



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

עידוד עובדים לנסוע למקום העבודה בתחבורה ציבורית – סקירה משווה

כתיבה: יניב רונן

אישור: שמוליק חזקיה, ראש צוות

עריכה לשונית: מערכת "דברי הכנסת"

ט"ו באדר תשס"ט

11 במרס 2009

הכנסת, מרכז המחקר והמידע

קריית בן-גוריון, ירושלים 91950

טל': 02 - 6408240/1

פקס: 02 - 6496103

www.knesset.gov.il/mmm

תוכן העניינים

1	1. מבוא
2	1.1. תוכניות מעסיקים לשירותי תחבורה לעובדים
3	1.2. המצב בארץ – זיכוי מס כולל בגין הוצאות נסיעה לעבודה
	<u>2. מדינות שננקטת בהן מדיניות ישירה של עידוד עובדים לנסוע למקום עבודתם</u>
4	<u>בתחבורה ציבורית במקום ברכב פרטי</u>
4	2.1. בריטניה
7	2.2. צרפת
9	2.3. ארצות-הברית
12	2.4. בלגיה
12	2.5. ליטא
12	2.6. איטליה
13	2.7. דנמרק
13	2.8. פינלנד
	<u>3. מדינות שננקטת בהן מדיניות אחרת של עידוד עובדים לנסוע למקום עבודתם</u>
14	<u>בתחבורה ציבורית במקום ברכב פרטי</u>
14	3.1. גרמניה
14	3.2. פורטוגל
15	3.3. יוון
16	3.4. צ'כיה
16	3.5. שבדיה
16	3.6. נורבגיה
17	3.7. איסלנד
18	4. מקורות

1. מבוא

מסמך זה נכתב עבור חבר הכנסת דב חנין, ומטרתו בחינת הסדרים בעולם לעידוד עובדים לנסוע אל מקום העבודה ובחזרה ממנו בתחבורה ציבורית ולא ברכב פרטי. כיום חלק ניכר מנסיעותיהם של עובדים למקומות התעסוקה שלהם הן ברכבים פרטיים. הנסיעה ההמונית ברכבים פרטיים גוררת נזקים והוצאות כספיות ניכרות, הן ליחיד והן למדינה. ההוצאות הן, בין השאר, עקב זיהום אוויר, בזבוז אנרגיה, בלאי של כבישים ותשתיות, תאונות דרכים, בעיות בריאות ועוד. לשם בירור הנושא הפצנו שאלון למדינות באמצעות המרכז האירופי למחקר ולתיעוד פרלמנטרי (European Centre for Parliamentary Research and Documentation – ECPRD). בשאלון ביקשנו לבדוק כמה סוגיות:

1. האם יש במדינה מנגנון לעידוד עובדים להגיע למקום העבודה בתחבורה ציבורית במקום ברכב פרטי?

אם יש מנגנון כזה:

2. מתי החל המנגנון לפעול?

3. מהי המסגרת החוקית להפעלתו?

4. איזו רשות ממונה על מתן ההטבות?

5. האם ההטבות מוצעות לעובדים או למעסיקים?

6. באיזו שיטה ניתנות ההטבות (תעריפים מופחתים, הטבות מס, תשלום ישיר או אחר)?

7. כיצד מיושם המנגנון?

8. מהן העלויות למדינה בהפעלת מנגנון ההטבות?

9. מהו שיעור העובדים שנהנים מן ההטבות מכלל העובדים במדינה?

10. האם נאספו נתונים על השפעת מנגנון ההטבות מבחינת הפחתת זיהום האוויר, הפחתת העומס בכבישים וצמצום ההוצאות למדינה? אם כן, מה אפשר ללמוד מהם?

מכלל המדינות החברות במרכז האירופי למחקר פרלמנטרי ענו על שאלותינו 23 מדינות. אפשר לסווג את התשובות שקיבלנו לשלוש קבוצות עיקריות:

1. יש מדיניות ממשלתית ישירה של עידוד עובדים להגיע לעבודה בתחבורה ציבורית ושל עידוד מעסיקים להפעיל תוכניות נסיעה עבור עובדיהם;

2. אין מדיניות כני"ל, אך יש עידוד של הנסיעה בתחבורה הציבורית באופן כללי או יש הסדרים בלתי רשמיים או מקומיים לעידוד הנסיעה בתחבורה הציבורית;

3. אין מדיניות כני"ל.¹

¹ המדינות שענו שלא ננקטת בהן מדיניות לעודד עובדים לנסוע בתחבורה ציבורית במקום ברכב פרטי הן רומניה, קרואטיה, טורקיה, גאורגיה, קפריסין, אוסטריה, ספרד, אסטוניה ולטביה.

בכל המדינות שיש בהן מדיניות מוגדרת של עידוד עובדים להגיע למקום העבודה בתחבורה ציבורית נכללות במדיניות זו הטבות מס, באמצעות הכרה בהוצאות או מתן אפשרות לקנות את כרטיסי הנסיעה מתוך המשכורת לפני מס. בחלק מהמדינות הטבות המס מותנות בקיומה של תוכנית נסיעה עבור העובדים במקום העבודה. המדינות נותנות בידי המעסיקים מגוון כלים להפעיל תוכניות מסוג זה.

1.1. תוכניות מעסיקים לשירותי תחבורה לעובדים²

תוכניות נסיעה לעובדים מופעלות במקומות העבודה בחלק מהמדינות במטרה להקטין ככל האפשר את מספר העובדים שמגיעים לעבודה ברכב פרטי. התוכניות מבוססות על ההנחה שלמעסיקים יש השפעה על אופן ההגעה של עובדיהם לעבודה, וכפי שהם משפיעים על עובדים להגיע למקום העבודה ברכב פרטי כך הם יכולים להשפיע עליהם להגיע בדרכים אחרות. כיום נסיעה לעבודה ברכב של החברה נתפסת על-ידי עובדים רבים כהתנהגות מקובלת וכחלק מדפוסי העבודה. היתרון של תוכנית נסיעה בהפעלת המעסיק הוא שהיא מותאמת לאופי הארגון ולצורכי העובדים בו, וביכולתה להביא תועלת הן למעסיק והן לעובדים.

בתוכניות נסיעה של מעסיקים נעשה שימוש בכמה אמצעים עיקריים:

- נסיעה משותפת: עידוד השימוש בפתרון זה על-ידי שמירת מקומות חנייה לרכבים אלו;
- תחבורה ציבורית: סבסוד כרטיסים, הלוואות לרכישת כרטיסים תקופתיים (Season Tickets) וארגון הסעות מטעם העבודה;
- סדרי עבודה, שעות עבודה ונהלים: מתן אפשרות לעבוד מהבית באופן חלקי או להגיע לעבודה בשעות גמישות. אמצעי זה מקטין את הצורך בנסיעה ומקל את העומס בכבישים;
- הטבות כספיות: למשל, פדיון חנייה.³

יעילות התוכניות

לפי נתונים שנאספו במגוון מדינות בעולם, תוכניות הנסיעה הביאו לצמצום הנהיגה היחידנית⁴ לעבודה בשיעורים שבין 10% ל-75%. השונות הגדולה נובעת מההבדלים בין התוכניות מבחינת מאפייניהן והתנאים הסביבתיים. ההישגים שהושגו באים לידי ביטוי בכמה רכיבים נוספים: היענות גבוהה של העובדים (כ-70%) לתוכניות של סבסוד כרטיסים תקופתיים לתחבורה ציבורית; היענות של כ-20% לנסיעה משותפת; הקלה בעומסי התנועה לאזורי תעשייה שבהם הופעלו התוכניות; שיפור פעילותם של קווי התחבורה הציבורית המובילים לאזורים אלו.

נוסף על כך, נמצא שהתוכניות הניבו תועלת כלכלית למעסיקים, בשל שינויים אלו:⁵

- ירידה בהוצאות הארגון על תחבורה ופינוי שטחי חנייה למטרות אחרות;

² פרק זה מבוסס על: המשרד להגנת הסביבה, אשכול מדיניות ותכנון – אגף תכנון, וארגון "תחבורה היום ומחר", שנינו דפוסי יוממות: עידוד עובדים לריסון השימוש ברכב פרטי, כתבו ד"ר אהובה ווינדזור ומשה עומר, ירושלים 2007, עמ' 27–36.

³ העובד יקבל תגמול על אי-שימוש בחנייה במקום העבודה.

⁴ נהיגה של אדם אחד בכלי-רכב.

⁵ לעניין זה ראו גם: המשרד להגנת הסביבה, אשכול מדיניות ותכנון – אגף תכנון, וארגון "תחבורה היום ומחר", תוכניות מעסיקים לתחבורת עובדים: תמונת מצב והיתכנות בישראל, כתבו ד"ר אהובה ווינדזור ומשה עומר, דוח סופי, נובמבר 2004, עמ' 34.



- ייעול התהליך של השגת תו תקן סביבתי (ISO 14,000) ועמידה בדרישה של מחויבות חברתית (corporate social accountability) – הנחוצים להנפקת מניות הארגון לבורסה;
- תרומה לתדמית הארגון כ"ירוק" וכ"סביבתי", שיש לה חשיבות בעת פנייה ללקוחות;
- הגברת השוויוניות בארגון וצמצום הפער בין עובדים בעלי רכב לעובדים שאין להם רכב;
- שיפור בבריאות העובדים עקב שימוש רב יותר באופניים ובהליכה ברגל.

תנאים להצלחת התוכניות

הצלחתן של תוכניות נסיעה בארגונים תלויה במאפייני הארגון ובתנאים הסביבתיים שהוא פועל בהם. ככלל, תוכניות נסיעה מתאימות יותר לארגונים גדולים שבהם מספר רב של עובדים בדרג נמוך. נוסף על מאפיינים אלו, יש כמה גורמים מרכזיים החשובים להצלחת התוכניות:

- מחויבות ההנהלה לנושא ושיתוף פעולה בינה ובין העובדים ונציגיהם;
 - שיתוף פעולה של הרשויות המקומיות עם התוכנית;
 - תנאים סביבתיים תומכים, כגון דרכי גישה למקום העבודה, היצע חנייה במקום העבודה ועלות החנייה, איכות שירותי התחבורה הציבורית באזור, קיומם של מסלולי אופניים בסביבה.
- תנאים נוספים להצלחת תוכניות נסיעה הם תמריצים ועונשים כלכליים. לצעדים אלו, למשל הוזלת כרטיסי הנסיעה בתחבורה ציבורית, העלאת מחירי החנייה והטבות מס, יש השפעה על הרגלים ותפיסות של עובדים וכן על נכונותם לשתף פעולה עם התוכנית במקום העבודה.

1.2. המצב בארץ – זיכוי מס כולל בגין הוצאות נסיעה לעבודה⁶

לפי סעיף 36 לפקודת מס הכנסה, כל תושב ישראלי זכאי ל-1/4 נקודת זיכוי במס עבור "נסיעה למקום ההשתכרות"⁷.

משמעות הזיכוי היא הפחתה בתשלום המס של העובד. ערך נקודת זיכוי הוא כיום 197 ש"ח בחודש⁸, כלומר, כל עובד **מזוכה** בכל חודש ב-49.25 ש"ח מתשלום המס שלו בגין נסיעה לעבודה. זיכוי זה נוסף על נקודות הזיכוי האחרות שהעובד זכאי להן.

שווי הטבה זו במונחי הוצאה תלוי בהשתכרות.

⁶ סעיף זה נכתב בסיועו של מר יהודה תמר, כלכלן, המחלקה לפיקוח תקציבי במרכז המחקר והמידע של הכנסת, פגישה, 8 בפברואר 2009.

⁷ תושב ישראל הוא "יחיד שהיה תושב ישראל בשנת המס"; ראו פקודת מס הכנסה, סעיף 34: "זיכוי לתושב ישראלי"; סעיף 36: "זיכוי בעד נסיעה למקום ההשתכרות" (תיקון: תשכ"ג, תשכ"ה, תש"ל, תשל"א, תשל"ג, תשל"ד, תשל"ה, תשל"ז).

⁸ אתר האינטרנט "שכר ברשת", <http://sachar.police.gov.il/OutTax.asp>, תאריך כניסה: 8 בפברואר 2009. כלומר, עובד שאמור לשאת בנטל מס בשיעור של 1,000 ש"ח בחודש, ישלם, אם יקבל נקודת זיכוי נוספת, רק 803 ש"ח בחודש (1,000-197).



לדוגמה,⁹ עובד שכיר שמשכורתו שווה לשכר הממוצע במשק, כלומר 7,790 ש"ח לחודש (נכון לחודש נובמבר 2008),¹⁰ דרגת המס השולי שלו היא 15% על כל סכום שמעל 4,590 ש"ח בחודש; לשכיר זה, זיכוי מס בשיעור של 49.25 ש"ח בחודש הוא למעשה הכרה בהוצאה בסכום של 328.33 ש"ח בחודש.¹¹ עובד שמשכורתו גבוהה יותר והמס השולי שהוא משלם גבוה יותר, הזיכוי שניתן לו נמוך יותר.

מתן 1/4 נקודת זיכוי עבור החזרי נסיעות משקף מדיניות מיסוי שנותנת מענה כללי על צורך של העובדים, ולא מדיניות תחבורתית או סביבתית. אין במדיניות זו כדי לעודד נסיעה לעבודה בתחבורה ציבורית במקום ברכב פרטי.

2. מדינות שננקטת בהן מדיניות ישירה של עידוד עובדים לנסוע למקום עבודתם בתחבורה ציבורית במקום ברכב פרטי

2.1. בריטניה¹²

מדיניות כללית

ממשלת בריטניה פרסמה ב-2004 מסמך מדיניות בשם "עתיד התחבורה" (The Future of Transport – White Paper CM 6234). במסמך זה מוצגת "אסטרטגיה ארוכת טווח למערכת תחבורה מודרנית, יעילה ובת-קיימא, המגובה בהשקעה ניכרת ב-15 השנים הבאות". במסמך נסקרים הגורמים שיעצבו את התחבורה בבריטניה ב-30 השנים הבאות, ומפורטת בו מדיניות הממשלה שמטרתה להתמודד עם הביקוש לתחבורה באופן שימצה את יתרונות התחבורה וימזער את הנזקים לסביבה. ב"עתיד התחבורה" נדונים מגוון נושאים, ובהם שימוש מושכל בכבישים, שיפור מערך הרכבות והאוטובוסים, עידוד הליכה ברגל ורכיבה על אופניים, שיפור העברת המטענים בים ובאוויר, בטיחות, איכות הסביבה ועוד.¹³

לשם יישום מדיניות זו יש כוונה להגדיל את תקציב ההוצאות במזומן של משרד התחבורה הבריטי מדי שנה בשנה, בהתאם לצרכים ולהתפתחות הכלכלית. בשנת התקציב 2007/08 היה תקציב המשרד 12.5 מיליארד ליש"ט, והוא צפוי לעלות כל שנה עד לסכום של 17.7 מיליארד ליש"ט בשנת התקציב 2014/15. יצוין שהתוספת העיקרית לתקציב ההוצאות בשנים 2008–2015 תגיע מהקרן לחידושים בתחבורה (Transport Innovation Fund, TIF).¹⁴

⁹ לצורך הדוגמה השתמשנו במקרה הפשוט של החזר הוצאות נסיעה לפי תחבורה ציבורית. יצוין כי יש במשק הסדרים נוספים, כגון החזר הוצאות עבור רכב פרטי או תשלום חודשי של העובד עבור רכב בהסכם חכירה מטעם מקום העבודה.

¹⁰ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, הודעה לעיתונות, 5 בפברואר 2009, באתר האינטרנט של הלמ"ס: http://www.cbs.gov.il/reader/newhodaot/hodaa_template.html?hodaa=200926021, תאריך כניסה: 8 בפברואר 2009.

¹¹ $328.33 = 0.15 \times 49.25$ סכום נקודת הזיכוי בשיעור 49.25 ש"ח לחלק לשיעור המס השולי 15% שווה 328.33 ש"ח. זהו ערך ההוצאה המוכרת לעובד לפי דוגמה זו.

¹² אם לא מצוין אחרת, המידע בסעיף זה מבוסס על: Louise Butcher, Senior Research Clerk: Business & Transport, House of Commons Library, [Encouraging Employees to Use Public Transport](#), received via Email, 11 November 2008.

¹³ HMG, Department for Transport, [The Future of Transport](#) – White Paper CM 6234.

¹⁴ [Annex A - Spending Review 2004](#), CM 6234, available at:



בהתאם למדיניות זו נהוגות בבריטניה שיטות רבות לעידוד עובדים להגיע למקום העבודה בתחבורה ציבורית במקום ברכב הפרטי, והן משלבות בין הטבות מס, סיוע בתכנון הנסיעות ואמצעים סטטוטוריים. מטרתן של פעולות אלו הן צמצום התנועה והעומס בכבישים הנגרמים מתנועת אנשים למקומות העבודה ובחזרה מהם. המימון לתוכניות הוא בכמה דרכים: חלק מהתקציב מועבר למעסיקים על-ידי הממשלה או על-ידי השלטון המקומי (לשם סבסוד התחבורה הציבורית לעובדים), וחלק מהתקציב מועבר מהממשלה לשלטון המקומי לצורך שיפור התחבורה הציבורית. הדרך העיקרית של השלטון המקומי לעודד שימוש בתחבורה ציבורית על-ידי עובדים היא תוכנית "בחירה נבונה" (Smarter Choice), שתוצג בהמשך.

האמצעים הסטטוטוריים לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית – למשל הטלת אגרת נתיבים, מס על מקומות חנייה ואגרת גודש – מטרתם בעיקר לייקר את השימוש ברכב הפרטי. הממשלה מאפשרת לשלטון המקומי להטיל אגרת גודש אך דורשת שצעד זה יינקט בד בבד עם שיפור של שירותי התחבורה הציבורית באזור.

תוכניות נסיעה

תוכנית נסיעה היא חבילה של אמצעים שהמעסיקים נוקטים כדי לעודד את עובדיהם להגיע לעבודה שלא בנהיגה יחידנית במכונית פרטית. על-פי הערכות משרד התחבורה הבריטי, נסיעות במסגרת עסקים ונסיעות לעבודה הן כ-40% מכלל הנסועה במדינה. תכנון הנסיעה של העובדים יכול לצמצם את נסיעות היוממות ברכב פרטי של העובדים ב-10%–30%.

אפשר להביא לשינוי בהרגלי הנסיעה באמצעות גמישות בשעות העבודה, שימוש שוטף בוועידות-וידאו ועידוד נסיעות יעילות יותר – השקת תוכניות לנסיעה משותפת ברכב, הצבת מתקנים לאופניים והגבלת מקומות החנייה.

כדי לעודד מעסיקים לנקוט צעדים בתחום זה פרסם משרד התחבורה הבריטי את "המדריך לתכנון נסיעה" (Essential Guide to Travel Planning), שבו מתוארות דרכים לתכנון הנסיעה שנוסו וזכו להצלחה במקומות עבודה שונים. נוסף על כך, משרד התחבורה מפעיל אתר אינטרנט שמוצגת בו השוואה בין נסיעה בתחבורה ציבורית לנסיעה ברכב פרטי מבחינת זמני נסיעה, נתיבי ההגעה, עלויות וכמות הפחמן הדו-חמצני הנפלטת מכלי הרכב.

כדי לעודד את המגזר העסקי לנקוט צעדים לתכנון תחבורה עבור עובדים, **בעלי בניינים חדשים המיועדים לעסקים מחויבים כיום לכלול רכיבים המשפיעים על תכנון נסיעה בהליך התכנון**. בבניינים עסקיים קיימים צעד זה הוא רשות ולא חובה. לפי נתוני משרד התחבורה הבריטי, **בשנת התקציב 2007/8 הפעילו 355 חברות שונות הפעילו תוכניות נסיעה ברחבי בריטניה. בתוכניות אלו נכללו 42,000 עובדים בסך הכול.**

הטבות מס

יש בבריטניה כמה סובסידיות תחבורתיות שמעסיק יכול לתת לעובדים, וכולן פטורות ממס:

<http://www.dft.gov.uk/about/strategy/whitepapers/fot/annexaspendingreview2004cm6234>, visited: 13 November 2008.



הכנסת

- הסעות חינם ברכבים גדולים – הכוונה לרכבים שבהם 9 מושבים ויותר או 12 מושבים ויותר, שהמעסיק מעמיד לרשות העובדים לשם נסיעה מהבית לעבודה. נוסף על כך, קבוצת עובדים יכולה להתארגן ולרכוש רכב מסוג זה; כל עוד הרכב משמש בעיקר לנסיעות למקום העבודה, העובדים ובני משפחותיהם יכולים להשתמש בו באופן פרטי מדי פעם בפעם;
- שימוש בקווי אוטובוס ציבוריים – החזרי הנסיעה לעובדים בגין שימוש בקווי אוטובוס ציבוריים פטורים ממס. מעסיקים גם יכולים לתת לעובדים הלוואה ללא ריבית (או ריבית נמוכה), בסכום של עד 5,000 ליש"ט לשנה, לשם רכישת כרטיסים תקופתיים לאוטובוסים. הלוואה זו פטורה ממס אם העובד מחזיר את הסכום שלוה.
- השאלה של אופניים וציוד בטיחות לעובדים – מעסיקים יכולים להשאל אופניים או ציוד בטיחות לאופניים לעובדיהם, לשם הגעה לעבודה.
- יצירת מקומות חנייה לאופניים ולאופנועים – מעסיקים יכולים להקצות מקום חנייה רב יותר לאופניים ולאופנועים.
- עידוד נסיעה משותפת – אם עובד שבדרך כלל מגיע לעבודה בנסיעה משותפת עם עובדים אחרים נאלץ לצאת לביתו מוקדם יותר בשל נסיבות אישיות, המעסיק משלם את הנסיעה, ותשלום זה פטור ממס. הפטור ניתן אם לא ניתן היה לצפות מראש את יציאת העובד בשעה מוקדמת.

"בחירה נבונה" (Smarter Choice)

"בחירה נבונה" הוא שם כולל למגוון צעדים שנועדו להשפיע על הרגלי הנסיעה של אנשים ולהביא לשימוש מושכל יותר באמצעי תחבורה – למשל, עידוד תוכניות תחבורה של בתי-ספר, של מקומות עבודה ושל אנשים בודדים. צעדים נוספים הם שיפור התחבורה הציבורית ושיווקה לציבור העובדים, עידוד מבצעים שיווקיים בתחום זה, הגברת מודעות הציבור לנושא, הקמת אתרי אינטרנט לנסיעה משותפת, קידום עבודה מהבית ועוד. בדוח של משרד התחבורה הבריטי מיוני 2007 נמצא שיותר מ-80% מהרשויות המקומיות עשו שימוש כלשהו ברכיבי "בחירה נבונה" בתוכניות הנסיעה שלהן; 26.8% מהרשויות עשו שימוש נרחב ברכיבים אלו בתוכניותיהן. המאפיין הבולט ברשויות אלו הוא שהן שינו את סדר העדיפויות שלהן ועברו מהשקעה בתשתיות תחבורה לאמצעים "רכים": הסטת השימוש בתחבורה מתחבורה פרטית לתחבורה ציבורית.

מהדוח עולה כי אין דפוס קבוע לשימוש ברכיבי "בחירה נבונה". התברר שרשויות שיש בהן תנאים דומים (למשל, מבחינת מיקום גיאוגרפי ומידת העומס בכבישים) אינן משתמשות בהם באותה מידה. לכן, ככל הנראה ההחלטה אם להפעיל תוכניות של "בחירה נבונה" מושפעת יותר מהעמדה האישית של מקבלי ההחלטות ברשות ופחות מהתנאים האובייקטיביים שלה.

צעדים נוספים

הקרן לחידושים בתחבורה (Transport Innovation Fund, TIF) – קרן שבה 2.5 מיליארדי ליש"ט, שמטרתה לתמוך בתוכניות לגביית אגרת נתיבים עד 2015. הקרן הזמינה רשויות מקומיות מרחבי



בריטניה להציע הצעות לפרויקטים לשם קבלת מימון. הרשויות של מנצ'סטר, קיימברידג', ווסט-מידלנדס ואזור בריסטול הגישו הצעות, וביוני 2008 נבחרה ההצעה של מנצ'סטר.¹⁵

מס על חנייה במקומות עבודה (Workplace Parking Levy)¹⁶ – חוק התחבורה משנת 2000 מאפשר לרשויות מקומיות מחוץ ללונדון להטיל מס על מקומות חנייה המוקצים לעובדים במקומות העבודה. עם זאת, עד תחילת 2008 לא היה שימוש נרחב באפשרות המוקנית בחוק, ורק עיריית נוטינגהם שוקלת ברצינות להטיל מס מעין זה. אם תצא התוכנית לפועל היא תחל בשנת 2010, ובמסגרתה ייגבה מהמעביד מס בשיעור 185 ליש"ט לשנה, צמוד למדד, בגין כל מקום חנייה.

בעלי עסקים הביעו התנגדות למס בטענה שהוא מס נוסף על העסקים ולא יביא לשינוי בדפוס התחבורה של העובדים. הם גם התנגדו מן הטעם שהמהלך יהפוך אותם למעין גובי מס בחינם עבור הממשלה, באופן שייצור מתח בין עובדים למעסיקים. לעומת זאת, במחקר שנערך באזורי נוטינגהם ווסטמינסטר עבור משרד התחבורה הבריטי נקבע כי "המס על מקומות חנייה יקטין את היצע מקומות החנייה במקומות עבודה, ויצמצם באופן ניכר חניית הרכבים במקום העבודה. המס גם ייצר הכנסה למימון שיפורים בתחבורה. עם זאת, יש סיכוי שהמס יביא לעליית מחירים של מוצרי החברות ושעסקים מסוימים יעתיקו את מקומם לאזורים שבהם לא יוטל המס".¹⁷

נתיבי אגרה – בבריטניה נפתח השנה נתיב ראשון לרכבים שמסיעים מספר רב של נוסעים (High Occupancy Vehicle, HOV), שהוא נתיב אגרה. גביית אגרה בדרכים היתה נהוגה בבריטניה קודם, אך רק לגבי מנהרות וגשרים. יצוין, עם זאת, שפתיחת נתיב אגרה מותנית בחקיקה ראשית ובכך שהנתיב הוא חלק מתוכנית תחבורה כוללת של הרשות המקומית. הנתיב החדש נפתח בצפון אנגליה, בכביש המוביל מברדפורד ללידס, בהשקעה ממשלתית של 5.3 מיליוני ליש"ט. מטרת המיזם היא לקצר את משך הנסיעה לרכבים שנוסעים בהם כמה אנשים, ולצמצם את מספר הרכבים שבהם נוסע אחד בלבד; עד תחילת המיזם היה שיעורם של רכבים אלו 84% מכלל הרכבים.¹⁸

2.2 צרפת¹⁹

בצרפת יש חוק משנת 1982 העוסק באופן כללי בהשתתפות המעסיק בהוצאות העובדים בגין הגעה לעבודה בתחבורה ציבורית. חוק זה יושם במשך שנים רבות רק באזור פריס רבתי (Ile-de-France).

¹⁵ Louise Butcher, Senior Research Clerk: Business & Transport, House of Commons Library, Local Road Charges, Standard Note: SN/BT/1171, Last updated: 12 June 2008, received via Email, 11 November 2008.

¹⁶ Louise Butcher, Senior Research Clerk: Business & Transport, House of Commons Library, Parking: Workplace Parking Levy, Standard Note: SN/BT/628, Last updated: 17 January 2008, received via Email, 11 November 2008.

¹⁷ MVA Ltd for the DfT, Options for Influencing PNR Usage, April 2000; summary and order details: <http://www.dft.gov.uk/pgr/economics/rdg/iltr/integratedandlocaltransport3071>.

¹⁸ Department for Transport Annual Report 2008, Chapter 5, paragraphs 5.27–5.29, available at: <http://www.dft.gov.uk/about/publications/apr/ar2008>, visited: 12 November 2008; Louise Butcher, Senior Research Clerk: Business & Transport, House of Commons Library, Toll Roads, Standard Note: SN/BT/442, last updated: 19 August 2008, received via Email, 11 November 2008.

¹⁹ Assemblée Nationale, Service des Affaires Europeennes, Division des Études Europeennes, ET de Droit Compare, Request n° 1092, "Incitation des employés à utiliser les transports publics", received via Email, 17 November 2008. תורגם באדיבות מר אריק פישל, מנהל מחלקת טכנולוגיות מידע במרכז המחקר והמידע בכנסת, 4 בפברואר 2009.



באזור זה תוקנו תקנות שלפיהן על המעסיק להשתתף בהוצאות התחבורה הציבורית העירונית בשיעור של לפחות 50%. השתתפות זו פטורה ממס.

בשנת 2006 הורחב הסדר זה והוחל על אזורים נוספים בצרפת באמצעות תקנות שתוקנו באזורים אלו. כיום נהנים מהסדר 1.4 מיליוני איש, ומהם 200,000 עובדי המגזר הציבורי. עלות ההסדר היא 350 מיליון יורו לשנה למעסיקים פרטיים, ו-55 מיליון יורו לשנה למעסיקים שהם גופים ציבוריים. העלות השנתית של צמצום ההכנסות למדינה עקב הפטור ממס היא 60 מיליון יורו.

שינוי חקיקה

כיום נדונה בצרפת הצעת חוק בעניין זה. לפי סעיף 18 בהצעת החוק, יושאר על כנו ההסדר הנוכחי באזור פריס רבתי ואף יוחל **כהסדר חובה** על שאר המדינה. מטרת ההצעה היא כפולה:

1. ליצור שוויון בתנאים בין העובדים באזור פריס רבתי לעובדים בשאר אזורי המדינה;
2. לצמצם את הנסיעות ברכב פרטי.

צמצום הנסיעות ברכב פרטי הוא חלק ממדיניות **סביבתית כוללת** שצרפת הכריזה עליה בוועידת גרנל (באוקטובר 2007). אחת המטרות של המדיניות הסביבתית היא הכפלה פי שישה, עד שנת 2020, של הנסיעה ב"תחבורה נקייה" בצרפת. כיום נוסעים בצרפת 17.7 מיליון איש לעבודה בכל יום, ומספר הקילומטרים הממוצע שנוסע כל אחד מהם הוא 52 ק"מ ביום. חלק ניכר מנסיעות אלו הן ברכבים פרטיים. עובדה זו גוררת הוצאות כספיות ניכרות, הן ליחיד והן למדינה. ההוצאות נגרמות, בין השאר, מזיהום אוויר, מבזבוז אנרגיה, מבלאי של הכבישים והתשתיות, מתאונות דרכים, מבעיות בריאות של האזרחים ועוד.

מטרת ההצעה היא לעודד נסיעה בתחבורה ציבורית ונסיעה משותפת, וקבועים בה כמה תנאים עיקריים:

- ההטבות ניתנות למי שנוסעים עד מרחק מסוים בין מקום המגורים למקום העבודה;
- בהצעה יש הגדרה מדויקת למקום מגוריו של אדם;
- המעסיק יכול להשתתף גם בהוצאות הרכב הפרטי של עובד, ובלבד ששעות עבודתו והסדר התחבורה הציבורית במקום מגוריו ובמקום העבודה מחייבים הגעה ברכב פרטי. אי-אפשר ליהנות מהחזרים עבור תחבורה ציבורית ועבור רכב פרטי גם יחד;
- הוצאות הדלק של רכב פרטי במקרה זה יהיו פטורות ממס עד סכום של 200 יורו בשנה;
- בכל מקרה, החזרי הנסיעות עבור תחבורה ציבורית או עבור רכב פרטי יסוכמו מראש בין המעסיק ובין ארגון העובדים. במקומות עבודה שבהם העובדים מיוצגים על-ידי כמה ארגונים יהיו כל הארגונים שותפים למשא-ומתן.

בהצעת החוק נקבע כי תוכנית נסיעה עבור העובדים היא רכיב חובה במשא-ומתן השנתי בין המעסיק לעובדים.

מטרת המשא-ומתן בין המעסיק לעובדים במקום העבודה היא **לגבש תוכנית כוללת**, המסדירה את ההגעה לעבודה בתחבורה ציבורית ובנסיעה משותפת. תוכנית זו קרויה "תוכנית נסיעה של עסקים" (PDE), ועליה לעלות בקנה אחד עם המדיניות הממשלתית בעניין תחבורה ציבורית וסביבה. **מעסיק שמגבש תוכנית נדרש להגישה לאישור הסוכנות הממשלתית למען איכות הסביבה וניהול משאבי**



האנרגיה (ADEME). בסוף שנת 2006 הוגשו לסוכנות לאיכות הסביבה 250 תוכניות נסיעה, וצופים שמספר זה יגיע ל-500 תוך זמן קצר. מדצמבר 2006 חויב כל **שירות ציבורי** בעיר שבה **יותר מ-100,000** תושבים להגיש "תוכנית נסיעה של מוסד" (PDA) לאישור עד סוף שנת 2008.

יצוין כי לשיתוף הפעולה בין ההנהלה לנציגי העובדים יש השפעה מרכזית על הצלחתה של תוכנית נסיעה במקום עבודה.²⁰

נוסף על כך, יש כוונה להתקין תקנות הנוגעות לאנשים שעובדים בכמה מקומות עבודה, וכן תקנות לגבי מי שיעבור על החוק. בתקנות ייכלל גם אופי ההסדר לגבי אנשים שעובדים במשרה חלקית. באופן כללי, מי שיעבוד בהיקף של חצי משרה ומעלה יזכה לתנאים של מי שעובד במשרה מלאה. מי שעובד בהיקף של פחות מחצי משרה, ייהנה מההסדר בהתאם לחלקיות משרתו.

להערכת ממשלת צרפת, ההסדר החדש יעלה כ-40 מיליון יורו לשנה בהחזרי מס וייתן מענה ל-800,000 עובדים לערך, שהם כ-22% מכלל העובדים במדינה.

2.3. ארצות-הברית

פטור ממס לעובדים עבור נסיעה בתחבורה ציבורית²¹

קוד מס ההכנסה של ארה"ב מאפשר למעסיקים לספק לעובדיהם, בכמה דרכים, אמצעי הגעה לעבודה הפטורים ממס. ההטבות מיועדות לעובדים שכירים ואינן מיועדות לעצמאים, לשותפים, לאנשים שברשותם 2% ומעלה ממניות תאגיד ולקבלנים.

ההטבות הן:

- הסעה ברכב גדול (נהג ועוד לפחות שישה מושבים למבוגרים) מהבית למקום העבודה;
- כרטיס תקופתי לנסיעה בתחבורה ציבורית;
- הקצאת מקומות חנייה למכוניות שמשמשות לנסיעה משותפת במקום העבודה או בסמוך לו;
- רכישת אופניים וצידום (ההטבה ניתנת ל-15 חודשים, מראשיתה של כל שנה. ההטבה היא עבור הוצאות סבירות על רכישת אופניים, ציוד רכיבה, תיקונים ואחסון, וניתנת בתנאי שהאופניים משמשים לנסיעה לעבודה וממנה).

לכל הטבה יש תקרת הוצאה:

- כרטיס תקופתי: עד 105 דולר בחודש;
- שילוב בין כרטיס תקופתי להסעה: עד 120 דולר בחודש;

²⁰ המשרד להגנת הסביבה: אשכול מדיניות ותכנון – אגף תכנון, וארגון "תחבורה היום ומחר", שינוי דפוסי יוממות: עידוד עובדים לריסון השימוש ברכב פרטי, כתבו ד"ר אהובה ווינדזור ומשה עומר, ירושלים, 2007, עמ' 32–33.

²¹ Department of the Treasury, Internal Revenue Service, Publication 15-B, Cat. No. 29744N, Employer's Tax Guide to Fringe Benefits, For Use in 2009, pp. 18–20, received via Email, 22 November 2008; אתר מס הכנסה בארה"ב: http://www.irs.gov/irb/2006-47_IRB/ar05.html, visited: 9 February 2009; אתר האגודה האמריקנית לתחבורה:

http://www.publictransportation.org/pdf/reports/pays_to Ride.pdf visited: 9 February 2009



- חנייה במקום העבודה: עד 230 דולר בחודש;
- השתתפות במימון אופניים: עד 20 דולר בחודש.

מגוון גופים, ציבוריים ופרטיים, מפעילים תוכניות המסייעות לעובדים לנצל הטבת מס זו. למשל, חברת WageWorks מאפשרת לעובדים שמעסיקהם קשורים עמה בחוזה לשלם עבור כרטיסיית נסיעה בתחבורה ציבורית באמצעות ניכוי הסכום מההכנסה החייבת במס. החברה מפעילה את השירות דרך אתר האינטרנט שלה: עובדים המעוניינים בהטבה נרשמים באתר ומציינים את הסכום שהם מבקשים להוציא עבור נסיעות בתחבורה ציבורית ואת אמצעי התחבורה שמשמשים אותם; הכרטיסייה נשלחת לביתם בדואר.²²

סבסוד תחבורה ציבורית לעובדי הממשל הפדרלי

ב-21 באפריל 2000 פורסם צו המורה לכל הסוכנויות ומשרדי הממשלה בארה"ב להפעיל תוכנית לעידוד עובדים להגיע לעבודה בתחבורה ציבורית במקום ברכבם הפרטי. על-פי הצו, באזור וושינגטון הבירה (שבו יש ריבוי של משרדי ממשלה וסוכנויות ממשלה) יפעילו גופים שונים את תוכנית "מעבר בתחבורה" (Transit Pass). עיקר התוכנית הוא סבסוד נסיעתם של העובדים בתחבורה ציבורית על-ידי מקום העבודה ומתן פטור ממס לסובסידיות אלו. עוד נקבע בצו כי משרד התחבורה, סוכנות ההגנה על הסביבה ומשרד האנרגיה יפעילו את התוכנית בכל משרדיהן בארה"ב לתקופת ניסיון של שלוש שנים.²³

בעקבות צו זה מפעילות סוכנויות ממשל אמריקניות תוכניות שונות, למשל:

מס ההכנסה האמריקני מפעיל תוכנית הקלות במס לעובדיו שנוסעים לעבודה בתחבורה ציבורית. התוכנית נועדה לעודד עובדים להשתמש בתחבורה ציבורית בדרכם למקום העבודה וממנו, וכך גם לשפר את איכות האוויר, להקטין את העומס בדרכים ולחסוך באנרגיה.²⁴

התוכנית מיועדת לכל עובדי מס ההכנסה האמריקני. עובדים המעוניינים להשתתף בה וליהנות מן ההטבות נדרשים למלא טפסים מתאימים. אלה מועברים למשרד התחבורה, והמשרד רושם עובדים אלו במאגר מידע ייעודי. עובדים המשתתפים בתוכנית מקבלים ממעבידם – מס ההכנסה – את מלוא עלות נסיעתם בתחבורה ציבורית – עד תקרה של 105 דולר בחודש. הטבה זו פטורה ממס.²⁵

בית-הנבחרים האמריקני²⁶ מפעיל תוכנית לנסיעה בתחבורה ציבורית שמאפשרת לעובדיו ליהנות מהטבות המס הקבועות בחוק. התוכנית מיועדת הן לעובדי בית-הנבחרים והן למתמחים, שעובדים בלי תשלום מטעם הנבחרים ובוועדות ובגופים אחרים של הבית. התוכנית נועדה לעובדים אשר אינם משתתפים בתוכנית של נסיעה משותפת – שלמשתמשים בה יש אישור חנייה – ושאינן להם אישור חנייה במתחם הבית.

²² אתר WageWorks: <https://www.wageworks.com/employee/commuter>, visited: 4 November 2008.

²³ Presidential Documents, Executive Order 13150 of April 21, 2000, Federal Workforce Transportation, available at: <http://ceq.hss.doe.gov/nepa/regs/eos/eo13150.html>, visited: 3 November 2008.

²⁴ אתר מס הכנסה האמריקני, visited: 28 October 2008, <http://www.irs.gov/privacy/article/0,,id=154204,00.html>

²⁵ אתר מס הכנסה האמריקני, visited 3 November 2008, <http://www.irs.gov/irm/part1/ch20s06.html#d0e511135>

²⁶ Committee on House Administration, P.L. 109-59 & The Transit Benefit Program of the U.S House of Representatives, received via Email, 22 November 2008



עובדים המעוניינים להשתתף בתוכנית נדרשים למלא טפסים ולשלוח אותם למחלקת התחבורה של הבית עד סוף יום העסקים האחרון בכל חודש. מחלקת התחבורה מנפיקה את הכרטיסים ומעבירה אותם למחלקה של העובדים עד ל- 14 בחודש שלאחר מכן.

התוכנית נחשבת להצלחה, ובסוף שנת 2005 השתתפו בתוכנית לעובדי הממשל הפדרלי באזור וושינגטון הבירה יותר מ-155,000 עובדים. בקרב עובדי בית-הנבחרים הגיע שיעור המשתתפים בתוכנית ל-15%.

27 הצלחת התוכניות

שיעור העובדים המנצלים את הטבות המס מכלל העובדים הזכאים להטבות הוא 10% – לעומת שיעור של 2% מכלל העובדים לפני שנת 1998. מתוך המעסיקים, 15%–20% מפעילים תוכניות של נסיעה משותפת ו-70% מפעילים תוכניות של רכישת כרטיסים מסובסדים לתחבורה ציבורית.

תוכנית אחרת של סבסוד תחבורה ציבורית בפורטלנד, אורגון

עיריית פורטלנד שבמדינת אורגון מציעה לעובדיה סובסידיה בשיעור של 30 דולר לחודש אם הם מתחייבים להגיע לעבודה בתחבורה ציבורית לפחות 80% מימי העבודה בכל חודש. ההטבה ניתנת בתנאי שהעובד נמנה עם העובדים הזכאים להטבות (benefits eligible employees). על-פי ההגדרה, 80% מימי העבודה בחודש משמעם כ-16 יום בחודש למי שעובדים חמישה ימים בשבוע. עובדים שמעוניינים להשתתף בתוכנית ההטבות נרשמים אליה ומציינים את קווי התחבורה שבהם הם משתמשים. בתוכנית נכללים כל אמצעי התחבורה הציבורית שמפעיל תאגיד התחבורה הציבורית של מטרופולין פורטלנד (Tri-Met),²⁸ וכן קווי אוטובוס בין-עירוניים המשרתים את מחוז קלארק (Clark) במדינת וושינגטון, הגובל בעיר פורטלנד מצד צפון.²⁹

נוסף על כך, העירייה מנכה משכר העובד תשלום עבור כרטיסיית נסיעה בקווים שבהם הוא משתמש ושולחת לו את הכרטיסייה בדואר כפי שמאפשר החוק; ניכוי התשלום הוא מן ההכנסות החייבות במס ("משכורת ברטו"), כלומר, החיוב מקטין את המס הכולל שהעובד משלם.³⁰ נוסף על הטבה זו, עובדים יכולים לקבל הטבה בשיעור 30 דולר לחודש אם הם מתחייבים לרכוב על אופניים או ללכת ברגל מביתם למקום העבודה ובחזרה – כל הדרך או חלק ממנה. התשלום ניתן אחת לרבעון ומתווסף על ההכנסה החייבת במס. הסכום משולם על סמך טופס שהעובד ממלא ושולח להנהלת החשבונות של העירייה.³¹ לא ברור אם, וכיצד, העירייה מוודאת שההתחייבות להגיע לעבודה באופניים או ברגל אכן מתקיימת.

²⁷ המשרד להגנת הסביבה: אשכול מדיניות ותכנון – אגף תכנון, וארגון "תחבורה היום ומחר", שינוי דפוסי יוממות: עידוד עובדים לריסון השימוש ברכב פרטי, כתבו ד"ר אהובה ווינדזור ומשה עומר, ירושלים, 2007, עמ' 32.

²⁸ Tri-County Metropolitan Transportation District of Oregon הוקם ב-1969, במטרה לנהל את מערכת האוטובוסים המקומית ולדאוג לשירותי תחבורה ציבורית בכל האזור הסמוך לעיר פורטלנד; אתר האינטרנט של Tri-Met:

http://trimet.org/about/history/trimet_story.htm visited: 4 November 2008

²⁹ מדובר בקווים השייכים לתאגיד C-TRAN (Clark County Public Transit Benefit Area Authority).

³⁰ City of Portland, Human Resources, Administrative Rules, 10.03 Trip Reduction Incentive Program (TRIP), available at: <http://www.portlandonline.com/shared/cfm/image.cfm?id=12007>, visited: 4 November 2008.

³¹ Bike and Walk Bucks: A City of Portland Employee Commute Program, available at: <http://www.portlandonline.com/shared/cfm/image.cfm?id=144384>, visited: 4 November 2008.



2.4. בלגיה

בלגיה העובדים יכולים לקבל ממעסיקם סכום פטור ממס של 15 אירו-סנט לכל קילומטר נסיעה בין הבית למקום העבודה, אם הם משתמשים בתחבורה ציבורית או באופניים.³²

2.5. ליטא³³

מעסיקים בליטא יכולים לספק לעובדיהם כרטיסים לנסיעה בתחבורה ציבורית. התשלום עבור כרטיסים אלו מוכר למעסיקים לצורכי מס, בהתאם לסייגים הקבועים בתקנות רווחי מס של תאגידים (Corporate Profit Tax Secondary Legislation).

נוסף על כך, עידוד עובדים לנסוע בתחבורה ציבורית הוא חלק מהמדיניות של השלטון המקומי בליטא. מדיניות זו מתבטאת בתוכניות הפיתוח של הרשויות. למשל, בקובנה הושלם פרויקט של איחוד אמצעי התחבורה הציבורית בעיר (אוטובוסים, מיניבוסים ואוטובוסים חשמליים) למערכת אחת שיש לה לוחות זמנים מתואמים; כמו כן, הוכנס לשימוש "כרטיס חכם" והושק אתר אינטרנט המשותף לכל אמצעי התחבורה העירוניים. עיריות גם מעודדות תלמידים ומורים להגיע אל בתי-הספר באופניים במקום ברכב פרטי.

נוסף על כך, כמה ערים בליטא ובהן הבירה וילנה וערים קטנות יותר, שותפות ליוזמות האירופיות לקיום אירועים חד-פעמיים – למשל יום ללא מכוניות – שמטרתם להגביר את המודעות הכללית לשימוש בתחבורה ציבורית כתחליף לרכב הפרטי. אירועים אלו נערכים בדרך כלל בשבוע התנועה האירופי (Europe Mobility Week), הנערך בחודש ספטמבר בכל שנה.

2.6. איטליה³⁴

בשנת 2008 נעשה באיטליה שינוי בחוק המאפשר לאזרחים, בין שהם עובדים ובין שאינם עובדים, לנכות את מחירם של כרטיסי נסיעה תקופתיים מתשלום מס ההכנסה שלהם.

לפי חוק התקציב של איטליה לשנת 2008, אפשר להפחית מההכנסה הגולמית לצורכי מס (משכורת ברוטו). בהפחתה אפשר לכלול את הסכומים שהוצאו במשך השנה על רכישת כרטיסי נסיעה תקופתיים, עד תקרה של 19% מסכום ההוצאה הכולל או 250 אירו בשנה. ההפחתה אפשרית גם אם הכרטיס נקנה עבור אדם אחר שתלוי בנישום. החזר המס תלוי בכך שהנישום הגיש את החשבונות לשלטונות המס במסגרת ההתחשבות השנתית. היות שהתוכנית חדשה, לא ידוע כיום מהו שיעור משלמי המס שהשתמשו בהטבה זו, אך צפוי שתמריצים אלו יינתנו גם בשנת 2009.

³² Lieve Vermoere, השירות הציבורי הפדרלי הבלגי לתחבורה, אגף תחבורה ובטיחות בדרכים, מכתב, התקבל בדוא"ל, 22 בנובמבר 2006.

³³ Ernesta Kavaliauskaitė, Legal and Political Information, Office of the Seimas of the Republic of Lithuania, Parliamentary Research Department, Reply to an ECPRD Request 1092, Received via Email, 13 November 2008.

³⁴ Italian Chamber of deputies, ECPRD Request n. 1092 – "Existing schemes or apparatuses as incentives for encouraging the use of public transportation by employees" – Incentives to Use Public Transport, received via Email, 19 November 2008



2.7. דנמרק³⁵

אין חוק אחד המסדיר הטבות לעובדים שנוסעים בתחבורה ציבורית.

1. המעסיקים יכולים לשלם עבור כרטיסי הרכבת או האוטובוס של עובדיהם, והסדר זה מכונה "כרטיס חברה" (Corporate Card). ההסדר נעשה על-פי חוק המיסוי המאוחד³⁶ מס' 1086, מ-14 בנובמבר 2005, סעיף 46, סעיף משנה 3. היתרון של הסדר זה הוא שהמעסיקים יכולים לנכות את מחיר הכרטיס מההכנסה הגולמית, וכך למעשה העובד מקבל את הכרטיס במחיר נמוך מהמחיר שמשלמים עובדים שקונים את הכרטיסים בכסףם לאחר ששילמו מס הכנסה.

לפי נתוני MOVIA, החברה הציבורית המנהלת את שירותי התחבורה הציבורית בקופנהגן ובאי זילנד (Zealand), אחד מהאיים המהווים את דנמרק, שבו שוכנת העיר קופנהגן, כ-600 חברות מציעות הטבה זו לעובדיהן. בדרך כלל המעסיקים פונים לחברות התחבורה וחותמים אתן על התקשרות לשישה חודשים. רבות מחברות התחבורה מציעות את הכרטיס בהנחה. בממוצע ניתנת הנחה של כ-11.3% מהתעריף הרגיל.

2. העובד יכול לקבל החזר מס בגין הוצאות הנסיעה שלו, בין שהן בתחבורה ציבורית ובין שהן ברכב פרטי, בהתאם לחוק המאוחד לחישוב מס³⁷ מס' 1061, מ-24 באוקטובר 2006, סעיף c9. הפחתה זו נעשית לפי חישוב של סכום קבוע לכל קילומטר מעבר ל-24 ק"מ ליום. החזרי מס מסוג זה יכולים להינתן רק לעובדים שבמקום עבודתם לא מוצע "כרטיס חברה".

2.8. פינלנד³⁸

בראשית שנת 2006 הוחל בפינלנד הסדר בשם "הטבה בכרטיס נסיעה למטרת נסיעה לעבודה", שמטרתו להגדיל את הכדאיות של נסיעה לעבודה בתחבורה ציבורית במקום ברכב פרטי. ההטבה ניתנת מכוח תיקון לסעיף 64(2) לחוק מס הכנסה. לפי התיקון, כרטיסי נסיעה בתחבורה ציבורית יחושבו בשיעור של 75% מערך השוק שלהם לצורכי מס הכנסה. מעסיקים ועובדים יכולים להחליט באיזו מידה ייחשב התשלום עבור הכרטיס כ"הטבה שולית" (fringe benefit). בהתאם לכך נקבע שיעור ההנחה במס שהעובד מקבל למעשה.

הטבה זו מותנית בהחלטה של המעסיקים להעניק אותה לעובדים. כמו כן, המעסיקים יכולים לסבסד חלק מעלות הכרטיס. העובדים נהנים מההטבה משום שחלק מהמחיר פטור ממס ומשום שכרטיסים אלו תקפים גם בשעות הלילה ובסופי השבוע. כרטיסים מסוגים שונים נכללים בהסדר, למשל:

³⁵ Christina Elisabeth Ringvard, Head of Section, ECPRD deputy correspondent, Library, Archives and Information, Folketinget (Danish Parliament), Email, 20 November 2008

³⁶ Consolidated Act on Taxation.

³⁷ Consolidated Act on Tax Assessment.

³⁸ Esko Kangas, Research Officer, Research Service, Eduskunta (Parliament of Finland), Email, 24 November 2008.



- כרטיסי חיוב שמנפיקות חברות לתחבורה ציבורית בהסכם עם המעסיק (שיטה זו נהוגה בחברת הרכבות הלאומית של פינלנד);
 - כרטיס תקופתי לכל הימים והשעות (לדוגמה, בשירותי התחבורה של מטרופולין הלסינקי);
 - כרטיס יוממות מיוחד שמוצע על-פי הסכם בין מעסיק לחברת תחבורה.
- עלות ההסדר היא כ-6 מיליוני אירו בשנה בהטבות מס. כיום, בתום שנתיים מתחילת הפעלת ההסדר, משתמשים בו כ-35,000 איש, שהם כ-1.4% מכוח העבודה בפינלנד.

3. מדינות שננקטת בהן מדיניות אחרת של עידוד עובדים לנסוע למקום עבודתם בתחבורה ציבורית במקום ברכב פרטי גרמניה³⁹

3.1. גרמניה

החזרי נסיעות מוכרים בגרמניה על-פי חוק. חוק מס הכנסה מכיר בסכום קבוע לעובד עבור כל קילומטר של נסיעה ממקום המגורים למקום העבודה ובחזרה כפטור ממס. אומנם אין בחוק כל התניה שהסכום יינתן לעובד רק אם הוא נוסע בתחבורה ציבורית, אך תקרת הסכום היא עד 4,500 יורו לשנה והוא מחושב לפי עלויות התחבורה הציבורית. לכן, עובד שמגיע לעבודה ברכבו הפרטי משלם מכיסו את רוב הוצאות הנסיעה.⁴⁰

יצוין כי בשנת 2007 החליטה הממשלה הפדרלית של גרמניה לקצץ את הסכום הנ"ל ולקבוע ש-20 הקילומטרים הראשונים לא ייחשבו לצורך החזרים. כלומר, הכוונה היתה לקבוע שאדם שגר במרחק של פחות מ-20 קילומטרים ממקום העבודה לא יקבל החזרים כלל. נגד הקיצוץ הוגשה עתירה לבית-המשפט הפדרלי לחוקה, ובדצמבר 2008 פסל בית-המשפט את הקיצוץ בטענה שהוא פוגע בחוק היסוד הסוציאלי הגרמני (שהוא חלק מהחוקה).⁴¹

3.2. פורטוגל⁴²

בפורטוגל אין חקיקה המסדירה הטבות לעובדים שמגיעים למקום עבודתם בתחבורה ציבורית.

³⁹ סעיף זה נכתב בסיועו של מר גלעד נתן, מרכז המחקר והמידע של כנסת, 9 בפברואר 2009.

⁴⁰ אתר האינטרנט של מ//שרד המשפטים הגרמני,

<http://www.gesetze-im-internet.de/estg/index.html> visited: 8 February 2008

⁴¹ אתר האינטרנט של בית-המשפט לחוקה של גרמניה,

http://www.bverfg.de/entscheidungen/ls20081209_2bv1000107.html visited: 8 February 2008

⁴² Assembly of The Republic, Directorate of Documentation, Information and Communication Services, Legislative and Parliamentary Information Division, Portugal, ECPRD Request no. 1092 – "Existing schemes or apparatuses as incentives for encouraging the use of public transportation by employees", received via Email, 28 November 2008



עם זאת, בספטמבר 2007 השיקה ממשלת פורטוגל מסע ציבורי לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית, במטרה להביא לידיעת הציבור את יתרונותיה של התחבורה הציבורית ולצמצם את השימוש בתחבורה פרטית.

במסגרת התוכנית הוצג פרויקט סיגיטי (Sigiti) – מערכת מידע אינטראקטיבית למידע על תחבורה. למערכת יש כמה מרכיבים:

- מידע על תחבורה ברחבי המדינה;
- מידע על תחבורה במטרופולין ליסבון;
- מידע על תחבורה במטרופולין פורטו;

המערכת מספקת לציבור מידע זמין על מערכות התחבורה השונות. מעבר לכך, פותחה מערכת שמציגה מידע על זמני ההמתנה על גבי לוחות אלקטרוניים באוטובוסים או באמצעות מסרונים סולריים.

כדי להדגיש את יתרונות המערכת החדשה לוותה השקתה בפרסומות בערוצי הטלוויזיה הארצית ובערוץ הטלוויזיה הפועל בתחנות המטרו. את המערכת מנהל המוסד לתנועה ולתחבורה יבשתית, שפועל בתיאום עם משרד העבודות הציבוריות, התחבורה והתקשורת של פורטוגל.

3.3. יוון⁴³

את המדיניות לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית מגבש משרד התחבורה והתקשורת של יוון. המדיניות מכוונת בעיקר לשתי הערים הגדולות של יוון, אתונה וסלוניקי, ובמיוחד לאתונה, שהיא העיר המאוכלסת ביותר ביוון. **עידוד השימוש בתחבורה ציבורית מתבטא בפיתוח שירותי התחבורה הציבורית ולא במתן הטבות כספיות ישירות לעובדים שמגיעים למקום העבודה בתחבורה ציבורית, או למעסיקהם.**

באתונה יש מגוון של אמצעי תחבורה ציבורית, בין היתר רכבת תחתית ורכבות קלות (טראם). לאחרונה הורחבה פעילות הרכבות והיא נמשכת בשעות הלילה. שינוי זה מקל על עובדים שנוסעים לעבודה או ממנה בשעות אלו.

בעיר נהוג השימוש בכרטיס אחד לכל אמצעי התחבורה, וכל כרטיס תקף במשך שעה וחצי. יש גם כרטיסים חודשיים, שבועיים ויומיים במחירים נמוכים יותר. סוג נוסף של כרטיסים הם כרטיסי חנייה לבעלי רכבים שמחנים את רכבם בחניונים של הרכבת התחתית ונוסעים בה במשך היום. יש מסלולים מיוחדים לאוטובוסים ברחובות הראשיים. הרכבות הקלות נהנות מ"גל ירוק" בצמתים המרומזרים, ולפיכך הן יעילות יותר.

נוסף על כך, הרשויות באתונה נוהגות להדגיש דרך קבע בפרסומים בתקשורת את יתרונות התחבורה הציבורית. הרשויות מחלקות עלונים וחוברות ומפרסמות מודעות בדבר יתרונות התחבורה הציבורית.

⁴³ Hellenic Parliament, Directorate of Studies, Subject: ECPRD Request 1092 – "Existing schemes or apparatuses as incentives for encouraging the use of public transportation by employees", received via Email, 5 December 2008



בין היתר מודגשים שם הרכיבים האלה: עלות נמוכה, חיסכון בזמן, צמצום זיהום האוויר וחסכון באנרגיה.

3.4. צ'כיה⁴⁴

כיום אין בצ'כיה מנגנונים שלטוניים וחוקיים שמטרתם לעודד עובדים לנסוע בתחבורה ציבורית במקום ברכב הפרטי. עם זאת, בפרלמנט הצ'כי מתגבשת חקיקה בעניין זה. חוק התחבורה הציבורית (Act on Public Transportation) המתגבש יכלול את מטרות-העל של התחבורה ויגדיר מהי תחבורה מסובסדת ותחבורה לא מסובסדת באופן שייצור עדיפות לתחבורה הציבורית. החוק גם יגדיר באופן ברור את אחריות המדינה, המחוזות והרשויות המקומיות לתחבורה, ואת אופן המימון של פרויקטים תחבורתיים – החלוקה בין מימון ציבורי למימון פרטי. סעיפים נוספים בחוק יעסקו בתכנון מערכות תחבורה, בקריטריונים של ביצוע ואיכות ובעריכת המכרזים לבחירת מפעיל תחבורה ציבורית.

השלמת טיוטת החוק התעכבה בשל התנגדויות של גופים שונים – למשל, מפעילי תחבורה לא מסובסדים מחו על העדיפות שניתנת בחוק לתחבורה מסובסדת – ובשל הרצון להתאים את החוק לחקיקה האירופית המתגבשת באותו נושא. עם זאת, הממשלה החליטה שטיטת החוק תוצג לשר התחבורה עד סוף שנת 2008.

3.5. שבדיה⁴⁵

בשבדיה ניתנות סובסידיות לתחבורה ציבורית באופן כללי ולא על מנת לעודד את מגזר העובדים. יש סובסידיות שמכוונות למגזרים מסוימים, למשל מבוגרים, נכים ואנשים שגרים במקומות מרוחקים. יש מעסיקים שנותנים סובסידיות לעובדיהם בתחום זה, למשל באמצעות רכישה מרוכזת של כרטיסי אוטובוס. עם זאת, יוזמות אלו אינן משקפות מדיניות ציבורית כוללת. כיום יש הצעה של המפלגה הירוקה של שבדיה להסב סובסידיות קיימות המעודדות שימוש במכוניות פרטיות לסובסידיות המעודדות השימוש בתחבורה ציבורית.

3.6. נורבגיה⁴⁶

בנורבגיה אין מנגנון מיוחד לעידוד עובדים לנסוע לעבודה בתחבורה ציבורית. רשויות מקומיות יכולות ליישם כלי מדיניות אחדים כדי לעודד שימוש בתחבורה ציבורית, למשל, ייקור מחירי החנייה או הטלת

⁴⁴ Marcela Cupalová, Email, 13 November 2008

⁴⁵ Sveriges Riksdag, ECPRD: Subsidies for Use of Public Transportation by Employees, received via Email, 11 November 2008.

⁴⁶ Tore Berge, Parliamentary Research Service, The Norwegian Parliament, received via Email, 19 November 2008



אגרות נסיעה על נתיבים מהירים בכבישים. כרגע מונהגת בשש ערים בנורבגיה "אגרת טבעת", שמשמעה גביית תשלום בגין כניסה ברכב פרטי למעגל הפנימי של כבישי העיר. האגרות משמשות למימון פרויקטים תחבורתיים שקשורים הן לרכבים פרטיים והן לתחבורה ציבורית.

3.7. איסלנד⁴⁷

לממשלת איסלנד אין מדיניות של עידוד עובדים לנסוע בתחבורה ציבורית. עם זאת, קהילות מקומיות בעיר הבירה שהן בעלות חברות אוטובוסים, מציעות לאזרחים הגרים באותו אזור הנחות על כרטיסים תקופתיים (התקפים בין יום אחד לתשעה חודשים). נוסף על כך, תלמידים וסטודנטים נוסעים באוטובוסים חינם.

הקהילה הגדולה ביותר בצפון איסלנד מציעה נסיעה חינם באוטובוסים הן לתושביה והן למבקרים מבחוץ.

⁴⁷ Althingi – the Parliament of Iceland, Information Services, ECPRD Request 1092 – "Existing schemes or apparatuses as incentives for encouraging the use of public transportation by employees", received via Email, 25 November 2008.



4. מקורות

חקיקה

- פקודת מס הכנסה.

מכתבים, דוא"ל ופגישות

- Lieve Vermoere, השירות הציבורי הפדרלי הבלגי לתחבורה, אגף תחבורה ובטיחות בדרכים, מכתב, התקבל בדוא"ל, 22 בנובמבר 2006.
- Assemblée Nationale, Service des Affaires Europeennes, Division des Études Europeennes, ET de Droit Compare, Request n° 1092: Incitation des employés à utiliser les transports publics, התקבל בדוא"ל, 17 בנובמבר 2008.
- Esko Kangas, Research Officer, Research Service, Eduskunta (Parliament of Finland), התקבל בדוא"ל 24 בנובמבר 2008.
- Assembly of The Republic, Directorate of Documentation, Information and Communication Services, Legislative and Parliamentary Information Division, Portugal, ECPRD Request no. 1092 – "Existing schemes or apparatuses as incentives for encouraging the use of public transportation by employees", התקבל בדוא"ל, 28 בנובמבר 2008.
- Hellenic Parliament, Directorate of Studies, Subject: ECPRD Request 1092 – "Existing schemes or apparatuses as incentives for encouraging the use of public transportation by employees", התקבל בדוא"ל, 5 בדצמבר 2008.
- Marcela Cupalová, דוא"ל, 13 בנובמבר 2008.
- Sveriges Riksdag, ECPRD: Subsidies for Use of Public Transportation by Employees, התקבל בדוא"ל, 11 בנובמבר 2008.
- Tore Berge, Parliamentary Research Service, The Norwegian Parliament, דוא"ל, 19 בנובמבר 2008.
- Parlamentul României, Camera Deputaților, ECPRD Request 1092 – "Existing schemes or apparatuses as incentives for encouraging the use of public transportation for employees", התקבל בדוא"ל, 18 בנובמבר 2008.
- Branka Martincic, ECPRD Correspondent, Croatian Parliament, דוא"ל, 18 בנובמבר 2008.



- Sukran Cakir, Legislative Specialist, Grand National Assembly of Turkey, Research Directorate, Social Policy Section, דוא"ל, 21 בנובמבר 2008.
- Marika Meskhishvili, ECPRD Deputy Correspondent, The Parliament of Georgia, דוא"ל, 27 בנובמבר 2008.
- Socrates Socratous, ECPRD Correspondent, Cyprus, דוא"ל, 1 בדצמבר 2008.
- Ingrid Siess-Scherz, ECPRD-Correspondent & Head of Legal, Legislative and Research Service, Republik Osterreich Parlament, דוא"ל, 6 בנובמבר 2008.
- Fernando Santaolalla López, Director de Estudios del Senado, Cortes Generales, דוא"ל, 17 בנובמבר 2008.
- Marika Kirch, Adviser, Research Department, Chancellery of the Riigikogu (Estonian Parliament), דוא"ל, 11 בנובמבר 2008.
- Ineta Luka-Indane, ECPRD Correspondent from the Saeima (Latvia), דוא"ל, 9 בנובמבר 2008.
- Christina Elisabeth Ringvard, Head of Section, ECPRD deputy correspondent, Library, Archives and Information, Folketinget (Danish Parliament), דוא"ל, 20 בנובמבר 2008.
- מר יהודה תמר, כלכלן, המחלקה לפיקוח תקציבי במרכז המחקר והמידע של הכנסת, פגישה, 8 בפברואר 2009.

מסמכים של ממשלות מהעולם

- המשرد להגנת הסביבה, אשכול מדיניות ותכנון – אגף תכנון, וארגון "תחבורה היום ומחר", שינוי דפוסי יוממות: עידוד עובדים לריסון השימוש ברכב פרטי, כתבו ד"ר אהובה ווינדזור ומשה עומר, ירושלים 2007.
- המשرد להגנת הסביבה, אשכול מדיניות ותכנון – אגף תכנון, וארגון "תחבורה היום ומחר", תוכניות מעסיקים לתחבורת עובדים: תמונת מצב והיתכנות בישראל, כתבו ד"ר אהובה ווינדזור ומשה עומר, דוח סופי, נובמבר 2004.
- Department of the Treasury, Internal Revenue Service, Publication 15-B, Cat. No. 29744N, Employer's Tax Guide to Fringe Benefits, For Use in 2009, pp. 18–20, התקבל בדוא"ל, 22 בנובמבר 2008.
- Presidential Documents, Executive Order 13150 of April 21, 2000, Federal Workforce Transportation.



- Althingi – the Parliament of Iceland, Information Services, ECPRD Request 1092 – "Existing schemes or apparatuses as incentives for encouraging the use of public transportation by employees", התקבל בדוא"ל, 25 בנובמבר 2008.
- Louise Butcher, Senior Research Clerk: Business & Transport, House of Commons Library, Encouraging Employees to Use Public Transport, התקבל בדוא"ל, 11 בנובמבר 2008.
- HMG, Department for Transport, The Future of Transport, White Paper CM 6234; Annex A – Spending Review 2004, CM 6234
- Louise Butcher, Senior Research Clerk: Business & Transport, House of Commons Library, Local Road Charges, Standard Note: SN/BT/1171, Last updated: 12 June 2008, התקבל בדוא"ל, 11 בנובמבר 2008.
- Louise Butcher, Senior Research Clerk: Business & Transport, House of Commons Library, Parking: Workplace Parking Levy, Standard Note: SN/BT/628, Last updated: 17 January 2008, התקבל בדוא"ל, 11 בנובמבר 2008.
- MVA Ltd for the DfT, Options for influencing PNR usage, April 2000; summary and order details
- Department for Transport Annual Report 2008, Chapter 5, paragraphs 5.27–5.29
- Louise Butcher, Senior Research Clerk: Business & Transport, House of Commons Library, Toll Roads, Standard Note: SN/BT/442, last updated: 19 August 2008, התקבל בדוא"ל, 11 בנובמבר 2008.
- City of Portland, Human Resources, Administrative Rules, 10.03 Trip Reduction Incentive Program (TRIP)
- Committee on House Administration, P.L 109-59 & The Transit Benefit Program of the U.S House of Representatives, התקבל בדוא"ל, 22 בנובמבר 2008.
- Ernesta Kavaliauskaitė, Legal and Political Information, Office of the Seimas of the Republic of Lithuania, Parliamentary Research Department, Reply to an ECPRD Request 1092, נתקבל בדוא"ל, 13 בנובמבר 2008.
- Italian Chamber of deputies, ECPRD request n. 1092 – "Existing schemes or apparatuses as incentives for encouraging the use of public transportation by employees" – Incentives to Use public Transport



אתרי אינטרנט

- משרד התחבורה הבריטי : <http://www.dft.gov.uk>, תאריך כניסה : 13 בנובמבר 2008.
- אוניברסיטת קורנל :
- http://www.law.cornell.edu/uscode/search/display.html?terms=Qualified%20Transportation,%20Fringe%20Benefits&url=/uscode/html/uscode26/usc_sec_26_00000132----000-.html
תאריך כניסה : 4 בנובמבר 2008.
- חברת WageWorks , <https://www.wageworks.com/employee/commuter>, תאריך כניסה :
4 בנובמבר 2008.
- חברת NEPAnet , <http://ceq.hss.doe.gov/nepa/regs/eos/eo13150.html>, תאריך כניסה : 3
בנובמבר 2008.
- מס ההכנסה של ארה"ב, <http://www.irs.gov/privacy/article/0,,id=154204,00.html>,
תאריך כניסה : 28 באוקטובר 2008.
- מס ההכנסה של ארה"ב, <http://www.irs.gov/irm/part1/ch20s06.html#d0e511135>, תאריך
כניסה : 3 בנובמבר 2008.
- Tri-Mat , http://trimet.org/about/history/trimet_story.htm, תאריך כניסה : 4 בנובמבר
2008.
- עיריית פורטלנד :
- 3 : תאריך כניסה : <http://www.portlandonline.com/shared/cfm/image.cfm?id=12007>
בנובמבר 2008.
- [Bike and Walk Bucks: A City of Portland Employee Commute Program](#), באתר
האינטרנט <http://www.portlandonline.com/shared/cfm/image.cfm?id=144384>, תאריך
כניסה : 4 בנובמבר 2008.
- "שכר ברשת", <http://sachar.police.gov.il/OutTax.asp>, תאריך כניסה : 8 בפברואר 2009.
- הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, הודעה לעיתונות, 5 בפברואר 2009, באתר האינטרנט של
הלמ"ס :
http://www.cbs.gov.il/reader/newhodaot/hodaa_template.html?hodaa=200926021
תאריך כניסה : 8 בפברואר 2009.
- חברת "דן",
<http://www.dan.co.il/template/default.asp?catid=15&pageId=202&parentId=48>
תאריך כניסה : 8 בפברואר 2009.
- חברת "אגד", <http://www.egged.co.il/main.asp?lngCategoryID=1040>, תאריך כניסה : 8
בפברואר 2009.



- משרד המשפטים בגרמניה, <http://www.gesetze-im-internet.de/estg/index.html>, תאריך כניסה : 8 בפברואר 2009.
- בית-המשפט לחוקה של גרמניה, http://www.bverfg.de/entscheidungen/ls20081209_2bv1000107.html, תאריך כניסה : 8 בפברואר 2009.

תרגומים

- מצרפתית: חברת "פרוטוקולי"; מר אריק פישל, מנהל מחלקת טכנולוגיות מידע במרכז המחקר והמידע של הכנסת.
- מגרמנית: מר גלעד נתן, מרכז המחקר והמידע של הכנסת.

