

השפעת מתן רכב חברה ומדיניות מיסוי על הבטיחות

פרופ' יורם שיפטן, הטכניון, המכון לחקר התחבורה ד"ר גילה אלברט, המכון הטכנולוגי
חולון 2010

תקציר מנהלים

(1) מטרות המחקר

מחקר זה מתמקד בהערכת השפעת רכבי חברה ומדיניות המיסוי של רכב חברה על החלטות הנסיעה של הנהגים ועל הבטיחות בדרכים.

רכב חברה הינו רכב שמעמיד המעסיק לרשות העובד ומשמש את העובד לנסיעות עבודה, לנסיעות אל ומהעבודה, אך גם מיועד לשימוש הפרטי של העובד. בשנים האחרונות חלה בישראל עלייה מאסיבית בחלקם של כלי הרכב הצמודים בסך-כל כלי הרכב והיקף התופעה בארץ הוא מהגבוהים בעולם המערבי. אחד הגורמים העיקריים לכך הינו רמת מיסוי נמוכה של רכב צמוד. מאחר והרכב הניתן לרשות העובד נחשב להטבה משולם עליו מס בהתאם. סכום ההטבה נקרא שווי השימוש. בארץ נהוגות כיום שתי שיטות לקביעת שווי השימוש של רכב חברה. הראשונה, מבוססת על המודל הליניארי ומיועדת לכלי רכב חדשים שעולים לראשונה על הכביש החל מ-1 בינואר 2010. השנייה מבוססת על קבוצות מחיר ומיועדת לרכבים שהיו כבר בשימוש בתאריך זה.

ההשערות הבאות נבחנו במחקר:

- מאפייני הנסיעות של נהגים ברכבי חברה שונים מאשר מאפייני הנסיעות של נהגים ברכבים בבעלות פרטית. מתן רכב חברה מעודד ביצוע נסיעות עודפות ברכב ומשפיע בנוסף על דפוסי הנסיעות של משק הבית שברשותו רכב חברה.
- המאפיינים הבטיחותיים של רכבי חברה, כפי שבאים לידי ביטוי באמצעים הבטיחותיים המותקנים (לדוגמא, כריות אוויר, מערכת בקרת יציבות), נחותים יחסית למאפיינים הבטיחותיים של רכבים בבעלות פרטית.
- אופן הנהיגה ברכבי חברה, בהם המעסיק משלם עבור אחזקה וטיפולים, נוטה להיות יותר אגרסיבי ופחות זהיר יחסית לאופן הנהיגה ברכבים בבעלות פרטית.
- לשווי השימוש ברכב חברה יש השפעה על נכונות המועסקים לקבל/לוותר על רכב חברה מהמעסיק ועל דפוסי השימוש בו.

(2) שיטת הביצוע

במחקר זה נסקר שוק רכבי החברה בישראל ומאפייניו הבטיחותיים ונערך סקר מקיף שהתמקד במאפייני הנהיגה והנסיעות בקרב 400 נהגי רכב חברה ובקרב קבוצת ביקורת של 230 נהגים בעלי רכב בבעלות פרטית בלבד.

(3) עיקרי הממצאים

ממצאי המחקר מצביעים בבירור על כך שהשימוש ברכב חברה יוצר ביקוש עודף לנסיעות, מגדיל את ההסתברות לבחירה ברכב פרטי כאמצעי נסיעה עיקרי, ומעודד ביצוע נסיעות ברכב הצמוד של כל משק הבית בימי העבודה ובסופי שבוע. 92% מבעלי רכב החברה שנסקרו במחקר משתמשים ברכב כאמצעי הנסיעה העיקרי לעבודה, כאשר הממוצע הארצי עומד על 58%. כ-40% מבעלי רכב החברה דווחו שהנסועה השנתית שלהם גבוהה מ-30,000 כאשר הנסועה הממוצעת ברכב בישראל היא 16,700 בלבד (נכון ל-2008).

המאפיינים הבטיחותיים של רכבי החברה נמצאו נחותים בהשוואה לרכבים בבעלות פרטית, זאת למרות העובדה שהגיל הממוצע של רכב חברה הינו 1.5 שנים, לעומת גיל ממוצע של 6.7 לרכב בבעלות פרטית. ממצא זה ונתח השוק הגדול של רכבי חברה מסבירים את הציון הנמוך יחסית בדרוג הבטיחות שמכוניות חדשות בישראל מקבלות ב EuroNCAP. ההשפעה היא אפילו רחבה יותר מכיוון שבתום הסדר של רכבי חברה, הרכבים נמכרים לשוק הפרטי ועוברים להיות חלק משוק המכוניות המשומשות. כפי שדווח על-ידי נהגי רכבי החברה, ברוב רכבי החברה (57%) מותקנות שתי כריות אוויר בלבד. כשליש מהם אינם מודעים לאמצעים הטכנולוגיים הבטיחותיים המותקנים ברכב החברה (לדוגמא, מערכת בקרת יציבות) אך 75% מנהגי רכב החברה הצהירו שהם מוכנים לשלם עבור אביזרי בטיחות נוספים בקניית רכב לבעלות פרטית.

אופן הנהיגה ברכב חברה נוטה להיות יותר אגרסיבי ופחות זהיר בהשוואה לאופן הנהיגה ברכב בבעלות פרטית. סגנון נהיגה אגרסיבי ברכב חברה נתפס כמקובל גם בקרב נהגי רכבים בבעלות פרטית וגם בקרב נהגים ברכבי חברה.

כתוצאה מכך, לכל אחד מהממצאים ובוודאי לצירוף שלהם השפעה שלילית משמעותית על הבטיחות. יתרה מזאת, השוואה של שיעור המעורבות בתאונות דרכים בקרב המשתתפים במחקר הראתה שנהגי רכב חברה מעורבים פי שניים ויותר בתאונות דרכים: 9% מנהגי רכב החברה דווחו על מעורבות בתאונות דרכים בשלוש השנים האחרונות לעומת 4.2% בלבד בקרב נהגי קבוצת הביקורת- נהגים שבבעולתם רכב פרטי בלבד.

למדיניות המיסוי על רכב חברה, כפי שבאה לידי ביטוי בקביעת שווי השימוש של רכב חברה, עשויה להיות השפעה מובהקת על דפוסי השימוש ברכב חברה ועל הנכונות לקבל ו/או לוותר על רכב חברה. מדיניות המס על רכב צמוד עברה תהפוכות עם השנים, ומספר גלגולים משמעותיים. למרות זאת בשתי השיטות הנהוגות כיום בארץ גובה שווי השימוש קטן משמעותית מגובה ההטבה בפועל, אינו מושפע מהיקפי הנסועה ומצריכת הדלק כך שהעלות השולית של נסיעה ברכב צמוד לעובד היא אפסית.

ניתוח שנעשה לגבי בעלי רכב חברה מקבוצת מחיר 2 (הקבוצה השכיחה יותר) העלה שהם מוכנים בממוצע לשלם 1,100 יותר משווי השימוש העתידי של רכבי חברה הצפוי ב 2011 כדי להמשיך ולקבל רכב חברה. יחד עם זאת, גמישות הביקוש ביחס לשווי השימוש היא

גבוהה ועומדת על -2.1. כלומר, ניתן בהחלט באמצעות שינויים בשווי השימוש להשפיע על נכונות העובדים להיות מעורבים בהסדר כזה. למדיניות המעסיק כלפי השימוש ברכב החברה יש השפעה על החלטות העובדים. ככל שהמעסיק מכסה חלק גדול יותר מהעלות השולית של השימוש ברכב (לדוגמא, הוצאות דלק, חניה, אגרות) הנכונות לוותר על רכב החברה יורדת משמעותית.

(4) המלצות

בהמשך לתוצאות המחקר מוצעות ההמלצות הבאות:

- רפורמת המיסוי על רכב חברה ושווי השימוש ברכב חברה צריכים להיבחן שוב. יש צורך להתייחס בצורה מפורשת לעיוות הקיים בקביעת שווי השימוש. שווי השימוש צריך להיות רגיש למשתנים כמו כמות הנסועה, צריכת הדלק וכו'. שווי השימוש צריך להיות גבוה משמעותית משווי השימוש הנהוג כיום בארץ, לפי שתי שיטות החישוב הקיימות.
- מומלץ לצמצם את היקף תופעת הרכב חברה ולשקול לאיזה עובדים וסוגי תפקידים תהיה אפשרות לקבל רכב חברה.
- יש צורך במתן הנחיות ברורות, רצוי אחידות, למעסיקים בנושא מדיניות המעסיק כלפי הסדר רכבי החברה. יש לשקול בחיוב הגבלת קילומטראז', השתתפות בהוצאות משתנות כמו חניה וכו'.
- יש לדרוש סטנדרט מינימאלי של ליבת אביזרי בטיחות שיותקנו ברכבי חברה (לדוגמא, יידרש מינימום של שש כריות אוויר).