

הטבות מס פנסיוניות וגובה ההפרשה לפנסיית חובה

סיכום דיון

מסמך זה מהווה את תמצית הדיונים שנערכו במסגרת השולחן העגול, מתוך מטרה לשתף את הקהל הרחב בעיקרי הדברים. בקריאת המסמך יש להביא בחשבון שמדובר בתמצית הדיון ולא בפרוטוקול מלא. יודגש, כי הדברים מייצגים את עמדותיהם האישיות והמקצועיות של חברי הפורום ואינם מייצגים בהכרח את העמדות הרשמיות של הגופים אליהם הם משתייכים.

הדוברים מובאים כאן לפי סדר הדברים במהלך הדיון. רשימת הדוברים ותפקידיהם מצורפת בסוף הסיכום.

תאריך המפגש: 17.7.2017

מהלך הדיון:

עומר מואב – הצגת נייר המדיניות.

בשיתוף גב' שני שרייבר "כיצד ניתן לצמצם את הצפיפות בכבישים על ידי אימוץ אגרות גודש?"

- מתחילים בהרצאת טד של Jonas Eliasson על אגרות גודש בסטוקהולם:
https://www.youtube.com/watch?v=CX_Krxq5eUI&ab_channel=TED
- **הטענה המרכזית:** בין כלכלנים קיים קונצנזוס לכך שנוכח יותר שמנגנון המחירים ינהל את העומס בכבישים, וכיום שקיימת הטכנולוגיה שמאפשרת זאת בצורה נוחה, לדעת כלכלנים, זהו הפתרון הנכון לניהול העומס.
- נייר המדיניות מספק את ההוכחות לטענה.
- מבחינה כלכלית, אין הבחנה משמעותית בין הטלת אגרה כמס או זיכוי במקרה של ויתור על נסיעה.
- **התיאוריה הכלכלית:** כאשר קיימת השפעה חיצונית שלילית, ועומס בכביש הוא דוגמא קלאסית להשפעה חיצונית שלילית, כל אדם שמחליט להשתמש בכביש בשעת עומס שוקל את העלות אל מול התועלת של עצמו, אבל מתעלם מטבע הדברים מההשפעה השלילית על התועלת של אחרים. לכן, הפרטים עושים שימוש יתר בכביש בשעות העומס. מס פיגוביאני עוזר להפנים את ההשפעה החיצונית השלילית על שאר המשתמשים ובכך עוזר לשימוש מופחת בכביש בשעות העומס, ולהקצאה יעילה.
- בשונה ממסים אחרים, למס פיגוביאני יש נטל עודף שלילי – הוא משפר את הרווחה בכך שכל פרט שעושה שימוש בכביש, יסע זמן קצר יותר מאשר ללא המס, ובנוסף, תקבולי המס מאפשרים, הורדה של מסים אחרים בעלי נטל עודף גבוה ומכאן גידול נוסף ברווחה.
- ישנם מסים רבים הנלווים לנסיעה ברכב פרטי. ניתן גם ללא שינוי בנטל המס על הנהגים, להציע תמחיל מיסוי עדיף שיכלול החלה של אגרות גודש, והורדת המס ברכישת רכב או במס על דלק – שהוא מעין אגרת גודש, אך פחות יעיל משום שממסה באופן זהה נסיעה בכביש ריק או עמוס.
- **סיפור להמחשת הרעיון איך אגרות גודש יכולות לשפר את הרווחה** - נהר מפריד בין בתי העובדים ומקום עבודתם. במצב ראשון, לפרטים יש דרך אחת להגיע לעבודה – נסיעה באוטובוס

דרך גשר המחבר בין גדות הנהר. אולם הגשר רחוק, ולכן משך זמן הנסיעה באוטובוס הוא ארוך - 1 שעה. העובדים עובדים במשמרות מסביב לשעון ונדרשים להשקיע בכל יום שעותיים לנסיעות לעבודה. בשלב מסויים מחליטים להוסיף גשר צר להולכי רגל שמחבר ממש את בית העובד ומקום העבודה. בהנתן שהגשר פנוי, זמן ההגעה לעבודה דרכו הוא אפסי. אולם הבעיה בגשר זה הינה שהוא אינו מספיק, אין בו קיבולת מספקת לכולם. הגשר נבנה מכספי ציבור ולכן יהיה חינום. לכן מתחיל תור ולכן התור יהפוך לשעה - בדומה למשך הזמן שלוקח באלטרנטיבה הקיימת. לפיכך, ליצירת הגשר אין כל השפעה חיובית על הרווחה של התושבים. למעשה, זהו המשאב שנמצא במחסור וכאמור נוצר כאן גודש. כל פרט שבוחר להשתמש בגשר מגדיל את אורך התור ויוצר נטל על האחרים.

- במקרה שמטילים מס פיגוביאני, למשל כל מי שעובר את הגשר צריך להוציא 10 שקלים ולזרוק אותם לנהר. ממש בזבז מוחלט של כסף. מה יקרה כתוצאה מזה? התור לפחות טיפה יתקצר וכתוצאה מכך הרווחה עלתה! תחת ההנחה שיש לנו מידה מסויימת של הטרוגניות באוכלוסייה, מי שבחר לזרוק 10 שקלים לטובת מעבר רגלי בגשר ובכך חסך זמן - השתפרה רווחתו. שימו לב שמדובר ב"מס קיצוני" - אנחנו לא עושים כל שימוש בכספי המסים אלא זורקים אותם לנהר ועדיין, שיפרנו רווחה בהשוואה למצב בו המעבר בגשר הוא חינום. כמובן, שאם יעשה שימוש בכספי המסים לבניית גשרים נוספים לדוגמא, אז שיפרנו עוד יותר את הרווחה. זה בא להדגים את הרעיון.

- אז מה עומד מאחורי הסלידה של הציבור הרחב מאגרות גודש?
 - ראשית חוסר הבנה - הציבור הרחב מעדיף את הסטטוס קוו וחושש משינויים, במיוחד כאשר אינו מאמין שיש אלטרנטיבות ראויות. הטענה על המחסור באלטרנטיבות היא טענה לגיטימית אך היא אינה מספיקה לביטול הרעיון מאחורי אגרות הגודש.
 - אנשים נוטים לחשוב בטעות שהביקוש לשימוש ברכב פרטי הוא קשיח לחלוטין. אולם, כפי שראינו בתכנית "נעים לירוק", יש אלטרנטיבות שיגרמו למשתמשים (וכפי שראינו בסרטון - מספיקה הפחתה של כ-10%-20%) שיסיטו את התנהגותם, ויורידו את הגודש בצורה מאוד משמעותית. להרבה נסיעות יש אלטרנטיבה: להשתמש בקארפול, בתחבורה ציבורית, אופניים או ברגל, לוותר או לשנות את מועד הנסיעה ועוד.
 - תמיד קיים החשש שעניים אלה שיפגעו, ונשמעות הטענות ש"הכבישים יהפכו רק לעשירים" והחלשים הם אלו שיפלטו. צריך להודות בהגינות, שתמיד כאשר מנסים להוריד שימוש במוצר דרך החלה של מס, יפגעו מכך החלשים בחברה. אולם אם עושים המרה של המס, כלומר מורידים מס אחר - לדוגמא המס על הדלק, או את גובה אגרת הרישוי על רכב, וגוברים יותר מסים על שימוש עצמו ברכב בשעות העומס, יתכן מאוד שהמצב דווקא חברתי ומקל על החלשים. שלא לדבר על כך, שמצמצמים גודש, גם הגודש שממנו סובלת התחבורה הציבורית יצטמצם. הטענות הדורשות קודם להקים רשת תחבורה ציבורית יעילה מתעלמים מאנשים שעושים שימוש בתחבורה ציבורית כבר היום, והם הקורבנות העיקריים של הגודש. אדרבא, ככל שיעברו רבים יותר לעשות שימוש בתחבורה ציבורית, יהיה קל יותר לטעון לשיפור התחבורה הציבורית. רואים דוגמאות טובות לכך גם בלונדון וגם בסטוקהולם.
 - תמיד קיים החשש מנטל נוסף - הטענה כי בסופו של דבר רק יגבו יותר מס, ולא יורידו מסים במקומות אחרים. אך זו טענה מופרכת - אנו יודעים ששר האוצר והמערכת הפוליטית מאוד אוהבים להוריד מסים. אין כלל התכנות פוליטית להגדלת הנטל המיסויי ללא הפחתה של הנטל או פיצוי במקום אחר. יתכן ופוליטית (או מיתוגית) כדאי להציג את זה כזיכוי המתקבל במקרה של חוסר נסיעה אך מבחינה כלכלית אין בין השניים הבדל משמעותי.
 - אנחנו חושבים שכמובן מאליו, המדינה צריכה לסבסד תחבורה ציבורית - לא רק את ההשקעה אלא את השימוש השוטף. אני חושב שזה מגיע מהרציונל להסיט מרכב פרטי

לתחבורה ציבורית. אבל נניח בעולם אחר – שבו כלל אין את האפשרות לנסיעה ברכב פרטי – האם נכון גם שם לסבסד תחבורה ציבורית? מה תהיה ההשפעה החיצונית החיובית המצדיקה את הסובסידיה? הרי אז נסיעה לעבודה תהיה פשוט עלות של גורם ייצור, ואנו לא מסבסדים באופן גורף עלויות של גורמי ייצור. העובדה היא שבגלל הגודש בכבישים נוצר עיוות, והגודש הוא עצמו ההצדקה לסבסוד של תחבורה ציבורית שלמעשה מטרתה להקטין אותו.

- לסיכום, כמובן שעל המדינה להמשיך ולהשקיע בתשתיות תחבורה, ובתחבורה ציבורית בפרט, שכן כיום ההשקעה נמוכה מדי, לדעתי ולדעת מכון אהרן. אך יחד עם זאת, נדרשת במקביל גם הפחתה של הרגולציה המונעת את התפתחותן של אלטרנטיבות שהשוק הפרטי יכול לספק. מדובר ברגולציה, שלדעתי אינה מגנה על הציבור אלא מגנה על קבוצות אינטרס, בין אם על המונופולים האזוריים של חברות האוטובוסים דוגמת אגד, החסימה של יוזמות לתחבורה שיתופית דוגמת אובר, מוניות השירות שאין אפשרות לפתוח קווים. אלו דברים שניתן לעשות בקלות על ידי הכנעה של קבוצות לחץ, ויביאו לשיפור ברווחה בצורה משמעותית.
- לסיכום, אני מאמין שהבעיה העיקרית ביישום אגרות גודש היא פוליטית ציבורית. בקרב כלכלנים כאמור, קיים קונצנזוס רחב בנוגע לאופן הניתוח וההצדקה הכלכלית שבאגרות גודש (על צורתיהן השונות) כפתרון לעומס התנועה בכבישים.

מגיבים:

אודי אדירי (סגן הממונה על אגף התקציבים, משרד האוצר):

- מסכים שהקושי העיקרי הוא ביישום המהלך. הייתי רוצה להביא ולדון במקורות לקשיים אלה:
 - ברור שלכלכלנים זה נראה אידיאלי, אולם במדיניות ציבורית כלכלה איננה הפרמטר היחיד.
 - ברור שהשאלה היא איך להקצות את השימוש במשאב ציבורי.
 - אולם האקסיומה שמציגים כלכלנים שמנגנון המחירים עדיף על פני תור בניהול ההקצאה אינה אקסיומה בעיני, אלא דבר שמחייב הוכחה.
 - דוגמא נוספת למוצר שמקצים ע"י תור היא תרומת איברים, ולגבי תרומת איברים יש תמיכה מלאה לכך שההקצאה צריכה להתנהל באמצעות תור. [הערות של עומר וצביקה על כך שדווקא גם לגבי זה לא מדובר באקסיומה אלא משהו שמתעסקים בו כלכלנים בכירים].
 - ברמה הציבורית, מדובר בשאלות ערכיות, וברמה הערכית למכור איברים זה דבר שאינו טריוויאלי.
- בעיני הקושי נובע מכך שאנשים תופסים את הזכות בשימוש ברכב פרטי כזכות בסיסית. התנועה במרחב הציבורי נתפסת כזכות בסיסית. ההגבלה על תנועה במרחב הציבורי או התנייתה בתשלום נתפסת בעיני הציבור כפגיעה בזכות בסיסית.
- למרות זאת, נעשו בישראל דברים רבים דוגמת כביש 6 והנתיבים המהירים, אשר לא נפלו באותה מהמורה משתי סיבות:
 - 1. הם לא באו על חשבון משהו קיים אלא היו משהו חדש.
 - 2. לא נשללה אלטרנטיבה. ניתן להגיד שכאן לא נשללה אלטרנטיבה, אך העובדה שכן נשללה התנועה ברכב שלך בשעה מסוימת ללא תשלום.
- מצב זה כן מוסבר גם בקצה של התיאוריה הכלכלית. במודל שעומר הציג, אותו פרט יכול היה לחזור ולהשתמש בתחבורה הציבורית כדי להגיע לעבודה באותו הזמן. היום אנחנו לא יכולים

- להבטיח לנהג שעומד בכניסה לתל אביב 45 דקות נסיעה בתחבורה ציבורית ב-45 דקות (או פחות).
- אם כן הייתי יכול להציע אלטרנטיבה של 30 דקות בתחבורה ציבורית, אני כן חושב שניתן היה לגרום לאנשים לקבל את התשלום החדש שידרשו לשלם על כניסה ברכב פרטי. לכן לדעתי יש חשיבות גדולה מאוד לקיומה של אלטרנטיבה של תחבורה ציבורית ראויה.
- למרות שאגרות גודש קיימות כבר כ-12-13 שנים בעולם, ונחשבות להצלחה מסחררת, הן אינן נפוצות וקיימות בערים בודדות בעולם בלבד. כלומר, הבעיה שלנו היא בעיה רחבה וכשהתחבורה הציבורית בישראל אינה במצב טוב אתה מבין עוד יותר את הקושי.
- כאמור, אני לא יכול שלא להסכים מבחינה כלכלית עם הדברים שאמר עומר, אבל בעולם המדיניות אנחנו צריכים לעשות עוד כמה דברים שיובילו אותנו בכיוון:
 - 1. הנתיב המהיר הוא הצלחה וצריך לשכפל אותו. כיום קיימת גם תכנית ממשלה לעשות זאת.
 - 2. מגבלה על חניה ו/או העלאת מחיר על חניה הוא אמצעי רך יותר, שכן משתמשי רכב פרטי רגילים כבר היום לשלם על חניה, והמנגנון דומה.
 - 3. מבחינת האתגר ההתנהגותי, אסור למתג את האגרה כמיסוי ירוק.
- האתגר ההתנהגותי שלנו, הוא להביא לכך שפחות אנשים ישתמשו ברכבם הפרטי בשעות הבוקר בנסיעה למקום עבודתם. בעידן בו קיימות אפשרויות רבות של נסיעה שיתופית, אסור לשים בצד רעיונות אלה בדיון שכזה. הרעיון שבלהסיע ברכב פרטי שלך עוד מספר עובדים בדרך לעבודה, והקלות הטכנולוגית המאפשרת זאת יוצרות פוטנציאל אדיר להפחתת העומס. כלומר מבחינה כלכלית נוצרת הפרדה מוחלטת בין ההיצע והביקוש – היצרן והצרכן הופכים להיות אותו דבר.
- במדיניות הממשלה אנחנו חייבים לתת לזה מקום ולדחוף את השינוי ההתנהגותי הזה. כלכלה שיתופית נותנת את התחושה ההפוכה מקפיטליזם ופגיעה בחלשים, ויכולה להיות הצעד שיוביל לשינוי התנהגותי מתאים. בסופו של דבר, אגרת גודש היא פתרון נכון מבחינה כלכלית אבל קשה ליישום מבחינה פוליטית, ולכן כדאי להשתמש בפוטנציאל הקיים בכלכלה השיתופית כדי לשפר את המצב.

בועז סופר (מנכ"ל ובעלים משותף, רציונלי; לשעבר מנכ"ל רשות המסים)

- בעניין ההשוואה הבינ"ל, זה נכון שזה מתקיים במעט מקומות, ונכון שיש במקומות אלה תחבורה ציבורית ברמה גבוהה, וזה נכון שאגרות גודש יעבדו יותר טוב עם תחבורה ציבורית ברמה גבוהה אבל זה שאין תחבורה ציבורית ברמה גבוהה לא מיתר את הדיון לגבי אגרות גודש, אלא רק צריך לסייג במידה מסויימת.
- כשמתייחסים לאלטרנטיבה של תחבורה ציבורית צריך להתייחס לזמן הכולל (Door to door) לעומת זמן הנסיעה הכולל ולא לתחבורה הציבורית רק במקטע שאותו מנסים לפתור באמצעות אגרות גודש.
- לדעתי, אפשר להבין את התרעומת של הציבור. הציבור אומר (על מדיניות הממשלה) אתם בניתם כביש מכספי ציבור, שהנסיעה בו היא חינם ועכשיו אתם דורשים עליו אגרה, אתם בוחרים לנכס או להלאים תשתיות מסויימות ולהעביר את זכויות השימוש רק לקבוצה מסויימת שיכולה לשלם על כך. ראוי לציין שזה באמת לא המקרה בדוגמא של כביש 6 והנתיב המהיר.
- הציבור טוען שיש כשלים בתכנון האורבני, בתכנון הפריפריאלי וכדומה. כל מומחה סביבה יגיד שמי שגר בתוך מטרופולין הוא יותר אקולוגי (יעשה פחות שימוש בכביש האגרה) ולכן עולות שאלות של מי מסבסד את מי? איך התכנון משנה מקומות מגורים ותעסוקה? גם אלה שאלות מעניינות.
- אבל גם את הביקורת צריך לקחת בערבון מוגבל. בעניין אגרות גודש אנחנו מסכימים, אבל אני לא מתרשם מההצלחה של "נעים לירוק". יש פה פיילוט שלקח 8 שנים. היום לא סביר שיקח 8

שנים לקבל החלטות כאלה. השינויים הטכנולוגיים מאפשרים השקעות בתשתיות רכות, בחינה וניהול ביקושים, חניונים ושטחים. אם רוצים לעשות פיילוט, צריך לקחת מטרופולין ולא ישוב קטן. אני לא אוהב פיילוטים שבוחנים אם ליישם מדיניות אלא פיילוטים שבוחנים איך ליישם מדיניות וחשוב לשים לב להבדל.

- תחלופה ביחס למסים קיימים – בעניין מיסוי ירוק, העברנו החלטת ממשלה לפני מספר שנים שהממשלה תנסה לנהל את ההיצע, ולא את הביקושים. כן דיברנו על אגרות גודש בהחלטת ממשלה מ-2008, אך זה לא קרה בינתיים למרות שעדיין אותו שר תחבורה מכהן.
- לא הייתי נוגע במיסוי ירוק. זה בסדר לתעדף מיסוי. אנשים שטוענים שבשביל 1000 או 2000 ש"ח חסכון אנשים לא ישנו התנהגות טועים. אנשים משנים התנהגות. ניתן לראות בדוגמא של תדלוק עצמי שטענו ב-2002 שאנשים לא יצאו מהאוטו בשביל הנחה של 15 אג' לליטר אבל הם כן. אנחנו רואים שהפרט השולי משפיע.
- אני חושב שמאוד נכון שחלוק של אגרת גודש בגובה של סכום מסוים, לבין הבלו על הדלק, במיוחד בגלל האפקט הפריפריאלי. היום מתוך שקל, כ-25 אג' מושת על הפריפריה. אני חושב שזה סכום גבוה מדי ביחס לאוכלוסייה ולכן זה נכון לעשות את השחלוק הזה.
- למרות מס קניה גבוה, יש הרבה אנשים שעדיין קונים רכבים. מספר המכוניות נטו גדל בממוצע רב שנתי ב-20 שנה האחרונות בסדר גודל של 5%. גבוה משיעור הגידול באוכל, גבוה משיעור הגידול ברמת החיים אבל לא מדובר ב-20-30% בשנה כמו שטוענים. היום, מס הקניה הגבוה מסובסד קצת, באופן קצת פרדוקסלי, ע"י היצרנים. ניתן להוכיח זאת – מה נמכר בעולם במחירי האול-סייל ביחס לישראל, ובמכוניות חשמליות בהן כולן מתקבלות הטבות, ונראה שאין פערים גדולים בין ישראל והעולם ומכאן שהיצרנים מסבסדים חלק מהמיסוי הגבוה. לכן להוריד את מס הקניה זה לא דבר נכון.
- בעניין התחבורה השיתופית, כל מה שקשור בהסעת המונים, הסעות פרטיים ומוניות שירות הן פלטפורמות שישפרו את השוק אבל אני לא רואה מצב שבו הרגולציה לא תקבע את התקן הטכנולוגי ודרישות נוספות. הסכנה היחידה שאני רואה בקידום תחבורה שיתופית היא ההסתה האפשרית מתחבורה ציבורית. דבר נוסף שעלה משיחה עם כלכלנית, היא שהיא – כאשה, לא מרגישה בנוח להכנס לרכב של זר או להכניס זר לרכב שלה, שלא כמו במונית שבה היא מרגישה ביטחון כתוצאה מכך שקיים סוג של פיקוח. כלומר, גם פה צריכה הרגולציה לקבוע את הכללים.
- בעניין הורדת חסמים שיאפשרו כניסה של מוניות שירות, אז כולם מבינים שבמצב כזה יכנסו מוניות שירות במקומות שכדאיים לחברות. אם הממשלה מתכננת את התחבורה הציבורית לפי אשכולות ביחסים שונים, כדי למצע, אז עכשיו יבחרו חברות פרטיות את הקווים הכדאיים ביותר ויתכן שתתפתח תחבורה יעילה באיזורים עם ביקוש גבוה אבל במקומות אחרים הממשלה תצטרך להשקיע יותר. אני לא בטוח כמה זה יותר יעיל.
- לסיכום, אני מתקשה לקבל שעושים את שיטת המקל והגזר רק עם הגזר. ננסה נתיב מהיר, ננסה נעים לירוק, וכדומה אבל צריך גם מקל. דווקא הנסיון של "קנס" בלונדון ומקומות נוספים מראה יעילות, ושילוב כזה או אחר של קנסות משפר ללא ספק את אפקטיביות המדיניות, ויכולה להפיג חלק מהחששות.

ניצן יוצר (יזם ומנהל הניסוי "נעים לירוק")

- **נעים לירוק – ניסוי שקרה בשנים האחרונות.** המשותף לאגרות גודש – אם נסעת בשעות העומס זה יעלה לך יותר. איך זה עובד? נתנו לאנשים תקציב וירטואלי. ככל שנוסעים יותר בגודש, כך התקציב קטן. בסוף תקופה מקבלים את התקציב שנותר (אם נותר) במזומן. מי שלא נסע בבוקר לעבודה בתל אביב ברכב הפרטי שלו ביום מסוים חסך הפחתה של 25 ש"ח מתקציבו.
- זה מבוסס על מנגנון תמחור של נסיעה בודדת לפי 4 פרמטרים: 1. מקום, זמן, מרחק ורמת הזיהום של הרכב. תמחור כירורגי של כל נסיעה ונסיעה.

- במה זה שונה מאגרות גודש? ראשית, זה וולונטרי. מי שרוצה מצטרף ומי שלא, לא מצטרף. בנוסף, זה מנגנון שאין בו מפסידים. לכל היותר סיימת את התקציב שלך או לכל היותר לא הצטרפת, ההשפעה של אלה שבחרו להצטרף עליך תהיה חיובית – ירידה בגודש. עולם שאין בו מפסידים. לכן הוא מתגבר על הבעיה העיקרית של אגרות גודש – ההתכנות הפוליטית.
- אין התכנות פוליטית לאגרות גודש שמתמחרות כל נסיעה. בסינגפור צפויה לצאת בעוד 4 שנים מערכת כזו, שם החלו שימוש באגרות גודש ב-1975 בכרטיסי נייר, לאחר מכן עברו לשערים אלקטרוניים וב-2020 תהיה להם מערכת לוויינית שתמכן כל נסיעה ותתמחר אותה. זה המקום היחידי בעולם וגם שם זה עדיין לא קיים.
- השאיפה של נייר המדיניות אינה דבר ריאלי. מלבד ההתכנות הפוליטית יש קשיים טכניים. מהלך של שנה שכל רכב שיצא מטסט יהיה בעל אמצעי אלקטרוני ובכל מקום תהיה תשתית שתקלט את הנסיעה בגודש, דורשת יכולת ביצוע שלהערכתי אין לנו. אין מי שירים את הדבר הזה.
- לעומת זאת, המנגנון של נעים בירוק, שאפקטיבית מתמחר כל נסיעה, באופן וולונטרי ובמהלך הדרגתי, אתה יכול לאפשר לאנשים להצטרף מרצונם. מכיוון שאין חיוב וכל אחד בוחר אם לרכוש את המוצר, חברות פרטיות יוכלו לנהל את המוצר ולכן גדל הסיכוי להתקדמות ופיתוח מהירים יותר.
- אין סיבה שלא נצליח לקדם את זה ואני מאוד מקווה שבניסוח הסופי של הנייר שלכם תחדדו את העניין הזה. אם הכוונה להגיע איתו למשרד התחבורה, אולי תוכלו להזיז את הפיון צעד אחד קדימה.

שוקי כהן (מנכ"ל חברת מתת)

- אחזור לשאלת הקמת תשתית כדי למנוע ביקושים.
- אתחיל בדוגמה דמיונית לגמרי, אני עוסק בבדיקות כדאיות הנדרשות למשרד התחבורה. יום אחד שוקלים האם להקים מחלף בכביש כלשהו בדרום הארץ. ישם שם אזור תעשייה, שמתחבר לכביש לא צפוף במיוחד, חד מסלולי. העובדים במקום דורשים שיקימו להם מחלף. בבדיקה שעשינו לצומת גילינו שיש כמות כה קטנה שאפילו אינה מצדיקה רמזור. אז למה ביקשו את המחלף? התשובה הייתה כי כל העובדים יוצאים בדיוק באותה שעה. אז כשכולם יוצאים ביחד, נוצר פקק של כ-3 ק"מ לכביש הראשי. ההשתלבות די איטית בגלל התנועה המהירה. הם גם פנו למשטרה בבקשה להציב שוטר תנועה באותה שעה אבל המשטרה לא הסכימה, ואז הם פנו למשרד התחבורה שיקימו מחלף. כמובן שכחצי שעה לאחר היציאה כבר אין כמעט אף אחד בצומת. הנסיון לשאול למה לא לקיים פשוט יציאה הדרגתית של העובדים לא התקבל נחרצות על ידי ועד העובדים. בסיכום הבדיקה שלי המלצתי כמובן שאין כדאיות להקמת המחלף, אבל האחראי של המקום היה בקשרים טובים עם שר התחבורה והתוצאה היא שמי שנוסע היום באותו כביש דמיוני רואה למעשה את המחלף. זו התוצאה.
- אני עובר מהדוגמה הזו לנושא כבד יותר. כשאנו בוחנים את היציאה של אנשים לעבודה בין השעות 6 ל-9, אנו רואים שבין 6 ל-6 וחמישה מעט מאוד יוצאים, וכך בכל כ-5 דקות גדלה הכמות בכ-10% כך שבאזורים מסויימים בעשרה ל-7 כבר קיים גודש, והגודש מגדיל את הפקק עוד יותר. כך זה קורה כל יום.
- ראינו שאם היציאה בכל 5 דקות הייתה קבועה ולא גדלה, הקיבולת לא הייתה מתמלאת והיינו במצב שלא היה כלל גודש. זהו תפקידה של מערכת מיסוי נכונה שמעוניינת לטפל בפקקים. לא מיסוי שחל על הדלק, לא מיסוי שחל על הרכב אלא מיסוי שחל על הנסיעה עצמה. יותר מכך, אם הייתה מערכת שיכולה לתת פיצוי כאשר "מעבירים" נסיעה מזמן גדוש ללא גודש, הייתה מעמידה את ההשקעה בהסעת המונית, כולל מסילתית, בסימן שאלה גדול. טיפול בגודש באמצעות מנגנון מחירים המותאם ישירות לנסיעה יכולה להביא לטיפול מלא בבעיה.

- לגבי הטענה שדרוש פער לא גדול בין ההיצע לביקוש כדי להוביל לגודש היא נכונה. הערכות שלנו שהגודש בנתיבי איילון נגרם בשל עודף ביקוש על היצע של כ-7% בלבד. חשוב לציין ש-7% הוא הגודש שמביא לכך שהקיבולת מתמוטטת, מה שמגדיל את הגודש בפועל, אבל 7% הוא שגורם לקיבולת לקרוס. **אפשר לטפל בזה בכלים של תמחיר.**
- אסיים בנושא שבדרך כלל לא מתייחסים אליו אך הוא חשוב – המשאיות. משאית תופסת מקום של שני כלי רכב ויותר. המספר שלהם גדול וגדל. התחזית ל-2040 היא שהיקף הסעת מטענים יהיה גדול מהסעה פרטית. הם יוצרים גודש והם אינם בשימת הלב – לא מדברים על אגרות גודש למשאיות. אם אנו מסתכלים על מה שהמדינה עושה, היא עשתה נסיון של איסור על כניסת משאיות באזור בשיפוע ניכר בכביש 1. הנסיון עלה יפה אך אז ששיכפלו אותו לנתיבי איילון הוא נכשל. שם אין שיפוע ניכר. אני חושב שהפתרון גם של המשאיות צריך להיות באמצעות מנגנון מחירים. זה יוריד את הפגיעה בהקצאת הנסיעות של משאיות ברחבי היום. אנחנו מדברים על אגרה שלילית בלילה ואגרה עולה ככל שהצפיפות גבוהה בשעות היום.

הלל בר גרא (המחלקה להנדסה תעשייה וניהול, אוניברסיטת בן גוריון בנגב)

- אני מהמחלקה להנדסה תעשייה וניהול, אני עוסק במודלים כמותיים שקשורים לתחבורה. אני רוצה להתמקד בדיון ב-3 נקודות מרכזיות, דרך 3 הוגים מרכזיים: בקמן, היפוקרטס ופארטו.
 - **בקמן –** הראשון שניסח מודל של מערכת התחבורה. היא הראשונה שכללה כבישים. על בסיס אותו התפתחו מודלים נוספים. לדיונו, את כל אלה נחלק לשתי קבוצות:
 - 1. תמריצים כספיים (קבוצה קטנה יחסית לשניה) – במודלים של בקמן אין הבדל בין קנס לפיצוי. במודלים הללו ניתן לראות שתמריצים כספיים יכולים להביא לפתרון מלא של הגודש.
 - 2. אין תמריצים כספיים – במערכת התחבורה היום אין בפועל כמעט תמריצים כספיים. התוצאה של כל המודלים הללו היא שבכולם יש גודש! אין דרך לבנות אפילו מודל תאורטי אחד שבו אין גודש. גם אם משפרים את התחבורה הציבורית, ומכפילים קווים, ומגדילים תדירות – בכל אלה עדיין יהיה גודש. הסיבה היא שהגודש הוא הוסת של הביקוש, וללא וסת אחר למעשה הגודש אינו יכול להעלם.
 - **אני שותף ומסכים לחלוטין עם הקודמים שדיברו לפני על הנחיצות של תמריצים כספיים.**
 - **היפוקרטס –** עסק יותר בפרקטיקה. אחד הדברים החשובים שאמר הוא At least, do no harm. ברור שלפעמים, כשאין ברירה וצריך לחתוך משהו קטן כדי להציל משהו גדול אז נכון, אבל איפה שאפשר להגיע לאותה תוצאה מבלי לגרום נזק או מבלי הסיכון שיגרם נזק, ברור שעדיף לעשות כך (ללא הסיכוי לנזק). להערכת, הפגיעה ברווחה כתוצאה מאגרות גודש בצורה של קנס גדולה יותר מהתוצאה בצורה של פיצוי. במיוחד מעבר לרמה הכלכלית, ברמה הפוליטית וההסברתית – יהיה קשה יותר להעביר את התמריץ השלילי דרך קובעי המדיניות.
 - **פארטו –** שיפור פארטו זה שחלק מרווחים ואף אחד לא מפסיד. אם אני רוצה להציג למקבלי החלטות משהו חדש אני צריך להראות שהתכנית עומדת בקריטריון הזה. למה? כי ככה לאף אחד לא תהיה סיבה להתנגד. אודי קרא לזה לדעתי, "שלא נשללה לאזרחים האלטרנטיבה". למי שלא שמע על הפרויקט שמחר מתחיל משהו חדש, ועכשיו תופסים אותו לא מוכן כי את מה שתכנן כבר לא יכול להוציא לפועל – צריך שתהיה לו אפשרות אחרת, כדי שלא יצא מפסיד.
 - בכל דרך של אגרות גודש מישהו יפסיד. בדרך של זיכוי לא מכיוון שמי שלא רוצה יעשה שימוש רגיל ויצא עם החזר של 0.
 - **צביקה אקשטיין מעיר:** שגם במקרה של זיכוי, יהיו נפגעים. הנפגעים יהיו אלה שיממנו את הזיכוי עבור אלה שנמנעו מנסיעה בכביש.

- **ניצן יוצר מגיב:** גם אם רק חצי יעשו שימוש בזיכוי, נראה שיפור של כולם.
 - **שני שרייבר (עורכת שותפה לנייר) בתגובה לניצן:** אתה מניח הנחה שגויה על הביקוש. הביקוש לשימוש בשטח הכביש הוא ביקוש מושרה. ומכאן שאם נניח שכמות הנסועה בכביש תפחת ב-16.5% כתוצאה מזיכוי מס (כפי שקרה בניסוי "נעים לירוק")- הגודש לא יפחת באופן התואם הפחתה זו- שכן מהר מאוד יגיעו רכבים אחרים שיבינו שזמן הנסיעה בכביש התקצר ולכן יעשו בו שימוש שיחזיר את רמת הגודש. לכן לא נראה שיפור של כולם.
 - **בר גרא חוזר ומסכם:** ניתן ללכת לדעתי על מדיניות שהיא שיפור פארטו (או כמעט שיפור פארטו) שבו אף אחד לא נפגע. הנהנים הראשונים יתכן ויהיו הפריפריה – שיקבלו זיכוי כי לא נוסעים בגודש ובהמשך מרוויחים נוספים. לכן, יש כמה שיקולים שנותנים עדיפות למנגנון של זיכוי על פני אגרה.
- רוסלנה רחל פלטיניק (מרצה בכירה בחוג לכלכלה וניהול, המכללה האקדמית עמק יזרעאל; ועמיתת מחקר במרכז לחקר משאבי טבע וסביבה, אוניברסיטת חיפה)**
- הדיון על גודש לדעתי הוא משני. הדיון הראשי הוא ההגעה מנקודה א' לב'. לכן אני חושבת שהמיקוד של נייר המדיניות לאגרות גודש ככלי מרכזי במקום השקעה בתחבורה ציבורית ועידוד השימוש בה מסית את הדיון ממטרתו המרכזית. אני בטוחה שאגרת גודש היא כלי משלים נהדר כאשר יש תחבורה ציבורית כחלופה. כלומר, אנחנו לא רוצים להוריד אנשים מהתכניות שלהם – שימשיכו להגיע לקניות ולעבודה. אנחנו רק לא רוצים שיבזבזו זמן בפקקים וייצרו השפעות חיצוניות נוספות כתוצאה מכך.
 - מכאן, השאלה שצריכה להישאל היא: איך משיגים באופן יעיל ביותר הגעה ליעד?
 - האם הטלת אגרת עומס והורדה של מס הקנייה של רכב ומס על דלק באמת יעודדו שימוש בתחבורה ציבורית? הרעיון של נייטרליות בתקציב הוא ברור ונכון. מעלים מס על השפעה חיצונית ומורידים מס מעוות אחר. אבל, אם נוריד אגרת רישוי ומס על דלק, יהיו יותר רכבים ויותר נסיעות ברכב פרטי. האם כתוצאה מכך יעילות של הגעה בהכרח תשתפר? האם הגודש בכבישים יפחת? האם רפורמת מיסוי זו תעודד שימוש בתחבורה ציבורית?
 - רציתי לתת דוגמא איך אני מגיעה להרצליה מחיפה: הרכבת היא פעם בשעה כי הזמינות נמוכה, ואני צריכה לקחת מונית מבינתחומי לתחנת הרכבת כי התחבורה המקשרת (ה-last mile) גם אינה יעילה ומגיעה בתדירות נמוכה. גם לא כאן וגם לא בחיפה. בנוסף, בתכנון הקילומטר האחרון צריך לקחת גם מאפיינים טופוגרפיים – בחיפה גם אם מדובר בחצי קילומטר הליכה – העלויות מקשות על הליכה או שימוש באופניים. דוגמא נוספת היא נסיעה מחיפה למכללת עמק יזרעאל. פתחו בשעה טובה את רכבת העמק, והתחנה היא רק 3 ק"מ מהמכללה. אבל, כדי להגיע מתחנת רכבת עפולה למכללת עמק יזרעאל אני צריכה לקחת אוטובוס בכיוון הנגדי לתחנה המרכזית של אוטובוסים בעפולה, כי רק ממנה יש אוטובוס שנוסע למכללה. אין אפילו שביל הליכה גם אם הייתי רוצה ללכת את ה-3 ק"מ למכללה. יש שאטל ב-8 בבוקר ואחד ב-16:00.
 - אגרת גודש מאוד חשובה כאשר יש תחבורה ציבורית טובה, שכוללת גם את החיבור של "הקילומטר האחרון". אז, הנוסע יעשה את החשבון לפי העלות האלטרנטיבית. אם אין חלופה טובה בדמות תחבורה ציבורית, העלאת מחיר הנסיעה ברכב פרטי לא תסיט את הנהגים מהכבישים כל עוד אין להם אפשרות אחרת להגיע ליעדם.
 - נקודה נוספת למחשבה היא איך הרפורמה המוצעת במיסוי תשפיע על האיזון התקציבי? אם נוריד את המסים שהצעתם (מס על דלק או אגרת רישוי), ונטיל אגרת גודש שאנחנו לא יודעים את מידת השפעתה על התנהגות הנהגים, אנחנו מעלים את האי הודאות ביחס לתקבולי המסים.

- אני חושבת שיש מסים אחרים במערכת, גם רגרסיביים ומעוותים, שניתן להוריד לפני מס על דלק ואגרת רישוי. בנוסף יש לבחון את השפעת אגרת גודש על האיזון התקציבי.
- הכנסת מגוון קריטריונים לתמחיר אגרת הגודש היא הגיונית מבחינה כלכלית בעיני. השאלה איך עושים זאת כך שלאזרח יהיה ברור מהי העלות האמתית של נסיעתו במספר רבדים: הנהג יעשה השוואה בין הנסיעה ברכב פרטי בשעות שונות של היום, וגם בין זה לבין הגעה בתחבורה הציבורית; בנוסף לכך, אגרת גודש אמורה להשפיע על ההחלטה האם כדאי לקנות רכב. צריך לזכור שהחישוב של העלות האלטרנטיבית של כל חלופה בעקבות אגרת גודש צריך להיות נגיש ומובן לצרכן הסופי. אחרת לא תהיה לה השפעה על התנהגות הנהגים.
- נקודה נוספת שחשוב לציין היא שאם נקבע את המס לפי רמת הזיהום של הרכב, יתכן כי פרוגרסיביות המס תפגע. שכן, מעמד סוציו-אקונומי נמוך יותר מחזיקים רכב יותר שנים וסביר שרכב ישן יותר מזהם יותר ולכן שכבות חלשות ישלמו יותר מס. צריך לוודא שחלשים אינם נפגעים מכך. מה שמחזיר אותנו לדיון על תחבורה ציבורית כחלופה לרכב פרטי במיוחד בפריפריה, בה ההשקעה בתשתיות נמוכה אף יותר.
- בדף מסרים אני ממליצה לכתוב שכדי להקל על העומס בכבישים צריך להשקיע ראשית בתחבורה ציבורית וככלי נוסף להשתמש בתמריצים כלכליים להורדת הגודש. מכאן החשיבות של אגרת הגודש. בכלכלה התנהגותית, לפי כהנמן וטברסקי, כאשר אנו מפסידים כסף זה כואב יותר מאשר כאשר לא מרויחים, ולכן יכול להיות שאגרת גודש תהיה אפקטיבית יותר מסובסידיה.
- נקודה אחרונה היא מעולם של כלכלת הסביבה. בשני העשורים האחרונים היו דיונים נרחבים האם להטיל מס על זיהום (פליטת גזי חממה) או להשתמש באשרות סחירות. בארה"ב ובאירופה הוחלט על שימוש באשרות הסחירות. מבחינת התיאוריה הכלכלית, השפעת המיסוי או אשרות סחירות על השווי משקל היא זהה (בתנאי ודאות). אבל ההתנגדויות הפוליטיות והציבוריות היו הרבה יותר נמוכות במקרה של אשרות סחירות. יתכן וגם בהקשר של התייעלות בתנועה כדאי לשנות לפחות טרמינולוגיה לדברים שמווסתים כמות ולא ישירות את המחיר.

מגיבים נוספים:

אשר מאיר (ראש המחלקה הכלכלית בפורום קהלת)

- אנחנו עוסקים הרבה בשאלת הדיור, אבל מצאנו שאחד החסמים הגדולים ביותר של רשויות לבנות עוד מקומות מגורים היא בעיות תחבורה. לדעתנו, ניתן להביא לשיפור בשוק הדיור גם באמצעות אגרות גודש.
- אני מסכים עם אודי, חניה היא צעד משלים. התמחור הנכון של החניה לא תחליף מושלם לאגרות גודש אבל עם העלאה של החניה, ניתן יהיה להטיל אגרה נמוכה יותר ויתכן שיהיה פחות בעיה להעביר בממשלה.

צביקה אקשטיין (ראש מכון אהרן למדיניות כלכלית ודיקן בית ספר טיומקין לכלכלה):

- לאודי אדירי: למה אין מס חניה על המצאות בחניה? מה הכלכלה הפוליטית כאן?

אודי אדירי (סגן הממונה על אגף התקציבים, משרד האוצר):

- יש הרבה לעשות בעולם החניה. ההיבט הראשון הוא החניה בכחול לבן שם ניתן לעשות הרבה מבחינה כלכלית. ההיבט השני של עולם החניה הוא יותר מורכב וקשור לעולם השכר – הטבת חניה היום מוכרת למעסיק אבל הוא אינו נדרש לזקוף אותה לעובד. זו הוצאת התחבורה היחידה מסוג זה.
- בעולם של תמריצי המס יש המון שניתן לעשות ועוד לא נעשה, וכל אחד מהסיבות שלו. אבל יש הרבה דברים שעושים וניתן לעשות כדי לעודד אנשים להשאיר את האוטו בבית או להשתמש

בתחבורה ציבורית. בנעים לירוק, הממשלה מממנת חניה למי שמשאיר את רכבו בחניה של הנהג המהיר וזו הצלחה גדולה.

בועז סופר (מנכ"ל ובעלים משותף, רציונל; לשעבר מנכ"ל רשות המסים):

- בשאלת המיסוי, יש שילוב של שכר ומיסוי. כשהעלנו את שווי השימוש, המשק התנגד. שכחו שהורדנו במקביל מסים והנטל לא עלה. אבל, בסוף ההתחלקות בין העובד למעביד, כאשר אתה ממסה חניה – גרעת למעסיק ואי אפשר להתמודד עם זה פוליטית. הדבר השני (בביקורת), במקרה של שאטלים, המעביד צריך לזקוף הטבה לעובד. כך באופן פרדוקסלי מי שבא בשאטל מפסיד.

אורית ראובני, דוברת המרכז הבינתחומי הרצליה:

- אני אביא את נקודת הראות של התקועים בגודש. אני נוסעת את המסלול בית חירות-הרצליה. נסיעה של 25 דקות בכביש פתוח (עם עוצרים ברכבת). אבל כל בוקר, אם יצאתי עד 7 וחצי מדובר בכ-55-50 דקות. אם יצאתי לקראת 8, אורך הנסיעה מגיע לכשעה ו-10 דקות.
- בניגוד לתזה הקיימת, שאנשים אוהבים לנסוע ברכב הפרטי שלהם, אני טוענת שלא. הם אוהבים ב-10 דקות הראשונות לנסיעה אבל הם לא אוהבים את הנסיעה לאחר שעה ויותר. אתה מוכן לוותר על כל הנוחיות שקשורה ברכב. בשלב מסוים שעשיתי את המסלול ברכבת – זה לקח גם כשעה ו-10 דקות אבל הייתי מגיעה פחות עצבנית וזה היה שווה לי. אני, ואנשים אחרים נוסעים ברכב שלנו כי אין לנו חלופות. לא כי אנחנו אוהבים לנסוע במכונית. לא רוצה לחשוב אפילו מה קורה במקרה של חלופות בפריפריה.

עדי ברנדר (ר' אגף מקרו ופעילות המשק, חטיבת המחקר, בנק ישראל)

- בסופו של דבר, החלופות הן העניין, והנושא של כמה אנשים יוכלו להגיע לפי הצורך הקיים. אין ויכוח על הכלכלה – יש השפעה חיצונית, וצריך למסות אותה. מה ששוקי אמר רלבנטי יותר. כאשר אין אלטרנטיבה לציבור היום, יהיה מאוד מורכב להסביר לו שמה שיקרה זה לא שהוא רק ישלם יותר על הכביש שבו הוא נוסע היום. הוא צריך להבין שיש Trade off. צריך לדעת לתקשר את זה לציבור.
- בצד הכלכלי הדיון הוא כן די מורכב ולא רק עסוק בשאלת התמחור של ההשפעה החיצונית. זו גם הסיבה העיקרית לדעתי לכך ששר התחבורה ומשרד התחבורה אינם ששים לכך – הם מבינים את המשחק הפוליטי – אם יהיה פחות צפוף על הכביש ונוח יותר, הם יקבלו פחות תקציבים לתשתיות. תקציבים שגם ככה היום נמוכים מדי להערכתך.
- האיחוד האירופי רוצה שכל האיחוד יהיה באותו time zone, ותהיה אולי יש לעובדה שכולם מתחילים את העבודה באותה שעה השפעה חיצונית חיובית שאותה נכון גם לכמת. יכול להיות שיש איזון בין ההשפעה החיצונית השלילית של זיהום וצפיפות וההשפעה החיצונית החיובית.

צביקה אקשטיין (ראש מכון אהרן למדיניות כלכלית ודיקן בית ספר טיומקין לכלכלה)

- יש מאמר של יורם וייס בנושא.

עמית מור (המרכז הבינתחומי הרצליה)

- תחבורה ציבורית היא הפתרון העיקרי. ניתן ללוות אותה באמצעים כלכליים נוספים להפחתה של הגודש. מה שצריך לקחת בחשבון היא הפיתוחים הטכנולוגיים. נושא של אגרת גוש יהיה קל יותר לשיווק כאשר לא תהיה בעיה טכנולוגית להוסיף לכל כלי רכב את המכשיר הדרוש בטסט השנתי. הציבור נקעה נפשו מהפקקים. הציבור מוכן יהיה לשים שם מספר שקלים כאשר לא יהיה עול טכנולוגי נוסף. אז אני חושב שנוכל להתגבר על המכשול הפוליטי והוא יהפוך לאפשרי.

אלכס צוקרמן (המרכז הבינתחומי הרצליה)

- בהמשך למה שאמרה אורית, חשוב במקביל לפיתוח תשתית לרכבות לבנות ליד גם מגרשי חניה. כך נוכל לקצר את משך הנסיעה הכולל ולעזור בפיזור של האוכלוסייה במקום ציפוף.
- דוגמא נוספת אפשרית מסן-פרנסיסקו. מי שנוסע לבד יכול להשתמש רק בחלק מהמסלולים. מי שמסיע נוסעים נוספים יכול להשתמש בנתיב ייעודי.
- מציין לגבי ציריך, שיש שם תחבורה ציבורית ברמה גבוהה מאוד. הזמינות של האוטובוסים, התיאום וההחלפות הן דבר מדהים. אני ממליץ לעוסקים במלאכה ללכת וללמוד מהמערכת שקיימת בציריך. לדעתי המערכת שם מנוהלת ברמה של מחוז או עיר ולא ברמת המדינה.

צביקה אקשטיין (ראש מכון אהרן למדיניות כלכלית ודיקן בית ספר טיומקין לכלכלה)

- אני רוצה לדבר על נקודה אחת שלא עלתה. המודל של בפמן, שגם עומר הציג וגם נעשה בו שימוש בנייר הוא שיווי משקל חלקי. זו הסתכלות נקודתית – יש נזק הנגרם מצפיפות. נטיל מס כדי למנוע את הנזק, ואפילו אם נזרק אותו לנהר – יש גידול ברווחה.
- אבל יש נקודה מרכזית שעולה במאמר של יורם וייס ולא עלתה בנייר המדיניות, והיא נושא האגלומרציה. כל התלמידים מתחילים ב-8 בבוקר, וההורים צריכים להביא אותם לשעה זו. זה מובן למה הם לא רוצים להקדים ולהביא אותם מוקדם. גם המעסיקים אוהבים שהמועסקים שלהם מגיעים באותה נקודת זמן. בנוסף, כולם רוצים לעבוד ולגור ברוטשילד. האגלומרציה העירונית, ובמקום העבודה, ובתיאום יש יתרונות מאוד גדולים. השאלה שמעלה המאמר האם, הטלת מס, שעלולה לפגוע ביתרונות של האגלומרציה תשפר את היעילות יותר מאשר הנזק מהפגיעה באגלומרציה. זהו שיווי המשקל הכללי.
- בכל נושא התחבורה, ההשקעה בתחבורה ציבורית היא נכונה כי זו באמת הדרך הזולה ביותר להביא אנשים מביתם למקום העבודה, כאשר כל אחד רוצה לגור במקום אחר ולהגיע לנקודה אחרת. לכן נושא שיווי המשקל הכללי הוא נושא חשוב שלא נוכל להתעלם ממנו בניתוח של שאלת השימוש באגרה לטיפול בגודש.
- נקודה נוספת שקשורה לחשיבות של שיווי משקל כללי בניתוח שאלות שכאלה קשורה להעדפה של תמריץ חיובי על תמריץ שלילי, שהוצגה היום. כאשר אנו נותנים פיצוי או זיכוי, מישהו יצטרך לממן זאת, ויש לתת על כך את הדעת. זה חלק משיווי המשקל הכללי ולא החלקי. המטרה היא שכמה שיותר אנשים יעשו שימוש בכביש, ויגיעו לנקודה שרצו להגיע בכמה שפחות זמן כך שיהיה להם את התוצר והרווחה הגבוהה ביותר.

דרור אבידור (מכון אהרן למדיניות כלכלית):

- ניתן ללמוד מהנסיון של החיוב בתשלום של 10 אג' על שקיות ניילון בסופר. זה הצליח להביא לשינוי משמעותי בהתנהגות של צרכנים בסופר למרות שמדובר בעלות זניחה. לדעתי יש אפקט פסיכולוגי שונה כאשר משהו ניתן בחינם לבין מה שאתה משלם עליו. יכול להיות גם שאנשים מסתכלים על הגידול במחיר – שהוא אינסופי במקרה הזה. כאשר הכביש הוא חינם, אנשים עושים בו שימוש יתר.
- העלות של רכב היא כללית ומורכבת לעומת עלות הנסיעה במונית למשל. אנשים לא מקשרים בין עלות השימוש ברכב לעלות של כל נסיעה בפרט ולכן עושים יותר מדי נסיעות. לדעתי, אם המיקוד יהיה המחיר של כל נסיעה, ירד השימוש ברכב פרטי, וזה מה שצריך להנגיש כחלק מאותו שינוי התנהגותי.

עומר מואב (עורך במשותף את נייר המדיניות, מכון אהרן למדיניות כלכלית):

- אגרות גודש אינן מקטינות את מספר האנשים שמגיעים מנקודה לנקודה. להפך, זה יכול אף להגדיל את הכמות. זה מפנה את הכביש לתחבורה ציבורית, ולא מוריד את השימוש בתחבורה ציבורית. כך שהטענה ליתרונות של אגלומרציה היא נכונה, אך יתכן שיתרונות האגלומרציה לא יפגעו כתוצאה מהחלת אגרת גודש ויתכן שלהפך. בכל מקרה הכיוון אינו מובן מאליו.

- אני רוצה לחזור למהות. הבעיה המרכזית היא עמדת הציבור, העמדה הפוליטית, האינטרסים הפוליטיים, והם קריטיים. אבל ככלכלן, חשוב לי לשים על השולחן את האמת הכלכלית. אגרות גודש, ללא קשר אם יש אלטרנטיבות יותר או פחות טובות, זה דבר שנכון לעשות. זה משפר את הרווחה של כמעט כולם, ולכן מוצדק.
- לחשוב שמדיניות נכונה רק אם היא שיפור פארטו היא שגויה. אין היום שינוי שניתן לעשות והוא יהיה שיפור פארטו – אין שיפור פארטו, תמיד יש נפגעים. כתוצאה משיפור טכנולוגי לדוגמה, תמיד יהיה מישהו שאיבד את עבודתו. פתיחת המשק ליבוא – מישהו יאבד את מקום העבודה שלו. כלכלה שעושה רק שיפורי פארטו היא כלכלה שעומדת במקום ולא עושה שום שינוי, והרווחה של כולם בכלכלה שכזו תפגע בסוף.
- הבעיה היא בסופו של דבר רק בעיה של הבנת הציבור, והפוליטיקאים הולכים אחרי הציבור. עדי ברנדר העלה נקודה מעניינת שלא חשבתי עליה – שמשדד התחבורה לא רוצה אגרות גודש מכיוון שהוא רוצה את הגודש כדי להמשיך ולקבל עוד תקציבים לבניית תשתיות. אני חושב שבסופו של דבר, רובם של הפוליטיקאים אינם מנהיגים אלא הם הולכים אחרי הציבור. אחרי דעת הקהל. דעתי היא שאם נגיד את הדברים בצורה הכי ברורה שיש, הממשלה תשתף איתנו פעולה עם האמת הזאת. אין כאן משהו ששגוי מבחינה עניינית, ולכן אם הציבור הרחב יתמוך בזה, אולי יקום כאן שר תחבורה עם אומץ כדי לעשות נסיון שכזה. ואם יתקיים נסיון שכזה לתקופה, הוא ישאר מכיוון שיצליח, בדיוק כמו שראינו בסטוקהולם.
- נקודה אחרונה, לגבי קפיטליזם ואפתיה. המסר הזה שיוצרים כאילו בין קפיטליסטים שמאמינים בכוחות השוק ואין להם אמפתיה, כן החברה הסוציאליסטים כמו סטלין – להם יש אמפתיה. זה קשקוש הדברים האלה. באופן כללי לדעתי נכון לגשת לשאלות עם לב חם אבל עם מוח קר.
- בעניין התדלוק העצמי, אני רוצה להגיד שהסיבה היחידה שעדיין קיים תדלוק רגיל היא שמדובר בעבודה מועדפת. חייבים לבטל את העוולה הזו.
- בעניין התחבורה הציבורית שאמר בועז, יש משהו חשוב שקשור לאלטרנטיבות. אם נאפשר ליזמים פרטיים להכנס לשוק, הם יקחו את השמנת ואז לא יתאפשר הסבסוד הצולב שקיים היום – שנוסעים בקוים עם ביקוש גבוה רווחיים ומסבסדים את הקוים עם ביקוש נמוך בפריפריה. אני רוצה לטעון שהטענה הזו אבסורדית. הממשלה החליטה שבאיזה חור יהיה קו אוטובוס כמה פעמים ביום וזה לא משתלם כלכלית. במקום שישבסד את זה משלם המיסים הכללי, ישלם את זה הנוסע בתחבורה ציבורית בגודש, במקום בו קיים ביקוש. כתוצאה מכך הוא משלם יותר ומקבל שירות פחות טוב (כי הממשלה משקיעה פחות בקוים עם ביקוש גבוה). זה אבסורד.
- **אודי אדירי מגיב:** חשוב לקחת עובדה חשובה בחשבון – אין קו רווחי היום. הממשלה מסבסדת את כל הקוים. השאלה אם מסובסד בהרבה או בפחות. בכל מקום שבו יכנס שירות פרטי יעיל, זה יוריד את הוצאת הממשלה ואת הנטל הציבורי וזה תמיד ישתלם.
- **עומר מואב חוזר:** אז למה חוסמים של חברות פרטיות?
- **אודי אדירי מגיב:** זו שאלה מצויינת. אנחנו עושים פעילות רבה להגביר את כמות מוניות השירות הפרטיות (ללא סבסוד) אבל קיימות היום התנגדויות מצד הרגולטור.
- לסיכום, הכלכלנים סבורים שאגרות גודש הן דבר נכון אך מודעים לקשיים בהתכנות הפוליטית והציבורית. אני חושב שהנקודה ששני העלתה קודם היא נקודה נכונה לגבי השתתפות וולנטרית. נניח שהמנגנון יהיה וולונטרי, כל אלה שלא נוסעים יהיו הראשונים שירשמו לזה (אלה שגרים בעפולה או אילת) ויקבלו כסף שמגיע מאיפשהו. זה לא יתרום כלל להורדת הגודש או לצמיחה הכלכלית. כסף יעבור מהמרכז לפריפריה. זה לא חינוך – זה מגיע על חשבון מישהו. במרכז, תהיה קבוצה שיצטרפו. אבל קבוצה זו, לפי מודלים שלך, אם לא תהיה מספיק גדולה לא תהיה כל השפעה על הגודש.
- **אודי אדירי מגיב:** אני לא חושב שנעים לירוק לאורך זמן יכולה להיות וולנטרית. איך מכילים את זה בהדרגה על כולם ואיך מביאים ליישום מלא זו שאלה.

- **עומר מואב חוזר:** אני אסכם ואגיד שיש המון שאלות פרקטיות שעדיין נותרו פתוחות. אסיים עם כך שחשוב שיהיה מסר מאוד ברור להחלת אגרות גודש ואז יש סיכוי שהתקשורת תאמץ את הרעיון הזה. אין כאן ימין ושמאל כלכלי, אלא רציונל כלכלי נכון. אפילו קרן נויבך פעם קידמה את הרעיון. אם נצליח להעביר זאת לתקשורת ולדעת הציבור אני חושב שזה יוכל להיות מיושם.

מכון אהרן ופרויקט השולחנות העגולים:

מכון אהרן למדיניות כלכלית החל את פעילותו בחודש מרץ 2014, וחזונו הוא לתמוך בצמיחה כלכלית ובחוזק חברתי בישראל על ידי עיצוב אסטרטגיה והצעות לתוכניות מפורטות למדיניות כלכלית המבוססות על ידע בין לאומי מעודכן. בראש המכון עומד פרופ' צבי אקשטיין, ועם חברי הדירקטוריון

נמנים: פרופ' מרטין אייכנבאום, מר שלמה דוברת (יו"ר), מר ארז ויגודמן, פרופ' אמיר ירון, פרופ' רפי מלניק, פרופ' דני צידון, ד"ר טלי רגב, הגב' עופרה שטראוס, מר חיים שני ומר שאול שני.

המכון יקיים מספר פעמים בשנה "שולחנות עגולים" בנושא ספציפי, אשר יהוו מקום מפגש לחוקרים, מקבלי החלטות, ובכירים במגזר העסקי והציבורי, במטרה לערוך דיונים מקיפים ועמוקים בנושאים אקטואליים. המושב יחל בהצגה קצרה של נייר רקע, ואחריה מספר הרצאות קצרות מאת חלק מהנוכחים. לאחר מכן יחל הדיון, שינוהל על ידי יו"ר השולחנות העגולים פרופ' עומר מואב, במסגרתו כל אחד מהנוכחים יוכל להביע את דעתו בקצרה ולהגיב לדבריהם של האחרים. הדיון יהיה סגור לכלי התקשורת. בסופו של המושב יפורסם לתקשורת נייר סיכום שיכלול את תקציר העמדות של הנוכחים (לאחר אישור הדוברים) והתובנות שעלו במהלך הדיון.