

## **שינויים בהשתתפות מעסיקים בהוצאות נסיעה לעבודה וממנה**

### **בעקבות רפורמת "דרך שווה" בתחבורה הציבורית**

הכותבים: עו"ד אסף ברנזון ועו"ד עופר רביד, ראשי מחלקת דיני עבודה ורילוקיישן

ועו"ד חיים ברנזון, שותף בכיר במחלקה

משרד גולדפרב זליגמן עורכי דין, מחלקת דיני עבודה

ביום 1.8.2022 נכנסה לתוקפה רפורמת "דרך שווה" שהשיק משרד התחבורה, הכוללת מודל חדש של תעריפים אחידים חדשים בשימוש בתחבורה הציבורית (אוטובוסים ורכבות). הרפורמה מאפשרת, במקרים מסוימים, הפחתת השתתפות מעסיקים בהוצאות הנסיעה של העובדים ממקום מגורים למקום עבודתם ובחזרה. אולם, חשוב להבין שאין מדובר בהפחתת אוטומטית וכי יש חשיבות לבחינת הנסיבות הספציפיות.

מטרת הרפורמה החדשה הינה יצירת תעריפים אחידים כדלקמן:

מנוי "חופשי ארצי" חודשי באוטובוסים בכל הארץ (חוץ מאילת) במחיר של 225 ש"ח.

מנוי "חופשי ארצי" חודשי, בשימוש משולב ברכבות ובאוטובוסים במחיר של 255 ש"ח (באזור המרכז).

מנוי "חופשי אזורי" חודשי באוטובוסים באזורים נבחרים בפריפריה במחיר של 99 ש"ח.

צו ההרחבה האחרון משנת 2016 בדבר השתתפות מעסיק בהוצאות נסיעה של עובדיו למקום העבודה וממנו מטיל על המעסיק לשלם לעובד הזקוק לנסיעה לעבודה בגין כל יום עבודה בפועל דמי נסיעה רק באוטובוס ציבורי ובשיעור מכסימלי לפי תעריף נסיעה יומי מוזל של 22.60 ש"ח ליום, במכפלת ימי עבודה בפועל או לפי מנוי חודשי חופשי מוזל באוטובוס, לפי הנמוך מביניהם.

צו ההרחבה הנוכחי מטיל אפוא על המעסיקים חובת תשלום מוגבלת של השתתפות בהוצאות נסיעה:

המעסיק חייב לשלם רק השתתפות בהוצאות נסיעה המבוססת על מחיר הנסיעה באוטובוס.

המעסיק חייב לשלם את התעריף היומי או החודשי המוזל ביותר, גם אם עלות הנסיעה בפועל של העובד גבוהה יותר.

מובן, כי מדובר בחובת תשלום מינימלית ויש לבחון את חובתם של המעסיקים גם לאור הסכמים פרטניים, נוהגים, הסכמים קיבוציים. בהקשר זה חשוב גם להבחין בין כללים החלים במגזר הפרטי לבין כללים החלים במגזר הציבורי.

#### **א. המגזר הפרטי**

לפי צו ההרחבה, המעסיק לא יהיה חייב בתשלום השתתפות הוצאות נסיעה לפי מנוי חופשי משולב, הכולל שימוש משולב באוטובוס וברכבת, אלא לפי מחיר של מנוי מוזל הכולל נסיעה באוטובוס בלבד.

עם זאת, ככל שחל במקום העבודה הסדר מיטיב במסגרת הסכם קיבוצי, חוזה עבודה אישי, נוהג וכיו"ב, הרפורמה או צו ההרחבה לא יכולים לשמש כנימוק לשינוי חד צדדי של הסדר מיטיב ולהפחתת התשלום.

גם מעסיקים אשר אצלם השתתפות בהוצאות נסיעה נכללה בשכר – הסדר שכר כולל המותר על פי הדין וההלכה – אינם יכולים להשתמש ברפורמה או בצו ההרחבה כנימוק לשינוי חד צדדי של הסדר מיטיב.

כמובן שמי שזכאי להנחה בתחבורה הציבורית, כגון אזרחים ותיקים ונוער עובד, זכאי להשתתפות בהוצאות נסיעה לפי התעריף המופחת החל עליו.

#### **ב. המגזר הציבורי**

עובדי מדינה ועובדים אצל מעסיקים במגזר הציבורי, שאצלם משתלמת השתתפות בהוצאות הנסיעה לפי הוראות התכ"מ של החשב הכללי, זכאים להסדר של השתתפות בהוצאות נסיעה "בתחבורה ציבורית", שהוגדרה ככוללת אוטובוס, רכבת ואף רכבת קלה. לכן, בשונה מהמגזר הפרטי, לא חלה עליהם כיום מגבלה

של השתתפות בהוצאות נסיעה המבוססת על עלות נסיעה באוטובוס בלבד, אם כי גם לגביהם אמורה להיפגע השתתפות המעסיק בהוצאות הנסיעה.

השלכה נוספת של הרפורמה על עובדים בשירות המדינה ובמגזר הציבורי נוגעת לעובדים הזכאים לפי הוראות התכ"מ להשתתפות אחרת באחזקת רכבם הפרטי לשם נסיעות בתפקיד ומיצו את מכסת הקילומטראז' שהוקצתה להם או שאינם זכאים כלל להשתתפות באחזקת רכבם הפרטי, אך מבצעים נסיעות בתפקיד. עובדים אלה זכאים בגין נסיעות בינעירוניות בתפקיד לתשלום בהתאם להסדר הנ"ל, החל על השתתפות בהוצאות נסיעה בתחבורה הציבורית במגזר הציבורי.

בהקשר זה יצוין, כי בימים אלה מתנהל משא-ומתן עם הסתדרות העובדים הכללית החדשה לגבי השלכות הרפורמה על צמצום הפגיעה בגובה החזר ההשתתפות בהוצאות הנסיעה (ברפורמה הקודמת במחירי התחבורה הציבורית בשנת 2016 הסכימו הממשלה וההסתדרות לשמור על קצובת הנסיעה לעובדי המגזר הציבורי שהתקבלו לעבודה עד 31.12.2015 ולהגביל את הירידה בקצובה ל – 14.5%).

מזכר זה הוא בגדר עדכון כללי על השלכות הרפורמה ואין לראות בו משום חוות דעת משפטית או ייעוץ משפטי. בכל מקרה של שאלה, אנו במחלקת דיני העבודה של המשרד, נשמח לעמוד לרשותכם להבהרות נוספות או לבחינת השלכות של הרפורמה על חובת תשלום דמי הנסיעה בחברתכם.