

לכבוד:  
ח"כ מירי רגב  
שרת התחבורה  
ירושלים

כבוד השרה,

### הנדון: שדרוג מערך התחבורה הציבורית

בימים אלו בהם התחבורה הציבורית עומדת במרכז השיח בהתמודדות עם נגיף הקורונה, אנו מוצאים לנכון להמליץ על מספר צעדים בטווח הקצר ובטווח הבינוני-ארוך אשר יכולים לשפר את מערך התחבורה הציבורית בצורה משמעותית.

בטווח המיידי יש להבטיח תחבורה ציבורית נגישה לכלל האוכלוסיה תוך שמירה על כללי הריחוק החברתי. להלן המלצותינו:

1. החלת חובת הזמנת כרטיס מראש ברכבת הייתה החלטה נבונה שאפשרה את החזרת הרכבת לפעילות. כעת, כשהנתונים מראים שמעט נוסעים בוחרים לנסוע באמצעי זה, מומלץ להחזיר את האפשרות לרכוש כרטיס בתחנה ולעדכן את ציבור הנוסעים על כך. כמו כן, יש לתגבר את מערכי האכיפה והפיקוח בתחנות.
2. הסתכלות על מדינות בעולם (**נספח א'**) מלמדת כי המדינות המובילות את אסטרטגיית היציאה מהמשבר אינן מגבילות את מספר הנוסעים בתחבורה ציבורית או מגבילות במספרים גדולים יותר. מדינות כמו גרמניה, אוסטריה, שווייץ, דרום קוריאנה ויפן אינן מטילות הגבלת נוסעים כלל. מדינות כמו פולין, דנמרק וסינגפור מאפשרות למעלה מ-40 נוסעים באוטובוס. לפיכך, אנו ממליצים להעלות את מגבלת הנוסעים לכ-35 נוסעים באוטובוסים עם מקומות ישיבה בלבד ו-50 באוטובוסים הכוללים מקומות עמידה, לצד חיוב עטיית מסכה והמלצות בדבר שמירה על מרחק סביר. כמו כן, יש להכשיר "פקחי קורונה" שידריכו נוסעים לשמור על המרחק.
3. יש לאפשר לחברות ההסעים הפרטיות לתגבר את מפעילות התחבורה הציבורית ולפיכך לתקן לתקופה מוגבלת את תקנה 397 בתקנות התחבורה האוסרת זאת. בהינתן מגבלת הנוסעים הקיימת, עלות תגבור מערך התחבורה הציבורית באמצעות מערך ההסעים הפרטי היא כ-1.5 מיליון ש"ח ביום עבור 500 אוטובוסים שיספקו מענה הולם בשעות השיא בבקרים ואחה"צ. זוהי עלות נמוכה יחסית שתתן מענה בשעות חירום הן לציבור הנוסעים והן לענף ההסעים שנפגעו בצורה קשה בעקבות נגיף הקורונה.
4. יש להאיץ את התקנת המחיצות בין הנהגים לנוסעים שימנעו את הדבקת הנהגים. הנהגים הינם משאב יקר שנמצא בחסר אף בימים שבשגרה.



בטווח הבינוני והארוך, יש להבטיח את אמינות השירותים ולייצר חלופות יעילות ומהירות לרכב הפרטי. להלן המלצותינו:

1. הכרה בהסעות עובדים כהוצאה בייצור עבודה שאיננה הטבה לעובדים. בניגוד למקובל בעולם, בישראל מעסיק אשר מספק לעובדיו הסעה ("שאטל") למקום העבודה נדרש לנכות או לגלם לעובדיו מס על עלות הנסיעה. על ישראל, המדינה בעלת גודש הפקקים החמור ביותר ב-OECD בה 61% מהמועסקים מגיעים לעבודה ברכב הפרטי (נתוני טרום קורונה), לעודד הסעות אשר מהוות חלופה לרכב הפרטי ומספקות מענה מושלם לתקופת הקורונה בה נדרש לעמוד בהנחיות מדויקות. כמו כן, יישום החלטה זו יהווה צינור חמצן לחברות ההסעים שנמצאות בקריסה עקב המצב. נייר עמדה בנושא מצורף בנספח ב'.

2. הקמת מרכז בקרה לשליטה בקוי on-demand בכל אחת ממפעילות התחבורה הציבורית הגדולות. המרכז יאפשר תפעול קוי on-demand והטמעת טכנולוגיות של Via ו-Moovit, אשר למשרד ניסיון עמם, בתוך קוים קיימים או חדשים. כך תתאפשר החלפת קוים לא יעילים בקוים לפי-דרישה, וכמו כן יתאפשר תכנון עתידי של קוים ותחנות אוטובוס לפי תמונת מצב אמיתית של ביקושים. עלות הקמת מרכז השליטה הינה כ-5 מליון ש"ח בשנה, אך מאפשר חסכון של יותר מ-500 מליון ש"ח מקוים שמסיעים פחות מחמישה נוסעים בממוצע.

נשמח לעמוד לשירותך ולהציג בפירוט כל אחת מן ההצעות בפגישה.

בברכה,

<p>אורי יוגב</p> <p>יו"ר ומייסד</p> <p>Future Mobility IL</p> 	<p>רן ברודר</p> <p>מ"מ מנכ"ל</p> <p>Future Mobility IL</p> 
---	--

#### העתקים:

ח"כ ישראל כץ, שר האוצר  
 ח"כ יעקב מרגי, יו"ר ועדת הכלכלה בכנסת  
 ח"כ יפעת שאשא ביטון, יו"ר ועדת הקורונה בכנסת  
 קרן טרנר, מנכ"לית משרד האוצר  
 עופר מלכה, מנכ"ל משרד התחבורה  
 אמיר אסרף, ראש הרשות הארצית לתחבורה ציבורית  
 מיכאל מייקסנר, מנכ"ל רכבת ישראל  
 שאול מרידור, ראש אגף התקציבים באוצר  
 עדי חכמון, סגנית הממונה על התקציבים באוצר  
 שניר ניב, רכז תחבורה באגף התקציבים באוצר  
 יעל עבאדי, רפרנטית תחבורה באגף התקציבים באוצר  
 ד"ר ענת בונשטיין, ראש מנהלת תחבורה חכמה במשרד רה"מ  
 ניסים סרוסי, יו"ר ארגון חברות ההסעה בישראל  
 יער אמיר, יו"ר פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות  
 שמרית נוטמן, מנכ"לית ארגון 15 דקות  
 מרב דוד, סמנכ"לית לובי 99  
 מקס מורוגובסקי, מנכ"ל תחבורה בדרך שלנו  
 מפעילי התחבורה הציבורית

נספח א' – מדיניות תחבורה ציבורית בעולם בעת נגיף הקורונה

מדינה	הגבלת נוסעים בתחבורה ציבורית	הוראות	תאריך פרסום ההנחיות
אוסטריה	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• חובת עטיית מסכה.</li> </ul>	8.7
אוסטרליה	<ul style="list-style-type: none"> <li>• מדינת NSW – 23 נוסעים.</li> <li>• מדינת Victoria – אין הגבלה.</li> <li>• מדינת Queensland – אין הגבלה.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• חובת עטיית מסכה בחלק מהמדינות.</li> </ul>	1.7
גרמניה	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• חובת עטיית מסכה.</li> <li>• פתיחת דלתות אחוריות בלבד.</li> </ul>	30.5
דנמרק	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 40 באוטובוס רגיל.</li> <li>• 65 באוטובוס מפרקי.</li> <li>• ישיבה לאותו כיוון בלבד.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• נסיעה בשעות השפל, העדפת הליכה או רכיבה, ריחוק חברתי</li> </ul>	29.5
דרום קוריאה	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• עומס מתחת ל-80% (כל הנוסעים יושבים) – פקחים שומרים על הסדר.</li> <li>• עומס 80%-130% - פקחים מפזרים את האנשים כדי לשמור על מרחק.</li> <li>• עומס 130%-150% - חיוב עטיית מסכה והמלצה לבחור בחלופות נסיעה אחרות.</li> <li>• עומס 150%-170% - חיוב עטיית מסכה, תגבור שירות.</li> <li>• עומס מעל 170% - הגבלת כניסה לתחנות, אי עצירה בתחנות לפי שק"ד.</li> </ul>	30.6
יפן	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• חובת עטיית מסכה.</li> <li>• הימנעות משעות השיא, ריחוק חברתי.</li> </ul>	4.5
סינגפור	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 75% מהתפוסה.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• חובת עטיית מסכה.</li> </ul>	2.6
פולין	<ul style="list-style-type: none"> <li>• אם ישנם מקומות ישיבה בלבד – כמספר מקומות הישיבה.</li> <li>• אם ישנם מקומות ישיבה ועמידה – 50% מהמכסה המקסימלית.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• חובת עטיית מסכה.</li> <li>• כניסה לאוטובוס רק מאחור.</li> </ul>	30.6
שוויץ	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• חובת עטיית מסכה ושמירה על ריחוק. חברות האוטובוסים מחויבות לניקוי אינטנסיבי של האוטובוסים, סימון אזורים "חמים" עם פוטנציאל הדבקה ותפעול צוות שמסייע לנוסעים לבחור מקומות ישיבה.</li> </ul>	7.7

## נספח ב' – שינוי מדיניות המס על שירותי הסעות ("שאטל") לעובדים

משבר נגיף הקורונה הביא עמו שינויים רבים בתחום התחבורה. השבתת התחבורה הציבורית והחזרתה האיטית לשגרה גרמו לרבים מהנוסעים לבחור ברכב הפרטי. היקף כלי הרכב בנתיבי איילון זהה להיקף טרם תקופת הקורונה, על אף שהמשק לא חזר לפעילות מלאה ועובדים רבים עדין לא חזרו מחל"ת. בנוסף, צומצמו נתיבים רבים לתנועת כלי רכב בשל עבודות תשתית במרכז המטרופולין וכך הגודש רק החרף. במקביל לעליה בגודש, שוק המסיעים ספג מכה כלכלית קשה בעקבות ההגבלות על תיירות חוץ ופנים.

במציאות זו, עלינו למצוא פתרונות יצירתיים לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית ושיתופית בהגעה לאזורי התעסוקה, בהם נמצא עיקר גודש התנועה. מעסיקים רבים במשק הבינו את הנזק הנגרם להם ולמשק בכללותו בשל גודש התנועה, והחלו לתמרץ את עובדיהם לא להגיע לעבודה ברכבם הפרטי ולקדם אלטרנטיבות שונות להגעה לעבודה בשעות העומס. בין אלטרנטיבות אלה ניתן למצוא עידוד שימוש בנסיעות משותפות, מתן אפשרות לעבודה בשעות גמישות וכן לימי עבודה מהבית. כמו כן, חברות שונות מעמידות לרשות עובדיהן שירותי הסעות מהבית למקום העבודה, במקרים בהם התחבורה הציבורית איננה יעילה דיו.

ס' 32(1) לפקודת מס הכנסה בדבר התרת ניכויים אינו מתיר לנכות הוצאות שהוצאו לשם הגעה למקום ההשתכרות ולשם חזרה ממנו. על פי תקנה 8 לתקנות מס הכנסה ומס מעסיקים (ניכוי ממשכורת ומשכר עבודה ותשלום מס מעסיקים), התשנ"ג-1993 תשלום לעובד שניתן לעובד "בשווה כסף" יהיה חייב במס, כאשר המס יחויב על פי הגבוה מבין מחיר השוק של השירות או לפי עלותו למעסיק. מצב זה הינו אבסורד, בעוד למדינה קיים אינטרס עצום שמעסיקים יפעילו שירותי הסעות שיצמצמו את השימוש ברכב פרטי, אך בפועל ההסעה נחשב כהטבה לעובד הנדרשת בתשלום מס. המעסיקים, שמעוניינים לספק את ההסעות ללא תוספת תשלום מצד עובדיהם, מגלמים את הוצאות המס ובכך עלות השירות גדלה והופכת ללא כדאית.

מציאות זו שונה מרב מדינות העולם שכבר הטמיעו את החשיבות שבעידוד חלופות לרכב הפרטי ועדכון מערכת המס בהתאם. **בארה"ב**, הסעות פטורות ממס עד לגובה של \$270 לעובד בחודש כל עוד עומדות בקריטריונים מוסכמים<sup>1</sup>. גם **בריטניה** השירות לא נחשב כהטבה לעובד, כל עוד עומדים בתנאים<sup>2</sup>. **בהולנד** ניתן להכיר בהוצאות נסיעה לעובדים, בכל האמצעים, עד לגובה של €0.19 לק"מ, בגרמניה €0.3 לק"מ ועד €4,500 בשנה, **ובספרד** קיימת אפשרות דומה עד €1,500 בשנה לעובד.

Future Mobility IL מציעים לאפשר בתקנות המס הכרה בהוצאות הסעות עובדים, מבלי שיחשבו כהטבה לעובדים, בתנאי שברכב ישנם יותר מ-3 עובדים והנסיעות הן למטרת הגעה לעבודה וחזרה לבית בלבד.

המהלך יכול להוות צינור חמצן לחברות ההסעים אשר מצאו עצמן בקריסה נוכח המצב ובכך יוכלו להציע שירותים למעסיקים. כמו כן, יהיה זה מהלך משלים להחלת מס שוויון שימוש גם על שווי הטבת החניה, ובכך ייווצר התמריץ הצודק והרצוי לשימוש בחלופות הרכב הפרטי בדמות תחבורה ציבורית והסעות משותפות.

<sup>1</sup> ההסעות מתבצעות ברכב בו ישנם לפחות 6 נוסעים, לא כולל הנהג, 80% מנסועת הרכב תהיה לנסיעות בין מקום המגורים של העובדים למקום העבודה ובמהלך הנסיעות, לפחות מחצית מתפוסת כלי הרכב תהיה מלאה.

<sup>2</sup> שירות שמשולם ע"י המעסיק לא נחשב כהטבה, כאשר באוטובוס ישנם עם 12 מושבים או במיניבוס ישנם 9 מושבים, השירות מוצע לכל העובדים ומשמש רק למטרת הגעה וחזרה מהעבודה.