**סדנת מעסיקים – תחבורה חכמה בארגונים**ביום 14.01.2021 בין השעות 10:00-12:200 ערכנו , Future Mobility IL, בשיתוף גב' איילה צורף ומר רמי יוסף סדנת מעסיקים אשר סקרה לעומק את נושא הטמעת פתרונות תחבורה חכמה בארגונים.

בסדנה נכחו כ-80 משתתפים מכ-40 ארגונים שונים אשר כללו בין היתר נציגים של חברות ענק במשק הישראלי, נציגי גופים ציבוריים ומשרדי ממשלה לצד נציגים של ספקיות שירותי תחבורה חכמה שונים.
לצפייה בהקלטת הסדנה >> [לחצו כאן.](https://www.youtube.com/watch?v=n2vf4YfqmVQ&feature=youtu.be)

במהלך הסדנה סקרנו בהרחבה את הנושאים הבאים:

1. האם וכיצד כדאי למעסיקים להטמיע פתרונות תחבורה חכמה?

* מהם פתרונות תחבורה חכמה?
* מדוע כדאי להטמיע פתרונות תחבורה חכמה בארגונים גדולים?
* כיצד כדאי להטמיע פתרונות כאלו על מנת להשיג תוצאה אופטימאלית?

לצפייה במצגת >> [לחצו כאן.](https://142a87b4-3aaa-4895-858d-a4e56cf23781.filesusr.com/ugd/30650e_1d43cea068e24ebaa7cd640105e91e49.pdf)

2. ניתוח כלכלי והתנהגותי של הטמעת פתרונות תחבורה חכמה.

* הצגת עלות מעסיק בגין החזקת רכב פרטי עבור עובד.
* שינוי התנהגותי ותפיסתי כחלק מהליך ההטמעה.

לצפייה במצגת >> [לחצו כאן.](https://142a87b4-3aaa-4895-858d-a4e56cf23781.filesusr.com/ugd/30650e_7dc012d4ceec4b4b8701325ebc6fcf1f.pdf)
3. ניתוח של נתוני היוממות בישראל ושל פוטנציאל הטמעתם של פתרונות תחבורה חכמה.

* ניתוח נתוני ההגעה למרכזי תעסוקה – רכב פרטי ותחבורה ציבורית
* ניתוח מצב הגודש בישראל.
* הצגת הפתרונות הקיימים כבר היום בישראל.

לצפייה במצגת >> [לחצו כאן.](https://142a87b4-3aaa-4895-858d-a4e56cf23781.filesusr.com/ugd/30650e_c713305fc0e6499cad2546e6ee7b52d5.pdf)

לאחר סיום הסקירות, נערך פאנל בהנחייתה של מנכ"לית Future Mobility IL, גב' מיכל גלברט בהשתתפותם של מנכ"לים מ-3 ספקיות שירותי תחבורה חכמה מובילות בישראל: מר איתן בן מאיר מנכ"ל חברת RYDE, מר יובל דנין מנכ"ל חברת SHIFT ומר גיא שר מנכ"ל חברת VIA ISRAEL וכן בהשתתפותם של גב' איילה צורף ומר רמי יוסף אשר ענו על שאלות המשתתפים בנושאי הפרקטיקה של השירותים ובנושאי כדאיות תיפעולית שונים דוגמאת כדאיות היישום בפריפריה, פרקטיקת היישום עבור עובדים אשר נדרשים לגמישות בשעות העבודה או במיקום האיסוף או החזרה הביתה וכן פרקטיקת ההפעלה של השירותים ברמת המועסקים. בסיומה של הסדנה הועברו המצגות המקצועיות לכלל המעוניינים וכן פורסמו לכל דורש באתר Future Mobility IL. בנוסף, כחלק מהכנת הסדנה ריכזנו מסמך "קיט מקצועי" אשר מכיל מידע אודות ספקי שירותי התחבורה החכמה השונים בישראל ומאפשר יצירת קשר עם החברות, כולל חברות שלא השתתפו בסדנה, זאת כחלק משאיפתנו לקדם את הטמעת פתרונות התחבורה החכמה >> לצפייה [לחצו כאן.](https://142a87b4-3aaa-4895-858d-a4e56cf23781.filesusr.com/ugd/30650e_4bbb45ed88f849fca3fe4e276746f24e.pdf)

**רכישת ידע במהלך הסדנה:

רקע:**מצב התחבורה בישראל הורע מאד בעשורים האחרונים. אחת העדויות לכך היא הצפיפות בכבישים בישראל, אשר הגיעה לפי 3.5 מהצפיפות הממוצעת במדינות ה-OECD. למצב זה השפעה משמעותית הן על בריאות הציבור והן על הכלכלה. לבעיית הצפיפות ההולכת ועולה מצטרפת גם בעיית הזיהום מתחבורה, אשר בעת גודש תנועה השפעתו חמורה יותר מזו הנגרמת כאשר על הכביש ישנה תנועה מתונה: רכב פרטי העומד בפקק מזהם את האוויר פי שניים מאשר בנסיעה. כ- 1,250 איש כל שנה בישראל מתים מזיהום אויר שמקורו בתחבורה. לצד זאת, נכון לשנת 2018 עלות הפקקים המוערכת במשק בישראל עמדה על כ-35 מיליארד שקלים. האובדן הכלכלי למשק נובע מאובדן שעות עבודה ופנאי, גידול בתאונות הדרכים וזיהום אוויר הינו עצום. 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 ב-2040. עלויות אלה נובעות מקצב גידול מהיר, כ-4% לשנה, של הנסועה ברכב הפרטי וכן משיעור יוממות (שיעור הנוסעים ברכב פרטי לעבודה מדי יום) של כ-65% (בהשוואה לממוצע אירופי של 38%) בחמש השנים האחרונות העלייה של שיעור היוממות היא בקצב של כנקודת אחוז לשנה.

**המלצות הסדנה:**כללי:

* כבר כיום יש שירותי תחבורה חכמה שפועלים בהצלחה ברחבי ישראל בקרב מעסיקים חלקם במתכונת של Pre Booked וחלקם במתכנות On Demand.
* במרבית הארגונים שעברו הטמעה של פתרונות תחבורה חכמה, התהליך הובל על ידי מנכ"ל, זאת בשל השינוי המשמעותי בתנאי העובדים ובשל ההוצאות הכרוכות.
* זמן משבר הקורונה הוא זמן טוב לקידום הטמעת פתרונות תחבורה חכמה בעיקר בשל הצורך לעקוב אחר אינטראקציות של העובדים המעלות את סיכוני ההדבקה בנגיף.
* תמחור השירותים מושפע מפרמטרים רבים: האזור הגיאוגרפי בו ניתן השירות, קביעת נקודות האיסוף, רמת הזמינות, סוג כלי הרכב, אופי ניהול השירותים ועוד.
* משבר הקורונה גרר אחריו עלייה נרחבת בשימוש ברכבים פרטיים בכלל ולצרכי יוממות בפרט.

אתגרים רגולטוריים בישראל:

* מדיניות המיסוי של שאטלים –
נכון להיום, אספקתם של שירותי תחבורה חכמה נחשבים כהטבה לעובד אשר 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.
* רפורמת "מיסוי ירוק" וגם הוראת השעה בנושא שנקבעה ב2015 מאפשרות הנחות במס עבור רכישת רכבים בדרגת זיהום מופחתת (היברידי \ חשמלי) אך איננה מתייחסת לאופציה של שינוי מדיניות המיסוי עבור הוצאות יוממות מזהמות פחות, דוגמאת שאטלים. נושא זה מקבל משנה תוקף במהלך תקופת הקורונה כאשר אחוז היוממות ברכב פרטי עולה בעוד שנתיבים רבים חסומים כתוצאה מסגרים וכתוצאה מעבודות תשתית נרחבות.

אתגרים התנהגותיים בישראל:

* רכב פרטי בכלל ורכב חברה בפרט מהווים "סמל סטאטוס" עבור מועסקים.
* שינוי הרגלי הנסיעה הוא אתגר משמעותי שכן המועסקים רגילים כבר להתניידות ברכבם הפרטי, ולא קל להוביל אותם לשינוי דפוסי ההתנהגות. הרכב הפרטי הוא נוח היות שהוא מאפשר זמינות מקסימלית והיעדר תלות בגורמים אחרים לצורך הניידות.
* הצורך במציאת פתרונות למקרים "חד פעמיים" – עובדים שצריכים לצאת באמצע היום או לשנות את יעד/זמן הנסיעה מהעבודה או אליה באופן חד פעמי. על המעסיק לספק פתרונות למקרים אלה, שכן אחרת העובדים יירתעו מלהסתמך על שירות השאטלים בלבד.
* היעדר נכונות של חברות לשתף פעולה ביניהן ולחלוק מערכי הסעות – הדבר אינו מאפשר הפחתת עלויות משמעותית.

תמריצים ליישום והטמעה ברמת המעסיק:

* הטמעה מדויקת של שירותי תחבורה חכמה יכולים להביא לחיסכון כלכלי משמעותי עבור מעסיקים.
* בנוסף לחסכון בהוצאות על הרכבים, ניתן יהיה לחסוך גם באמצעות צמצום משמעותי של תשלום מחירי החנייה.
* ניתן ליצור "איגום" למספר ארגונים שונים וליצור מערך תחבורה חכמה אחד לכולם.
* קיימים פתרונות ברי יישום כגיבוי לשאטל במקרה חירום (צורך לצאת מוקדם מהעבודה, צורך להגיע למקום שאינו נקודת הפיזור הקבועה וכו...)
* הגדלת השכר בנטו \ הגדלת החסכון הפנסיוני בעבור ויתור על הטבת רכב פרטי היא מנוע הכרחי להטמעת פתרונות תחבורה חכמה.

בנצ'מרקים מהעולם:

* ארה"ב: מערכת המס הפדרלית פוטרת עובדים ומעסיקים מתשלום מס, עד לעלות של $270 לעובד בחודש עבור הוצאה על שאטלים או על תחבורה ציבורית.
* ספרד: שירות הסעה לעבודה מכל סוג אינו מחוייב במס עד מגבלה של 1500 EURO בחודש.
* הולנד: החזר של עד 0.19 EURO לק"מ לא ימוסה בין אם עבור רכב פרטי ובין עבור נסיעה בתחבורה ציבורית.
* גרמניה: החזר מס עבור נסיעות בתחבורה ציבורית לעבודה של עד 4500 EURO בשנה בתחשיב של 0.3 EURO לק"מ \* מספר הק"מ שנצברו במהלך נסיעות עבור צד אחד (הלוך או חזור).
* בריטניה: תשלום עבור נסיעת עובדים בשירותי תחבורה ציבורית אינו מחוייב במס וכמוה גם אספקת שירותי "שאטלים" אל וחזרה מהעבודה אינה מחוייבת במס תוך קיום שני תנאים:
1. גודלו של הרכב עומד בתקן (12 מקומות לאוטובוס, 9 למיניבוס)

2. השירות מוצע לכלל העובדים.

**פעולות להמשך:**

* הובלה של **שינויים רגולטוריים**:

בחינת תקנות המס והרגולציה בתחום ההגעה לעבודה מעלה תמונה על פיה המדינה, שמשקיעה כספים רבים במטרה להיאבק בתופעת הגודש המאמיר ביד אחת, מסייעת להגדיל את הגודש ולשמר אותו בידה השנייה. כך למשל, בעוד שהוצאות המעסיק עבור הגעה אל מקום העבודה ברכב פרטי מוכרות כהוצאה לצרכי מס, תופעה אשר מעודדת את האמרת הגודש בצורה משמעותית, הוצאות עבור הגעה למקום העבודה באמצעות תחבורה ציבורית או באמצעות פתרונות שאינם הגעה ברכב פרטי נחשבות כהטבה לעובד ובשל כך נכללות כהוצאות שאינן מוכרות לצורך הטבות מס. כמו כן וכהמשך ישיר של ההחלטה להכיר בהוצאות רכב פרטי, גם הוצאות החנייה מוכרות כהוצאות מעסיק וזוכות להטבת מס. כלי המיסוי הינו מן הכלים החשובים ביותר לתימרוץ או שינוי התנהגותי בקרב פרטים ובקרב חברות גדולות כאחד. בשל כך, ולאחר עבודה מול גורמי הממשל הרלוונטיים ובשותפות המגזר הפרטי, האקדמיה וארגוני חברה אזרחית, עמדנו על הצורך בשינויים בתחום המיסוי המפורטים להלן:

1. שינוי תקנות המס כך שהסעה היוצאת ממרכז תחבורה ציבורית מרכזי (כמו תחנות רכבת, תחנות מרכזיות וכדומה) המרוחק עד כ- 20 ק"מ ממקום העבודה, תיכלל כהטבה למעסיק, ולא לעובד . ההסעות מטיבות יותר עם המעסיק שמגדיל את הפריון 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, ותאפשר מדידה מכוונת ביצועים אשר בהתאם להשלכותיה תיבחן האפשרות לחקיקתה כתקנה קבועה. זאת, במתווה הדומה להוראת השעה שנחקקה ב-2015 ותוקפה הוארך עד 2021. הוראה הנוגעת למס עבור שווי השימוש של רכב חשמלי 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.
2. החלת מס הכנסה עבור החזר הוצאות חניה של המעסיק לעובד. כלומר לכלול את הטבת החניה שמקבלים העובדים במקום העבודה כהטבה "שוות כסף" ושזו תמוסה בדומה למיסוי הטבות אחרות המתבצע היום לארוחות, ביגוד וכדומה.
* עבודה פרטנית עם **מעסיקים גדולים** (300 עובדים ומעלה) לטובת הטמעה של תחבורה חכמה בארגון:

לאורך עיסוקנו בתחום הטמעת פתרונות תחבורה חכמה, נתקלנו בפער ידע משמעותי הקיים ברמתם של המעסיקים, שאמורים להיות צרכני שירותים מרכזיים. מעסיקים רבים, על אף הכרתם את העובדה כי הוצאות תחבורה הינן הוצאות כבדות משקל, לא חשופים להתפתחויות המשמעותיות בתחום בעולם ובארץ. בשל כך, בנוסף לפעילותנו בתחום הרגולציה והמדיניות, עסקנו בסוגיית הגברת חשיפתם של מעסיקים לפתרונות הקיימים ולערך הרב הגלום בהטמעת פתרונות תחבורה חכמים.

בעקבות הסדנה נערכו פגישות עם חברות במשק בהן הצענו למגוון מעסיקים סיוע בבניית וליווי תהליכי הטמעת פתרונות תחבורה חכמה:
* בניית אסטרטגיית הטמעה תחבורה חכמה בארגון – ניתוח המוטיבים ההתנהגותיים הדרושים לטובת הטמעת פתרונות תחבורה חכמה ויצירת דרכים שונות לשינוי ההתנהגותי תוך המלצה על מבני תמריצים שונים, דרכי ניהול השינוי ויצירת מערך ניתור להטמעת השינוי בזמן אמת.
* בדיקת כדאיות כלכלית להטמעת פתרונות חכמים – בחינת נתונים מעמיקה של כמות המועסקים, מיפוי מדויק של פריסתם הגיאוגרפית וביצוע ניתוחי עלות \ תועלת על סמך בחינת הנתונים תוך הצבת מספר אופציות שירות שנוות (שירות On Demand או שירות Pre Booked.
* הצבת יעדים לארגון בהתאם למשאבים הקיימים – בחינת יכולתו של ארגון למקסם את הרווח עבור המשאבים המצויים בחזקתו לטובת השקעה במיזם הטמעה של פתרונות תחבורה חכמה תוך שאיפה להגיע ליחס עלות \ תועלת גבוה ככל הניתן.
* למידה ומדידה של הפרויקט - הערכת אפקטיביות כמותית ואיכותנית ובניית גרף הצלחה עבור הטמעת השירות תוך תכלול נתונים כמו כמות המשתמשים והשינויים בה על פני זמן, קיום סקרי דעה בקרב מועסקים לטובת שיפור השירותים בזמן אמת במטרה להגיע ליעילות גבוהה תוך שמירה מירבית על שביעות רצון המועסקים.
* סיוע בבחירת נותני שירות מתאימים על פי מאפייני וצורכי הארגון – העמדת נסיונו של הארגון והיכרותו המעמיקה עם כלל ספקי השירותים במרחב לטובת סיוע בהתאמת נותן השירות לצורך השירות.

* עבודה פרטנית עם **מנהלות תעסוקה** ועם **רשויות מקומיות** – לשם יצירת פתרונות חבורה חכמה מתכללים לאזורי תעסוקה.
נושא ההגעה והחזרה למרכזי התעסוקה, בשונה מנושא ההגעה והחזרה למקום עבודה ספציפי, דורש תכלול של עבודה מול מספר רב יחסית של גורמים – מנהלת אזור התעסוקה, המעסיקים הנמצאים באזור התעסוקה והרשות המקומית האחראית על אזור התעסוקה. במהלך עיסוקנו בנושא, יצרנו מודל מפורט הממפה את האפשרויות הקיימות בשוק ומאפשר לכל אזור תעסוקה לבחור, על סמך ניתוח נתוני העובדים ועל סמך הנתונים הפיזיים של אזור התעסוקה (מיקום גיאוגרפי, פיזור עובדים ועוד) איזה שירות ניתן יהיה להשיג את התועלת הגבוהה ביותר עבורו.

בעקבות הדיון נקבעו מספר פגישות עם מנהלי אזורי תעסוקה ומנהלי רשויות מקומיות בהן שיתפנו את הפונים בניסיוננו בעבודה מול אזורי תעסוקה ורשויות מקומיות, ובהיכרותנו את שוק הניידות הישראלי במטרה לאפשר ולקדם הטמעת פתרונות המתאימים ביותר לצרכיהם כפי שמופו במהלך הפגישות.
כמו כן הצענו לפונים השונים סיוע ביצירת והטמעת פרויקט תחבורה חכמה תוך הדגשת מספר היבטים:
* אסטרטגיה - הגדרת יעדים כלליים ותכנון אופרטיבי-אסטרטגי של הפרויקט.
* תכנון השירותים - למידת עמיתים והפקת לקחים רוחבית, גיבוש המלצות לפעולה ולשיפור הפעילות הקיימת בנושאים השונים (למשל שאטלים, תמריצים, מיקרו מוביליטי ועוד).
* מדידה - קביעת יעדים לשינוי בפיצול הנסיעות, בקביעת אופן המדידה שלהם ובתכנון אמצעי המדידה. בחירת הנתונים על בסיסם יימדדו המרכיבים השונים, יוגדרו יעדים ועיתויים למדידה ויפותחו סקרים.
* מו"פ - פיתוח מודלים תפעוליים-כלכליים-התנדבותיים - פיתוח והתאמת פתרונות תחבורה ירוקים ושיתופיים, תוך התחשבות במאפייני העובדים השונים ובתנאים התחבורתיים של אזורי התעסוקה השונים.
* שינוי התנהגותי - פיתוח תמריצים והפעלת התערבויות מדויקות, מבוססות כלכלה התנהגותית, שיביאו לשינוי התנהגות של העובדים ולבחירתם באמצעי הגעה ירוקים לעבודה.
* פיתוח שותפויות – עבודה מול חברות עסקיות, שותפים ממשלתיים, ויועצים לטובת טיוב ופיתוח פתרונות התחבורה והמדידה בפרויקט.
* רגולציה – זיהוי החסמים הרגולטוריים המאתגרים את הצלחת הפרויקט ומתמרצים את העובדים להמשיך להשתמש ברכבם הפרטי לנסיעות היוממות, ואת המעסיקים להמשיך ולעודד את השימוש בו.
* מעטפת - פיתוח והשקעה בשיווק, תחרויות, אתר ייעודי, אפליקציה ייעודית לטובת עידוד עובדים ומעסיקים לקחת חלק בפרוייקט והנגשת המידע והשירותים שזה מציע.