



נייר עמדה:

עמדת מפלגת הירוקים לגבי מיסוי ירוק

מיסוי ירוק הוא כלי אחד ממגוון הכלים להשיג מטרה חברתית. המטרה במיסוי ירוק היא, לסנן כלי רכב ידידותיים יותר לתת להם העדפה כמו כן להפחית את השימוש ברכב הפרטי ולהגביר את השימוש בתחבורה ציבורית.

המטרה הכוללת היא להוריד את השימוש בכלי רכב פרטיים, לתת העדפה לכלי רכב יותר קטנים, יעילים מבחינה אנרגטית וכמובן, מופחתי זיהום.

בעיקרון יש צורך לתת העדפה לפי אפיונים אלו

← **אי הוספת כלי רכבים לכבישים**

אנו מאמינים יש לשאוף שמספר כלי הרכב הפרטיים בישראל לא יגדל, ובכך לא תיווצר דרישה לעבות ולהרחיב את מערכות הכבישים הקיימות. כך ייווצר חסכון של משאבים כלכליים, ומשאבי הקרקע, שכידוע נמצאים במחסור במדינת ישראל.

← **כלי רכב פרטי קטנים, בעלי משקל נמוך, נפח מנוע קטן, וזיהום אוויר נמוך.**

לכלי רכב קטנים בעלי מאסה נמוכה יש מספר יתרונות, ראשית דרושה פחות אנרגיה להניעה אותם, הם צורכים פחות מקום לחניה ומקטנים עומס בכביש. והמסוכנות לשאר משתמשי הדרך קטנה לאין שיעור במקרה תאונה לעומת כלי רכב כבדים וגדולים, זאת על-פי מחקרים רבים.

← **כלי רכב שמיועדים אך ורק לנסיעה אורבאנית**

רכבי השטח על סוגיהם, אופנועים, טרקטורונים וג'יפים, הם בעיה סביבתית חמורה, בישראל נזקים מכלי רכב אלו ניכרים בשטחים פתוחים רבים, ובאזורי טבע. בישראל שהינה מדינה מדוללת במשאבי טבע יש להגביל מאוד שימוש בכלי רכב כאלו ולאפשר שימוש רק לאלו אשר באמת זקוקים לכלי רכב לשם ביצוע עבודתם.

← **שימוש בתחבורה ציבורית**

אנו מאמינים שהשימוש בישראל בתחבורה ציבורית הינו מצומצם לעומת הרצוי למדינה קטנה וצפופה כמו ישראל. מדובר כאן בעניין תרבותי, אפשר לראות זאת בגרפים של הלשכה מרכזית לסטטיסטיקה, שניכרת מגמה של ירידה חדה בשימוש בתחבורה ציבורית החל משנות השבעים ועליה בשימוש בכלי רכב פרטיים. עליה זו שלכאורה שיפרה את הניידות וחופש התנועה גרמה לנזקים סביבתיים גדולים ביותר של זיהום אוויר ופגיעה בשטחים פתוחים (הן לחנייה והן לכבישים).

להלן הצעותינו

לאחר קריאת טיוטת הדוח "למיסוי ירוק" מצאנו לנכון להעיר את הערותינו ולהוסיף רעיונות ונושאים שלא זכו להתייחסות בדוח.

גריטת רכב

מתן הנחה במס לקונים כלי רכב שמביאים אישור על גריטת רכבם הישן
בדוח יש אומנם התייחסות לנושא אבל לדעתנו הכיוון שצריך ללכת אליו הוא שונה. לדעתנו במסגרת השינוי שנעשה יש לקשור ישירות בין גריטת הרכב לקניית הרכב, הרוכש יקבל הנחה על העובדה שאין הוא מוסיף כלי רכב נוסף לכבישי ישראל.

למשל:

רוכש רכב חדש שימציא אישור לרשויות המס על גריטת רכבו יזכה להנחה של **4% (*) משווי הרכב במס הקניה**.

הנחה/תוספת לכלי רכב לפי גודלם

לקבוע את הגודל המשקל ונפח המנוע של רכב ממוצע, כלי רכב שיוורדים מן הממוצע יזכו להנחה בעת הקניה כלי רכב שיעברו את הממוצע ישלמו תוספת בעת הקניה
לגודל כלי הרכב ומשקלו יש משמעות לגבי הניצלות האנרגטית שלו כמו-כן, משמעות לגבי נזקים בתאונות הן מול הולכי רגל ורוכבי אופניים והן מול כלי רכב אחרים.
בעובדה זו גלומים יתרונות כלכליים עקיפים רבים למדינה ולכן יש לעודד מעבר לכלי רכב קטנים והסכונים.

למשל:

במצב שיוחלט שרכב ממוצע הוא בנפח פיזי של 4 קוב, משקל 900 ונפח מנוע 1400 cc, אזי:

- ◆ **רכב קטן** מרכב ממוצע זה יקבל הנחה בגובה של עד **4% משווי הרכב במס הקניה**, יש להגדיר כמה מדרגות בהתאם לנתוני הרכב.
- ◆ **רכב גדול** מרכב ממוצע ישלם תוספת בגובה של עד **4% משווי הרכב במס הקניה**, יש להגדיר כמה מדרגות בהתאם לנתוני הרכב.

הנחה/תוספת לפי מדדי פליטה/זיהום

לשנות את שיטת הניכוי/הוספה מסכומים קבועים להנחה/הוספה באחוזים למס הקניה.
לפי טיוטת דוח הועדה ממאי 2007, עמוד 23, יש חלוקה לארבע קבוצות. הנחה במס הקניה לא ניתנת באחוזים אלא בניכוי או הוספה של סכום קבוע על המס הקניה.
לפיכך רכב בשווי 100 אלף שקל שנמצא בקבוצה המזהמת ביותר ישלם 4% משווי הרכב תוספת לעומת רכב באותה קבוצה ששווה 400 אלף שקל שישלם רק 1% תוספת משווי הרכב.
יש היגון מסוים בקביעת סכום קבוע בכך שהניכוי/הוספה במקרה של רכב זול יותר יהיה משמעותי ויעודד מעבר לרכב "ירוק" יותר בקטגוריית המחיר הזו. אבל לעומת זאת לא יהיה תמריץ במקרה של כלי רכב יקרים יותר.

לכן אנו ממליצים לשנות זאת להתייחסות באחוזים, כלומר רכב בקבוצת הזיהום הנמוכה יזכה להנחה של **4% משווי הרכב במס קניה** ורכב בקבוצת הזיהום הגבוהה ישלם תוספת של **4% משווי הרכב במס הקניה**.

(*) **4% משווי הרכב** – בטיוטת מופיע הסכום 4000 שקל, אנו לקחנו אותו כבסיס, 4000 הינם 4% ממחיר רכב ממוצע שמחירו 100 אלף שקל לערך ולכן אנו משתמשים מספר זה.

תשלום נוסף על רכבי שטח

להוסיף הגדרת סוג רכב חדש "רכב שטח" לכלי רכב שמיועדים גם לנסיעה בשטח, כלי רכב מסוג זה ישלמו הן תוספת בעת הקניה והן אגרה שנתית כפולה, כמו-כן להגביל מכירות טרקטורונים רק למי שמוכיח שהם לצורך עבודתו.

בכל העולם מכירים בעובדה שרכבי שטח הם בזבזנים ביותר במשאבי הטבע וכמו כן, מסוכנים במיוחד לשאר משתמשי הדרך.

לאור מסוכנותם של רכבי השטח ולאור הנזק שהם גורמים לסביבה ולשטחים הפתוחים העניין מחייב פתרון מערכתי כולל, שיכלול בין השאר שינוי מיסים ואגרות, שינוי בהגדרות רכב, שינוי בחוקי תעבורה והוספת תמרורים.

להלן שינויים מומלצים במדיניות והיבוא המיסוי:

- ◆ כל כלי רכב שמאפשר נסיעה בשטח, יוגדר ברישיון הרכב "כרכב שטח". לרכבי שטח יש כמה מאפיינים שמבדילים אותם משאר כלי הרכב ובהחלט אפשר לתייג אותם.
- ◆ כלי רכב מסוג טרקטורון ספורט יאסרו לייבוא, אלא לנהיגה במסלולי מרוצים ייעודיים בידי נהגי מרוצים. בדומה לאופנועי מוטוקרוס.
- ◆ רוכש כלי רכב שמוגדר רכב שטח ישלם בעת הקנייה 25% משווי הרכב תוספת למס הקניה
- ◆ בעל רכב שטח ישלם אגרת רישוי שנתית כפולה, חצי מאגרה זו תעובר לקרן מיוחדת שתממן פעולות למניעת נזקים מרכבי שטח ושיקום נזקים שנגרמו מהם.

הנחנה במס לפי סוג הנגישות תחבורתית למקום העבודה

עידוד חברות ועובדים לשימוש חסכוני בתחבורה, ע"י קביעת סל תחבורה פתור ממס.

מטרת הרעיון הזה לעודד שימוש חסכוני בתחבורה לעבודה, הן ע"י מגורים בקרבת מקום העבודה שמאפשר הגעה ברגל או באופניים למקום העבודה, או עבודה מן הבית. כמו כן לעודד את העובדים לזנוח את השימוש היומיומי ברכב הפרטי/הצמוד ע"י העובד זאת ע"י מתן עידוד ומתן הנחת מס לשימוש בתחבורה ציבורית.

למשל:

יקבע סכום סף לנגישות תחבורתית לעובד, הסכום יהיה בגובה פי 1.5 מגובה סכום הנסיעה בתחבורה ציבורית במרחב המטרופוליטן בחודש, זאת בלי קשר למקום המגורים של העובד.

- ◆ עובד שייגיע בדיוק לסכום שיקבע כסכום הסף יהיה פתור מתשלום למס הכנסה על מרכיב זה
- ◆ עובד שיעשה שימוש מעל לסכום הסף זה ישלם מס הכנסה לפי הכנסתו על הפרש.
- ◆ עובד שיעשה שימוש מתחת לסף זה יזכה בהנחה במס הכנסה בשווי סכום הפרש.

בנוסף חברות שעובדיהם בסיכום כולל ישתמשו בפחות מסך סכומי הסף יזכו להנחה במס חברת.

כתב: דרור עזרא