



קבלה ציבורית של מס נסועה ככלי להפנמת השפעות חיצוניות מתחבורה פרטית בעידן כלי הרכב החשמליים

אופיר רובין^[1], * סתו רוזנצוויג^[2], ואביב שטרן^[4]

^[1] המחלקה לניהול ומדיניות ציבורית, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

^[2] בית הספר לקיימות ושינויי אקלים ע"ש גולדמן-זוננפלד, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

^[3] המחלקה לניהול, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

^[4] מרכז מחקר רכב חשמלי במכון ללימודי תחבורה, אוניברסיטת קליפורניה בדיוויס (ארה"ב)

* orubin@bgu.ac.il

"מס נסועה הוא כלי מדיניות להתמודדות עם האתגרים באימוץ כלי רכב חשמליים. זהו מנגנון שמפנים את העלויות החיצוניות על פי מרחק הנסיעה, ומאפשר התמודדות עם גודש, הפחתת נזקי תשתיות ופיצוי בנין הירידה בהכנסות המדינה ממיסי דלק" | צילום: Jens Herrndorff / unsplash

תקציר

כלי רכב חשמליים צוברים פופולריות ברחבי העולם, ומציעים יתרונות כגון עלויות שימוש נמוכות, יעילות אנרגטית משופרת, הפחתת זיהום אוויר וצמצום התלות בדלקים. עם זאת, האימוץ המהיר של כלי רכב חשמליים יוצר גם אתגרים, שכן עלויות שימוש נמוכות מגבירות את היקף הנהיגה והגודש, והמשקל הגבוה יותר של כלי הרכב האלה מאיץ את שחיקת הכבישים ומגביר את חומרת התאונות עבור משתמשי דרך אחרים. נוסף על כך, עולות סוגיות אי-שוויון חברתי ומרחבי, שכן משקי בית מבוססים, שיכולים להרשות לעצמם לרכוש כלי רכב חשמלי ולהתקין עמדות טעינה, נהנים מרוב היתרונות, בעוד שמשקי בית בעלי הכנסה נמוכה נושאים במשותף בעלויות החיצוניות. כמו כן, הירידה בהכנסות המדינה ממיסי דלק מהווה אתגר משמעותי ברמה המשקית. מס נסועה עשוי לתת מענה לחלק מהאתגרים הללו באמצעות עידוד להפחתת נהיגה עודפת, קידום שוויון והחלפת ההכנסות הפוחתות ממיסי הדלק. אף על פי שקיימים פיילוטס במדינות אחדות, כמעט ואין עדויות אמפיריות על מידת הקבלה הציבורית של מס הנסועה. במחקר זה בחנו את הקבלה הציבורית באמצעות ניסויי בחירה בדידה. מהממצאים עולה שהציבור מעדיף מסגרת מיסוי אחידה לכל סוגי כלי הרכב במקום מערכות מס נפרדות לכלי רכב חשמליים ולכלי רכב מונעים בדלק. עם זאת, מס נסועה דיפרנציאלי ביחס לרמת הפגיעה הסביבתית של השימוש ברכב מתקבל באופן חיובי. לא נמצאה העדפה להנחה במס נסועה עבור כלי רכב חסכוניים יותר באנרגיה. מבחינת תקבולי המס, המשיבים העדיפו לייעד את הכנסות המס לשיפור תשתיות על פני קרנות לתיקון נזקי זיהום או גבייה שאינה עבור מטרה ספציפית (כחלק מתקציב המדינה). לא נמצאה העדפה מובהקת למס נסועה שמתחשב באלה הגרים בפריפריה, והממצא הזה מדגיש חששות לאי-צדק מרחבי בשימוש בכלי מדיניות זה.

מילות מפתח: השפעות חיצוניות · כלי רכב חשמלי · מס נסועה · צדק חלוקתי · קבלה ציבורית

חזית המחקר

מבוא

במסמך חזון משרד האנרגיה שפורסם ב־2019 נטען כי כניסת כלי רכב חשמליים מחייבת שינוי מבני באופן המיסוי בענף^[1]. בפרט, נכתב כי "באשר למיסוי הדלק, הנחת המוצא הינה כי מערכת המס בישראל תתאים את עצמה לעולם נטול דלקים נזליים ותמסה בדרך זו או אחרת את השימוש השוטף ברכב. לפיכך, לרכב החשמלי לא יהיה על פני זמן יתרון מיסוי בשימוש השוטף". בפועל, למרות עבודת מטה של משרדי הממשלה והצעות שונות, גם בתקציב המדינה לשנת 2026 לא ניתן עדיין מענה לצורך זה.

מס נסועה הוא כלי מדיניות להתמודדות עם האתגרים באימוץ כלי רכב חשמליים. זהו מנגנון שמפנים את העלויות החיצוניות על פי מרחק הנסיעה, ומאפשר התמודדות עם גודש, הפחתת נזקי תשתיות ופיצוי בגין הירידה בהכנסות המדינה ממיסי דלק^[6]. עם זאת, למיסוי כזה יש גם חסרונות ידועים. הוא עלול להאט את קצב הקנייה של כלי רכב חשמליים ובכך את המעבר לכלכלה דלת-פחמן, ועשוי להיות גרסיבי עבור קבוצות הנדרשות לנסיעות ארוכות, ללא חלופה יעילה, כמו תושבי הפריפריה.

בשנים האחרונות הפופולריות של כלי רכב חשמליים תופסת תאוצה ברמה הגלובלית. שנת 2024 הייתה שנת שיא במכירות, עם עלייה שנתית של כ־25%, והתחזיות מצביעות על המשך התחזקות המגמה בשנים הקרובות. לפי הסוכנות הבין-לאומית לאנרגיה (IEA),

עד שנת 2035 שיעור כלי הרכב החשמליים המשווקים בעולם יעמוד על 50% מסך המכירות^[10]. על אף יתרונותיהם הרבים של כלי רכב חשמליים והתרומה שלהם להפחתת פליטות, התפשטותם המהירה יוצרת שורה של אתגרים חדשים. ראשית, אף על פי שאין פליטות ישירות בשימוש ברכב, ישנן פליטות הנובעות מייצור החשמל, שאינן מגולמות במחיר, וכלי הרכב החשמליים ממשיכים לשאת עימם רבות מההשפעות החיצוניות השליליות המאפיינות כלי רכב המונעים בדלק, כגון גודש תחבורתי ותאונות דרכים. לכן מצטרף משקלם הגבוה, שמאיץ את בלאי הכבישים והתשתיות^[6] ואת זיהום האוויר והקרקע מחלקיקי צמיגים, ומחריף את חומרת הפגיעות בקרב משתמשי דרך פגיעים יותר, כגון הולכי רגל ורוכבי כלי רכב דו-גלגליים רגילים, חשמליים וממונעים^[17]. נוסף על כך, לכלי רכב חשמליים יש פוטנציאל גבוה ליצירת "אפקט ריבאונד", כלומר לכך שעלויות השימוש הנמוכות יעודדו שימוש תכוף יותר ברכב, שיוביל לעלייה כוללת בנסועה, ולכן גם בהשפעות החיצוניות הנלוות^[18]. הניסיון העולמי של מדיניות מיסוי נסועה של כלי רכב חשמליים עדיין מוגבל למדי. בריטניה היא המדינה הראשונה בעולם שחוקקה מס נסועה ייעודי עבור כלי רכב חשמליים. בנובמבר 2025 התקבלה בבריטניה החלטה על הטלת מס נסועה שייכנס לתוקף בשנת 2028, ויחול על כלי רכב חשמליים ורכבי פלאג-אין היברידיים בשיעור של 3 ו־1.5 פני למייל (כ־8 ו־4 אגורות לק"מ), בהתאמה. להחלטה יש



מכון לבדיקת רכב. בהוואי ובמקומות נוספים בעולם בעלי כלי רכב חשמליים יכולים לבחור בין תשלום לפי נסועה לבין תשלום שנתי קבוע עבור השימוש בכבישים, כתחליף לאגרת רישוי ייעודית | צילום: אהרון מזרחי / פיקיוויקי. רישיון: CC BY 2.5

עדיין מוגבלים, בעיקר משום שמש הנסועה טרם יושם בקנה מידה רחב ובאופן מחייב. על כן, המחקרים נשענים בשלב זה בעיקר על הדמיות וניסויים.^[5]

בשנים האחרונות נצבר ניסיון ראשוני באמצעות פיילוטס ותוכניות חדשות, שאינן מוגבלות רק לכלי רכב חשמליים. בארצות הברית מספר מדינות בוחנות מיסוי מבוסס נסועה: אורגון הייתה חלוצה כבר בשנת 2015 עם תוכנית התנדבותית של "תשלום לפי מייל", המאפשרת לנהגים לבחור בין תשלום לפי נסועה לבין המשך תשלום מס על דלק באופן הרגיל.^[13] הואי יישמה לאחרונה הסדר דומה, המאפשר לבעלי כלי רכב חשמליים לבחור בין תשלום לפי נסועה לבין תשלום שנתי קבוע עבור השימוש בכבישים, כתחליף לאגרת רישוי ייעודית.^[9] גם קליפורניה קיימה פיילוט בין אוגוסט 2024 לינואר 2025, שבו מתנדבים חויבו במס קבוע לפי היקף הנסועה (באמצעות קריאת מד מרחק, התקני ג'י-פי-אס או מערכות מובנות ברכב שדיווחו באופן אוטומטי על הנסועה).^[4]

בניו זילנד מופעלת שיטת מיסוי מובחנת לפי סוג ההנעה: כלי רכב פרטיים מונעי בנזין ממוסים במס הדלק, בעוד כלי רכב המונעים בדזל, בחשמל או בצורה היברידית מחויבים בתשלומים מראש עבור היקף נסועה מוגדר (מסוג Road User Charges – RUC)^[15,14]. אף על פי שהמקרים האלה משקפים עניין גובר במס נסועה ובהיבטים הטכניים של יישומו, הם מספקים מענה חלקי בלבד לשאלות רחבות יותר, הנוגעות לשינויי מדיניות מבניים ולמידת

התנגדות ציבורית המנומקת בטיעוני אי-צדק מרחבי, יוקר מחייה ואי-צדק בהתמקדות בכלי רכב חשמליים בלבד.

בשנים האחרונות גוברת ההכרה בצורך לבחון מודלים שונים של מיסי נסועה ושל הרלוונטיות שבהחלתם על כלי רכב חשמליים וכלי רכב המונעים בדלק, בפועל, מדינת ישראל דוחה את היישום של מס הנסועה פעם אחר פעם, ונראה כי החסם נובע, בין היתר, ממורכבות המערכת הפוליטית ומחשש מהתנגדות ציבורית. **בהתאם לכך, מטרת מחקר זה היא לבחון איזה מבנה של מס נסועה עשוי לזכות בקבלה ציבורית רחבה, שתאפשר את יישומו, ובכך, באופן חלקי לפחות, את המעבר לכלכלה דלת-פחמן.**

סקירת ספרות

בשנים האחרונות התרחב באופן משמעותי המחקר על אודות תגובות הצרכנים למדיניות סביבתית. בתוך גוף מחקר רחב זה בחן זרם ממוקד יותר את תגובות הצרכנים לתמריצים כלכליים בעולם הרכב, שמטרתם לקדם מעבר לכלי רכב חסכוניים באנרגיה ומזהמים פחות. המחקרים האלה מראים, למשל, שהנחות במס לכלי רכב חסכוניים באנרגיה אומנם הגבירו את מכירותיהם, אך גם הגדילו את טווחי הנסיעה, מה שהוביל בסופו של דבר במקרים מסוימים לעלייה בצריכת הדלק.^[19]

הספרות הכלכלית עוסקת בהרחבה במס נסועה כחלופה אפשרית למיסוי דלק. עם זאת, התימוכין האמפיריים לצעד הזה



בשנת 2024 נשבר שיא המכירות של כלי רכב חשמליים בעולם | צילום: RG
TLV / פליקר. רישיון: CC BY-NC-SA 2.0

על יעילות בצריכת האנרגיה לבין מס נסועה המבוסס על רמות זיהום^[7]. נוסף על כך, בניסוי בחירה בדידה (הפירוט מופיע מטה בשיטות המחקר, Discrete Choice Experiments) שנערך בשווייץ נמצא כי מס נסועה על כלי רכב חשמליים עשוי לזכות בתמיכה ציבורית רחבה, בייחוד כאשר עיצוב המס מביא בחשבון מאפיינים כמו משקל הרכב והספק המנוע^[11].

בהתבסס על ממצאים מהספרות נראה כי מס נסועה המתוכנן בקפידה עשוי להוות מקור הכנסה שייתפס כהוגן ובר-קיימא לאורך זמן^[5, 11, 16]. עם זאת, התימוכין האמפירי לתגובות הצרכנים למס נסועה נותר מוגבל וחלקי, ומשאיר שאלות מהותיות פתוחות, בייחוד בכל הנוגע להבדלים בין מבני מס, הקשרים מוסדיים והשלכות של צדק חלוקתי.

שיטת מחקר

כדי לבחון את הקבלה הציבורית של מס נסועה בישראל השתמשנו בשיטה של ניסוי בחירה בדידה. הנחת העבודה בשיטה זו היא שניתן לכמת קבלה ציבורית באמצעות מדידת נכונות הפרטים לשלם^[3]. פיילוט בקרב 203 משתתפים סיפק מידע מוקדם לצורך עיצוב ניסוי יעיל, שעל בסיסו גובשו מערכי הבחירה בניסוי המרכזי. בניסוי השתתפו 505 נשאלים (הגיל הממוצע 40, אחוז הנשים 50.9%) בעלי רכב או בעלי גישה קבועה לרכב (לפי סוג הנעה) במדגם מקוון מייצג של האוכלוסייה הבוגרת בישראל, ונאספו גם נתונים סוציו-דמוגרפיים נוספים המוצגים בטבלה 1. בניסוי הוצגו שלושה מבני מס: מצב קיים ללא מס נסועה, מס אחיד לכל ק"מ, ומס דיפרנציאלי לפי מאפייני

על קצה המזלג

- * עם עליית השימוש בכלי רכב חשמליים פוחתת ההכנסות המדינה ממיסוי דלק, ונוצרים אתגרים חדשים: "אפקט ריבאונד" של נהיגה מרובה שניתן לייחסה לעלויות שימוש נמוכות, הגברת הגודש ושחיקה מואצת של כבישים.
- * מס נסועה, הנגבה לפי מספר הקילומטרים שנוסע כלי הרכב, נועד להפנים את העלויות החיצוניות האלה ולהחליף את אובדן הכנסות המדינה.
- * כדי לעודד שימוש בכלי רכב חשמליים יש לעצב מנגנון מיסוי שהציבור יתפוס כיעיל והוגן.
- * במחקר נמצא שהציבור מעדיף מסגרת מיסוי אחידה שתהיה תקפה לכל סוגי כלי הרכב, ושייגבה בה תשלום גבוה יותר על נסיעה בכלי רכב מזהמים ועתירי פליטות.
- * מתווה המיסוי המקודם כיום בישראל – המפריד בין גביית מס בלו על הדלק לבין גביית מס נסועה מכלי רכב חשמליים – עלול להיתקל בהתנגדות ציבורית ולעכב את המעבר לכלכלה דלת-פחמן.

מערכת אקולוגיה וסביבה

הנכונות של הציבור לקבל מס מסוג זה. מכאן עולה פער ידע מרכזי בספרות, שכן קיימות מעט מאוד עדויות שיטתיות הנוגעות לקבלה הציבורית של מיסוי מבוסס נסועה, ובפרט להשפעתם של מבני מס שונים ומאפייניהם על עמדות הציבור. על רקע המעבר המואץ לכלי רכב חשמליים מדובר בפער ידע משמעותי. העדויות הניסוייות הקיימות, אף על פי שהן מצומצמות, מספקות מספר תובנות ברמה המקומית. מחקר הדמיה בפנסילבניה מצא כי מס נסועה בשיעור 2.4–3.2 סנט למייל (כ-5–7 אגורות לק"מ), עשוי להותיר כמחצית מהצרכנים עם נטל מס זהה לזה הקיים כמיסוי דלק או אף נמוך ממנו^[12]. מחקר שדה באינדיאנה הראה כי צרכנים אינם מבחינים באופן ברור בין מס נסועה המבוסס

טבלה 1. מאפייני המדגם

משתנה	קטגוריה	מספר נבדקים (n)	שיעור הנבדקים (%)
רמת השכלה	12 שנות לימוד או פחות, ללא תעודת בגרות מלאה	56	11.1
	תעודת בגרות מלאה	98	19.4
	לימודי תעודה (על-תיכוני)	110	21.8
	תואר ראשון	163	32.3
	תואר שני ומעלה	78	15.4
רמת הכנסה	הרבה מתחת לממוצע	122	24.2
	מתחת לממוצע	108	21.4
	דומה לממוצע	135	26.7
	מעל לממוצע	97	19.2
	הרבה מעל לממוצע	43	8.5
סוג כלי הרכב העיקרי בשימוש	בנזין	382	75.6
	דיזל	35	6.9
	היברידי	59	11.7
	היברידי נטען (פלאג-אין)	10	2.0
	חשמלי	19	3.8
סוג כלי הרכב המשני בשימוש	אין	282	55.8
	בנזין	172	34.1
	דיזל	27	5.3
	היברידי	15	3.0
	היברידי נטען (פלאג-אין)	3	0.6
	חשמלי	6	1.2

כלי הרכב ומשק הבית. המשתתפים השלימו שישה מערכי בחירה, שבכל אחד שלוש אפשרויות לבחירה (סך הכול $3 \times 3 \times 3 = 27$ אפשרויות). הניתוח התבסס על תאוריית התועלת האקראית באמצעות מודל Mixed Multinomial Logit, שאפשר ניתוח תוך התייחסות להטרוגניות של הנדגמים. כדי לגזור ערכי נכוונות לשלם חישבנו את היחס בין מקדמי התכוונות במודל לבין מקדם משתנה העלות. **טבלה 2** מסכמת את תכוונות מס הנסועה ואת רמותיהן בניסוי.

תוצאות

הממצאים עבור נכוונות הציבור לשלם מוצגים ב**טבלה 3**. התוצאות מצביעות על כך שהציבור מעדיף שבעל הרכב החשמלי לא יהיה היחיד שמשלם מס נסועה. בפרט, ההעדפה שכל בעלי כלי הרכב ישלמו מס נסועה, ויבוטל מס הדלק, מתבטאת בנכוונות לשלם של כ-3,830 ש"ח בשנה עבור האפשרות של התעריף הדיפרנציאלי ו-3,016 ש"ח בשנה עבור התעריף האחיד. מנגד, כאשר רק בעלי כלי רכב חשמליים משלמים מס נסועה בעוד שבעלי כלי רכב אחרים ממשיכים לשלם מס דלק, הנכוונות לשלם פוחתות באופן מובהק בכ-316 ש"ח לשנה. ממצא זה מחזק את ההשערה כי מערכת שבה בעלי כלי רכב בעלי סוג הנעה שונה כפופים למיסוי שונה היא חלופה רצויה פחות בעיני הציבור. עוד נמצא כי מיסוי גבוה יותר לבעלי כלי רכב עתירי פליטות מגדיל את הנכוונות לשלם בכ-266 ש"ח, וייעוד הכנסות המס לתשתיות תחבורה מגדיל את הנכוונות לשלם בכ-432 ש"ח לשנה. לא נמצא קשר מובהק בין יתר רכיבי מבנה המס – הנחות לבעלי כלי רכב חסכוניים באנרגיה או למשקי בית בפריפריה, ייעוד ההכנסות לשיקום נזקי זיהום – ובין מידת הנכוונות לשלם.

דיון ומסקנות

הממצא המרכזי שעולה מהמחקר הוא העדפה ציבורית להחיל את אותו מבנה מס על כלל בעלי כלי הרכב הפרטיים. לפיכך, ניתן להסיק כי הפעלת מערכת שמכפיפה בעלי כלי רכב בהנעה שונה למבני מס שונים עלולה להיתקל בהתנגדות מצד הצרכנים. ממצא זה אינו עולה בקנה אחד עם הקו שמשרד האוצר מקדם: לפי המתווה המוצע, בעלי כלי רכב מבוססי דלק ימשיכו לשלם מס בעת התנדלוק, ואילו בעלי כלי רכב חשמליים יחלו לשלם מס נסועה בגובה 15 אגורות לק"מ^[2]. יתרה מכך, מס נסועה על בעלי כלי רכב חשמליים בלבד עלול להרתיע צרכנים מלשקול קנייה של כלי רכב חשמלי, ובכך לעכב את המעבר לכלכלה דלת-פחמן. בראייה רחבה יותר מזו שנבדקה במאמר, ניתן להניח כי הפחתת מס הקנייה על כלי רכב חשמלי ומעבר של הענף כולו למס נסועה שיחליף את מיסוי הדלק, עשויים להביא לתוצאות רצויות. בפרט, מיסוי דיפרנציאלי לפי היקף הנסועה ורמת הזיהום יזכה לקבלה ציבורית גבוהה, ויפחית רבות מההשפעות החיצוניות הנלוות לשימוש בכלי הרכב הפרטיים.

טבלה 2. תכוונות מס הנסועה בחלוקה לרמות

תכוונות	רמות
מי חייב במס נסועה	אף אחד (מצב קיים); מס על דלק נותר על כנו, כ-4,500 ₪ לשנה
	כלי רכב חשמליים בלבד; מס על דלק נותר על כנו, כ-4,500 ₪ לשנה
	כל סוגי הרכב; מס הדלק מבוטל
הנחה במס לכלי רכב חסכוניים באנרגיה	כן; לא
הוספת מס לכלי רכב מזהמים	כן; לא
הנחה במס למשקי בית באזורי הפריפריה	כן; לא
ייעוד הכנסות המס	תקציב המדינה; תשתיות תחבורה; שיקום נזקי זיהום
הוצאה שנתית על מס נסועה	ללא מס נסועה (0 ₪); עם מס נסועה: (4,000 ₪, 5,000 ₪) בקפיצות של 100 ₪

טבלה 3. נכונות לשלם עבור מבנים שונים של מס הנסועה
N=9,090

משתנים	נכונות לשלם (במונחי ₪)	שגיאות תקן	Z	רמת מובהקות (P)
מבנה המס	ללא מס נסועה, מס דלק נותר בעינו (מצב בסיס)			
	עם מס נסועה – תעריף דיפרנציאלי (לפי מאפייני רכב ומשק בית)	3,829.19	21.69	0.001>
	עם מס נסועה – תעריף אחיד	3,015.84	14.23	0.001>
מי כפוף למס הנסועה	כל כלי הרכב – חשמליים ומונעים בדלק (מצב בסיס)			
	כלי רכב חשמליים בלבד, כלי רכב מונעים בדלק משלמים מס דלק	-315.96	-3.38	0.001
מיסוי דיפרנציאלי: מאפיינים אפשריים של מס הנסועה	ללא מיסוי דיפרנציאלי (מצב בסיס)			
	הנחת מס לכלי רכב חסכוניים באנרגיה	145.26	1.09	0.278
	תוספת מס לכלי רכב עתירי פליטות	265.68	1.96	0.050
	הנחת מס למשקי בית בפריפריה	168.52	1.26	0.209
ייעוד הכנסות המס	תקציב המדינה השוטף (מצב בסיס)			
	תשתיות תחבורה	431.83	3.47	0.001
	שיקום נזקי זיהום	165.58	1.42	0.156



ניתן להניח כי הפחתת מס הקנייה על כלי רכב חשמלי ומעבר של הענף כולו למס נסועה שיחליף את מיסוי הדלק, עשויים להביא לתוצאות רצויות | צילום: דני מכלים, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב



הטענת מכונית חשמלית בגליל התחתון. במחקר "לא נמצאה העדפה מובהקת למס נסועה שמתחשב באלה הגרים בפריפריה, והממצא הזה מדגיש חששות לאי־צדק מרחבי בשימוש בכלי מדיניות זה" | צילום: שחר בוקמן

מקורות

ראו באתר כתב העת.

תודות

מחקר זה מומן בסיוע קרן המדען הראשי של משרד האנרגיה – מספר הסכם 222-11-084. המחקר קיבל אישור מועדת האתיקה של אוניברסיטת בן-גוריון בנגב – אישור מספר 2-570.

המלצות לקריאה נוספת

אילו מסרים ישכנעו את הציבור לעבור למכוניות מזהמות פחות? המחקר מציע עיצוב תווית זיהום ואנרגיה של מכוניות בישראל שייתן תמריץ לרכישת כלי רכב חשמלי בהשוואה לכלי רכב מונע בדלק מחצבים.

סקרלט ג, רוזנצוויג ס ורובין א. 2023. שימוש בכלים מתחום הכלכלה ההתנהגותית במטרה לזרז מעבר לכלי רכב בהנעה חשמלית. אקולוגיה וסביבה 14(4).

כיצד ניתן לדעת אם המעבר שלנו לכלי רכב חשמליים כדאי כלכלית? באילו תנאים הוא כדאי ובאילו תנאים פחות? אילון א, ליבס ע, רוזנטל ג וגבאי ד. 2015. העלויות האמתיות של בעלות על רכב חשמלי והיברידי בישראל – מתי זה כדאי? אקולוגיה וסביבה 6(3): 195–197.

מדוע בכלל יש מס על רכישת מכוניות ומה השיקולים בקביעת גובה המס על רכב בכלל ועל רכב חשמלי בפרט? פודמס – הפודקסט של רשות המיסים. פרק 17: רכבים חשמליים.

הלכה למעשה

מדיניות מיסוי היא אחת משאלות המדיניות המשמעותיות ביותר בקידום תחבורה יעילה ובת־קיימא. מיסוי כלי הרכב, הדלק, הנסועה והגודש הם כלים הבאים לשרת מספר מטרות, שלעיתים מתנגשות: הכנסות פיסקליות, ריסון נסועה פרטית ועידוד שימוש בכלי רכב מעוטי פליטות ובעלי צריכת אנרגיה יעילה. מסקנות המחקר מצביעות על הצורך באימוץ של מס נסועה וכן על הקשיים שבו. הדבר יוצר דילמה: עידוד השימוש בכלי רכב נקיים באמצעות הקלות מיסוי בקנייה או בשימוש מצריך ויתור על הכנסות פיסקליות, ועשוי לעודד נסועה עודפת. אין דרך פשוטה לרבע את המעגל, אבל יש פתרון קרוב לזה: לאמץ מנגנון מתן תמריצים לכלי רכב חשמליים, שיפעל מחוץ למערכת המיסוי, בדומה

לנהוג באירופה ובארצה"ב. כלומר, יש לקבוע ליבואני כלי הרכב יעדים מחייבים הולכים ועולים של שיווק כלי רכב נקיים. כך ניתן יהיה לשחרר את מערכת המס מהצורך לקדם מטרות סותרות, וניתן יהיה לפעול לקידום תחבורה נקייה בלי לעודד נסועה מיותרת או עודף כלי רכב על הכבישים. מנגנון זה, לפי הסוכנות הבין־לאומית לאנרגיה, הוא אחד הגורמים המשמעותיים ביותר לעידוד תחבורה חשמלית באיחוד האירופי. משרד האנרגיה והמשרד להגנת הסביבה מקדמים יחד מזה תקופה את הפתרון הזה.

נחום יהושע,

ראש אגף תחבורה נקייה,
משרד האנרגיה והתשתיות