

מגמות בשוק הרכב בישראל 2026 – טרנדים במכירות רכבים

data.gov.il · רכבים · גרפים: קבוצה פעילה 2026 (מגמה = רישומים) · 11.10.2026

BEV חשמלי מלא PHEV היברידי נטען ICE בעירה: בניזין/דיזל/גזרישוי תאריך רישום/רישוי

תוכן העניינים

5	מילון ומתודולוגיה
5	סקירת 2026
6	כמה רכבים נמכרו בישראל ב-2026
6	כל הרכבים שנקנו ב-2026
6	רכבים פרטיים חדשים ב-2026
6	כל הרכבים בכביש (להיום)
6	רכבים פרטיים בכביש (להיום)
7	קבוצה פעילה 2026 לפי דלק
7	פער הסדרות 2026: רישומים – קבוצה (לפי מותג)
8	מגמה 2026-2010
8	רישומים לפי שנה, רכבים לפי סוג דלק
8	נתח הדלק ברישומים לפי שנה, % – ICE למעלה, נטענים למטה
9	נתח הנטענים לפי סוג רכב – פרטיים, אוטובוסים, משאיות
10	שלוש הקטגוריות בנפרד
11	לפי חודש 2026
11	תוספת רכבי 2026 באוקטובר לפי סוג דלק
11	ירידה בצי באוקטובר - היכן הגריטה עקפה את הרכישות
12	לפי חודש 2026
12	תוספת החודש האחרון (אוקטובר 2026 – חלקי, נכון ל-11.10) לפי מותג ודלק
15	לפי מותג 2026
15	30 מותגים מובילים 2026, רכבים לפי סוג דלק · 1-15
15	30 מותגים מובילים 2026, רכבים לפי סוג דלק · 16-30
16	BEV 12 מובילים
16	PHEV 12 מובילים
17	ICE 12 מובילים
17	מותגים סיניים מול לא-סיניים לפי דלק, 2026 (% בכל סוג)
18	מקורות נתונים

18 30 דגמים נטענים מובילים 2026 (1-15) BEV+PHEV

18 30 דגמים נטענים מובילים 2026 (16-30) BEV+PHEV

20 דגמי BEV לפי חברה

20 (+123) (BYD · 3752)

20 (+52) (XPeng · 4788)

20 Tesla · 4979

20 (+69) (Deepal · 2786)

20 (+28) (Geely · 2310)

21 (+19) (Zeekr · 1603)

21 (+14) (Lynk & Co · 741)

21 (+35) (MG · 1530)

21 השוואת מותגים: קבוצת BEV פעילה 2026 (BEV לחברה)

22 גאוגרפית BEV — כל צי ה-BEV לפי מחוז

22 מותגים בכביש

23 טופ 30 מותגים בצי בכביש, רכבים לפי סוג דלק · 1-15

23 טופ 30 מותגים בצי בכביש, רכבים לפי סוג דלק · 16-30

23 השוואה: מכירות 2026 מול הצי בכביש (טופ 30 לפי מכירות)

26 דלק — פילוחים

26 קבוצה פעילה 2026 לפי חודש עלייה (רכבים לפי סוג דלק, %)

26 קבוצה פעילה 2026 לפי דלק (עוגה + עמודות, % וכמות)

27 כל הרכבים בכביש לפי דלק (עוגה + עמודות, % וכמות)

27 BEV ו-PHEV לפי סוג בעלות — כל הארץ

27 קבוצה לפי חודש עלייה + תחזית אוקטובר מלא (בהיר = תחזית; אוקטובר חלקי)

28 2026 מול 2025 — קבוצה לפי חודש עלייה

29 גריטה

29 גריטת 15 — BEV (2023-2026) מותגי BEV הנמכרים ביותר

30 שיעור גריטת BEV: נגרסו מתוך רכבי 2026-2023 / נמכרו 2026-2023, לפי מותג

30 גריטת רכבים חשמליים מלאים: שנת גריטה וגיל הרכב (שנים)

31 גריטה לפי דלק — ירדו מהכביש מאז 2017 (מצטבר, כמות ו-%)

31 גריטה לפי מותג א דלק — טופ 15 (כמות ו-%)

31 בכביש מול גרוט — תמהיל דלק, %

32 גריטת BEV לפי חודש — 12 החודשים האחרונים (עד אוקטובר 2026)

32 BEV ב-2026: נקנו (קבוצה) מול נגרסו

33	תוספת לצי ב-2026: נקנו מול נגרסו — נטענים (BEV+PHEV) ו-ICE
34	גריטה לפי שנה ולפי דלק — סה"כ (טבלה, כמות)
34	גריטה לפי שנה — נטענים בלבד (BEV+PHEV): הגידול נראה

35 חתך הנדסי BEV (קוהורט 2026)

35	ארכיטקטורה: 400V מול 800V, חודשי 2026
35	ארבעה חתכים הנדסיים
35	LFP מול NMC — מה זה אומר לבעלים
36	טווח שימוש יומי של הסוללה
36	פיזיקת 400V מול 800V בטעינה מהירה
37	טופ-20 דגמים לפי מתח
38	ביצועי דגמים פופולריים
38	מקרה בוחן: Evo → Atto 3 לפי הקטלוג
38	מה הלאה

40 גידול ב-7 ימים

40	גידול הקבוצה הפעילה לפי מותג בתקופה 11.10-04.10, רכבים שנוספו · 1/2
41	גידול הקבוצה הפעילה לפי מותג בתקופה 11.10-04.10, רכבים שנוספו · 2/2
42	תוספת בתקופה 11.10-04.10 לפי דגם BEV, רכבים שנוספו · 1/2
43	תוספת בתקופה 11.10-04.10 לפי דגם BEV, רכבים שנוספו · 2/2

44 השפעות החשמול: דלק, אוויר, רעש

44	מי על הכביש
44	אוויר: נמדד ב-20-21 בספטמבר 2026 — היום בלי מכוניות
45	רעש: שקט יותר במהירויות עירוניות

47 תחבורה כבדה: אוטובוסים ומשאיות

47	עולם נתונים אחר
48	לדיזל כמעט אין תחליף כאן
49	האוטובוסים מתחשמים, המשאיות עדיין לא
50	מימן: כלי הרכב הראשונים על תאי דלק
51	במה מחליפים את הדיזל שיצא
51	מה זה נותן בפליטות

53 נפט וסוללה: מה עולה כל אחד

53	למה המספרים של «רכבי 2026» שונים
53	הסוללה באמת מזהמת
54	ועכשיו ספרו מה אובד לתמיד
54	את הופנו מחשירות ולי ררירח מחדל

55	מאיפה מגיע הבנזין — ולאן הולך הנפט
55	מתי הרכב החשמלי מחזיר את החוב
56	החשבון הישראלי
56	אבל לעיר לא הפחמן הדו-חמצני קובע
57	סיכום
57	מסקנות לפי פרקים

מונחים

קבוצה פעילה 2026 — רכבים עם תאריך עלייה לכביש ב-2026, פעילים להיום; משקף כניסה בפועל לשימוש, לא תאריך המכירה.

קבוצה פסיבית — הפער רישומים פחות קבוצה פעילה לפי מותג: רכבים שנרשמו אך תאריך העלייה טרם הוזן (פיגור), לא הסרה בפועל.

רישומים (מכירות) — רישומי רכב חדשים לפי חודש רישום.

צי בכביש — כל הרכבים הפעילים משנות ייצור 1996-2026, להיום.

תאריך עלייה לכביש — תחילת שימוש בפועל (בסיס הקבוצה). **תאריך רישום** — רישוי (בסיס הרישומים).

גריטה — הסרה סופית מהרישום (מיחזור, אובדן מוחלט, ייצוא חוזר). נספרים אותם סוגי רכב שנכללים במרשם הרכבים הפרטיים והמסחריים: רכבים פרטיים, מוניות, רכב זעיר ומסחרי קל. אופנועים, אוטובוסים, משאיות כבדות, טרקטורים וגררים אינם נכללים — הם אינם בצי המשמש כמכנה.

סוגי דלק

BEV — חשמלי מלא. **PHEV** — היברידי נטען (חשמל + מנוע, נטען מהרשת). **ICE** — מנוע בעירה (בנזין/דיזל/גז); כולל היברידיים רגילים HEV.

קיצורים

נק' — נקודות אחוז (30% ל-35% = +5 נק', לא +17%). **אנואליזציה** — הרחבת שנה חלקית לשנה מלאה לפי מספר החודשים הסגורים. **מחצית ב'** — המחצית השנייה של השנה.

רמות מהימנות

רשמי — שדות המרשם כפי שפורסמו. **מחושב** — אריתמטיקה על המרשם: נתחים, חלונות, אנואליזציה. **אוצר מומחה** — סיווגים ידניים (כימיה/פלטרומה/מתלה, מוצא המותג). **תחזית** — אקסטרפולציה, לא הבטחה. «נקנו» בכיתובים = נכנסו לקבוצה הפעילה לפי תאריך עלייה לכביש, לא תאריך תשלום.

מתודולוגיה

רכבי נוסעים ומסחריים בלבד; דו-גלגלי לא נכלל. דלק לפי שדה הרישום בפועל, לא קודים ישנים. סיני מול לא-סיני לפי מקור המותג (BYD, Chery, Geely, MG, Zeekr = סיני; Tesla, Toyota, Hyundai, Mercedes = לא). מקור: data.gov.il. רישומים (לפי תאריך רישום) והקבוצה (לפי תאריך עלייה) אינם זהים: רכב שנרשם בסוף 2025 עם עלייה ב-2026 נכנס לקבוצת 2026 אך לא לרישומי 2026. תחזיות הן אקסטרפולציה של המגמה, לא מובטחות. מקורות הנתונים: מרשם כלי הרכב הפעילים (משאב 053cea08...) ורישומים חודשיים (משאב 602ac32d..., data.gov.il).

חלק I • מדגם רישומים (הסקירה כוללת גם פאנלים של קבוצה וצי)

סקירת 2026

כמה רכבים נמכרו בישראל ב-2026

הדוח עונה על כך מדי יום: סטטיסטיקת מכירות רכב בישראל ורישומי רכב לפי מותג ודגם, רכבים חשמליים (BEV), היברידיים נטענים (PHEV) ובנזין/דیزל. מגמות 2010-2026, גריטת רכבים והשוואת מכירות לצי בכביש. המקור — מאגר משרד התחבורה (data.gov.il), מתעדכן כל יום.

כל הרכבים שנקנו ב-2026

כל הרישומים החדשים 2026 (פרטי + מסחרי) לפי דלק. «סה"כ» הוא הסכום; BEV/PHEV/ICE מציגים את חלקם.

סה"כ	ICE	PHEV	BEV
264,136	166,585	64,688	32,863
	63.1%	24.5%	12.4%

רכבים פרטיים חדשים ב-2026

רק רישומים פרטיים (P) חדשים 2026 לפי דלק. «סה"כ» הוא הסכום; הדלקים מציגים את חלקם.

סה"כ	ICE	PHEV	BEV
255,509	158,552	64,667	32,290
	62.1%	25.3%	12.6%

כל הרכבים בכביש (להיום)

כל הצי הפעיל בכביש נכון להיום, שנות ייצור 1996-2026, לפי דלק.

סה"כ	ICE	PHEV	BEV
4,186,375	3,776,137	164,046	246,192
	90.2%	3.9%	5.9%

רכבים פרטיים בכביש (להיום)

רכבים פרטיים (P) בכל הצי הפעיל נכון להיום, לפי סוג דלק; רכב מסחרי (M) אינו נכלל.

סה"כ	ICE	PHEV	BEV
4,009,833	3,601,218	163,986	244,629
	89.8%	4.1%	6.1%

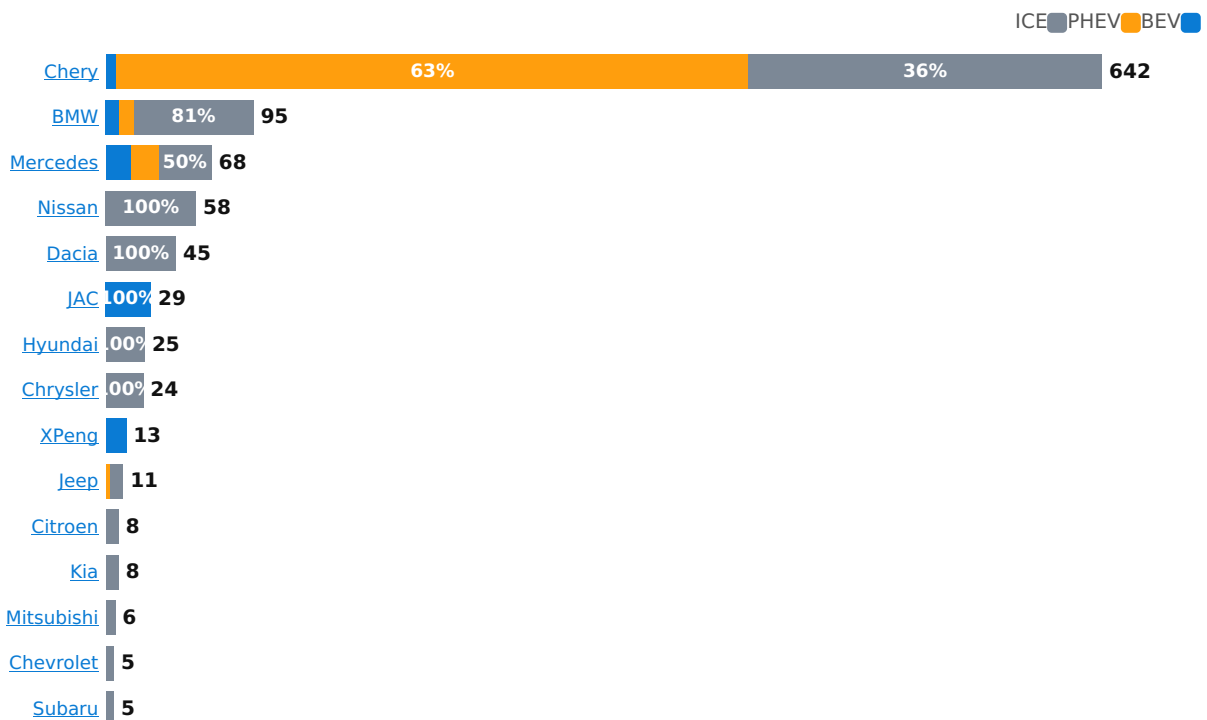
קבוצה פעילה 2026 לפי דלק

רכבים עם תאריך עלייה לכביש ב-2026, פעילים כעת — לפי דלק (BEV/PHEV/ICE).

סה"כ	ICE	PHEV	BEV
264,842	167,154 63.1%	64,580 24.4%	33,108 12.5%

פער הסדרות 2026: רישומים – קבוצה (לפי מותג)

הרישומים (לפי תאריך רישום, במנות חודשיות) והקבוצה הפעילה (לפי תאריך עלייה לכביש) נשענים על בסיסים וחיתוכים שונים, ולכן סימן הפער אינו קבוע: בסך השוק הקבוצה הפעילה כבר גדולה מהרישומים שפורסמו. בגרף — מותגים שבהם רישומי 2026 עולים על הקבוצה: פיגור סביר בהזנת תאריך העלייה, לא הסרה בפועל. מותגי דו-גלגלי לא נכללים.



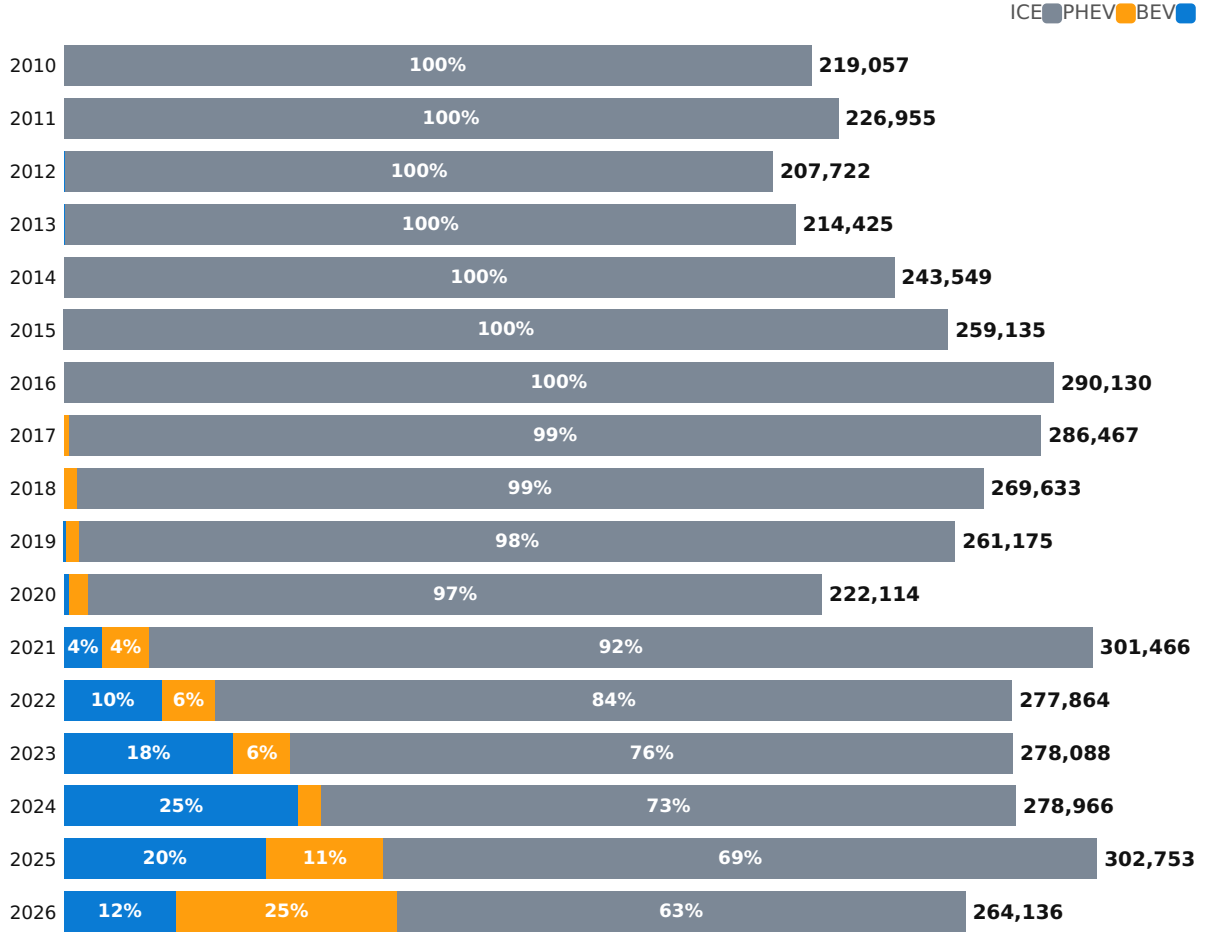
ב-9 החודשים הסגורים של 2026 נרשמו 264,136 רכבים; על הכביש היום 264,842 רכבים של 2026 — הקבוצה הפעילה במרשם, כולל החודש הנוכחי.

הרכבים הנטענים מהשקע — חשמליים מלאים והיברידיים נטענים — מהווים 27.1% מהרישומים החדשים ב-2024, 30.9% ב-2025 ו-36.9% בחודשים הסגורים של 2026; בקבוצה הפעילה של 2026 חלקם 36.9%; הקצב הממוצע הוא +5 נק' בשנה.

בכל הצי שבכביש יש 4,186,375 רכבים, ורק 9.8% מהם נטענים: הקמעונאות מקדימה את הצי בערך פי ארבעה. תחזית: כ-42% נטענים ברישומי 2027; הנפח בחישוב לשנה מלאה הוא כ-352 אלף, גבוה מ-2025 בכ-16%.

נתונים: רישומים (מכירות) 2010-2026. הרישומים מתפרסמים במקבץ חודשי לאחר סגירת החודש: אוקטובר 2026 טרם נכלל, נתוני הרישום עד ספטמבר.

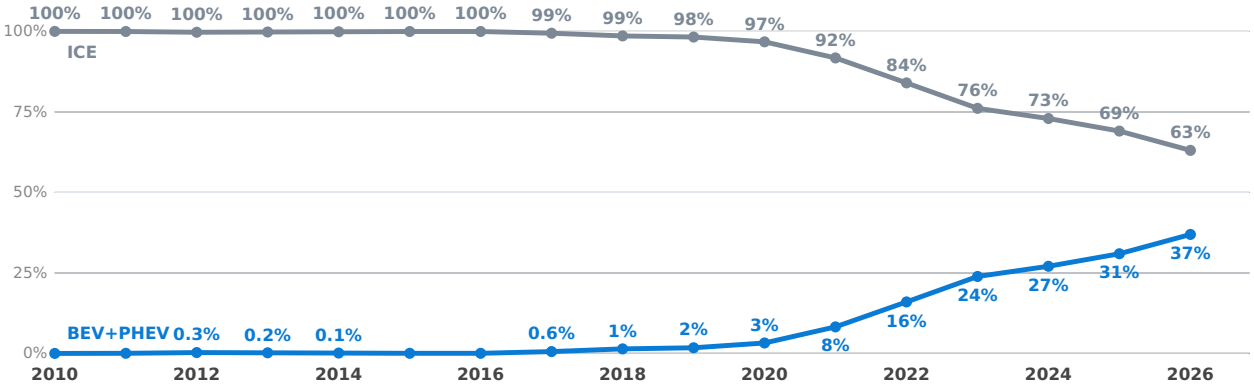
רישומים לפי שנה, רכבים לפי סוג דלק



נתח הדלק ברישומים לפי שנה, % ICE – למעלה, נטענים למטה

סקאלה אחת 0-100%: הקו האפור – בניין, דיזל וגז, יורד; הקו הכחול – חשמליים מלאים והיברידיים נטענים יחד, עולה. כל הרישומים כולל מסחריים; 2026 – לפי חודשים שנסגרו.

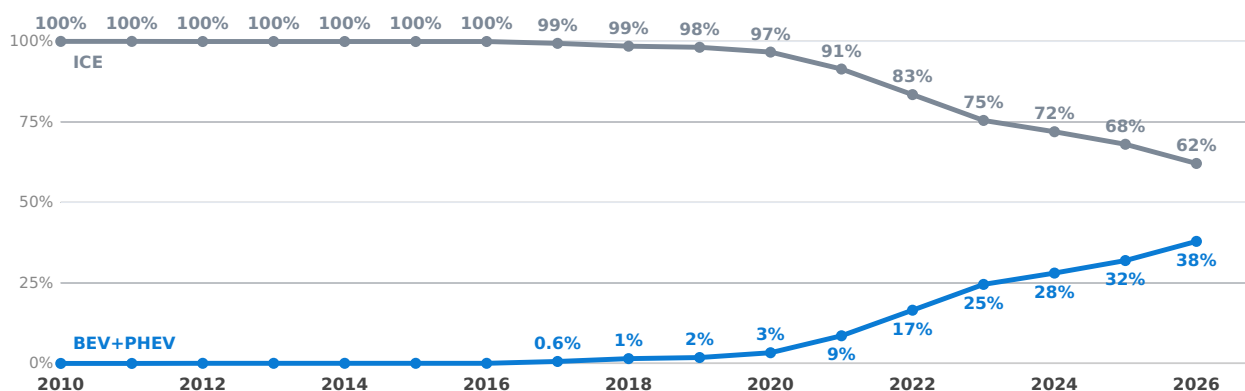
נתח הדלק ברישומים לפי שנה, % ICE – למעלה, נטענים למטה



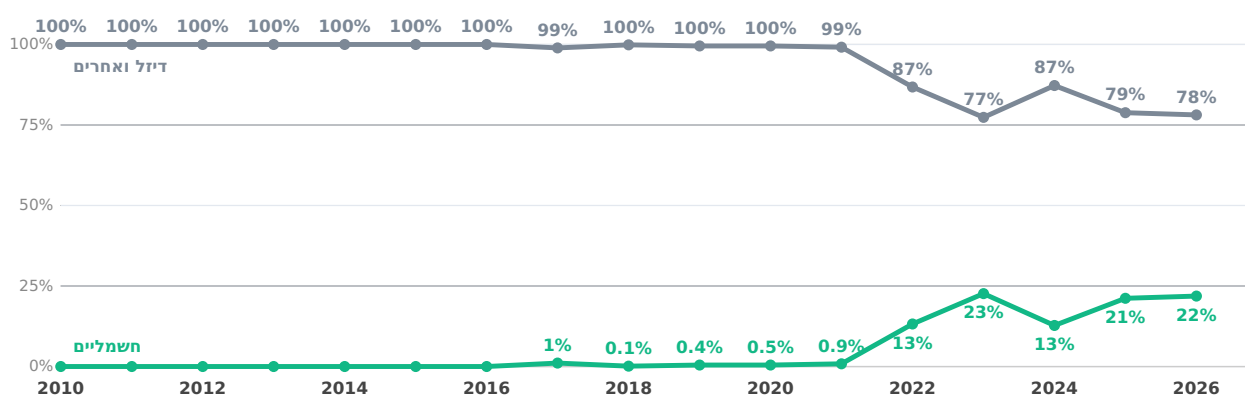
נתח הנטענים לפי סוג רכב – פרטיים, אוטובוסים, משאיות

סקאלה אחת 0-100% לכל קטגוריה: למעלה נתח הלא-חשמליים – יורד, למטה נתח הנטענים – עולה. פרטיים – נטענים (BEV+PHEV) בין הפרטיים; אוטובוסים ומשאיות – חשמליים מלאים בין בני סוגם. בסיס אחד: המרשם הפעיל, שנת העלייה לכביש.

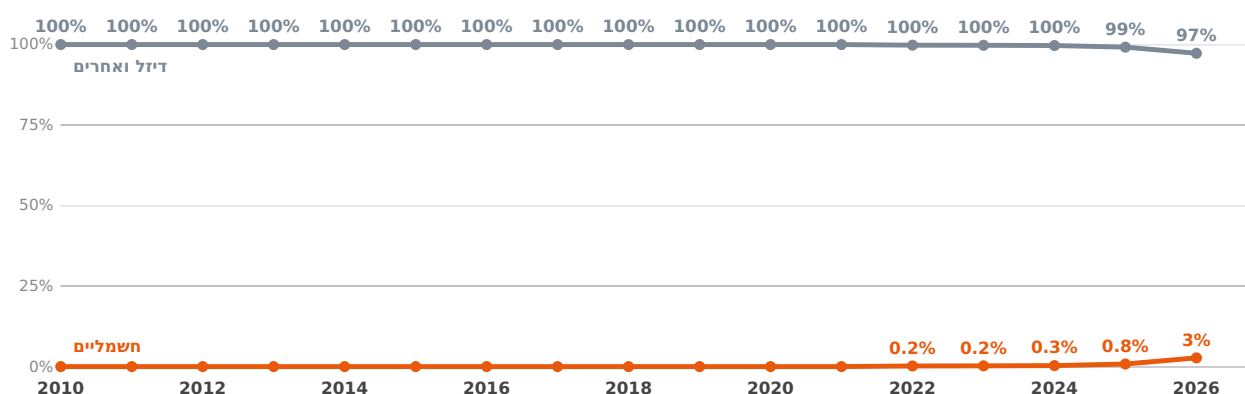
%, (למטה) בין הפרטיים (BEV+PHEV למעלה) ונתח הנטענים ICE רכבים פרטיים: נתח הלא-חשמליים



%, אוטובוסים: נתח הדיזל ואחרים (למעלה) ונתח החשמליים (למטה) בין האוטובוסים



%, (משאיות (ללא טנדרים): נתח הדיזל ואחרים (למעלה) ונתח החשמליים (למטה)



ברכב הכבד השנים המוקדמות נספרות רק לפי רכבים שעדיין בשירות, כך שהגרוטים חסרים; לנתח החשמליים זה כמעט לא משנה – אז לא היו כאלה.

שלוש הקטגוריות בנפרד

גרף משותף אחד אינו עובד כאן: יש פי עשרים יותר רכבים פרטיים מאוטובוסים, ועל ציר משותף האוטובוסים מתכווצים לפס דק ליד האפס. לכן שלושה גרפים, לכל אחד קנה מידה משלו. העמודה היא כל הכניסה השנתית, החלק הצבעוני הוא החשמליים, והנתח מודפס למעלה.



ההשוואה מדברת בעד עצמה. ברכבים הפרטיים נתח החשמליים ירד ל-12.4% ב-2026 אחרי שיא של 24.6% ב-2024 — הטבת המס הסתיימה. באוטובוסים 21.9%. במשאיות ללא טנדרים כבדים — 2.7%: משאיות חשמליות של ממש עדיין נדירות בישראל, ואילו טנדרים Silverado EV ו-Sierra EV ממסירותיהם ב-2026 חשמליות הם רכבים פרטיים, לא תובלה.

שיעור הרכבים הנטענים עלה מ-0.0% ב-2010 ל-27.1% ב-2024, 30.9% ב-2025 ו-36.9% ב-2026; לבניין ולדיל נשארים 63.1%.

בתוך הנטענים התחלף המוביל: ב-2024 הרכבים החשמליים המלאים החזיקו 24.6% וההיברידיים הנטענים 2.4%; ב-2026 ההיברידיים עברו קדימה — 24.5% מול 12.4%.

תחזית: רכבים רגילים ונטענים ישתוו בערך ב-2029-2030. התמונה שונה לפי סוג רכב. ברכבים הפרטיים נתח הנטענים (BEV+PHEV) ממשיך לעלות והגיע ל-37.9% ב-2026 — הגבוה ביותר אי פעם. באוטובוסים השיא 22.7% חשמליים היה ב-2023, וכעת 21.9%. משאיות ללא טנדרים כבדים — 2.7% ב-2026: משאיות חשמליות של ממש עדיין נדירות.

לפי חודש 2026

נתונים: קבוצה פעילה 2026 (לפי חודש עלייה לכביש)

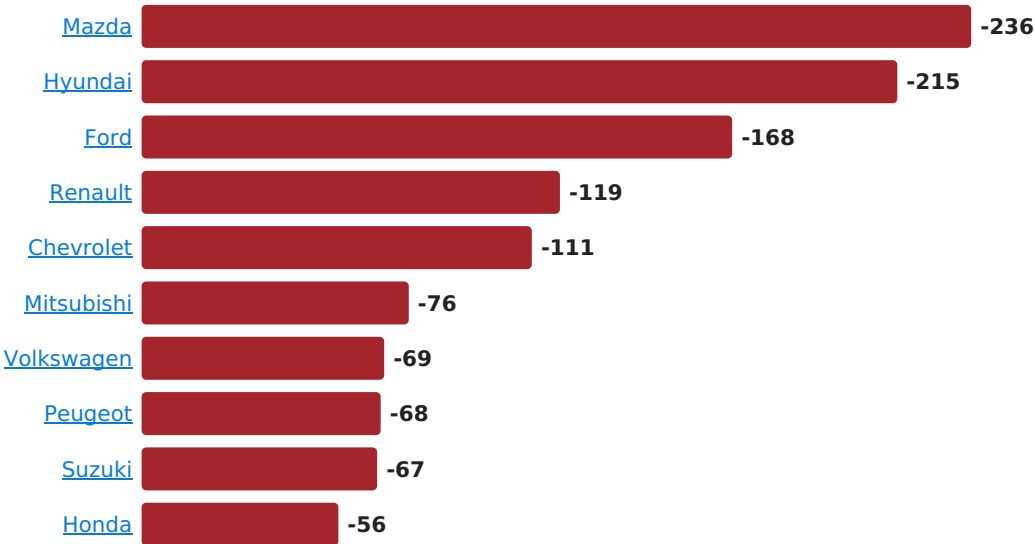
תוספת רכבי 2026 באוקטובר לפי סוג דלק

רכבים חדשים שעלו לכביש באוקטובר 2026 (חודש חלקי), לפי סוג דלק.



ירידה בצי באוקטובר - היכן הגריטה עקפה את הרכישות

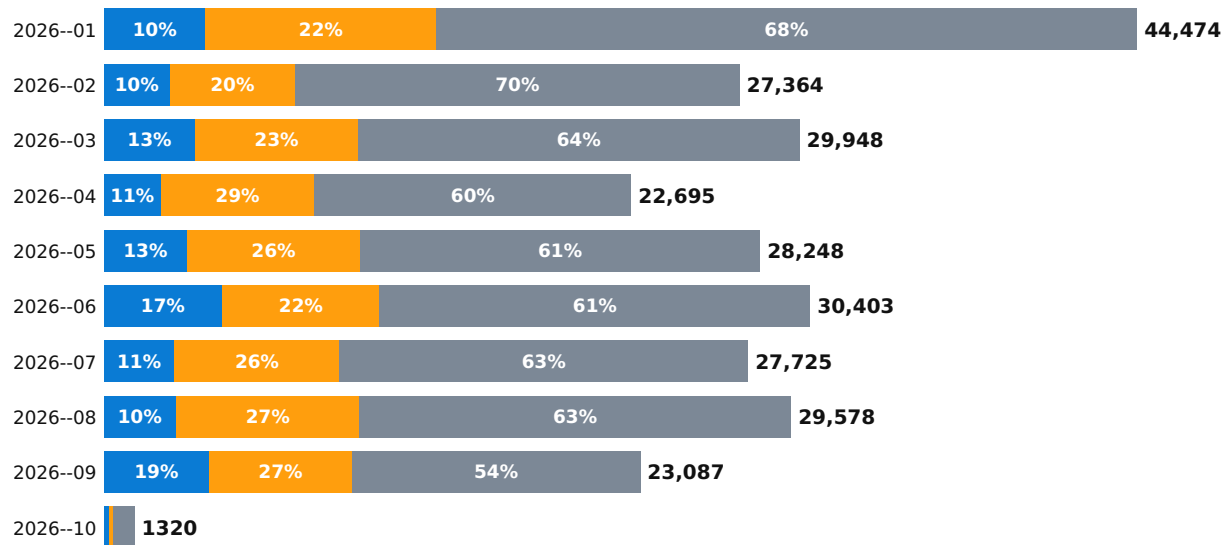
מותגים שמספר הרכבים שלהם בכביש ירד: נגרטו יותר ממה שנקנו באוקטובר. עשר הירידות הגדולות. רק מותגי צי הרכב הפעיל: אופנועים, ציוד כבד וגורורים אינם נכללים.



לפי חודש 2026

קבוצה פעילה לפי חודש עלייה לכביש, רכבים לפי סוג דלק

ICE PHEV BEV



תוספת החודש האחרון (אוקטובר 2026 — חלקי, נכון ל-11.10) לפי מותג ודלק

רכבים חדשים שעלו לכביש בחודש האחרון בגרף (אוקטובר 2026), לפי מותג ודלק — כמות.

#	מותג	BEV	PHEV	ICE	סה"כ
1	Toyota	4	1	243	248
2	Kia	11	1	163	175
3	BYD	76	38	0	114
4	KG Mobility	0	0	95	95
5	MG	13	33	27	73
6	Skoda	1	0	55	56
7	Deepal	29	25	0	54
8	Jaecoo	0	26	18	44
9	Geely	21	16	0	37
10	Hyundai	0	0	37	37
11	Citroen	0	0	30	30
12	Mazda	0	0	29	29
13	Land Rover	0	5	21	26
14	Mercedes	1	1	23	25
15	Seat	0	0	24	24
16	Volkswagen	0	0	22	22

22	22	0	0	Volkswagen	10
18	0	8	10	Lynk & Co	17
17	0	17	0	Omoda	18
17	15	2	0	BMW	19
16	16	0	0	Cupra	20
13	13	0	0	Subaru	21
12	11	1	0	Audi	22
11	7	0	4	Suzuki	23
11	11	0	0	Jeep	24
10	0	5	5	Leapmotor	25
9	0	0	9	Zeekr	26
9	9	0	0	Honda	27
8	0	0	8	(Aion (GAC	28
8	0	8	0	Dongfeng	29
7	5	0	2	Foton	30
7	2	1	4	Porsche	31
7	6	1	0	Lexus	32
7	7	0	0	Ford	33
5	0	0	5	Cadillac	34
4	0	0	4	Voyah	35
4	2	2	0	Chery	36
4	4	0	0	Peugeot	37
4	4	0	0	Opel	38
3	0	0	3	GMC	39
3	2	0	1	Volvo	40
3	3	0	0	Ora	41
3	3	0	0	Isuzu	42
2	2	0	0	Mitsubishi	43
2	2	0	0	Nissan	44
1	0	0	1	XPeng	45
1	0	0	1	Hongqi	46
1	0	0	1	IM Motors	47

1	0	1	0	Bentley	48
1	1	0	0	Chevrolet	49
1	1	0	0	Chrysler	50
1	1	0	0	Fiat	51
1320	914	192	214	סה"כ	

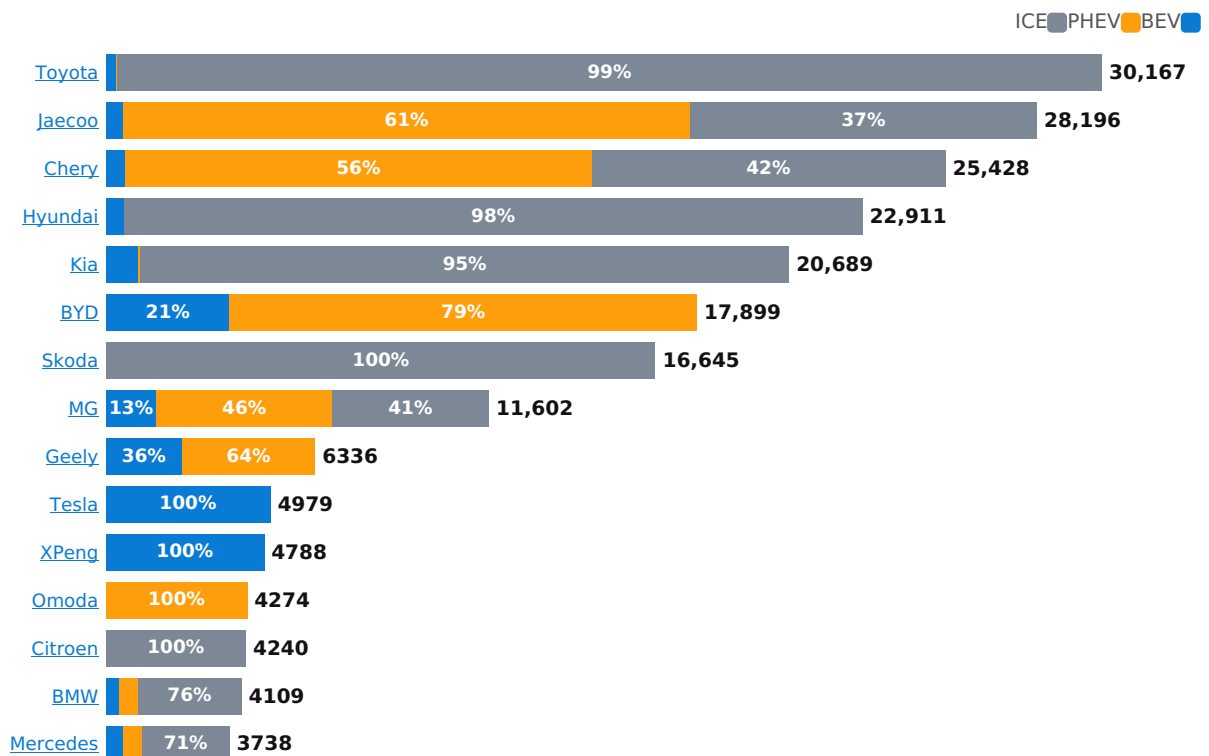
בחודשים מלאים שיעור הרכבים הנטענים נשאר בין 30.1% ל-46.3% (החודש החלקי הנוכחי מציג 30.8%), בממוצע 36.9%.

השיעור גבוה, אך הוא משתנה מחודש לחודש.

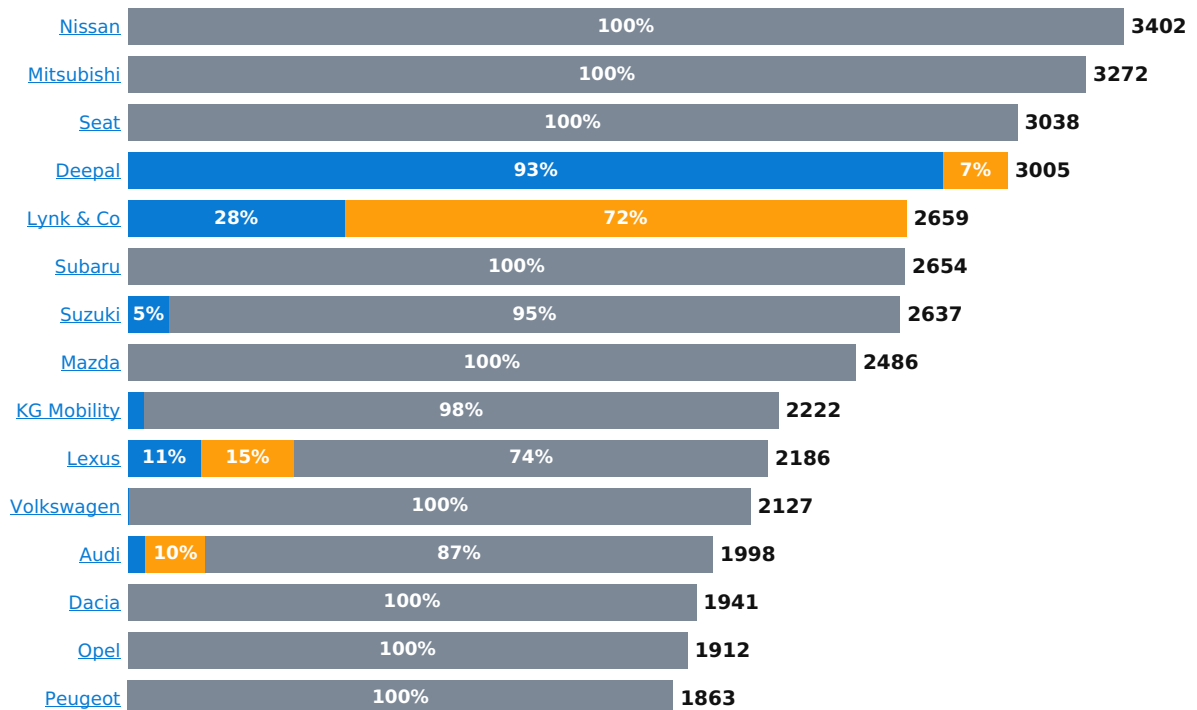
אוקטובר עדיין מתמלא: הקונים לקחו 1320 רכבים — 406 נטענים ו-914 בנזין ודיזל; מהכביש ירדו 2187 רכבים — 2170 רגילים ו-17 נטענים; הצי הצטמצם ב-867.

אצל 34 מותגי רכב יש היום פחות רכבים בכביש מבעבר; המקרה הבולט הוא Mazda: נקנו 29, נגרטו 265. בדרך כלל אלה מותגים עם צי ישן ומכירות חלשות.

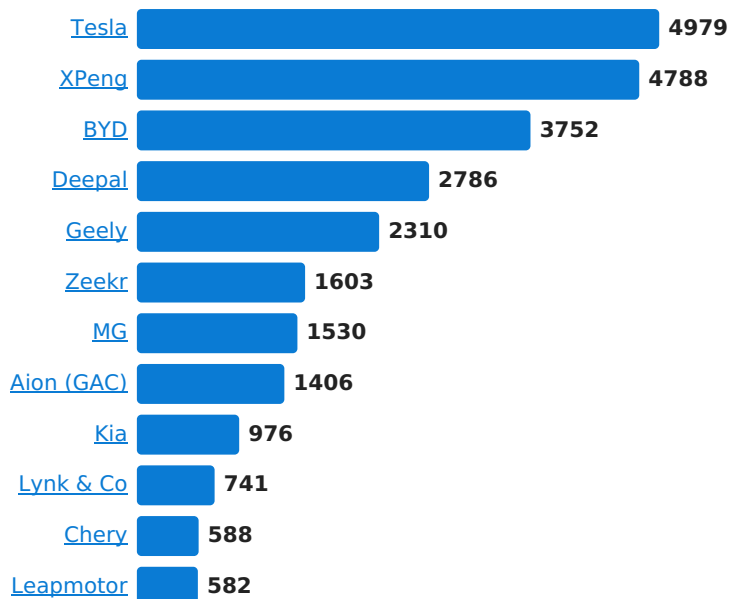
30 מותגים מובילים 2026, רכבים לפי סוג דלק · 1-15



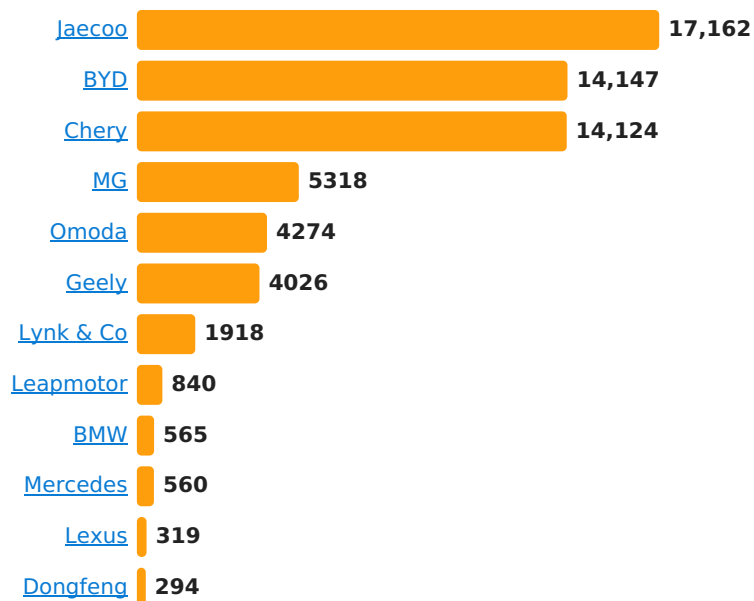
30 מותגים מובילים 2026, רכבים לפי סוג דלק · 16-30



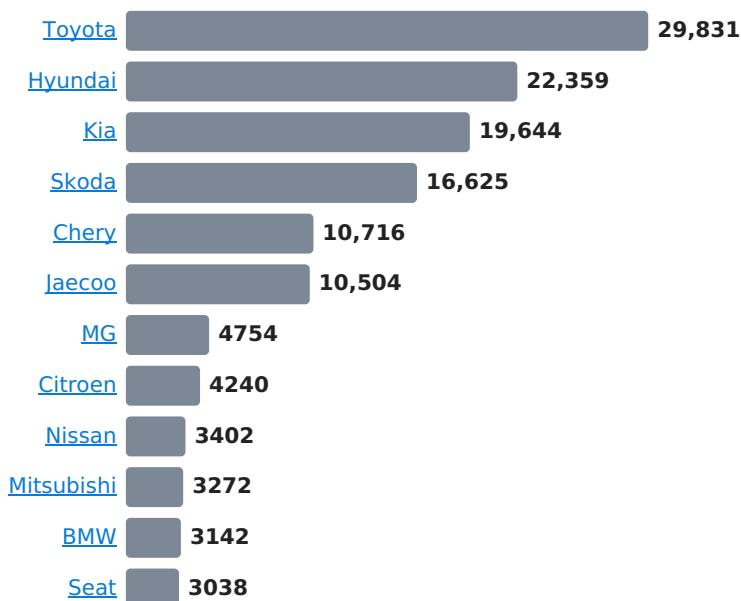
BEV 12 מובילים



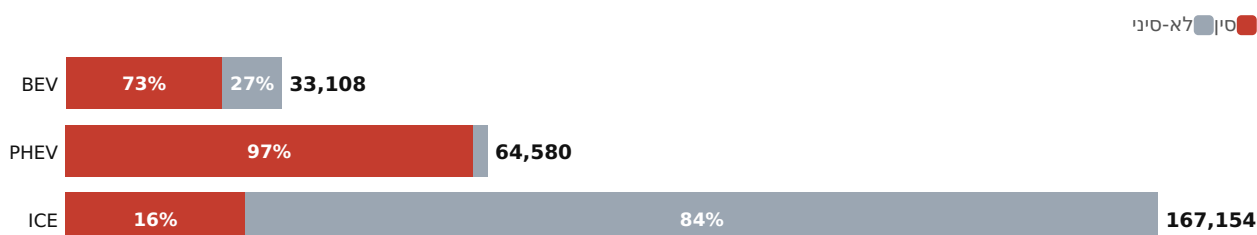
PHEV 12 מובילים



ICE 12 מובילים

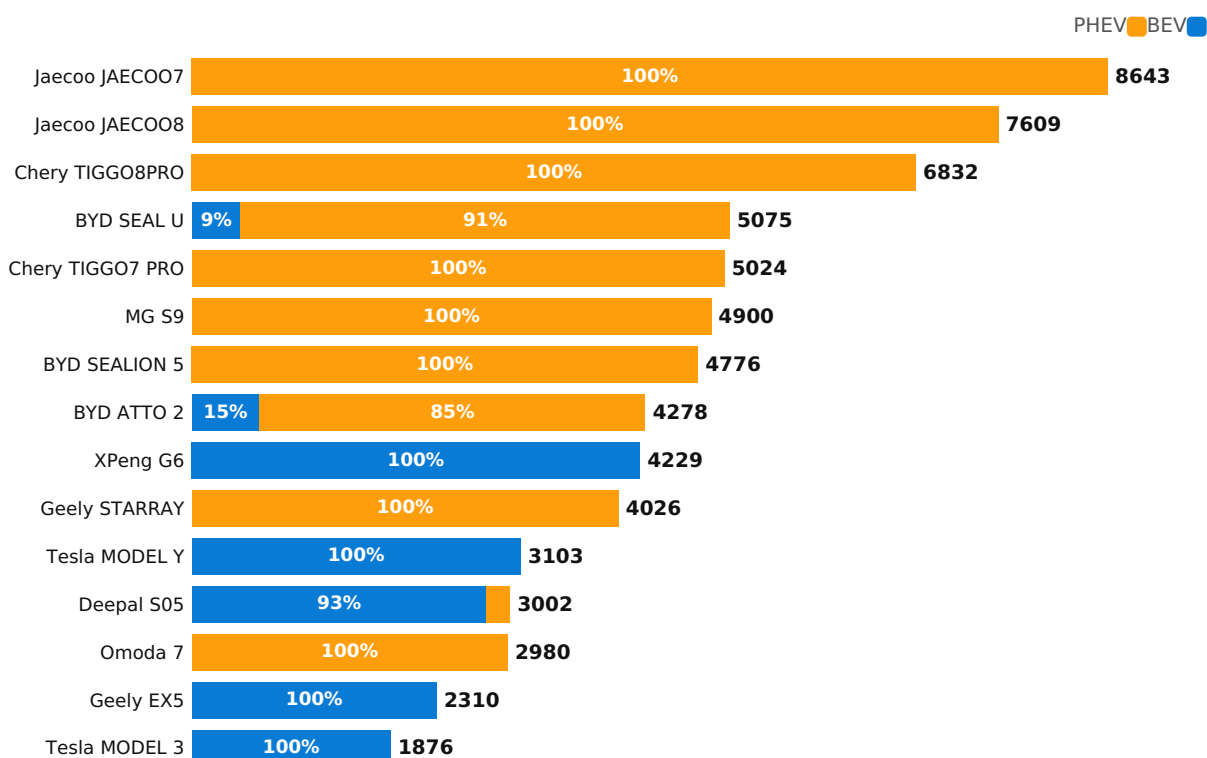


מותגים סיניים מול לא-סיניים לפי דלק, 2026 (%) (בכל סוג)

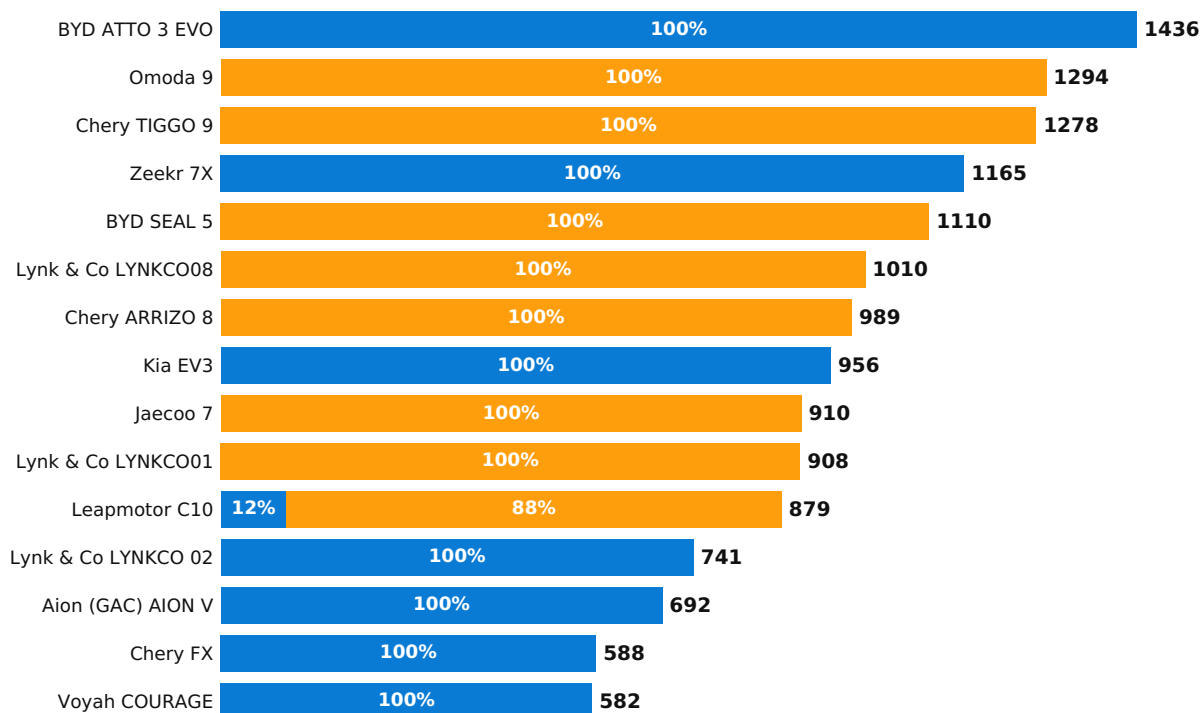


מובילות השנה הן Toyota, Jaecoo, Chery. קניות רכבים עם הנעה היברידית נטענת צמחו במהירות בשנים 2025-2026, ו-96.5% מהן שייכות למותגים סיניים; בקרב הרכבים החשמליים המלאים חלקם עומד על 72.5%. רכבי הבנזין והדיזל נשארים בעיקר אצל היצרנים האחרים — 83.5%. תחזית: המותגים המובילים ישמרו על צמיחה דו-ספרתית וידחקו רכבים זולים שאינם נטענים.

30 דגמים נטענים מובילים 2026 (BEV+PHEV) · 1-15)



30 דגמים נטענים מובילים 2026 (BEV+PHEV) · 16-30)

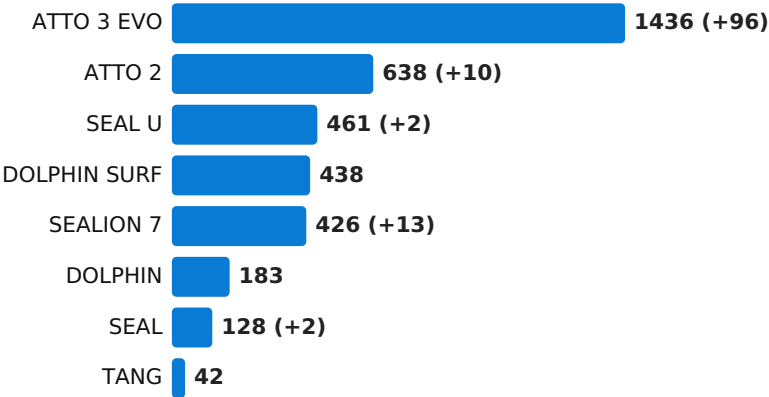


במקטע הנטען מובילים Jaecoo JAECO07, Jaecoo JAECO08, Chery TIGGO8PRO שלוש המובילים נותנים את עיקר הנפח, וכמעט כולו קרוסאוברים משפחתיים עם הנעה היברידית נטענת. תחזית: כאשר BYD, Jaecoo, Chery ירחיבו את קווי הדגמים, יגדלו גם הנפח וגם המגוון של המקטע הנטען.

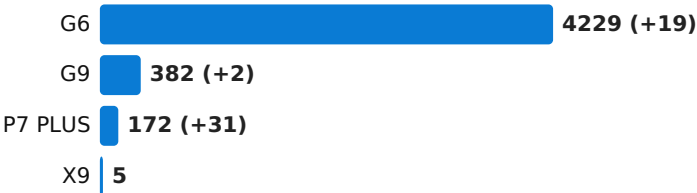
נתונים: קבוצה פעילה 2026

קבוצה פעילה 2026 (רכבים עם עלייה לכביש ב-2026, פעילים כעת) לפי דגם BEV ב-8 חברות — כמות לכל דגם.

(BYD · 3752 (+123



(XPeng · 4788 (+52



Tesla · 4979



(Deepal · 2786 (+69



(Geely · 2310 (+28



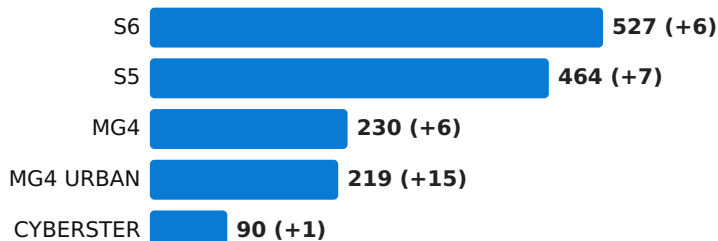
(Zeekr · 1603 (+19



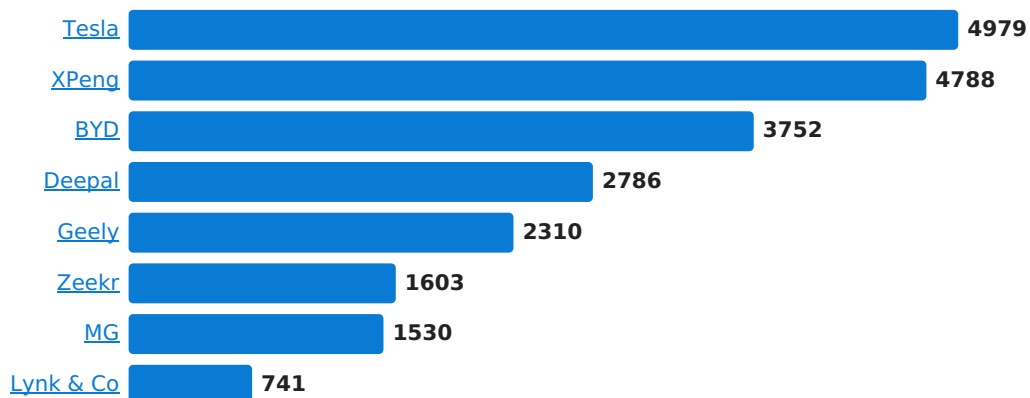
(Lynk & Co · 741 (+14



(MG · 1530 (+35

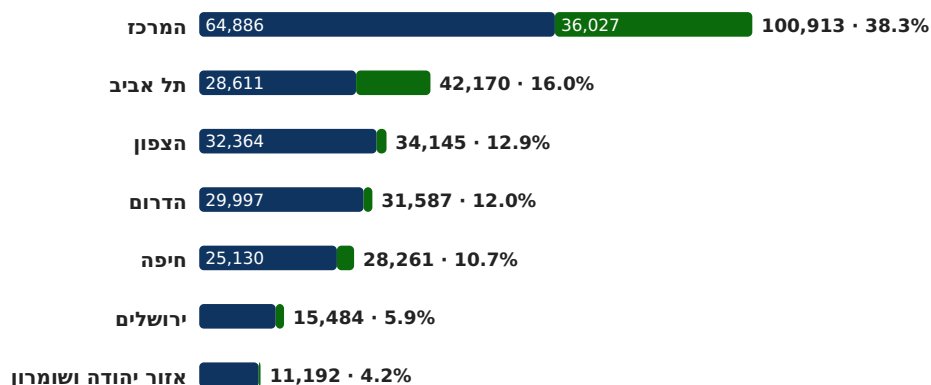


השוואת מותגים: קבוצת BEV פעילה 2026 (לחברה)



גאוגרפיית BEV — כל צי ה-BEV לפי מחוז

כל הרכבים החשמליים בכביש (מצטבר, כל שנתון) לפי מחוז הבעלים; המקור מתעדכן יומית. כולל כ-16 אלף דו-גלגלי חשמלי. זה כל הצי, לא קבוצת 2026; שאר הפרקים אינם כוללים דו-גלגלי. ■ פרטיים ■ ליסינג והשכרה + חברות וסוחרים



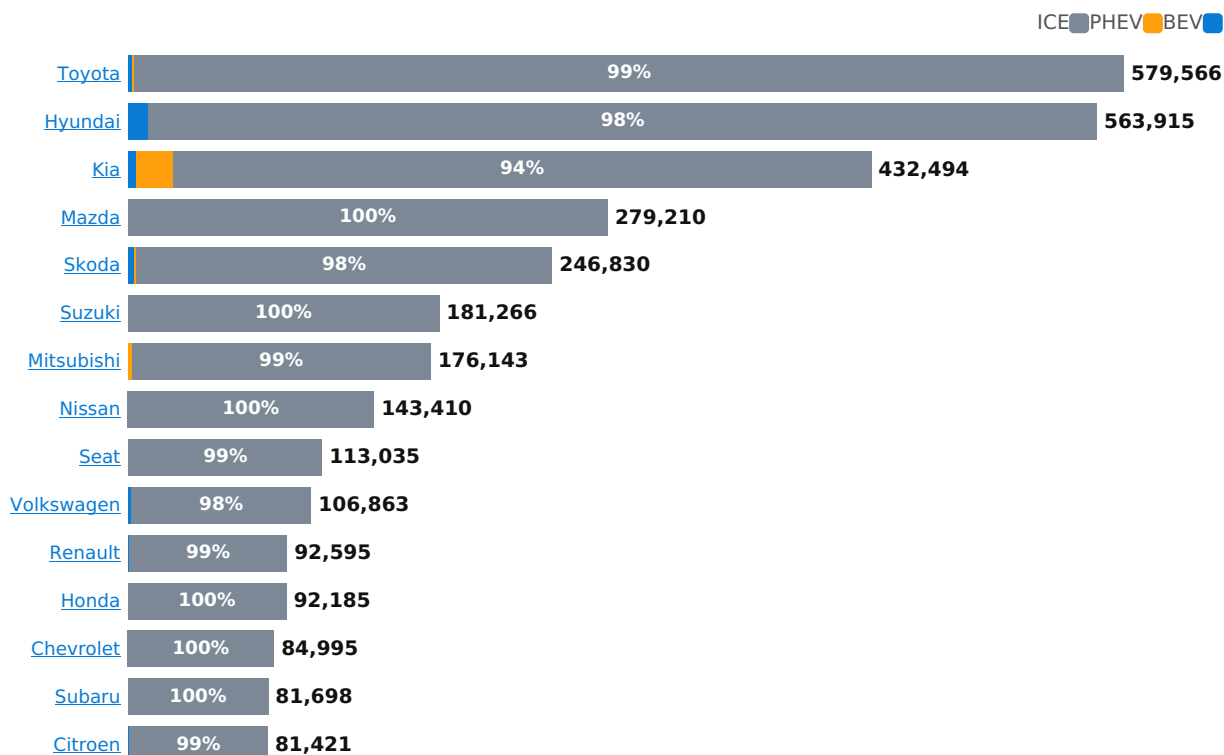
ההיצע מרוכז: Tesla ו-Deepal מוכרות דגם אחד או שניים בלבד (MODEL Y/MODEL 3; S05/S07). הקווים הרחבים ביותר שייכים ל-BYD ו-8/4 — XPeng דגמים. תחזית: מותגי דגם-יחיד ירחיבו את קווי הדגמים ויפחיתו תלות במוצר בודד.

חלק III · תרשימים מעורבים: קבוצה + צי + גריטה

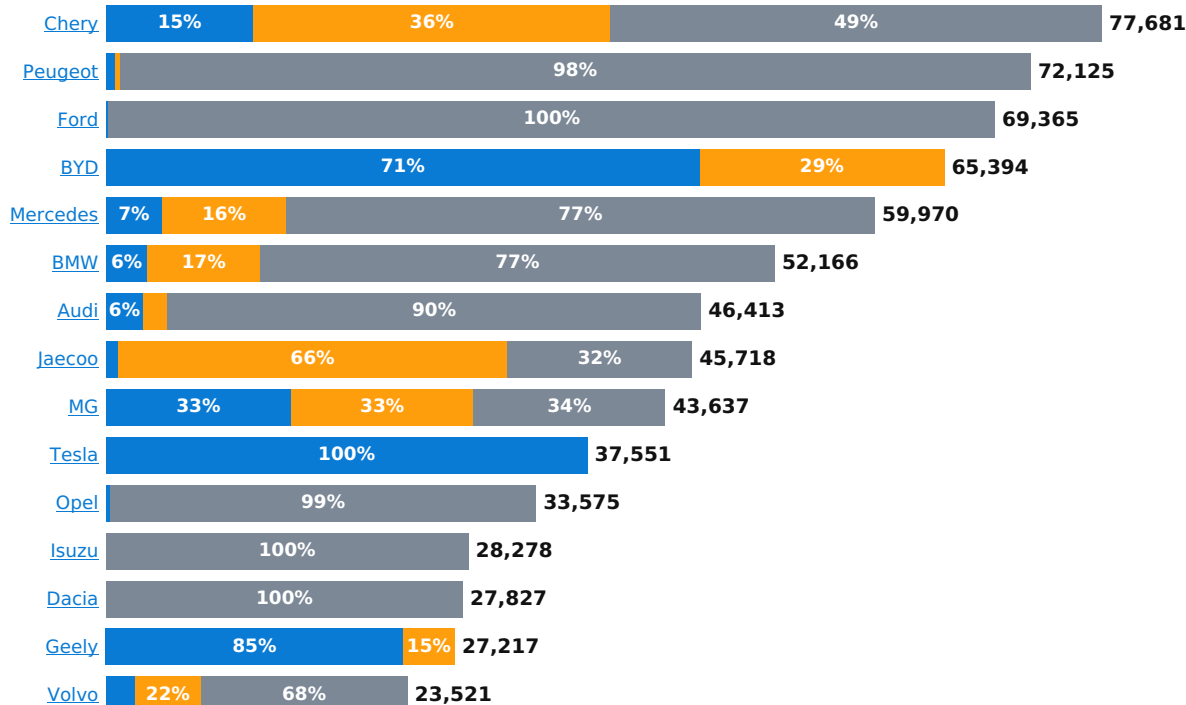
מותגים בכביש

נתונים: כל הצי הפעיל בכביש + קבוצה פעילה 2026 (בהשוואה)

טופ 30 מותגים בצי בכביש, רכבים לפי סוג דלק · 1-15



טופ 30 מותגים בצי בכביש, רכבים לפי סוג דלק · 16-30



השוואה: מכירות 2026 מול הצי בכביש (טופ 30 לפי מכירות)

▲/▼ מוצגים כשהפער בדירוג < 8. ▲ — המותג נמכר מעל דירוגו בצי (עולה); ▼ — גדול בצי יותר מאשר במכירות.

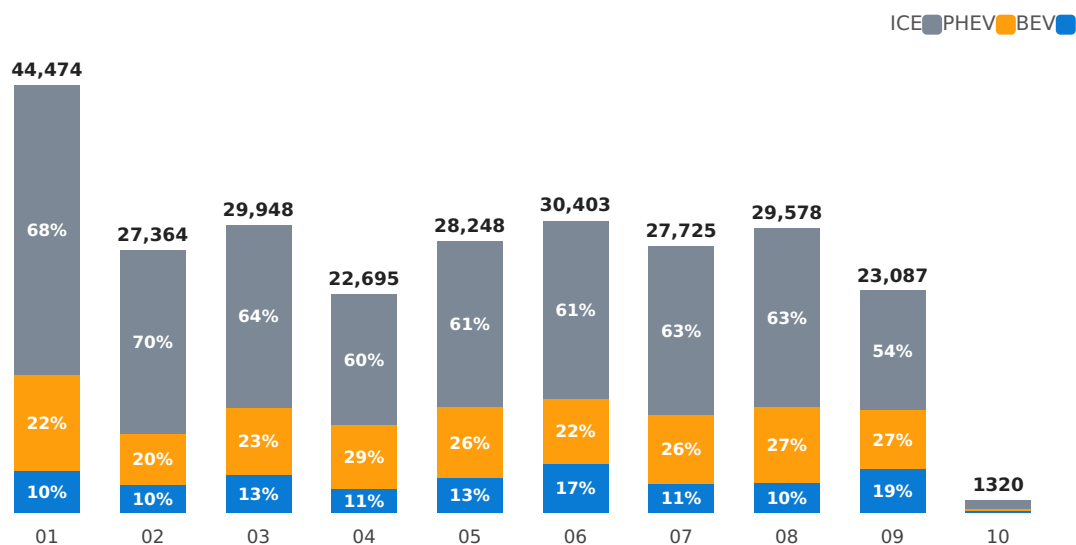
#	מותג	נקו 2026	דירוג 2026	בכביש	דירוג צי ▲
---	------	----------	------------	-------	------------

+0	1	579,566	1	30,167	Toyota	1
▲ 21	23	45,718	2	28,196	Jaecoo	2
▲ 13	16	77,681	3	25,428	Chery	3
-2	2	563,915	4	22,911	Hyundai	4
-2	3	432,494	5	20,689	Kia	5
▲ 13	19	65,394	6	17,899	BYD	6
-2	5	246,830	7	16,645	Skoda	7
▲ 16	24	43,637	8	11,602	MG	8
▲ 20	29	27,217	9	6336	Geely	9
▲ 15	25	37,551	10	4979	Tesla	10
▲ 23	34	15,766	11	4788	XPeng	11
▲ 34	46	4323	12	4274	Omoda	12
+2	15	81,421	13	4240	Citroen	13
+7	21	52,166	14	4109	BMW	14
+5	20	59,970	15	3738	Mercedes	15
-8	8	143,410	16	3402	Nissan	16
▼ 10	7	176,143	17	3272	Mitsubishi	17
▼ 9	9	113,035	18	3038	Seat	18
▲ 23	42	5237	19	3005	Deepal	19
▲ 18	38	7080	20	2659	Lynk & Co	20
-7	14	81,698	21	2654	Subaru	21
▼ 16	6	181,266	22	2637	Suzuki	22
▼ 19	4	279,210	23	2486	Mazda	23
▲ 20	44	4861	24	2222	KG Mobility	24
+7	32	22,852	25	2186	Lexus	25
▼ 16	10	106,863	26	2127	Volkswagen	26
-5	22	46,413	27	1998	Audi	27
+0	28	27,827	28	1941	Dacia	28
-3	26	33,575	29	1912	Opel	29
▼ 13	17	72,125	30	1863	Peugeot	30

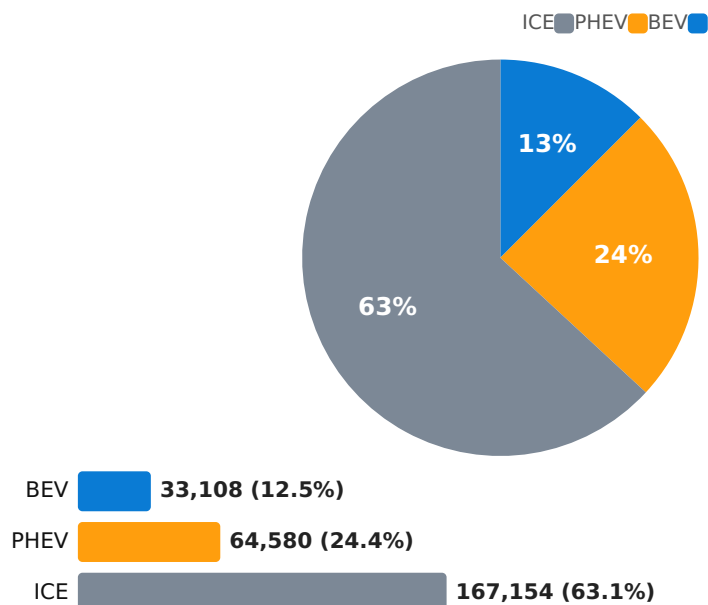
הפער בין הדירוג במכירות לדירוג בצי מראה תזוזה מבנית: Omoda ומותגים חדשים אחרים יושבים בקבוצת 2026 גבוה בהרבה ממקומם בצי — הם תופסים נתח.
Toyota ו-Hyundai עדיין מחזיקים בצי, אך מאבדים קצב.
תחזית: מיקומם של המותגים החדשים בצי ישיג את חלקם במכירות בתוך שלוש עד ארבע שנים.

נתונים: קבוצה פעילה 2026 וכל הצי הפעיל בכביש

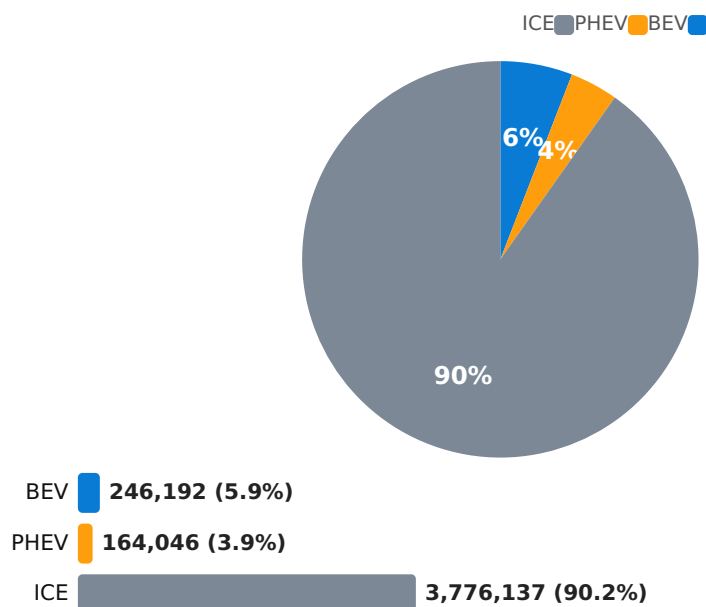
קבוצה פעילה 2026 לפי חודש עלייה (רכבים לפי סוג דלק, %)



קבוצה פעילה 2026 לפי דלק (עונה + עמודות, % וכמות)

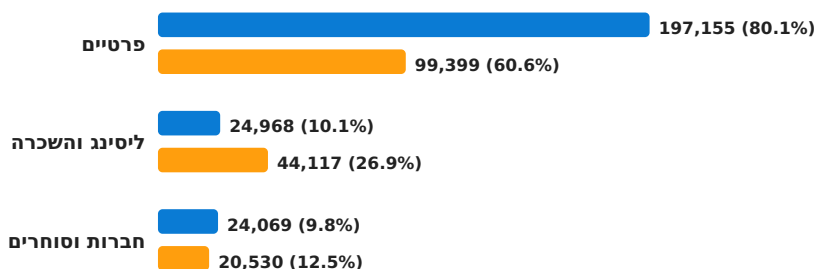


כל הרכבים בכביש לפי דלק (עוגה + עמודות, % וכמות)

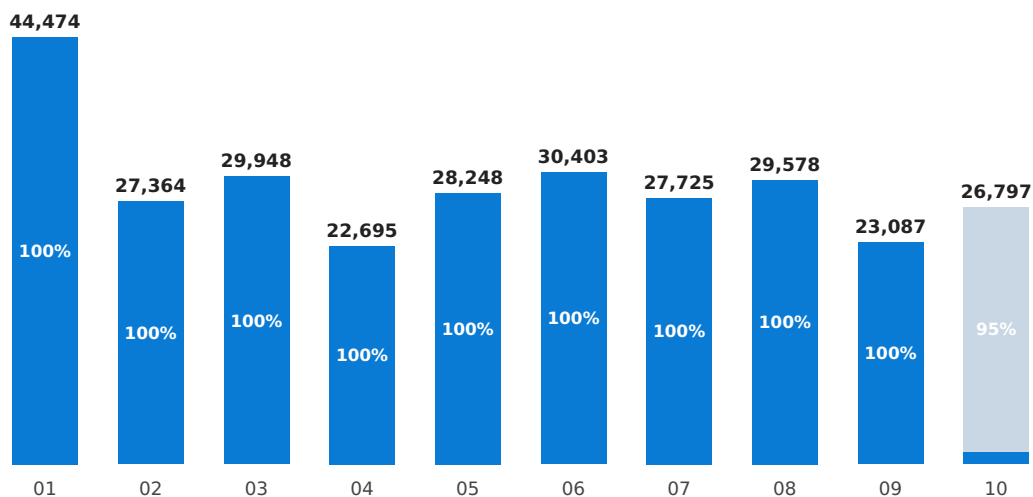


BEV ו-PHEV לפי סוג בעלות — כל הארץ

המדינה אינה מפרסמת גאוגרפיה ל-PHEV, ולכן פילוח הבעלות ארצי. 6.1% — BEV מהצי הפרטי, נטענים יחד — 10.2%. גם המונה וגם המכנה כאן הם רכבים פרטיים בלבד: הרכב המסחרי מוחרג משני הצדדים.



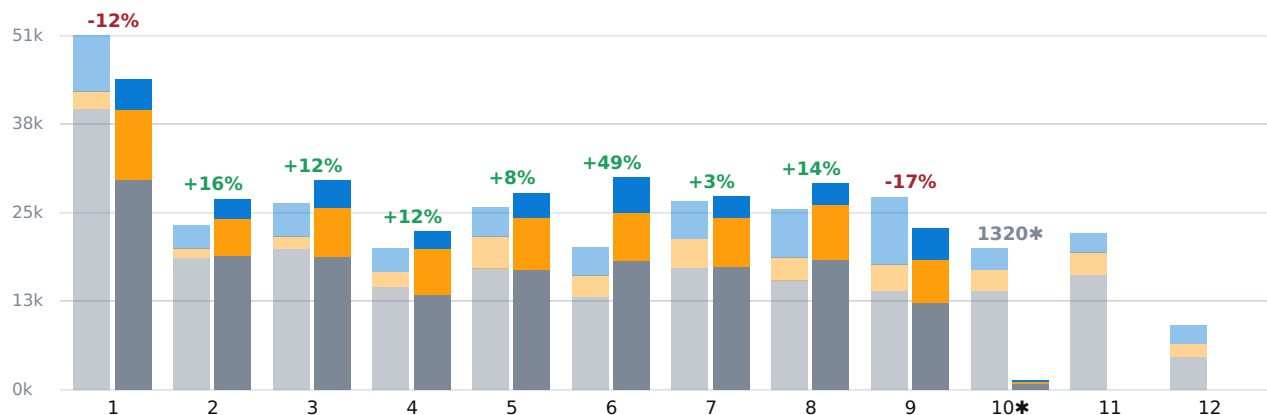
קבוצה לפי חודש עלייה + תחזית אוקטובר מלא (בהיר = תחזית; אוקטובר חלקי)



2026 מול 2025 — קבוצה לפי חודש עלייה

זוגות עמודות: 2025 מעומעם משמאל, 2026 מימין; ערימות — BEV/PHEV/ICE, ריחוף מציג מספרים. האחוז — שינוי החודש מול 2025; * — החודש הנוכחי חלקי: מעליו מספר הרכבים עד היום, לא אחוז. רכבי 2025 שכבר הורדו מהרישום נעדרים מהמרשם (אפקט 1~2%).

ICE PHEV BEV



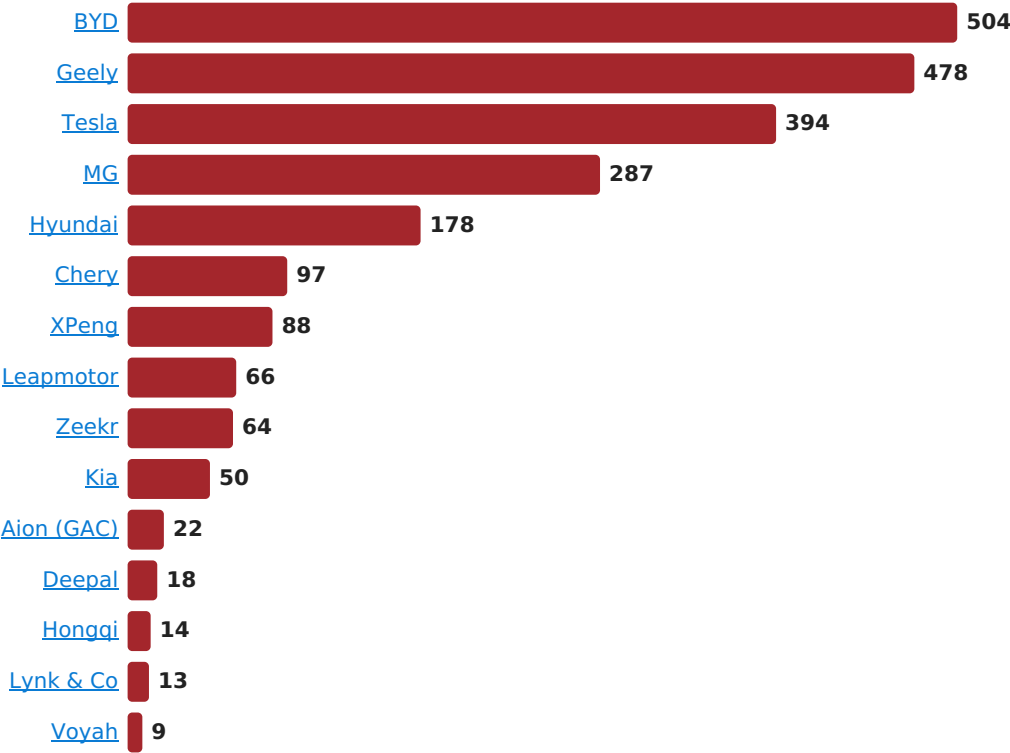
ינואר-ספטמבר: סה"כ +6% מול 2025, ICE -3%, PHEV +140%, BEV -34%.

בקבוצת 2026 רכבי הבנזין והדיזל מחזיקים 63.1%, ההיברידיים הנטענים 24.4% והחשמליים המלאים 12.5%; יחד הנטענים נותנים 36.9%.
בצי שבכביש רק 9.8% נטענים — 5.9% חשמליים מלאים ו-3.9% היברידיים, כלומר פיגור של בערך פי 3.8.
תוספת אוקטובר מורכבת ב-69% מרכבים רגילים.
תחזית: חלק הנטענים בצי עולה ב-2-3 נק' בשנה ויגיע לכ-15% עד 2028.

גריטה 15 — BEV מותגי BEV הנמכרים ביותר (2023-2026)

תקופה: 2026-2023

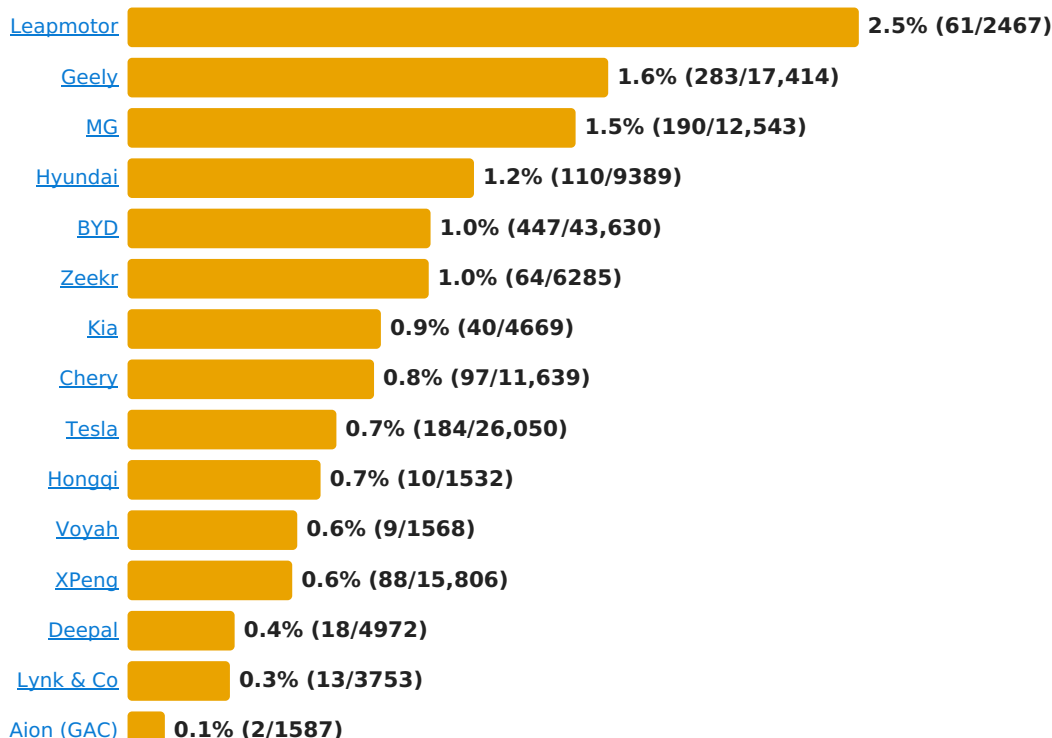
כמה רכבי BEV של המותגים האלה הורדו מהכביש (גריטה) ב-2023-2026. המותגים הם 15 המובילים במכירות BEV 2026.



שיעור גריטת BEV: נגרסו מתוך רכבי 2026-2023 / נמכרו 2026-2023, לפי מותג

תקופה: 2026-2023

חלק הרכבים שעלו לכביש ב-2026-2023 וכבר ירדו ממנו, מתוך BEV שנמכרו של המותג ב-2026-2023 — מונה ומכנה מאותה קבוצה. בסוגריים: נגרסו / נמכרו. המותגים הם 15 המובילים במכירות BEV 2026. לא מדד אמינות: השוואה בין מותגים משקפת את גיל הקבוצות — למותגים שמוכרים מ-2023 רכבים מבוגרים יותר מאלה שהגיעו ב-2025.



גריטת רכבים חשמליים מלאים: שנת גריטה וגיל הרכב (שנים)

תקופה: 2026-2023

גיל = שנת גריטה פחות שנת ייצור. 35.7% מהרכבים שהורדו מהכביש ב-2026-2023 עלו לכביש לפני 2023; הגיל הממוצע בגריטה הוא 2.2 שנים.

שנה	2-0	3-5	6-9	+10	סה"כ
2023	345	32	17	10	404
2024	588	86	19	18	711
2025	790	320	24	12	1146
2026	634	562	53	10	1259

מתוך 210,416 רכבים חשמליים מלאים שנמכרו מ-2023, כבר הורדו מהכביש 2262 רכבים מאותה קבוצה — 1.1%. השיעור הגבוה ביותר אצל Seres (2.0%), Leapmotor (2.5%) ו-Volkswagen (2.0%); ההבדלים משקפים בעיקר את גיל הקבוצות — למותגים שמכרו כבר ב-2023 הרכבים מבוגרים יותר. מעבר לאלה, ב-2026-2023 הורדו מהכביש עוד 1258 רכבים חשמליים שעלו לכביש לפני 2023 — 35.7% מכלל גריטות ה-BEV בשנים אלה.

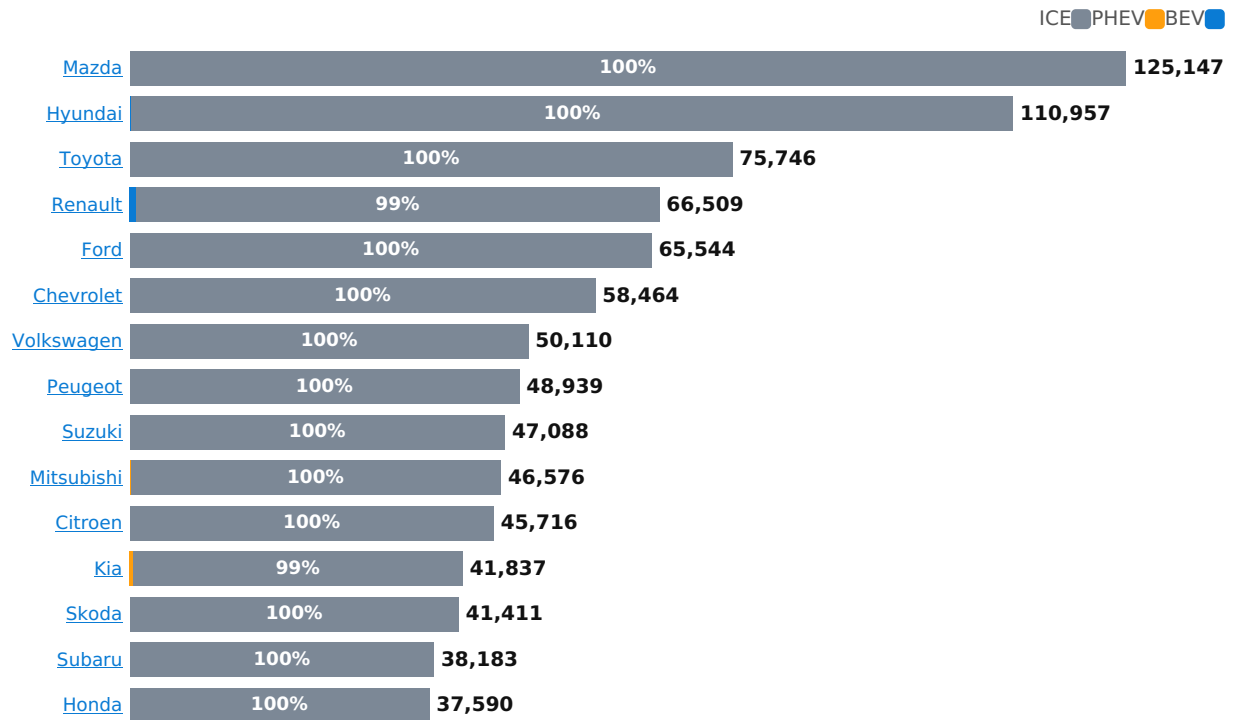
גריטה לפי דלק — ירדו מהכביש מאז 2017 (מצטבר, כמות ו-%)

תקופה: ירדו מהכביש מ-2017 ועד הפרסום הנוכחי (מצטבר)



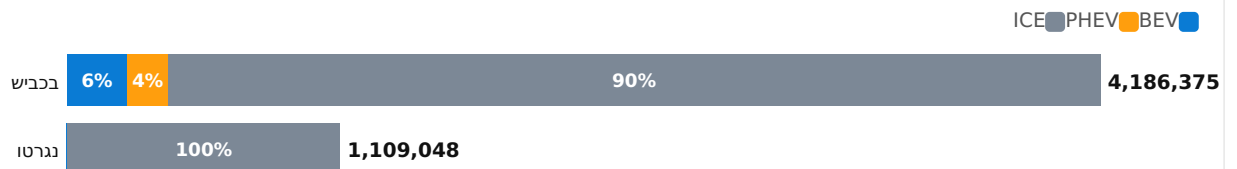
גריטה לפי מותג x דלק — טופ 15 (כמות ו-%)

תקופה: ירדו מהכביש מ-2017 ועד הפרסום הנוכחי (מצטבר)



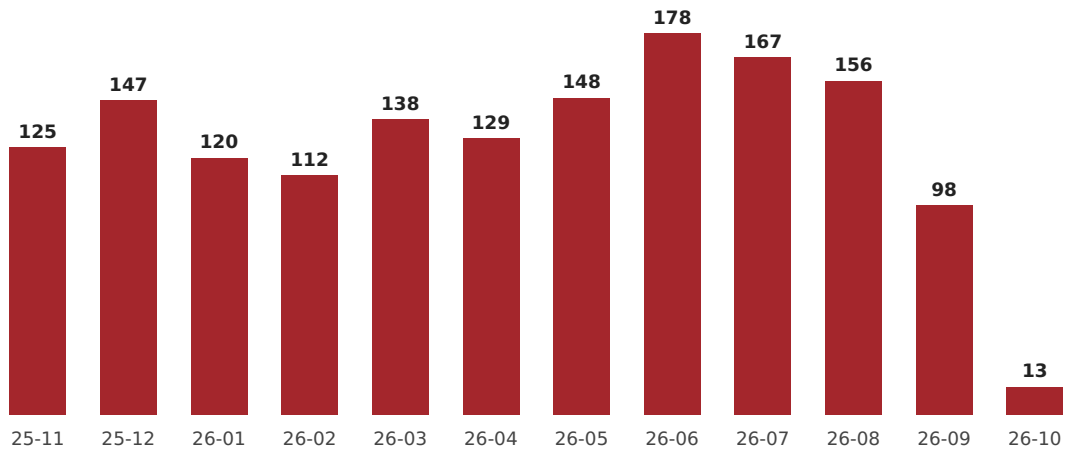
בכביש מול גרנט — תמהיל דלק, %

תקופה: ירדו מהכביש מ-2017 ועד הפרסום הנוכחי (מצטבר)



גריטת BEV לפי חודש — 12 החודשים האחרונים (עד אוקטובר 2026)

תקופה: 12 החודשים האחרונים



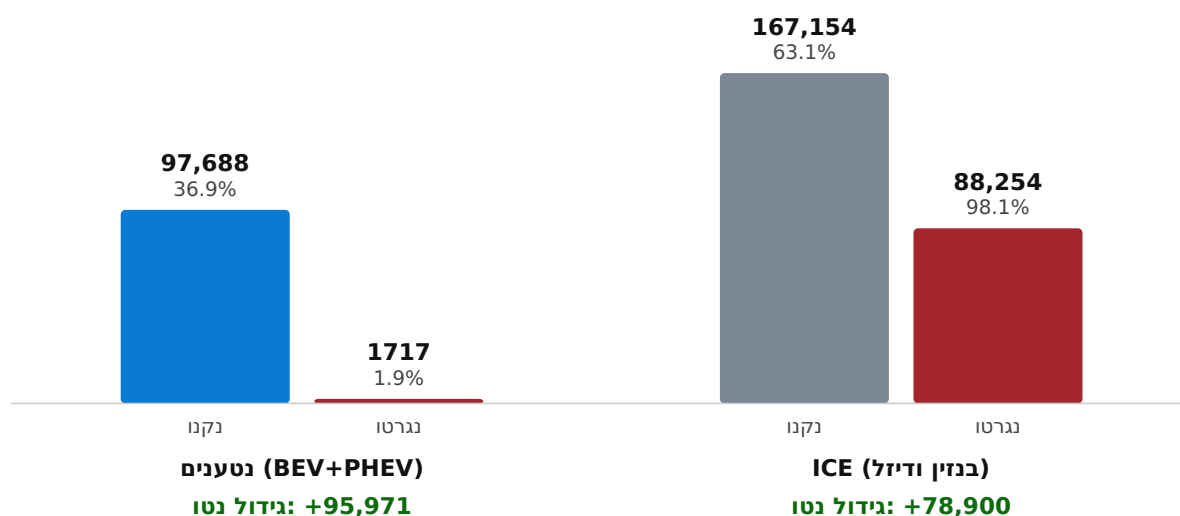
BEV ב-2026: נקנו (קבוצה) מול נגרטו

תקופה: שנת 2026



תוספת לצי ב-2026: נקנו מול נגרטו — נטענים (BEV+PHEV) ו-ICE

תקופה: שנת 2026



ב-2026 נכנסו לקבוצה 264,842 רכבים ו-89,971 ירדו מהכביש — הצי גדל ב-174,871. הקונים לקחו כמעט חצי מכמות הנטענים לעומת רכבי בנזין ודיזל (97,688 מול 167,154), אך הנטענים נגרטים פחות בסדר גודל (1,717 מול 88,254). על כל 100 רכבים רגילים שנקנו יורדים מהכביש 53 ישנים, ועל כל 100 נטענים — פחות משניים. לכן הגידול נטו של הנטענים, +95,971 (54.9% מגידול הצי), עוקף את הגידול של הרגילים, +78,900 (45.1%). בקרב הרכבים החשמליים המלאים, 2262 מתוך 210,416 שנמכרו ב-2023-2026 הורדו מהכביש — 1.1%. השיעור הגבוה ביותר שייך ל-61/2467 (2.5% Leapmotor) — מעל כל שאר המותגים הגדולים; אחריו Seres (2.0%) ו-Volkswagen (2.0%). אצל 12 מותגים השיעור אינו עולה על 1.1%, וביניהם כל המוכרים הגדולים: Tesla (1.0% 447/43,630), BYD (1.0% 447/43,630), XPeng 0.6%, Zeekr 1.0%, 0.7%.

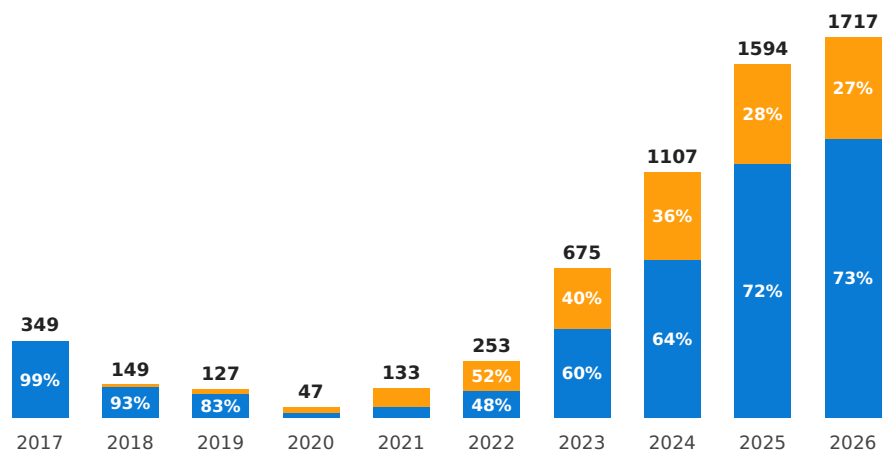
גריטה לפי שנה ולפי דלק – סה"כ (טבלה, כמות)

תקופה: 2017-2026 לפי תאריך הירידה מהכביש; 2026 שנה חלקית, עד הפרסום הנוכחי

שנה	BEV	PHEV	ICE	סה"כ
2017	346	3	110,996	111,345
2018	139	10	142,043	142,192
2019	106	21	110,933	111,060
2020	20	27	75,843	75,890
2021	51	82	113,014	113,147
2022	121	132	111,161	111,414
2023	404	271	117,318	117,993
2024	711	396	116,014	117,121
2025	1146	448	117,321	118,915
2026	1259	458	88,254	89,971
סה"כ	4303	1848	1,102,897	1,109,048

גריטה לפי שנה – נטענים בלבד (BEV+PHEV): הגידול נראה

תקופה: 2017-2026 לפי תאריך הירידה מהכביש; 2026 שנה חלקית, עד הפרסום הנוכחי

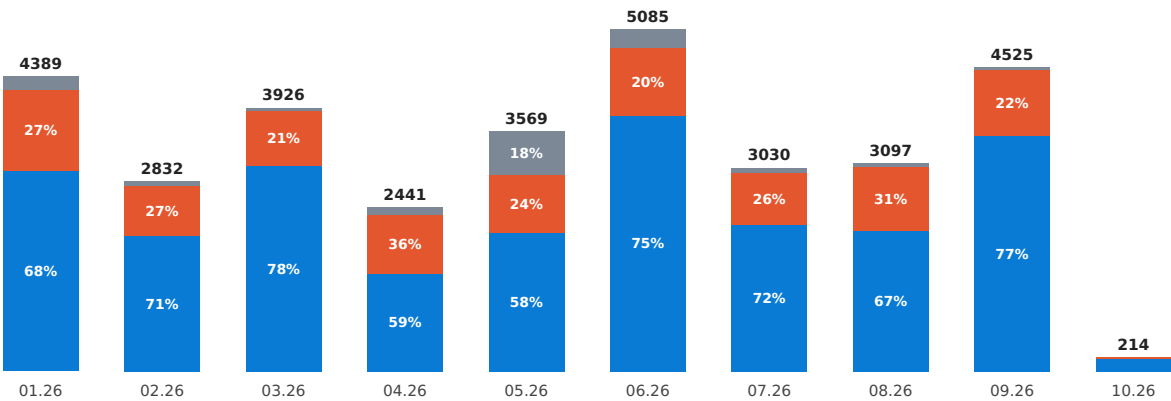


חתך הנדסי BEV (קוהורט 2026)

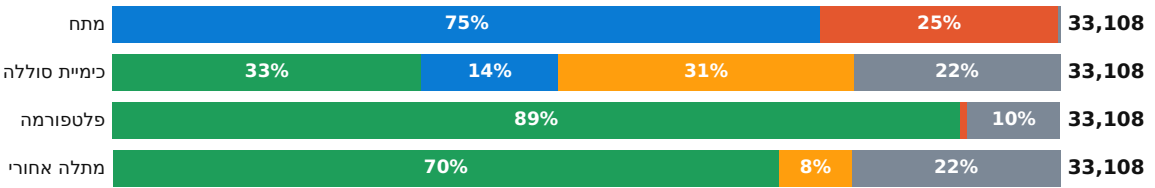
נתונים: מתח הסוללה של כל דגם נלקח מקטלוג הדגמים הרשמי של משרד התחבורה (data.gov.il); נבחר הערך השכיח מבין רשומות הדגם, ורשומות שירות כמו «0» או «12V» נפלו. עד 550V – מחלקת 400V; מ-550V ומעלה – 800V. כימיה, פלטפורמה ומתלה – שכבת מומחה לפי הרמה העיקרית בישראל; הנפחים – קוהורט 2026 פעיל, מחושבים בכל עדכון; מה שלא סווג מוצג כ«לא ידוע».

ארכיטקטורה: 400V מול 800V, חודשי 2026

המספר מעל כל עמודה – סך BEV בחודש; המקטעים – מחלקות מתח.



ארבעה חתכים הנדסיים



מתח: ■ 400V ■ 800V ■ לא ידוע

כימית סוללה: ■ NMC ■ LFP ■ מעורב ■ לא ידוע

פלטפורמה: ■ פלטפורמת EV ייעודית ■ הסבה מרכב בנזין ■ לא ידוע

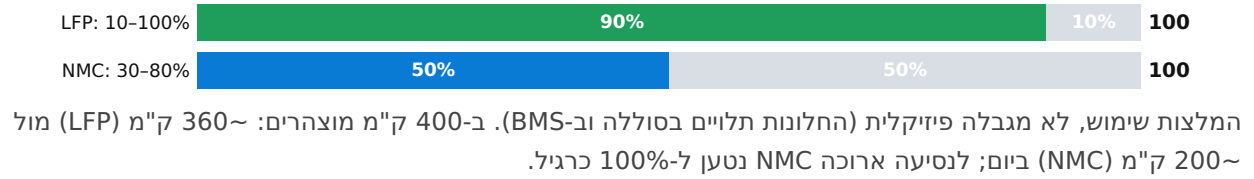
מתלה אחורי: ■ רב-חיבורים עצמאי ■ קורת פיתול ■ לא ידוע

LFP מול NMC – מה זה אומר לבעלים

NMC	LFP	פרמטר
מתבלה מהר יותר	עמיד יותר	בלאי באקלים חם
1000-2500	3000-8000	אורך חיים, מחזורים
גבוהה יותר	נמוכה יותר	צפיפות אנרגיה
\$120	\$80	(kWh עלות ייצור ל-1)
יומי 30-80%	יומי 10-100%	טווח טעינה מומלץ

השוואת כימיות לפי סקירה עצמאית: capture.energy

טווח שימוש יומי של הסוללה



פיזיקת 400V מול 800V בטעינה מהירה



אותו הספק במתח כפול = חצי מהזרם: כבלים דקים וקלים יותר, רבע מההפסדים, עקומת טעינה יציבה.

טופ-20 דגמים לפי מתח

מותר	דגם	מחלקה	נומינלי	נמכר 2026
XPeng	G6	800V	550 V	4229
Tesla	MODEL Y	400V	335 V	3103
Deepal	S05	400V	379 V	2783
Geely	EX5	400V	376 V	2310
Tesla	MODEL 3	400V	320 V	1876
BYD	ATTO 3 EVO	400V	499 V	1436
Zeekr	7X	800V	800 V	1165
Kia	EV3	400V	369 V	956
Lynk & Co	LYNKCO 02	400V	485 V	741
Aion (GAC)	AION V	400V	360 V	692
BYD	ATTO 2	400V	358 V	638
Chery	FX EV	400V	350 V	588
Voyah	COURAGE	400V	480 V	582
Jaecoo	5 BEV	400V	433 V	530
MG	S6	400V	470 V	527
MG	S5	400V	410 V	464
BYD	SEAL U	400V	422 V	461
BYD	DOLPHIN SURF	400V	288 V	438
BYD	SEALION 7	800V	550 V	426
XPeng	G9	800V	550 V	382

ביצועי דגמים פופולריים

אצור: נתוני יצרן של הרמה הדומיננטית בישראל.

דגם	מחלקה	100-0 LFP/NMC	V _{max}	נמכר 2026	
Tesla MODEL Y	400V	מעורב	ישנ 6.9	קמ"ש 201	3103
Tesla MODEL 3	400V	מעורב	ישנ 6.1	קמ"ש 201	1876
BYD ATTO 3 EVO	400V	LFP	ישנ 5.5	קמ"ש 180	1436
BYD SEALION 7	800V	LFP	ישנ 6.7	קמ"ש 215	426
BYD DOLPHIN	400V	LFP	ישנ 7.0	קמ"ש 160	183
BYD SEAL	800V	LFP	ישנ 3.8	קמ"ש 180	128
XPeng G6	800V	מעורב	ישנ 6.6	קמ"ש 202	4229
Kia EV3	400V	NMC	ישנ 7.5	קמ"ש 170	956
Hyundai IONIQ5	800V	NMC	ישנ 7.3	קמ"ש 185	268

מקרה בוחן: Atto 3 → Evo לפי הקטלוג

כל המספרים משדות רשמיים; המתח עלה מ-403 ל-499V — ארכיטקטורת ביניים; מתלה אחורי רב-חיבורים בשתי הרמות (מפרט היבואן 06.2026).

Atto 3	Atto 3 Evo (2026)
הספק, כ"ס	204 / 313
משקל כולל, ק"ג	2160 / 2410
מתח סוללה	403 V / 499 V
הנעה	4X2 / 4X4
כ"ס לטון	94 / 130

מה הלאה

סוללות מצב מוצק: צפויות בייצור סדרתי לא לפני 2028-2030 — טווח 1000+ ק"מ וטעינה בדקות.

גג סולארי: ~1-2 קוט"ש ביום ≈ 5-15 ק"מ — למערכות עזר, לא להנעה.



הקפיצה הקרובה היא סוללות מצב מוצק, ולא לפני סוף העשור

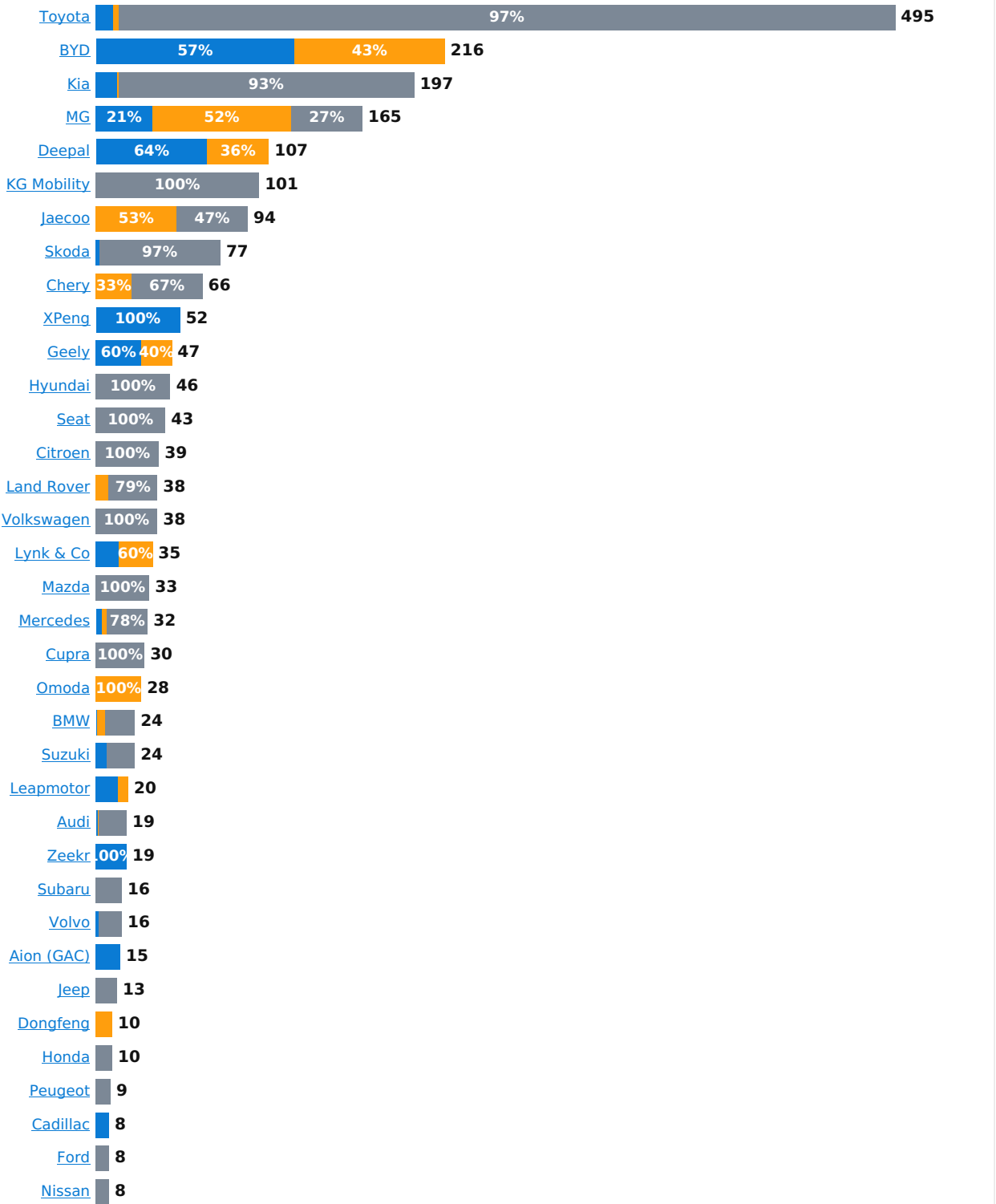
עד כמה הנתונים מלאים (מכלל ה-BEV שנמכרו): מתח הסוללה ידוע מהקטלוג עבור 99.7% מהמכוניות — ליתר 0.3% אין ערך בקטלוג («לא ידוע»); סוג הסוללה (LFP/NMC) זוהה עבור 78.2%; פלטפורמה — 90.2%; מתלה אחורי — 78.0%. החלקים משוקללים לפי מכוניות שנמכרו, לא לפי דגמים.

נתונים: השוואת צילומי המרשם הפעיל ל-11.10-04.10 — 7 ימים. אורך החלון מצוין תמיד במדויק; להשוואת חלונות באורך שונה המסקנה נותנת את הגידול היומי הממוצע.

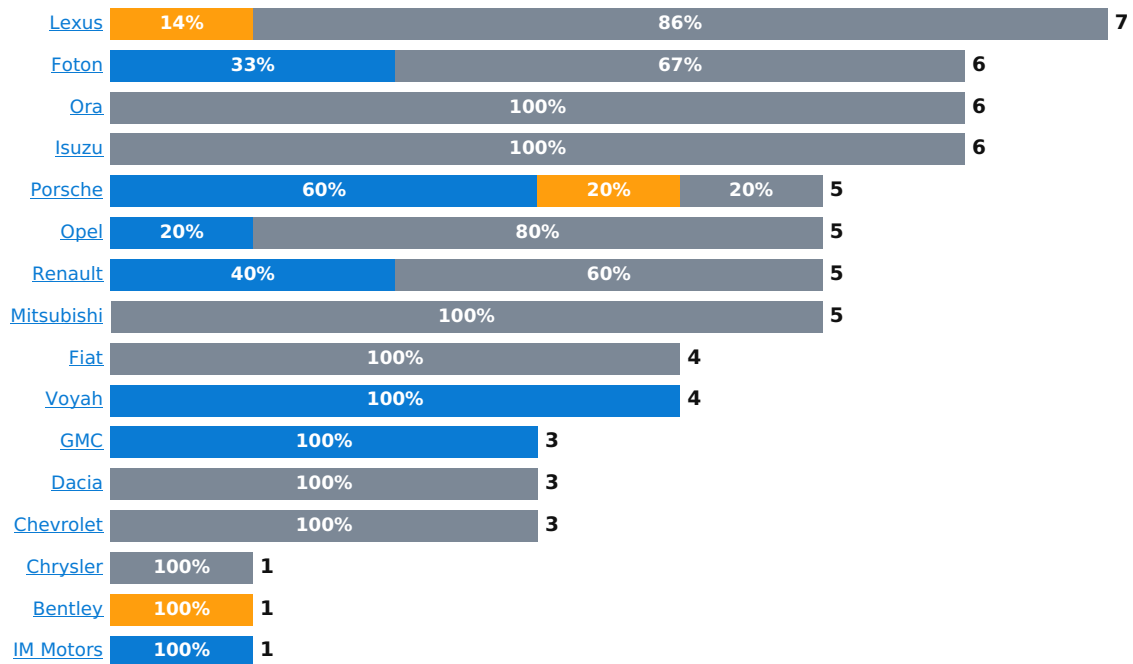
גידול הקבוצה הפעילה לפי מותג בתקופה 11.10-04.10, רכבים שנוספו · 1/2

ICE PHEV BEV

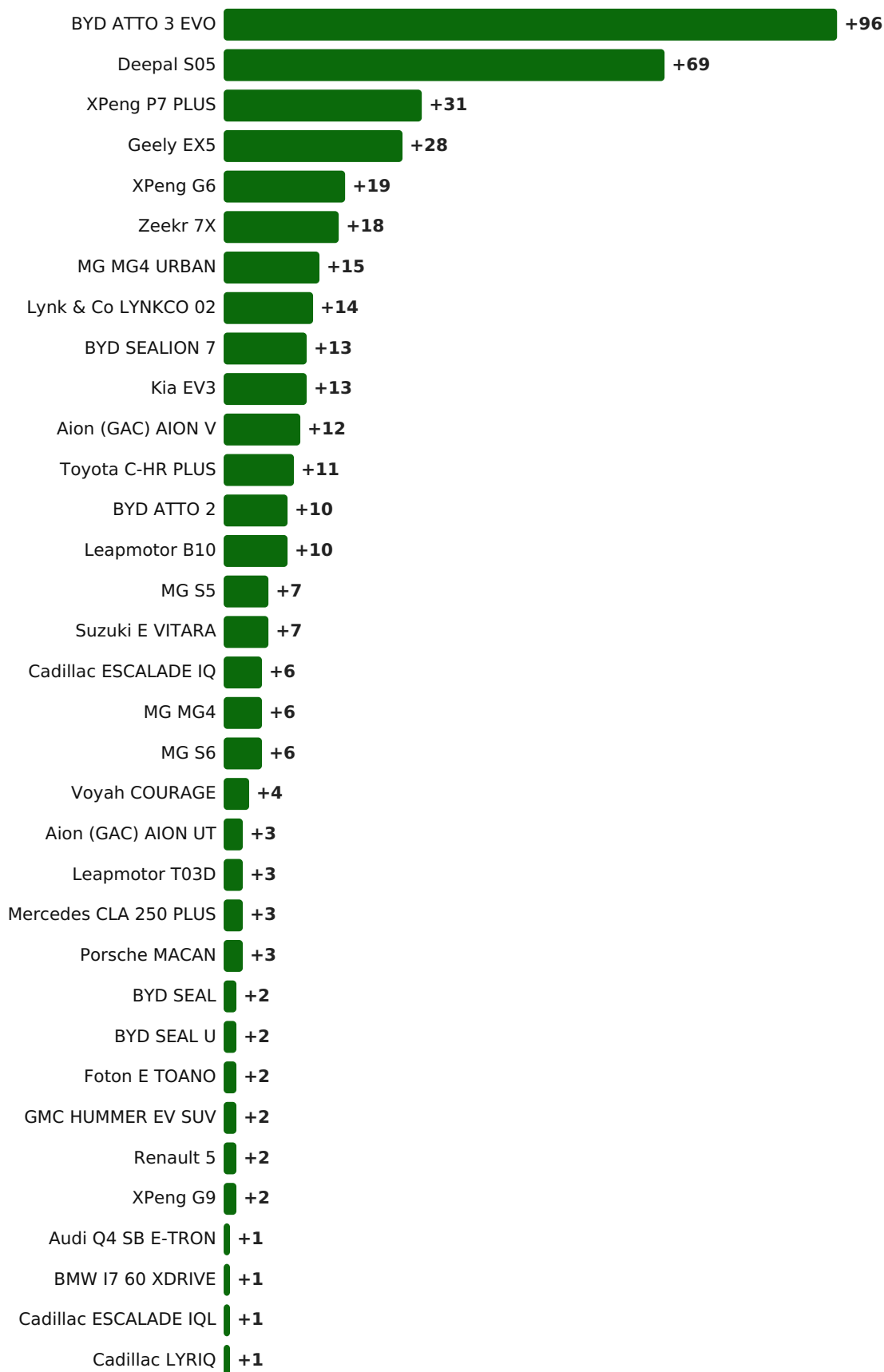
פילוח הדלק מכסה +2263 מתוך +2263 רכבים; מותגים ללא צילום דלק בתחילת התקופה אינם מוצגים.



גידול הקבוצה הפעילה לפי מותג בתקופה 11.10-04.10, רכבים שנוספו · 2/2



תוספת בתקופה 11.10-04.10 לפי דגם BEV, רכבים שנוספו · 1/2



תוספת בתקופה 11.10-04.10 לפי דגם BEV, רכבים שנוספו - 2/2

GMC HUMMER	+1
IM Motors IM5	+1
Leapmotor C10	+1
MG CYBERSTER	+1
Mercedes GLC 400 4MATIC	+1
Opel COMBO	+1
Skoda ELROQ	+1
Skoda ENYAQ COUPE	+1
Volvo EX30 SM	+1
Volvo EX90 TWIN	+1
Zeekr 001	+1

בתקופת פרסומי המרשם 11.10-04.10 הקבוצה הפעילה גדלה ב-2263 רכבים: +434 חשמליים מלאים, +397 היברידיים נטענים ו-1432+ בנזין ודיזל.
מובילי הגידול הם +107 Deepal, +165 MG, +197 Kia, +216 BYD, +495 Toyota.
הדגמים החשמליים הפופולריים ביותר השבוע הם +31 XPeng P7 PLUS, +69 Deepal S05, +96 BYD ATTO 3 EVO.
אוקטובר התמלא עד 1320 רכבים — 5% מהחודש המלא החזוי.
המרשם מפרסם רשומות בעיכוב של עד חמישה ימים, ולכן הגידול משקף רשומות שעובדו ולא מכירות של יום קלנדרי אחד. בממוצע זה 323 רכבים ביום על פני חלון של 7 ימים.

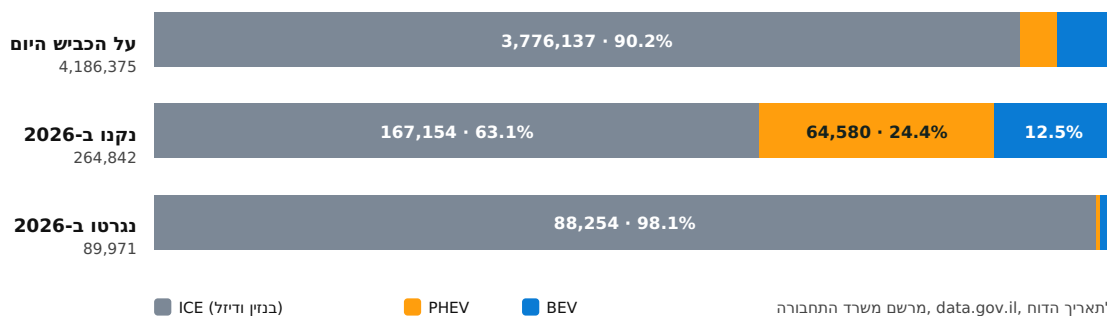
השפעות החשמול: דלק, אוויר, רעש

נתונים: צי, כניסה ויציאה לפי דלק — מרשם משרד התחבורה (מחשבים מחדש בכל עדכון); אוויר — מדידות המערך הארצי לניטור אוויר של המשרד להגנת הסביבה, הודעה מ-21.09.2026; רעש — הערכת המשרד להגנת הסביבה "אוכלוסייה החשופה לרעש מתנועת כלי רכב", 2000-2014 (דוח מצב הסביבה בישראל 2017, מדד 12.1.1), דוח מבקר המדינה "טיפול במפגעי רעש במרחב העירוני" (2024), סקירת מרכז המחקר והמידע של הכנסת (2008), ופיזיקת מקורות; אין סדרת מדידות דציבלים פתוחה

מי על הכביש

כל המספרים כאן מגיעים ממרשם משרד התחבורה ומחשבים מחדש בכל עדכון. על הכביש 4,186,375 רכבים: בנזין ודיזל 3,776,137 (90.2%), היברידיים נטענים 164,046 (3.9%), חשמליים מלאים 246,192 (5.9%). הצי עדיין תשע עשיריות בעירה — אבל הוא מתמלא אחרת: מתוך 264,842 רכבים שעלו לכביש ב-2026, 37% נטענים — BEV 33,108 ו-64,580 PHEV מול ICE 167,154. ומה שיותר מהכביש הוא כמעט כולו בנזין: מתוך 89,971 רכבים שנגרטו השנה, ICE, 88,254 PHEV, 458 BEV, 1259. בין רכבים מתחת לגיל שלוש הנטענים כבר 30.6% — כך יראה הצי בעוד עשר שנים.

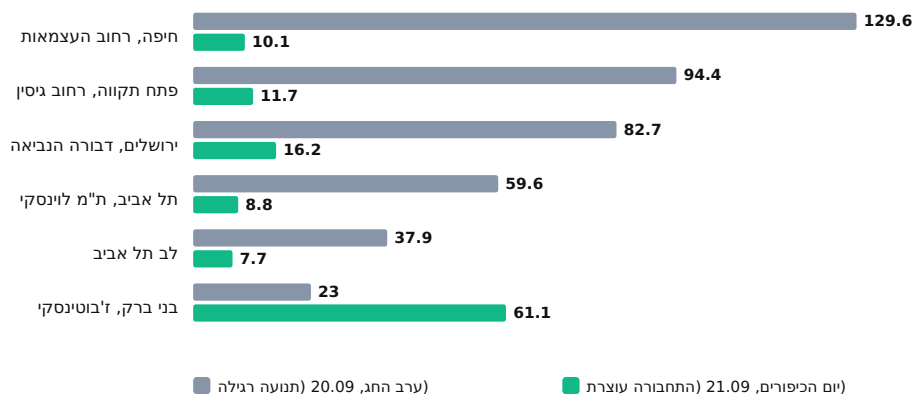
צי, כניסה ויציאה ב-2026 לפי דלק — מרשם משרד התחבורה



אוויר: נמדד ב-20-21 בספטמבר 2026 — היום בלי מכוניות

יום הכיפורים הוא היום היחיד בשנה שבו התחבורה בארץ עוצרת, ומערך הניטור של המשרד להגנת הסביבה מודד בכל שנה מה זה נותן. מדידה של 20-21 בספטמבר 2026, ריכוזי שיא של תחמוצות חנקן בתחנות תחבורתיות, חל"ב: חיפה, רחוב העצמאות — 129.6 בערב החג ו-10.1 ביום הכיפורים; פתח תקווה, גיסין — 94.4 → 11.7; ירושלים, דבורה הנביאה — 82.7 → 16.2; תל אביב, התחנה המרכזית ליונסקי — 59.6 → 8.8; לב תל אביב — 37.9 → 7.7. ירידה פי שש עד שלוש-עשרה בתוך יממה. היוצא מן הכלל היחיד — בני ברק, ז'בוטינסקי: 23.0 → 61.1, זו הדרך לבית החולים, והיא עבדה. בנזן באותן תחנות ירד פי שניים עד חמישה. תחמוצות חנקן הן סמן של פליטת רכב דווקא, לא של תעשייה: המפעלים לא עצרו ביום הכיפורים. זהו הגבול העליון של מה שחשמול מלא של התחבורה העירונית יכול לתת — נמדד, לא מחושב.

בתחנות תחבורתיות, חל"ב: ערב יום הכיפורים מול היום בלי מכוניות, 21.09.2026-20 NOx שיא



המשרד להגנת הסביבה, המערך הארצי לניטור אוויר
ערך סביבה חצי-שעתי — 500 חל"ב. בני ברק: דרך גישה לבית חולים, התנועה לא עצרה

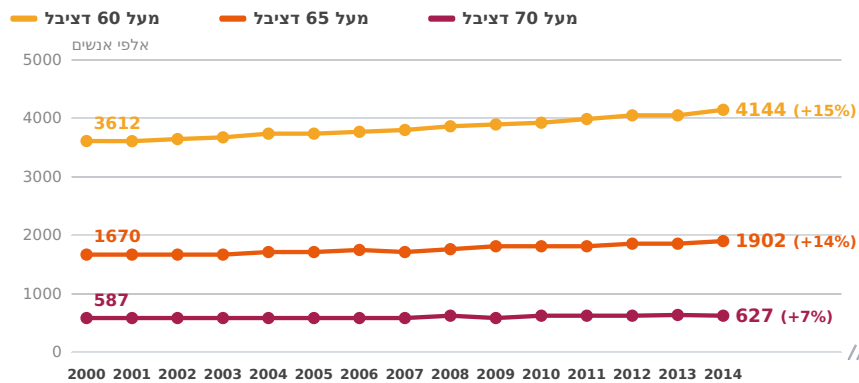
רעש: שקט יותר במהירויות עירוניות

עד 50 קמ"ש מקור הרעש הדומיננטי הוא המנוע — ואותו ההנעה החשמלית מכבה: BEV ו-PHEV על סוללה שקטים ניכרת במחזור העירוני, במיוחד בזינוק מרמזור. מעל 50 קמ"ש שולט רעש הצמיגים והאפקט דועך, כך שהרווח הולך לרחובות מגורים ולמרכזי ערים, לא לכבישים מהירים. עד 20 קמ"ש רכבים חשמליים מחויבים בצליל מלאכותי (AVAS) להולכי רגל. מדידות דציבלים פתוחות לפי שנים אינן קיימות; הקרוב ביותר — הערכת המשרד להגנת הסביבה: כמה אנשים חיים ברעש מתנועת כלי רכב מעל 60/65/70 דציבל, בנפרד בערים ולאורך כבישים בין-עירוניים (בתרשימים למטה). בערים מספרם גדול בערך פי 20 מאשר לאורך הכבישים הבין-עירוניים — ושם ההנעה החשמלית השקטה מרוויחה.



הרווח הולך לרחובות מגורים ולמרכזי ערים, לא לכבישים המהירים

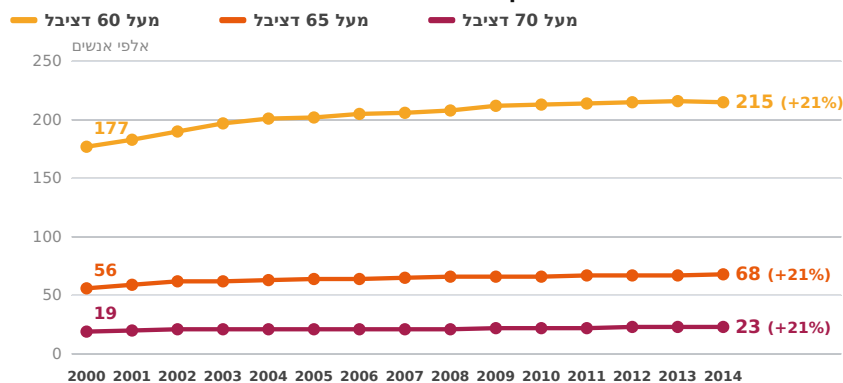
ערים: כמה אנשים חיים ברעש מתנועת כלי רכב



(הערכה אחרונה של המשרד (2023)
מעל 60 דציבל — 49.7% מהאוכלוסייה
מעל 65 דציבל — 22.6%
מעל 70 דציבל — 7.4%
(כללית, ללא פילוח לערים ולכבישים)
אין הערכות חדשות לשנים 2024-2026
המשרד לא מיפה רעש ואין בסיס נתונים ארצי
(מבקר המדינה, 2024)

2023 2024 2025 2026

כבישים בין-עירוניים: כמה אנשים חיים ברעש מתנועת כלי רכב



אחרי הפילוח לערים ולכבישים בין-עירוניים לא פורסם ואין הערכה נפרדת לכבישים

אין הערכות חדשות לשנים 2024-2026 המשרד לא מיפה רעש ואין בסיס נתונים ארצי (מבקר המדינה, 2024)

הערכת המשרד להגנת הסביבה לפי נפחי תנועה (מדד 12.1.1), לא מדידות. הפילוח לערים ולכבישים בין-עירוניים פורסם עד 2014, כשכמעט לא היו רכבים חשמליים, ולכן השפעתם אינה נראית בסדרות אלה. מספר החשופים גדל לאט יותר מהאוכלוסייה, שגדלה בכ-30% ב-2000-2014: מעל 60 דציבל בערים חיו כ-57% מתושבי המדינה ב-2000 וכ-50% ב-2014; לאורך כבישים בין-עירוניים — כ-2.6%. ההערכה הכוללת האחרונה של המשרד (2023): 49.7% מהאוכלוסייה מעל 60 דציבל, 22.6% מעל 65, 7.4% מעל 70 — כמעט כמו בערים ב-2014. אין הערכות חדשות ל-2024-2026: לפי דוח מבקר המדינה (2024), המשרד לא ביצע מיפוי של מפגעי הרעש ולא פיתח בסיס נתונים במישור הארצי והמקומי. כבר ב-2008 מרכז המחקר והמידע של הכנסת כינה את הרעש המטרד הסביבתי הנפוץ ביותר, הפוגע בכרבע מהאוכלוסייה; לפי מודל ארגון הבריאות העולמי, כ-400 ישראלים מתים בטרם עת מדי שנה מנזקי רעש.

מקורות: המשרד להגנת הסביבה — דוח מצב הסביבה בישראל 2017, מדד 12.1.1 · מבקר המדינה, 2024 — טיפול במפגעי רעש במרחב העירוני · מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2008 — מפגעי רעש בחיי היום-יום · ישראל היום, 2023 — הערכת המשרד להגנת הסביבה

מסקנה: הצי 90.2% בעירה, אבל הכניסה אליו כבר 37% נטענת והיציאה כמעט כולה בנזין: ההרכב משתנה משני הקצוות. מה זה נותן לאוויר, המדינה מדדה ב-21 בספטמבר: בלי פליטת רכב, תחמוצות החנקן בתחנות העירוניות ירדו מ-129.6-94.4 ל-10.1-11.7 חל"ב בתוך יממה. הצד השני נשאר: צמיגים, אבק ואוזון — ההנעה החשמלית לא מסירה.

תחבורה כבדה: אוטובוסים ומשאיות

נתונים: מרשם נפרד לכלי רכב מעל 3.5 טון ב-data.gov.il. מסקנות הפרק עוסקות במשאיות (N2/N3) ובאוטובוסים (M2/M3); טנדרים כבדים וטרקטורים מאותו מרשם מוצגים לתמונה מלאה, גררים וכלי רכב ללא קוד דגם אינם מוצגים. הוא אינו חופף לצי הרכב הפרטי שביתר הפרקים, ואין לחבר את המספרים. מקדמי הפליטה מהמשרד להגנת הסביבה ומצוינים בעמוד «אודות» כלי רכב על תאי דלק מימן נרשמים במרשם כחשמליים; הדוח מזהה אותם לפי הדגם וקוד המנוע.

עולם נתונים אחר

כלי רכב מעל 3.5 טון נמצאים במרשם נפרד ואינם נכללים ביתר הפרקים. מסקנות הפרק עוסקות במשאיות ובאוטובוסים: 166,810 כלי רכב — 123,563 משאיות (קטגוריות N2/N3) ו-43,247 אוטובוסים (M2/M3). לתמונה מלאה מוצגים בריבועים שלהלן גם טנדרים כבדים (26,018) — Silverado, RAM — ודומיהם: במשקל כולל של 4.5-5 טון הם רשומים כמשאיות N2, אך אלה רכבים פרטיים — וטרקטורים (64,716, כולל רכבי גולף ורכבי שטח); «סה"כ» ו«חשמליים» סופרים את כל ארבע הקטגוריות. לא מוצגים גררים ללא מנוע (146,772) וכלי רכב קלים ללא קוד דגם (18,239) — יחד איתם במרשם 422,555 רשומות. העבירו את הסמן מעל ריבוע כדי לראות את נתח החשמליים. אין לחבר מספרים אלה לצי הפרטי: מרשמים שונים וכללי ספירה שונים.

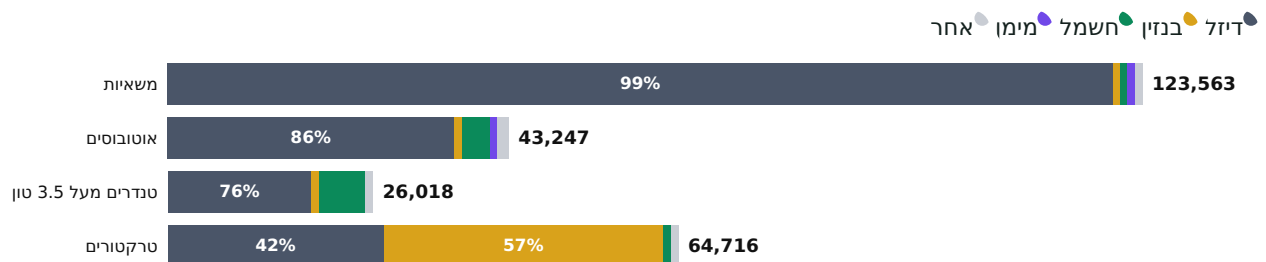
טרקטורים	טנדרים מעל 3.5 טון	אוטובוסים	משאיות
64,716	26,018	43,247	123,563
0.4%	22.7%	8.4%	0.3%
חשמליים	סה"כ		
10,171	257,544		
3.9%	3.9%		

לדיזל כמעט אין תחליף כאן

מבין המשאיות 122,187 פועלות על דיזל — 98.9% מהקטגוריה. באוטובוסים 37,218 דיזל, 86.1% חשמליים עד כה: 388 משאיות (0.3%) ו-3613 אוטובוסים (8.4%). הטנדרים הכבדים הם סיפור נפרד: מתוך 26,018 כלי רכב 5916 חשמליים (22.7%), כמעט כולם Chevrolet Silverado EV ו-GMC Sierra/Hummer EV; בלי התיקון הזה הם היו נראים כ«משאיות חשמליות». טרקטורים חשמליים: 254 (0.4%) — רכבי גולף ורכבי שטח. טרקטורים בבנזין: 37,087 (57.3%) — לא כלים חקלאיים אלא טרקטורונים ורכבי שטח קלים: Polaris, BRP (Can-Am), CFMoto, Access; משקל כולל חציוני 0.9 טון, 86% עלו לכביש מ-2015. הטרקטורים החקלאיים — דיזל (27,353). מימניים: משאיות 3, אוטובוסים 1 — ראו בלוק נפרד למטה.

הרכב הצי: על מה נוסעים כלי הרכב הכבדים

דיזל, בנזין, חשמל, מימן ואחר (גז, נפט). מסקנות הפרק עוסקות במשאיות ובאוטובוסים; טנדרים וטרקטורים מוצגים לתמונה מלאה



צי לפי קטגוריה

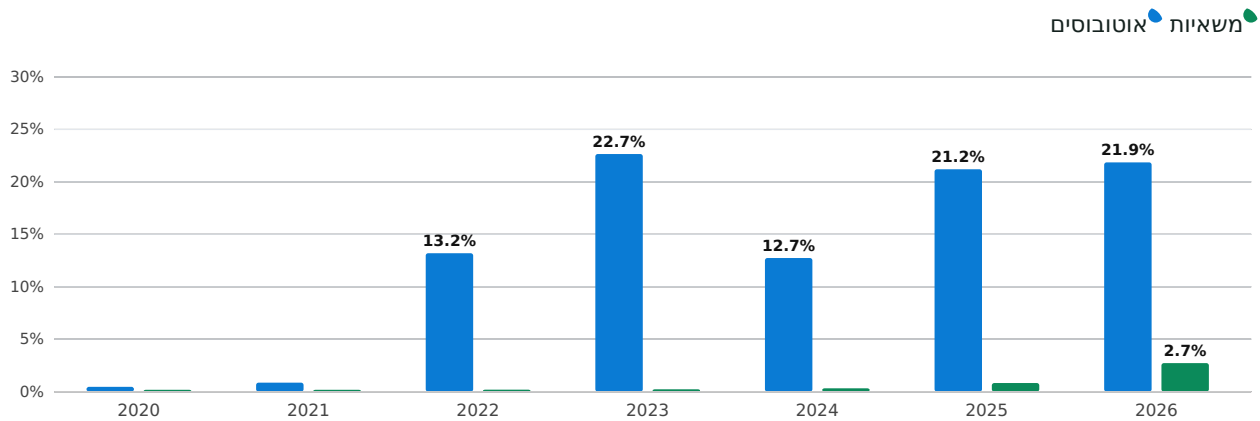
קטגוריה	סה"כ	דיזל	בנזין	חשמל	מימן	נתח חשמלי
משאיות	123,563	122,187	871	388	3	0.3%
אוטובוסים	43,247	37,218	1003	3613	1	8.4%
טנדרים מעל 3.5 טון	26,018	19,726	340	5916	—	22.7%
טרקטורים	64,716	27,353	37,087	254	—	0.4%
סה"כ	257,544	206,484	39,301	10,171	4	3.9%

האוטובוסים מתחשמים, המשאיות עדיין לא

נתח החשמליים במסירות האוטובוסים השנתיות: 0.5% ב-2020, 13.2% ב-2022, 22.7% ב-2023, 21.9% ב-2026. משאיות חשמליות נותרו בודדות: 19 יחידות ב-2022, 25 ב-2024, 73 ב-2025 ו-250 ב-2026 — 2.7% מהכניסה השנתית. מתוך 388 המשאיות החשמליות בצי, 81.7% קלות — עד 7.5 טון; המובילות הן Farizon ו-Maxus (64.4%). את הזינוק של «משאיות חשמליות» בסטטיסטיקה הגולמית יוצרים הטנדרים הכבדים: 3344 מתוך 4339 שנמסרו ב-2026 (77.1%) — רכבים פרטיים, שאינם נכללים בסיכומי הפרק. את האוטובוסים הניעו דרישות במרכזי התחבורה הציבורית.

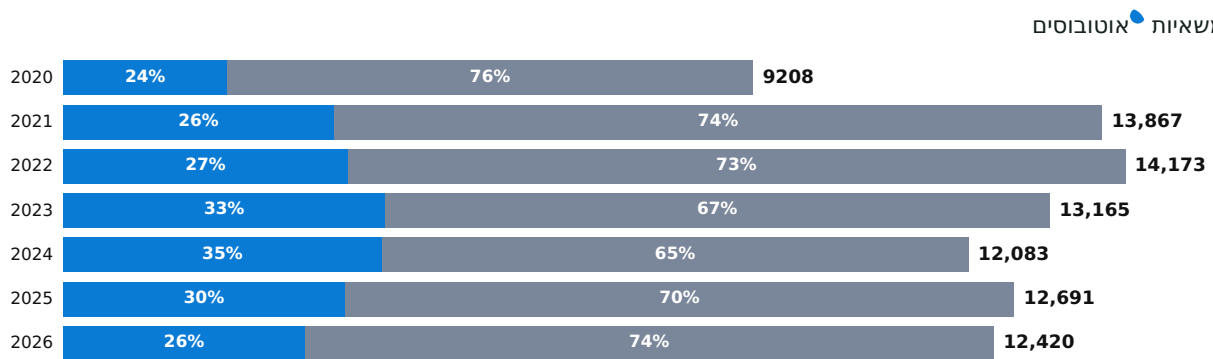
נתח החשמליים מבין הרכבים החדשים בשנה, %

אוטובוסים בכחול, משאיות בירוק; לפי תאריך עלייה לכביש



כמה כלי רכב כבדים עולים לכביש בשנה, יחידות

כל האוטובוסים והמשאיות החדשים, כל סוגי הדלק. זהו הבסיס שממנו חושב הנתח שלמעלה



מימן: כלי הרכב הראשונים על תאי דלק

כלי רכב מימניים במרשם: 4 — משאיות 3, אוטובוסים 1. המשרד רושם כלי רכב על תאי דלק כ"חשמל", ולכן הדוח מזהה אותם לפי הדגם וקוד המנוע ואינו כולל אותם במניין החשמליים. המשאיות הן Hyundai XCIENT Fuel Cell, על הכביש מיוני 2023 ופועלות בצפון. האוטובוס הוא Allenbus FSQ6123 FCEV (דגם Audace 1050), שנרשם בפברואר 2026; ב-8 באוקטובר 2026 נמסר לקבוצת בז"ן כאוטובוס המימן הבין-עירוני הראשון בישראל: 53 מושבים, ארבעה מכלי מימן בלחץ 700 בר, תדלוק של 5 עד 12 דקות, טווח של עד 600 ק"מ, והפליטה היחידה היא מים. משרד האנרגיה והתשתיות תמך בפרויקט (2.5 מיליון ש"ח); האוטובוס יסיע עובדי בז"ן בין נהריה לבית הזיקוק. בארץ עדיין יש תחנת מימן אחת — בצומת יגור (מ-2023).

כלי רכב מימניים במרשם

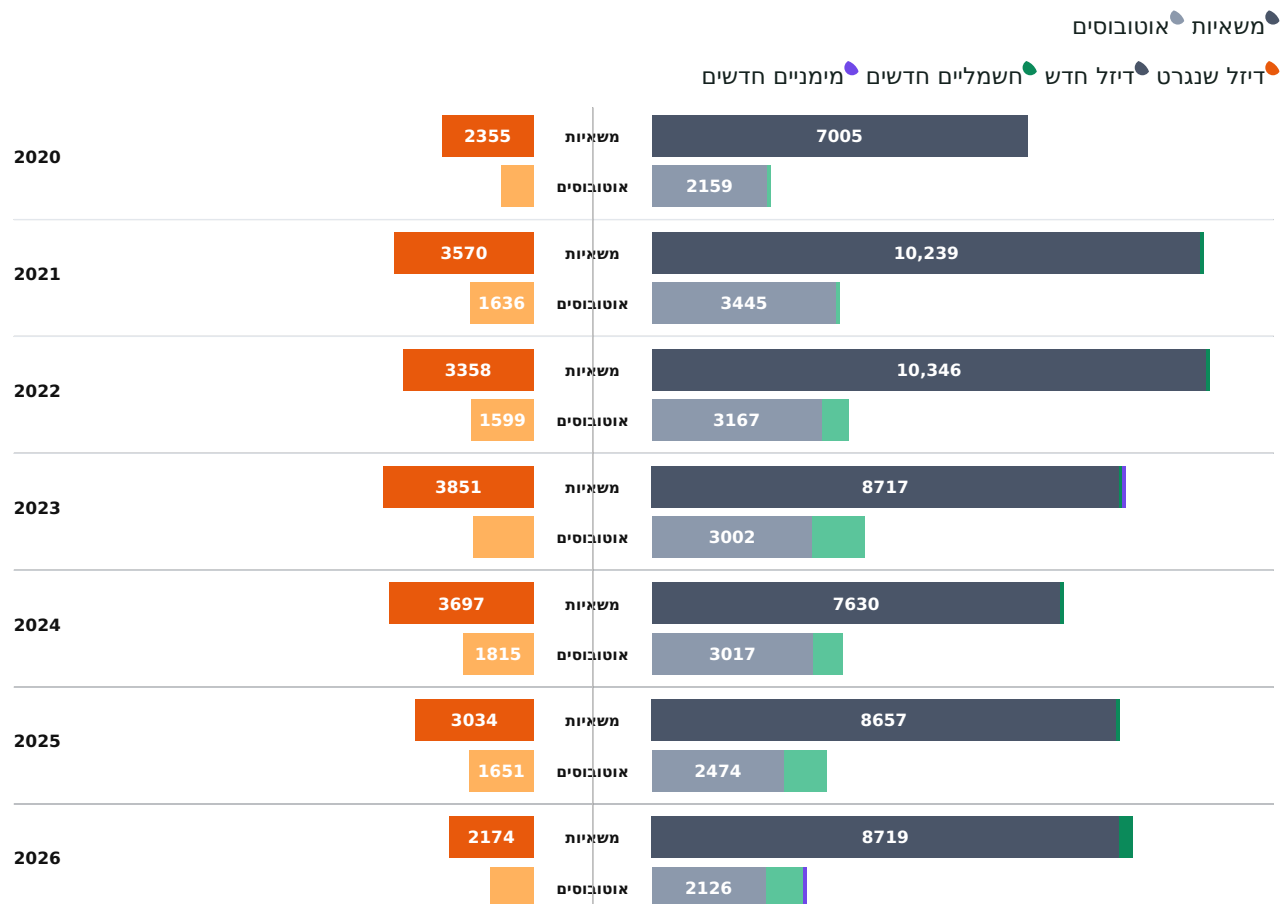
יצרן	דגם	קטגוריה	על הכביש מ-	כלי רכב
Hyundai	XCIENT	משאיות	06.2023	3
Allenbus	FSQ6123FCEVZA	אוטובוסים	02.2026	1

במה מחליפים את הדיזל שיצא

המרשם אינו מקשר רכב שנגרט לרכב חדש מסוים, אך את הזרימה רואים. ב-2026 נגרטו 2174 משאיות דיזל, ולכביש עלו 8719 משאיות דיזל חדשות ו-250 חשמליות. באוטובוסים נגרטו 1111 דיזל מול 2126 דיזל חדשים ו-706 חשמליים. משני הצדדים נספרים רק כלי רכב מעל 3.5 טון; טנדרים כבדים אינם נכללים.

יציאת דיזל מול כניסת רכבים חדשים, יחידות בשנה

שתי שורות לכל שנה: משאיות למעלה, אוטובוסים למטה — לאוטובוסים אותם צבעים בגוון בהיר יותר. משמאל לציר דיזל שנגרט, מימין חדשים: כהה לדיזל, ירוק לחשמלי. הצי גדל, ולכן הכניסה גדולה מהיציאה. בסגול — מימניים חדשים. הכפתורים מעל התרשים מסננים לפי סוג רכב ולפי דלק, ופועלים יחד: למשל "אוטובוסים" + "חשמליים חדשים".



מה זה נותן בפליטות

לפי המשרד להגנת הסביבה, אוטובוס דיזל עירוני פולט לאורך חייו כ-765 טונות CO₂. האוטובוסים החשמליים שנצברו מחליפים כ-2.8 מיליון טונות CO₂ לאורך חייו. ההערכה גסה: היא אינה מנכה פליטות מייצור החשמל ואינה משקללת נסועה בפועל לכל רכב.



אומדן המשרד להגנת הסביבה: פער של כמעט פי שלושה לאורך חייו רכב אחד

שורה תחתונה: בצי 122,187 משאיות דיזל ו-37,218 אוטובוסי דיזל – יחד 159 אלף מנועים, רבים מהם פועלים בלב אזורים עירוניים בנסועה שאין לה מקבילה ברכב פרטי; טנדרים כבדים וטרקטורים אינם נכללים במספר הזה. המשרד להגנת הסביבה מעריך את הנזק לאורך חיי אוטובוס דיזל עירוני בכ-86 מיליון ש"ח מול 30 מיליון לחשמלי. לכן כל מאה אוטובוסים ומשאיות חשמליים (956 עלו לכביש ב-2026) שוקלים לאיכות האוויר יותר מאלפי רכבים חשמליים פרטיים – אף שהרכבים החשמליים הפרטיים בצי רבים פי 62 מהמשאיות והאוטובוסים החשמליים.

נתונים: מחקרים חיצוניים – צריכת חומרי גלם ופליטות לאורך מחזור החיים, נתוני שריפת גז נלווה בעולם, ותמהיל הייצור בישראל; נתחי הצי והנסועה מהמרשם. רשימת המקורות המלאה עם המספרים נמצאת בעמוד «אודות»

למה המספרים של «רכבי 2026» שונים

יש שלושה, וכל אחד עונה על שאלה אחרת. אסור לחבר או להשוות ביניהם ישירות.

רכבים פרטיים עד גיל שנה	הקבוצה הפעילה 2026	רישומים 2026
255,509	264,842	264,136
אותו דבר, בלי רכב מסחרי. משמש היכן שמדובר בקונים פרטיים.	כמה מהם נוסעים היום. נספר לפי תאריך העלייה לכביש מהמרשם החי, ולכן מתעדכן מדי יום – אך רכב שירד מהרישום יוצא מהקבוצה.	כמה רכבים נקנו. נספר לפי תאריך הרישום, כולל פרטיים ומסחריים. מתפרסם אחת לחודש, ולכן החודש הנוכחי מופיע באיחור.

הפער בין הראשון לשני הוא רכבים שנקנו ב-2026 וכבר ירדו מהרישום. הפער בין השני לשלישי הוא רכב מסחרי. מכאן גם הנתחים השונים של הנתענים. ברכבים הפרטיים הוא 37.9%, יחד עם הרכב המסחרי – 36.9%. הסיבה ברכב המסחרי עצמו: רק 6.9% ממנו נטענים, והוא מושך את הנתח הכולל מטה. לכן באתר הרכבים החדשים, שבו הרכב המסחרי מוחרג, הנתח גבוה יותר.

הסוללה באמת מזהמת

ייצור רכב חשמלי פולט כארבעים אחוז יותר מייצור רכב רגיל בשלמותו. ליתיום מאדים ממי מלח תת-קרקעיים באטקמה שבצ'ילה, המדבר היבש בעולם, שם המים ממילא במחסור. קובלט מגיע מקונגו, וחלקו נכרה במכרות שבהם עובדים ילדים. זו אינה המצאה של מבקרים. זו האמת, ואי אפשר להעמיד פנים שאיננה.



בהתחלה הרכב החשמלי בחוב – וזו האמת

ועכשיו ספרו מה אובד לתמיד

בסוללת רכב חשמלי ממוצעת יש כ-160 קילוגרם מתכות. המיחזור מחזיר את רובן, וכשלושים קילוגרם אובדים לתמיד: 1.8 ק"ג ליתיום, 1.4 ק"ג ניקל ו-400 גרם קובלט. זה בגודל של כדורגל. רכב בנזין שורף לאורך חייו שבעה עשר אלף ליטר דלק. הניחו את החביות זו על זו ותקבלו מגדל בגובה תשעים מטר, בניין בן עשרים וחמש קומות. הדלק הזה אינו חוזר לשום מקום: הוא עולה לאוויר ונשאר שם.



ליטר דלק 17,000

שורף רכב בנזין לאורך חייו
מגדל חביות בגובה תשעים מטר



קילוגרם מתכת 30

אובדים לתמיד מהסוללה אחרי מיחזור

הפער במשקל – פי 300 עד 400

את הנפט מחשיבים נקי כברירת מחדל

כשאומרים שהסוללה מזהמת, הנפט נכנס לסיפור כבר כבנזין בתחנת דלק. בין הקידוח לתחנה עומדת תעשייה שלמה, והטביעה שלה לא נכנסת להשוואה. בשלב ההפקה לגז הנלווה אין לאן ללכת, ולכן שורפים אותו בלפידים. תשע מדינות אחראיות לשלושה רבעים מכלל השריפה, בעוד הן מפיקות פחות ממחצית הנפט בעולם. בניגוד גדול השריפה בשנים עשר אחוזים ב-2024 לבדה, ותושבי דלתת הניגר חיים תחת הלפידים האלה עשרות שנים.

נשרף בלפידים בהפקת נפט – בכל העולם

נתונים עולמיים שנתיים, לא ישראליים: המרשם אינו מכיל נתונים כאלה



46

מיליון טון מתאן

מתוכם מתאן שלא נשרף

389

CO₂ מיליון טון שווה-ערך

נפלט לאוויר

151

מיליארד מ"ק גז

נשרף בלפידים ב-2024

זה יותר גז מכל מה שאפריקה כולה צורכת בשנה

זה נוגע לרכבים ישירות: זה מה שאובד בהפקת אותו דלק שנכנס אחר כך למכל

זרז: Global Gas Flaring Tracker, 2025 מקור: הבנק העולמי

מאיפה מגיע הבנזין – ולאן הולך הנפט

בבאר אין בנזין. את הנפט מזקקים, מפצחים ומנקים, וזה עולה בערך חבית אחת מכל עשר: בית הזיקוק שורף את הגז והקוקס שלו עצמו – כמחצית מהאנרגיה שלו – משלים שליש בגז טבעי, והשאר חשמל וקיטור. המחיר הזה משולם על כל ליטר, לאורך כל חיי הרכב. גם סוללה עולה אנרגיה: התאים לסוללת 60 קוט"ש דורשים כשלושה מגה-ואט-שעה – יבוש אלקטרודות, חדרים יבשים, פורמציה – ועוד התכת ליתיום, ניקל וקובלט. אבל האנרגיה הזאת משולמת פעם אחת, וככל שרשת החשמל של המפעל נקייה יותר, הטביעה קטנה יותר: סוללה שנבנתה על רשת סקנדינבית או אירופית מזהמת בערך חצי מסוללה שנבנתה על פחם. מכל הנפט שנשאב בעולם, קצת פחות ממחצית נשרף במנועים על הכביש, ועוד כשלושה-עשר אחוזים במטוסים ובאוניות; לפלסטיק, סיבים, אספלט ושמיים הולכת בערך שישית מהחבית – הנתח היחיד שגדל. הרבע שנותר אינו "אחר" אלא דברים מוגדרים: גז לבישול וסולר לחימום בבתיים (כ-7%), כבשנים וציוד בתעשייה (6%), הדלק של בתי הזיקוק עצמם ואנרגיית ההפקה (6%), תחנות כוח על מזוט וגנרטורים לגיבוי (4%), טרקטורים, משאבות וספינות דיג (3%).

מה עולה אנרגיה – וכמה פעמים משלמים

מ-10

חביות נפט

נשרפות בזיקוק לדלק משולם על כל ליטר, כל חיי הרכב

מגה-ואט"ש ≈3

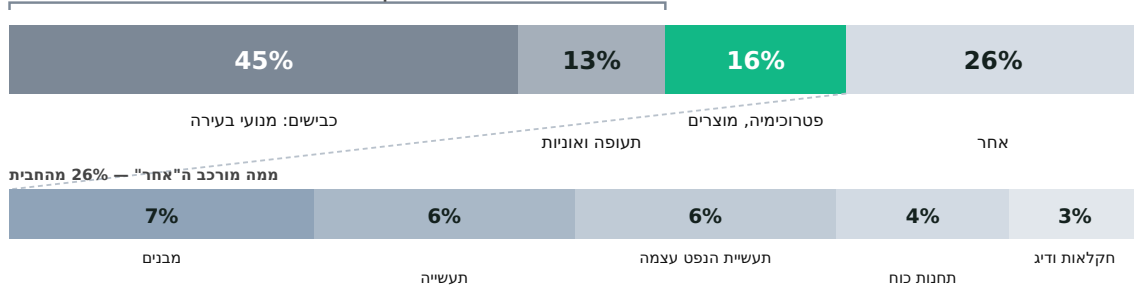
לסוללת 60 קוט"ש

יבוש אלקטרודות, חדרים יבשים, פורמציה פעם אחת – מרשת החשמל של המפעל שבנה אותה

הנפט משלם על זיקוק כל יום; הסוללה – פעם אחת, ואת המקור אפשר לבחור

לאן הולך הנפט העולמי, % מהתפוקה

נשרף במנועים ≈58%



שלוש חמישיות מהחבית נשרפות במנועים; פלסטיק וסיבים – שישית, וזה החלק היחיד שגדל

נתונים: מרשם כלי הרכב של משרד התחבורה (data.gov.il), הלמ"ס, המשרד להגנת הסביבה, הבנק העולמי, ICCT, T&E, IEA – Oil 2025, Global Energy Review 2025; EIA מקורות

מתי הרכב החשמלי מחזיר את החוב

לפי ניתוח ICCT מיולי 2025, רכב חשמלי באירופה פולט 63 גרם CO₂ לקילומטר לאורך כל מחזור החיים מול 235 ברכב בנזין – פחות ב-73%. הפליטות העודפות מייצור הסוללה מוחזרות תוך כשבעה עשר אלף קילומטר: שנה, שנה וחצי של נסיעה רגילה. כל מה שמעבר לכך הוא רווח נקי. גם בפולין, ששם הרשת פועלת על פחם, היתרון נשמר – כעשרים ושניים אחוזים.

חשמלי

63

לקילומטר CO₂ גרם

בנזין

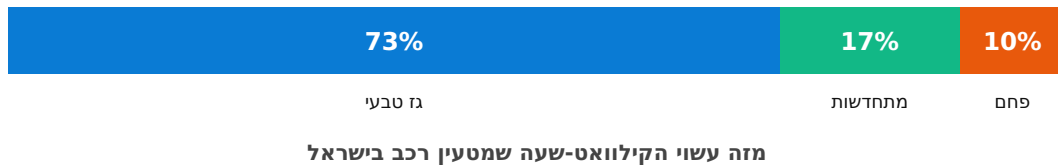
235

לקילומטר CO₂ גרם

פחות ב-73% לאורך חיי הרכב

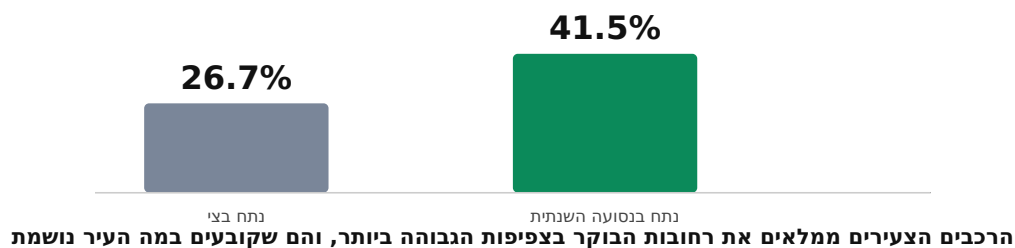
החשבון הישראלי

לפחם חלק קטן בייצור שלנו: 10% ב-2025, מחצית ממה שהיה שנה קודם. הבסיס הוא גז טבעי, כ-73%, והוא נקי פי שניים בערך מפחם לקילוואט-שעה. אנרגיות מתחדשות סיימו את 2025 על כ-17% (הערכת משרד האנרגיה) מול 49% באירופה. במדד אחד אנחנו טובים מהממוצע, באחר פחות, וההחזר יוצא באותו סדר גודל — שנה, לא עשור. הוא ימשיך להתקצר: תחנת הפחם בחדרה תפעל עד 2029 והייצור הסולארי גדל.



אבל לעיר לא הפחמן הדו-חמצני קובע

פחמן דו-חמצני מתפזר באופן אחיד על פני כדור הארץ ולא אכפת לו היכן נפלט. הפליטה של מנוע בנזין — תחמוצות חנקן, חלקיקים זעירים, תוצרי בעירה לא מלאה — נכנסת לריאות של אדם שעומד על המדרכה שני מטרים מצינור הפליטה. כאן הנתונים שלנו מדברים חזק יותר מכל תחזית.



שורה תחתונה: רכב חשמלי אינו מבטל את הכרייה — הוא מעביר ומקטין אותה. אטקמה וקונגו משלמות מחיר אמיתי, ואי אפשר להעמיד פנים שאיננו. אבל ההשוואה אינה מול אידיאל אלא מול מה שקיים עכשיו. כרגע כל רכב בנזין על הכביש פירושו מגדל חביות בן עשרים וחמש קומות, לפיד בניגריה ופליטה ברחוב הסמוך. רכב חשמלי פירושו כדורגל של מתכת אבודה ותחנת כוח מחוץ לעיר. ההבדל אינו שאחד נקי והשני מזוהם. ההבדל הוא בסדרי גודל.

מסקנות לפי פרקים

כל פרק בדוח מסתיים במסקנה משלו. כאן הן מרוכזות ברצף – תקציר של הדוח כולו.

1

סקירת 2026

ב-9 החודשים הסגורים של 2026 נרשמו 264,136 רכבים; על הכביש היום 264,842 רכבים של 2026 – הקבוצה הפעילה במרשם, כולל החודש הנוכחי.

2

מגמה 2026-2010

שיעור הרכבים הנטענים עלה מ-0.0% ב-2010 ל-27.1% ב-2024, 30.9% ב-2025 ו-36.9% ב-2026; לבנין ולדיזל נשארים 63.1%.

3

לפי חודש 2026

בחודשים מלאים שיעור הרכבים הנטענים נשאר בין 30.1% ל-46.3% (החודש החלקי הנוכחי מציג 30.8%), בממוצע 36.9%.

4

לפי מותג 2026

מובילות השנה הן Toyota, Jaecoo, Chery.

5

דגמים נטענים 2026

במקטע הנטען מובילים Jaecoo JAE007, Jaecoo JAE008, Chery TIGGO8PRO.

6

דגמי BEV לפי חברה

ההיצע מרוכז: Tesla ו-Deepal מוכרות דגם אחד או שניים בלבד (MODEL Y/MODEL 3; S05/S07).

7

מותגים בכביש

הפער בין הדירוג במכירות לדירוג בצי מראה תזוזה מבנית: Omoda ומותגים חדשים אחרים יושבים בקבוצת 2026 גבוה בהרבה ממקומם בצי – הם תופסים נתח.

8

דלק – פילוחים

בקבוצת 2026 רכבי הבנין והדיזל מחזיקים 63.1%, ההיברידיים הנטענים 24.4% והחשמליים המלאים 12.5%; יחד הנטענים נותנים 36.9%.

9

גריטה

מתוך 210,416 רכבים חשמליים מלאים שנמכרו מ-2023, כבר הורדו מהכביש 2262 רכבים מאותה קבוצה – 1.1%. ב-2026 נכנסו לקבוצה 264,842 רכבים ו-89,971 ירדו מהכביש – הצי גדל ב-174,871.

10

חתך הנדסי BEV (קוהורט 2026)

בקבוצת 2026 25.0% מהחשמליים המלאים הם בדרגת 800V, ו-89.4% בנויים על פלטפורמה חשמלית ייעודית; סוללות LFP מותקנות ב-32.5% מהם, NMC ב-14.5%.

11

גידול ב-7 ימים

בתקופת פרסומי המרשם 11.10-04.10 הקבוצה הפעילה גדלה ב-2263 רכבים: +434 חשמליים מלאים, +397 היברידיים נטענים ו-1432 בנין ודיזל.

12

השפעות החשמול: דלק, אוויר, רעש

הצי 90.2% בעירה, אבל הכניסה אליו כבר 37% נטענת והיציאה כמעט כולה בנין: ההרכב משתנה משני הקצוות.

13

תחבורה כבדה: אוטובוסים ומשאיות

רצו 187 122 משענות דיזל ו-218 37 אוטורוחי דיזל – יחד 159 אלה מנועים רבים מהם פוטנלים רלר אזורית

נפט וסוללה: מה עולה כל אחד

רכב חשמלי אינו מבטל את הכרייה — הוא מעביר ומקטין אותה.

התמונה הגדולה

שוק הרכב הישראלי עובר מעבר אנרגטי מהיר: נתח הרכבים הנטענים (חשמליים מלאים BEV והיברידיים נטענים PHEV) ברישומים החדשים עלה מ-27.1% ב-2024 ל-30.9% ב-2025 ול-36.9% בחודשים הסגורים של 2026; בקבוצה הפעילה של 2026 הנטענים מחזיקים 36.9%.

בתוך קבוצת 2026 בניזן ודיזל (ICE) עדיין מחזיקים 63.1% — צי מוניות, רכש עסקי והסגמנט התקציבי; ההיברידיים הנטענים לוקחים 24.4% והחשמליים המלאים 12.5%. הצי בכביש משתנה לאט מהקמעונאות: רק 9.8% ממנו מחושמל — פער של פי 3.8 — בקצב החשמול הנוכחי של הצי (2-3 נק' /שנה) הוא יצטמצם עוד יותר מעשור, ומבטיח צמיחה ארוכה לתשתיות טעינה ושירות. ובצי עצמו החשמליים המלאים עדיין רבים מההיברידיים הנטענים: 246,192 מול 164,046 — המעבר של המכירות להיברידיים בשנתיים האחרונות עוד לא הפך את הצי.

מותגים ודגמים

חמשת המובילים של השנה — Toyota, Hyundai, Kia, Chery, Jaecoo — שומרות נפח עם ICE והיברידיים קלאסיים, ואילו Toyota, BYD, Kia צומחות הכי מהר בתקופת פרסומי המרשם 11.10-04.10 — בעיקר על בניזן והיברידיים רגילים.

מוקד ריכוז נפרד — קבוצת 21.9% Chery (Chery + Jaecoo + Omoda) מכלל קבוצת 2026 ו-55.1% מכל ה-PHEV — שירות, חלפים ואספקה של נתח שוק ניכר תלויים בקונצרן אחד. הדגמים הנטענים הנמכרים ביותר — Jaecoo JAECO07, Jaecoo JAECO08, Chery TIGGO8PRO: קרוסאוברים משפחתיים מרווחים במחיר שפוי — זולים מהמתחרים האירופיים, מאובזרים היטב וללא חרדת טווח ב-PHEV (הערכת מומחה).

מה מבטיח

בטווח הקצר (2026-2027) קרוסאוברי PHEV סיניים צומחים הכי מהר במכירות — הם מסירים את פחד הטעינה; אבל הנתח החודשי של החשמליים המלאים משתנה עם משלוחי Tesla, ומוקדם להספיד את ה-BEV. בטווח הבינוני מנצחים BEV נגשים — כרגע XPeng G6, Geely EX5, BYD ATTO 3 EVO עם התרחבות רשת הטעינה הקונים עוברים לחשמלי מלא. 15.0% Tesla: מה-BEV החדשים מול 15.3% מהצי הקיים — הנתח שלה נשמר. תחזית: בקצב שנתי של ~352 אלף רישומים (264,136 ב-9 חודשים × 12/9), שוויון 50/50 בין ICE לנטענים צפוי ב-2029-2030. סיכון השוק הוא תלות באזור אספקה יחיד ופיגור של תשתית הטעינה הציבורית (הערכת מומחה). כל התחזיות הן אקסטרפולציה, לא הבטחה.

דינמיקת החודשים האחרונים

שיא החשמליים המלאים ב-2026 היה ביוני — 5085; החודש המלא האחרון (ספטמבר) נמוך מהשיא ב-11%. שלושת החודשים האחרונים: 3097 (אוגוסט) → 4525 (ספטמבר) → 214 (אוקטובר, חודש חלקי שעוד מתמלא); ספטמבר גבוה מאוגוסט ב-46%. נתח החשמליים המלאים מכלל הרכבים שנקנו: 10.5% → 19.6% → 16.2%. בין משלוחי Tesla את מקטע החשמליים המלאים מחזיקים XPeng — בממוצע 532 רכבים בחודש, בין שני מותגי ה-BEV המובילים ב-9 מתוך 9 החודשים המלאים של 2026 — וגם BYD ו-Deepal. היברידיים נטענים: 7907 → 6155 → 192; ספטמבר נמוך מאוגוסט ב-22%. נתח BYD — מותג קמעונאי כמעט לחלוטין — ב-BEV החדשים הצטמצם מ-16% ל-9% (אוגוסט → ספטמבר); הנתח המשותף של MG ו-Geely הצטמצם מ-17% ל-10%. הערוצים שלהם שונים: MG מחזיקה את הקמעונאות במחיר נמוך, ו-Geely פועלת בערוץ הליסינג והחברות, שבו רכישות פרטיות הן מיעוט. הרקע — מס קנייה של 48% על BEV מאז ינואר 2026 ותקרת הטבה ירוקה שקוצצה: המכה נחתה קודם כול על קונים פרטיים של BEV יקרים; חלק מהביקוש עבר ל-PHEV, וחלק ל-BEV נגשים ולערוצים עסקיים.

שורה תחתונה

הנתונים מראים שוק שכבר נבנה מחדש ולא מעבר איטי: בקבוצה הפעילה של 2026 יש 264,842 רכבים, הרכבים הנטענים מהווים 36.9% (חשמליים מלאים 12.5%, היברידיים נטענים 24.4%), ולבניזן ולדיזל נותרו 63.1%. בצי שבכביש רק 9.8% נטענים. אר הם כבר מספקים 54.9% מהגידול נטו שלו — השוק משתנה מהר יותר מהצי.

מותגים סיניים מחזיקים 43.0% מכלל הקבוצה ו-88.4% מהרכבים הנטענים (72.5% מהחשמליים המלאים ו-96.5% מההיברידיים), כלומר ההובלה שלהם נוצרה בחלק הצומח ביותר של השוק. במכירות 2026 ההיברידיים הנטענים רבים מהחשמליים המלאים (24.4% מול 12.5% מהקבוצה): הקונה רוצה לנסוע על חשמל כל יום אך לשמור רזרבה של בנזין לנסיעות ארוכות. זו תזוזה במכירות, לא מהפך בשוק: בכביש החשמליים המלאים עדיין רבים יותר, והנתח החודשי של ה-BEV תלוי מאוד במשלוחי Tesla. תחזית: מותגים סיניים עשויים להתייצב על 46%-51% מהרישומים החדשים, הנטענים יכולים להתקרב לחצי מהשוק מוקדם מהחישוב הבסיסי, היחס בין היברידיים לחשמליים מלאים במכירות עדיין משתנה מחודש לחודש, ומוקדם להכריז על מנצח; הצי עצמו ישתנה לאט בהרבה בגלל מיליוני רכבי הבנזין הקיימים. הסיכונים העיקריים אינם «לאום» של הרכב אלא ביצרן וביבואן: רשת השירות, החלפים, האחריות, הערך העתידי וגישת הבעלים לטעינה.

רכבים חדשים בישראל · גיל הצי, הנעה, אבזור, נסועה <

פרויקט עצמאי המבוסס על הנתונים הפתוחים של משרד התחבורה (data.gov.il). אינו שירות ממשלתי.

אודות · נגישות · פרטיות · תנאי שימוש

בעל האתר: Lilia Sharshukov · drlingvo@gmail.com