



תוכן עניינים

2.....	טיוטת צו
2.....	א. שם הצו המוצע.....
2.....	ב. מטרת הצו המוצע והצורך בו.....
5.....	ג. להלן נוסח טיוטת הצו המוצע:.....
6.....	טיוטת צו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (הוראת שעה מס'...), התשפ"ה-2025
6.....	1. הוראת שעה.....
8.....	"תוספת עשרים ושתיים.....
8.....	(כלל נוסף ישראלי 8 לפרק 87).....
8.....	טור א'.....
8.....	מספר דגם.....
8.....	טור ב'.....
8.....	כינוי מסחרי על פי הרשום ברשיון הרכב.....
8.....	טור ג'.....
8.....	סוג הנעה בהתאם להצהרת היבוא של הרכב.....
8.....	טור ד'.....
8.....	נפח מנוע בסמ"ק.....
8.....	טור ה'.....
8.....	קבוצת רכבים.....
13.....	דברי הסבר

טיוטת צו

א. שם הצו המוצע

צו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (הוראת שעה מס'...), התשפ"ה-2025

ב. מטרת הצו המוצע והצורך בו

על פי חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, שוק ייבוא הרכב בישראל מורכב מיבואנים ישירים, עקיפים וזעירים. החוק מבחין בין היבואנים בהתאם לאופי הקשר המסחרי שלהם עם יצרני הרכב, וקובע בהתאם את התנאים לקבלת רישיון, את החובות ואת המגבלות הרגולטוריות המוטלות עליהם. ההבחנה המשמעותית ביותר בין היבואנים הישירים ובין היבואנים העקיפים והזעירים היא הגורם ממנו הם רוכשים את הרכב – בעוד היבואנים הישירים קונים את הרכב ישירות מהיצרן, היבואנים העקיפים והזעירים רוכשים אותו מגורם מתווך.

בשוק הרכב הישראלי קיימת כוונה רגולטורית ארוכת שנים לקדם תחרות בין יבואנים עקיפים לבין יבואנים ישירים, אך בפועל, תחרות זו מוגבלת ונתקלת בחסמים משמעותיים. דברים אלה עולים כבר מדו"ח ועדת זליכה (2012) להגברת התחרותיות בענף הרכב בעקבות המלצותיה בוצעה רפורמת "חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב". על אף צעדים אלו, רמת התחרות בסגמנטים השונים של שוק הרכב נותרה נמוכה וריכוזית, ונתח השוק של היבואנים העקיפים והזעירים בין השנים 2016-2023 עומד עדיין על 2%-4% בלבד ומרוכז בעיקר בסגמנט רכבי היוקרה והמוניות. בבדיקה של מבקר המדינה (2022) נמצא כי ענף יבוא הרכבים הפרטיים בשנים 2014-2019 סבל מריכוזיות גבוהה וכי מספר יבואנים קטן מחזיק במרבית יבוא הרכבים. רמת התחרות בשוק לא השתנתה מאז באופן משמעותי ורוב מדדי התחרות נשארו יחסית זהים, וזאת על אף עלייה במספר היבואנים הישירים, ועלייה משמעותית במספר היבואנים העקיפים והזעירים מאז שנת 2019.

בדיקה אחרת שנעשתה על ידי הכלכלן הראשי במשרד האוצר על רווחי היבואנים בתחום הרכב בשנת 2022, מצאה כי הרווח לפני מס של 12 היבואנים הגדולים בתחום הרכב נסק לרמתו הגבוהה ביותר בעשרים השנים האחרונות לפחות, עם גידול ריאלי של 35% בהשוואה לשנת 2021.¹ עוד נמצא כי רווחיהם של היבואנים העקיפים נמוכים משמעותית מרווחי היבואנים הישירים ומבקר המדינה מצא כי שיעור הרווח של היבואנים הישירים גבוה וחריג לענף המסחר.

הממצאים השונים מצביעים על ריכוזיות ורווחיות חריגה בקרב יבואני הרכב הגדולים. בדו"ח זליכה צוין כי, החסם המהותי ביותר הוא הסכמי הבלעדיות של היבואנים הישירים, המאפשרים להם להיות היחידים שמייבאים לארץ רכבים שנרכשו ישירות מהיצרן, וכן את היכולת לקבל מהיצרן הנחה לכמות רכבים. הסכם זה מציב אותם באופן אינהרנטי בעמדה טובה יותר אל מול היבואנים העקיפים שיכולים לרכוש את אותו הרכב

¹ יבואני רכבים או "יצרני רווחים" – ניתוח רווחיות יבואני הרכב הגדולים בשנים 2017-2022, אגף הכלכלן הראשי, משרד האוצר.

בדיוק רק דרך מתווך, ולכן בוודאות יהיה גורם נוסף בשרשרת הייצור שיגזור רווח מהמכירה, ועל כן לרוב מחיר הרכישה לכשעצמו יהיה גבוה יותר מלכתחילה.

גורם נוסף המשפיע לשלילה על כניסת יבואנים עקיפים לשוק, הוא מבנה מס הקניה לרכב בישראל. מס הקניה הוא מס אחוזי ממחיר הייבוא של הרכב, כולל עלויות שילוח וביטוח (מחיר CIF). מס קנייה אחוזי מושפע במישרין ממחיר ה-CIF ובהתאם עשוי ליצור פער מיסוי בין היבואנים בנוסף לפער הראשוני במחיר הייבוא. תופעה זו קיימת בכל מיסוי אחוזי, ומתרחשת גם למשל במכס החל על מוצרים רבים. אך לאור המאפיינים הספציפיים של שוק הרכב בישראל, השיעור הגבוה של מס הקנייה (83%) והיקף המס הנומינלי המשולם פר רכב, בתחום זה התופעה משמעותית הרבה יותר ומקטינה את יכולת התחרות של היבואנים העקיפים. זאת, כאשר בסגמנטים מקבילים בהם רמת המס אינה כה גבוהה, מערכת המס אינה מהווה חסם משמעותי לחדירת היבואנים העקיפים לשוק, והיבואנים העקיפים רושמים הצלחה משמעותית יותר במאמצי החדירה, כמו לדוגמה בענף המוניות.

נוכח המאפיינים הייחודיים והמורכבות של שוק יבוא הרכבים לישראל, והרצון לעודד ייבוא של רכבים ביבוא מקביל לצורך הגברת התחרות בענף, מוצע בתיקון זה מנגנון שמטרתו צמצום עלויות המיסוי הנוספות המושתות על היבואנים העקיפים בלבד. המנגנון המוצע צפוי, לצמצם את הפער הקיים היום בענף הרכב שבשלו מוטל מס שונה על מוצרים אלה, **ולצמצם את היתרון התחרותי שנוצר ליבואנים ישירים בתחום הרכב בעקבות מבנה מס הקניה**. המנגנון המוצע עשוי לקדם כניסה של גורמים נוספים לתחום יבוא הרכבים, באופן מידתי ומתאים למצב הנוכחי.

בצו זה מוצע כי לרכבים המיובאים ביבוא המקביל ייקבע לכל קבוצת רכבים מס קצוב נורמטיבי המביא לקירוב למס הקניה ששולם על רכבים אלו על ידי כלל היבואנים, וזאת ללא גילוי נתונים מסחריים סודיים של היבואנים הישירים. כך המנגנון המוצע יאפשר ליבואנים העקיפים להתחרות באופן שוויוני יותר. המנגנון המוצע בצו זה הינו הוראת שעה לשנתיים בלבד (2026-2027) במהלכן תינתן ליבואנים העקיפים האפשרות לנצל את המנגנון ככל שהוא אכן ייטיב איתם. ניתוח נתוני הייבוא העקיף והיקף השימוש במנגנון יסייעו בהמשך בגיבוש מתווה כולל וארוך טווח יותר במיסי הקניה לרכב.

על מנת לעודד תחרות ולמנוע ניצול לרעה של מנגנון המיסוי, מוצע כי המתווה המוצע בצו זה יחול רק לעניין יבואנים עקיפים שאינם יבואנים ישירים של דגמי הרכבים עליהם חל הצו ושאינן קשרי בעלות בינם לבין יבואנים ישירים כאמור.

המנגנון מתמקד בפלח המרכזי של שוק הרכב החדש מכיוון שלהכנסת תחרות בסגמנט הזה יש את הפוטנציאל הרב ביותר להשפיע על מחירי הרכבים ועל יוקר המחיה ורווחת הצרכנים. על כן, ההסדר מראש חל רק על רכבים פרטיים שאין להם מסלולי פטור ייחודיים (כגון מוניות) ומרשימת הדגמים הוצאו רכבים שאינם מיועדים לחלק הארי של ציבור צרכני הרכבים החדשים. בשל סיבה זו, בוצע סינון על קבוצת הדגמים ומתוכם הוצאו דגמים של רכבי יוקרה (דגמים שמחיר המחירון שלהם עולה על 300 אלף ₪), דגמים של רכבים פרטיים שמשקלם עולה על 3.5 טון, דגמים שיובאו מהם פחות מ-50 יחידות בשנת 2024 וכן דגמים עם ערכים קיצוניים.

כמו כן, המנגנון לא מתייחס לרכבים בעלי הנעה חשמלית ממספר סיבות: זה אינו הפלח המרכזי בשוק הרכב; עד היום מס הקניה על רכב חשמלי היה נמוך יותר ועל כן מייצר פחות עיוות תחרותי; ייבוא הרכבים החשמליים

עדיין בשלבי התפתחות מבחינת יצרנים, דגמים ויבואנים וכן מבחינת מערכת המס - מס הקניה על רכבים חשמליים עובר בשנים האחרונות עדכונים תכופים, משמעותיים ורבים.

במנגנון המוצע נקבעו 10 קבוצות רכבים אליהן שוייכו כל דגמי הרכבים שלא הוחרגו כאמור לעיל. קבוצות הרכבים נבנו על בסיס חלוקה של מחירי המחירונים הרלוונטיים, כלומר ממחיר המחירון הנמוך הקיים העומד על 90 אלף ש"ח ועד למחיר מחירון מקסימלי של 300 אלף ש"ח שהוא הרף מעליו משולם מס יוקרה ועל רכבים אלו המנגנון המוצע בצו זה לא יחול. דגמי הרכבים חולקו לקבוצות על פי ממוצע מחיר המחירון שלהם (כולל מע"מ למחיר מחירון ממוצע. אם קיימים מספר מחירי מחירונים לדגם הרכב, הדגם שוידך לקבוצה על פי הממוצע המשוקלל של מחירי המחירונים השונים). כאמור לכל קבוצת רכבים נקבע מס קניה קצוב (לפני ציון ירוק ואביזרי בטיחות שיקבעו על פי פרטי הרכב כרגיל) שחושב בהתבסס על ממוצע משוקלל של מחיר הייבוא (CIF) של כל הדגמים הכלולים בקבוצה ובקבוצות הצמודות, כפול 83%. התוספת העשרים ושתיים לצו תעריף המכס המוצעת בצו זה תכלול רשימה מלאה של חלוקת דגמי הרכבים לקבוצות הרכבים.

יצוין, כי אין הכוונה במנגנון המיסוי המוצע בצו זה לתת "הנחה" ליבואנים העקיפים על פני היבואנים הישירים, אלא להשוות עד כמה שאפשר, ותוך שמירה על סודיות הנתונים המסחריים של היבואנים הישירים ועל פשטות מערכת המס, את מס הקנייה שמשלמים היבואנים העקיפים לזה שמשלמים היבואנים הישירים. על מנת שלא לגלות את הנתונים המסחריים הסודיים של כלל יבואני הרכבים, מס הקנייה הקצוב נקבע לכל קבוצת דגמים בעלי מחיר מחירון ממוצע קרוב, על ידי ממוצע משוקלל של אותם הדגמים.

שיטת המס המוצעת בצו זה גובשה באופן שייצר איזון בין קירוב המס שישלמו היבואנים העקיפים למס שמשלמים היבואנים הישירים לדגם דומה, סבירות תפעולית, צמצום הפגיעה האפשרית בהכנסות המדינה, אי חשיפת מידע מסחרי רגיש, ואפקטיביות מבחינת ההשפעה על התחרות. תוצאות אלו יוצרות קירוב מספק למס הקנייה שמשלמים היבואנים הישירים עבור אותם דגמים, ולכן מגדילות את יכולת התחרות של היבואנים העקיפים.

הכללים החלים על מיסוי של רכבים מעוגנים בפרק 87 לצו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין, התשע"ז-2017 (להלן - צו תעריף המכס). בצו זה מוצע לבצע תיקונים שונים בצו תעריף המכס במטרה לשנות את המס החל על רכבים המיובאים על ידי יבואנים עקיפים ולהטמיע את שינויי המיסוי שתוארו לעיל. בתוך כך, מוצע להוסיף לכללים נוספים (ישראליים) לפרק 87 לצו תעריף המכס את כלל 8 במסגרתו ייקבעו ההגדרות הרלוונטיות לעניין זה, וכן ייקבעו קבוצות של דגמי רכבים ומס הקניה הקצוב החל לעניין כל קבוצה.

מוצע לקבוע בכלל 8 הגדרות ל"יבואן ישיר" ו"יבואן עקיף", כך שלעניין זה תחול ההגדרה הקבועה בסעיף 2 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016.

מוצע להגדיר "רכב מדגם מזכה" ככזה אשר עומד בפרמטרים המפורטים בתוספת העשרים ושתיים המוצעת. דגמי הרכבים בתוספת זו נוצרו על פי 3 פרמטרים: הכינוי המסחרי של הרכב, בהתאם למופיע ברישיון הרכב, סוג הנעה, בהתאם להצהרת הייבוא של הרכב ונפח מנוע.

בעת ייבוא רכב מדגם מזכה על ידי יבואן לגביו חל ההסדר המוצע, יוכל היבואן לבחור האם לשלם מס קנייה על פי מס הקנייה הרגיל או על פי מס הקנייה שהוא זכאי לו על פי הסדר זה. אם דגם הרכב המיובא אינו כלול באף אחת מהקבוצות בטבלה שבתוספת העשרים ושתיים, לא יוכל היבואן העקיף לבחור בהסדר זה ומס

הקנייה לרכב יחושב כפי שהוא מחושב היום. יובהר כי ההסדר המוצע בצו זה לא ישפיע על חבות תשלום המכס של היבואן.

ג. להלן נוסח טיוטת הצו המוצע:

טיוטת צו מטעם משרד האוצר:

טיוטת צו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (הוראת שעה מס'...), התשפ"ה-2025

בתוקף סמכותי לפי סעיפים 3 ו-5 לפקודת תעריף המכס והפטורים, 1937², לפי סעיף 1 לחוק מסי מכס ובלו (שינוי התעריף), התש"ט-1949³, ולפי סעיף 3 לחוק מס קנייה (טובין ושירותים), התשי"ב-1952⁴, אני מצווה לאמור:

הוראת שעה 1. על אף האמור בתוספת הראשונה לצו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין, התשע"ז-2017⁵, בתקופה שמיום י"ב בטבת התשפ"ו (1 בינואר 2026) עד יום א' בטבת התשפ"ח (31 בדצמבר 2027) יראו כאילו-

(1) בפרק 87, אחרי כלל 7 לכללים נוספים (ישראליים), בסופם בא:

"8. על אף האמור בכלל 4, מס הקנייה החל לעניין רכב מדגם מזכה יהיה על פי הנקוב בטור ב' בטבלה שלהלן בהתאם לקבוצת הרכבים בטור א' הנוגעת לאותו הרכב, בתוספת שיעור המס לפי כלל 4א, בניכוי ההפחתות לפי כללים 5 (ג) ו-6, ובלבד שהרכב יובא על ידי יבואן עקיף שיש לו אישור בתוקף מהמנהל שאינו יבואן ישיר של דגם מזכה ושאינו קרוב כהגדרתו בסעיף 88 לפקודת מס הכנסה, של יבואן ישיר של דגם מזכה, אשר הצהיר במסגרת הצהרת היבוא כי הוא מעוניין בהסדר המס הקבוע בכלל זה; לעניין כלל זה-

"יבואן ישיר" ו-"יבואן עקיף"- כהגדרתם בסעיף 2 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016⁶;

"כינוי מסחרי"- הכינוי המסחרי המופיע ברישיון הרכב;

"קבוצת הרכבים"- קבוצת דגמים המנויה בטור א' בטבלה שלהלן;

"רכב מדגם מזכה"- רכב העומד בתנאים הבאים:

(1) הוא מדגם המנוי בתוספת העשרים ושתיים;

² ע"ר 1937, תוס' 1, עמ' 183; ס"ח התשכ"ה, עמ' 118.
³ ס"ח התש"ט, עמ' 154, התש"ד עמ' 18; התשמ"ד, עמ' 161.
⁴ ס"ח התשי"ב, עמ' 344; התש"ן עמ' 190.
⁵ ק"ת-שיעורי מק"ח התשע"ז, עמ' 40.
⁶ ס"ח התשע"ו, עמ' 970.

(2) סיווגו באחד מפרטי המכס ,87.03.219000
,87.03.249000 ,87.03.239000 ,87.03.229000
,87.03.339000 ,87.03.329000 ,87.03.319000
,87.03.507000 ,87.03.409000 ,87.03.407000
,87.03.607900 ,87.03.607100 ,87.03.509000
,87.03.707900 ,87.03.707100 ,87.03.609000
; 815 או 87.03.909000 ,87.03.709000

(3) שיעור המס החל לגביו לפי כלל 4 עומד על 83% ;

טור א' קבוצת רכבים	טור ב' מס קנייה
1	36,785
2	40,869
3	46,968
4	52,687
5	58,061
6	61,313
7	68,803
8	75,914
9	84,976
10	88,179

(2) בסופו בא :

"תוספת עשרים ושתיים
(כלל נוסף ישראלי 8 לפרק 87)

מספר דגם	טור א'	טור ב'	טור ג'	טור ד'	טור ה'
מספר דגם	טור א'	כינוי מסחרי על פי הרשום ברשיון הרכב	סוג הנעה בהתאם להצהרת היבוא של הרכב	נפח מנוע בסמ"ק	קבוצת רכבים
1		208	הנעה רגילה	1199	3
2		408	הנעה רגילה	1199	5
3		2008	הנעה רגילה	1199	3
4		3008	הנעה רגילה	1499	5
5		3008	הנעה רגילה	1199	5
6		3008	היברידי רגיל	1199	6
7		5008	הנעה רגילה	1199	6
8		A1 SPORTBACK	הנעה רגילה	999	5
9		A3 SEDAN	הנעה רגילה	1498	9
10		A3 SPORTBACK	הנעה רגילה	1498	8
11		ABARTH 500	הנעה רגילה	1368	4
12		ARKANA	הנעה רגילה	1332	4
13		ARKANA HEV	היברידי רגיל	1598	5
14		ARKANA HYBRID	היברידי רגיל	1598	5
15		ARONA	הנעה רגילה	999	2
16		ARONA	הנעה רגילה	1498	3
17		ARRIZO 8 PHEV	Plug in (סוג של היברידי, מנוע בערה + חשמלי)	1499	5
18		ASX	הנעה רגילה	1998	3
19		ATECA	הנעה רגילה	1498	4
20		AUSTRAL	הנעה רגילה	1332	5
21		AVENGER	הנעה רגילה	1199	4
22		AYGO X	הנעה רגילה	998	1
23		BAYON	הנעה רגילה	998	3
24		BERLINGO	הנעה רגילה	1499	5
25		BRZ	הנעה רגילה	2387	8
26		C3	הנעה רגילה	1199	2

4	1199	הנעה רגילה	C4	27
4	1199	הנעה רגילה	C4X	28
5	1199	הנעה רגילה	C5 AIRCROSS	29
7	2487	היברידי רגיל	CAMRY HYBRID	30
4	1332	הנעה רגילה	CAPTUR	31
10	2151	הנעה רגילה	CARNIVAL	32
10	3470	הנעה רגילה	CARNIVAL	33
4	1482	הנעה רגילה	CEED	34
7	1798	היברידי רגיל	C-HR	35
5	1798	היברידי רגיל	C-HR HYBRID	36
2	999	הנעה רגילה	CLIO	37
5	1499	הנעה רגילה	COMBO	38
7	1469	הנעה רגילה	COMPASS	39
7	1499	הנעה רגילה	COOPER	40
10	1998	הנעה רגילה	COOPER S	41
5	1798	היברידי רגיל	COROLLA CROSS	42
4	1798	היברידי רגיל	COROLLA HYBRID	43
4	1798	היברידי רגיל	COROLLA SDN HSD	44
5	1798	היברידי רגיל	COROLLA TS HSD	45
2	1199	הנעה רגילה	CORSA	46
4	1995	הנעה רגילה	CROSSTREK	47
5	1498	הנעה רגילה	CUPRA	48
9	1984	הנעה רגילה	CUPRA	49
9	1984	הנעה רגילה	CUPRA ATECA	50
6	1498	הנעה רגילה	CUPRA LEON	51
3	1461	הנעה רגילה	DUSTER	52
3	1332	הנעה רגילה	DUSTER	53
4	1199	הנעה רגילה	DUSTER	54
4	1499	הנעה רגילה	ECLIPSE CROSS	55
5	1580	היברידי רגיל	ELANTRA HEV	56
2	999	הנעה רגילה	FABIA	57
3	1498	הנעה רגילה	FABIA	58

4	999	הנעה רגילה	FOCUS	59
7	2498	הנעה רגילה	FORESTER	60
6	1498	הנעה רגילה	FORMENTOR	61
4	1598	הנעה רגילה	FX	62
5	1498	הנעה רגילה	GOLF	63
1	1197	הנעה רגילה	I10	64
2	998	הנעה רגילה	I20	65
5	1598	הנעה רגילה	I20N	66
2	999	הנעה רגילה	IBIZA	67
3	1498	הנעה רגילה	IBIZA	68
2	1197	היברידי רגיל	IGNIS	69
6	1499	Plug in (סוג של היברידי, מנוע בערה + חשמלי)	JAECOO 7 PHEV	70
5	1598	הנעה רגילה	JAECOO7	71
4	1462	הנעה רגילה	JIMNY	72
3	999	הנעה רגילה	JUKE	73
5	1199	הנעה רגילה	JUNIOR	74
3	999	הנעה רגילה	KAMIQ	75
4	1498	הנעה רגילה	KAMIQ	76
3	999	הנעה רגילה	KAMIQ FL	77
4	1498	הנעה רגילה	KAMIQ FL	78
5	1498	הנעה רגילה	KAROQ FL	79
9	1968	הנעה רגילה	KODIAQ	80
7	1498	הנעה רגילה	KODIAQ FL	81
5	1332	הנעה רגילה	KOLEOS	82
5	1580	היברידי רגיל	KONA HYBRID	83
3	999	הנעה רגילה	LEON	84
7	1490	היברידי רגיל	LEXUS LBX	85
9	1987	היברידי רגיל	LEXUS UX250H	86
9	1987	היברידי רגיל	LEXUS UX300H	87
2	999	הנעה רגילה	LOGAN	88
3	1496	הנעה רגילה	MAZDA CX-3	89
4	1998	הנעה רגילה	MAZDA CX- 30	90
5	1998	הנעה רגילה	MAZDA CX-5	91
2	1496	הנעה רגילה	MAZDA2	92

4	1998	הנעה רגילה	MAZDA3	93
5	1998	הנעה רגילה	MAZDA6	94
6	2488	הנעה רגילה	MAZDA6	95
4	1461	הנעה רגילה	MEGANE	96
2	1498	היברידי רגיל	MG3	97
3	1199	הנעה רגילה	MOKKA	98
4	1498	הנעה רגילה	OCTAVIA	99
4	999	הנעה רגילה	OCTAVIA	100
4	1498	הנעה רגילה	OCTAVIA FL	101
9	2498	הנעה רגילה	OUTBACK	102
6	2488	הנעה רגילה	OUTLANDER	103
1	1197	הנעה רגילה	PICANTO	104
3	999	הנעה רגילה	PUMA	105
7	1498	הנעה רגילה	Q2	106
10	1498	הנעה רגילה	Q3	107
10	1498	הנעה רגילה	Q3 SPORTBACK	108
5	1332	הנעה רגילה	QASHQAI	109
7	2487	היברידי רגיל	RAV4 HSD	110
7	2487	היברידי רגיל	RAV4 HYBRID	111
8	2157	הנעה רגילה	REXTON	112
2	998	הנעה רגילה	RIO	113
2	999	הנעה רגילה	SANDERO STEPWAY	114
3	999	הנעה רגילה	SCALA	115
3	999	הנעה רגילה	SCALA FL	116
4	1373	היברידי רגיל	S-CROSS	117
4	1999	הנעה רגילה	SELTOS	118
4	1997	הנעה רגילה	SENTRA	119
9	2151	הנעה רגילה	SORENTO	120
9	2497	הנעה רגילה	SORENTO	121
1	1193	הנעה רגילה	SPACE STAR	122
5	1999	הנעה רגילה	SPORTAGE	123
5	1598	הנעה רגילה	SPORTAGE	124
8	1598	היברידי רגיל	SPORTAGE	125
10	2199	הנעה רגילה	STARIA	126
2	1368	הנעה רגילה	STONIC	127
3	998	הנעה רגילה	STONIC	128
7	1498	הנעה רגילה	SUPERB	129

10	1984	הנעה רגילה	SUPERB	130
10	1984	הנעה רגילה	SUPERB FL	131
2	1197	היברידי רגיל	SWIFT	132
4	999	הנעה רגילה	TAIGO	133
4	999	הנעה רגילה	T-CROSS	134
2	1498	הנעה רגילה	Tiggo 4 Pro	135
4	1598	הנעה רגילה	Tiggo 7 Pro	136
5	1598	הנעה רגילה	Tiggo 8 Pro	137
8	1498	הנעה רגילה	TIGUAN	138
8	1498	הנעה רגילה	TIGUAN AS 1.5 E	139
5	1498	הנעה רגילה	TIGUAN FL 1.5L	140
9	1469	הנעה רגילה	TONALE	141
5	1497	הנעה רגילה	TORRES	142
5	1798	היברידי רגיל	TOYOTA C- HR	143
5	1499	הנעה רגילה	TOYOTA CITY	144
9	1997	הנעה רגילה	TRAFIC	145
4	1341	הנעה רגילה	TRAIL BLAZER	146
4	1199	הנעה רגילה	TRAX	147
5	1498	הנעה רגילה	T-ROC	148
4	1498	הנעה רגילה	T-ROC STYLE	149
4	1999	הנעה רגילה	TUCSON	150
6	1598	הנעה רגילה	TUCSON	151
3	1598	הנעה רגילה	VENUE	152
4	1373	היברידי רגיל	VITARA	153
10	1969	הנעה רגילה	XC40 B4	154
4	1490	היברידי רגיל	YARIS CROSS	155
4	1490	היברידי רגיל	YARIS CROSS HSD	156
4	1490	היברידי רגיל	YARIS CROSS HYB	157
3	1490	היברידי רגיל	YARIS HYBRID	158
3	1490	היברידי רגיל	YARIS STYLE	159
4	1498	היברידי רגיל	ZS	160

בצלאל סמוטריץ'

שר האוצר

דבריו הסבר

על פי חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, שוק ייבוא הרכב בישראל מורכב מיבואנים ישירים, עקיפים וזעירים. החוק מבחין בין היבואנים בהתאם לאופי הקשר המסחרי שלהם עם יצרני הרכב, וקובע בהתאם את התנאים לקבלת רישיון, את החובות ואת המגבלות הרגולטוריות המוטלות עליהם. ההבחנה המשמעותית ביותר בין היבואנים הישירים ובין היבואנים העקיפים והזעירים היא הגורם ממנו הם רוכשים את הרכב – בעוד היבואנים הישירים קונים את הרכב ישירות מהיצרן, היבואנים העקיפים והזעירים רוכשים אותו מגורם מתווך.

בשוק הרכב הישראלי קיימת כוונה רגולטורית ארוכת שנים לקדם תחרות בין יבואנים עקיפים לבין יבואנים ישירים, אך בפועל, תחרות זו מוגבלת ונתקלת בחסמים משמעותיים. דברים אלה עולים כבר מדו"ח ועדת זליכה (2012) להגברת התחרותיות בענף הרכב בעקבות המלצותיה בוצעה רפורמת "חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב". על אף צעדים אלו, רמת התחרות בסגמנטים השונים של שוק הרכב נותרה נמוכה וריכוזית, ונתח השוק של היבואנים העקיפים והזעירים בין השנים 2016-2023 עומד עדיין על 2%-4% בלבד ומרוכז בעיקר בסגמנט רכבי היוקרה והמוניות. בבדיקה של מבקר המדינה (2022) נמצא כי ענף יבוא הרכבים הפרטיים בשנים 2014-2019 סבל מריכוזיות גבוהה וכי מספר יבואנים קטן מחזיק במרבית יבוא הרכבים. רמת התחרות בשוק לא השתנתה מאז באופן משמעותי ורוב מדדי התחרות נשארו יחסית זהים, וזאת על אף עלייה במספר היבואנים הישירים, ועלייה משמעותית במספר היבואנים העקיפים והזעירים מאז שנת 2019.

בדיקה אחרת שנעשתה על ידי הכלכלן הראשי במשרד האוצר על רווחי היבואנים בתחום הרכב בשנת 2022, מצאה כי הרווח לפני מס של 12 היבואנים הגדולים בתחום הרכב נסק לרמתו הגבוהה ביותר בעשרים השנים האחרונות לפחות, עם גידול ריאלי של 35% בהשוואה לשנת 2021.⁷ עוד נמצא כי רווחיהם של היבואנים העקיפים נמוכים משמעותית מרווחי היבואנים הישירים ומבקר המדינה מצא כי שיעור הרווח של היבואנים הישירים גבוה וחריג לענף המסחר.

הממצאים השונים מצביעים על ריכוזיות ורווחיות חריגה בקרב יבואני הרכב הגדולים. בדו"ח זליכה צוין כי, החסם המהותי ביותר הוא הסכמי הבלעדיות של היבואנים הישירים, המאפשרים להם להיות היחידים

⁷ יבואני רכבים או "יצרני רווחים" – ניתוח רווחיות יבואני הרכב הגדולים בשנים 2017-2022, אגף הכלכלן הראשי, משרד האוצר.

שמייבאים לארץ רכבים שנרכשו ישירות מהיצרן, וכן את היכולת לקבל מהיצרן הנחה לכמות רכבים. הסכם זה מציב אותם באופן אינהרנטי בעמדה טובה יותר אל מול היבואנים העקיפים שיכולים לרכוש את אותו הרכב בדיוק רק דרך מתווך, ולכן בוודאות יהיה גורם נוסף בשרשרת הייצור שיגזור רווח מהמכירה, ועל כן לרוב מחיר הרכישה לכשעצמו יהיה גבוה יותר מלכתחילה.

גורם נוסף המשפיע לשלילה על כניסת יבואנים עקיפים לשוק, הוא מבנה מס הקניה לרכב בישראל. מס הקניה הוא מס אחוזי ממחיר הייבוא של הרכב, כולל עלויות שילוח וביטוח (מחיר CIF). מס קנייה אחוזי מושפע במישרין ממחיר ה-CIF ובהתאם עשוי ליצור פער מיסוי בין היבואנים בנוסף לפער הראשוני במחיר הייבוא. תופעה זו קיימת בכל מיסוי אחוזי, ומתרחשת גם למשל במכס החל על מוצרים רבים. אך לאור המאפיינים הספציפיים של שוק הרכב בישראל, השיעור הגבוה של מס הקנייה (83%) והיקף המס הנומינלי המשולם פר רכב, בתחום זה התופעה משמעותית הרבה יותר ומקטינה את יכולת התחרות של היבואנים העקיפים. זאת, כאשר בסגמנטים מקבילים בהם רמת המס אינה כה גבוהה, מערכת המס אינה מהווה חסם משמעותי לחדירת היבואנים העקיפים לשוק, והיבואנים העקיפים רושמים הצלחה משמעותית יותר במאמצי החדירה, כמו לדוגמה בענף המוניות.

נוכח המאפיינים הייחודיים והמורכבות של שוק יבוא הרכבים לישראל, והרצון לעודד ייבוא של רכבים ביבוא מקביל לצורך הגברת התחרות בענף, מוצע בתיקון זה מנגנון שמטרתו צמצום עלויות המיסוי הנוספות המושתות על היבואנים העקיפים בלבד. המנגנון המוצע צפוי, לצמצם את הפער הקיים היום בענף הרכב שבשלו מוטל מס שונה על מוצרים זהים, **ולצמצם את היתרון התחרותי שנוצר ליבואנים ישירים בתחום הרכב בעקבות מבנה מס הקניה**. המנגנון המוצע עשוי לקדם כניסה של גורמים נוספים לתחום יבוא הרכבים, באופן מידתי ומתאים למצב הנוכחי.

בצו זה מוצע כי לרכבים המיובאים ביבוא המקביל ייקבע לכל קבוצת רכבים מס קצוב נורמטיבי המביא לקירוב למס הקניה ששולם על רכבים אלו על ידי כלל היבואנים, וזאת ללא גילוי נתונים מסחריים סודיים של היבואנים הישירים. כך המנגנון המוצע יאפשר ליבואנים העקיפים להתחרות באופן שוויוני יותר. המנגנון המוצע בצו זה הינו הוראת שעה לשנתיים בלבד (2026-2027) במהלכן תינתן ליבואנים העקיפים האפשרות לנצל את המנגנון ככל שהוא אכן ייטיב איתם. ניתוח נתוני הייבוא העקיף והיקף השימוש במנגנון יסייעו בהמשך בגיבוש מתווה כולל וארוך טווח יותר במיסוי הקניה לרכב.

על מנת לעודד תחרות ולמנוע ניצול לרעה של מנגנון המיסוי, מוצע כי המתווה המוצע בצו זה יחול רק לעניין יבואנים עקיפים שאינם יבואנים ישירים של דגמי הרכבים עליהם חל הצו ושאינן קשרי בעלות בינם לבין יבואנים ישירים כאמור.

המנגנון מתמקד בפלח המרכזי של שוק הרכב החדש מכיוון שלהכנסת תחרות בסגמנט הזה יש את הפוטנציאל הרב ביותר להשפיע על מחירי הרכבים ועל יוקר המחיה ורווחת הצרכנים. על כן, ההסדר מראש חל רק על רכבים פרטיים שאין להם מסלולי פטור ייחודיים (כגון מוניות) ומרשימת הדגמים הוצאו רכבים שאינם מיועדים לחלק הארי של ציבור צרכני הרכבים החדשים. בשל סיבה זו, בוצע סינון על קבוצת הדגמים ומתוכם הוצאו דגמים של רכבי יוקרה (דגמים שמחיר המחירון שלהם עולה על 300 אלף ₪), דגמים של רכבים פרטיים שמשקלם עולה על 3.5 טון, דגמים שיובאו מהם פחות מ-50 יחידות בשנת 2024 וכן דגמים עם ערכים קיצוניים.

כמו כן, המנגנון לא מתייחס לרכבים בעלי הנעה חשמלית ממספר סיבות: זה אינו הפלח המרכזי בשוק הרכב; עד היום מס הקניה על רכב חשמלי היה נמוך יותר ועל כן מייצר פחות עיוות תחרותי; ייבוא הרכבים החשמליים עדיין בשלבי התפתחות מבחינת יצרנים, דגמים ויבואנים וכן מבחינת מערכת המס - מס הקניה על רכבים חשמליים עובר בשנים האחרונות עדכונים תכופים, משמעותיים ורבים.

במנגנון המוצע נקבעו 10 קבוצות רכבים אליהן שוייכו כל דגמי הרכבים שלא הוחרגו כאמור לעיל. קבוצות הרכבים נבנו על בסיס חלוקה של מחירי המחירונים הרלוונטיים, כלומר ממחיר המחירון הנמוך הקיים העומד על 90 אלף ש"ח ועד למחיר מחירון מקסימלי של 300 אלף ש"ח שהוא הרף מעליו משולם מס יוקרה ועל רכבים אלו המנגנון המוצע בצו זה לא יחול. דגמי הרכבים חולקו לקבוצות על פי ממוצע מחיר המחירון שלהם (כולל מע"מ למחיר מחירון ממוצע. אם קיימים מספר מחירי מחירונים לדגם הרכב, הדגם שויך לקבוצה על פי הממוצע המשוקלל של מחירי המחירונים השונים). כאמור לכל קבוצת רכבים נקבע מס קניה קצוב (לפני ציון ירוק ואביזרי בטיחות שיקבעו על פי פרטי הרכב כרגיל) שחושב בהתבסס על ממוצע משוקלל של מחיר הייבוא (CIF) של כל הדגמים הכלולים בקבוצה ובקבוצות הצמודות, כפול 83%. התוספת העשרים ושתיים לצו תעריף המכס המוצעת בצו זה תכלול רשימה מלאה של חלוקת דגמי הרכבים לקבוצות הרכבים.

יצוין, כי אין הכוונה במנגנון המיסוי המוצע בצו זה לתת "הנחה" ליבואנים העקיפים על פני היבואנים הישירים, אלא להשוות עד כמה שאפשר, ותוך שמירה על סודיות הנתונים המסחריים של היבואנים הישירים ועל פשטות מערכת המס, את מס הקנייה שמשלמים היבואנים העקיפים לזה שמשלמים היבואנים הישירים. על מנת שלא לגלות את הנתונים המסחריים הסודיים של כלל יבואני הרכבים, מס הקנייה הקצוב נקבע לכל קבוצת דגמים בעלי מחיר מחירון ממוצע קרוב, על ידי ממוצע משוקלל של אותם הדגמים.

שיטת המס המוצעת בצו זה גובשה באופן שייצר איזון בין קירוב המס שישלמו היבואנים העקיפים למס שמשלמים היבואנים הישירים לדגם דומה, סבירות תפעולית, צמצום הפגיעה האפשרית בהכנסות המדינה, אי חשיפת מידע מסחרי רגיש, ואפקטיביות מבחינת ההשפעה על התחרות. תוצאות אלו יוצרות קירוב מספק למס הקנייה שמשלמים היבואנים הישירים עבור אותם דגמים, ולכן מגדילות את יכולת התחרות של היבואנים העקיפים.

הכללים החלים על מיסוי של רכבים מעוגנים בפרק 87 לצו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין, התשע"ז-2017 (להלן - צו תעריף המכס). בצו זה מוצע לבצע תיקונים שונים בצו תעריף המכס במטרה לשנות את המס החל על רכבים המיובאים על ידי יבואנים עקיפים ולהטמיע את שינויי המיסוי שתוארו לעיל. בתוך כך, מוצע להוסיף לכללים נוספים (ישראליים) לפרק 87 לצו תעריף המכס את כלל 8 במסגרתו ייקבעו ההגדרות הרלוונטיות לעניין זה, וכן ייקבעו קבוצות של דגמי רכבים ומס הקניה הקצוב החל לעניין כל קבוצה.

מוצע לקבוע בכלל 8 הגדרות ל"יבואן ישיר" ו"יבואן עקיף", כך שלעניין זה תחול ההגדרה הקבועה בסעיף 2 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016.

מוצע להגדיר "רכב מדגם מזכה" ככזה אשר עומד בפרמטרים המפורטים בתוספת העשרים ושתיים המוצעת. דגמי הרכבים בתוספת זו נוצרו על פי 3 פרמטרים: הכינוי המסחרי של הרכב, בהתאם למופיע ברישיון הרכב, סוג הנעה, בהתאם להצהרת הייבוא של הרכב ונפח מנוע.

בעת ייבוא רכב מדגם מזכה על ידי יבואן לגביו חל ההסדר המוצע, יוכל היבואן לבחור האם לשלם מס קנייה על פי מס הקנייה הרגיל או על פי מס הקנייה שהוא זכאי לו על פי הסדר זה. אם דגם הרכב המיובא אינו כלול באף אחת מהקבוצות בטבלה שבתוספת העשרים ושתיים, לא יוכל היבואן העקיף לבחור בהסדר זה ומס הקנייה לרכב יחושב כפי שהוא מחושב היום. יובהר כי ההסדר המוצע בצו זה לא ישפיע על חבות תשלום המכס של היבואן.

השפעה על הכנסות המדינה ממסים

צפויה הפחתה של כ-10 מיליון ש"ח בהכנסות המדינה ממסים.