



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 למספר חלקים שהראשון מהם פורסם בתחילת שנת 2024, ותכלול נתונים ומגמות של השנים 2022-2023.

מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנים 2022-2023 – חלק ב'

תוכן עניינים

3	1. עיקרי הדברים
4	2. פילוח שוק רכישות רכב חדש
9	3. שוק הרכב המשומש
10	4. מדד מחירי הרכב
12	5. נסועה שנתית של כלי רכב על סמך נתוני משרד התחבורה
17	6. רכב דו-גלגלי
20	7. כלי רכב שיצאו מכלל שימוש
21	8. גניבות כלי רכב

1. עיקרי הדברים

כאמור, פרק זה מהווה המשך לפרק א' שפורסם לפני כן באתר רשות המסים, אותו ניתן למצוא בקישור [https://www.gov.il/BlobFolder/reports/tax-](https://www.gov.il/BlobFolder/reports/tax-reviewvehicle/he/Publications_VehicleReview_vehicle2022-2023.pdf)

[reviewvehicle/he/Publications_VehicleReview_vehicle2022-2023.pdf](https://www.gov.il/BlobFolder/reports/tax-reviewvehicle/he/Publications_VehicleReview_vehicle2022-2023.pdf)

בהמשך יפורסם פרק נוסף שיכלול את הנושאים של מיסוי ירוק ומערכות בטיחות ברכב, זאת לאחר שיוחלט סופית על מבנה התמריצים לשנה הקרובה.

בפרק זה נכללו הנושאים של מבנה שוק הרכב החדש, מצבת כלי הרכב, רכב צמוד ומאפייני מקבלי רכב צמוד מהמעסיק, רכב שיצא מכלל שימוש, וכן מאפייני הנסועה השנתית בחתכים שונים, מגמות במדדי המחירים של רכב חדש ומשומש, ומגמות מדאיגות בגניבות כלי הרכב.

- בשנת 2023 חלה עליה מתונה בשיעור הרכישות של כלי רכב חדשים בידי תאגידים, לכ- 40% מכלל הרכישות.
- כמות כלי הרכב הצמודים יציבה על פני זמן – כ- 318 אלף; מקבלי רכב צמוד מאופיינים בשכר גבוה, יציבות תעסוקתית, למעלה משלושה רבעים מהם – גברים;
- החל מאמצע שנת 2023 קיימת מגמת ירידה במחירי רכב משומש, שהיו בעליה בשנים 2019-2022 על רקע מחסור זמני באספקת כלי רכב חדשים. מחירי רכב חדש עלו בשנים האחרונות אך בקצב נמוך או דומה לקצב עליית מדד המחירים הכללי.
- הנסועה הממוצעת לרכב עלתה ביחס לתקופת הקורונה אך לא חזרה לערכים שקדמו לתקופה זו. בממוצע, רכב נוסעים נסע כ- 14.7 אלף ק"מ בשנה. ככל שרכב "מבוגר" יותר כך הוא נוסע פחות קילומטרים בשנה. לא נמצא קשר בין דרגת זיהום לכמות הקילומטרים השנתית הממוצעת, אך ניתן לראות כי הנסועה של כלי רכב חסכוניים בדלק גבוהה יחסית בהשוואה לרכב בעל צריכת דלק גבוהה.
- במוניות חל שינוי דרמטי בהרכב – למעלה מ- 40% מהמוניות כיום מונעות בבנזין, הרכב המבוקש ביותר כיום לרכישת מונית הנו רכב היברידי, החלה כניסה גם של מוניות חשמליות. הנסועה הממוצעת במוניות ירדה ביחס לתקופה לפני הקורונה ועמדה על כ- 65.2 אלף ק"מ לשנה.
- רישום לתנועה של רכב דו-גלגלי עמד על 19.3 אלף כלים לשנה, נמוך ביחס לשנים 2021-2022 אך גבוה יחסית בהשוואה לשנים קודמות. לא יהיה שינוי משמעותי בהרכב הרישום לפי קבוצות נפח מנוע ולא הייתה עליה משמעותית בהימצאות מערכות הבטיחות.
- קיימת תופעה מדאיגה של גידול בגניבות כלי רכב, בשנת 2023 נגנבו קרוב ל- 15 אלף כלי רכב, כאשר רק בשנת 2020 עמד מספר הגניבות על כ- 6.4 אלף. גנבי רכב נוטים לגנוב יותר רכב חדש ויקר יחסית, במיוחד היברידי וחשמלי.

2. פילוח שוק רכישות רכב חדש

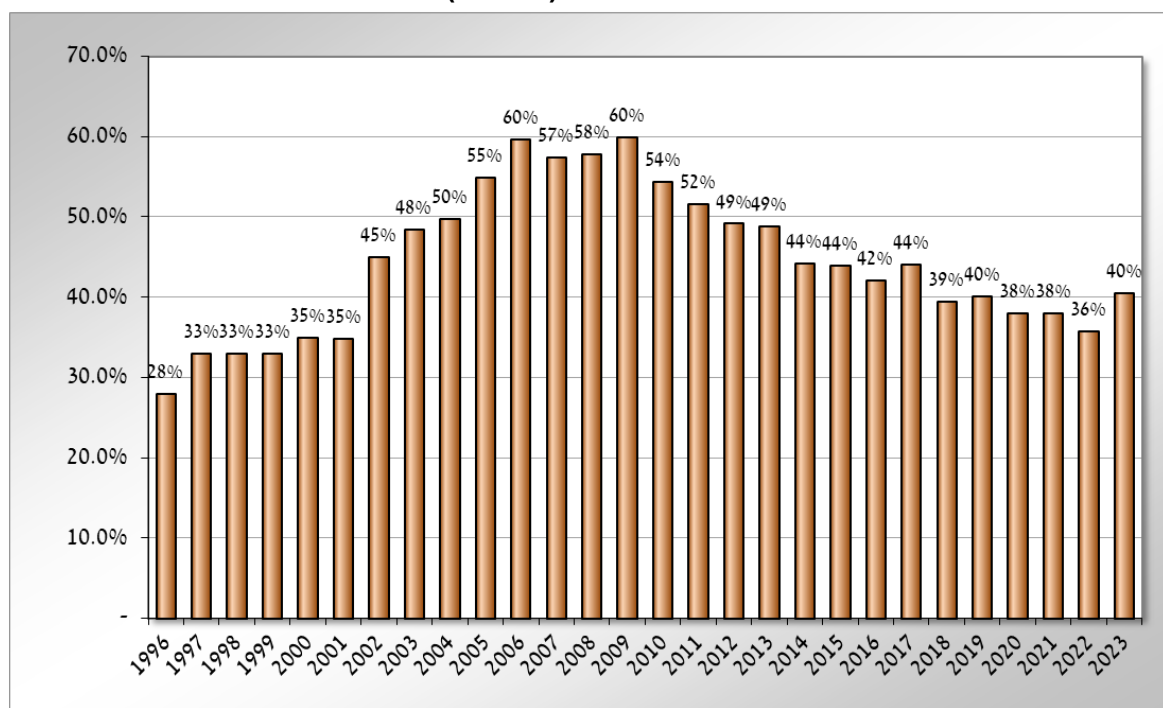
כבר למעלה מעשור, מאז העלאת הסכומים של זקיפת שווי השימוש ברכב צמוד, מתקיימת מגמה של ירידה הדרגתית במשקל הרכישות של ציי רכב מתוך סך הרכישות של רכב חדש. בשנת 2022 שיעור זה הגיע ל-36% - השיעור הנמוך ביותר משנת 2002. בשנת 2023 שיעור הרכישות של תאגידים היה גבוה ביחס לשנה קודמת - 40%. בעבר חלק הארי מרכישות רכב חדש בישראל היה בידי תאגידים גדולים, וזאת בשל עיוות במס, לפיו לעובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד היה נזקף שווי שימוש ברכב נמוך בהרבה מהשווי האמיתי של ההטבה. בשנות שיא (2006-2009) הגיע חלקם היחסי של ציי רכב ברכישות לכ- 60%.

משקלן היחסי של חברות הליסינג בתוך סך הרכישות של רכב חדש עמד בשנת 2023 על כ- 29.7%, דומה לשיעורן היחסי בשנים קודמות.

כמות כלי הרכב הצמודים בסוף שנת 2023 עמדה על כ- 305 אלף (8% מכלי הרכב הפעילים), מתוכם כ- 217 אלף כלי רכב בבעלות חברות ליסינג (5.6% ממצבת הרכב הכללית).

תרשים מס' 1:

% רכישות רכב חדש בידי תאגידים (ציי רכב) בשנים 1996-2023



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 2010-2023 (סוף כל שנה)
(רכב נוסעים ורכב מסחרי, לא כולל מוניות)

רכב מאגר	עסקי/מלכ"ר/ממשלה			בעלות פרטית	סה"כ		
	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

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

כמות מקבלי רכב צמוד מהמעסיק על סמך דיווחי שכר לשנת 2022 הייתה כ- 318 אלף, מספר גבוה במקצת מהנתון של כלי רכב צמודים על סמך קובץ מרשם כלי הרכב. 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 בקבוצה זו היה 30.4 אלף ש"ח, לעומת 10.6 אלף ש"ח בקרב אלה שלא קיבלו רכב צמוד מהמעביד. מקבלי רכב צמוד הנה קבוצה בעלת יציבות תעסוקתית גבוהה – 11.56 חודשי עבודה בממוצע על פני השנה, בהשוואה ל- 10.07 חודשים בקרב אלה שאינם מקבלים רכב צמוד. כמו כן, קבוצת מקבלי רכב צמוד הנה מבוגרת יותר (45.4 שנים בממוצע לעומת 41.6), ו"גברית" הרבה יותר מהממוצע – שיעור הגברים בה כמעט 77% לעומת 47% בקרב אלה שלא מקבלים רכב צמוד.

לוח מס' 2:

מאפייני עובדים שכירים מקבלי רכב צמוד ואלה שאינם מקבלים רכב צמוד

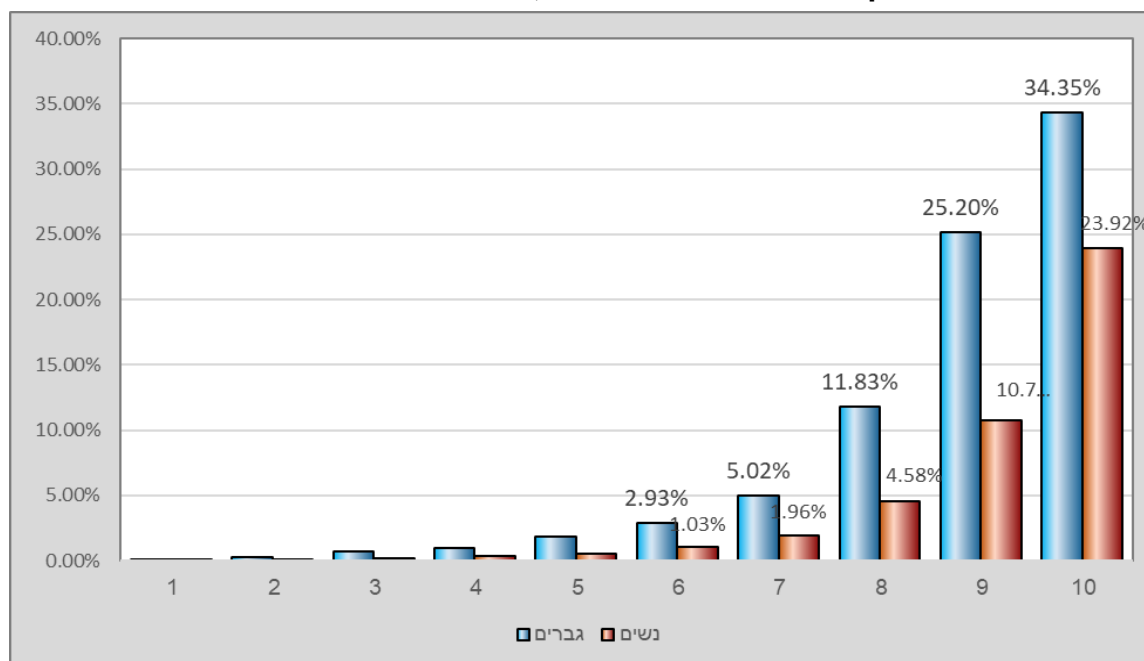
	כמות	% מסה"כ	שכר ממוצע ברוטו לחודש עבודה	חודשי עבודה בשנה	גיל ממוצע (לתחילת שנה)	% גברים בקטגוריה
מקבלי רכב צמוד	318,247	6.6%	30,414	11.56	45.42	76.6%
אינם מקבלים רכב צמוד	4,493,115	93.4%	10,558	10.07	41.62	47.0%
סה"כ	4,811,362	100.0%	11,883	10.17	41.87	48.9%

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 הקיום של פערי שכר בין גברים ונשים, אלא גם כאשר 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 מקבלי רכב צמוד הוא 34.4% ושיעור מקבלות רכב צמוד מכלל הנשים באותו עשירון עשירי – 23.9%.

תרשים מס' 2:

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



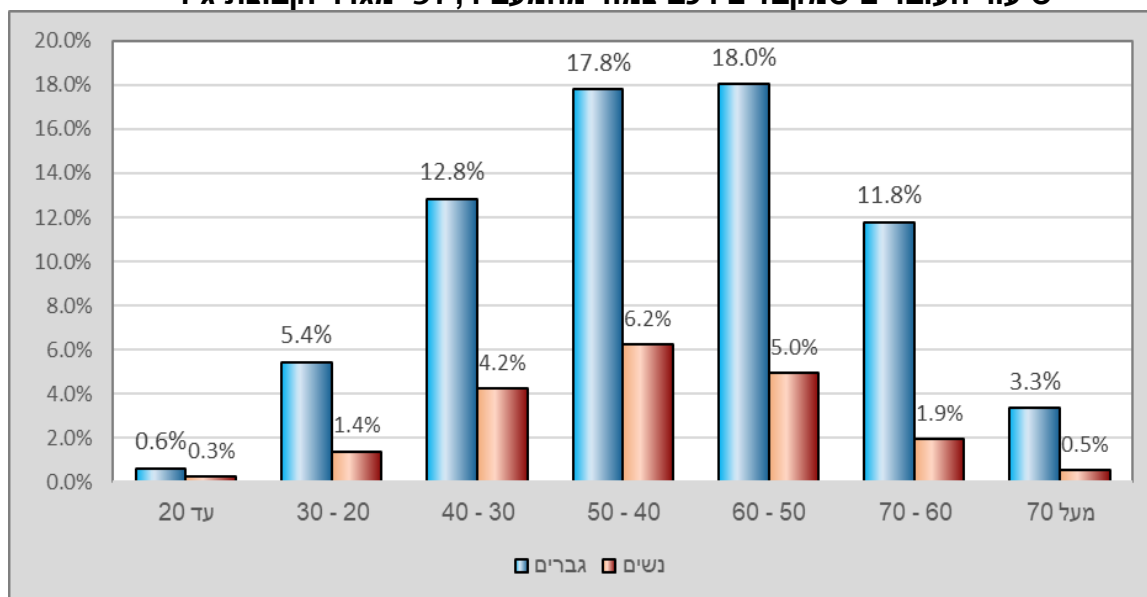
מקור: דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

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 (17.8%). בקרב הנשים

בקבוצת גילאים 40-50 כ- 6.2% מקבלות רכב צמוד, בקבוצות גילאים אחרות שיעור זה נמוך עוד יותר.

תרשים מס' 3:

שיעור העובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד, לפי מגדר וקבוצת גיל

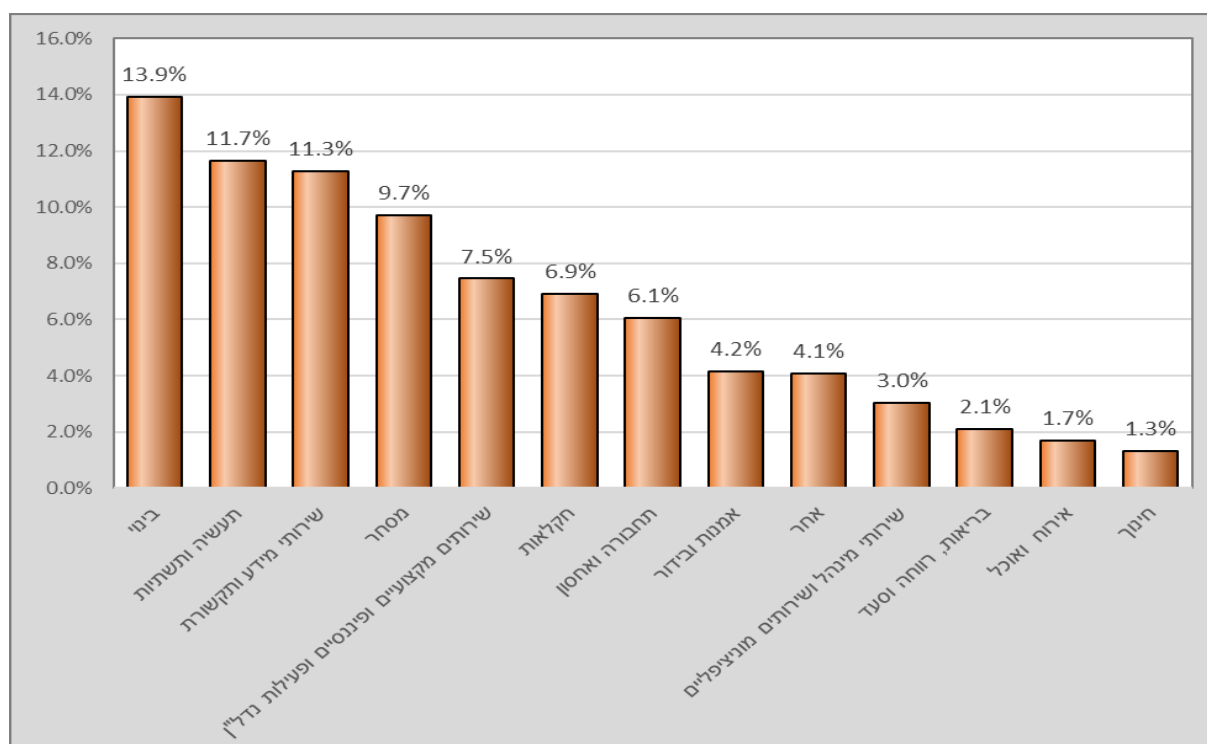


מקור: דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

בפילוח לפי קבוצות ענפים נמצא כי השיעור הגבוה ביותר של מקבלי רכב צמוד הוא בענפי הבינוי (13.9%), שיעורים גבוהים יחסית של מקבלי רכב צמוד מסך השכירים נרשמו בענפים של תעשייה ותשתיות (11.7%) ומידע ותקשורת (11.3%). שיעורים נמוכים של שימוש ברכב צמוד (1-2%) היו בענפי החינוך, ענפי האירוח והאוכל, וענפי הבריאות והרווחה.

תרשים מס' 4:

שיעור העובדים שמקבלים רכב צמוד מהמעביד, לפי קבוצת ענפים



מקור: דיווחי המעסיקים, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

בלוח להלן ניתן לעיין בנתונים של השכר הממוצע לפי ענפים, בחלוקה בין מי שמקבל רכב צמוד מהמעסיק ומי שלא מקבל רכב צמוד. באופן חוצה ענפים, רמת השכר של מקבלי רכב צמוד גבוהה מזו של אלה שלא מקבלים רכב צמוד. בבדיקת היחס בין השכר של שתי קטגוריות העובדים, נמצא כי בענפי שירותי המידע והתקשורת מתקיים שוויון יחסי עם "רק" כ- 50% פער, ואילו בענפי האירוח והאוכל מקבלי רכב צמוד משתכרים פי 4.3 (פער 330%) לעומת אלה שאינם מקבלים רכב צמוד.

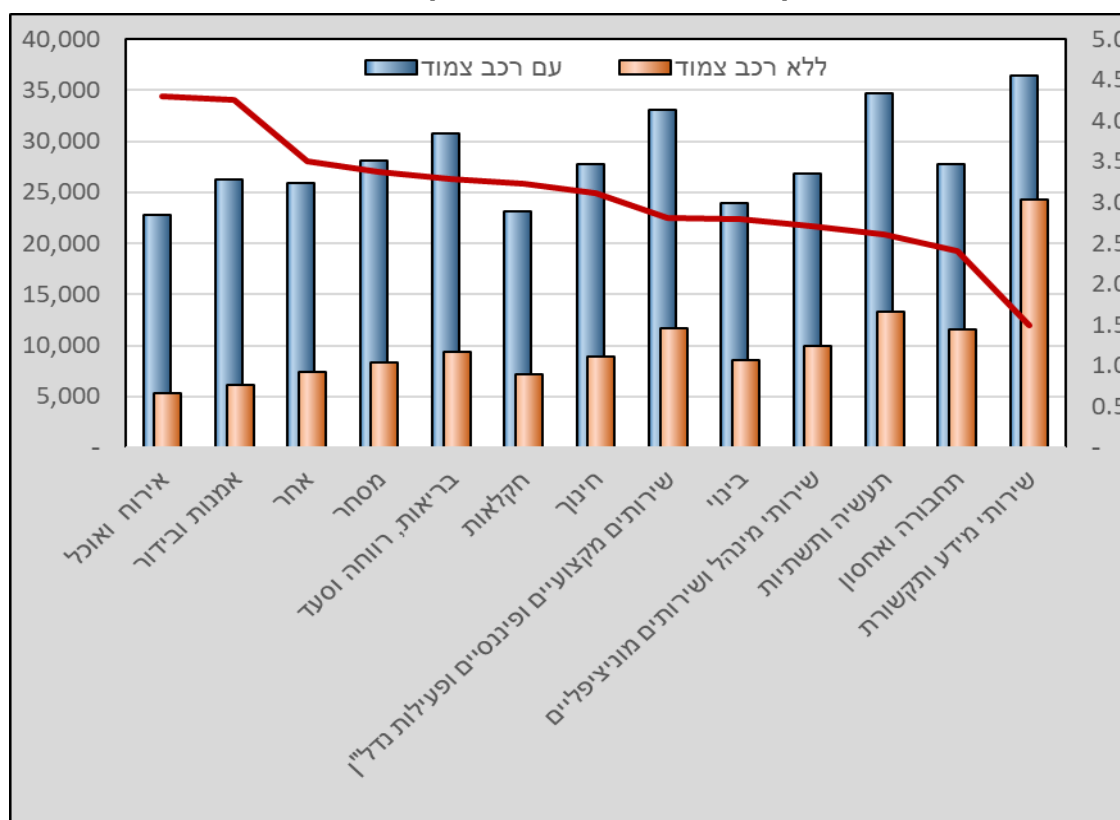
לוח מס' 3:

כמות ושכר ממוצע של מקבלי רכב צמוד ואלה שאינם מקבלים רכב צמוד, לפי קבוצת ענפים

קבוצת ענפים	ללא רכב צמוד		עם רכב צמוד		סה"כ
	שכר ממוצע	כמות העובדים	שכר ממוצע	כמות העובדים	
חקלאות	7,171	59,358	23,173	4,410	8,280
תעשייה ותשתיות	13,312	437,472	34,669	57,763	15,808
בינוי	8,570	226,923	23,919	36,746	10,712
מסחר	8,355	536,917	28,160	57,809	10,284
תחבורה ואחסון	11,573	150,336	27,806	9,688	12,558
אירוח ואוכל	5,288	263,173	22,740	4,496	5,582
שירותי מידע ותקשורת	24,344	241,224	36,422	30,625	25,708
שירותים מקצועיים ופעילות נדל"ן	11,725	842,928	33,043	67,889	13,320
שירותי מינהל ושירותים מוניציפליים	9,902	765,071	26,783	24,005	10,435
חינוך	8,910	271,767	27,742	3,646	9,161
בריאות, רוחה וסעד	9,356	408,922	30,784	8,822	9,811
אמנות ובידור	6,176	90,347	26,274	3,916	7,015
אחר	7,387	198,677	25,931	8,432	8,145
סה"כ	10,558	4,493,115	30,414	318,247	11,883

תרשים מס' 5:

שכר ממוצע של מי שמקבל רכב צמוד ומי שאיננו מקבל יחס השכר, לפי ענפים



3. שוק הרכב המשומש

במדינת ישראל אין כמעט יצוא של כלי רכב, ויבוא רכב משומש מוגבל מאד, לכן מטבע הדברים עיקר תשומת הלב מופנית לרכב חדש אשר קובע את מצבת כלי הרכב לעשרות שנים קדימה. ועדיין, עבור רוב הנהגים רכב משומש מהווה את החלופה הזמינה והנגישה יותר, ורכישות רכב משומש מהוות רוב מתוך כלל עסקאות רכישת הרכב בידי משתמשים פרטיים בשנה. רכב חדש תופס כחמישית בלבד מסך העסקאות.

בשנת 2023 רכישות רכב משומש עד גיל 3 שנים היוו קרוב ל- 7% מסך הרכישות, וכשני שליש מהן היו מכירות של תאגידים לצרכן פרטי (רכבי ליסינג והשכרה לשעבר). כלי רכב בגילאים 3-6 שנים ו- 6-10 שנים היוו כ- 20% מסך הרכישות, כל אחד. שיעור דומה, כ- 19%, היוו כלי רכב בגילאים 10-15 שנים. עסקאות ברכב בן מעל 15 שנים עלו בשנת 2023 ל- 12.4% - עליה מסוימת לעומת שנים קודמות (כ- 10% בשנים 2020-2021).

בלוח 4 מובא פירוט המאפיינים של כלי רכב שנרכשו בידי רוכשים פרטיים במהלך 2023 - 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. ככל שמדובר בקבוצת רכב "צעירה" יותר, כך שיעור גבוה יותר בקטגוריה נמכר מתאגידים – בקטגוריה 0-3 שנים מדובר בין היתר גם על מכירות של רכב חדש 0 קילומטרים, ובכל מקרה ציי רכב מעדיפים לעשות שימוש ברכב חדש יחסית על מנת לחסוך בעלויות תחזוקה.

לוח מס' 4:

רכישות רכב נוסעים בידי רוכשים פרטיים לפי קטגוריית גיל בשנים 2020-2023

קטגוריה	2023		2022		2021		2020	
	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ	כמות העסקאות	% מסה"כ
יבוא אישי וזעיר	4,036	0.6%	4,995	0.7%	5,064	0.7%	3,008	0.5%
New Car	133,734	19.5%	145,469	21.3%	133,667	19.4%	105,809	16.7%
Used 0-3	53,715	7.8%	46,408	6.8%	51,888	7.5%	53,776	8.5%
Used 3-6	138,801	20.2%	136,628	20.0%	160,777	23.3%	161,219	25.5%
Used 6-10	140,355	20.5%	139,703	20.5%	136,619	19.8%	124,897	19.7%
Used 10-15	130,397	19.0%	131,219	19.2%	131,379	19.1%	120,181	19.0%
Used 15+	84,881	12.4%	77,834	11.4%	69,452	10.1%	63,946	10.1%
סה"כ	685,919	100.0%	682,256	100.0%	688,846	100.0%	632,836	100.0%

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

לוח מס' 5:

מאפייני רכב נוסעים שנרכשו בידי רוכשים פרטיים לפי קטגוריית גיל בשנת 2023

(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
Private or Micro Import	4,036	1.3	2,417	-	-	-
New Car	133,734	-	1,244	-	-	-
Used 0-3 years	53,715	1.4	1,489	1.2	51%	-
Used 3-6 years	138,801	4.1	1,613	1.3	57%	90,277
Used 6-10 years	140,355	7.6	1,602	2.3	22%	134,902
Used 10-15 years	130,397	12.0	1,668	3.4	9%	186,165
Used 15+ years	84,881	17.9	1,745	4.6	3%	229,327
Total	685,919	7.0	1,561	2.1	-	-

מקור: קובץ רכב של 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 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 כי בכל הנוגע למדידה של מחירי מוצר טכנולוגי חדשני כמו רכב, גם אם מחיר רכב חדש בשנה מסוימת דומה למחיר מלפני מספר שנים, הרי שמדובר במוצר שונה – מכיוון שרכב הופך עם הזמן לנוח 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 והמתיחות באזורים נוספים, לאחרונה גם בעיות לוגיסטיות עקב מתקפות הח'ותים שגרמו להתייקרות משמעותית במחירי יבוא ועקב כך במחירים לצרכן. גם שינויי מיסוי, בפרט על רכב חשמלי, תרמו את חלקם. כל אלה מסבירים את עליות המחירים החדות בשנים 2023-2024 (ושעדיין, כאמור, היו מתונות 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 ב- 2022 חלה עליה במחירי 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 2023-24 עליות חדות שנובעות בחלקן מעליה במחירי הובלה וביטוח סחורות בשל מתקפות הח'ותים והצורך בשינוע הארוך מסביב לאפריקה; חלק מהעליה מוסבר בעליית רמת המיסוי על רכב חשמלי אשר תופס כבר חלק נכבד מאד ביבוא ובריפוי לתנועה.
- מחירי רכב משומש היו במגמת ירידה רוב התקופה; בתקופה מ- 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 2024 ירדו ב- 7.1%, זאת על רקע עליה של 4.5% במחירי רכב חדש. אינפלציה כללית עמדה בתקופה זו על 1.8%.
- חשוב לזכור כי רכב הנו 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 חסכוני יותר ומתקדם יותר מבחינת האבזור הבטיחותי, אביזרי נוחות, מולטימדיה וכד', ויש בכך כדי לייצר לחץ נוסף כלפי מטה על מחירי רכב משומש אשר כתוצאה מכך מתיישן לא רק במובן של שחיקה פיזית אלא גם מבחינה טכנולוגית.

לוח מס' 6:

מדדי מכוניות חדשות ומכוניות ומדד המחירים לצרכן - כללי בשנים 2008 - 2024

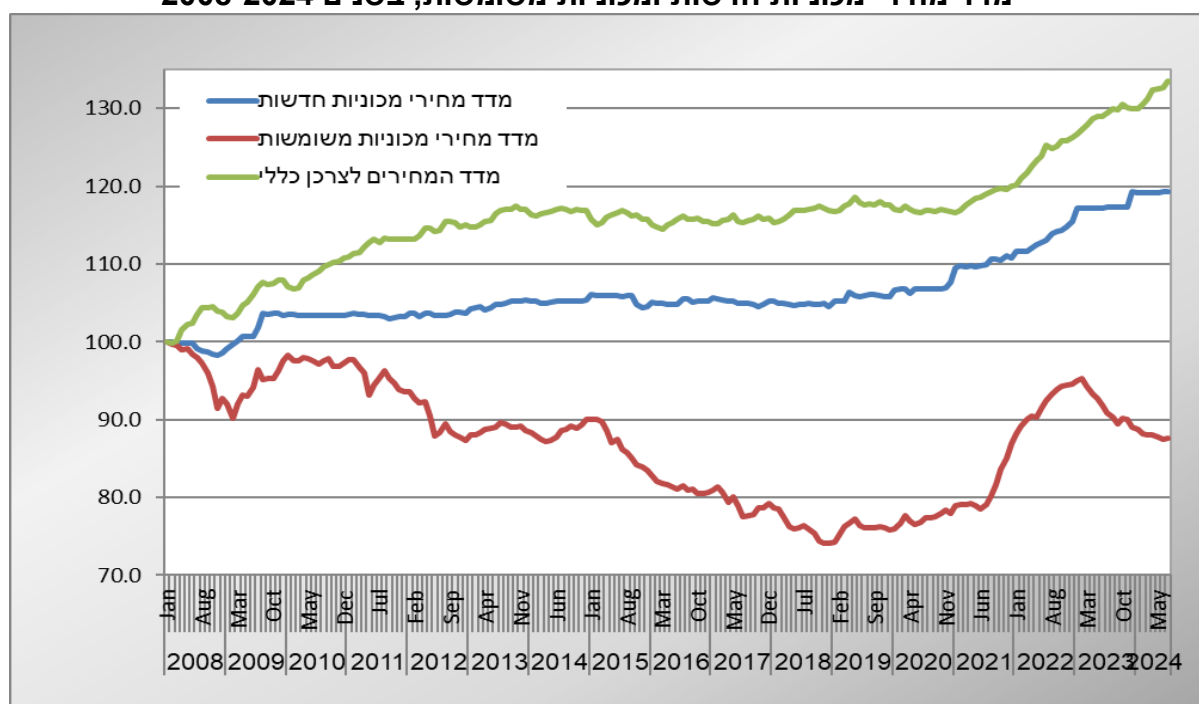
הוזלה ריאלית של מחירי המכוניות החדשות ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס לרכב חדש	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	מדד מחירי מכוניות חדשות	מדד מחירי מכוניות משומשות	מדד המחירים לצרכן - כללי	
-3.2%	-2.1%	-5.3%	97.1	99.3	102.5	2008
-4.0%	-7.4%	-11.1%	94.2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

הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	הוזלה יחסית של רכב משומש ביחס לרכב חדש	הוזלה ריאלי של מחירי המכוניות החדשות ביחס למדד המחירים לצרכן - כללי	מדד מחירי מכוניות משומשות	מדד מחירי מכוניות חדשות	מדד המחירים - לצרכן - כללי	
-33.9%	-27.7%	-8.6%	77.3	106.8	116.9	2020
-31.8%	-26.6%	-7.2%	80.9	110.1	118.6	2021
-25.8%	-18.8%	-8.6%	91.9	113.2	123.8	2022
-28.8%	-21.7%	-9.0%	91.9	117.4	129.0	2023
-33.3%	-26.2%	-9.6%	88.0	119.2	131.8	2024 1..7

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 2008-2024



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

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

בשנים 2022-2023 חלה עליה בנסועה הממוצעת לרכב ביחס לשנת 2020 שבה הייתה נסועה נמוכה במיוחד בשל מגבלות הקורונה, עם זאת, רמת הנסועה עדיין לא חזרה למספרים שלפני הקורונה.

נתוני הנסועה נאספים במכוני הרישוי ומנוהלים במערכות משרד התחבורה החל מ-1.1.2010. חישובי הנסועה השנתית על סמך מבחני הרישוי ("טסטים") שבוצעו במהלך 2023¹, מגלים כי:

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.

- הנסועה הממוצעת של רכב נוסעים בבעלות פרטית די יציבה לאורך זמן, למעט התקופה החריגה של - תקופת מגבלות הקורונה 2020; השפעת הקורונה מורגשת גם בשנת 2021 כי מדובר בנסועה של שנה לפני ביצוע הטסט. בשנת 2022 הנסועה הממוצעת ברכב נוסעים פרטי עמדה על כ- 14 אלף, דומה לתקופה שקדמה לקורונה, ובשנת 2023 חלה ירידה מתונה ל- 13.7 אלף ק"מ בממוצע השנתי. ייתכן ואף הגיוני שבתקופת המלחמה אנשים נוטים לנסוע פחות במיוחד כשמדובר בנסיעות פנאי לצפון.
- ברכב נוסעים שגילו עד 5 שנים, לא נמצאה מגמה ברורה בהיקף הנסועה השנתית לפי דרגת זיהום 4-15: הנסועה של כלי רכב מדרגת זיהום 4 דומה לממוצע (16.4 אלף ק"מ) וכך גם דרגות זיהום 14-15, בדרגות זיהום 9-10 הנסועה גבוהה מהממוצע (17.7 אלף ו- 18.5 אלף ק"מ בהתאמה), ואילו בדרגות זיהום 5-8 ו- 11-13 הנסועה הייתה נמוכה מהממוצע. כלי רכב בדרגת זיהום 1 –לרוב חשמליים - נסעו יותר מהממוצע בכ- 20%, וכלי רכב בדרגת זיהום 3 (לרוב היברידיים) נסעו בכ- 17% יותר מהממוצע. בדיקת הנסועה הממוצעת לפי דרגות זיהום ברכב בבעלות תאגיד לא מגלה איזושהי מגמה ברורה.
- 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. וכאן ניתן לראות תוצאות מעניינות ונטיה ברורה לנסוע יותר ברכב 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- 16% מהממוצע (בבעלות פרטית) אך נמוכה מהקבוצה הבאה – מאד חסכונית בדלק אך איננה חשמלית (רכב היברידי רגיל ונטען), ככל הנראה בשל מגבלות טווח נסיעה שעדיין משפיעות. בכל יתר הקטגוריות ככל שצריכת הדלק גבוהה יותר, כך הנסועה הממוצעת בקטגוריה נמוכה יותר.
- הנסועה הממוצעת של רכב נוסעים בבעלות המעבידים (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. הנסועה השנתית בקבוצה זו כמעט כפולה ביחס לנסועה של רכב בבעלות פרטית.
- הנסועה השנתית של רכב מסחרי בבעלות פרטית הגיעה ל-19.9 אלף קילומטרים בשנת 2023, והיא הייתה די יציבה לאורך השנים הקודמות. רכב מסחרי בבעלות תאגיד נסע בשנת 2023 כ- 28.8 אלף ק"מ - ירידה מסוימת 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 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 וחסכוני ונוח יותר לשימוש.

לוח מס' 7:

נסועה ממוצעת של כלי רכב בשנת 2023, לפי גיל, סוג ובעלות

רכב מסחרי		רכב נוסעים						
סה"כ	בעלות פרטית	בעלות רכב צמוד/מאגר	סה"כ (ללא מוניות ורכב השכרה)	מונית	השכרה	צמוד ומאגר	בעלות פרטית	
	35,616			61,977	25,546	27,126		עד 3 שנים
31,351	34,764	29,071	18,259	62,346	25,272	26,949	16,404	3-5 שנים
25,278	28,686	24,208	14,812	66,358	22,650	24,755	14,256	5-7 שנים
23,677	27,929	22,961	13,430	71,348	26,751	20,999	13,213	7-10 שנים
19,598	20,345	19,590	12,202	76,563	28,745	16,910	12,126	10-15 שנים
13,734	15,511	13,679	11,079	69,722		13,341	11,060	15-20 שנים
10,237		10,320	9,734	57,674			9,715	20-30 שנים
8,437			9,911	.			9,946	מעל 30 שנים
21,561	30,138	19,530	13,920	69,440	25,372	25,034	13,176	סה"כ
3.29%	4.57%	3.49%	1.06%	20.13%	2.13%	-1.06%	2.26%	% שינוי לעומת שנה קודמת

מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

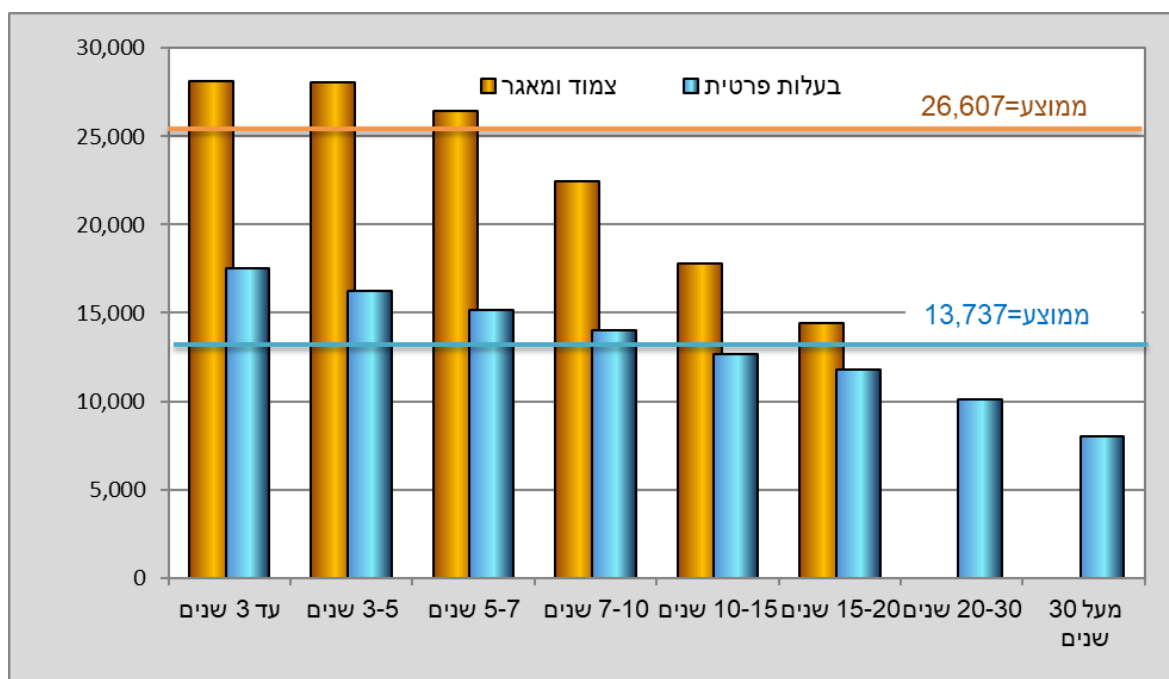
לוח מס' 8:

נסועה ממוצעת של כלי רכב בשנים 2015-2023, לפי סוג ובעלות

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

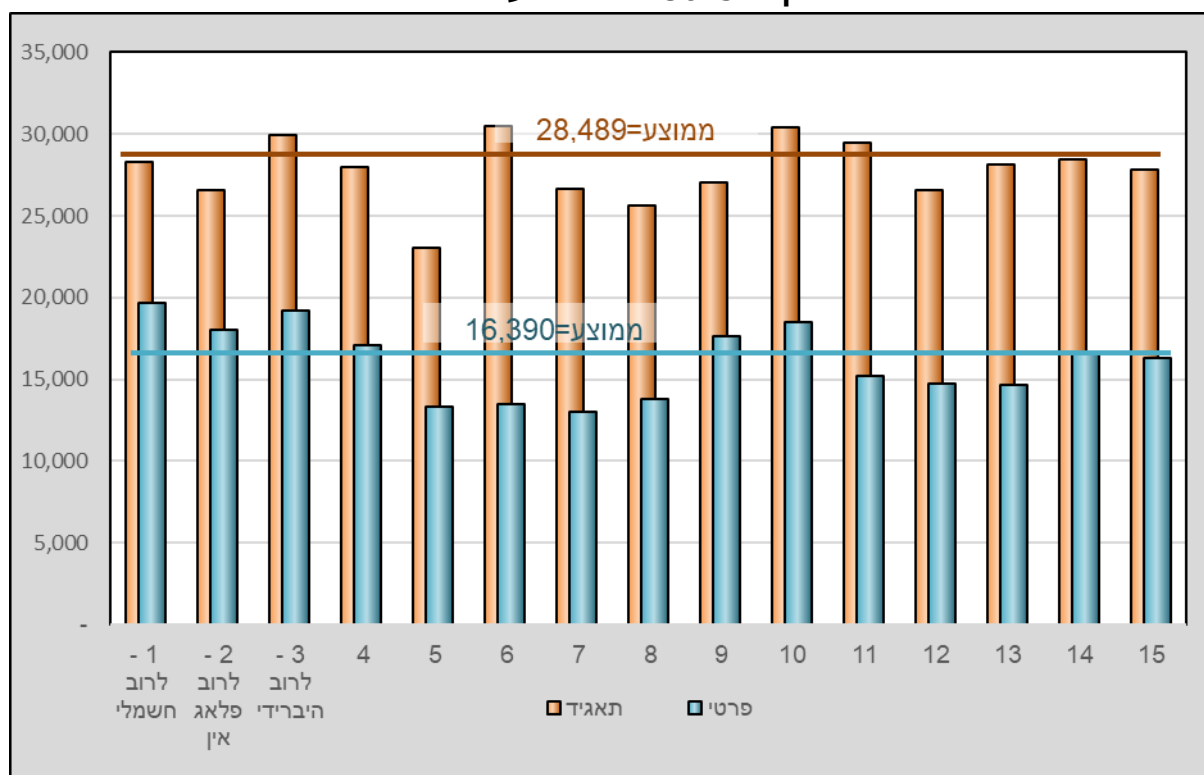
מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 7:
נסועה ממוצעת של רכב נוסעים, לפי גיל ובעלות



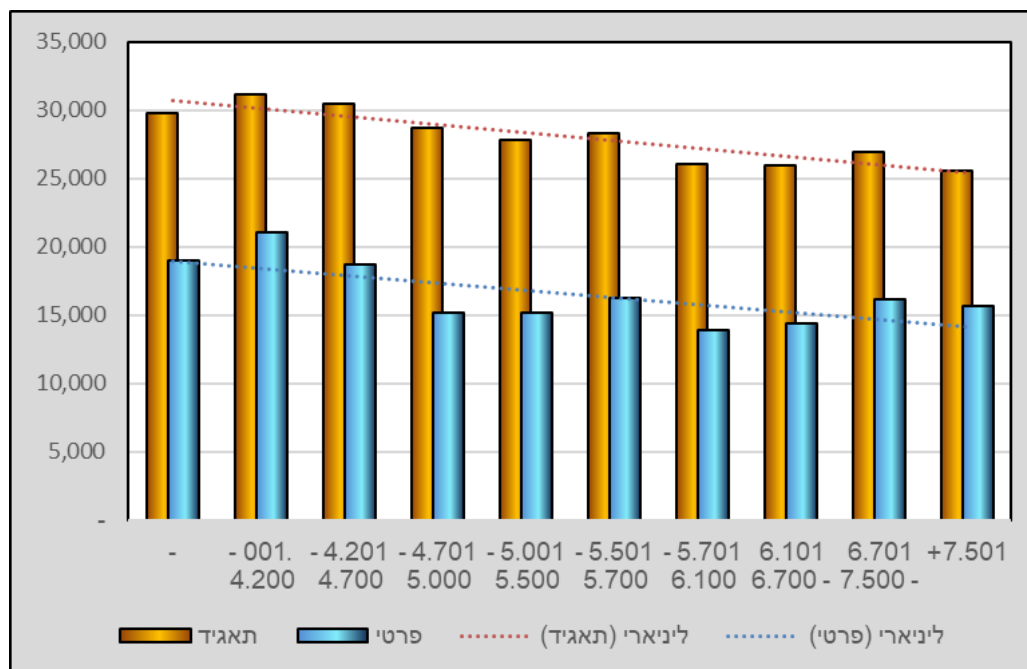
מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 8:
נסועה שנתית ממוצעת לפי מבחני רישוי שבוצעו בשנת 2023 לרכב בן עד 5 שנים,
בחלוקה לפי טכנולוגיית הנעה ודרגת זיהום



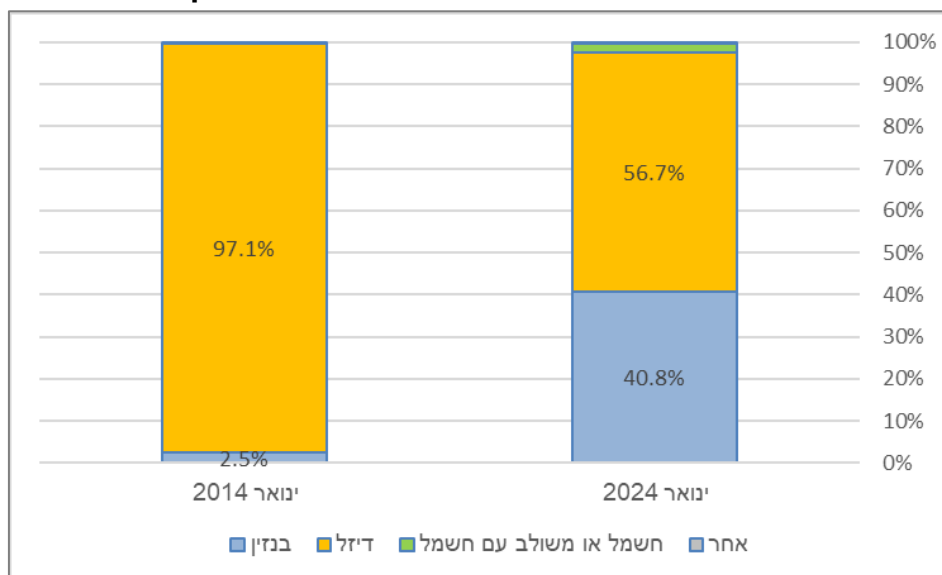
מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 9:
נסועה שנתית ממוצעת לפי מבחני רישוי שבוצעו בשנת 2023 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

תרשים מס' 10 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, עד 70% על הכלים הגדולים ביותר. כלים חשמליים פטורים ממס.

עד סוף שנת 2021, המיסוי היה מבוסס על שילוב של קבוצות הספק מנוע בקילואט וקבוצות נפח מנוע, אך בשל קשיים תפעוליים הוראת שעה זו לא הוארכה, ומ-1 בינואר 2022 המיסוי מבוסס על נפח מנוע בלבד.

שיעור מס מופחת של 25% על כלים בעלי נפח מנוע עד 125 סמ"ק נקבע בהוראת שעה בתוקף עד 31.12.26, 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.

שיעור מס קניה של 40% קיים באופן קבוע על כלים בעלי נפח מנוע עד 250 סמ"ק, ובמסגרת אותה הוראת שעה היה ניתן גם מס קניה מופחת 40% על כלים עד 400 סמ"ק, כאן כבר במטרה מוצהרת להפחית גודש גם בכבישים בינעירוניים. הוראת שעה זו לא הוארכה, וכיום חל מס 50% בכל הקטגוריה בין 251 סמ"ק ל-500 סמ"ק.

לוח מס' 9

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 עד 500 סמ"ק	קבוע	50%
מ- 501 ועד 800 סמ"ק	קבוע	60%
מעל 800 סמ"ק	קבוע	70%

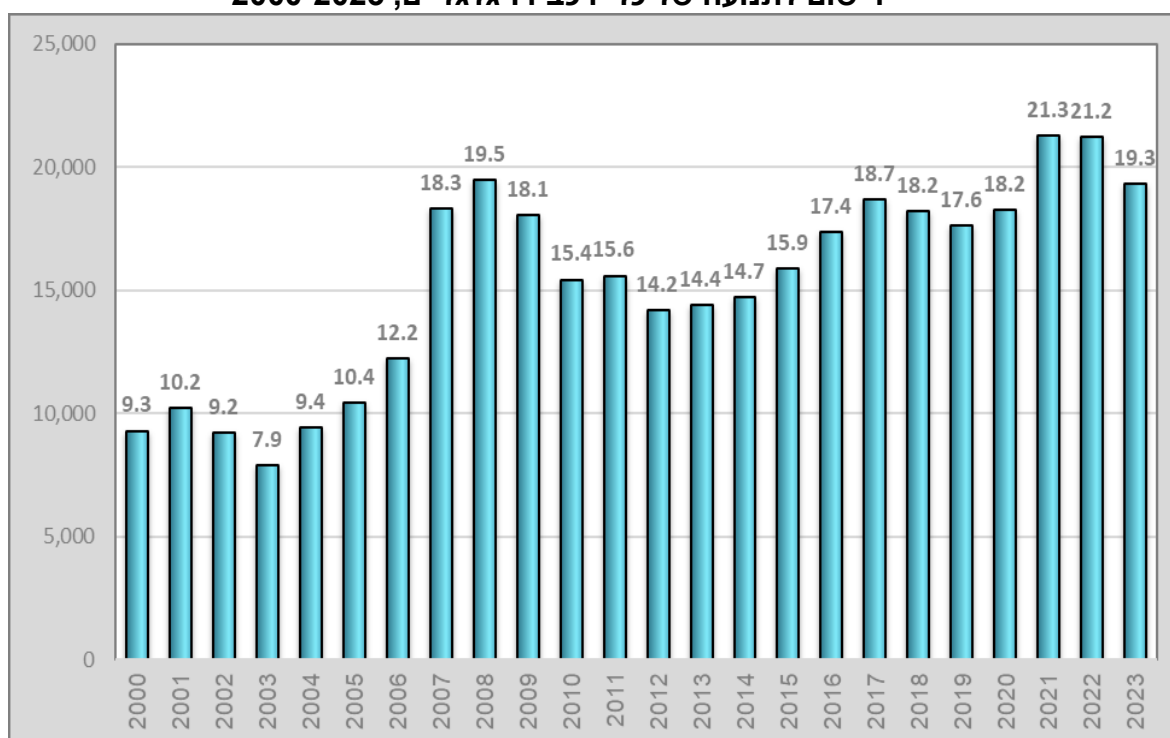
מקור: רשות המסים בישראל

היקף היבוא של כלים דו-גלגליים עלה משמעותית בשנים האחרונות, למרות שההפחתות במסים לא תורגמו כמעט למחירים לצרכן. ככל הנראה, הפקקים מחד ובעיות בשירותי התחבורה הציבורית מאידך, גורמים לחלק ממשתמשי הדרכים לעבור לרכב דו-גלגלי.

היקף היבוא והרישום של כלים דו-גלגליים נמצא במגמת עליה, בשנים 2021-2022 נרשמו לתנועה כמויות שיא של למעלה מ-21 אלף כלים, בשנת 2023 נרשמו 19.3 אלף כלים שזו גם כמות גבוהה ביחס לשנים קודמות.

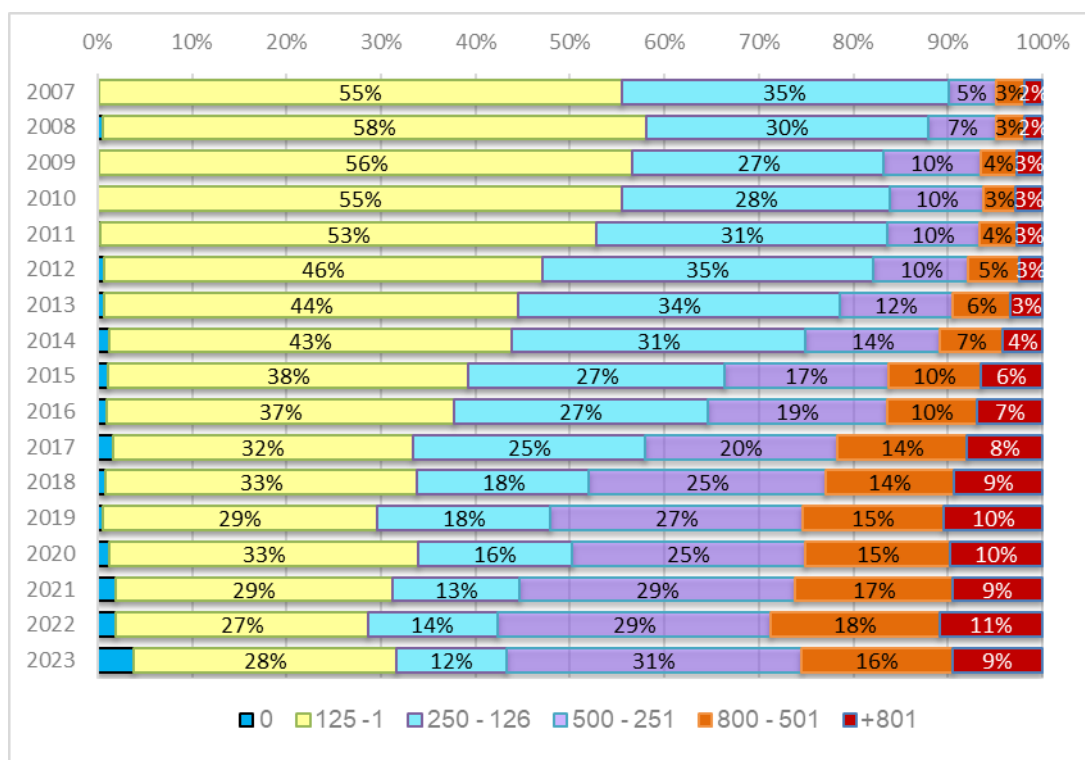
יצוין כי בעקבות הרפורמה חל שינוי לא רק בכמות היבוא אלא גם בהרכבו – עלה משמעותית משקלם של כלי רכב דו-גלגליים גדולים יחסית, בעלי נפח מנוע 250 סמ"ק ומעלה. לאחרונה נראים סימני התייצבות במגמת הרכישות מוטת נפחי המנוע הגדולים.

תרשים מס' 11
רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, 2000-2023



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

תרשים מס' 12
רישום לתנועה של כלי רכב דו-גלגליים, לפי קבוצות נפח מנוע, 2000-2023



מקור: משרד התחבורה, עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה ברשות המסים

בעיה מרכזית של רכב דו גלגלי היא 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' 10

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' 11

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 עולים בהדרגה על פני זמן, במיוחד בכלים הגדולים. עם זאת, בשונה מהמצב ברכב נוסעים, נראה כי השפעת התמריצים על שיעורי החדירה של המערכות מצילות החיים הנה נמוכה יחסית, כך שבתום תקופת הוראת השעה יהיה צורך לבחון האם יש מקום להאריך את התמריצים.

לוח מס' 12

שיעורי חדירה של מערכות בטיחות בכלים דו-גלגליים שיובאו ב- 2023

שיעורי מס קניה	כמות הכלים שיובאו ב- 2023	מערכת בלימה				
		ABS	בקרת יציבות	משולבת (CBS)	משכך היגוי	בקרת משיכה והחלקה
0% (חשמלי)	895	9%	6%	95%	0%	7%
25%	4,909	36%	0%	64%	0%	31%
40%	1,965	85%	0%	3%	0%	27%
50%	7,059	95%	2%	10%	0%	78%
60%	3,164	99%	0%	4%	1%	73%
70%	1,716	100%	72%	30%	39%	95%
סכום כולל	19,708	78%	7%	25%	4%	60%

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 2023, על-פי בחינת כלי רכב שברישיונם נרשם קוד ביטול כלשהו במהלך 2023. 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 2023 נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 13.3 אלף אופנועים/קטנועים, המהווים 5.3% ממצבת הכלים בתחילת השנה. ברכבי נוסעים נרשמו קודי ביטול קבועים ב- 119.4 אלף כלים, 3.24% מהמצבה הכללית. במוניות ירדו מכלל שימוש כ- 2.3% (522 כלים), שיעור נמוך ביחס לקטגוריות רכב אחרות, וזאת מכיוון שרוב המוניות נמכרות לשימוש פרטי לפני שיש בהן בלאי משמעותי. ברכב מסחרי בכ- 7.8 אלף כלי רכב נרשם קוד ביטול קבוע ברישיונם, וזה כ- 9.6% מהכמות הכוללת שלהם. במשאיות כ- 15.5 אלף כלים יצאו מכלל שימוש, כ- 5.3% ממצבת המשאיות לתחילת 2023. באוטובוסים יצאו מכלל שימוש כ- 1.9 אלף כלים, שמהווים כ- 4.5% ממצבת האוטובוסים לתחילת התקופה.

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.

ככלל, שיעור כלי הרכב שיצאו מכלל שימוש בשנת 2023, נמוך יחסית בהשוואה לשנים קודמות.

לוח מס' 13

כלי רכב שנרשם להם ביטול הרישיון במהלך 2023, לפי סוג הרכב וקבוצת קוד ביטול

סה"כ	אופנוע	רכב נוסעים	מונית	מסחרי	משאית	אוטובוס
9,719	998	6,302	45	394	1,313	104
44,738	1,704	39,518	457	717	1,730	305
103,605	10,617	73,524	20	6,726	10,194	1,144
2,941	84	-	-	-	2,263	347
161,003	13,319	119,428	522	7,837	15,500	1,900
3.43%	5.31%	3.24%	2.29%	9.59%	5.31%	4.51%
88,711	4,300	69,945	3,831	2,079	6,027	682
249,714	17,619	189,373	4,353	9,916	21,527	2,582

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- 5.5 שנים אצל אופנועים, כ- 4.8 שנים בקרב המוניות, כ- 7.3 שנים באוטובוסים וכ- 10.1 שנים בקרב רכבי נוסעים. השבתה עקב התיישנות מתרחשת בממוצע סביב גיל 17-20 ובמשאיות אף יותר – כ- 21.8 שנים, באוטובוסים – 14.9 שנים.

לוח מס' 14

גיל הרכב שיצא מכלל שימוש, לפי סוג וסיבת ביטול

אופנוע	רכב נוסעים	מונית	מסחרי	משאית	אוטובוס
7.6	14.0	5.4	14.5	14.8	12.8
5.5	10.1	4.8	9.3	9.2	7.3
17.3	19.4	9.9	20.9	21.8	14.9
15.1	16.0	5.0	19.5	19.5	13.3

מקור: משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים

8. גניבות כלי רכב

בסקירה הקודמת פורסמו לראשונה נתונים אודות גניבות כלי רכב, והפעם הוחלט להמשיך ואף להרחיב בפרסום, שכן, מדובר בתופעה מתרחבת ומדאיגה.

בראיה ארוכת טווח מסתבר שהיקף הגניבות בכל זאת נמוך בהרבה ביחס לתקופת השיא שהייתה בתחילה-אמצע שנות האלפיים. בשנת 2006 השיאנית נגבו 22,615 כלי רכב, מהם 14,899 רכב נוסעים.

מאז חלה ירידה משמעותית בכמות הגניבות ברוב סוגי הרכב (למעט רכב דו-גלגלי שבו אין 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 (2000-2023), מספר הגניבות עמד על 6,380 בסה"כ, וזו ירידה של 72% לעומת השיא, וזה עוד על רקע עליה במצבת כלי רכב. ייתכן שמגבלות הקורונה הקשו אף הן על הגניבות, אך מגמת ירידה זו ניכרה גם בשנים שקדמו ל-2020. החל משנת 2021 המגמה התהפכה, ובשנת 2023 מספר הגניבות הגיע לכמעט 15 אלף כלי רכב. מדובר בעליה של 135% תוך שלוש שנים.

בשנת 2023 נרשמו כגנובים כ- 2.5 אלף כלים דו-גלגליים, 11.2 אלף רכבי נוסעים. 182 מכוניות מסחריות, 623 משאיות, ו"רק" 37 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- 0.3%. שיעור הגניבות הנמוך ביותר היה של אוטובוסים, 0.09%.

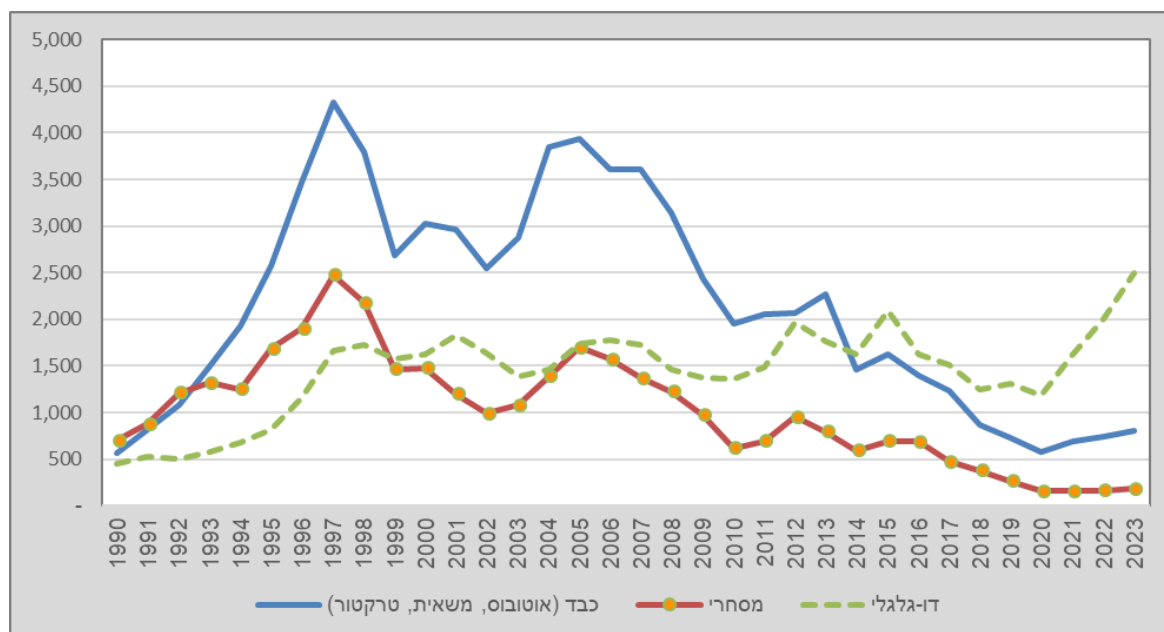
לוח מס' 15

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

שנה	דו-גלגלי	רכב נוסעים	מסחרי	משאית	אוטובוס	אחר	סה"כ
2000	1,618	13,194	1,474	2,527	362	618	19,793
2001	1,832	11,305	1,198	2,336	230	875	17,776
2002	1,641	8,589	989	2,064	250	656	14,189
2003	1,389	8,795	1,080	2,334	350	651	14,599
2004	1,462	11,629	1,386	3,258	462	692	18,889
2005	1,735	14,151	1,697	3,390	360	838	22,171
2006	1,781	14,899	1,572	3,198	339	826	22,615
2007	1,726	12,936	1,371	3,182	292	685	20,192
2008	1,461	9,782	1,226	2,798	276	593	16,136
2009	1,370	8,188	974	2,138	210	772	13,652
2010	1,356	8,577	615	1,707	148	582	12,985
2011	1,491	9,697	693	1,836	151	546	14,414
2012	1,961	8,513	954	1,850	120	551	13,949
2013	1,768	7,270	791	2,031	98	556	12,514
2014	1,625	5,967	592	1,303	61	507	10,055
2015	2,093	6,549	695	1,458	58	519	11,372
2016	1,620	6,769	684	1,251	58	396	10,778
2017	1,518	5,158	475	1,093	54	317	8,615
2018	1,237	4,726	376	765	38	335	7,477
2019	1,310	4,530	257	634	25	330	7,086
2020	1,173	4,230	150	490	28	309	6,380
2021	1,669	6,508	150	515	25	450	9,317
2022	2,003	9,013	166	616	36	408	12,242
2023	2,499	11,183	182	623	37	468	14,992
% ממצבת כלי הרכב	1.00%	0.30%	0.22%	0.21%	0.09%	0.14%	0.32%

מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

תרשים מס' 13
כמות כלי רכב מסחריים, דו-גלגליים ורכב כבד שנגנבו בשנים 2000 - 2023

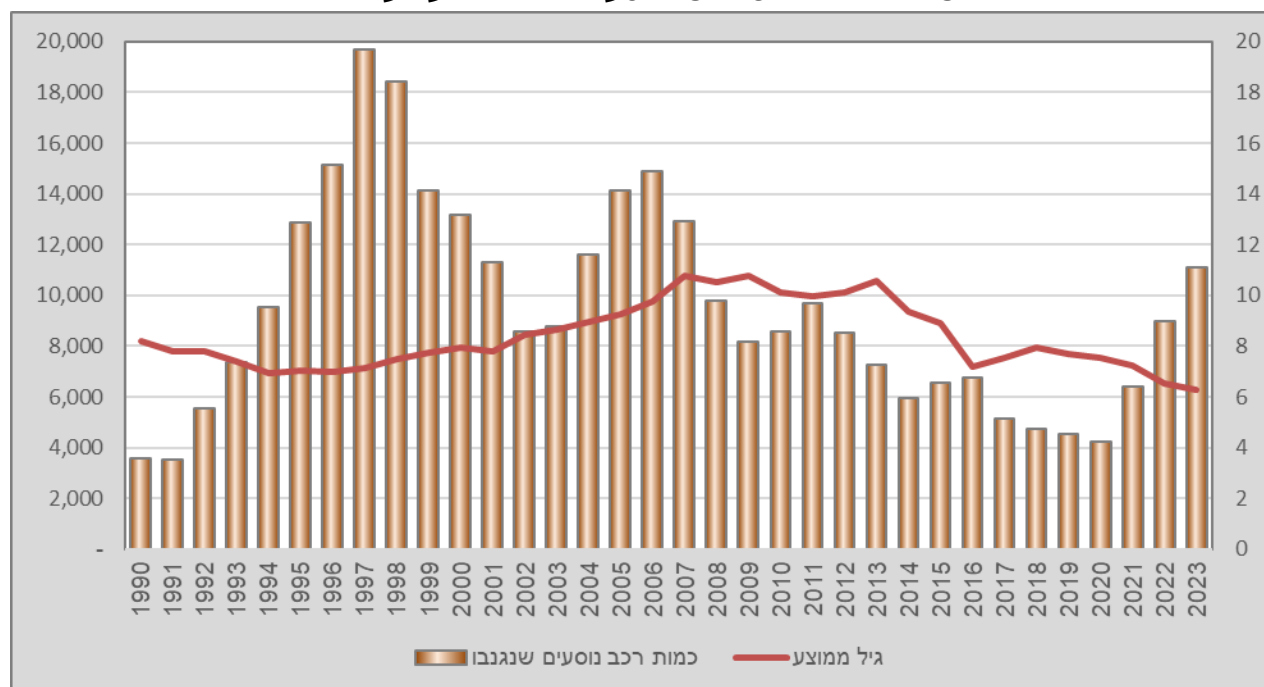


מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

הגיל הממוצע של רכב שנגנב הולך ויורד - אם בשנים 2007 - 2013 הגיל הממוצע בעת הגניבה היה מעל 10 שנים, הרי שבשנת 2023 עמד הגיל הממוצע על כ- 6 שנים. פילוח לפי קבוצות גיל מגלה כי הגנבים פחות מתפתים לרכב מעל 10 שנים, ו"מעדיפים" רכב שאינו חדש לגמרי אלא בקבוצות גיל שבין 3 ל-10 שנים. עם זאת, רכב חדש בן 1-3 שנים מהווה את הקבוצה עם שיעור הגידול הגבוה ביותר בגניבות - 366% גידול בשלוש שנים.

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 בתוך כלי הרכב שנגנבו. כלי הרכב הזולים ביותר, קבוצה 1, נגנבים בכמויות קטנות יחסית, וחלקם בסך הגניבות יציב.

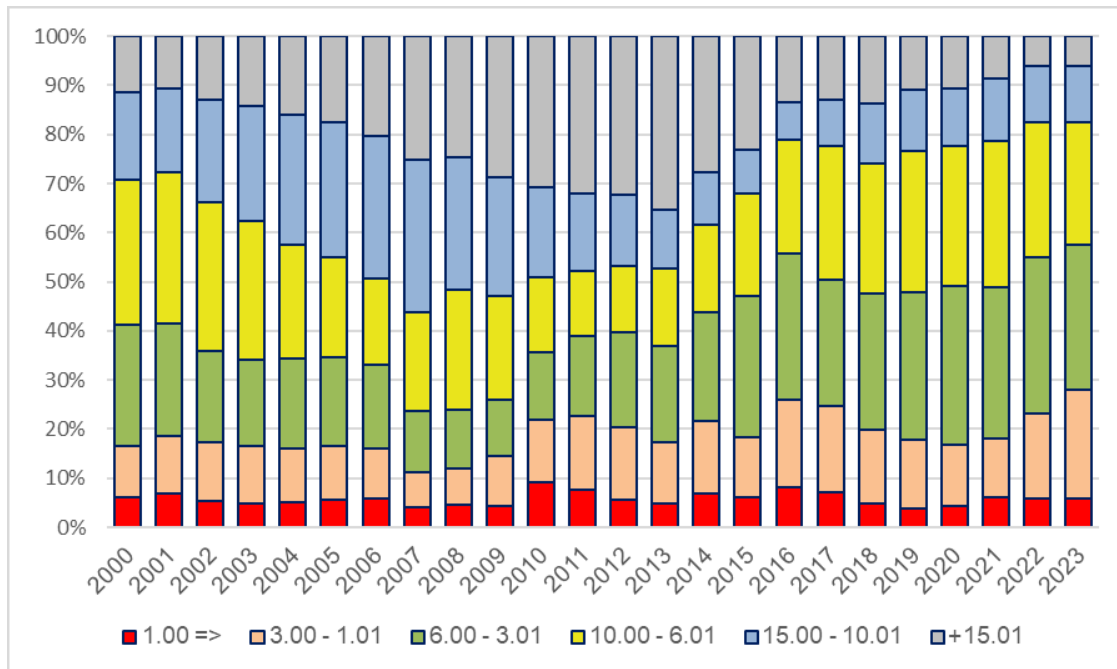
תרשים מס' 14 - כמות הגניבות של רכב נוסעים וגיל ממוצע בעת הגניבה



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

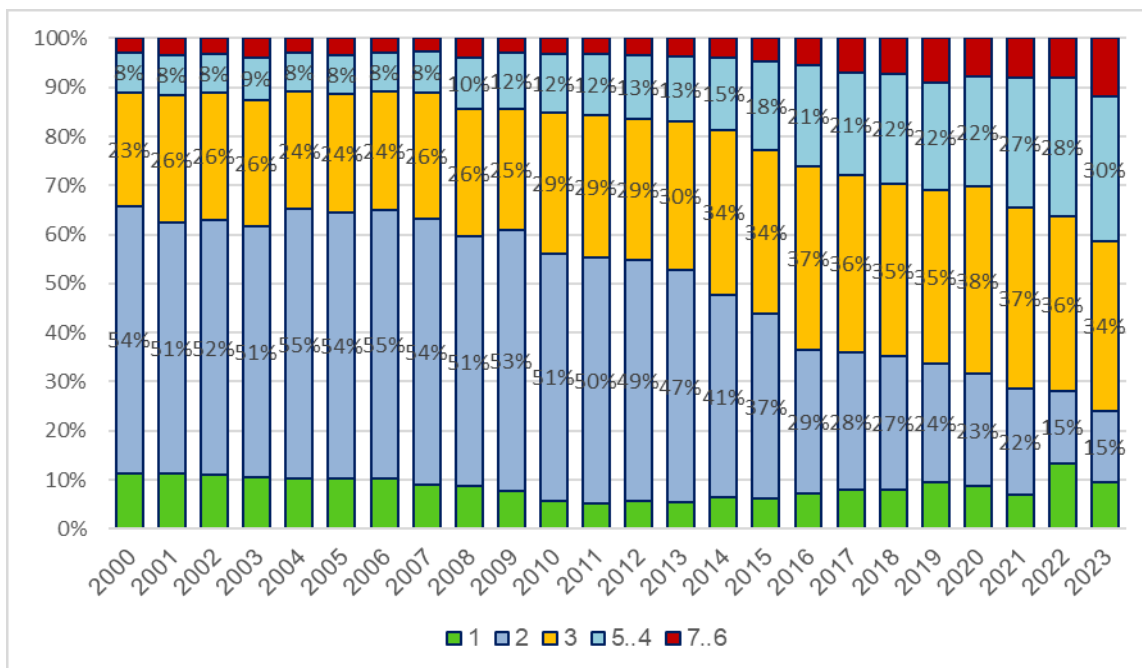
תרשים מס' 15

התפלגות רכבי נוסעים שנגנבו, לפי קבוצות גיל בעת הגניבה ולפי שנים



תרשים מס' 16

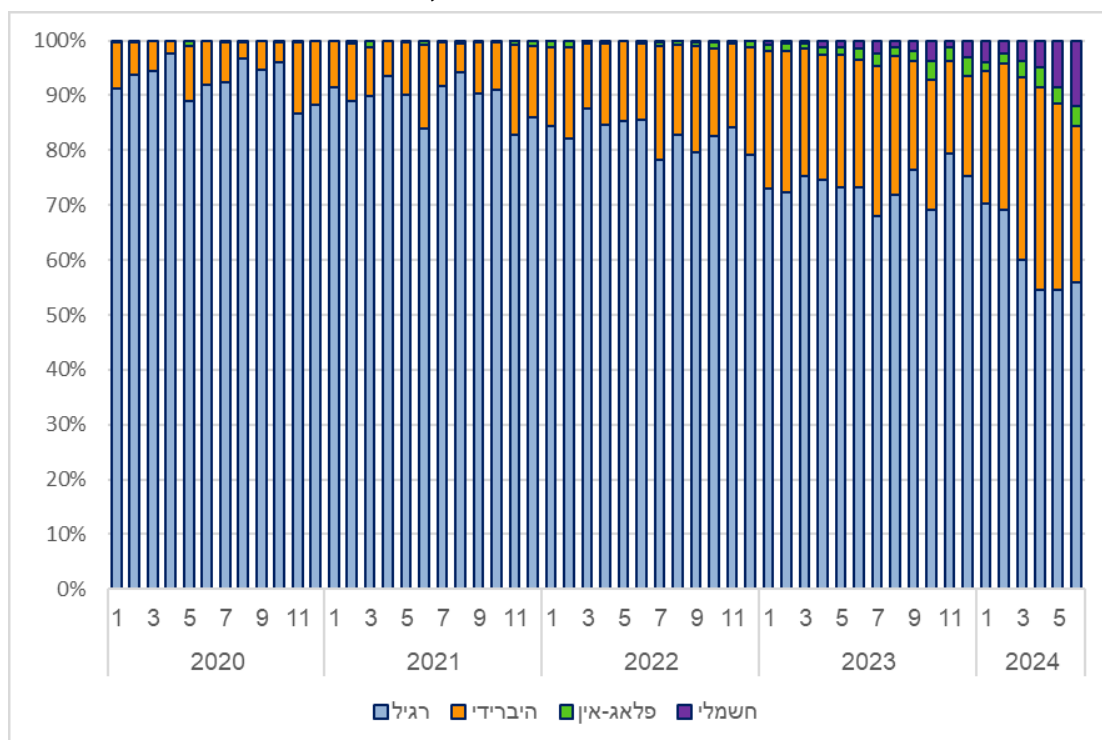
התפלגות רכבי נוסעים שנגנבו, לפי קבוצות מחיר ולפי שנים



רכב היברידי וחשמלי "זוכה" לביקוש הולך וגובר אצל גנבי רכב, כך למשל רכב חשמלי היווה בתחילת שנת 2024 כ- 3% ממצבת כלי הרכב, אך חלקו היחסי בגניבות במחצית הראשונה של 2024 היה כפול, ובחודשים מאי-יוני היה סביב 10%! רכב היברידי היווה כ- 11% ממצבת כלי הרכב, וקרוב לשלוש מהגניבות.

תרשים מס' 17

התפלגות רכבי נוסעים שנגבנו, לפי טכנולוגיה

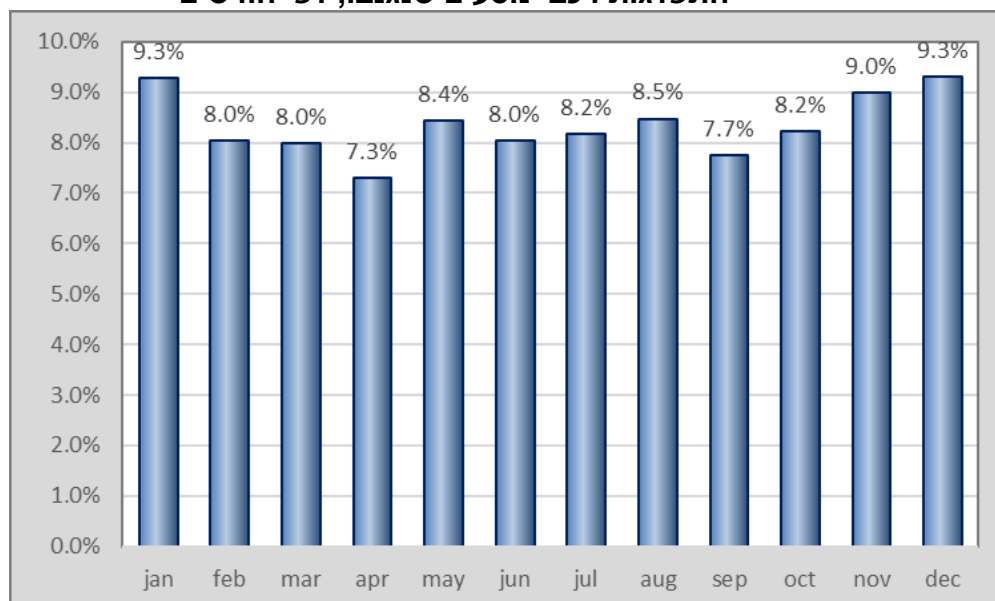


מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

עונתיות בגניבות: נבדקה התפלגות גניבות רכב לפי חודשי השנה. מסתבר שגנבים לא נחים באף חודש, אך רכבי נוסעים נגנבים יחסית יותר בחודשים נובמבר, דצמבר וינואר – חודשים בהם מחשיך מוקדם, במיוחד אחרי הפעלת שעון חורף. לעומת זאת, רכב דו-גלגלי נגנב יותר בחודשי קיץ, אולי פשוט בגלל שבחורף יש יחסית פחות שימוש בכלים הדו-גלגליים בשל תנאי מזג האוויר.

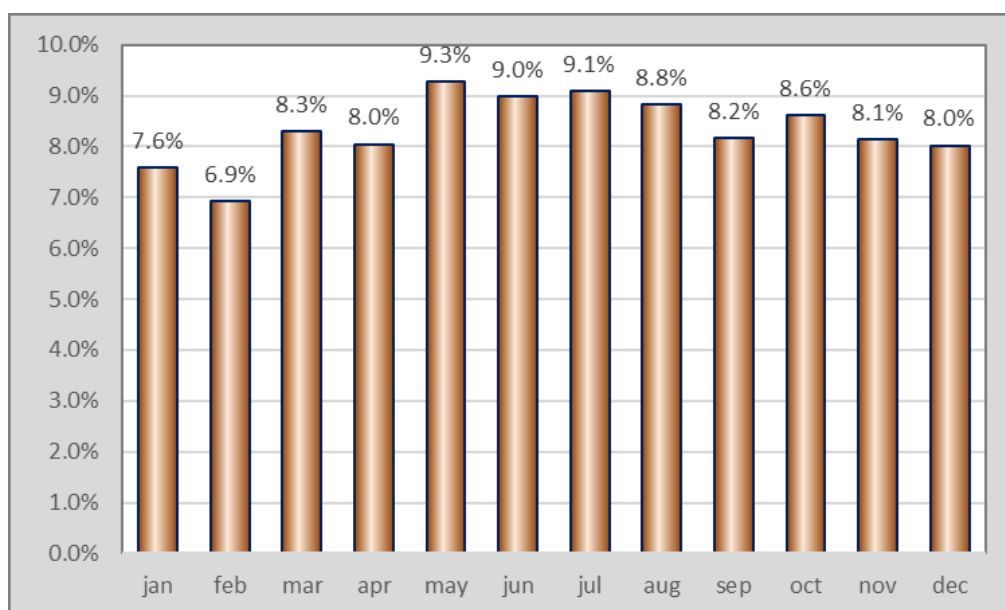
תרשים מס' 18

התפלגות רכבי נוסעים שנגבנו, לפי חודשים



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל

תרשים מס' 19
גניבות רכב דו-גלגלי, התפלגות לפי חודשים



מקור: נתוני משרד התחבורה, עיבודי רשות המסים בישראל