

3.3 אמצעי מדיניות כלכליים לניהול תחבורה: השפעת מדיניות מיסוי והטבות אחזקת רכב על איכות הסביבה.

פרופ' יורם שיפטן, גב' תמר קינן

3.3.1 מבוא

הסופר אתגר קרת כתב פעם ש"דוגמא אישית היא לא פעם ראש גשר למימוש מציאות מבוקשת". ממשלת ישראל מצהירה בכל הזדמנות על הכוונה לקדם מעבר לשימוש בתחבורה ציבורית. אולם בד בבד עם הפניית תקציבים להקמת תשתיות וסובסידיות לתחבורה הציבורית, ממשכה המדינה, זה שנים רבות, במתן תמריצים לשימוש ברכב הפרטי. בכדי שהמדינה תעביר נוסעים משימוש ברכב פרטי לתחבורה ציבורית עליה לטפל בתמריצים אלה, ובראש בראשונה עליה לתת דוגמא כמעסיק, ולהפסיק את הסדרי התגמול המעודדים את עובדי המדינה להחזיק רכב פרטי.

הבחירה של הפרט להשתמש ברכב פרטי אינה כוללת שיקולים של כלל העלויות למשק הנגרמות ע"י נסיעה זו (הגדלת הגודש, זיהום אוויר, העצמת בעיית החנייה ועוד) כתוצאה מכך העלות הממוצעת של השימוש ברכב לפרט קטנה מהעלות השולית למשק וגורמת לשימוש לא יעיל ברכב הפרטי. שימוש ברכב פרטי, בעיקר ע"י יוממים¹, מהווה את הגורם העיקרי לגידול עלויות אלה למדינה ולמשק כולו.

ב-13 באוגוסט 1997 החליטה הממשלה לאמץ תוכנית כוללת להתמודדות עם תופעת הגודש בכבישים ולהעדיף התחבורה הציבורית ע"י אמצעי מדיניות משולבים לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית, באמצעות שיפור רמת השרות, ולניהול ביקושים באמצעות הגבלת השימוש ברכב הפרטי. למרות האמירה המפורשת בדבר הצורך בהפחתת השימוש ברכב הפרטי, המדיניות הממשלתית כוללת מעט תשומת לב להיבטים המוסדיים (החלטות מנהליות רוחביות המתקבלות במנותק מן ההחלטות על ניהול התחבורה בעת הערכת מדיניות תחבורה. מכיוון שההיבטים המוסדיים הם בעלי השפעה מכרעת על מצב התחבורה בישראל, ההתעלמות מהמדיניות הנקבעת ע"י גורם שאינו ממונה על התחבורה (רשות המסים) יוצרת 'מדיניות דרך אגב' המנוגדת למדיניות המוצהרת של הפחתת נסועה ומעבר לשימוש בתחבורה ציבורית (כהן 2006). על אף זאת לא נבדקו ההשלכות של 'מדיניות דרך אגב' שצוינה להלן, והאם או איך היא משפיעה בפועל על היקפי הנסועה ברכב פרטי בישראל.

מאמר זה יציג חלק מכשלי השוק המהווים תמריץ כלכלי לשימוש ברכב הפרטי: הטבת מס על רכב ממקום עבודה והסכמי השכר במגזר הציבורי הכוללים תשלומי אחזקת רכב באופן המחייב את העובד להיות בעלים של רכב ולהחזיק רישיון נהיגה בתוקף. בנוסף יוצגו פתרונות שעל הממשלה לנקוט בתחומים אלה.

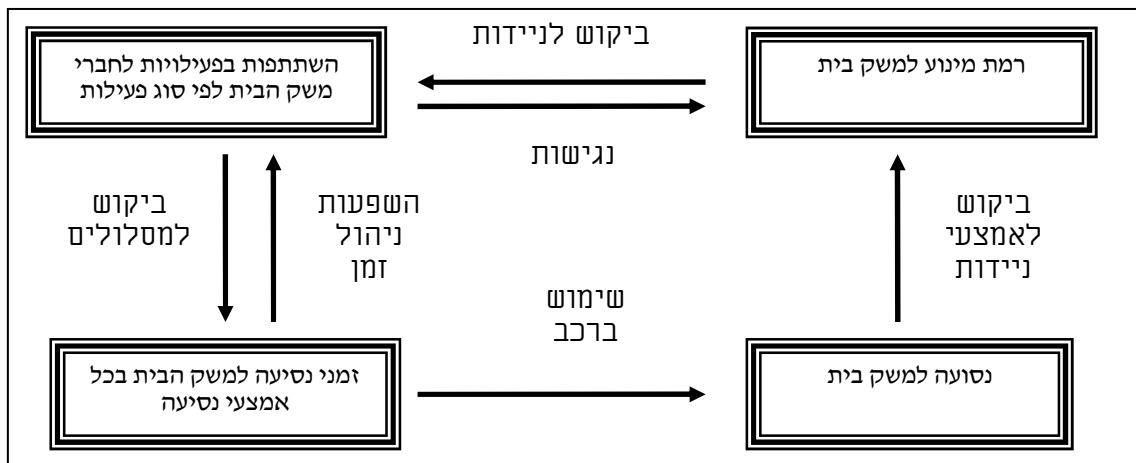
מי ייתן ועבודה זו תתרום, ולו במעט, לשינוי 'מדיניות דרך אגב' זו.

¹ יוממות (commuting) היא תופעה חברתית המתקיימת כאשר אנשים המתגוררים ביישוב מסוים נוסעים מדי יום למקום עבודתם הנמצא ביישוב אחר, בדרך כלל בעיר הגדולה בהשוואה למקום מגוריהם. אנשים אלו מכונים יוממים (commuters). תופעת היוממות היא מסימנייה של החברה המודרנית, כאשר נגישות גבוהה לתחבורה מאפשרת לעובדים לעבוד במרחק רב מבתם. בעולם המערבי עד המאה ה-19, ובעולם השלישי עד היום, אנשים עובדים במרחק הליכה מבתם. בערים מרכזיות, מרבית העובדים הם יוממים המגיעים לעבודה בעיר מערים אחרות. מצב הפוך מתקיים בערים שבהן מקורות תעסוקה מעטים, שם מתגוררים בדרך כלל יוממים רבים. ערים כאלו מכונות ערי שינה.

3.3.2 תכנון תחבורה

תשתיות התחבורה והשימוש בהן, מהווים שניהם גורם סביבתי מרכזי המשפיע על הפגיעה בשטחים פתוחים, רעש זיהום אוויר ועוד. לצורך תכנון התשתיות לשימוש באמצעי התחבורה השונים, פותחו המודלים הקלאסיים בתכנון תחבורה הידועים גם כ"מודל ארבע הצדדים" המניחים כי כל שלב² מבוסס על החלטות נפרדות של הפרט בכל שלב ושלב, ואין השפעה הדדית בין החלטות (Golob, 1990). המודלים הקלאסיים רואים בהשתתפות בפעילויות גורם מסביר ולא גורם מוסבר במודל. גולוב מציע שבעלות על רכב ופרמטרים אחרים יהיו משתנים פנימיים במודל ולא רק משתנים חיצוניים. במודל המוצג להלן הוא מראה כי רמת המינוע מושפעת מהיקפי הנסועה הרצויים ומביקוש להשתתפות בפעילויות שונות. בנוסף יש לקחת בחשבון כי רמת המינוע מושפעת גם מעלויות אחזקת הרכב, ומעלויות משתנות של השימוש בתחבורה ציבורית לעומת רכב פרטי.

תרשים 3.3.1: תרשים זרימה של מודל ביקושים של משקי בית להשתתפות בפעילות וניידות (Golob, 1990).



כיוון שרוב המודלים המיושמים בארץ ובעולם לתמיכה בקבלת החלטות מבוססים על המודלים הקלאסיים, ישנה התעלמות מהגורמים המוגדרים במודלים אלה כגורם משפיע ולא כגורם מושפע. התעלמות זו גורמת לכשל שוק, ולא נלקחת בחשבון 'מדיניות דרך אגב' המתקיימת במקומות רבים בעולם.

מחקר של הבנק העולמי (Kenworthy, 1997) הראה כי תלות בכלי רכב לשימוש פרטי מסיטה הון פרטי וציבורי משימושים אלטרנטיביים יעילים יותר, מקטינה את קצב הפיתוח האזורי ומעבר לנקודה מסוימת (כ-7,500 ק"מ של נסיעה שנתית לאדם) כרוכה בעלויות כלכליות שוליות שעולות על היתרונות הכלכליים השוליים. התלות בכלי רכב פרטיים מקטינה לכן את יעילות שרותי התחבורה ומגדילה את שעורי התאונות לנפש.

Kessides (1993) מסיק שהשקעות בתשתית כבישים יכולות להביא לתשואה גבוהה במדינות מתפתחות אך תשואה נורמאלית בצפון אמריקה ובמערב אירופה. במדינות המפותחות גידול במגוון אמצעי

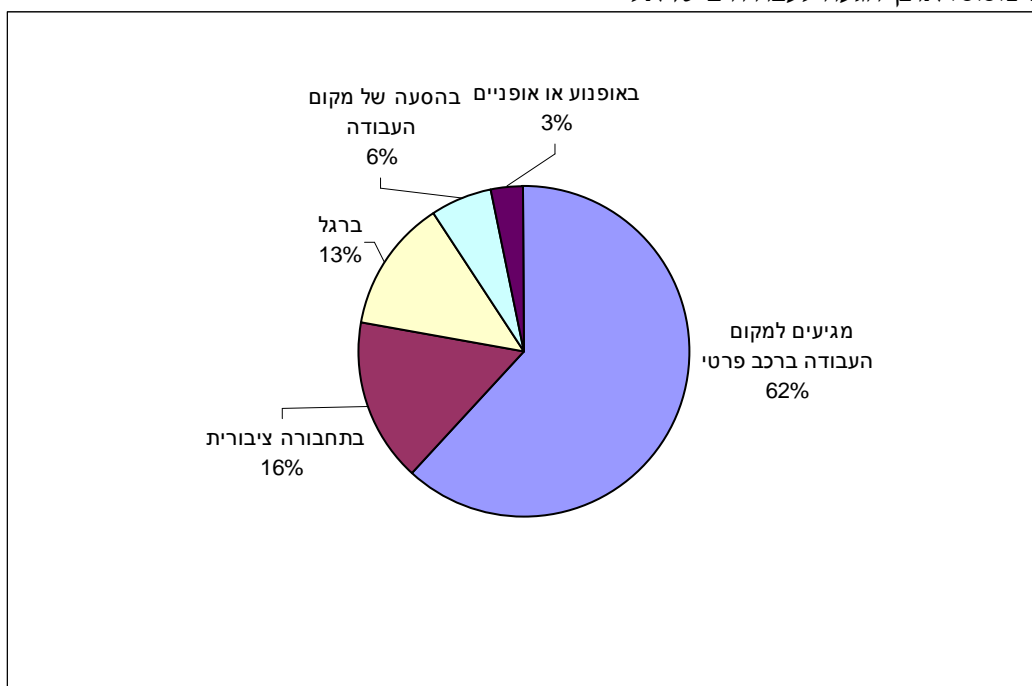
² ארבעת השלבים הקלאסיים הם: יצירה (כמה יחידות נסיעה נוצרות בכל מקום), פילוג (איך הן מתפלגות במרחב), פיצול (באיזה אמצעי הנסיעה תתבצע), הצבה (איך הנסיעות מוצבות על רשת הדרכים הקיימת).

התחבורה מביא ליתרונות מקרו העדיפים על גידול ניכר בשימוש בכלי רכב. הדבר בא לידי ביטוי בהוצאות על תחבורה ציבורית המניבות שיעור תשואה כפול מאשר שיפור בכבישים (Aschauer 1991). יתרונות אלה יושפעו משעורי המס המוטלים על השימוש בכלי רכב פרטיים. העלאת שעורי המס על שימוש בכלי רכב פרטיים תגדיל את השימוש בתחבורה ציבורית ואת כדאיות ההשקעה בה.

3.3.3 המצב בישראל

בישראל, מעל שישים אחוז מהמועסקים מחוץ לביתם מגיעים לעבודה בעזרת הרכב הפרטי (מכון ברנדמן, 2003) ומדיניות ההטבות הכספיות המעודדת שימוש ברכב הפרטי תורמת להגדלת שיעור זה. עלפי תוצאות סקר של התאחדות התעשיינים אשר פורסמו לאחרונה ב"מעריב"³ 15,600 אלף מעובדי העסקים הקטנים, כ-15% ממצבת העובדים במגזר, נהנים כיום מרכב צמוד. חלק לא מבוטל מרכבים אלה הן בבעלות חברות ליסינג.

תרשים 3.3.2 : אופן הגעה לעבודה בישראל⁴



מקור: סקר מכון ברנדמן, 2003

3.3.4 הטבת מס לרכב ממקום עבודה (רכב בבעלות המעביד או בבעלות חברת ליסינג)

ידי קובעי המדיניות אפשרות לנווט ולנתב את רמות השימוש ברכב פרטי באמצעים מגוונים. אחד מאמצעי המדיניות הוא השימוש במיסוי בצורותיו השונות. אמצעים אלה מהווים אמצעים משלימים לאמצעי ההשקעות בתשתיות ובסובסידיות. בישראל לא נכללים השימוש באמצעים אלה במסגרת של תוכניות תחבורה כוללות, והן נקבעות ישירות על ידי משרד האוצר, ללא התייעצות עם משרד התחבורה.

³ מורגנשטרן, רונית, 12.12.2006, "מהפכת הליסינג: 26% מהעסקים הקטנים יבטלו מתן רכב לעובדים" עמ' 6, מעריב

⁴ הסקר נערך טלפונית במרץ 2003, בשיטת CATI ממרכז התקשורת הממוחשב של מכון ברנדמן בת"א. המדגם הקיף 500 גברים ונשים בגילאי 18 ומעלה שהוא מדגם ארצי, אקראי ומייצג של האוכלוסייה דוברת העברית בישראל. הדגימה אקראית ופרופורציונאלית לפי מין גיל ואזור מגורים.

זקיפת ההטבה⁵ הנמוכה יחסית שנקבעה לצורכי מס עבור רכב ממוקם עבודה מהווה גורם מכריע בכמות כלי הרכב ממוקם עבודה הנוסעים ברחבי הארץ.

הסדר רכב ממוקם העבודה מקטין את העלות השולית של הפרט בבואו לשקול את אלטרנטיבת השימוש ברכב הפרטי. הדבר נעשה בשתי דרכים. האחת, שווי השימוש של הרכב. שווי שימוש של הרכב לצורך חישוב מס הכנסה על ההטבה, הינו נמוך מערכה הריאלי של ההטבה, כך שהעובד ישלם מס גבוה יותר אם יקבל את שווי ההטבה כהכנסה. הדרך השנייה היא התעלמות מהיקף השימוש ברכב. במקרה זה העובד מחויב בתשלום חודשי קבוע עבור הרכב. תשלום זה מגלם בתוכו גם את עלויות הדלק, וכל העלויות המשתנות משולמות ע"י המעביד או חברת הליסינג. תשלום קבוע מפחית למעשה את העלות השולית של השימוש ברכב הפרטי לאפס עבור כל קילמטר נוסף מנקודת מבטו של העובד.

טבלה 3.3.1: זקיפת ההטבה בגין השימוש ברכב צמוד מול שווי ריאלי של כלי הרכב

קבוצת מחיר	שווי לצורכי מס (זקיפת הטבה) בש"ח לחודש ⁶	שווי ריאלי בש"ח לחודש ⁷	כשל השוק הפרש בש"ח לחודש	כשל שוק באחוזים
1	1,180	3,067	1,887	260%
2	1,330	3,910	2,580	294%
3	1,740	4,853	3,113	279%
4	2,160	5,953	3,793	276%
5	3,030	7,440	4,410	246%
6	3,850	9,740	5,890	253%
7	4,850	18,940	14,090	391%

הסדרי רכב חברה אמנם מקובלים במרבית מדינות אירופה, אולם, בישראל שווי השימוש מוטה משמעותית כלפי מטה (משרד האוצר, 2006) שווי השימוש הנמוך משפיע על עובדי חברות להם נתונה הבחירה, בנוגע למספר כלי הרכב המוחזקים על ידי משק הבית וכן היקף הנסועה. ככל הנראה זו הסיבה העיקרית להיווצרותם של עודפי ביקוש לרכב צמוד ומכאן ל"בועת הליסינג". (עובדה זו לא נבחנה מעולם, ועומדת להיחקר על ידינו בשנה הקרובה במסגרת עבודת גמר לתואר שני). אם יסתבר שכך הדבר, מן הראוי יהיה לצמצם את מימדיה של התופעה.

בשנת 1983 רק 8% מכלי הרכב הפרטיים ניתנו לרכב צמוד ע"י המעביד (הוכרמן ופרשקר, 1984), בהשוואה לכ-25 אחוז כיום (משרד האוצר, 2006).

⁵ זקיפת הטבה הוא הערך שניתן להטבה לעובד ממוקם העבודה לצורך חישוב מס הכנסה. זקיפת ההטבה אינה מתייחסת להיקפי הנסועה ברכב, אלא לסוג הרכב ושנת הייצור בלבד. בהמשך תפורט סוגיה זו. מנקודת ראות של מערכת המס מחושב שווי השימוש אך ורק על פי ההוצאה המחושבת של 9,900 ק"מ לשנה - היא הנסועה שנחשבת לשימוש פרטי של עובד ברכבו של המעביד.

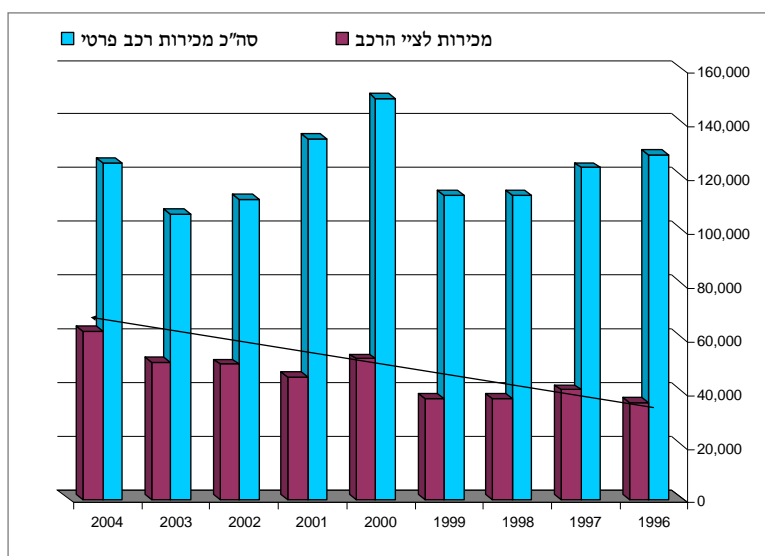
⁶ מתוך חוזר החשב הכללי, 4-4-2006

⁷ מנתוני משרד האוצר 2006, השווי הריאלי לפי קבוצות מתעדכן באופן רציף לפי מידע שמתעדכן. (כגון: עלויות ביטוחים ודלק, הערכת נסועה - שכן ברור שרכבי ליסינג נוסעים יותר מרכבים בבעלות פרטית). בנוסף לזה, מאחר ושווי השימוש מושפע ישירות מערך הרכב והקבוצות מהוות למעשה טווחים של שווי, הרי שקביעת שווי שימוש לפי קבוצות אינה מדויקת בהגדרתה. תחשיב זה הנו פשטני יותר, מאחר ואינו משווה את עלויות הרכב הצמוד לעלויות רכב באחזקה פרטית אלא לעלויות ליסינג לפרטיים - המשמעות היא שמחד עלויות הליסינג עשויות להשתנות עם הזמן, ומחברה לחברה, אך מאידך זה חוסך לנו להכניס לתחשיב את עלויות הביטוחים, התיקונים והעלויות הנלוות שקיימים ברכב באחזקה פרטית.

רפורמה במיסוי רכב מחברה שבוצעה ב-1994 קבעה 8 קבוצות רכב בהתאם לסוג הרכב, גיל הרכב ונפח המנוע, ולכל קבוצה נקבע שווי הטבה (כהן, 2006). ערך ההטבה לצורכי מס נקבע על פחות ממחצית השווי הריאלי של ההטבה. בעקבות הרפורמה חלה עלייה גדולה בחלקם היחסי של כלי הרכב שנרכשו ע"י חברות מתוך סך כלי הרכב הפרטיים שנרכשו, ובשנת 2003 56% מכלי הרכב החדשים נרשמו כרכב חברה (כהן 2006).

חלקם של כלי הרכב הנוסעים בכבישי ישראל במתכונת של רכב ממקום העבודה מבין כלי הרכב המשמשים כרכב פרטי הולך וגדל. שימוש שעושה עובד ברכבו של המעביד (כרכב צמוד) הינו בגדר הכנסה חייבת במס. גובה ההכנסה שנזקף בשל כך להכנסתו של העובד (שווי שימוש) נקבעת לפי קבוצת המחיר של הרכב, והוא משלם מס על הכנסה זקופה זו בהתאם לשיעור המס השולי שלו.

תרשים 3.3.3 : התפלגות מכירות כלי רכב לפי יעד⁸



שווי השימוש נועד לאמוד הלכה למעשה את "טובת ההנאה" הכלכלית שיש לעובד משימוש ברכבו של המעביד, תוך מיסוי השימוש הפרטי שעושה העובד ברכב. השווי נקבע בעבר, ככל הנראה, תחת ההנחה שהרכב משמש לעבודה ובשעות הפנאי משמש את העובד. נסיעה למקום העבודה ובחזרה נחשבת לנסיעה פרטית לצורך כך. במקרה של עובד שעבודתו נעשית במלואה במשרדי החברה, וכל נסיעותיו הינם למקום העבודה ובחזרה לביתו בתום שעות העבודה, הרי שהלכה למעשה אין כל שימוש עיסקי אלא שימוש פרטי בלבד ברכב הספציפי.

את ההטבה בגין השימוש הפרטי יש לחשב בהתבסס על עלות השימוש ברכב הנגזרת ממחיר ההון, אגרת ביטוח, אגרת רישוי, עלויות תחזוקה שוטפת, דלק וכו'. על פי תקנות מס הכנסה, (ניכוי הוצאות רכב), התשנ"ה - 1995, מרכיב השימוש הפרטי נקבע על 9,900 ק"מ בשנה. כלומר ההוצאות עד 9,900 ק"מ לשנה, או 25% מכלל ההוצאות (הגבוה מביניהם) נחשבות כהוצאות פרטיות החייבות במס. שימוש ברכב מעל היקפי נסועה אלה מוכר כנסיעות במסגרת העבודה, כך שאינן חייבות במס. שווי השימוש נקבע ע"פ טבלה המעודכנת מעת לעת ע"י משרד האוצר, המציגה שווי שימוש לקבוצות רכב בהתאם לסוג הרכב, נפח מנוע, סוג הדלק ועוד. חישוב שווי השימוש אינו משקלל את כלל העלויות המשתנות בגין היקף

⁸ עיבודי החטיבה לתכנון וכלכלה, רשות המסים, על בסיס נתוני איגוד יבואני הרכב.

הנסועה, וכך שווי השימוש ברכב לצרכי מס הינו קבוע עבור כל קבוצת רכב. המס ששולם על ידי כל אחד מהעובדים נגזר משיעור המס השולי, כאשר זה המירבי עומד כיום על 49%. סביר כי רוב העובדים המקבלים הטבה זו מגיעים לגובה המס השולי הזה.

טבלה 3.3.2 : התפלגות הוצאות אחזקת רכב בנפח 1,600 סמ"ק (בהתאם לנסועה שנתית בהיקפים שונים)

נסועה שנתית - 40,000 ק"מ	נסועה שנתית - 20,000 ק"מ	נסועה שנתית - 15,000 ק"מ	סעיף הוצאה	
9,280	9,280	9,280	החזר הון (פחת וריבית)	
1,294	1,294	1,294	רשיון	
3,924	3,924	3,924	ביטוח רכוש	
1,766	1,766	1,766	ביטוח חובה	
16,264	16,264	16,264	סה"כ קבועות	
12,683	6,341	4,756	תיקונים וחלפים	
1,344	672	504	צמיגים	
20,000	10,000	7,500	דלק	
1600	800	600	שונות	
35,627	17,813	13,360	סה"כ משתנות	
51,891	34,077	29,624	סה"כ הוצאות רכב	
4,324	2,840	2,469	סה"כ הוצאות חודשיות	
2,277	2,991	3,467	מלא	שווי שמוש ריאלי
1,870	2,176	2,381	ללא החזר הון	
1,290	1,290	1,290	שווי שמוש נוכחי (קבוצה 2)	

מקור: רשות המסים (2006).

מניתוח של ההוצאות הממוצעות לרכב אלטרנטיבי דומה, שערך משרד האוצר, עולה כי שווי השימוש הריאלי (המחושב אך ורק בגין השימוש הפרטי), גבוה בלמעלה מפי שתיים מהשווי עליו משלם העובד מס הכנסה.

במצב דברים זה, כאשר שווי השימוש נמוך בהרבה מההטבה בפועל, סביר כי יעדיפו רוב העובדים "רכב צמוד" על פני החזר הוצאות רכב או תוספת שכר. במצב זה, אין הם מעמידים לנגד עיניהם את העלות השולית של השימוש ואת הנזקים הנגרמים למשק, לתחבורה ולסביבה כתוצאה מהסדרים אלה.

התוצאה היא העמדת מחיר שולי אפס לנסיעה ברכב צמוד הגורמת לעידוד היקפי הנסועה ברכב.

3.3.5 רכב עובדי מדינה

כיום יש בשרות המדינה מעל חמישים אלף עובדים⁹. עובדים אלה כפופים להסכמי שכר הכוללים מרכיב של החזקת רכב. בנוסף אליהם, עשרות אלפי עובדים במגזר הציבורי הינם בעלי הסכמי שכר דומים.

⁹ 51,715 משרות בשרות המדינה, נכון לנובמבר 2005, על פי נתוני הממונה על השכר והסכמי עבודה, 2006.

מרכיבי השכר התלויים בהחזקת רכב פרטי ברשות העובד מגיעים עד למעלה מעשרים אחוז מגובה השכר. רמת התשלומים לעובדי מדינה נקבעים לפי מספר מסלולי תשלומים שאינם בהכרח קשורים למהות התפקיד ודרגתו, אלא נתונים להחלטת ניהול כוח האדם במשרדים. קיימות ארבע דרגות תשלומים עיקריות, ובנוסף נקבעת קצובת קילומטרים, תשלומים עבור נסיעה בדרכים קשות¹⁰, תשלומי אגרות וביטוח ועוד.

טבלה 3.3.3 : תשלומי אחזקת רכב לעובדי מדינה

רכב שרות	סוג תשלום	תשלום חודשי ממוצע בש"ח	תקרת תשלומים שנתית בש"ח
	ביטוח רכב, חובה ומקיף		7000
	אגרת רישוי		1339
רכב שרות א'	תשלום בסיסי לרכב שרות	676	8112
רכב שרות ב'	תשלום בסיסי לרכב שרות	948	11376
רכב שרות ג'	תשלום בסיסי לרכב שרות	1155	13860
רכב שרות ד'	תשלום בסיסי לרכב שרות	1331	15972
	דרכים קשות		
	ק"מ ממאגר	עד 2000 ק"מ בשנה	1060
סה"כ לרכב שרות ד'			25371

מקור : משרד האוצר, 2006

המדינה כמעסיק מציעה תשלומים רבים אותם יקבל עובד אך ורק במקרה שהעובד יצליח להוכיח כי בבעלותו הפרטית רכב (הרשום על שמו במשרד הרישוי), ובידו רישיון נהיגה. חוות דעת משפטית בנוגע למעמדן המשפטי של הוראות החשב הכללי בדבר החזר הוצאות רכב (מנדל ואח' 2006)¹¹ בחנה את ההיבט המשפטי של הוראה בחוזר החשב הכללי שעניינה החזר הוצאות רכב לעובדים.

מנדל מציג בחוות הדעת שלושה כשלים עיקריים בהוראת החשב הכללי :

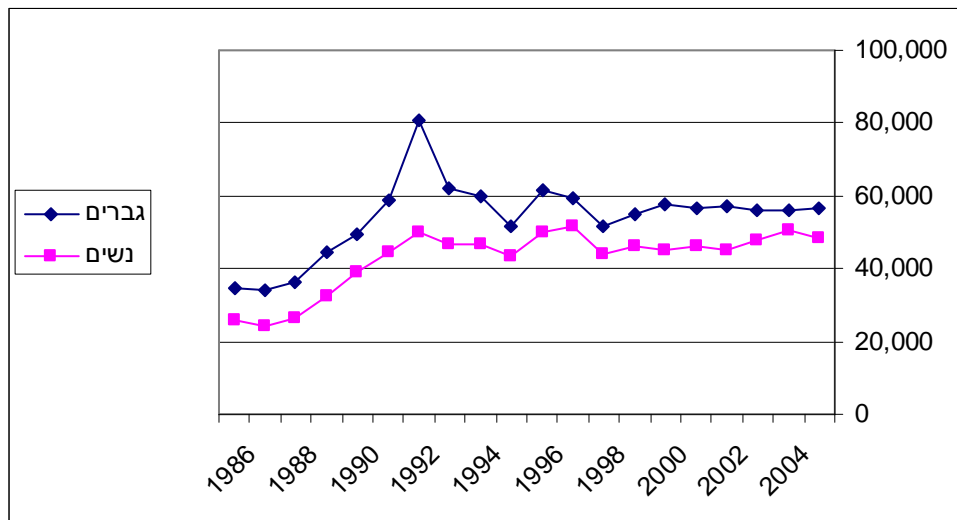
1. עקרון חוקיות המנהל, זאת לאחר שעיון וחיפוש נרחב ברשומות, לא מעלה מתן סמכות לחשב הכללי לעסוק בעניין זה מטעם שר האוצר.
2. סבירות ומידתיות, כיוון שיתכן והשיקול הסביבתי לא נלקח בחשבון בהינתן ההוראות, או שלא ניתן לשיקול זה המשקל הראוי. בנוסף, ניתן למצוא אמצעי שפגיעתו באינטרס הסביבתי פחותה.
3. הזכות לשוויון, אשר נפגעת כתוצאה מדרישות הוכחת הבעלות ברכב והחזקת רישיון נהיגה. דרישה זו מהווה אפליה פסולה של קבוצות כגון נשים ונכים, שבפועל פעמים רבות לא עומדים בתנאים אלו. החזר הוצאות רכב מהווה טובת הנאה, כמשמעותה בדיני מס הכנסה, ולכן מדובר בשכר לכל דבר ועניין. לאור זאת הטענה בדבר האפליה של נשים ונכים מוצדקת, שכן מדובר במקרים בהם שני אנשים בעלי כישורים

¹⁰ "דרכים קשות" הינו מינוח לדרכים אשר עבור נסיעה בהם מוגדר תשלום החזר הוצאות גבוהה יותר מנסיעה בדרכים רגילות. קיימת הקצאה של נסיעה בדרכים קשות לחלק מהעובדים, המתווספת לקצובת הנסיעה בדרכים רגילות.

¹¹ חוות הדעת נכתבה עבור ארגון "תחבורה היום ומחר", במסגרת פרויקט יוממות ירוקה, לשינוי דפוסי יוממות בישראל.

זהים, המבצעים עבודה זהה, יקבלו שכר שונה, רק בשל היות האחד בעל רכב ורישיון נהיגה, והיות השני משולל זאת. סיכוייה של אישה לקבל את חלק השכר המבטא את החזר הוצאות הרכב פחותים משמעותית מסיכוייו של גבר המבצע עבודה זהה לשלה, כיוון שמספר הגברים המחזיקים רישיון נהיגה גבוה ממספר הנשים, למרות ייצוגם השווה באוכלוסיה.

תרשים 3.3.4 – מספר מקבלי רישיונות נהיגה בקרב גברים ונשים בישראל



מקור: למ"ס, 2005

אפליה בשכר עבודה על בסיס מין אסורה מכוח חוק שכר שווה לעובדת ולעובד, וחוקים נוספים. הזכות לשוויון בעבודה מכילה בתוכה גם את השוויון ביחס ובסיכוי וגם את השוויון בתוצאות. ההוראה הדורשת החזקת רישיון נהיגה כתנאי לקבלת ההחזרים פוגעת בתוצאות השוויון.

הוצאות השכר בשירות המדינה מצביעות על אפליה ברורה בהחזרי הוצאות בין גברים לנשים¹², בכל דירוגי השכר. אחת הסיבות המרכזיות לכך היא שאחוז קטן יותר של נשים מחזיקות ברישיון נהיגה.

טבלה 3.3.4: ממוצע החזרי הוצאות חודשיים לגברים ונשים בקרב עובדי מדינה

ממוצע החזרי הוצאות חודשיים בש"ח עבור עובדים בדירוג המח"ר	ממוצע החזרי הוצאות חודשיים בש"ח עבור עובדים בדירוג המנהלי	ממוצע החזרי הוצאות חודשיים בש"ח עבור כלל עובדי המדינה	
1,211	761	795	נשים
1,519	898	1,065	גברים
125%	118%	133%	יחס גברים/נשים

מקור: משרד האוצר, 2006

¹² דו"ח הממונה על השכר והסכמי עבודה, מאי 2006: מציג השוואה בין שכר הגברים לשכר הנשים בשירות המדינה בדירוגים שונים תוך בדיקת תקופת נובמבר 2005. הדוח מבוסס על בדיקת השכר של כלל עובדי המדינה.

מעבר לבעיות שהוצגו לעיל, מערכת תגמול זו המחייבת את העובד להחזיק ברישיון נהיגה, וברכב, ובנוסף לכך המציעה לעובד מקום חנייה בחינם (דבר המקובל במשרדי הממשלה, אף במקומות בהם קיימת נגישות טובה לתחבורה ציבורית). השילוב של חנייה חינם, ועידוד אחזקת רכב מביאה את העובד להגיע למקום העבודה ברכב פרטי, גם במקרים בהם קיימות אלטרנטיבות ברמה גבוהה. הדבר מביא להגדלת הנסועה של יוממים אצל המעסיק החשוב במשק, אשר אמור היה להוות דוגמא למעסיקים אחרים.

3.3.6 המצב בעולם

בעיית השימוש ברכב פרטי אינה שמורה למדינת ישראל בלבד. במדינות ה-OECD גדל התוצר ב-46% בין 1980 ל-1995, אך מספר כלי הרכב גדל ב-59% בתקופה זו, והיקפי הנסועה גדלו ב-72% בין 1980 ל-1997 (שידלובסקי וישראל, 2005). הדבר מלמד כי השימוש ברכב עולה אף על תרומתו לגידול בתוצר.

העלות הסביבתית והוצאות הבריאות הנגרמות במדינות אירופה על ידי התחבורה נאמדו ב-530 מיליארד יורו בשנת 1995 (8% מהתוצר), והתחבורה בכבישים אחראית ל-92% מעלויות אלה (שידלובסקי וישראל, 2005).

מגוון תמריצים משולב- הולנד

מגוון האפשרויות של המדינה להתמודד עם הצורך בריסון השימוש ברכב הפרטי הוא רב. לדוגמא, בהולנד פועלים בצעדים בשיטת המקל והגזר. מצד אחד שימוש ברכב פרטי מעל 1000 ק"מ בחודש, מחייב תוספת מס לעובד בהיקף של כ-24%-20% משווי הרכב (לפי מרחק מגורים ממקום העבודה). מצד שני ניתן פטור ממס למעסיק על תשלום הבונוס השנתי לעובד (עד \$500 לשנה לעובד) אשר ויתר על הגעה לעבודה ברכב פרטי (וינדזור ואח', 2006).

רכב ממקום עבודה- בריטניה

מתן רכב חברה לצרכי שימוש פרטי הינו נוהג מקובל במדינות שונות. בבריטניה, כ-50% מכלל כלי הרכב החדשים הנמכרים בבריטניה, נרכשים על ידי חברות. חלקם משמשים אמנם לצרכי עבודה בלבד (מוניות, מכונית חברה משותפת), אך רבים מסופקים לעובדים לשימוש הפרטי. כ-15% מכלל הנסועה בבריטניה מתבצעת ברכב חברה המשמש לצרכים פרטיים (HM Revenue & Customs, 2005).

ממשלת בריטניה החליטה להוביל רפורמה שמטרתה הסביבתית הייתה הפחתת כמות פליטות ה- CO_2 , התורמת להתחממות כדור הארץ, והפחתת כמות מזהמי האוויר המקומיים. הרפורמה כללה שימוש במערכת המס לצורך הפחתת פליטות ה- CO_2 שמקורן ברכב פרטי בכלל, ורכב ממקום עבודה בפרט.

התוכנית הייתה להשיג מטרה זו על ידי העלאת התמריצים הכלכליים למעסיקים ונהגי רכב חברה לבחור מכוניות המתאפיינות ברמה נמוכה יחסית של פליטות CO_2 , ועל ידי ביטול התמריצים שהיו קיימים בשיטה הקודמת, לנהגי רכבי חברה מסוימים, לבצע נסיעות עסקים מיותרות.

מנגנון המיסוי החדש של רכב חברה (שנכנס לתוקף ב-6 באפריל 2002) יצר מיסוי מדורג על פי כמות ה- CO_2 הנפלטת מאגוז הרכב (נמדדת במונחים של גרם לקילומטר) ועל פי סוג הדלק.

נכון לשנת המס 2005/6 כלי רכב בעלי כמות פליטות של 140 גרם פחמן דו חמצני לקילומטר ומטה- שווי ההטבה בגינם מחושב על פי האחוז המינימאלי – 15% בלבד ממחיר הרכב. כלי רכב בעלי כמות פליטות גבוהה יותר – שווי ההטבה בגינם יחושב על פי אחוזים גבוהים יותר, כאשר כל עלייה של 5 גרם לקילומטר בשיעור הפליטות גוררת עלייה של 1%. בנוסף, נעשית הבחנה בין כלי רכב המונעים בדלקים שונים. אופן היישום: מכוניות הנמכרות בבריטניה ובמדינות אחרות בקהילה האירופית חייבות להיות מוגשות על ידי היצרן או היבואן למבחן סוג, שבו נבחנת בין היתר רמת ה- CO_2 הנפלטת מאגוז הרכב. הנתון המאושר מצוין בתעודה המסכמת את ממצאי הבדיקה. הנתון נכלל בתעודת הרישום של הרכב ונותר קבוע לאורך כל חיי הרכב.

הרפורמה צפויה להוביל להפחתה בכמות הפליטות המסוכנות של כלי רכב פרטיים, אולם לא ניתן עדיין להסיק מסקנות ברורות מכיוון שתהליך השינוי לוקח מספר שנים. רמת המודעות לגבי מנגנון המיסוי החדש ואופן פעולתו צפויים לגדול עם הזמן. ההשפעות של הרפורמה על בחירת העובד למעבר לכלי רכב מזהמים פחות צפוי להצטבר עם הזמן.

בדיקה שנערכה העלתה כי בקרב מעסיקים המציעים רכבי ליסינג לעובדיהם, 59% מהם דיווחו ששינו את מדיניות הרכש שלהם לעבר מכוניות עם פחות פליטות CO_2 . 27% דיווחו שקיבלו פניות מהעובדים בבקשה לשנות את סוג כלי הרכב המוצעים לעובדי החברה. המעסיקים העריכו כי נושא היבטי המיסוי ניצב, בעקבות הרפורמה, בראש רשימת הקריטריונים המשפיעים על בחירת סוג הרכב על ידי העובד (HM Revenue & Customs, 2005).

על פי ההערכה, בשנת 2003 פחתה כמות הפליטות בכ-0.2-0.15 מיליון טון. כמות המהווה כ-0.5% מכלל פליטות ה- CO_2 שמקורן בתחבורה בבריטניה. ההפחתה צפויה להיות משמעותית בהרבה עם חלוף הזמן, עקב מעבר של רכבי הליסינג החדשים לשוק המכוניות המשומשות ומודעות גוברת לשיטת המיסוי החדשה ומשמעויותיה. בהתאם לתוצאות ההערכה הראשונית, מאמינים בבריטניה כי הרפורמה תצליח להשיג את יעדיה – הפחתה של 1-0.5 מיליון טון CO_2 עד תחילת העשור הבא.

עידוד השימוש בהסעות על ידי מתן הטבה למעסיק- ארה"ב

ארה"ב היא המדינה הראשונה שהחלה לעודד תוכניות תחבורה של מעסיקים (פארטו, 2006), כחלק מיוזמה משותפת של הסוכנות להגנת הסביבה (EPA) ומשרד התחבורה האמריקאי (DOT). בארה"ב, כמו בבריטניה ובהולנד, עלות ההגעה לעבודה וממנה נחשבת כעלות שעל העובד לממן מהכנסתו נטו. עם זאת, כיום מעסיקים רשאים להפחית ממשכורתו ברוטו של העובד לצרכי מס סכום של עד כ-\$105 לחודש, בגין עלותן של הטבות תחבורה המהוות תחלופה לרכב הפרטי, כמו כרטיסי נסיעה בתחבורה ציבורית, הסעות עובדים ועוד'. הסדר זה מאפשר לעובדים המוותרים על הגעה ברכבם הפרטי לחסוך בהוצאות מס הכנסה, ולהפחית את עלות הנסיעות בכ-50%. המעסיק, מאידך, יכול לחסוך בהוצאות חניה וליהנות ממוניטין טוב יותר כמעסיק. נוסף על כך, מספר מדינות בארה"ב מעניקות זיכוי מס למעסיקים המטמיעים בארגון תוכניות תחבורה. לדוגמה, במדינת מרילנד מעסיקים נהנים מזיכוי מס של כ-50%, עד לסכום של \$50 לחודש לעובד, עבור מתן הטבות תחבורה, ביניהן הסעות עובדים (The Maryland Commuter Tax Credit). הזיכוי במס משמעותו למעשה סבסוד הטמעתן של תוכניות תחבורה לעובדים. אם עלות ההסעה החודשית לעובד היא \$60, המעסיק זכאי לזיכוי מס בשווי \$30 ($50\% * \60), שמשמעותו (בהנחת שיעור מס

חברות של 34%) חיטון של כ-10.20\$ (34%*30\$). כלומר, עלות ההסעות בעיני המעסיק פוחתת מ-30\$ לחודש לעובד ל-19.80\$ לעובד בלבד. ההוצאות המוכרות כוללות השכרה/רכישה של מיניבוס, דלק, תחזוקה וביטוח. הזיכוי ניתן עבור שנת המס שבה ניתנו ההסעות בלבד – כלומר, אף אם הזיכוי עולה על סכום ההכנסה החייבת במס, לא ניתן להעביר את הזיכוי לשנים הבאות (פארטו, 2006).

3.3.7 פעילות של בעלי עניין

לאחרונה החלו מספר גורמים בישראל לעסוק בקידום השימוש באמצעים כלכליים לניהול מערכות התחבורה. להלן נסקור את פעולותיהם של הגורמים המרכזיים בתחום:

אגף התקציבים, משרד האוצר: אגף התקציבים הגדיר באופן מעומעם כי כחלק מתוכנית העבודה שלו נמצא "טיפול בתמריצים שליליים מובנים" (מצגת אגף התקציבים, כנס ים המלח 2006). בפועל הנושא אינו מקבל התייחסות מעמיקה מצד אגף התקציבים.

רשות המסים: רשות המסים גיבשה תוכנית לביטול הטבות המס מהן נהנים המשתמשים ברכב ממקום עבודה. לאור פעילותה של רשות המסים התפתח דיון ציבורי סוער שבא לידי ביטוי בכתבות בעיתונות ובמודעות ענק מצד חברות הליסינג, החוששות למעמדן הכלכלי. בנוסף לחברות הליסינג, גם העובדים הנהנים מהטבת המס מקימים קול זעקה. פורום סמנכ"לי כספים של חברות שונות במשק אף יצא בקריאה כי העובדים בעלי הרכב הצמוד הם אלו המסבסדים את שאר העובדים (שחר הזלקורן, דה מרקר, 27-9-2006). מר בעז סופר, סמנכ"ל בכיר לתכנון וכלכלה ברשות המסים, חושף כי המשק מפסיד למעלה ממיליארד שקל בשנה כתוצאה מהטבת המס. משיחה עימו הוא טוען כי הסיבה לגיבוש השינוי נועד בעיקר לתקן את העיוות התחבורתי והחברתי שנוצר, ולא דווקא להגדיל את הכנסות המדינה ממסים. בטור שכתב (דה מרקר, 25-4-2006) הוא מציין כי הטבת המס אינה שוויונית, שכן עובדים שלא מקבלים רכב ממקום עבודה בעצם משלמים יותר מס הכנסה מחבריהם המקבלים חלק מהשכר בצורת הטבת רכב.

רשות המסים עדיין לא חשפה את תוכניתה בצורה מסודרת, מעבר להודעות שונות לעיתונות והצגת הדברים בפני וועדת הכספים. כל בעלי העניין מחכים לתוכנית שתוצע, ותמונת הדברים הנוכחית היא ששר האוצר לקח על עצמו לבחון את הצעת רשות המסים.

ארגון "תחבורה היום ומחר"¹³ שם לו למטרה לקדם תחבורה בת קיימא בישראל. במסגרת פרויקט 'יוממות ירוקה' הארגון פועל להפחתת התמריצים לשימוש ברכב הפרטי הנהוגים כיום בישראל, ופועל ליישום חבילת אמצעים כלכליים, הכוללים שינוי הטבות לשימוש היומיומי ברכב הפרטי:

- ביטול היתרון המובנה של שימוש ברכב ממקום עבודה ע"י מתן ערך ריאלי להטבה של רכב ממקום עבודה, לצורכי חישוב מס.
- הובלת מהלך של שינוי במערכת השכר במגזר הציבורי, כך שעובדים לא יחויבו להוכיח בעלות על רכב. תשלומי הוצאות החזקת הרכב הקיימים במערכות השכר למיניהם, היום, יהפכו להחזרי הוצאות נסיעה. במצב זה ההטבה לעובדים המגיעים ברכב פרטי תשתווה לזו של המגיעים בתחבורה ציבורית.

¹³ www.sustainable-transport.org.il

- הפחתת השימוש במקומות חניה בעבודה ע"י פדיון חניה לעובדים המוותרים על מקום חניה במקום העבודה, וחיוב במס על הטבת מקום חניה ממקום עבודה.
- מתן תמריצים לקידום תוכניות תחבורה לעובדים ע"י: הקלות במס למעסיקים שיציגו תוכנית תחבורה כוללת, המבוססת על הפחתת השימוש ברכב הפרטי, וכן מתן מידע וייעוץ מקצועי למעסיקים המעוניינים לפעול בנושא.
- עידוד נסיעה בתחבורה ציבורית ע"י הקצאת סובסידיה לרכישה מרוכזת של כרטיסי נסיעה מוזלים לעובדים, וכן, הכרה במס בגין הוצאות נסיעה בתחבורה ציבורית מהבית למקום העבודה וחזרה.

פורום של חברות המנכ"לים של התחבורה הציבורית: גוף צעיר שהחל לפעול בשנים האחרונות לקידום התחבורה הציבורית בישראל נכנס לעסוק באחרונה בנושא, הן באמצעות כנס להעלאת הנושא והן באמצעות מכתב משותף לשר האוצר ושר התחבורה המגדיר את הצורך בהפחתת התמריצים לשימוש ברכב הפרטי בישראל כמרכיב נוסף לקידום תחבורה ציבורית טובה יותר.

המשרד להגנת הסביבה: השר להגנת הסביבה, גדעון עזרא, תומך נלהב של הפחתת השימוש ברכב פרטי, ומביע עמדות חד משמעיות בנושא. פעילות המשרד להגנת הסביבה מסתפקת עד כה בהזמנת חוות דעת כלכלית בנוגע למדיניות תחבורה באמצעים כלכליים, ובמחקרים נוספים. פעילות המשרד מתמקדת, אם כן, בצד המחקרי-ציבורי ולא מובילה הצעות החלטה לממשלה בנושא.

חברות הליסינג: חברות הליסינג צמחו בשנים האחרונות בזכות כשל השוק של מיסוי רכב ממקום עבודה, והחלטתם של חלק גדול ממקומות עבודה להוציא החוצה את הבעלות על כלי הרכב הניתנים לעובדים. מנתוני סקר התאחדות התעשייתיים¹⁴, אם תתקבל הצעת האוצר להעלאת זקיפת שווי השימוש ברכב, יבטלו 26% מהעסקים הקטנים את מתן הרכב הצמוד לעובד. מכיוון שחלק ניכר מהרכבים הצמודים שייכים לחברות הליסינג, אשר רוכשות כיום כ-63% מהמכוניות החדשות¹⁵, לאלה יש אינטרס ברור שההצעה לא תתקבל והן מפעילות לובי בכנסת ובוועדות הדנות בכך.

מומחי תחבורה: רמת העיסוק בנושא בקרב מומחי תחבורה הינה נמוכה ביותר.

3.3.8 מסקנות והמלצות

מסקנות הנובעות מדוח זה הן במספר מישורים. ראשית יש לקדם את המחקר בנושא, כדי לבחון באיזו מידה ישפיעו שינויים במדיניות על רמת השימוש ברכב הפרטי. יחד עם זאת במקביל יש צורך לפתוח לדיון מעשי אצל מקבלי החלטות ולשלב את האמצעים הכלכליים הללו של מרכיבי השכר במסגרת המדיניות הכוללת של ממשלת ישראל בתחום התחבורה היבשתית. תוכניות העבודה, מסמכי המדיניות, ניירות העמדה והחלטות הממשלה לגבי תקציב התחבורה, והפרויקטים שיקודמו, צריכות לכלול גם את הסוגיות של מדיניות כלכלית המשפיעה על השימוש ברכב.

¹⁴ 12.12.2006 מעריב, הערה 3

¹⁵ מלמד, גיל, 8.11.2006, "היום שאחרי הליסינג", מדור עסקים, עמ' 6, מעריב

במצב בו חלק ניכר מכלי הרכב הנעים בכבישים הוא בבעלות מקום העבודה (או ליסינג) שינוי במחיר הדלק, אגרת גודש, מדיניות חנייה וכו' אינן משפיעות על למעלה ממחצית הנוהגים, מאחר והתשלום חל על המעביד. זה חסרון ניכר המגביל את האפשרות לניהול תחבורה. מצב זה מונע מקובעי המדיניות להשתמש באמצעים מגוונים לקדם את השימוש באמצעים חלופיים לרכב הפרטי. לאור זאת הרפורמה שמקדם משרד האוצר הינה קריטית, ומהווה מצע להמשך פעילות בנושא.

להלן מספר דוגמאות נוספות לאמצעי מדיניות שישפיעו על השימוש ברכב הפרטי אשר חלקם לא נוסו עדיין בישראל:

טבלה 3.3.5 : סוגי מסים והשפעותיהם על היקפי השימוש ברכב (מתוך שידלובסקי ושראל, 2005):

סוג המס	השפעה
מס על קניית הרכב	מאפשר להבחין בין סוגי הרכב, אך אינו פתרון טוב לבעיית הצפיפות כיוון שאינו קשור להיקף השימוש ברכב.
מס על הדלק	מאפשר להבחין בין סוגי הדלקים השונים (בעיית הזיהום) ובין רכבים שונים מבחינת צריכת הדלק שלהם (הקשורה בדרך כלל למרחקי הנסיעה), אך מהווה פתרון חלקי לבעיית הצפיפות והחנייה כיוון שאינו מבחין בעיתוי ובמיקום של הנסיעה ולא פותר כלל את בעיית החנייה.
מס התלוי במרחק הנסיעה	עשוי להקטין השפעות חיזוניות (תשתית כבישים, סיכון לתאונה, זיהום) אך השפעתו על מיקום התנועה ומועדי הנסיעה תהיה שולית, אלא אם יוטל במועדים מסוימים ובכבישים מסוימים. עם זאת, מס המותנה במרחקי הנסיעה המוטל על כלי רכב כבדים הוא אמצעי טוב לטיפול בנוזק הנגרם לכבישים. מס על הדלק ותשלומי אגרת כביש מושפעים גם, אך לא רק, ממרחקי הנסיעה. מס המותנה במרחק הנסיעה בלבד יצריך בדיקת מד הקילומטראז' ברכב, יצור מוטיבציה לרמאות ויהיה קשה לאכיפה.
מס המכוון לצמצום זיהום אוויר	מותנה בכמות וסוג הזיהום, ובגודל האוכלוסייה שנחשפת לזיהום. מס זה יושפע משיעור הזיהום של כלי הרכב השונים ותלוי במרחקי הנסיעה ופיזורם בזמן ומרחב
מס על תשלומי חניה	משתנים כפונקציה של מיקום וזמן. חובת דיווח על חניה לצורכי מס, הינו צעד ראשון הנדרש לצורך ביצוע מס זה. המס יגרום להגעה פחותה לעבודה עם רכב פרטי.

השפעה על השימוש ברכב חברה יכולה להתבצע גם בעקיפין - על ידי העלאת התועלת של האופציות האלטרנטיביות.

היקף התופעה של רכב חברה הניתן לעובדים לצרכי שימוש פרטי שונה במידת שכיחותה בין מדינות שונות בעולם. בישראל, למעלה מחמישים אחוזים מכלי הרכב החדשים משמשים כרכב חברה. זהו היקף

רחב ביותר באופן יחסי לעולם המערבי המפותח ולכן יש מקום לבדוק את התועלת למשק ולמערכת התחבורתית של תופעה זו.

עיקר הבדיקות של ביקושי נסיעות ברכב פרטי בישראל מבוססים על מצב קיים של תקנות המס. מומחי התחבורה מקבלים את עובדת רכב הליסינג כעובדה מוגמרת בנתוני הבסיס של מחקרי התחבורה השונים. במקרה בו יוכח כי יתכנו שינויים משמעותיים אם ישונו תקנות מס הכנסה, תשתנה באופן דרמטי הבחירה של עובדים בנוגע לאופן בו הם מחזיקים רכב, או היקפי הנסועה שלהם, ויהיה צורך להתחשב בכך גם במודלים לביקוש תחבורה.

בחינה של מצבת כלי הרכב ממקום העבודה נעשתה לאחרונה בישראל בשנת 1983 במכון לחקר התחבורה. מעולם לא נבדקו בישראל ההשלכות של 'מדיניות דרך אגב' זו המעצימה ומתמרצת את השימוש ברכב הפרטי, ולא נבחנו כלל אופני ההשפעה על היקפי הנסועה ברכב פרטי בישראל. מחקר זה עשוי לשפוך אור על המשמעות של שינוי מדיניות ומתן ערכי מס ריאליים להטבת הרכב הצמוד הניתנת ע"י המעסיקים במשק.

לאור היווצרות כשל שוק שהביא לעודפי ביקוש לרכב צמוד מטרת המחקר היא לבחון שינויים עתידיים בבחירה של עובדים במקרה בו יבוטלו או ישונו הטבות המס החריגות על אחזקת רכב צמוד מהעבודה, אשר מכסת הקילומטרים בה אינה מוגבלת.

מטרת המחקר למעשה לבדוק האם מתן ערך ריאלי לשווי השימוש ברכב צמוד ישפיע על:

1. היקפי הנסועה ברכב הפרטי.
2. ישנה את ההחלטה על אחזקת רכב: מרכב חברה לרכב פרטי, או הפסקת החזקת רכב.

לסיכום, יש לפעול בכיוונים הבאים:

- מתן ערך ריאלי להטבה של רכב ממקום עבודה, לצורכי חישוב מס.
- הובלת מהלך של שינוי במערכת השכר במגזר הציבורי, כך שעובדים לא יחויבו להוכיח בעלות על רכב. תשלומי הוצאות החזקת הרכב הקיימים במערכות השכר למיניהם היום יהפכו להחזרי הוצאות נסיעה.
- חיוב במס על הטבת מקום חניה ממקום עבודה.
- הכרה בנסיעה בכביש אגרה כהטבת שכר, לצורך חישוב מס.
- הקלות במס למעסיקים שיציגו תוכנית תחבורה כוללת לעובדים, המבוססת על הפחתת השימוש ברכב הפרטי.
- סבסוד רכישה מרוכזת של כרטיסי נסיעה לעובדים: הקצאת סובסידיה לרכישה מרוכזת של כרטיסי נסיעה מוזלים לעובדיהם.
- הכרה במס בגין הוצאות נסיעה בתחבורה ציבורית מהבית למקום העבודה וחזרה.
- קידום מחקרים בנושא.

3.3.9 ביבליוגרפיה

- משרד האוצר, 2006, "הטבת המס הגלומה בשווי שימוש ברכב צמוד".
- הוכרמן ע., פרשקר י., 1984, "מאפייני הרכב הפרטי בבעלות חברות", המכון לחקר התחבורה, הטכניון.
- משרד האוצר, חוזר החשב הכללי 4-4-2006, 2006, "שווי השימוש ברכב צמוד – עדכון".
- שידלובסקי א., שראל מ., 2005, "העלויות האמיתיות של השימוש בכלי רכב והמדיניות הרצויה", אגף כלכלה ומחקר, משרד האוצר
- ווינדזור א. עומר מ. 2004, "תוכניות מעסיקים לתחבורת עובדים: תמונת מצב והיתכנות בישראל", ד"ר אהובה ווינדזור ומשה עומר, "תחבורה היום ומחר".
- מנדל, ח. שחם, ש. סילבר, א. 2006, "חוות דעת משפטית: מעמדן המשפטי של הוראות החשב הכללי בדבר החזר הוצאות רכב". הקליניקה לפרקטיקה ומדיניות סביבתית, אוני' בר-אילן.
- לוי, א. סגן בכיר לחשב הכללי, 2006 "החזר הוצאות נסיעה בתפקיד ברכב פרטי" הוראות לחשבים במשרדי הממשלה. החשב הכללי, משרד האוצר.
- פארטו הנדסה (2006) "הטבות מס לעידוד הנהגתן של הסעות עובדים", עבור המשרד לאיכות הסביבה.
- דו"ח הממונה על השכר והסכמי עבודה, 2006, משרד האוצר.

Golob F. Thomas, *A Model of Household Demand for Activity Participation and Mobility* The University of California at Berkely

Cohen-Blankshtain G., 2006, Institutional Constraints on Transport Policymaking: "The Case of Company Cars in Israel, Department of Geography and School of Public Policy", The Hebrew University.

Golob T.F., 2003, "Structural equation modeling for travel behavior research," *Transportation Research B-Methodological*, 37(1), 1-25.

Inland Revenue, 2004, "Report on the evaluation of the company car tax reform," http://www.inlandrevenue.gov.uk/cars/company_cars.htm.

MOF, 2005, *The State Revenue Report*, Chapter 9. (In Hebrew)

Rietveld P. and van Ommeren J., 2002), "Company cars and company-provided parking", in Black W.R., and Nijkamp P., (Eds.), *Social Changes and Sustainable Transport*, Bloomington: Indiana University Press, 201-208.

"Company Car Tax Shift - Analysis of Proposed Changes in Tax treatment for Company Cars in Canada", December 19, 2005, MKJA for David Suzuki Foundation
http://www.davidsuzuki.org/files/WOL/DriveGreen_final.pdf

"Fringe benefits tax: a guide for employers", Australian Taxation Office, February 2005
<http://www.ato.gov.au/content/downloads/N1054.PDF>

"Changes to the car benefit rules in 2006/07"

http://www.hmrc.gov.uk/cars/changes_car_benefit_06-07.pdf

"Report on the Evaluation of the Company Car Tax Reform", Inland Revenue UK, 29 April 2004

http://www.hmrc.gov.uk/cars/cct_eval_rep.pdf

CarleasingUK.com

<http://www.carleasinguk.com/taxation-advice.html>

HM Revenue & Customs – Company Cars

<http://www.hmrc.gov.uk/cars>

Vehicle Options – Company car taxation

<http://www.vehicleoptions.biz/co2.php>

