

נייר עמדה- מהלך "מחיר חנייה"

חנייה היא משאב הנמצא במחסור ולמצוקת החניה יש השפעה רחבת היקף על תושבי העיר ומבקריה, על עסקים, זיהום אוויר, פקקים, ותאונות דרכים. המדיניות המסורתית של סיפוק ביקושים בחנייה מובילה לצריכה מוגברת של חנייה, ובעקבות כך לשימוש מוגבר ברכב הפרטי. מדיניות של סיפוק ביקושים אינה בת קיימא, תורמת לגודש הכבישים ולזיהום האוויר, פוגעת בשטחים הפתוחים ואינה פותרת את המצב.

בנוסף, מחירי החניות כיום, אינם משקפים את העלות החיצונית שהן יוצרות. על פי הערכות משרד האוצר¹, העלויות החיצוניות של חניה חופשית מסתכמות לכ-5.2 מיליארד ₪ בשנה, נכון לשנת 2013, מספר שרק גדל מאז. למספר זה יש להוסיף את העלויות העקיפות של מתן חניה חופשית בשל התמרוץ לשימוש ברכב הפרטי- תאונות דרכים, רעש, זיהום אוויר, שינוי האקלים והצפיפות.

בדוח בנק ישראל² צוין כי עלות החניה היא אחד השיקולים המשפיעים על החלטת תושבים על מידת השימוש ברכב פרטי. כאשר עובדים אינם משלמים עבור החניה במקום עבודתם הדבר מעודד אותם לנסוע לעבודה ברכב פרטי, לרוב בתנאי גודש בשעות ובאזורים העמוסים ביותר בעת הכניסה למוקדי התעסוקה במטרופולינים והיציאה מהם. מחקרים מראים שכאשר יוממים לא נדרשו לשלם עבור חניה- 72% מהם הגיעו עם רכב לעבודה אך כאשר החניה הייתה בתשלום 53% בלבד הגיעו ברכב³. מדיניות המס הנוכחית, מעודדת החזקה של רכב פרטי ושימוש בו, בין היתר על ידי אי-מיסוי ההטבה של הספקת שירותי חניה לעובד. זאת ועוד, עובדים שאינם משתמשים בשירותי חניה- בדרך כלל משתמשי תחבורה ציבורית- אינם מקבלים את ההטבה ומופלים לרעה.

ישראל, כמו שאר העולם המפותח צריכה לעבור ממדיניות של סיפוק ביקושים למדיניות חניה של ריסון וניהול הביקושים. באופן זה ניתן לנהל באופן יעיל את ההיצע הקיים ולצמצם את הביקוש למערכת הדרכים והחנייה.

הפתרון המוצע ע"י Future Mobility IL:

יש לפעול בשלושה מהלכים:

1. מיסוי הטבת חנייה

¹ מדיניות החנייה בערים מרכזיות, המרכז הבינתחומי הרצליה, 2017
<https://www.idc.ac.il/he/schools/economics/undergraduate/Documents/p.p.2017/12.pdf>
² דו"ח בנק ישראל, פרק ח': סוגיות במדיניות רווחה, 2008
<https://www.boi.org.il/he/NewsAndPublications/RegularPublications/Documents/doch08/p8.pdf>
³ Shaheen, S., Cohen, A., & Bayen, A. (2018). The Benefits of Carpooling.

שירותי חנייה הינה הוצאה מוכרת לצורכי מס עבור המעסיק, ופטורה ממס עבור העובד. חיוב במס עבור העובד צפוי להשפיע על בחירתו של העובד האם להגיע ברכב פרטי למקום העבודה או לבחור באמצעים חליפיים.

מיסוי הטבת החנייה יעשה בצורה הבאה:

1. החלת מס הכנסה עבור החזר הוצאות חניה של המעסיק לעובד. בדומה למיסוי הטבות אחרות המתבצע היום לארוחות או ביגוד וכדו'.

2. שווי חניה (בדומה לשווי שימוש ברכב) יוטל על כל מי שמקבל מקום חניה במקום העבודה. כלומר, יקבע סכום שייזקף להכנסתו של עובד שיקבל מקום חניה ממעסיקו.
שווי החניה יחול באופן הבא:

א. כל עובד שהיה זכאי עד היום למקום חניה בעבודה יצהיר האם הוא מעוניין להמשיך להחזיק בזכות החניה או לוותר עליה. מי שייבחר להמשיך להחזיק בחניה, ינוכה משכרו שווי השימוש של החניה.

ב. שווי החניה יחול על כל סוג מקום חניה; מגרש חניה בבעלות המעסיק או חניה שהמעסיק משלם עבורה. שווי החניה לא יחול על מגרשי עפר לא מוסדרים שהמעסיק אינו משלם עבורם.

ג. גובה שווי החניה יקבע על פי המיקום הגיאוגרפי של מקום העבודה; התעריפים ברחבי המדינה יחולקו על פי סיווג ל 3 רמות (גבוה, בינוני, נמוך) כך שבערים הגדולות והצפופות התעריף יהיה הגבוה ביותר ובאזורים מרוחקים, או בישובים כפריים בהם עלות החניה זניחה, לא יחול תשלום. בנוסף, בכל עיר יחול תעריף דיפרנציאלי המחולק ל 3 רמות נוספות על פי הקרבה למרכז העיר (מרכז העיר, טבעת שניה וטבעת שלישית).

התעריפים והסיווג יקבעו כך שיהיו דומים למחירי החניה באזור.

ד. חלוקת הזכאות לתווי החניה צריכה להיעשות בהתאם לקיבולת מגרש החניה.

ה. אומדן צפי הכנסות מהמהלך: 1.6 מיליארד ₪ לשנה

2. פטור ממס הכנסה להוצאות בגין תחבורה ציבורית

על פי החוק, עובד מקבל החזר נסיעות בתחבורה ציבורית בהתאם למקום מגוריו, ועד 22.6 ₪ ליום. החזר זה אינו תלוי שימוש בפועל – ההחזר ניתן בין אם העובד ביצע את הנסיעה בתחבורה ציבורית ובין אם לא. מוצע שלא יחול מס הכנסה על החזר זה. צעד זה יטיב עם העובדים המשתמשים בתחבורה הציבורית ואף יעודד עובדים נוספים ליהנות מפטור ממס אם ישתמשו בתחבורה ציבורית במקום חניה במקום העבודה. לפיכך, צעד זה הינו צעד משלים למיסוי הטבת החניה (אך אינו תלוי בו).

חשוב לא להכיל מנגנון בירוקרטי של בדיקת ביצוע בפועל (תחבורה ציבורית, אופניים שיתופיים וכדומה) ושמירה על פשטות ככל הניתן.

אומדן הפסד ההכנסות ממיסים: 1.3 מיליארד ₪

3. הכפלת תעריפי כחול – לבן והפיכתם לתעריפי מינימום (במקום מקסימום)

מחירים הנמוך של החניות בשפת המדרכה בכחול- לבן תורם לתופעת ה"שיוט" ברחובות, כיוון שרכבים המחפשים חניה זולה, נאלצים לבצע מספר שיוטים עד למציאת חניה ברחוב. ממחקרים שערך Shoup כדי לבחון את התופעה עולה שהזמן הממוצע למצוא חניה במרכז המטרופולין הוא כ-8 דק' וכ-30% מתנועת המכוניות באזורים אלו היא במטרה לחפש חניה⁴. העלאת תעריפי כחול- לבן כך שיהיו דומים למחירי החניות באזור, יכולים להפחית את תופעת השיוט.

מהלך זה יחול רק ברשויות של 50 אלף תושבים או יותר.

מכוח סעיף 70ב לפקודת התעבורה, התקינו שר הפנים ושר התחבורה, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, את תקנות התעבורה ובהם מחיר מרבי בעבור חנייה לפי הסדר חנייה ארצי אחיד. יש לשנות את סעיף 70ב לפקודת התעבורה כך שהמחיר יהיה מינימלי ולא מקסימלי, וכן שהתעריף יוכפל. הכנסות מחנייה על שפת המדרכה ימשיכו להיות להיגבות ולהעשיר את תקציבי הרשויות המקומיות.

יש לציין, כי על אף פוטנציאל היעילות של צעדים אלו ולמרות שחלקם כבר עלו לדיון לפני כעשור, עדיין לא ננקטו צעדים לקידום הנושא. כך לדוגמא, המהלך של מיסוי הטבת חניה צוין כבר על ידי כמה גורמים- המלצות בספרות המקצועית, דוחות של בנק ישראל, הוועדה למיסוי ירוק, וב-2012 בתוכנית האסטרטגית של משרד התחבורה, אך טרם נעשו צעדים להסדרת המיסוי.

ברחבי העולם, ערים רבות שינו את מדיניות החנייה בשטחן והחלו להפעיל מנגנוני מחירים ומדיניות מתקדמת על מנת להפחית את גודש התנועה. ביניהן- הלסינקי בפינלנד (שנות ה-70), אמסטרדם בהולנד (שנות ה-90), לונדון בבריטניה (שנות ה-90), אדינבורו בסקוטלנד, אוסלו בנורבגיה ועוד רבות אחרות. בקליפורניה לדוגמא, בה יישמו מהלך של פדיון הטבת חניה, ירד ב-13% מספר היוממים הנוסעים לעבודה בנסיעות יחידניות. ההשפעה של מהלכים אלו מוכיחה שנקיטה במדיניות חניה שמנהלת את הביקושים משנה את ההתנהגות של אנשים ואת השימוש ברכב הפרטי.

לסיכום, חשוב לזכור ששינוי מדיניות החניה הוא אמצעי אחד כחלק משינוי כולל במדיניות תחבורה. על כן, שינוי מדיניות החניה צריך לכלול עידוד הפחתת השימוש ברכב הפרטי באמצעים נוספים, במקביל לעידוד השימוש והפיתוח של מערכות תחבורה ציבורית ואמצעי תחבורה נוספים.

⁴ Shoup, D. (2005). Cruising for parking. Transport Policy, journal, Volume 13, Issue 6, Pages 479-486