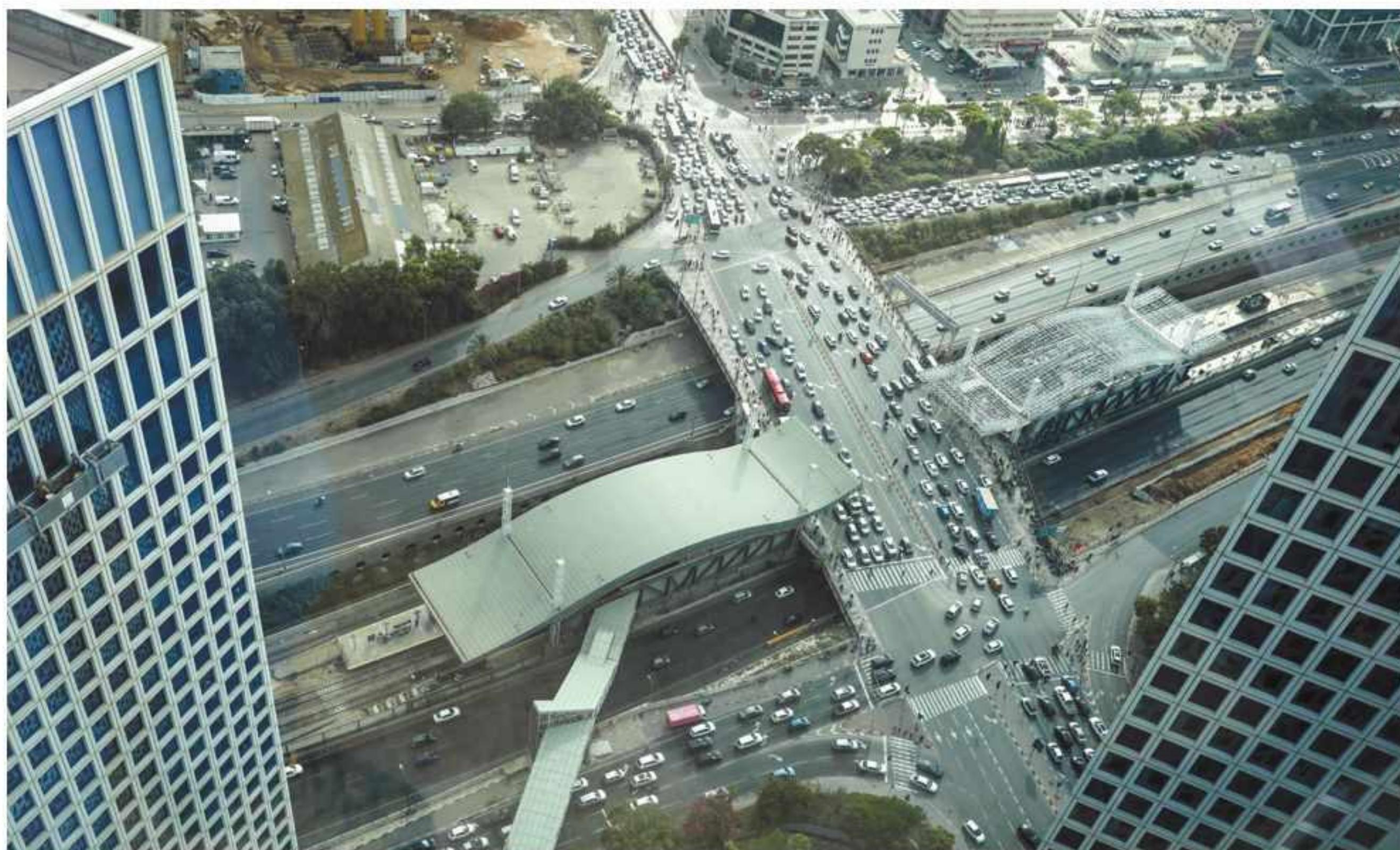


**אַתָּם עֲשֵׂרִים לְלִדְישָׁה אָס
מִקְבְּלִים תְּנִיה בְּמַלְוָם הַעֲבוֹדָה?**

אחד הפטונות לפיקק במרכזו הוניה בעבודה – ולמסות תחנינה למקומות העבודה • להערכת חברת פיווץ' מוביליטי, המיסוי יפחית את השימוש ברכב פרטי להגעה לשנה עד היום אף פוליטיקאי לא העז לקדם את הרעיון 1.6 מיליארד שקל בשנה • ויתרומם למדינה



פרק במחלף השלום בתל אביב צילום: עופר וקנין

איך יוצאים מהגינה נום התחבורתי בוגש דין?



הטוח הארוך

הרכבת הקליה – בbijoux
המטרו – בתכנון, לא תוקצב



2025

כתבבי אגרה מהירים בכניסות לאילון – במחוץ



בחמש השנים הקרובות

מיסוי חניה – בדינונים במשרד האוצר נקצת נתיבים לתחבורה ברורית וקארפול – בbijouterie

תחליט למסות מקומות חניה, לכבי הליסינג יהיו הראשונים על הכוונת של רשות המסים – בה-אשר למהלך שכבר נעשה ב-2011 להגדלת שווי השימוש ברכב.

מיסוי מקומות חניה הוא פתרון יחסית פשוט מבחינה תפעולית, אשם שטכנולוגיות כמו ווינז, בנגו ואפליקציות נוספות מאפי-שרות קבלת מידע על השימוש בחניה. ואולם מבחינה פוליטית זה סיפור הרבה יותר מסובך, ולכון אף פוליטיקאי לא העז עד היום לקדם את הרעיון.

זה לא יקרה כמו בון לפני
כדי שתוקם ממשלה חדשה, אבל
נעם אוז, המחאה הקטנה והמשבשת
של האופנווענים שלושים בנטיבי
איילון, מלמדת על הפתיעות הקצר
שיש למשתמשי הרכב בישראל
ונוכח העומסים הולכים וגדלים
בכביישים וחדרונה של הממשלה
בהתצט הפתرونנות. הסלוגן של
הרכבת הקללה "קשה עכשו, הקללה
אחר כד" משקף את סוג הפתرونנות
היחיד שהמדינה מסוגלת לספק.

לעבודה, וגם יתרום 1.6 מיליארד שקל בשנה לкопת המדינה. בנק ישראל בחרן את הסוגיה ופירסם דו"ח ב-2008 שבו הוא מציע לא רק מקלות אלא גם גורמים: לא רק למסות עובדים על שימוש במקום חניה, אלא גם להעניק הטבת מס למי שיבחר לא להשתמש בחניה. הרעיון זהה מבוסס על תוכנית שיוושמה בקליפורניה בתקילת שנות ה-90 והביאה לירידה של 24%-31% בביקוש לחניה – בה-תאם ליעילות תחבורה הציבורית רית באזר. גם במקומות שבהם לא הייתה תחבורה ציבורית טובה נרשמה ירידה בשימוש בחניה וע-ליית השימוש בקרפול.

האותה הרכבה נימל בוגר גיינט-מרכזן הערים. חברת פיז'ר מוי-ביבלייטי, שנסדה על ידי ראש אגף התקציבים לשעבר באוצר, אורן יוגב, מנסה לקדם אותו בשנים האחרונות.

החברה מציעה למסות את החניה בשתי דרכי: לחייב במס את העובד על הוצאות החניה, ולקבוע שווי שימוש על החניה שהעובד מקבל מהמעסיק במקום העבודה, بدומה לשווי שימוש הקיים על רכב מהעבודה. בניגוד עמדה שהכינה החברה מוצע כי תעריפי שווי השימוש בחניה יסוגו לש-לוש רמות (גובה, ביןוני, נמוך) כך שבערים הצפופות התעריפים יהיו גבוהים ובאזורים מרוחקים התער-יבות יתנו גובה נמוך יותר אולם גובה

באותה סקירה של בנק 'ש ראל נותחה בעית רכבי הליסינג, שהביאו להגברת ניכרת בשימוש הרכב והגעה באמצעותו לעובי דה. העובדה שזו עלות קבועה ללא קשר להיקף השימוש הרכב, מ גבי רה את השימוש בו ואת העומסים באזורי תעסוקה צפופים. זו תז' כוות מסויימת לכך שאם הממשלה המרחב העירוני ייקבעו שלושה אזורים גיאוגרפיים שהמרכזי בהם יהיה היקר ביותר. העלות תחול על העובד, מכיוון שהחניה בחינם תיחסה הטבה כספית החייבת המס. להערכת פיז'ר מוביליטי, מי סי' כזה יפחית במידה משמעותית את השימוש הרכב פרטי להגעה

הפטיל הקצר של הנהגים
הרעיון הוא להתייחס למקום חניה כהטבה שהמעסיק העניק לעובד ולמסות אותה. הרעיון נבי חן במהלך העשור האחרון, והועלה על ידי הוועדה למיסוי ירוק כאחד הפתרונות להפחחת כניסה הרכב שכבר יצאה לדרך, ופרויקט המטרו שנמצא בשלבי תכנון אך עדין לא תוקצב – יתנו מענה יעיל וממשי בעוד הרבה מאד שנים. זה אומר שהגיהנום התחרורתי בוגש דן יישאר עמנוא בטוחה הנראת לעין, וכדי להקל על הנהגים נדרשות פעולות שלא נעשו עד כה.



בנויים העמدة מוצע כי תעריפי שווים
השימוש בחניה יסווגו לשלו של רמות כרך
שבוערים הצפיפות התעריפיים יהיו גבוהים
ובאזורים מרוחקים נמוכים עד אפסים

ניהול ביקושים

סמי פרץ



בשנתהibi איבלוּן ריקים, נסי
עה ממרבו הרצליה למחלף קיבוץ
גלוּוֹת לזכחת 15 דקוט; בשם
זורמים יהסית, היא אורבת 30
דקוט; ובשיא עומם, היא עשויה
להימשך שעה שלמה. שלשים,
בשםאה רוכבי אופניים החליטו
למחות בנסיעה אטית על בונת
המשטרה לאכוף את האיסור על
נסיעת שלם בשולי הדרד, היא
נמשכה שעה וחצי וшибשה את
הגעתם של עשרות אלפי אנשים
לעובדה. המשטרה, לבארה זו
שהציגה את השרפפה, מיהרה
להתקפל והודיעעה שלא תאכוף
את האיסור "במקרים של אופ-
נוּנים שיישנו בזיהירות".

הקלות שבה 100 נהי אופנו
עים וקטנויות משבשים את התנו-
עה בגוש דן ומיצרים עומסים בלתי
נסבלים, ומהירות שבה משטרת
ישראל מירה לפיס אותם, —
משמעות לאור הרצון של הממשלה
לקדם פרויקטים לניהול הביקושים
בצידי התנוועה המרכזיות.
יש כמה דרכי לנהל ביקושים
אד רובן מתחמות בתמראים כל-
כליים — חיוביים ושליליים. הדרך
הנבחנת ביחס לנתיבי איילון היא
לסלוּל כבישי אגרה מהירים בכנ-
סות לתל אביב, וזה פרויקט יחסית
מגובש שיצא לדרך. דרך אחרת
היא לijken את השימוש בחניה בתל
אביב ובמקומות צפופים, ובכך לה-
קטני את התמראות להוויי לישם ית-

קסיז אונדזטנער זעואָגעַשְׁטָעַם
כלי רכב.
סוגיות האופנוועים קשורה לדי-
עלות השימוש באחד הכבישים
העמוסים בישראל, אך מה שהנחה
את המשטרה להחמיר את האכיפה
הוא עניין בטיחותי גרידא: שלו-
ממ של רוכבי הכלים הדוויגלליים
נוח ריבוי התאונות. הבחירה של
נהגי האופנוועים למחות דוקא
בנתיבי איילון מסקפת את הפאי-
כתו של כביש זה לצורם בקבוק
מרכזי בישראל. כל מי שרצו
למחות באופנו אפקטיבי – הנכאים –
בני העדה האתיופית ואחרים –
יודע שהסימת נתיבי איילון, רצוי
באזר מגדרי עזריאלי, ממקסמת
את החסיפה ומציבה את הבעיה
במרכז העניינים. זה אפקט שלא
ניתן להשיג כחויסמים ציר צדי
בפריפריה.
הקלות שבה ניתן לש בש עורך