

1. תקציר מנהלים

נושא איכות הסביבה תופס בשנים האחרונות מקום מרכזי בסדר יומה של מדינת ישראל כחלק מהשתלבותה במדינות המפותחות, מדינות ה-OECD. המקורות העיקריים לזיהום סביבתי בישראל ובעולם הינם תחבורה, ייצור חשמל והתעשייה.

היקף השימוש ברכבים פרטיים בישראל והמגמה במשך השנים - בעשור האחרון חל גידול בשימוש של כלי רכב פרטיים בישראל בצורה משמעותית. לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, בשנת 2016 נעו בכבישי ישראל כ- 3.24 מיליון כלי רכב בישראל מתוכם כ- 2.73 מיליון כלי רכב פרטיים. מספר כלי הרכב הפרטיים בשנת 2016 מהווה גידול של כ- 5.6% ביחס לשנת 2015. הנתונים מצביעים כי בשנת 2015 היו כ- 365 כלי רכב על כל 1,000 תושבים. בארבעת העשורים האחרונים חלה עלייה משמעותית במספר כלי הרכב הפרטיים ושימוש בהם ולעומת זאת ירידה בשימוש בכלי תחבורה ציבוריים. כתוצאה מכך, רמת הצפיפות בכבישים בישראל הינה מהגבוהה ביותר בקרב מדינות OECD. מהנתונים עולה כי בישראל נעים כ- 2,700 רכבים לכל קילומטר של כבישים.

השפעת ייצור, שימוש וסיום שרשרת הערך של כלי רכב על הסביבה - זיהום סביבתי נוצר כבר בעת ייצור המכוניות בייחוד בעת הפקה וזיקוק של בנזין, הפקת מתכות לצורך ייצור מצברים ובייצור אנרגיה לצורך ייצור המכוניות עצמם והצמיגים. בנוסף, ייצור חומרי הגלם לרכבים מתבצעים במפעלים תעשייתיים. אחריותם של מפעלים תעשייתיים לזיהום סביבתי כגון: תחלואה, אובדן משאבי טבע ונופים, אובדן הזדמנויות ורווחה חברתיים היא רבה. חלק מהמפגעים הסביבתיים קשורים לזיהום מקורות מים, זיהום חופים ומי ים, פסולת ורעש. גם בחומרים הנלווים לתהליך קיימת השפעה סביבתית. כך למשל, הדלק המשמש רכבי בנזין גם בשלב מהבאר למיכל ומהמכל לגלגל הינו בעל שיעור הפליטות הגבוהות ביותר לעומת אלטרנטיבות אחרות הכוללות רכבים היברידיים ורכבים חשמליים. גם בעת שימוש בכלי רכב קיימת השפעה סביבתית. לפי ארגון הבריאות הלאומי, זיהום אוויר כתוצאה משימוש בכלי רכב הינו גורם המוות ביותר מ- 3.5 מיליון בני אדם ברחבי העולם. זיהום האוויר שנוצר ממכוניות נגרם כתוצאה מחומר חלקיקי המורכב מגופרית, חנקות, אמוניה, סודיום כלוריד, פחמן שחור, אבק מינרלי ומים הנישאים באוויר אשר מתמקמים בריאות של בני אדם. מידת הצפיפות של כלי רכב גורמים גם לרעש הפוגע בחלקים גדולים של האוכלוסייה במיוחד אלו שגרים בסמיכות לכבישי תחבורה מרכזיים. מידת הצפיפות של כלי רכב גורם גם לסלילת כבישים ומחלפים נוספים הפוגעים פגיעה קשה בשטחים פתוחים ומבתרים אותם לחלקים קטנים כך שהמעבר בין החלקים הוא קשה. פיתוח תחבורתי גם פוגע במשק המים, נתיבי התחבורה הסלולים והבנויים חוסמים את זרימת המים ואת הניקוז ופוגעים ביכולתם של המים לחלחל למי תיהום. גם בגמר השימוש בכלי הרכב נוצר זיהום רב באמצעות פסולת שנוצרת מגרוטאות של רכבים, צמיגים ושמן משומש.

הפחתת האימפקט הסביבתי של שימוש ברכב פרטי - לצורך הפחתת האימפקט הסביבתי מוצע לעודד שימוש בתחליפי דלקים מפסולת שפולטים פחות חומרים מזהמים. בנוסף מוצע לעודד נסיעה בתחבורה ציבורית באמצעות הטבות ומענקים למשתמשי תחבורה ציבורית לצורך הפחתת הצפיפות ומספר כלי רכב הנעים בכבישים ולהטיל הגבלות על משתמשים ברכבים פרטיים.

2. היקף השימוש ברכבים פרטיים בישראל

בעשור האחרון חל גידול בשימוש של כלי רכב פרטיים בישראל בצורה משמעותית. לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, בשנת 2016 נעו בכבישי ישראל כ – 3.24 מיליון כלי רכב בישראל מתוכם כ – 2.73 מיליון כלי רכב פרטיים. מספר כלי הרכב הפרטיים בשנת 2016 מהווה גידול של כ – 5.6% ביחס לשנת 2015. לשם השוואה, מצבת כלי הרכב בשנת 2015 גדלה בשיעור של 4.2% ביחס לשנת 2014.

נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מראים כי 86.3% מכלל כלי הרכב הפרטיים היו בבעלות פרטית ואילו 13.7% מכלל כלי הרכב היו בבעלות שאינה פרטית. כלומר, 8% היו בבעלות של חברות ליסינג, 4.7% בבעלות של חברות ו – 1% בבעלות חברות השכרה ותיור.

בנוסף, במהלך שנת 2016 נוספו כ- 372 אלף כלי רכב כאשר 321 אלף רכבים הינם כלי רכב חדשים מהם כ – 272 כלי רכב פרטיים. לעומת זאת, נגרעו כ – 224 אלף כלי רכב כך שנוספו בנטו כ – 148 אלף רכבים.

3. התפתחות מגמת השימוש בכלי רכב פרטיים לאורך השנים והשוואה מול העולם המערבי

לפי פייטלסון (2008), בארבעת העשורים האחרונים חלה עלייה משמעותית במספר כלי הרכב הפרטיים ושימוש בהם ולעומת זאת ירידה בשימוש בכלי תחבורה ציבוריים. בין השנים 1951 ועד 2004 חלה עלייה חדה באחזקתם של כלי רכב פרטיים. אם בשנת 1951 היו שישה כלי רכב לכל 1,000 תושבים הרי שבשנת 2004 היו 228 כלי רכב על כל 1,000 תושבים. העלייה הגבוהה ביותר בשיעור אחזקת כלי רכב בישראל התחזקה בין השנים 1960 – 1969 כאשר רמת אחזקת כלי הרכב עלתה בשיעור של 300%. בין השנים 1970 – 1979 חלה עלייה של 111% בשיעור אחזקת כלי רכב. לעומת זאת, בין השנים 1989 – 1990 חלה ירידה בשיעור אחזקת כלי רכב פרטיים מאחר וגל העלייה מברית המועצות הביא מצד אחד לעלייה חדה באוכלוסייה שהייתה גבוהה יותר מקצב רכישת כלי רכב פרטיים. בנספח א' מצורף גרף המציג את רמת המינוע בישראל בין השנים 1951 – 2004. החל משנות ה – 70 חלה ירידה בשיעור המשתמשים בתחבורה ציבורית. משיעור של 64% לשיעור של 27%. העדפת כלי רכב פרטי על פני תחבורה ציבורית נובעת ככל הנראה ממגמות עולמיות והעדפות צרכניות של נוחות בשימוש בתחבורה ברכבים פרטיים.

הנתונים מצביעים כי בשנת 2015 היו כ – 365 כלי רכב על כל 1,000 תושבים. רמה זו הינה נמוכה ביחס מהרמה הממוצעת במדינות אירופה וממדינות OECD אחרות. לפי הדוח של ה – OECD הרמה הנמוכה נובעת ממיסוי הגבוה על רכבים בישראל העומד על כ – 83% לרכבים פרטיים ומסחריים ביחס למדינות אחרות המעלה את מחיר הרכבים וכן מהתחזקות המטבעות של המדינות בהם מתבצע היבוא.

מספר כלי הרכב הנמוך בישראל ביחס למדינות אחרות בעולם נובע לא רק ממחיר הרכב הראשוני אלא גם כתוצאה מעלויות אחזקת כלי רכב. כך למשל, רכישת רכב פרטי מהווה את ההוצאה השנייה בגודלה לאחר הדיור ומהווה כ – 11% - 12% מסך ההוצאה החודשית הממוצעת של משפחה בישראל. ההוצאה עבור רכבים פרטיים לחודש כוללת את מחירי הביטוח שנעים בממוצע על כ – 3,500 ₪ - 4,000 ₪ עלות תחזוקה של כ – 2,500 ₪ - 3,000 ₪, אגרות רישוי כ – 1,000 ₪ וצריכת דלק המשתנה בהתאם לשימוש ברכב. בנספח ג' מצורף גרף המשווה את רמת כלי רכב על כל 1,000 תושבים.