

3 יולי 2019

לכבוד:

מר שאול מרידור, ראש אגף התקציבים

מר ערן יעקב, ראש רשות המסים

ירושלים

שלום רב,

### הנדון: דיון דחוף בשינוי מדיניות המס לרכבים נקיים

אני כותב לכם בהמשך לשיחתנו, ולהצעת, לפיה ניתן לשנות את מודל המיסוי שנקבע בהקשר לרכבים חשמליים, ובד בבד, לא לפגוע בהכנסות המדינה.

כידוע, מהפיכת ה-Mobility-as-a-Service ("MaaS") נמצאת בעיצומה. העולם עובר משימוש ברכב בבעלות פרטית לשימוש בשירותי הסעות לפי דרישה המסופקים ע"י עסקים בעלי צי רכבים. המקומות בהם ימצאו הגופים שמספקים את שירותי ה-MaaS הם המקומות שהיו פתוחים לעקרונות המהפכה: שיתופי, מקושר, חשמלי ואוטונומי. לתפיסתנו, כחלק מהמהלך של חילוץ ישראל מהפקקים, יש לעודד שימוש ברכב חשמלי, במקביל להגדלת מספר האוטובוסים החשמליים.

מדינת ישראל היא בעלת פוטנציאל רב למעבר לשימוש ברכבים חשמליים, זאת משום שטווחי הנסיעה הינם קצרים יחסית, קיימת בה מדיניות ממשלתית המתמרת הקמת עמדות טעינה, וגם משום שהישראלים נוטים לאמץ טכנולוגיות חדשות במהירות יחסית.

על מנת להפוך את ישראל למדינה מובילה בהטמעה ויישום של מהפכת ה-MaaS ראוי לעודד באופן עקבי שימוש ברכבים החשמליים, באמצעות הטבת מיסוי משמעותית ורציפה למשך חמש שנים נוספות לפחות, וזאת לצד המשך השקעה ועידוד של הקמת עמדות טעינה.

על רקע הגרעון הממשלתי והצורך לנקוט בצעדים פיסקאליים דחופים, ניתן להבין את החלטת האוצר להמליץ לממשלה על העלאת מיסים בתחום הרכב בהיקף של כמיליארד שקלים בשנה. עם זאת, העלאת מיסים זו אינה עולה בקנה אחד עם המדיניות הממשלתית השואפת להפוך את ישראל לאחת המדינות המובילות בעולם בהטמעת מהפכת התחבורה החכמה, באופן שיצמצם את הפקקים ואת זיהום האוויר, ויתמוך בצמיחת המשק. אנו סבורים שמהלכי המס המוצעים מוטעים ויובילו לחזרה לרכבי בנזין במקום למעבר הנדרש לרכבים חשמליים, ייצרו תמריץ שלילי להשקעה בתשתית הטעינה, יעבירו מסר של נסיגה מהמדיניות הנכונה הנהוגה כיום ויפגעו בהטמעת מהפכת התחבורה החכמה בישראל.

לאחר בחינת הנושא לעומק, אנו סבורים שניתן בנקל לשלב בין הצורך הפיסקאלי ליעדי התחבורה ארוכי הטווח, על ידי תמהיל מיסים שונה. לפיכך, אנו מציעים כי תבצעו מספר תיקונים במתווה כדלקמן:

1. ההטבה הנהוגה היום לרכבים חשמליים ולרכבי פלאג אין תישמר ואף תובטח לחמש השנים הקרובות, למעט לרכבי יוקרה (שמחירים גבוה מ-300,000 שקלים). לצורך כך יש להגביל את היקף ההטבה המרבי לרכב חשמלי ל-130,000 שקלים ולרכב פלאג אין ל-100,000 שקלים. באופן זה רכבים חשמליים כגון Nissan LEAF, Renault ZOE, Hyundai Ioniq, BMW i3 ואחרים לא יפגעו, וכך גם רכבי פלאג אין כגון Mitsubishi Outlander, Audi A3 e-tron, Kia Niro Hybrid ועוד.
2. המס על רכבים היברידיים יועלה ל-40% וישאר בשיעור זה לפחות למשך שנתיים. כתוצאה מכך ימשך יבוא משמעותי של רכבים היברידיים, בצד הגדלת הכנסות המדינה ממיסים והאצת המעבר לרכבים חשמליים.
3. המס על רכבי בנזין יועלה מ-83% לכ-85-86%, כדי לפצות על הקטנת העלייה ברכבים הנקיים. כך יגדלו הכנסות המדינה ממיסים ויועבר המסר והתמריץ להמשך מעבר לרכבים חשמליים.
4. צמצום ההטבה לרכבי יוקרה יתקיים כהצעת האוצר.

ההצעה המפורטת מצורפת בנספח א' למכתב זה.

אודה על קביעת פגישה דחופה איתנו ועם נציגים אחרים בענף, לצורך דיון בהצעתנו ולמען תיקון מתווה העלאת המיסים המתוכנן, כך שיהלום את היעדים ארוכי הטווח של המדינה.

**בברכה,**

**אורי יוגב**

**יו"ר פיוצ'ר מוביליטי ישראל**



**העתקים:**

חה"כ משה כחלון, שר האוצר  
חה"כ יובל שטייניץ, שר האנרגיה  
חה"כ בצלאל סמוטריץ', שר התחבורה והבטיחות בדרכים  
מר קרן טרנר, מנכ"לית משרד התחבורה  
מר אודי אדירי, מנכ"ל משרד האנרגיה  
גב' מיכל גלברט, מנכ"לית פיוצ'ר מוביליטי ישראל  
ד"ר ענת בונשטיין, ראש מנהלת תחליפי דלקים ותחבורה חכמה במשרד רוה"מ  
גב' עדי חכמון, סגנית הממונה על התקציבים, משרד האוצר  
מר הראל שליסל, רכז תחום אנרגיה, אגף התקציבים  
גב' נטליה מירוניצ'יב, מנהלת תחום תכנון וכלכלה, רשות המיסים  
מר עידן עבודי, ראש תחום אנרגיה, דלקים ואיכות סביבה, משרד התחבורה

נספח א'

2027	2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	
83%	83%	83%	83%	50%	50%	40%	40%	30%	היברידי
83%	62%	41%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	פלאג אין
0	40,000	70,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	פלאג אין – רף ההטבה
	₪	₪	₪	₪	₪	₪	₪	₪	
83%	58%	35%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	חשמלי
0	45,000	85,000	130,000	130,000	130,000	130,000	130,000	130,000	חשמלי – רף ההטבה
	₪	₪	₪	₪	₪	₪	₪	₪	
85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	83%	בנדן

**אודות Future Mobility IL:**

**Future Mobility IL** הינה חברה לתועלת הציבור (חל"צ) השמה לה למטרה להפוך את ישראל למובילה עולמית בהטמעה ויישום מהפכת התחבורה. החברה פועלת ליישום פתרונות שיתרמו ליצירת יתרון כלכלי תחרותי למשק הישראלי, צמצום עומסי התנועה, צמצום תאונות הדרכים ונזקיהן, הקטנת פליטת מזהמים, החיסכון בעלויות הסעת אנשים והעברת מוצרים. פוטנציאל התועלת לחברה ולמדינה במישור הכלכלי, החברתי והסביבתי הינו עצום בכל קנה מידה. הארגון מהווה פלטפורמה רחבה המאגדת את כל מחזיקי העניין הרלבנטיים בתחום (הציבור, עמותות בתחום, מוסדות מחקר ואקדמיה, חברות טכנולוגיה, חברות תשתית, מפעילים, יבואנים, משקיעים ועוד) לבצע בחינה מקיפה ועניינית של מגוון אפשרויות לקידום התחבורה החכמה בישראל. זאת, באמצעות טכנולוגיות ותשתיות הניתנות ליישום במדינת ישראל, לתועלת הציבור.