

שינוי מדיניות המס על שירותי הסעות ("שאטל") לעובדים

גודש התנועה בהגעה לעבודה

נכון לשנת 2017 עלות הפקקים המוערכת במשק בישראל עמדה על כ-50 מיליארד שקלים. האובדן הכלכלי למשק נובע מאובדן שעות עבודה ופנאי, גידול בתאונות הדרכים וזיהום אוויר. ברמת הפרט, כיום נהג שנכנס למטרופולין תל אביב בשעות השיא מבזבז על הכביש בין 200-250 שעות בשנה בממוצע, השקולות לחמישה שבועות עבודה. אם ימשך הגידול בשימוש ברכב פרטי חזוי כי בשנת 2030 אנשים ישהו בכבישים 60 דקות יותר מאשר היום. הנזק הכלכלי המוערך במצב זה יעמוד על כ-70 מיליארד שקלים בשנה וב-2040 יעמוד על כ-100 מיליארד שקלים בשנה.¹

עלויות אלה נובעות מקצב גידול מהיר, כ-4% לשנה, של הנסועה ברכב הפרטי. כמו כן, משיעור יוממות (שיעור הנוסעים ברכב פרטי לעבודה מדי יום) של כ-65% (בהשוואה לממוצע אירופי של 38%²). בחמש השנים האחרונות העלייה של שיעור היוממות היא בקצב של כנקודת אחוז לשנה.³ אומנם משבר הקורונה הביא במהלכו לירידה מסויימת בהיקף הנסיעה בשל הרחבת העבודה מהבית, אך היקף כלי הרכב בנתיבי איילון זהה להיקף טרם תקופת הקורונה⁴ וכן סביר כי לאחר שינוי חד פעמי בהיקף הנסועה קצב הגידול בשימוש בתחבורה ימשיך להיות מהיר, בשל גידול האוכלוסייה והעלייה ברמת החיים.⁵

הדרך המרכזית לצמצום הגודש היא צמצום השימוש בנסיעה יחידנית ברכב הפרטי ליוממות והרחבת השימוש באמצעים חליפיים. כדי לעודד שימוש באמצעים חליפיים יש לשפר את איכותם וזמינותם, כך שיהוו תחרות לרכב הפרטי. מהלך זה כולל קיצור זמני הנסיעה, שיפור נוחות הנסיעה וביסוס אמינות גבוהה בשירות, זאת במקביל לייקור הנסיעה במכונית פרטית. אמצעים חליפיים אלה כוללים תחבורה ציבורית, שירות נסיעות משותפות, Carpool, מיקרו מוביליטי ושאטלים.

¹ מואב עומר, שרייבר שני. 2017. "כיצד ניתן לצמצם את הגודש בכבישים באמצעות שימוש באגרות גודש", נייר מדיניות. מכון אהרון למדיניות כלכלית, המרכז הבינתחומי הרצליה.

ניצן יוצר, תוצאות ניסוי "נעים לירוק", 2017.

² ניתוח Future Mobility IL על בסיס:

Fegeargus O'sullivan, [Breaking Down the Many Ways Europe's City-Dwellers Get to Work](#), City Lab, October 2017.

³ בנק ישראל, ניתוח חטיבת המחקר: שיפור השירות של התחבורה הציבורית וייקור הנסיעה ברכב פרטי ככלים להתמודדות עם הגודש בכבישים, יולי 2020.

⁴ אסנת ניר, [החל ב-1 ביולי: נתיבים נוספים ייחסמו באיילון למשך חודשיים](#), The Marker, יוני 2020.

⁵ בנק ישראל, ניתוח חטיבת המחקר: שיפור השירות של התחבורה הציבורית וייקור הנסיעה ברכב פרטי ככלים להתמודדות עם הגודש בכבישים, יולי 2020.

שאטלים (שירותי היסעים) למקום העבודה בישראל

רקע

מעסיקים רבים הבינו את הנזק המשקי והפרטי שנגרם לחברתם בשל הפקקים אשר חווים עובדיהם. הפיריון שנפגע, שעות העבודה שמשתנות בהתאם לפקקים, מצוקת החניה ועוד, הביאו מעסיקים רבים לחפש חלופות הגעה לעבודה שלא ידרשו מעובדיהם "לבזבז" שעות על ההגה בפקקים מדי יום ולהיות תלויים ברכב הפרטי. המעסיקים מורכבים ממספר קבוצות, שכל אחת מפעילה שאטלים מסיבות שונות:

- חברות שממוקמות במרכז המטרופולין, בו גודש התנועה גדול במיוחד.
 - חברות שממוקמות מחוץ למרכזי המטרופולין ונעדרות תחבורה ציבורית נגישה (בחלק ניכר מאזורים אלה קיים גודש רב בדרכים המובילות אליהם).
 - חברות שעובדיהן עובדים במשמרות, לעיתים בשעות קיצון, בהן אין שירותי תחבורה ציבורית.
- יצירת אלטרנטיבות לרכב הפרטי כוללות עידוד שימוש בנסיעות משותפות (Carpool), מתן אפשרות לעבודה בשעות גמישות ולעבודה מהבית. דרך מרכזית נוספת היא שירות הסעות לעובדים – שאטלים.

שאטלים למקום העבודה הם שירות היסעים שפועל מנקודת מוצא למקום העבודה. נקודת המוצא יכולה להיות בתי העובדים, תחנות איסוף קבועות או תחנות רכבת ומרכזי תחבורה ציבורית. מרבית השאטלים ממומנים באופן מלא או חלקי על ידי המעסיק. חלק מהמעסיקים גובים תשלום עבור השירות גם מעובדיהם, אך זה תשלום סימלי בלבד שלא משקף את עלות השאטלים האמיתית. זאת על מנת להשאיר שירות זה תחרותי ביחס לרכב הפרטי לעובדים ולעודד אותם להשתמש בו. כמו כן רשויות מקומיות וממשלתיות שונות מסבסדות שאטלים לטובת שימוש של עובדים באלה כאלטרנטיבה לרכב הפרטי (למשל הרשות לפיתוח ירושלים והמשרד להגנת הסביבה מימנו הפעלת שאטלים משכונות שונות בירושלים לאזור התעשייה בהר חוצבים; המשרד להגנת הסביבה יחד עם עיריית בת ים מימנו שאטלים מהרכבת לאזורי תעסוקה מרכזיים בעיר).

לשאטלים מודלי הפעלה שונים, הנבחרים בהתאם לשיקולים של מהירות, נוחות, אמינות השירות וזמני הנסיעה. אחד, שאטל במסלול קבוע ותחנות קבועות. סוג אחר, הוא שאטל הנוסע במסלול קבוע יחסית, אך העצירה בתחנות הינה לפי דרישה והזמנה מראש של הנוסעים.⁶ שירות אחר הוא שאטל גמיש לחלוטין, הפועל בפוליגון מסוים אך הן התחנות והן המסלול בו משתנים תוך זמן קצר יחסית בהתאם להזמנת השירות על ידי העובדים.⁷ בנוסף להתקשרות עם שירות היסעים "סטנדרטי" המעסיקים מתקשרים עם חברות טכנולוגיה שונות, שמאפשרות הזמנת שאטל על פי דרישה.

⁶ את שאטלים אלה מפעילות חברות שונות כמו Moovex, Gett, VIA ועוד.

⁷ בדומה לבאבל ותיקתק שמפעילות VIA Mooviti (בהתאמה).

חסמים בישראל

למרות היתרונות הרבים בשאטלים, והאינטרס העצום של המדינה בהפעלת שירותי הסעות על ידי מעסיקים כך שיצמצם השימוש ברכב הפרטי של היוממים שירות זה נחשב כהטבה לעובד. הטבה זו נדרשת בתשלום מס לפי ס' 32(1) לפקודת מס הכנסה בדבר התרת ניכויים, שאינו מתיר לנכות הוצאות שהוצאו לשם הגעה למקום ההשתכרות ולשם חזרה ממנו. כמו כן, 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. כך, גם אם המעסיקים לא מעבירים החזרי נסיעות לעובדיהם עבור השאטלים, אלא מאפשרים להם את השירות בלבד, שירות זה חייב במס.

מצב זה הינו אבסורד שכן המעסיקים, המעוניינים לספק את ההסעות ללא תוספת תשלום מצד עובדיהם כדי לעודד שימוש בהן ולהפחית נסועה ברכב פרטי, מגלמים בעצמם את הוצאות המס ובכך עלות השירות גדלה והופכת ללא כדאית עבורם. שווי המס הינו נגזרת של שכר העובד ולכן ככל שמדובר במשכורות גבוהות יותר העלות הממשית של השאטל עבור המעסיק גבוהה יותר.

כך למשל, חברה גלובלית המעסיקה אלפי עובדים באזור כפר סבא, מפעילה שירות שאטלים כדי לצמצם את השימוש ברכב פרטי בהגעה לעבודה. עבור השאטלים גובה החברה מהעובדים סכומים סמליים שאינם מכסים את עלויות השאטל. על מנת להמשיך ולהפעיל את השאטל סופגת החברה בנוסף לעלויות התפעול הגבוהות את עלויות המס, ובכך הופכים השאטלים ליקרים בכ-20-50% מעלותם המקורית, ואינם כלכליים דיו. בכך נשמרת מגמת המיסוי המתמרת שימוש ברכב פרטי, בניגוד למדיניות התחבורתית הרצויה.

הזדמנויות

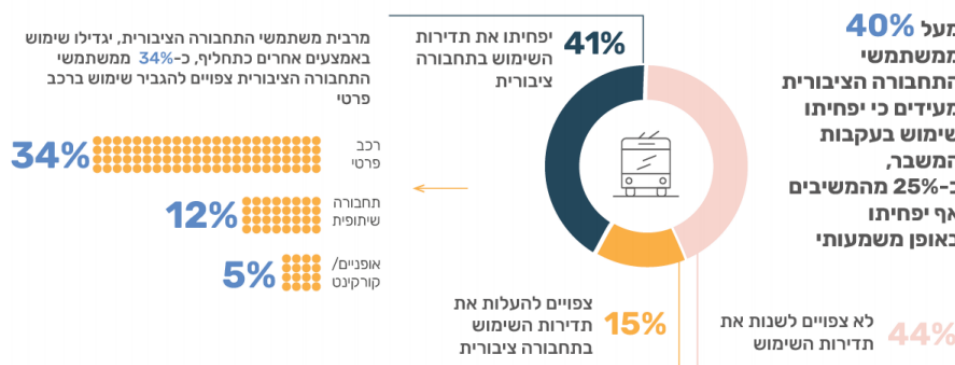
שימוש בחוקי המס לטובת עידוד התנהגות אותה רוצה המדינה לקדם, והתנהגות ירוקה ואקולוגיות בפרט, הינה שיטה נפוצה בעולם ובישראל. כך, ב-2009 קבעה המדינה את "רפורמת המיסוי הירוק". במסגרת הרפורמה מס הרכישה עבור כלי רכב "ירוקים" (היברידי, היברידי נטען וחשמלי) הופחת ביחס למס לכלי רכב מזהמים, המונעים בניזן או דיזל. בנוסף ב-2015 חוקקה הוראת שעה⁸ (שתוקפה הוארך עד 2021) הנוגעת למס עבור שווי השימוש של רכבים "ירוקים". הוראה זו קובעת סכומים קבועים שיפחתו משווי השימוש לרכבים היברידיים וחשמליים, על מנת לעודד את השימוש בהם ולצמצם את פליטות המזהמים. שימוש בשינוי מדיניות המס הנוגעת לדרכי ההגעה לעבודה של יוממים עשוי להשפיע על התנהגותם וכך להביא לצמצום השימוש הרחב ברכב הפרטי.

לצד זאת, משבר נגיף הקורונה הביא עמו שינויים רבים בתחום התחבורה. אומנם עובדים רבים עברו לעבוד מהבית והיקף נסיעות היוממות הצטמצמו, אך היקף כלי הרכב בנתיבי איילון זהה להיקף טרם

⁸ [תקנות מס הכנסה \(שווי השימוש ברכב\) \(הוראת שעה\), תשע"ו-2015](#)

תקופת הקורונה⁹. בנוסף צומצמו נתיבים רבים לתנועת כלי רכב בשל עבודות תשתית במרכז המטרופולין. כמו כן, צומצמה התחבורה הציבורית לפרקים במהלך חודשי המשבר ולצד קיומו של חשש ציבורי גובר משהייה במקומות סגורים וצפופים אלה העלו את היקף השימוש ברכב פרטי. על פי סקר שביצעה חברת הייעוץ TASC 40% ממשתמשי התחבורה הציבורית העידו כי יצמצמו את השימוש בתחבורה ציבורית, ומרביתם יחליפו אותו בשימוש ברכב פרטי¹⁰. לכן, הפעלת שאטלים מרווחים, העומדים בתקנות הריחוק החברתי, שישמשו את העובדים בנסיעתם למקום העבודה עשויה להוות אלטרנטיבה עבורם לתחבורה הציבורית, במקום הגדלת השימוש ברכב הפרטי.

TASC: ניצני ההשפעה העתידיים של משבר הקורונה על תחומי התחבורה בישראל¹¹



כמו כן, הרחבת הפעלת שירותי השאטלים יכולה להוות צינור חמצן לחברות ההיסעים. חברות אלה מצאו את עצמן פגועות קשה ואף מגיעות לקריסה נוכח היעדר תיירות החוץ וצמצום משמעותי של תיירות הפנים בעקבות משבר הקורונה. הפעלת שירותי הסעה מאורגנים לאזורי תעסוקה, על ידי מעסיקים ועל ידי רשויות מקומיות תגדיל משמעותית את היקף התעסוקה בענף בתקופה זו.

מודלים בעולם

שאטלים למקום העבודה הינם אלטרנטיבה מקובלת לשימוש על ידי מעסיקים ועובדים להגעה למקום העבודה ברחבי העולם. זאת הן משיקולי אחריות סביבתית ויצירת תנאים להגעה ירוקה לעבודה, הן משיקולי רצון לעודד עובדים להגיע לאזור מסוים ולאפשר להם נוחות בהגעה והן בשל חוקים שונים המגבילים הגעה ברכב פרטי לאזורי תעסוקה במקומות שונים בעולם. מערכת המס במקומות שונים מותאמת לעידוד השימוש בשאטל. בנספח א' במסמך זה טבלה מסכמת של מדיניות מיסוי להסעות עובדים ברחבי העולם.

בארה"ב, מערכת המס הפדרלית פוטרת עובדים ומעסיקים מתשלום מס, עד לעלות של \$270 לעובד בחודש עבור הוצאה על שאטלים או על תחבורה ציבורית. כל עלות גבוהה מכך שמשלם העובד או

⁹ אסנת ניר, החל ב-1 ביולי: נתיבים נוספים ייחסמו באילון למשך חודשיים, The Marker, יוני 2020.

¹⁰ ניצני ההשפעה העתידיים של משבר הקורונה על תחומי התחבורה בישראל מתחילים להתגלות בהדרגה בימים אלו.

¹¹ ניצני ההשפעה העתידיים של משבר הקורונה על תחומי התחבורה בישראל מתחילים להתגלות בהדרגה בימים אלו.

המעסיק חייבת במס. ההסעות צריכות להתבצע ברכב בו ישנם לפחות 6 נוסעים (לא כולל הנהג) ושאלה יהוו לפחות מחצית מתפוסת כלי הרכב. 80% מנסועת הרכב תהיה לנסיעות בין מקום המגורים של העובדים למקום העבודה ובמהלך הנסיעות, לפחות מחצית מתפוסת כלי הרכב תהיה מלאה.¹²

טבלה 1: פירוט מרכיבי התחבורה הפטורים ממס בארה"ב ומגבלת הסכום החודשית

הפטורה ממס (Commute Benefits):¹³

מגבלת הסכום החודשית הפטורה ממס בשנה	תחבורה ציבורית	תחבורה שיתופית	רכבים פרטיים
	<ul style="list-style-type: none"> • אוטובוס. • רכבות – כבדות, קלות, תחתיות. • תחבורה ימית – מעבורות, מוניות ימיות. 	<ul style="list-style-type: none"> • שאטלים (Van pool) • Carpool • נסיעות משותפות (כמו UberPool ו-Lyft). 	<ul style="list-style-type: none"> • הוצאות חנייה
2007	110	110	215
2016	255	255	255
2019	265	265	265

בבריטניה שירות הסעות שמטרתו הגעה וחזרה מהעבודה בלבד שמשולם על ידי המעסיק ישירות למפעיל לא חייב במס, כל עוד מספר המושבים הוא 12 באוטובוס או 9 במיניבוס (גם אם שני מעסיקים מתאחדים יחד לרכב הסעות אחד, זה מספר מינימום המושבים הנדרש) והשירות מוצע לכלל העובדים. גם רכישת הסדרי נסיעה מחברת תחבורה ציבורית ישירות על ידי המעסיק לטובת נסיעות יוממות לעובד לא חייבת במס.¹⁴

בספרד, שירות נסיעות מכל סוג שהוא שמשולם על ידי המעסיק ישירות לספקית השירות עבור מתן שירותי תחבורה לנסיעה הגעה וחזר מהעבודה ובכלל זה שאטלים לא חייב במס, עד למגבלה של 1500€ בשנה לעובד.¹⁵

בהולנד נסיעה בתחבורה פרטית לא חייבת במס עד להחזר של 0.19€ לק"מ על ידי המעסיק. זה לא כולל נסיעות פרטיות, או תשלום עבור נסיעות מאורגנות שמארגן מקום העבודה לעובדיו. כל תוספת

¹² U.S Department of the Treasury Internal Revenue Service, [Employer's Tax Guide to Fringe Benefits](#), 2020.

¹³ Commuter Benefits Edenedred, [The Definitive Guide to Commuter Benefits](#).

¹⁴ Low Incomes TAX Reform Group, [What payments and benefits are non-taxable?](#), July 2020.

¹⁵ Guide to business in Spain, [Central government taxes](#), 2019.

תשלום מעבר לתשלום זה תהיה חייבת במס (כולל תשלום עבור חניה, כבישי אגרה, צריכת דלק נוספת וכדומה). גם החזר של עד €0.19 לק"מ עבור שימוש בתחבורה ציבורית לא חייב במס. החזר יכול להיות מבוצע הן בחישוב עבור ק"מ נסיעה נדרש והן בהתאם לכרטיסי הנסיעה שנרכשו. תחבורה ציבורית כוללת אוטובוסים, מעבורות, רכבת כבדה ורכבת תחתית.¹⁶

גרמניה – נסיעה לעבודה ברכבת, רכב, או רכב שיתופי מאפשרת החזר מס, עד לגובה של €4500 בשנה. החזר המס מבוצע כמענק חד-שנתי ומחושב לפי 0.3 לק"מ, עבור כיוון נסיעה אחד (מהבית לעבודה או הפוך, לא שניהם).¹⁷

המלצות Future Mobility IL

1. לאפשר בפקודת ובתקנות המס הכרה בהוצאות הסעות עובדים, מבלי שיחשבו

כהטבה לעובדים. הסעה למקום העבודה לא נחשבת הטבה לעובד הממוצע, בעל רכב פרטי אשר יכול לעשות בו שימוש כאוות נפשו. ההסעות מטיבות יותר עם המעסיק שמגדיל את הפריזן ויכולת גיוס העובדים ומטיבות עם המשק בצמצום גודש התנועה. על ההוצאות להיחשב כהוצאה בייצור ולא כהטבה לעובד, ולפיכך להיות פטורות מתשלום מס כהטבה.

א. חקיקת "הוראת שעה" עבור החרגת הוצאות הגעה וחזרה ממקום ההשתכרות המבוצעות ברכב הסעות משותף בלבד מסעיף 32(1) לפקודת המס. הוראת שעה זו תהיה תקפה למשך 4 שנים, ובהתאם להשלכותיה תיבחן האפשרות לחקיקתה כתקנה קבועה. זאת, במתווה הדומה להוראת השעה שנחקקה ב-2015 ותוקפה הוארך עד 2021, הנוגעת למס עבור שווי השימוש של רכב חשמלי.¹⁸ הוראה זו קובעת סכומים קבועים שיופחתו משווי השימוש לרכב היברידיים וחשמליים, על מנת לעודד את השימוש בהם ולצמצם את פליטות המזהמים.

ב. רכב משותף יוגדר כרכב בו לפחות 3 נוסעים, והנסיעות בו למטרת הגעה למקום ההשתכרות וחזרה ממנו בלבד. ההטבה תינתן הן עבור שירות המשולם על ידי המעסיק לחברות ההסעות וניתן לעובד כ"שווה כסף", והן עבור החזר הוצאות נסיעה המועברות מהמעסיק לעובד, עבור הוצאות על שאטלים בלבד.

ג. אומדן צפוי הפסד הכנסות מהמהלך: כ-250-200 מיליון ₪ בשנה.¹⁹

¹⁶ Dutch Umbrella Company, [Working in the Netherlands: Travel allowance in the Netherlands](#), March 2019.

¹⁷ Wunderta, [Income-related expenses for employees](#).

¹⁸ The Local, [German tax return: Know your tax deductible expenses](#), May 2018.

¹⁸ תקנות מס הכנסה (שווי השימוש ברכב) (הוראת שעה), תשע"ו-2015

¹⁹ Future Mobility IL חישב. החישוב בוצע על פי עלות שנתית לשאטל לעובד של - כ-10,000 ₪, תשלום מס שולי ממוצע ותשלומי ביטוח בריאות וביטוח לאומי; עבור 7% מכלל השכירים במשק המשתמשים בשירותי הסעות כיום.

דו"ח הכנסות המדינה לשנים 2016-2017, אגף הכלכלן הראשי, 2017 (פרק ה).

הסקר החברתי, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה 2018.

שנתון סטטיסטי לישראל, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 2019 (פרק 9).

רווחים צפויים מהמהלך: לצד ההפסד בהכנסות המדינה מצמצום בגביית מיסי השאטלים תרוויח המדינה מצמצום הגודש על ידי צמצום היוממות ברכב הפרטי בעקבות הרחבת השימוש בשאטלים. השיעור הגבוה של היוממות ברכב פרטי בישראל מביא לעלויות גדולות – בזבוז זמן, דלק, רעש ועוד. צמצום כמות רכבי היוממות הפרטיים תביא לצמצום בגודש התנועה החמור ולגידול בפריון ובתוצר. עם זאת, צמצום השימוש ברכב ליוממות, בעקבות הרחבת השימוש בשאטלים, יביא גם לאובדן הכנסות למדינה: הן הכנסות ממיסוי דלק והן הכנסות ממיסוי עלויות אחזקת הרכב ושווי השימוש שלו.

ניתן לחלק את הרווחים הצפויים הנובעים מהמהלך ל-2 קבוצות מרכזיות:

- כבר כיום 7% מכלל העובדים במשק המשתמשים בשאטלים מביאים לצמצום בגודש, בעלות של כ-3.3 מיליארד ₪ בשנה.²⁰
- סביר כי בעקבות הכרה בהוצאות על שאטלים למעסיקים ולעובדים יורחב השימוש בשאטלים אלה. בהנחה מקלה, לפיה 2% נוספים בלבד מהעובדים במשק יעברו להשתמש בשאטל תרוויח המדינה כ-575 מיליון ₪ בשנה.²¹

²⁰ חישוב Future Mobility IL המבוסס על מרחק הנסיעה הממוצע של עובדים למקום עבודתם ועלויות חיצוניות של נסיעה בגודש.

טניה סוחוי ויותם סופר, "[איך מגיעים לעבודה בישראל? מאפיני יישוב וגורמי פרט](#)", בנק ישראל, חטיבת המחקר, פברואר 2019.

[הפחתת השימוש ברכבים פרטיים בקרב המגזר הציבורי](#), דו"ח שהוכן עבור המשרד להגנת הסביבה ע"י אקוטרירדרס בע"מ, דצמבר 2018.

עומר מואב ושני שרייבר. 2017. "[כיצד ניתן לצמצם את הגודש בכבישים באמצעות שימוש באגרות גודש](#)", נייר מדיניות, מכון אהרון למדיניות כלכלית, המרכז הבינתחומי הרצליה. פרק 5.

²¹ חישוב Future Mobility IL המבוסס על מרחק הנסיעה הממוצע של עובדים למקום עבודתם ועלויות חיצוניות של נסיעה בגודש. בנוסף מחושב הפסד הכנסות המדינה כתוצאה מצמצום השימוש ברכב: מיסים על הדלק (מע"מ + בלו על הדלק) ומיסוי עלויות אחזקת רכב.

רווח זה מבוסס על חישוב לפיו 2% בלבד מהעובדים יעברו להשתמש בשאטל. ככל ששיעור העוברים לנסיעה בשאטל, ושיעור המוותרים על רכב פרטי מתוכם יגדל, כך ייגדל הרווח למדינה. ניתוח רגישות לחישוב מופיע בנספח ב' במסמך זה. טניה סוחוי ויותם סופר, "[איך מגיעים לעבודה בישראל? מאפיני יישוב וגורמי פרט](#)", בנק ישראל, חטיבת המחקר, פברואר 2019.

[הפחתת השימוש ברכבים פרטיים בקרב המגזר הציבורי](#), דו"ח שהוכן עבור המשרד להגנת הסביבה ע"י אקוטרירדרס בע"מ, דצמבר 2018.

עומר מואב ושני שרייבר. 2017. "[כיצד ניתן לצמצם את הגודש בכבישים באמצעות שימוש באגרות גודש](#)", נייר מדיניות, מכון אהרון למדיניות כלכלית, המרכז הבינתחומי הרצליה. פרק 5.

נספח א – מדיניות מיסוי על הסעות עובדים (שאטלים) במדינות נבחרות
טבלה א1 – מדיניות מיסוי על הסעות עובדים (שאטלים) במדינות נבחרות

מדינה	מכסה פטורה ממש	תנאים	האם הוצאות תחב"צ גם פטורות?	חובת דיווח (לשכירים אזרחים)
ארה"ב	270\$	<ul style="list-style-type: none"> לפחות 6 נוסעים (לא כולל הנהג) בפועל, שמהווים לפחות חצי מתפוסת כלי הרכב. 80% מנסועת הרכב תהיה לנסיעות בין מקום המגורים למקום העבודה. בכפוף לרישום המעסיק ל- Commuter Benefits Program. 	כן, באותם הסכומים	חובת דיווח לעובד
בריטניה	אין	<ul style="list-style-type: none"> שירות הסעה להגעה וחזרה מהעבודה בלבד. משולם ע"י המעסיק ישירות למפעיל. 12 מושבים באוטובוס או 9 במיניבוס. 	ככלל לא; הלוואות מעסיק לעובד לרכישת חופשי-שנתי ללא ריבית אינן ממוסות.	ללא חובת דיווח, ניכוי מס במקור
גרמניה	עד 4,500€ בשנה - במס מופחת ואחיד של 15%	<ul style="list-style-type: none"> החישוב - 0.3€ לק"מ. המרחק מחושב לפי כיוון אחד ליום בלבד (מהבית לעבודה או מהעבודה לבית). 	כן, באותה המתכונת ואותם הסכומים	ללא חובת דיווח, ניכוי מס במקור
נורבגיה	עד 94,000 kr בשנה (כ-9,400€)	<ul style="list-style-type: none"> החישוב - 50,000 ק"מ ראשונים ב-1.56 kr + 25,000 ק"מ נוספים ב-0.76 kr. ההטבה מתחילה החל מ-23,000 kr, משמע - החל מהק"מ ה-30 לכיוון. 	כן, באותה המתכונת ואותם הסכומים	חובת דיווח לעובד
הולנד	מס מופחת ואחיד של 1.5%	<ul style="list-style-type: none"> לפי חישוב של - 0.3€ לק"מ. 	כן, באותה המתכונת ואותם הסכומים	ללא חובת דיווח, ניכוי מס במקור
שוויץ	עד 3,000 chf (~2,800€) לפי החוק הפדרלי, כל קנטון רשאי לשנות את הסכום (נע בפועל בין 500-7,000)	<ul style="list-style-type: none"> על מעסיק שמשלם על הוצאות התחבורה להצהיר על ההוצאות בגובה השוק של השירות. 	כן, באותה המתכונת ואותם הסכומים	חובת דיווח לעובד
ספרד	עד 1,500€ בשנה, לא כולל הפרשות לביטוח לאומי	<ul style="list-style-type: none"> המעסיק משלם את הוצאות התחבורה ישירות לספק השירות. 	כן, באותה המתכונת ואותם הסכומים	חובת דיווח לעובד
דנמרק	הוצאות שמשלם המעסיק (תחבורה ציבורית או הסעות) - פטורות לחלוטין	<ul style="list-style-type: none"> העובד לא פנה להחזיר מס על הוצאות תחבורה. 	מסלול חלופי בו העובד יכול לפנות להחזיר מס על הוצאות תחבורה: <ul style="list-style-type: none"> עד 24 ק"מ ביום - אין החזר. 120-25 ק"מ ביום - dkk1.96 (0.26€). מעל 120 ק"מ ביום - dkk 0.98 (0.13€). 	ללא חובת דיווח, ניכוי מס במקור
אוסטריה	פטור לחלוטין	<ul style="list-style-type: none"> העובד לא פנה להחזיר מס על הוצאות תחבורה. 	מסלול חלופי בו העובד יכול לפנות להחזיר מס על הוצאות תחבורה: <ul style="list-style-type: none"> החזר כללי עד 400€ בשנה. אם הוכחות - עד 690€ בשנה. 	ללא חובת דיווח, ניכוי מס במקור

נספח ב – מודלים שונים להפעלת שאטלים

טבלה ב1: מודלים מימוניים נפוצים לשאטלים

יתרונות וחסרונות	מודל	
+ מעודד את העובדים להתחיל להשתמש בשירות. - כשהמימון המלא נפסק התמריץ להשתמש בשאטל מצד העובדים יכול לרדת משמעותית.	מימון מפוצל בין הרשות המקומית וגורם ממשלתי.	
+ מעודד את העובדים להתחיל להשתמש בשירות. + חישוב עלויות פשוט. - כשהמימון המלא נפסק התמריץ להשתמש בשאטל מצד העובדים יכול לרדת משמעותית. - ללא יכולת מעסיקים לשלם עבור עובדיהם בלבד, לא מתמרץ מעסיקים לעודד עובדים להשתמש.	מחיר קבוע למעסיק לנסיעה בהתאם למסלול ומספר המקומות ברכב.	מימון על ידי המעסיקים, ללא תשלום עובדים.
+ מעודד את העובדים להתחיל להשתמש בשירות. + מתמרץ את המעסיקים לעודד עובדיהם להשתמש בשירות. - כשהמימון המלא נפסק התמריץ להשתמש בשאטל מצד העובדים יכול לרדת משמעותית.	מחיר דינמי, מתחלק בין מעסיקים על פי מספר עובדיהם המשתמשים בשירות.	
+ מפחית עלויות למעסיק. + פשוט לחישוב. - דורש השתתפות מעובדים ויכול להפחית את המוטיבציה שלהם להשתמש בשירות. - ללא יכולת מעסיקים לשלם עבור עובדיהם בלבד, לא מתמרץ מעסיקים לעודד עובדים להשתמש.	גביית סכום קבוע מכל עובד לנסיעה והשלמה של המעסיקים.	
נראה כי לרכבת אין אינטרס משמעותי להגדיל ביקושים כיוון שהיא כבר כיום בקצה גבול קיבולתה. הפתרון ככל הנראה רלוונטי רק בשעות השפל, בתחנות לא עמוסות. בנוסף, ככל הנראה תידרש הגדלת המימון לרכבת לטובת השתתפות במימון.	השתתפות הרכבת במימון הסעות הק"מ הראשון/אחרון מהתחנות.	

טבלה ב2: מודלי הפעלה נפוצים של שאטלים

יתרונות וחסרונות	סוג המסלול	
+ מאפשר וודאות גבוהה בזמני ההגעה ובעלויות. + פשוט יחסית לתכנון ותפעול. - לא מאפשר מענה למגוון מיקומים.	קבוע - מסלול ותחנות קבועים.	שאטלים מנקודת המוצא אל היעד - שאטלים גמישים או קשיחים המסיעים את העובדים מאזור מגוריהם אל מקום העבודה.
+ מאפשר גמישות במסלול בהתאם לנוסעים המשתנים. + מביא ליעילות במסלול וחיסכון בזמן. - לא מאפשר מענה למגוון מיקומים.	גמיש - מסלול קבוע, תחנות משתנות בהתאם לנוסעים.	
+ מאפשר גמישות מירבית במסלול בהתאם לנוסעים המשתנים. + מביא ליעילות במסלול וחיסכון בזמן. - מאפשר ודאות בינונית בזמני הנסיעה וההגעה ליעד.	גמיש לחלוטין - מסלול משתנה ותחנות משתנות בהתאם לנוסעים (בדומה ל"באבל דן" בתל אביב).	
+ מאפשר השלמה לאמצעי תחבורה אחרים. - הביקוש תלוי באיכות שאר אמצעי התחבורה בדרך.	שאטלים לק"מ הראשון/אחרון - הסעת העובדים מנקודת איסוף מרכזית (לרוב תחנת רכבת) אל מקום העבודה או מהבית אל נקודת איסוף מרכזית.	

נספח ב - ניתוח רגישות: רווח הנובע מצמצום השימוש ברכב פרטי בעקבות מהלך

שינוי מדיניות המיסוי על השאטלים

שיעור העובדים שייבחרו לוותר על הרכב בעקבות המעבר לנסיעה בשאטלים						סה"כ רווחים צפויים מהמהלך לשינוי מדיניות המיסוי על שאטלים - נוסעים חדשים	
100%	70%	50%	30%	10%	5%		
193,613,304	249,956,904	287,519,304	325,081,704	362,644,104	372,034,704	1%	אחוז העובדים שיעברו להשתמש בשאטלים בעקבות שינוי המדיניות
387,226,608	499,913,808	575,038,608	650,163,408	725,288,208	744,069,408	2%	
774,453,216	999,827,616	1,150,077,216	1,300,326,816	1,450,576,416	1,488,138,816	4%	
1,355,293,128	1,749,698,328	2,012,635,128	2,275,571,928	2,538,508,728	2,604,242,928	7%	
1,936,133,040	2,499,569,040	2,875,193,040	3,250,817,040	3,626,441,040	3,720,347,040	10%	
2,904,199,560	3,749,353,560	4,312,789,560	4,876,225,560	5,439,661,560	5,580,520,560	15%	