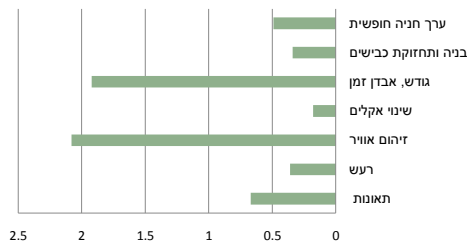


עלויות חיצוניות לשימוש ברכב בישראל



מקור: רשות המסים 2007  
יחידות: עלויות לפי נטו הנתון התוצר 2008

היקפי שימוש ברכב במקום עבודה בישראל ובעולם

ישראל נמצאת במקום הראשון בעולם באחוז מכלי הרכב החדשים המיועדים להימסר כרכב במקום עבודה.

Table 1. New company cars

	Share of company cars to new fleet (%)
Germany	42
Denmark	27
Italy	30
Spain	13*
Netherlands	43
France	36
Sweden	50
United Kingdom	23
Ireland	36

Source: European Commission Directorate General for Enterprise (2003)  
\* Provisional data  
† Derived from the database of car registrations at the Ministry of Transport

מקור: כהן בלנקשטיין, 2006

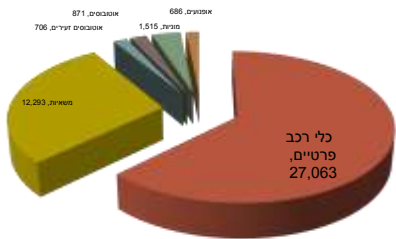
תחבורה היום ומחר  
רכב צמוד ובטיחות בדרכים  
תמר קינן

מבוסס על:

\* עבודת מאסטר - השפעת מדיניות מיסוי רכב הניתן ממקום העבודה על בעלות רכב, והיקפי נסועה ברכב פרטי (תמר קינן בהנחיית פרופ' יורם שיפטן, הטכניון 2009)

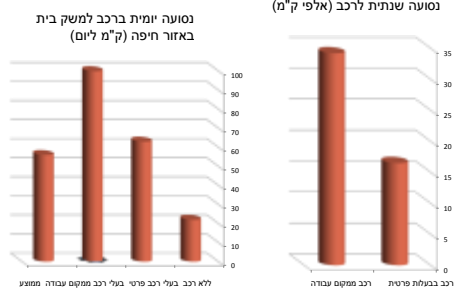
השפעת מתן רכב חברה ומדיניות מיסוי על הבטיחות - פרופ' יורם שיפטן, ד"ר גילה אלברט, תמר קינן - הטכניון 2009 - בתמיכת קרן רן גאור

נסועת רכב בישראל (מליון ק"מ בשנה)



מקור נתונים: למ"ס 2007

היקפי נסועה ברכב במקום עבודה



מקור: למ"ס 2006

היקפי נסועה

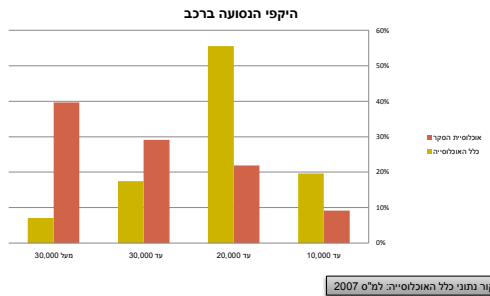
סיכון למוות בתאונות דרכים בהתאם לאמצעי התחבורה

אמצעי התחבורה	מקרי מוות על פי 100 מיליון ק"מ	מקרי מוות על פי 100 מיליון שעות נסיעה
אוטובוס	0.06	1.4
רכבת	0.1	6.0
מונית	0.4	12.4

מקור: Hakkert A.S., Braimaister L., (2002)

THE EFFECT OF EXTERNALITY ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

השוואה בין אוכלוסיית הסקר לכלל האוכלוסייה

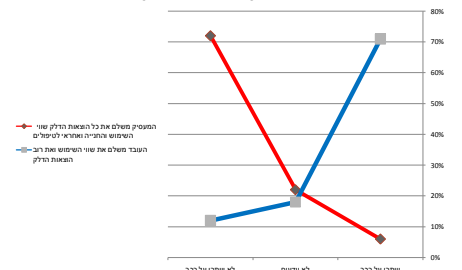


מקור נתוני כלל האוכלוסייה: למ"ס 2007

THE EFFECT OF EXTERNALITY ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

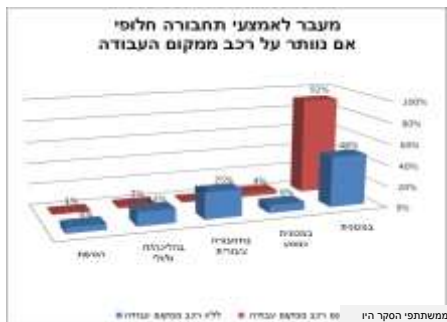
חסם לשינוי- דלק וחנייה ללא הגבלה

הכנסות לותר על רכב בתום תקופת יישום רפורמת הליסינג בהתאם לגורם המשלם את הוצאות הרכב



THE EFFECT OF EXTERNALITY ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

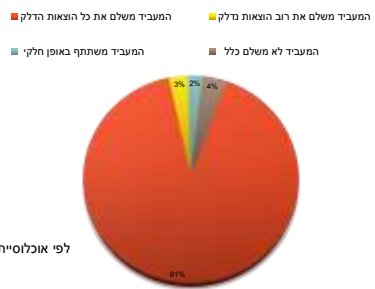
הפסקת שימוש ברכב במקום עבודה עשוי להביא להפחתת נסועה



הערה: 86% ממשתמשי הסקר היו באזורים ברכב חסכוני יותר בדלק אילו הרכב היה בבעלותם הפרטית

THE EFFECT OF EXTERNALITY ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

מי משלם את הוצאות הדלק?



לפי אוכלוסיית הסקר

THE EFFECT OF EXTERNALITY ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

אופי הנהיגה

THE EFFECT OF EXTERNALITY ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

מאפייני התאונות בקבוצות נהגים

Table 1: Summary of work-related road accidents by vehicle type

Vehicle type	Age	Appl. cat.	Severity	Location - over-represented in	Over-represented contributory factors
Company van	Mean: 36 years old	Truck or 17-30 years, multi-use, semi-trailer	Most fatal for other vehicle types, 8 other to fatal	Most accidents (20% of total)	Excess speed, poor observation, wrong route, improper use of vehicle
Freight van	Mean: 36 years old	Truck or 17-30 years, multi-use, for hire	Most fatal for other vehicle types, 8 other to fatal	Most accidents (20% of total)	Excess speed, poor observation, wrong route, improper use of vehicle
Delivery	Mean: 36 years old	Truck or 17-30 years, multi-use	Most fatal for other vehicle types, 8 other to fatal	Most accidents (20% of total)	Excess speed, poor observation, wrong route, improper use of vehicle
Tractor	Other parties most to blame	Truck or 17-30 years, multi-use	Most fatal for other vehicle types, 8 other to fatal	Most accidents (20% of total)	Excess speed, poor observation, wrong route, improper use of vehicle
Tractor	Other parties most to blame	Truck or 17-30 years, multi-use	Most fatal for other vehicle types, 8 other to fatal	Most accidents (20% of total)	Excess speed, poor observation, wrong route, improper use of vehicle
Tractor	Other parties most to blame	Truck or 17-30 years, multi-use	Most fatal for other vehicle types, 8 other to fatal	Most accidents (20% of total)	Excess speed, poor observation, wrong route, improper use of vehicle

Clarke (2005) מצא שסוכבי העקירה לתאונות זורכים בהם מעורבים כלי רכב מודרניים. ברכביהם היו גורמי סיכונים מבוטלים מברורים יותר. גורמים נוספים שנמצאו מברורים היום אכזריה, החליק, וחוסר תשומת לב ריחוק.

THE EFFECT OF EMPLOYEE INVOLVEMENT ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

הגורמים לתאונות בקרב קבוצות נהגים

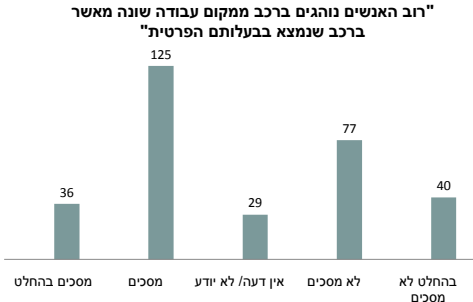
Table 2: Background factors in accidents: standardized normal residuals across six vehicle types

	Company van	Freight van	Delivery	Tractor	Tractor	Tractor
<b>Background</b>						
Delivery needs	1.07	0.16	-1.05	-0.97	-0.23	0.39
Tractor delivery	-1.14	-0.70	1.00	0.58	0.15	-0.28
Unusual handling	-0.07	-0.30	0.30	-0.04	-1.01	-1.39
Unusual problems	-0.02	0.00	0.00	-1.24	-1.23	-1.50
Alcohol	1.06	0.00	-1.19	-0.23	-0.17	-1.00
Performance	0.18	-0.17	0.36	-1.07	-0.45	-0.19
Time pressure	-0.04	-0.32	-0.51	-1.74	0.04	0.00
<b>Behaviour</b>						
Close following	-0.23	-0.44	0.07	-1.03	-0.21	-0.44
Speedy speed (per cent conditional)	1.00	-0.29	-1.00	-0.70	-1.01	1.79
Fast observation (per cent conditional)	1.04	0.00	0.20	0.00	0.00	-1.00
Failure to signal	0.12	-0.02	-0.08	0.00	-0.33	-0.01
Close judgement	0.01	0.02	-0.06	-0.02	1.00	-0.79
Close to road	-0.24	-0.19	-0.08	-1.70	-0.04	-0.20
Failure to check head	-1.00	-0.24	0.79	-0.04	-0.03	-0.00
Close to road	-0.79	0.20	-0.02	-0.70	0.00	-0.01

הערות: משתנים שנמצאו מברורים ברמת מובהקות של 5% מודגשים. מקור: Clarke et al., 2005

THE EFFECT OF EMPLOYEE INVOLVEMENT ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

רכב ממקום עבודה - תוצאות



THE EFFECT OF EMPLOYEE INVOLVEMENT ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

אביזרי בטיחות

THE EFFECT OF EMPLOYEE INVOLVEMENT ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

אחוז מכלי רכב המאובזרים במערכת בקרת יציבות במכוניות מקבוצה 2 מודל 2008

יצרן	רכב צמוד	רכב בבעלות פרטית
Hyundai	35%	69%
Mazda	7%	78%
Toyota	0%	4%
Citroen	73%	86%
Ford	45%	35%
Renault	81%	33%
Skoda	93%	96%
Volkswagen	100%	100%

מקור: רשות המסים 2009

THE EFFECT OF EMPLOYEE INVOLVEMENT ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

מסקנות והמלצות

THE EFFECT OF EMPLOYEE INVOLVEMENT ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

## המלצות

- על הממשלה לקבוע שווי השימוש בהתאם להיקפי שימוש בפועל
- על הכנסת לחוקק חקיקה המסייעת למשתמשים בתחבורה ציבורית, כגון פדיון חנייה
- על חברות המעוניינות לשפר מצב הבטיחות של עובדיהן להכין תוכנית תחבורה להפחתת נסועה ממרכיב מרכזי לבטיחות

THE EFFECT OF FAVORABLE RISK AND ITS MANAGEMENT ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY

## סיכום

• מנגנון ההטבה של רכב ממקום העבודה מייצר נסועה עודפת, ותרבות נהיגה שונה.

• מדיניות המעסיק בנוגע להטבה לתשלום שווי השימוש ולתשלום עבור הדלק משפיעות באופן דרמטי על מעבר לאלטרנטיבות נסיעה אחרות

• גם במצב התחבורה הציבורית הנוכחית היא עשויה להוות אלטרנטיבה לשימוש ברכב הפרטי עבור חלק לא מבוטל של אוכלוסיית המדגם במקרה בו לא יהיה ברשותם רכב ממקום עבודה

THE EFFECT OF FAVORABLE RISK AND ITS MANAGEMENT ON TRAVEL BEHAVIOR AND SUSTAINABILITY