



הכנסת

מרכז המחקר והמידע  
המחלקה לפיקוח תקציבי

## עלות השימוש בכלי רכב בישראל ובמדינות מערב אירופה

כ"ט באדר ב תשע"א  
4 באפריל, 2011

**כתיבה: תמיר אגמון, כלכלן**  
אישור: עמי צדיק, מנהל המחלקה לפיקוח תקציבי

הכנסת, מרכז המחקר והמידע  
קריית בן-גוריון, ירושלים 91950  
טל': 02 - 6408240/1  
פקס: 02 - 6496103  
[www.knesset.gov.il/mmm](http://www.knesset.gov.il/mmm)

מסמך זה מוגש לח"כ רוברט טיבייב בנושא מחירי הדלקים לתחבורה, שיעורי מיסוי על בנזין וסולר, נסועה ממוצעת, עלויות אחזקת רכב והכנסות ממיסוי כלי רכב בישראל ובמדינות אירופה.

## 1. מיסוי על דלק בישראל ובאירופה

### 1.1. מיסוי בנזין

המחיר לצרכן של מוצרי הדלק כולל כמה רכיבים כפי שמפורט בטבלה 1 להלן. הפירוט הוא לבנזין 95 אוקטן אשר מחירו לצרכן עדיין בפיקוח על-ידי מינהל הדלק במשרד התשתיות הלאומיות.<sup>1</sup>

**טבלה 1 – הרכב מחיר בנזין 95 אוקטן בישראל (מרס 2011, בש"ח)<sup>2</sup>**

רכיב	מחיר	באחוזים מהמחיר	הסבר
מחיר שער בז"ן	2.65	36.2%	הרכיב הבסיסי של מחירי הדלקים נקבע לפי מחירי הדלקים בנמלי Genova ו-Lavera שבדרום אירופה המתעדכנים אחת לחודש. רלוונטי למחיר בנזין 95 אוקטן בפיקוח. <sup>3</sup>
בלו	2.89	39.6%	מס בסכום קבוע של 2.89 ש"ח על כל ליטר דלק הנקבע על-ידי רשות המסים ומעודכן אחת ל-3 חודשים בהתאם לשינויים במדד המחירים לצרכן.
סל הוצאות שיווק	0.70	9.6%	הוצאות הנגבות על-ידי חברות הדלק תמורת העלויות הכרוכות בהספקת דלק, הנפקתו והטיפול בו. הסל מתעדכן על-ידי מינהל הדלק אחת לחצי שנה בשיעור של עד 2.5%, בהתאם לשינויים בהוצאות השיווק בחמש מדינות באירופה. במוצר שמחירו אינו מפוקח (כמו סולר) הסל נקבע על-ידי חברות הדלק באופן חופשי.
מס ערך מוסף	1.01	13.8%	המע"מ על הדלק נקבע כשיעור ממחיר הדלק על מרכיביו השונים כולל הבלו. עלייה בבלו מביאה להגדלת ההכנסות ממע"מ, המשמעות היא שקיימת הכנסה כפולה מהעלאת הבלו על הסולר.
הוצאות אחרות	0.06	0.8%	לרבות דלף, ביטוח, ואחזקת מלאי תפעולי.
<b>מחיר לצרכן בשימוש עצמי</b>	<b>7.30</b>	<b>100.0%</b>	המחיר לצרכן בתחנות הדלק בשירות עצמי.
עמלת שירות מלא	0.13		רק תחנת דלק שבה לפחות עמדה אחת לתדלוק בשירות עצמי, רשאית לגבות עמלת שירות מלא.
<b>מחיר לצרכן כולל שירות</b>	<b>7.43</b>		המחיר לצרכן בתחנות הדלק ללא שירות עצמי.

<sup>1</sup> מחיר הדלק המפוקח בישראל נקבע בכל חודש על ידי מינהל הדלק במשרד התשתיות הלאומיות על בסיס ממוצע מחירי הדלקים בחו"ל בסוף כל חודש, ועל בסיס מרווחי השיווק הנהוגים בבליה, בדנמרק, בהולנד ובלוקסמבורג.

<sup>2</sup> משרד התשתיות הלאומיות, **מחיר בנזין 95 אוקטן בתחנות התדלוק - מרס 2011**, כניסה בתאריך: 3 במרס 2011.

<sup>3</sup> הפיקוח נעשה מתוקף **צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירים מרביים בתחנות תדלוק)**, התשס"ב-2002. הפיקוח על מחיר בנזין 96 אוקטן הוסר בחודש פברואר 2009 בכדי להביא לצמצום השימוש בבנזין זה הנחשב למיושן ומזהם.



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

מהנתונים בטבלה עולה כי מחיר בשער בז"ן עומד על 2.65 ₪ (כ-36.2% מהמחיר הסופי), מרכיב המיסוי (הבלו והמע"מ) עומד על כ-53.4% מהמחיר הסופי ומרכיב השיווק (שינוע, תפעול התחנות רווחים והוצאות נוספות) מהווה כ-10.4% מהמחיר המרבי בשירות עצמי. בנוסף, קיימת עמלת שירות מלא בסך של 13 אגורות (כולל מע"מ).

## 1.2. המיסוי על בנזין

טבלה 2 להלן מפרטת את המחיר ללא מס ואת המחיר כולל מס בשוק הבנזין בישראל וב-15 מדינות אירופה. המחיר בישראל הינו מחיר מרבי בביקוח בשירות עצמי.

טבלה 2 - אומדן המיסים לליטר בנזין 95 אוקטן (מרס 2011, באירו, מחירים שוטפים)<sup>4</sup>

מדינה	מחיר ללא מס	מיסים	מחיר סופי	שיעור מיסים
בריטניה	0.58	0.94	1.52	62.1%
יוון	0.65	0.99	1.64	60.4%
הולנד	0.65	0.98	1.63	60.3%
שבדיה	0.63	0.95	1.58	60.1%
גרמניה	0.60	0.89	1.49	59.8%
פינלנד	0.64	0.89	1.53	58.3%
בלגיה	0.64	0.88	1.52	57.8%
צרפת	0.64	0.86	1.49	57.4%
פורטוגל	0.65	0.87	1.51	57.2%
<b>ממוצע EU15</b>	<b>0.64</b>	<b>0.85</b>	<b>1.49</b>	<b>57.1%</b>
אירלנד	0.63	0.81	1.45	56.3%
אוסטריה	0.58	0.75	1.33	56.1%
דנמרק	0.71	0.89	1.61	55.5%
איטליה	0.69	0.82	1.51	54.1%
<b>ישראל</b>	<b>0.68</b>	<b>0.78</b>	<b>1.46</b>	<b>52.5%</b>
לוקסמבורג	0.64	0.63	1.27	49.4%
ספרד	0.67	0.64	1.31	49.1%

מהנתונים בטבלה עולה כי מרכיב המיסים הממוצע במערב אירופה עומד על 0.85 אירו, גבוה בשיעור של 9.5% לעומת מרכיב המיסים בישראל (0.78 אירו). כמו כן, מרווח המיסים הממוצע ממחיר הבנזין ב-15 מדינות מערב אירופה גבוה לעומת זה שבישראל - 57.1% במדינות מערב אירופה לעומת 52.5% בישראל. המדינה בעלת מרווח המיסים הגבוה ביותר היא בריטניה (62.1%) והמדינה בה מרווח המיסים הוא הנמוך ביותר היא ספרד (49.1%).

טבלה 3 מציגה את התפלגות המיסים במדינות מערב אירופה ובישראל לבלו ולמס ערך מוסף.

<sup>4</sup> ישראל: משרד התשתיות, מחיר בנזין 95 אוקטן בתחנות התדלוק - מרס 2011, כניסה בתאריך: 3 במרס 2011. המרה לאירו לפי שער ביום 28 בפברואר 2011; אירופה: Oil Bulletin, European Commission Energy, כניסה בתאריך: 28 בפברואר 2011.



טבלה 3 - התפלגות המיסים במערב אירופה ובישראל בשוק הבנזין 95 אוקטן (מרס 2011, אירו לליטר)<sup>5</sup>

מדינה	בלו	מע"מ	סה"כ מיסים
יוון	0.68	0.31	0.99
הולנד	0.72	0.26	0.98
שבדיה	0.63	0.32	0.95
בריטניה	0.69	0.25	0.94
גרמניה	0.65	0.24	0.89
דנמרק	0.57	0.32	0.89
פינלנד	0.60	0.29	0.89
בלגיה	0.61	0.26	0.88
פורטוגל	0.58	0.28	0.87
צרפת	0.61	0.24	0.86
<b>ממוצע EU15</b>	<b>0.59</b>	<b>0.26</b>	<b>0.85</b>
איטליה	0.56	0.25	0.82
אירלנד	0.56	0.25	0.81
<b>ישראל</b>	<b>0.58</b>	<b>0.20</b>	<b>0.78</b>
אוסטריה	0.53	0.22	0.75
ספרד	0.44	0.20	0.64
לוקסמבורג	0.46	0.17	0.63

מהנתונים בטבלה עולה כי הבלו בשוק הבנזין בישראל נמוך במקצת מהממוצע במדינות מערב אירופה (0.58 לעומת 0.59 אירו לליטר, בהתאמה) וגם המע"מ בישראל יותר נמוך מהממוצע באירופה (0.2 לעומת 0.26 אירו לליטר). סך המיסים באירופה גבוה ב-7 סנט אירו מזה שבישראל.

1.3. מיסוי סולר

בישראל מחיר הסולר אינו מפוקח. תחנות הדלק שונות זו מזו בסל הוצאות השיווק, ולכן המחירים הסופיים למשתמשי הקצה אינם אחידים. טבלה 4 להלן מציגה את מחיר הסולר הסופי לצרכן. המחיר בטבלה מציין את מחיר הסולר אילו היה בפיקוח, וחושב באופן דומה לאופן החישוב של בנזין 95 אוקטן שמחירו מפוקח.

טבלה 4 - מחיר הסולר המשוער (מרס 2011, בש"ח לליטר)<sup>6</sup>

נתון	מחיר סולר	ב-%
מחיר שער בז"ן	2.90	38.9%
בלו	2.76	37.0%
סל הוצאות שיווק	0.71	9.5%
מע"מ	1.03	13.8%
הוצאות אחרות	0.06	0.8%
<b>מחיר לצרכן בשימוש עצמי</b>	<b>7.46</b>	<b>100.0%</b>

מעיון בטבלה עולה כי המחיר לצרכן של ליטר סולר עומד על כ-7.46 ₪ (מחיר מחושב על-פי דרך חישוב המחיר המפוקח של בנזין 95 אוקטן), כאשר הבלו מהווה כ-37.0% ומחיר בשער בז"ן מהווה כ-38.9%.

<sup>5</sup> ש.ס.

<sup>6</sup> משרד התשתיות הלאומיות, [מחירים תיאורטיים ל-1 במרס 2011](#), כניסה בתאריך: 28 במרס 2011.



בפועל, מחיר המחירון של חברות הדלק עומד על מעל 13 ש"ח, ומחיר הסולר בפועל בתחנות הדלק נע בטווח של 6.5 ש"ח עד 9 ש"ח לליטר, כאשר ניתנות הנחות כמות לחלק מהצרכנים (בעיקר ללקוחות גדולים).<sup>7</sup> כמו כן, לדברי חברות הדלק, כשני שלישי ממכירות הסולר נעשים באמצעות שיווק ישיר, ופלח שוק זה מהווה איום תחרותי על המכירות באמצעות תחנות הדלק הציבוריות.<sup>8</sup>

טבלה 5 להלן מפרטת את המחיר ללא מס ואת המחיר כולל מס בשוק הסולר בישראל וב-15 מדינות אירופה. המחיר בישראל הוא המחיר המשוערד אילו היה מפוקח (ראו טבלה 4 לעיל).

**טבלה 5 - אומדן המיסים לליטר סולר (מרס 2011, באירו, מחירים שוטפים)<sup>9</sup>**

מדינה	מחיר ללא מס	מיסים	מחיר סופי	שיעור מיסים
בריטניה	0.63	0.96	1.58	60.3%
שבדיה	0.74	0.80	1.54	52.2%
אירלנד	0.67	0.71	1.38	51.3%
<b>ישראל</b>	<b>0.73</b>	<b>0.76</b>	<b>1.49</b>	<b>50.8%</b>
אוסטריה	0.66	0.65	1.31	49.9%
גרמניה	0.70	0.69	1.39	49.8%
צרפת	0.67	0.65	1.33	49.3%
<b>ממוצע</b>	<b>0.70</b>	<b>0.67</b>	<b>1.37</b>	<b>48.7%</b>
דנמרק	0.72	0.68	1.40	48.3%
יוון	0.75	0.70	1.45	48.1%
בלגיה	0.70	0.64	1.34	48.0%
הולנד	0.70	0.64	1.34	47.9%
איטליה	0.74	0.66	1.39	47.1%
פינלנד	0.73	0.61	1.34	45.8%
פורטוגל	0.75	0.62	1.37	45.4%
ספרד	0.73	0.54	1.27	42.5%
לוקסמבורג	0.69	0.46	1.15	40.0%

מהנתונים בטבלה עולה כי מרכיב המס בישראל על סולר (0.76 אירו) גבוה בשיעור של 13.4% ממרכיב המס הממוצע במדינות אירופה (0.67 אירו). מרכיב המס הגבוה ביותר הוא בבריטניה (0.96 אירו) ומרכיב המס הנמוך ביותר הוא בלוקסמבורג (0.46 אירו). שיעור המיסים על סולר בישראל ביחס למחיר גבוה מהממוצע באירופה – 50.8% בישראל בהשוואה ל-48.7% בממוצע במדינות אירופה. המדינה בעלת מרווח המיסים הגבוה ביותר היא בריטניה (60.3%) והמדינה בה מרווח המיסים הוא הנמוך ביותר היא לוקסמבורג (40.0%).

טבלה 6 מציגה את התפלגות המיסים במדינות מערב אירופה ובישראל לבלו ולמע"מ.

<sup>7</sup> מרכז המחקר והמידע של הכנסת, [ניתוח מרווחי המיסים והשיווק בשוק הדלק בישראל ובמדינות מערב אירופה](#), תמיר אגמון, פברואר 2011.

<sup>8</sup> יוסי אריה, מנכ"ל איגוד חברות הדלק, פגישה 2 בפברואר 2011.

<sup>9</sup> **ישראל**: שם. מחיר בישראל הוא המחיר המשוערד בסך 7.46 ש"ח לליטר כפי שחושב בטבלה 4, המרה לאירו נעשתה לפי שער המטבע ביום 28 בפברואר 2011; **אירופה**: Oil Bulletin, European Commission Energy, כניסה בתאריך: 28 במרס 2011.



טבלה 6 - התפלגות המיסים במערב אירופה ובישראל בשוק הסולר (מרס 2011, אירו לליטר)<sup>10</sup>

מדינה	בלו	מע"מ	סה"כ מיסים
בריטניה	0.69	0.26	0.96
שבדיה	0.49	0.31	0.80
<b>ישראל</b>	<b>0.55</b>	<b>0.21</b>	<b>0.76</b>
אירלנד	0.47	0.24	0.71
יוון	0.43	0.27	0.70
גרמניה	0.47	0.22	0.69
דנמרק	0.40	0.28	0.68
<b>ממוצע EU15</b>	<b>0.43</b>	<b>0.24</b>	<b>0.67</b>
איטליה	0.42	0.23	0.66
אוסטריה	0.44	0.22	0.65
צרפת	0.44	0.22	0.65
הולנד	0.43	0.21	0.64
בלגיה	0.41	0.23	0.64
פורטוגל	0.36	0.26	0.62
פינלנד	0.36	0.25	0.61
ספרד	0.35	0.19	0.54
לוקסמבורג	0.31	0.15	0.46

מהנתונים בטבלה עולה כי הבלו על הסולר בישראל גבוה מהממוצע במדינות מערב אירופה בשיעור של 28.0% - 0.55 אירו לליטר בישראל לעומת 0.43 אירו לליטר בממוצע באירופה. הבלו בישראל הוא הגבוה ביותר באירופה, מלבד בריטניה.

#### 1.4. יחס בין בלו על בנזין לבלו על סולר

נכון לחודש מרס 2011, הבלו המוטל על בנזין 95 אוקטן בישראל עומד על 2.89 ש"ח לליטר והבלו המוטל על סולר לתחבורה עומד על 2.76 ש"ח לליטר, היחס ביניהם עומד על 1.05. ברוב רובן של מדינות מערב אירופה (מלבד בריטניה) הבלו המוטל על הבנזין גבוה יותר בהשוואה לבלו המוטל על הסולר, בין היתר בגין העובדה שהבלו משמש בעיקר לצרכים עסקיים (משאיות, מוניות, אוטובוסים וכדומה).

טבלה 7 להלן מפרטת את היחס בין הבלו על הבנזין לבין הבלו על הסולר בישראל ובמדינות מערב אירופה.

<sup>10</sup> ש.ם.



טבלה 7 – היחס בין הבלו על הבניין לבלו על הסולר בישראל ובאירופה (באירו לליטר, מרס 2011)<sup>11</sup>

מדינה	בלו בניין	בלו סולר	יחס
בריטניה	0.69	0.69	1.00
<b>ישראל</b>	<b>0.58</b>	<b>0.55</b>	<b>1.05</b>
אירלנד	0.56	0.47	1.20
אוסטריה	0.53	0.44	1.20
שבדיה	0.63	0.49	1.27
ספרד	0.44	0.35	1.28
איטליה	0.56	0.42	1.33
<b>ממוצע</b>	<b>0.59</b>	<b>0.43</b>	<b>1.38</b>
גרמניה	0.65	0.47	1.39
צרפת	0.61	0.44	1.40
דנמרק	0.57	0.40	1.44
לוקסמבורג	0.46	0.31	1.49
בלגיה	0.61	0.41	1.49
פורטוגל	0.58	0.36	1.60
יוון	0.68	0.43	1.61
פינלנד	0.60	0.36	1.67
הולנד	0.72	0.43	1.69

מהטבלה עולים הממצאים הבאים:

- הבלו על בניין בישראל (0.58 אירו לליטר) נמוך בשיעור של 3.0% לעומת הממוצע באירופה (0.59 אירו לליטר);
  - הבלו על הסולר לתחבורה בישראל (0.55 אירו לליטר) גבוה בשיעור של 28.0% לעומת הממוצע במדינות אירופה (0.43 אירו לליטר), **מדובר בבלו הנקוב על הסולר לפני החזר חלקי של בלו סולר** הניתן לנהגי משאיות, מוניות וכדומה. הנתונים מלמדים כי הבלו על הסולר בישראל הוא הגבוה ביותר מבין מדינות אירופה, מלבד בריטניה;
  - היחס הממוצע בין הבלו על הבניין לבין הבלו על הסולר ב-15 מדינות מערב-אירופה עומד על 1.38, לעומת יחס של 1.05 בישראל – בישראל היחס נמוך יותר בשיעור של 24%. היחס בישראל הוא הנמוך ביותר מקרב מדינות מערב-אירופה, מלבד בריטניה בה היחס הוא זהה. כאמור לעיל, הבלו האפקטיבי בארץ הוא נמוך יותר שכן חלק ממשמשי הסולר העסקיים מקבלים החזר חלקי.
- השימוש בסולר לתחבורה נעשה בעיקר על-ידי משתמשים במגזר העסקי, לרבות חברות הסעה, משאיות, נהגי מוניות וטנדרים לשימושים שונים. רמה גבוהה מדי של מיסוי על הסולר בהשוואה למדינות המפותחות באירופה, עשויה להביא להגדלת העלויות לעסקים בישראל, **ועל-כן להקטנת כושר התחרויות של המשק הישראלי**. אם כי חלק ממשמשי הסולר מקבלים החזר בגין תשלומי הבלו על בסיס תקרת צריכה שנתית.

<sup>11</sup> ש.ם.



## 2. נסועה (קילומטראז') בישראל ובאירופה

### 2.1. נסועה בישראל לפי סוג כלי רכב

בטבלה 8 להלן מוצגים נתונים על הנסועה בישראל לפי סוג כלי הרכב בשנת 2009.

טבלה 8 - אומדן נסועה שנתית בישראל לפי סוג כלי הרכב וסוג הדלק (שנת 2009)<sup>12</sup>

סוג הרכב	כמות כלי רכב (באלפים)	אחוז מונעים בסולר	אומדן נסועה (במיליוני ק"מ)	ממוצע נסועה (אלפי ק"מ)	אומדן צריכת דלק (ק"מ לליטר)
רכב פרטי	1,946.7	2.8%	31,989	16.7	12.0
משאיות ורכב מסחרי	350.0	80.6%	12,502	35.3	5.5
אופנועים	110.0	0.0%	927	8.7	25.0
מוניות	18.6	96.7%	1,541	81.6	8.5
אוטובוסים זעירים	15.3	98.7%	815	52.1	6.5
אוטובוסים	14.1	100.0%	863	62.3	14.0
מיוחדים	4.0	97.3%	133	-	-
<b>סך הכול</b>	<b>2,458.7</b>	<b>15.7%</b>	<b>48,770</b>	<b>20.1</b> <sup>13</sup>	

מהנתונים בטבלה עולה כי בשנת 2009 היו בישראל כ-2,459 אלפי כלי-רכב, מתוכם 79.2% כלי רכב פרטיים, 16.3% משאיות וכלי רכב מסחריים, אוטובוסים וכלי רכב נוספים לשימושים עסקיים ו-4.5% אופנועים. מתוך כלל כלי הרכב, 84.3% מונעים בבנזין ו-15.7% מונעים בסולר, בעיקר אוטובוסים (100% בסולר), מוניות (96.7%) ומשאיות (80.6%). לפי נתוני הלמ"ס, בשנים האחרונות חלה ירידה באחוז כלי הרכב המונעים בסולר. אומדן הנסועה (קילומטראז') הכולל עמד בשנת 2009 על כ-48,770 מיליוני ק"מ. קיימת שונות גבוהה בממוצע הנסועה – בכלי רכב פרטיים הממוצע השנתי היה כ-16.7 אלף ק"מ, לעומת מוניות – 81.6 אלף ק"מ, אוטובוסים – 62.3 אלף ק"מ, ומשאיות וכלי רכב מסחריים – 35.3 אלף ק"מ.

### 2.2. נסועה בישראל בפריפריה ובמרכז

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה אינה מפרסמת נתונים על הנסועה הממוצעת של כלי רכב באזורי הפריפריה ובאזור המרכז,<sup>14</sup> ועל-כן אין באפשרותנו להעריך נתונים אלו. כאמור לעיל בטבלה 8, הנסועה הממוצעת בישראל של כלל כלי הרכב בשנת 2009 עמדה על 20.1 אלף ק"מ ושל כלי רכב פרטיים על 16.7 אלף ק"מ. סך הנסועה הארצית של כלי הרכב המנועיים עמדה בשנה זו על כ-49 מיליארד ק"מ.

בהשוואה לשנת 2009 ניתן לראות כי הצפיפות בכבישים גדלה: קצב הגידול בנסועה השנתית (161%) ובמצבת כלי הרכב (139%) גדול מקצב הגידול בשטח הכבישים (74%) ובאורכם (42%).<sup>15</sup>

<sup>12</sup> עיבודי מרכז המחקר והמידע של הכנסת. מקורות: **כמות כלי הרכב** – הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [2.46 מיליון כלי רכב מנועיים בישראל בשנת 2009](#), הודעה לעיתונות, 13 ביולי 2010; **אומדן נסועה** – הלמ"ס, [לוח 24.15 – אומדן נסועה לפי כלי-רכב: ממוצע נסיעה](#) – הלמ"ס, [לוח 24.16 – ממוצע נסיעה לפי כלי רכב](#); **צריכת דלק לפי סוגי רכב** – מר אבנר פלור, מנהל אגף הרכב במשרד התחבורה, שיחת טלפון, 11 בינואר 2010.

<sup>13</sup> הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [ב-2009: עלייה של כ-3.4% בנסועה \(קילומטראז'\) השנתית](#). רכב פרטי נסע בממוצע כ-16,700 [ק"מ בשנה](#), הודעה לעיתונות, 4 באוגוסט 2010.

<sup>14</sup> יעל נתן, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שיחת טלפון, 5 בינואר 2011.

<sup>15</sup> הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [ב-2009: עלייה של כ-3.4% בנסועה \(קילומטראז'\) השנתית](#). רכב פרטי נסע בממוצע כ-16,700 [ק"מ בשנה](#), הודעה לעיתונות, 4 באוגוסט 2010.





## 2.3. נסועה בישראל לעומת אירופה

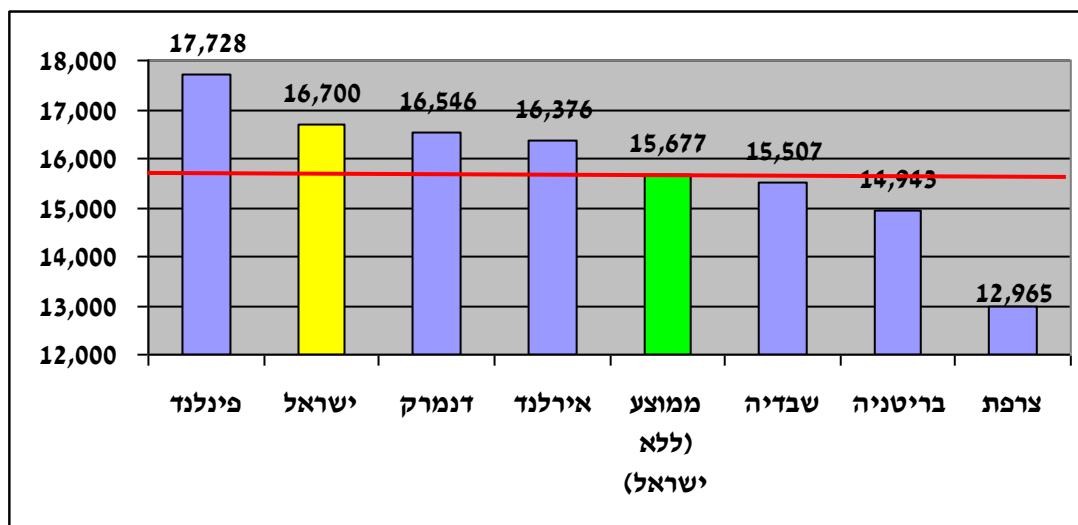
טבלה 9 להלן מציגה את ממוצע הנסועה בישראל ובמדינות מפותחות באירופה.

טבלה 9 - אומדן ממוצע הנסועה בישראל ובמדינות מפותחות באירופה (בשנים 2007 ו-2008)<sup>16</sup>

מדינה	מכוניות פרטיות (במיליונים)	אומדן נסועה כולל (במיליוני ק"מ)	אומדן נסועה לכלי רכב (בק"מ)
פינלנד (2007)	2.57	45,560	17,728
<b>ישראל (2008)</b>	<b>1.87</b>	<b>31,329</b>	<b>16,700</b>
דנמרק (2008)	2.58	42,688	16,546
אירלנד (2008)	1.92	31,173	16,376
<b>ממוצע (ללא ישראל)</b>			<b>15,677</b>
שבדיה (2007)	4.26	66,028	15,507
בריטניה (2007)	28.23	421,813	14,943
צרפת (2007)	30.70	398,033	12,965

תרשים 1 להלן מציג את ממוצע הנסועה בישראל לעומת ממוצע הנסועה במדינות מפותחות באירופה.

תרשים 1 - ממוצע הנסועה בישראל ובמדינות מפותחות באירופה (ק"מ)<sup>17</sup>



מהנתונים בטבלה 9 ובתרשים 1 עולה כי ישראל נמצאת במקום השני מבחינת ממוצע הנסועה השנתי, בין המדינות הנסקרות (כ-16.7 אלף ק"מ), גבוהה בשיעור של כ-6.5% מהממוצע במדינות הנסקרות (כ-15.7 אלף ק"מ). פינלנד נמצאת במקום הראשון (כ-17.7 אלף ק"מ) וצרפת נמצאת במקום האחרון (כ-13.0 אלף ק"מ).

<sup>16</sup> מקורות הנתונים: ישראל: כמות כלי הרכב – הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 2.4 מיליון כלי רכב מנועיים בישראל בשנת 2008, הודעה לעיתונות, 29 ביוני 2009; נסועה - הלמ"ס, ב-2008: עלייה של כ-5.0% בנסועה (קילומטראז') השנתית. רכב פרטי נסע בממוצע כ-16,700 ק"מ בשנה, הודעה לעיתונות, 4 באוגוסט 2010; אירלנד: Transport 2008, נובמבר 2009; בריטניה: IRF world road statistics 2009 (data 2002-2007); יתר המדינות: United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), מחולל הדוחות, כניסה בתאריך: 1 במרץ 2011.

<sup>17</sup> שם.



יש לציין שהנסועה הממוצעת במדינות ששטחן גדול משמעותית לעומת ישראל (כמו צרפת ובריטניה) נמוכה משמעותית לעומת הנסועה בישראל. הסברים אפשריים לנסועה הגבוהה יחסית בישראל הינם:

- לפי סקר שערך פורום מנהלי הכספים CFO, ממוצע היקף הנסיעה של כלי רכב צמודים (ליסינג) עומד על כ-32,557 ק"מ בשנה, **גבוה בשיעור של כ-95% לעומת ממוצע של כלי רכב פרטיים**.<sup>18</sup> נהגים בכלי רכב אלו מתדלקים באמצעות התקני תדלוק אוטומטיים (האחראים לפי אומדנים לכ-35% מנפח צריכת הבנזין בתחנות הדלק). הסדר זה עשוי להביא לגידול בנסועה השנתית, שכן העלות השולית של נסיעה לנהג היא אפס (עד למכסת הצריכה אשר נקבעה על-ידי המעסיק).
- **התחבורה הציבורית במדינות מערב אירופה (בעיקר רכבות נוסעים) מפותחת יותר מאשר בישראל.** כתוצאה מכך ניתן להניח כי הנסועה של כלי רכב פרטיים בישראל גבוהה יותר, בהיעדר חלופות (בעיקר תחבורה ציבורית במרכזי הערים). יש לציין כי רמת המינוע בישראל (כלי רכב לאלף תושבים) נמוכה עדיין משמעותית לעומת מדינות מערב אירופה, כפי שמפורט בטבלה 10 להלן.

**טבלה 10 – רמת המינוע בישראל ובמדינות מערב אירופה (2007)**<sup>19</sup>

מדינה	רמת המינוע
איטליה	834
יוון	769
גרמניה	671
ספרד	652
שווייץ	651
נורווגיה	645
אוסטריה	634
פינלנד	630
<b>ממוצע אירופה</b>	<b>629</b>
צרפת	600
בלגיה	574
שוודיה	560
הממלכה המאוחדת	547
הולנד	537
דנמרק	499
<b>ישראל</b>	<b>318</b>

מהנתונים בטבלה עולה כי רמת המינוע בישראל בשנת 2007 עמדה על 318 כלי רכב לאלף תושבים, לעומת 629 בממוצע במדינות מערב אירופה – רמה נמוכה יותר בשיעור של כ-50%.

<sup>18</sup> פורום מנהלי כספים ראשיים, **סקר בנושא ליסינג ושימוש ברכב**, 22 בפברואר 2011.

<sup>19</sup> הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון סטטיסטי 2010, השוואות בינלאומיות, **לוח 28.24 - כלי רכב מנועיים ורמת מינוע**, כניסה בתאריך: 29 במרס 2011.



### 3. עלויות אחזקת רכב

#### 3.1. מרכיבי העלות

עלות השימוש בכלי רכב מורכבת משני מרכיבים:

**מרכיבי עלות קבועים:** בעיקר עלות כלי הרכב במונחי החזר הון (קרי, שירותי פחת המחושבים על-פי הנסועה השנתית), תשלומי ביטוח ואגרת רישוי.

**מרכיבי עלות משתנים:** בעיקר דלק, תיקונים, חלפים וצמיגים.

טבלה 11 להלן מציגה את עלויות אחזקת הרכב בישראל.

**טבלה 11 - עלויות אחזקת הרכב בישראל (ש כולל מע"מ, ינואר 2011)**<sup>20</sup>

הוצאה שנתית ממוצעת לק"מ	באחוזים	עלות שנתית	סעיף הוצאה
0.67	32.1%	10,024	החזר הון (פחת וריבית)
0.10	4.7%	1,454	רישיון
0.21	10.1%	3,156	ביטוח מקיף
0.10	4.9%	1,532	ביטוח חובה
0.29	13.8%	4,323	תיקונים וחלפים
0.03	1.4%	425	צמיגים
0.65	31.2%	9,731	דלק
0.04	1.9%	584	שונות
<b>2.08</b>	<b>100.0%</b>	<b>31,229</b>	<b>סך הוצאה / ממוצע לק"מ</b>

מהנתונים בטבלה עולה כי סך עלויות אחזקת רכב משומש בישראל עומד על כ-31.2 אלף ₪. סעיפי ההוצאה המרכזיים בישראל הינם החזר הון (פחת וריבית היוון) (32.1%) ודלק (31.2%). הביטוחים (מקיף וחובה) מהווים 15% מהעלות הכוללת. ההוצאה השנתית הממוצעת לק"מ בישראל עומדת על **2.08** ₪

סעיפי ההוצאה המרכזיים בישראל (החזר הון ודלק) היוו בשנת 2011 כ-63.3% מעלות אחזקת הרכב הכוללת. מכיוון שלא הצלחנו להשיג נתונים אודות מרכיבי העלות האחרים של אחזקת רכב באירופה, התמקדנו בהשוואת עלות שני מרכיבים אלה בישראל לעומת אירופה.

טבלה 12 להלן מציגה את אומדן עלויות החזר ההון והדלק בישראל ובאירופה.

<sup>20</sup> מקורות: ירחון חשב לחודש ינואר 2011, נטליה מירוניצ'ב, רשות המיסים, 20 בפברואר 2011. הנתונים מתייחסים לעלות אחזקת מכונית טיפוסית משומשת (3 שנים), 1600 סמ"ק, היקף נסיעה של 15 אלף ק"מ בשנה. הנחה: ירידת ערך בשיעור של 40% ממחיר רכב חדש.



**טבלה 12: אומדן עלויות שנתיות של החזר ההון והדלק בישראל ובאירופה (ש, ינואר 2011)**<sup>21</sup>

מרכיב	ישראל	אירופה
החזר הון	10,024	4,905
דלק	9,731	9,733
<b>סך-הכול</b>	<b>19,755</b>	<b>14,638</b>

מהנתונים בטבלה עולה כי אומדן עלויות החזר ההון והדלק בישראל עומד על כ-19.8 אלף ש, גבוה בשיעור של כ-35% לעומת אומדן הוצאות בסך של כ-14.6 אלף ש"ח באירופה. מניתוח מרכיבי העלויות עולה כי עיקר הפער נובע בהוצאות החזר הון, וזאת בשל מחיר מכונית ושיעור מס קנייה גבוה משמעותית בישראל לעומת הממוצע באירופה (ראו טבלאות 13 ו-14 להלן).

טבלה 13 להלן מציגה אומדן מחיר ממוצע של כלי רכב פרטי חדש בישראל ואירופה.

**טבלה 13: אומדן מחיר כלי רכב פרטי חדש בישראל ובאירופה (באלפי ש"ח, 1,600 סמ"ק, מרס 2011)**<sup>22</sup>

מדינה	מחיר ממוצע	יחס
ישראל	123	100.0%
אירופה	60	48.8%

מהנתונים בטבלה עולה כי מחיר רכב חדש באירופה מהווה כ-48.8% ממחירו בישראל. הפער במחיר המכונית נובע בעיקר בגין מס קנייה גבוה יותר בישראל. טבלה 14 להלן מציגה את המע"מ ומס הקנייה על כלי-רכב בישראל ובמדינות אירופה.

**טבלה 14: מע"מ ומס קנייה על כלי-רכב בישראל ובאירופה**<sup>23</sup>

מדינה	מע"מ	מס קנייה מזערי	מס קנייה מרבי	מס קנייה - הערות
אוסטריה	20.0%	0%	16.0%	מבוסס על צריכת הדלק של כלי הרכב
גרמניה	19.0%	0%		אין
דנמרק	25.0%	105.0%	180.0%	105% עד לסכום של 79 אלף כתרם דניים (כ-52 אלף ש"ח), 180% על היתרה
פינלנד	22.0%	12.2%	48.8%	בהתאם למחיר ולפליטת מזהמים, בין 12.2% ל-48.8%
יוון	21.0%	5.0%	50.0%	בהתאם לגודל המנוע ופליטת מזהמים, בין 5% ל-50%
אירלנד	21.0%	14.0%	36.0%	בהתאם לפליטת מזהמים, בין 14% ל-36%

<sup>21</sup> עיבודי מרכז המחקר והמידע של הכנסת. **ישראל**: ירחון חשב לחודש ינואר 2011, נטליה מירוניצ'בי, רשות המיסים, 20 בפברואר 2011. נסועה בישראל מתוך אתר הלמ"ס, **ב-2008: עלייה של כ-5.0% בנסועה (קילומטראז') השנתית. רכב פרטי נסע בממוצע כ-16,700 ק"מ בשנה**, הודעה לעיתונות, 4 באוגוסט 2010; **אירופה**: מיסי קנייה – European Automobile Manufacturers' Association, **Vehicle Taxation**, ממוצע של שיעורי מס קנייה מרביים ומזעריים, כניסה בתאריך: 1 במרס 2011. נסועה באירופה – UNECE - United Nations Economic Commission for Europe, **מחולל הדוחות**, כניסה בתאריך: 1 במרס 2011. באירופה נלקח שיעור החזר הון מתוך מחיר רכב חדש 1,600 סמ"ק הזהה לזה שבאירופה (8.2%).

<sup>22</sup> רונן לוי, יו"ר איגוד המוסכים בישראל, שיחת טלפון, 6 במרס 2011. מחיר מכונית באירופה לפי 12 אלף אירו.

<sup>23</sup> **ישראל**: משרד האוצר, רשות המיסים, **מיסוי ירוק**, שאלות ותשובות, כיצד נקבעת דרגת הזיהום של כלי רכב, כניסה בתאריך: 31 במרס 2011. מס קנייה משוקלל - נטליה מירוניצ'בי, רשות המיסים, שיחת טלפון, 3 באפריל 2011. **אירופה**: מיסי קנייה – European Automobile Manufacturers' Association, **Vehicle Taxation**, כניסה בתאריך: 1 במרס 2011.



מדינה	מע"מ	מס קנייה מזערי	מס קנייה מרבי	מס קנייה - הערות
איטליה	20.0%			300 יורו
ספרד	18.0%	0%	14.75%	מ-0% (עד פליטת 120 גרם CO <sub>2</sub> לק"מ) עד 14.75% (מעל פליטת 200 גרם CO <sub>2</sub> לק"מ).
צרפת	19.6%			בהתאם לפליטת מזהמים, מ-200 יורו (פליטה של 156 עד 160 גרם CO <sub>2</sub> לק"מ) עד 2,600 יורו (פליטה של מעל 245 גרם CO <sub>2</sub> לק"מ).
שבדיה	25.0%	0%		אין
בריטניה	17.5%	0%		אין
<b>ממוצע</b>	<b>20.6%</b>	<b>15.1%</b>	<b>57.6%</b>	
<b>ישראל</b>	<b>16.0%</b>	<b>10.0%</b>	<b>83.0%</b>	<b>לפי רמת הזיהום. מס הקנייה המשוקלל עומד על 60%</b>

מהנתונים בטבלה עולה כי קיים שוני בין מדינות אירופה במס הקנייה. מס הקנייה הוא פונקציה של צריכת הדלק, גודל המנוע, פליטת מזהמים, גיל הרכב ומחירו. מס הקנייה המזערי נע בין 0% (ספרד) ל-105% (דנמרק), כאשר הממוצע נאמד בכ-15.1%. מס הקנייה המרבי נע בין 14.75% (ספרד) ל-180% (דנמרק), כאשר הממוצע נאמד בכ-57.6%. בגרמניה, בבריטניה ובשבדיה אין כלל מס קנייה.

באוגוסט 2009 נכנסה לתוקף בישראל רפורמת "המיסוי הירוק" במיסוי רכישת כלי-רכב חדש. עיקר הרפורמה הייתה שינוי באופן החישוב של מס הקניה המוטל על רכבים משיעור קבוע לשיעור משתנה המתעדף רכב "נקי" על פני רכב "מזהם". לאחר רפורמת "המיסוי הירוק", מס הקנייה המשוקלל בישראל עומד על כ-60%. המע"מ הממוצע במדינות מערב אירופה עומד על 20.6%, גבוה מזה שבישראל (16.0%). מההשוואה עולה כי שיעור המיסוי הממוצע בישראל גבוה באופן משמעותי בהשוואה לממוצע באירופה.

### 3.2 הכנסות ממיסוי כלי רכב

טבלה 15 להלן מציגה את ההכנסות הכוללות ממיסים על כלי רכב ביחס לתוצר בישראל ובמדינות אירופה.

**טבלה 15: ההכנסות הכוללות ממיסוי כלי רכב ביחס לתוצר בישראל ובאירופה (2008, במיליארדי אירו)**<sup>24</sup>

נתון	ישראל	מערב אירופה
הכנסות ממסים ממרכיב קבוע	2.5	178.0
הכנסות ממסים ממרכיב משתנה	3.0	209.0
<b>סך הכנסות ממיסים</b>	<b>5.5</b>	<b>387.6</b>
תוצר מקומי גולמי	145	10,783
שיעור מהתוצר	3.8%	3.6%
מזה: מרכיב קבוע	1.7%	1.7%
מזה: מרכיב משתנה	2.1%	1.9%

מהנתונים עולה כי סך המיסוי על הוצאות קבועות עמד בשנת 2008 בישראל על 2.5 מיליארד אירו, המהווים 1.7% מהתוצר, בדומה לאירופה. סך המיסוי על הוצאות משתנות בישראל עמד בשנת 2008 על 3.0 מיליארדי

<sup>24</sup> **ישראל:** הכנסות ממיסוי כלי רכב - משרד האוצר, מינהל הכנסות המדינה, [פרק יד: מיסוי כלי רכב](#). תוצר מקומי גולמי - הלמ"ס, [לוח 1.1: ההוצאה על התוצר המקומי הגולמי במחירי שוק](#); **אירופה:** הכנסות ממיסים - European Automobile Manufacturers' Association, [Vehicle Taxation](#), תוצר מקומי גולמי, [אתר ה-OECD](#).



אירו או כ-2.1% מהתוצר, גבוה מזה שבאירופה (1.9%). כמו כן, מהנתונים בטבלה עולה כי שיעור ההכנסות ממיסוי כלי רכב בישראל גבוה במעט לעומת השיעור המקביל ב-14 המדינות הנסקרות באירופה (3.8% לעומת 3.6%, בהתאמה). יחד עם זאת, כמפורט בטבלה 10 לעיל, רמת המינוע בישראל נמוכה בשיעור של כ-50% מרמת המינוע הממוצעת במדינות אירופה – 318 כלי רכב לאלף תושבים בישראל לעומת 629 כלי רכב לאלף תושבים באירופה. המשמעות היא שהכנסות המדינה ממיסים על כלי רכב בישראל, באופן יחסי לכמות כלי הרכב, גבוהות משמעותית מאשר באירופה.

טבלה 16 מציגה את אומדן ההכנסה השנתית ממיסוי לכלי רכב בישראל ובמדינות אירופה, לפי מרכיב קבוע ומרכיב משתנה של ההוצאות וכן הכנסה שנתית לכלי רכב.

**טבלה 16: אומדן הכנסה שנתית ממיסוי לכלי-רכב בישראל ובמדינות אירופה (8-2007, באירו)**<sup>25</sup>

הכנסה ממיסוי לכלי רכב (באירו)			מצבת כלי רכב (באלפים)	הכנסות ממיסוי (במיליארדי אירו)			מדינה
סך-הכול	מרכיב משתנה	מרכיב קבוע		סך הכנסות ממיסוי	מרכיב משתנה	מרכיב קבוע	
2,464	1,411	1,053	6,103	15.0	8.6	6.4	בלגיה
2,406	738	1,669	2,727	6.6	2.0	4.6	דנמרק
2,396	1,293	1,103	2,050	4.9	2.7	2.3	אירלנד
<b>2,313</b>	<b>1,255</b>	<b>1,058</b>	<b>2,391</b>	<b>5.5</b>	<b>3.0</b>	<b>2.5</b>	<b>ישראל</b>
2,207	1,204	1,003	8,805	19.4	10.6	8.8	הולנד
1,911	1,048	863	5,270	10.1	5.5	4.6	אוסטריה
1,873	828	1,045	55,227	103.5	45.7	57.7	גרמניה
1,865	986	879	3,330	6.2	3.3	2.9	פינלנד
1,735	1,084	651	37,053	64.3	40.2	24.1	צרפת
<b>1,578</b>	<b>854</b>	<b>724</b>	<b>237,846</b>	<b>375.3</b>	<b>203.1</b>	<b>172.3</b>	<b>ממוצע</b>
1,439	824	615	33,387	48.0	27.5	20.5	בריטניה
1,406	915	491	5,125	7.2	4.7	2.5	שבדיה
1,204	676	528	49,494	59.6	33.5	26.2	איטליה
1,042	644	398	29,273	30.5	18.8	11.7	ספרד

מהנתונים עולה כי אומדן ההכנסה השנתית ממיסוי לכלי הרכב בישראל עומד על 2,313 אירו (כ-11.6 אלף ש"ח), לעומת 1,578 אירו במדינות אירופה הנסקרות – גבוה יותר בשיעור של כ-46.6%. המדינה בה אומדן ההכנסה השנתית ממיסוי לכלי-רכב הינו הגבוה ביותר היא בלגיה (2,464 אירו לכלי-רכב) והמדינה בה אומדן ההכנסה השנתית ממיסוי לכלי-רכב הינו הנמוך ביותר היא ספרד (1,042 אירו). כמו כן, ההכנסה ממיסוי לכלי-רכב בישראל גבוהה לעומת הממוצע באירופה הן במרכיב הקבוע והן במרכיב המשתנה.

<sup>25</sup> **ישראל:** הכנסות ממיסוי כלי רכב – שם, שנת 2008. כמות כלי הרכב - הלמ"ס, 2.4 מיליון כלי רכב מנועיים בישראל בשנת 2008, הודעה לעיתונות, 29 ביוני 2009 (הנתון לשנת 2008); **אירופה:** הכנסות ממיסים – שם, שנת 2008. כמות כלי רכב - הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, השוואות בינלאומיות, **לוח 6 - אוכלוסיה, רכב מנועי ורמת מינוע בישראל ובארצות נבחרות**, שנת 2007. אירלנד - UNECE - United Nations Economic Commission for Europe, **מחולל הדוחות**, כניסה בתאריך: 1 במרס 2011. לא כולל ביטוחים ואגרות נסיעה. ממוצע של מדינות אירופה ללא ישראל.



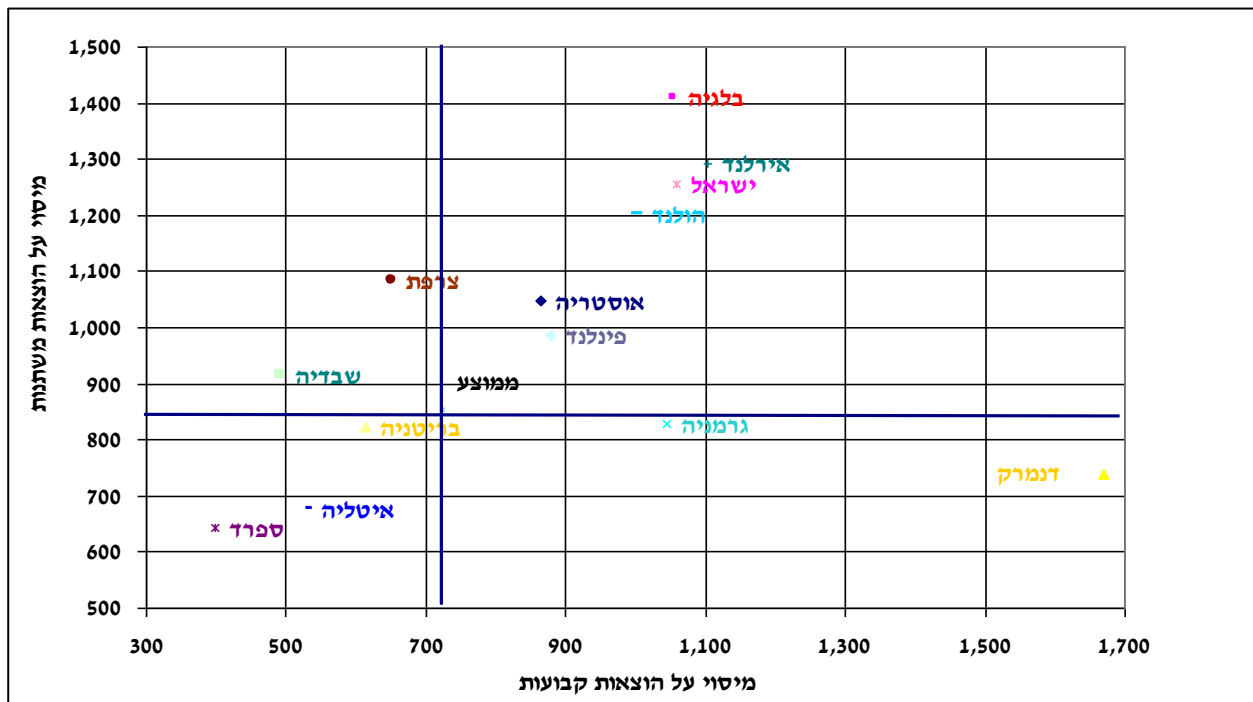
#### 4. סיכום

מהניתוח לעיל עולה כי רמת המיסוי בישראל על דלק לתחבורה (שמהווה מרכיב עיקרי במרכיב המס המשתנה) דומה לרמה הממוצעת באירופה (ראו סעיף 1 לעיל). לעומת זאת, במרכיב המס הקבוע, בעיקר מיסוי המוטל על רכישת כלי-רכב, רמת המיסוי בישראל גבוהה משמעותית בהשוואה לרמת המיסוי באירופה (ראו סעיף 3 לעיל). יחד עם זאת, הנסועה השנתית בישראל לכלי-רכב גבוהה משמעותית לעומת הממוצע באירופה. כמו כן, רמת המינוע בישראל (כמות כלי-רכב לאלף תושבים) נמוכה משמעותית לעומת הממוצע באירופה. התוצאות של הבדלים אלו הינן:

- ההכנסה השנתית מכלי רכב בישראל גבוהה לעומת הממוצע באירופה בשיעור של 46.6%;
- ההכנסה השנתית ממיסוי על מרכיב ההוצאה הקבועה גבוהה בישראל בשיעור של כ-46.1%, בעיקר בגין שיעור מס קנייה גבוה יותר בישראל;
- ההכנסה השנתית ממיסוי על מרכיב ההוצאה המשתנה גבוהה בישראל בשיעור של כ-47.0%, למרות שרמת המיסוי על בלו על דלק דומה לרמה הממוצעת באירופה. ההסבר הוא כנראה נסועה שנתית גבוהה יותר בישראל לעומת הממוצע באירופה (הן בגין שימוש ניכר ברכבים צמודים בהם המעסיק משלם עבור הוצאות הדלק והעלות השולית של הנהג הינה אפס, והן בגין חוסר בתחבורה ציבורית מפותחת בישראל).

תרשים 2 להלן ממפה את ההכנסה ממיסוי לכלי-רכב לפי חלוקה למרכיב ההוצאה הקבועה ולמרכיב ההוצאה המשתנה.

**תרשים 2 – מיפוי המדינות לפי מיסוי על מרכיב הוצאה קבועה ומרכיב הוצאה משתנה**



מהמפה לעיל עולה כי בישראל המיסוי לכלי רכב גבוה ביחס לממוצע באירופה הן במרכיב המשתנה והן במרכיב הקבוע. בקבוצה זו נמצאות גם בלגיה, אירלנד והולנד. בבריטניה, באיטליה ובספרד ההכנסה ממיסוי נמוכה ביחס לממוצע הן במרכיב הקבוע והן במרכיב המשתנה. בצרפת ובשבדיה ההכנסה מהמרכיב הקבוע נמוכה וההכנסה מהמרכיב המשתנה גבוהה. בדנמרק ההכנסה מהמרכיב הקבוע גבוהה ביחס לממוצע (מס קנייה גבוה), ואילו ההכנסה מהמרכיב המשתנה קרובה לממוצע.

