

תיקון עיוות המס בהטבת החנייה

הדרך הפשוטה להקלת עומסי התנועה, להקטנת הזיהום

ולהפחתת מספר תאונות הדרכים

לפני שמשקיעים עוד עשרות מיליארדים בכבישים, מחלפים, נתיבי תחבורה ציבורית, רכבות ואוטובוסים, כדאי לנסות משהו הרבה יותר פשוט, שהוא גם יעיל וגם צודק

מערכת המס בישראל השכילה בדרך כלל לטפל בצורה יעילה וצודקת בהטבות השונות שהמעסיקים מעניקים לעובדיהם. המיסוי של ההטבות מונע תכנוני מס לא ענייניים, מגדיל את היעילות הכלכלית לטובת כלל האזרחים, ומאפשר קיום לאורך זמן של שיעורי מס נמוכים יחסית על כלל העובדים. העיקרון הוא פשוט ואחיד: כל הטבה שהמעסיק יכול להחשיב כהוצאה מוכרת לצרכי מס – העובד ישלם עבורה מס, כאילו הייתה חלק ממשכורתו.

אם המעסיק מעניק לעובד שי לחג, עלות השי מהווה הוצאה מוכרת עבור המעסיק (בדיוק כמו המשכורת שהוא משלם לעובד), אך העובד חייב במס על שווי ההטבה הגלום בשי שקיבל. מדוע נכון למסות את העובד המסכן על שווי ההטבה? כי אם לא ימסו, המעסיק והעובד יעדיפו שהעובד יקבל שי לחג גדול יותר, בתמורה למשכורת נמוכה יותר. הדבר נכון גם לגבי הוצאות נסיעה שהמעסיק משלם לעובד, לגבי סבסוד ארוחת צהריים שהמעסיק מעניק לעובד, וגם לגבי רכב צמוד, דמי הבראה, ביגוד, טלפון, אחזקת רכב, ועוד סעיפים מחליפי משכורת.

ואולם נותרה הטבה אחת שאינה ממוסה כלל. ההטבה הזאת מייצרת לא רק חוסר יעילות וחוסר צדק – אלא גם עומסי תנועה כבדים, זיהום אוויר הגורם לתחלואה מיותרת, ותאונות דרכים עם הרוגים, פצועים ומחיר כלכלי וחברתי נוראי. ההטבה הזאת היא מתן מקום חנייה לעובד על חשבון המעסיק. כששני עובדים מגיעים למקום העבודה, אחד מהם במכוניתו (לא משנה כלל אם זה רכבו הפרטי או רכב צמוד שהועמד לרשותו) וחברו ברגל, באופניים, או בתחבורה ציבורית – העובד שמגיע עם רכבו מקבל הטבת מס משמעותית, שחברו אינו מקבל. המעסיק רושם את התשלום עבור מקום החנייה כהוצאה מוכרת לצרכי מס, אבל העובד החונה בו אינו משלם מס על שווי ההטבה שקיבל.

מובן שכתוצאה מכך משהו משלם מס עודף – במקרה זה המשלם הוא כנראה העובד השני (שהגיע לעבודה ברגל, באופניים או בתחבורה ציבורית). הוא משלם שיעור מס הכנסה גבוה יותר, הנדרש על מנת לממן את הטבת המס שהמדינה מעניקה לעובד הראשון. אי-מיסוי הטבת החנייה מהווה עיוות מס, הגורם לנזקים כלכליים וחברתיים קשים.

הפתרון לעיוות הזה הוא פשוט. על המדינה למסות הטבת חנייה, בדיוק כפי שהיא ממסה ארוחות צהריים או שי לחג. במקרה של חנייה שהמעסיק משלם עבורה מחיר שוק ומעמיד אותה לרשות אחד העובדים, יישום הפתרון הוא פשוט מאד: המעסיק ירשום את עלות החנייה שהוא משלם בתלוש השכר של העובד שמקבל את מקום החנייה. במקרה של מקומות חנייה שאינם שמורים לעובד מסוים (משותפות לכמה עובדים), או נמצאים בבעלות העסק (למשל כאשר שטח החנייה הוא חלק מחצר המפעל), יישום הפתרון מסובך קצת יותר, ודורש פרסום הנחיות מדויקות בחוק או בתקנות של רשות המסים, לחישוב מקורב של שווי ההטבה. החישוב צריך בכל מקרה להתחשב בעלות האמתית למעסיק (כולל וויתור על הכנסה אלטרנטיבית) והשימוש היחסי של עובדים שונים במקומות החנייה העומדים לרשותם. ניתן גם להחריג לחלוטין חניות באזורים מרוחקים, בישובים כפריים, או במקומות אחרים בהם עלות החנייה זניחה.

מיסוי הטבת החנייה יגרום לירידה ניכרת בשימוש ברכב בהגעה לעבודה במרכזי הערים (אבל לא בהכרח בפריפריה) ולהפחתת המס על כלל העובדים. אם מקום העבודה הוא מפעל בנגב, עלות החנייה היא נמוכה מאד ולכן גם שווי ההטבה הוא זניח. אבל במקרה של משרד במרכז תל-אביב, עלות החנייה גבוהה מאד. במקרים רבים היא גבוהה יותר מעלות הדלק, מאחזקת הרכב ואפילו מתשלום אגרה בנתיב מהיר בכניסה לעיר. גם המס שהעובד יצטרך לשלם על הטבת החנייה שהוא מקבל מהמעסיק יהיה מאד משמעותי.

לכן, העובד יאלץ "לחשב מסלול מחדש" ולהחליט אם עדיין משתלם לו להגיע למקום העבודה במכוניתו. ייתכן שהוא יחליט שזה עדיין כדאי לו, ובמקרה זה הוא פשוט ישלם יותר מס; אך ייתכן שיחליט שבמצב החדש כדאי לו יותר להגיע למקום העבודה בשיתוף עם שכן העובד באותו אזור, או באופניים, או בתחבורה ציבורית, או במונית, או לעבוד יותר מהבית, או לעבור מקום עבודה או דירה – ולוותר על השימוש היומיומי במכונית הפרטית.

אם לא יהיה שינוי התנהגות, הכנסות המדינה ממסים תהיינה גבוהות יותר (בהערכה ראשונית – תוספת שנתית של 1.5 מיליארד שקלים), והיא תוכל להפחית את שיעורי המס לכלל העובדים – גם כאלה המגיעים למקום העבודה ברכב וגם כאלה המגיעים ללא רכב. אם יהיה שינוי התנהגות (פחות עובדים יגיעו לעבודה במכוניתם), יופחתו במידה ניכרת עומסי התנועה, הזיהום, ותאונות הדרכים. הפחתות אלה ישפרו את רווחתם ואת איכות חייהם של כלל העובדים – גם אלו שימשיכו להגיע למקום עבודתם ברכב, וגם אלו שיפסיקו להגיע עם רכב. יתרה מכך, ירוויחו מכך גם העובדים שמלכתחילה לא הגיעו למקום עבודתם עם רכב. כעת הם יוכלו להגיע למקום עבודתם בתחבורה ציבורית במהירות גבוהה יותר, וגם ישלמו פחות מסים. ההפחתה במסים לכלל הציבור במקרה של שינוי התנהגות עשויה להיות משמעותית – כי יפחת הצורך לממן השקעות של המדינה בכבישים ובתשתיות אחרות.

יהיו שיטענו (אולי בצדק) שיהיה קשה לשכנע את הציבור הרחב בתועלת שתצמח מתיקון העיוות הזה. בפרט, יטענו שהציבור לא יאמין שעודף ההכנסות ממסים שהממשלה תגבה (או שלא תצטרך לגבות עקב הקטנת ההשקעות בתשתיות) אכן ישמש להקטנת שיעורי המס על כלל העובדים. הפתרון לכך הוא פשוט – לשלב את החקיקה המתקנת את העיוות עם הפחתה של כלל מדרגות מס ההכנסה המוטל על עובדים. יהיו גם שיטענו שהם נהנים מהטבת המס ומתכוננים להמשיך להגיע עם רכב לעבודה במכוניתו – אז מדוע שיוותרו על ההטבה? רק כי אחרים ירוויחו מכך? הטענה הזו לא נכונה, כי היא מניחה (בטעות) שמדובר במשחק-סכום-אפס, בו הרווח של עובד אחד בא על חשבון הפסד של עובד אחר. אבל המציאות היא מורכבת יותר, המשחק אינו משחק-סכום-אפס, וכולם עשויים להרוויח: העובד שבכל זאת ימשיך להגיע לעבודה במכוניתו ישלם יותר מס על הטבת החנייה, אך ישלם פחות מס כתוצאה מכך שהמדינה תפחית את כלל המסים וגם פחות תצטרך להשקיע בתשתיות. בנוסף, הוא יגיע לעבודה מהר יותר, ינשום אוויר נקי יותר, והסיכוי שייפגע בתאונת דרכים יפחת.

הממשלה מחפשת דרכים להתמודד עם עומסי התנועה הגדלים, הזיהום הגובר ותאונות הדרכים הנוראות. אבל לפני שהממשלה מחליטה להשקיע (על חשבוננו) עוד עשרות מיליארדי שקלים בכבישים, מחלפים, נתיבי תחבורה ציבורית, רכבות ואוטובוסים, ראוי שתנסה משהו הרבה יותר פשוט, שהוא גם יעיל וגם צודק. באופן כללי יותר – ציבור הבוחרים מצפה מנבחריו לבצע רפורמות שמיטיבות עם האזרחים, גם כאשר הן דורשות יכולת מנהיגות, הסבר ושכנוע מצד הפוליטיקאים.