

**Environmental Clinic,
The Yaacov Herzog Faculty
of Law,
Bar-Ilan University**
Ramat-Gan 52900, Israel



**הקליניקה לפרקטיקה ומדיניות
סביבתית, הפקולטה למשפטים
ע"ש יעקב הרצוג,
אוניברסיטת בר-אילן**
רמת-גן 52900, ישראל

**Oren Perez, PhD
Hanan Mandel, LL.M
Esther Rosenblum, LL.B, M.BA
Yuval Keinan, LL.B**

טל: 03-5318814
פקס: 03-7384044
050-5671229
054-4520914

**ד"ר אורן פרז
עו"ד חנן מנדל
עו"ד אסתר רוזנבלום
עו"ד יובל קינן**

E-mail: envclinic@gmail.com
דואר אלקטרוני:
אתר הקליניקה: www.envclinic.org.il

17/06/2007, א' תמוז תשס"ז

חוות דעת בנושא

פדיון חניה

מגישים:

טל פלבנאום

תמר טל

בהנחיית

עו"ד חנן מנדל

תמר קינן

עבור ארגון "תחבורה היום ומחר"

תוכן עניינים

3	א.1. תקציר מנהלים
4	א.2. מבוא
5	ב. משפט השוואתי: חקיקה בארה"ב
6	1. קליפורניה
11	2. מרילנד
12	3. ג'ורג'יה
12	4. דלוואר
13	5. קונטיקט
13	6. אורגון
13	7. ניו ג'רזי
15	ג. פדיון חנייה – תוכניות פרטיות
15	1. פדיון חנייה פרטי באנגליה
18	2. פדיון חנייה פרטי במינסוטה (מיניאפוליס)
20	ד. בעיות בישום פדיון חניה
21	ה. הצעות אופרטיביות ליישום
22	מסקנות ודרכי פתרון אפשריים
24	ביבליוגרפיה

א.1. תקציר מנהלים

בשנים האחרונות אנו עדים למגמת גידול נרחבת בשימוש בכלי רכב פרטיים בישראל, המגבירה את תופעת ה"יוממות". אחת התוצאות השליליות של התופעה מתבטאת בעומסי התנועה הרבים בשעות הלחץ בנסיעה לעבודה ובחזרה ממנה.

במקומות שונים בעולם (ארה"ב, אנגליה ועוד) מצאו פתרון ייחודי לבעיה: "פדיון חניה" – "Cashing out free parking". הרעיון העומד בבסיס פדיון החניה הינו מתן אפשרות לעובדים על ידי מעסיקיהם לוותר על מקום החנייה שלהם בעבודה בתמורה לסכום כסף המגולם במשכורת, שמהווה את פדיון החניה, בה אינם משתמשים עוד.

אנו מציעים ליישם תוכנית פדיון חנייה גם במדינת ישראל.
יישום תוכנית פדיון החניה יורכב ממספר שלבים:

- א. חקיקה ראשית/משנית.
- ב. הגברת המודעות בקרב חברות בארץ.
- ג. עידוד הפעלת התוכנית על ידי הטבות כלכליות למעסיקים.
- ד. הפעלת קמפיין ציבורי המעודד מועסקים לשנות את הרגלי היוממות שלהם.
- ה. הפעלת מערך תמיכה ממשלתי לחברות המיישמות את פדיון החניה.
- ו. שיתוף פעולה עם חברות המוכרות במשק כשומרות על איכות הסביבה.

חוות הדעת המובאת כאן כוללת סקירה של פדיון החניה ומדגימה על ידי מחקרים השוואתיים את יעילותה של התוכנית. הנתונים והמחקרים מצביעים על נחיצות השינוי הנדרש, והם מעידים על מגמה עולמית להפעלה של תוכניות כאלו בכדי להתמודד עם המפגעים הרבים שתופעת היוממות גורמת.

חוות דעת זו נכתבה ע"י טל פלמנבאום ותמר טל מהקליניקה לפרקטיקה ומדיניות סביבתית בפקולטה למשפטים באוניברסיטת בר אילן, בהנחייתו של עו"ד חנן מנדל, בשיתוף פעולה עם מנכ"לית ארגון "תחבורה היום ומחר", הארגון הישראלי לתחבורה בת קיימא, גב' תמר קינן.

בשנים האחרונות אנו עדים למגמת גידול נרחבת בשימוש בכלי רכב פרטיים בישראל, המגבירה את תופעת ה"יוממות", לפיה יש הפרדה גיאוגרפית משמעותית בין אזור התעסוקה ועבודתו היומיומית של האזרח לבין ביתו וחיי המשפחה שלו.

אחת התוצאות השליליות של התופעה מתבטאת בעומסי התנועה הרבים בשעות הלחץ בנסיעה לעבודה ובחזרה ממנה, אם כי למותר לציין כי זו רחוקה מלהיות הבעיה היחידה הנוצרת מתופעה זו. שימוש נרחב בכלי רכב פרטיים על בסיס יומיומי לעבודה כרוך בעלויות רבות למדינה ולמעסיקים, אובדן שעות עבודה למשק, סבסוד חנייה לעובדים בעלות משמעותית, יצירת פריפריות התלויות לחלוטין ברכב הפרטי, אובדן שטחים ירוקים, וכן זיהום אוויר ניכר.

בסקר שנערך בישראל¹ נראה כי המעבר לנסיעה ברכב פרטי יצר תרומה שלילית ביותר לזיהום האוויר בין השנים 1972 ל-1996 עלה אחוז השימוש ברכב פרטי מ 35% ל 62%. עוד נראה כי השימוש ברכב פרטי גבוה במיוחד בפרברים שם אחוז הנוסעים ברכב פרטי משנת 1995 עולה על 70% (בישובים כמו כוכב יאיר, מכבים – רעות ושוהם מעל ל-80%).

במקומות שונים בעולם מצאו פתרון ייחודי לבעיה: פדיון חנייה "cash out free parking". הרעיון העומד בבסיס פדיון החנייה הוא מתן אפשרות לעובדים ע"י מעסיקיהם לוותר על מקום החנייה שלהן בעבודה בתמורה לכסף נוסף במשכורת שמהווה את פדיון החנייה, בהם לא ישתמשו. אפשרות כזו מעודדת עובדים למצוא פתרון חלופי בהגעה לעבודה (תחבורה ציבורית, הליכה ברגל, אופניים), או להגיע יחד עם עמיתים לעבודה (תוך וויתור על חלק ממקומות החנייה של העובדים – יש לציין כי לגבי הגברת השימוש בהגעה משותפת – שיטת "קר-פול" הציעה הקליניקה בשיתוף ארגון "תחבורה היום ומחר" הצעה לתגמול עצם השימוש בהגעה המשותפת, ללא קשר לחנייה). הרעיון של פדיון חנייה הוא רעיון גמיש על כן ניתן לממש אותו כנגד כל הטבה הניתנת על ידי המעביד ובתנאי שזו תהיה מספיק אטרקטיבית בכדי לגרום לעובד לוותר על מקום החנייה (הטבות בקפיטריה בעבודה, ימי חופשה נוספים וכו').

יצוין כי במקרה זה אין המעסיק ניזוק: עלות החנייה, במיוחד בעיר, הינה גבוהה, וויתור על מקומות חנייה יש לו משמעות כספית עבור המעסיק – וזאת בלי קשר להוצאות החיצוניות (התכנוניות, התחבורתיות והזיהומיות) הנחסכות במקרה זה.

לתופעת היוממות מספר אפקטים שליליים בינם פליטה של גזים רעילים הגורמים לזיהום ולתחלואה, עומסי תנועה כבדים אשר עולים למשק בשעות עבודה מבוזבזות ופוגעות בפריון העבודה, עלויות הרחבת כבישים, גידול בתאונות הדרכים ועוד.

ברחבי העולם מיושם פדיון החניה במגוון רחב של גרסאות, החל מתוספות שכר, דרך מימון יתר של אלטרנטיבות לנסיעה יחידנית וכלה במתן שוברים לארוחות ברחבי המפעל.

חוות הדעת המובאת כאן מדגימה מהם הקריטריונים ליישום התוכנית וכמו כן מציעה חלופות לאופן הפעלתה.

¹ ג'נט אברמוביץ סימני חיים 2001: מגמות המעצבות את עתידנו (רון פרומקין, דב חנין עורכים, 2001). הספר מציג תמונת מצב עדכנית של מכון Worldwatch על המגמות הסביבתיות בארץ ובעולם. התמונה הישראלית היא תוצר של שיתוף פעולה מרכז השל לחשיבה ומנהיגות סביבתית, המרכז למדיניות סביבתית של מכון ירושלים לחקר ישראל והמגזין הגיאוגרפי ארץ וטבע.

ב. משפט השוואתי : חקיקה בארה"ב

פדיון חנייה הוא הסדר בו כל שלושת הגורמים המעורבים בו מרוויחים, המדינה מקבלת תקבולי מס גבוהים יותר המעביד מצמצם עלויות של השכרת חנייה והעובד מנצל את כספו כראות עיניו. מדינות שונות בארה"ב השכילו להבין את הפוטנציאל הטמון בפדיון החנייה. הראשונה מביניהם הייתה קליפורניה אשר חוקקה חוק המחייב את המעביד לתת אפשרות לפדיון חנייה ואילו מדינות אחרות בחרו במשטרים חמורים פחות, אשר מתמרצים בדרכים מגוונות את המעביד לתת פדיון חנייה אך אינם מחייבים אותו בכך.

על פי מחקר שנערך בארה"ב בשנת 1992 למעלה מ-90% מהיוממים נוהגים לעבודה², מתוכם 92% מהמכוניות מאוכלסות בנוסע אחד בלבד³ ו-95% מהם מקבלים הטבת חנייה חינם⁴. עלות הנסיעה לעבודה מחולקת בין המעסיקים (עלות החנייה) לבין העובדים (עלות הנסיעה) ויצרת אי שוויון כלפי העובדים שאינם נוהגים לעבודה ולכן אין באפשרותם ליהנות מהטבה זו. חניות הממוננות ע"י מעסיקים מעודדות יוממים לנצל את האפשרות המוענקת להם ולנהוג לעבודה תוך ידיעה שאין הם צריכים לשאת בתשלום החנייה.

² Hu P. and Young J(1992) summary of travel Trends,1990. Nationwide Personal Transportation Survey, report no. FHWA pl-92-027. United States Department Of Transportation.

³ Pisarski,A.(1996) commuting in America 2: :The second national report on commuting patterns and trends. Eno transportation foundation. Landsdowne,VA.

⁴ Shoup D. (1995) An opportunity to reduce minimum parking requirements. Journal of American Planning ASSOCIATION'61(1),14-28

1. קליפורניה

בשנת 92 הותקנו בקליפורניה תקנות פדיון חנייה המחייבות מעסיקים להציע את תוכנית פדיון חנייה המאפשרת ליוממים לבחור בין חנייה חינם לשווה ערך כספי. התקנות מתייחסות לחברות שמעסיקות מעל 50 עובדים ואשר שוכרות את מקום החנייה שלהן מצד שלישי, ולכן התשלום לעובד על מקום החנייה מתבצע ישירות מהחיסכון בתשלום למשכיר החניון. המעסיק יכול לבחור בין מספר אלטרנטיבות להפעלתה:

- א. אי מתן סובסידיה כלל, קרי גביית תשלום חנייה.
- ב. חנייה חינם לשווה ערך כספי מעלות החנייה. סכום קצוב שניתן ליוממים וניתן להשתמש בו בכל דרך.
- ג. בחירה בין הטבת החנייה לשווה ערך כספי או גבוה יותר מעלות ההטבה.
- ד. סכום קצוב אשר ניתן לעובד ויכול לשמשו בכל דרך שהיא.

סעיפי החוק המתייחסים לפדיון חנייה נחקקו בתוך הקוד לבריאות ובטיחות בקליפורניה להלן עיקרי החוק:

- א. כל מעביד אשר לו לפחות 50 עובדים, ולעובדים אלה ניתנת סובסידיה בחנייה יציע לעובדיו תוכנית לפדיון חנייה. "תוכנית פדיון חנייה" פירושה: המעביד ייסד תוכנית שבה הוא יציע גימלה כספית בשווי סובסידית החנייה אשר אותה היה המעביד משלם לצורך מימון החנייה לעובד.
- ב. תוכנית פדיון החנייה יכולה לציין דרישה כי עובד יפעל לפי מטרות התוכנית והוראות המעביד בנידון זאת בכדי להתחמק מבעיות בחנייה בשכונות סביב מקום העבודה. בהדגשה כי עובד אשר לא ישמע לקווי המתאר של התוכנית לא יהיה זכאי להטבה הכספית.
- ג. הגדרות:

1. עובד פירושו כל עובד של מעביד החוסה בצל החוק.
2. סובסידית חנייה פירושה ההפרש בין הסכום אותו מוציא המעביד בכדי לאפשר מקום חנייה קבוע לעובדיו ושאינו נמצא בבעלות המעביד לבין המחיר, אם יש כזה, שמשלם העובד עבור החנייה.
- ד. סעיף א לא יכלול בתוכו מעביד אשר לפני ה 1/1/1993 שכר מקום חנייה לעובדיו עד אשר חוזה שכירות זה יסתיים, אלא אם כן חוזה השכירות מאפשר הורדה בכמות מקומות החנייה ללא תשלום נוסף.
- ה. יש לציין כי מטרת החוק היא לחייב במתן תוכנית פדיון חנייה רק מעבידים אשר יש ביכולתם להפחית את השימוש בחנייה וזאת בלא שיחויבו בתשלום של קנס.

§ 43845. Parking cash-out program.⁵

(a) In any air basin designated as a no attainment area pursuant to Section 39608, each employer of 50 persons or more who provides a parking subsidy to employees, shall offer a parking cash-out program. "Parking cash-out program" means an employer-

⁵ CAL. HEALTH & SAFETY CODE § 43845 (1992)

funded program under which an employer offers to provide a cash allowance to an employee equivalent to the parking subsidy that the employer would otherwise pay to provide the employee with a parking space.

(b) A parking cash-out program may include a requirement that employee participants certify that they will comply with guidelines established by the employer designed to avoid neighborhood parking problems, with a provision that employees not complying with the guidelines will no longer be eligible for the parking cash-out program.

(c) As used in this section, the following terms have the following meanings:

(1) "Employee" means an employee of an employer subject to this section.

(2) "Parking subsidy" means the difference between the out-of-pocket amount paid by an employer on a regular basis in order to secure the availability of an employee parking space not owned by the employer and the price, if any, charged to an employee for use of that space.

(d) Subdivision (a) does not apply to any employer who, on or before January 1, 1993, has leased employee parking, until the expiration of that lease or unless the lease permits the employer to reduce, without penalty, the number of parking spaces subject to the lease.

(e) It is the intent of the Legislature, in enacting this section, that the cash-out requirements apply only to employers who can reduce, without penalty, the number of paid parking spaces they maintain for the use of their employees and instead provide their employees the cash-out option described in this section.

לאחר שנחקק החוק נערך מחקר⁶ מקיף לבדיקת האפקטיביות של התוכנית, התוכנית יושמה בין 8 מעסיקים הכוללים פירמות רו"ח, בנק, סוכנויות ממשלתיות, ספק שירותים רפואיים, חברת הפקות ו-3 משרדי עו"ד. מספר העובדים נע בין 120-300 ועלות החניה היא החל מ-\$36 ועד \$165 לחודש. מתוך ה-8, שישה מעסיקים בחרו לסבסד את החלופה במימון גבוה יותר מאשר עלות החניה, ולהציע אלטרנטיבה אחת או יותר. מתוך השש, 2 בחרו לתת מימון יתר להסעות משותפות או תחבורה ציבורית, 2 הורידו את הסובסידיות החניה והעלו סובסידיות לאלטרנטיבה אחרת ואחת ביטלה לחלוטין את סובסדיית החניה, אך השאירה על כנה את סובסדיית הנסיעות המשותפות, האחרונה בחרה להחליף את עלות החניה בשכר.

המחקר הנדון עוסק ב-6 שאלות מרכזיות:

1. כיצד והאם תצמצם התוכנית סך הנסיעות ליוממים?
2. כיצד יצומצם סך הפליטה ממכוניות היוממים?
3. מהי עלות התוכנית למעסיקים?
4. מה מספר מקומות החניה אותם ניתן לפדות?

Donald Shoup, "Evaluating The Effects Of Cashing Out Employer-Paid Parking: Eight Case Studies",⁶ Transport Policy, vol 4, October 1997, pp.201-216

5. כיצד תשנה התוכנית את יחסי החלוקה בין הסובסידיות שניתנות ליוממים?

6. כיצד תשפיע התוכנית על מרכזי הערים?

להלן התוצאות שהתקבלו:

כמות היוממים הנוסעים לעבודה בנסיעות יחידניות

מיקום המעסיק	לפני	אחרי	שינוי באחוזים (%)
דרום לוס אנג'לס	75%	53%	-22
דרום לוס אנג'לס	61%	45%	-16
מרכז העיר	71%	58%	-13
מרכז העיר	88%	76%	-12
מרכז העיר	79%	67%	-12
סנטה מוניקה	83%	75%	-8
סנטה מוניקה	85%	78%	-7
מערב הוליווד	72%	70%	-3
ממוצע משוקלל	76%	63%	-13

מספר מיילים⁷ שנתיים לעובד

מיקום המעסיק	לפני	אחרי	שינוי באחוזים (%)
דרום לוס אנג'לס	5297	4013	-24%
דרום לוס אנג'לס	5281	4418	-16%
מרכז העיר	5461	4862	-11%
מרכז העיר	6578	6006	-9%
מרכז העיר	6113	5589	-9%
סנטה מוניקה	6294	5960	-5%
סנטה מוניקה	6478	5910	-9%
מערב הוליווד	-	-	-
ממוצע משוקלל	5348	4697	-12%

כל המדדים מראים באופן מובהק על יעילותה של התוכנית (צמצום בנסיעה יחידנית, סך נסיעות פלסה). המחקר מראה שככל שמשך יישום פדיון החניה ארוך יותר, כך התוצאות טובות יותר. מוצעים לכך שני הסברים: - עובדים חדשים אשר הצטרפו לחברה עדין לא גיבשו לעצמם הרגלים יוממים וקל לעודדם לבחור בחלופות המוצעות, וכן השינוי בתוכנית לפדיון חניה פועל מפה לאוזן ולכן לוקח זמן מסוים להטמעת הרעיון.

מה עלות התוכנית? הטבלה שלפנינו מציגה את סך העלויות לעובד לפני ואחרי התוכנית אך חשוב לציין שמבין שמונת נושאי המחקר 5 בחרו להציע שווה ערך כספי גבוה יותר מעלות סובסידית

⁷ 1 מייל = 1.6 ק"מ

הקליניקה לפרקטיקה ומדיניות סביבתית, הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת בר אילן, רמת גן

החנייה ובנוסף גם להעלות את הסבסוד לנסיעות משותפות וכך לממן גם עובדים שלא ויתרו על מקום החנייה שלהם.

עלויות יישום התוכנית

מיקום המעסיק	לפני	אחרי	שינוי	שינוי באחוזים(%)
דרום לוס אנג'לס	95\$	128\$	33\$	34%
דרום לוס אנג'לס	21\$	34\$	13\$	59%
מרכז העיר	95\$	25\$	70\$	74%
מרכז העיר	116\$	130\$	14\$	12%
מרכז העיר	85\$	101\$	16\$	19%
סנטה מוניקה	59\$	67\$	8\$	14%
סנטה מוניקה	48\$	56\$	8\$	16%
מערב הוליווד	60\$	66\$	6\$	10%
ממוצע משוקלל	72\$	74\$	2\$	3%

חלק מהחברות מציעות תחליפים מזומנים למשל בצורת ארוחת בוקר לנוסעים, בהסעות משותפות. לדידם של עורכי המחקר ניתן לייעל את התהליך ולהוזילו ע"י מתן כסף בלבד וללא תמריצים אחרים, אשר נתפסים בעיני העובדים כפחותי ערך למול מתן מזומן. עלות נוספת שלא נלקחה בחשבון הינה העלות האדמיניסטרטיבית של הפרויקט, אך נציגי החברות העידו שניהול התוכנית הינו פשוט ואינו מצריך זמן רב.

ממצא חשוב נוסף שהמחקר מציג הינו גידול בהכנסה החייבת לעובד בסך של \$255 הכולל גם עובדים שלא נטלו חלק בתוכנית.

החוקרים מצאו⁸ שמתוך סך של 84.4 מליון חניות המוענקות חינם לעובדים ברחבי המדינה 23% מתוכן הינן בשכירות ועונות על הדרישה הראשונית להפעלת הפרויקט.

החוקרים מצאו שהעלאת מחיר החנייה במקביל להגדלת הסובסידיה לנסיעות מהווה גורם יעיל יותר לצמצום נהיגה יחידנית, עקב העובדה שהעובד מוכן לוותר על הטבת החנייה תמורת סכום גבוה יותר מאשר הוא מוכן לשלם עליה, ובכדי לפגוע בכדאיותה של ההטבה יש להכריח את העובד לשלם עליה. התוכנית מובילה ל-4 אפקטים בטווח הקצר:

א. עלייה בהסעות משותפות.

ב. ירידה בעומס התנועה בשעות לחץ.

ג. הורדה של מחירי החנייה.

ד. הקלה במצוקת החנייה.

תוצאות המחקר מוכיחות באופן ברור כי יישום התוכנית הובילה לשיפור ניכר בכל המצבים החברתיים החל מצמצום בנסיעות יחידניות, צמצום בסך הקילומטרים השנתיים שעובד נוסע, וכלה בצמצום בפליטה חדה (גזים: PM10, CO, ROG) ובעומס בכבישים.

⁸ Shoup, D. and Breinholt, M. (1997) Employer paid parking: a nationwide survey of employers subsidy policies. In the full social costs and benefits of transportation. cd. D. Grcnc, D. Jones and M. Delucchi. springer-verlag. Berlin

החוק בקליפורניה נחקק בשנת 1992 אולם הוא לא נאכף עד שנת 1998 וזאת עקב התנגשות שנוצרה עם חוק המס הפדראלי בארה"ב.

עד 1998 חוק המס הפדראלי לא הכיר במתן פדיון חנייה, כלומר חנייה חינם שנתנה ע"י מעביד הייתה פטורה ממס ואולם ברגע שניתן לעובד אחד כסף במקום החנייה, בוטל הפטור ממס לכל שאר העובדים, גם אם הם לא השתמשו בחלופת פדיון החנייה. חוק זה היווה תמריץ שלילי במיוחד וגרם למעבידים רבים לא לבחור באלטרנטיבה של פדיון חנייה.

בשנת 1998 נכנס לתוקף תיקון לחוק זה⁹ ובתוכו האפשרות לתת פדיון חנייה ללא פגיעה בעובדים האחרים, שנשארו עם מקום החנייה בעבודה כאשר זה פטור ממס. כלומר התיקון מאפשר מתן פדיון חנייה כאשר עובד שמקבל את התוכנית אינו פטור ממס וישלם מס גם על מרכיב פדיון החנייה במשכורתו, ואילו עובד שלא שינה את מצבו יישאר במצב של פטור ממס על החנייה בחינם בעבודה. בעקבות התיקון מדינות רבות אחרות בארה"ב הכירו בפדיון החנייה, חלקן בחוק פרטי לתמריצי יוממות וחלקן רק במתן הטבות מס מסוימות למעבידים שייתנו אפשרות לפדיון חנייה¹⁰.

תיקון חוק המס הפדראלי גרם, אם כן לתגובת שרשרת במדינות אחרות בארה"ב מדינות שונות החלו לתמרץ את המעבידים בדרכים שונות ומגוונות לתת אפשרות לפדיון חנייה ובכך לצמצם את תופעת היוממות במדינה. כל מדינה בחרה דרך שונה במעט אך רובן נותנות תמריץ על דרך של הטבת מס כלשהי למעביד, להלן מספר מדינות והתמריצים שנבחרו בהם¹¹:

⁹ תיקון זה בוצע ב - Taxpayer Relief Act of 1997 (Pub. L. No. 105-34)

¹⁰ לפירוט בנושא ולסקירה מקיפה של שימוש בהטבות מס ככלי להתמודדות עם תופעת היוממות ראו גם Michael Grant, Liisa Ecola, Will Schroeder, and Keri Funderburg, *Commuter Tax Benefits: Implementing Commuter Benefits Under the Commuter Choice Leadership Initiative (2001)*, available at <http://www.commtrans.org/category/specialprograms/docs/Federal%20Tax%20Benefits%20Briefing%20Paper.pdf>.

¹¹ ראו דוח שהגיש המשרד לאוויר וקרינה בסוכנות להגנה על הסביבה של ארה"ב: United States Environmental Protection Agency Office of Air and Radiation, *Commuter Tax Benefits: Implementing Commuter Benefits as One of the Nation's Best Workplaces for Commuters* 11 (2005), http://www.bwc.gov/pdf/05_taxbenes_5.pdf.

במרילנד הושתתה תוכנית להסדרת עניין היוממות ותמריצים לכך על דרך עידוד במס. התוכנית מאפשרת ניצול יעיל של דיני המס בכדי לעודד שימוש בתחבורה אלטרנטיבית לרכב הפרטי כלומר:

- כל מעביד אשר ישלם עבור "קר פול" ועידוד שימוש בתחבורה ציבורית ע"י הענקת כרטיסיות יוכל לממש את ההוצאות הללו כנגד תשלומי מס, עד סך של \$50¹² לעובד וכנגד עד -50% זיכוי במס.
- כל מעביד אשר יחליט לאפשר מתן של פדיון חנייה לעובדיו יזכה באפשרות קיזוז מס כנגד סוגים שונים של מיסי המדינה (מרילנד).

חוק המס המדינתי של מרילנד¹³ מאפשר מתן הטבת מס ומפנה ל Environment Article¹⁴ להלן עיקרי חוק זה:

(b) Amount of credit; eligible benefits. -- A business entity may claim a tax credit in an amount equal to 50% of the cost of providing the following commuter benefits to the business entity's employees:

(1) If provided for the purpose of travel between the employee's residence and place of employment, any portion of the cost of transportation to or from a location in the State in a vehicle or an instrument that is used to offset any portion of the cost of transportation to or from a location in the State in a vehicle:

- (i) With a seating capacity of at least eight adult individuals; and
- (ii) At least 80% of the annual mileage of which is incurred:

1. For the purpose of transporting individuals between their residences and their places of employment; and
2. On trips where the number of employees transported together is at least one-half of that vehicle's adult seating capacity;

(2) An instrument that:

(i) Entitles an individual, at no additional cost or at a reduced fare, to transportation to or from a location in the State on a publicly or privately owned mass transit system other than a taxi service; or

(ii) Is redeemable at a transit pass sales outlet for the purpose stated in item (i) of this item; or

(3) For an employee who resides or works in the State:

¹² יש לציין שכאשר נחקק החוק ב-2000 הסכום עמד על \$30 וכיום הוא הוגדל ל \$50
¹³ Md. TAX-GENERAL Code Ann. § 10-715 (2007)
¹⁴ Md. ENVIRONMENT CODE ANN. § 2-901 (2007)

- (i) A cash in lieu of parking program; or
- (ii) A guaranteed ride home.
- (c) Maximum allowance per employee. -- The credit allowed under this section may not exceed \$ 50 per individual employee per month.
- (d) Effect on total tax payable; unused amount. --
 - (1) The credit allowed under this section may not exceed the total tax otherwise payable by the business entity for that taxable year, determined before the application of the credit under this section but after the application of any other credit.
 - (2) The unused amount of the credit under this section for any taxable year may not be carried over to any other taxable year.

יש לציין שקיים הבדל ניכר בין החוק בקליפורניה לזה שבמריילנד. בעוד בקליפורניה מעביד אשר עומד בתנאי החוק מחויב לתת לעובדיו את האפשרות לפדיון חנייה, הרי שבמריילנד פדיון החנייה עובד על מתן תמריץ למעביד אשר יחליט לעשות כן, כלומר מריילנד אינה מחייבת אלא מתמרת לפדיון חנייה. פרט לכך, החוק בקליפורניה הוא חוק ישיר על פדיון חנייה לעומת זאת החוק במריילנד הוא חלק המדבר רק על תמריץ לפדיון חנייה דרך רפורמה כללית במיסים שהתבצעה במריילנד¹⁵.

3. גיורגיה

תמריץ המס¹⁶ הניתן לשימוש בפדיון חנייה הוא על בסיס שנתי. בגיורגיה נקבע כי מעביד רשאי לקבל אפשרות קיזוז במס של עד-\$25 לכל עובד אשר השתמש באלטרנטיבה, ובתנאי שסכום זה לא יעלה על הסכום ששולם לעובד, והשימוש באלטרנטיבה הגיע לכדי לפחות 10 ימים בחודש. כמו כן מדו"ח של רשויות התחבורה בגיורגיה עולה כי פדיון חנייה הפכה להיות אופציה משכנעת בעקבות אפשרות הקיזוז לצורך הפחתת תופעת היוממות בגיורגיה¹⁷.

4. דלוואר

לפי חוק המס במדינת דלוואר¹⁸ מעסיק אשר יש בידו תוכנית מאושרת להפחתת שימוש ברכב פרטי לעבודה (הכוללת בתוכה פדיון חנייה) יכול לקבל עד ל-10% זיכוי בגין הוצאותיו (ביחס להוצאותיו הישירות בתוכנית) או \$250 ביחס לכמות הפחתת היוממות בעבודה. הקיזוז יינתן רק פעם בשנה לפי דו"ח המס השנתי המוגש ע"י המעביד.

¹⁵ ראו מאמרם של STEPHANIE TENCER, TREVOR FLECK AND JOSEPH DADSON – SUBSIDIZING COMMUTERS INSTEAD OF CARS - AN INTRODUCTION TO 'CASHING OUT' (last modified Aug. 8, 2002), במאמר מוסגר נציין, כי מאמר זה בוחן השפעות אפשריות של החוק במריילנד וקליפורניה, ופוטנציאל היישום של רעיון פדיון חנייה בקנדה (כיום, בקנדה אין הסדרים דומים לארה"ב).
O.C.G.A. § 48-7-29.3 (2006)

¹⁷ Georgia Regional Transportation Authority, Paying the Price for Congestion 13 (2003),
http://www.hhh.umn.edu/centers/slp/projects/conpric/atlanta_report.pdf

¹⁸ 30 DEL. C. § 2030-2037 (2007)

5. קונטיקט

מעסיק¹⁹ אשר יש בידו תוכנית להפחתת השימוש ברכב פרטי לעבודה, והוא מעסיק לפחות 100 עובדים רשאי לקבל זיכוי מס עד כ-50% מהוצאותיו ועד לסכום של כ-\$250 לכל עובד הנכלל בתוכנית (הזיכוי יכול להיות רק בגין הכנסות אשר התקבלו לאחר ינואר 2007). יש לציין שהמדינה מקצה לתוכנית סכום של עד כמיליון וחצי דולר שינתנו כזיכוי בכל שנה

6. אורגון

מעסיק אשר נכנס לתוכנית העסקית להפחתת השימוש ברכב באורגון יכול לקבל עד כ-35% מהוצאותיו על התוכנית, התוכנית חייבת להיות כזו אשר מפחיתה את השימוש ברכב פרטי. על התוכנית להיות מיושמת במשך חמש שנים כאשר הזיכוי בשנה הראשונה יגיע ל-10% ואילו בשנה השנייה ל-5%. יש לציין שבכדי לזכות בזיכוי יש לקבל אישור מראש ע"י מחלקת האנרגיה של אורגון²⁰.

7. ניו ג'רזי

בניו ג'רזי ישנה אפשרות בחירה לחברות המאפשרות פדיון חנייה (כחלק מתוכנית להפחתת תופעת היוממות), הראשונה היא מתן זיכוי בגין-10% מהעלויות שהוצאו בכדי לממן את פדיון החנייה ואילו האפשרות השנייה היא קבלת זיכוי של עד \$124 לכל עובד אשר נכלל בתוכנית. יתר על כן לשותפויות ולחברות בע"מ יינתן זיכוי במס של עד-157% בגין הוצאות מימון לאלטרנטיבות בשימוש ברכב פרטי (ביניהם פדיון חנייה) או עד-\$1947 לכל עובד אשר נכלל בתוכנית. משרד התחבורה של ניו ג'רזי הקים ארגון בשם TMA²¹ אשר פועל בשמונה סניפים במדינה, ארגון זה הוא ארגון ללא מטרת רווח אשר מטרתו לעזור בפתרון בעיות תחבורתיות אזוריות על ידי מתן ייעוץ לכל מעביד והסבר על ההטבות הנובעות מכך כגון הטבות המס השונות.

סיכום:

ניתן לומר כי מדינות רבות בארה"ב מבינות את היעילות והחשיבות של פדיון החנייה. מדינת קליפורניה היא המדינה היחידה אשר בחרה לחוקק חוק ספציפי המדבר על פדיון חנייה ובכך לחייב את כלל המעבידים העומדים בתנאים הנדרשים לתת פדיון חנייה לעובדיהם. נראה כי המדינות השלטת בארה"ב היא מתן תמריצי מס למעבידים בכדי לעודדם להציע פדיון חנייה, פתרון זה הוא מעיין פתרון ביניים כיוון שאינו מפעיל יד חזקה ומכריח מעבידים לעשות כן ומאידך נותן תמריץ ממשי אשר גורם למעביד להשתמש באלטרנטיבה.

¹⁹ CONN. GEN. STAT. § 12-217s (2007)

²⁰ OR. ADMIN. R. 330-090-0105 – 330-090-150 (2006)

²¹ להסבר על מהות ומטרות הארגון ראו:

<http://www.state.nj.us/transportation/commuter/smartmoves/tmaprograms.shtml>

הקליניקה לפרקטיקה ומדיניות סביבתית, הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת בר אילן, רמת גן

תמריצי מס מוכיחים עצמם כיעילים, אולם לא לכל מעביד יש את הנתונים הדרושים בכדי להבין את תמריצי המס ועל כן חיובם בחוק לתת את האפשרות נראה יעיל יותר.

ג. פדיון חנייה – תוכניות פרטיות

בפרק זה נתייחס למספר תוכניות אשר יושמו ברחבי אנגליה וארה"ב באופן פרטי על ידי חברות ציבוריות וזאת ללא חקיקה מפורשות בנושא, אלא כחלק מרפורמה נרחבת שמטרתה צמצום הנסיעות בכלי רכב ומעבר לאמצעים חלופיים. השימוש בתוכניות בפדיון חנייה גם ללא חקיקה מפורשת, מדגיש כי פדיון חנייה היא תוכנית משתלמת לכל הצדדים.

1. פדיון חנייה פרטי באנגליה

בשנת 1998 הציג ממלא מקום ראש הממשלה הבריטי, ג'ון פרסקוט, את תוכנית העבודה שלו ששמה **"UK Integrated Transport White Paper"** ומטרתה יצירת אלטרנטיבות לשימוש ברכב²².
להלן עיקרי התוכנית:

- A national transport information system is to be set up by the year 2000 - information will be available for all modes by phone, teletext and internet.
- Integration with land-use planning - new planning guidance will be issued
- Target to double cycling within 6 years
- Better public transport is to be the cornerstone of the Government's integrated transport policy - better bus and rail
- Buses must have priority on the road - priority measures to be extended with stiffer penalties and stronger enforcement. Just 2 more passengers on every bus would produce £400m more revenue for bus companies
- £150m is to be spent on improving rural transport
- Exclusive "quality contracts" are to be introduced on some bus routes
- The Government wished to challenge the bus industry and manufacturers to produce a bus fit for the 21st century
- The Government would introduce a National Concessionary Fares scheme for pensioners guaranteeing at least half fare travel
- There would be a new tougher system of regulation of the rail companies
- OPRAF & BR would be absorbed into the new Strategic Rail Authority - the SRA would improve standards for passengers
- Rail track will be carefully monitored to ensure it achieves its capital investment targets
- A Rail Fund will be set up with £100m of Government money to lever in investment to the rail network

LRTA:URBAN TRANSIT NEWS, <http://www.lrt.a.org/news0798.html#whitepaper1>²²

הקליניקה לפרקטיקה ומדיניות סביבתית, הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת בר אילן, רמת גן

- Highways Agency to become network operator - will be empowered to levy user charges and to reinvest them - HA will have special responsibility to reduce delays
- Safe and secure routes would be developed by which car use can be reduced for taking children to school
- The Health & Safety Executive have been charged with undertaking a thorough review of the arrangements for transport safety for all modes
- £700m will be spent on 150 local transport strategies - local authorities will be empowered to impose congestion and work-place parking charges and hypothecation will allowed by the Chancellor so the proceeds can be reinvested in transport improvements
- An independent Commission for Integrated Transport would be set up which will encourage debate

- מערכת מידע תחבורתי ארצית
- הפקת נהלי תכנון יבשתי חדשים
- הכפלה של מספר רוכבי האופניים בתוך 6 שנים
- שיפור התחבורה הציבורית
- עדיפות בכבישים לתחבורה ציבורית: כולל הרחבה של העדיפות הקיימת ואכיפה נוקשה יותר
- כלפי העוברים על החוק
- הקצאת משאבים
- הקמת קווי רכבת ועוד.

"ETP" - employer transport plans מוכרות כדרך בה עסקים וארגונים יכולים להשפיע על הרגלי הנסיעה של עובדיהם.

מובאות להלן 3 דוגמאות ליישום של תוכנית לפדיון חניה אשר יושמו ע"י חברות ממשלתיות/פרטיות, ללא חקיקה ספציפית, ההבדלים הם בתדירות הפדיון המוצעת²³:

א. פדיון שנתי:

1. ביה"ח הכללי בסאות'המפטון הציע בשנת 1995 תוכנית לפדיון מקומות חניה בתמורה לתשלום שנתי של 150 פאונד ולאחריו תשלומים שנתיים נמוכים יותר. התוכנית הביאה לירידה בשימוש ברכבים בסך של 9% ממספרם הכולל של העובדים.

²³ UNITED KINGDOM: DEPARTMENT OF TRANSPORT

<http://www.dft.gov.uk/pgt/sustainable/travelplans/work/publications/casestudy/>

הקליניקה לפרקטיקה ומדיניות סביבתית, הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת בר אילן, רמת גן

2. חברת התקשורת "ORANGE" בנוי בריסטול הפעילה תוכנית שונה מעט, שכן סך החניות אותן מספקת החברה לעובדיה עומד על 105 מקומות חניה מתוך סך של 700 מועסקים.

הפתרון למצב היה במתכונת של "עסקת חבילה" ל-4 שנים כאשר התשלום השנתי הראשון עמד על 1200 פאונד והצטמצם בהדרגה עד ל-300 פאונד בשנה הרביעית.

ב. פדיון חודשי:

חברת "VODAFONE" בברקשייר הציגה בשנת 2000 מיזם המאפשר לעובדיה להחלפת מקום החניה בתשלום של 85 פאונד לחודש. 1500 מתוך 4500 בחרו ליישם את החלופות המוצעות ולהלן הנתונים בהשוואה לסקר שנערך בשנת 1998 בנושא דרכי ההגעה לעבודה (סה"כ 2092 משובים):

נתונים 1998

אמצעי	% מהמשובים
נוהגים ברכב	76.5
נוסעים ברכב	2.2
נסיעות משותפות	3.5
הולכי רגל	7.5
הולכים/רוכבים באופניים	0.6
נוהגים/הולכים	2.4
רוכבים	1.9
אוטובוס	0.5
נוהגים/רוכבים	1.1
רכבת	0.9
אופנועים	0.4
אחר*/לא מסווגים	2.3

*אחר-"הסעות חברה" או אמצעים מוטוריים אחרים.

אמצעי	1998	2001
נסיעות משותפות	3.5%	5.7%
אוטובוס	0.5%	4%
רכבת	0.9%	3.4%
אופניים	2.2%	2.6%
הולכי רגל	7.8%	9.9%
הגעה ברכב בחלק מהזמן או בכלו	82.5%	72.9%

ענקית התרופות "Pfizer" החלה בישום פדיון על בסיס יומי בשני מפעלים שבבעלותה בשנת 2001. במקביל בוצע שיפור של האמצעים האלטרנטיביים לנסיעה ברכב ("שאטלים" למרכז העיר, שירות תיאום נסיעות משותפות ועוד), התוכנית הביאה לשיפור ניכר 1/31 מהעובדים אינם נוהגים יחידנית לעבודה.

להלן הנתונים:

שינוי באחוזים (%)	04/2001	04/1998	אמצעי
76	11.8%	6.7%	אוטובוס
-8.8	5.2%	5.7%	אופניים
-11.8	58.8%	66.7%	נהיגה יחידנית
15.2	20.4%	17.7%	נסיעות משותפות
-6.6	1.4%	1.5%	הולכי רגל
25	2%	1.6%	אופנועים
100<	0.3%	0	רכבת

2. פדיון חנייה פרטי במינסוטה (מיניאפוליס)

בעיר מיניאפוליס אשר במדינת מינסוטה התבצע ניתוח מקיף לגבי תוכניות פדיון החנייה השונות בעיר והשפעתן²⁴. אחד המחקרים²⁵ שנערכו בין 7 מעסיקים באזור הנ"ל והושג ממוצע של -11% במעבר מנהיגה יחידנית לעבודה לאמצעי תחבורה אחר. המחקר העלה שתמריצים כלכליים בתמורה לויתור על חניית חינום מביאים לתוצאות הטובות ביותר.

בנוסף המחקר גרס שיש לראות, בפדיון החנייה, מדיניות של החברה על מנת שישומו יהיה אפקטיבי ביותר ולכן ישנה חשיבות רבה לתפקידה של המדינה ולעידוד שהיא מעניקה לחברות. במיניאפוליס ישנם שלושה מקרים פרטיים המוכיחים את האפקטיביות של פדיון החנייה:

Supervalu – רשת חנויות המזון הארצית בחרה לאמץ את פדיון החנייה והיא מציעה לעובדיה סכום יומי של \$3 לניצול בקפיטריה של המפעל – זאת בתמורה לויתור על מקום החנייה של אותו העובד.²⁶ ההטבה גרמה לעליה של כ-88% בכמות העובדים אשר מגיעים לעבודה בדרכים אלטרנטיביות ולא בנהיגה לבד.

אוניברסיטת סנט תומאס- במיניאפוליס הציעה \$100 לכל עובד שיוותר על מקום החנייה שלו ובנוסף לכך אפשרות לרכוש כרטיסיות לתחבורה ציבורית ללא תשלום מס. התוצאה הייתה מתוך 238 עובדים 48 בחרו לוותר על מקום החנייה שלהם כלומר 23%.

²⁴ MPCA and the U.S. EPA, *Implementation and Analysis of Cashing-out Employer Paid Parking by Employers in the Minneapolis-St. Paul Metropolitan Area* (2000), <http://www.mplstmo.org/pdf/finalreport.pdf>

²⁵ Dave Van Hattum, *Parking Cash-out: Where "Smart growth" and Effective Transit Intersect*, <http://www.mplstmo.org/pdf/Parking%20Cash-out%20Article.pdf>

²⁶ יש לציין שפדיון החנייה הוצע יחד עם פתרונות תחבורתיים אחרים כמו עזרה בהסעות ו"קר פול"

הקליניקה לפרקטיקה ומדיניות סביבתית, הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת בר אילן, רמת גן

IDDS - בית ספר במיניאפוליס אפשר לצוות העובדים בחירה בין חנייה חינם לבין כרטיסי נסיעה חינם באוטובוס. כרטיסי האוטובוס זולים יותר מתשלום לחנייה ועל כן גם בית הספר חסך עלויות בהצעה זו. כ-32% מהעובדים בחרו לנצל אפשרות זו ולהגיע לעבודה בדרכים חלופיות.

ד. בעיות בישום פדיון חנייה

עד כה הראנו כי פדיון חנייה היא דרך יעילה ומשתלמת לכל הצדדים הנוגעים בדבר אולם ביישום פדיון החנייה ישנן מספר בעיות עימן יש להתמודד :

1. חנייה בבעלות המעסיק/כלולה בהסכם השכירות – פדיון החנייה מיועד רק למעסיקים אשר שוכרים מקום חנייה מיוחד לעובדיהם. חניות אשר נמצאות בבעלות המעסיק או לחילופין כלולות מראש בהסכם השכירות, מייקרות את עלות התוכנית כיוון שפדיון החנייה לעובדים ממומן כולו מכיסו של המעסיק.
המימון הראשוני לפרויקט החנייה מתבצע כולו מהחיסכון למעסיק שנובע מביטול הצורך לשכור מקומות חנייה לעובדים ובשל כך מאפשר לו מתן פדיון חנייה בעלות אפסית.
חנייה בבעלות המעסיק מטרפדת את כדאיות העסקה ומגלגלת את העלויות על המעביד.
היבט נוסף שיש לבחון בעניין זה הוא מספרם הרב של מעבידים אשר בבעלותם מקומות חנייה, אלמנט זה מצמצם באופן משמעותי את ההיקף המספרי של מעבידים /עובדים שיכנסו תחת כנפיו של פדיון החנייה.
2. עובדים אשר בעת ישום התוכנית כבר משתמשים בחלופות- הענקת ההטבה של פדיון חנייה לכל העובדים גורמת לפיצול בין שתי קבוצות עובדים אשר משתמשות בחלופות החנייה. הקבוצה הראשונה היא זו שפדיון החנייה גרם לשינוי בהרגלי היוממות ומקדמת את מטרות התוכנית. הקבוצה השנייה הינה קבוצת העובדים אשר נמנעה משימוש בהטבת החנייה עובר לתוכנית. הכללתה של קבוצת העובדים השנייה במסגרת פדיון החנייה גורמת לשתי בעיות עיקריות:
 - א. גידול ניכר בסך העלות של התוכנית- הרחבת מספר מקבלי פדיון החנייה על ידי הוספת עובדים שלא נכללו מראש במטרותיה המוצהרות של התוכנית.
 - ב. יצירת אי שוויון- הענקת פדיון החנייה לקבוצה השנייה יוצרת מצב בו אותה הקבוצה מקבלת את ההטבה אך אינה משנה את הרגליה בתמורה.
3. העדר חלופות ראויות- חוסר יעילות של התחבורה הציבורית, חוסר עמידה בזמנים, תדירות נמוכה, משך נסיעה ארוך ומסורבל. כל אלו גורמים לפגיעה באטרקטיביות של החלופות השונות ולהעלאת קרנו של השימוש ברכב פרטי.
4. קבלת ההטבה ללא הפסקת השימוש ברכב פרטי- במקומות עבודה בהם אפשר בנקל למצוא מקומות חנייה חלופיים ברחובות הסמוכים, נוצרת בעיה של עקיפת מטרות התוכנית וקבלת ההטבה. בעיה זו מקבלת משנה תוקף במדינת ישראל בה עקיפת המערכת הפכה לעניין לגאווה. יש לציין כי בעיה זו היא בעלת פוטנציאל ליצור בעיית חנייה ברחובות הסמוכים לאותו מקום העבודה.

ה. הצעות אופרטיביות ליישום

המסקנה הנובעת מעיון בחומר ומהמחקרים שנעשו הינה שיש יתרון בשימוש בפדיון חנייה. הסדר כזה מיטיב עם כל הגורמים המעורבים בדבר (גבית מס גבוהה יותר למדינה, צמצום עלויות חנייה למעביד ומשכורת גבוהה יותר לעובד). השימוש בתוכניות לפדיון חניה יאפשר הטבה כוללת לכל הסקטורים המעורבים בהליך. החל מגידול בגביית המיסים ע"י המדינה, גידול ריאלי במשכורות העובדים, הפחתת עלויות השכירות למעביד, ובעיקר - ירידה בזיהום האוויר ובצפיפות בכבישים.

לדעתנו, את הבעיות שעלו מהסדרים אחר ניתן לפתור באמצעים הבאים

1. חניה כלולה/בעלות המעביד – במחקר שנעשה בקליפורניה נמצא שסך החניות הניתנות לפדיון מהוות כ 6% מכלל החניות שמשמשות כהטבת חניה חנם לעובדים, אולם למרות שחלקן מהשלם איננו גדול, עדיין מדובר בכמות של מעל 6 מליון חניות המתאימות לתוכנית.
2. הענקת הפדיון לעובדים אשר בעת יישום התוכנית כבר משתמשים בחלופות אומנם מגדילה את עלות התוכנית, אך היא עולה בקנה אחד עם המטרה החינוכית של התוכנית שהינה צמצום תופעות היוממות והטמעה של הרגלי נסיעה נכונים יותר. כמו כן הטענה לפיה נוצר אי שוויון איננה נכונה, שכן אי שוויון זה בעצם מתקן את העיוות שנוצר מלכתחילה בכך שעובדים אשר בחרו לא להשתמש בהטבת החניה ללא עלות ולא קיבלו שווה ערך בתמורה, הופלו לעומת חבריהם שניצלו את זכותם.
3. העדר חלופות ראויות מבחינת תחבורה ציבורית אכן פוגע ביעילות התוכנית, אבל אפשרויות אחרות כגון הסעות משותפות/מאורגנות ע"י המעביד מהוות פיתרון הולם לעניין החלופות.
4. בעיית קבלת הטבת פדיון חנייה ללא שינוי הרגלי הנסיעה יכולה להיפתר בשתי דרכים:
 - א. מעקב אחרי שינוי הרגלי היוממות והתניה חוזית בכניסה לתוכנית המאפשרת ביטול ההטבה, יתכן שאף באופן רטרואקטיבי, של פדיון החניה.
 - ב. החלת התוכנית על מקומות חניה שכורים מביאה בהכרח לכך שמדובר באזורים בהם יש בעיית חניה. לכן הגעה ברכב פרטי לעבודה לא תיצור יתרון לעובד עקב בעיית החניה שיתקל בה.

1. הליך החקיקה של התוכנית יכול שיתבצע באחת משתי דרכים:
 - א. **חקיקה ראשית בכנסת** – אנו ממליצים לבסס את ההליך הישראלי על מקבילו האמריקאי:
 - הגבלת התוכנית למספר מינימלי של מועסקים וזאת בכדי למקסם את התועלת המופקת מהתוכנית, בקליפורניה מדובר על מעסיק מעל 50 עובדים לפחות.
 - ייעוד התוכנית למקומות חנייה מושכרים בלבד על מנת שתפעל רק במקומות בהם ישנו עומס תחבורתי וכן עומס חנייה ובכך גם לפתור את בעיית קבלת ההטבה וחנייה ברחובות סמוכים למקום העבודה. יש לציין שהחלת התוכנית על חנייה בבעלות המעביד יכולה לפגוע בזכויות השימוש בקניין, אולם לדעתנו פגיעה זו הינה מזערית והכרחית.
 - הצעת רף מינימלי של הסכום הניתן במקום החנייה שכן על סכום זה להיות אטרקטיבי בכדי שיילקח ע"י העובדים.
 - ב. **תקנות מס הכנסה** – שימוש בחקיקה משנית להטבות מס בנוגע לפדיון חנייה ויצירת תמריץ למעבידים להשתמש בתוכנית באופן פרטי גם ללא חיוב על פי חוק.
2. יש לשקול מתן הטבות למעסיקים אשר ישתמשו בפדיון חנייה, ברמה העירונית ובכך לשים דגש על מיקומו של כל מקום עבודה והטבות אשר מתאימות לו.
3. תיאום ההליך עם חברות התחבורה הציבורית במטרה להגביר את תדירות הקווים, להוסיף קווים חדשים ולהאריך את שעות הפעילות. פדיון חנייה יצמצם את תופעת היוממות אך חייבת להיות לכך תמיכה חיצונית אשר תאפשר אלטרנטיבות לעובדים.
4. קמפיין ציבורי נרחב המעודד מעסיקים להפעיל את התוכנית הכולל הסברת היתרונות של התוכנית וייעוץ בהטבות המס הנלוות לה, בכלל זה יש לכלול:
 - הכנת דף מידע למעסיקים הכולל בתוכו את כל המידע העסקי, ההטבות הנלוות וכן הגורמים המוסמכים בדבר. על דף המידע להחיל בתוכו את הפעולות הנדרשות בכדי להשתמש במנגנון פדיון החנייה ומענה על שאלות נפוצות של המעביד. רצוי כי דף המידע יקבל את המלצותיו של משרד התחבורה ו/או רשויות המקומיות.
 - הקמת מרכז ייעוץ למעסיקים בדומה למנגנון ה TMA אשר הוקם בניו ג'רזי, ארגון זה יעזור לכל מעביד ציבורי או פרטי ביישום פדיון החנייה על עובדיו.
5. פרסום חברתי הוא כלי חזק ומועיל אשר מתמרץ מעבידים רבים, ישנן מספר דרכים ליצור שם טוב ופרסום חיובי במובן החברתי:
 - דווח חברתי סביבתי אשר הופעל באופן בלעדי במשרד רו"ח זיו האפט מכין סקירה מקיפה על המערכים הסביבתיים של חברות שונות, דווח כזה נראה ככלי חדשני למשיכת לקוחות משקיעים ועובדים.
 - פרסום חברתי באתר הבית של ארגון תחבורה היום ומחר.
 - הכנסת פדיון חנייה כקריטריון בקבלת "התו החברתי"

בחוות הדעת התייחסנו לבעיה הראשונית אשר בעקבותיה נוצר הצורך בפדיון חנייה, סקרנו את החוק במדינת קליפורניה וכן את תמריצי המס השונים המיושמים בארה"ב. כמו כן העלינו מספר מקרים בהם פדיון חנייה יושם באופן פרטי וללא חיובו של חוק בעניין. נראה כי המחקרים כולם מוכיחים כי פדיון חנייה הוא כלי יעיל אשר מצמצם באופן משמעותי את הנסיעה היומיומית לעבודה, פרט לכך אין ספק כי כל הגורמים המעורבים בדבר יוצאים נשכרים. לפדיון החנייה ישנן בעיות שונות אך נראה כי פתרון אינו מסובך והתועלת המופקת מהשימוש בפדיון החנייה עולה לאין שיעור מהבעיות שהועלו. המסקנה שעולה מחוות דעת זו היא כי החלת שימוש בפדיון חנייה במדינת ישראל יהיה אף הוא יעיל, עלות התוכנית מועטת והשינוי הנדרש בעקבותיה אינו גדול לעומת הרווח הניכר.

ביבליוגרפיה

חוקים מקליפורניה

CAL. HEALTH & SAFETY CODE § 43845 (1992)

חוקים מקונטיקט

CONN. GEN. STAT. § 12-217s (2007)

חוקים מדלוואר

30 DEL. C. § 2030-2037 (2007)

חוקים ממרילנד

Md. ENVIRONMENT Code Ann. § 2-901 (2007)

Md. TAX-GENERAL Code Ann. § 10-715 (2007)

חוקים מגיורגיה

C.G.A. § 48-7-29.3 (2006)

חוקים מניו ג'רזי

OR. ADMIN. R. 330-090-0105 – 330-090-150 (2006)

חוקים פדראליים

Taxpayer Relief Act of 1997 (Pub. L. No. 105-34)

ספרים בעברית :

ג'נט אברמוביץ סימני חיים 2001: מגמות המעצבות את עתידנו (רון פרומקין, דב חנין עורכים, 2001).

ספרים באנגלית :

Shoup D. (1995) An opportunity to reduce minimum parking requirements. Journal of American Planning ASSOCIATION'61(1),14-28

דוחות :

Hu P. and Young, J(1992) summary of travel Trends,1990. Nationwide Personal Transportation Survey, report no. FHWA pl-92-027. United States Department Of Transportation

Michael Grant, Liisa Ecola, Will Schroeer, and Keri Funderburg, Commuter Tax Benefits: Implementing Commuter Benefits Under the Commuter Choice

Leadership Initiative (2001), available at

<http://www.commtrans.org/category/specialprograms/docs/Federal%20Tax%20Benefits%20Briefing%20Paper.pdf>

Pisarski,A.(1996) commuting in America 2: Eno transportation foundation.
.:The second national report on commuting patterns and trends. Landsdowne,VA.
Shoup,D. and Breinholt,M. (1997) Employer paid parking: a nationwide survey of
employers subsidy policies. In the full social costs and benefits of transportation.
.cd. D. Grcnc D. Jones and M. Delucchi. springer-verlag. Berlin

United States Environmental Protection Agency Office of Air and Radiation,
Commuter Tax Benefits: Implementing Commuter Benefits as One of the Nation's
[.http://www.bwc.gov/pdf/05_taxbenes_5.pdf](http://www.bwc.gov/pdf/05_taxbenes_5.pdf)*Best Workplaces for Commuters* 11 (2005),

Georgia Regional Transportation Authority, *Paying the Price for Congestion* 13
http://www.hhh.umn.edu/centers/slp/projects/conpric/atlanta_report.pdf(2003),

MPCA and the U.S. EPA, *Implementation and Analysis of Cashing-out Employer
Paid Parking by Employers in the Minneapolis-St. Paul Metropolitan Area* (2000),
[.http://www.mplstmo.org/pdf/finalreport.pdf](http://www.mplstmo.org/pdf/finalreport.pdf)

מאמרים :

STEPHANIE TENCER, TREVOR FLECK AND JOSEPH DADSON – SUBSIDIZING
COMMUTERS INSTEAD OF CARS - AN INTRODUCTION TO 'CASHING OUT' (last modified
[.http://www.peck.ca/nua/ies/ies04.html](http://www.peck.ca/nua/ies/ies04.html)Aug. 8, 2002),

Dave Van Hattum, *Parking Cash-out: Where “Smart growth” and Effective
. Transit Intersect*, <http://www.mplstmo.org/pdf/Parking%20Cash-out%20Article.pdf>