



הכנסת

מרכז המחקר והמידע
המחלקה לפיקוח תקציבי

שיטות מיסוי להגבלת הגודש בכבישים

הכנסת, מרכז המחקר והמידע

קריית בן-גוריון, ירושלים 91950

טל': 02 - 6408240/1

פקס: 02 - 6496103

www.knesset.gov.il/mmm

כ"ה בסיוון תשע"א

27 ביוני 2011

כתיבה: יעקב צ'רטוף ותמיר אגמון, כלכלנים

אישור: עמי צדיק, מנהל המחלקה לפיקוח תקציבי

עריכה לשונית: מערכת "דברי הכנסת"

תוכן עניינים

1	תמצית
3	1. מודלים של מיסוי כלי רכב
3	1.1. מיסוי לפי בעלות ולפי שימוש
5	1.2. מיסוי רכב דו-גלגלי בישראל ובאירופה
6	2. ההכנסות ממיסוי כלי רכב
6	2.1. מיסוי כלי רכב לפי מרכיבים
7	2.2. רפורמת "המיסוי הירוק"
9	2.3. התפלגות יבוא כלי הרכב לפי דרגות זיהום
10	2.4. ההכנסות ממיסוי כלי רכב בישראל ובאירופה
12	3. מודל מס הנסועה בסינגפור, בהולנד ובבריטניה
13	3.1. מודל המיסוי בסינגפור
13	3.1.1. כלי המדיניות העיקריים
13	3.1.2. אזור רישוי (ALS – Area Licensing Scheme)
14	3.2. מודל המיסוי בהולנד
15	3.2.1. מודל התמחור
15	3.2.2. המודל התפעולי
16	3.2.3. טיעונים בעד ונגד תוכנית מס הנסועה
17	3.2.4. אמצעים להכשרת הלבבות
18	3.3. מודל המיסוי בלונדון
18	3.3.1. מודל התמחור והמודל התפעולי
19	3.3.2. טיעונים בעד ונגד תוכנית מס הנסועה
19	3.3.3. פעולות התנגדות ציבורית לתוכנית מס הנסועה
19	3.3.4. אמצעים להכשרת הלבבות

תמצית

מסמך זה הוכן לבקשת חברת הכנסת ציפי חוטובלי ועניינו שיטות מיסוי ואגרות להגבלת הגודש בכבישים. במסמך נסקר מיסוי כלי הרכב בישראל ובמדינות אירופה ומתוארות מערכות מיסוי אחרות הנהוגות בסינגפור, בהולנד ובבריטניה.

המדינות המפותחות מנסות להתמודד עם ההשפעה השלילית החיצונית שיוצרים כלי הרכב בהטלת מסים על הבעלות על כלי רכב (מרכיב עלות קבוע) ועל השימוש בכלי רכב (מרכיב עלות משתנה), לצד עידוד השימוש באמצעי תחבורה המוניים. הכלים העיקריים בתחום זה הם מס קנייה ואגרות רישוי המוטלים על הבעלות בלא תלות בנסועה, ובלו המוטל על הדלק שבשימוש בכלי הרכב. בשנים האחרונות כמה מדינות מנסות שיטות מיסוי שמודגש בהן יותר השימוש בכלי הרכב, ובכלל זה השימוש בו באזורים שבהם צפיפות התנועה רבה (כמו מרכזי ערים) ו/או בשעות שבהן התנועה רבה יותר. בין אמצעים אלו **אגרות גודש** במרכזי הערים ו**מסי נסועה** שבהטלתם מובאים בחשבון מועד ומקום הנסיעה.

בשנת 2010 הסתכמו הכנסות המדינה ממיסוי כלי רכב בישראל בכ-30.5 מיליארד ש"ח, גידול של כ-9.8% לעומת שנת 2009. כ-47% מסך המסים הם מהוצאות קבועות, לעומת 57% בשנת 2000. רמת המינוע בישראל (כלי רכב ל-1,000 תושבים) נמוכה בכ-50% מרמת המינוע הממוצעת באירופה, והמשמעות של עובדה זו היא שהכנסות המדינה ממסים על כלי רכב בישראל, באופן יחסי לכמות כלי הרכב, גדולות ב-46.6% מאלה שבאירופה, הן במרכיב המס על ההוצאה הקבועה (בכ-46.1%) והן במרכיב המס על ההוצאה המשתנה (בכ-47.0%). הנתונים מלמדים כי למרות המיסוי הכבד על כלי רכב בישראל, בהשוואה למדינות אירופה, עלה שיעור הגידול בנסועה בישראל בשנים 1999–2006 בכ-23.7%, לעומת כ-13.6% בבריטניה למשל.

באוגוסט 2009 נכנסה לתוקף בישראל רפורמת "המיסוי הירוק" ברכישת כלי רכב חדשים; עיקר הרפורמה היה שינוי באופן החישוב של מס הקנייה על כלי רכב משיעור קבוע לשיעור המשתנה לפי רמת הזיהום הנפלט מהרכב. במסגרת הרפורמה ניתן לכל כלי רכב "ציון ירוק" בהתאם לרמת הזיהום שלו, והשינוי שהונהג ברפורמה הוא מעבר ממס קנייה בשיעור אחיד – 75% לרכב נוסעים ו-72% לרכב מסחרי – למס קנייה בשיעור המשתנה לפי רמת הזיהום, בשיעור אפקטיבי של 35%–83% לכלי רכב קונבנציונלי (לא היברידי). הציון הירוק מחושב כשקלול פליטת מזהמים מחמישה סוגים שונים אשר גורמים נזקים סביבתיים ובריאותיים. שנה לאחר כניסת הרפורמה לתוקף ירד הציון הירוק הממוצע של כלי הרכב החדשים בכ-4%, שמשמעותם היא חיסכון של כ-50 מיליון ש"ח בעלויות חיצוניות עקב זיהום אוויר. המשמעות של תוצאות אלו היא הפחתת הזיהום בלא שינוי נטל המס אלא בשינוי שיעורי המס המושתים על סוגי כלי רכב שונים, שהביא להסטת ביקושים; בשנתיים האחרונות, מאז יישום הרפורמה, חל שינוי ניכר בדפוסי צריכת כלי הרכב החדשים – משקל קבוצות הזיהום הנמוכות עלה ב-23 נקודות האחוז, מכ-41% בינואר עד יולי 2009 לכ-64% בשנת 2010, ומשקל קבוצות הזיהום הגבוהות ירד מכ-59% במחצית הראשונה של שנת 2009 לכ-36% בשנת 2010.

הבלו על דלק לתחבורה הוא מס "טיפש" אשר "אינו מבדיל" בין מועדי נסיעה ומקומות נסיעה. בכמה מדינות צפופות אוכלוסין מיושמים כלי מיסוי שנועדו להביא בחשבון את המשתנים הללו ולגרום לצמצום הגודש בכבישים:

סינגפור: סינגפור היא המדינה הראשונה שהנהיגה אגרת גודש במרכז האורבני שלה. בתחילה פעלה המערכת שם על-פי רשיונות שהונפקו לנהגים לצורך כניסה למרכז הבירה סינגפור. בשנת 1998 הוכנסה לשימוש מערכת אלקטרונית לחיוב. כלי מדיניות נוספים המיושמים בסינגפור הם מכסה



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

לרכישת כלי רכב חדשים, אגרת רישום, מכס על קניית כלי רכב ומס על הדלק (בלו). בשל מסים ואגרות אלו השימוש ברכב בסינגפור יקר במידה ניכרת מהשימוש בו בארה"ב או באירופה.

הולנד: הוכנה תוכנית מיסוי על-פי נסועה, שבמסגרתה בוטלו מסי הבעלות (מס רכישת רכב ומס רכב) והונהג תשלום בעבור השימוש בפועל ברכב, קרי בעבור מספר הקילומטרים שהרכב נסע, בשימוש ברכיבי GPS. **בתוכנית נכלל תשלום לפי קילומטר, בשקלול מקום הנסיעה, מועד הנסיעה וסוג כלי התחבורה שבו נעשתה.** לתוכנית שתי מטרות מרכזיות: הפחתת עומס התנועה בשעות העומס והגדלת נגישות הדרכים, ושמירה על הסביבה. תוכנית מס הנסועה אושרה בחוק בשנת 2009 ויישומה מתוכנן משנת 2012. היא אמורה להיות מיושמת עד 2018 וסירוב להשתתף בה ייחשב עבירה פלילית.

לונדון: בלונדון מוטלת אגרת גודש כבר משנת 2003, שבה היה הגודש במרכז הפיננסי גדול ביותר ומהירות הנסיעה שנמדדה בו לא עלתה על חמישה קמ"ש. בעיר הותקנו 230 מצלמות (LPR License Plate Recognition) המצלמות את לוחיות הרישוי של כלי הרכב הנכנסים למרכז הפיננסי של העיר. בשנים הראשונות להפעלת התוכנית היו לה תוצאות חיוביות הן מבחינת הצמצום בנפח התנועה לאזור (-18%), הן מבחינת קיצור זמני הנסיעה (-14%) והן מבחינת הציבור, שקיבל בהבנה את רעיון האגרה. החלת מס נסועה היא צורת מיסוי אחת בלבד. נוסף עליה עלה רעיון להטיל מס נסועה בהתאם ליום הנסיעה ולמידת הגודש בכבישים, ורעיון זה נתקל בהתנגדות ציבורית. עד כה טרם נבחרו דרך המיסוי והאמצעי הטכנולוגי ליישומה.

בישראל לא נעשה שימוש באגרת גודש במרכזי הערים ובכניסה אליהן, בהיעדר תשתית מפותחת של תחבורה ציבורית, אולם הרעיון נשקל בעבר במשרד האוצר ובמשרד התחבורה. ביולי 2010 הוקמה בישראל ועדה לבחינת האפשרות לאמץ שיטת מיסוי לפי דפוסי השימוש בכלי הרכב (כמו מועד הנסיעה ומקומה), בד בבד עם הפחתת המס על מרכיב ההוצאה הקבוע (מס קנייה) ועל מרכיב ההוצאה המשתנה הנוכחי (בלו). הוועדה עדיין יושבת על המדוכה וצפוי שתגיש את המלצותיה עד אוקטובר 2011.

באפריל 2011 פרסמה חברת "נתיבי איילון" (חברה בבעלות הממשלה ועיריית תל-אביב המופקדת על פיתוח נתיבי תחבורה בגוש דן) מכרז ליישום ניסוי שבמסגרתו ישלמו נהגים מס על בסיס נסיעה בתנאי גודש, קרי תשלום גבוה לקילומטר בנסיעה בתנאי גודש ותשלום נמוך בנסיעה שלא בתנאי גודש.



1. מודלים של מיסוי כלי רכב

1.1. מיסוי לפי בעלות ולפי שימוש

לשימוש בכלי רכב יש השפעה חיצונית שלילית, והמדינות המפותחות בעולם מנסות להגבילו באמצעים שונים, בעיקר הטלת מסים על הבעלות על כלי רכב (מרכיב עלות קבוע) ועל השימוש בו (מרכיב עלות משתנה) לצד עידוד השימוש באמצעי תחבורה המוניים. הכלים העיקריים הם מס קנייה ואגרות רישוי המוטלים על הבעלות, ללא תלות בנסועה, ובלו על הדלק המוטל למעשה על השימוש בכלי הרכב. הנתונים מלמדים כי שיעור השינוי בנסועה בישראל גבוה בהשוואה למדינות אחרות. בלוח 1 שלהלן מפורט שיעור השינוי בנסועה בישראל לעומת בריטניה בשנים 1999 ו-2006.

לוח 1 – שיעור השינוי בנסועה בישראל לעומת בריטניה (במיליארד ק"מ)¹

מדינה	1999	2006	שינוי
ישראל	35.0	43.2	23.7%
בריטניה	440	500	13.6%

לפי הנתונים שבלוח בין שנת 1999 ושנת 2006 היה שיעור השינוי בנסועה בישראל 23.7%, לעומת 13.6% בבריטניה. יש לציין כי רמת המינוע (מספר כלי רכב ל-1,000 תושבים) בישראל נמוכה במידה ניכרת מזו שבמדינות אירופה, ועל כן יש להניח שהסיבה העיקרית לפער הניכר היא ששיעור הגידול ברמת המינוע בישראל גבוה מזה שבמדינות אירופה. הגידול בנסועה אינו מדביק את הגידול בתשתיות הכבישים, בעיקר בכניסות לערים הגדולות ובמרכזי הערים, ומדינות מפותחות רבות (בעיקר כאלה שצפיפות האוכלוסין בהן גבוהה) מנסות ליישם כלי מדיניות כדי לצמצם את הגודש בכבישים.

בשנים האחרונות כמה מדינות מנסות שיטות מיסוי שמודגש בהם יותר השימוש בכלי רכב, ובכלל זה שימוש בכלי רכב באזורים שצפיפות התנועה בהם גדולה (כמו מרכזי ערים) ו/או בשעות שהתנועה בהן רבה יותר. בין האמצעים שבשיטות מיסוי אלה אגרות גודש במרכזי ערים ואגרות נסיעה בכניסה לערים וכן הגבלה כמותית של הגידול במצבת כלי הרכב (סינגפור). גם בישראל הוקמה לאחרונה ועדה שתפקידה לבחון את האפשרות לאמץ שיטת מיסוי לפי דפוסי השימוש בכלי הרכב. הוועדה הוקמה ביולי 2010 וצפוי כי תגיש את המלצותיה עד 1 באוקטובר 2011. יושב-ראש הוועדה הוא מר ערן יעקב, סמנכ"ל בכיר תכנון וכלכלה ברשות המסים, ותפקידה מפורטים להלן:²

- בחינת כלי מדיניות למיקוד עיקר נטל המסים בעלויות המשתנות של הרכב, תוך הפנמת העלויות החיצוניות השליליות וצמצום הפגיעה בפרטיות הנהגים, בניית מערך תשלומים ותקבולים בהתאם להיקף הנסועה של הרכב בתנאי גודש ושלא בתנאי גודש, בדיקת מידת הזיהום של הרכב, הסכנה הנשקפת ממנו למשתמשים בדרך והשפעות חיצוניות נוספות, ובמקביל בדיקת האפשרות של הפחתת מסי הבעלות כגון מס הקנייה והאגרה השנתית;

¹ **ישראל:** אתר האינטרנט של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, סקר נסועה 2009, [לוח 1 - נסועה \(קילומטריז\) שנתית](#); **בריטניה:** משרד האוצר, [תוכניות מעבר לשיטת מיסוי לפי נסועה](#), אוגוסט 2010.

² מר ערן יעקב, סמנכ"ל בכיר תכנון וכלכלה ברשות המסים, [כתב מינוי ועדה לבחינת שינוי במתכונת התשלומים המוטלים על כלי רכב](#), דואר אלקטרוני, 12 באפריל 2011.



- יישום ניסוי לבדיקת ההשפעות הטכניות והתפעוליות של החלופות שתיבחנה, תוך בחינת השפעות חיצוניות כגון הגודש בכבישים, הזיהום מתחבורה, הבטיחות בדרכים, רווחת הציבור והשפעות פיסקליות;
- בחינת המלצות וחלופות ליישום השינויים הנדרשים בהדרגה כך שלפחות באחת מהן יישמר איזון תקציבי.

אחת ההשלכות של הטלת מס נסועה היא תשלום מס בעתיד גם על כלי רכב חשמליים (בנסיעה בתנאי גודש), אשר אינם צורכים דלק ועל כן לא משולם בגינם בלו על דלק לתחבורה. הצידוק הכלכלי לשינוי זה הוא כי לכלי רכב השפעה חיצונית שלילית לא רק עקב שימוש בדלק מזהם אלא כאמור גם בשל נסיעה בתנאי גודש.

באפריל 2011 פרסמה חברת "נתיבי איילון" (חברה בבעלות הממשלה ועיריית תל-אביב המופקדת על פיתוח נתיבי תחבורה בגוש דן) מכרז ליישום ניסוי שבמסגרתו ישלמו נהגים מס על בסיס נסיעה בתנאי גודש, קרי תשלום גבוה לקילומטר בנסיעה בתנאי גודש ותשלום נמוך בנסיעה שלא בתנאי גודש.³

בלוח 2 שלהלן מפורטת רמת המינוע (מספר כלי הרכב ל-1,000 תושבים) בישראל, ב-13 מדינות מערב אירופה בממוצע, בהולנד ובסינגפור.

לוח 2 – רמת המינוע בישראל ובמדינות אחרות (באלפים, סוף שנה)⁴

מדינה	מצבת כלי הרכב (באלפים)	אוכלוסייה (באלפים)	רמת המינוע (כלי רכב ל-1,000 תושבים)	צפיפות האוכלוסייה (נפש לקמ"ר)
אירופה (2007)	247,439	380,353	651	110
בריטניה (2007)	33,387	60,868	547	250
הולנד (2007)	8,805	16,419	537	395
ישראל (2009)	2,459	7,552	326	326
סינגפור (2010)	922	4,741	194	6,802

מהנתונים שבטבלה עולה כי בסוף שנת 2009 היתה רמת המינוע בישראל 326 כלי רכב ל-1,000 תושבים, לעומת 651 בממוצע במדינות מערב אירופה – רמה נמוכה בכ-50%. בסוף שנת 2007 היתה רמת המינוע בבריטניה 547 כלי רכב ל-1,000 תושבים, בהולנד 537 ובסינגפור 194.

בלוח 3 שלהלן מוצגים שיעור המע"מ ומס הקנייה על כלי רכב בישראל ובמדינות אירופה.

³ אתר האינטרנט של חברת "נתיבי איילון", מכרז מס' 3/11 – לקבלת שירותי תפעול, ייעוץ, ניהול וליווי עריכת ניסוי לבחינת מתכונת מיסוי העלויות הקבועות והמשתנות בענף הרכב, מרס 2011.

⁴ רמת המינוע: אירופה – אתר האינטרנט של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון סטטיסטי 2010, השוואות בין-לאומיות, לוח 28.24 – כלי רכב מנועיים ורמת המינוע, כניסה: 29 במרס 2011; ישראל – שם, 2.46 מיליון כלי רכב מנועיים בישראל בשנת 2009, הודעה לעיתונות, 13 ביולי 2010; סינגפור – אתר האינטרנט של רשות התחבורה היבשתית, [Date for Vehicle](#), [System COE Quota Computation](#), כניסה: 28 במרס 2011; צפיפות האוכלוסייה: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, השוואות בין-לאומיות, לוח 28.1: שטח, אוכלוסייה וצפיפות אוכלוסייה, שנים שונות; סינגפור – השטח והאוכלוסייה, אתר האינטרנט של ה-CIA, [The World Factbook](#).



לוח 3 – שיעור המע"מ ומס הקנייה על כלי רכב בישראל ובאירופה⁵

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 סך 79,000 כתרם דניים (כ-52,000 ש"ח), 180% על היתרה
פינלנד	22.0%	12.2%	48.8%	בהתאם למחיר ולפליטת מזהמים, 48.8%–12.2%
יוון	21.0%	5.0%	50.0%	בהתאם לגודל המנוע ולפליטת מזהמים, 50%–5%
אירלנד	21.0%	14.0%	36.0%	בהתאם לפליטת מזהמים, 36%–14%
הולנד	19.0%			בהתאם למחיר, לפליטת CO ₂ ולאורך כלי הרכב
איטליה	20.0%			300 אירו
ספרד	18.0%	0%	14.75%	מ-0% (עד פליטת 120 גרם CO ₂ לק"מ) עד 14.75% (מעל פליטת 200 גרם CO ₂ לק"מ)
צרפת	19.6%			בהתאם לפליטת מזהמים, מ-200 יורו (פליטת 156–160 גרם CO ₂ לק"מ) עד 2,600 יורו (פליטה מעל 245 גרם CO ₂ לק"מ)
שבדיה	25.0%	0%		אין
בריטניה	17.5%	0%		אין
ממוצע	20.6%	15.1%	57.6%	
ישראל	16.0%	10.0%	83.0%	לפי רמת הזיהום. מס הקנייה המשוקלל – 60%

מהנתונים שבטבלה עולה כי יש שוני בין מדינות אירופה בשיעור מס הקנייה והוא פונקציה של צריכת הדלק, גודל המנוע, פליטת מזהמים, גיל הרכב או מחירו. מס הקנייה המזערי נע בין 0% (בספרד) ל-105% (בדנמרק), והממוצע נאמד בכ-15.1%. מס הקנייה המרבי נע בין 14.75% (בספרד) ל-180% (בדנמרק), והממוצע נאמד בכ-57.6%. בגרמניה, בבריטניה ובשבדיה לא נגבה מס קנייה כלל.

1.2. מיסוי רכב דו-גלגלי בישראל ובאירופה

שיעור מס הקנייה על אופנועים בישראל הוא 72%, ושיעור מס הקנייה על קטנועים הוא 40%.⁶ במדינות אירופה אין מס על יבוא רכב דו-גלגלי המיוצר במדינות השוק האירופי ונסחר בין המדינות, ועל רכב דו-גלגלי המיוצר במזרח הרחוק ומיובא לאירופה חלים שיעורי מס הקנייה האלה: עד 250 סמ"ק – 8%, מעל 250 סמ"ק – 6%.⁷ מכאן שמש הקנייה על רכב דו-גלגלי בישראל גבוה כמה מונים מזה שבמדינות אירופה.

⁵ **ישראל:** אתר האינטרנט של משרד האוצר – רשות המסים, [מיסוי ירוק](#), שאלות ותשובות, [כיצד נקבעת דרגת הזיהום של כלי רכב](#), כניסה: 31 במרס 2011; מס קנייה משוקלל – הגבי נטליה מירוניציב, רשות המסים, שיחת טלפון, 3 באפריל 2011. **אירופה:** מסי קנייה – European Automobile Manufacturers' Association, [Vehicle Taxation](#), כניסה: 1 במרס 2011.

⁶ מרכז המחקר והמידע של הכנסת, הפחתת שיעור מס קנייה על כלי רכב דו-גלגליים – אומדן עלות, כתב יעקב צירטוף, ינואר 2011.

⁷ הגבי טלי ברנר, יו"ר איגוד יבואני הדו-גלגליים, דואר אלקטרוני, 13 באפריל 2011.



2. ההכנסות ממיסוי כלי רכב

2.1. מיסוי כלי רכב לפי מרכיבים

במיסוי כלי רכב שני מרכיבים:

מס על מרכיבי עלות קבועים: מס קנייה ומע"מ על רכישת כלי הרכב, תשלומי ביטוח ואגרת רישוי. מסים אלו קשורים לבעלות על כלי הרכב ולא לשימוש בו.

מס על מרכיבי עלות משתנים: מיסוי דלק (בלו ומע"מ) ומיסוי חלפים וצמיגים (מס קנייה ומע"מ). מסים אלו הם פונקציה של מידת השימוש בכלי הרכב.

בלוח 4 שלהלן מפורטות ההכנסות ממסים ואגרות המוטלים על בעלי כלי רכב בחלוקה לפי מיסוי מרכיבי עלות קבועים ומשתנים.

לוח 4 - הכנסות ממסים ואגרות על כלי רכב בשנים 2006–2010 (במיליוני ש"ח)⁸

מס	2006	2007	2008	2009	2010	ב- %
מס קנייה	6,659	8,029	7,659	7,277	8,557	28.0%
אגרות רישוי והעברת בעלות	2,907	3,061	3,037	3,112	3,343	10.9%
מכס	320	414	437	417	474	1.6%
מע"מ על מרכיב המס	1,316	1,552	1,510	1,472	1,977	6.5%
סך המס על הוצאות קבועות	11,202	13,056	12,643	12,278	14,351	47.0%
בלו דלק	10,384	11,814	12,890	13,324	13,600	44.5%
מס קנייה על חלקי חילוף	227	267	277	287	291	1.0%
מכס על חלקי חילוף	40	47	52	57	61	0.2%
מע"מ על מרכיב המס	1,417	1,637	1,794	1,862	2,234	7.3%
סך המס על הוצאות משתנות	12,068	13,765	15,013	15,530	16,186	53.0%
סך כל המסים	23,270	26,821	27,656	27,808	30,537	100.00%
שיעור שינוי שנתי		15.3%	3.1%	0.5%	9.8%	

מהנתונים שבלוח עולה כי בשנת 2010 הסתכמו ההכנסות ממיסוי כלי רכב בכ-30.5 מיליארד ש"ח, גידול של כ-9.8% לעומת שנת 2009. כ-47% מסך המסים היו מהוצאות קבועות, לעומת 57% בשנת 2007. בשנת 2007 חל גידול מהיר יחסית בהכנסות עקב גידול ביבוא המכוניות ובנסועה השנתית. בשנים 2008 ו-2009 חל גידול מתון בהכנסות, שאפשר לייחסו למיתון הכלכלי, בשיעור כ-3.1% וכ-0.5% בהתאמה.

8 אתר האינטרנט של משרד האוצר – מינהל הכנסות המדינה, דוח שנתי לשנת 2008, פרק י"ד – מיסוי כלי רכב, לוח יד-1 – הכנסות ממיסוי ענף כלי הרכב. נתונים לשנת 2009: אגרות רישוי – מר רפי מלכא, סגן חשב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, דואר אלקטרוני, 13 בינואר 2010; מס קנייה, מכס ובלו דלק – מר בועז סופר, סמנכ"ל רשות המסים, דואר אלקטרוני, 13 בינואר 2010. נתונים לשנת 2010: מס קנייה על כלי רכב ועל חלקי חילוף – אתר האינטרנט של משרד האוצר – רשות המסים, החטיבה לתכנון וכלכלה, מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2010, 21 ביוני 2011; מכס – הגב' רחלי דניאל, רשות המסים, המחלקה לתכנון וכלכלה, דואר אלקטרוני, 29 במרס 2011; אגרות רישוי והעברת בעלות – הגב' דפנה עין-דור, מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, דואר אלקטרוני, 17 בפברואר 2011; מכס על חלקי חילוף – הגב' רחלי דניאל, רשות המסים, המחלקה לתכנון וכלכלה, דואר אלקטרוני, 29 במרס 2011; בלו דלק – משרד האוצר, תקציב המדינה, הצעה לשנות התקציב 2011-2012, עמ' 270. מע"מ על מרכיב הדלק חושב באופן יחסי לפי כל מס.



הכנסות

מרכז המחקר והמידע

בהכנסות ממע"מ על מרכיב המסים נכלל מע"מ על מיסוי כלי הרכב, לרבות מכסים ובלו (מדובר בכפל מס). בהכנסות לא נכללים מסי "שווי שימוש" בכלי רכב צמודים, הנאמד בכמה מיליארד ש"ח בשנה, והכנסות מדוחות חנייה ומהירות.

2.2. רפורמת "המיסוי הירוק"

כלי רכב, כמו מוצרים נוספים, כגון אלכוהול ומוצרי טבק, הוא מוצר שצריכתו יוצרת השפעות חיצוניות שליליות. צריכת כלי רכב יוצרת שורה ארוכה של השפעות כאמור, בעיקר זיהום האוויר, הגורם לתחלואה ולתמותה (עלויות אשפוז, אובדן תוצר בגין ימי מחלה או ירידה בפריון העבודה ואובדן תוצר בגין תמותה). השפעות חיצוניות שליליות נוספות של כלי רכב הן רעש, גודש בכבישים, שימוש בקרקע לצורך חנייה, יצירת צורך בהשקעה בהקמה ובתחזוקה של תשתית כבישים וכן נזקים שנובעים מפגיעה בצמחייה ובמבנים. למיסוי כלי רכב שתי מטרות: מטרה פיסקלית – מימון הוצאות הממשלה, ומטרה סביבתית – הקטנת הנסועה והטלת חלק מהעלויות החיצוניות השליליות על המשתמשים.

באוגוסט 2009 נכנסה לתוקף רפורמת "המיסוי הירוק" ברכישת כלי רכב חדשים. עיקר הרפורמה שינוי אופן החישוב של מס הקנייה על כלי רכב משיעור קבוע לשיעור המשתנה לפי רמת הזיהום; במסגרת הרפורמה נקבע לכל רכב "ציון ירוק" בהתאם לרמת הזיהום שהוא פולט. הציון הירוק מחושב כשקלול פליטת מזהמים מחמישה סוגים אשר גורמים נזקים סביבתיים ובריאותיים. סוגי המזהמים הנכללים בחישוב הציון הירוק הם: תחמוצות חנקן (NO_x), פחמן חד-חמצני (CO), פחמימנים (HC), חלקיקים (PM) ופחמן דו-חמצני (CO_2). ברפורמה גובשה נוסחה שניתן בה משקל שונה לכל סוג זיהום.⁹

בלוח 5 שלהלן מפורטת החלוקה לפי דרגות הזיהום וההפחתה במס בכל דרגה.

לוח 5 – פירוט החלוקה לפי דרגות זיהום וסך ההפחתה במס בכל דרגה¹⁰

דרגת הזיהום	ציון ירוק	שיעור מס קנייה אפקטיבי ממוצע*	הפחתה בש"ח (במחירי 2009)
1 (נטול פליטה)	50-0	10%	
2 (היברידי)	51-130	30%	
2	51-130	26%	15,000
3	150-131	50%	13,750
4	170-151	55%	12,000
5	175-171	58%	10,500
6	180-176	60%	9,250
7	185-181	66%	8,250
8	190-186	68%	7,250
9	195-191	70%	6,500
10	200-196	70%	5,500

9 הנוסחה היא: $(500 \times CO + 900 \times HC + 10,000 \times NO_x + 20,000 \times PM + 30 \times CO_2) / 30$. המקדמים בנוסחה משקפים את חומרת הנזק הסביבתי והנזק לבריאות האדם שכל אחד מן המזהמים גורם.

10 אתר האינטרנט של משרד האוצר – רשות המיסים, החטיבה לתכנון וכלכלה, [מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2010](#), 21 ביוני 2011; [מיסוי ירוק](#), שאלות ותשובות, כיצד נקבעת דרגת הזיהום של כלי רכב, כניסה: 31 במרס 2011. **בקבוצה 1** נכלל רכב נטול פליטה (כגון **רכב חשמלי**). משנת 2015 עד שנת 2019 יוגדל שיעור המס ל-30%. **קבוצה 2** מחולקת לשתי קטגוריות לפי סוג ההנעה; על **רכב היברידי** מוטל מס קנייה בשיעור 30% עד שנת 2012, בשנת 2013 יוגדל שיעור מס הקנייה ל-45%, בשנת 2014 הוא יוגדל ל-60% ובשנת 2015 יוטל עליו מס קנייה בשיעור 83%, דומה למס על רכב רגיל.



דרגת הזיהום	ציון ירוק	שיעור מס קנייה אפקטיבי ממוצע*	הפחתה בש"ח (במחירי 2009)
11	205–201	72%	5,000
12	210–206	74%	4,000
13	220–211	77%	3,250
14	250–221	80%	2,000
15	400–251	83%	-

* מסי הקנייה חושבו בנטרול הזיכויים בגין אביזרי בטיחות ומתקנים להפחתת הפליטה.

מהנתונים שבלוח עולה כי ככל שהציון הירוק נמוך יותר כך ההפחתה במס הקנייה גדולה יותר. הרפורמה במיסוי אינה אוסרת רכישת רכב מזהם אלא נותנת עדיפות לרכב ידידותי לסביבה ומעבירה לבעלי הרכב המזהם את העלויות החיצוניות של שימוש ברכב מזהם באמצעות מס קנייה מוגדל. השינוי ברפורמה הוא מעבר ממס קנייה בשיעור אחיד – 75% לרכב נוסעים ו-72% לרכב מסחרי – למס קנייה בשיעור משתנה לפי רמת הזיהום, בשיעור אפקטיבי של 35%–83% לכלי רכב קונבנציונלי (לא היברידי).

לדוגמה, לפי חישובי רשות המסים, רכב נוסעים משפחתי שמחירו 115,000–120,000 ש"ח ומשתייך לקבוצה 5–7 של דרגת הזיהום, מס הקנייה האפקטיבי עליו (83% מהמחיר הבסיסי בניכוי החזר של 8,250–10,500 ש"ח) הוא 60%–65% ממחירו הבסיסי.¹¹

בלוח 6 שלהלן מפורט השינוי ברמת הזיהום הממוצעת לאחר יישום הרפורמה, לפי מזהמים.

לוח 6 – השינוי ברמת הזיהום הממוצעת לפי מרכיבים לאחר יישום הרפורמה¹²

נתון	יוני 2008 עד יולי 2009	אוגוסט 2009 עד יוני 2010	שינוי
ציון ירוק	199.0	186.0 ¹³	-6.5%
פליטה ממוצעת, גרם/ק"מ:			
CO ₂	181.8	177.1	-2.6%
HC	0.048	0.048	-2.0%
NO _x	0.036	0.029	-17.8%
CO	0.352	0.341	-3.4%
PM	0.0012	0.0009	-24.2%

מהנתונים שבלוח עולה כי שנה לאחר כניסת הרפורמה לתוקף ירד הציון הירוק הממוצע של כלי הרכב החדשים בכ-6.5% – מציון ממוצע של 199 בתקופה שמיוני 2008 עד יולי 2009 לציון ממוצע של כ-186.0 בתקופה שמאוגוסט 2009 עד דצמבר 2010. על-פי אומדני רשות המסים ירידה של נקודה בציון הירוק הממוצע מביאה לחיסכון של כ-6.25 מיליון ש"ח בעלויות החיצוניות לאורך חיי הרכב. כלומר בתקופה האמורה חלה ירידה של כשמונה נקודות בציון הירוק, שמשמעותה חיסכון של כ-81 מיליון ש"ח בעלויות

¹¹ אתר האינטרנט של משרד האוצר – רשות המסים, החטיבה לתכנון וכלכלה, [שנה לרפורמת המיסוי הירוק של כלי רכב](#), אוגוסט 2010.

¹² שם.

¹³ בסוף דצמבר 2010. שם, [מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2010](#), 21 ביוני 2011.



חיזונית עקב זיהום האוויר. המשמעות של תוצאות אלו היא הפחתת הזיהום בלא שינוי נטל המס אלא באמצעות שינוי שיעורי המס בין סוגי כלי הרכב, שהביא להסטת ביקושים.¹⁴

2.3. התפלגות יבוא כלי הרכב לפי דרגות זיהום

בלוח 7 שלהלן מוצגת התפלגות יבוא כלי הרכב בשנים האחרונות על-פי דרגות הזיהום.

לוח 7 - התפלגות יבוא כלי הרכב בשנים האחרונות על-פי דרגות זיהום¹⁵

2010	אוגוסט עד דצמבר 2009	ינואר עד יולי 2009	דרגת הזיהום
3.4%	2.3%	1.2%	2
3.2%	1.5%	0.5%	3
14.6%	9.9%	10.6%	4
11.2%	6.1%	6.1%	5
12.5%	10.6%	12.2%	6
9.5%	10.7%	6.9%	7
9.4%	17.1%	3.4%	8
4.8%	5.2%	6.5%	9
6.4%	8.2%	16.9%	10
4.4%	3.1%	3.5%	11
3.7%	6.5%	7.2%	12
3.5%	4.2%	5.9%	13
6.1%	6.6%	8.0%	14
7.1%	7.9%	11.0%	15
100.0%	100.0%	100.0%	סך הכול

מהנתונים שבטבלה עולה כי בשנתיים האחרונות, מאז ישום הרפורמה, חל שינוי בדפוסי צריכת כלי הרכב בישראל; משקל כלי הרכב ברמות הזיהום הנמוכות (2-6) גדל ב-15 נקודות האחוז, מכ-32% לפני הרפורמה של המיסוי הירוק עד 47% לאחר החלטה, ובחודשים הראשונים של שנת 2010 המשקל אף גדל והגיע ל-60%. במקביל הצטמצם יבוא כלי הרכב הפולטים זיהום בדרגות גבוהות.¹⁶

המשקל היחסי של רכישות ציי רכב הגיע בשנת 2010 לכ-51%, לאחר שהגיע לשיא של כ-60% בשנת 2006, לאחר עשור של גידול מתמשך. בשנת 2007 חל מפנה במגמה בעקבות העלאת שווי השימוש על רכב במתווה הדרגתי על פני ארבע שנים, ונראה כי המשקל יתכנס לשיווי משקל של כ-45%-50%, בנטרול ליסינג מימוני פרטי. רכישות חברות הליסינג איבדו ממשקלן: חל קיטון מ-34% בסך הרכישות של רכב חדש ל-39% בשנת 2009.

¹⁴ אתר האינטרנט של בנק ישראל, דוח שנתי 2010, פרק ו' – הממשלה הרחבה, שירותיה ומימונם, תיבה ו'3 – מסים סביבתיים, מרס 2011.

¹⁵ הגבי' דפנה עין-דור, מנהלת אגף כלכלה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, דואר אלקטרוני, 17 ו-23 בפברואר 2011.

¹⁶ אתר האינטרנט של משרד האוצר – רשות המסים, החטיבה לתכנון וכלכלה, מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2010, 21 ביוני 2011.



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

2.4. ההכנסות ממיסוי כלי רכב בישראל ובאירופה

בלוח 8 שלהלן מפורטות כלל ההכנסות ממסים על כלי רכב ביחס לתוצר בישראל ובמדינות אירופה.

לוח 8 – כלל ההכנסות ממיסוי כלי רכב ביחס לתוצר בישראל ובאירופה (2008, במיליארדי אירו) ¹⁷

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

מהנתונים עולה כי בשנת 2008 היה סך המס על הוצאות קבועות בישראל 2.5 מיליארד אירו, שהם 1.7% מהתוצר, שיעור דומה לזה שבאירופה. סך המס על הוצאות משתנות בישראל היה 3.0 מיליארדי אירו – כ-2.1% מהתוצר, שיעור גבוה מזה שבאירופה (1.9%). מהנתונים שבטבלה עולה עוד כי שיעור ההכנסות ממיסוי כלי רכב בישראל ביחס לתוצר גבוה מעט מהשיעור המקביל ב-14 מדינות אירופה הנסקרות (3.8% לעומת 3.6% בהתאמה). עם זאת, כמפורט לעיל בלוח 2, רמת המינוע בישראל נמוכה בכ-50% מרמת המינוע הממוצעת במדינות אירופה – 326 כלי רכב ל-1,000 תושבים בישראל לעומת 651 באירופה. **המשמעות של נתון זה היא שבישראל ההכנסות המדינה ממסים על כלי רכב, יחסית לכמות כלי הרכב, גבוהות במידה ניכרת מאשר באירופה.**

בלוח 9 שלהלן מוצג אומדן ההכנסה השנתית ממיסוי כלי רכב בישראל ובמדינות אירופה לפי מרכיב קבוע ומרכיב משתנה של ההוצאות וכן הכנסה שנתית ממיסוי לכלי רכב. יש לציין כי המס על המרכיב הקבוע מוטל בעיקר על כלי רכב חדשים (מס קנייה), אולם בניתוח זה האומדן מחושב לפי סך המס על כל מצבת כלי הרכב.

¹⁷ **ישראל:** הכנסות ממיסוי כלי רכב – אתר האינטרנט של משרד האוצר – מינהל הכנסות המדינה, פרק י"ד: מיסוי כלי רכב; תוצר מקומי גולמי – אתר האינטרנט של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, לוח 1.1: ההוצאה על התוצר המקומי הגולמי **במחירי שוק. אירופה:** הכנסות ממסים – European Automobile Manufacturers' Association, [Vehicle Taxation](#); תוצר מקומי גולמי – [OECD](#).



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

מהנתונים שבלוח עולה כי אומדן ההכנסה השנתית ממיסוי כלי הרכב בישראל הוא 2,313 אירו (כ-11.6 אלף ש"ח), לעומת 1,578 אירו במדינות אירופה הנסקרות – גבוה בכ-46.6%. המדינה שבה אומדן ההכנסה השנתית ממיסוי כלי רכב הוא הגבוה ביותר היא בלגיה (2,464 אירו לכלי רכב) והמדינה שבה אומדן ההכנסה השנתית ממיסוי כלי רכב הוא הנמוך ביותר היא ספרד (1,042 אירו לכלי רכב). ההכנסה ממיסוי כלי רכב בישראל גבוהה מהממוצע באירופה הן במרכיב הקבוע והן במרכיב המשתנה.

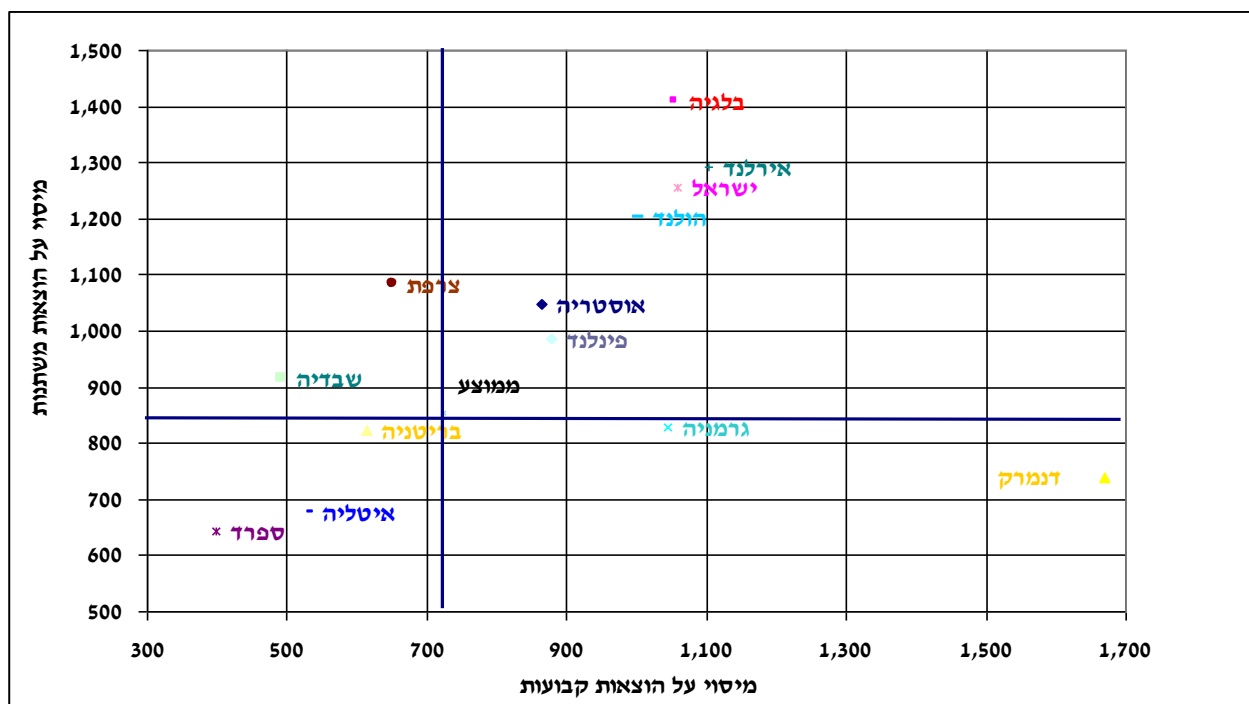
מהניתוח עולה כי רמת מיסוי הדלק לתחבורה בישראל (שהוא מרכיב עיקרי במיסוי ההוצאות המשתנות) דומה לרמה הממוצעת באירופה (ראו לעיל סעיף 2.1). לעומת זאת, במרכיב המס הקבוע, בעיקר המס המוטל על רכישת כלי רכב, רמת המיסוי בישראל גבוהה במידה ניכרת מרמת המיסוי באירופה (ראו סעיף 1 לעיל). עם זאת, הנסועה השנתית בישראל לכלי רכב גבוהה במידה ניכרת מהממוצע באירופה, ואילו רמת המינוע

¹⁸ ישראל: הכנסות ממיסוי כלי רכב – אתר האינטרנט של משרד האוצר – מינהל הכנסות המדינה, פרק י"ד: מיסוי כלי רכב, שנת 2008; מספר כלי הרכב – אתר האינטרנט של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 2.4 מיליון כלי רכב מנועיים בישראל בשנת 2008, הודעה לעיתונות, 29 ביוני 2009 (הנתון לשנת 2008). אירופה: הכנסות ממסים – European Vehicle Taxation, הודעה לעיתונות, 29 ביוני 2009 (הנתון לשנת 2008). מספר כלי הרכב – אתר האינטרנט של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, השוואות בין-לאומיות, לוח 6 - אוכלוסייה, רכב מנועי ורמת מינוע בישראל ובארצות נבחרות, שנת 2007. אירלנד: UNECE - United Nations Economic Commission for Europe, מחולל הדוחות, כניסה: 1 במרס 2011. לא כולל ביטוחים ואגרות נסיעה. ממוצע מדינות אירופה ללא ישראל.

(מספר כלי הרכב ל-1,000 תושבים) בישראל נמוכה במידה ניכרת מהממוצע באירופה. התוצאות של הבדלים אלו הן אלה:

- ההכנסה השנתית מכלי רכב בישראל גבוהה מהממוצע באירופה ב-46.6%.
 - ההכנסה השנתית ממיסוי מרכיב ההוצאה הקבועה בישראל גבוהה בכ-46.1% מהממוצע באירופה, בעיקר בשל שיעור מס קנייה הגבוה יותר בישראל.
 - ההכנסה השנתית ממיסוי מרכיב ההוצאה המשתנה בישראל גבוהה בכ-47.0% מהממוצע באירופה, אף שרמת מיסוי הבלו על דלק בישראל דומה לרמה הממוצעת באירופה. ההסבר הוא כנראה הנסועה השנתית הגבוהה יותר בישראל (הן בשל שימוש ניכר ברכב צמוד שהמעסיק משלם עליו את הוצאות הדלק והעלות השולית לנהג היא אפס והן עקב היעדר תחבורה ציבורית מפותחת בישראל).
- בתרשים 1 שלהלן מיפוי ההכנסה ממיסוי כלי רכב בחלוקה למרכיב ההוצאה הקבועה ולמרכיב ההוצאה המשתנה.

תרשים 1 – מיפוי המדינות לפי מיסוי מרכיב ההוצאה הקבועה ומרכיב ההוצאה המשתנה (באירו)



מהמיפוי שלעיל עולה כי בישראל מיסוי כלי הרכב הוא בשיעור גבוה בהשוואה לממוצע באירופה הן במרכיב המשתנה והן המרכיב הקבוע. בקבוצה זו נמצאות גם בלגיה, אירלנד והולנד. בבריטניה, באיטליה ובספרד ההכנסה ממיסוי נמוכה מהממוצע הן במרכיב הקבוע והן במרכיב המשתנה. בצרפת ובשבדיה ההכנסה מהמרכיב הקבוע נמוכה וההכנסה מהמרכיב המשתנה גבוהה. בדנמרק ההכנסה מהמרכיב הקבוע גבוהה מהממוצע (מס קנייה גבוה) וההכנסה מהמרכיב המשתנה קרובה לממוצע.

3. מודל מס הנסועה בסינגפור, בהולנד ובריטניה

גודש בתנועה ("פקקים") הוא תוצאת שיווי משקל בין היצע נמוך של כבישים לבין ביקוש גבוה לנסיעה בכבישים אלו בזמנים מסוימים (כמו שעות הבוקר). גודש נוצר בדרך כלל בכניסה לערים גדולות או במרכזי ערים, והוא פונקציה של גורמים רבים (כגון רמת המינוע, מצב התחבורה הציבורית ורמת החיים), ובהם גם



צפיפות האוכלוסייה. בסינגפור ובהולנד צפיפות האוכלוסייה גדולה יחסית, ומאפיין זה השפיע על ההחלטה לאמץ מודלים כלכליים להגבלת הנסועה במדינות אלה. להלן תיאור קצר של המודלים הנהוגים בסינגפור, בהולנד ובלונדון.

3.1. מודל המיסוי בסינגפור¹⁹

3.1.1. כלי המדיניות העיקריים

סינגפור היא המדינה הראשונה שהנהיגה אגרת גודש במרכז האורבני שלה. גביית אגרה הונהגה בשנת 1975 ולוותה בשיפור התחבורה הציבורית. החיוב באגרה חל על כל כלי הרכב הנכנסים למרכז האורבני והיוצאים ממנו ונועד לווסת את נפח התנועה באמצעות תמריץ שלילי לשימוש ברכב הפרטי. בתחילת הדרך פעלה המערכת על-פי רשיונות שהונפקו לנהגים לכניסה למרכז העיר (ALS - Area Licensing Scheme). בשנת 1998 נכנסה לשימוש מערכת אלקטרונית לחיוב (ERP - Electronic Road Pricing).

כלי מדיניות נוספים המיושמים בסינגפור הם אלה:²⁰

- **מכסת כלי רכב (VQS):** המדינה מגבילה את הגידול במצבת כלי הרכב ל-1.5% בשנה. בסוף שנת 2010 היו במצבת כלי הרכב בסינגפור 921,958 כלי רכב,²¹ ורמת המינוע היתה 194 כלי רכב ל-1,000 תושבים, נמוכה במידה ניכרת בהשוואה לישראל (326) ולאירופה (651). כאמור לעיל בלוח 2, שטחה של סינגפור הוא 697 קמ"ר בלבד, וצפיפות האוכלוסייה בה היא מהגדולות בעולם (6,802 נפש לקמ"ר, לעומת 326 בישראל). אזרח המבקש לקנות כלי רכב צריך לגשת למכרז כדי לזכות באישור לקניית רכב. בשנת 2010 היה מחיר רשיון להחזקת רכב בסינגפור כ-10,000 דולר.²² הרשיון תקף לעשר שנים. המכסה אינה חלה על אוטובוסים ועל רכב חירום.
- **אגרת רישום:** נוסף על האמור נהוגה בסינגפור אגרת רישום בשווי 1,000 דולר לרכב שבבעלות אדם פרטי ו-5,000 דולר לרכב שבבעלות חברה. כמו כן, כאשר כלי רכב נרשם לראשונה, נגבית אגרת רישום נוספת (ARF – Additional Registration Fee) בשיעור 150% שווי הרכב בשוק החופשי.
- **מכס על קניית כלי רכב:** שיעור המכס על קניית כלי רכב בסינגפור הוא כ-41%.
- **מס על הדלק (בלו):** שיעור המס על הדלק הוא כ-50% ממחירו הסופי, **דומה למקובל במדינות אירופה ובישראל.**

בשל מסים ואגרות אלו מחיר השימוש בכלי רכב בסינגפור גבוה במידה ניכרת ממחירו בארה"ב או באירופה.

3.1.1.2. אזור רישוי (ALS – Area Licensing Scheme)

ב-2 ביוני 1975 נכנסה לתוקף התוכנית של אזור רישוי במרכז העסקים של העיר סינגפור. במסגרת התוכנית הוגדר אזור שהוגבלה כניסת כלי רכב אליו בשעות 7:30–9:30 בבוקר, ואחרי חודשים אחדים הורחבה ההגבלה עד השעה 15:10. נהגים שרצו להיכנס למרכז העסקים התבקשו לרכוש רשיון כניסה יומי או חודשי. המגבלות שהוטלו על כלי הרכב הנכנסים למרכז העסקים הביאו לירידה של כ-73.2% בנפח תנועת כלי

¹⁹ Land Transport Authority, [Electronic Road Pricing \(ERP\)](#), accessed: 28 March 2011.

²⁰ ExpatSingapore, [Cost of owning a car](#), accessed: 28 March 2011.

²¹ Land Transport Authority, [Date for Vehicle System COE Quota Computation](#), accessed: 28 March 2011.

²² Land Transport Authority, [Reinstatement of \\$10,000 COE Bid Deposit for Categories A, B, C and E](#), accessed: 28 March 2011.



הרכב, מכ-42,790 לפני החלת המגבלות לכ-11,459 בסוף שנת 1975.²³ בשנת 1989 הונהגו המגבלות על תנועת כלי הרכב גם בשעות אחר-הצהריים, בשעות 16:30–18:30. בשנת 1994 הורחבו ההגבלות על כניסת כלי רכב והונהגו מ-7:30 עד 18:30, ובשנת 1997 הוחלה ההגבלה מ-7:30 עד 19:00.

בשנת 1998, בזכות התקדמות הטכנולוגיה, הוחלפה שיטת הרשיונות בשיטת בקרה וגבייה אלקטרונית: כלי הרכב מצוידים ביחידה (אביזר) אלקטרונית שמוכנס אליה כרטיס חכם טעון בכסף. סכום האגרה הוא 2.8 דולרים אמריקניים לכל כניסה לעיר. עקב הטלת האגרה פחת מספר הכניסות לעיר. בשנים הראשונות הצטמצם נפח התנועה ב-44%, ועם הכנסת המערכת (האגרה) האלקטרונית הצטמצם הנפח עוד ב-10%–15%. עלות התפעול ביחס להכנסות היא 21%.²⁴

3.2. מודל המיסוי בהולנד²⁵

בהולנד נוסו ב-15 השנים האחרונות חמש תוכניות להנהגת אגרת גודש בארבע ערים: אמסטרדם, האג, רוטרדם ואוטרקט. מטרת התוכניות היתה להפחית את נפח התנועה בערים אלה ב-10%–15%, לצמצם את הגודש בכבישיהן ב-30%–40% ולשפר את איכות הסביבה. בשלוש מחמש התוכניות הונהגה אגרת גודש טבעתית (סביב מרכז העיר) בסך כ-2.5 אירו בכניסה לערים בשעות השיא בבוקר (07:00–09:00), אולם התנגדות ציבורית עזה וקשיים פוליטיים הכשילו את כל חמש התוכניות.²⁶

לא מכבר הוכנה בהולנד תוכנית מיסוי על-פי נסועה, כלומר ביטול מסי הבעלות (מס רכישת רכב ומס רכב) ומעבר לתשלום על השימוש בפועל ברכב, קרי לפי מספר הקילומטרים שהרכב נסע, בשימוש ברכיבי GPS. לתוכנית זו שתי מטרות מרכזיות: הפחתת עומס התנועה (בעיקר בשעות 07:00–09:00 ו-16:00–18:00) והגדלת נגישות הדרכים, ושמירה על הסביבה – בצמצום פליטת הפחמן ושיפור איכות האוויר. ממחקר שנערך בהולנד עולה כי יישום מוצלח של התוכנית, ובכללו גביית תשלום בעבור נסיעות בשעות העומס, עשוי להפחית את נפח התנועה ב-15% ואת מספר השעות שהנהגים עומדים בשעות העומס ב-58%.

תוכנית מס הנסועה אושרה בחוק בשנת 2009, והכוונה היא ליישמה משנת 2012. תשלום מס הנסועה על כלי הרכב ייושם בשלבים: תחילה ישולבו בתוכנית רכבי המשא, לאחר מכן, בתוך חמש שנים, ישולבו בה כלי הרכב הפרטיים, המסחריים הקלים והאוטובוסים שבבעלות פרטית. תוכנית מס הנסועה אמורה להיות מיושמת עד שנת 2018, וסירוב להשתתף בה ייחשב עבירה פלילית. הקבינט של הולנד אימץ כמדיניות לתמחור בדרכים את שיטת מס הנסועה, של תשלום לפי קילומטר בשקלול מקום הנסיעה, מועד הנסיעה וכלי התחבורה הנוסע.

²³ Ng Guan Sim & Michael Li Zhifeng, [Singapore Road Pricing Scheme: Is Three Dollars Really Too High?](#), accessed: 28 March 2011.

²⁴ מר יעקב בוזו, חטיבת תכנון וכלכלה ברשות המסים, אגרת גודש במטרופולין תל-אביב – דוח מס' 5, דצמבר 2008, דואר אלקטרוני, 12 באפריל 2011.

²⁵ מר אשר דולב, רפרנט תחבורה באגף התקציבים של משרד האוצר, תוכניות מעבר לשיטת מיסוי לפי נסועה, אוגוסט 2010, דואר אלקטרוני, 13 באפריל 2011.

²⁶ מר יעקב בוזו, חטיבת תכנון וכלכלה ברשות המסים, אגרת גודש במטרופולין תל-אביב – דוח מס' 5, דצמבר 2008, דואר אלקטרוני, 12 באפריל 2011.



3.2.1. מודל התמחור

מודל התמחור מבוסס על שני תעריפים, כמפורט להלן :

- **תעריף בסיס:** תעריף קבוע לחיוב שהוא פונקציה של כמה פרמטרים : סוג הרכב (פרטי, מסחרי וכו'), סוג המנוע, סוג הדלק ורמת הפליטה של פחמן דו-חמצני מהרכב.
 - **תעריף משנה (Rush Hour Surcharge):** משתנה לפי שעת הנסיעה ומידת העומס בדרכים.
- נקבע כי תעריף הבסיס הקבוע בפועל יהיה 3.4 סנט אירו לק"מ נסועה ותעריף המשנה יהיה 11 סנט אירו. שני התעריפים אמורים לעלות בהדרגה עד שנת 2018. בלוח 10 שלהלן מוצג השינוי הצפוי של תעריף הבסיס בשנים הקרובות.

לוח 10 – ההתפתחות הצפויה של התעריף הבסיסי לרכב נוסעים פרטי (בסנטים אירו)²⁷

שנה	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	שינוי מצטבר
תעריף בסיס בפועל וצפוי	3.00	3.50	4.00	4.60	5.30	6.10	6.70	123%

לפי הטבלה צפויה בין שנת 2012 ושנת 2018 עלייה של התעריף בכ-123%, ואילו המס המזערי הנהוג כיום לרכב משא כבד הנושא טובין (מעל 12 טון) ולאופנוע יישאר על כנו, בשל קושי טכני לצרפם לתוכנית.

3.2.2. המודל התפעולי

במנגנון התפעולי של תוכנית מס הנסועה בהולנד חמישה שלבים, והמדינה היא הגוף האחראי ליישום התוכנית וכן לגבייה ולאכיפה. חמשת השלבים הם כמפורט להלן :

- רישום מספר הקילומטרים שכלי הרכב נסע בהתאם לחיווי ה-GPS, וכן מסלול הנסיעה ומועדה. החיוב ייעשה בהתאם לתעריף הבסיס ולתעריף בשעות העומס ;
 - העברת המידע על נסיעות הרכב לספק השירות או למשרד הרישוי ;
 - חישוב הסכום לתשלום ;
 - גביית התשלום באמצעות חשבונית שתישלח לבית בעל הרכב. החיוב יהיה חודשי. תהיה אפשרות לערער על הסכום לתשלום ;
 - פיקוח ומעקב אחר ביצוע הנחיות החוק.
- כאמור, המדינה היא האחראית ליישום המנגנון התפעולי, אולם בעתיד היא תוכל להעביר את האחריות לארבעת שלבי הביצוע הראשוניים לידי חברה פרטית.

²⁷ מר אשר דולב, רפרנט תחבורה באגף התקציבים של משרד האוצר, תוכניות מעבר לשיטת מיסוי לפי נסועה, אוגוסט 2010, דואר אלקטרוני, 13 באפריל 2011.



3.2.3. טיעונים בעד ונגד תוכנית מס הנסועה

טיעונים בעד

- **התייעלות מערכת התחבורה** – התוכנית תביא לשיפור זרימת התנועה ולחיסכון בזמן. על-פי משרד התחבורה של הולנד צפויים בזכות התוכנית: צמצום של יותר מ-15% בתנועת כלי הרכב; ירידה של 1% בצריכת הקילומטרים של כלי הרכב בשעות השיא; צמצום של 58% במספר השעות שנהגים עומדים בשעות העומס – אובדן זמן שצופים כי בשנת 2010 תגיע עלותו לסך 1.7 מיליארד אירו לשנה; צמצום של 17% בתנועת הנוסעים למקומות עבודתם וגידול חד של תנועת כלי הרכב המסחריים במדינה.
- **שמירה על הסביבה** – על-פי משרד התחבורה של הולנד, היקף התנועה בכבישים עשוי לגדול בכ-40% בשנת 2020 לעומת שנת 2000, מה שיגרום להחמרה ברעש ובזיהום האוויר. צפוי כי יישום תוכנית מס הנסועה יקטין את היקף הפליטה של פחמן דו-חמצני בכ-35 מגה-טון בשנים 2012–2030 ואת הרעש הנגרם מהשימוש בכלי רכב.
- **שינוי בהרגלי הנהיגה ובדפוסי ההתנהגות של הנוסעים** – צפוי שעם החלת התוכנית תגבר מודעות הנהגים והנוסעים לכלי הרכב שהם נוסעים בהם, לזמני הנסיעה, לעומס בדרכים ולדרגת הזיהום הנפלט מכלי הרכב. חלק מהנוסעים אף ישקלו לחלוק את הנסיעה עם אחרים. כמו כן צפויה התרחבות השימוש ברכבות, באוטובוסים, ברכבות קלות (Tram) ובמטרו.
- **שיפור הבטיחות בדרכים** – צפוי שהנהגת המס החדש תקטין את רמת הנסועה במדינה – ועקב כך גם את מספר ההרוגים בכבישים – בכ-7%.
- **הוגנות**. מס הנסועה הוא מס על השימוש ברכב, ולפיכך נראה שהוא הוגן יותר ממסי הבעלות על הרכב (מס רכב ומס רכישה), שאמורים להתבטל עם החלתו.

טיעונים נגד

- **פגיעה בפרטיות**. המעקב (ניטור) הרציף אחר כלי הרכב, תיעוד המידע ואחסונו באמצעות מערכת GPS שתותקן ברכב הם פגיעה בפרטיות הנהג. ממשלת הולנד נקטה כמה צעדים כדי למנוע פגיעה כזאת:
 - ↔ שמירה על פרטיות הנהגים בין היתר בשיתוף פעולה הדוק בין משרד התחבורה ובין הרשות ההולנדית להגנה על מידע (The Dutch Data Protection Authority) ובשמירה על כללי הרגולציה של האיחוד האירופי בנושא הגנת הפרטיות;
 - ↔ המידע שייאסף באמצעות מערכת ה-GPS יהיה אישי וישמש לחישוב התשלום בלבד;
 - ↔ בעל הרכב יהיה רשאי לבחור את סוג החברה שתפעיל לגביו את מערכת הרישום והגבייה: חברה פרטית או ממשלתית.
- **סיכונים הנובעים משיבוש המערכת**. משרד התחבורה של הולנד מנסה להתמודד עם פעולות מכוונות ליצירת שיבושים במערכות המותקנות בכלי הרכב כדי להימנע מתשלום מס הנסועה. האמצעים שהמשרד נוקט לצורך זה הם תקינותיים וחקיקתיים, ובהם קביעה שפעולת שיבוש היא מעשה פלילי שהעונש עליו הוא קנס עד 74,000 אירו או מאסר עד ארבע שנים. גם התמהמהות בעל הרכב בהתקנת המערכת על-פי דרישת משרד התחבורה תוביל לנקיטת סנקציה כספית-אזרחית-מינהלית נגדו. פעולות התנגדות ציבורית לתוכנית. עיקר ההתנגדות לתוכנית המס לא היתה מצד גופים ציבוריים (אלה שולבו על-ידי הממשלה בתהליך), אלא מצד כלי התקשורת, שהביעו חשש לפגיעה בפרטיות הנהגים.



3.2.4. אמצעים להכשרת הלבבות

ממשלת הולנד, ובפרט משרד התחבורה שלה, מנסים לגייס את תמיכת הציבור ביישום תוכנית מס הנסועה. לשם כך הם נוקטים את הצעדים האלה:

• מהלכים לגיוס תמיכה פוליטית

↔ **חתימת הסכם קואליציוני והליך חקיקתי.** בשנת 2007 נחתם בהולנד הסכם קואליציוני שנתן ביטוי לתשלום לפי קילומטר במטרה ליישם את המדיניות בהדרגה משנת 2012 ואילך. תוכנית מס הנסועה הוצעה כחלופה למס המוטל על הנהגים ומושתתת על טכנולוגיית לוויין. היישום ההתחלתי יהיה על כלי רכב כבדים הנושאים סחורות וטובין, ובהמשך יצורפו גם כלי הרכב הפרטיים. השיטה אמורה להיות מיושמת עד שנת 2016.

↔ **שיתוף פעולה עם ארגונים אזרחיים.** משרד התחבורה של הולנד מנסה לגייס תמיכה בתוכנית מס הנסועה בשיתוף פעולה עם כמה ארגונים אזרחיים ובהם מועדון התיירות המלכותי, הקונפדרציה של התעשיות ההולנדיות והמעסיקים ההולנדים, הפדרציה של איגודי המסחר ההולנדיים והאגודה ההולנדית לטבע ולסביבה.

• מהלכי הסברה ושיווק

↔ **תוכניות פיילוט.** בכמה ערים בהולנד יושמו תוכניות פיילוט של החלת מס הנסועה במטרה לבחון כיצד יתמודדו עמו הנהגים והגופים המסחריים המפעילים את המערכת.

❖ **אמסטרדם:** 10,000 נהגים השתתפו בתוכנית הפיילוט וקיבלו תשלום בעבור השתתפותם. ברכבם הותקנה מערכת ה-GPS והם נדרשו לשלם מס על-פי הנסועה. הוחלט כי יונהג מס נוסף על נסיעה בכבישים הראשיים המובילים לאמסטרדם כדי להפחית את עומס התנועה בהם.

❖ **אזור האג:** חברות תומרצו כספית לעודד את העובדים בהן להשתמש באמצעי תחבורה חלופיים בשעות השיא (אופניים, תחבורה ציבורית או אף הימנעות מנסיעה), במטרה לצמצם את העומס בשעות אלה ב-5% לפחות.

❖ **אוטרקט:** באזור מיושמות כמה תוכניות פיילוט: בראשונה הנהגים מתוגמלים כספית על הימנעות מנסיעה בשעות של פקקי תנועה (המכונות מזוהות על-ידי מצלמות); באחרת מותקנות מערכות GPS בכלי הרכב והנהגים מתוגמלים בסכום כספי שהולך ופוחת אם הם נוסעים באזורים עמוסים בשעות השיא; בתוכנית פיילוט שלישית הנהגים נדרשים להימנע מנסיעה באזורים שיש בהם פקקי תנועה.

❖ **רוטרדם:** בתוכנית פיילוט אחת קיבלו המשתתפים תגמול כספי שפחת והלך אם נסעו בדרך מסוימת בשעות השיא. בפיילוט אחר תומרצו ספקים ומובילים להימנע מיצירת פקקי תנועה ולבנות לוחות זמנים שיאפשרו נהיגה יעילה ומהירה יותר.

❖ **ארנהיים-נימכן:** בתוכנית פיילוט שנערכה באזור נקנסו נהגים שבחרו לנסוע בכביש מסוים בשעות השיא בבוקר או בערב במטרה להפחית את עומס התנועה בשעות אלה.

❖ **אינדהובן:** בתוכנית פיילוט שהונהגה נהגים נקנסו אם נסעו בשעות השיא ותומרצו כספית אם נמנעו מלנסוע בהן. התוכנית התבססה על שימוש ב-GPS ותוצאותיה היו חיוביות: ב-200,000 ק"מ שנבחנו שינו כ-70% מהנהגים את דפוס ההתנהגות שלהם, נסעו פחות בשעות השיא ויותר בדרכים מהירות, וכך פחת העומס בכבישים.



← **סרטון הסברה.** משרד התחבורה הפיק סרטון בנושא "הימנעות משעות שיא". בסרטון מוצגים ראיונות עם נהגים השוטחים את טענותיהם בנושא הנסיעה בשעות השיא והעומס בכבישים, בין השאר על הזמן הרב שהם מבלים בכבישים ועל האגרות וההיטלים הרבים שהם נדרשים לשלם. בסרטון מתראיינים גם אישי ציבור וממשל המציעים פתרונות מגוונים לבעיית העומס בכבישים מתוך דאגה לרווחת החברה. משך הסרטון חמש דקות והוא מוצג באתר האינטרנט של המשרד.

← **אתר האינטרנט של משרד התחבורה.** באתר מוצג חומר הסברה במגוון שפות (ובהן הולנדית ואנגלית) בנושא תוכנית מס הנסועה: מרכיבי התוכנית, מטרותיה, יתרונותיה, השלכותיה על האזרחים ובהם הנהגים, דיווחים חדשותיים בנושא, אופן ההצטרפות לתוכנית וכן שאלות ותשובות. כאמור מופיע באתר גם סרטון ההסברה בנושא, "הימנעות משעות שיא", וכן מחקרים שנעשו בתחום, נאומים של אנשי ציבור ועוד.

3.3. מודל המיסוי בלונדון²⁸

אגרת גודש מוטלת בלונדון משנת 2003, שבה היה גודש התנועה במרכז הפיננסי גדול ביותר ומהירות הנסיעה שנמדדה בו לא עלתה על חמישה קמ"ש. מטרות הפרויקט היו צמצום הגודש ושיפור איכות הסביבה. בעיר הותקנו 230 מצלמות LPR (License Plate Recognition) המצלמות אל לוחיות הרישוי של כלי הרכב שנכנסים למרכז הפיננסי של העיר ונוסעים בו. שעות החיוב הן 08:00–18:30, ותושבי האזור זכאים ל-90% הנחה. השטח הוכפל בשנת 2007, והאגרה התייקרה מחמש ליש"ט לשמונה ליש"ט. בשנים הראשונות להפעלת מערכת האכיפה היה שיעור ההוצאות התפעוליות כ-60% מסך ההכנסות מהגבייה. התוצאות היו חיוביות הן מבחינת הצמצום בנפח התנועה לאזור (-18%), הן מבחינת צמצום זמני הנסיעה (-14%) והן מבחינת הציבור, שקיבל בהבנה את רעיון האגרה. עיקר הצמצום בתנועה ובגודש היה מחוץ לשעות השיא של הבוקר. בשנים 2006–2007 היה הרווח התפעולי כ-90 מיליון ליש"ט, שהיו כ-36% מסך הכנסות הגבייה (כ-250 מיליון ליש"ט). **העודף התפעולי הושקע בפעילויות לשיפור התחבורה הציבורית.** השלכות הגבייה על הפעילות העסקית בעיר חלוקות, ויש הטוענים שהיצע מקומות העבודה ירד בעקבות הטלת האגרה.²⁹

נסועת כלי הרכב בבריטניה צמחה בשנים 1996–2006 בכ-13.6% (מ-440 מיליארד ק"מ בשנה ל-500 מיליארד). צפוי כי בשנים 2006–2020 יגדל היקף הנסועה בלונדון הבירה בכ-11%. משרד התחבורה של בריטניה שם לו למטרה את מיסוי השימוש ברכב בתמחור הנסיעה בכבישים. החלת מס הנסועה היא צורת מיסוי אחת בלבד. מטרות מיסוי השימוש ברכב הן מיתון הגודש בכבישים וצמצום ההשפעות הסביבתיות השליליות שלו וצמצום השימוש העתידי בכלי רכב. אולם על אף הצבת המטרה של תמחור הנסיעה בכבישים טרם נבחרה דרך המיסוי וטרם נבחר האמצעי הטכנולוגי ליישומה.

3.3.1. מודל התמחור והמודל התפעולי

בעבר העלו גורמים פוליטיים בבריטניה, ובהם שר התחבורה, הצעות לקדם את שיטת המיסוי על-פי נסועה. בשנת 2004 הציע שר התחבורה שיטת מיסוי זו, שבמסגרתה ישלמו בעלי הרכב 0.02–1.34 ליש"ט לכל מייל נסועה, בהתאם ליום הנסיעה ולגודש בכבישים. בשל ביקורת ציבורית רחבה ירד רעיון זה מן הפרק. באוקטובר 2009 העלתה ועדת הייעוץ הפרלמנטרית להתמודדות עם שינוי האקלים הצעה להתקין בכלי

²⁸ מר אשר דולב, רפרנט תחבורה באגף התקציבים של משרד האוצר, תוכניות מעבר לשיטת מיסוי לפי נסועה, אוגוסט 2010, דואר אלקטרוני, 13 באפריל 2011.

²⁹ מר יעקב בוזו, חטיבת תכנון וכלכלה ברשות המסים, אגרת גודש במטרופולין תל-אביב – דוח מס' 5, דצמבר 2008, דואר אלקטרוני, 12 באפריל 2011.



הרכב מערכות תומכות לוויין או להתקין בצדי הדרכים אמצעי אחר, ובאמצעות כלים אלה לחייב את הנהגים בתשלום עד 1.5 ליש"ט לכל מייל, בשעות השיא, בשל הנזק הסביבתי שנגרם מפליטת הגזים מהרכבים, אך הצעה זו, שלא היתה מסודרת ומפורטת, התקבלה ברגשות מעורבים.

3.3.2. טיעונים בעד ונגד תוכנית מס הנסועה

טיעונים בעד

- התוכנית יעילה למאבק בגודש בכבישים ;
- התוכנית תקדם את השמירה על הסביבה באמצעים כלכליים ("המזהם משלם").

טיעונים נגד

- **חוסר אמון בפעילות הממשלה.** הציבור בבריטניה אינו מאמין שממשלתו תבטל את המס על הדלק (בלו) או שהיא תבטל או תפחית את מס הרכישה או את מס הבעלות על רכב אם תטיל את מס הנסועה. מס הנסועה נתפס כמס נוסף גרידא שהממשלה מטילה על ציבור הנהגים, וגם ראש הממשלה לשעבר טוני בלייר לא היה מוכן להתחייב בנושא זה.
- **התוכנית לא תביא להתמודדות יעילה עם בעיות הגודש והעומס בתנועה.** לצורך זה הועלתה הדרישה לסלול כבישים חדשים ולשפר את התחבורה הציבורית.
- **עמימות בכל הקשור לפרטי התוכנית.** המתנגדים לתוכנית העלו תהיות על יישומה, כגון כיצד יתבצעו הניטור והמעקב אחר יותר מ-30 מיליון כלי רכב, מה יקרה אם המערכת תקרוס וכיצד תישמר פרטיות הנהגים.
- **אין צורך בתוכנית.** המס המשולם על הדלק (בלו) הוא למעשה מס השימוש על הנסיעה, ואין צורך במס נסועה כשיטת מיסוי חלופית.

3.3.3. פעולות התנגדות ציבורית לתוכנית מס הנסועה

- **עצומה.** בעקבות כוונת הממשלה ליישם את תוכנית מס הנסועה החלה התנגדות ציבורית רחבה שהתבטאה בעצומה שהופצה בשנת 2007 באינטרנט וגויסו בה יותר מ-1.8 מיליון חתימות נגד התוכנית. טענתם העיקרית של המתנגדים היתה שהמס על הדלק (בלו) הוא שיטת המיסוי על הנסועה ולא נדרשת הטלת מס נוסף. לטענתם, על הממשלה להתמקד יותר בהפחתת הגודש בכבישים ופחות בהטלת מסים חדשים.
- בעקבות המחאה הציבורית נסוגה הממשלה מרעיון השתת מס הנסועה והציעה לרשויות המקומיות ליישם במקומו מס גודש (Congestion Charge) כמו זה שהונהג בלונדון.
- **פעילות התאחדות הנהגים הבריטית.** התאחדות הנהגים מתנגדת להטלת מס הנסועה במדינה. התנגדותה מסתמכת על סקר שנעשה בקרב נהגים ולפיו שיעור ההתנגדות לתוכנית הוא כ-77%. לפי ההתאחדות גם שינוי דפוסי הנהיגה של האזרחים (נסיעה פחות בכלי רכב מזהמים, יותר עבודה מהבית, נסיעה בצוותא וכדומה) מייטרת את תוכנית המס המוצעת. בשנת 2007 יצאה ההתאחדות במסע הסברה נגד התוכנית בטענה שהשלכותיה על התנהגות הנהגים עמומות, לא ברור אם על כלי רכב מזהמים ישלמו יותר מעל כלי רכב מזהמים פחות וגם לא ברור כיצד תשולב שיטת המיסוי החדשה המוצעת במנגנוני הגבייה והמיסוי קיימים.

3.3.4. אמצעים להכשרת הלבבות



ממשלת בריטניה, ובפרט משרד התחבורה שלה, מנסים לגייס את תמיכת הציבור ליישום תוכנית מס הנסועה. לשם כך הם נוקטים את הצעדים האלה:

- **מהלכים לגיוס תמיכה פוליטית**

בשנת 2004 ניסה שר התחבורה של בריטניה לקדם שיטת תמחור הדומה למיסוי לפי נסועה, קרי תשלום 0.02–1.3 ליש"ט לכל קילומטר של נסיעה (בתלות בזמן ובמקום הנסיעה, בעומס בכבישים ועוד). בשנת 2006 הזמינה ממשלת בריטניה את דוח אדינגטון, שלפיו יש ליישם שיטת תמחור שתגביל את הגודש בכבישים למשל באמצעות גביית מס גודש, כפי שנהוג בלונדון. בשנים 2006 ו-2007 התפרסמו שני דוחות העוסקים בנושא אפשרויות טכנולוגיות לתמחור השימוש בדרכים, ובמאי 2007 אף הציע מזכיר המדינה לענייני תחבורה הצעת חוק לקידום שיטת תמחור כזאת. הצעת החוק נדונה במישור הציבורי ואף הוחל בהליכי טרום-חקיקה בפרלמנט של בריטניה. נדונה האפשרות לעבור לשיטת מיסוי לפי נסועה לאור הצלחת המודל בהולנד. האזרחים הביעו עמדות שונות בנושא ומסרים הוחלפו בין הממשלה והפרלמנט. בסוף שנת 2009 צידדה ועדת האקלים³⁰ במעבר למס נסועה מהסיבות של שיפור איכות האוויר ואיכות הסביבה.

- **מהלכי הסברה ושיווק**

ממשלת בריטניה החלה בהתוויית אסטרטגיות הסברתיות ושיווקיות של שיטת תמחור השימוש בכבישים עוד בשנת 2004, ובכללן העמדת מידע לרשות הציבור ופרסום מחקרים בנושא שיטת התמחור ואופן פעולתה; עידוד שיח ציבורי שיבהיר את מטרות שיטת התמחור ואת יתרונותיה ואת השימוש שיעשה בהכנסות המס ויצור קונצנזוס סביב השיטה; התווית פתרונות מקומיים בעבור רשויות שיעבדו במשותף עם משרדי הממשלה ביישום שיטת התמחור. עם זה, יישום אסטרטגיות אלו נדחה לפי שעה, כל עוד לא התקבלה החלטת הממשלה להחלת השיטה של תמחור השימוש בכבישים בכלל, ושל שיטת מס הנסועה בפרט. באסטרטגיות המותוות נכללים האמצעים האלה:

↔ **פרסום בפורטל של ממשלת בריטניה.** אתר האינטרנט Directgov כולל פרטים ומידע אודות מס הנסועה וכן מתייחס לעצומה הציבורית שפורסמה נגד התוכנית בשנת 2007.

↔ **אתר האינטרנט של משרד התחבורה.** באתר מתפרסמים חומר הסברה, מאמרים, מחקרים, הודעות לעיתונות, נתונים, שאלות ותשובות וחומר נוסף על שיטת תמחור השימוש בכבישים.

↔ **מנגנון שאילתא ציבורי.** מנגנון זה מאפשר הפניית שאילתות לשר התחבורה בנושא תמחור השימוש בכבישים בצ'אט עם השר שנפתח בפברואר 2007.

³⁰ [CCC \(Climate Change Committee\)](#) – ועדת האקלים היא גוף עצמאי שנוסד על-פי חוק שינוי האקלים (Climate Change Act) משנת 2008 ומייעץ לממשלת בריטניה כיצד לנהל נכון את תקציבי הפחמן ולהתמודד עם ההשלכות של שינויי האקלים.

