמשך, עם הצטרפות ישראל להסכם הסחר העולמי GATT בשנת 1962²⁴, ניסו יבואנים, שהיה להם רישיון יבוא בלעדי, למנוע ככך הניתן אפשרות של כניסת יבואנים אחרים לשוק ולמסד את קשריהם עם היצרן בחו"ל כך שיהיו יבואנים בלעדיים.

בנוסף, הגבלות לא מכסיות או NTBs (Non-Tariff Barriers) (כגון: מכסות יבוא, דרישות לרישיונות ותקנים ייחודיים) הקיימות בישראל, הובילו לכך שההוצאות הקבועות גבוהות עבור יצרנים מחו"ל שרוצים למכור את מוצריהם ישירות בארץ, ולכן הם מעדיפים להתקשר עם יבואנים בלעדיים הנושאים בנטל ההוצאות בעצמם. העלויות הגבוהות מקשות לעיתים על כניסת יבואנים אחרים, וכך הריכוזיות ביבוא גדלה.

²⁴ הסכם GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) נוצר בשנת 1947 לאחר מלחמת העולם השנייה במטרה להביא להפחתת מכסי יבוא ולעידוד הסחר הבינלאומי, בשנת 1992 הוקם ארגון הסחר העולמי (WTO) על בסיס ההסכם.

World Trade Organization, [The General Agreement on Tariffs and Trade \(GATT 1947\)](#), Accessed: March 23, 2022.

3.3 נתונים על רווחי היבואנים²⁵

במאי 2024 אגף הכלכלן הראשי במשרד האוצר פרסם סקירה בנושא "רווחיות יבואני הרכב הגדולים בשנים 2017–2022". לפי הסקירה, בשנת 2022 היקף ההוצאה לצריכה פרטית של משקי הבית על חלקי חילוף וכלי רכב נאמד בכ-36.5 מיליארד ש"ח – **עלייה ריאלית של 25%** לעומת 2021, וזאת על אף שנרשמה ירידה של כ-7.3% במספר כלי רכב חדשים שנמסרו ללקוחות.

לפי הסקירה, בשנת 2022 הרווח לפני מס של 12 יבואני הרכב הגדולים היה כ-5 מיליארד ש"ח (הרווח הגדול ביותר בעשרים השנים האחרונות) – **גידול ריאלי של 35%** לעומת שנת 2021. שיעור הרווח לפני מס ביחס למחזור המכירות (מנוכה מס קנייה) היה 16.3% **גידול של כ-5.5 נקודות** אחוז לעומת 2021, קרי מחזור מכירות של כ-31.2 מיליארד ש"ח. לפי הממצאים, לאחר אישור הרפורמה בשנת 2016 חלה עלייה חדה ברווחים ובשיעור הרווח של יבואני כלי הרכב.

לפי הסקירה, העלויות שצוינו היו על אף הירידה בנתח השוק של היבואנים הגדולים מסך המחזור בענף בשנים 2021–2022 בשל כניסתו של יבואן נוסף לשוק. כמו כן, בשנים 2012–2022 חולקו על ידי 12 יבואני הרכב הגדולים דיבידנד בסכום של כ-12 מיליארד ש"ח (במחירי 2022), חלק מהדיבידנדים חולק במסגרת "מבצעי דיבידנד" וניתנו הנחות בשיעור המס על הדיבידנד (למשל 2015 ו-2017). בנוסף, בשנים 2017–2018 ליבואנים המקבילים המובילים היו הפסדים ובשנים 2019–2022 הם היו ברווחים, כשיעור הרווח לפני מס בשנת 2022 היה 4%.

²⁵ אגף הכלכלן הראשי, [ניתוח רווחיות יבואני הרכב הגדולים בשנים 2017–2022](#), מאי 2024.