COM & SENSE
תקשורת ואסטרטגיה

# גלובס – 26.02.13



נדל"ן

# הקלות לגלגלים

**צונאמי תחבורה מתקדמת שוטף את ערי העולם. באירופה כבר נקבעו בחוק הטבות מס לרוכבים לעבודה. ואתם איך תגיבו אם הבוס יודיע שבשנה הבאה מחליפים את המאזדה 3 בזוג אופניים? / שירי דובר**

אופניים בפריז (מימין) ובלונדון (משמאל) במרכז: עו"ד הנרייט פוקס בישראל. "זו לא המלצה, זו התחייבות של

עם הצטרפותה לארגון OECD, נדרשה ישראל לשפר את ביצועיה הסביבתיים, ולצמצם את פליטות גזי החממה, שמקורם בעיקר בתחבורה. בדוח שהוציא הארגון בנובמבר 2011, נכתב כי "ההוצאה הציבורית בישראל לטובת מהלכים לשיפור איכות הסביבה נמוכה ביחס לממוצע בשאר מדינות הארגון". מהלכים אלה יכולים לקבל ביטוי, למשל, באמצעות העדפת תחבורה שאינה מזהמת ומיסוי המפחית מס מכלי רכב שמזהמים פחות. ח"כ תמר זנדברג מצביעה על ה"אבסורד" כדבריה, "שמקומות עבודה ממנים רכב פרטי בכסף ציבורי, בשני אפיקים: מימון הליסינג ומימון החניה. הטבת המס בליסינג היא למעשה כסף ציבורי, והחניות הן מרחב ציבורי שנתפס במכוניות, במקום לשמש לטובת הציבור".

במדינות רבות בעולם, יזמו ויישמו תמריצים אחרים.

בהולנד, באירלנד, בארה"ב, באוסטרליה ובקנדה למשל, מוזמנים מעסיקים להציע לעובדיהם שורת הטבות ייחודיות, אם רק יוותרו על הרכב הפרטי ויגיעו לעבודה באמצעות אופניים. כך, יוכל העובד לקבל זיכוי כספי עבור כל קילומטר, לבחור כרכב חברה באופניים שאותם יספק מקום העבודה, וזאת בלי שאף אחד מהצדדים יחויב במס. המעביד, מצדו, יכול לחסוך בהוצאות, לקבל הטבות ותמריצים מהמדינה, ולשכור פחות שטחי חניה לעובדים. עליו לדאוג לחניית אופניים מסודרת, לנגישות הכנסתם למקום העבודה ואפילו למקלחות, אולם נראה כי הדבר עדיין משתלם יותר מבחינה כלכלית.

עוד נדרשת, וכאן נוגע הדבר למדינה, סלילת תשתית דרכים עירונית ובינעירונית לתחבורת אופניים בין הערים הגדולות וערי הלווין, שבהן נמצאים רוב מרכזי התעסוקה. אם נחזור לדוח OECD, הרי שהוא סיכם כך את המצב הנוכחי בישראל: מסים ירוקים תורמים חלק גדול להכנסה הכוללת ממסים. המסים הירוקים יותר מהוכפלו במונחים ריאליים בשנים 2000-2009, ובסוף התקופה המדווחת היוו 3% מהתוצר הגולמי, ו-10% מסך כל ההכנסות ממסים, נתח שהוא מהגדולים במדינות OECD. אך מנגד, כמה תוכניות תמיכה והקלות מס, בפרט במגזרי החקלאות והתחבורה, מהווים תמריצים שליליים הפוגעים בסביבה".

## אילוץ כלכלי

עו"ד הנרייט פוקס, שותפה וראש מחלקת מיסוי בינ"ל במשרד ברנע ושות', סבורה שהמעבר לשימוש באופניים ככלי תחבורה מרכזי בערים, אינו רק ספורטיבי וידידותי לסביבה, הוא גם צו השעה ואפילו אילוץ כלכלי. עו"ד פוקס חברה בהנהלה המורחבת של ועדת המסים של ארגון BIAC המייעץ ל-OECD בנוגע לזווית העסקית של החלטות הארגון. לדבריה, הדבר כרוך בשיפור התשתיות, התחבורה הציבורית והקשר ביניהן, ולא פחות חשוב מאלה – ליישומה של מערכת תמריצים כלכליים למי שיעדיף להגיע למקום עבודתו באופניים.

כמי שנולדה בהולנד וחיה שם רוב חייה, יודעת עו"ד פוקס שהשיטה הכלכלית הזו מצליחה, והיא משוכנעת שהדבר נכון גם למדינות שהאופניים אינם חלק בלתי נפרד מתרבותן, וגם למדינות חמות כמו ישראל, ולו רק בגלל שאין לנו ברירה.

"הולנד מעניקה הטבות מס לרוכבי אופניים כבר משנת 2001, והדרך הזו זוכה להצלחה אדירה. בכל פעם שעולה מחדש השאלה אם למדינה משתלם כלכלית לעשות זאת, על אחת כמה וכמה בתקופות משבר ומיתון, ההחלטה היא להמשיך במדיניות". פוקס מפרטת חלק מהכלים הכלכליים שהולנד מיישמת, המרכזית בהן היא הענקת הטבה בגין השימוש באופניים ככלי תחבורה מרכזי. כך למשל, עובד יוכל לרכוש אופנים עד מחיר של 749 אירו על חשבון החברה. המעביד יכול לפצות את עובדיו בסכום סמלי בגין כל קילומטר, ולנכות החזר הוצאות בגין תיקון האופניים, ובתנאי שלפחות 50% מסך נסיעותיו של העובד לעבודה, ייעשו באופניים. פוקס עצמה מעדיפה, גם כאן בישראל, את האופניים על כלי תחבורה אחר, למרות שבשל אי התאמתן של התשתיות, היא נתקלת בקשיים המאלצים אותה לעתים קרובות מדי לוותר עליהם ולבחור דווקא במכונית.

ח"כ זנדברג אומרת כי אחד התמריצים הוא הטבות לרוכבים לעבודה, ובכלל למוותרים על מכונית. למשל לתת לעובד לבחור אם ברצונו לקבל חניה או לקבל את עלותה כתוספת ישירה למשכורת.

לדברי פוקס, יותר ויותר מדינות כבר למדו כי "התהליך הזה הוא רק אחד האתגרים של העידן המודרני העולמי שבו גוברת מגמת העיור. מגמת ההגירה לערים מהווה מנוע צמיחה חשוב, ומערכת התחבורה המודרנית, חייבת להציע נגישות יעילה וחסכונית", היא מזכירה שאם מערכת התחבורה שלנו תפגר מאחור, יתקע הדבר מקלות בגלגלי הצמיחה.

"כאשר היכולת להתנייד למקומות העבודה נפגעת כתוצאה מפקקים ועומס, וכאשר יש מחסור בחניה, פוטנציאל הצמיחה נפגע ויש למצוא פתרון אחר, זול ויעיל יותר.

## עונש בלי תמריץ

פוקס: "מדינת ישראל הטילה מס על כלי רכב מזהמים, אולם היא לא עשתה דבר לעודד במקביל את השימוש באופניים. כלומר, משרד האוצר הטיל מעין עונש על כלי רכב מזהמים, אבל שכח להעניק תמריץ למי

### הטבות מס לרוכבים

**ארה"ב** עד 20 דולר בחודש על כל הוצאה לנסיעה לעבודה באופניים.

**בלגיה** 0.2 אירו לק"מ לעובד המגיע לעבודה ברכיבה על אופניים. הסכום פטור ממס לעובד, ומוכר כהוצאה לחישוב מס למעסיקים.

**אנגליה** הכרה בהוצאות על החזקת "צי אופניים" של חברה. אפשרות לרכוש לעובדים אופניים כהטבה פטורה ממס ותשלום 0.2 פאונד לכל ק"מ נסיעה לעבודה.

**אירלנד** אופניים לעובד בסכום עד 1,000 ליש"ט. הוצאה פטורה ממס לעובד המוכרת כהוצאה לחישוב מס עבור המעסיקים.

**הולנד** קניית אופניים לעובד בסכום 749 אירו, הכרה בתשלום לביטוח, הוצאות על תיקונים ואביזרים לאופניים. כל אלה פטורים ממס לעובד ומוכרים למס למעסיקים. כמו כן תשלום 0.2 אירו בגין כל קילומטר רכיבה לעבודה באופניים.

## פדיון חניה למעסיקים

תמריצים לתחבורת אופניים על פני כלי רכב ממונעים, אינם עניין חדש. באתר המשרד להגנת הסביבה מופיעה הצעה מ-2006 ולפיה: "כל מעביד גדול יחויב להציע לעובדיו להמיר את מקום החניה שהם מקבלים בהטבה כספית בשווי עלות החניה", וכן מתן הטבות לעובדים המגיעים למקום עבודה בהליכה, באופניים ובתחבורה ציבורית, ואף רכישת אופניים ע"י המעסיק.

מהמשרד להגנת הסביבה נמסר כי: "המשרד פועל לצמצום הזיהום בנסיעה ברכב פרטי. כך למשל, קידם המשרד את רפורמת המיסוי הירוק. משמעות הרפורמה היא הפחתת המס על כלי רכב שרמת הזיהום מהם נמוכה יחסית. המשרד הוביל והגיש הצעת מחליטים הדורשת ממשרדי ממשלה להפחית את צריכת הדלק של המשרדים ב-2% בשנה. המשרד השיק קמפיין לעידוד נסיעה משותפת – CARPOOL.

"המשרד אף פועל מול מנהל הרכש להעדפת מכוניות מופחתות זיהום וכן לקידום הכשרות לנסיעה חסכונית בשיתוף מינהל הרכב הממשלתי לעובדי מדינה. לגבי שאר הסעיפים בהצעה, המשרד הגיש לממשלה את התוכנית הלאומית ללוחמה בזיהום אוויר הכוללת בין היתר דרכי פעולה מפורטות ליישום ההצעה. התוכנית אף הותאמה לדרישות התקציביות שהציב משרד האוצר. בשל הקרמת הבחירות ואי-אישור תקציב המדינה, לא ניתן היה לאשר עד כה תקציב לתוכנית".

● **איל צאום, עורך בלוג "מיתוג ערים ומדינות"**