

**בבית המשפט העליון
בשבתו כבית משפט גבוה לצדק**

**בג"ץ 3989/22
קבוע לדיון: 28.7.22**

1. עיריית ביתר עילית
 2. עיריית קריית שמונה
 3. עיריית דימונה
 4. יהודה אריה פייג
 5. אליהו שרייבר
 6. יצחק פריימן
 7. עיריית צפת
 8. עיריית בית שאן
 9. מ.מ.קרני שומרון
 10. חה"כ מיכאל ביטון
- ע"י ב"כ עו"ד אורי קידר ו/או עופר שכטר ואח'
משד' רוטשילד 3 (קומה 18), תל אביב
טלפון: 03-5668665; פקס: 03-5667665
דוא"ל: office@nkblaw.co.il
11. אמת ליעקב בע"מ
- ע"י ב"כ עו"ד יחיאל וינרוט ו/או עו"ד מאיר אברהם ואח'
מרחוב תובל 40, רמת גן 5252247
טל': 03-7181111; פקס: 03-7181112

העותרים

נ ג ד

1. מדינת ישראל – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
 2. שרת התחבורה והבטיחות בדרכים
 3. משרד האוצר
 4. שר האוצר
 5. ועדת המחירים
- ע"י פרקליטות המדינה,
משרד המשפטים, ירושלים
טלפון: 073-3925590; פקס: 02-6467011

המשיבים

תגובה מקדמית מטעם המשיבים

1. בהתאם להחלטות בית המשפט הנכבד, ולקראת הדיון הקבוע בעתירה, מוגשת בזאת תגובה מקדמית לעתירה מטעם המשיבים.
2. עניינה של העתירה בצו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשפ"ב-2022 (להלן: **הצו**), אשר ערך שינויים בתעריפי התחבורה הציבורית בישראל ועיגן את רפורמת 'דרך שווה' בתעריפי התחבורה הציבורית (להלן: **הרפורמה** או **רפורמת דרך שווה**).

3. העותרים ביקשו כי יוצא צו על-תנאי שיוורה למשיבים לבוא וליתן טעם כדלקמן:

1. מדוע לא יבוטל צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשפ"ב-2022), אשר פורסם ברשומות ביום 2.5.2022 ותחילתו ביום 1.8.2022.

2. מדוע לא יועבר הדיון בסוגיית מחירי נסיעה בקווי שירות, באוטובוסים וברכבת מקומית, להליך של חקיקה ראשית, או למסגרת הליך תקין של חקיקת משנה הנעשית בשיתוף הציבור והרשות המחוקקת.

לצד העתירה הוגשה גם בקשה למתן צו ביניים, אשר יורה על הקפאת כניסת הצו לתוקף, עד להכרעה בעתירה. ביום 14.6.22 הורה כב' השופט סולברג כי "בשים לב למועד כניסת צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה מקומית), התשפ"ב-2022, אין מקום ליתן בשלב זה צו ביניים".

4. המשיבים יטענו כי דין העתירה והבקשה לצו ביניים להידחות – תוך חיוב העותרים בהוצאות הולמות – בהיעדר כל עילה להתערבות שיפוטית בעניין.

רפורמת דרך שווה נועדה לתקן עיוותים היסטוריים בתעריפי התחבורה הציבורית בישראל – אשר התבטאו בפערים משמעותיים ובחוסר אחידות בתעריפים ששילם הציבור – תוך התאמת משטר התעריפים למדיניות תחבורתית המעודדת שימוש נרחב וקבוע בתחבורה ציבורית, וקביעת מבנה הנחות הכפוף לאמות מידה ברורות ואחידות. **הרפורמה גובשה בהליך מקצועי וסדור לאורך חודשים ארוכים, על-ידי גורמי מקצוע בעלי מומחיות בתחום התחבורה הציבורית – במשרד התחבורה ומחצה לו – תוך שקילת שיקולים מקצועיים וענייניים גרידא, ותוך בחינת הדברים לעומקם.**

לאחר בדיקה מדוקדקת של משטר התעריפים שנהג, ובהתאם להמלצת ועדת המחירים – היא הגוף המקצועי שאמון על פי דין להמליץ לשרים אודות תעריפי התחבורה הציבורית – **הוחלט על מבנה תעריפים כולל חדש, אחיד, שקוף ופשוט, תוך צמצום עשרות תעריפי הנסיעה השונים לכדי תעריפי נסיעה בודדים, המבוססים על מרחקי הנסיעה, בהתאם למתודולוגית מבנה התעריפים שיושמה ברפורמת היישומון הסלולרי בשנת 2020.** רפורמת דרך שווה מתמרצת את הציבור להשתמש באופן קבוע בתחבורה הציבורית, תוך קביעת הסדרי נסיעה אטרקטיביים לכל טווחי הנסיעה, ואף קובעת הנחות חדשות דוגמת נסיעה חינם לבני 75 ומעלה, הרחבת ציבור בני הנוער שזכאים להנחה בת 50% כך שההנחה תינתן כמעט לכל ילד ובן נוער בישראל, והגדלת ההנחה שניתנה לזכאי ביטוח לאומי ואנשים עם מוגבלות ל-50%.

על כן, ובשים לב למידת ההתערבות השיפוטית המצומצמת בעניינים המערבים מומחיות ומקצועיות של גורמי המקצוע הרלוונטיים, כמו גם שיקולים שונים של מדיניות ציבורית-כלכלית, המשיבים יטענו כי **העתירה אינה מגלה כל עילה להתערבות שיפוטית – במישור הסמכות, תקינות ההליך, וסבירות ההחלטה.** בהמשך נידרש גם לטענות נוספות שהעלו העותרים, ונראה כי אף בהן אין ממש.

כפי שיפורט להלן.

תוכן עניינים

4	..... עיקרי העובדות הצריכות לעניין
4	..... רקע - התחבורה הציבורית בישראל
8	..... תעריפי התחבורה הציבורית בישראל – המצב שקדם לרפורמה
9	..... הרפורמות הקודמות בתעריפי התחבורה הציבורית
12	..... רפורמת דרך שווה
19	..... עמדת המשיבים
19	..... נקודת המוצא – התערבות שיפוטית מצומצמת בשאלות של מדיניות ציבורית-כלכלית
21	..... צו הפיקוח הוצא בסמכות
25	..... לא נפל כל פגם בהליך
27	..... היעדר עילה להתערבות שיפוטית בצו הפיקוח לגופו
35	..... התייחסות לטענות נוספות של העותרים
39	..... הבקשה למתן צו ביניים
41	..... סיכום

עיקרי העובדות הצריכות לעניין

רקע - התחבורה הציבורית בישראל

5. התחבורה היא חלק מהתשתית הבסיסית וההכרחית לתפקוד מיטבי ויעיל של המדינה המודרנית. ענף התחבורה הוא אחד הענפים הכלכליים המרכזיים במשק הישראלי, והתפתחותו היא תנאי הכרחי לתפקוד יעיל של משק מודרני וצומח. תשתית התחבורה מהווה מנוף בעל חשיבות מכרעת בתהליך הצמיחה הכלכלית, והיא תורמת ליעילות הכלכלית ולפיתוח העירוני והאזורי, כמו גם לשיפור רווחת אזרחי המדינה ולצמצום פערים כלכליים וחברתיים.
6. בתוך מערכת התחבורה, התחבורה הציבורית מהווה מרכיב מרכזי, שחשיבותו הולכת וגוברת. איכות התחבורה הציבורית היא אחד המדדים העיקריים לקביעת דרגת הפיתוח של המדינה. הגידול הטבעי של האוכלוסייה, הפיתוח הכלכלי והצמיחה משפיעים ישירות על הצורך בפיתוח שירותי תחבורה ציבורית והבטחת איכותם ויעילותם. כך, גידול האוכלוסין והצמיחה גורמים לגידול בביקוש לנסיעות בכבישים – משאיות וכלי רכב מסחריים, כלי רכב פרטיים, ותחבורה ציבורית – והדבר גורם להגדלת הגודש בכבישים, לעלויות משקיות המוערכות בכ-40 מיליארד ש"ח בשנה (הנובעות מזמן רב של עמידה בפקקים ועלויות חיצוניות נוספות), מחמיר את זיהום האוויר ופוגע באיכות חיי התושבים.
- לנוכח קשרי גומלין אלה, מתן שירותי תחבורה ציבורית איכותיים ומודרניים לאוכלוסיית המדינה הוא בגדר אתגר חשוב ביותר המוצב לפני הממשלה, הפועלת בהתמדה לשיפור מערך התחבורה, ובכלל זאת התחבורה הציבורית, תוך תכנון תקציבי נכון של מערך התחבורה הציבורית כשלעצמו ושל כלל הפעילות במשק.
7. למערכות התחבורה הציבורית יתרונות כלכליים, חברתיים, וסביבתיים לעומת מערכות המתבססות על כלי רכב פרטיים. התחבורה הציבורית היא מרכיב עיקרי במערכת התחבורה במדינה, והיא חייבת להיות ענפה, יעילה, בת-קיימה ונגישה לכלל האוכלוסייה.
- סיבות רבות מצדיקות את ההשקעה במערכות תחבורה ציבורית, תוך העברת נוסעים מנסיעה ברכב פרטי לנסיעות קבועות בתחבורה הציבורית (העלאת מקדם המילוי). בין הסיבות ניתן למנות את הפחתת הגודש בכבישים וצמצום הזמן המתבזבז על עמידה בפקקים; קישור הפריפריה והפרברים למרכזי הפעילות; ייעול השימוש במרחב האורבני והקטנת השטח שתופסים כלי רכב פרטיים; ייעול השימוש בדלקים מזהמים והפחתתו, והקטנת הפגיעה בסביבה ובבריאות הציבור הנובעת מכך; הגברת הנגישות לכלל האוכלוסייה; והפחתת יוקר המחיה.
8. לאורך השנים, ובפרט בשנים האחרונות, עמדו מספר גורמים על הצורך בשיפור משמעותי ומהיר של מערכת התחבורה הציבורית בישראל.

כך, דו"ח הוועדה לשינוי כלכלי-חברתי, בראשות פרופ' עמנואל טרכטנברג, ייחד פרק מיוחד ושלם לנושא התחבורה הציבורית (עמ' 145-151 לדו"ח); כך בדו"ח בנק ישראל לשנת 2017 (עמ' 53-57 לדו"ח); כך בדו"ח קרן המטבע הבינלאומית משנת 2018;¹ כך בדו"ח ה-OECD משנת 2018;² ולבסוף, בדו"חות מבקר המדינה, אשר מהאחרון שבהם – שכותרתו 'משבר התחבורה הציבורית' (מיום 13.3.19, נמצא באתר מבקר המדינה) – עולה כי יש צורך בשיפור מיידי בשירות התחבורה הציבורית בישראל.

9. על רקע האמור לעיל, משרד התחבורה ביצע ומבצע שורה של צעדים בשנים האחרונות, שמטרתם לפתח את התחבורה הציבורית בישראל ולהפוך אותה למודרנית, נגישה, אמינה, יעילה ואטרקטיבית יותר לציבור, ובכך לעודד שימוש קבוע בתחבורה הציבורית.

בין היתר, משרד התחבורה קידם מדיניות של פישוט ויעול תעריפי הנסיעה באוטובוסים; ייעל את מערך אמצעי התשלום באמצעות הנחלת השימוש ברב-קו, ושימוש באמצעי תשלום מתקדמים דוגמת יישומון סלולרי; יישם מדיניות המאפשרת עליה וירידה מכל הדלתות, תוך מיקוד הנהג בעבודת הנהיגה, הפחתת פרק הזמן בו האוטובוס עומד בתחנה לשם העלאת נוסעים ותשלום לנהג, ושיפור בלוחות הזמנים ובאמינותם; שיפר את האמצעים הטכנולוגיים באוטובוסים (מסכי מידע, מכונות תיקוף ועוד) ואת האמצעים המשמשים לקבלת מידע אודות אפשרויות הנסיעה בתחבורה הציבורית; הגדיל את מספר האוטובוסים ואת מספר הנסיעות באוטובוס; הגדיל את היקפי התמיכה והסבסוד הממשלתיים בנסיעות באוטובוסים; פתח קווי רכבת חדשים ברחבי הארץ; קידם את פרויקט חשמול הרכבת; קידם הכפלת מסילות רכבת; קידם את קווי הרכבת הקלה בירושלים, תל אביב וחיפה; פיתח נתיבי תחבורה ציבורית; פרויקט הנתיבים המהירים ועוד ועוד.

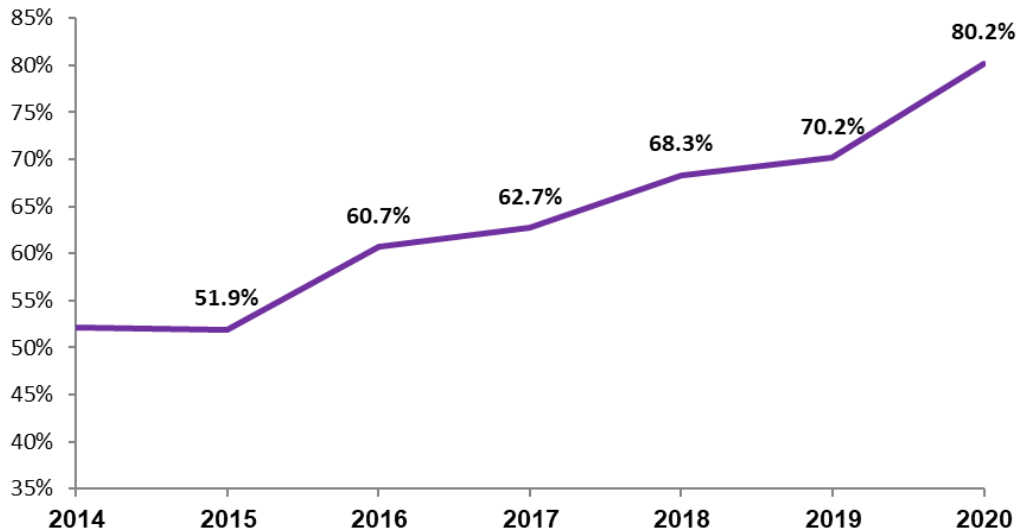
לראיה, בעוד שבשנת 2016 ההשקעה בפיתוח התחבורה הציבורית עמדה על כ-17 מיליארד ש"ח, בשנת 2021 הסכום היה כפול ועמד על 34 מיליארד ש"ח (נתוני הביצוע של הרשאה להתחייב בסעיף הפיתוח של משרד התחבורה). במסגרת התקציב האחרון אף הוגדלה ההשקעה בתשתיות תחבורה ציבורית, וזאת על חשבון פיתוח כבישים. נוסף כי תקציב סבסוד התחבורה ציבורית גדל מכ-5 מיליארד ש"ח בשנת 2015, לתקציב צפוי של כ-12 מיליארד ש"ח בשנת 2022, הודות להרחבה משמעותית של שירותי התחבורה הציבורית. יוער כי הגידול המשמעותי בתקציבי התחבורה הציבורית עלול להקשות על ביצוע הרחבות עתידיות של השירות, בשל המשמעויות התקציביות.

הנה כי כן, התקציב המוקצה כיום לתחבורה הציבורית מהווה רכיב משמעותי בתקציב המדינה.

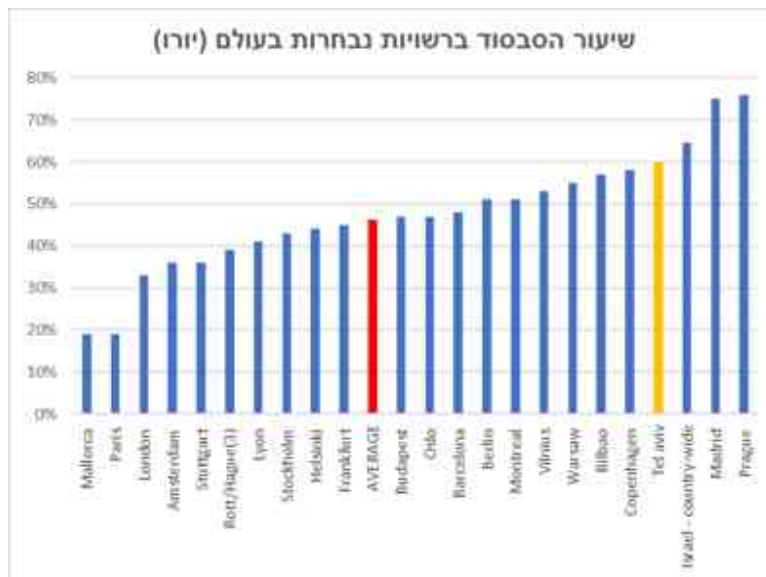
1 להלן קישור – www.imf.org/en/News/Articles/2018/03/14/mcs031418-israel-staff-concluding-statement-of-the-2018-article-iv-mission

2 להלן קישור – www.oecd.org/economy/israel-economic-snapshot

10. בהקשר לכך, לא למותר לציין כי מחיר הנסיעה לציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית מסובסד ברובו על ידי המדינה, וכן יצוין כי שיעור ההשתתפות של המדינה בהפעלת התחבורה הציבורית הוא מהגבוהים בעולם, ובשנת 2020 הגיע עד לכ-80% (קרי, כשאדם רוכש כרטיס נסיעה, הסכום המשולם על-ידו מכסה ככלל רק כ-20% מערכו האמיתי של הכרטיס). לעניין זה, ראו למשל את התרשים שלהלן המציג את שיעור התשלומים הממשלתיים בישראל לאורך השנים:³

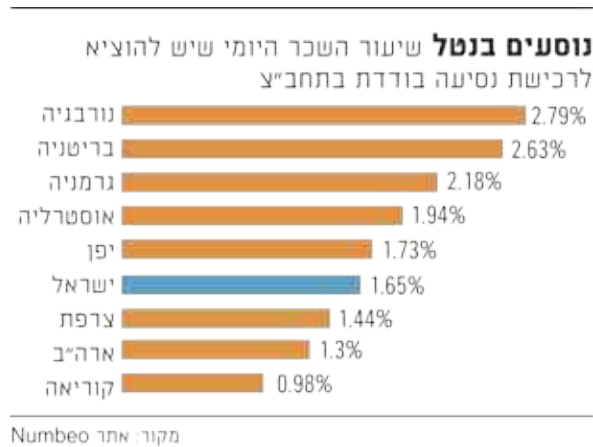


כן ראו למשל את שיעור סבסוד התחבורה הציבורית ברשויות נבחרות בעולם, המראה כי ת"א וישראל מצויות בצמרת הרשימה:⁴

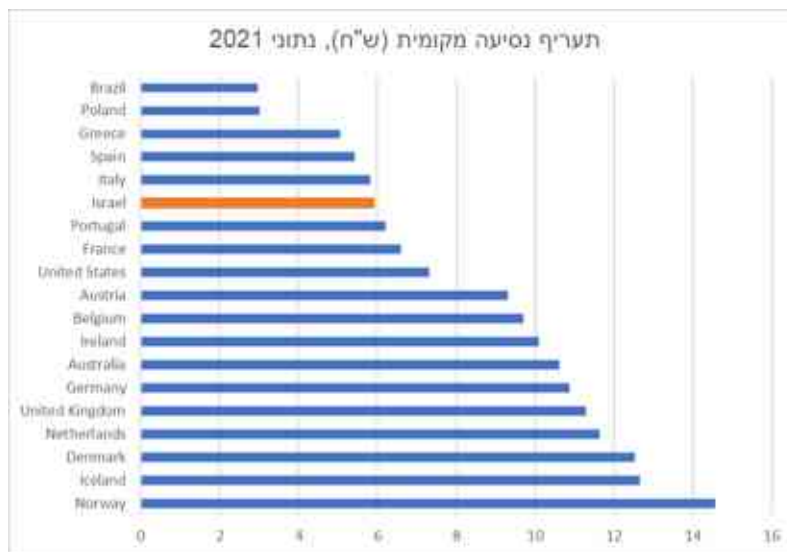


3 מקור הנתונים בדיווחים כספיים שנתיים של מפעילי התחבורה הציבורית (הכנסה מנוסעים והכנסה מהממשלה).
 4 הנתונים (למעט ישראל ות"א) מבוססים על נתוני שנת 2017 מתוך פרסום של ארגון EMTA <https://www.docplayer.net/186710361-Emta-barometer-2019-based-on-2017-data.html> – EMTA Barometer 2019 based on 2017 data
 הנתונים ביחס לת"א וישראל מבוססים על נתוני שנת 2018 בהתאם לאומדני המשרד (שע"ח 3.9 ש"ל ליו"ר).

11. בשים לב לשיעור ההשתתפות הגבוה של המדינה בעלות הנסיעה בתחבורה הציבורית, הרי ששיעור השכר היומי שיש להוציא כדי לרכוש נסיעה בודדת בתחבורה ציבורית הוא נמוך ביחס למדינות רבות בעולם. לעניין זה ראו את הנתונים שלהלן:⁵



12. נוסף כי גם בחינה השוואתית של תעריפי הנסיעה המקומית מלמדת כי התעריפים בארץ הם מהנמוכים בעולם. לעניין זה ראו את ההשוואה שלהלן, של נסיעה עירונית בעיר המרכזית במדינות נבחרות בעולם:⁶



13. ואולם, על אף ששיעור סבסוד התחבורה הציבורית בישראל הוא מהגבוהים בעולם, ולצד זאת שתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית בישראל מבחינת כוח קנייה הם מהנמוכים בעולם, **לאורך השנים נוצרו פערים משמעותיים ולא אחידים בתעריפי הנסיעה השונים**. לפערים אלה נידרש להלן.

5 מקור הנתונים באתר NUMBEO להשוואת מחירים.
6 ש.ס.

תעריפי התחבורה הציבורית בישראל – המצב שקדם לרפורמה

14. ערב הרפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית דנו, נהגו עשרות רבות של תעריפי נסיעה בארץ, אשר נקבעו לאורך השנים באופן נקודתי באמצעות צווי פיקוח וללא מדיניות כללית ואחידה או מתודולוגיה סדורה. כתוצאה מכך, בין עשרות תעריפי הנסיעה השונים (למעלה מ-80) היו פערי מחיר משמעותיים, ללא כל צידוק מקצועי תחבורתי לפערים אלה. לעניין זה ראו למשל את שצוין בדו"ח הביקורת השנתי 64א של מבקר המדינה מיום 15.10.13, ⁷ כדלקמן:

"מערך התעריפים בתחבורה הציבורית הוא מסורבל, ולעתים רבות נעדר היגיון פנימי: ראשית, מפת התעריפים מורכבת ממבחר קודי נסיעה של אזורים, אך בין האזורים, ולעתים אף בתוכם, קיימים פערי מחירים ניכרים; שנית, מבנה התעריפים הקיים מפלה בין הצרכנים. למשל, נסיעה בקו שירות של מפעיל אחר במסלול כלשהו יכולה להיות זולה מנסיעה בקו שירות של אגד שנוסע באותו המסלול, ולפעמים יעדיף הנוסע שלא לעלות לקו של אגד אלא להמתין לאוטובוס של מפעיל אחר; שלישית, יש קווים הנוסעים מתחנה מרכזית בעיר אחת לתחנה מרכזית בעיר אחרת, אך בגלל שיטת האיסוף והפיזור, לעתים הנוסע נדרש לשלם גם על נסיעה בקווים פנימיים בעיר המוצא ובעיר היעד."

בדומה לכך, דו"ח של מרכז המחקר והמידע של הכנסת מיום 6.12.13 שכותרתו "פערי מחירים בתחבורה הציבורית", ⁸ הצביע על פערי מחיר בתעריפי התחבורה הציבורית בישראל, בדגש על פערים בין מחירי קווים ייעודיים לציבור החרדי ויתר הקווים.

15. לשם המחשת הדברים, ועל קצה המזלג, ראו את תעריפי הנסיעות שלהלן, המלמדים כי במקרים מסוימים, אף כשמדובר היה בנסיעות זהות או במאפיינים דומים ביותר, אפילו בנסיעות של אותו מפעיל תחבורה ציבורית, היו פערים לא מבוטלים בין תעריפי הנסיעה:

מוצא	יעד	תעריף לנסיעה בודדת	הערות/מפעיל
נתניה נתניה	חיפה חיפה	14 ש"ח 21 ש"ח	אגד אגד
נתניה נתניה	תל אביב תל אביב	9 ש"ח 16 ש"ח	אגד מטרופולין
אשדוד אשדוד	תל אביב בני ברק	13.5 ש"ח 9 ש"ח	מרחק נסיעה כמעט זהה
ערד ערד	תל אביב בני ברק	33 ש"ח 20.50 ש"ח	מרחק נסיעה כמעט זהה
אלעד פתח תקווה	ירושלים ירושלים	11.50 ש"ח 20.50 ש"ח	מרחק הנסיעה מפ"ת ארוך ב-5 ק"מ
ירושלים ירושלים	חיפה (שכונת ויזניץ) חיפה (רכבת)	27 ש"ח 35.50 ש"ח	נסיעות שמבוצעות על- ידי אותו מפעיל

7 להלן קישור -

[www.mevaker.gov.il/\(X\(1\)S\(bkillbenwoifeqzcvf3nkvw\)\)/he/Reports/Pages/113.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1](http://www.mevaker.gov.il/(X(1)S(bkillbenwoifeqzcvf3nkvw))/he/Reports/Pages/113.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1)

8 להלן קישור - 80c8-00155d010977/2_65596b58-e9f7-e411-80c8-00155d010977_11_8128.pdf

16. לעניין זה יודגש כבר עתה כי בניגוד לטענת העותרים, הפערים בין התעריפים השונים אינם נובעים משוני בדירוג הסוציאקונומי בין היישובים השונים. כך, במקרים רבים, ביישובים באותו דירוג סוציאקונומי היה שוני בתעריפי הנסיעה, ויתרה מכך, במקרים מסוימים דווקא ביישובים בדרוג סוציאקונומי נמוך תעריפי הנסיעה היו גבוהים יותר מאשר ביישובים מבוססים יותר.

כך למשל, תושבי באר יעקב ומודיעין, המדורגות כל אחת בדירוג כלכלי חברתי 7 (מתוך 10) משלמים 3.5 ש"ח לנסיעה בודדת ביישוב; לעומת זאת, תושבי טמרה (דירוג 3 מתוך 10) משלמים 4 ש"ח עבור נסיעה בודדת, ותושבי כפר כנא (דירוג 2 מתוך 10) משלמים 5 ש"ח לנסיעה בודדת. ביישוב שוהם (דירוג 9 מתוך 10), התושבים משלמים 4 ש"ח לנסיעה בודדת, ואילו בעראבה (דירוג 3 מתוך 10) ובקריית שמונה (דירוג 5 מתוך 10) משלמים 5 ש"ח לנסיעה בודדת.

כך למשל, הן תושבי רהט (דירוג 1 מתוך 10 במדד חברתי-כלכלי) והן תושבי להבים הסמוכה (דירוג 9 מתוך 10 במדד חברתי-כלכלי) משלמים 13 ש"ח להסדר נסיעה חופשי יומי; תושבי אלעד (דירוג 2 מתוך 10) משלמים 12.5 ש"ח להסדר נסיעה חופשי חודשי, כמו תושבי מזכרת בתיה (דירוג 9 מתוך 10); הן תושבי ואדי ערה והן תושבי חריש הסמוכה (דירוג 5 מתוך 10) משלמים 13 ש"ח להסדר נסיעה חופשי חודשי; והדוגמאות אינן כלות.

17. הנה כי כן, אלה הם הנתונים ערב הרפורמה, והם מדברים בעד עצמם. כפי שיפורט להלן, רפורמות שבוצעו החל משנת 2016 בתעריפי התחבורה הציבורית בישראל הביאו לכך שחוסר האחידות בתעריפי הנסיעה נותר משמעותי בעיקר ביחס לתעריפי נסיעה בודדת.

הרפורמות הקודמות בתעריפי התחבורה הציבורית

18. בפתח הדברים יובהר כי תעריפי התחבורה הציבורית בישראל הם בגדר מחיר מפוקח, ולפיכך **הרפורמות השונות בתעריפים נקבעו בהתאם להוראות חוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים**, תשנ"ו-1996 (להלן: **חוק הפיקוח**), **באמצעות צווי פיקוח**. פרק ה' לחוק הפיקוח כולל הוראות שונות לעניין "קביעת מחירים". סעיף 12(א)(1) לחוק הפיקוח, שכותרתו "קביעת מחיר או שיעור שינוי" קובע כי שרים רשאים לקבוע בצו "מחיר או מחיר מרבי למצרך או שירות". סעיף 1 לחוק הפיקוח, מגדיר את "השרים" לעניין תחום כלשהו כ"שר הממונה על אותו תחום יחד עם שר האוצר...".

סעיף 13(א) לחוק הפיקוח קובע כי צו הקובע מחיר או משנה את שיעורו, כאמור בסעיף 12(א)(1) לחוק, "ייתקן לאחר שנתקבלה המלצה של ועדת המחירים או לאחר שקויימה התייעצות עם הוועדה". הוועדה לעניין סעיף 13(א) היא ועדת המחירים, הממונה בהתאם להוראת סעיף 3 לחוק הפיקוח. נשוב ונידרש לדברים בהמשך.

19. בשנת 2008 הונהג לראשונה בישראל השימוש ברב-קו, תחילה במטרופולין תל-אביב, ובהמשך בכלל הארץ. עם הנהגת הרב-קו נוצר לראשונה בסיס לאחידות טכנולוגית ולשיתוף פעולה בין מפעילי אמצעי תחבורה ציבורית שונים. בהמשך לכך, נוצרה לראשונה האפשרות לקדם רפורמות בתעריפי התחבורה הציבורית, שתכלולנה הסדרי נסיעה שקופים ואחידים לכלל מפעילי התחבורה הציבורית, ובכלל זאת התאפשרו לראשונה נסיעות מעבר בין מפעילים שונים (קרי נסיעת המשך אצל מפעיל אחר, במסגרת אותו כרטיס נסיעה).

20. בהמשך לכך, לאורך השנים גובשו רפורמות שונות, אשר הנרחבת בהן הייתה הרפורמה בשנת 2016, שעניינה היה בקביעת תעריפי התחבורה הציבורית בהתאם למרחק אשר נקבע על פי "טבעות" אזוריות סביב המטרופולינים הגדולים (להלן: **רפורמת 2016**). יוער כי הרפורמה דן ממשכה את המדיניות שהותוותה ברפורמת 2016, אשר במסגרתה נקבע מבנה תעריפים לעידוד נוסעים קבועים בתחבורה הציבורית באמצעות מינויים תקופתיים אטרקטיביים, וזאת בהתאם למפה תחבורתית שנקבעה ביחס למרחקי נסיעה מהמטרופולינים הגדולים. בבסיס המפה עמדו טעמים תחבורתיים, שעיקרם בזיקה התחבורתית הקיימת בין אזורים וטבעות גיאוגרפיות, ובכלל זאת הזיקה התחבורתית לגלעין המטרופוליני הממוקם בטבעת 1, ומהווה את מוקד המשיכה בצד הביקושים. עם זאת לא כל המנויים ההיסטוריים אוחדו למבנה התעריפים החדש, ועל כן נותרו פערים לא מעטים בין הסדרי הנסיעה התקופתיים החדשים לאלה הישנים.

כאמור בפתח הדברים, הרפורמה עוגנה בצווי פיקוח שפורסמו ביום 29.12.15,⁹ וזאת באותו האופן כמו בענייננו (לאחר התייעצות עם ועדת המחירים, אימוץ המלצותיה על ידי השרים ועיגונם בצווי הפיקוח). בין היתר, במסגרת רפורמה זו ניתנה הטבת הערך הצבור כהטבה מסחרית, ולפיה גם נוסעים שאינם זכאים להנחה ייעודית קיבלו הנחה בשיעור של 20% ברכישת ערך צבור או בכרטיסיה.¹⁰ זאת כדי לעודד את הציבור להשתמש ברב קו חלף רכישת כרטיס נייר או הסדרי נסיעה תקופתיים על גבי כרטיסי נייר ("כרטיסיות"). הטבה זו עתידה להתבטל במסגרת רפורמת דרך שווה, ונידרש לדברים בפירוט בהמשך.

21. בהמשך שנת 2016 הוחלט על רפורמה משלימה לרפורמת 2016, ובמסגרתה הושלמה הגדרת אזורים תחבורתיים בכל הארץ, ונקבעו אזורים ארציים להם הוסדרו הסדרי נסיעה תקופתיים (להלן: **הפעימה השנייה של רפורמת 2016** או **הפעימה השנייה**). במסגרת הפעימה השנייה הושלמה, הלכה למעשה, חלוקת הארץ לאזורים תחבורתיים על בסיס מפת רפורמת 2016. מפת התעריפים התבססה על מספר עקרונות תכנוניים מודרניים ומקובלים, בדומה למפות התעריפים הנהוגות במדינות רבות בעולם, בפרט ברשויות מטרופוליניות. יוער כי מפת תעריפים זו שימשה כבסיס גם לרפורמת דרך שווה, וזו למעשה ממשיכה את מדיניות תעריפי התחבורה הציבורית שעקרונותיה הכלליים נקבעו כאמור עוד ברפורמת 2016. בהמשך נידרש ביתר פירוט לטעמים המקצועיים שעמדו בבסיס הדברים, וזאת על רקע טענות העותרים בעניין. הפעימה השנייה של רפורמת 2016 עוגנה בצווי פיקוח שפורסמו ביום 11.3.16.¹¹

9 ק"ת 7588, י"ז בטבת התשע"ו, 29.12.15.

10 כך למשל, נוסע ירגילי שמטעין את כרטיס הרב-קו בערך צבור בסך 250 ש"ח, משלם בפועל רק 200 ש"ח.

11 ק"ת 7638, כ"א באדר ב' התשע"ו, 31.3.16.

22. בתחילת שנת 2018 התווספה לרפורמות שנגעו לתעריפי ההסדרים התקופתיים בנסיעות העירוניות, הרפורמה להסדרים תקופתיים לנסיעות הבינעירונית, במסגרתה נקבעו תעריפי הנסיעות הבינעירוניות בהסדרי נסיעה תקופתיים (יומי וחודשי), הכוללים גם את הנסיעות העירוניות וכן נסיעות ברכבת ישראל (להלן: **רפורמת 2018**). הרפורמה עוגנה בצווי פיקוח שפורסמו ביום 18.3.2012¹²

23. הנה כי כן, הרפורמות האמורות בתעריפי התחבורה הציבורית בישראל יצרו הסדרי נסיעה אחידים בין מפעילי תחבורה ציבורית שונים, בנסיעות העירוניות והבינעירוניות, **אולם רפורמות אלה לא ערכו כל תיקון או שינוי בתעריפי הנסיעה הבודדת ולא תיקנו הסדרי נסיעה תקופתיים "היסטוריים" במקומות שונים בארץ.**

24. בשנת 2020 הוחל שינוי משמעותי נוסף בהסדרי התשלום עבור נסיעות תחבורה ציבורית בישראל, עם השקת היישומון הסלולרי לתשלום ולתיקוף (להלן: **היישומון**). לנוכח ריבוי התעריפים ועיוותי התעריפים בנסיעה הבודדת, לא ניתן היה ליישם אמצעי תשלום זה ללא שינוי משמעותי במבנה התעריפים. לעניין זה צוין בפרוטוקול ועדת המחירים מיום 20.4.23 כי "ריבוי תעריפים שעל הנוסע לבחור ירחיק משתמשים פוטנציאליים משימוש באמצעי תשלום המתקדמים, שכן הדבר מסורבל ועומד בניגוד לרצון להתאים את התעריפים לשימושים הפרטניים של הנוסע". הרפורמה עוגנה בצווי פיקוח שפורסמו ביום 20.5.13¹³

25. בהמשך לכך, ביום 15.11.20 נקבעו בצווי פיקוח שני תעריפים נוספים מוזלים יותר לטווח הנסיעה הראשון של 15 ק"מ באזורים מרוחקי גלעין (תעריף של 3 ש"ח לנסיעה בטווח של 15 ק"מ, ותעריף של 4 ש"ח לנסיעה באזור קרוב יותר למרכז המטרופולין). זאת כדי לתמרץ את השימוש ביישומון, על רקע המחירים הנמוכים לנסיעה בודדת שנהגו באזורים אלה, ואף כדי להתאים את תעריפי היישומון – תכנונית ותחבורתית – למפת התעריפים שנקבעה במסגרת הרפורמה של שנת 2016. לפיכך, במסגרת קביעת תעריפי הנסיעה בתשלום ביישומון, הוסדרו תעריפי הנסיעה הבודדת על בסיס המפה התחבורתית שנקבעה ברפורמת 2016.

בהקשר לכך, ראו את האמור בהחלטת ועדת המחירים מיום 9.11.20 בעניין 'תעריפי הנסיעה באזורים מרוחקים מהגלעין המטרופוליני בתשלום באמצעי תשלום מתקדמים', אשר מבהיר את המשמעות והרציונל של מפת 2016 הקובעת סדר מרחקים תחבורתי, כדלקמן:

"... מפת התעריפים לחוזים תקופתיים בתחבורה הציבורית שנקבעה במסגרת הרפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית שנכנסה לתוקף בשנת 2016... התבססה על מספר עקרונות תכנוניים, בדומה למפות התעריפים הנהוגות במדינות רבות בעולם, בפרט ברשויות מטרופוליניות. נוכח העובדה כי בישראל הרשויות המקומיות אינן מהוות רשויות מטרופוליניות דוגמת ערים כמו לונדון, ברלין וכי"ב, ההסתכלות המרחבית תכנונית על המפה היא בפריסה ארצית. המטרופולין מהווה את הגלעין ממנו נמדדים המרחקים (טבעת 1). טבעות אזוריות מוגדרות סביב גלעין המטרופולין, בהתאם למרחק הטבעת מהמטרופולין, כך שלמעשה סביבו מסתדרות מספר טבעות הקרובות למטרופולין (טבעת 2) ומספר טבעות המרוחקות מהמטרופולין (טבעת 3).

12 ק"ת 7974, י"א בניסן התשע"ח, 27.3.18.
13 ק"ת 8555, י"ט באייר התש"ף, 13.5.20.

אזורים שהמרחק ביניהם ובין המטרופולין משמעותי, כך שאינם יכולים להיכלל בטבעת 3, נכללים בתחום המוגדר "ארצי". חלק מהישובים המצויים בטבעת 3 סמוכים יותר לאזור הארצי המרוחק מהגלעין המטרופוליני. ...".

נשוב ונידרש לדברים אלה בהמשך, ונראה לאורם כי אין ממש בטענות העותרים כי החלוקה ליישובים ולאזורים בצו דנן נעשו בצורה שרירותית ושלא על בסיס נתונים מתאימים.

רפורמת דרך שווה

26. בהמשך לרפורמות שפורטו לעיל, וכדי לשפר את רמת שירותי התחבורה הציבורית בישראל ולעודד שימוש קבוע ועקבי של הציבור בה, במסגרת התקציב לשנים 2021-2022 החליטה הממשלה על תכנית חומש להרחבה ולשיפור ההיצע של התחבורה הציבורית בישראל (להלן: **תכנית החומש**).

התכנית שנקבעה במסגרת תקציב המדינה כוללת השקעה של תקציבים בפיתוח התחבורה הציבורית, ובין היתר השקעה של כ-46 מיליארד ש"ח בפיתוח רכבת ישראל; השקעה של 3.5 מיליארד ש"ח בהקמת מסופי אוטובוס חדישים ובחשמול אוטובוסים עירוניים; השקעה של 400 מיליון ש"ח בחשמול אוטובוסים עירוניים; השקעה של 6 מיליארד ש"ח בנתיבי העדפה לתחבורה ציבורית; השקעה של מיליארד ש"ח בצמצום פערים בתחבורה הציבורית ביישובים ערבים; השקעה בהכשרות נהגות ונהגי תחבורה ציבורית; השקעה בתכניות הגעה ירוקה לעבודה ועידוד מעסיקים לתחבורה ציבורית; הגדלת הנגישות לתחבורה ציבורית; והשקעה בפיתוחים טכנולוגיים לשיפור מערכות המידע והכרטוס בתחבורה ציבורית.

רפורמת דרך שווה מהווה אפוא נדבך אחד בתכנית החומש, הן ברמה התקציבית והן ברמה האסטרטגית, והיא מהווה חלק בלתי נפרד ממדיניות הממשלה הכלכלית והתקציבית לעניין זה.

27. ביום 1.8.21 התקבלה החלטת ממשלה מס' 259 שכותרתה "ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים" (להלן: **החלטת הממשלה**). ההחלטה היוותה חלק מסדרת החלטות ממשלה שהתקבלו במסגרת ההיערכות לחוק ההסדרים לצד החלטת הממשלה בעניין תקציב המדינה, שעיקרן קביעת העקרונות לשינויים המבניים והפיסקליים שתערוך הממשלה, ובכלל זאת גם ההחלטה דנן.

החלטה זו היוותה את הבסיס לכינון רפורמת דרך שווה, ולאור חשיבותה נביאה כלשונה להלן:

"נוכח הרצון לייצר מדיניות מחירים פשוטה ושקופה לנוסעות ונוסעי התחבורה הציבורית, היקף הסובסידיה הרחב ועל רקע ריבוי התעריפים בתחבורה הציבורית: 1. להטיל על שרת התחבורה והבטיחות בדרכים לפנות, בחלוף 60 ימים ממועד החלטה זו, לוועדת המחירים הבין-משרדית שמונתה לפי חוק הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996, על מנת שתבחן להמליץ לשר האוצר ולשרת התחבורה והבטיחות בדרכים על תיקונים בתעריפים, בצורה מדורגת, לצו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשס"ג-2003 שיביאו בין היתר ליצירת מדיניות מחירים, כלל ארצית, אחידה ופשוטה, ובכלל זאת תבחן את התיקונים הבאים:

א. תיקון בסיס חישוב תעריפי הנסיעה הבודדת בכרטיס "רב קו", למתכונת זהה לזו של תעריפי הנסיעה באמצעי תשלום מתקדם, באופן שבו יהיו עד עשרה תעריפים אחידים מבוססי מרחק.

"

- ב. קביעת מדיניות הנחות חדשה, לרבות ביטול הסדרי נסיעה ייחודיים ("היסטוריים").
- ג. ביטול הנחת ערך הצבור שניתנת בטעינת כרטיס הרב קו."

צילום החלטת הממשלה מצורף ומסומן מש/1.

28. עוד קודם להחלטת הממשלה, וכן בהמשך לה, החלה עבודת מטה מקצועית של צוות מקצועי שכלל גורמי מקצוע ממשרד התחבורה וממשרד האוצר, וצוותים של מנהלות תחבורה ציבורית (להלן: **הצוות המקצועי**). מטרת עבודת המטה הייתה לבחון את מכלול ההיבטים, הישירים והעקיפים, בקשר ליישום הרפורמה. הבסיס המקצועי לבחינה זו היה עבודת המטה שנעשתה בשנים 2019-2020 כהכנה להשקת היישומון, כהמשך ישום המדיניות של קביעת תעריף הנסיעה בהתאם למרחק הנסיעה מנקודת המוצא של הנוסע, ובהתבסס על המפה התחבורתית שגובשה במסגרת רפורמת 2016 והותאמה בהמשך.

29. לצורך גיבוש הרפורמה הסתייע הצוות במומחים כלכליים חיצוניים (להלן: **הצוות החיצוני**), ובין היתר נערכה עבודה מקצועית עם צוות בהנחייתו של ד"ר ניר שרב, מבכירי המומחים בארץ לתחבורה ציבורית ולהיבטיה התכנוניים והכלכליים. הצוות החיצוני בחן, בין השאר, את שילוב התעריפים בהתייחס לתעריפי רכבת ישראל, ובהתאם לפרקטיקות נהוגות בעולם.

צילום סיכום עבודת הצוות החיצוני מצורף ומסומן מש/2.

30. העקרונות והנחות העבודה שהובילו את הצוות המקצועי היו: יצירת תעריפים מבוססי מרחק נסיעה; הסרת עיוותים קיימים בתעריפים; האחדת ההנחות הרותבות שניתנות לזכאים (דוגמת זכאי ביטוח) לאומי והעלאתן ל-50%; ביטול הנחת הערך הצבור, שניתנה בשעתו כהנחה מסחרית לצורך עידוד המעבר לשימוש בכרטיס הרב קו; ויצירת אבחנה בין רכבת ישראל ויתר אמצעי התחבורה הציבורית, לאור השוני באופי המוצר ורמת התחליפיות שלהם עם מוצרים אחרים. כדי לשמור על אחידות, רציפות ועל הבסיס הרציונלי של משטר התעריפים, הוחלט כי הבסיס לקביעת תעריפי הנסיעה הבודדת יהיו אלה שנוהגים ביישומון, תוך התבססות על טווחי הנסיעה שנקבעו במפת האזורים במסגרת הרפורמה הראשונה בשנת 2016, ואשר בוססו בעבודות חקר נוספות דוגמת חקר יוממות של מכון טאוב,¹⁴ וחקר של חברת מוביט.¹⁵

31. בחודשים יולי ואוקטובר 2021, כחלק מעבודת גיבוש הרפורמה, הוצגה למנכ"לית משרד התחבורה עבודת המטה שנעשתה עד לאותה העת, תוך הצגת חלופות לביצוע הרפורמה. הצוות המקצועי הציג למנכ"לית את המצב הקיים, שבו קיימים פערים בין תעריפים שונים והנחות ללא כל בסיס תחבורתי ולוגי, ואת הצעותיו לשיפור ויעול מערכת התעריפים כך שיביא לעידוד הנסיעות בתחבורה הציבורית ולהעמקת הנסיעות הקבועות.

בהמשך לכך הציג הצוות המקצועי את משמעויות איחוד התעריפים ביחס לערים שונות (בהן העותרת 1), וכן נבחנה משמעות ביטול ההנחות של תעריף בודד ושל הסדרי נסיעה תקופתיים "היסטוריים", דוגמת ההסדר הייחודי שנהג אצל העותרת. עמדת הצוות המקצועי שהוצגה באותה העת הייתה שהתועלות הצפויות מהרפורמה לענף תבואנה לביטוי בשיפור רמת השירות, שיפור הנגשת מידע לציבור, ומתן אפשרות לנוסע לתכנן בצורה יעילה את נסיעותיו בתחבורה הציבורית. לצד זאת הוצגו חסרונות הרפורמה, בדמות קושי של נוסעים להתמודד עם שינויים, התנגדות לנוכח עליה בחלק מהתעריפים על רקע צמצום ההנחות ההיסטוריות, והעלאת תעריפים של קבוצות נוסעים שזכו להנחות ביחס ליתר הציבור.

צילום המצגות למנכ"לית משרד התחבורה מחודשים יולי ואוקטובר 2021 מצורף ומסומן מש/3.

במסגרת עבודת הצוות המקצועי, נבחנה בין היתר השפעת השינוי במשטר התעריפים על לא פחות

.32

מ-104 יישובים. בחינה זו העלתה כי תושביהם של 40 יישובים מהיישובים שנבחנו ישלמו פחות בעקבות השינוי הצפוי בתעריפים בעקבות הרפורמה; תושביהם של 30 יישובים ישלמו יותר בעקבות השינויים; ואילו ב-35 יישובים נוספים לא אמורה להיות השפעה לשינוי על המחירים שישלמו תושבים בגין נסיעות. בנוסף לכך ערך הצוות המקצועי בחינה מקיפה של השלכות הרפורמה על הוצאות משקי בית, בהתאם למספר הנפשות הממוצע, בעשרות יישובים שונים בישראל. כמו כן נערכה בחינה, בהתאם לנתוני משרד התחבורה המעודכנים לחודש יוני 2021, של דפוסי הנסיעה של הציבור בישראל, וזאת על בסיס הפרופילים שמוטעמים בכרטיסי הרב-קו ותיקופי הנסיעות באמצעותם. אף במסגרת בחינה זו ביקש הצוות המקצועי לבחון את השפעת הרפורמה הצפויה על הנתונים. עוד יצוין כי בחודש מרץ 2022 נערך סקר בדבר תחושות הציבור והנוסעים כלפי התחבורה הציבורית בישראל, במסגרתו נבחנה בין היתר שביעות הרצון של הנוסעים מהשירות.

צילום הדו"ח הבוחן את השפעת הרפורמה על 104 יישובים מצורף ומסומן מש/4.

צילום הנתונים בדבר השפעת הרפורמה של משקי בית בישראל מצורף ומסומן מש/5.

צילום בחינת הנתונים העדכניים לחודש יוני 2021 מצורף ומסומן מש/6.

צילום סקר תחושות הציבור והנוסעים כלפי התחבורה הציבורית בישראל מצורף ומסומן מש/7.

בחודשים נובמבר ודצמבר 2021 המשיך הצוות המקצועי לבחון את השלכות הרפורמה על הציבור. בין היתר, נערכה הצגה נוספת של עבודת הצוות המקצועי למנכ"לית משרד התחבורה, במהלכה הוצגו חלופות שונות למזעור הפגיעה שעלולה להיווצר באופן נקודתי ביחס לקבוצות נוסעים, וזאת בהשוואה לתעריפים כפי שנהגו קודם לכן. ביחס לכל חלופה הוצג פתרון מוצע כנגד ביטול הנחה מסוימת; נותחה הפגיעה האפשרית ביישובים השונים; ובמקביל נבחנו פתרונות למזעור הפגיעה. במקביל הוצגה הרפורמה למנכ"ל משרד האוצר בחודש ינואר 2022 וכן לשר האוצר בחודש מרץ 2022.

.33

צילום המצגת שהוצגה למנכ"לית בחודש נובמבר 2021 מצורפת ומסומנת מש/8.

34. יצוין כי באותה העת נוסף למשוואה שיקול נוסף, בדמות עליית מדד עלויות הפעלת התחבורה הציבורית, שאמור היה לחול בהתאם להוראות צו הפיקוח ומנגנון העדכון שנקבע בו, ועתיד היה להביא להעלאה אוטומטית בשיעור 8.7% בתעריפי התחבורה הציבורית לאור הוראות סעיף 3 לצו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), תשס"ג-2003 ותקנה 6 לתקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה), תשס"ה-2004 (להלן: **עליית המדד**). עדכון המדד נדחה בשתי הוראות שעה עוקבות – תחילה עד ליום 1.4.22, ובהמשך עד ליום 16.1.5.22.

בהמשך לכך הוחלט, בשיתוף ובהסכמה עם משרד האוצר, לדחות את העלייה הצפויה בתעריפים, כדי 'לספוג' את העלייה במסגרת הרפורמה.

35. במהלך חודש פברואר 2022 התכנס הצוות המקצועי להצעה כוללת במסגרת רפורמת התעריפים – לנוכח גודלה של המדינה וצפיפות האוכלוסין – תוך מתן עדיפות מובהקת להסדרי נסיעה תקופתיים ולעידוד נוסעים קבועים. במקביל נבחנו קבוצות הנוסעים שעלולים להיפגע ממשטר התעריפים החדש שהוצג, ביחס לעיוותי התעריפים שחלו קודם לרפורמה, וכן נבחנו המענים הניתנים לקבוצות נוסעים אלו, תוך שאיפה לייצר עבורם תועלות משמעותיות במסגרת הרפורמה; וכן הוצגו המענים שניתנים לקבוצות נוסעים אלו, תוך ייצור תועלות משמעותיות עבורם במסגרת הרפורמה. כמו כן, נדון מחיר הסדר נסיעה חופשי חודשי ארצי.

כאמור, הבחינה המקיפה שנערכה העלתה כי לצד יישובים בהם מחירי הנסיעה הבודדת יעלו ביחס למצב קודם, ביישובים ואזורים רבים אחרים הרפורמה תוביל להפחתה ניכרת של תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית. הצוות המקצועי ערך את כלל האיזונים התקציביים כדי להגיע לתוצאה שבה יינתנו פתרונות הולמים, סבירים ומידתיים, וכן פעל להפחית את הפגיעה שעשויה להיגרם לתושבי חלק מהיישובים. כאמור, אלמלא רפורמת דרך שווה, תעריפי הנסיעה היו מתייקרים באופן רוחבי ואחיד ב-8.7% עוד בחודש פברואר 2022, תוך הנצחת העיוות בתעריפי הנסיעה.

צילום מסמך מסכם לעבודת הצוות המקצועי מצורף ומסומן **מש/9**.

36. ביום 3.4.22 הכריזו שרת התחבורה, שר האוצר ומנכ"לית משרד התחבורה על רפורמת דרך שווה. לאחר מכן פרסם משרד התחבורה הודעה לציבור שפירטה את עקרונות הרפורמה, אשר צורפה לה מצגת מפורטת. במסגרת זו פירט המשרד על אודות משטר התעריפים וההנחות החדש, ובכלל זה טווחי הנסיעה ותעריפי הנסיעה ביחס אליהם, כמו גם מפות רלוונטיות. בנוסף, הפרסום הפנה את הציבור לאתר משרד התחבורה, לאתר הרשות הארצית לתחבורה ציבורית ולמוקד טלפוני של הרשות.

בהמשך לכך קיימו הצוותים המקצועיים במשרד התחבורה פגישות להצגת הרפורמה לגורמים רלוונטיים שונים, ובהם ארגונים הפעילים בין היתר בתחום התחבורה הציבורית בישראל (אדם טבע ודין, 15 דקות, בארכבת, לובי 99, תחבורה היום ומחר, סיכוי, תחבורה בדרך שלנו), ארגונים לקידום נגישות (בזכות, נגישות ישראל), נציגי סטודנטים, ומפעילי התחבורה הציבורית.

צילום הודעת משרד התחבורה לציבור בעניינה של הרפורמה מצורף ומסומן **מש/10**.

37. בהתאם להוראות חוק הפיקוח וכפי שנעשה ברפורמות הקודמות כאמור, גם במקרה זה המשיבים פעלו לעגן את הרפורמה בצווי פיקוח, תוך התייעצות כמתחייב בחוק עם ועדת המחירים, שבה חברים נציגי משרד התחבורה ומשרד האוצר.

38. על כן, בהמשך לעבודות הצוות המקצועי שפורטה לעיל, הוצג מתווה הרפורמה למפקחת על המחירים במשרד התחבורה. בהמשך לכך, ולאחר שיח בעניין בין הגורמים הרלוונטיים במשרד התחבורה ובמשרד האוצר (ובתוכם חברי ועדת המחירים), ביום 21.3.22 העבירה המפקחת על המחירים פנייה מפורטת לעיון חברי ועדת המחירים, בבקשה ליישם את הרפורמה ולתקן את צו הפיקוח. ועדת המחירים קיימה דיון בעניין ביום 21.3.22, במהלכו נידונו פרטי הרפורמה, תוך שחברי הוועדה ביררו, שאלו שאלות והעירו הערותיהם ביחס למתווה, ותוך שההערות הוטמעו לשביעות רצונם. ביום 6.4.22 פרסמה הוועדה את המלצותיה לשרים, ועיקרן – המלצה לבטל את משטר התעריפים הנוהג וקביעת מבנה תעריפים חדש, אחיד ומבוסס מרחק נסיעה.

כך ציינה בין היתר ועדת המחירים בהמלצתה לשרים :

”לאורך השנים נקבעו תעריפי הנסיעה באוטובוסים ללא מתודולוגיה סדורה. כתוצאה מכך, קיימים כיום למעלה מ-80 קודי תעריף שונים, אשר אינם מבוססים על לוגיקה אחידה. מבנה זה מקשה על מתן מידע שקוף ומלא לציבור הנוסעים והנוסעות לעניין תעריפי הנסיעה, ומעכב אימוץ טכנולוגיות תשלום מתקדמות.

בנוסף, שיטת חישוב התעריפים הבודדים הקיימת כיום ברכבת מבוססת על מרחק מסילה, כך שבפועל הנוסע משלם תעריף נסיעה המתבסס על מרחק המסילה בין תחנת המוצא ליעד, גם אם מדובר במסלול לא ישיר.

...

נכון להיום, במצב הקיים, נוצרו למעשה שני מבני תעריפים. האחד מבוסס על לוגיקה של מרחק הנסיעה האווירי שבוצע בפועל והשני כולל עשרות קודי מחירים שונים ללא מתודולוגיה שיטתית וברורה. בנוסף, בעוד שהאחד מייצר היררכיה ברורה בין הרכבת ליתר אמצעי התחבורה, השני משולל היררכיה זו. מעבר לכך, במצב הקיים הנוסע עומד מול שני אמצעי כרטוס אשר כל אחד מהם בעל מבנה תעריפים שונה, מבוסס שפה שונה, ובעל מודל תשלום שונה. במצב כזה, קיימים עבור הנוסע אי וודאות באשר לאמצעי הכרטוס הנכון עבורו. ...

מבנה התעריפים המוצע תומך בחזון של הרחבת השימוש בהסעת המונים ממספר סיבות מרכזיות:

1. פשטות המבנה, הן לצורך יצירת פלטפורמה המאפשרת הטמעת כלים טכנולוגיים (אשר מטבע הדברים נדרשת בהם מתודולוגיה סדורה ובהירה), הן עבור הנוסעות והנוסעים, ברמת העברת המידע והבהירות באשר לשימוש בתחבורה הציבורית, והן לצורך תפעול מערכות הסעת המונים הולכת וגדלה הכוללת תיקוף, טעינה, ושירות הלקוחות הנלווה.

2. הוגנות ואמון מול הנוסעות והנוסעים כתנאי בסיסי לעידוד הציבור הרחב לשימוש בתחבורה הציבורית. אמון זה מתייחס באופן רוחבי לפרמטרים השונים הנכללים בשירות התחבורה הציבורית, ובתוך כך למבנה תעריפים אשר ככל שיהיה שקוף יותר, בהיר יותר והגון יותר, יתרום לבניית האמון בין הנוסעים למשרד התחבורה.

3. תעריפים תומכי תכנון וטכנולוגיה – הסרת חסמים לשיתוף בין מפעילי התחבורה הציבורית, המערכות הטכנולוגיות השונות ואמצעי התחבורה הציבורית. הסדרי נסיעה, אשר תקפים רק בקרב חלק מהמפעילים, או שונות בתעריף נסיעה של אותו מסלול נסיעה בין מפעילי תחבורה ציבורית שונים, מייצרים קושי בתכנון מיטבי של התחבורה הציבורית, וביצירת שילוביות בין קווי שירות ו/או בין אמצעי תחבורה שונים.

על מנת ליצור מבנה תעריפים פשוט, ברור ושיווינוני לציבור הנוסעים, הוועדה ממליצה ליישם רפורמת שירות בתעריפים, ולבצע מספר שינויים בשיטת התעריפים וההנחות הקיימת.

צילום הפנייה לוועדת המחירים מיום 21.3.22 מצורף ומסומן מש/11.

צילום סיכום ועדת המחירים מיום 6.4.22 מצורף ומסומן מש/12.

39. לאחר הטמעת עקרונות החלטת ועדת המחירים, ולאחר הכנסת תיקונים ביחס להנחות ייעודיות לנוער ולאנשי שירות הביטחון, ביום 6.4.22 פורסמו טיוטות צווי הפיקוח להערות הציבור באתר התזכירים הממשלתי, תוך מתן אפשרות לכלל הציבור להעביר כל הערה, השגה או פנייה אחרת בקשר לרפורמה, לפרק זמן של 7 ימים. פרק זמן זה נקבע על רקע הרצון להשלים את ההליך המינהלי ולפרסם את הצווים עד ליום 1.5.22, ובכך למנוע כאמור את ההתייקרות האוטומטית של תעריפי הנסיעות בתחבורה הציבורית בהתאם להוראות צו הפיקוח. נשוב ונידרש לדברים בהמשך, על רקע טענות העותרים.

במהלך פרק הזמן האמור, 1,163 אנשים צפו בפרסום, ומתוכם 63 אנשים העבירו הערות בנוגע לצווים. יצוין, כי שליש מההערות שהתקבלו נגעו לתושבי היישובים העותרים. הערות הציבור נבחנו על-ידי הצוותים המקצועיים במשרד התחבורה, קיבלו מענה, ואחת מהן – שעניינה בהסדר נסיעה חופשי חודשי באילת – אף התקבלה והצו תוקן בהתאם. שרי התחבורה והאוצר אימצו במלואן את המלצות הוועדה באשר לרפורמה ולמבנה התעריפים החדש, וביום 2.5.22 – לאחר שהצווים הועברו גם לבחינת ואישור משרד המשפטים כמקובל – חתמו השרים על צווי הפיקוח והם פורסמו ברשומות.

צילום צווי הפיקוח מיום 2.5.22 מצורף ומסומן מש/13.

40. העיקרון המרכזי בבסיס רפורמת דרך שווה הוא תמרוץ הציבור לעשות שימוש באופן קבוע בתחבורה הציבורית, וזאת בהתאם למדיניות הממשלה להגדיל את השימוש בתחבורה הציבורית ולהפחית את השימוש ברכב הפרטי. ליישומו של עקרון זה נקבעו הסדרי נסיעה מוזלים תקופתיים, יומיים וחודשיים לכל טווחי הנסיעה, כדלקמן:

איזור תעריף	מרחק	נסיעה בודדת		חופשי יומי		"חופשי ארצי" רכבת+אוטובוס	"חופשי ארצי"
		אוטובוס*	רכבת	אוטובוס	רכבת+אוטובוס		
צהוב	0-15 ק"מ	₪ 5.5	₪ 9	₪ 12.5	₪ 18	₪ 255	₪ 225
ירוק	16-40 ק"מ	₪ 12	₪ 18	₪ 24	₪ 28	₪ 255	₪ 225
תכלת	40-75 ק"מ	₪ 16	₪ 24	₪ 32	₪ 37	₪ 410	₪ 225
כחול	75-120 ק"מ	₪ 16	₪ 27	₪ 32	₪ 42	₪ 610	₪ 225
סגול	120-225 ק"מ	₪ 27	₪ 48	₪ 54	₪ 74	₪ 610	₪ 225
אפור	מעל 225 ק"מ	₪ 68.5	-	₪ 74	-	₪ 610	₪ 610

41. לצד אלה, נקבע כי באזורים מרוחקי גלעין, שאינם בעלי קשר תחבורתי הדוק אל כל אחד משלושת המטרופולינים הגדולים תתאפשר רכישת כרטיס תקופתי מוזל, שיאפשר נסיעה ללא הגבלה עד 40 ק"מ בתוך האזור, בעלות קבועה של 99 ש"ח בלבד (להלן: **אזור 99**). בנוסף לכך, גובשו במסגרת הרפורמה הטבות חדשות, דוגמת נסיעה חינם לבני 75 ומעלה, הגדלת ההנחה שניתנה לזכאי ביטוח לאומי ואנשים עם מוגבלות ל-50%, הרחבת אפשרות של נסיעות מעבר לכל הנסיעות העירוניות ולא רק במרכזי המטרופולין (קרי, ניתן לבצע שתי נסיעות בכרטיס), והרחבת הזכאות להנחת נוער. כל אלה מבלי לגרוע מההנחות שנהגו קודם לרפורמה לסטודנטים, ילדים עד גיל חמש, עיוורים, אזרחים ותיקים ונסיעות חינם לנוסעי מערכת הביטחון.

42. כמפורט בהרחבה לעיל, במסגרת הרפורמה יושמה מדיניות של האחדת תעריפים וביטול הנחות היסטוריות, כשבתוך כך בוטלה גם ההנחה המסחרית שניתנה במסגרת ערך צבור בכרטיס הרב-קו. הרפורמה קבעה מבנה תעריפים שבו תעריף הנסיעה הבודדת נקבע בהתאם לטווח הנסיעה, כשטווח הנסיעה הראשון של 15 ק"מ, לנוסעים בקווי האוטובוס בכל רחבי הארץ מתאפשר לבצע נסיעות מעבר בטווח זה, ללא הגבלה בין הקווים וללא כל עלות נוספת, למשך 90 דקות.

43. התפיסה שבבסיס הרפורמה היא שמעבר למתן תמריץ לנוסעים באורח קבוע בתחבורה הציבורית, מבנה תעריפים שקוף ופשוט יתרום לשיפור השירות לציבור ויאפשר תכנון יעיל של הנוסע לנסיעות משותפות בכלל אמצעי התחבורה הציבורית. קרי, הנוסע יוכל לשלוט ולבחור באמצעי הנסיעה שלו. כמו כן, בעקבות הרפורמה תתאפשר הטמעת אמצעים טכנולוגיים לצורך התשלום – כרטיסי אשראי ואפליקציות תשלום דוגמת Goggle Pay ו-Apple Pay; וכן תתאפשר שקיפות במסירת המידע לציבור אודות תעריפי התחבורה הציבורית. כל אלו צפויים לסייע בעידוד הציבור לעשות שימוש בתחבורה ציבורית, ובכלל זאת באופן תדיר יותר.

44. להשלמת הדברים יצוין כי ביני לביני, ביום 22.3.22 וביום 9.5.22 יזמה וקיימה ועדת הכלכלה בכנסת דיונים בנוגע לרפורמה האמורה, לפני פרסומה ואחריה, אליה זומנו בין היתר נציגי משרד התחבורה ומשרד האוצר. יוער כבר עתה כי אין ממש בטענות העותרים לפיהן הייתה חובה להביא את צווי הפיקוח לאישור הוועדה, וגם לכך נידרש ביתר פירוט בהמשך.

צילום פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 22.3.22 צורף כנספח ז' לעתירה.

צילום פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 9.5.22 צורף כנספח ח' לעתירה.

עמדת המשיבים

נקודת המוצא – התערבות שיפוטית מצומצמת בשאלות של מדיניות ציבורית-כלכלית

45. נקודת המוצא לענייננו היא כי למשיבים נתונה הסמכות ושיקול דעת רחב לצורך קביעת מדיניות ביחס לתחבורה הציבורית, ובכלל זאת קביעת תעריפי התחבורה הציבורית, וזאת בין היתר לנוכח מקצועיותם ומומחיותם בתחום של הגורמים הרלוונטיים במשרד התחבורה ובמשרד האוצר. היקף ההתערבות השיפוטית בעניינים שכאלה – המערבים מומחיות ומקצועיות של גורמי המקצוע הרלוונטיים, כמו גם שיקולים שונים של מדיניות ציבורית-כלכלית – הוא מצומצם ביותר.

בהקשר לכך ראו והשוו למשל לאמור בפסק הדין בבג"ץ 8938/11 "All For Peace" חברה לתועלת הציבור נ' שר התקשורת (ניתן ביום 24.2.15) (להלן: עניין All For Peace), כדלקמן:

18. במסגרת העתירה שלפנינו יש, איפוא, לבחון האם ההחלטה המינהלית התקבלה מתוקף סמכות המוקנית למשיב בחוק, או על פיו, בהליך ראוי והוגן, על בסיס תשתית ראייתית מספקת, ועל יסוד שיקולים ענייניים – ולא על יסוד שיקולים זרים, או שרירותיים. בנוסף, יש לבדוק האם ההחלטה המינהלית סבירה, הוגנת ומידתית, לגופה (ראו למשל: בג"ץ 297/82 ברגר נ' שר הפנים, פ"ד לז(3) 29, 34-35 (1983)). כידוע, במסגרת הבחינה האמורה יימנע בית משפט זה בדרך כלל, מלהתערב בהחלטות המתקבלות על ידי הרשות המינהלית המוסמכת, אשר בידיה מכלול הנתונים המקצועיים הרלוונטיים – ולא ישים עצמו בנעליה שלה. בנוסף, בחינת סבירותה של ההחלטה המינהלית תלויה, כידוע, בגבולותיו של "מתחם הסבירות". החלטה מינהלית תיחשב כלא-סבירה רק אם היא חורגת, באופן קיצוני, ממתחם הסבירות ...

לא מיותר לציין כבר עתה כי בענייננו מדובר בהחלטה של גורם מפקח (רגולטור) בעניין הנתון תחת השגחתו, אשר דורש מקצועיות, ומעורבים בו שיקולים של מדיניות ציבורית-כלכלית, ושאלות של "צדק חלוקתי" ביחס למשאב ציבורי מוגבל. בהחלטה המינהלית, מושא העתירה שבפנינו, מעורבים גם שיקולים הקשורים ביחסים הבילטרליים של מדינת ישראל עם שכנותיה, ואף בריבונותה של המדינה, במובן הרחב של מונח זה. בהחלטות מינהליות כגון דא, המתיחסות לעניין הטעון רישיון – אשר אין לפרט זכות קנויה בו – מתחם שיקול הדעת המינהלי הוא, ככלל, רחב, וכפועל יוצא מכך "מתחם ההתערבות" השיפוטית בשיקול דעת זה הוא צר ונשמר למקרים חריגים, שבהם הרגולטור חרג באופן קיצוני מאמות המידה המשפטיות, או כאשר הפגיעה בפרט, או באינטרס הציבורי הכללי עליו מופקד הרגולטור – הינה מהותית..."

בעניינינו, **ההחלטה על רפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית מצויה בלב ליבו של שיקול הדעת הרחב המסור למשיבים**. מדובר בסוגיה מקצועית מובהקת, אשר המשיבים – על גורמי המקצוע הרלוונטיים שבו – הם בעלי מומחיות מיוחדת לטיפול בה. עוד יצוין כי לאור העובדה שמדובר במוצר ציבורי מסובסד, קביעת התעריפים היא דה פקטו קביעת מדיניות סבסוד ממשלתית.

בית המשפט הנכבד אינו ממיר את שיקול הדעת הרחב המסור למשיבים בשלו, ואינו בוחן אם ניתן היה לקבל החלטות אחרות חלף אלו שהתקבלו, אלא בוחן האם ההחלטות שהתקבלו אינן סבירות באופן קיצוני, באופן המצדיק התערבות שיפוטית.

לעניין זה יפים דבריו של כב' השופט פוגלמן בבג"ץ 6271/11 **דלק חברת הדלק הישראלית בע"מ נ' משרד האוצר** (ניתן ביום 26.11.12) (להלן: **עניין דלק**) – בהליך שגם בו התבקש בית המשפט הנכבד לבטל צו שהוצא מכוח חוק הפיקוח – כדלקמן:

11. לאחר שעיינו בחומר שלפנינו ושמענו את טיעוני באי-כוח הצדדים, מצאנו כי דין העתירות להידחות. **במוקד העתירות – אם נפשיט אותן ממחלצותיהן – עומד ניסיון של העותרות לשכנענו כי יש להעדיף את עמדתן המקצועית בסוגיות השנויות במחלוקת על פני קביעותיה של ועדת המחירים כפי שאומצו על ידי השרים והיו לצו המתקן. אין בידנו לעשות כן.** נקודת המוצא הכללית היא במושכלות היסוד של הביקורת השיפוטית, שעליהן ועל הטעמים העומדים בבסיסם למותר להרחיב את הדיבור. בית משפט זה אינו משמש ערכאה המחליטה במקומה של הרשות בעניינים מקצועיים שבתחום סמכותה; בית המשפט אינו בוחן את תבונתה או יעילותה של ההחלטה; הוא לא ימיר את שיקול דעתה של הרשות בשיקול דעתו שלו; ואף אם היה מחליט אחרת לו היה בנעלי הרשות, הוא לא ישנה מהחלטתה כל עוד לא נפל בה פגם במישור החוקיות המקיים עילה להתערבות במעשה המינהלי [...]. **כאשר מדובר בשאלה מקצועית רגולטורית – הכרוכה בשיקולים מקצועיים מובהקים ששקילתם מצריכה מומחיות מיוחדת והם מצויים בגרעין שיקול הדעת הרגולטורי המוקנה לרשות המוסמכת – מתחם שיקול הדעת המוקנה לרשות הוא רחב ביותר.** ככל שמתחם הסבירות רחב יותר, נכונותו של בית המשפט להתערב במעשה המינהלי מצומצמת יותר. [...].

כדי להגשים את מדיניותה, הרשות המבצעת נדרשת לא אחת לבחור בדרך אחת מבין כמה דרכים אפשריות. כל אחת מדרכים אלה עשויה להיות כרוכה באי-ודאות ונשענת על הנחות שונות בתחומים מקצועיים, לבר-משפטיים וערכיים. על כן נפסק כי "יש ליתן לרשויות המופקדות על המדיניות הכלכלית – הרשות המבצעת והרשות המחוקקת – מרחב בחירה רחב, בהיותן קובעות את המדיניות הכלכלית, ונושאות באחריות הציבורית והלאומית למשק המדינה ולכלכלתה" (בג"ץ 4769/95 מנחם נ' שר התחבורה, פ"ד נז(1) 235, 263 (2002); בג"ץ 82/02 קפלן נ' מדינת ישראל, משרד האוצר, אגף המכס, פ"ד נח(5) 901, 910-909 (2004)). **לרשות אף מוקנים משאבים, ידע וניסיון הנובעים מהתמקצעות בתחום שעליו הופקדה. ההנחה היא כי החלטותיה יגשימו בצורה מיטבית את התכלית שלשמה הופקדה בידיה סמכות... דברים אלה נכונים ביתר שאת כשמדובר בהתערבות בחקיקת משנה...**

המשיבים יטענו כי המקרה דנן – באופן מובהק – אינו עולה בגדר אותם מקרים חריגים וקיצוניים שבהם עשוי בית המשפט הנכבד להתערב בצו לקביעת מחיר מכוח חוק הפיקוח, אשר הוצא לאחר עבודה מקצועית מקיפה וסדורה, ועל בסיס מומחיותם של גורמי המקצוע ותשתית עובדתית מפורטת.

48. בשים לב לנקודת המוצא שלעיל, המשיבים יטענו כי דין העתירה להידחות – תוך חיוב העותרים בהוצאות הולמות – שכן העתירה אינה מגלה כל עילה להתערבותו של בית המשפט הנכבד בעניין.

נתייחס תחילה לטענות העותרים במישור **הסמכות**, לאחר מכן נתייחס לטענות בדבר פגמים לכאורה שנפלו **בהליך**, בהמשך לכך נתייחס לטענות בנוגע להפעלת **שיקול הדעת ולסבירות** החלטת השרים, ולבסוף נתייחס ל**טענות נוספות** שהועלו.

צו הפיקוח הוצא בסמכות

49. בפתח הדברים יובהר ויודגש כי אין ממש בטענות לפיהן צו הפיקוח הוצא בחוסר סמכות.

50. הפיקוח על מחירי התחבורה הציבורית מתקיים במסגרת חוק הפיקוח, הוא המקור החוקי להתקנת צווי פיקוח על מחירי התחבורה הציבורית, וזאת בהתאם לפרוצדורה שנקבעה בחוק.

51. כאמור לעיל, סעיף 12(א) לחוק הפיקוח קובע כי השרים – הם ה'שר הממונה על אותו תחום יחד עם שר האוצר' – רשאים לקבוע בצו "מחיר או מחיר מרבי למצרך או שירות". סעיף 13(א) לחוק הפיקוח קובע כי צו הקובע מחיר או משנה את שיעורו 'ותקן לאחר שנתקבלה המלצה של ועדת המחירים או לאחר שקויימה התייעצות עם הועדה'.

52. בהתאם להסמכה ברורה ומפורשת זו, ביום 2.5.22 חתמו שרת התחבורה ושר האוצר על צווי הפיקוח, לאחר שביום 6.4.22 פרסמה ועדת המחירים את המלצותיה לשרים, וביניהן המלצה לבטל את משטר התעריפים הנוהג וקביעת מבנה תעריפים חדש, אחיד ומבוסס מרחק נסיעה. כאמור לעיל, עקרונות המלצת ועדת המחירים הוטמעו בטיטוט צווי פיקוח לאחר פרסום עקרונות הרפורמה לציבור, ולאחר פרסום טיטוט הצווים להערות הציבור.

כאמור לעיל, בהתאם לסמכות זו, לאורך השנים השרים פרסמו מעת לעת צווים לקביעת מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית, בין היתר תוך עיגון רפורמות שונות בתעריפים. למעשה, כך נעשה עוד קודם לחקיקת חוק הפיקוח – בהתאם להוראת שעה כאמור בהודעת מנכ"ל משרד האוצר – וכך היה מיום חקיקת חוק הפיקוח. בדרך זו, כעניין שבשגרה ולאורך השנים, נקבעו מחירי הנסיעה לקווי שירות, באשכולות גאוגרפיים מסוימים, לרבות מחירים שונים לכל אשכול גאוגרפי. בהקשר לכך יצוין כי בניגוד לנטען בעתירה, ולמיטב ידיעת המשיבים, תעריפי התחבורה הציבורית מעולם לא חוקקו במסגרת חוק ההסדרים.

אשר על כן, צווי הפיקוח הוצאו בהתאם לסמכויות השרים לפי חוק הפיקוח, כפי שנעשה לאורך השנים.

53. בהמשך לכך, יובהר כי אין ממש בטענות כי היה על המשיבים לקבוע את תעריפי הנסיעה בתחבורה ציבורית בדרך של חקיקה ראשית, וכי חוק הפיקוח לכאורה אינו מעניק למשיבים את הסמכות לחלק את הארץ לאשכולות גאוגרפיים 'ולקבוע רשימת יישובים שרירותית שרק הבאים בשעריה יהיו זכאים להטבות במחירי התחבורה הציבורית' (סעיף 121 לעתירה).

שכן, ברי כי ההסמכה לקבוע מחירי נסיעה בתחבורה הציבורית פירושה כי השרים מוסמכים לקבוע תעריפי נסיעה שונים, ליישובים שונים, ולאזורים שונים בארץ. כך נעשה בענייננו, וכך נעשה גם בעבר, כולל ברפורמות קודמות אשר העותרים מבקשים כי הסדריהן יותרו על כנס. העותרים אינם חולקים על כך שחוק הפיקוח מעניק למשיבים 'את הסמכות לקבוע מחיר לשימוש בתחבורה הציבורית', ועל כן יש לתמוה אם לעמדת העותרים הסמכות מתמצה לכדי קביעת תעריף אחיד לכל היישובים בארץ. ברי כי פרשנות – לפיה השרים לכאורה אינם מוסמכים לקבוע תעריפים שונים לאזורים וליישובים שונים – אינה עולה בקנה אחד עם תכליתו של חוק הפיקוח, ודינה להידחות.

עוד לעניין כך שההסדרים שנקבעו בצו הפיקוח אינם עולים כדי הסדר ראשוני שיש לקבוע בחקיקה ראשית, ראו והשוו לדבריו של כב' השופט פוגלמן **בעניין דלק**, כדלקמן:

"20. ... נפתח במישור הסמכות. טענה זו מצריכה אותנו לפרש את חוק הפיקוח. כידוע, פרשנותו של דבר חקיקה נפתחת בבחינת מרכיב הלשון. בשלב זה עלינו לחלץ ממילות החוק את המשמעויות המצויות במתחם האפשרויות הלשוניות ולנפות את אלה הנעדרות עיגון לשוני. אם השלב הראשון מותיר יותר מאפשרות פרשנית אחת, או אז יש לבחור מבין החלופות את זו שמגשימה באופן מיטבי את תכלית החיקוק (ראו, למשל, ע"א 8622/07 רוטמן נ' מע"צ – החברה הלאומית לדרכים בע"מ, פסקה 34, 14.5.2012). נפתח ברכיב הלשון. **סעיף 12(א)1) מסמך את השרים לקבוע בצו "מחיר או מחיר מרבי למצרך או לשירות". המונח "מחיר" מוגדר בסעיף 1 לחוק הפיקוח כ"מחירו של מצרך או שכרו של שירות, בין בכסף ובין בתמורה אחרת [...]** **וכן כל תנאי אחר, שקבעו השרים באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, שיש בו כדי להשפיע על מחירו של מצרך או על שכרו של שירות [...]. להשקפת, לשון הסעיף רחבה דיה כדי לכלול בתוכה סמכות לקבוע מנגנון לעדכון עתי של מחיר הבסיס שנקבע למוצר מפוקח ובכלל זה לכלול בו מקדם התייעלות. תכליתו של חוק הפיקוח תומכת במסקנה זהה. אין חולק כי במסגרת הסמכות לקבוע מחיר מרבי של מוצר או שכר מרבי בעד שירות, הרגולטור מוסמך לקבוע מנגנון לעדכון עתי של המחיר כדי למנוע את שחיקתו. מנגנון מעין זה נדרש להביא בחשבון את כלל הגורמים הרלוונטיים להגשמת תכליתו של חוק הפיקוח: למנוע ריווח יתר של ספק ממכירת מוצר בשוק לא משוכלל. התייעלות הנובעת, בין היתר, משיפורים טכנולוגיים המקטינים את עלויות הייצור ומגידול בהיקפי הצריכה מאפשרת לגורם המפוקח להפיק רווח גדול יותר. קביעת מקדם התייעלות כחלק ממנגנון עדכוננו העתי של המחיר נועדה לוודא שהתייעלות זו תגולם במחיר ותשורשר לצרכן הסופי. קביעת מקדם התייעלות כחלק ממנגנון עדכון נהוגה גם בענפי פיקוח אחרים. סעיף 27 לחוק הפיקוח מסמך את ועדת המחירים לקבוע אמות מידה לבחינת הצורך בשינוי מחירים. ועדת המחירים עשתה שימוש בסמכות זו וקבעה אמות מידה לעבודתה. סעיף 2.2(ה) לאמות המידה מתייחס לעדכון שוטף של מחיר של מוצר או שירות שבפיקוח וקובע כי "במסגרת העדכון השוטף יכלול 'מקדם התייעלות' כאמור בהחלטת הממשלה מס' 1821 מיום 31.8.1993. מקדם התייעלות עד מאי 2009 2% לשנה. ממאי 2009 1% לשנה עפ"י החלטת ועדת המחירים מיום 5.5.2009". על רקע האמור, **לא מצאנו כי קביעת מקדם התייעלות כחלק ממנגנון עדכוננו של מחיר הבנזין הוא הסדר ראשוני הנוגע ל"הכרעות גורליות, עקרוניות ומהותיות לחיי הפרט"** (בג"ץ 3267/97 רובינשטיין נ' שר הביטחון, פ"ד נב(5) 481, 515 (1998)), **שמחייב התייחסות קונקרטיית אליו בסעיף ההסמכה שבחקיקה הראשית**. מכל מקום, אף אם נניח לצורך הדיון שמדובר בהסדר שמוטב שהיה נקבע בחקיקה ראשית, המרחק מכאן לקביעה שהסדרתו בחקיקת משנה אינה חוקית – רב הוא....".**

54. כאמור, הדברים יפים שבעתיים בשים לב לכך שגם הרפורמות הקודמות עוגנו בצווי פיקוח; ובשים לב לכך שלא נקבעו במסגרת הרפורמה מנגנונים או תנאים חדשים הנלווים למחיר, אלא נערכו שינויים במערך תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית וזאת בהמשך לרפורמות קודמות. על כן, העותרים אינם יכולים לאחוז בחבל משני קצותיו – מהצד האחד לטעון שצו הפיקוח דגן הוצא בחוסר סמכות ועל כן הוא בטל; ומהצד השני לבקש כי תחת צו זה יוותרו בתוקפם הצווים הקודמים, הגם שהוצאו באותו מנגנון חוקי בדיוק.

55. נוסף כי אף אין ממש בטענה כי המשיבים חרגו מסמכותם לקבוע את עלות הנסיעה בתחבורה ציבורית, בכך שקבעו הסדרים שלשיטת העותרים 'חורגים משמעותית מקביעת מחיר השירות' (סעיף 125 לעתירה). לעניין זה, העותרים טוענים כי ביטול הנחת הערך הצבור בכרטיס הרב-קו בצו הפיקוח חורג מהסמכות המסורה למשיבים, אולם מעבר לכך שיש לדייק ולציין כי גם בהסדר החדש ניתנות הנחות ייעודיות לאוכלוסיות זכאים, הרי שההנחה המקורית נקבעה אף היא בצו הפיקוח.¹⁷

על כן, גם במישור זה ברי כי לא ניתן להלוטם טענה לפיה המשיבים היו מוסמכים לקבוע את ההנחה בצו הפיקוח, אולם הם אינם מוסמכים לשנותה בצו פיקוח חדש.

הדברים יפים גם ביחס לטענות בדבר שינוי ההסדרים אשר נועדו להיטיב עם תושבי הערים המוחלשות – שכן, מעבר לכך שכאמור לעיל ולהלן, אין ממש בטענה הגורפת לפיה ההסדר החדש פוגע בתושבי הערים המוחלשות; הרי שמדובר בצו פיקוח המשנה את תעריפי הנסיעה, לאחר שאלה נקבעו בצווי פיקוח קודמים. לפיכך, ברי כי הצו הוצא בהתאם לסמכות המסורה לשרים.

56. להשלמת הדברים נוסף כי אף אין ממש בטענה כי המשיבים לכאורה היו מודעים לצורך לקביעת ההסדר בחקיקה ראשית (סעיף 126 לעתירה). לעניין זה העותרים מפנים לדבריה של נציגת משרד התחבורה בדיון בוועדת הכלכלה ביום 9.5.22, אולם גם בדברים המצוטטים מצוין במפורש כי 'נקודת המוצא שלנו הייתה שקריאת הכיוון של הרפורמה בעצם כבר אושרה בממשלה בקיץ, במסגרת חוק ההסדרים. שם מתקבלת ההחלטה גם על ביטול הערך הצבור וגם על קריאת הכיוון של לעשות שינוי בתעריפים' (ראו סעיף 104 לעתירה). קרי, 'קריאת הכיוון' הייתה במסגרת החלטות הממשלה הנלוות לחוק ההסדרים, ואילו היישום בפועל ושינוי התעריפים נעשה באמצעות צו הפיקוח, כבעבר.

עוד יצוין כי במסגרת סדרת החלטות הממשלה שבהן נכללה החלטת הממשלה כמפורט לעיל, הממשלה קבעה את עקרונות ההיערכות שלה לקראת התכנסות לחוק התקציב. יודגש כי החלטת הממשלה האמורה אינה שלב בדרך לחקיקה ראשית, וכפי שעולה מלשון ההחלטה עצמה – אשר הטילה על שרת התחבורה לפנות לוועדת המחירים הבין-משרדית כדי שתבחן להמליץ לשרים על תיקונים בתעריפים שיביאו 'ליצירת מדיניות מחירים, כלל ארצית, אחידה ופשוטה' – התוצר הסופי של החלטת הממשלה הוא צו הפיקוח דגן.

17 ק"ת 7588, י"ז בטבת התשע"ו, 29.12.15, 370, סעיפים 3 ו-10 לתוספת הראשונה.

57. עוד יובהר כי אף אין ממש בטענה כי היה על המשיבים להביא את הצווים לאישור ועדת הכלכלה של הכנסת. לעניין זה, העותרים מפנים להגדרתו של 'מחיר' בחוק הפיקוח, כדלקמן:

"מחירו של מצרך או שכרו של שירות, בין בכסף ובין בתמורה אחרת לרבות תנאי הספקה או אשראי, וכן כל תנאי אחר, שקבעו השרים באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, שיש בו כדי להשפיע על מחירו של מצרך או על שכרו של שירות, לרבות תנאי פיקדון או ערבות הדרושים במישרין לשם הספקת המצרך או השירות"

58. ואולם, עיון בדברי ההסבר לתיקון לחוק משנת 2004 מלמד כי **ההוראה בנוגע לקבלת אישור ועדת הכלכלה אינה נוגעת ל'מחיר' שקבעו השרים, אלא לתנאים נלווים שנוספים על המחיר**, אשר יש בהם עלות כספית נוספת שלא מנויה במחיר עצמו. וכאמור בדברי ההסבר:

"ההגדרה 'מחיר' שבסעיף 1 לחוק הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (להלן – חוק הפיקוח) אינה כוללת מרכיבים ותנאים הנלווים לעסקה למכירת המצרך או למתן השירות ואשר יכולה להיות להם עלות כספית משמעותית מעבר למחירו הסופי של המצרך או השירות. תנאים אלא כדוגמת תנאי אשראי או הספקה הם חלק בלתי נפרד ממחירו של ממחירו של המצרך או השירות, ולכן מוצע להרחיב את הגדרת 'מחיר האמורה' כך שתכלול תנאי אשראי או הספקה וכן כל תנאי אחר שקבעו השרים כגון תנאי ערבות או פיקדון שיש בו כדי להשפיע על מחירו של המצרך והשירות."

59. בענייננו, המחיר עבור שירותי התחבורה הציבורית נקבע בצו, וזאת בהתאם לפרופיל הנוסע, למרחקי הנסיעה, בהתאם לאזורים השונים, ובהתאם למפה התחבורתית שנקבעה כבר ברפורמת 2016 והותאמה במסגרת רפורמת היישומן הסלולרי. הרפורמה מפשטת את משטר התעריפים וקובעת מבנה אחיד ומבוסס מרחק נסיעה, וכמובן שהיא איננה מוסיפה מרכיבים ותנאים אשר עשויה להיות להם עלות כספית משמעותית מעבר למחיר הנסיעה הסופי. על כן, **מאחר שאין בצו תנאים נוספים מעבר למחיר הסופי שנקבע, לא היה כל צורך בקבלת אישור ועדת הכלכלה לצו**. גם לעניין זה יוער כי בדומה לצו דנן, גם צווי פיקוח קודמים – ובתוכם הצו האחרון משנת 2020, אשר העותרים מבקשים לשמר את הוראותיו – פורסמו מבלי שניתן אישור ועדת הכלכלה, וזאת מאחר שלא נקבעו תנאים נלווים שנוספים על המחיר.

משכך הדבר, מתייתרות מאליהן גם הטענות לפיהן הדיון בוועדה נערך שלא בהתאם לנדרש. עם זאת, למען הסדר הטוב יובהר כי המשיבים לא מנעו מהוועדה לקיים דיון מקצועי ומעמיק בצו טרם פרסומו, ובעניין זה נזכיר כי בדיון בוועדה השתתפו בין היתר נציגי משרד התחבורה ומשרד האוצר, והשיבו לשאלות שנשאלו.

60. משאלה הם פני הדברים, ברי כי השרים פעלו בהתאם לסמכות המסורה להם מכוח לפי סעיף 12(א)1) לחוק פיקוח, וכי אין כל ממש בטענות בדבר חריגה מסמכות. משאמרנו זאת, נידרש עתה להליך שקדם לחתימה על צו הפיקוח, ונראה כי מדובר בהליך ענייני ומקצועי ביותר, אשר לא נפל בו כל פגם.

לא נפל כל פגם בהליך

61. המשיבים יטענו כי אף אין ממש בטענות העותרים בנוגע להליך שקדם לפרסום הצו. שכן, ההליך התקיים באופן מקצועי, מקיף וסדור, ולא נפל בו כל פגם, לא כל שכן פגם שעשוי לגלות עילה להתערבות שיפוטית.
62. כפי שפורט לעיל, ערב הרפורמה בשירותי התחבורה הציבורית, תעריפי הנסיעה סבלו מעיוותים משמעותיים ומחוסר אחידות מובהק. על רקע זה, ממשלת ישראל החליטה על תכנית החומש להרחבה ולשיפור ההיצע של התחבורה הציבורית בארץ, וקיבלה החלטה בדבר 'ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים', אשר היוותה את הבסיס לרפורמת דרך שווה.
63. כאמור, עוד קודם להחלטת הממשלה, ובהמשך לעבודת מטה שנעשתה בשנים 2019-2020, החלה עבודת מטה סדורה וממושכת של צוותים מקצועיים במשרד התחבורה, תוך הסתייעות ושיתוף פעולה מקצועי עם במומחים כלכליים חיצוניים. עבודת הצוות החלה בשנת 2021, והסתיימה עם פרסום הצו במאי 2022, במהלכם נבחנו לעומקן משמעויות הרפורמה, על התועלות והקשיים שבה. הצוות בחן בין היתר את השפעת השינוי במשטר התעריפים על למעלה ממאה יישובים ברחבי הארץ, קיים בחינה מקיפה של השלכות הרפורמה על הוצאות משקי בית בעשרות יישובים, בחן את דפוסי הנסיעה של הציבור בישראל, ועוד.
64. הצוות בחן לעומקן את ההשלכות הצפויות של הרפורמה, ובחן חלופות שונות למזעור הפגיעה שעלולה להיגרם למשתמשים שונים בעקבות הרפורמה. הצוות הציג באופן עיתי את תוצרי עבודתו למנכ"לית המשרד, וחתר ללא לאות כדי להגיע לפתרונות הולמים, סבירים ומידתיים, וכדי להפחית את הפגיעה שעשויה להיגרם לתושבי חלק מהיישובים. נשוב ונזכיר כי אלמלא רפורמת דרך שווה, תעריפי הנסיעה היו מתייקרים באופן רוחבי ואחיד ב-8.7% כאמור בהוראות צו הפיקוח שהוחלף, ותוך הנצחת העיוותים והפערים בתעריפי הנסיעה.
65. ועדת המחירים אף היא בחנה את הדברים לעומקם בתורה. לאחר שגיבשה את עמדתה, הוועדה העבירה המלצה מפורטת ומנומקת לשרים – לבטל את משטר התעריפים הנוהג ולקבוע מבנה תעריפים חדש, אחיד ומבוסס מרחק נסיעה – וזאת לאחר בחינת עבודת המטה המקצועית המפורטת של צוותי המומחים במשרד התחבורה. עקרונות ההמלצה הוטמעו בטיוטת צווי פיקוח, ובמסגרת התייעצות עם משרד המשפטים הוכנסו תיקונים נוספים לנוסח.
- בהקשר לכך נזכיר כי ועדת המחירים היא גוף מקצועי שתפקידו לדון, בין היתר, בקביעת מחיר מפוקח או שינויו, בהתאם למומחיותה ושיקול דעתה המקצועי. הוועדה ממליצה לשרים בעניין קביעת מחירים בצווים לשלל מוצרים שבפיקוח – דהיינו מוצרי יסוד בעלי חשיבות בסיסית בעיקר לאוכלוסיות מעוטות האמצעים, דוגמת לחם, מוצרי חלב, ביצים, גז, מחירי משפחתונים ומעונות יום, ועוד – ומטבע הדברים בית המשפט הנכבד אינו מחליף את שיקול דעתה המקצועי בשלו.

66. טיוטת צו הפיקוח פורסמה ביום 6.4.22 למשך 7 ימים לקבלת הערות הציבור, במהלכם 1,163 אנשים צפו בפרסום והועברו 63 הערות. כלל ההערות נבחנו ונשקלו, ואחת מהן אף התקבלה כאמור והביאה לתיקון הוראות הצו בנוגע להסדר נסיעה חופשי חודשי באילת.

67. אשר לטענות בדבר פרק הזמן המקוצר לפרסום טיוטת הצו, הרי שהן אינן מגלות עילה להתערבות שיפוטית. יודגש תחילה כי בעוד שהשרים קיימו התייעצות עם ועדת המחירים – בהתאם להוראת סעיף 13 לחוק – הרי שהמחוקק לא קבע חובת היוועצות עם הציבור בכללותו. משכך הדבר, ובהתאם להלכה הפסוקה לפיה בהעדר חובת היוועצות סטטוטורית לא קמה חובה אוטומטית לקיים הליך היוועצות בעת התקנת תקנות וחקיקת משנה, הרי שדי בכך כדי ללמד כי המשיבים פעלו כדין. לעניין זה ראו למשל את שנקבע בפסק הדין בבג"ץ 5790/16 גני בן צבי בע"מ נ' שר האוצר (ניתן ביום 31.5.18), כדלקמן:

22. אין לקבל גם את טענות העותרות בקשר לזכות הטיעון ולשיתוף הציבור. אכן, כטענת המשיבים, "בפסיקה נקבע כי אין חובה לקיים הליך של שיתוף הציבור בהליכי התקנת תקנות וחקיקת משנה, או בהליכי חקיקה ראשית, לרבות כאשר פרטים מסוימים נפגעים מן החקיקה" (בג"ץ 5975/12 חטיבת מפיצי הסיגריות במכונות אוטומטיות נ' משרד הבריאות, פסקה 15 (3.7.2013); ראו בהרחבה דפנה ברק-ארז משפט מינהלי כרך ב 475–481 (2010)). המחוקק הורה לשר האוצר להתקין את התקנות דנן לאחר היוועצות עם המועצה הארצית, וכך עשה, ואולם לא הטיל עליו חובה שבדין לעשות כן עם גורמים אחרים. מכל מקום, הליך התקנת התקנות כפי שנעשה בפועל כלל שמיעת עמדתם של גורמים מקצועיים רבים ומגוונים, ובנסיבות אלו אכן נשמע כדבעי קולו של הציבור במסגרת ההליך."

וכן ראו – דפנה ברק-ארז, משפט מינהלי (תש"ע-2010) כרך ב', 292:

"כלל, מידת השיתוף של הציבור בהליכים מינהליים היא מצומצמת יותר בהשוואה להליכים של חקיקה ראשית, לפחות מבחינה פורמלית. אמנם, גם בהקשר של חקיקה ראשית אין מוקנית זכות לגורם כלשהו להשתתף בהליך. עם זאת, הייצוג בכנסת מבטיח, לפחות פוטנציאלית, מעורבות של גישות שונות בהליך החקיקה. כמו כן, האופי הפומבי של הליכי החקיקה בכנסת מאפשר, בדרך כלל, מודעות ציבורית לנושאים העומדים על סדר יומה (אם כי, במקרים רבים, הציבור אינו מגלה מעורבות פעילה בהליכי החקיקה, ולכן – מבחינה מעשית – גם הפעילות הפרלמנטרית לוקה בחסר מההיבט של שיתוף הציבור). בשונה מכך, אין חובה פורמלית לשתף את הציבור גם כאשר הרשות המינהלית יוצרת נורמות כלליות המחייבות את הציבור או המשפיעות על זכויותיו – לא כאשר היא מתקינה תקנות ואף לא כאשר גורמים מינהליים נוטלים חלק במשא ומתן שמוביל להצטרפותה של ישראל לאמנה בינלאומית."

68. מבלי לגרוע מכך, ולמעלה מן הצורך, נוסף כי פרק הזמן שבו פורסמו טיוטות צווי הפיקוח להערות הציבור אפשר למי שחפץ בכך להידרש לדברים, ולראייה מספר הצפיות בפרסום וההערות שהועברו. נשוב ונציין כי ככל שהצו לא היה מתפרסם ברשומות עד ליום 1.5.22, משמעות הדבר הייתה כי תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית היו עולים במועד זה באופן רוחבי בהתאם למנגנון העדכון של הצו שהוחלף (כתיקונו בהוראות השעה שהוזכרו לעיל). על כן, המשיבים ביקשו להימנע מייקור תעריפי הנסיעה ללא הוצאת הרפורמה לפועל ויישום תועלותיה הרבות, והשקיעו מאמצים ומשאבים רבים בהשלמת ההליך במועד, והכל באופן ענייני ומקצועי גרידא.

על כן, הגם שאין כל חובה שהדין לעשות כן, הרי שבענייננו ממילא התקיים הליך הפרסום לציבור, ובנסיבות האמורות – בשים לב להתייקרות התעריפים הרוחבית שהייתה בפתח – ניתן זמן תגובה סביר להערות, אשר בהמשך לו נבחנו לגופן כלל ההערות שהועברו.

69. הנה כי כן, צווי הפיקוח פורסמו לאחר הליך בחינה מעמיק ומקצועי שארך חודשים ארוכים, תוך הסתייעות בגורמי מקצוע בעלי מומחיות ממשד התחבורה ובמומחים כלכליים חיצוניים, תוך בחינת הנתונים והשיקולים הצריכים לעניין באופן ענייני ומקצועי, ותוך גיבוש המלצה מפורטת ומנומקת על-ידי ועדת המחירים. משכך הדבר, המשיבים יטענו כי לא נפל בהליך כל פגם שעשוי לגלות עילה להתערבות שיפוטית.

היעדר עילה להתערבות שיפוטית בצו הפיקוח לגופן

70. בהמשך לכל האמור לעיל, המשיבים יטענו כי גם לגוף הדברים אין כל עילה להתערבות בצו הפיקוח, אשר מעגן את רפורמת דרך שווה. כפי שפורט בהרחבה לעיל, בבסיס הרפורמה מצויים שיקולים ענייניים ומקצועיים גרידא, והתעריפים נקבעו בהתאם להמלצת ועדת המחירים – היא הגוף המקצועי שאמון על פי דין להמליץ לשרים אודות תעריפי התחבורה הציבורית – ולאחר עבודת מטה סדורה ומקיפה שהתקיימה בהתאם לשיקול דעתם המקצועי של הגורמים הרלוונטיים במשרד התחבורה, שלהם מומחיות מיוחדת בקביעת הסדרים כגון דא.

71. כמפורט בהרחבה לעיל, במצב הקודם התקיימו עשרות תעריפים שונים לנסיעה בתחבורה הציבורית בארץ, אשר חסרו אחידות וצידוק. כפי שהראינו, בין התעריפים השונים התקיימו פערים שלא נבעו מהגייון מסדר כלשהו או מטעמים תחבורתיים. שכן מטבע הדברים, לא ניתן להסביר מדוע כרטיס חופשי יומי לנסיעה עירונית בטבריה עלה 4 ש"ח, ואילו הסדר נסיעה זהה בבית שאן – המצויה באותו דרוג סוציאקונומי ממש – עלה 12.5 ש"ח. אף לא ניתן להסביר מדוע כרטיס חופשי יומי לנסיעה באלעד עלה 12.5 ש"ח, ואילו הסדר נסיעה זהה בפתח תקווה או בראש העין – המצויה בדרוג סוציאקונומי גבוה יותר – עלה רק 7.5 ש"ח. והדוגמאות רבות כאמור.

72. לאור כל אלה, ולאחר בדיקה מדוקדקת של משטר התעריפים שנהג, הוחלט על קביעת מבנה תעריפים חדש, אחיד, שקוף ופשוט, תוך צמצום עשרות תעריפי הנסיעה השונים לכדי תעריפי נסיעה בודדים, המבוססים על מרחקי הנסיעה. נוסף על כך, הרפורמה מתמרצת את הציבור להשתמש באופן קבוע בתחבורה הציבורית, תוך קביעת הסדרי נסיעה אטרקטיביים לכל טווחי הנסיעה. הרפורמה אף קובעת הנחות חדשות, דוגמת נסיעה חינם לבני 75 ומעלה והגדלת ההנחה שניתנה לזכאי ביטוח לאומי ואנשים עם מוגבלות ל-50%; מרחיבה את היקף הזכאות להנחת ילדים ונוער; כמו גם הנחות שנהגו קודם לרפורמה לסטודנטים, ילדים עד גיל חמש, עיוורים, אזרחים ותיקים ונסיעות חינם לנוסעי מערכת הביטחון. כן נקבע כי תושבי אזורים נבחרים שאינם גרים באחד משלושת המטרופולינים הגדולים, יוכלו לרכוש כרטיס מוזל שיאפשר נסיעה ללא הגבלה עד 40 ק"מ בתוך האזור, בעלות קבועה של 99 ש"ח בלבד.

73. נוסף כי הסדר תעריפים פשוט ושקוף זה מאפשר לנוסע לבחור את המסלול היעיל והמשתלם ביותר לנסיעה בתחבורה הציבורית, וזאת בניגוד מוחלט למצב הדברים שהתקיים ערב הרפורמה. לשם כך מופיע באתר הייעודי של משרד התחבורה 'מחשבון דרך שווה', אשר מאפשר לנוסע להכניס את נתוניו הפרטניים – ובתוכם בחינת זכאותו להנחה ייעודית, מסלול הנסיעה ותדירות הנסיעה – וללמוד מה הסדר הנסיעה המומלץ עבורו ומה עלותו. לשם ההמחשה, ראו למשל את פלטי המערכת שלהלן:



74. יובהר כי מטבע הדברים, מקום בו אוחדו עשרות תעריפי נסיעה לכדי תעריפים בודדים, הרי שמחירן של חלק מהנסיעות גם יעלה, והמשיבים אינם מתכחשים לכך. לעניין זה ציינו כי במסגרת עבודת המטה נבחנה לעומקה השפעת השינוי במשטר התעריפים, והצוות בחן בדקדקנות חלופות שונות כדי למזער את הפגיעה בנוסעים, כפי שניתן להיווכח מהמסמכים המפורטים שהוצגו בזמן אמת. בד בבד נשוב ונזכיר כי הרפורמה כוללת הטבות והנחות שונות, תוך מתן תמריצים לשימוש קבוע בתחבורה הציבורית. עוד נוסף, על רקע הטענות לפיהן לכאורה הרפורמה פוגעת בציבור ומייקרת את שירותי התחבורה הציבורית, כי גם לאחר כניסת הרפורמה לתוקף, שיעור סבסוד התחבורה הציבורית בישראל יוותר על אותו שיעור כבעבר (כ-70%), ויותיר את ישראל בין המדינות המובילות בעולם לעניין זה.

על כן, המשיבים יטענו כי מעצם זה שחלק מתעריפי הנסיעה יתייקרו – תוך תיקון הפערים הגדולים וחוסר האחידות שהתקיימו קודם לכן – לא נלמדת כל פגיעה המגלה עילה להתערבות שיפוטית. בהקשר לכך ראו והשוו לדבריו של כב' הנשיא ברק בבג"ץ 366/03 **עמותת מחויבות לשלום וצדק חברתי נ' שר האוצר**, פ"ד (3) 464, אשר קבע כי אין פגם חוקי בביטול ההנחה בתעריפי הנסיעה באוטובוס ממנה נהנו הזכאים להבטחת הכנסה, כדלקמן:

"27. אשר לביטול הפטור מאגרת טלוויזיה וההנחה בתעריפי הנסיעה באוטובוס – לאלה לא מוצע מקור חלופי. תשלומים אלה ייפלו אפוא מעתה במלואם על כתפי הזכאים להבטחת הכנסה. יש להצר על כך. אמנם ההיזקות לשירותי טלוויזיה או הסעה ציבורית אינה הכרחית לקיומו של האדם, ועדיין מדובר בשני סוגי שירותים שהם בסיסיים לחייו החברתיים של האדם בימינו. יש בהם כדי לאפשר לאדם לקחת חלק פעיל ומעורה בסביבתו. באמצעותם הוא יכול להיחשף למציאות התרבותית, החברתית והמדינית הסובבת אותו. הם מאפשרים מימוש מהותי של זכויות יסוד (חופש הביטוי, הזכות למידע, חירות התנועה). מבחינות אלה הגישה לאמצעי תקשורת ולכלי תחבורה זמינים וזולים היא חיונית לתפיסת האדם כחלק מן הכלל. אכן, "זכויות האדם הן זכויותיו כיצור חברתי. כבוד האדם הוא כבודו כחלק מחברה ולא כמי שחי על אי בודד" (בש"פ 537/95 גנימאת נ' מדינת ישראל [27], בעמ' 413).

28. נכונים הדברים בייחוד בכל הנוגע לאפשרויות התעבורה. יכולתו של אדם להגיע ממקום למקום בצלילות נסבלת עשויה להיות הכרחית לפרנסה, לקיום חיי משפחה תקינים, לניהול חיים חברתיים מלאים. תחבורה ציבורית זמינה היא אינטרס של כלל הציבור (ראו בג"ץ 4769/95 מנחם נ' שר התחבורה [28]); היא צורך למעוטי האמצעים שבתוכו. על כן משמעות ביטול ההנחה תהא אחת משתיים: חלק מסוים נוסף מהכנסתו של הזכאי להבטחת הכנסה יופנה מעתה למימון תעבורה (וטלוויזיה) במקום לשמש לצורכי הקיום המידיים, ולחלופין יידרש הוא לוותר על השימוש בתחבורה ציבורית (ועל גישה לטלוויזיה). אלה תוצאות קשות. ראוי לשוקלן שנית. יש מקום להתחשב בהן בבחינת מצבו הפרטני של אדם הטוען לפגיעה בכבוד (ראו פסקה 22 לעיל). **אך האם יש בביטול הפטור מאגרה וביטול ההנחה בנסיעה, כשלעצמם, פגם חוקי כלשהו? תשובתי לשאלה זו היא בשלילה. חשיבותם של שירותי התעבורה והתקשורת אינה מצמיחה כשלעצמה חובה על המדינה להוזיל את עלויות אותם שירותים למעוטי האמצעים בחברה.** חובתה של המדינה היא להבטיח קיום בכבוד. כפי שהוסבר, חובה זו ניתנת למימוש בדרכים שונות. אין מוטלת על המדינה חובה חוקית לפעול דווקא בדרך של סובסידיות למצרכים כאלה או אחרים. חוזרים אנו אפוא לנקודה שבה חתמנו את הדיון בחוקתיות הקיצוץ בגמלאות הבטחת הכנסה: על הבחינה להיות תוצאתית. אין להעדיף, מראש, אמצעי כזה או אחר למימוש החובה. משכך, אף דין העתירה נגד הוראות החלטת הממשלה (וחקיקת המשנה שנעשתה על פיהן) להידחות."

בהקשר לכך נוסף כי בהתאם להלכה הפסוקה, ממילא אין לאיש כל זכות קנויה לכך שמדיניות המשליכה על עניינו תיוותר על כנה או תשונה באופן שמיטיב עמו (וראו, למשל, מיני רבים, בג"ץ 4746/92 **g.p.s. agro exports l.t.d נ' שר החקלאות**, מח (5) 243 (1993); בג"ץ 3734/11 **דודיאן נ' כנסת ישראל** (ניתן ביום 15.8.12)).

75. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, יובהר כי הטענות הגורפות לפגיעה בעותרים ובציבור אינן מציגות את הדברים כהווייתם. נמחיש זאת, בתמצית, באמצעות מספר דוגמאות להלן.

- **ביתר עילית** - מחיר הנסיעה הבודדת יעלה מ-2.5 ש"ח ל-5.5 ש"ח, תוך הרחבת הכיסוי ל-15 ק"מ אווירי ומתן אפשרות לעבור בין קווים למשך 90 דק'. לעומת זאת, נסיעה לירושלים, המהווה יעד מרכזי לנוסעים מביתר עילית, תופחת מ-9 ש"ח ל-5.5 ש"ח. מחירו של סדר חופשי יומי יופחת מ-13 ש"ח ל-12.5 ש"ח, מחיר ההסדר החופשי חודשי יעלה מ-82 ש"ח (נסיעות בתוך היישוב בלבד) או 146 ש"ח (נסיעות באזורי הרי ירושלים, כולל יישובים סמוכים כמו שורש ובית חורון), להסדר חופשי חודשי בסך 225 ש"ח (112.5 ש"ח לנוער), התקף בכל קווי האוטובוס, לרבות רכבות קלות. בהתאם, הסדר חופשי חודשי לירושלים יופחת מ-238 ש"ח ל-225 ש"ח, ויהיה תקף גם לנסיעות לכל אזור אחר בארץ.

- **קריית שמונה** – מחיר הנסיעה הבודדת יעלה מ-5 ש"ח ל-5.5 ש"ח, תוך מתן ההטבות כאמור. מחיר הסדר חופשי יומי יעלה מ-7 ש"ח בתוך היישוב בלבד ל-12.5 ש"ח במרחק אווירי של 15 ק"מ. בהסדר חופשי חודשי יופחת התעריף משמעותית, מ-132 ש"ח לנסיעות ביישוב ל-99 ש"ח לנסיעות של עד 40 ק"מ (באזור 99), ולנוער מחיר הסדר תקופתי זה יהיה 49.50 ש"ח.

- **דימונה** – תעריף הנסיעה הבודדת עומד כיום על 2.5 ש"ח בתוך העיר, ו-6.5 ש"ח או 9.1 ש"ח (לנסיעות מחוץ ליישוב ליישובים סמוכים), ולאחר הרפורמה יעמוד על 5.5 ש"ח, כולל נסיעות מעבר למשך 90 דקות כאמור. מחיר הסדר חופשי היומי יפחת מ-13 ש"ח ל-12.5 ש"ח, ואילו מחיר הסדר חופשי חודשי יעלה מ-81 ש"ח (ביישוב בלבד) ל-99 ש"ח (לטווח של עד 40 ק"מ, כולל נסיעות לבאר שבע למשל; לאזרחים ותיקים עד גיל 75 ולנוער, מחיר הסדר תקופתי זה יהיה 49.50 ש"ח). לעומת זאת, מי שמחזיק כיום במנוי חודשי לטובת נסיעות מחוץ ליישוב גם בטווח קצר (לירוחם למשל) משלם כיום 195.5 ש"ח, ולאחר יישום הרפורמה ישלם כאמור רק 99 ש"ח.

- **צפת** – די אם נציין כי ביום 1.2.21 פנה ראש עיריית צפת למנכ"ל משרד התחבורה והלין על כך שתושבי העיר נדרשים לשלם תעריף של 4.10 ש"ח לנסיעה בעיר – תוך שציין כי לעיתים יש צורך ב-2-3 נסיעות כדי להגיע ליעד – ואילו תושבי טבריה, רכסים וירוחם משלמים כ-2 ש"ח בלבד לנסיעה ביישוב. למותר לציין כי על רקע מקרים שכאלה נולדה רפורמת דרך שווה, אשר בין היתר מאפשר כאמור נסיעות המשך ללא כל תשלום נוסף במשך 90 דקות במסגרת טווח הנסיעה הראשון, ובמסגרתה מתאפשר לתושבי צפת לרכוש הסדר חופשי חודשי בעלות של 99 ש"ח לנסיעות לטווח של 40 ק"מ ללא הגבלה. לאזרחים ותיקים עד גיל 75 ולנוער כאמור מחיר הסדר תקופתי זה יהיה 49.50 ש"ח.

צילום מכתב ראש עיריית צפת מיום 1.2.21 מצורף ומסומן **מש/14**.

- לדוגמאות נוספות בהן יש עלייה בתעריפי הנסיעה הבודדת, אך ירידה בתעריפי ההסדרים החודשיים, ראו להלן:

מנוי חודשי רפורמה	מנוי חודשי קיים	מנוי יומי רפורמה	מנוי יומי קיים	תעריף רפורמה נסיעה בודדת	תעריף קיים נסיעה בודדת	יישוב
99	146	12.5	13	5.5	4	מעלות תרשיחא
99	100	12.5	13	5.5	4	נהריה
99	112.5	12.5	13	5.5	3	נצרת
99	110.5	12.5	13	5.5	3	סח'נין

- לדוגמאות אחרות בהן יש עלייה בתעריפי הנסיעה הבודדת ובתעריפי ההסדרים החודשיים, ראו להלן:

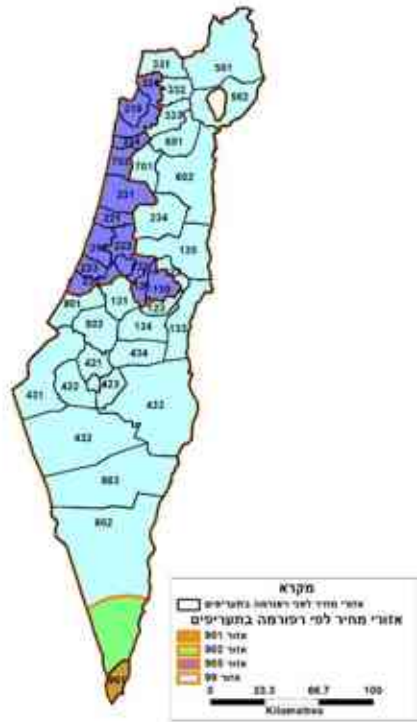
מנוי חודשי רפורמה	מנוי חודשי קיים	מנוי יומי רפורמה	מנוי יומי קיים	תעריף רפורמה נסיעה בודדת	תעריף קיים נסיעה בודדת	יישוב
225	208.5	12.5	13	5.5	3.5	באר יעקב
99	66.5	12.5	4	5.5	2.5	טבריה
225	146	12.5	13	5.5	2.5	יקנעם עלית
225	125	12.5	6	5.5	3.5	לוד

76. הנה כי כן, כמפורט לעיל, צמצום עשרות התעריפים שהתקיימו ערב הרפורמה מביא מטבע הדברים גם להתייקרות תעריפים מסוימים, לצד הוזלת תעריפים אחרים. מכל מקום, קביעת התעריפים נעשתה לאחר בחינה דקדקנית של הדברים, משיקולים עניינים ומקצועיים גרידא. על כן, גם בכך יש כדי ללמד כי אין כל עילה להתערבות שיפוטית בעניין.

77. בהמשך לכך נציין כי אף אין ממש בטענה כי רשימות היישובים בצו נקבעו באופן שרירותי. נשוב ונציין כי החלוקה נעשתה בהתאם למפת התעריפים שנקבעה ברפורמת 2016 וברפורמת היישומון, אשר קבעה את תעריפי התחבורה הציבורית בהתאם למרחק שנקבע על פי "טבעות" אזוריות סביב

המטרופולינים הגדולים, כמקובל בעולם. כך, מרכז המטרופולין נקבע כטבעת 1, וככל שמתרחקים ממרכז המטרופולין עוברים לטבעות 2 ו-3. בהקשר לכך הפנינו בסעיף 25 לעיל להחלטת ועדת המחירים מיום 9.11.20 בעניין 'תעריפי הנסיעה באזורים מרוחקים מהגלעין המטרופוליני בתשלום באמצעי תשלום מתקדמים', אשר עמדה על העקרונות התכנוניים והתחבורתיים העומדים בבסיס מפת התעריפים.

78. בהקשר לכך יצוין כי בעוד שהעותרת טוענת כנגד השימוש במפת האזורים ששימשה לרפורמה בתעריפים החל משנת 2016, הרי שהצוות המקצועי בחר להשתמש במפה זו דווקא משום שהיא היוותה בסיס לרפורמות קודמות, וכדי לשמור על יציבות ואחידות תוך שימוש במפה שנקבעה בעבר על בסיס צרכים תחבורתיים. העותרים ממילא אינם מפרטים מדוע לשיטתם אין במפה מענה לחלוקה לאזורים מרוחקי גלעין מטרופוליני, וזאת הגם שאף בחלוף הזמן לא חלה התרחקות או התקרבות בין מרכז ישוב למרכז הגלעין המטרופוליני. לשם הסדר הטוב, להלן מפת האזורים דנן, המבוססת כאמור על מפת התעריפים של שנת 2016 ועל הפעימה השנייה של רפורמת היישומון:



79. נוסף כי הצוות המקצועי בחן בזמן אמת גם את האפשרות לעשות שימוש במפת יישובי עדיפות לאומית, ומצא שאין מקום לכך. הדברים אף סוכמו במסמך 'חלופות להחלת תעריפי פריפריה ביישומונים לתשלום בתחבורה הציבורית – קווים מנחים'. כפי שמפורט במסמך זה, הגם שמפת יישובי עדיפות לאומית 'נצמדת' לתבחינים שהוסכמו על ידי הממשלה ונהוגים על מנת לחזק אזורים בארץ, חסרונה המרכזי הוא במתן עדיפות ליישובים ללא בחינת הצרכים התחבורתיים של הפרט המבקש לעבור במרחב מנקודה A לנקודה B. לנוכח כך, נמצא כי שימוש בחלופה זו היה מצריך שרטוט בפועל של מפת גבולות, היערכות תכנונית מרחבית על מנת לכלול למשל רשת כבישים ותחנות ביישוב הרלוונטי, והדבר עלול היה לבלבל את ציבור הנוסעים.

יודגש כי השאלה אם להשתמש במפת התעריפים, במפת יישובי עדיפות לאומית או במפה אחרת, מצויה בלב שיקול הדעת המוקנה למשיבים, וההכרעה בה מערבת שיקולים מקצועיים עם שיקולי מדיניות. חרף זאת, הלכה למעשה, העותרים מבקשים כי בית המשפט הנכבד יחליף את שיקול דעתם של המשיבים בשלו – בניגוד למושכלות היסוד – ויקבע כי היה על המשיבים להשתמש במפה אחרת.

צילום מסמך חלופות להחלת תעריפי פריפריה ביישומונים לתשלום בתחבורה הציבורית מצורף ומסומן מש/15.

80. על כן, מקום בו המשיבים קבעו את אזורי הנסיעה ואת רשימות היישובים על בסיס שיקולים מקצועיים וענייניים גרידא, תוך שנדרשו לחלופות אפשריות שונות ובחרו בחלופה האמורה לפי שיקול דעתם המקצועי, ברי כי החלוקה לא נעשתה בשרירותיות כנטען בעתירה, וברי כי אין כל עילה להתערבות שיפוטית בחלוקה שנעשתה. בהקשר לקביעת גבולות ותחומים, ראו למשל את דבריו של כב' השופט ד' חשין בפסק הדין בבג"ץ 8803/06 גני חוגה בע"מ נ' שר האוצר (ניתן ביום 1.4.07), כדלקמן:

6" ... אכן, בכל מקום בו נקבעים גבולות ותחומין – יהיה זה גבול גיאוגרפי, משקל או זמן – תמיד יהיו שימצאו עצמם מחוץ לתחום. זהו קושי אינהרנטי שאנו מחויבים להכיר בו ולהשלים עמו. בית משפט זה כבר נדרש בעבר לסוגיה דומה, בעתירה שהגיש קיבוץ יחיעם, המצוי כ-10 קילומטרים דרומית לגבול שבין ישראל ולבנון, להיכלל ברשימת יישובי קו העימות, שכללה את כלל היישובים המצויים עד מרחק של 9 קילומטרים מהגבול. בדחותו את העתירה, כתב השופט מ' חשין:

"בהצבתו של גבול להבדיל בין לבין, לעולם עשויה שתתעורר שאלה מדוע זה נקבע הגבול כפי שנקבע – כך ולא אחרת. קושי זה קושי מובנה הוא בכל נושא שעניינו זמנים, מישקלות ומידות. כך הוא באשר להתיישנות, כך הוא באשר לגיל וכך הוא באשר למישקל. לו נקבעה אמת מידה של עשרה ק"מ כי אז היו מעלים שאלה וטרוניה יישובי האחד-עשר ק"מ, ולו נקבע גבול של שמונה ק"מ, כי אז היו באים בטרוניה יישובי התשעה ק"מ" (בג"ץ 5193/99 קיבוץ יחיעם נ' ממשלת ישראל, ניתן ביום 7.2.00).

קביעת גבולות היא בלתי נמנעת, פעמים רבות, לשם קיומה של הוודאות המשפטית – למען ידע כל אדם היכן הוא עומד ומהן זכויותיו וחובותיו. בכך תורמת היא גם ליעילות ההליך. בענייננו, קביעת הגבול הגיאוגרפי מקילה על הליך בירור הזכאות לפיצוי. עם זאת, הוודאות והיעילות אינן חזות הכל, ולפיכך, גבול אינו יכול להיות שרירותי לחלוטין. ביסודו הוא מבוסס על רציונאל כלשהו, שתכליתו קידום ערכי היסוד של שיטתנו. כך, לו היה נקבע כי רק יישובים ששם מתחיל באות א' יהיו זכאים להיכלל באזור ההגבלה, הרי שהיה הדבר בלתי סביר לחלוטין. לא כך בענייננו, בו נקבע אזור ההגבלה על פי מרחק מהגבול כמדד למידת הפגיעה מהלחימה, וזאת על בסיס ההנחה כי יישובים קרובים יותר לחזית מאוימים ופגיעים יותר. זוהי הבחנה שאינה שרירותית.

העולה מן האמור, כי גבולות הנקבעים בהוראת דין אינם יכולים להיות שרירותיים בפני עצמם; אך מובן כי לכל גבול יהיו שוליים של שרירות. כך, למשל, קטינים אינם בעלי זכות הצבעה. טעם הדבר הוא ברור – הצבעה דורשת שיקול דעת עצמאי, מודעות, ניסיון חיים ובגרות, שניתן להניח כי לא יתקיימו במידה מספקת בקרב אחוז ניכר מהקטינים. עם זאת, ברי כי ימצא קטין פלוני שמלאו לו 17 שנים, אשר בכל הפרמטרים לעיל עולה על בגיר אלמוני בן 18. בכך ראינו כי הכלל, אפילו ששורשיו טמונים בהיגיון, עדיין יצמיח שוליים של שרירות, שאין מנוס מהם".

81. המשיבים יטענו כי גם הטענות בדבר ביטול הנחת הערך הצבור ברב-קו אינן מגלות כל עילה להתערבות שיפוטית. במקור, הטבת הערך הצבור ניתנה כהטבה מסחרית, כדי לעודד את הציבור להשתמש ברב קו חלף תשלום במזומן, וזאת גם לנוסעים שאינם זכאים או בעלי הטבה אחרת. ואכן, ההטבה המסחרית השיגה את יעדה, וכיום למעלה מ-95% מהנוסעים מחזיקים ומשתמשים בכרטיס הרב קו. לאור זאת, בשנים האחרונות עמדת גורמי המקצוע במשרדי התחבורה והאוצר הייתה כי יש לבטל את ההטבה הגורפת בהנחת ערך צבור, ולהמירה בהנחות שיעודדו שימוש בתחבורה ציבורית. על רקע זה, בחינה עדכנית של הדברים הראתה כי כיום אין עוד הצדקה להמשך מתן ההטבה המסחרית האמורה.

בד בבד, ומבלי להקל ראש בדברים, בחינת הדברים הראתה כי בעקבות ההסדרים השונים הקבועים ברפורמת דרך שווה, ההשפעה של ביטול הטבת הערך הצבור על מרבית הנוסעים צפויה להיות מצומצמת – נוסעים בעלי פרופיל "בוגר" (אשר להם מבוטלת ההנחה במעמד הטעינה) מהווים כ-24% מכלל הנסיעות; מתוכם, כ-89% מבצעים 20 נסיעות ומטה נסיעות בחודש, ואילו 73% אחוז מבצעים פחות מ-10 נסיעות בחודש. למרבית הנוסעים האחרים (כ-11%), אשר משתמשים בתחבורה ציבורית בתדירות תכופה יותר, יהיה תמריץ לעבור לשימוש בהסדרי נסיעה אחרים, כגון הסדרי נסיעה יומי/חודשי, שבהם יינתנו כאמור הסדרי נסיעה במחירים אטרקטיביים.

82. נוסף לכך, ברי כי עניינה של הרפורמה אינו מתמצה בביטול ההנחה המסחרית בהסדר הערך הצבור ותו לא. תחת זאת, כמפורט בהרחבה לעיל, חלף הטבה זו ניתנו הטבות אחרות למשתמשים, וכן נקבעו הסדרים חדשים המתמריצים נוסעים קבועים בתחבורה הציבורית. כאמור, גם לאחר הרפורמה הסבסוד הכולל של התחבורה הציבורית ימשיך לעמוד על כ-70%, ועל כן עניינה בשינוי רוחבי של תעריפי הנסיעה, ובתוך כך שינוי גם בהטבות ובהנחות השונות. שינוי, ולא ביטול.

הנה כי כן, גם בעניין זה, ברי כי מדובר בשיקול מקצועי וענייני גרידא.

83. סיכומם של דברים, רפורמת דרך שווה נועדה לתקן עיוותים היסטוריים בתעריפי התחבורה הציבורית בישראל, אשר הביאו לפערים משמעותיים ולחוסר שוויון ואחידות בתעריפים ששילם הציבור. הרפורמה גובשה בהליך מקצועי וסדור, על-ידי גורמי מקצוע בעלי מומחיות בתחום התחבורה הציבורית – במשרד התחבורה ומחוצה לו – תוך שקילת שיקולים מקצועיים וענייניים גרידא, ותוך בחינת הדברים לעומקם. כמפורט לעיל, צו הפיקוח הותקן בסיומו של הליך מינהלי מקצועי וממושך, אשר התבסס לכל אורכו על תשתית עובדתית סדורה ומפורטת ועל שיקולים מקצועיים – ובתוכם נתונים מקצועיים, תחשיבים ומידע רלוונטי שנאסף ונותח – אשר בסופו של יום עמדו בבסיס המלצות ועדת המחירים, ואומצו במלואן על ידי השרים.

84. משאלה הם פני הדברים, ובשים לב למידת ההתערבות השיפוטית המצומצמת בעניינים כגון דא, המשיבים יטענו כי אין כל עילה להתערבות ברפורמה, אשר עוגנה כאמור בצו הפיקוח עליו חתמו השרים.

לעניין זה ראו והשוו למשל לפסק דינו של בית המשפט הנכבד בבג"ץ 365/08 נטוויז'ן בע"מ נ' משרד התקשורת (ניתן ביום 17.6.09), כדלקמן:

10" העותרות גורסות כי החלטת משרד התקשורת אינה סבירה. השאלה המנחה לסוגיה זו היא האם האופציה שנבחרה על-ידי משרד התקשורת, היא אחת מאותן אופציות שרשות סבירה רשאית לבחור בה, גם אם אינה האופציה היחידה (ראו: בג"ץ 297/82 ברגר נ' שר הפנים, פ"ד לז (3) 29, 44 (1983)). עם זאת אין לשכוח כי בהפעלת הביקורת על החלטותיהן של רשויות שלטוניות אחרות, יש להביא בחשבון את מעמדו ואת תפקידו של הגוף המבוקר, וכן את מהות ההחלטה העומדת לביקורת ואת מאפייניה (בג"ץ 837, 817 (6) 1993/03 התנועה למען איכות השלטון נ' ראש הממשלה, פ"ד נז (6) 817, 837 (2003)). בהקשר זה יצוין, כי בית המשפט הדגיש לא פעם שאין משמעה של הביקורת השיפוטית הצבת בית המשפט בנעלי הרשות המנהלית, והחלפת שיקול הדעת של האחרונה בזו שלו (ראו: בג"צ 764/88 דשנים וחומרים כימיים בע"מ נ' עיריית קרית אתא, פ"ד מו (1) 793, 803 (1992)). הנחת היסוד הינה שהמשיבים 1-3 מחזיקים בידע, בניסיון ובפרספקטיבה הכוללת הנדרשים לקבלת החלטה מקצועית בדבר אורך תקופות המעבר לשימוש בקידומות חיוג בינלאומיות. המשיבים 1-3 טוענים כי למשיבות 4-5 נדרשה תקופת מעבר ארוכה יותר משניתנה להן לכתחילה, כיון שהן שלטו על נתח משמעותי משוק השיחות הבינלאומיות והשקיעו משאבים רבים יותר לקידום השימוש בקידומת החיוג 015. עיון בנימוקיהם של המשיבים 1-3, לרבות הצבעתם על ההבדלים המהותיים בין העותרות למשיבות 4-5, מלמד כי שיקול הדעת המקצועי הוא שהנחה את ההחלטה, שאינה חורגת ממתחם הסבירות, לא כל שכן במידה קיצונית המצדיקה התערבות בית משפט זה."

משאמרנו כל זאת, נתייחס עתה, בתמצית, לטענות נוספות שהעלו העותרים, ונראה כי אף הן אינן מגלות כל עילה להתערבות שיפוטית.

התייחסות לטענות נוספות של העותרים

85. לעניין טענת העותרת 11 בדבר הפרה לכאורה של עריכת ניתוח RIA (Regulatory Impact Assessment), הרי שהיא חסרת יסוד. העותרת 11 מפנה להחלטת הממשלה מס' 2118 מיום 22.10.14 ולהחלטת הממשלה מס' 4398 מיום 23.12.18, ולהגדרות הרגולציה' במסגרתן. ואולם, בהמשך להחלטות אלה, ביום 1.8.21 התקבלה החלטת ממשלה מס' 218 שכותרתה 'תכנית לאומית לשיפור הרגולציה ותיקון החלטות ממשלה', אשר תיקנה את החלטות שפורטו לעיל במספר היבטים. בין היתר, החלטת הממשלה 218 תיקנה גם את הגדרת המונח 'רגולציה', כדלקמן:

"'רגולציה' - כלל התנהגות מחייב במסגרת פעילות כלכלית או חברתית שהוא בעל אופי כללי (כגון חוק, תקנה, חוזר, נוהל או הנחיה, לרבות כאלה המקבלים תוקף מחייב בעת הכללתם כתנאים ברישיונות או בהיתרים וכיוצא באלה), שהוא בר אכיפה על ידי רשות מנהלית מוסמכת לפי דין למעט:

...

ב. פיקוח על מחירים;"

יצוין כי החרגת הפיקוח על המחירים התבססה בין היתר על המלצות צוות בין-משרדי שפעל מכוח החלטה מס' 18,4398 אשר ציין בין היתר כדלקמן:

"בהחלטת ממשלה מס' 2118 משנת 2014, ושוב בהחלטת ממשלה מס' 4398 משנת 2018, הודגש כי 'חקיקה בתחום המסים והטלת אגרות או שינויים בשיעורן אינן בגדר רגולציה לעניין החלטה זו'. הטעם הבסיסי להחרגה זו, הוא שמדובר בנושאים הקשורים למדיניות הכנסות המדינה ולא לרגולציה במובנה הרגיל שעניינה בהסדרת פעילות פרטית וחברתית. כמו כן, קיים חשש שתהליך התייעצות פומבי בתחומים אלה יסייע למי שמעוניינים להתחמק מתשלומים בהתבסס על המידע שיפורסם במסגרת התהליך. במסגרת עבודת הצוות לא עלה צורך בביטול או בשינוי ההחרגה לתחום המיסוי והאגרות, וניתן לעגנה גם בהגדרת הרגולציה שתאומץ בחקיקת המסגרת.

לצד זאת, במסגרת עבודת הצוות הועלה צורך בהחרגה דומה גם לתחום של תעריפים ומחירים מפוקחים. זאת, לאור ההבנה שקביעת תעריפים ופיקוח על מחירים נעשים על בסיס תהליך של ניתוח כלכלי מובנה ושיקולים ייעודיים, באופן שאינו מתאים לסוג הבחינה הנכלל ב-RIA. ניתן להחריג גם את התעריפים ומחירים מפוקחים דרך הגדרת הרגולציה שתאומץ בחקיקת המסגרת.

החרגות דומות ניתן למצוא גם במדינות שנסקרו. כך לדוגמה, בבריטניה, ה-Small Business Act מחרג מתחולת ה'הוראות הרגולטוריות' שעליהן חל החוק, הוראות הקובעות או מתקנות הוראות הנוגעות למיסוי, אגרות וחובים, רכש או תמיכות. בארה"ב, ה-Congressional Review Act 1996, קובע כי ה'רגולציה' שעליה חל החוק אינה כוללת, בין היתר, רגולציה שקובעת שכר, תעריפים, מחירים, שירותים או קצבאות. בקוריאה הדרומית, Framework Act on Administrative Regulations 1997, מחרג מתחולת החוק עניינים הקשורים לתעריפים וכן להטלה וגבייה של מס".

הנה כי כן, בהתאם להחלטת הממשלה מס' 218, ועדת המחירים לא הייתה מחויבת ואף לא צריכה לבצע RIA לרפורמת דרך שווה, ודי בכך כדי לדחות על הסף את טענת העותרת 11.

86. בהקשר לכך יוער כי בעבר סברו הגורמים הרלוונטיים כי החלק האמור של החלטת ממשלה מס' 218 יכנס לתוקף כאשר יושב ראש רשות האסדרה יודיע על הקמת הרשות והשלמת היערכותה למילוי תפקידיה בהתאם לסעיף 44 לחוק עקרונות האסדרה, התשפ"ב-2021, כפי שצוין בתמצית בתגובה המקדמית לעתירה בבג"ץ 5833/21 התאחדות המלונות בישראל נ' הרשות הממשלתית למים ולביוב (פסק הדין ניתן ביום 10.3.22), בהליך שגם בו נטען כי לא קוים הליך RIA כנדרש. ואולם, לאחר בחינת הדברים פעם נוספת – אגב טענתה הקונקרטית של העותרת 11 – לעמדת המשיבים החלק המתקן את הגדרת "רגולטור" ו"רגולציה" בהחלטת הממשלה מס' 218, נכנס לתוקף באופן מיידי ולא חלות לגביו ההוראות לגבי התחילה הנדחית או המותנית הקבועה בהמשך ההחלטה לגבי התיקונים האחרים, וזאת בשונה מתיקונים אחרים להחלטה מס' 2118 ולתיקונים להחלטה מס' 4398.

מבלי לגרוע מכך, נתייחס גם מבחינת מהות הדברים לתהליך שהתקיים ולעמידתו במהות שבבסיס הליך הערכת השפעות רגולציה, ונראה כי אין ממש בטענות העותרת 11.

87. תהליך הערכת השפעות רגולציה נועד להביא לכך שעבודת המטה הנדרשת לשם גיבוש רגולציה חדשה תבוצע ככל הניתן בהתאם לעקרונות מתודולוגיים מובנים, שמטרתם בין היתר לשפר את אופן ההתחשבות באינטרסים ובשיקולים הציבוריים הקשורים לרגולציה החדשה בעת קביעתה. התהליך מעניק כלים יישומיים לניתוח השפעותיה הצפויות של הרגולציה על המשק, והוא כולל היבטים כגון ניתוח הבעיה, גיבוש חלופות, ניתוח עלויות ותועלות ושיתוף הציבור.

88. כאמור לעיל, המחירים המפוקחים שבמוקד העתירה נקבעים במתודולוגיה סדורה הקבועה לפי חוק הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים. בהתאם לחוק הפיקוח, הכללים נקבעים על בסיס ניתוח מתודולוגי, שביסודו בחינה כלכלית של הרכיבים המגולמים לתוך העלות והשיקולים הייעודיים הנוגעים לאותו המשק.

89. כמפורט לעיל, צו הפיקוח דנן נקבע בתהליך סדור ומקצועי, שיש בו כדי לענות על עיקר הצורך בקיומו של תהליך הערכת השפעות רגולציה. מטרתו של תהליך הערכת השפעות רגולציה היא להבטיח שרגולציה חדשה תיקבע בתהליך קבלת החלטות סדור, תוך שילקחו בחשבון האינטרסים והשיקולים הציבוריים הרלוונטיים. בענייננו, הצו נקבע במסגרת תהליך ממושך, אשר כלל בחינה מתודולוגית לאור העקרונות והשיקולים הקבועים בחוק וקדמה לו עבודת מטה מקיפה, שארכה חודשים ארוכים, אשר במסגרתה נבחנו הדברים בצורה מקצועית ויסודית ביותר. לפיכך, התכלית של קיום עבודה מטה רחבה ומעמיקה קוימה ממילא.

90. משכך הדבר, **קיום התהליך המקצועי שפורט לעיל בעניין הרפורמה עונה על הצורך העומד ביסוד קיום תהליך הערכת השפעות רגולציה, ואין בכך שלא קיום תהליך זה בשמו ובמלואו כדי לגרוע מתוקף הצו.**

91. לעניין הטענה בדבר **פגמים בהרכבה של ועדת המחירים**, הרי שדי בעיון בפרוטוקול הדיון בוועדת המחירים ובהוראות חוק הפיקוח – אליהן מפנים העותרים בעצמם – כדי להיווכח שאין בטענה ממש.

סעיף 3 לחוק הפיקוח קובע הוראות בדבר הרכב ועדת המחירים, כדלקמן:

”3. (א) ועדת מחירים תהיה בת ארבעה חברים כמפורט להלן:

(1) שני חברים יהיו עובדי משרד האוצר שימנה המנהל הכללי של משרד האוצר, ואחד מהם יהיה יושב ראש הועדה;

(2) שני חברים יהיו עובדי המשרד שבתחום סמכותו המצרך או השירות (להלן – המשרד האחר) שימנה המנהל הכללי של המשרד האחר ובהם המפקח, ובאין משרד אחר – עובדי משרד התעשייה והמסחר שימנה המנהל הכללי של משרד התעשייה והמסחר, ובהם המפקח.

(ב) חבר אחד לפחות מבין המתמנים לפי סעיף קטן (א)(1) וחבר אחד לפחות מבין המתמנים לפי סעיף קטן (א)(2), יהיו בעלי השכלה בכלכלה, בחשבונאות או במינהל עסקים.”

ואילו סעיף 4 לחוק קובע הוראות בדבר סדרי דיון והחלטה בוועדה, כדלקמן:

4" (א) המנין החוקי לדיוני ועדת המחירים ולהחלטותיה הוא שני חברים, שאחד מהם נציג משרד האוצר ואחד נציג המשרד האחר.

(ב) החלטות הוועדה יתקבלו ברוב דעות חבריה ובלבד שאחד לפחות מן התומכים בהחלטה הינו נציג משרד האוצר ואחד הוא נציג המשרד האחר.

(ג) הוועדה תקבע את סדרי עבודתה ודיוניה, ככל שלא נקבעו בחוק זה או לפיו."

92. בענייננו, בדיון ועדת המחירים שנערך ביום 21.3.22 בעניין 'תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית ברב קו ובאפליקציות התשלום' התקיימה דרישת המניין החוקי כאמור – כאשר בדיון השתתפו שני נציגי משרד האוצר ונציגת משרד התחבורה. כאמור בסיכום הדיון, הוועדה המליצה לשרים לתקן את צווי הפיקוח כפי שפירטה, וברי כי פירושו של דבר הוא שההמלצה היא על דעת שלושת חברי הוועדה. אשר על כן, מקום בו שלושה חברי ועדה השתתפו בדיון, והחלטתם התקבלה פה אחד, הרי שהדבר תואם את סדרי הדיון וההחלטה שקבע המחוקק.

בהקשר לכך ראו את ההלכה שנקבעה בפסק דינו המנחה של כב' הנשיא ברק בבבג"ץ 8946/01 עלי נ' שר המשפטים, פ"ד נו(2) 415 (2001), כדלקמן:

17" אכן, יש להפריד בין השאלה אם ועדה מסוימת בכלל קיימת ומכהנת לבין השאלה איזה קוורום נדרש לשם קבלת החלטות בה. בעוד השאלה האחת עניינה בעצם קיום הוועדה מבחינת הדיון, ולמעשה, שאלת סמכותה לפעול, הרי שהשאלה האחרת עניינה מספר חברי הוועדה שצריכים להחליט בנסיבותיו של מקרה זה או אחר. השאלה האחת עוסקת בקיומם של חברי הוועדה – והוועדה עצמה; האחרת – בנוכחותם או הצבעתם של חבריה (ראו ...). כל אחת משאלות אלה – והתשובות להן – באות להגשים מטרות אחרות. כך, למשל, בשאלת עצם קיום הוועדה יש חשיבות בהכרח למספר חבריה, מתוך הנחה כי מספר זה חייב להיות מוגבל מספרית ולכלול מינימום ומקסימום של חברים. לא כן הדבר בשאלת ההשתתפות של חברי הוועדה הקיימת בדיון זה או בהצבעה זו. אין לקבוע בהכרח כי כל חברי הוועדה הנדרשים לשם קיומה – ומניעת מצב של "ועדה מקוטעת" - יידרשו גם ליטול חלק בכל פעולותיה לשם הקניית תוקף להם. אשר-על-כן בעצם העובדה כי בדיוני הוועדה והחלטותיה השתתפו רק ארבעה חברים, אין פסול. כך עולה גם מפסיקתו של בית משפט זה במקרים שונים (...)."

93. אשר לטענה לפיה נלוו למהלך פרסום הרפורמה שיקולים זרים, הרי שהטענה משוללת יסוד, והראינו בפירוט לעיל כי המשיבים שקלו שיקולים מקצועיים וענייניים גרידא, תוך קיום עבודת מטה בהובלת גורמי מקצוע בעלי מומחיות בתחבורה הציבורית. על כן, בהיעדר כל תשתית עובדתית לביסוס טענת העותרת בדבר שקילת שיקולים זרים, דין הטענה להידחות על-הסף.

לעניין זה, ראו למשל את שנקבע בעניין All For Peace, כדלקמן:

44" לטענת העותרת, ההחלטה, מושא העתירה, מבטאת שינוי קיצוני במדיניות שנקט משרד התקשורת כלפי העותרת (ותחנות אחרות כדוגמתה), לאחר תקופה ממושכת שבגדרה התאפשר לה לשדר, מבלי שהיא נדרשה לחדול מכך. לשיטתה – שיקולים פוליטיים, זרים, הם שעמדו בבסיס השינוי. אמנם, היותו של שר

התקשורת הגורם הממונה על ביצועם ואכיפתם של דיני התקשורת בישראל עלול להקים חשש מובנה כי בהחלטותיו בתחום זה עשויים להיות מעורבים גם שיקולים פוליטיים ... אלא שטענה קונקרטית מסוג זה צריכה להיתמך בתשתית עובדתית נאותה, כדי שניתן יהיה לבחון אותה – וכזו לא הוצגה בפנינו. לעומת זאת, ההסבר שניתן על-ידי המשיב להחלטתו לדרוש מהעותרת להפסיק את שידוריה, בסמוך לאחר שהתקבלה תלונה מאת מפעיל של תחנת רדיו אזורי, המשדר מכוח זכיון שהוענק לו כדין – מניח את הדעת."

94. אשר על כן, ברי כי גם טענות אלו אינן מבססות כל עילה להתערבות שיפוטית בעניין.

הבקשה למתן צו ביניים

95. במסגרת העתירה ביקשו העותרים גם כי יוצא צו ביניים אשר יורה על הקפאת כניסת הצו לתוקף, עד להכרעה בעתירה. המשיבים יטענו כי דין הבקשה להידחות.

96. בהתאם למבחנים שנקבעו בפסיקה לעניין בקשה למתן צו ביניים, יש לבחון את סיכויי העתירה ואת מאזן הנוחות. בהתאם לפסיקה, יחסי הגומלין בין שני התנאים מעמידים מבחן משולב של "מקבילית כוחות", לפיו ככל שסיכויי העתירה גבוהים יותר, כך ניתן למעט בדרישת מאזן הנוחות, ולהיפך (ראו למשל: בג"ץ 7040/16 אגף שיקום נכים משרד הביטחון נ' פלונית (ניתן ביום 7.11.17)).

97. ראשית, לעניין סיכויי העתירה, המשיבים יטענו כי לנוכח כל המפורט לעיל, סיכויי העתירה להתקבל נמוכים ביותר. הראינו בפירוט כי התקיים הליך מקצועי סדור ומקיף, אשר לא נפל בו כל פגם שעשוי לגלות עילה להתערבות שיפוטית. עוד הראינו כי צו הפיקוח הוצא מכוח הסמכה מפורשת הקבועה בחוק הפיקוח. לאחר מכן הראינו כי אין כל עילה להתערבות שיפוטית בצו וברפורמת דרך שווה, אשר מתקנת עיוותים היסטוריים בתעריפי התחבורה הציבורית בישראל, תוך קביעת מבנה תעריפים פשוט ושקוף, אשר נקבע על בסיס עבודה מקצועית מקיפה ועניינית. לבסוף, התייחסנו לטענות נוספות שהועלו במסגרת ההליך, והראינו כי גם הן אינן מגלות עילה להתערבות שיפוטית.

משאלה הם פני הדברים, ובשים לב למידת ההתערבות השיפוטית המצומצמת בעניינים כגון דא, לעמדת המשיבים סיכויי העתירה נמוכים ביותר כאמור.

98. שנית, המשיבים יטענו כי בחינה של מאזן הנוחות – הוא השיקול העיקרי בהתאם לפסיקה – מלמדת אף היא כי דין הבקשה להידחות. שבנו ופירטנו לעיל כי רפורמת דרך שווה עתידה לתקן את העיוות בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית, ולהביא לכך שהנוסעים בתחבורה הציבורית ישלמו בהתאם למאפיינים אחידים ושוויוניים, תוך בחינת פרופיל הנוסע, מרחק הנסיעה ואזור הנסיעה, ותוך מתן אפשרות לרכישת הסדרי נסיעה במחירים אטרקטיביים למשתמשים קבועים.

על כן, ברי כי האינטרס הציבורי הוא כי בהוצאת הרפורמה לפועל, וכי הותרת תעריפי נסיעה לא שוויוניים על כנם תפגע באינטרס הציבורי.

בהקשר לכך ראו והשוו למשל להחלטתו של כב' השופט זמיר בבג"ץ 3330/97 עיריית אור יהודה נ' ממשלת ישראל, פ"ד נא(3) 472, כדלקמן:

2. צו-ביניים נועד, בדרך-כלל, לשמור על המצב הקיים, עד שבית-המשפט יכריע בעתירה. עותרים רבים מבקשים צו-ביניים כלאחר יד. לעתים נראה כי הצו מתבקש כדבר שבשיגרה. אך בית-המשפט אינו אמור לתת צו-ביניים כדבר שבשיגרה. שכן צו-ביניים עלול לפגוע בפעילות התקינה של המינהל, וכתוצאה מכך לפגוע גם בטובת הציבור, לעתים פגיעה קשה.

במשפט הפרטי מקובל שבית-המשפט מתנה הוצאת צו-מניעה זמני, שאף הוא נועד בדרך-כלל לשמור על המצב הקיים, בהפקדת ערובה כספית על-ידי התובע, לפיצוי על הנזק שהצו עלול לגרום, אם בסופו של דבר תידחה התביעה. גם במשפט הציבורי אפשר להתנות מתן צו-ביניים בהפקדת ערובה כספית. אכן, כך עושה בית-המשפט לעתים, אך לא לעתים קרובות. שכן, יש הבדל לעניין זה בין המשפט הפרטי לבין המשפט הציבורי. במשפט הציבורי לעתים קרובות, העותר אינו מסוגל להפקיד ערובה בסכום שיש בו כדי לפצות על נזק שעלול להיגרם כתוצאה מצו-הביניים. במיוחד כך כאשר מדובר בעותר ציבורי, הבא לבית-המשפט כדי להגן על שלטון החוק, ולא כדי להגן על אינטרס פרטי. בית-המשפט מבקש שלא להרתיע עותרים, ולא להכביד עליהם יתר על המידה, במקרים הראויים. לפיכך הוא מעדיף, לא פעם, להטיל את הנזק לא על העותר, אלא על הרשות המינהלית, כלומר על הציבור.

5. ... ברור מאליו, ואין אדם צריך להיות חכם שבהגדה כדי להבין זאת, שדחיית הביצוע של תכנית בסדר גודל כזה, להגדלת כושר הקליטה של נמל התעופה מ-4 מיליון נוסעים בשנה ל-16 מיליון נוסעים בשנה, כאשר הרשות התארגנה לצורך זה והיא ערוכה לביצוע, כרוכה בנזק כבד. נוסף לכך, ברור מאליו שדחיית הביצוע של תכנית זאת כרוכה בנזק משמעותי, לא רק לרשות שדות התעופה, אלא גם לציבור הרחב, ובמיוחד למשק הלאומי.

זהו נזק שהעותרת אינה מסוגלת למנוע, ואף אין היא מסוגלת או מוכנה להפקיד ערובה כספית לפיצוי על הנזק, אם בסופו של דבר תידחה העתירה.

6. אולם, אני מוכן להניח, לצורך הדיון, כי דחיית הביצוע של התכנית לא תגרום נזק משמעותי לרשות שדות התעופה או למשיבים אחרים. גם במצב כזה אין הצדקה, בדרך-כלל, להוצאת צו-ביניים, אם אין חשש ממשי לנזק משמעותי שייגרם לעותר עצמו או לציבור הרחב. שני טעמים לכך.

ראשית, חזקת החוקיות. לפי חזקה זאת, תכנית המיתאר הארצית, שיצאה מאת המועצה הארצית לתכנון ולבנייה ואושרה בידי הממשלה, הינה חוקית. אם זאת החזקה, יש להניח לרשויות המינהל למלא את תפקידן בביצוע התכנית, במיוחד כך אם בית-המשפט אף לא הוציא צו-על-תנאי. הגשת עתירה נגד חוקיות התכנית, גם אם העתירה הוגשה על-ידי עותרת מכובדת כמו עירייה, אינה מספיקה, כשהיא לעצמה, כדי להתגבר על חזקת החוקיות ולעצור את גלגלי המינהל באמצעות צו-ביניים. ...".

99. לטענת העותרים יישום הרפורמה יגרום 'נזק משמעותי וכבד' לתושביהם ולא לפי אזרחים רבים לכאורה. ואולם, בחינת הדברים כהווייתם מציגה תמונה שונה בתכלית. אמנם, ציינו כי יישום הרפורמה יביא לכך שחלק מהנוסעים ישלמו תעריפים גבוהים יותר מבעבר, וזאת כפועל יוצא של תיקון עיוותים היסטוריים בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית. לצד זאת הובהר כי נוסעים אחרים ישלמו תעריפים נמוכים מבעבר, ובתוכם גם חלק מתושבי רשויות שעתרו כמפורט לעיל; יינתנו הטבות והנחות למשתמשים קבועים ולמשתמשים בפרופיל ייעודי, וכן הלאה. כך למשל, מתן צו הביניים המבוקש ימנע ממשתמשים בני 75 ומעלה לנסוע בחינם בתחבורה הציבורית. האמנם לשיטת העותרים בכך 'לא יגרם כל נזק'?

100. הנה כי כן, מקום בו תעריפי הנסיעה החדשים נקבעו באופן מקצועי, אחיד ושוויוני, אין כל עילה או מקום להעדיף את טובתם של מי שמשלמים כיום תעריפים נמוכים יותר מחבריהם, ובכך להותיר על כנם את הפערים הלא מוצדקים בעשרות התעריפים הקיימים. בהקשר לכך יוזכר כי הרפורמה דגן יצאה לפועל גם על רקע עליית תעריפים רוחבית שהייתה אמורה לחול על כלל הסדרי הנסיעה, והייתה משפיעה על כל נוסעי התחבורה הציבורית באופן שלילי. עוד נוסף כי מטבע הדברים, משרד התחבורה נערך להוציא לפועל את הרפורמה עם כניסת צו הפיקוח לתוקף ביום 1.8.22, תוך השקעת משאבים רבים לשם כך (בין היתר, תוך הכנת המערכות השונות (מסופונים באוטובוסים, פיתוחים באפליקציה), ותוך עריכת קמפיין פרסומי נרחב על מנת ליידע את הציבור בשינויים).

על כן, לו היה ניתן צו הביניים המבוקש, הדבר היה גורם לפגיעה משמעותית גם במישור זה.

101. לפיכך, המשיבים יטענו כי גם בחינה של מאזן הנוחות מלמדת כי דין הבקשה למתן צו ביניים להידחות.

סיכום

102. לנוכח כל האמור, המשיבים יטענו כי דין העתירות להידחות, תוך חיוב העותרים בהוצאות הולמות.


מקום בו התקיים הליך מקצועי סדור ומקיף, בהובלת גורמי המקצוע במשרד התחבורה ובשיתוף גורמי המקצוע במשרד האוצר, בעלי המומחיות והניסיון בדבר; מקום בו המשיבים נדרשו למכלול השיקולים הצריכים לעניין; ומקום בו לאחר בחינת הדברים נקבעה הרפורמה אשר מתקנת את חוסר האחידות והפערים הגדולים שהתקיימו בתעריפי התחבורה הציבורית, ותחת זאת נקבע מערך תעריפים ברור ופשוט, המבוסס על טעמים מקצועיים גרידא; הרי שאין כל עילה להתערבות שיפוטית בצו הפיקוח, קל וחומר בשים לב למידת ההתערבות השיפוטית המצומצמת בכגון דא.

103. תגובה זו נתמכות בתצהירם של מר רן שדמי, מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית בפועל במשרד התחבורה; ושל מר דניאל מלצר, רכז תחבורה באגף התקציבים במשרד האוצר.

היום, כ"ה בתמוז, תשפ"ב

24 ביולי, 2022


יונתן סיטון, עו"ד
עוזר במחלקת הבג"צים
בפרקליטות המדינה


אודי איתן, עו"ד
סגן בכיר א' במחלקת הבג"צים
בפרקליטות המדינה

תצהיר

אני הח"מ, דניאל מלצר, בעל תעודת זהות שמספרה 200116804, מצהיר/ה בזאת כדלקמן:

1. אני מכהן בתפקיד רכז תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר.
2. תצהירי זה ניתן בתמיכה לתגובה המקדמית מטעם המשיבים בבג"ץ 3989/22 (להלן "התגובה").
3. העובדות המפורטות בתגובה הנוגעות למשרד האוצר הן אמת למיטב ידיעתי ואמונתי.
4. זה שמי, זו חתימתי, ותוכן תצהירי אמת.



אישור

אני הח"מ, שי שלף, עו"ד, מאשרת בזאת כי ביום 24.7.2022 הופיע בפניי מר דניאל מלצר, המוכר לי אישית, ולאחר שהזהרתיו כי עליו לומר את האמת, שאם לא יעשה כן יהא צפוי לעונשים הקבועים בחוק, חתם בפניי על תצהירו.

שי שלף, עו"ד
מ.ר. 81240

שי שלף, עו"ד

תצהיר

47

אני הח"מ, רן שדמי, בעל תעודת זהות שמספרה 022176724, מצהיר/ה בזאת כדלקמן:

1. אני מכהן/ת בתפקיד מנהל בפועל של הרשות הארצית לתחבורה ציבורית.
2. תצהירי זה ניתן בתמיכה לתגובה המקדמית מטעם המשיבים בבג"ץ 3989/22 (להלן "התגובה").
3. העובדות המפורטות בתגובה הנוגעות למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים הן אמת למיטב ידיעתי ואמונתי.
4. זה שמי, זו חתימתי, ותוכן תצהירי אמת.



אישור

אני הח"מ עופר לוי עו"ד, מאשר/ת בזאת כי ביום 24.7.2022 הופיע/ה בפניי מר רן שדמי, המוכר לי אישית ולאחר שהזהרתיו כי עליו לומר את האמת, שאם לא יעשה/תעשה כן יהא/תהא צפוי לעונשים הקבועים בחוק, חתם/ה בפניי על תצהירו/ה.

עופר לוי, עו"ד

מ.ד. 49050

עו"ד,



תוכן עניינים

מס' עמ'	שם הנספח	מס' עמ'
3	צילום החלטת הממשלה	מש/1
5	צילום סיכום עבודת הצוות החיצוני	מש/2
13	צילום המצגות למנכ"לית משרד התחבורה מחודשים יולי ואוקטובר 2021	מש/3
75	צילום הדו"ח הבוחן את השפעת הרפורמה על 104 יישובים	מש/4
86	צילום הנתונים בדבר השפעת הרפורמה של משקי בית בישראל	מש/5
91	צילום בחינת הנתונים העדכניים לחודש יוני 2021	מש/6
118	צילום סקר תחושות הציבור והנוסעים כלפי התחבורה הציבורית בישראל	מש/7
137	צילום המצגת שהוצגה למנכ"לית בחודש נובמבר 2021	מש/8
158	צילום מסמך מסכם לעבודת הצוות המקצועי	מש/9
194	צילום הודעת משרד התחבורה לציבור בעניינה של הרפורמה	מש/10
221	צילום הפנייה לוועדת המחירים מיום 21.3.22	מש/11
231	צילום סיכום ועדת המחירים מיום 6.4.22	מש/12
245	צילום צווי הפיקוח מיום 2.5.22	מש/13
258	צילום מכתב ראש עיריית צפת מיום 1.2.21	מש/14
260	צילום מסמך חלופות להחלת תעריפי פריפריה ביישומונים לתשלום בתחבורה הציבורית	מש/15

נספח מש/1

צילום החלטת הממשלה

עמ' 3

ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים

מספר החלטה: 259

יחידה: מזכירות הממשלה

ממשלה: הממשלה ה-36, נפתלי בנט

תאריך פרסום: 01.08.2021

תאריך תחולה: 01.08.2021

החלטה מספר 259 של הממשלה מיום 01.08.2021**נושא ההחלטה:** ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים

מחליטים: נוכח הרצון לייצר מדיניות מחירים פשוטה ושקופה לנוסעות ונוסעי התחבורה הציבורית, היקף הסובסידיה הרחב ועל רקע ריבוי התעריפים בתחבורה הציבורית: 1. להטיל על שרת התחבורה והבטיחות בדרכים לפנות, בחלוף 60 ימים ממועד החלטה זו, לוועדת המחירים הבין-משרדית שמונתה לפי חוק הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996, על מנת שתבחן להמליץ לשר האוצר ולשרת התחבורה והבטיחות בדרכים על תיקונים בתעריפים, בצורה מדורגת, לצו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשס"ג-2003 שיביאו בין היתר ליצירת מדיניות מחירים, כלל ארצית, אחידה ופשוטה, ובכלל זאת תבחן את התיקונים הבאים:

א. תיקון בסיס חישוב תעריפי הנסיעה הבודדת בכרטיס "רב קו", למתכונת זהה לזו של תעריפי הנסיעה באמצעי תשלום מתקדם, באופן שבו יהיו עד עשרה תעריפים אחידים מבוססי מרחק.

ב. קביעת מדיניות הנחות חדשה, לרבות ביטול הסדרי נסיעה ייחודיים ("היסטוריים").

ג. ביטול הנחת ערך הצבור שניתנת בטעינת כרטיס הרב קו.

הנוסח המחייב של החלטות הממשלה הינו הנוסח השמור במזכירות הממשלה.

הנוסח המחייב של הצעות חוק ודברי חקיקה הנזכרים בהחלטות הינו הנוסח המתפרסם ברשומות.

החלטות תקציביות כפופות לחוק התקציב השנתי.

דף זה עודכן לאחרונה בתאריך 01.08.2021

נספח מש/2

צילום סיכום עבודת הצוות החינוכי

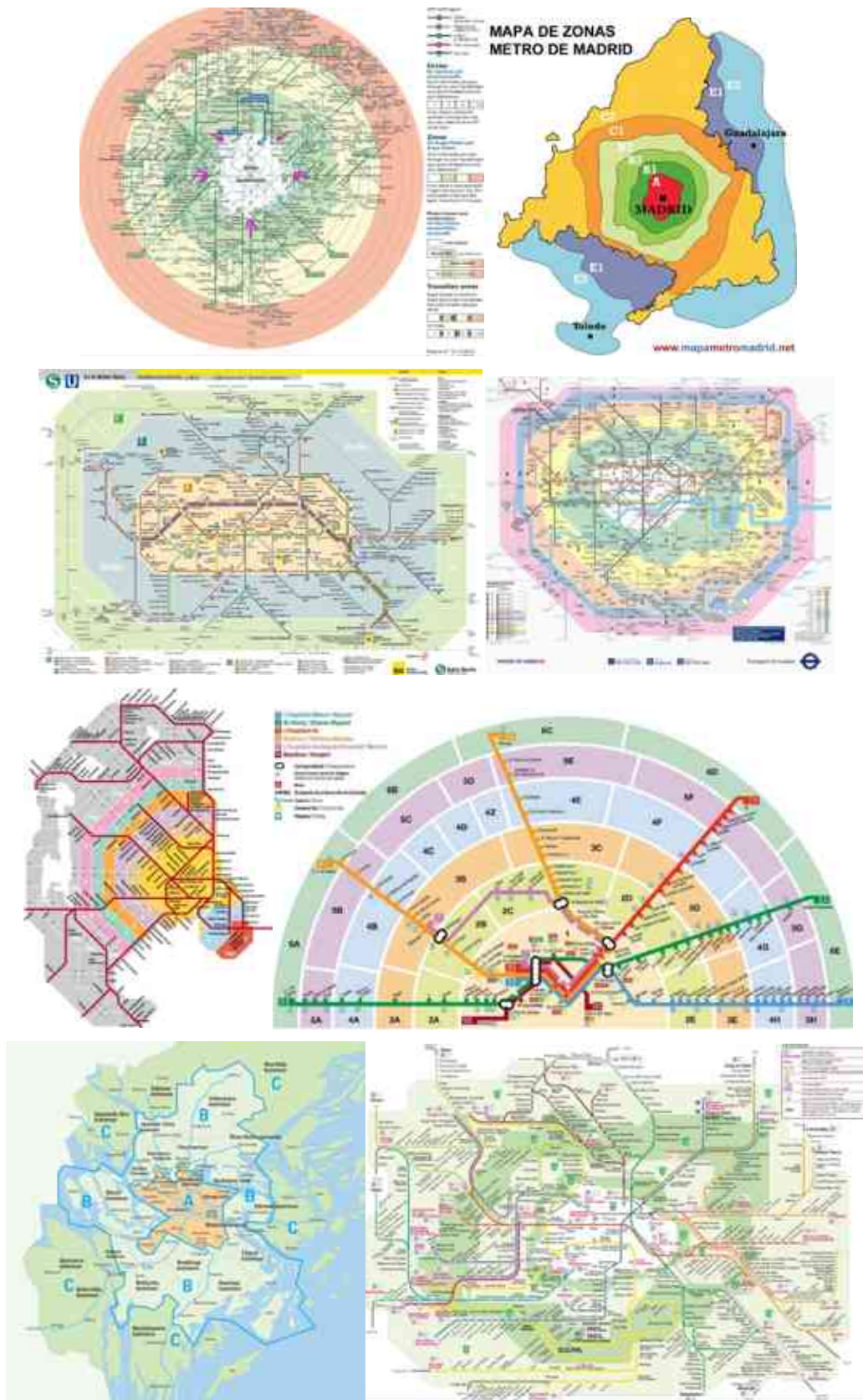
עמ' 5

רפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית – סקירה בין לאומית

בבסיס הרפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית שמקדם משרד התחבורה עומד מעבר ממספר רב של תעריפים שונים לקווים או אזורים שונים, הנובעים בחלקם מחוזים היסטוריים כאלו ואחרים, למספר מצומצם של מדרגות תעריף לפי מרחק. הרפורמה תביא לשיטה פשוטה להבנה לנוסעים, שוויונית בין כל הנוסעים (כאשר כל נוסע משלם את אותו מחיר לאותה מדרגת מרחק), הוגנת, שתעודד מצד אחד שימוש בתחבורה ציבורית ע"י סבסוד משמעותי ומצד שני תאפשר השתלבות קלה יותר לשירותים מתחרים נוספים.

רפורמה זו עוקבת במידה רבה אחר מגמה בין לאומית של מעבר לתעריפים פשוטים יותר מבוססי מרחק. הסקירה הבין לאומית שהתבצעה כחלק מעבודה זו מראה שההבדל העיקרי במבנה התעריפים ברפורמה המוצעת לישראל למגמה הבין לאומית הינה בנסיעות תחבורה ציבורית בין עירוניות ארוכות, הנובע מהמבנה הגאוגרפי הקומפקטי יחסית של מדינת ישראל בכלל והמרחק בין המטרופולינים שלה בפרט אל מול מדינות אחרות.

מבין המטרופולינים עם מערכת תחבורה ציבורית מפותחת מבנה התעריפים העדכני השכיח ביותר הינו מבנה פשוט מבוסס מרחק, לרוב של טבעות/אזורים סביב מרכז המטרופולין. תרשים 1 להלן מציג דוגמאות של טבעות תעריפים סביב מרכז המטרופילין במדריד, לונדון, ברצלונה, מינכן, ברלין, קופנהאגן, פריז וסטוקהולם לדוגמה. במונטריאול, בשיקגו וסידני לדוגמה ישנו תעריף מבוסס אזור. מבנה תעריפים נוסף המבוסס מרחק הינו תעריף לפי ק"מ נסיעה, או טבעות דינמיות שהן טבעות מרחק הנקבעות סביב למוצא הנסיעה של כול נוסע. בסינגפור ואמסטרדם לדוגמה ישנו תעריף לפי ק"מ נסיעה, כאשר באמסטרדם ישנה גם אופציה של טבעות דינמיות, דהיינו הטבעות נקבעות לפי מוצא הנסיעה עבור כל נוסע.



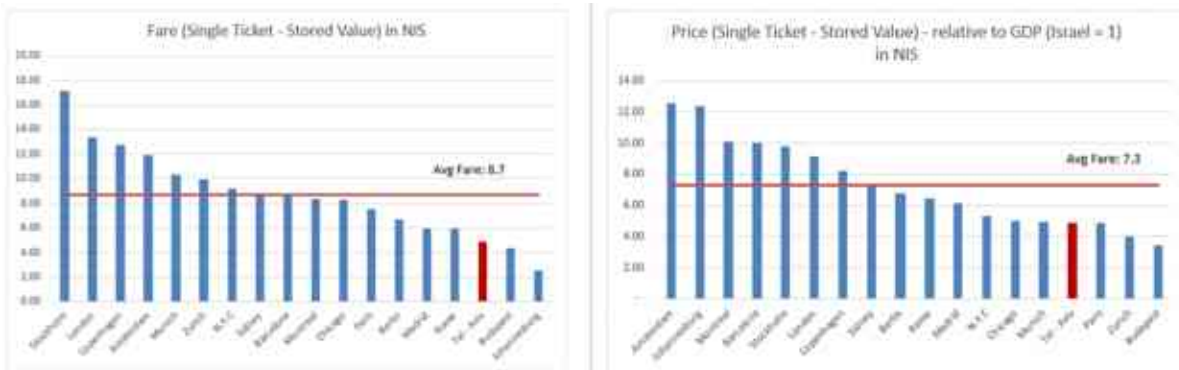
תרשים 1: טבעות תעריפים (מלמעלה למטה ומין לשמאל: מדריד, מינכן, לונדון, ברלין, ברצלונה, קופנהאגן, פריז, סטוקהולם)

במדריד לדוגמה (ראו תרשים 2), כרטיס מטרו לטבעת פנימית (A) מאפשר נסיעה אחת בתוך הטבעת במחיר בין 1.5 אירו (עד 5 תחנות) ל-2 אירו. כרטיס מטרו בין טבעות (מלבד שדה התעופה) מאפשר נסיעה בין כל תחנות המטרו במחיר של 3 אירו. כרטיס אוטובוס משולב עם מטרו של 10 נסיעות בטבעת הפנימית מאפשר נסיעה באוטובוס בכל האזורים (מלבד שדה התעופה) ונסיעות מטרו בטבעת הפנימית בלבד במחיר של 12.20 אירו (לנסיעה). ישנו גם כרטיס אוטובוס משולב עם מטרו של 10 נסיעות לכל האזורים במחיר 18.30 אירו (לנסיעה).



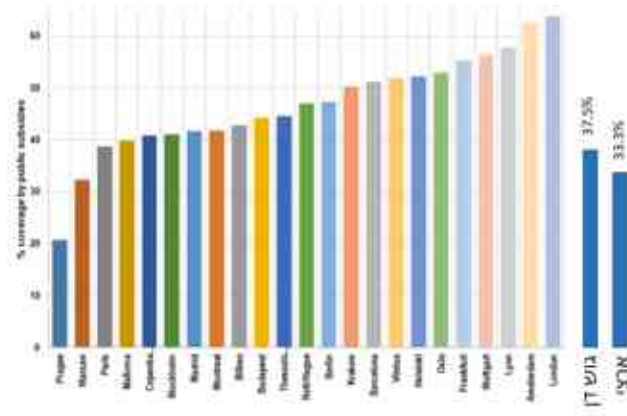
תרשים 2: תעריפי תחבורה ציבורית במדריד

סקירה של מספר מטרופולינים מראה שרובן מפעילות מספר אמצעי תחבורה ציבורית, ושהתעריף משלב ביניהן, כאשר רובן כאמור במבנה טבעת/אזורי מבוסס מרחק (יש לציין שבמקרים רבים ישנן כמה אופציות לתשלום, אך המרכיב המרכזי הינו המבנה הטבעת/אזורי). השוואה בין התעריפים מראה שהמחיר בישראל נמוך יחסית (ראו תרשים 3), וכך גם שיעור כיסוי עלויות התח"צ ע"י פדיון התעריפים (ראו תרשים 4). חשוב להדגיש שחלק עיקרי בהבדל בין התעריפים הינו רמת השירות בתחבורה הציבורית, שהינה נמוכה יחסית למדינות מערביות.



תרשים 3: עלות נסיעה בודדת בתח"צ בערך עבור בערים נבחרות (EMTA Barometer, 2020)

Coverage by fare revenues per PTA

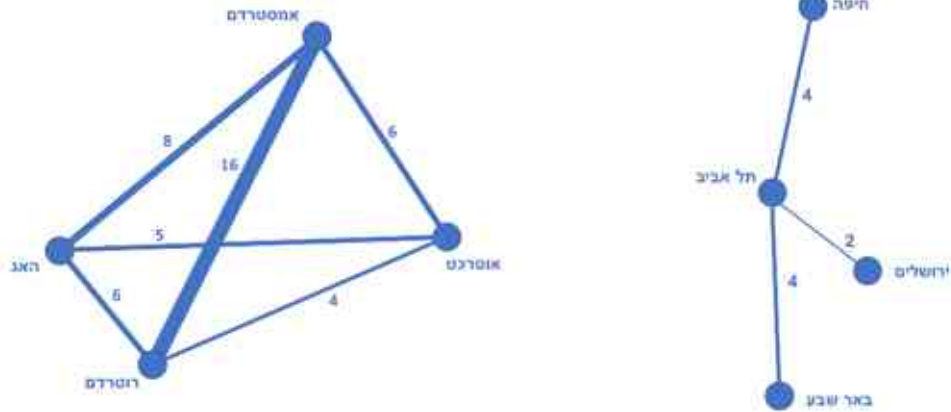


תרשים 4: שיעור כיסוי עלות התח"צ ע"י פדיון תעריפים (ETMA Barometer, 2020)

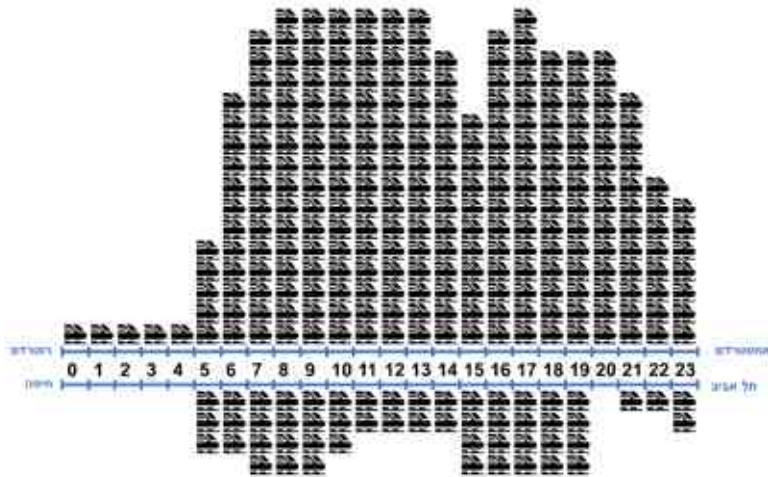
הבדלים אלו במחיר וברמת השירות גדולים עוד יותר בנסיעות הבין עירוניות, בעיקר של הרכבת הפרברית/מהירה (ראו טבלה 1), לרוב מכיוון שהרכבת אינה מסובסדת על ידי המדינה או הרשות האזורית. גם במקרה זה מרכיב עיקרי בפער בין התעריפים הינו רמת השירות בתחבורה הציבורית. בהולנד לדוגמה, הכיסוי, הקיבולת ותדירות הרכבות גבוהה יותר, אם זמן המתנה קצר בין הקווים לאורך כל שעות היום. בישראל ישנן כעשר רכבות בשעה בין כל המטרופולינים, בעוד בהולנד כ-50 (ראו תרשים 5). בעורק העיקרי בשתי המדינות, חיפה-תל אביב ואמסטרדם-רוטרדם, ישנו הבדל משמעותי במספר הרכבות ביום ובשעות הפעילות (ראו תרשים 6).

טבלה 1: תעריפי תח"צ בינעירוניים (מחירי 2013)

Country	From	To	Length (km)	Price (single ticket) in Euro	Price/km	Price /KM - relative to GDP (where israel = 1)
Spain	Madrid	Avila	109	14	0.128	0.136
Spain	Barcelona	Salt	100	16	0.160	0.169
Holland	Amsterdam	Utrecht	74	14	0.189	0.145
Germany	Berlin	Magdeburg	157	27.3	0.174	0.144
Germany	Munich	Salzburg	146	35	0.240	0.198
Denmark	Copenhagen	Halbaek	65	14	0.215	0.185
England	London	Oxford	97	23	0.237	0.207
France	Paris	Orleans	133	20	0.150	0.137
Sweden	Stockholm	Oppsala	70	13	0.186	0.146
Canada	Montreal	Ottawa	200	37	0.185	0.140
U.S.A	Chicago	Milwaukee	132	20	0.152	0.098
U.S.A	N.Y.C	New Haver	120	19	0.158	0.102
Israel	Tel Aviv	Haifa	97	6.3	0.065	0.065
Israel	Tel Aviv	Jerusalem	70	4.7	0.067	0.067
Israel	Tel Aviv	Beer Sheva	105	6.2	0.059	0.059
Israel	Tel Aviv	Ashdod	38	4.1	0.107	0.107
Israel	Tel Aviv	Natanya	35	3.2	0.092	0.092

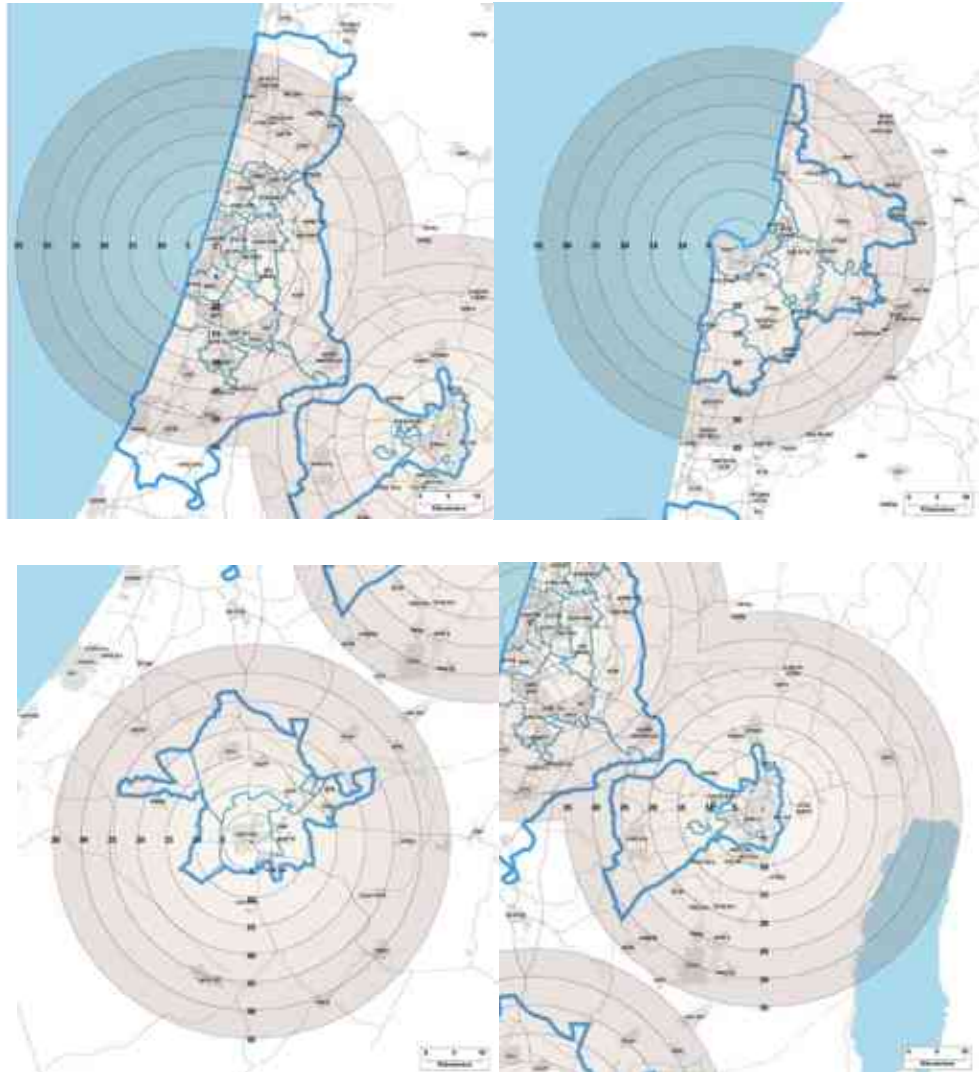


תרשים 5 : מספר רכבות בשעה בין המטרופולינים בישראל ובהולנד



תרשים 6 : תדירות הרכבות לאורך שעות היום בין שני המטרופולינים המרכזיים של המדינה בישראל ובהולנד

לעומת זאת, הרפורמה הנוכחית מציעה לכלול את כל הנסיעות בתחבורה ציבורית, כולל הנסיעות הבינעירוניות, ובכך לסטות מהמגמה העולמית. הסיבה לכך היא המבנה הדמוגרפי הצפוף יחסית של מדינת ישראל. הסקירה הבין לאומית מראה שטבעות התעריפים מגיעות עד ל-40 ק"מ ממרכזי הערים, אך במקרה של ישראל, בניגוד למדינות רבות אחרות, טבעות גאוגרפיות במרחקים אלו סביב המטרופולינים חופפים באזורים מסוימים, ומכסים את רוב האזור הבנוי במדינה (ראו תרשים 7). היותה של ישראל מדינה קטנה יחסית, עם מטרופולינים קרובים, מבדיל אותה ממדינות רבות אחרות עם מבנה תעריפים טבעתי.

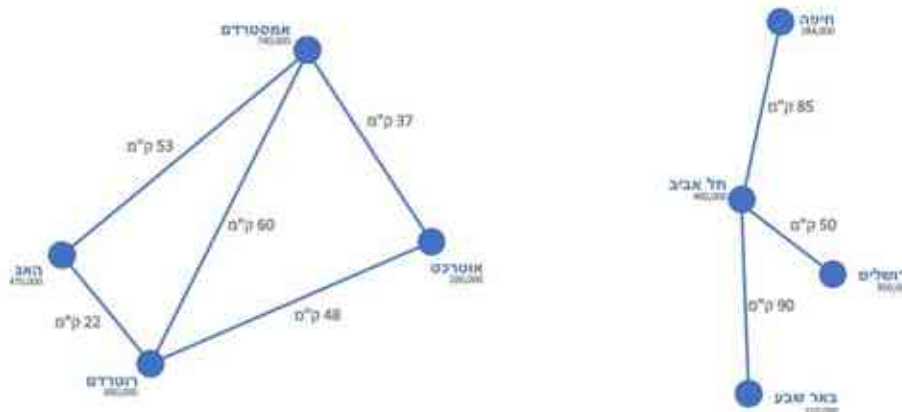


תרשים 7 : טבעות של 5 ק"מ סביב המטרופוליניים בישראל (מלמעלה למטה ומימין לשמאל : חיפה, תל אביב, ירושלים ובאר שבע)

במדינות אחרות המרחק בין המטרופולינים גדול יותר, ההבחנה ביניהם ברורה יותר, והצורך לנוע ביניהם קטן יותר לעומת ישראל (להמחשה, במטרופולין מדריד לדוגמה כ-7 מיליון נפשות, לעומת כ-9 מיליון נפשות בישראל). מסיבה זו מדינות רבות בוחרות שלא לסבסד את נסיעות התח"צ הארוכות, והרכבת בפרט, או לחילופין לסבסד ברמה נמוכה יותר, שכן זהו שירות שאינו נחוץ לאזרחים ומהווה כנסיעת מותרות, המתחרה עם הרכב הפרטי או חברות התעופה. בישראל לעומת זאת, המטרופולין במקרים רבים אינו מהווה יחידה אורגנית נפרדת, נסיעות הרכבת קצרות יותר ומשמשות גם לנסיעות חיוניות. בנוסף, הקרבה הגאוגרפית והנסיעות הקצרות מקשות על הדיפרנציאציה בין נסיעות בין עירוניות ועירוניות.

מכאן גם נובע הצורך בטבעות דינמיות. הקרבה הגאוגרפית בין המטרופולינים, לצד הצורך להכליל את כל הנסיעות התח"צ תחת אותה רפורמה, יוצרת שונות גדולה באופי הנסיעות בצורה המקשה לקבוע טבעות סטטיות שיתאימו לכל הנסיעות. לכן הרפורמה מציעה טבעות דינמיות, כלומר נקבעות סביב המוצא של כל נסיעה, בכדי להתמודד בצורה יעילה עם שונות הנסיעות, וכדי להבטיח שאותו משטר תעריפים, שמניע מרכזי שלו הינו פשטות והוגנות, יכול על כל הנסיעות ללא יוצא מן

הכלל בכל המדינה. הולנד, עם מבנה מטרופוליני הדומה יותר לישראל (ראו תרשים 8), גם כן מאפשרת תעריפים של טבעות דינמיות.



תרשים 8: מרחק אווירי בין המטרופולינים ואוכלוסייתם בישראל והולנד

אם כן, הרפורמה המוצעת בתעריפי התחבורה הציבורית עוכבת במידה רבה אחר מגמה בין לאומית של תעריפים פשוטים, מבוססי מרחק, הבנויים על טבעות. הבדל מרכזי הוא שהרפורמה מציעה שכל נסיעות התח"צ יהיו תחת אותו משטר תעריפים, לצד שכלול הטבעות לטבעות דינמיות, הבדל הנובע בחלקו מהשוני הגאוגרפי של מדינת ישראל. נסיעות הרכבת יקרות יותר, במטרה לעקוב גם כאן אחר הניסיון העולמי בו התעריף עולה עם עלייה ברמת השירות, בכדי לאפשר שירות איכותי ויעיל לנוסעים. בנוסף, חשוב לציין שמכיוון שרוב נסיעות התח"צ אינן ארוכות (כ-70% מתחת למרחק אווירי של 5 ק"מ, ראו טבלה 2), הכללתן של כל נסיעות התח"צ, כולל הארוכות, תחת אותו משטר תעריפים אינו מביא לשינוי משמעותי בתפקוד המערכת מצד אחד, אך מצד שני מאפשר את אותה פשטות, שקיפות והיגיון פנימי עבר כל הנסיעות ללא יוצא מן הכלל.

טבלה 2: התפלגות נסיעות לפי אמצעי ומרחק נסיעה (סקר הרגלי נסיעה אחוד, 2017-2012)

מרחק (*)	הליכה	אופניים	תח"צ	פרטי	אחר	סך נסיעות
0-1	98%	73%	25%	44%	31%	56%
1-5	2%	24%	43%	29%	31%	23%
5-10	0%	2%	9%	7%	8%	5%
10-20	0%	1%	5%	4%	6%	3%
20-40	0%	0%	9%	9%	14%	7%
40-80	0%	0%	7%	5%	7%	4%
80+	0%	0%	3%	2%	3%	2%
סה"כ	100%	100%	100%	100%	100%	100%
מרחק (*)	הליכה	אופניים	תח"צ	פרטי	אחר	סה"כ
0-1	47%	2%	4%	45%	2%	100%
1-5	2%	1%	19%	73%	5%	100%
5-10	0%	0%	18%	75%	6%	100%
10-20	0%	0%	14%	78%	7%	100%
20-40	0%	0%	14%	78%	9%	100%
40-80	0%	0%	17%	77%	7%	100%
80+	0%	0%	20%	72%	8%	100%
סך נסיעות	27%	1%	10%	58%	4%	100%

נספח מש/3

צילום המצגות למנכ"לית משרד התחבורה מחודשים יולי ואוקטובר 2021

עמ' 13

רפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית

הצגה למנכ"לית משרד התחבורה

יולי 2021

פרופיל?

ערך צבור?

רכבת?

חופשי יומי?

פריפריה?

אפליקציה?

שמים סוף לבלגאן בתעריפים!

SIMPLE

בעיות במצב הקיים

פגיעה ברמת השירות



חוסר שוויון בהנחות



פגישה בחדשנות



פגיעה בהיצע השירות



מצב קיים – ריבוי תעריפים

אזרח ותיק



ילדים ונוער



בעלי מוגבלות



זכאי בט"ל



חיסה-ים ד.נתניה אקספרס קו 947 X

מספר תחילת מספר בחוקף מספר באישור מ"ה מים

לנסיעת המספר רגילה למתב"ג ולחיסה להקיש 1 מימין לקוד המספר רגילה בסוד 2 למתב"ג להקיש 631

תאריך: 03/09/14

(1) מרכזית חוף הכרמל, סחורב/לונהנגה	1	3	5	7	8	11	11																			
(2) מחלף אור-נקיבאי כביש החוף	8																									
(3) ג.אולגה-תח. הדלק, ג.אולגה	5	8																								
(4) נתניה, הרצל 91, תמ	5	7	11																							
(5) ג.השרון	3	5	7	11																						
(6) ג.פרדסיה	1	3	7	8	11																					
(7) מ.קרימה	1	3	4	7	8	11																				
(8) ג.דרור	1	3	3	5	7	8	11																			
(9) מחלף הדריסלנלא השרון	3	3	3	4	5	7	11	11																		
(10) ג.רעננה צפון	3	4	4	5	5	6	8	11	11																	
(11) מסוף ג.רעננה	43	3	4	4	5	5	6	8	11	11																
(12) תוד-השרון, כנר-המשיא ד.השרון 88-92	43	43	4	5	5	5	6	7	8	11	16															
(13) ג.מאמ/קנין שרונים	43	43	43	5	5	5	5	6	8	8	11	16														
(14) ג.ירקן	43	43	43	6	6	7	7	7	8	8	11	16														
(15) ג.גנים	41	44	44	44	44	44	7	7	7	7	8	8	11	10												
(16) ג.סירקין	41	41	44	44	44	44	7	7	7	7	7	8	8	11	16											
(17) תחנה-תקנה ג.עמישב, מחלף שערית	41	41	41	44	44	44	44	7	7	7	7	7	8	8	11	16										
(18) ג.הסיסים/קמרת	41	41	41	41	44	44	44	44	8	8	8	8	8	8	11	16	16									
(19) מ.ק. 436	41	41	41	41	41	44	44	44	8	8	8	8	11	11	16	16	20									
(20) ג.תעשייה-אירית בדר	1	2	3	3	3	5	7	7	8	8	8	8	8	11	16	16	20									
(21) ג.אלקיל	2	2	2	5	5	5	8	8	8	8	8	11	11	11	11	16	16	20								
(22) מ.שורש/מאבנה	8	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	16	16	16	16	23							
(23) מחלף-הרצל	5	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	16	16	18	16	16	16	16	16	16	23		
(24) תמ.ירושלים	62	6	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	16	16	16	16	16	16	16	16	16	23		

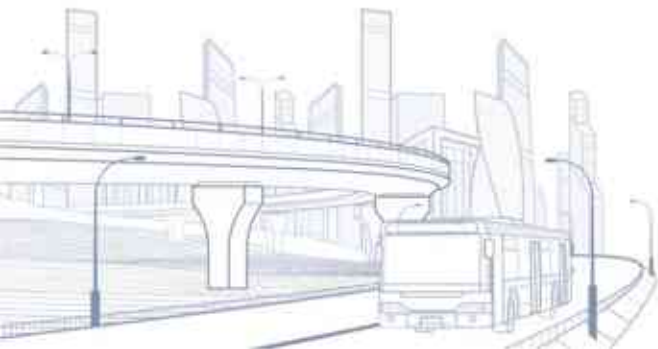
★★★★★

אינספור קומבינציות בתעריפים השונים ובעלי ההנחות



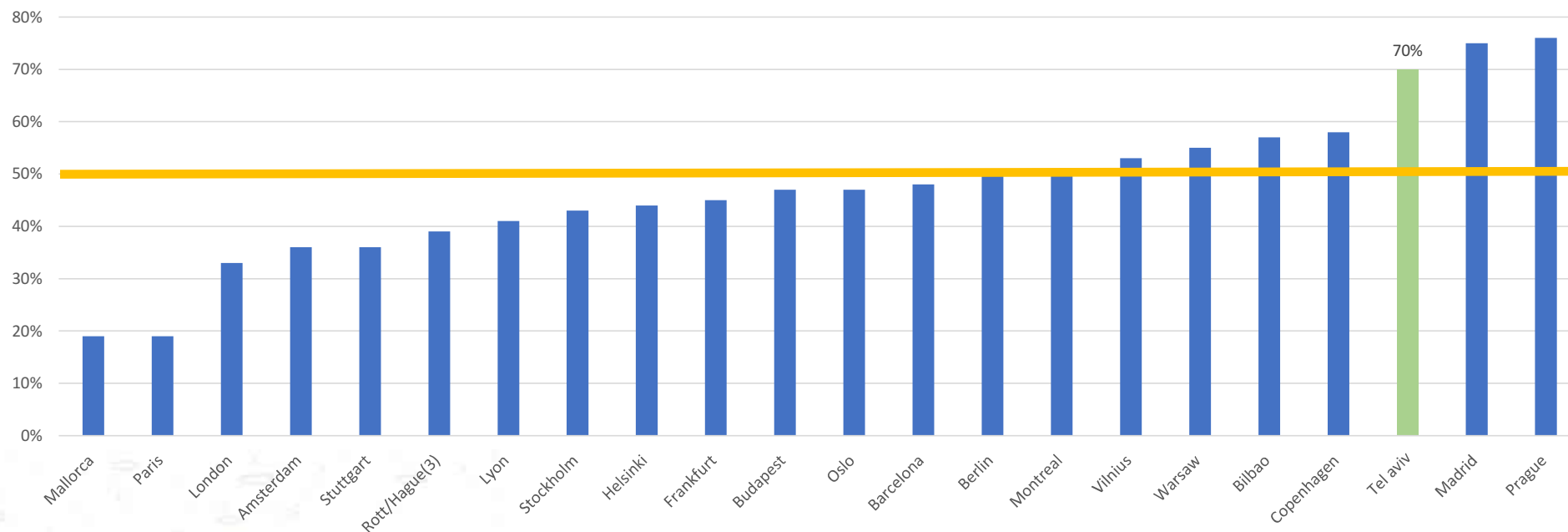
מצב קיים – אי שוויון בתעריפים

- תעריף נסיעה בעכו – 4 ₪, בקריית שמונה – 5 ₪, בטבריה – 2.5 ₪!
- מחיר מנוי יומי (היסטורי) בטבריה – 4 ₪! מחיר מנוי יומי בבית שאן – 13 ₪!
- מנוי שנתי בביתר עילית לנוער – מנוי ייחודי ב-50% לכל השנה.
- הנחת 50% בקווים ממוגני ירי ביו"ש.



מצב קיים – סבסוד גבוה של התח"צ

שיעור הסבסוד ברשויות נבחרות בעולם (יורו)

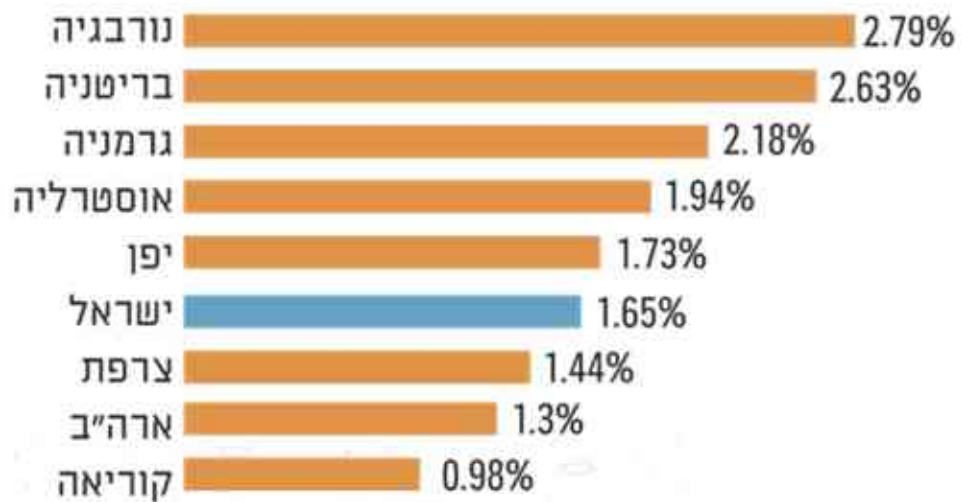


הנתונים (למעט ישראל ות"א) מבוססים על נתוני שנת 2018 מתוך פרסום של ארגון EMTA
 ETAM Barometer 2020 based on 2018 data
 הנתונים על ת"א מבוססים על נתוני שנת 2018 בהתאם לאומדני המשרד (שע"ח 3.9 ₪ ליורו)

שיעור הסובסידיה במדינת ישראל גבוה בהשוואה בינלאומית

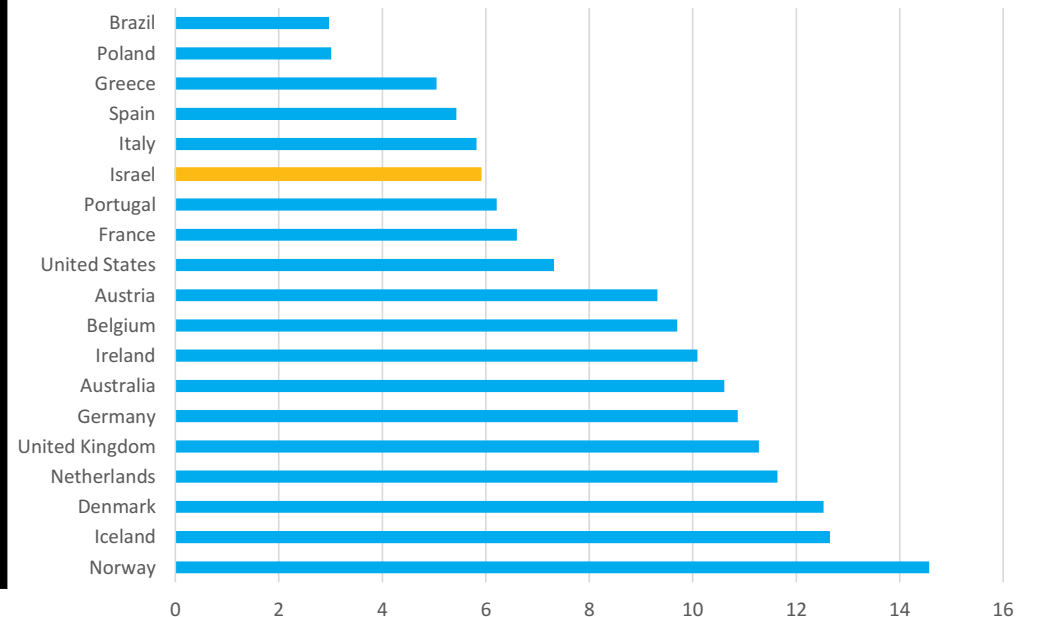
מצב קיים – תעריפים נמוכים

נוסעים בנטל שיעור השכר היומי שיש להוציא לרכישת נסיעה בודדת בתחב"צ



מקור הנתונים: אתר Numbeo, נתוני 2019

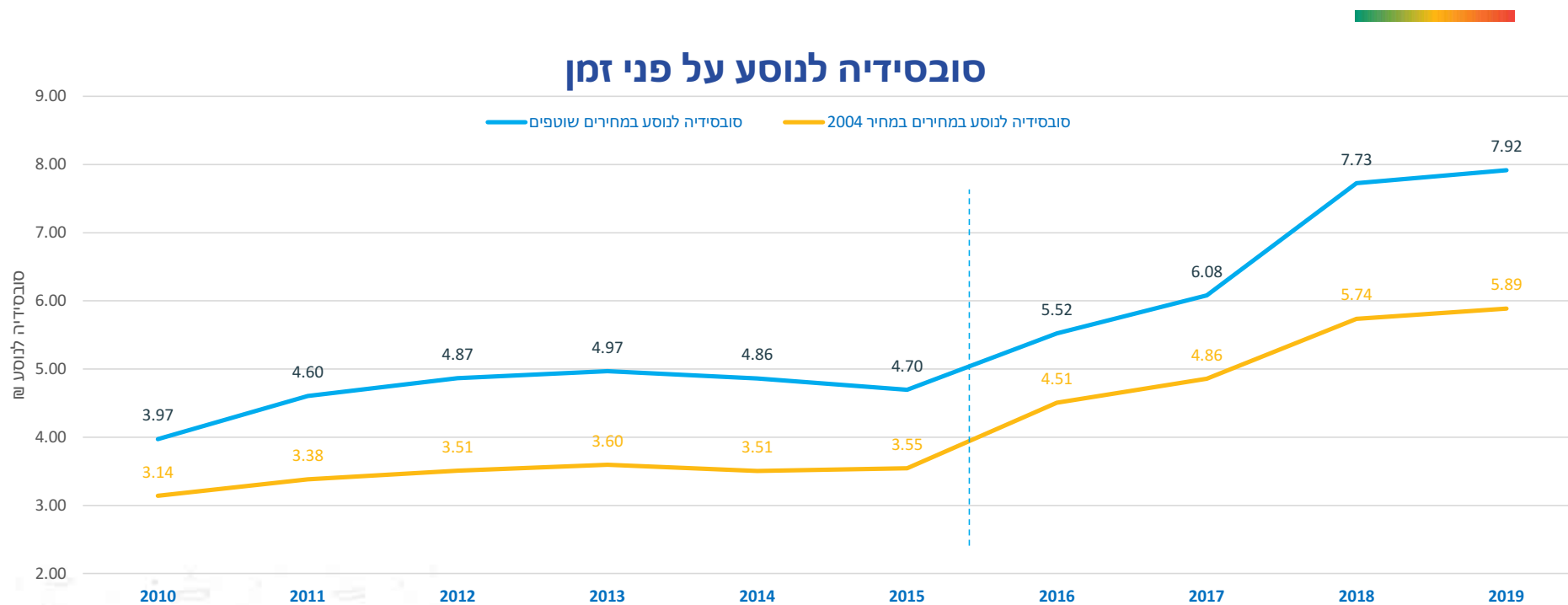
תעריף נסיעה מקומית (ש"ח), נתוני 2021



מקור הנתונים: אתר Numbeo

גם תעריפי הנסיעה הבודדת נמוכים

הסובסידיה לנוסע גדלה משמעותית בשנים האחרונות



General Transit Fare Elasticity Values

A frequently-used rule-of-thumb, known as the *Simpson – Curtin* rule, is that each 3% fare increase reduces ridership by 1%. Like most rules-of-thumb, this can be useful for rough analysis but it is too simplistic and outdated for detailed planning and modeling.

- *Direction of Price Change.* Transportation demand models often apply the same elasticity value to both price increases and reductions, but there is evidence that some changes are non-symmetric. Fare increases tend to cause a greater reduction in ridership than the same size fare reduction will increase ridership. A price increase or transit strike that induces households to purchase an automobile may be somewhat irreversible, since once people become accustomed to driving they often continue.

Figure 2 Dynamic Elasticity (Dargay and Hanly 1999)



The absolute magnitude of elasticity values tend to increase over time. Long-run transit elasticities tend to be two or three times as large as short-run elasticities.

✓ על פי מחקרים גמישות הביקוש בעליית תעריפים היא 0.3: כל 3% עליית מחירים תפחית ב-1% את הביקוש לנסיעה

✓ בהליכים בעבר, כחלק מצפי להפחתת תעריפים, נלקחה גמישות ביקוש למחיר של 0.25

מתוך: "Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities," Journal of Public Transportation, Vol. 7, No. 2, (www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT 7-2 Litman.pdf), 2004, pp. 37-58

מצב קיים

הנחות על התעריפים – היקף כספי

2020	2019	היקף הנחה	תיאור פרופיל
123,251,585	148,408,717	20%	ערך צבור
174,669,945	266,948,328	50%	נוער עד 18 + ילד
58,468,983	72,762,592	50%	אזרח ותיק
11,364,657	15,671,791	50%	סטודנט מורחב (חופשי סימטריאלי)
16,149,851	30,392,591	33%	סטודנט רגיל (ערך צבור)
9,603,563	11,955,889	50%	נכה + זכאי ביטוח לאומי
22,339	45,792	100%	חברי כנסת
393,508,584	546,139,908		סה"כ



מפת פרופילים

ישובים ייחודיים	מלווה לעיוור*	עיוור	זכאי בט"ל	נכה	סטודנט/ מורחב	נוער	אזרח ותיק*	בוגר (כללי)	כרטיס נסיעה
-	50%	100%	33%	33%	/33% 50%	50%	50%	20%	ערך צבור
מגוון	50%	100%	0%	0%	סמסטר/ שנתי	0%	50%	0%	חוזה תקופתי

* רשאים לרכוש כרטיס מנהג

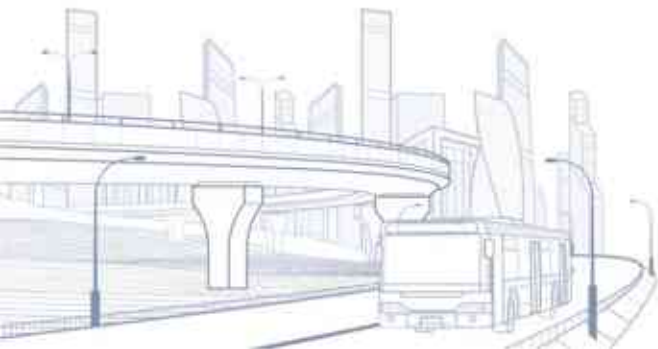
מפת פרופילים

ישובים ייחודיים	מלווה לעיוור*	עיוור	זכאי בט"ל	נכה	סטודנט/מורחב	נוער	אזרח ותיק*	בוגר (כללי)	כרטיס נסיעה
-	50%	100%	33%	33%	/33% 50%	50%	50%	20%	ערך צבור
מגוון	50%	100%	0%	0%	סמסטר/ שנתי	0%	50%	0%	חוזה תקופתי

* רשאים לרכוש כרטיס מנהג

עושים סדר!

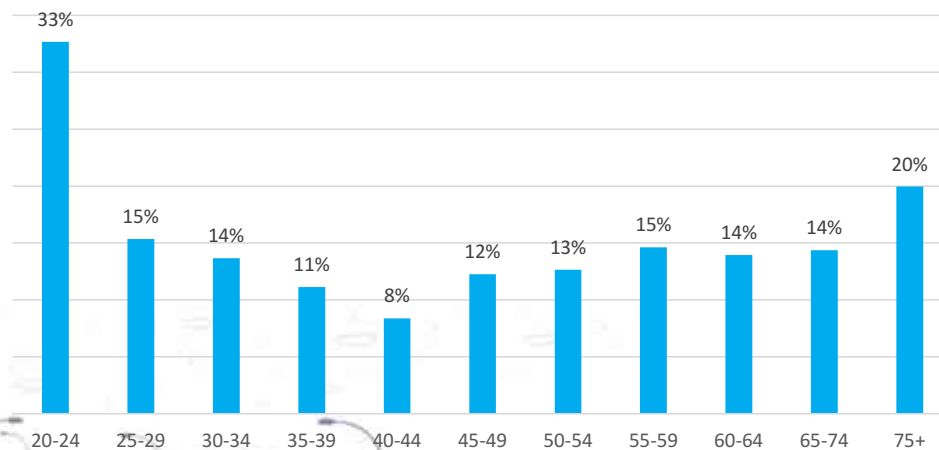
- האחדת תעריפים למודל הסלולר באוטובוס ופישוט תעריפי רכבת - SIMPLE
- ביטול הנחת ערך צבור לבוגר (20%) – פגיעה במזדמנים בלבד וללא פגיעה בבעלי פרופיל
- אזרח ותיק – נסיעות חינם מגיל 75 ומעלה בכפוף לביטול מכירת מזומן אצל הנהג
- ביטול כלל החוזים ה"היסטוריים" – מנויים חריגים שמקנים הטבות חריגות לבעלי עניין
- יצירת מנוי חופשי חודשי פריפריה לטבעת 2+3 – צמצום פגיעה במוטבים ההיסטוריים
- שיפור השירות באמצעות חופשי חודשי מתגלגל
- הסברה הסברה הסברה! דגש על הנוסעות והנוסעים הקבועים



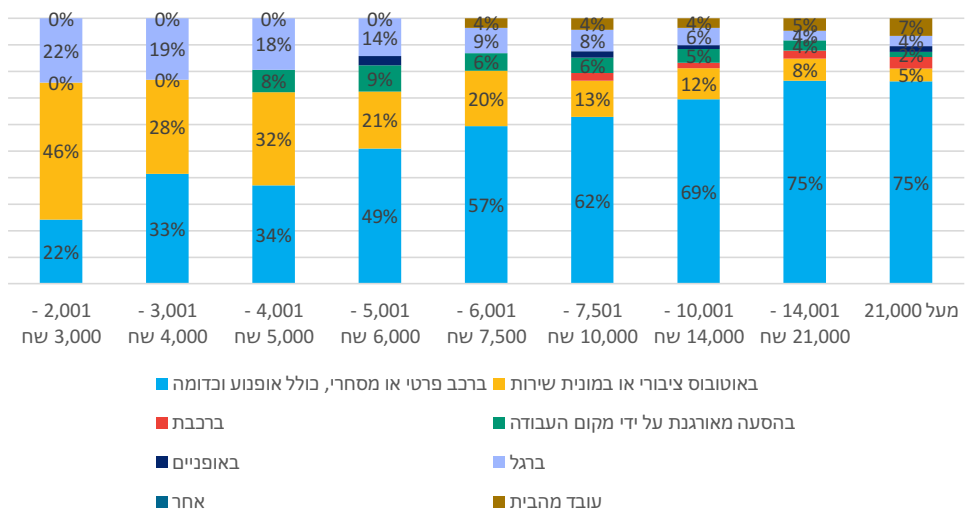
משתמשים בשירותי תח"צ

ניתוח סקר חברתי למ"ס 2019

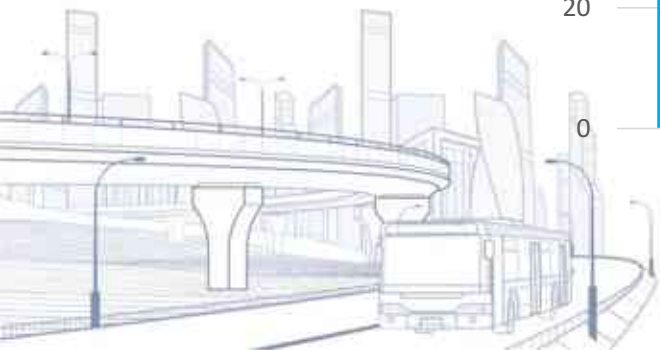
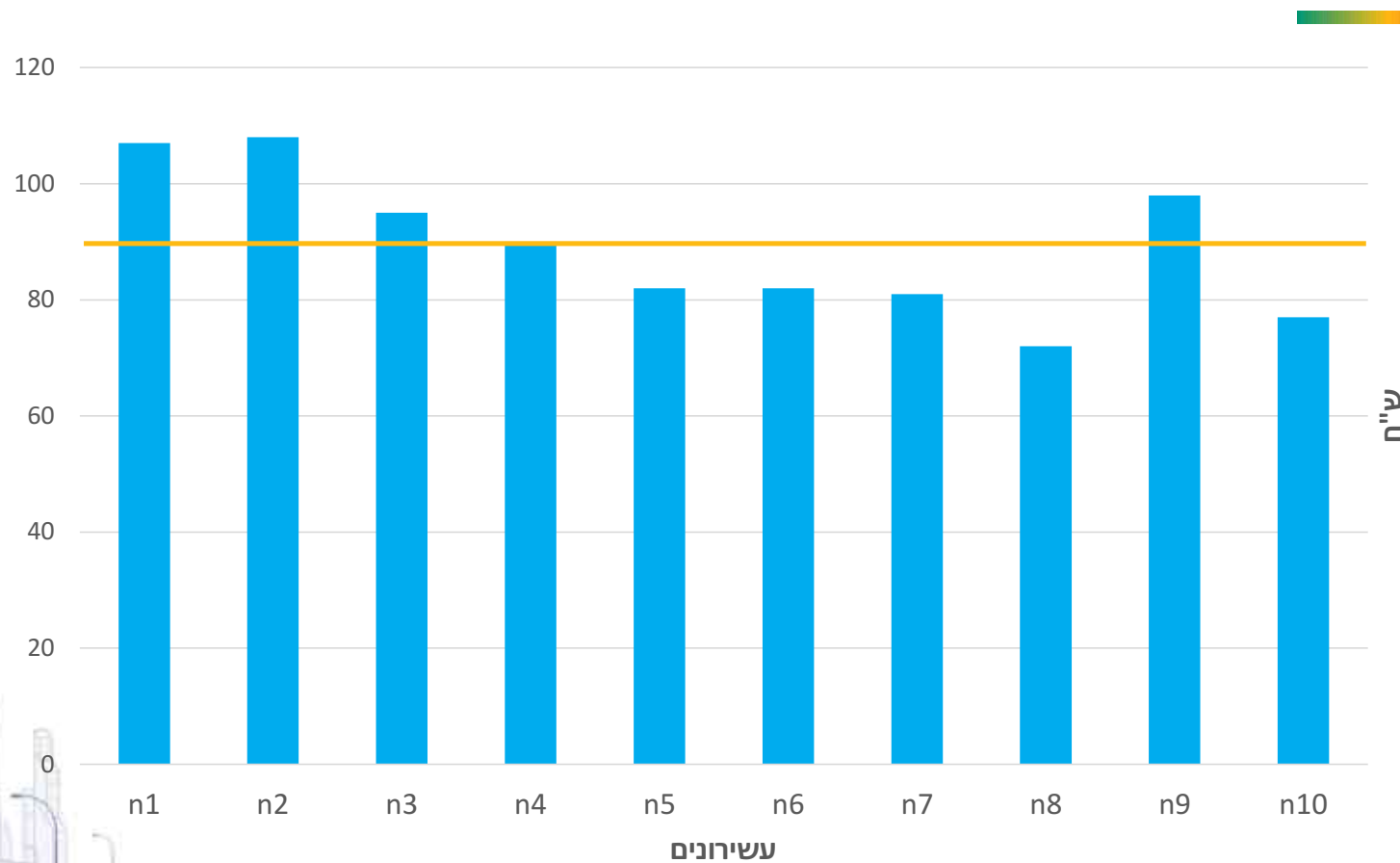
שיעור השימוש בת"צ בנסיעות לעבודה בפילוח לגיל



אמצעי הגעה לעבודה בפילוח לרמת הכנסה



שיעור הוצאה על תח"צ לפי עשירונים



פיתרון מוצע

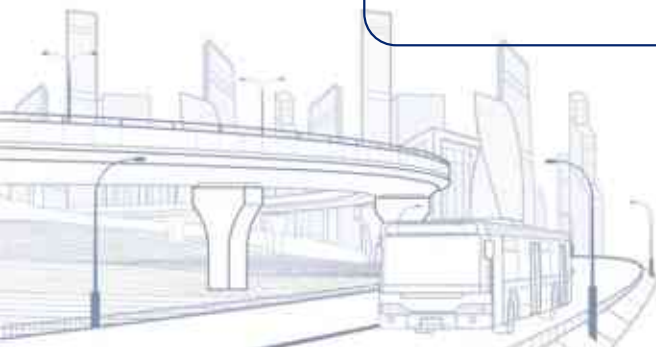
איחוד תעריפי אוטובוס למודל הסלולר
פישוט תעריפי רכבת ומנויים



צמצום עיוותי הנחות



הקלה על הצמיחה בענף



פיתרון מוצע

תועלת כספית של
כ- 200-250 מיליון ₪
לטובת תוספות שירות



איחוד תעריפים בנסיעה בודדת באוטובוסים לפי מודל סלולר

פישוט מנויים תקופתיים – עד 10 חוזים על בסיס מרחק

רכבת ישראל – פישוט תעריפי נסיעה

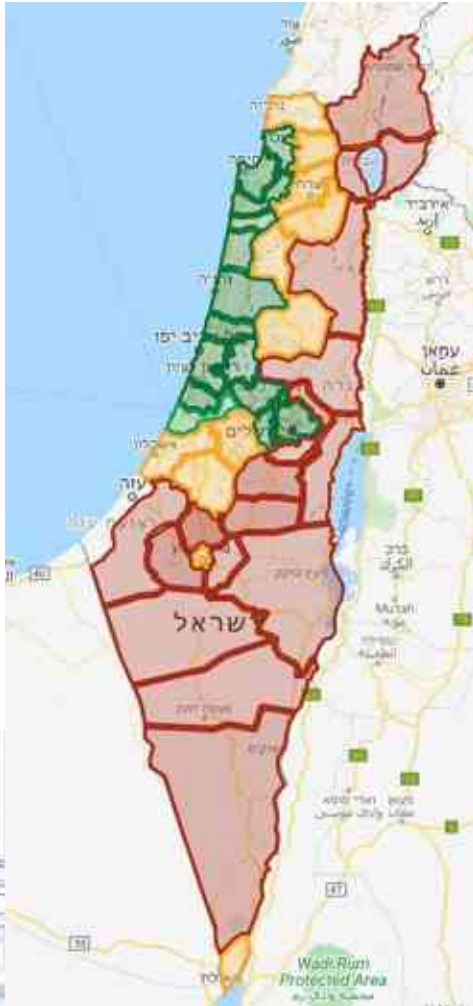
צמצום/ביטול הנחת ערך צבור לבוגר

ביטול תשלום לאזרח ותיק מגיל 75 וביטול מכירה אצל הנהג

ביטול הנחות "היסטוריות" – ביניהן יו"ש ומנויים נוספים



פיתרון מוצע – איחוד תעריפים



תקרת תשלום משולב רכבת	תקרת תשלום יומית	טווח (ק"מ)	תעריף נסיעה ברכבת ישראל (₪)	תעריף (למעט רכבת ישראל) (₪)	רדיוס
15.5	12.5	15	9	3,4,6	רדיוס 1
24.5	20.5	24.5	13	10	רדיוס 2
35	27.5	55	18.9	14.5	רדיוס 3
50	41	100	31.9	24.5	רדיוס 4
60	58.5	250	44.2	34	רדיוס 5
300	293.5	+250	70.2	54	רדיוס 6

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1DBm5McvzvpM3-cfTVzEOlix032E-HdCA&ll=31.599947010231322%2C35.685393552410424&z=>

משמעויות – איחוד תעריפים

יישוב	תעריף קיים (₪)	תעריף רפורמה (₪)	הערות
קריית שמונה	5	3	
צפת	4	3	
טבריה	2.5	3	
נהריה	4	4	
כרמיאל	5	4	
יקנעם עלית	2.5	6	דירוג 7
בית שאן	2.5	3	
עפולה	3.5	4	
קריית ארבע*	2.5/6	3/6	דירוג 2
אריאל*	2.5/6	3/6	דירוג 6
באר שבע	4	4	
דימונה, ירוחם, אופקים, נתיבות, רהט	2.5	3	
אילת	4	4	

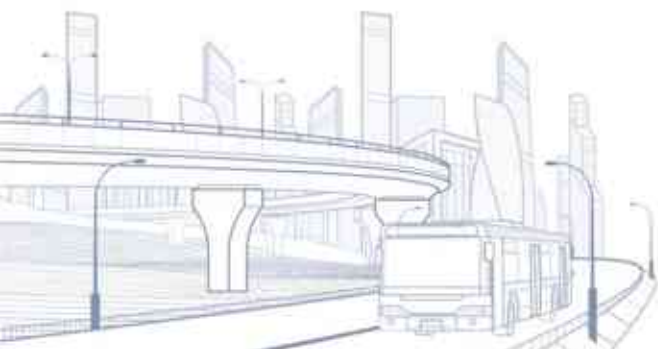
*תלוי החלטה על ביטול
הנחות "היסטוריות"

דוגמאות - אשדוד

מעבר 90 ד'



תעריף חופשי חודשי מוצע	תעריף חופשי חודשי היסטורי	תעריף רפורמ ה (₪)	תעריף קיים ברב קו (₪)	מרחק אווירי	מסלולי נסיעה ברדיוס 1	
					מוצא	יעד
146	125	6	4.5		אשדוד	אשדוד
		6	6.5	10.6	יבנה	אשדוד
			7	15	אשקלון	
			12.5	11	קריית מלאכי	
			6.5	10	גדרה	



מעבר 90 ד'



- היקף נוסעים בממוצע לשנה בשירות הבינעירוני – כ- 5 מיליון (נוסעים בינואר 2020: 393,274)
- נסיעות רבות לירושלים (לצפון ירושלים, חלק גדול עומד במרחק האווירי של 15 ק"מ)
- הבהרה: מדובר ביישוב חרדי, אשר התושבים בו משתמשים בתחבורה ציבורית בהיקף נרחב ביחס לציבור החרדי ולאוכלוסייה הכללית

דוגמאות – ביתר עלית

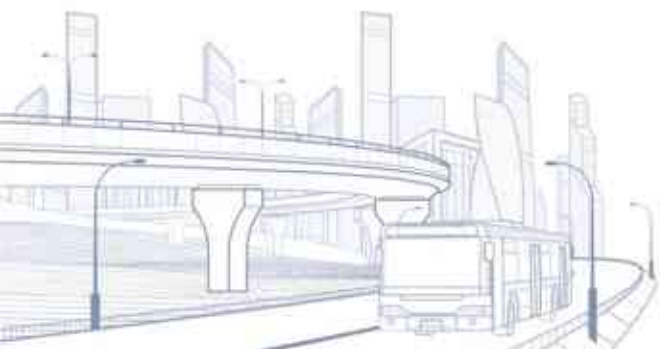
מחיר חופשי חודשי מוצע	מחיר חופשי חודשי היסטורי	תעריף רפורמה (₪)	תעריף קיים ברב קו (₪)	מרחק אווירי	מסלולי נסיעה ברדיוס 1	
					מוצא	יעד
146	82	6	2.5		בית"ר עילית	בית"ר עילית
		6	9.5	12.5	ירושלים	בית"ר עילית
			6.5	13.5	בית שמש	
			15	12.5	מבשרת	

דוגמאות - נתניה

מעבר 90 ד'



מחיר חופשי חודשי מוצע	מחיר חופשי חודשי היסטורי	תעריף רפורמה (₪)	תעריף קיים ברב קו (₪)	מרחק אווירי	מסלולי נסיעה ברדיוס 1	
					יעד	מוצא
146	125	6	4.5		נתניה	נתניה
		6	9.5	14	רעננה	נתניה
			8.5	14	חדרה	
			7	13	הרצליה פיתוח	

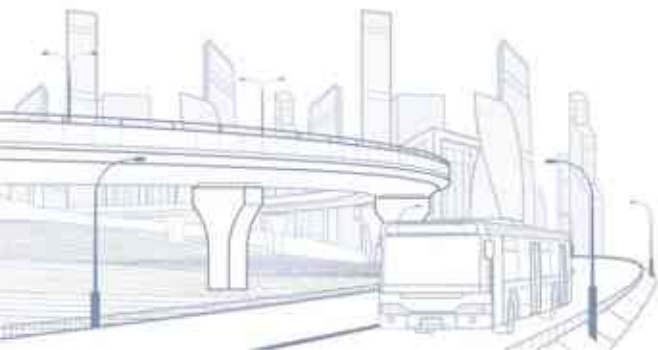


דוגמאות - יקנעם

מעבר 90 ד'



מחיר חופשי חודשי מוצע	מחיר חופשי חודשי	תעריף רפורמה(₪)	תעריף קיים ברב קו (₪)	מרחק אווירי	מסלולי נסיעה ברדיוס 1	
					יעד	מוצא
146		6	2.5		יקנעם עילית	יקנעם עילית
		6	5	6.5	קרית טבעון	יקנעם עילית
			14.5	13.2	מגדל העמק	
			12.5	12.5	נשר	
			12.5	7.5	רמת ישי	

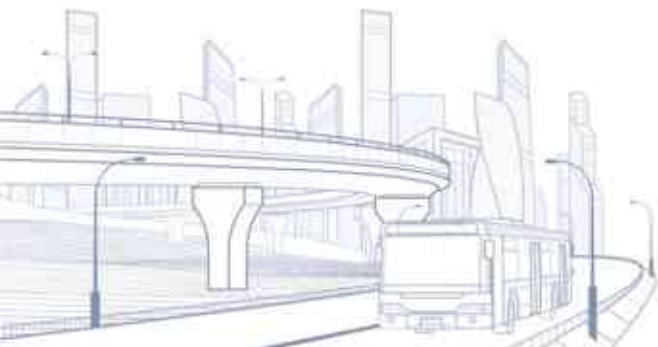


דוגמאות - עכו

מעבר 90 ד'



מחיר חופשי חודשי מוצע	מחיר חופשי חודשי היסטורי	תעריף רפורמה (₪)	תעריף קיים ברב קו (₪)	מרחק אווירי	מסלולי נסיעה ברדיוס 1	
					מוצא	יעד
146	132	6	4		עכו	עכו
		6	8.5	9	נהרייה	עכו
			5	10.5	קריית ביאליק	
			9	13.4	קריית אתא	

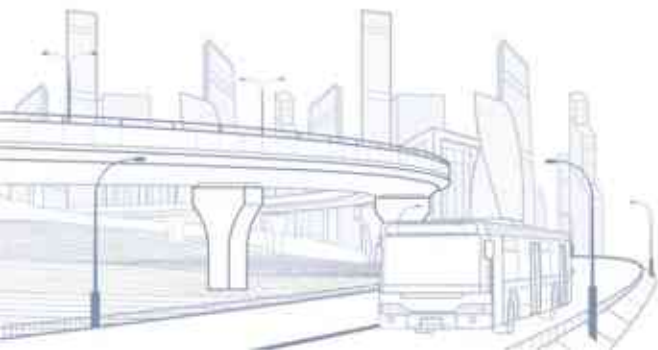


דוגמאות - נתיבות

מעבר 90 ד'



מחיר חופשי חודשי מוצע	מחיר חופשי חודשי היסטורי	תעריף רפורמה(₪)	תעריף קיים ברב קו (₪)	מרחק אווירי	מסלולי נסיעה ברדיוס 1	
					מוצא	יעד
120	84	3	2.5		נתיבות	נתיבות
		3	12.5	11	שדרות	נתיבות
			8	12.5	אופקים	

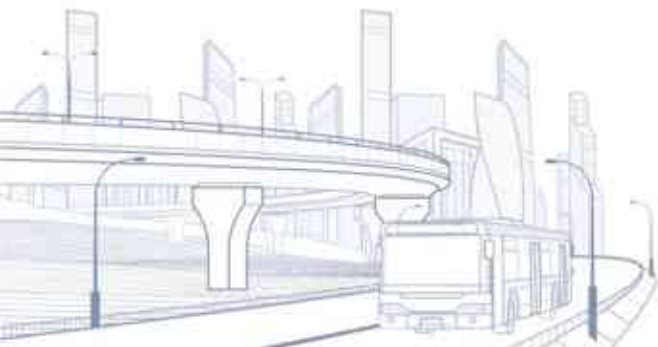


דוגמאות - כרמיאל

מעבר 90 ד'

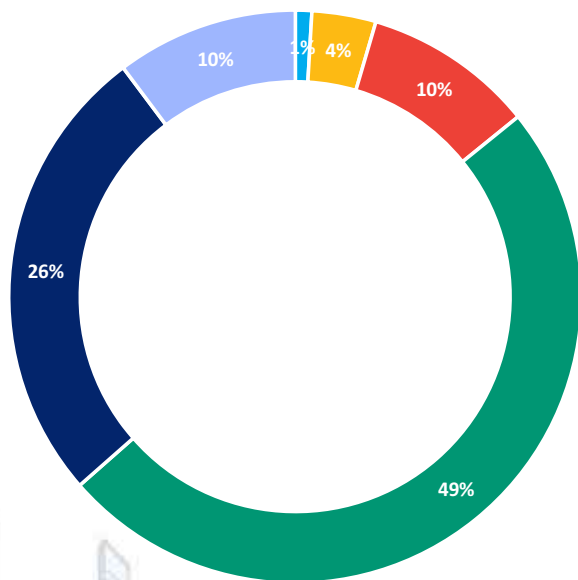


מחיר חופשי חודשי מוצע			מחיר חופשי חודשי		תעריף רפורמה (₪)	תעריף קיים ברב קו (₪)	מרחק אווירי	מסלולי נסיעה ברדיוס 1	
								מוצא	יעד
		120		84	3	2.5		כרמיאל	כרמיאל
				149	3	9.5	11	מעלות	כרמיאל
					10	12.5	17.3	עכו	



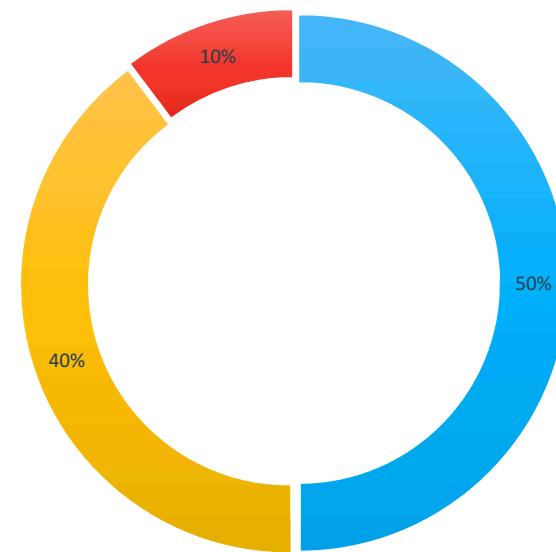
משמעויות – איחוד תעריפים וביטול הנחת ערך צבור

רגישות לשינוי על פי טווח (אבסולוטי)



- מרויח יותר מ-1.5 ₪
- מרויח בין 0.5 ל-1.5 ₪
- מרויח בין 0 ל-0.5 ₪
- מפסיד בין 0 ל-0.5 ₪
- מפסיד בין 0.5 ל-1.5 ₪
- מפסיד יותר מ-1.5 ₪

מרוויחים/ מפסידים כלל האמצעים



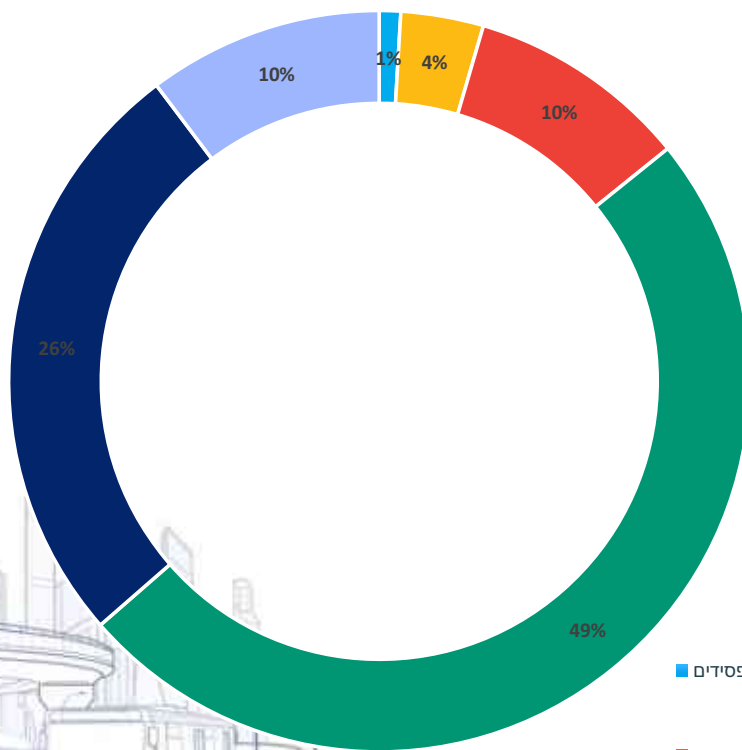
- מפסידים
- אדישים
- מרוויחים



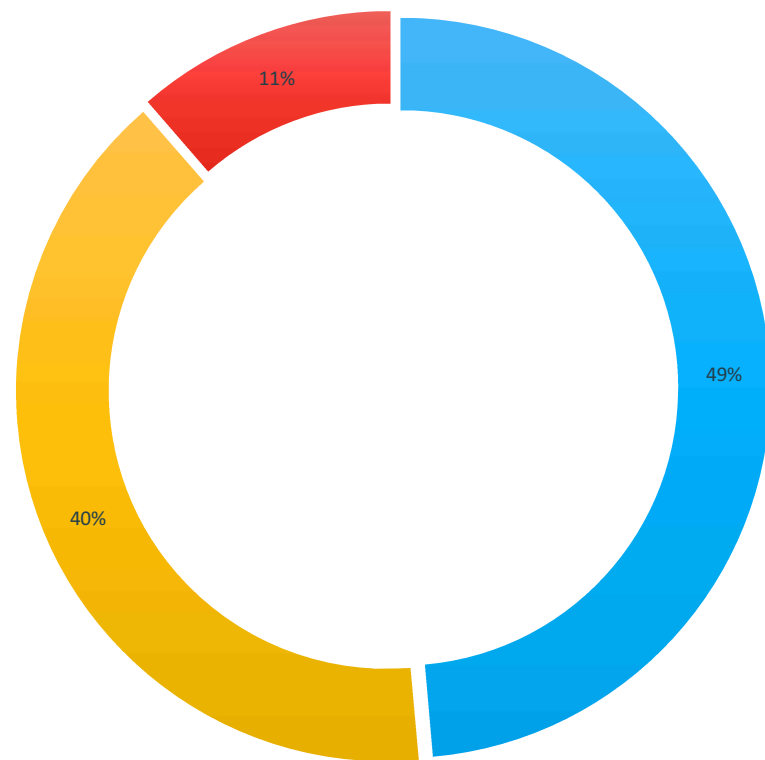
משמעויות – איחוד תעריפים וצמצום הנחת ערך צבור ל-10%

רגישות לשינוי על פי טווח (אבסולוטי)

- מרוויח יותר מ-1.5 ₪
- מרוויח בין 0.5 ל-1.5 ₪
- מרוויח בין 0 ל-0.5 ₪
- מפסיד בין 0 ל-0.5 ₪
- מפסיד בין 0.5 ל-1.5 ₪
- מפסיד יותר מ-1.5 ₪



מרווחים/ מפסידים כלל האמצעים

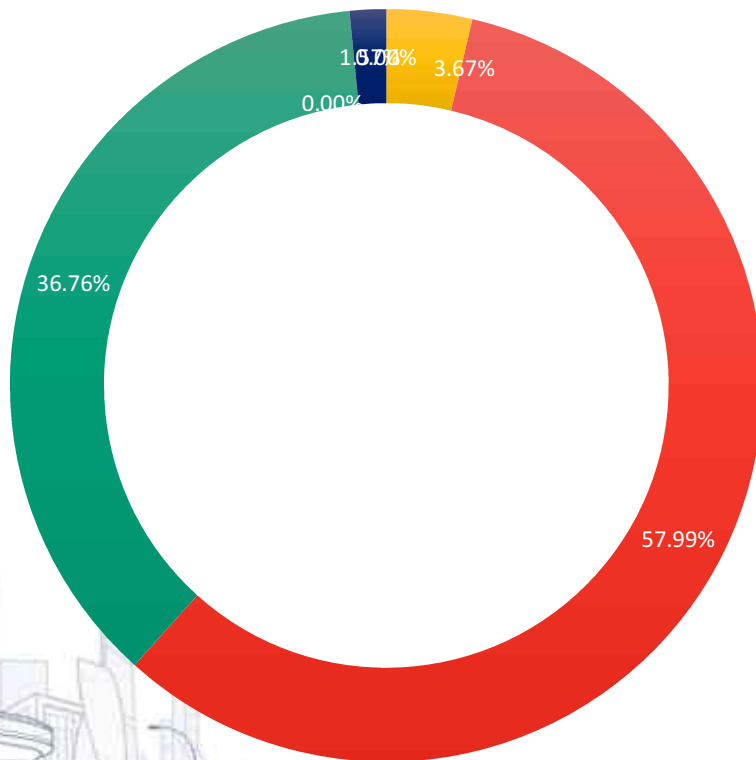


- מפסידים
- אדישים
- מרווחים

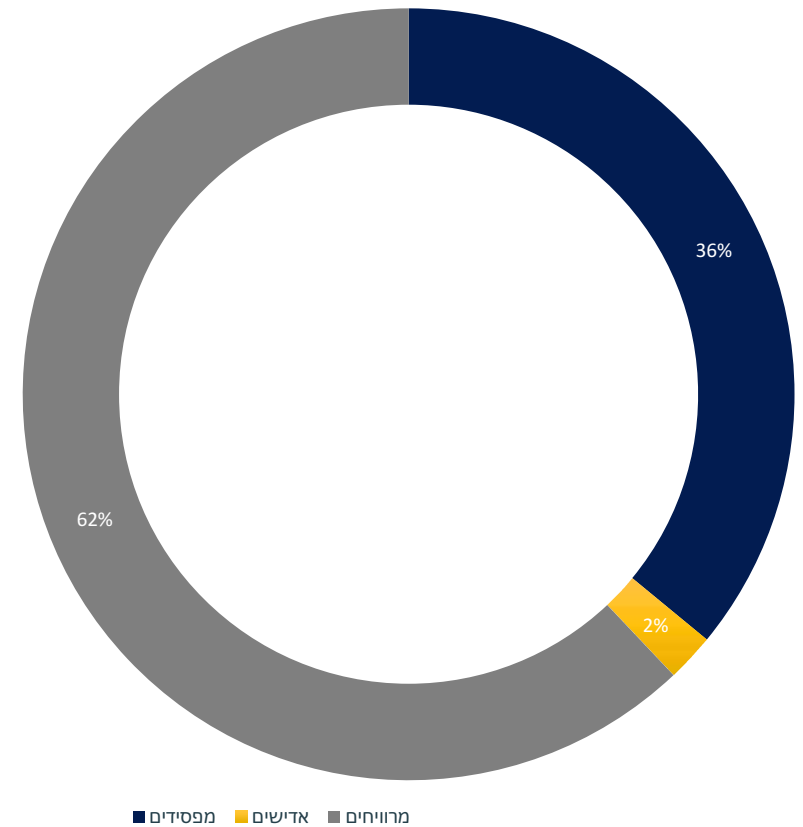
משמעויות – צמצום תעריפים רכבת ישראל

- מפסיד יותר מ-30 שקלים
- מפסיד בין 10 ל-30 שקלים
- מפסיד בין 0 ל-10 שקלים
- מרוויח בין 0 ל-10 שקלים
- מרוויח בין 10 ל-30 שקלים
- מרוויח יותר מ-30 שקלים

ניתוח רגישות לטווח השינויים (שקלים)



מפסידים/מרוויחים רכבת ישראל



ביטול הנחות "היסטוריות"

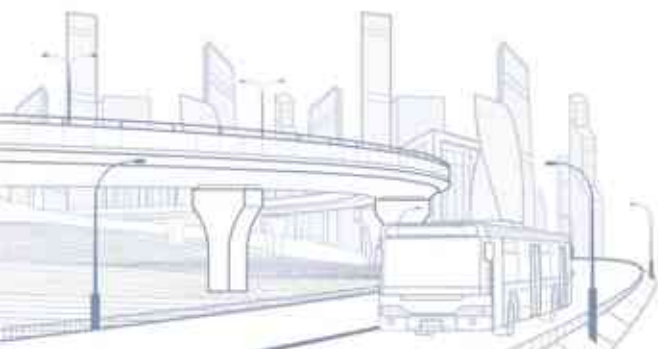
מזדה	שיעור מתוך סך המנויים	היקף כרטיסים נמכרים (חודש מייצג)	תעריף רפורמה (₪)	תעריף קיים (₪)	חזרה
5	0.001%	6	146	132	פרדס חנה
8	0.7%	2,858	146	132	רחובות עירוני
8	0.01%	58	146	132	נס ציונה עירוני
7	0.1%	580	146	66.5	יבנה
7	1.7%	6,670	146	125	אשדוד פנימי
7	2.7%	10,795	146	114.5	פתח תקווה וראש העין
7	1.9%	7,760	146	125	נתניה עירוני
7			146	125	נתניה כפר יונה
6	0.7%	2,980	146	132	תקופתי חדרה
6	0.1%	552	מרחק	239.5	תקופתי נתניה חדרה
5	2.7%	10,914	146	132	קריות

ביטול הנחות "היסטוריות"

מזדה	שיעור מתוך סך המנויים	היקף כרטיסים נמכרים (חודש מייצג)	תעריף רפורמה (₪)	תעריף קיים (₪)	חזרה
5	3.5%	14,001	146	82	ביתר עלית פנימי
5	1.5%	5,935	146	102	בית שמש פנימי
5	0.04%	167	146	130	ביתר עלית-בית שמש
6	1.1%	4,565	146	76.5	מודיעין עלית פנימי
8	0.1%	456	146	96	רמלה פנימי
7	0.1%	272	146	96	מודיעין פנימי
7	0.04%	177	לבדוק מרחק	246.5	מודיעין-רמלה-לוד
7	0.1%	546	לבדוק מרחק	184	אשדוד אזורי
4	0.1%	325	146	132	עכו פנימי
7	0.03%	116	מרחק	186	רמלה לוד
7	0.1%	205	146	125	לוד עירוני

ביטול הנחות "היסטוריות"

מדד פריפריאליות	שיעור מתוך סך המנויים	היקף כרטיסים נמכרים (חודש מייצג)	תעריף רפורמה (₪)	תעריף קיים (₪)	חוזה
7	0.3%	1,147	לבדוק מרחק	187	אלעד בני ברק
5	0.003%	12	לבדוק מרחק	350.5	גוש דן ויישובי השומרון
10	1.5%	6,041	146	135	מקומי בני ברק
7	0.1%	468	146	93	אלעד עירוני



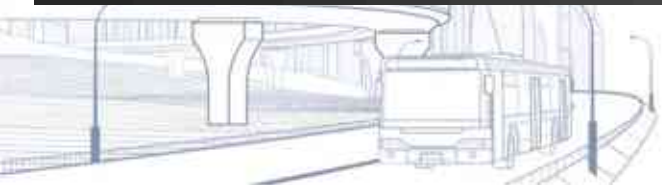
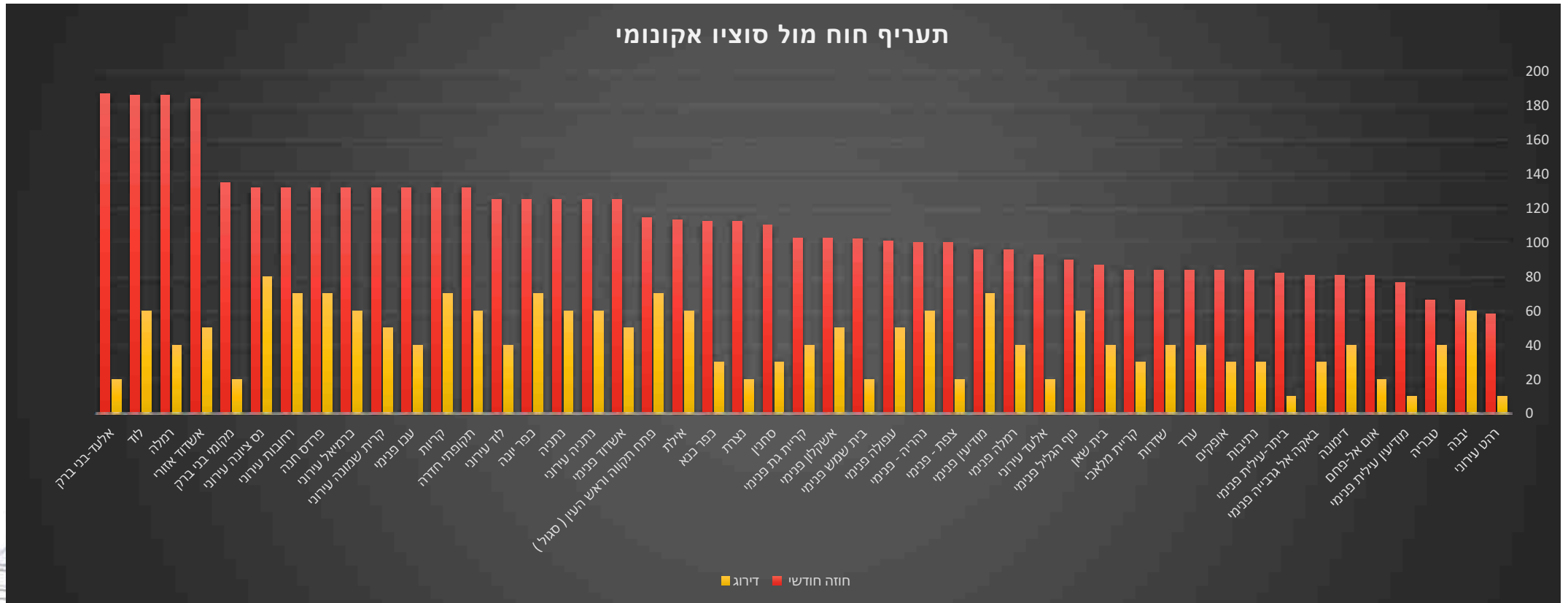
ביטול הנחות "היסטוריות"

חוזת	תעריף קיים (₪)	תעריף רפורמה (₪)	היקף כרטיסים נמכרים (חודש מייצג)	שיעור מתוך סך המנויים	מדד פריפריאליות
נתיבות	84	120	296	0.1%	4
רהט עירוני	58.5	120	2,176	0.5%	4
אשקלון פנימי	102.5	120	6,364	1.6%	5
קרית גת פנימי	102.5	120	971	0.2%	5
עפולה פנימי	101.5	120	1,590	0.4%	5
סחנין	110.5	120			4
באקה אל גרביה פנימי	81	120			5
אופקים	84	120	225	0.1%	3
ערד	84	120	203	0.1%	3
שדרות	84	120	208	0.1%	4
קרית מלאכי	84	120	58	0.01%	5
בית שאן	87	120	23	0.01%	3

ביטול הנחות "היסטוריות"

חוזת	תעריף קיים (₪)	תעריף רפורמה (₪)	היקף כרטיסים נמכרים (חודש מייצג)	שיעור מתוך סך המנויים	מדד פריפריאליות
טבריה	66.5	120	2,245		3
נצרת-כפר כנא	112.5	120			4
צפת פנימי	100	120			3
נהריה פנימי	100	120			4
אום אל פאחם	81	120	8	0.002%	5
אלעד פתח תקווה	162.5	לבדוק מרחק	0	0%	7
דימונה	81	120	357	0.1%	3
קרית שמונה עירוני	132	120	93	0.02%	2
כרמיאל עירוני	132	120	1,805	0.4%	4
אילת	113.5	120	393	0.1%	1
הנחת קווי יו"ש (ממוגני ירי)	הנחת 50% מהתעריף המלא	ביטול ההנחה			

תעריף חופשי חודשי היסטורי לעומת הדירוג הסוציאקונומי של היישוב



התעריפים אינם תואמים את הדירוג הסוציאקונומי של היישוב

ביטול תשלום לנוסע/ת מגיל 75 ומעלה

עידוד ציבור הנוסעים המבוגר להשתמש בתח"צ ולצמצם שימוש ברכב הפרטי.



אפשרות לביטול שימוש במזומן – חיסכון, בטיחות, מהירות



משמעויות כספיות

ביטול תשלום לאזרח ותיק

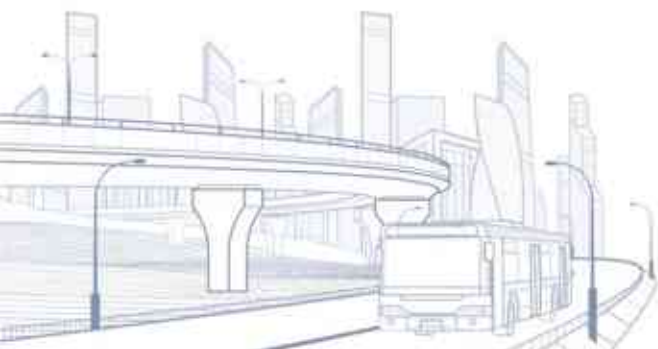
22,000,000

סה"כ תשלום לאזרחים ותיקים מעל גיל 75 (שנתי)

ביטול תשלום במזומן (מכונות כרטוס באוטובוס)

12,000,000

סה"כ חיסכון במכשירי כרטוס



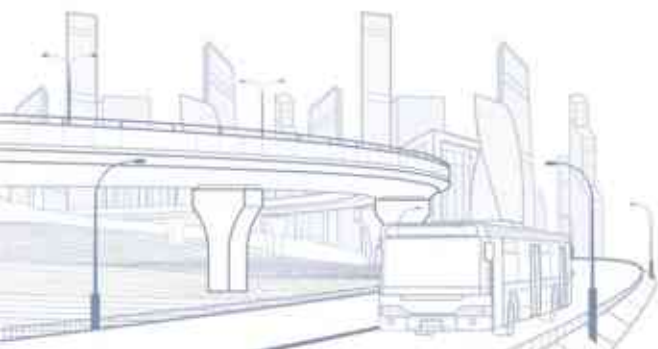
תועלות צפויות

שיפור רמת השירות בתחבורה הציבורית ★★★

דיפרנציאליות במבנה התעריפים

יכולת גבוהה להנגשת מידע לציבור

הקלה על הצמיחה בענף



הקלה על הצמיחה בענף

גידול במקורות יקל על הצמיחה ויגדיל את המקורות בבסיס. תוספת של 250 מלש"ח לבסיס התקציב משמעותו

תוספת של כ- 18 מיליון ק"מ נסועה בשנה



תוספת של כ- 300 אוטובוסים



תוספת של כ- 9 מיליון ק"מ נוסעים בשנה



סיכונים

- קושי של הנוסעים עם ריבוי בשינויים
- צמצום הנחות היסטוריות ובמקרים מסוימים העלאת תעריף – עלול להביא להתנגדות.
- אוכלוסיות ספציפיות שזכו עד כה להנחות ביחס ליתר – כגון קווי חרדים וכדומה.

צריך להביא במקביל לשיפור משמעותי ברמת השירות ביחד עם הסברה מקיפה

רפורמת השירות בתעריפי התח"צ

הצגה למנכלית משרד התחבורה

אוקטובר 2021

תחבורה שווה לכולם – גם בתעריפים!



תעריפים שווים? ★★★★★

פשוטים – ברורים לכולם



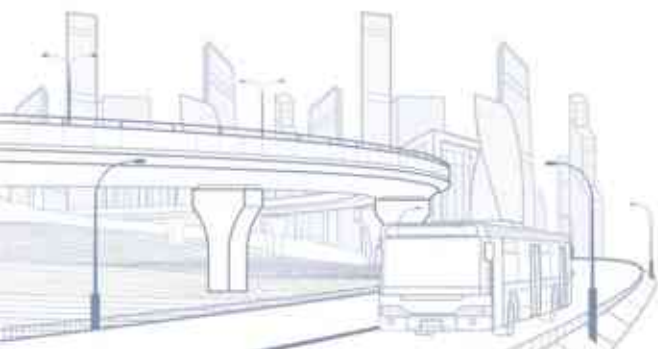
הוגנים – הנחות שוות איפה שצריך



מאפשרים – הסרת חסמים חידושים טכנולוגיים



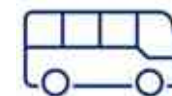
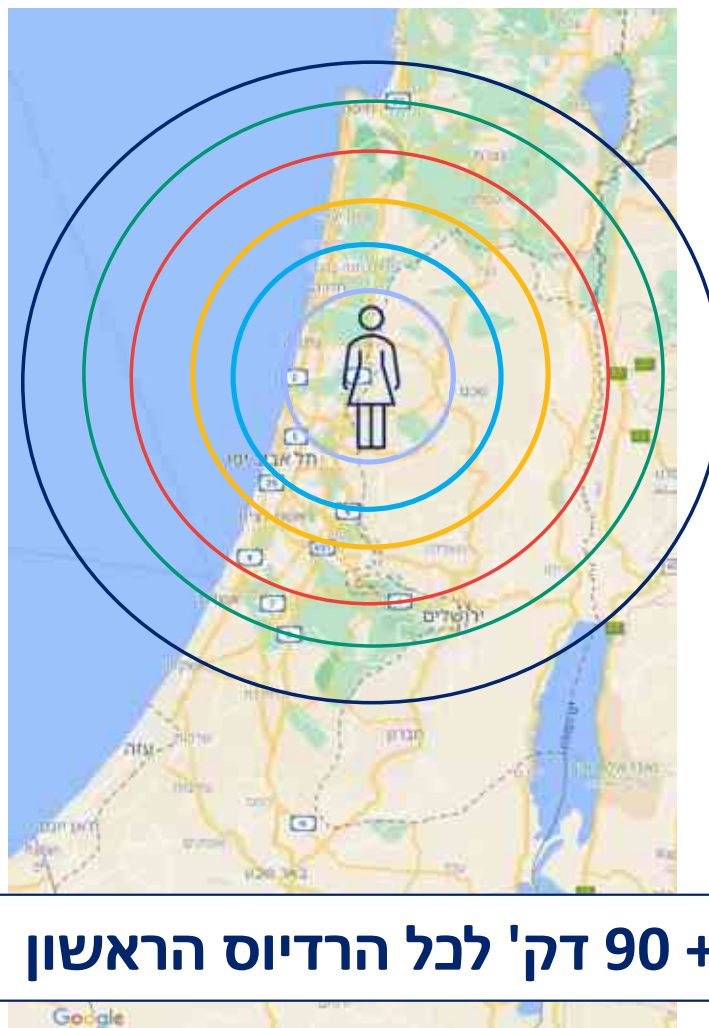
איכותיים – מייצרים תוספות שירות



תחבורה שווה – תעריפים פשוטים אימוץ מודל התעריפים לנסיעה בודדת ויומית



יומי	בודד?
15.5 ₪	9 ₪
24.5 ₪	13 ₪
34 ₪	19 ₪
49 ₪	32 ₪
58.5 ₪	44 ₪
293.5 ₪	70 ₪

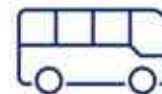


יומי	בודד
12.5 ₪	3/4/6 ₪
20.5 ₪	10 ₪
27.5 ₪	14.5 ₪
41 ₪	24.5 ₪
58.5 ₪	34 ₪
293.5 ₪	54 ₪

+ 90 דק' לכל הרדיוס הראשון

נדרש לצורך המימוש

באוטובוסים



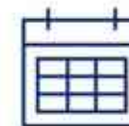
- איחוד תעריפי רב-קו עם תעריפי האפליקציה בנסיעה הבודדת
- איחוד תעריפי חופשי יומי ברב-קו עם תעריפי התקרה היומית באפליקציה
- ביסוס תעריף הנסיעה על פי מרחק – 90 דקות מעבר ברדיוס הראשון בכל מקום

רכבת?



- החלת עולם חדש של תעריפי נסיעה בודדת מבוססי **מרחק** בכלל אמצעי התשלום 

יומי



- יישור קו בחופשי היומי עם תעריפי האפליקציה - הפרדה בין תעריפי החופשי יומי ברכבת וחופשי יומי באוטובוס (בפועל – יומי אוטובוס זול יותר מהיום ויומי רכבת מעט יקר יותר)



תעריפי רכבת VS אוטובוס

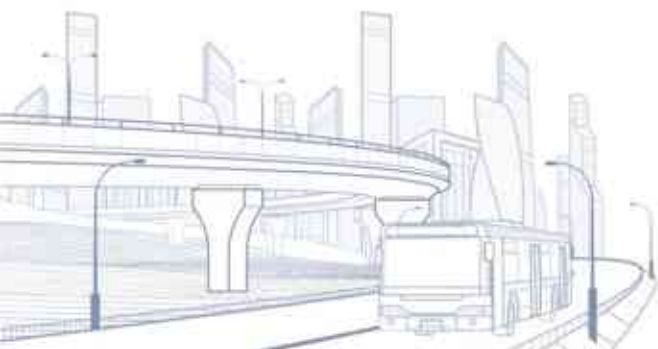
זכות הדרך – אלטרנטיבה לזמן



רמת דיוק ואמינות גבוהה – נגזרת מזכות הדרך



חווית שירות - נגישות, WIFI, אפשרויות אחסון, מסחר, עמדות
אופניים, שולחנות עבודה



תחבורה שווה – שוויונית והגונה יותר


הכנסת

שאלתה
463. אפליה במחירי התחייצ

חבר הכנסת יעקב איזר שאל את שרת התחבורה והבטיחות בדרכים ביים י"ז בכסלו התשפ"א (2 בדצמבר 2020).

בתחייצ נכנסה לשימוש מערכת תשלומים-אמליקציות, שהינה וולה בהרבה מהר-ב-קו, כך שמשערים שאין ברשותם סמראטמון משלמים הרבה יותר על תחייצ, לאאלתי בוסט הובסט צ"י המשרד כי יפתחו פתרונות חלופיים גם למחויקי טלפון-כשר.

רצוני לשאול:

1. מדוע לא מתקדם פיתוח הפתרונות לכלל הציבור?
2. מה בנוגע המשרד לשלל להוויל את הרב-קי למחירי האמליקציה עד לפתרונות?

מועד אחרון למתן תשובה: 24/12/2020



1. מברואר, 2021
י"ט שבט, תשפ"א
1230-01-20



לכבוד
מר עופר מלכת
מנכ"ל משרד התחבורה
ירושלים

הנדון: תעריפי תחבורה ציבורית בעיר צפת

העיר צפת הינה עיר המורכבת מאוכלוסייה מגוונת וממגורים שונים. כיום, העיר סונה קרוב ל-40,000 אלף תושבים אשר מבחינה גאוגרפית מגוריהם לרוב מרוחקים ממרכזי הקניות, משרדים ממשלתיים ונותני השירות השונים.

כידוע, העיר צפת הינה בדירוג סוציאקונומי-2 וכנגזרת מכך התושבים עשויים שימוש רב בתחבורה הציבורית בעיר על מנת להוגייד מביתם למקומות התעסוקה, נותני השירות ועוד.

תושבי העיר כיום משלמים לקו אוטובוס 4.10 ₪ בקו פנים העיר, כאשר לעיתים ישנו צורך לעשות שימוש ב-2-3 קווים באותו יום על מנת להגיע ליעדם.

כאשר תושבי הערים שונות כגון טבריה, רכסים, ירוחם ועוד משלמים כ-2 שקלים בלבד לקו פנים העיר.

תחבורה שווה – תעריפים שוויוניים הוגנים ושקופים

- ביטול הנחה במעמד טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור"

- ביטול הנחת סטודנט (50% - 33%)

- ביטול כלל החוזים ה"היסטוריים" – מנויים חריגים שמקנים הטבות חריגות

- אזרח ותיק – נסיעות חינם מגיל 75 ומעלה בכפוף לביטול מכירת מזומן אצל הנהג

- הרחבת הנחה לזכאי ביטוח לאומי ונכים ל-50%

- יצירת מנוי חופשי חודשי פריפריה לטבעת 2+3 – צמצום פגיעה במוטבים ההיסטוריים בפריפריה



אחרי

8 מבוססי מרחק ופריפריה

שפה אחת לוגית

מערך אחד

+75 נסיעות חינם

לכולם בשירות העירוני

הרחבה לזכאיי ב. לאומי

לפני

כ- 80 ללא הגיון

סלולר VS רב קו VS רכבת

ריבוי חריגים והטבות

50% הנחה

רק בטבעת 1 מטרופולין

ערך צבור, סטודנטים



ריבוי תעריפים

ריבוי שיטות

חוזים תקופתיים

אזרח ותיק

90 דק'

הנחות

תחבורה שווה – חדשנית יותר

מעקב News1

שערורייה: קריסת מידע במוקד לתחבורה ציבורית

למרות חובתו על פי חוק למסור מידע לנוסעים, הפסיק משרד התחבורה למסור מידע במוקד הטלפוני על אודות תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית - מחדל זה פנטרף להורדתו של אתר המידע הארצי לתחבורה ציבורית לפני כחודשים וחצי - משרד התחבורה, הרשות הארצית לח"צ נמצאת בתהליך של ירידה הנתונים והגשתם לציבור במערכות המידע השונות.

מחלל המידע בתחבורה הציבורית הולך ומחריף, מוקד המידע הטלפוני הארצי לתחבורה ציבורית של משרד התחבורה חדל לספק מידע על תעריפי הנסיעה, ומסגה את הלקוחות המתקשרים לתברות המפעילות.

המידע הנמסר במוקד הוא כללי, ומסתכם במסירת מידע על תעריפי מיני (חופשי-ימי/שבועי/חודשי) ובתעריפי הישומונים החדשים. זאת לנאורה בניגוד לתואי המגדל שבהם זכתה התכורה המפעילה את המוקד, ובניגוד לנאורה לחוק המחייב את המפקח על התעבורה, הלא הוא ראש הרשות הארצית לתחבורה ציבורית יעקב ישראל נתייה, להקים "מרכז מידע ארצי לתחבורה ציבורית לשם מתן מידע לציבור על שירותי תחבורה ציבורית, ובין השאר מידע על שילוב בין קווי השירות לאוטובוס, והכל באמצעות הטלפון. וכלל זה הודעות מסרון (SMS), והאינטרנט" מדובר בתיוק 98 לפקודת התעבורה (מרכז מידע ארצי לתחבורה ציבורית) התיקון בעניין הוגשה במטרה להקים מרכז מידע ארצי לתחבורה ציבורית, שירכו את המידע מכל מפעילי התחבורה הציבורית. לפי דברי ההסבר, יש צורך בריכוז שירותי התחבורה הציבורית בעיקר ברקע הרפורמה המתמשכת בשירותי האוטובוסים, שיעקרה הוצאת אשכולות קווים מיד המפעילים הוותיקים ("דן" ו"אגד") ליד תברות חדשות. כתוצאה מכך מסעים רבים נדרשים להחליף בין קווי אוטובוס שלעתים מפעילים על ידי תברות שונות, והנסעים לא תמיד יודעים מי התבררה המפעילה את השירות. כל חברה מספקת שירותי מידע בדבר הקווים שלה בלבד, ואין אינטגרציה של המידע על הקווים השונים.

מרכז המידע הארצי לתחבורה ציבורית החל לפעול ב-21 בנובמבר 2010. המרכז, שהפסיק לספק מידע מלא ב-9 באוגוסט 2021 וחדל להפעיל את אתר bus.gov.il, נתן שירותי מידע שיעקרו זמני נסיעות, מיקומי תחנות, תעריפים, מידע משלב של מפעילים, בניית מסלולי נסיעה מידע מלי' במטאי קופות, קבלת קהל, אבדות, "וי-קי" ועוד. עלות הפעלתו היא (בכך לשנת 2013) 2.6 מיליון שקל בשנה, וכוללת בבית מסד נתונים, הקמה ותפעול של אתר אינטרנט, תשלום לנציגי השירות ועוד.

מי שאמון על הפיקוח במטא היא ועדת הכלכלה של הכנסת, שאמרה לקבל דיווח שנתי במטא עד 15 בינואר.

זכר הכנסת אפי' סופר (הציפית הדתית) פנה לאחרונה בעניין מחלל המידע למפקח המדינה מתניה אנגלמן. במכתבו ציין כי בפועל מסירת המידע הפסקה כבר בתאריך 21.9.20 והמידע היחיד שהופיע באתר היה מידע המועד לקווי תברות אגד. עוד כתב סופר: "כירור שערותי צעלה כי לא קיימת אחדות בהצגת המידע באתרי מפעילי התחבורה הציבורית השונים - כל מפעיל מציג מידע רק על הקווים שלו באופן שהנוסע לא יוכל לסנכרן בין נסיעות והודעות על שינויים נמסרות לרוב באופן כללי מבלי לתת פירוט".

• **ממשרד התחבורה נמסר:** "ניהול המידע על אודות תעריפי הנסיעה הבודדת מבוצע על ידי מפעילי התחבורה הציבורית ומאושר על ידי משרד התחבורה. המידע מוגש לציבור באתר המפעיל כחלק ממחויבותיהם בהסכמי ההפעלה עם משרדנו. משרד התחבורה נמצא בתהליך של ריכוז הנתונים והגשתם לציבור במערכות המידע השונות".

בתגובת המשרד לא ניתן מענה לשאלה כיצד מתיישרות פעילות המשרד עם הוראת החוק.

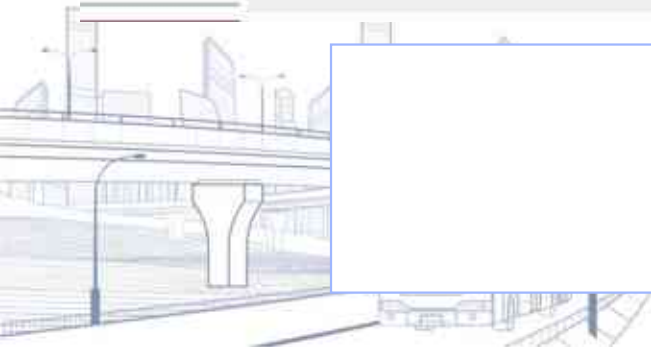
• **מארגון נוסעי התחבורה הציבורית, תחבורה בדרך שלנו, נמסר:** "תפקידו של מוקד המידע הוא לספק את מלוא המידע שהמסע מעוניין לקבל לגבי התחבורה הציבורית, היכולת להשעות מחיר בין נסיעה בודדת לבין מחירי מיונים היא הכוח בידי הנוסע להתחיל את צורת תשלום משותפת לו לפי אופי נסיעותיו. במיוחד לאור העובדה שקיימים עדיין תעריפים מקומיים רבים שהופכים צורת תשלום אחת למשתלמת על פני האחרת". י"ר תחבורה בדרך שלנו, מקס מורנובסקי הוסיף: "אנ קוראים למשרד התחבורה להציב את מרכז הנוסעים במרכז ולהורות למוקד המידע לספק את מלוא המידע על תעריפי התחבורה הציבורית, כדי שהנוסע יוכל להתחיל בצעמו על דרך התשלום המשתלמת לו".

ספרייה מקוונת / מסמכים

תיוק News1 מידע התחבורה מספק את מסעי האוטובוסים

ביטאון

כבר למעלה מחודש שלמסעי התחבורה הציבורית מוצג מידע שגוי ביישומונים, באינטרנט ובשילוט בתחנות על פעילות קווי התחבורה הציבורית "שינוי זמנים וקווים חדשים אינם מפורסמים יור גם אין מידע על רכבת ישראל" אם לא די בכך, הורה מנהל הרשות לתחבורה ציבורית יעקב נתייהן להפסיק את פעילות אתר המידע, לנאורה בניגוד לחוק.

- מידע נגיש וברור לנוסע מיום הרפורמה
- עידוד השימוש בתח"צ באמצעות מתן הטבות למשתמשים
- EMV באופק

תחבורה שווה יותר – נותנים יותר שירות

- על פי מחקרים גמישות הביקוש בעליית תעריפים היא 0.3: כל 3% עליית מחירים תפחית ב-1% את הביקוש לנסיעה
- הגמישות לתוספת שירות – בין 0.3-0.5

תועלת כספית של כ- 200-250 מיליון ₪ לטובת תוספות שירות
+ 70 מיליון ₪ עם ביטול הנחת סטודנט – קריטי ל- 2022-2023

- *Direction of Price Change.* Transportation demand models often apply the same elasticity value to both price increases and reductions, but there is evidence that some changes are non-symmetric. Fare increases tend to cause a greater reduction in ridership than the same size fare reduction will increase ridership. A price increase or transit strike that induces households to purchase an automobile may be somewhat irreversible, since once people become accustomed to driving they often continue.

Figure 2 Dynamic Elasticity (Dargay and Hanly 1999)



The absolute magnitude of elasticity values tend to increase over time. Long-run transit elasticities tend to be two or three times as large as short-run elasticities.

מתוך: "Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities," Journal of Public Transportation, Vol. 7, No. 2, (www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT 7-2 Litman.pdf), 2004, pp. 37-58

במצב הנוכחי העברת כסף מתעריף לשירות צפויה, אם כבר, להגדיל את מספר הנוסעים

לוחות זמנים ליישום הרפורמה

01/02/2022

תחילת יישום רפורמה – במועד עדכון המחירים הקבוע בצו

10/2021

סגירת הצעה משרדית להצעה רפורמת התעריפים

10/2021

סיכום עם אגת

20/10/2021-01/12/2021

עבודת ועדת המחירים

01/12/2021

אישור ועדת המחירים

11/21-1/22

עבודה מול מפעילי תח"צ – ככל הנראה נצטרך יותר זמן

נדרש לתזמן לו"ז דוברות הדוק

* עליית תעריפים של פברואר עומדת כרגע על למעלה מ-6% ויכולה לעלות יותר

נקודות לדין

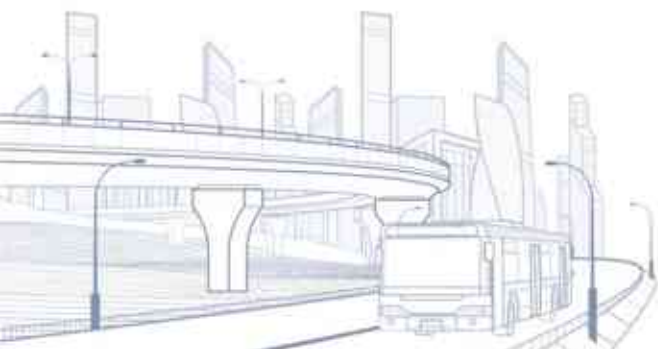
ניהול התהליך 

דירוג המהלך 

 התמודדות עם סיכונים + הסברה 

פריפריאליות – בחירה במפות הקיימות 

רכבת – מסילה מול קו אווירי 



דירוג

+75 בחינם

הרחבת זכאות
לנכים ובט"ל

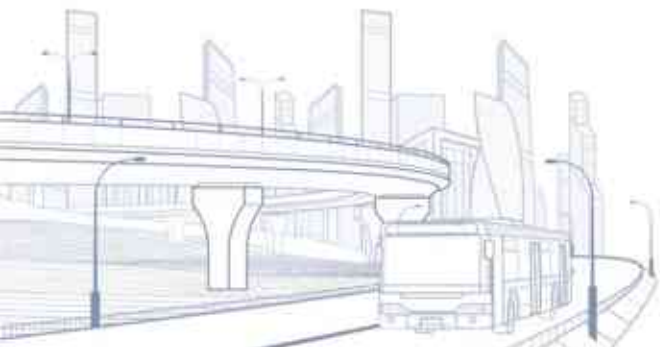
ביטול חוזים
היסטוריים

ביטול ערך צבור

דירוג בתוך
התעריפים

איחוד תעריפים
+ 90 דק'

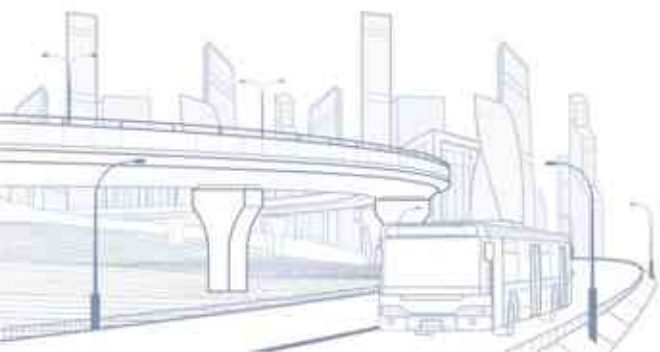
ביטול הנחת
סטודנטים



שינוי מדורג בתעריף הנסיעה הבודדת – במקרים בהם הפגיעה מהותית

שם היישוב	תעריף כיום	שינוי מידי	שינוי בעוד שנה
רמלה	3.5	6	6
לוד	3.5	6	6
מודיעין מכבים רעות	3.5	4	6
טמרה	4	4	6
ירכא	4	4	6
שוהם	4	4	6
שפרעם	4	4	6

שם היישוב	תעריף כיום	שינוי מידי	שינוי בעוד שנה
אלעד	2.5	4	6
ביתר עילית	2.5	4	6
דאלית אל כרמל	2.5	6	6
יקנעם עילית	2.5	4	6
מודיעין עילית	2.5	4	6
באר יעקב	3.5	6	6
גן יבנה	3.5	4	6
יבנה	3.5	4	6



מפסידים/מרוויחים

1. נבחנה השפעת השינוי בתעריפים על כ-105 יישובים גדולים (מעל 15,000 תושבים)

- 40 יישובים – מרוויחים ברמת תעריף יומי/ 90 דקות בבודד.
- 30 יישובים – נפגעים ברמת התעריף הבודד/מנוי חודשי חדש לעומת היסטורי.
- 35 יישובים – אדישים – תעריף ללא שינוי או שהשינוי מתקזז בין הסדרי הנסיעה השונים.

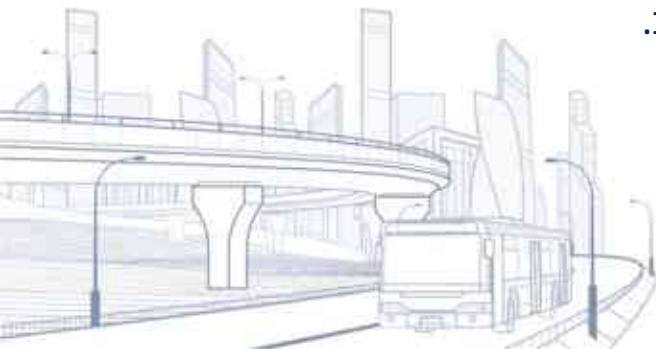
רשימת היישובים עם פירוט השינויים [יישובים גדולים רפורמה.xlsx](#)

2. פגיעה במשתמשי התחבורה הציבורית, שאינם זכאים להנחה מיוחדת, עם ביטול הנחה של 20% במעמד טעינת ערך צבור.

3. במידה שיאושר – ביטול הנחת הסטודנטים – פגיעה בציבור חזק ובעל יכולת התנגדות מהותית.

4. הרחבת הטבה לנכים/מקבלי קצבאות.

5. הטבה לבני +75 בכפוף לביטול מזומן.

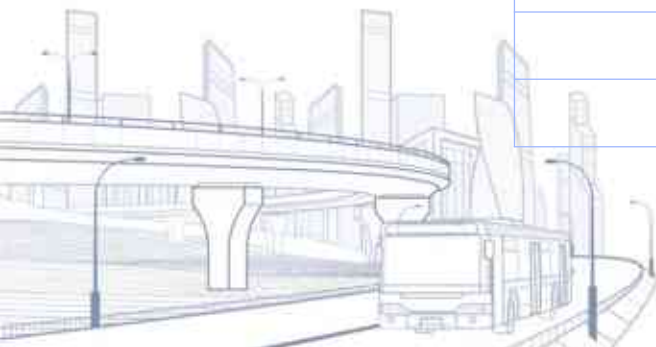


מערך הסברה מול נפגעים צפויים

- ציר רשויות: יש לתאם מול נציגי העיריות הרלוונטיים – לאחר הכנת תכנית סדורה של ההטבות ליישוב הספציפי, הן מבחינת תוספות שירות והן מבחינת תעריף (עד כמה שניתן).

היישובים בהם קיימת פגיעה משמעותית ברמת התעריפים		
אלעד	טבריה	מודיעין מכבים רעות שפרעם
אשדוד	טמרה	מודיעין עלית
באר יעקב	יבנה	נתניה
ביתר עלית	יקנעם עלית	עכו
גן יבנה	ירכא	רהט
דאלית אל כרמל	כפר יונה	רמלה
דימונה	לוד	שוהם

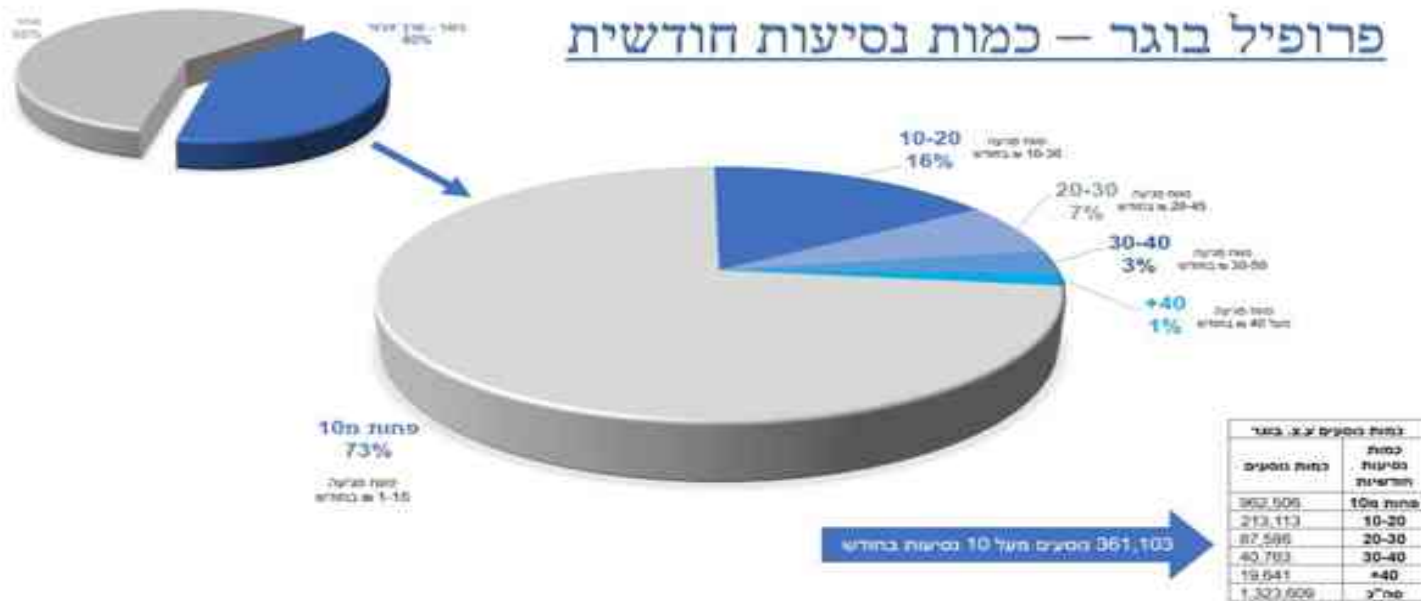
- ציר הסברה וחווית משתמש: נפתחו צירים רלוונטיים



ניתוח משתמשי ערך צבור בוגר – ניתוח ביטול מלא

- פגיעה בכ-40% מנוסעי התחבורה הציבורית מתוכם 75% בפחות מ10 נסיעות חודשיות
- 11% מתוך כלל הנוסעים – כ-300 אלף נוסעים – פגיעה של 30-עשרות שם בחודש

פרופיל בוגר – כמות נסיעות חודשית



פריפריאליות – דוגמאות



מחיר חופשי חודשי מוצע	מחיר חופשי היסטורי	תעריף רפורמה (₪)	תעריף קיים ברב קו (₪)	מרחק אווירי	מסלולי נסיעה ברדיוס 1	
					יעד	מוצא
146	132	6	4		עכו	עכו
		6	8.5	9	נהרייה	עכו
			5	10.5	קריית ביאליק	
			9	13.4	קריית אתא	

מעבר 90 ד'

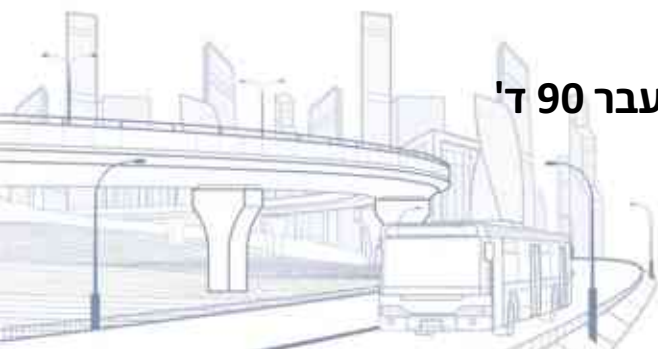
<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1DBm5McvzvpM3-cfTVzEOIix032E-HdCA&ll=31.383587035821336%2C35.08169330000001&z=7>



דוגמאות – ביתר עלית

מחיר חופשי חודשי מוצע	מחיר חופשי חודשי היסטורי	תעריף רפורמה (₪)	תעריף קיים ברב קו (₪)	מרחק אווירי	מסלולי נסיעה ברדיוס 1	
					מוצא	יעד
146	82	6	2.5		בית"ר עילית	בית"ר עילית
		6	9.5	12.5	ירושלים	בית"ר עילית
			6.5	13.5	בית שמש	
			15	12.5	מבשרת	

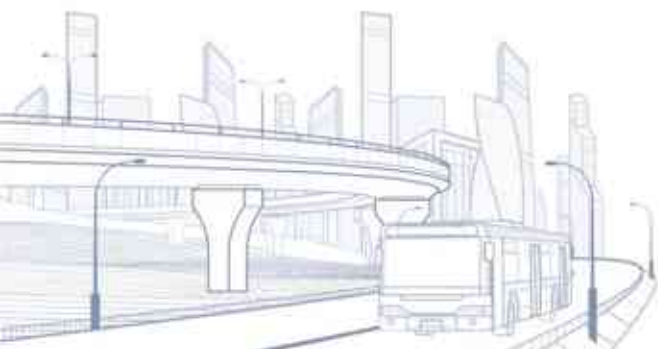
מעבר 90 ד'



דוגמאות - יקנעם

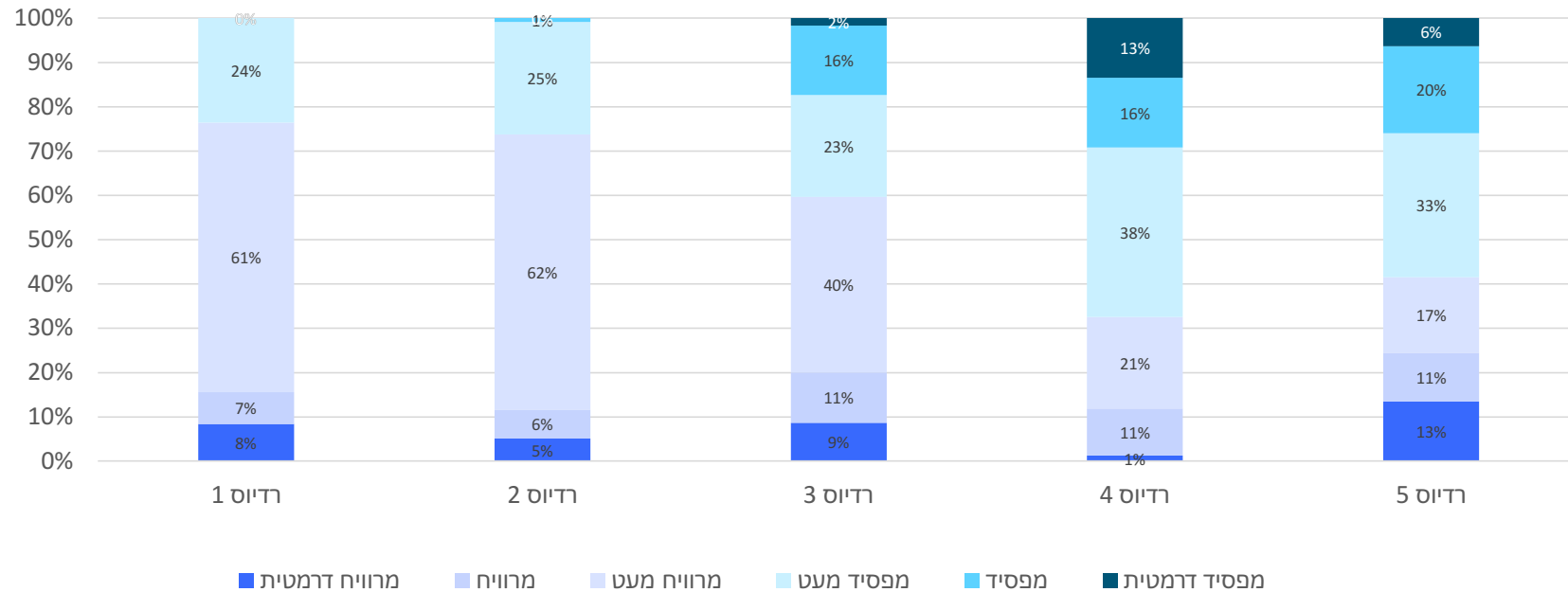
מעבר 90 ד' 

מחיר חופשי חודשי מוצע	מחיר חופשי חודשי	תעריף רפורמה (₪)	תעריף קיים ברב קו (₪)	מרחק אווירי	מסלולי נסיעה ברדיוס 1	
					יעד	מוצא
146		6	2.5	6.5	יקנעם עילית	מוצא
					קרית טבעון	יקנעם עילית
					מגדל העמק	
					נשר	
		6	12.5	7.5	רמת ישי	



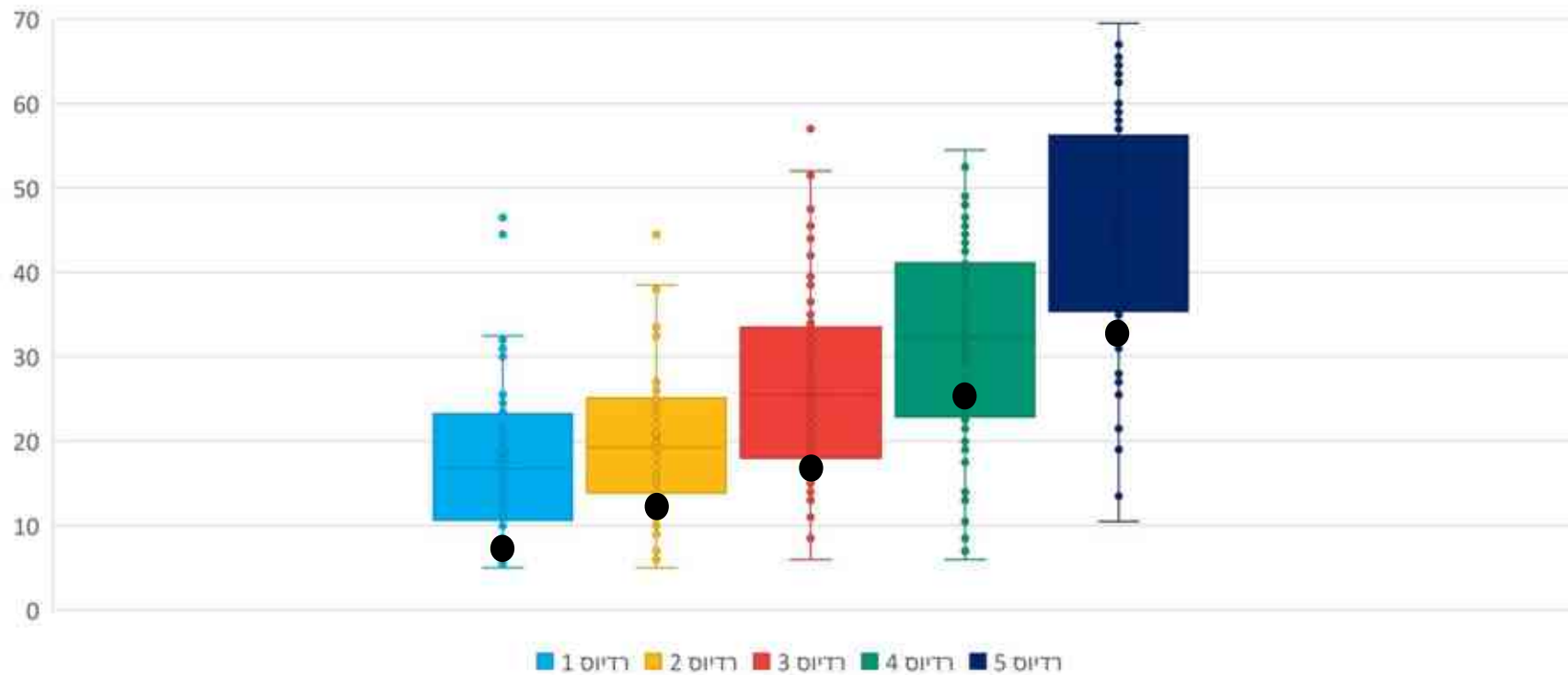
מרוויחים מול מפסידים – רדיוסים (נא)

התפלגות מרוויחים מול מפסידים (שינוי בש"ח ביחס למצב קיים)



ברוב הרדיוסים מרבית הנוסעים אדישים

פיזור תעריפים ביחס למצב המוצע



בכל הרדיוסים התעריף החדש נמוך מהחציון (ככל שהמרחק עולה יותר מפסידים). בנוסף, הפחתת כמות תעריפים

נספח מש/4

**צילום הדו"ח הבוחן את השפעת
הרפורמה על 104 יישובים**

עמ' 75

מס.	שם היישוב	מרוויחים/כמעט/ מפסידים	תעריף עירוני קיים	חדש	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי קיים	חודשי היסטורי	חדש	הערה - הסבר מוצר	הטבה בעקבות הרפורמה - 90 דק'	מרוויחים/מפסידים	מפסידים לפי צבע	מגזר	פער תעריף בודד
1	אום אל פחם		2.5	5.5	13	12.5	81	99		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד, מקבלים 90 ד', מרוויחים ביומי (מינורי), מפסידים בחודשי	ערבי	1.5	
5	אילת		4	5.5	6.5	10.5	113.5	99		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד, מקבלים 90 ד', מפסידים ביומי ומרוויחים בחודשי	אילת	0	
6	אלעד	1	2.5	5.5	13	12.5	93	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד (פער מהותי) אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי (מינורי), מפסידים בחודשי על בסיס היסטורי	41535	3.5	
8	אשדוד	1	4.5	5.5	7	12.5	125	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מפסידים ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי	פנים אזורי מטרופולין	1.5	
11	באר יעקב		3.5	5.5	13	12.5	208.5	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד (פער מהותי) אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי (מינורי)	מטרופולין	2.5	
15	ביתר עילית	1	2.5	5.5	13	12.5	146	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד (פער מהותי) אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי (מינורי), מפסידים (מהותי) בחודשי על בסיס היסטורי	חרדי/מטרופולין	3.5	
24	גן יבנה		3.5	5.5	13	12.5	146	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי (מינורי)	פנים אזורי מטרופולין	2.5	
26	דאלית אל-כרמל		2.5	5.5	13	12.5	208.5	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד (מהותי). מרוויחים ביומי (מינורי)	ערבי/מטרופולין	3.5	

ניתוח מפסידים מרוויחים

מס.	שם היישוב	מרוויחים/כמעט/מפסידים	תעריף עירוני קיים	חדש	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי קיים	חודשי היסטורי	חדש	הערה - הסבר מוצר חדש	הטבה בעקבות הרפורמה - 90 דק'	מרוויחים/מפסידים	מפסידים לפי צבע	מגזר	פער תעריף בודד
27	דימונה		2.5	5.5	13	12.5	81	99		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד (מהותי) אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי (מינורי) ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי	פריפריה	0.5	
35	טבריה	1	2.5	5.5	4	12.5	66.5	99		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד (מהותי) אך מקבלים 90 דקות. מפסידים ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי (מהותי)	פריפריה	0.5	
38	טמרה		4	5.5	13	12.5	146	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי (מינורי)	ערבי/פנים אזורי מטרופולין	2	
39	יבנה		3.5	5.5	13	12.5	66.5	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי	פנים אזורי מטרופולין	2.5	
42	יקנעם עילית		2.5	5.5	13	12.5	146	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד (מהותי) אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי (מינורי)	פנים אזורי מטרופולין	3.5	
44	ירכא		4	5.5	13	12.5	146	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי	ערבי/פנים אזורי מטרופולין	2	
46	כפר יונה		4.5	5.5	13	12.5	125	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי	פנים אזורי מטרופולין	1.5	
53	לוד	1	3.5	5.5	6	12.5	125	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מפסידים ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי	פנים אזורי מטרופולין	2.5	

ניתוח מפסידים מרוויחים

מס.	שם היישוב	מרוויחים/כמעט/מפסידים	תעריף עירוני קיים	חדש	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי קיים	חודשי היסטורי	חדש	הערה - הסבר מוצר חדש	הטבה בעקבות הרפורמה - 90 דק'	מרוויחים/מפסידים	מפסידים מרוויחים לפי צבע	מגזר	פער תעריף בודד
58	מודיעין-מכבים-רעות*		3.5	5.5	13	12.5	96	225	X		מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי		פנים אזורי מטרופולין	2.5	
59	מודיעין-עילית	1	2.5	5.5	13	12.5	76.5	225	X		מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי		חרדי/פנים אזורי מטרופולין	3.5	
65	נס ציונה		5	5.5	7	12.5	132	225	X		מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מפסידים ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי		פנים אזורי מטרופולין	1	
69	נתניה	1	4.5	5.5	9	12.5	125	225	X		מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מפסידים ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי		פנים אזורי מטרופולין	1.5	
71	עכו		5	5.5	7	12.5	132	225	X		מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מפסידים ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי		פנים אזורי מטרופולין	1	
78	פתח תקווה		6	5.5	7.5	12.5	114.5	225	קיים כבר		מרוויחים בבודד, מפסידים ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי			0	
89	קריית מלאכי		3.5	5.5	13	12.5	84	99	X		מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי			0.5	
93	רהט		2.5	5.5	13	12.5	58.5	99	X		מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי			0.5	
94	רחובות		5	5.5	8	12.5	132	225	X		מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מפסידים ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי			1	
96	רמלה	1	3.5	5.5	6	12.5	96	225	X		מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מפסידים ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי			2.5	

ניתוח מפסידים מרוויחים

מס.	שם היישוב	מרוויחים/כמעט/מפסידים	תעריף עירוני קיים	חדש	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי קיים	חודשי היסטורי	חדש	הערה - הסבר מוצר חדש	הטבה בעקבות הרפורמה - 90 דק'	מרוויחים/מפסידים	מפסידים לפי צבע	מגזר	פער תעריף בודד
100	שדרות		2.5	5.5	13	12.5	84	99			X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי			0.5
101	שוהם		4	5.5	13	12.5	146	225			X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי	שובי/פריפריה	2	
102	שפרעם		4	5.5	13	12.5	146	225			X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי	שפבי/פריפריה	2	
2	אופקים		2.5	5.5	13	12.5	84	99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעלים השונים באותו אזור.		X	מפסידים בבודד, מקבלים 90 ד', מרוויחים ביומי, מפסידים בחודשי	פריפריה	0.5	
3	אור יהודה		6	5.5	13	12.5	208.5	225			קיים כבר	מרוויחים בבודד, מרוויחים ביומי	מטרופולין	0	
4	אור עקיבא		4.5	5.5	13	12.5	146	225	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות.		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי	פנים אזורי מטרופולין	1.5	
7	אריאל		3	5.5	13	12.5	146	225			X	מפסידים בבודד, מרוויחים ביומי	י"ש	0	
9	אשקלון		3.5	5.5	13	12.5	102.5	99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעלים השונים באותו אזור.		X	מפסידים בבודד (מהותי) אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים (מינורי) ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי	פריפריה	0.5	
10	באקה אל גרביה		2.5	5.5	13	12.5	81	99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעלים השונים באותו אזור.		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי	פריפריה	1.5	
12	באר שבע	2	4	5.5	9.5	12.5	146	99			קיים כבר	מפסידים בבודד. מפסידים ביומי. מרוויחים בחודשי	פריפריה	0	
13	בית שאן		2.5	5.5	13	12.5	87	99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מניי חדש מאפשר שיתופיות בין המפעלים השונים באותו אזור.		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי	פריפריה	0.5	

ניתוח מפסידים מרוויחים

מס.	שם היישוב	מרוויחים/כמעט/ מפסידים	תעריף עירוני קיים	חדש	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי קיים	חודשי היסטורי	חדש	הערה - הסבר מוצר חדש	הטבה בעקבות הרפורמה - 90 דק'	מרוויחים/מפסידים	מפסידים לפי צבע	מגזר	פער תעריף בודד
14	בית שמש		3.5	5.5	13	12.5	102	99		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד (מהותי) אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים (מינורי) ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי	פריפריה	0.5	
16	בני ברק		6	5.5	13	12.5	135	225			קיים כבר	מרוויחים בבודד. מרוויחים ביומי, מפסידים בחודשי על בסיס היסטורי	חרדי/מטרופולין	0	
17	בנימינה- גבעת עדה*		4.5	5.5	13	12.5	146	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי.	פנים אזורי מטרופולין	1.5	
18	בת ים	3	6	5.5	13	12.5	208.5	225			קיים כבר	מרוויחים בבודד וביומי (לא מהותי)	מטרופולין	0	
19	ג'דידה-מכר		5.5	5.5	13	12.5	146	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	ל"ש בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי.	פנים אזורי מטרופולין	0.5	
20	גבעת זאב		5	5.5	13	12.5	208.5	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי.	מטרופולין	1	
21	גבעת שמואל	3	6	5.5	13	12.5	208.5	225			קיים כבר	מרוויחים בבודד. מרוויחים ביומי.	מטרופולין	0	
22	גבעתיים	3	6	5.5	13	12.5	208.5	225			קיים כבר	מרוויחים בבודד. מרוויחים ביומי.	מטרופולין	0	
23	גדרה		5	5.5	13	12.5	146	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי.	פנים אזורי מטרופולין	1	
25	גני תקווה		6	5.5	13	12.5	208.5	225			קיים כבר	מרוויחים בבודד. מרוויחים ביומי.	מטרופולין	0	
28	הוד השרון		5.5	5.5	13	12.5	146	225		תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	ל"ש בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי	פנים אזורי מטרופולין	0.5	

ניתוח מפסידים מרוויחים

מס.	שם היישוב	מרוויחים/כמעט/ מפסידים	תעריף עירוני קיים	חדש	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי קיים	חודשי היסטורי	חדש	הערה - הסבר מוצר חדש	הטבה בעקבות הרפורמה - 90 דק'	מרוויחים/מפסידים	מפסידים לפי צבע	מגזר	פער תעריף בודד
29	הרצלייה		6	5.5	13	12.5	146		225	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מרוויחים בבודד ומקבלים 90 דקות, מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה		מטרופולין	0
30	זכרון יעקב		5	5.5	13	12.5	146		225	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	פנים אזורי מטרופולין	1	
31	חדרה		4.5	5.5	13	12.5	132		225	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, מפסידים בחודשי	פנים אזורי מטרופולין	1.5	
32	חולון		6	5.5	13	12.5	208.5		225	קיים כבר		מרוויחים בבודד וביומי	מטרופולין	0	
33	חורה		2.5	5.5	13	12.5	133		99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, מרוויחים בחודשי (מקבלים חודשי פריפריה)	פריפריה מטרופולין	0.5	
34	חיפה	3	6	5.5	13	12.5	208.5		225	קיים כבר		מרוויחים בבודד וביומי	מטרופולין	0	
36	טירה		4.5	5.5	13	12.5	146		225	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	פנים אזורי מטרופולין	1.5	
37	טירת כרמל		5	5.5	13	12.5	146		225	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	פנים אזורי מטרופולין	1	
40	יהוד		6	5.5	13	12.5	208.5		225	קיים כבר		מרוויחים בבודד וביומי	מטרופולין	0	
41	יפיע		4	5.5	13	12.5	146		99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד. מקבלים 90 ד'. מרוויחים ביומי. מרוויחים בחודשי (מקבלים חודשי פריפריה)	ערבי/פריפריה מטרופולין	0	
43	ירושלים	3	6	5.5	13	12.5	208.5		225	קיים כבר		מרוויחים בבודד וביומי	מטרופולין	0	

ניתוח מפסידים מרוויחים

מס.	שם היישוב	מרוויחים/כמעט/מפסידים	תעריף עירוני קיים	חדש	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי קיים	חודשי היסטורי	חדש	הערה - הסבר מוצר חדש	הטבה בעקבות הרפורמה - 90 דק'	מרוויחים/מפסידים	מפסידים לפי צבע	מגזר	פער תעריף בודד
45	כסיפה		3	5.5	13	12.5	133		99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד. מקבלים 90 ד'. מרוויחים ביומי. מרוויחים בחודשי (מקבלים חודשי פריפריה)	ערבי/פריפריה	0	
47	כפר כנא		5	5.5	13	12.5	112.5		99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד ומקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומרוויחים בחודשי על בסיס היסטורי (מקבלים חודשי פריפריה)	ערבי/פריפריה	1	
48	כפר מנדא		4	5.5	13	12.5	146		99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד. מקבלים 90 ד'. מרוויחים ביומי. מרוויחים בחודשי (מקבלים חודשי פריפריה)	ערבי/פריפריה	0	
49	כפר סבא		6	5.5	13	12.5	146		225	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מרוויחים בבודד ומקבלים 90 דקות, מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	פנים אזורי מטרופולין	0	
50	כפר קאסם		6	5.5	13	12.5	146		225	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מרוויחים בבודד ומקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	ערבי/פנים אזורי מטרופולין	0	
51	כפר קרע		2.5	5.5	13	12.5	146		99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי. מרוויחים בחודשי (מקבלים פריפריאלי)	ערבי/פריפריה	0.5	
52	כרמיאל	3	5	5.5	7	12.5		132	99	תעריף חדש מאפשר מעבר 90 דקות. מני חדש מאפשר שיתופיות בין המפעילים השונים באותו אזור.	X	מפסידים בבודד ומקבלים 90 דקות, מפסידים ביומי, מרוויחים בחודשי	פנים אזורי מטרופולין	1	
54	מבשרת ציון		6	5.5	13	12.5	208.5		225	קיים כבר		מרוויחים בבודד וביומי	מטרופולין	0	

ניתוח מפסידים מרוויחים

מס.	שם היישוב	מרוויחים/כמעט/ מפסידים	תעריף עירוני קיים	חדש	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי קיים	חודשי היסטורי	חדש	הערה - הסבר מוצר חדש	הטבה בעקבות הרפורמה - 90 דק'	מרוויחים/מפסידים	מפסידים לפי צבע	מגזר	פער תעריף בודד
55	מגד אל-כרם		4	5.5	13	12.5	146		99		X	מפסידים בבודד. מרוויחים 90 ד' בבודד. מרוויחים ביומי. מרוויחים בחודשי (מקבלים חודשי פריפריה)	ערבי/פריפריה	0	
56	מגאר		6	5.5	13	12.5	208.5		225		X	מרוויחים בבודד וביומי ומרוויחים 90 דקות בבודד	ערבי/מטרופולין	0	
57	מגדל העמק		2.5	5.5	13	12.5	146		99		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי. מרוויחים בחודשי (מקבלים פריפריה)	פריפריה	1.5	
60	מעלה אדומים		5	5.5	13	12.5	146		225		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	פנים אזורי מטרופולין	1	
61	מעלה עירון		4.5	5.5	13	12.5	146		225		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	פנים אזורי מטרופולין	1.5	
62	מעלות-תרשיחא		4	5.5	13	12.5	146		99		X	מפסידים בבודד אבל מקבלים 90 ד'. מרוויחים ביומי. מרוויחים בחודשי (מקבלים פריפריה)	פריפריה	0	
63	נהריה	3	4	5.5	13	12.5		100	99		X	מפסידים בבודד, מרוויחים ביומי ומרוויחים 90 דקות בבודד	פריפריה	0	
64	נוף הגליל		4	5.5	13	12.5	90		99		X	מפסידים בבודד, מקבלים 90 דקות, מרוויחים ביומי, מפסידים בחודשי על בסיס היסטורי	פריפריה	0	
66	נצרת		3	5.5	13	12.5		112.5	99		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי ומרוויחים בחודשי על בסיס היסטורי	פריפריה	1	
67	נשר		5	5.5	13	12.5	146		225		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	פנים אזורי מטרופולין	1	

ניתוח מפסידים מרוויחים

מס.	שם היישוב	מרוויחים/כמעט/ מפסידים	תעריף עירוני קיים	חדש	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי קיים	חודשי היסטורי	חדש	הערה - הסבר מוצר חדש	הטבה בעקבות הרפורמה - 90 דק'	מרוויחים/מפסידים	מפסידים לפי צבע	מגזר	פער תעריף בודד
68	נתיבות		3	5.5	13	12.5	84	99			X	מפסידים בבודד ומקבלים 90 דק', מרוויחים ביומי,, מפסידים בחודשי על בסיס היסטורי		פריפריה	0
70	סח'נין		3	5.5	13	12.5	110.5	99			X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות.מרוויחים ביומי ומרוויחים בחודשי על בסיס היסטורי	ערבי/פריפריה	1	
72	עפולה		3.5	5.5	5.5	12.5	101	99			X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות.מפסידים ביומי על בסיס היסטורי	פריפריה	2.5	
73	עראבה		5	5.5	13	12.5	146	99			X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות, מרוויחים ביומי. מרוויחים בחודשי (מקבלים פריפריאלי)	ערבי/פריפריה	-1	
74	ערד		3	5.5	13	12.5	84	99			X	מפסידים בבודד ומקבלים 90 דקות, מרוויחים ביומי אך מפסידים בחודשי על בסיס היסטורי	פריפריה	0	
75	ערערה		4.5	5.5	13	12.5	146	99			X	מפסידים בבודד ומקבלים 90 דקות, מרוויחים ביומי. מרוויחים בחודשי (מקבלים פריפריאלי)	ערבי/פריפריה	-1.5	
76	ערערה-בנגב		3	5.5	13	12.5	146	99			X	מפסידים בבודד ומקבלים 90 דקות, מרוויחים ביומי. מרוויחים בחודשי (מקבלים פריפריאלי)	ערבי/פריפריה	0	
77	פרדס חנה-כרכור		5	5.5	13	12.5	132	225			X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות.מרוויחים ביומי ומפסידים בחודשי על בסיס היסטורי	פנים אזורי מטרופולין	1	
79	צפת		4	5.5	13	12.5	100	99			X	מפסידים בבודד ומקבלים 90 דקות, מרוויחים ביומי	פריפריה	0	
80	קדימה-צורן		4.5	5.5	13	12.5	146	225			X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות.מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	קדבי/פריפריה	1.5	

ניתוח מפסידים מרוויחים

מס.	שם היישוב	מרוויחים/כמעט/מפסידים	תעריף עירוני קיים	חדש	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי קיים	חודשי היסטורי	חדש	הערה - הסבר מוצר חדש	הטבה בעקבות הרפורמה - 90 דק'	מרוויחים/מפסידים	מפסידים לפי צבע	מגזר	פער תעריף בודד
81	קלנסווה		4.5	5.5	13	12.5	146		225		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	קלבי/פריפריה	1.5	
82	קריית אונ		6	5.5	13	12.5	146		225		קיים כבר	מרוויחים בבודד, מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	קרבי/פריפריה	0	
83	קריית אתא		6	5.5	13	12.5	208.5		225		קיים כבר	מרוויחים בבודד וביומי	קרבי/פריפריה	0	
84	קריית ביאליק		6	5.5	13	12.5	208.5		225		קיים כבר	מרוויחים בבודד וביומי	קרבי/פריפריה	0	
85	קריית גת		3.5	5.5	13	12.5	102.5		99		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי		0.5	
86	קריית טבעון		5	5.5	13	12.5	146		225		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	קרבי/פריפריה	1	
87	קריית ים		6	5.5	13	12.5	208.5		225		קיים כבר	מרוויחים בבודד וביומי	קרבי/פריפריה	0	
88	קריית מוצקין		6	5.5	13	12.5	208.5		225		קיים כבר	מרוויחים בבודד וביומי	קרבי/פריפריה	0	
90	קריית שמונה	3	5	5.5	7	12.5	132		99		X	מפסידים בבודד ומקבלים 90 דקות, מפסידים ביומי ומרוויחים בחודשי		1	
91	ראש העין		6	5.5	7.5	12.5	114.5		225		X	מרוויחים בבודד ומקבלים 90 דקות, מפסידים ביומי ובחודשי על בסיס היסטורי		0	
92	ראשון לציון	3	6	5.5	13	12.5	208.5		225		קיים כבר	מרוויחים בבודד וביומי	ראבי/פריפריה	0	
95	ריינה		5	5.5	13	12.5	146		99		X	מפסידים בבודד אך מקבלים 90 דקות. מרוויחים ביומי	רבי/פריפריה	1	
97	רמת גן	3	6	5.5	13	12.5	208.5		225		קיים כבר	מרוויחים בבודד וביומי	רמבי/פריפריה	0	
98	רמת השרון		6	5.5	13	12.5	146		225		X	מרוויחים בבודד ומקבלים 90 דקות ומרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	רמבי/פריפריה	0	
99	רעננה		6	5.5	13	12.5	146		225		X	מרוויחים בבודד ומקבלים 90 דקות ומרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	רעבי/פריפריה	0	
103	תל אביב-יפו	3	6	5.5	13	12.5	208.5		225		קיים כבר	מרוויחים בבודד וביומי	פנים אזורי מטרופולין	0	
104	תל שבע		3	5.5	13	12.5	146		99		X	מפסידים בבודד ומקבלים 90 דקות ומרוויחים ביומי, חודשי פנימי עולה	תלבי/פריפריה	0	

נספח מש/5

**צילום הנתונים בדבר השפעת
הרפורמה של משקי בית בישראל**

עמ' 86

הנחות עבודה

40	מספר נסיעות בחודש
50%	שיעור הנחה נוער

תחשיב

פער חלופות ("מזעור הפגיעה")	חלופה כולל חופשי חודשי נוער			
	שיעור שינוי	פער	תשלום מצב חדש	תשלום מצב קיים
-88	15.0%	35	270	235
-93	-21.7%	-76	274	350
-	129.9%	536	948	412
-	57.4%	236	646	411
-	18.7%	100	634	534
-	139.1%	650	1,118	468
-	55.2%	256	719	463
-	25.9%	129	626	497
-67	16.3%	35	253	217
-58	35.6%	65	246	181
-	47.5%	230	713	483
-	152.1%	386	640	254
-	67.4%	246	612	365
-	48.3%	217	667	450
-	58.9%	232	625	393
-	72.9%	264	627	363
-	102.5%	335	662	327
-	145.4%	650	1,096	447
-	48.2%	201	619	417
-	61.5%	226	594	368
-	49.7%	200	602	402
-	56.3%	209	580	371
-96	-0.9%	-3	277	279
-694	10.9%	75	766	691
-	50.7%	199	591	392
-	104.3%	328	642	314
-108	11.3%	29	287	258
-	48.0%	222	684	462
-	47.5%	230	715	485
-121	10.8%	29	297	268

חלופה ללא חופשי חודשי נוער			
שיעור שינוי	פער	תשלום מצב חדש	תשלום מצב קיים
52.5%	123	358	235
4.9%	17	368	350
129.9%	536	948	412
57.4%	236	646	411
18.7%	100	634	534
139.1%	650	1,118	468
55.2%	256	719	463
25.9%	129	626	497
47.1%	103	320	217
67.7%	123	304	181
47.5%	230	713	483
152.1%	386	640	254
67.4%	246	612	365
48.3%	217	667	450
58.9%	232	625	393
72.9%	264	627	363
102.5%	335	662	327
145.4%	650	1,096	447
48.2%	201	619	417
61.5%	226	594	368
49.7%	200	602	402
56.3%	209	580	371
33.5%	93	373	279
111.4%	770	1,460	691
50.7%	199	591	392
104.3%	328	642	314
53.4%	138	395	258
48.0%	222	684	462
47.5%	230	715	485
55.9%	150	417	268

מס.מ	שם היישוב	תעריף עירוני קיים	תעריף חדש רפורמה	חופשי חודשי קיים	חופשי חודשי היסטורי	תעריף חופשי חדש למשק בית
1	אום אל פחם	2.5	5.5		81	99
5	אילת	4	5.5		113.5	99
6	אלעד	2.5	5.5		93	225
8	אשדוד	4.5	5.5		125	225
11	באר יעקב	3.5	5.5	208.5		225
15	ביתר עילית	2.5	5.5	146	82	225
24	גן יבנה	3.5	5.5	146		225
26	דאלית אל-כרמל	2.5	5.5	208.5		225
27	דימונה	2.5	5.5		81	99
35	טבריה	2.5	5.5		66.5	99
38	טמרה	4	5.5	146		225
39	יבנה	3.5	5.5		66.5	225
42	יקנעם עילית	2.5	5.5	146		225
44	ירכא	4	5.5	146		225
46	כפר יונה	4.5	5.5		125	225
53	לוד	3.5	5.5		125	225
58	מודיעין-מכבים-רעות*	3.5	5.5		96	225
59	מודיעין עילית	2.5	5.5		76.5	225
65	נס ציונה	5	5.5		132	225
69	נתניה	4.5	5.5		125	225
71	עכו	5	5.5		132	225
78	פתח תקווה	6	5.5		114.5	225
89	קרית מלאכי	3.5	5.5		84	99
93	רהט	2.5	5.5		58.5	99
94	רחובות	5	5.5		132	225
96	רמלה	3.5	5.5		96	225
100	שדרות	2.5	5.5		84	99
101	שוהם	4	5.5	146		225
102	שפרעם	4	5.5	146		225
2	אופקים	2.5	5.5		84	99

פער חלופות ("מזעור הפגיעה")	חלופה כולל חופשי חודשי נוער			
	שיעור שינוי	פער	תשלום מצב חדש	תשלום מצב קיים
-	3.0%	18	618	600
-	45.0%	184	592	409
-	61.7%	244	639	395
-72	-10.9%	-31	257	288
-163	11.7%	35	331	296
-51	-33.3%	-120	240	359
-98	9.1%	23	278	255
-238	-18.1%	-86	392	479
-	27.3%	155	724	569
-	42.2%	196	662	465
-	4.5%	24	552	528
-	29.9%	158	686	528
-	8.8%	63	780	717
-	3.2%	19	607	588
-	5.6%	27	514	487
-	36.8%	177	658	481
-	3.6%	21	586	565
-	35.8%	158	600	442
-	35.8%	148	561	413
-	41.3%	170	582	412
-	470.6%	472	573	100
-	4.0%	22	570	548
-662	-9.0%	-73	740	813
-	5.2%	26	525	499
-	41.9%	198	671	473
-	42.7%	168	562	394
-	3.3%	19	601	582
-128	-34.4%	-159	303	461
-	1.3%	9	714	705
-1,178	-19.0%	-272	1,162	1,434
-190	-34.4%	-186	354	539
-188	-34.9%	-189	352	541
-	32.8%	145	589	444
-	18.4%	125	808	682
-141	-23.3%	-95	314	409
-78	-33.4%	-131	262	393

חלופה ללא חופשי חודשי נוער			
שיעור שינוי	פער	תשלום מצב חדש	תשלום מצב קיים
3.0%	18	618	600
45.0%	184	592	409
61.7%	244	639	395
14.0%	40	328	288
66.6%	197	494	296
-19.1%	-69	291	359
47.5%	121	376	255
31.5%	151	630	479
27.3%	155	724	569
42.2%	196	662	465
4.5%	24	552	528
29.9%	158	686	528
8.8%	63	780	717
3.2%	19	607	588
5.6%	27	514	487
36.8%	177	658	481
3.6%	21	586	565
35.8%	158	600	442
35.8%	148	561	413
41.3%	170	582	412
470.6%	472	573	100
4.0%	22	570	548
72.4%	589	1,402	813
5.2%	26	525	499
41.9%	198	671	473
42.7%	168	562	394
3.3%	19	601	582
-6.6%	-30	431	461
1.3%	9	714	705
63.1%	905	2,340	1,434
0.8%	4	544	539
-0.1%	-1	540	541
32.8%	145	589	444
18.4%	125	808	682
11.3%	46	455	409
-13.5%	-53	340	393

מספר נפשות למשק בית	תעריף חופשי חודשי חדש	חודשי היסטורי	חופשי חודשי קיים	תעריף חדש רפורמה	תעריף עירוני קיים	שם היישוב	מס.
3.5	225		208.5	5.5	6	אור יהודה	3
3.3	225		146	5.5	4.5	אור עקיבא	4
3.7	225		146	5.5	3	אריאל	7
3.2	99	102.5		5.5	3.5	אשקלון	9
4.7	99	81		5.5	2.5	באקה אל גרביה	10
2.8	99		146	5.5	4	באר שבע	12
3.6	99	87		5.5	2.5	בית שאן	13
5.9	99	102		5.5	3.5	בית שמש	14
4.5	225	135		5.5	6	בני ברק	16
3.9	225		146	5.5	4.5	בנימינה-גבעת עדה*	17
2.9	225		208.5	5.5	6	בת ים	18
4.1	225		146	5.5	5.5	ג'דידה-מכר	19
5.0	225		208.5	5.5	5	גבעת זאב	20
3.4	225		208.5	5.5	6	גבעת שמואל	21
2.6	225		208.5	5.5	6	גבעתיים	22
3.9	225		146	5.5	5	גדרה	23
3.2	225		208.5	5.5	6	גני תקווה	25
3.4	225		146	5.5	5.5	הוד השרון	28
3.0	225		146	5.5	6	הרצלייה	29
3.2	225		146	5.5	5	זכרון יעקב	30
3.1	225	132	0	5.5	4.5	חדרה	31
3.1	225		208.5	5.5	6	חולון	32
12.9	99		133	5.5	2.5	חורה	33
2.7	225		208.5	5.5	6	חיפה	34
4.0	225		146	5.5	4.5	טירה	36
3.0	225		146	5.5	5	טירת כרמל	37
3.4	225		208.5	5.5	6	יהוד	40
4.1	99		146	5.5	4	יפיע	41
4.4	225		208.5	5.5	6	ירושלים	43
21.5	99		133	5.5	3	כסיפה	45
5.1	99	112.5		5.5	5	כפר כנא	47
5.1	99		146	5.5	4	כפר מנדא	48
3.3	225		146	5.5	6	כפר סבא	49
5.3	225		146	5.5	6	כפר קאסם	50
4.3	99		146	5.5	2.5	כפר קרע	51
3.3	99	132		5.5	5	כרמיאל	52

פער חלופות ("מזעור הפגיעה")
-
-143
-
-83
-
-
-97
-68
-66
-167
-
-143
-144
-57
-151
-84
-192
-1,000
-
-109
-
-
-
-
-
-90
-
-
-
-63
-
-
-124
-
-

חלופה כולל חופשי חודשי נוער			
תשלום מצב קיים	תשלום מצב חדש	פער	שיעור שינוי
641	655	14	2.2%
481	315	-166	-34.5%
769	772	4	0.5%
361	266	-95	-26.3%
512	692	180	35.1%
577	798	221	38.4%
420	277	-143	-34.0%
290	254	-36	-12.5%
267	252	-15	-5.7%
391	335	-56	-14.3%
350	514	164	46.8%
310	315	5	1.7%
364	316	-48	-13.2%
268	244	-23	-8.7%
542	322	-220	-40.6%
252	267	15	6.1%
578	355	-223	-38.5%
1,283	1,016	-268	-20.8%
404	604	200	49.5%
344	287	-57	-16.5%
460	655	195	42.5%
609	837	228	37.5%
432	578	146	33.9%
542	565	23	4.2%
509	534	25	5.0%
309	271	-37	-12.1%
420	591	171	40.7%
528	552	24	4.5%
509	534	25	5.0%
367	249	-118	-32.2%
435	639	204	46.9%
582	601	19	3.3%
496	299	-197	-39.7%
490	517	27	5.5%
436	582	146	33.5%
478	621	142	29.8%

חלופה ללא חופשי חודשי נוער			
תשלום מצב קיים	תשלום מצב חדש	פער	שיעור שינוי
641	655	14	2.2%
481	459	-23	-4.8%
769	772	4	0.5%
361	349	-12	-3.2%
512	692	180	35.1%
577	798	221	38.4%
420	374	-46	-10.9%
290	322	32	10.9%
267	318	51	19.0%
391	502	111	28.5%
350	514	164	46.8%
310	458	148	47.8%
364	459	96	26.4%
268	301	-33	-12.5%
542	473	-69	-12.7%
252	352	100	39.6%
578	548	-30	-5.3%
1,283	2,016	732	57.0%
404	604	200	49.5%
344	396	52	15.1%
460	655	195	42.5%
609	837	228	37.5%
432	578	146	33.9%
542	565	23	4.2%
509	534	25	5.0%
309	361	52	16.9%
420	591	171	40.7%
528	552	24	4.5%
509	534	25	5.0%
367	312	-56	-15.2%
435	639	204	46.9%
582	601	19	3.3%
496	423	-74	-14.8%
490	517	27	5.5%
436	582	146	33.5%
478	621	142	29.8%

מספר נפשות למשק בית	תעריף חופשי חודשי חדש	חודשי היסטורי	חופשי חודשי קיים	תעריף חדש רפורמה	תעריף עירוני קיים	שם היישוב	מס.
3.9	225		208.5	5.5	6	מבשרת ציון	54
4.4	99		146	5.5	4	מג'ד אל-כרום	55
4.9	225		208.5	5.5	6	מגאר	56
3.4	99		146	5.5	2.5	מגדל העמק	57
4.2	225		146	5.5	5	מעלה אדומים	60
5.2	225		146	5.5	4.5	מעלה עירון	61
3.6	99		146	5.5	4	מעלות-תרשיחא	62
3.1	99	100		5.5	4	נהריה	63
3.1	99	90		5.5	4	נוף הגליל	64
4.8	99	112.5		5.5	3	נצרת	66
2.6	225		146	5.5	5	נשר	67
4.4	99	84		5.5	3	נתיבות	68
4.4	99	110.5		5.5	3	סחי'נין	70
2.9	99	101		5.5	3.5	עפולה	72
4.5	99		146	5.5	5	עראבה	73
3.4	99	84		5.5	3	ערד	74
5.2	99		146	5.5	4.5	ערערה	75
18.5	99		146	5.5	3	ערערה-בנגב	76
3.4	225	132		5.5	5	פרדס חנה-כרכור	77
3.8	99	100		5.5	4	צפת	79
3.9	225		146	5.5	4.5	קדימה-צורן	80
5.5	225		146	5.5	4.5	קלנסווה	81
3.2	225		146	5.5	6	קריית אנו	82
3.0	225		208.5	5.5	6	קריית אתא	83
2.8	225		208.5	5.5	6	קריית ביאליק	84
3.5	99	102.5		5.5	3.5	קריית גת	85
3.3	225		146	5.5	5	קריית טבעון	86
2.9	225		208.5	5.5	6	קריית ים	87
2.8	225		208.5	5.5	6	קריית מוצקין	88
3.0	99	132		5.5	5	קריית שמונה	90
3.7	225	114.5		5.5	6	ראש העין	91
3.4	225		208.5	5.5	6.0	ראשון לציון	92
4.0	99		146	5.5	5	ריינה	95
2.6	225		208.5	5.5	6	רמת גן	97
3.2	225		146	5.5	6	רמת השרון	98
3.6	225		146	5.5	6	רעננה	99

פער חלופות ("מזעור הפגיעה")
-
-738

חלופה כולל חופשי חודשי נוער			
		תשלום מצב חדש	תשלום מצב קיים
שיעור שינוי	פער		
5.4%	27	520	494
-21.7%	-222	802	1,024

חלופה ללא חופשי חודשי נוער			
		תשלום מצב חדש	תשלום מצב קיים
שיעור שינוי	פער		
5.4%	27	520	494
50.4%	516	1,540	1,024

מספר נפשות למשק בית	תעריף חופשי חודשי חדש	חודשי היסטורי	חופשי חודשי קיים	תעריף חדש רפורמה	תעריף עירוני קיים	שם היישוב	מס.
2.6	225		208.5	5.5	6	תל אביב-יפו	103
14.2	99		146	5.5	3	תל שבע	104

נספח מש/6

צילום בחינת הנתונים העדכניים לחודש יוני 2021

עמ' 91



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

נתונים – דפוסי שימוש והשפעות הרפורמה

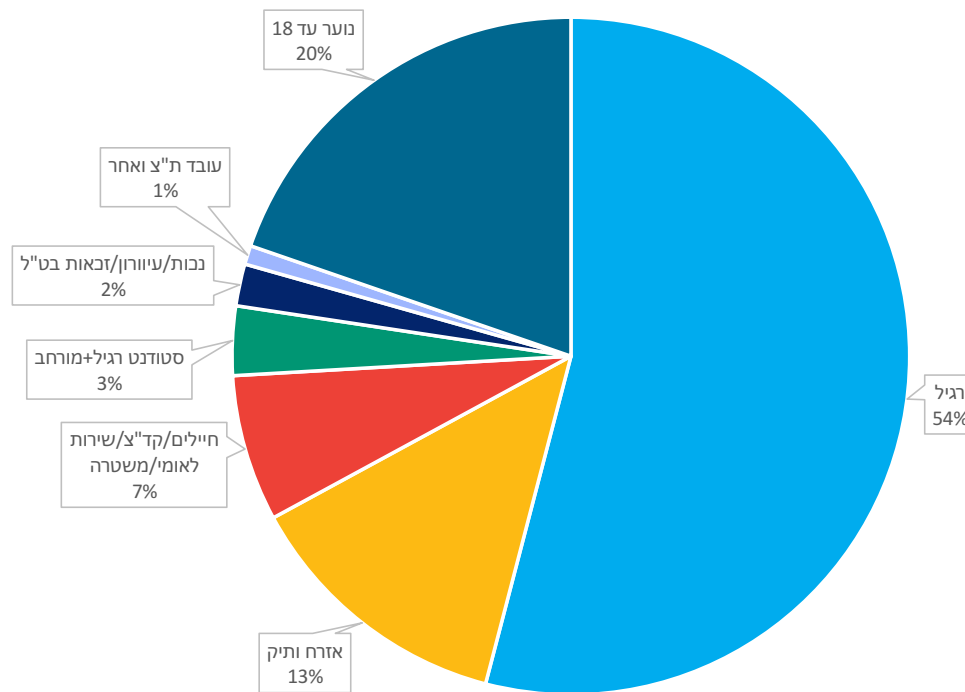




דפוסי שימוש בתחבורה הציבורית



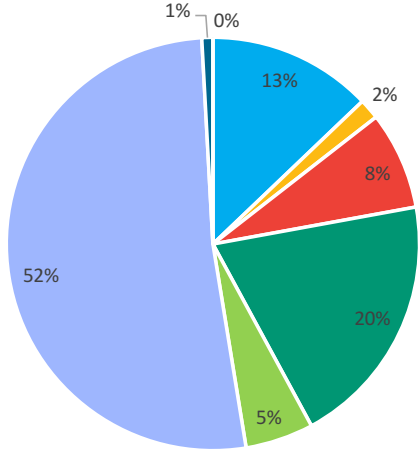
פרופיל הנוסעים



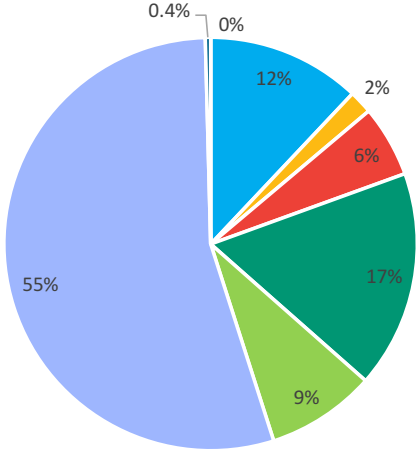
20% פרופיל נוער 13% פרופיל אזרח ותיק 2% פרופיל ביטוח לאומי/נכות/עיוורון

פרופיל הנוסעים - אוטובוסים

נסיעות באוטובוסים בחלוקה לפרופיל המשתמשים



נוסעים באוטובוסים בחלוקה לפרופילים

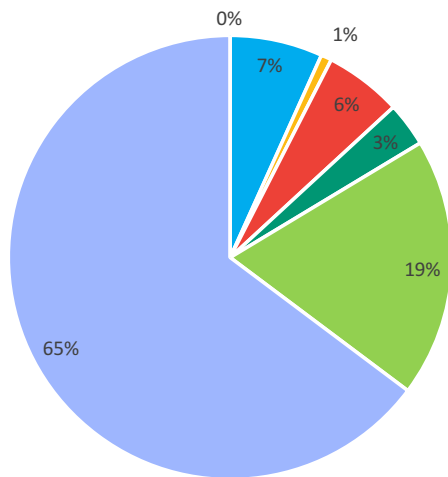


אחר עובד תחצ רגיל/בוגר כוחות הביטחון נוער סטודנטים ביטוח לאומי אזרח וותיק אחר עובד תחצ רגיל/בוגר כוחות הביטחון נוער סטודנטים ביטוח לאומי אזרח וותיק

נוער נוסעים באוטובוסים קצת יותר מהשיעור שלהם בקרב הנוסעים, בוגר/רגיל קצת פחות

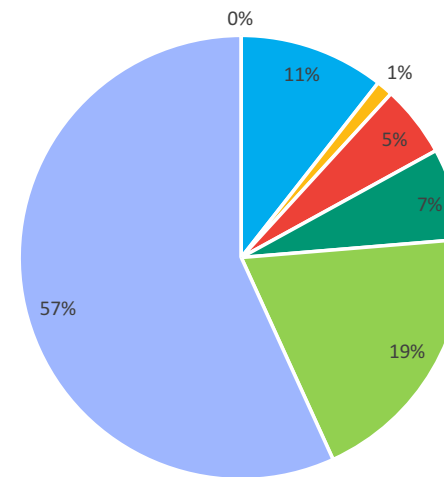
פרופיל הנוסעים - רכבות

נסיעות ברכבת בחלוקה לפרופילים



■ אחר ■ רגיל/בוגר ■ כוחות הביטחון ■ נוער ■ סטודנטים ■ ביטוח לאומי ■ אזרח וותיק

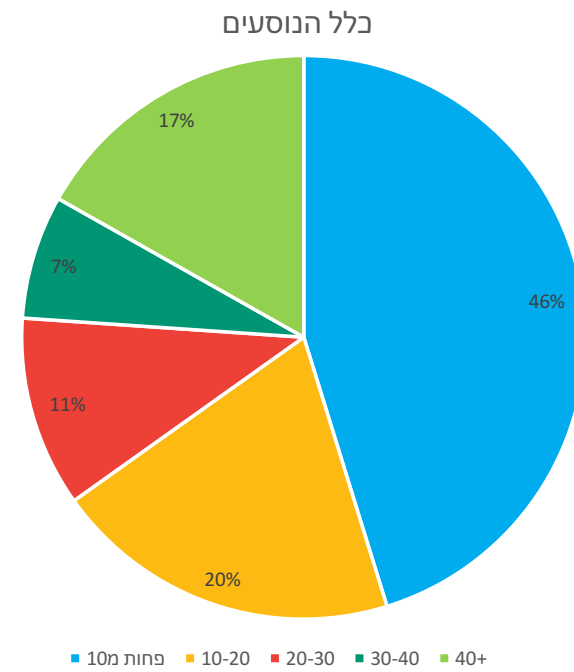
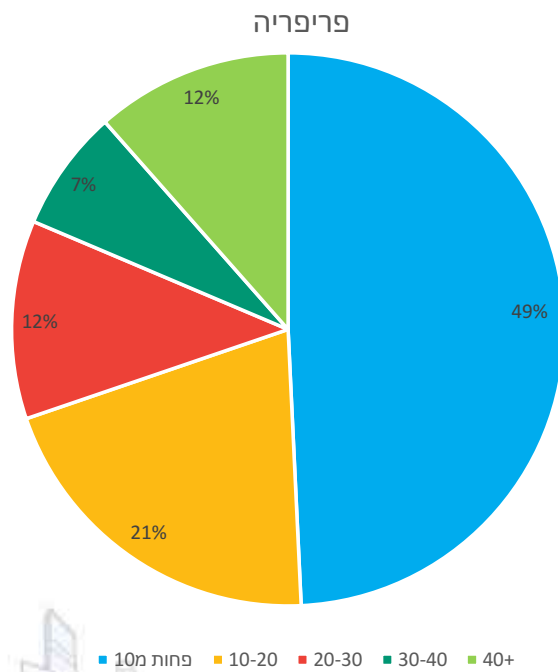
נוסעים ברכבת בחלוקה לפרופילים



■ אחר ■ רגיל/בוגר ■ כוחות הביטחון ■ נוער ■ סטודנטים ■ ביטוח לאומי ■ אזרח וותיק

כמות הנסיעות בפרופיל נוער ואזרח וותיק ברכבת נמוכה מהשיעור שלהם בקרב הנוסעים

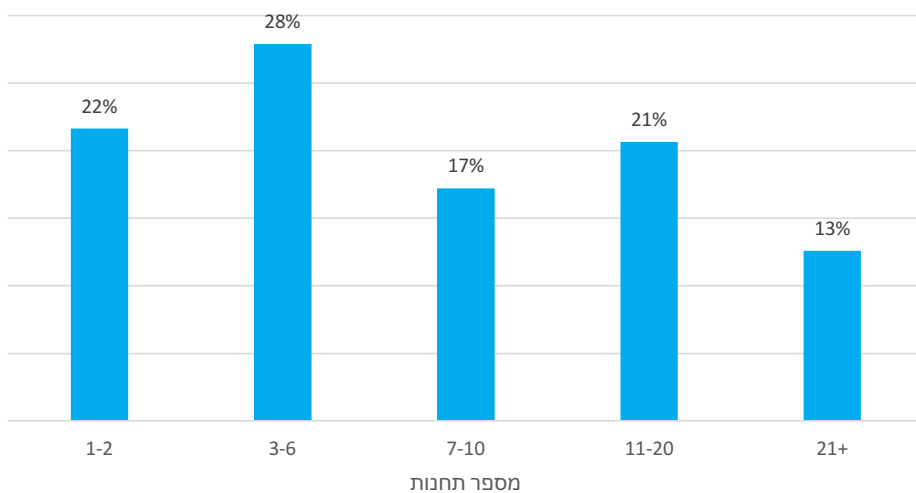
דפוסי נוסעים – היקף נסיעות לנוסע



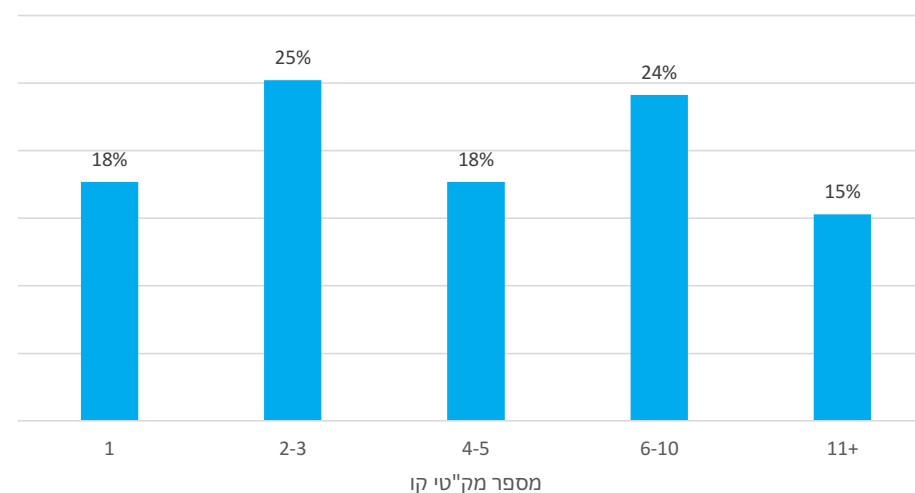
כ-50% מהנוסעים מזדמנים, כ-33% מהנוסעים נוסעים בתדירות גבוהה של מעל 20 נסיעות בחודש

דפוסי נוסעים – תחנות וקווים לנוסע

התפלגות מספר תחנות עליה בשימוש הפרט בחודש
פברואר 2020, מסלקה



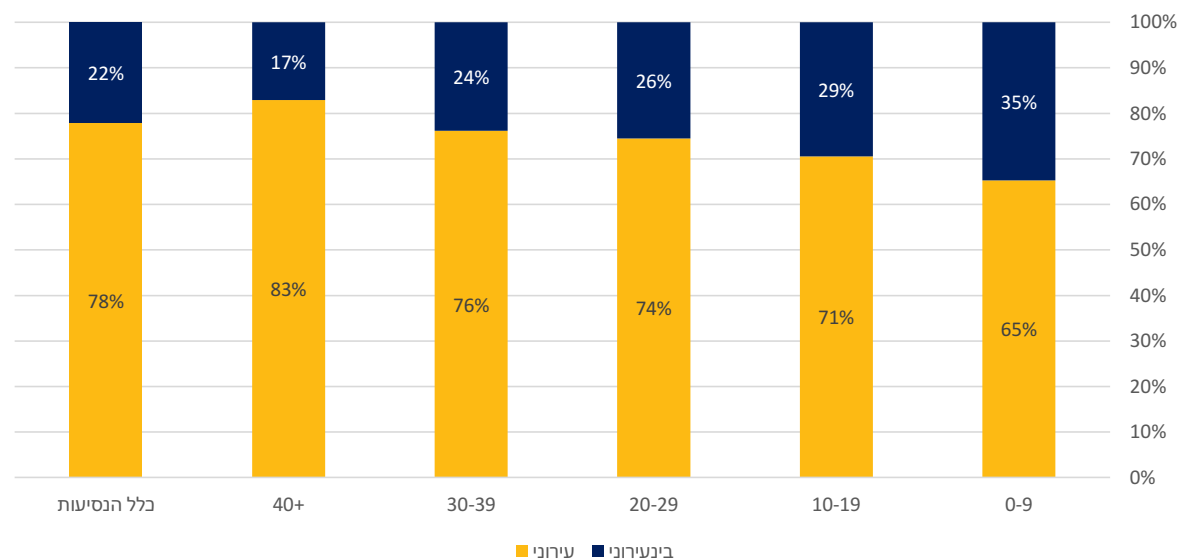
התפלגות מספר קו בשימוש הפרט בחודש
פברואר 2020, מסלקה



50% מהנוסעים משתמשים ב-1-5 קווים בחודש, ו-61% משתמשים ב-1-6 תחנות בחודש

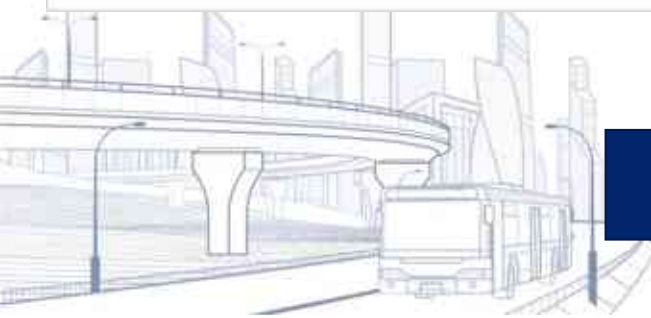
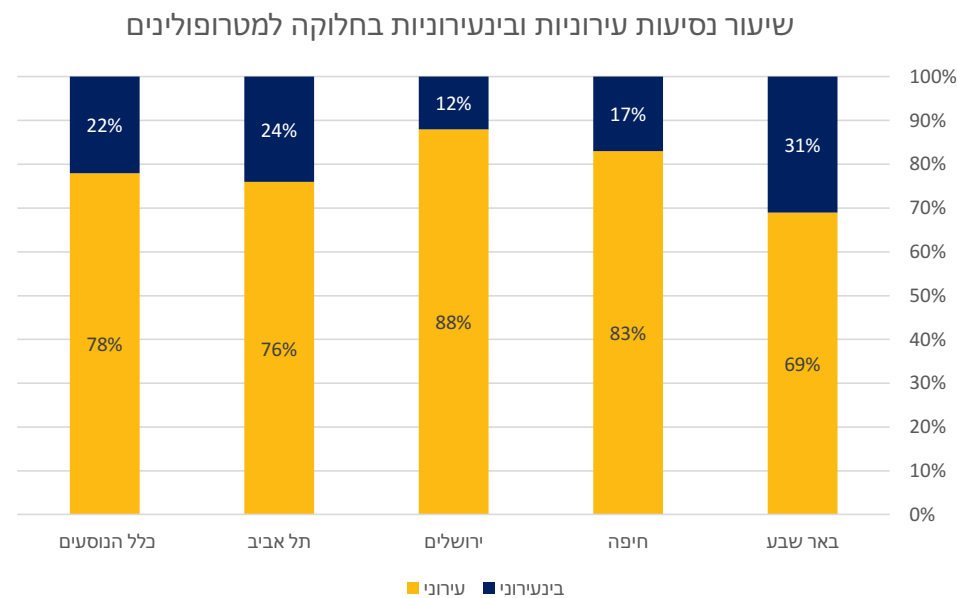
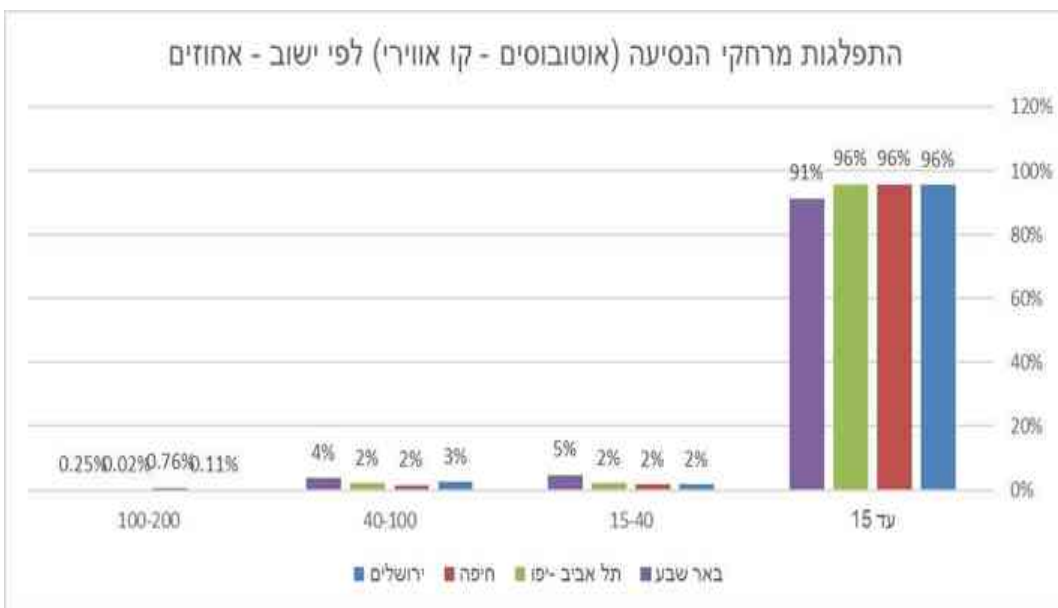
דפוסי נסיעה - עירוני, בין עירוני ואזורי – כלל הנסיעות

כלל הנוסעים - חלוקת שיעור נסיעות עירוניות ובינעירוניות לפי כמות שימוש בתחבורה ציבורית



רוב הנסיעות הן עירוניות, ורוב מוחלט אצל הנוסעים הקבועים

דפוסי נסיעה - עירוני, בין עירוני ואזורי – מטרופולינים

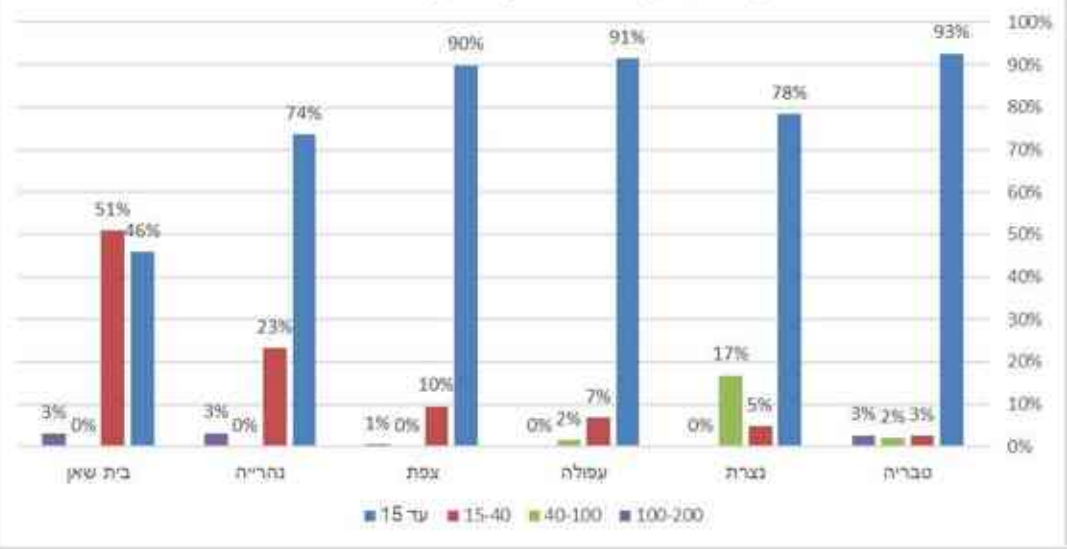


מטרופולינים חיפה וירושלים – עוד יותר נסיעות עירוניות ביחס לממוצע

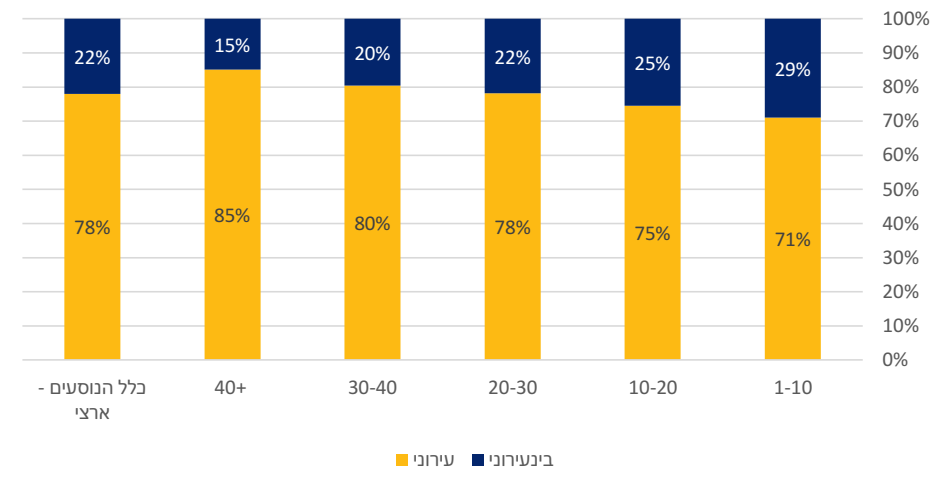
דפוסי נסיעה - עירוני, בין עירוני ואזורי - פריפריה



התפלגות מרחקי הנסיעה (אוטובוסים - קו אווירי) לפי ישובי פריפריה - אחוזים



דפוסי נסיעה בפריפריה - נסיעות עירוניות ובינעירוניות לפי כמות שימושים



רוב מוחלט מהנסיעות הן עירוניות – במרחקים של עד 15 ק"מ

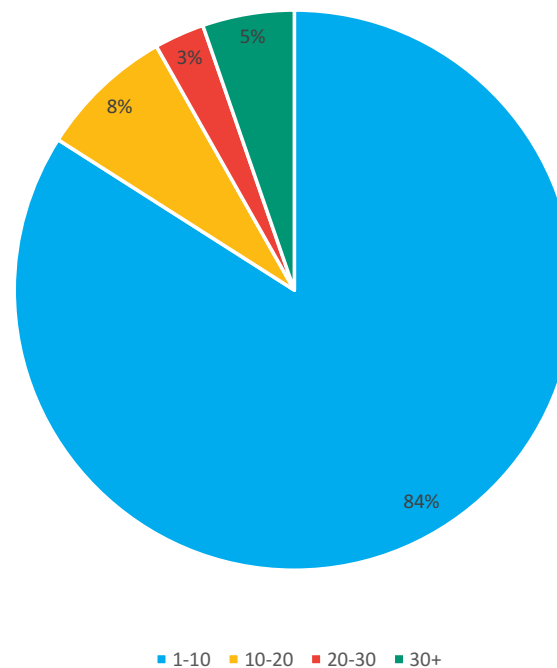
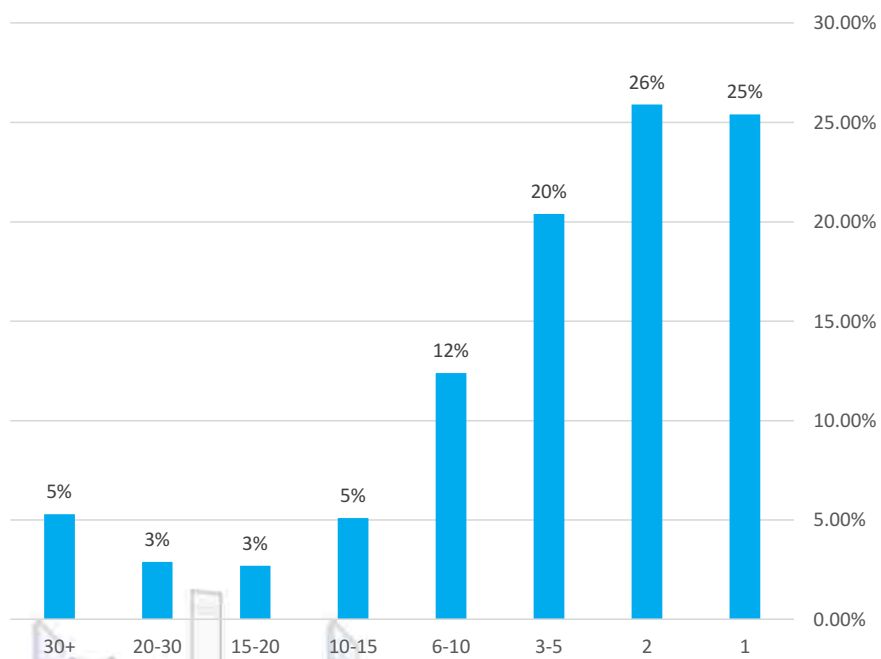


דפוסֵי נסיעה ברכבת



דפוסי נסיעה ברכבת – כמות נסיעות לנוסע

דפוסי נסיעה ברכבת - פירוט

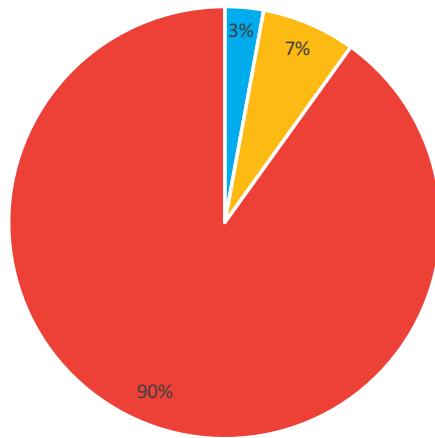


רק 16% מהנסיעות ברכבת הם על ידי נוסעים תדירים הנוסעים 10 פעמים ומעלה בחודש

*כרטיסי נייר מהווים כ-7% מהכרטיסים ברכבת, ומעוותים מעט את הנתונים, אך ככל הנראה בעלי השפעה מעטה על הנוסעים התדירים

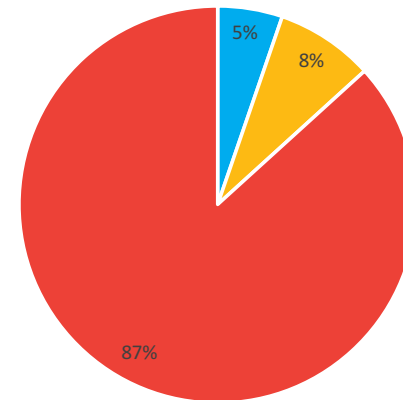
שיעור נסיעות אזרח ותיק ונוער ברכבת מתוך סך הנסיעות

נסיעות נוער ואזרח ותיק מכלל הנסיעות ברכבת - שנת 2019

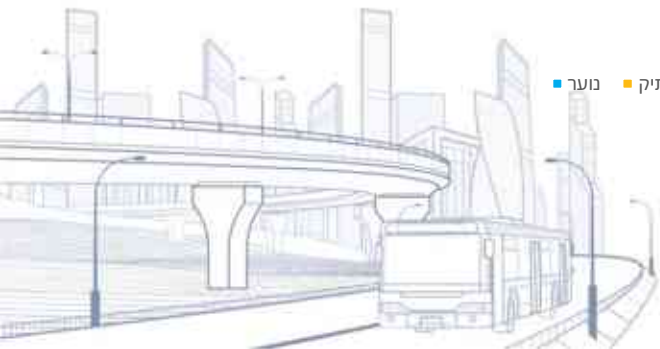


■ נוער ■ אזרח ותיק ■ שאר הנוסעים

חלוקת סך הנסיעות ברכבת - נוער ואזרח ותיק מתוך סך הנסיעות חודש ייצוגי

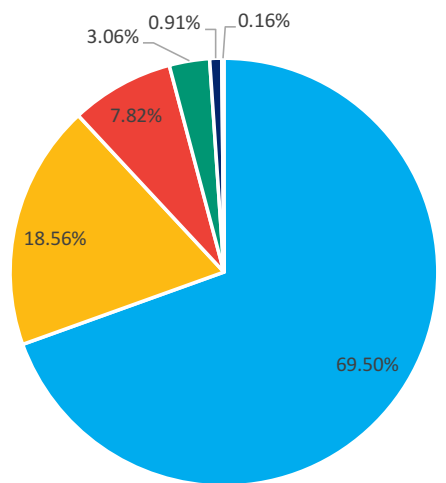


■ נוער ■ אזרח ותיק ■ שאר הנוסעים



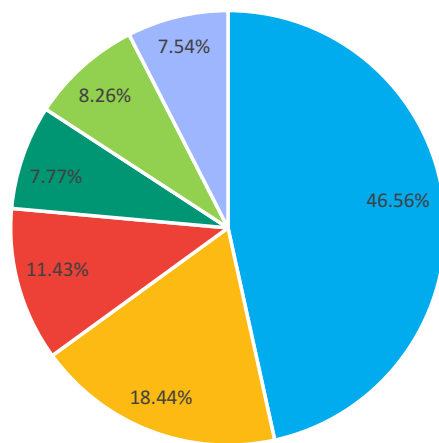
דפוסי שימוש ברכבת – אזרח ותיק ונוער ביחס לכלל הנוסעים

נוסעים נוער 65,703
נסיעות 176,406



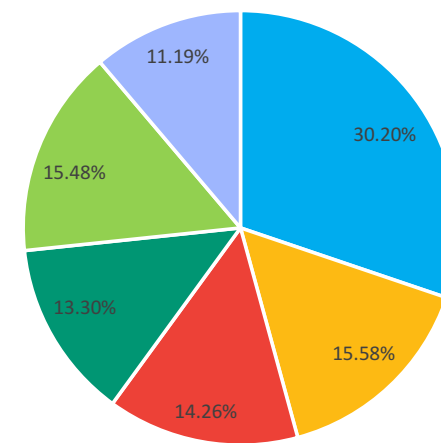
■ 1-5 ■ 6-10 ■ 11-20 ■ 20-30 ■ 30-40 ■ 40+

נוסעים אזרח ותיק 67,604
נסיעות 267,790



■ 1-5 ■ 6-10 ■ 11-20 ■ 20-30 ■ 30-40 ■ 40+

סך של 608,638 נוסעים
נסיעות 3,351,178

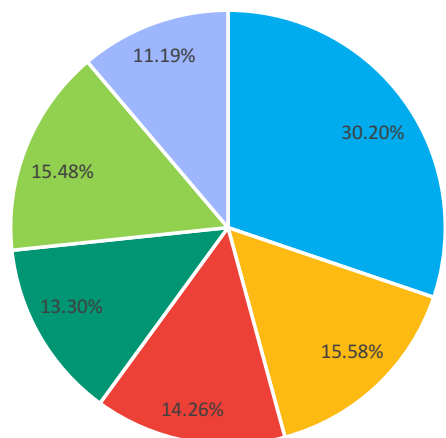


■ 1-5 ■ 6-10 ■ 11-20 ■ 20-30 ■ 30-40 ■ 40+

אזרחים וותיקים ונוער נוסעים פחות תדירים ברכבת ביחס לנוסעים בפרופיל רגיל

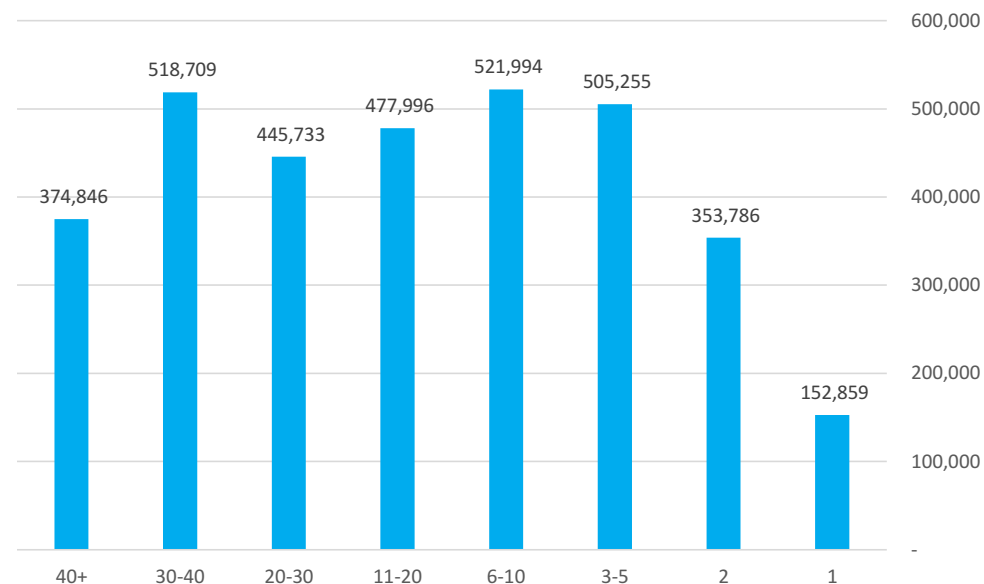
חלוקת הנסיעות ברכבת לפי היקף השימוש של הנוסעים

נסיעות כלל הנוסעים ברכבת בחלוקה להיקפי שימוש



■ 1-5 ■ 6-10 ■ 11-20 ■ 20-30 ■ 30-40 ■ 40+

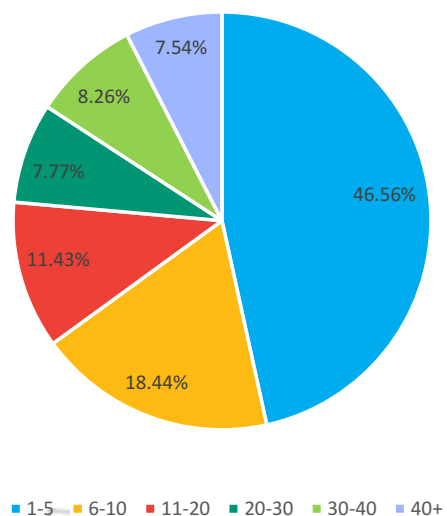
סך הנסיעות ברכבת בחלוקה להיקפי שימוש של הנוסעים



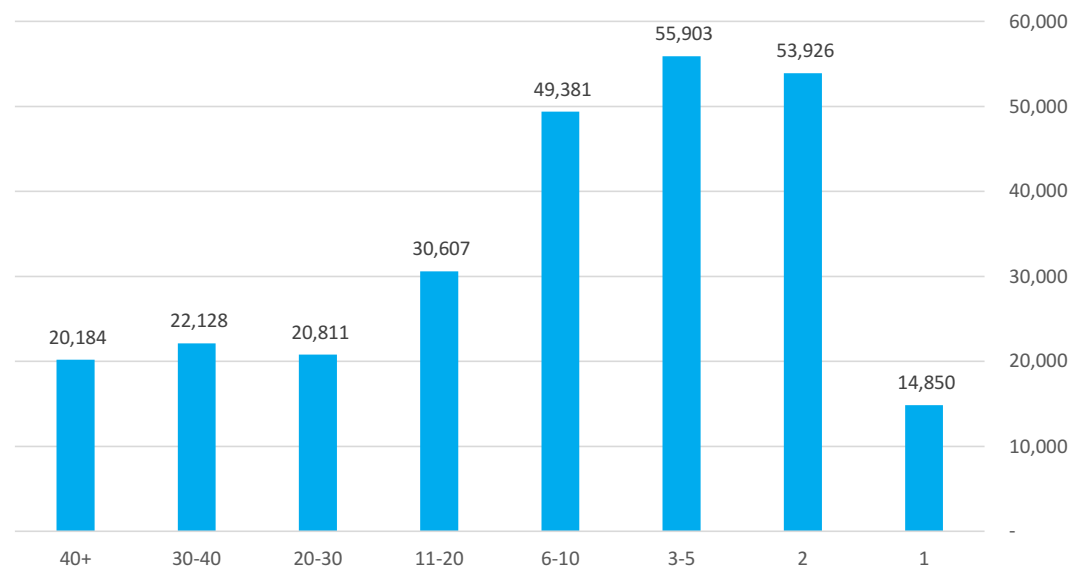
נוסעים תדירים של מעל 10 נסיעות בחודש מהווים 16% מהנוסעים אך 54% מהנסיעות ברכבת

אזרח ותיק – חלוקת סך הנסיעות לפי היקפי שימוש

נסיעות אזרח ותיק לפי היקפי שימוש



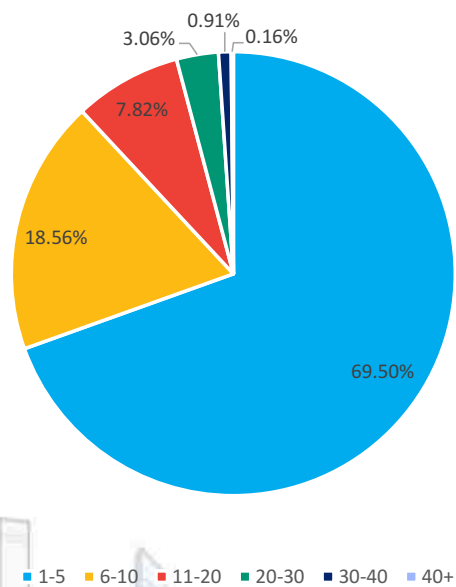
סך נסיעות אזרח ותיק ברכבת בחלוקה להיקפי שימוש של הנוסעים



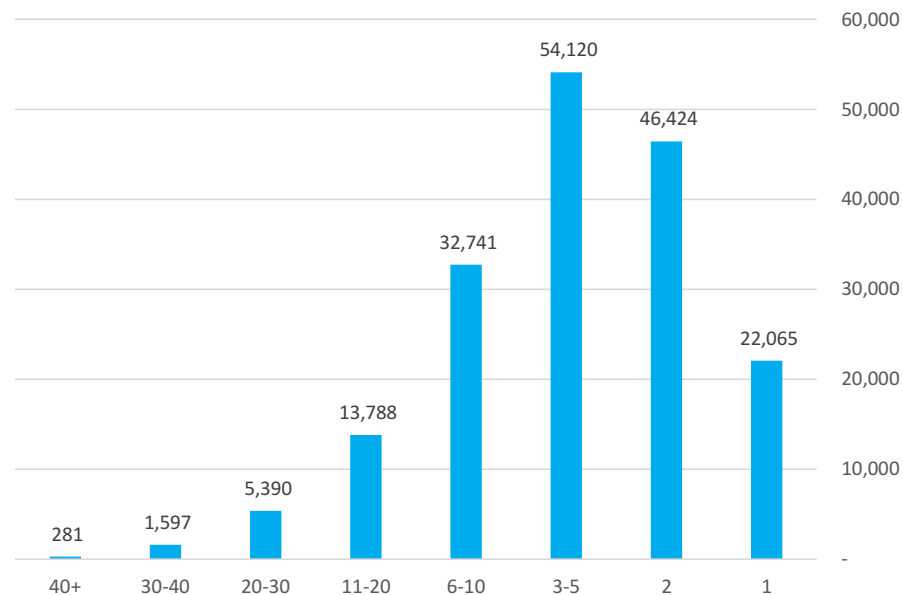
8% מסך הנסיעות ברכבת בוצעו בפרופיל אזרח ותיק

נוער – חלוקת סך הנסיעות לפי היקפי שימוש

נסיעות נוער ברכבת לפי היקפי השימוש



סך נסיעות נוער ברכבת בחלוקה להיקפי שימוש של הנוסעים

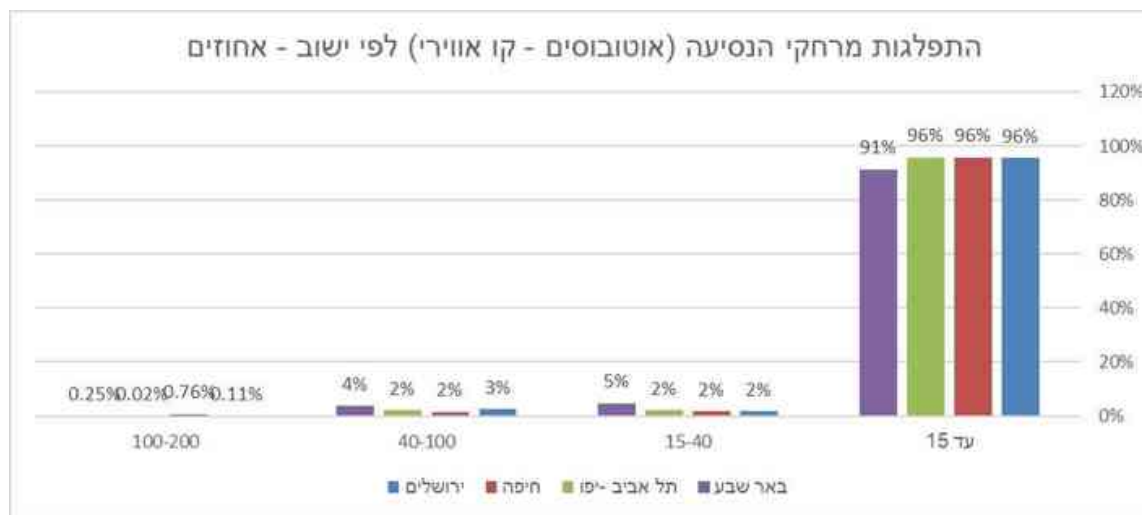


5% מסך הנסיעות ברכבת בחודש שנבדק בוצעו בפרופיל נוער, 3% מהנסיעות ברכבת בשנת 2019

מרחקי נסיעה – פילוחים מסקר הרגלי נסיעה



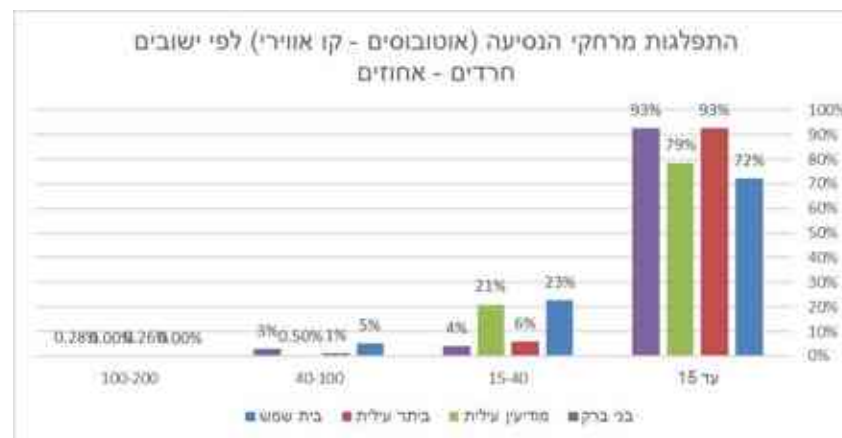
התפלגות מרחקי נסיעה – יישובים (ממוצע יומי)



	100-200	40-100	15-40	עד 15	
514,040	571	13,340	8,856	491,273	ירושלים
114,121	865	1,827	2,158	109,270	חיפה
165,319	38	3,363	3,651	158,267	תל אביב - יפו
67,107	168	2,445	3,208	61,286	באר שבע

המידע מבוסס על סקר הרגלי נסיעה העוקב אחר כל הנסיעות של משק הבית במשך שבוע ו"בונה" אמדן נסיעות ליום מייצג

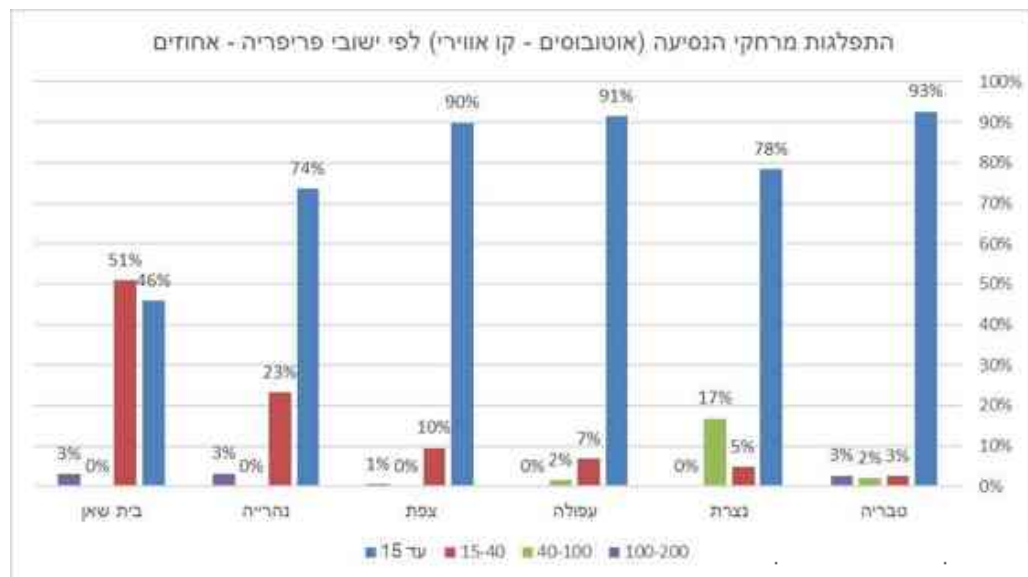
התפלגות מרחקי נסיעה – חרדים (ממוצע יומי)



	100-200	40-100	15-40	עד 15	ישוב
60,643	-	3,114	13,801	43,728	בית שמש
56,892	147	583	3,416	52,746	ביתר עילית
36,198	-	179	7,597	28,423	מודיעין עילית
72,376	203	2,126	2,920	67,128	בני ברק

המידע מבוסס על סקר הרגלי נסיעה העוקב אחר כל הנסיעות של משק הבית במשך שבוע ו"בונה" אמדן נסיעות ליום מייצג

התפלגות מרחקי נסיעה – פריפריה (ממוצע יומי)



ישוב	עד 15'	15-40'	40-100'	100-200'
טבריה	20,997	581	467	610
נצרת	5,222	322	1,121	-
עפולה	11,289	851	202	-
צפת	9,620	1,018	-	63
נהרייה	6,200	1,960	-	269
בית שאן	1,032	1,147	-	68

המידע מבוסס על סקר הרגלי נסיעה העוקב אחר כל הנסיעות של משק הבית במשך שבוע ו"בונה" אمدן נסיעות ליום מייצג



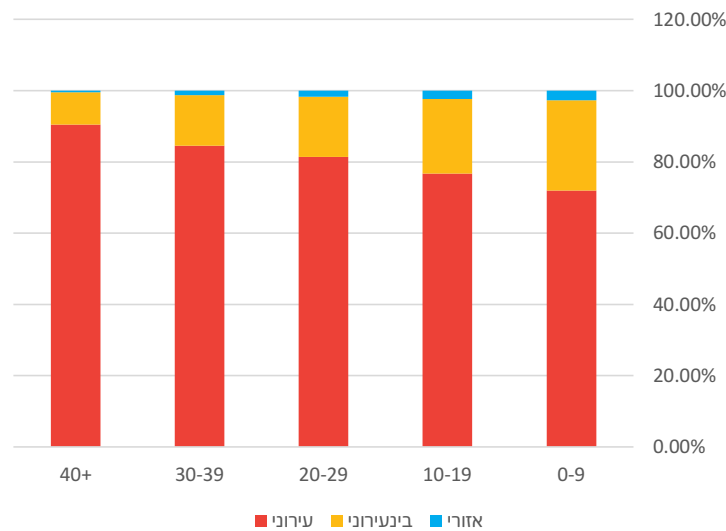
הטבות חדשות ברפורמה



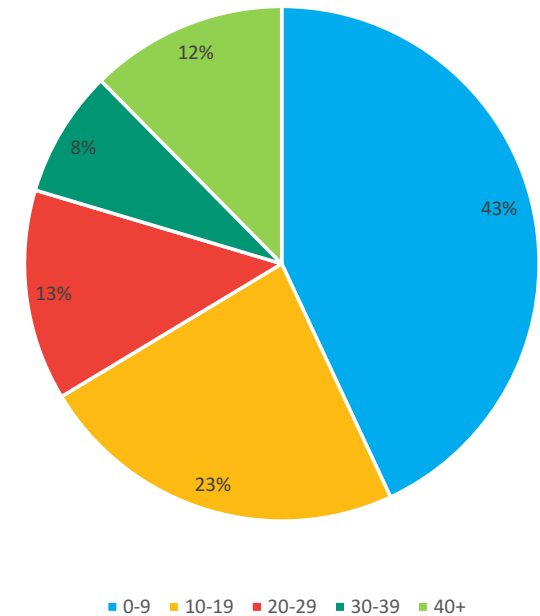
דפוסי נוסעים פרופיל נוער – היקף נסיעות לנוסע

נסיעה חופשית באוטובוסים בכל הארץ – ב-112.5 ש"ח בלבד – אפשרות נהדרת לכלל הנוער לטייל בארץ בחופשות!

פרופיל נוער - נסיעות בחלוקה לדפוסי נסיעה



נוסעים בפרופיל נוער



כ-20% מהנוער, הנוסעים מעל 30 נסיעות בחודש ירוויחו מחופשי חודשי ארצי באוטובוסים בשוטף!

במצב היום, כ-20% מהנוער, הנוסעים מעל 30 נסיעות בחודש ירוויחו מחופשי חודשי ארצי מוזל באוטובוסים לאורך השנה

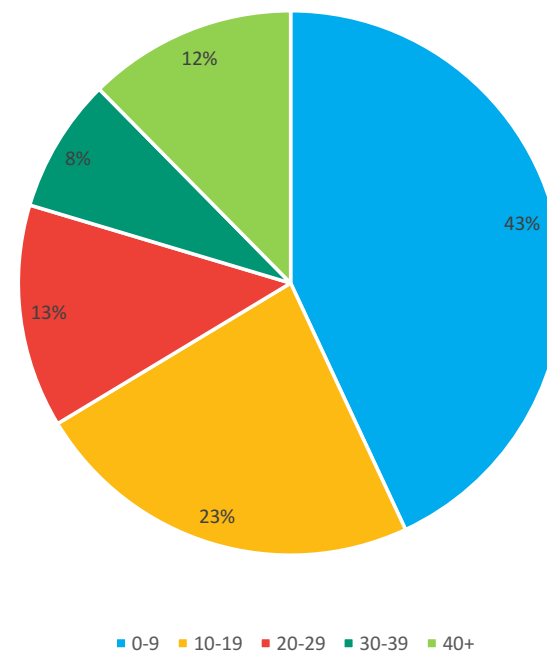
לנוסעים מעל 40 נסיעות - חיסכון של כ-50 ₪ בממוצע לאדם, כיום כ-77,000 נוער

לגרים בפריפריה - חופשי חודשי ב-50 ₪ לנסיעות עירוניות - משתלם כבר מהנסיעה ה-20

נסיעה חופשית באוטובוסים בכל הארץ ב-112.5 ₪ בלבד - אפשרות נהדרת לכלל הנוער לטייל בארץ בחופשות!

דפוסי נוסעים - נוער

היקף נסיעות לנוסע בפרופיל נוער



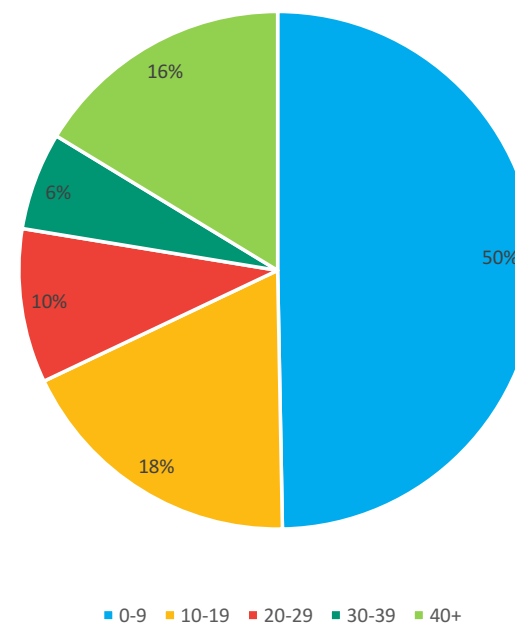
מעל 600,000 נוסעים בפרופיל נוער, כ-20% מכלל הנוסעים בתח"צ

כ-40% מהנוסעים בפרופיל
אזרח ותיק הם מעל גיל 75
– נסיעה חינם מהתיקוף
הראשון!

שאר הנוסעים עד גיל 75 –
שומרים על 50% הנחה
מהתיקוף הראשון.

דפוסי נוסעים – אזרח ותיק

היקף נסיעות לנוסע אזרח ותיק



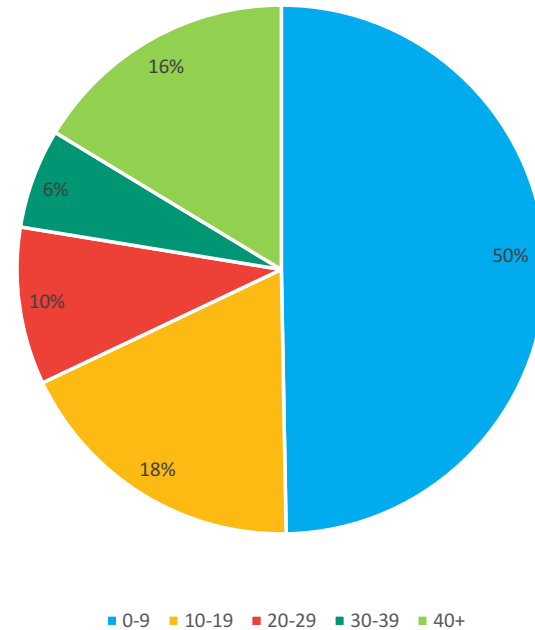
מעל 400,000 נוסעים בפרופיל אזרח ותיק, כ-14% מכלל הנוסעים בתח"צ

דפוסי נוסעים – פרופיל נכה וזכאי ביטוח לאומי

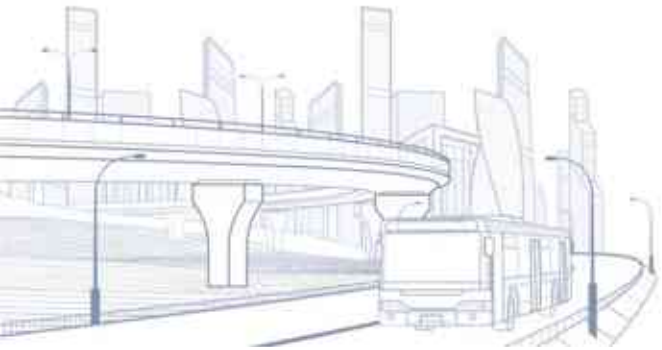
50% הנחה מהתיקוף הראשון במקום 33% הנחה

חיסכון של X שקל לעשרות אלפי אנשים???

היקף נסיעות לנוסע אזרח ותיק



כ-50,000 נוסעים בפרופיל זכאי ביטוח לאומי או נכה, כ-1.5% מכלל הנוסעים בתח"צ



נספח מש/7

**צילום סקר תחושות הציבור
והנוסעים כלפי התחבורה הציבורית
בישראל**

עמ' 118

תחושות הציבור והנוסעים כלפי התחבורה הציבורית בישראל





תקציר

באופן כללי, נוסעי האוטובוסים מרוצים מהשירות במהלך הנסיעה עצמה עם זאת, הם מבקשים שיפור באמינות וקיצור משך הנסיעה

בקרב הציבור הכללי התחושות לגבי התח"צ הינן ניטרליות.

בעוד משתמשי התח"צ מפגינים סנטימנט חיובי, ישנו קהל רחב שאינו משתמש ובו הסנטימנט שלילי

גם כאן הנושאים העיקריים המשפיעים הם אמינות וזמני נסיעה



שביעות
רצון

7.3
מתוך 10

↓
7.5
2019

שביעות רצון

שביעות רצון בקרב נוסעים

מה המדד משקף?

תחבורה ציבורית טובה משתקפת שביעות רצון מעל 7.5

מהם המדדים המאזנים?

סקר עמדות ציבור

איך מודדים?

סקר ב-1% מנסיעות האוטובוס



שביעות רצון

7.3
מתוך 100

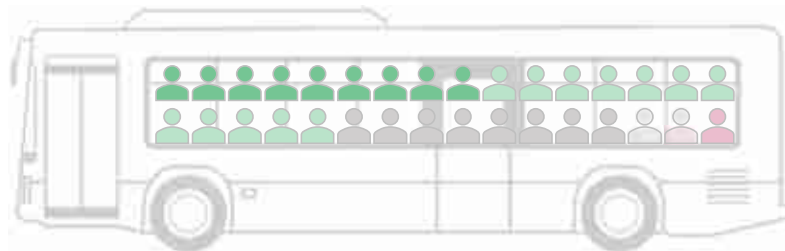
↓
75
2019

שביעות רצון



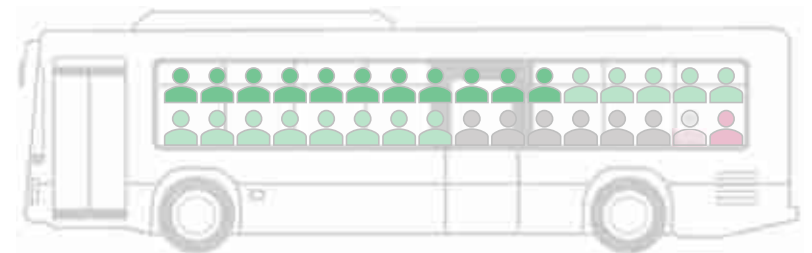
ציון 7.5 נחשב גבוה:

- שלושה רבעים מהנוסעים מרוצים או מרוצים מאוד
- רק כ 6% מהנוסעים לא מרוצים או מאוד לא מרוצים



ציון 7.0 נחשב בינוני:

- שני שליש מהנוסעים מרוצים או מרוצים מאוד
- כ 10% מהנוסעים לא מרוצים או מאוד לא מרוצים





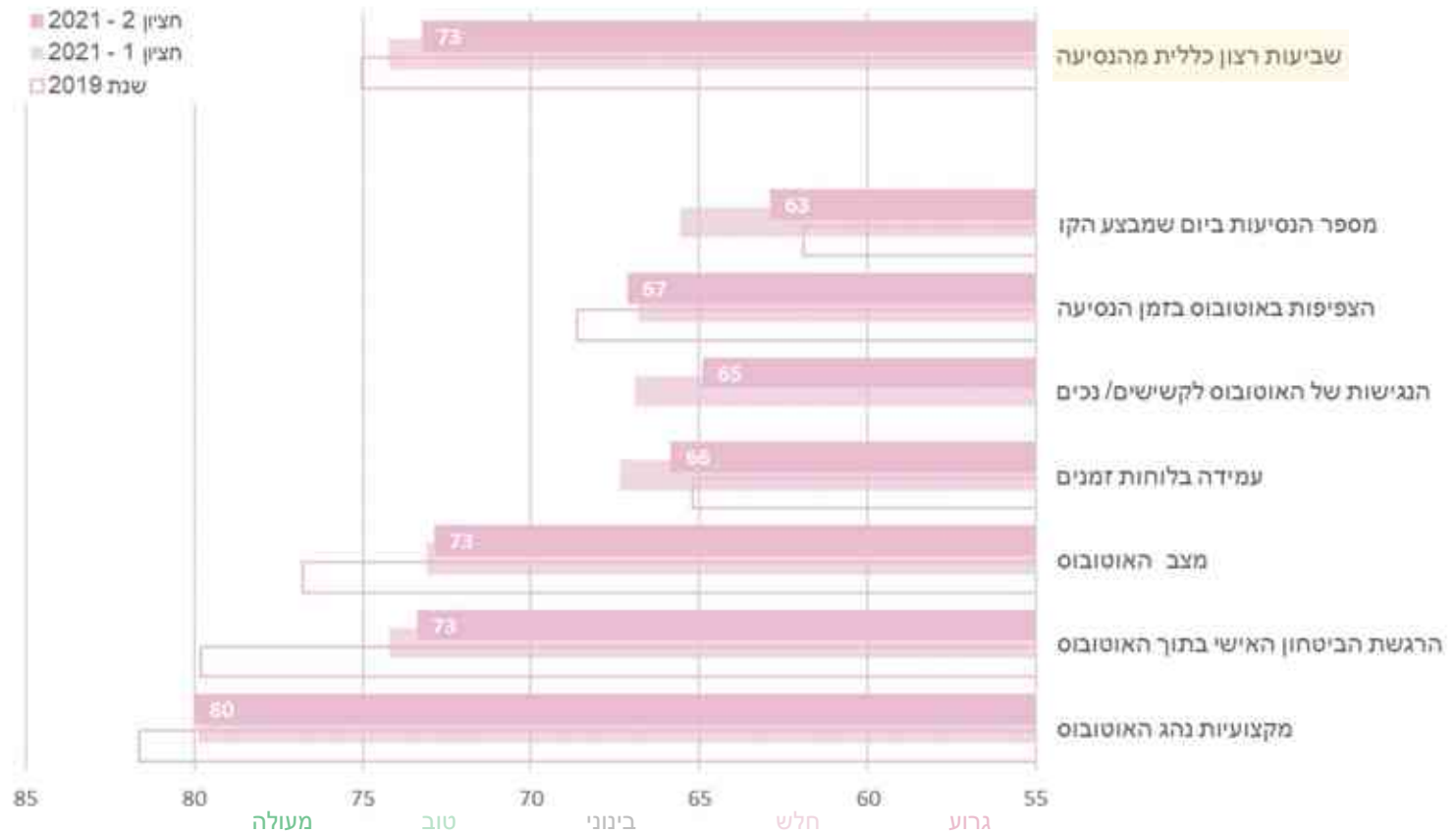
שביעות רצון

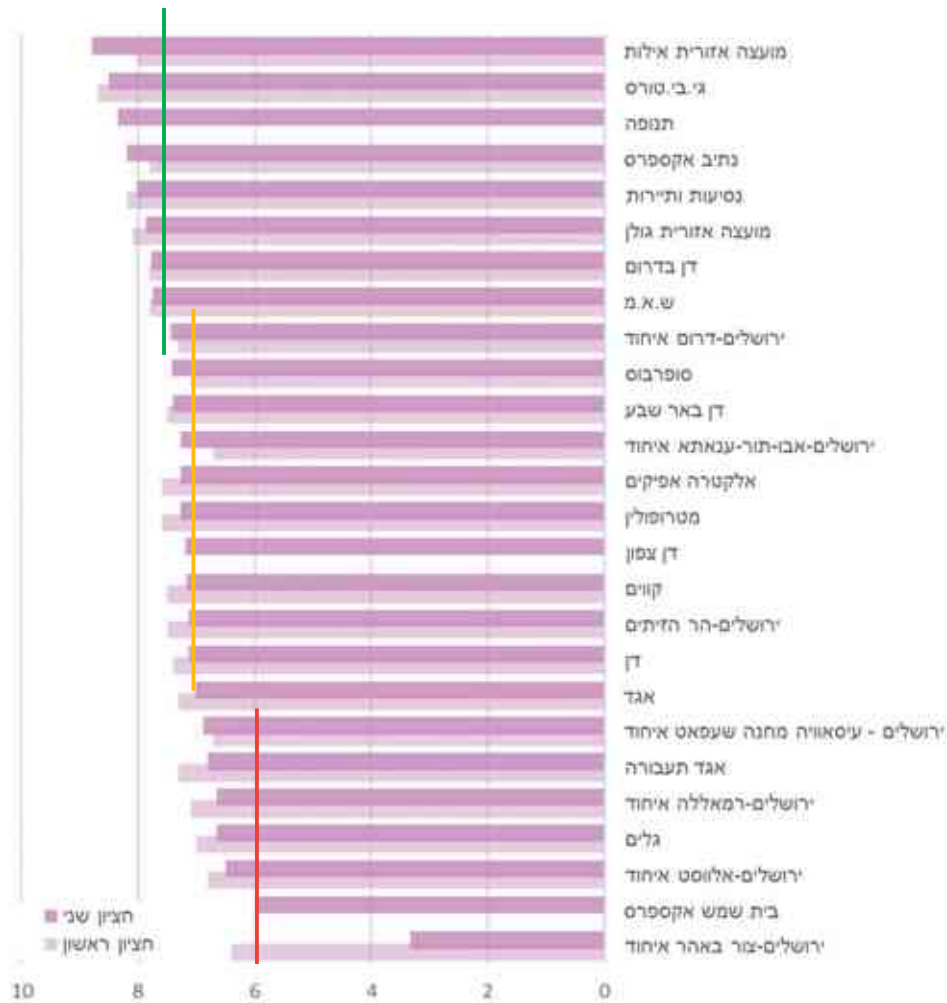
7.3
מתוך 10

↓
7.5
2019

שביעות רצון

שביעות הרצון בקרב נוסעי האוטובוס נחשבת טובה אך ירדה 2 נקודות משנת 2019





שביעות רצון על פי מפעילים

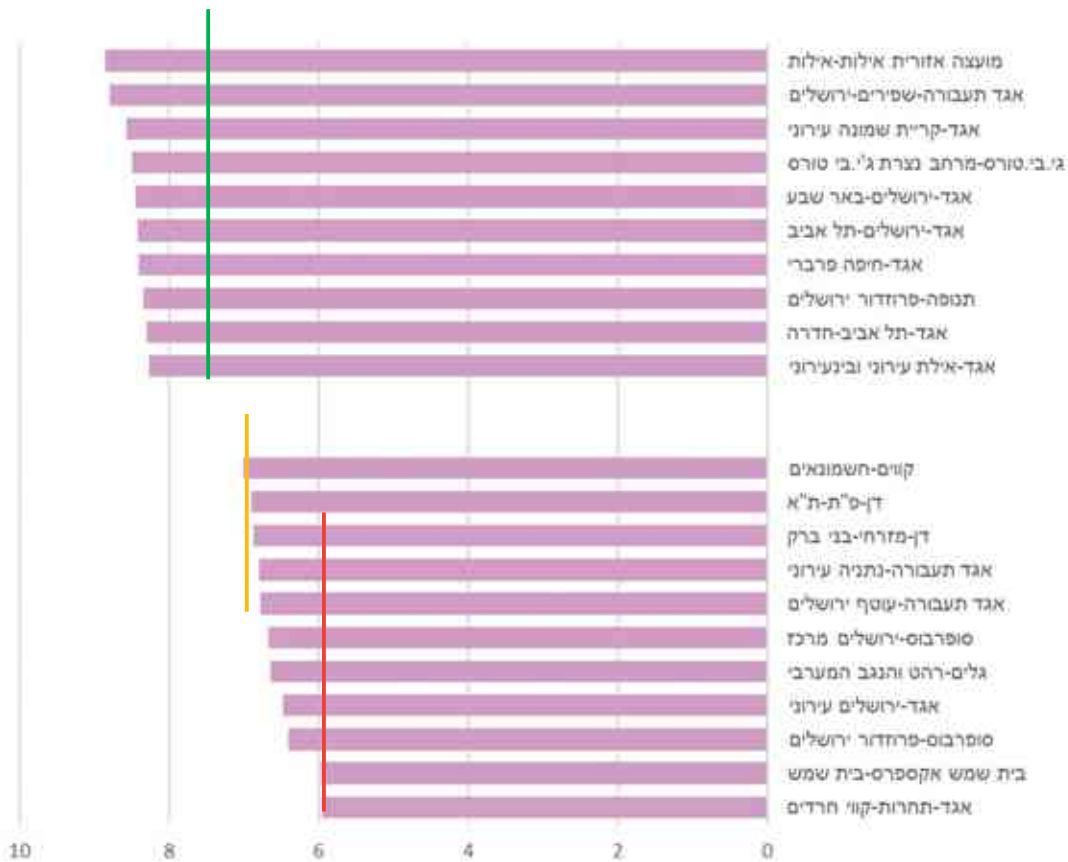
מרבית המפעילים עומדים מעל לציון 70

אשכולות
ניקוד כל האשכולות בטבלה

- גלים - ירידה בכל הפרמטרים ללא מיקוד
- בית שמש אקספרס - אי שביעות רצון מעמידה בלז ומספר הנסיעות בקו
- ירושלים-צור באהר איחוד - דגימה נמוכה (29), ציון נמוך קשור לעמידה בזמנים

שביעות רצון על פי אשכולות

עשרת האשכולות הראשונים והאחרונים



* לא כולל אשכולות מזרח ירושלים

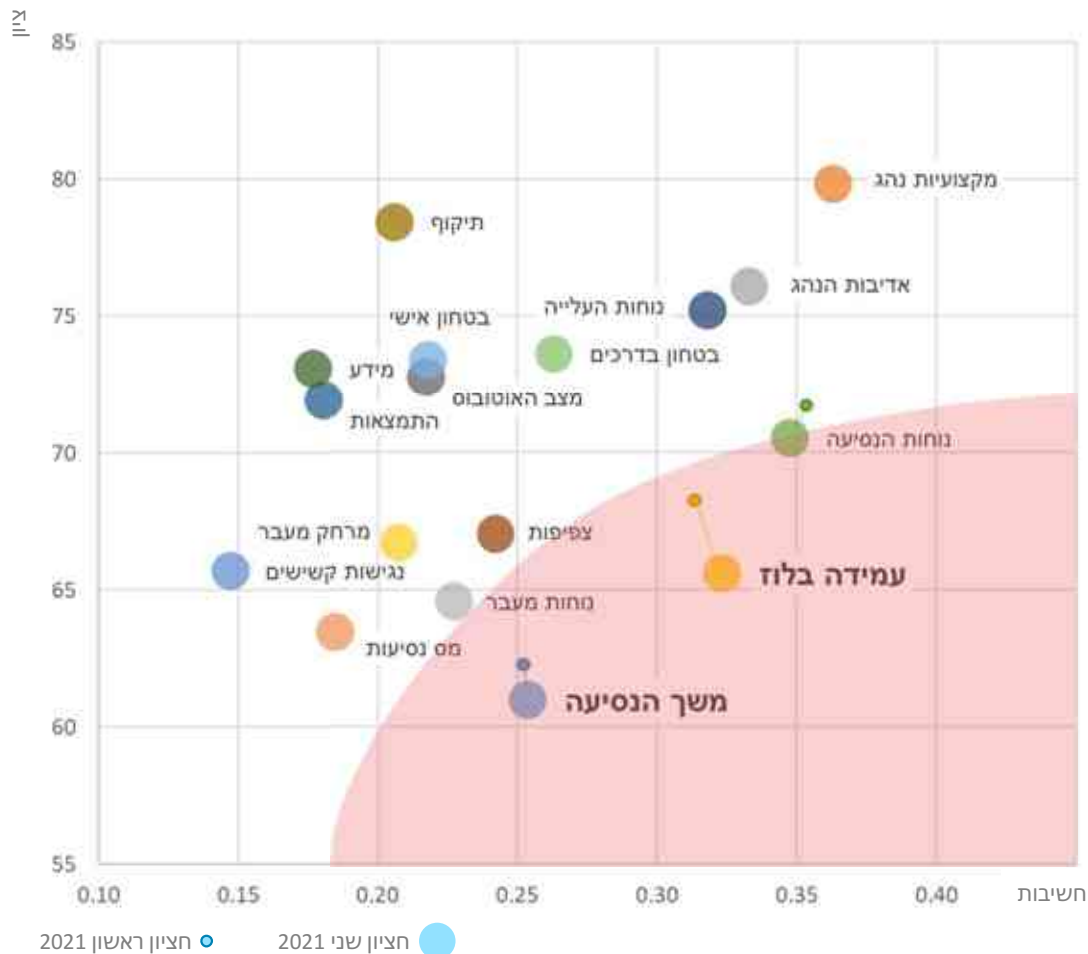
מה אומרים הנוסעים?

סקר הנוסעים מראה כי

עמידה בלוז

משך הנסיעה

הם גורמים המקבלים ציון נמוך וכן משפיעים במיוחד על שביעות הרצון





יישביעות
רצון



עמדות
הציבור

סקר עמדות הציבור

- **סקר שביעות הרצון** מציג את שביעות הרצון של משתמשי התחבורה הציבורית מהנסיעה בה נסקרו.
בדומה לסקרי לקוחות בחברה מסחרית, הסקר אינו מציג את דעתם של לקוחות שהתאכזבו ונטשו את השימוש בתח"צ, כמו גם נוסעים פוטנציאליים שטרם נסעו.

- את דעתם של אלה שאינם נוסעים אנו מודדים בעזרת

סקר עמדות הציבור

הנערך בקרב הקהל הרחב



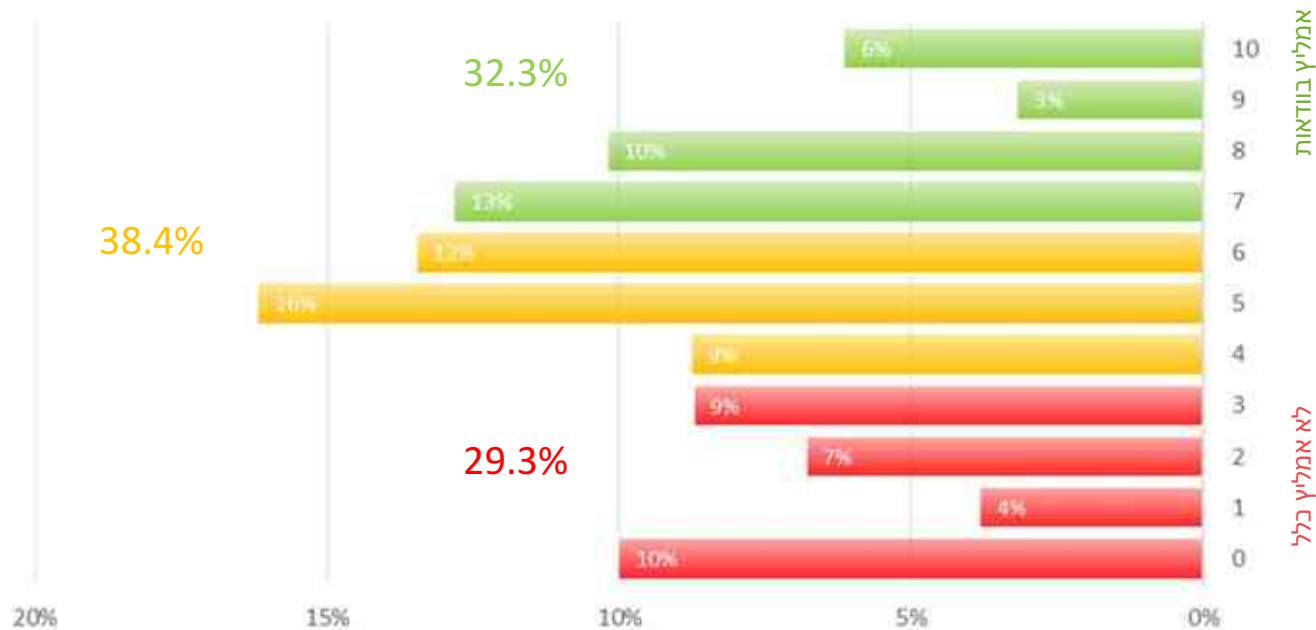
עמדות
הציבור

סנטימנט הציבור כלפי התחבורה הציבורית

כלל הציבור ניטרלי בתחושותיו כלפי התחבורה הציבורית

* השאלה הנשאלת היא:

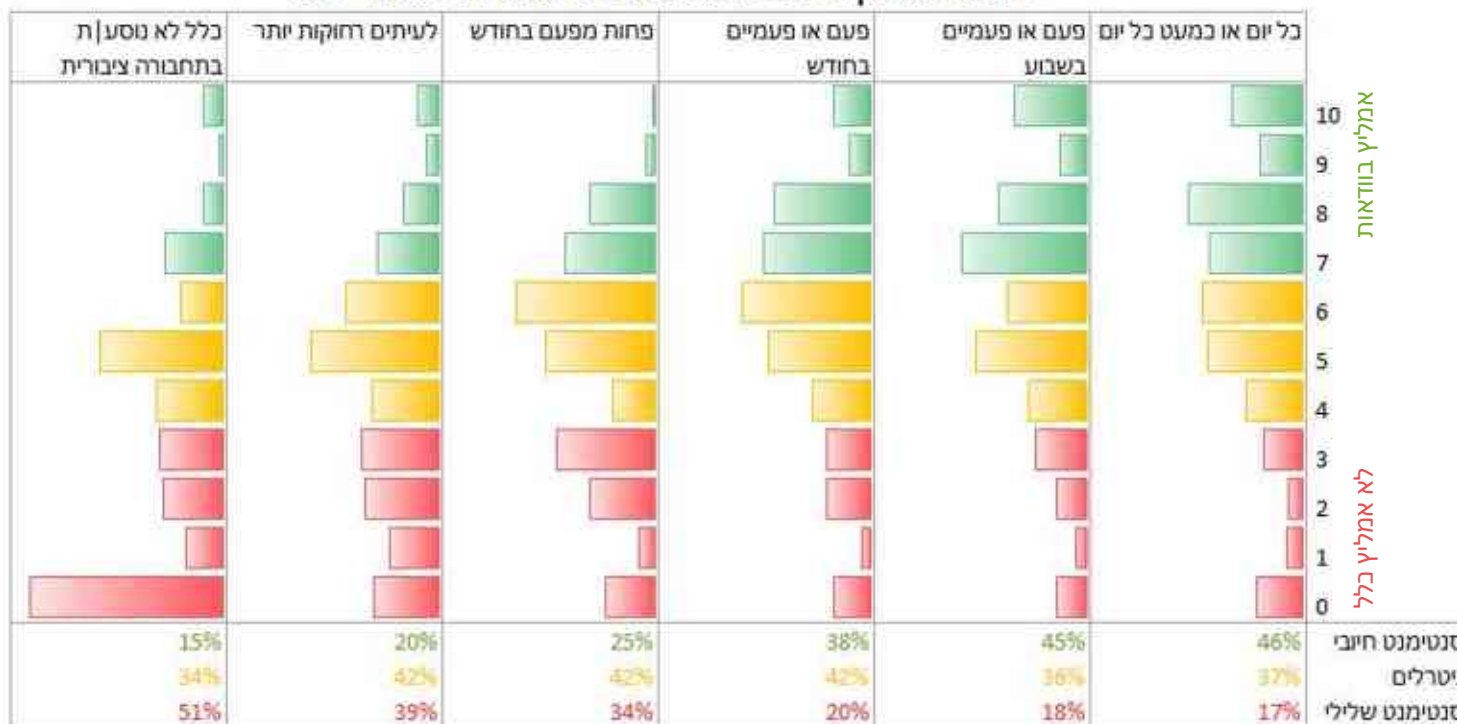
באיזה מידה היית ממליץ|ה לקרוב משפחה או חבר לנסוע בתחבורה ציבורית?



סנטימנט הציבור כלפי התחבורה הציבורית

סנטימנט חיובי יותר של אלו שמשתמשים בתח"צ לעומת אלו שלא

האם אתם משתמשים בתחבורה ציבורית?



* פילוחים לפי מין, גיל, ודתיות לא הציגו הבדלים משמעותיים

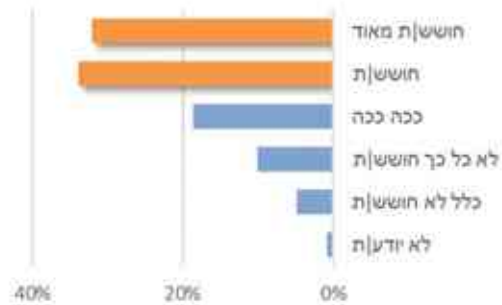


ADALYA

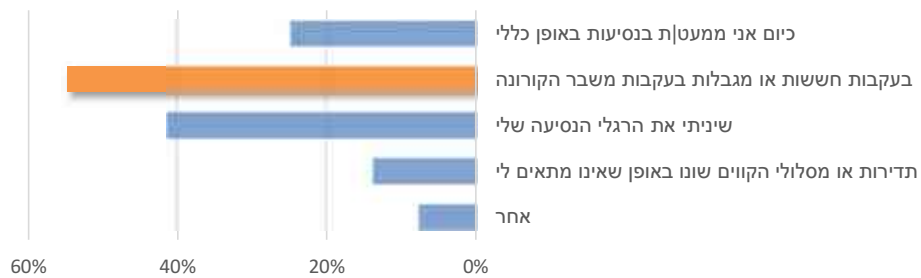
השפעת הקורונה

45%

עד כמה את/ה חושש/ת מהידבקות בקורונה במהלך נסיעה בתחבורה ציבורית?



מדוע את/ה נוסע/ת בתחבורה ציבורית פחות מבעבר?



מהנוסעים הצהירו כי הם נוסעים כיום בתח"צ פחות מאשר בתקופה שלפני הקורונה

* דצמבר 2021



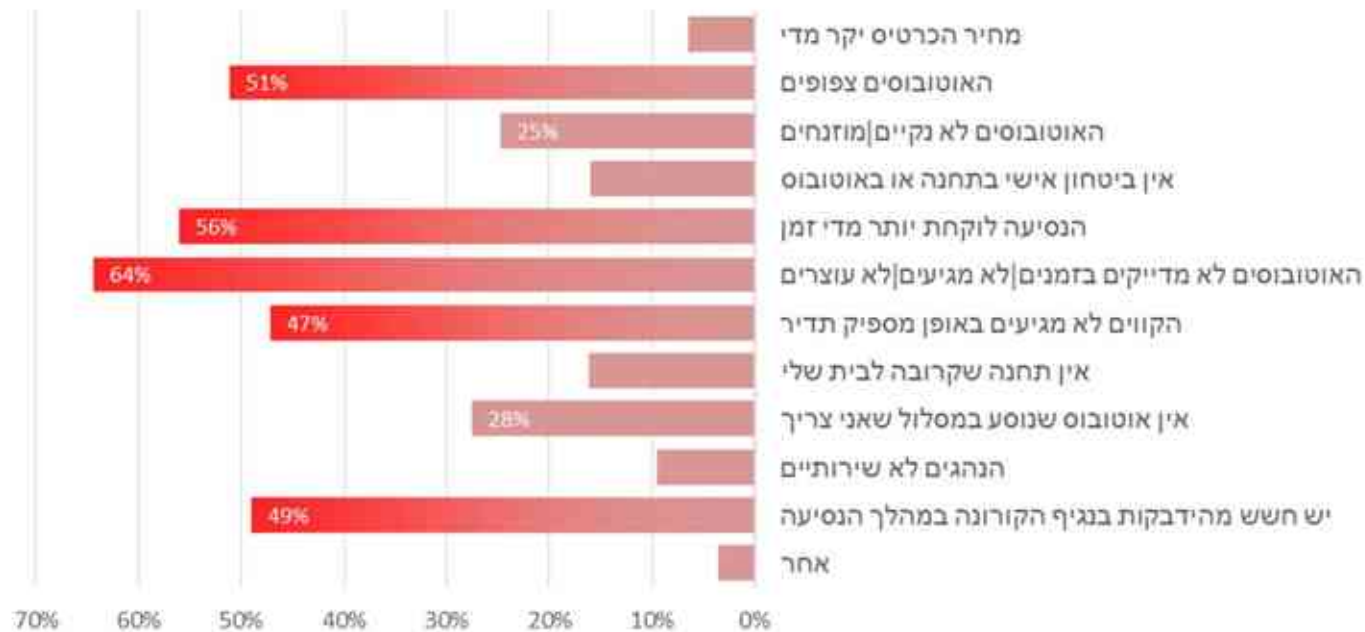
עמדות
הציבור



מדוע לא תמליץ על נסיעה באוטובוס?

נושאים עיקריים - אמינות, זמן נסיעה, צפיפות

* נשאלו רק משיבים שהצהירו שלא ימליצו





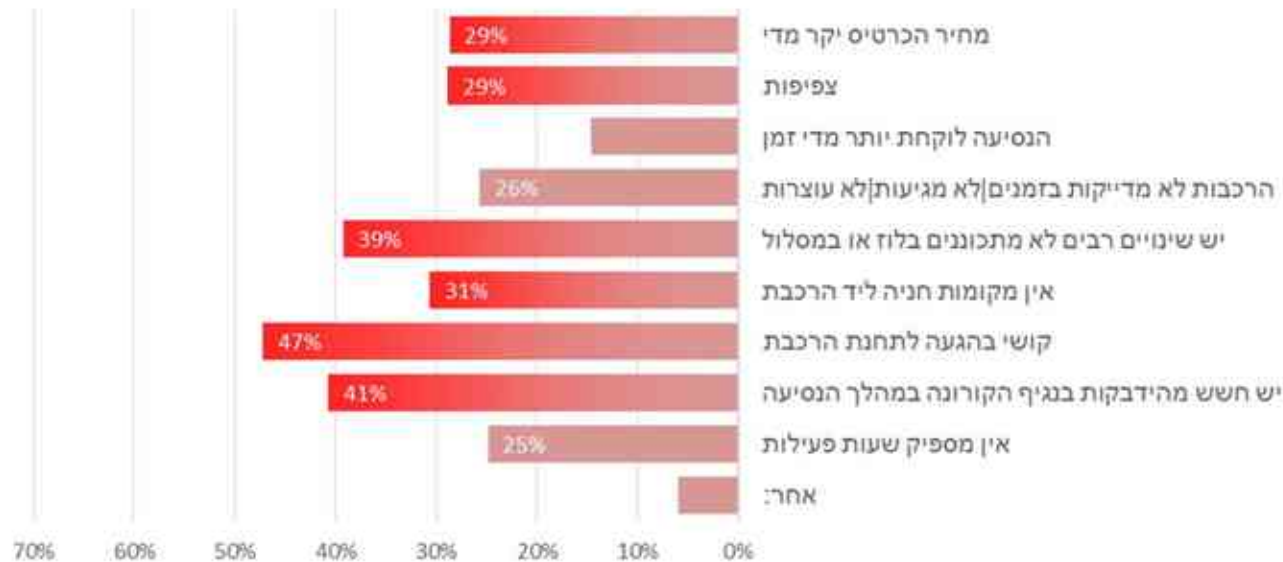
עמדות
הציבור



מדוע לא תמליץ על נסיעה ברכבת?

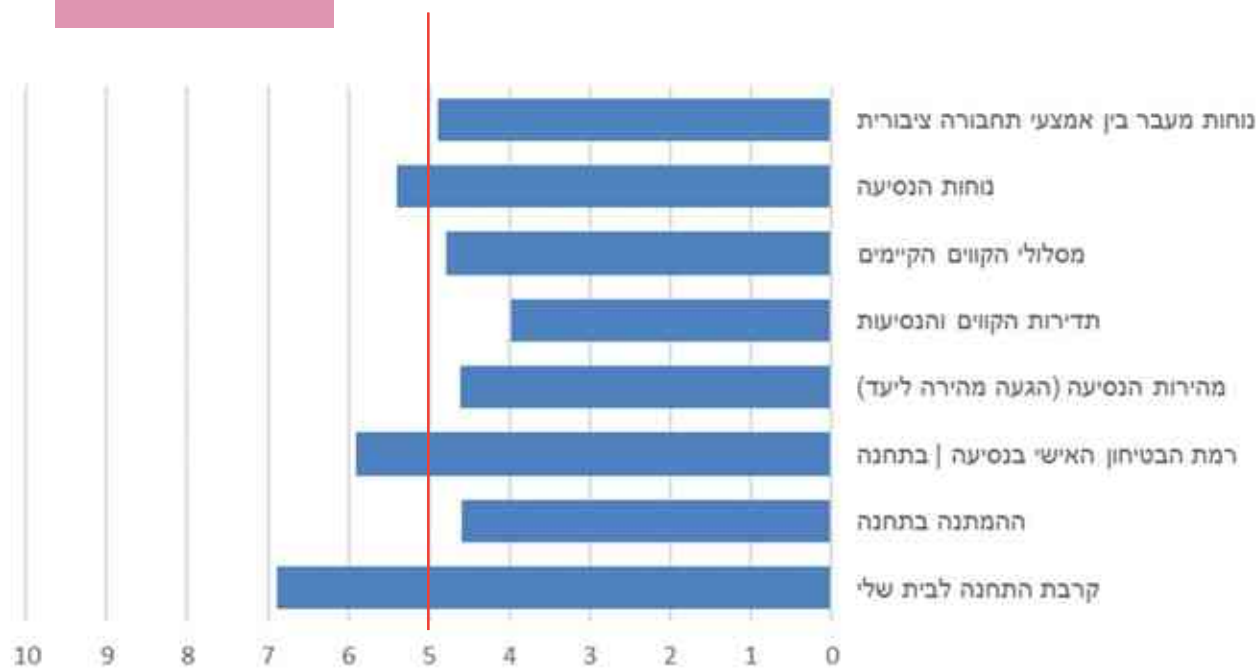
נושא עיקרי - קושי בהגעה לרכבת

* נשאלו רק משיבים שהצהירו שלא ימליצו





עמדות הציבור



שביעות רצון

שביעות רצון נמוכה מכלל האספקטים

* נשאלו רק משיבים שהצהירו שמתמשים בתח"צ



המלצות

• שיפור האמינות

- נתצ"ים, הקטנת סיבוכיות, בחינת תחנות בהן קשה להיכנס או לצאת וכדומה

• קיצור זמנים

- הקטנת סיבוכיות, הורדת תחנות וכדומה

• שיפור תדמית

- מיקוד בקרב הקהל הניטרלי
- החצנת שיפורים שנעשים



תודה רבה



מתודולוגיה

- סקר עמדות הציבור בוצע בקרב כ 2000 איש בפנל אינטרנטי

נספח מש/8

**צילום המצגת שהוצגה למנכ"לית
בחודש נובמבר 2021**

עמ' 137



הכנה לרפורמת השירות בתעריפי התח"צ

הצגה למנכלית משרד התחבורה

נובמבר 2021

תחבורה שווה לכולם – גם בתעריפים!



תעריפים שווים? ★★★★★

פשוטים – ברורים לכולם



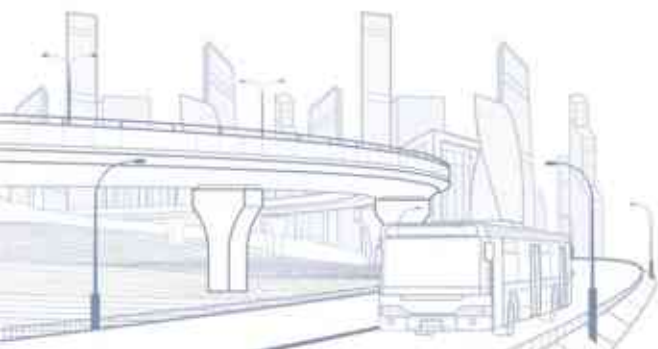
הוגנים – הנחות שוות איפה שצריך



מאפשרים – הסרת חסמים חידושים טכנולוגיים



איכותיים – מייצרים תוספות שירות



חלופה א' – רפורמה מלאה (+230 קדימה)

פגיעה ביישובים מסוימים – עירוני ובינעירוני

מעבר 90 דק' ←

יישום מודל תעריפי מח"ר בכללותו 

הרחבת הנחות לנכים/זכאים ל-50%. ←

ביטול הנחת ערך צבור 

נסיעה חינם לנוסעים בני 75+ (בכפוף לביטול התשלום במזומן)

חופשי חודשי פריפריאלי חדש 100 ש"ח ←

ביטול חוזים היסטוריים 

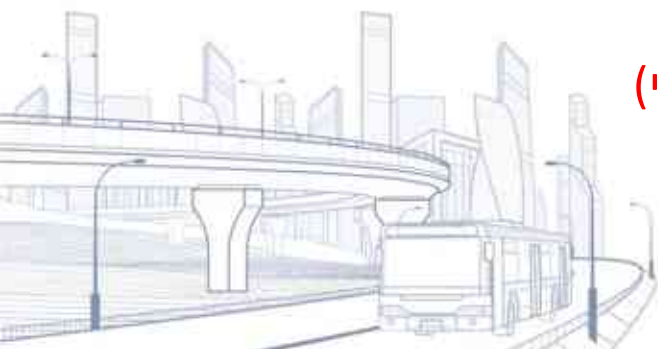
שימת ה - 

• פגיעה ביישובי מפתח בתעריפים עירוניים (העלאת תעריף וביטול היסטורי)

• בינעירוני בפרט בדרום (חיבור פריפריה למרכז מתייקר)

לדין:

• הגדרת אזורי אשדוד ועכו כפריפריה (קרובה)



בחינת ישובים נפגעים – חלופה א'

שם היישוב	תעריף עירוני קיים	חדש מח"ר	חופשי יומי	מחיר חדש	חדש היסטורי	חדש
אום אל פחם	2.5	4	13	12.5	81	100
אלעד	2.5	6	13	12.5	93	146
אשדוד	4.5	6	7	12.5	125	146
באר יעקב	3.5	6	13	12.5	208.5	208.5
ביתר עילית	2.5	6	13	12.5	82	146
בני ברק	6	6	13	12.5	135	208.5
גן יבנה	3.5	6	13	12.5		146
דאלית אל-ברמל	2.5	6	13	12.5		208.5
דימונה	2.5	3	13	12.5	81	100
טבריה	2.5	3	4	12.5	66.5	100
טמרה	4	6	13	12.5		146
יבנה	3.5	6	13	12.5	66.5	146
יקנעם עילית	2.5	6	13	12.5		146
ירכא	4	6	13	12.5		146
כפר יונה	4.5	6	13	12.5	125	146
לוד	3.5	6	6	12.5	125	146
מודיעין-מכבים-רעות*	3.5	6	13	12.5	96	146
מודיעין עילית	2.5	6	13	12.5	76.5	146
נס ציונה	5	6	7	12.5	132	146
נתניה	4.5	6	9	12.5	125	146
עכו	5	6	7	12.5	132	146
פתח תקווה	6	6	7.5	12.5	114.5	146
קריית מלאכי	3.5	4	13	12.5	84	100
רהט	2.5	3	13	12.5	58.5	100
רחובות	5	6	8	12.5	132	146
רמלה	3.5	6	6	12.5	96	146
שדרות	2.5	3	13	12.5	84	100
שוהם	4	6	13	12.5		146
שפרעם	4	6	13	12.5		146

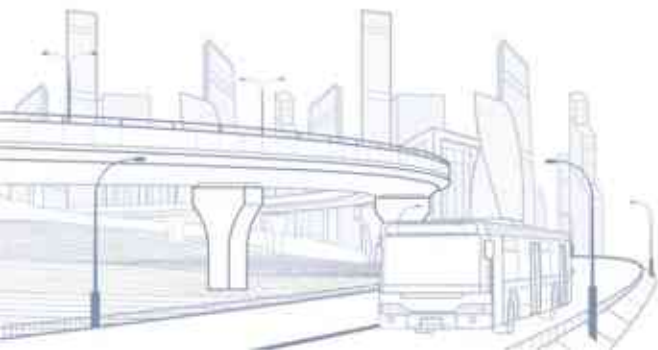
ניתוח איכותני מפסידים/מרוויחים - בינעירוני

נסיעות בינעירוניות בפריפריה הצפונית

פער באחוזים	תעריף נסיעה בודדת מוצע	תעריף נסיעה בודדת קיים	
-47%	46.5	68.5	חיפה - אילת
-22%	34	41.5	ק. שמונה - ת"א
-45%	14.5	21	בית שאן - טבריה
-45%	10	14.5	צפת - כרמיאל

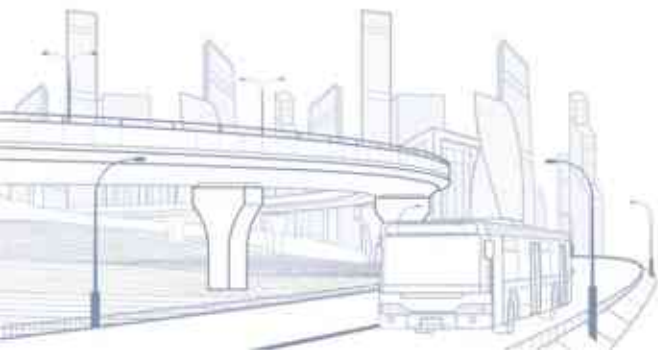
נסיעות בינעירוניות בפריפריה הדרומית

פער באחוזים	תעריף נסיעה בודדת מוצע	תעריף נסיעה בודדת קיים	
69%	24.5	14.5	ב"ש - ת"א
93%	14.5	7.5	אשדוד - ת"א
	14.5	13	אשקלון - ב"ש
123%	14.5	6.5	ירוחם - ב"ש
70%	14.5	8.5	ערד - ב"ש
43%	14.5	10.5	דימונה - ב"ש



פתרונות שנבחנו למזעור הפגיעה

1. שינוי רדיוסים – הרחבת הרדיוסים – נערכה בחינה אפשרית של שינוי ונמצא כי לא מועיל למזעור הפגיעה.
2. הפחתת תעריפים בחלק/כלל הרדיוסים – נערכה בחינה אפשרית של הפחתה ונמצא כי אינה מועילה למזעור הפגיעה (ראו בשקף הבא)
3. פתרון טכנולוגי של חישוב פחות קמ – לא אפשרי טכנולוגית
4. פרופיל פריפריה – מקשה מאוד על התפעול השוטף וחושף להונאות



פתרונות שנבחנו למזעור הפגיעה

2. הפחתת התעריף בחלק או כל הרדיוסים

תעריף נסיעה בודדת קיים	תעריף נסיעה בודדת מוצע	תעריף נסיעה בודדת קיים	תעריף נסיעה בודדת מוצע	פער באחוזים
14.5	21	ב"ש - ת"א	45%	
7.5	12	אשדוד - ת"א	60%	
13	12	אשקלון - ב"ש	8%	
6.5	12	ירוחם - ב"ש	84%	
8.5	12	ערד - ב"ש	41%	
10.5	12	דימונה - ב"ש	14%	

רדיוס	תעריף (₪)	תעריף מופחת (₪)	טווח (ק"מ)
רדיוס 1	3,4,6	3,4,6	15
רדיוס 2	10	8	24.5
רדיוס 3	14.5	12	55
רדיוס 4	24.5	21	100
רדיוס 5	34	30	250
רדיוס 6	54	50	+250

גם אחרי הפחתה מזעור הפגיעה שולי ביישובים שנדגמו

חלופה ב' – רפורמה מלאה מתונה (+215 קדימה)

מיתון פגיעה ככל הניתן תוך שימור הרפורמה



יישור קו עם תעריפי היישומונים בכל הארץ

מעבר 90 דק'

החלת חוזה חופשי חודשי נוער



ביטול הנחת ערך צבור

הרחבת הנחות לנכים/זכאים ל-50%.

נסיעה חינם לנוסעים בני 75+ (בכפוף לביטול התשלום במזומן)



ביטול חוזים היסטוריים

חופשי חודשי פריפריאלי

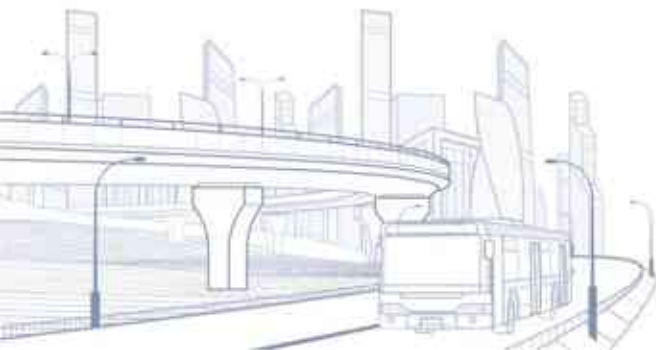
שימת ה -

• פגיעה ביישובי מפתח בתעריפים עירוניים (העלאת תעריף וביטול היסטורי)

• בינעירוני בפרט בדרום (חיבור פריפריה למרכז מתייקר)

לדין:

• הגדרת אזורי אשדוד ועכו כפריפריה (קרובה)

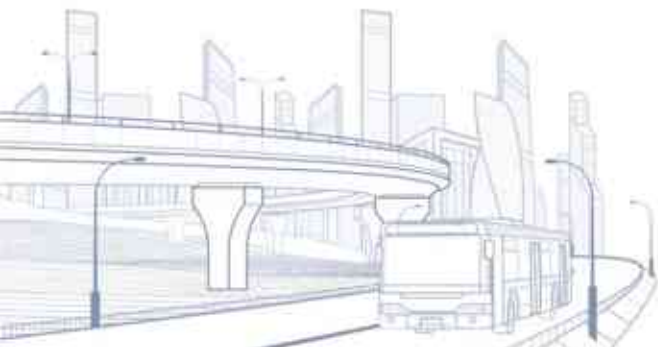


פתרון אפשרי למזעור הפגיעה - חוזה חודשי לנוער בכל הארץ

- על מנת למתן את הפגיעה ביישובים בהם התעריף העירוני עולה באופן מהותי (חלק מהיישובים מאופיינים במס' נפשות גבוה למשק בית), מוצע להקים מנוי חופשי חודשי לנוער, שעלותו תהא 50% מעלות החופשי החודשי באזור
- הנחה משמעותית בהשוואה למצב קיים – בחופשי חודשי מגולמת הנחה משמעותית מלכתחילה
- מזעור הפגיעה במונחי משק בית

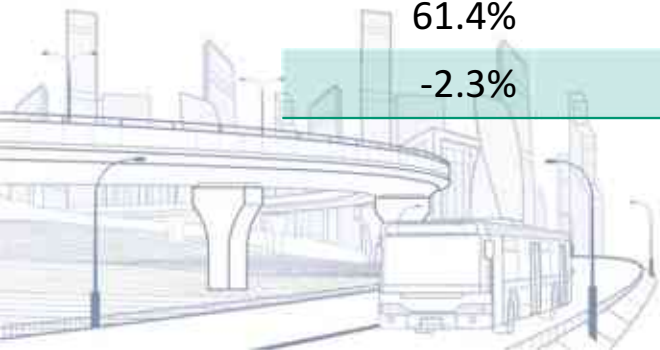
משמעויות

קבוצות אוכלוסייה שאינן משתמשות תדיר בתח"צ וייפגעו מהמהלך מתן הטבה לנוער גם באזורים בהם לא קיימת פגיעה



חוזה חופשי חודשי נוער - סימולציה

שיעור השינוי	תשלום עתידי כולל חופשי חודשי נוער	תשלום עתידי ללא חופשי חודשי נוער	תשלום מצב קיים	מס' נפשות ממוצע למשק בית	יישוב
51%	623	835	412	6.5	אלעד
2.8%	422	506	411	3.8	אשדוד
57.2%	735	1,021	468	8.1	ביתר עלית
17.4%	583	609	497	3.6	דאלית אל כרמל
64.7%	418	499	254	3.7	יבנה
9.3%	399	468	365	3.5	יקנעם עלית
61.2%	410	485	363	3.6	לוד
61.4%	721	997	447	7.9	מודיעין עלית
-2.3%	393	458	402	3.4	עכו



בחינת ישובים נפגעים – חלופה 2

שם היישוב	תעריף עירוני קיים	חדש מח"ר	חופשי יומי	מחיר חדש	חודשי היסטורי	חודשי חדש	חודשי לנוער
אום אל פחם	2.5	4	13	12.5	81	100	50
אלעד	2.5	6	13	12.5	93	146	73
אשדוד	4.5	6	7	12.5	125	146	73
באר יעקב	3.5	6	13	12.5		208.5	104.25
ביתר עילית	2.5	6	13	12.5	82	146	73
גן יבנה	3.5	6	13	12.5		146	73
דאלית אל-כרמל	2.5	6	13	12.5		208.5	104.25
דימונה	2.5	3	13	12.5	81	100	50
טבריה	2.5	3	4	12.5	66.5	100	50
טמרה	4	6	13	12.5		146	73
יבנה	3.5	6	13	12.5	66.5	146	73
יקנעם עילית	2.5	6	13	12.5		146	73
ירכא	4	6	13	12.5		146	73
כפר יונה	4.5	6	13	12.5	125	146	73
לוד	3.5	6	6	12.5	125	146	73
מודיעין-מכבים-רעות*	3.5	6	13	12.5	96	146	73
מודיעין עילית	2.5	6	13	12.5	76.5	146	73
נס ציונה	5	6	7	12.5	132	146	73
נתניה	4.5	6	9	12.5	125	146	73
עכו	5	6	7	12.5	132	146	73
פתח תקווה	6	6	7.5	12.5	114.5	146	73
קריית מלאכי	3.5	4	13	12.5	84	100	50
רהט	2.5	3	13	12.5	58.5	100	50
רחובות	5	6	8	12.5	132	146	73
רמלה	3.5	6	6	12.5	96	146	73
שדרות	2.5	3	13	12.5	84	100	50
שוהם	4	6	13	12.5		146	73
שפרעם	4	6	13	12.5		146	73

חלופה ג' – הכנה לרפורמה (180)

פגיעה מתונה ביישובים הנפגעים



יישור קו עם תעריפי היישומונים בתעריף העירוני בלבד 

תעריף עירוני מוזל ביישובים נפגעים מהותית ללא החלת חוזה חופשי חודשי נוער

ביטול הנחת ערך צבור 

הרחבת הנחות לנכים/זכאים ל-50%.

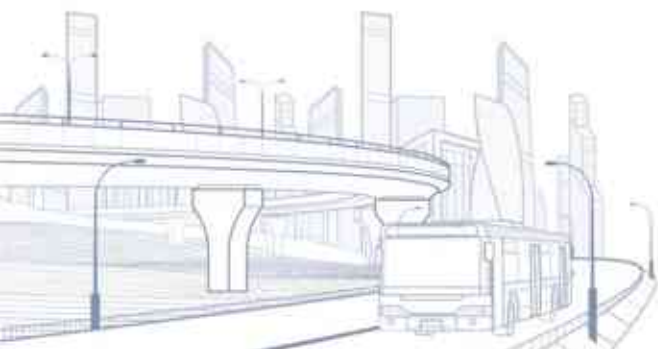
כנראה ללא נסיעה חינם לנוסעים בני 75+ (בכפוף לביטול התשלום במזומן)

ביטול חוזים היסטוריים 

חופשי חודשי פריפריאלי 

לדיון:

מעבר 90 דקות גם בחלופה של מעבר חלקי לתעריפי מח"ר הגדרת אזורי אשדוד ועכו כפריפריה (קרובה)



חלופה ג' – ניתוח פגיעה

חודשי	חודשי	חופשי יומי	חודש	חודש	תעריף	שם היישוב	
חודש	היסטורי	חודש	מייוחד	מח"ר	עירוני קיים		
146	125	12.5	6	5	6	3.5	לוד
146	96	12.5	13		6	3.5	מודיעין-מכבים-רעות*
146	76.5	12.5	13	4	6	2.5	מודיעין עילית
146	132	12.5	7		6	5	נס ציונה
146	125	12.5	9		6	4.5	נתניה
146	132	12.5	7	4	6	5	עכו
146	114.5	12.5	7.5		6	6	פתח תקווה
100	84	12.5	13		4	3.5	קריית מלאכי
100	58.5	12.5	13		3	2.5	רהט
146	132	12.5	8		6	5	רחובות
146	96	12.5	6		6	3.5	רמלה
100	84	12.5	13		3	2.5	שדרות
146		12.5	13		6	4	שוהם
146		12.5	13		6	4	שפרעם

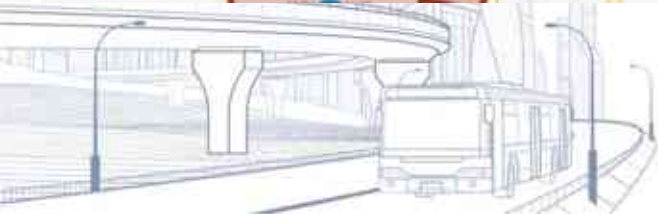
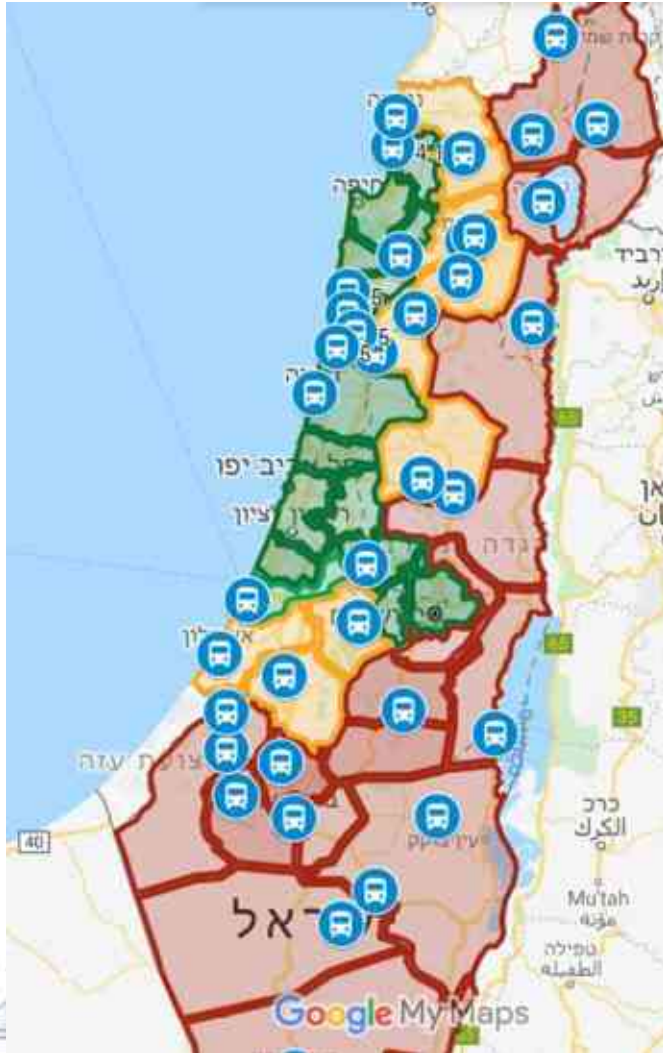
חודשי	חודשי	חופשי יומי	חודש	חודש	תעריף	שם היישוב	
חודש	היסטורי	חודש	מייוחד	מח"ר	עירוני קיים		
100	81	12.5	13		4	2.5	אום אל פחם
146	93	12.5	13	4	6	2.5	אלעד
146	125	12.5	7	4	6	4.5	אשדוד
208.5		12.5	13		6	3.5	באר יעקב
146	82	12.5	13	4	6	2.5	ביתר עילית
208.5	135	12.5	13		6	6	בני ברק
146		12.5	13		6	3.5	גן יבנה
208.5		12.5	13	4	6	2.5	דאלית אל-כרמל
100	81	12.5	13		3	2.5	דימונה
100	66.5	12.5	4		3	2.5	טבריה
146		12.5	13		6	4	טמרה
146	66.5	12.5	13	5	6	3.5	יבנה
146		12.5	13?		6	2.5	יקנעם עילית
146		12.5	13		6	4	ירכא
146	125	12.5	13		6	4.5	כפר יונה

פגיעה ביישובים עירוניים אשר מונהג בהם תעריף מוזל וממוקמים במרכז

חלופה ג' – ניתוח פגיעה

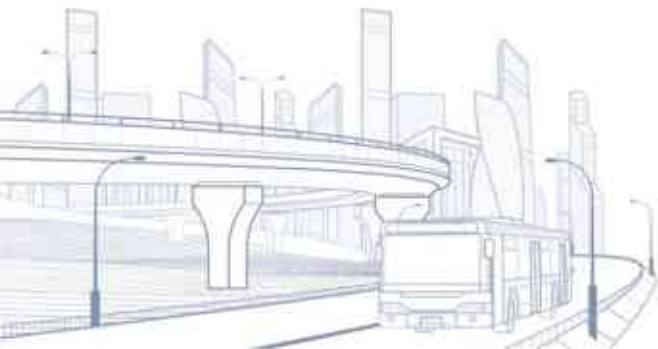


- הפגיעה מתבטאת בעיקר ביישובים עירוניים בהם מונהג תעריף מוזל ואשר ממוקמים במרכז הארץ



משמעות חלופה ג'

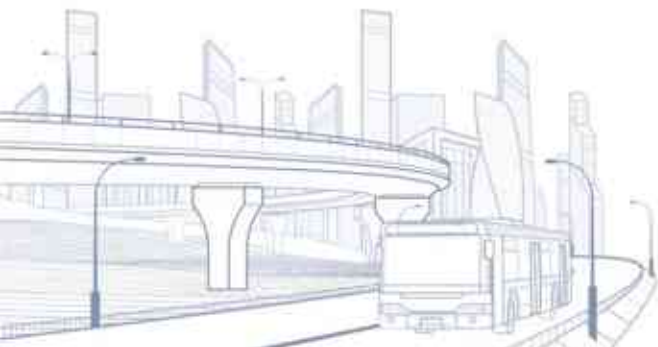
- עדיין צעד גדול ומשמעותי לקידום - מרבית הנסיעות נעשות בנסיעות העירוניות
- אבל: פער אפליקציה רב קו נותרים
- אין אחדות בשיטה – הנוסע אינו "במרכז" מבחינת נסיעה
- חסם לחדשנות נותר
- ישים לשנה הקרובה
- עם זאת – הדרך להשלמה כבר קצרה ואפשרית



פתרונות אפשריים למזעור הפגיעה

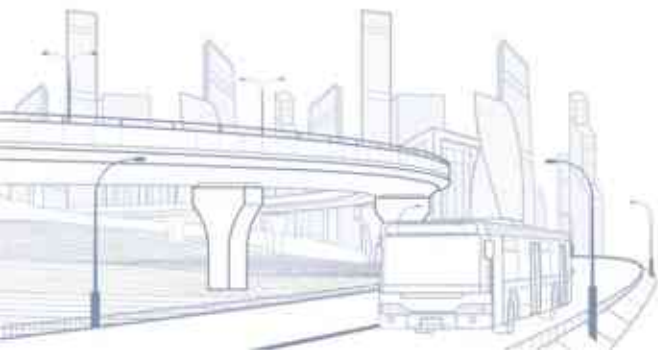


3. החלת תעריף פריפריה בכל הרדיוסים



הטבות לציבור הנוסעים:

- נסיעה חינם לנוסעים בני 75+ (בכפוף לביטול התשלום במזומן)
- הרחבת ההנחה לנכים וזכאים – ל-50%
- מעבר 90 דקות בכל הארץ
- מנוי חודשי פריפריאלי
- מנוי חודשי לנוער?
- אשדוד ועכו – פריפריה?



לוחות זמנים ליישום הרפורמה – תלוי בחלופה שתיבחר

01/02/2022

תחילת יישום רפורמה – במועד עדכון המחירים הקבוע בצו

11/2021

סגירת הצעה משרדית להצעה רפורמת התעריפים

11/2021

סיכום עם אגת

11-12/2021

עבודת ועדת המחירים

01/01/2022

אישור ועדת המחירים

1/22-2/22

עבודה מול מפעילי תח"צ – ככל הנראה נצטרך יותר זמן

נדרש לתזמן לו"ז דוברות הדוק

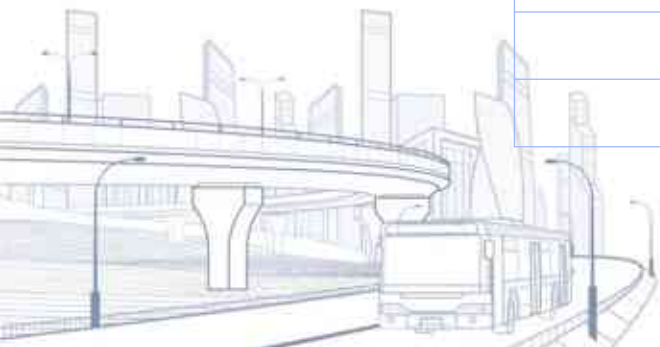
* עליית תעריפים של פברואר עומדת כרגע על למעלה מ-6% ויכולה לעלות יותר

מערך הסברה מול נפגעים צפויים

- ציר רשויות: יש לתאם מול נציגי העיריות הרלוונטיים – לאחר הכנת תכנית סדורה של ההטבות ליישוב הספציפי, הן מבחינת תוספות שירות והן מבחינת תעריף (עד כמה שניתן).

היישובים בהם קיימת פגיעה משמעותית ברמת התעריפים		
אלעד	טבריה	מודיעין מכבים רעות שפרעם
אשדוד	טמרה	מודיעין עלית
באר יעקב	יבנה	נתניה
ביתר עלית	יקנעם עלית	עכו
גן יבנה	ירכא	רהט
דאלית אל כרמל	כפר יונה	רמלה
דימונה	לוד	שוהם

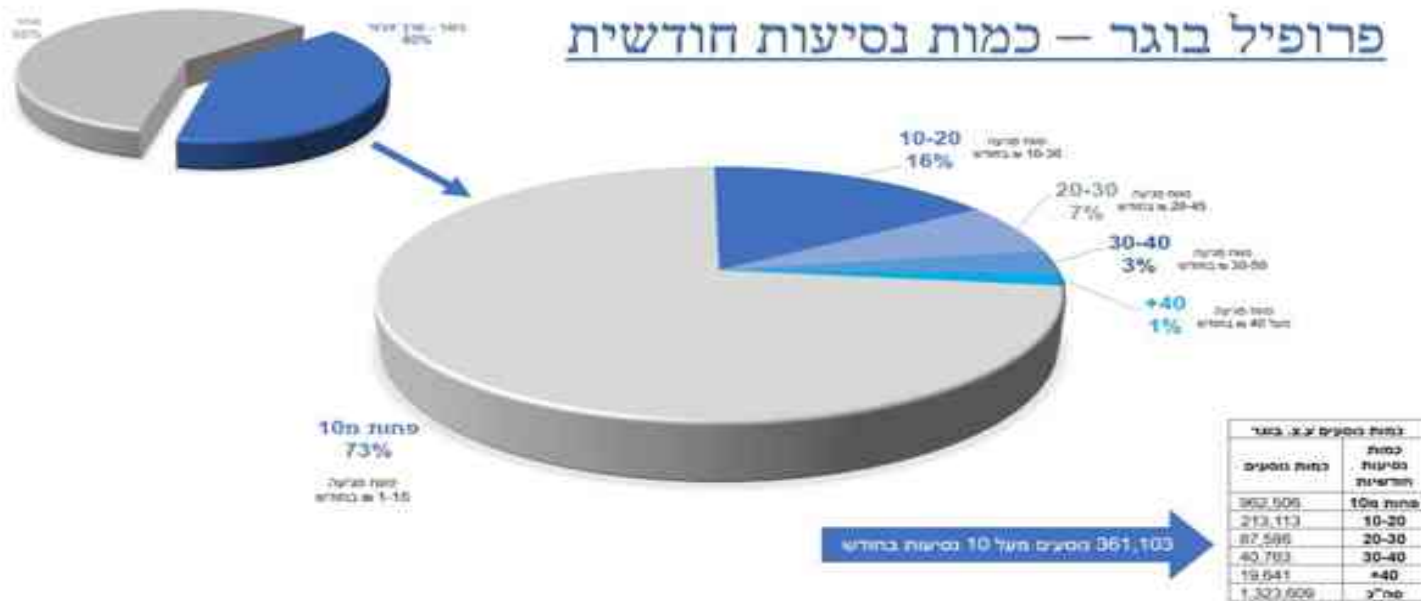
- ציר הסברה וחווית משתמש: נפתחו צירים רלוונטיים



ניתוח משתמשי ערך צבור בוגר – ניתוח ביטול מלא

- פגיעה בכ-40% מנוסעי התחבורה הציבורית מתוכם 75% בפחות מ10 נסיעות חודשיות
- 11% מתוך כלל הנוסעים – כ-300 אלף נוסעים – פגיעה של 30-עשרות שם בחודש

פרופיל בוגר – כמות נסיעות חודשית



נספח מש/9

צילום מסמך מסכם לעבודת הצוות המקצועי

עמ' 158

מסמך מסכם לעבודת הצוות המקצועי לבחינת יישום והתקנת הרפורמה בתעריפי השירות בתחבורה הציבורית



המסמך גובש על ידי הצוות המקצועי ברשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, בשיתוף הצוות הכלכלי וצוות מדידה ונתונים במינהלת תחבורה ציבורית עדליא ייעוץ כלכלי בע"מ ובשיתוף צוות מומחים בהנחייתו של ד"ר ניר שרב.

עריכת המסמך: שיבולת בן הלל, עדליא ייעוץ כלכלי בע"מ

מרץ 2022

תוכן עניינים

מס.	פרק	עמוד
1	כללי	2
2	מבנה התעריפים במצב הקיים באוטובוסים – רב קו	4
3	מבנה התעריפים הקיים ברכבת ישראל	13
4	מבנה התעריפים באפליקציות התשלום	16
5	סקירת המצב הקיים במדינות נבחרות	17
6	המצב הקיים – ניתוח משמעויות	18
7	שיעור התשלומים בענף התחבורה הציבורית – מצב קיים	20
8	מטרות הרפורמה	23
9	עקרונות מבנה התעריפים החדש	24
10	משמעויות הרפורמה	28
11	סיכום	33
12	נספחים	34

רפורמת השירות בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית – מסמך מרכז

1. כללי

1.1. מטרת מסמך זה הינה להציג את עקרונות הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית בישראל, לרבות המוטיבציות, השיקולים והקווים המנחים לעיקרי הרפורמה ואשר בחלקם נגזרים מניתוח המצב הקיים.

1.2. המסמך גובש על ידי הצוות המקצועי ברשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, בשיתוף הצוות הכלכלי וצוות מדידה ונתונים במינהלת תחבורה ציבורית עדליא ייעוץ כלכלי בע"מ ובשיתוף צוות מומחים בהנחייתו של ד"ר ניר שרב.

1.3. מדינת ישראל מצויה במשבר תחבורתי עמוק, המתאפיין בעומסי תנועה כבדים, בעיקר אל מוקדי המשיכה במטרופולינים הגדולים. למשבר זה השפעות חיצוניות שליליות משמעותיות, אשר כוללות בין היתר זיהום אוויר, תאונות דרכים, רעש וכיו"ב ועלויות משקיות גבוהות. על פי עבודה שנעשתה במסגרת פרויקט 100 הימים במוסד שמואל נאמן, נאמדות העלויות המשקיות באובדן של כ- 2% תוצר לשנה (כ- 40 מיליארד ₪) ואלו אינן כוללות עלויות נוספות כמו תכנון לא אופטימאלי של הפעילות הכלכלית, בחירת מקום עבודה על פי נגישות ולא על פי כישורים, הוצאות יתר של משקי בית על רכבים פרטיים ותפעולם, נזקים פסיכולוגיים – נפשיים ועוד¹.

1.4. כחלק מהתמודדות עם המשבר והגודש המחרף, ומתוך מטרה להפוך את תשתית התחבורה בישראל למערכת הסעת המונים, גיבש המשרד תכנית חומש, המתמקד בהעלאת מקדם הפיצול באמצעות הרחבה מאסיבית של שירותי התחבורה הציבורית ושדרוג מעטפת השירות. בין היתר שמה התכנית דגש על צורך שיפור השירות לנוסעות ולנוסעים, שיפור אמינות, מהירות ותדירות הנסיעה בתחבורה הציבורית, תוך מעבר לשימוש באנרגיה ירוקה והטמעת טכנולוגיות חדשניות לשימוש בתחבורה הציבורית. לצורך כך הוקצה תקציב של מעל 50 מיליארד ₪ לטובת תוספות שירות באוטובוסים, נתיבי תחבורה ציבורית, פיתוח והפעלה של רכבת ישראל, כניסת מאסיבית של רכבות קלות, חשמול אוטובוסים, שיפורים טכנולוגיים, הכשרות נהגות ונהגים ועוד. להפיכת ישראל למדינה בה מתממשת הסעת המונית דה פקטו, נדרשים צעדים משלימים במגוון תחומים, ביניהם אמצעי הכרטוס ומבנה התעריפים לנסיעה בתחבורה הציבורית.

1.5. מבנה התעריפים הקיים, כפי שיוצג בהרחבה בהמשך, מתאפיין בריבוי תעריפים, נעדרים מבנה לוגי או שיטה סדורה ביניהם. בהתייחס לתכניות משרד התחבורה לשנים הקרובות ולמציאות המשתנה בתפיסת התנועה והתחבורה, מבנה התעריפים הנוכחי מהווה חסם לפיתוח התחבורה הציבורית והוא אינו תומך בחזון של הפיכת ישראל למדינה של הסעת המונים:

1.5.1. אינטגרלי ומהותי שמפתח המשרד, הוא קידום התחבורה החכמה ובפרט יצירת שירות שלם למימוש ה- **MaaS – Mobility as a Service**. בתמצית, על פי תפיסה זו, יש לראות את האינדיבידואל כמי שמבצע עירוב שימושים במעבר מנקודה A ל-B ולספק קורת גג אחת ככל הניתן לאפשרות הניידות המעורבת. למעשה, עולם שימושי הדרך לא יוכל להיות שלם ללא

¹ מתוך: "להתיר את הפקק הגורדי 2.0: מחירי דרך ותחבורה שיתופית כמענה לגודש. פרופ' מנואל טרכטנברג בשיתוף עם דר זר אביב. מוסד שמואל נאמן. מרץ 2020. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.neaman.org.il%2FFiles%2FTo%2520unravel%2520the%2520Gordian%2520Knot%2520_20200322155916.674.pdf&clen=2163780&chunk=true

- התייחסות למבנה התעריפים הקיים, ולהתאמתו למציאות המשתנה, לביקושים לשירותים בכלל ולשירותי דרך ותחבורה ציבורית בפרט. התאמה זו מתייחסת הן למבנה התעריפים והן לאחידות בין אמצעי תשלום. הקושי הקיים, כפי שניתן יהיה לראות בהמשך המסמך, מהווה חסם אמיתי ליכולת לממש תחבורה חכמה ופוגע באקו סיסטם של השירות כולו.
- 1.5.2. **פשטות** המבנה, הן לצורך יצירת פלטפורמה המאפשרת הטמעת כלים טכנולוגיים (אשר מטבע הדברים נדרשת בהם מתודולוגיה סדורה ובהירה), הן עבור הנוסעים והנוסעות, ברמת העברת המידע והבהירות באשר לשימוש בתחבורה הציבורית והן לצורך תפעול מערכות הסעת המונים הולכת וגדלה הכוללת תיקוף, טעינה, ושירות הלקוחות הנלווה.
- 1.5.3. **הוגנות ואמון** מול הנוסעות והנוסעים כתנאי בסיסי לעידוד הציבור הרחב לשימוש בתחבורה הציבורית. אמון זה מתייחס באופן רוחבי לפרמטרים השונים הנכללים בשירות התחבורה הציבורית, ובתוך כך למבנה תעריפים אשר ככל שיהיה שקוף יותר, בהיר יותר והגון יותר, יתרום לבניית האמון בין הנוסעים למשרד.
- 1.5.4. **תעריפים תומכי תכנון** – הסרת חסמים לשיתוף בין מפעילי התחבורה הציבורית, המערכות הטכנולוגיות השונות ואמצעי התחבורה הציבורית. הסדרי נסיעה, אשר תקפים רק בקרב חלק מהמפעילים, או שונות בתעריף נסיעה של אותו מסלול נסיעה בין מפעילי תחבורה ציבורית שונים, מייצרים קושי אמיתי בתכנון מיטבי של התחבורה הציבורית, ויצירת שילוביות בין קווי שירות ו/או בין אמצעי תחבורה שונים. המסמך יציג את המצב הקיים במבנה התעריפים הנהוג כיום בתחבורה הציבורית, באבחנה בין שירות האוטובוסים ובין רכבת ישראל והסדרי הנסיעה השונים. בנקודה זו יובהר, כי המונח אוטובוסים מתייחס גם לאמצעי תחבורה אחרים שאינם רכבת כבדה, וביניהם: רכבות קלות, כרמלית, רכבלית וכיו"ב.
- 1.6. תחילה יוצג המצב הקיים וינתחו הבעיות המרכזיות במצב זה, וכן הסיבות המרכזיות לרפורמה. בהמשך, יוצגו מטרות הרפורמה, עקרונות מבנה התעריפים החדש והמשמעויות לשינויים הנדרשים בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית, בהתייחס להסדרי הנסיעה השונים, פרופילי הנסיעה ואמצעי התחבורה הציבורית.
- 1.7. לסיכום, יוצגו המשמעויות הכלכליות מהמהלך הצפוי ותכנית המשרד בהתייחס למשמעויות אלו.

2. מבנה התעריפים במצב הקיים באוטובוסים – רב קו

2.1. תעריפי נסיעה בודדת

לאורך השנים נקבעו תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית בהתאם למדיניות משתנה של הממשלה, בחלקה סקטוריאלית ומגזרית, שאין בה מתודולוגיה סדורה, אשר יצרה מבנה מרובד בעל מטריצות מורכבות לחישוב תעריפי נסיעה בין תחנה לתחנה.

עם השנים נוצרה מציאות בה מחיר נסיעה במסלול קיים יכול להשתנות בין מפעיל למפעיל ויותר מכך, מצבים בהם מחיר נסיעה של אותו המסלול אצל אותו המפעיל שונה בין קווי השירות אותם הוא מפעיל. דוגמא אחת מיני רבות ניתן לראות בטבלה שלהלן (מימין מפת מסלולי הנסיעה):

טבלה מס. 1

מוצא	יעד	מפעיל	מחיר נסיעה (₪)
נתניה (קו 975)	חיפה	אגד	14
נתניה (קו 922)	חיפה	אגד	21.4



דוגמא זו ממחישה את האבסורד שנוצר במציאות הקיימת, של היעדר שיתופיות במבנה הקודים, והלכה למעשה יצירת מטריצות תעריפים שונות המתיחסות כל אחת לקו שירות אחר ולמפעיל אחר. במציאות זו, נוסע יכול למצוא את עצמו מבלבל ואף חסר אונים בבואו לנסוע בתחבורה הציבורית ולשלם מחיר נסיעה שאמור להיות לו מובן, ברור והגיוני. מחיר נסיעה שונה בין קווי שירות שונים על אותו מסלול נסיעה באותו מרחק נסיעה אינו מובן, אינו ברור ובוודאי שאינו הגיוני.

היעדר לוגיקה ושיטה סדורה לקביעת תעריפי הנסיעה מיעד A ל-B באים לידי ביטוי במגוון דוגמאות שונות, בנוסף לדוגמא שהוצגה לעיל. כך למשל ניתן לראות כי תעריפי נסיעה עירונית נעים בין 2.5 ₪ ל-6 ₪ והשונות אינה נגזרת בהכרח מזיקה תחבורתית גיאוגרפית כזו או אחרת. כך, לדוגמא, בעוד שבערים כמו קריית שמונה וכרמיאל תעריף הנסיעה ביישוב עומד על 5 ₪, מחיר נסיעה מקומית ביקנעם עלית, ביתר עלית או שדרות עומד על 2.5 ₪. מכאן, שבפועל מחיר נסיעה ביישובים סמוכים יכולים להיות בפערים של עשרות אחוזים ולמעלה מכך, גם במרכז הארץ וגם ביישובים מרוחקים וגם ביישובים באותו דירוג סוציו אקונומי.

כך, גם בנסיעות אזוריות ובינעירוניות השונות ממשיכה. גם כאן, נציג מספר מצומצם של דוגמאות, כמה מיני רבות:

הראשונה היא העיר אשדוד. בעיר אשדוד מחיר נסיעה עירוני עומד על 4.5 ₪ ולנסיעות האזוריות בסביבה ניתן לראות את התעריפים הבאים ואת מרחק הנסיעה (מרחק אווירי) בסמוך:

טבלה מס.2א

מוצא	יעד	מרחק אווירי (ק"מ)	תעריף (ש"ח)
אשדוד	יבנה	10.6	6.5
	אשקלון	15	7
	קריית מלאכי	11	12.5
	גדרה	10	6.5

מטבלה זו ניתן לראות כי מחיר נסיעה אזורית יכול להשתנות משמעותית, ללא קשר למרחק הנסיעה בפועל, ולהגיע לפער של עשרות אחוזים ומעלה מכך. דוגמא שנייה, היא היישוב בית"ר עלית, אשר התושבים בו משתמשים בתחבורה ציבורית בהיקף שימוש רב באופן יחסי – היקף הנוסעים בשירות הבינעירוני עומד במוצע לשנה על 5 מיליון נסיעות! הזיקה המשמעותית ביותר שיש ליישוב היא באופן טבעי לירושלים, נוכח המרחק הקצר מהיישוב לעיר (פחות מ-15 ק"מ מרחק אווירי), הקרבה למאפיינים רבים הואיל והיישוב חרדי וירושלים מצויות ישיבות רבות, כמו גם מרכז התעסוקה המשמעותי של המטרופולין. כך, ניתן לראות בטבלה הבאה כי אין כל קשר בין מרחק או זיקה תחבורתית לתעריף הנסיעה עצמו:

טבלה מס.2ב

מוצא	יעד	מרחק אווירי (ק"מ)	תעריף (ש"ח)
בית"ר עלית	ירושלים	13	9
	בית שמש	13.5	6.5
	מבשרת ציון	12.3	15
	בני ברק	50	16.5

2.2. קישוריות ונסיעות מעבר

במצב הקיים כיום, בטבעת של הגלעין המטרופוליני ובחלק מהיישובים בטבעות נוספות במטרופולינים, מתאפשרת נסיעת המשך ללא תשלום נוסף וזאת בטווח של 90 דקות. אפשרות זו, שחלה על הנסיעות העירוניות, נועדה לתת מענה לקישוריות המתאפיינת בנסיעות עירוניות, בפרט באוטובוסים. קישוריות זו באה לידי ביטוי הן בנסיעות ההמשך (90 ד') והן בכמות הנסיעות המיוצגות בכרטיס הנסיעה היומי. בפועל נסיעות ההמשך הללו יכולות לייצג בחלקן ציבור נוסעים שמבצע בפועל מעבר בין מספר קווים על מנת להגיע ליעד המבוקש, ובחלקן ציבור נוסעים המבצע נסיעות הלך וחזור בטווח זמן קצוב (עד 90 דק' כאמור). במצב הקיים, נסיעות ההמשך מתאפשרות אך ורק ביישובי המטרופולין, וגם לא כולם (לדוגמא במטרופולין תל אביב קיימות נסיעות המשך גם בטבעת 2 הצפונית לגלעין המטרופוליני ואילו בטבעת 2 הדרומית לא); ולא מתאפשרת ביישובים עירוניים אחרים, אשר אינם משתייכים למטרופולין, נסיעת המשך גם אם בפועל קיים

צורך כזה. הרציונאל לכך, היה כי עיקר הצורך בקישוריות ובנסיעות המשך חל במרכז המטרופולין, לשם מופנים עיקר הביקושים. ואולם, התפתחות אזורי תעסוקה ומוקדי משיכה אחרים לצריכת שירותים ביישובים מחוץ למטרופולין, כמו גם החלת כללים בעלי הצדקה תחבורתית או חברתית כלכלית מצריכים התייחסות לעניין זה.

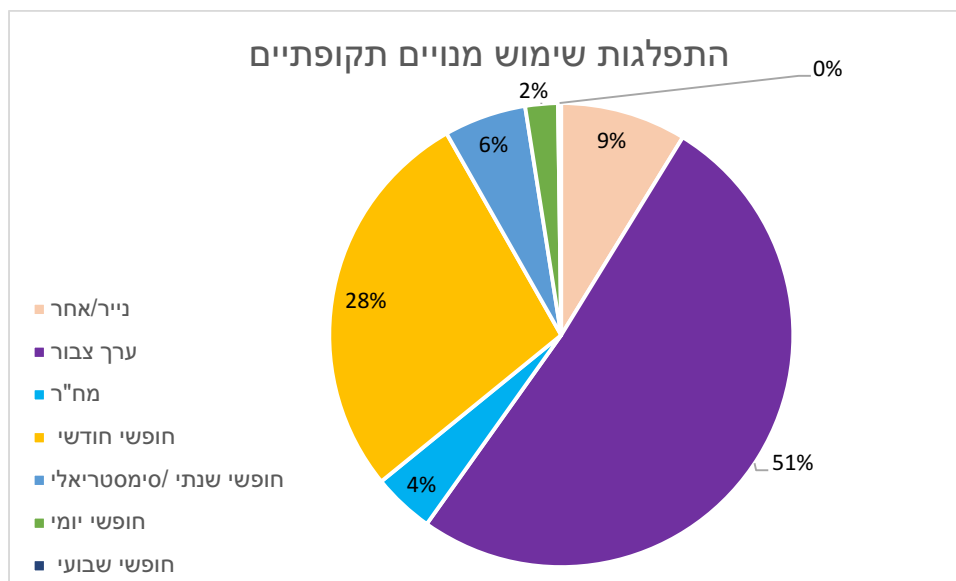
בהתייחס להיקף הנסיעות המשתקף בכרטיס היומי, בניתוח נתוני המסלקה לחודש יוני 2021, נוסעים במנוי יומי בנסיעות עירוניות ביצעו בפועל 2.78 נסיעות בממוצע למנוי. נתון זה עומד במידה רבה של הגיון, הואיל והתחבורה הציבורית בעיר מציעה מגוון של קווי שירות, והשימושים האופייניים הינם בנסיעות קצרות ובהחלפות של קווי שירות, או במספר נסיעות קצרות ביום לצורך מגוון שירותים. לעומת זאת, בניתוח נסיעות במנוי יומי ברכבת ישראל באותו החודש, מבוצעות בממוצע כ- 1.86 נסיעות למנוי. גם כאן, המדובר בנתון שניתן היה לצפות, מאחר ונסיעות ברכבת ישראל מתאפיינות בקישוריות נמוכה, מבוצעות על פי רוב במרחקי נסיעה ארוכים יותר אשר מלכתחילה משקפים קישוריות נמוכה יותר (גם ללא קשר לאמצעי התחבורה עצמו). מכאן, שבתעריפי הכרטיסים היומיים יש לתת את הדעת גם על הבדלים אלו.

2.3. תעריפי מנויים

בשנת 2016 החל המשרד ברפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית, בפרט מנויי הנסיעה תקופתיים. הרפורמה במהותה יצרה מפת אזורי נסיעה מחולקת לטבעות גיאוגרפיות, המוגדרות לפי הזיקה שלהן לגלעין המטרופוליני. כך, מרכז הגלעין המטרופוליני נקבע כטבעת 1 ומסביב לו נקבעו טבעות אזוריות סמוכות (טבעת 2) וטבעות אזוריות מרוחקות יותר (טבעת 3). אזורים שאינם נכללים במטרופולין הוגדרו כאזורים חיצוניים, בין אם כאזורים פרבריים ובין אם כאזורים ארציים מרוחקים. בנוסף, קבעה הרפורמה מנויי נסיעה, יומי, שבועי וחודשי, אשר חלים הן על הנסיעה באוטובוסים והן על הנסיעה ברכבת ישראל, באזור הנסיעה הרלבנטי כמובן.

מפה זו היוותה תשתית לתחילת אסדרה ושיטתיות במבנה התעריפים, ליצירת אחידות בין תעריפי הנסיעה השונים, בין מפעילי התחבורה הציבורית השונים, כל זאת בזיקה גיאוגרפית לאזור הנסיעה. יחד עם זאת, יש להדגיש כי הרפורמה הוחלה על הסדרי נסיעה תקופתיים, יומי, שבועי וחודשי, ולא הוחלה על תעריפי הנסיעה הבודדת. יתירה מכך, הסדרי נסיעה היסטוריים לא הותאמו או בוטלו בעקבות הרפורמה, כפי שיפורט בהרחבה בהמשך. כך שלמעשה, האסדרה נותרה חלקית.

דפוסי השימוש הנהוגים כיום בהסדרי הנסיעה הקיימים הינם בהתאם למפורט להלן:



*מקור: נתוני מסלקה לחודש ינואר 2022

ניתן לראות כי מחצית מהשימושים נעשים בערך צבור, וכשליש מהנסיעות נעשות במנויים תקופתיים, רובן המכריע בחופשי חודשי. כמו כן, ניתן לראות כי היקף השימושים בחופשי יומי הינו נמוך באופן יחסי ובחופשי שבועי השימוש אפסי. ניתן להניח כי שיעור השימוש הנמוך בחופשי יומי נובע בחלקו משני גורמים מרכזיים: הראשון, שיעור ההנחה הניתן כיום במעמד טעינת הערך הצבור מגלם בפועל תמריץ עבור מרבית הנוסעים לנסוע בתחבורה הציבורית בחוזה ערך צבור ואף ייתכן ולא לבחון את החוזים האחרים ואת החוזה המשתלם ביותר עבור אותו נוסע בטרם קבלת החלטה (מתוך תפיסה של רצון לגמישות, חוסר תכנון או חוסר וודאות). השני, שיעורי ההנחה הניתנים לפרופילים מיטיבים מתוך הנסיעות הבודדות (כפי שיוצג בהרחבה בהמשך) מוביל בפועל את האוכלוסיות המחזיקות בפרופיל מיטיב לבצע את הנסיעות בתחבורה הציבורית באמצעות חוזה ערך צבור.

2.4. הנחות ייעודיות ופרופילי נסיעה

כללי

צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי אוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית) קובע את תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית, בהתייחס להסדרי הנסיעה, אזורי הנסיעה ופרופיל מיטיב המספק הנחה ייעודית לבעל הפרופיל. ככלל, הנחות הניתנות לפרופיל מיטיב חלות על תעריף הנסיעה הבודדת ולא על מנויי הנסיעה התקופתיים. קיימים חריגים כפי שניתן לראות במפת ההנחות המרכזיות הניתנות לפי פרופיל המוצגת להלן:

טבלה מס. 3

מלווה לעיוור*	עיוור	זכאי בט"ל	נכה	סטודנט מורחב	סטודנט	נוער	אזרח ותיק*	פרופיל בוגר (כללי)	כרטיס נסיעה ע"צ**
50%	100%	33%	33%	***50%	33%	50%	50%	20%	**צ"צ
50%	100%	0%	0%	50%	0%	0%	50%	0%	מנוי

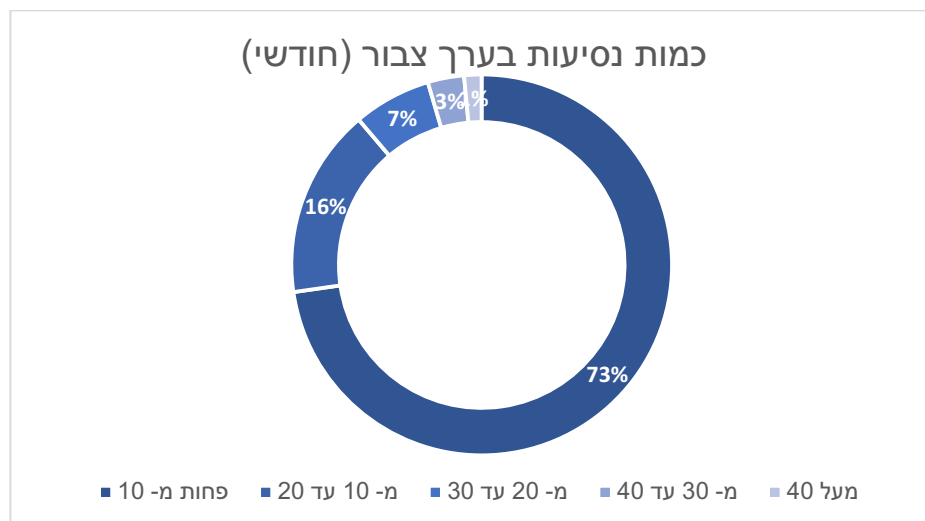
*פרופיל רשאי לרכוש כרטיס מנהג

**ערך צבור

***בכפוף לרכישת מנוי סימסטריאלי או שנתי

הנחות כלליות

2.4.1. ערך צבור – חוזה הנסיעה הגמיש ביותר לנסיעה בתחבורה הציבורית. בפועל, מדובר בהסדר נסיעה כללי במסגרתו טוען הנוסע סכום כסף לתוך חוזה הנסיעה, אשר מקנה לו את היכולת להשתמש בתחבורה הציבורית, ללא תלות באזור נסיעה מסוים או התחייבות כלשהי מצד הנוסע. כיום במעמד טעינת הסכום בחוזה הערך הצבור, ניתנת הנחה של 20% ללא קשר לפרופיל הנוסע (מצב סוציו אקונומי, גיל או כל מאפיין אחר). הרקע להנחה זו היה עידוד ציבור הנוסעים והנוסעות לעבור מתשלום במזומן לנהג לכרטיס הרב קו ובכך גם לפנות את הנהג לבצע את עבודתו ולהגביר את בטיחות הנסיעה. בהמשך, החליט המשרד על ביטול האפשרות לתשלום במזומן לנהג, ממניעים אלו. חריגים לכך הם אזרחים ותיקים, תושבי יו"ש ומלווים לעיוורים. נכון להיום, השימוש בכרטיס הרב קו הוא הנפוץ ביותר, ועומד על כ- 95% מסך הנסיעות המבוצעות בתחבורה הציבורית בשנה. בשל היותו הסדר נסיעה גמיש, הערך הצבור זוכה לשימוש יחסית נרחב – כ- 40% מנוסעי התחבורה הציבורית משתמשים בחוזה נסיעה זה, כאשר התפלגות הנסיעות מוצגת בתרשים שלהלן:



*מקור: נתוני מסלקה מעודכנים לחודשים מאי-יוני 2021

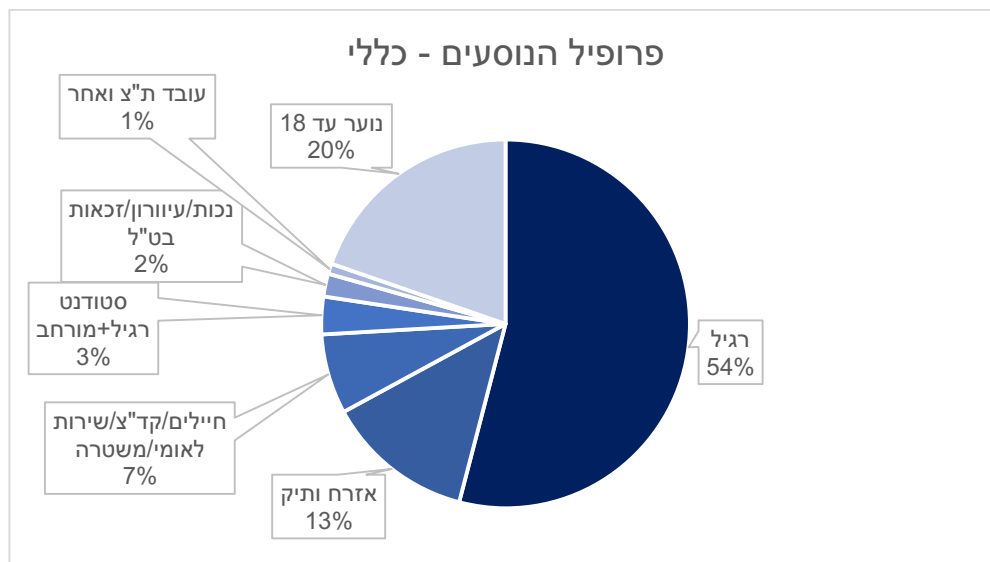
ניתן לראות כי, בשל היותו הסדר נסיעה המאפשר מרחב גמישות גדול יחסית, הרוב המכריע של הציבור המשתמש בערך הצבור (כ- 75%) הוא ציבור של נוסעים בעיקרם מזדמנים אשר

מבצעים פחות מ- 10 נסיעות בחודש. ואולם, נתון לא פחות מעניין וחשוב לניתוח, הוא כי למעשה כ- 11% מהנוסעים מבצעים למעלה מ- 20 נסיעות בחודש, היקף שכבר מהווה שימוש נרחב יותר בתחבורה הציבורית ואינו נחלת 'נוסעים מזדמנים'. למעשה, ייתכן כי קיימים מוצרים אחרים אשר יכולים להוות מוצר טוב יותר עבור הנוסע. נתון זה יכול ללמדנו כי ייתכן וריבוי המוצרים, ריבוי התעריפים והבלבול שקיים במציאות התעריפים היום לא מאפשרת שירות מיטבי לנוסעות ולנוסעים ופוגע בפועל בנוסעים שאינם מבצעים את שיקול הדעת שלהם באשר לתכנון הנסיעה, לתכנון החודש ולהבנת המוצרים הקיימים והשוואה מושכלת ביניהם.

הנחות ייעודיות לפרופילים

2.4.2. מתוך מפת ההנחות שהוצגה לעיל, ניתן לראות כי קיימת קשת הנחות משתנה, אשר נעה בעיקר בין 33% הנחה ל- 50% הנחה. בנוסף, ניתן לראות כי רק במקרים בודדים קיימת הנחה גם על מנויים תקופתיים: במקרה של אזרחים ותיקים (מתוקף חוק) ובמקרה של סטודנט מורחב. לעניין זה יצוין, כי סטודנט מורחב הינו פרופיל ייחודי אשר, במקרה וסטודנט בוחר לרכוש מנוי תקופתי התקף לסימסטר או לשנת לימודים מלאה, הוא זכאי ל- 50% הנחה הן עבור נסיעות בערך צבור והן עבור אותו מנוי תקופתי רלבנטי שרכש (במקרה שרכש מנוי סימסטריאלי יהיה הסטודנט זכאי ל- 45% הנחה). עבור מנוי יומי לא ניתנת לו ההנחה האמורה.

2.4.3. דפוסי הנסיעה באבחנה לפרופילים השונים מוצג בתרשים שלהלן:



*מקור: נתוני מסלקה מעודכנים לחודש יוני 2021

מהתרשים שלעיל ניתן לראות כי עיקר השימושים בתחבורה הציבורית מבוצע על ידי ציבור נוסעים ונוסעות בוגרים (ללא פרופיל מיטיב), אזרחים ותיקים ונוער, ובסך הכל קרוב ל- 90% מהנסיעות המבוצעות כיום בתחבורה הציבורית, מתבצעות על ידי אחד משלושת הפרופילים הללו, כאשר כמחצית מסך הנסיעות המבוצעות הן על ידי נוסעים ונוסעות ללא פרופיל מיטבי (מה שנקרא רגיל או בוגר).

ניתוח דפוסי הנסיעה לפי פרופילים באמצעי התחבורה השונים מוצגים בתרשימים שלהלן:



*מקור: נתוני מסלוקה מעודכנים ליוני 2021

מתוך סט התרשימים שלעיל, ניתן לראות, כי בני נוער מבצעים נסיעות באוטובוסים (20%) בשיעור מעט גבוה יותר מהשיעור שלהם בקרב הנוסעים (17%), אזרחים ותיקים משתמשים באוטובוסים בשיעור דומה לשיעורם באוכלוסיית משתמשי התח"צ (מהווים 12% מהיקף הנוסעים באוטובוסים והיקף הנסיעות שלהם עומד על 13% מסך הנסיעות בפילוח לפרופילים). בניתוח דפוסי השימוש ברכבת ניתן לראות כי בעוד האוכלוסייה הבוגרת מבצעת נסיעות ברכבת בשיעור גבוה יותר (65%) משיעורה באוכלוסייה (57%), ציבור האזרחים הוותיקים והנוער מבצעים נסיעות בשיעור נמוך יותר – ילדים ונוער מהווים 3% מהיקף הנסיעות ברכבת בעוד שחלקם באוכלוסיית משתמשי התחבורה הציבורית עומד על 7%; לעומתם, אזרחים ותיקים מהווים 11% מאוכלוסיית משתמשי התחבורה הציבורית נוסעים בהיקף של 7% בלבד ברכבת מתוך היקף הנסיעות המבוצעות ברכבת.

2.4.4. מלבד הפרופילים המיטיבים שהוצגו לעיל קיימים פרופילים מיטבים נוספים, רובם פרופילים הנגזרים מכח הסכמים בין המשרד וגופים בטחוניים - חיילי צה"ל, שוטרים, סוהרים ועובדי שב"ס, קד"צ ושל"ת, שירות לאומי. פרופילים אלו מזכים את בעלי הפרופיל בנסיעה בתחבורה הציבורית ללא תשלום (100% הנחה).

2.4.5. בהתייחס לפרופיל הסטודנטים ניתן לראות כי דפוסי השימוש של האוכלוסייה מצויים בהלימה עם שיעורם, הן באוטובוסים והן בשימוש ברכבת ישראל. כמו כן, סטודנט למעשה מחולק לשני פרופילים נפרדים – פרופיל הסטודנט שבוחר להשתמש באופן תדיר בתחבורה

הציבורית, וקרוי גם פרופיל סטודנט מורחב, אשר זוכה להטבות נרחבות וזאת לעומת פרופיל סטודנט רגיל, אשר משתמש בתחבורה הציבורית באופן לא תדיר וזוכה להנחה פחותה (33%) מהנסיעות הבודדות.

2.5. הסדרי נסיעה מיוחדים או היסטוריים

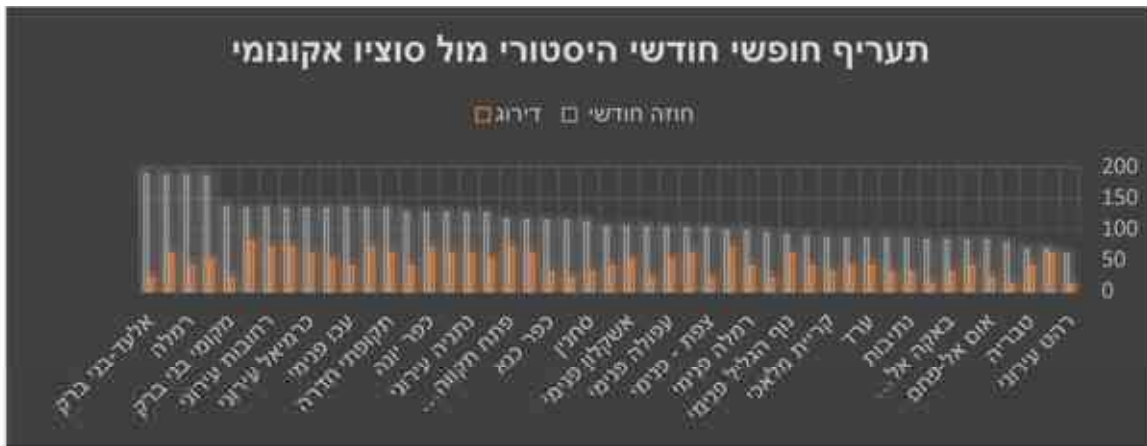
מלבד ההנחות הייעודיות הניתנות לבעלי פרופיל מיטיב כפי שפורטו לעיל, קיימים הסדרי נסיעה ייחודיים, אשר נקבעו לאורך השנים, הסדרים גיאוגרפיים ייעודיים ליישוב או מקבץ יישובים סמוכים. הסדרים אלו מהווים בפועל הנחה בדמי הנסיעה, חלקם עבור הנסיעה הבודדת וחלקם עבור מנויים תקופתיים, ותקפים לאזור הנסיעה המצומצם אליו הם נקבעו. ניתן למנות שלוש קבוצות מרכזיות הנכללות בהסדרים אלו:

2.5.1. **מנויים היסטוריים** – הסדרי נסיעה תקופתיים, בעיקר חופשי חודשי אשר נקבעו לאורך השנים במנותק מהסדרים אזוריים ומהרפורמה במחירי המנויים. הסדרים אלו נותרו תקפים גם לאחר החלת הרפורמה ויצרו בפועל שונות גדולה בין אזורי נסיעה ובלבול אל מול הנוסעים, נוכח היעדרה של משנה סדורה. כלל החוזים ההיסטוריים מצורפים **כנספח א'** למסמך. בגוף המסמך נציג מספר דוגמאות הממחישות את המצב הקיים בהיבט זה:

טבלה מס. 4

יישוב	נסיעה בודדת (שח)	חופשי יומי (כולל רכבת)	חופשי חודשי (היסטורי (ביישוב))
אופקים	2.5	13	84
אשדוד	4.5	7	125
נס ציונה	5	7	132
בית שאן	2.5	13	87
קריית שמונה	5	7	132
יבנה	3.5	13	66.5
טבריה	2.5	4	66.5
ביתר עלית	2.5	13	82
פתח תקווה	6	7.5	114.5
דימונה	2.5	13	81

מהטבלה שלעיל ניתן לראות כי קיימים הסדרי נסיעה רבים, בולטים בשונות הקיימת ביניהם, הן בין סוגי ההסדרים בתוך היישוב (מתאם לוגי בין תעריף הנסיעה הבודדת, המנוי היומי והמנוי החודשי) והן בין היישובים השונים, אם בקריטריון של אזור גיאוגרפי בו מצוי היישוב או דירוג סוציו אקונומי של היישוב או כל פרמטר אחר אשר מתנהל בעקביות. כך לדוגמא, יכולים להימצא שני יישובים סמוכים בפריפריה בפערי תעריפים של עשרות אחוזים ולמעלה מכך, ואף קיימים מקרים בהם ביישוב במרכז הארץ תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית בו נמוכים, וודאי בהשוואה לתעריפי נסיעה באזורים מרוחקים יותר. כך, ניתן גם לראות בניתוח המתאם בין תעריף חוזה חופשי חודשי היסטורי לבין הדירוג הסוציו אקונומי של היישוב, המוצג בתרשים הבא:



כפי שניתן לראות לא קיים מתאם בין שני הפרמטרים. כך שבפועל הסדרי הנסיעה ההיסטוריים נקבעו ללא שיטתיות ברורה, ללא קשר בין מצב סוציו אקונומי או אזור גיאוגרפי של היישוב.

2.5.2. הסדרי נסיעה מיוחדים (מגזר חרדי) – נוסף לחוזי החופשי חודשי היסטוריים, נהוגים

תעריפי נסיעה והסדרי נסיעה ייחודיים מגזרית, בפרט המגזר החרדי. המגזר החרדי מתאפיין בביקוש גבוה לשירותי תחבורה ציבורית הנמצא במגמת עלייה תמידית נוכח שיעור הגידול הדמוגרפי הגבוה של האוכלוסייה (כ- 4.5% בממוצע אל מול 1.7% באוכלוסייה הכללית). על פי רוב, שירותי התחבורה הציבורית ביישובים בהם מתגורר שיעור גבוה של האוכלוסייה החרדית, מסופקים ברמת שירות גבוהה, הן במונחי תדירות והן במונחים נוספים (מסלולי נסיעה מותאמים לצרכי האוכלוסייה, שעות פעילות ייחודיות ועוד). לאורך השנים נקבעו תעריפי נסיעה מופחתים ביישובים אלו הגם שהאוכלוסייה החרדית מרוכזת בעיקר ביישובים עירוניים באזורים מרכזיים (מרכז הארץ וירושלים). כך, לדוגמא ביישובים כמו ביתר עלית ומודיעין עלית תעריף נסיעה בודדת עומד על 2.5 ₪ וחופשי חודשי ליישוב (חופשי חודשי היסטורי) עומד על 82 ₪. בנוסף, נקבעו הסדרי נסיעה ייחודיים בחלק מהיישובים, המתייחסים בעיקר לחופשי חודשי שנתי ייעודי לפרופיל נוער ביישוב. כך לדוגמא, נוכח ישיבות ומוסדות תורניים רבים במודיעין עלית ובביתר עלית, נהוג ביישובים אלו חופשי שנתי לנוער בגובה של מחיר נסיעה בודדת במכפלת 250 ימי לימוד (מגלם מחיר חופשי חודשי של 46 ₪ לפרופיל נוער ביישוב ביתר עלית). יצוין, כי ביישובים אחרים כמו ירושלים או בני ברק, לא נהוגים הסדרים אלו, על אף ריבוי הישיבות, קטנות וגדולות, ביישובים אלו.

למעשה, לאורך השנים נהנתה אוכלוסייה זו מתעריפי נסיעה מוזלים בתחבורה הציבורית ומרמת שירות גבוהה של שירותי התחבורה הציבורית, שעה שאוכלוסיות אחרות המשתייכות גם הן לאשכולות סוציו אקונומיים נמוכים, ואף יתירה מכך – מתגוררות בפריפריה ואינן זוכות לרמת שירות גבוהה בתחבורה הציבורית, לא בהכרח זכו להוזלה כזו או להוזלה בכלל.

2.5.3. הנחות גיאוגרפיות (יו"ש) – הסדר ייחודי נוסף הקיים כיום מתייחס לשיעור הנחה על תעריף

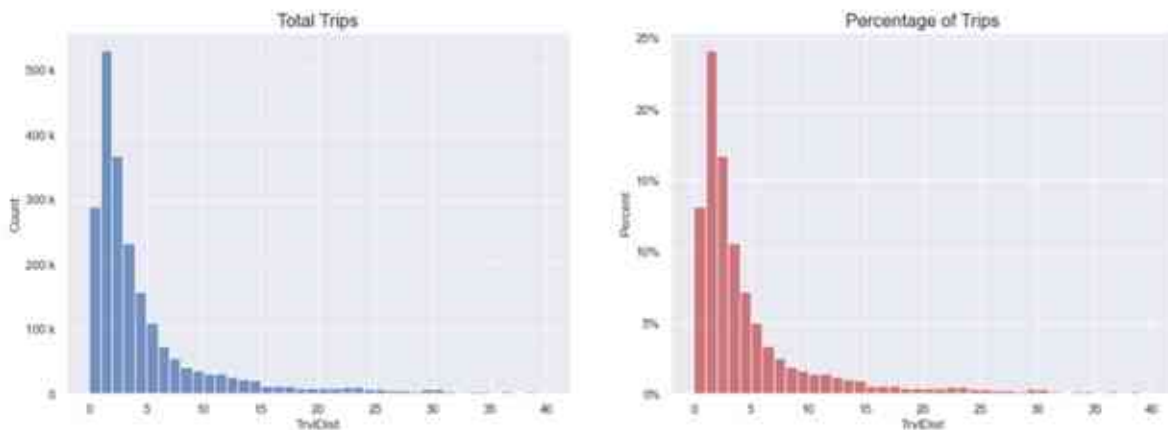
הנסיעה באזורי יהודה ושומרון, בגובה של 50% הנחה מתעריף הנסיעה הבודדת. המניע המרכזי להנחה מתייחס להיבטים הבטחוניים הכרוכים בנסיעה באזור, ולנסיעה באוטובוס ממוגן, אשר חווית הנסיעה פחותה ביחס לאוטובוס בינעירוני שאינו ממוגן.

3. מבנה התעריפים הקיים ברכבת ישראל

3.1. דפוסי השימוש ברכבת ישראל

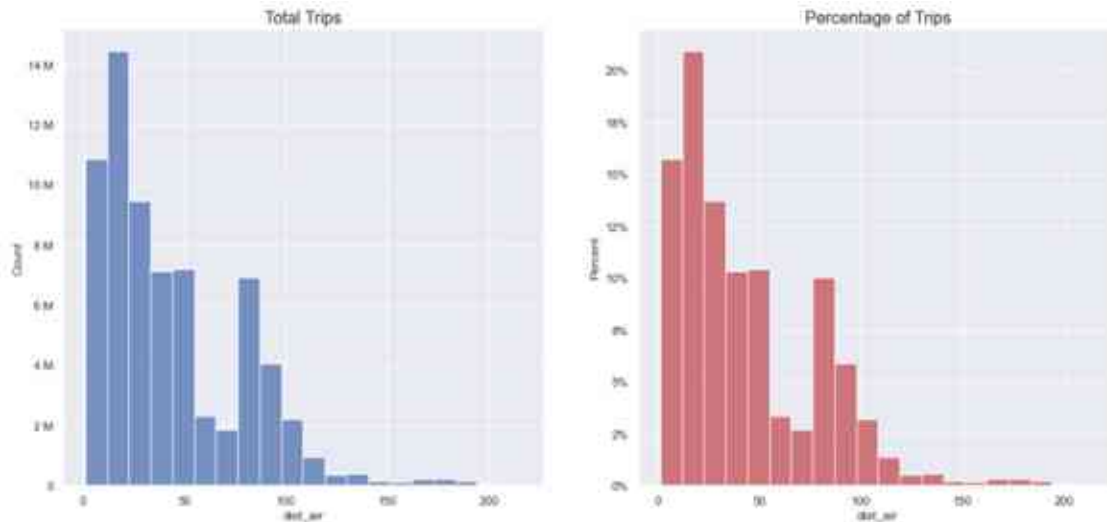
רכבת ישראל מהווה למעשה את אמצעי התחבורה שנועד להסיע המונים בעורקים הראשיים של הארץ. בעוד שבתחבורה הציבורית הקלה (אוטובוסים, רכבת קלה, מטרונית, כרמלית) הרוב המכריע של השימושים מבוצע במרחקי נסיעה קצרים ובנסיעות עירוניות, הרכבת הכבדה משמשת את הציבור המיומם בעיקר למרחקי נסיעה גדולים יותר, בין יישובים ואף בין מטרופולינים.

בצמד התרשימים שלהלן ניתן לראות את התפלגות הנסיעות, במונחים שנתיים, באוטובוסים על פי מרחקים. ניתן לראות כי הרוב המכריע (כ- 95%) של הנסיעות באוטובוסים מבצעים את הנסיעות שלהם במרחק קצר של עד 15 ק"מ. התרשים הימני מציג את התפלגות הנסיעות לפי מרחק באחוזים והשמאלי מציג את אותה ההתפלגות במספרים אבסולוטיים.



מקור הנתונים: נתוני המסלקה מעודכנים לשנת 2019

לעומת זאת, ניתן לראות בתרשימים הבאים כי דפוס הנסיעות ברכבת ישראל שונה ומתפרס על פני מרחק רב יותר, כך שקיים אחוז לא מבוטל של נסיעות המבוצעות במרחקים ארוכים יותר, באופן טבעי. זאת מאחר ורכבת ישראל היא אמצעי תחבורה המציע שירות מובחן וייחודי, כפי שיפורט בהמשך. ניתן לראות כי מרבית הנסיעות המבוצעות נעשות במרחקים של עד 100 ק"מ (קו אווירי).



מקור הנתונים: נתוני המסלקה מעודכנים לשנת 2019

לרכבת הכבדה יתרונות רבים בולטים, אשר ממצבים אותה כמותג "פרימיום", המושך אליו נוסעים ונוסעות ממעמד סוציו אקונומי גבוה, ביניהם:

- הרכבת נהנית מזכות דרך מלאה, המבטיחה זמינה נסיעה תחרותיים לרכב פרטי
- שערי כניסה ויציאה ומערך אבטחה המספק תחושת ביטחון וגורם לפנות אליו בכל בעיה
- נגישות לבעלי מוגבלויות
- חווית נסיעה משופרת – חיבור לחשמל ו-USB, נוחיות בקרונות
- מסחר ופנאי – מזנון, מכונות אוטומטיות לשתייה ומזון

גם בעולם נהוג כי שירותי הרכבת הכבדה מוגדרים כשירותי תחבורה ציבורית משופרת, והדבר בא לידי ביטוי במגוון פרמטרים, ביניהם היררכית התעריפים בין אמצעי התחבורה הציבורית הקלה (אוטובוסים, רכבות קלות, מטרו) ובין הרכבת הכבדה. לצורך המחשה ניתן לראות את הדוגמאות הבאות:

טבלה מס.5

מוצא	יעד	מרחק (ק"מ)	תעריף (יורו)	אוטובוס	תעריף רכבת (יורו)
לונדון	סטיוונג'	53	10	14	
מדריד	טולדו	74	5.35	9	
שטוקהולם	בלסטה	47	5.60	12	
שיקגו	קנקאקי	97	13	16	

*מקור הנתונים: סקירה בינלאומית שנעשה בשנת 2013 ע"י ניר שרב

במצב הקיים כיום בישראל, רמת השירות המשופרת ברכבת ישראל לא בהכרח באה לידי ביטוי במבנה התעריפים הקיים, כפי שיוצג בהמשך.

3.2. מבנה התעריפים הקיים כיום

שיטת חישוב התעריפים הקיימת כיום ברכבת מבוססת על מרחק מסילה, כך שבפועל הנוסע משלם תעריף נסיעה המתבסס על מרחק המסילה בין תחנת המוצא ליעד, גם אם מדובר במסלול לא ישיר. כך לגבי תעריף הנסיעה הבודדת. מחירי המנויים התקופתיים לעומת זאת מחושבים בעיקר ביחס לנסיעה הבודדת, אולם לא תמיד. לרוב מנוי יומי יבטא מחיר של נסיעה וחצי, בעיקר נוכח העובדה כי במרבית המקרים נוסעים ברכבת יבצעו את הנסיעה בשני הכיוונים (הלך וחזור), ודאי נוכח דפוס השימוש ברכבת המתאפיין בנסיעות למרחקים ארוכים יותר (באוטובוס למשל, כאשר מבצעים מרחק נסיעה קצר של מספר בודד של תחנות, ניתן גם לחזור בהליכה רגלית, אופניים וכיו"ב). קיימים מקרים בהם המנוי היומי משתווה בתעריף לנסיעה הבודדת ואפילו זול ממנו (!), כפי שניתן לראות בדוגמאות הבאות:

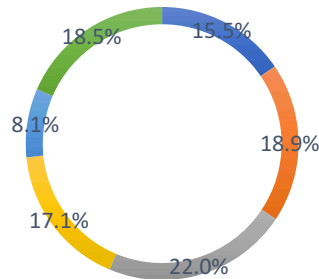
טבלה מס. 6

מוצא	יעד	מחיר בודד	מנוי יומי	יחס יומי/בודד
קרית גת	ת"א	22	36.5	1.65
הרצליה	ירושלים	27.5	32	1.16
כרמיאל	חיפה	17	26	1.53
נהריה	ת"א	38.5	39	1.01
שדרות	ת"א	22.5	36.5	1.62
עכו	אשדוד	47	39	0.82

3.3. חופשי חודשי רכבת ישראל

במסגרת הרפורמה בתעריפים אשר החלה בשנת 2016 כאמור והתרחבה בשנת 2018, יצרה מנויי נסיעה תקופתיים – יומי, שבועי וחודשי, אשר חלים על כלל אמצעי התחבורה הציבורית, בדגש על אוטובוסים ורכבת. לדוגמא, נוסע אשר רכש מנוי חודשי לטבעות 2 ו-1 במטרופולין ת"א (לדוגמא: הרצליה – תל אביב; רחובות – ת"א וכו') יכול להשתמש באזור נסיעה זה הן באוטובוסים והן ברכבת בחודש הרלבנטי. הזהות של המנוי התקופתי (יומי, שבועי וחודשי) משטחת הלכה למעשה את ההיררכיה הקיימת ברמת השירות בין אמצעי התחבורה הציבורית, כפי שמסופקת בפועל וכפי שנהוג במדינות נרחבות בעולם כמפורט לעיל. דפוס השימושים המרכזי בחופשי החודשי ברכבת ישראל, בפילוח לסוגי כרטיסי המנוי מפורט **בנספח ב'** למסמך. השימושים העיקריים מוצגים להלן:

דפוסי שימוש חופשי חודשי רכבת



■ טבעת 2 ל-1 מטרופולין ת"א ■ טבעת 1 מטרופולין ת"א ■ בין מטרופולינים ■ בין מטרופוליני לגוש דן ■ אחר ■ טבעת 1 ל-3 מטרופולין ת"א

הערות:

- (1) הנתונים המוצגים מעודכנים לשנת 2019.
- (2) בשנת 2019 תחנת רכבת ירושלים יצחק נבון הייתה פעילה פחות משנה (התחנה נחנכה בשנת 2018) ולכן לא מוצגת מבין סוגי הכרטיסים בעלי השימוש הנפוץ ביותר.

ניתן לראות אם כך, שדפוסי הנסיעה המרכזיים במנויי החופשי החודשי הינם בעיקרם בזיקה למטרופולין תל אביב בין הטבעות השונות ובין המטרופולינים (חיפה-ת"א; ב"ש-ת"א).

4. מבנה תעריפים באפליקציות התשלום

בשנת 2019 החל המשרד במהלך חדשני להטמעת אמצעי כרטוס נוסף לרווחת ציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית, אפליקציות לתיקוף ותשלום באמצעי התחבורה הציבורית השונים (אוטובוסים, רכבות קלות, רכבת כבדה, מטרופולינית וכרמלית). החדשנות במהלך באה לידי ביטוי הן ביכולת לבצע תשלום ותיקוף באפליקצייה סלולרית, ללא הצורך להחזיק בכרטיס כלשהו, כל שכן לטעון אותו מראש; והן בהחלטת המשרד לאפשר במסגרת התיקוף והתשלום באפליקציה לשלם רק על הנסיעות שבוצעו בפועל, בחיוב נדחה – Post Paid ולא בדומה לנעשה בכרטיס הרב קו, שם התשלום נעשה במסגרת טעינת הסדר נסיעה מראש – Pre Paid.

בבואו להטמיע את המהלך, נאלץ המשרד נוכח מגבלות טכנולוגיות, לגבש מבנה תעריפים נפרד מהמבנה הקיים. עשרות קודי תעריפים שונים משוללי לוגיקה סדורה לא יכולים להתממש בתוך עולם טכנולוגי המחייב מתודה ברורה ועקבית. נוכח כך ובשל האילוצים, נוצרה למשרד ההזדמנות לגבש מבנה תעריפים נקי מכל עיוות, הגון וברור. שיטת החיוב הנדחה אפשרה לאמץ את הפרקטיקה ההגונה ביותר עבור הנוסע ולהגדיר אותו במרכז הטבעת. מרחק הנסיעה האווירי שבוצע הוא זה שיקבע את תעריף הנסיעה בפועל. מתוך מטרה לייצר מבנה הגון, פשוט וברור לנוסעים ובהלימה מול דפוסי שימוש של ציבור הנוסעים, נבנו שישה טווחי נסיעה, לתעריף הנסיעה הבודדת ולחישוב יומי וחודשי לאותו טווח נסיעה. לרדיוס הנסיעה הראשון נקבעו תעריפים נפרדים לנסיעות בפריפריה הרחוקה והקרובה, על בסיס מפת הרפורמה בתעריפים אשר הניחה כאמור את התשתית לשפה תחבורתית אחידה בהתייחס לתעריפי הנסיעה. שילוב נסיעות בין אמצעי התחבורה הציבורית הקלה ובין רכבת ישראל הביאו

לתמחיר גבוה בכ- 30% ביחס לשימוש בתחבורה הציבורית הקלה בלבד, כחלק מיצירת ההיררכיה בין אמצעי התחבורה בהתאם לרציונאל שהוצג לעיל. פירוט נרחב לרציונאל למבנה התעריפים מצ"ב **כנספח ג' למסמך** (במסגרת דיוני ועדת המחירים), לרבות מפת התעריפים על בסיסה הוגדרו תעריפי הפריפריה הרחוקה והקרובה בטווח הנסיעה הראשון.

מבנה התעריפים הקיים באפליקציות התשלום והתיקוף הוא:

טבלה מס. 7

רדיוס	מרחק נסיעה אווירי (ק"מ)	תעריף נסיעה בודדת	תקרה יומית משולבת רכבת	תקרה יומית
1	15	3/4/6	15.5	12.5
2	25	10	24.5	20.5
3	55	15	34	27.5
4	100	25	49	41
5	250	35	58.5	58.5
6	מעל 250	55	293.5	293.5

נכון להיום, במצב הקיים, נוצרו למעשה שני מבני תעריפים שונים. האחד מבוסס על לוגיקה של מרחק הנסיעה האווירי שבוצע בפועל והשני כולל עשרות קודי מחירים שונים ללא מתודולוגיה שיטתית וברורה. האחד מייצר היררכיה ברורה בין הרכבת ליתר אמצעי התחבורה והשני משולל כזו. ומעל הכל, לנוסע הבודד קיימים שני אמצעי כרטוס אשר לכל אחד מהם מבנה תעריפים שונה, מבוסס שפה שונה, במודל תשלום שונה. במצב כזה, קיימים עבור הנוסע אי וודאות מוגברת, בלבול וחוסר בהירות באשר לאמצעי הכרטוס הנכון עבורו ובכלל, לתמיהה מדוע עבור נסיעה באותו האוטובוס הוא נדרש לשלם תשלום שונה באמצעי כרטוס אחד אל מול השני. בסיס ראשוני וקמאי ליכולת להניח תשתית ל-MaaS היא יצירת מערך כרטוס אחוד, דבר שאינו קיים היום, בטח בכל הנוגע לתעריפי הנסיעה באמצעים השונים.

5. סקירת המצב הקיים במדינות נבחרות

כחלק מעבודת המטה, ובמסגרת התייעצות עם מומחים, בראשותו של ד"ר ניר שרב, נבחנו פרקטיקות מקובלות בעולם בכל הנוגע למבנה תעריפים בתחבורה הציבורית ברשויות מטרופוליניות מרכזיות. מבין המטרופוליניים עם מערכת תחבורה ציבורית מפותחת מבנה התעריפים העדכני השכיח ביותר הינו מבנה פשוט מבוסס מרחק, לרוב של טבעות/אזורים סביב מרכז המטרופולין, כפי הנהוג לדוגמא במדריד, לונדון, ברצלונה, פריז ועוד. קיימים גם מבנה תעריפים מבוסס אזור (כמו בשיקגו או סידני) ותעריפים המבוססים מרחק לפי ק"מ נסיעה או טבעות דינמיות כפי שנהוג במידה כזו או אחרת באמסטרדם וסינגפור.

סקירה של המצב הקיים במדינות נבחרות מצ"ב **כנספח ד'** למסמך.

6. המצב הקיים – ניתוח משמעויות

בניתוח המצב הקיים, כפי שפורט לעיל, ניתן לזהות מספר מוקדים מרכזיים המהווים קושי ממש בהובלת ענף התחבורה הציבורית בישראל למערכת הסעת המונים, ומחייבים שינוי שלהם, כפי שיפורט להלן:

6.1. היעדר משנה סדורה לתעריפי הנסיעה – כפי שהוצג לעיל, מבנה התעריפים הקיים מכיל עשרות קודי תעריף שונים, נבנה לאורך השנים כטלאי על טלאי, ללא קווים מנחים ברורים או לוגיקה מובחנת שעומדת מאחוריהם. משמעות הדבר היא חוסר אחידות במערך כולו, עיוותי תעריף בין מסלולי נסיעה דומים ואף באותו מסלול נסיעה בקרב מפעילי תחבורה ציבורית שונים. ריבוי התעריפים והיעדר הלוגיקה מייצר חסם ממשי לצעדים רבים אותם מבקש המשרד לבצע בענף התחבורה הציבורית, דוגמת: שיפור השירות לנוסע ולנוסעת אשר יבואו לידי ביטוי בין היתר באמצעות שקיפות, בהירות וודאות באשר לשימוש בתחבורה הציבורית (אופן השימוש, מחיר הנסיעה וכיו"ב); עידוד שימוש מוגבר בתחבורה הציבורית; קישוריות בין אמצעי התחבורה הציבורית ואחידות בין מפעילי התחבורה הציבורית; הטמעת חדשנות וכלים טכנולוגיים בשירותי התחבורה הציבורית (כפי שיפורט בהמשך) וכיו"ב. מתודולוגיה ברורה, שקופה ופשוטה תייצר וודאות בקרב משתמשי התחבורה הציבורית, תחושה של שליטה ויכולת להפעיל ביקורת על תמחור הנסיעות שבוצעו ותגביר את רמת האמון בין משתמשי ומשתמשות התחבורה הציבורית ובין המדינה, קרי משרד התחבורה.

6.2. יצירת כאוס ובלבול לציבור הנוסעים והנוסעות – בהמשך ישיר לסעיף הקודם, ריבוי קודי תעריף, אשר לעתים מבטאים תעריפי נסיעה שונים לאותו מסלול נסיעה ולרוב פשוט מייצרים חוסר בהירות באשר לקוד המחיר של הנסיעה הנוכחית אותה הנוסע מבקש לבצע, מייצר כאוס ובלבול וחוסר ודאות באשר לקוד המחיר הרלבנטי לנסיעה המבוצעת ומקשה משמעותית על הנוסע להפעיל בקרה באשר לתחשיב סך הנסיעות שביצע ביום מסוים או בחודש מסוים או אפילו עבור נסיעה מסוימת כאמור. מעבודה שנעשתה בחברת עדליא מטעם הרשות, בשיתוף אגד וחברת קונטקסט, באשר לאי תיקוף נסיעות על ידי נוסעים והמניעים השונים לתופעה זו, עולה כי ריבוי קודי המחיר מייצר בלבול עבור הנוסע באשר לקוד הנסיעה הרלבנטי לתיקוף ואף מנוצל על ידי נוסעים להתחמק מתשלום מחיר מלא ויעדיפו תיקוף של קוד המחיר הנמוך הקיים, מכיוון שפקחים נוטים שלא לקנוס בעקבות תיקוף קוד שגוי.² מכאן, שעומס התעריפים וקודי המחיר לנסיעה בתחבורה הציבורית, מייצר כאוס ובלבול אל מול ציבור הנוסעים ומעודד תשלום לא מלא עבור חלק מהם. היעדר הבהירות והוודאות עלולים לייצר בבסיס חוסר אמון של הנוסעים במערכת, ברגולציה ובענף התחבורה הציבורית וחוסר שליטה באשר ליכולת לבקר את המערכת ואת התמחיר של הנסיעות שבוצעו. מצב כזה ודאי שלא יכול לעודד שימוש מוגבר בתחבורה הציבורית.

6.3. אי מיצוי זכויות – במצב הקיים, נוסף על הכאוס, הבלבול וחוסר הוודאות בקרב אלו המבקשים להשתמש בתחבורה הציבורית, הרי שקושי נוסף הוא בעצם הכלת כלל המידע ועיבודו, כך שהנוסע הממוצע יוכל להבין מה הסדר הנסיעה המשתלם לו לאותה נסיעה, יום או תקופה, ולמצות את זכויותיו, קרי לרכוש את הסדר הנסיעה המותאם לו. הנגשת ושקיפות המידע הכרחיות כמובר,

² פרויקט צמצום אי תיקוף על ידי כלכלה התנהגותית, עדליא וחברת קונטקסט, מאי 2021.

אולם בהינתן ריבוי תעריפים וחוזים, גם הנגשה ושקיפות לא יסייעו בקבלת החלטה כזו. צמצום, פשוט ובהירות תעריפי הנסיעה יאפשרו לנוסע ולנוסעת לקבל החלטה מיטבית על בסיס כלל המידע הקיים שניתן כעת להכיל ולעבד אותו, ולמצות את זכויות הנסיעה ותעריפי הנסיעה בהתאמה לצרכים והמאפיינים המשתנים של כל אחד ואחת.

6.4. מבנה תעריפים בנוי טלאי על טלאי – בהמשך לנאמר לעיל, הרי שבמצב של מבנה תעריפים שנבנה לאורך השנים, כטלאי על טלאי ובהכרח משולל שיטתיות ועקביות, וגורם לבלבול וחוסר ודאות למשתמש הממוצע באשר לתעריף הנסיעה, נדרש לחולל שינוי יסודי ומעמיק לצורך אסדרה, שכן ככל שנבנו יותר טלאים כך המבנה יותר מבוזר. ההתבררות לאורך השנים מקשה על היכולת לעקוב אחר כלל השינויים ומחייבת לגבש תפיסה ממבט על באשר לעקרונות הראשיים למבנה תעריפים אשר יוכל לתמוך במטרות המשרד כפי שהוצגו לעיל.

6.5. מתן הנחות ללא קריטריונים ברורים – כפי שהוצג לעיל במצב הקיים ריבוי ההנחות אשר ניתנות בפועל, חלקן לבעלי פרופיל מיטיב וחלקן כתלות בהחלטות מדיניות שנקבעו לאורך השנים באשר לאזור נסיעה אחד או אחר, מייצר הלכה למעשה אפליה בין אזורי נסיעה, אוכלוסיות ומגזרים ללא בהירות מהם הכללים להחלת הנחות בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית. זאת מאחר וקיימים מקרים רבים בהם אזורי נסיעה סמוכים "זוכים" לתעריפי נסיעה שונים בעשרות אחוזים ומעלה מכך, אוכלוסיות או מגזרים דומים במאפייניהם, אשר ביניהם פערי תעריפים כאמור. יצירת שקיפות ובהירות, הן באשר למבנה התעריפים הבסיסי והן באשר להנחות הניתנות דה פקטו ולרציונאל העומד מאחורי מתן ההנחות הללו, יובילו בהכרח לתחושה מוגברת של ודאות, הן בקרב משתמשי התחבורה הציבורית הקבועים והן בקרב ציבור משתמש באופן מזדמן בתחבורה הציבורית ועשויות לרתום ולעודד שימוש בתחבורה הציבורית. אגב כך, גם הנחות שניתנו בעבר ואינן רלבנטיות יותר במהותן, בפרט ערך צבור, אשר נותרו בתוקף מוסיפות עוד רובד של היעדר בהירות, כמו גם פער בין אמצעי הכרטוס הקיימים כפי שפורט לעיל (כרטיס הרב קו אל מול אפליקציות התיקוף והתשלום).

6.6. הסדרי נסיעה שאינם רלוונטיים המשייתים חוסר שוויון בין הנוסעים – כחלק מגיבוש מבנה התעריפים אשר נבנה טלאי על טלאי, נקבעו הסדרי נסיעה ייחודיים ליישובים מסוימים, ללא זיקה גיאוגרפית עקבית. הסדרים אלו מוסיפים רובד משמעותי נוסף לשונות הקיימת בין תעריפי הנסיעה, לריבוי התעריפים, לכאוס וחוסר העקביות ולתחושת האפליה בין יישובים שונים בארץ. בנוסף, הסדר הנסיעה ערך צבור, אשר מקנה הנחה גורפת שאינה פרסונאלית ומותאמת לפרופיל הנוסע ובפועל המצב הקיים (כמפורט לעיל) אינה רלבנטית יותר, משמעה יצירת הנחה רגרסיבית עבור מחזיקי פרופיל מיטיב של הנוסע, מכיוון שבפועל כלל הציבור, גם זה שאינו זכאי להנחה מתוקף פרופיל מסוים, מקבל הנחה. משמעות הפערים הללו תוארו בהרחבה אולם אם ניתן להצביע על המשמעות המרכזית של הקושי במצב דברים זה, היא שכלל המשמעות מתכנסות לכדי חוסר התשתית המאפשרת לרתום את ציבור הנוסעים ולעודד שימוש בתחבורה ציבורית, כל שכן שימוש מוגבר.

6.7. חסם אמיתי להטמעת חדשנות – משמעות מרכזית נוספת, שהוצגה בתמצית בפרק 4 שלעיל, היא כי ריבוי תעריפים משוללי לוגיקה סדורה אותה ניתן לפרוט לכדי שפה טכנולוגית, מייצרים חסם ממשי לקידום חדשנות והטמעת כלים טכנולוגיים בענף התחבורה הציבורית. כך, באילוצי הצרכים הטכנולוגיים נוצרו שני מבנים תעריפים שונים לאמצעי כרטוס שונים, וככל שמבנה זה ימשיך להתקיים לא ניתן יהיה באמצעותו להחיל אמצעי כרטוס מתקדמים אחרים, דוגמת טכנולוגיית

EMV בכללה, ובתוך כך תיקוף בכרטיסי אשראי או בארנקים דיגיטליים כמו Apple Pay וכדומה. יצירת פלטפורמה ל-MaaS באופן המיטבי, כמו יצירת מערכת תמריצים הגונה ושוויונית לעידוד שימוש בתחבורה הציבורית בכלל, או בכניסה למטרופולינים, או יצירת תחשיבים אופטימליים המביאים לידי ביטוי את כלל הסדרי הנסיעה הקיימים בנסיעות בתחבורה הציבורית, לא מתאפשרים במבנה תעריפים מרובד ומבוזר.

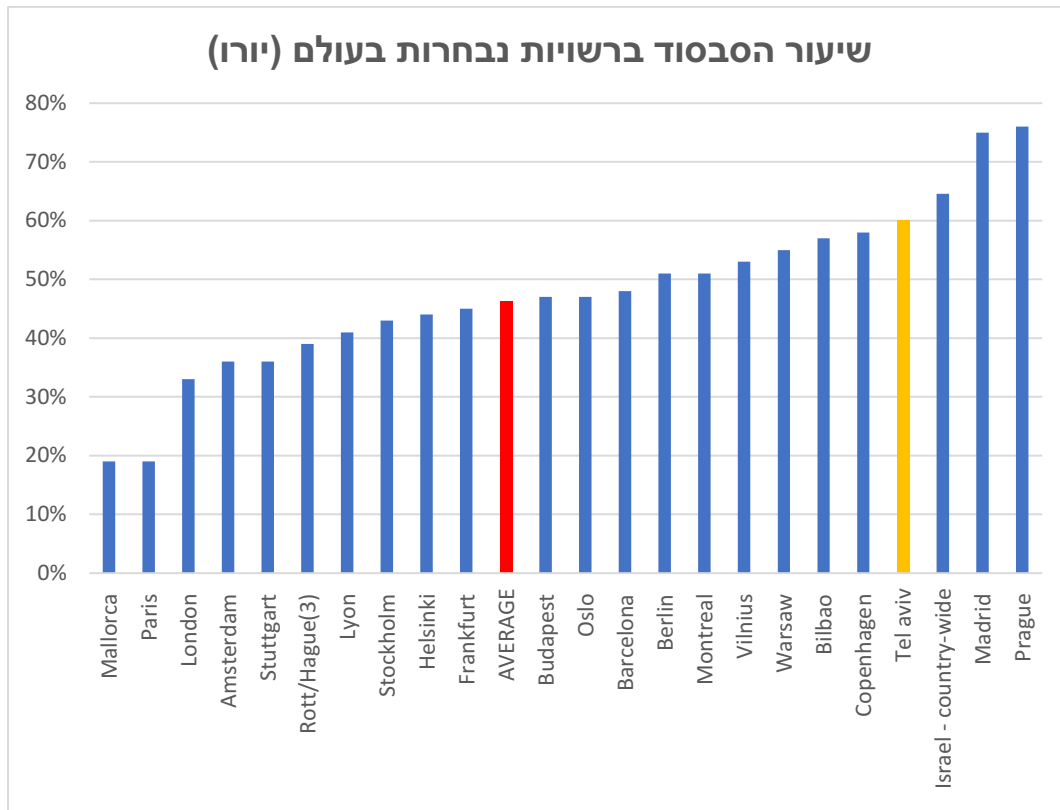
6.8. שירות רכבתי ושירות אוטובוס ללא אבחנה ביניהם – כפי שצוין בהרחבה בפרק 3 לעיל, רכבות

כבדות בכללן, ובמקרה שלנו רכבת ישראל, מספקות שירות תחבורה ציבורית ייחודי ומשופר, הן במונחי זכות דרך מלאה, הן במונחי אבטחה ובטיחות והן במונחי חווית נסיעה כוללת. במצב הקיים שירות משופר זה אינו בא לידי ביטוי במבנה התעריפים ואף יותר מכך, נמצא באותו המדרג ברמת התעריף יחד עם אמצעי התחבורה הציבורית האחרים (אוטובוסים) בהתייחס למנויים תקופתיים (חופשי יומי, שבועי וחודשי). שירות התחבורה הרכבתי, כפי שקיים במדינות נרחבות בעולם, מתומחר על פי רוב בתעריף גבוה יותר (בין 30% ל-50% ביחס לדמי נסיעה בתחבורה קלה) בשל המאפיינים הייחודיים שלו. היעדר אבחנה בין השירותים בדמי הנסיעה שוחק דה פקטו את ייחודיות השירות הרכבתי, מעודד ציבור להחליף נסיעות קצרות לנסיעות ברכבת במקום באוטובוס ומייצר ביקוש עודף לרכבת, שעה שחלקו יכול ונכון שיקבל מענה באמצעות תחבורה ציבורית קלה (אוטובוסים, רכבות קלות, מטרונית וכיו"ב). יצירה של מדרגיות בין תעריפי הנסיעה ברכבת ישראל לבין תעריפי הנסיעה ביתר אמצעי התחבורה הציבורית ינתב את הביקושים למאפיינים הייחודיים של הרכבת (אמצעי תחבורה משלים, שמשפק שירות שנועד לביצוע נסיעות ארוכות יותר) וידייק אותם.

7. שיעור התשלומים בענף התחבורה הציבורית – מצב קיים

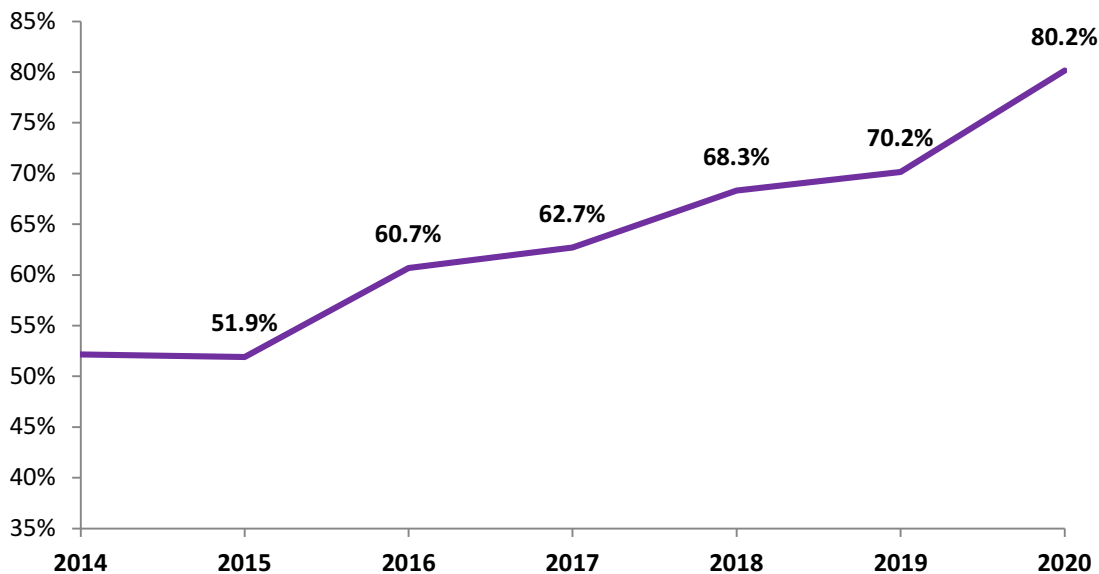
7.1. שיעור התשלומים הממשלתי (סבסוד)

במצב הקיים כיום, שיעור התשלומים הממשלתי בענף התחבורה הציבורית במדינת ישראל הינו יחסית גבוה, בהשוואה למדינות אחרות. כך, למשל, ניתן לראות כי בשנת 2017 בהשוואת רשויות מרכזיות במדינות נבחרות, שיעור התשלומים הממשלתי בתל אביב עמד על 60%, בסקאלה הגבוהה יותר של המדינות ששיעור הסבסוד של תשלומי התחבורה הציבורית הוא גבוה, כפי שניתן לראות בתרשים הבא:



הנתונים (למעט ישראל ות"א) מבוססים על נתוני שנת 2017 מתוך פרסום של ארגון EMTA ETAM Baromter 2019 based on 2017 data. הנתונים על ת"א וישראל מבוססים על נתוני שנת 2018 בהתאם לאומדני המשרד (שע"ח 3.9 שו ליורו).

שיעור התשלומים הממשלתיים לאורך השנים מוצג בתרשים שלהלן:



כפי שניתן לראות, שיעור התשלומים הממשלתיים לאורך השנים הלך וגדל, בפרט לאחר הרפורמה בתעריפים שהחלה כאמור בשנת 2016 והתרחבה בשנת 2018. בשנת 2020 שיעור התשלומים גדל

בעיקר כתוצאה מהירידה בפדיון מנוסעים שנבעה בחלקה מהנחיות הממשלה בתקופת הקורונה, אשר הגבילו את מספר הנוסעים המקסימאלי לנסיעה.

7.2. תשלומי נוסעים בתחבורה הציבורית

תמונה משלימה של שיעור הסבסוד הממשלתי בתחבורה הציבורית הינה באופן טבעי שיעור הפדיון ממכירות כרטיסים. הצגת תרשים של שיעור הפדיון ממכירות כרטיסים בענף תהיה למעשה השלמה של התרשים שלעיל, אולם אם נבחן פרמטרים נוספים, המציגים תמונה רחבה יותר באשר לתעריפי הנסיעה הנהוגים בארץ, ניתן יהיה להבין ולנתח את המצב הקיים כיום בצורה מיטבית. כך, ניתן לראות את שני התרשימים להלן:



מקור: אתר Numbeo

התרשים שלעיל (מעודכן לנתוני 2019) ממחיש כי ישראל ממוקמת בשיעור הוצאה נמוך מתוך השכר היומי, ביחס למדינות נרחבות בעולם, ביניהן נורבגיה, בריטניה וגרמניה. התרשים להלן (מעודכן לשנת 2021, מקור: אתר NUMBEO) מציג את מנעד תעריפי נסיעה מקומית (נסיעה עירונית בעיר המרכזית בכל אחת מהמדינות), מנורמלים למטבע המקומי ש, במדינות נבחרות בעולם:



למעשה, ניתן לראות כי תעריפי הנסיעה הנהוגים בישראל נמוכים יחסית, הן המחיר עצמו ביחס למחירי כרטיסי נסיעה אחרים בעולם, והן ביחס לשיעור ההוצאה על התחבורה הציבורית מתוך השכר.

7.3. לאורך השנים תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית היו מוצמדים למדד המחירים לצרכן ואילו שיעור התשלומים הממשלתי, קרי הסובסידיה אותה משלמת הממשלה למפעילי התחבורה הציבורית, היה מוצמד למדד סל התשומות. מצב דברים זה והפער שהלך וגדל בין שני המדדים, הביא בפועל לשחיקה הולכת וגדלה של חלקו של הפדיון בתוך ההוצאה. ההצמדה של תעריפי הנסיעה למדד התשומות נועדה לצמצם את הפער הקיים ולשמור על שיעור הסבסוד באותה רמה. בניתוח מצרפי של חזון משרד התחבורה, תכנית החומש והיקפי הצמיחה המתוכננים לתקופה הקרובה, הרי ששינוי מבנה התעריפים הקיים בישראל, כפי שהוצג בהרחבה בפרקים הראשונים במסמך זה, לא יכול להגדיל את שיעורי הסבסוד הממשלתיים בענף התחבורה הציבורית, ויש לבחון את מבנה התעריפים הנדרש לעבור רביזיה משמעותית בהתייחס גם לאספקט זה.

8. מטרת הרפורמה

ניתוח המצב הקיים והמשמעויות הנגזרות ממנו, מוביל למסקנה כמעט טבעית כי ישנו צורך ממשי בשינוי מבנה התעריפים הקיים, וללא שינוי שכזה – יעמוד בפני המשרד חסם אמיתי למימוש תכניות החומש שלו, לעידוד הציבור לשימוש מוגבר בתחבורה הציבורית וליצירת התשתית הראויה להפיכת התחבורה הציבורית בישראל למערכת להסעת המונים. נוכח הבעיות הקיימות במבנה התעריפים כיום, ניתן למנות מספר מטרות מרכזיות לרפורמה הנדרשת:

8.1. יצירת מבנה תעריפים בהיר ופשוט, כחלק ממערך שלם לשיפור השירות לנוסע. מבנה תעריפים בהיר ופשוט יאפשר את שיפור השירות במספר היבטים:

8.1.1. בהירות ופשטות יאפשרו לנוסע ולנוסעת מידה גבוהה של וודאות באשר לתשלום דמי הנסיעה הנדרש מהם בכל מסלול בו יבחרו.

8.1.2. יכולת שליטה ובקרה של כל אחד ואחת מציבור המשתמשים בתחבורה הציבורית באשר לתשלום הנגבה מהם, עבור נסיעה אחת, מספר נסיעות או מנוי תקופתי.

8.1.3. הבנה מיטבית של מגוון הסדרי הנסיעה השונים ויכולת לבחור באופן מיטבי את הסדר הנסיעה המשתלם ביותר עבור המסלול המתוכנן לבחירת הנוסע והנוסעת.

8.1.4. יכולת הטמעת כלים וטכנולוגיות חדשניות בטווחי זמן שונים, כפי שיפורט בפרק 9 להלן.

8.2. שוויון, אשר יבוא לידי ביטוי בשלושה מרכיבים מרכזיים:

8.2.1. **מחיר** – המחיר ישקף שוויון בבסיס התעריפים, שיהיה אחיד וזהה, בין אמצעי הכרטוס, בין יישובים סמוכים, בין מרחקי נסיעה, והכל בהתאם לכללים ברורים, בהירים ושקופים. ההנחות על מחירי הנסיעה יינתנו אף הן לכלל הציבור באופן שוויוני בהתאם לקריטריונים קבועים, ברורים ושקופים.

8.2.2. **תועלת** – המחיר ישקף שוויוניות גם בתועלת מהשימוש במוצר, בהתייחס לרמת השירות הניתנת; בתדירות המשתנה בהתאם לאזורי השירות השונים (אזורים מרוחקים אל מול הגלעין המטרופוליני למשל) או בין אמצעי התחבורה (רכבת אל מול אוטובוס למשל); ובתדירות השימוש במוצר (קשר ישיר בין התועלת והמחיר לבין תדירות השימוש במוצר).

- 8.2.3. **הזדמנויות** – המחיר ישקף שוויון הזדמנויות עבור הנוסעים והנוסעות המשתמשים בתחבורה ציבורית, בהיותו מושת על כללים ברורים ואחידים וגם במקרה של שינוי הכלל הוא מושת באופן רחבי על כל מי שעונה לכלל שנקבע.
- 8.3. **תמיכה במדיניות תחבורתית**, כחלק ממענה הוליסטי במסגרת תכנית החומש ומתן המענה לגודש, ובהתייחס לסוגיות תחבורתיות מרכזיות:
- 8.3.1. כניסה למטרופולינים, ויצירת לוגיקה ברורה למחירי הנסיעה בהתייחס למרחקי הנסיעה המבוצעים בפועל.
- 8.3.2. קישוריות בין מפעילי תחבורה ציבורית, ומתן אפשרות לנסיעות המשך בנסיעות מקומיות, לא רק בתוך המטרופולינים.
- 8.3.3. קישוריות בין אמצעי תחבורה בכלל ואמצעי תחבורה ציבורית בפרט באמצעות היכולת לחשב את השילוב בפועל בין האמצעים כאמור.
- 8.3.4. יצירת היררכיה בין תעריפי הרכבת לתעריפי האוטובוסים כראי של ההיררכיה ברמת השירות.
- 8.4. **שיקוף ההשפעות החיצוניות החיוביות** - בפרט צמצום הגודש, באמצעות שמירה על שיעור גבוה של תשלומים ממשלתיים לתחבורה הציבורית (סבסוד), המשקף את התועלות החיצוניות משימוש בתחבורה ציבורית, בפרט צמצום הגודש ובין היתר גם תועלות נוספות שפורטו בראשית המסמך, כמו צמצום תאונות דרכים, זיהום אוויר וכיו"ב. שיעור הסבסוד הגבוה המאפיין את מדיניות הממשלה ייוותר גבוה (בהשוואה למדינות אחרות) וזאת בכדי לעודד את השימוש בתחבורה הציבורית.
- 8.5. **עידוד ציבור הנוסעים והנוסעות לשימוש תדיר וקבוע בתחבורה הציבורית**, כך שנוסע או נוסעת שיבחרו להשתמש באופן תדיר בתחבורה הציבורית ייהנו מהטבות ייחודיות כנוסעים קבועים, משל היו חברי מועדון. כך, ככל שנוסע או נוסעת ישתמשו יותר בתחבורה הציבורית, כך עצם השימוש ישתלם להם ולהן יותר.
- 8.6. **תמיכה במדיניות חברתית-כלכלית** המבקשת להעניק הנחות המשקפות מדיניות חברתית כלכלית ולא הנחות גורפות לכלל הציבור, ולקרב את הפריפריה למרכז למשתמשי התחבורה הציבורית המיוממים הקבועים, ולספק הנחות בבסיס מבנה התעריפים ביישובים המרוחקים מהגלעין המטרופוליני, קרי יישובי פריפריה.

9. עקרונות מבנה התעריפים החדש

למימוש מטרות הרפורמה, ובהתייחס לניתוח המצב הקיים, כפי שפורט בהרחבה בפרקים הקודמים במסמך, גובש מבנה תעריפים חדש תחת מספר עקרונות מרכזיים:

- 9.1. מבנה התעריפים החדש יגובש תוך **מעבר ללוגיקה של תמחור מבוסס מרחק**. לוגיקה זו, אשר אומצה ביישומי התשלום והתיקוף מייצרת בפועל קשר ישיר ורצינאלי ועקבי בין אופי השימוש בתחבורה הציבורית ובין המחיר, ומשקפת באופן המיטבי מבנה תעריפים שיטתי ונקי מעיוותים וחרגיגים. השיטה שכבר אומצה בסלולר כאמור, תתייחס לדפוסי השימוש הקיימים כיום בתחבורה הציבורית באבחנה לאמצעי התחבורה הציבורית ולמאפיינים הייחודיים של כל אמצעי, כפי שפורט לעיל. בגיבוש מבנה זה יושלם למעשה מהלך ראשון לאיחוד אמצעי הכרטוס, דרך אימוץ שפה אחת עבור כלל אמצעי התחבורה כתפיסה תחבורתית. בנקודה זו יצוין, כי כפי שהוצג במסמך, טווח

רדיוס הנסיעה הראשון, 15 ק"מ במרחק אווירי, משקף את דפוס הנסיעה הנפוץ ביותר באופן גורף (כ- 95% מהנסיעות באוטובוסים) ומהווה דה פקטו תעריף עירוני אחד וברור לנוסע.

9.2. מרחקי הנסיעה ורמות הסבסוד שנבחרו, ברדיוסים השונים, משקפים את המבנה הייחודי של מדינת ישראל במרחקי הנסיעה ובקרבה לגלעין המטרופוליני. בעוד שבמדינות שונות באירופה, היררכיות אמצעי התחבורה הציבורית בנויות בהתייחס למרחקי הנסיעה המבוצעים במטרופולינים, וכך גם התעריפים – פנים עירוני (Suburban); אזורי מטרופוליני (Regional); מרחבי (Intercity) המבטא נסיעות קצרות וארוכות וארצי מתוך הגלעין המטרופוליני החוצה (International); וברוב המקרים מרחקי הנסיעה מובחנים וברורים לפי היררכיה זו – במדינת ישראל מרחקי הנסיעה בין המטרופולינים מיטשטשים עד כדי נסיעות פרבריות מצומצמות. כך למשל, מרחקי נסיעה המוגדרים כ- Intercity בערים כמו בערים כמו לונדון, ניו יורק או מדריד, משקפים נסיעות בפועל של כ- 100 ק"מ, נסיעות אשר במדינת ישראל מייצגות על פי רוב מרחקים בין שני גלעיני מטרופולין או קרוב לכך, כפי שניתן להמחיש בתצורת המפה הבאה:



נוכח כך, ונוכח דפוסי הנסיעה על פי מרחקים כפי שהוצגו בפרק 3 לעיל, גובשו מרחקי נסיעה המתאימים למדינת ישראל, כך שרדיוסי הנסיעה יהיו:

טבלה מס. 8

רדיוס	מרחק	אוטובוס	מרחק רכבת ישראל
	(ק"מ אווירי)		(ק"מ אווירי)
1	15	15	15
2	40	40	40
3	75		75
4	120	120	120
5	225	225	225
6	מעל 225	מעל 225	מעל 225

בפועל, בנסיעות באוטובוסים מבנה התעריפים יחולק ל- 5 רדיוסי נסיעה שונים, בהתייחס למרחקי הנסיעה האוויריים בק"מ מנקודת המוצא של הנוסע או הנוסעת ליעד הנסיעה; ברכבת ישראל מבנה התעריפים יחולק ל- 6 רדיוסי נסיעה שונים, לצורך מתן מענה לדפוסי הנסיעות הקיימים ברכבת כפי שפורטו בפרק 3 לעיל.

9.3. יצירת היררכיה בין הרכבת לשאר אמצעי התחבורה הציבורית וההתייחסות לרמת השירות המשופרת הניתנת ברכבת ישראל, בפרט בהתייחס לזכות הדרך המלאה. תעריפי רכבת ישראל יהיו גבוהים בכ- 30% ביחס ליתר אמצעי התחבורה הציבורית, למעט ברדיוס הנסיעה הראשון שם תעריפי הרכבת יהיו גבוהים אף יותר, הואיל ומדובר בנסיעות המתאפיינות בתחבורה ציבורית קלה ולא ברכבת כבדה כך שברמת המדיניות התחבורתית התעריפים צריכים לשקף זאת במקום לעודד נסיעות קצרות באמצעי תחבורה שאינו מיועד לנסיעות קצרות. האבחנה בין התעריפים תוביל לניתוב מיטבי של הביקושים לנסיעות באמצעי התחבורה השונים, בפרט נוכח מחסור בהיצע זמין ברכבת, אילוץ אשר מחזק את הצורך האמור.

9.4. יישור קו בין אמצעי הכרטוס השונים, כך שההיררכיה בין אמצעי התחבורה השונים ישקפו מדיניות תחבורתית, חברתית וכלכלית ולא אילוצים טכנולוגיים או פערים שאין מאחוריהם רציונאל מוגדר וברור. יישור קו כזה יוכל לאפשר גיוון אמיתי בין אמצעי הכרטוס השונים, הקיימים והעתידים ככל שיתווספו, ויספק מרחב אמיתי של בחירה ודרגות חופש עבור ציבור הנוסעים והנוסעות בהתייחס לאמצעי הכרטוס עבור הנסיעות המבוצעות בתחבורה הציבורית.

9.5. עידוד השימוש בתחבורה הציבורית באמצעות תעריפים אשר מעודדים שימוש נרחב ותדיר בתחבורה הציבורית, תוך התייחסות לציבור הנוסעים הקבועים כ"חברי מועדון" וצמצום מירבי של עליית התעריפים עבורם.

9.6. פשטות לנוסעים, כפי שנאמר בהרחבה לאורך המסמך. פשטות תאפשר לנוסעים ולנוסעות יכולת שליטה, בקרה, ודאות ובחירה באשר להסדר הנסיעה המיטבי עבורם בהתייחס לנסיעה המבוצעת. פשטות מבנה התעריפים יוכל להביא לשיפור ברמת האמון שיש לציבור הנוסעים בשירות התחבורה הציבורית ובשקיפות של המשרד כרגולטור אל מול הציבור.

9.7. התייחסות למאפיינים הייחודיים של אמצעי התחבורה הציבורית ושל הרכבת, בפרט ביחס לקישוריות המבוצעת בנסיעות באוטובוסים ובנסיעות עירוניות אל מול זו המבוצעת ברכבת

ישראל, כפי שהוצג בניתוח המצב הקיים במסמך. ההתייחסות למאפיינים הייחודיים תבוא לידי ביטוי בשני אופנים מרכזיים:

9.7.1. אבחנה בתעריף החופשי היומי באוטובוסים לזה ברכבת, תוך התייחסות לנתוני דפוסי הנסיעות בכל אחד מאמצעים אלו (חופשי יומי באוטובוס ישקף יותר נסיעות יומיות מאשר זה ברכבת, בהתאם לניתוח הנתונים המוצג בסעיף ניתוח זה מייצר אבחנה בין תעריף המנוי היומי באוטובוסים, אשר ישקף בפועל שתי נסיעות בודדות, וזאת אל מול תעריף יומי ברכבת ישראל אשר ישקף פחות נסיעות, 1.6 (למעט הרדיוס הראשון לאור האמור לעיל).

9.7.2. ביצוע נסיעות קצרות ונסיעות המשך בתוך העיר, בטווח של 90 דקות. קישוריות זו תבוא לידי ביטוי ברדיוס הנסיעה הראשון באוטובוסים ותתייחס באופן שוויוני לכלל היישובים בארץ, ולא רק ליישובי הגלעין המטרופוליני כפי שקיים כיום.

9.8. **מוצרים משלימים לנסיעה באזורים מרוחקים שניתנים באופן אחיד**, ומשקפים את הרציונאל התחבורתי והאבחנה כי רמת השירות, הקישוריות והתדירות לעד תהיינה גבוהות יותר ביישובי המטרופולין נוכח ביקושים גבוהים יותר לנסיעות. ועל כן, נוסף לכל האמור בפרק זה, לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית, לפשטות מבנה התעריפים וליתר העקרוניות לבניית מבנה התעריפים, נוסף מוצר משלים המתייחס לאזור הנסיעה וניתן באופן אחיד לכלל היישובים הנכללים בפריפריה, בהתאם למפה המצורפת **כנספח ה** למסמך. נוסעים באזורים אלו בתוך הפריפריה ליעדים בפריפריה בטווח נסיעה יומם, קרי עד ל- 40 ק"מ ייהנו ממנוי תקופתי במחיר מופחת. מבנה התעריפים שגובש מוצג בטבלאות שלהלן. עבור נסיעות בתחבורה הציבורית למעט רכבת ישראל, מבנה התעריפים הינו:

טבלה מס. 9

רדיוס נסיעה	מרחק (ק"מ)	תעריף נסיעה בודדת	מנוי יומי	מנוי חודשי
1	15	5.5	12.5	225
2	40	12	24	
3	120	16	32	
4	225	27	54	
5	מעל 225	65	130	1,500

עבור נסיעות ברכבת ישראל, מבנה התעריפים הינו:

טבלה מס. 10

רדיוס נסיעה	מרחק (ק"מ)	תעריף נסיעה בודדת	מנוי יומי	מנוי חודשי
1	15	9	18	255
2	40	18	28	255
3	75	24	37	410
4	120	27	42	610
5	225	48	74	610
6	מעל 225			1,500

10. משמעויות הרפורמה

בהמשך לתיאור החזון של הרפורמה בתעריפים, אשר נגזר מניתוח המצב הקיים, ומטרות הרפורמה והעקרונות המנחים אשר יביאו למימוש הרפורמה, הרי שמשמעויות הרפורמה כפי שיוצגו להלן, יפרטו כיצד הרפורמה באה לידי ביטוי, בכלל וביחס למצב הקיים, וזאת בהתייחס לכל אחד מהעקרונות שהוצגו לעיל.

10.1. יצירת מבנה תעריפים בהיר ופשוט

מבנה התעריפים, כפי שהוצג בשתי הטבלאות שלעיל, מייצר למעשה מציאות בהירה אותה ניתן להציג בטבלה בודדת וללא מטריצות מורכבות. מבנה זה, אשר מובסס על לוגיקה של מרחקי נסיעה כפי שפורט לעיל, מציג את תעריף הנסיעה הבודדת באותו רדיוס או טווח נסיעה; את תעריף הנסיעה היומי (חופשי יומי) ואת תעריף הנסיעה החודשי שהרחבה עליו ניתן לראות בסעיף 9.4 שלהלן. טבלת תעריפים לרכבת ישראל מוצגת בנפרד, כחלק מהמדיניות התחבורתית כפי שהוצג לעיל וכפי שיורחב גם בסעיף 9.3 שלהלן. המשותף לכלל אמצעי התחבורה באשר הם – לוגיקה אחת ברורה, המבוססת מרחק נסיעה ובכך מייצרת הגיון נקי ושקוף בקביעת תעריפי נסיעה; טווחי נסיעה (רדיוסים) בודדים המייצרים בפועל מספר מצומצם של תעריפי נסיעה; קשר בין תעריף הנסיעה הבודדת בטווח ובין תעריף הנסיעה היומית בטווח. באשר ליחודיות בין אמצעי התחבורה ניתן למנות מספר הבדלים:

10.1.1. אוטובוס

10.1.1.1. חמישה טווחי נסיעה בכל הארץ, כאשר הטווח האחרון מתייחס לנסיעות ארוכות במיוחד (בפרט נסיעות לאילת), ולכן דה פקטו עבור ציבור הנוסעים והנוסעות קיימים אפילו פחות טווחי נסיעה בפועל.

10.1.1.2. תעריף חופשי יומי מייצג שתי נסיעות בודדות, בהתאם לרציונאל שהוצג בסעיף 8.7 לעיל.³

10.1.2. רכבת ישראל

10.1.2.1. שישה טווחי נסיעה בכל הארץ, בהתייחס לנסיעות בודדות, חופשי יומי וחופשי חודשי, בהתבסס על מרחק הנסיעה האווירי המתבצע.

10.1.2.2. היררכיה בין תעריפי הנסיעה ברכבת ישראל לבין יתר אמצעי התחבורה כפי שיורחב בהמשך.

10.1.2.3. תעריף חופשי יומי מייצג 1.6 נסיעות בהתאם לרציונאל שהוצג בסעיף 8.7 לעיל.⁴

10.1.3. במסגרת מבנה התעריפים החדש, יבוצע איחוד מיטבי בין תעריפי הנסיעה באמצעי הכרטוס השונים, אלו הקיימים היום – אפליקציות התשלום וכרטיס הרב קו, ואלו שיתווספו בעתיד ככל שיתווספו. ליישור קו בין התעריפים באמצעי הכרטוס השונים השפעה מכרעת ליצירת בהירות ושיפור השירות לנוסע, ויצירת מרחב בחירה לכל אחד ואחת מציבור הנוסעים באשר לאמצעי הכרטוס המועדף עליו או עליה, וזאת במקום הדרה בפועל של אמצעי כרטוס אחד על פני השני דרך מבנה תעריפים שונה.

³ למעט הרדיוס הראשון, המייצג קישוריות מירבית ולכן תעריף הנסיעה היומי מייצג מעט יותר משתי נסיעות בודדות, וליתר דיוק 2.25 נסיעות.

⁴ למעט הרדיוס הראשון, המייצג מרחק נסיעה קצר, קישוריות גבוהה יותר ביחס לרדיוסי הנסיעה האחרים, וממילא אינו תומך במדיניות התחבורתית לעידוד ציבור הנוסעים והנוסעות לשימוש ברכבת בטווח נסיעה זה, ולכן תעריף הנסיעה היומי מייצג שתי נסיעות בודדות.

10.2. מתן הנחות והטבות באופן שוויוני ובהתאם לכללים ברורים ובהירים

כלל הנחות והטבות הניתנות בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית ייעשו באופן שוויוני, בהתאם לכללים ברורים ובהירים ויאפשרו את מלוא השקיפות אל מול ציבור הנוסעים והנוסעות. כך שבפועל נוסע או נוסעת המבקשים להבין את צו הפיקוח על התעריפים, אשר הוא הקובע את תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית ואת הנחות הניתנות לקבוצות השונות של האוכלוסייה או ליישובים שונים בארץ, יוכלו בפועל לעשות זאת ולהבין זאת דרך מבנה תעריפים פשוט כפי שהוצג בסעיף הקודם, והנחות ברורות ושקופות כפי שיוצג בסעיף זה, כדלקמן:

10.2.1. ביטול הנחת ערך צבור אשר בפועל הפכה להיות הטבה שאינה רלבנטית יותר נוכח שימוש מקיף של ציבור הנוסעים והנוסעות בכרטיס הרב קו, כך שאין יותר צורך ממשי בעידוד של הציבור להשתמש בכרטיס זה.

10.2.2. ביטול הנחת יו"ש המונהגת ביישובי יהודה ושומרון ומייצגת הנחה בפועל של 50% ממחירי הנסיעה הבודדת באזורים אלו ובפועל ממשיכה לעודד שימוש מסיבי בנסיעות בודדות במזומן.

10.2.3. ביטול הסדרי נסיעה היסטוריים אשר התהוו עם השנים במתכונת של "טלאי על טלאי" ויצרו קושי ממשי להבניית שיטה סדורה של מבנה תעריפים. הואיל ומרבית הסדרי הנסיעה ההיסטוריים התייחסו לנסיעות בתוך יישוב עירוני או בין מספר יישובים עירוניים סמוכים, ועל פי רוב באזורים המרוחקים ממרכז הארץ ובאופן טבעי היקף שירות התחבורה הציבורית והתדירות בהם נמוכה יותר, יבוטלו הסדרי נסיעה אלו אולם במקומם יגובש מוצר אחד. הרחבה על מוצר זה תוצג בסעיף 9.4.4 להלן.

10.2.4. ביטול הסדרי נסיעה מיוחדים אשר נמנים על שתי קבוצות מרכזיות כדלהלן:

10.2.4.1. הסדרי נסיעה חודשיים או ארציים, אשר אינם עונים לקריטריון מסוים ומוחלים באופן מפוזר ולא שיטתי בחלק מהיישובים בארץ, ללא זיקה תחבורתית, גיאוגרפית או חברתית כלשהי. לדוגמא: חופשי שנתי לנוער ביישובי ביתר עלית ומודיעין עלית.

10.2.4.2. ביטול מוצרים שאינם רלבנטיים יותר ומהווים בפועל המשך היסטורי של הסדרי נסיעה ישנים, דוגמת כרטיסיות.

10.2.5. העמקת שיעור ההנחה לפרופיל זכאי ביטוח לאומי ובעלי מוגבלויות ל- 50% הנחה ויצירת שוויון בשיעור ההנחה הניתן לבעלי פרופיל בנסיעה הבודדת (למעט סטודנטים שמחזיקים בפרופיל שאינו מורחב). כך, בפועל תיווצר המציאות בה ההנחה שתינתן לנוסע או נוסעת תהיה מכח פרופיל נסיעה מסוים, ברור ושקוף וקבוע בצו הפיקוח; או מכח נסיעה באזור נסיעה ברור ומוגדר אותו ניתן לשרטט על מפה ולהציג את גבולות הנסיעה הברורים המשתייכים לאותה הטבה.

10.2.6. הרחבת הטבת נסיעת המשך (90 דק') בכלל הארץ כחלק מהחלת כללים ברורים באופן שוויוני. נסיעת המשך תתייחס כמובן לנסיעות ברדיוס הראשון באופן דומה למצב הקיים, ובפועל תייצג נסיעות ביישובי הארץ ולא רק במטרופולינים.

10.3. יצירת היררכיה בין תעריפי הנסיעה באוטובוסים אל מול הרכבת

בהמשך לניתוח המצב הקיים, גם בהתייחס לנהוג במדינות שונות בעולם, יצירת היררכיה בין רכבת ישראל ויתר אמצעי התחבורה הציבורית, אשר תבוא לידי ביטוי גם במבנה התעריפים, תוביל כאמור למימוש מיטבי באמצעי התחבורה הציבורית בהתאם למאפיינים הייחודיים של כל אחד מהאמצעים, ותנתב את הביקושים בהתאם. מבנה התעריפים שיונהג ברכבת ישראל מוצג בטבלה מס. 10 לעיל, ומבטא פער תעריפים של כ- 30% בין אמצעי התחבורה הציבורית האחרים לבין רכבת ישראל, כאשר האחרונה מייצגת את התעריף הגבוה יותר. ההסברים התחבורתיים להיררכיה הזו מוצגים בהרחבה בפרק 3 שלעיל, וכוללים בעיקר את רמת השירות המשופרת לה זוכים בנסיעה ברכבת ישראל, לרבות זכות דרך מלאה, אבטחה, נגישות וכיו"ב. נוסף להיררכיה בין רכבת ישראל ליתר אמצעי התחבורה הציבורית, מבנה התעריפים ברכבת נבנה על סמך עקרונות הרפורמה, כך שיביא לידי ביטוי בנוסף גם את הסוגיות הבאות:

10.3.1. לוגיקה אחידה בגיבוש מבנה התעריפים בכלל אמצעי התחבורה, ליצירת שפה תחבורתית אחידה, פשטות ובהירות אל מול ציבור הנוסעים והנוסעות. כך, גם תעריפי רכבת ישראל נבנו על בסיס מרחק אווירי, בחלוקה לטווחי נסיעה.

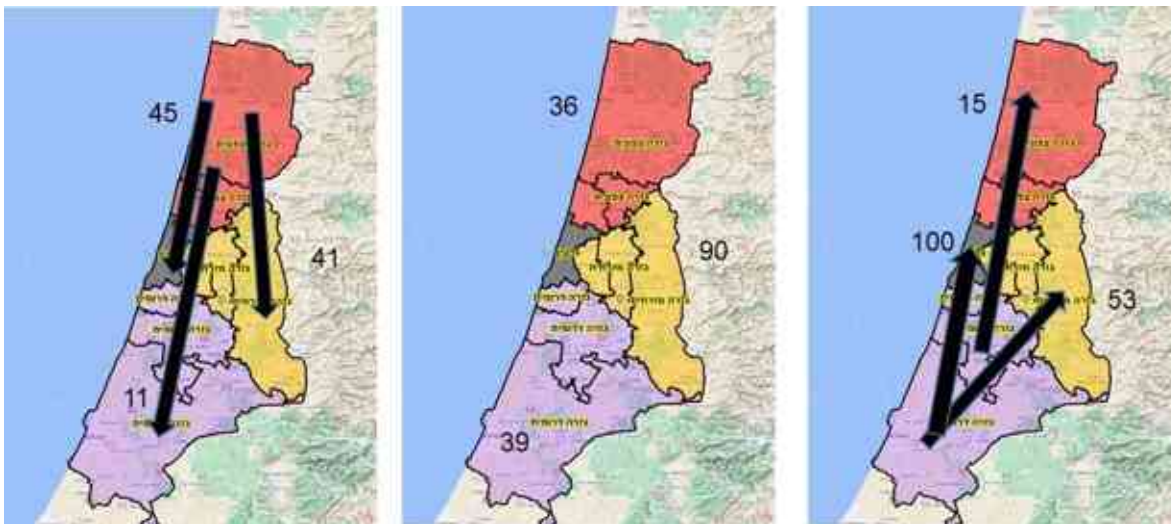
10.3.2. הוספת טווח נסיעה ברכבת ישראל (בין 40 ק"מ ל- 75 ק"מ), וזאת לצורך מענה לשונות הקיימת בין השימושים באמצעי התחבורה הציבורית השונים (בפרט אוטובוסים כאמצעי מרכזי) וברכבת ישראל. כפי שהוצג בניתוח דפוסי השימוש ברכבת ישראל, וזאת בהשוואה לניתוח דפוסי השימוש באוטובוסים, ניתן לראות כי עיקר השימושים ברכבת ישראל מתפרסים עד לטווח נסיעה של 100 ק"מ. גם טרם ניתוח, ניתן לשער כי השימוש ברכבת ישראל מתייחס לאופי נסיעות רחוק יותר, שם המאפיינים הייחודיים לנסיעה ברכבת בולטים ביחס לאמצעי תחבורה ציבורית אחרים. על כן, יש חשיבות גדולה יותר בהתייחסות למרחקי הנסיעה ולחידוד רדיוסי הנסיעה במרחקים הארוכים, בהשוואה לנסיעות ביתר אמצעי התחבורה הציבורית ובפרט האוטובוסים. נוכח כך, נוסף רדיוס נסיעה בטווח שבין 40 ק"מ לבין 120 ק"מ, בדיוק אותו טווח נסיעה בו משתמש הציבור בנסיעות ברכבת בשיעור גבוה יותר באופן משמעותי בהשוואה לאוטובוסים ויתר אמצעי התחבורה הציבורית. טווח הנסיעה הנוסף, מייצג נסיעות שבין 40 ק"מ ל- 75 ק"מ מרחק אווירי, טווח נסיעה המבטא נסיעות מקצוות המטרופולינים או בין גלעיני המטרופולינים. כך, נוצר גם טווח נסיעה בין 75 ק"מ ל- 120 ק"מ מרחק אווירי.

10.3.3. יצירת חופשי חודשי ברכבת ישראל לכל אחד מרדיוסי הנסיעה. בעוד שבאוטובוסים יונהג חופשי חודשי ארצי אחד (למעט חופשי חודשי פריפריה כפי שיפורט בהמשך), כאן כאמור למרחקי הנסיעה השונים חשיבות גבוהה ועל כן נדרשת אבחנה ביניהם בהתייחס למנויים התקופתיים, ובמקרה דגן החופשי החודשי. כאמור בניתוח דפוסי השימוש, ניתן לראות שימוש ברכבת ישראל במרחקים ארוכים. נוכח העובדה כי השירות ברכבת ישראל יקר יותר, בהתאם לרציונאל שהוצג לאורך המסמך, יצירת חופשי חודשי אחוד אינה תביא לידי ביטוי את המאפיינים הייחודיים של השירות ברכבת ישראל ואת דפוסי השימוש באמצעי זה. על כן, לכל רדיוס נסיעה יונהג תעריף הנסיעה החודשית באותו רדיוס.

10.3.4. תעריף נסיעה ברדיוס הראשון גבוה משמעותית ביחס לאמצעי התחבורה האחרים וביחס ליתר רדיוסי הנסיעה. מכיוון שרדיוס הנסיעה הראשון מתאפיין במרחק קצר, עירוני

במהותו (גם אם בפועל יוצא מגבלות העיר או היישוב), עיקר השימושים במרחק זה נעשים באמצעי התחבורה הציבורית האחרים. כך, במדיניות התחבורתית לא יהיה נכון לעודד את הציבור להשתמש במרחק נסיעה קצר באמצעי תחבורה שכל מהותו היא נסיעה בטווחים ארוכים יותר, רכבת כבדה. כמו כן, נוכח מגבלות תשתית ומקום, צעד נכון הוא לנתב את הביקושים הקיימים לאמצעי התחבורה השונים בהתאם למאפיינים שלהם. על כן, רדיוס הנסיעה הראשון ברכבת ישראל מתומחר באופן יחסי גבוה יותר: נסיעה בודדת פי למעלה מ- 50% מתעריף הנסיעה הבודדת ביתר אמצעי התחבורה הציבורית. כך, גם חופשי חודשי ברכבת ישראל ברדיוס הראשון זהה למחיר החופשי החודשי ברכבת ישראל ברדיוס השני.

10.3.5. בפועל, כרטיס הנסיעה החודשי מבטא את היכולת לנסוע במרחב המטרופולין אל תוך הגלעין המטרופוליני (על פי רוב). ניתוח נתוני הביקושים הרדיאליים בטבעות מטרופולין תל אביב לדוגמא, מראות כי הביקוש לכניסה לגלעין המטרופולין הוא הגבוה ביותר ביחס לביקושים ליתר טבעות המטרופולין, ומושך אליו 32% מהתנועות שאינן תנועות פנימיות בתוך אותה הטבעת, כפי שניתן לראות בתרשימים הבאים:



מתוך: סקר כח אדם, 2019, למ"ס. הנתונים מוצגים באלפים.

מכאן, שנוסף על האמור בסעיף הקודם לעניין תעריף הנסיעה הגבוה יותר ברכבת ישראל ברדיוס הנסיעה הראשון, הרי שיצירת כרטיס חודשי אחוד לשני הרדיוסים הראשונים, המבטא בפועל יכולת לנסוע מרחק של 40 ק"מ באותו מחיר, מייצג את הביקושים בפועל לנסיעות ברחבי המטרופולין.

10.3.6. כרטיס חודשי ברכבת בכל רדיוס שהוא יקנה כרטיס חופשי ארצי באוטובוסים וביתר אמצעי התחבורה הציבורית.

10.4. עידוד ציבור הנוסעים והנסועות לשימוש תדיר וקבוע בתח"צ

עידוד ציבור הנוסעים והנסועות לשימוש תדיר וקבוע בתחבורה הציבורית מהווה את אחד מרכיבי הליבה של הרפורמה ומתכתב עם חזון משרד התחבורה להפיכת ישראל למערכת הסעת המונים ולהשפעות החיצוניות החיוביות הטמונות בחובה, כפי שהוצג בראשית המסמך. עידוד ציבור הנוסעים והנסועות יבוא לידי ביטוי במספר היבטים, כפי שיפורט להלן:

10.4.1. **חופשי חודשי ארצי אחד** – אשר יביא לידי ביטוי גם את דפוס השימושים הקיים באמצעי התחבורה הציבורית השונים ובפרט באוטובוסים, ובפרט יעודד בפועל שימוש מוגבר ותדיר בתחבורה הציבורית ויעניק בפועל הטבה לציבור הנוסעים והנוסעות אשר בוחרים להשתמש באופן קבוע בתחבורה הציבורית, דוגמת הטבה ל"חברי מועדון". לחופשי חודשי ארצי גלומים יתרונו רבים, ביניהם קירוב הפריפריה למרכז, חופש בתכנון מסלולי נסיעה והסדרי נסיעה ברמה החודשית וכיו"ב.

10.4.2. **נסיעה חינם לאזרחים ותיקים מעל גיל 75 וביטול השימוש במזומן** – אשר תעודד את ציבור האזרחים הוותיקים להשתמש בתחבורה הציבורית ויאפשר לבטל כליל את השימוש במזומן, כך שלצד התועלות התחבורתיות בעידוד ציבור זה לשימוש מוגבר בתחבורה הציבורית, יתווספו התועלות מביטול התשלום במזומן אצל הנהג (מיקוד הנהג בנהיגה עצמה ולא בפעולות אחרות כמו תשלום, חיסכון במכשירי כרטיס באוטובוסים וכיו"ב). צעד זה תומך במדיניות התחבורתית כאמור ובמדיניות חברתית כלכלית של מתן הטבות לאזרחים ותיקים.

10.4.3. **יצירת חופשי חודשי לנוער המגלם 50% הנחה מהחופשי החודשי** -כפי שניתן לראות לאורך המסמך, בניתוח דפוסי השימוש של האוכלוסיות השונות בתחבורה הציבורית, בני הנוער מהווים חלק משמעותי במשתמשי התחבורה הציבורית (כפי שהוצג לעיל – 17% מהנוסעים באוטובוסים הם בני נוער והם מבצעים באוטובוסים כ- 20% מסך הנסיעות המבוצעות). מתן הנחה של 50% מכרטיס הנסיעה החודשי שלהם, יוכל לעודד אותם להמשיך ולהשתמש בתחבורה הציבורית, וכעת עם כרטיס חופשי חודשי ארצי אחד, גם לבצע נסיעות אחרות מחוץ לדפוסי הנסיעה הקבועים שלהם, בתחבורה ציבורית ולא באמצעים אחרים.

10.4.4. **חופשי חודשי לנסיעות באזורים המרוחקים מהמטרופולינים** – המוצר המשלים לחופשי החודשי הארצי באמצעי התחבורה הציבורית שאינם רכבת ישראל, ואשר מהווה חלופה הולמת לביטול הסדרי הנסיעה ההיסטוריים כפי שהוצג לעיל, הינו חופשי חודשי לאזורים המרוחקים מהמטרופולינים. למעשה, יבוטלו הסדרי נסיעה היסטוריים שאין להם הצדקה, לא תחבורתית ולא חברתית כלכלית (דוגמת חופשי חודשי היסטורי בפתח תקווה או בנס ציונה או ביישובים אחרים במרכז הארץ) ויושת הסדר נסיעה חודשי אחד ביישובים מרוחקים מהמטרופולינים במחיר של 99 ₪ בלבד וזאת בהתאם למפת התחבורה הציבורית, על בסיסה גובשה הרפורמה הקודמת בתעריפי הנסיעה ועל בסיסה גובשו מחירי הנסיעה באפליקציות התשלומים ברדיוס הראשון כפי שנקבע בעדכון לצו המחירים התש"ף. מפה זו מצורפת **כנספח ה** למסמך זה. כרטיס זה יוגבל לאזורי היישובים המרוחקים מהמטרופולין בהתאם למפה כאמור, כך שנסיעות בין יישובים אלו יתאפשרו עם כרטיס זה (ובעלי הפרופילים השונים, קרי אזרחים ותיקים, בני נוער וסטודנטים בפרופיל סטודנט מורחב – ייהנו מ- 50% הנחה על מחיר הכרטיס האמור) ואילו נסיעות מתוך יישובים אלו אל הגלעין המטרופוליני יתאפשרו עם החופשי החודשי הארצי או עם חופשי חודשי ברכבת ישראל בהתאם לרדיוס הנסיעה המבוצעת.

10.5. **הסרת חסמים טכנולוגיים** – גיבוש מבנה תעריפים כפי שהוצג, הבנוי על לוגיקה ברורה ואחידה, מאפשר הטמעת חדשנות טכנולוגית, כבר בטווח הקצר ובוודאי שבטווחים הארוכים יותר (בינוני וארוך):

10.5.1. בטווח הקצר

10.5.1.1. אפשרות לחופשי חודשי ארצי באוטובוסים לפי שימוש באפליקציה (דרך תקרה של 225 ₪).

10.5.1.2. פתיחת האפשרות לשימוש בכרטיסי אשראי ויישומוני אשראי (בשלב הראשון כפיילוט בחלק ממפעילי התחבורה הציבורית ובהמשך הרחבה אצל כלל מפעילי התחבורה הציבורית, כתלות במידת הצלחת הפיילוט).

10.5.1.3. מתן אפשרות לרכישת הסדרי נסיעה אחרים וזאת באמצעות יתרה קיימת בכרטיס הרב קו בחוזה הערך הצבור (אפשרות זו כפופה לבדיקת היתכנות מול בנק ישראל).

10.5.2. בטווח הבינוני/ארוך

10.5.2.1. הרחבת האפשרות לתשלום נדחה (Post Paid) גם לכרטיס הרב קו, ובכך יושלם צעד נוסף ביישור קו בין אמצעי הכרטוס הקיימים ומתן חופש בחירה לציבור הנוסעים והנוסעות באשר לאמצעי הכרטוס המועדף עליהם ועליהן.

10.5.2.2. תשלום על כלל שירותי התחבורה הציבורית במקום אחד והתקדמות נוספת ביצירת MaaS – בצעד זה ניתן יהיה לשלם על כלל שירותי התחבורה הציבורית, לרבות שירותי אוטובוסים, רכבות קלות, רכבת כבדה, שירותי תחבורה ציבורית לפי קריאה (דוגמת buuble המופעל על ידי דן, תיק תק המופעל על ידי אגד וכיו"ב), נסיעות מוזמנות לאילת ויתר אמצעי התחבורה הציבורית, במקום אחד במודל OSS (One Stop Shop).

10.5.2.3. שילוב כלל שירותי הניידות של המשרד דוגמת נתיבים מהירים וכו' במקום אחד, והתקדמות נוספת ביצירת MaaS.

11. סיכום

לסיכום, מסמך זה סקר בהרחבה את המצב הקיים במבנה התעריפים הנהוג כיום בתחבורה הציבורית בישראל, באבחנה לאמצעי התחבורה השונים (בפרט אוטובוסים ורכבת כבדה) ולאמצעי הכרטוס הקיימים (כרטיס הרב קו ואפליקציות התשלום). בניית המצב הקיים, ניתן לראות באופן בולט את היעדרה של שיטה סדורה ובהירה בקביעת תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית, היררכיה בין אמצעי התחבורה הציבורית לפי מאפיינים ייחודיים ורמות השירות בכל אמצעי ועיוותים במתן הטבות והנחות אשר נבנו לאורך השנים כטלאי על טלאי וכאמור לא באופן סדור ושיטתי, ולא בהתאם לכללים מנחים ברורים ושקופים. מצב דברים זה מייצר קושי אמיתי במימוש חזון משרד התחבורה, היינו הפיכתה של התחבורה הציבורית בישראל למערכת להסעת המונים. הקושי בא לידי ביטוי בעידוד ציבור הנוסעים והנוסעות להשתמש בתחבורה הציבורית, ודאי שימוש מוגבר ותדיר; בקושי להטמיע חדשנות וכלים טכנולוגיים אשר יאפשרו חווית נסיעה טובה יותר ומתוך מטרה לאפשר מדיניות של MaaS (Mobility as a Service) כחלק מהפיכתה של ישראל למערכת הסעת המונים.

נוכח כך, נדרשת רפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית, אשר תייצר מבנה תעריפים פשוט ובהיר, ותאפשר מתן הנחות והטבות באופן שוויוני ועל פי כללים בהירים, ברורים ושקופים, כל זאת תוך שמירה על היררכיה בין אמצעי התחבורה הציבורית, התומכת במדיניות תחבורתית, אשר באה לידי ביטוי בתכנית החומש ושמה למטרה מרכזית את צמצום הגודש, בפרט במטרופולינים המרכזיים המהווים

את אזורי הגודש. הרפורמה שגובשה מביאה לידי ביטוי את עקרונות אלו כפי שניתן לראות, באמצעות מבנה תעריפים מצומצם, המושתת כולו על לוגיקה אחידה וברורה של מרחקי נסיעה אוויריים, ובכך מייצר אחידות בין אמצעי התחבורה ובין אמצעי הכרטוס השונים.

ההנחות וההטבות בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית יינתנו באופן שוויוני ועל פי כללים מנחים, ובראשם מתן הנחות לקבוצות אוכלוסייה הנמנות על אלו המקבלות כבר כעת הטבות ומשקפות מדיניות חברתית כלכלית של הממשלה ומשרד התחבורה.

כמוצר משלים יתאפשר כרטיס נסיעה חודשי (כחלק מעידוד הציבור לשימוש מוגבר בתחבורה הציבורית) באזורי הפריפריה במחיר מופחת (99 ₪).

מבנה תעריפים זה יאפשר הסרה של חסמים טכנולוגיים הקיימים היום ויציאה לדרך כבר ביום יישום הרפורמה של שורה של צעדים להטמעת חדשנות ושיפור השירות בשימוש בתחבורה הציבורית עבור רווחת ציבור הנוסעים והנוסעות.

12. נספחים

נספח א'	ניתוח תעריפי נסיעה ביישובים גדולים מצב קיים
נספח ב'	ניתוח דפוסי שימושים בתחבורה הציבורית
נספח ג'	רציונאל למבנה התעריפים ביישומונים לתיקוף ותשלום
נספח ד'	סקירה בינלאומית של מבנה התעריפים במדינות נבחרות
נספח ה'	מפת הרפורמה בתעריפים

נספח מש/10

**צילום הודעת משרד התחבורה
לציבור בעניינה של הרפורמה**

עמ' 194

הודעות לעיתונות "דרך שווה" מהפכת השירות בתחבורה הציבורית יוצאת לדרך

יחידה: דוברות והסברה
תאריך פרסום: 03.04.2022



שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, ח"כ מרב מיכאלי, שר האוצר, אביגדור ליברמן ומנכ"ל משרד התחבורה, מיכל פרנק, הכריזו היום (א') על מהפיכת "דרך שווה", מהפכת שירות ותשלום בתחבורה הציבורית.

מהפכת "דרך שווה" יוצרת מודל חדש של שירות ותשלום בתחבורה הציבורית ומתקנת עיוותים היסטוריים בכל שיטת התעריפים. "דרך שווה" כוללת הטבות חדשות רבות המתקנות את אותם עיוותים היסטוריים ומובילה ליצירת צדק תחבורתי – ככל שתסעו יותר, כך זה ישתלם יותר. בין ההטבות ניתן למצוא מנויי נסיעה חדשים ומשתלמים, תעריפים אחידים והגיוניים, הנחות של 50% על מנויים חודשיים לילדים ונוער, נסיעה חינם לבנות ובני 75 ומעלה, והטבות נוספות שיאפשרו לכם ולכן לבחור בתחבורה הציבורית כחלופה העדיפה והמשתלמת ביותר.

המודל החדש כולל בשורות רבות בהן:

מנויי "חופשי-חודשי" משתלמים במיוחד בתחבורה הציבורית בכל רחבי הארץ, הנחות מורחבות לגיל השלישי (נסיעה חינם לבני 75 ומעלה), לילדות, ילדים ונוער (50% הנחה גם על מנויי חופשי חודשי), לאנשים עם מוגבלות ולזכאי הביטוח הלאומי (ההנחה גדלה ל-50%) ושינוי תפיסתי כולל המתגמל את הנוסעות והנוסעים הקבועים בתחבורה הציבורית ומעודד שימוש בלתי מוגבל בה.

מהפכת "דרך שווה" כוללת 5 תעריפים ברורים ואחידים (4 לאוטובוסים ו-5 לרכבת) המבוססים על מרחק, ובכך מתקנת עיוות היסטורי ארוך שנים שהוביל ליותר מ-80 תעריפים שונים שנקבעו ללא סדר והיגיון וללא קריטריונים ברורים.

במסגרת המודל החדש ניתן יהיה לרכוש בכל ישוב בארץ כרטיס לנסיעה בודדת, מנוי חופשי-יומי או מנוי חופשי-חודשי, בתעריף אחיד לפי מרחק נסיעה ומיקום גאוגרפי. מהפכת "דרך שווה" משתלמת במיוחד לנוסעות והנוסעים הקבועים, עם שני מנויי "חופשי-חודשי" חדשים ומשתלמים, המשתלבים במאמץ הלאומי לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית.

- "חופשי-חודשי ארצי" משתלם במחיר 225 ש"ח בלבד. במקום מנוי עירוני או אזורי מוגבל, המנוי החדש מאפשר נסיעה בלתי מוגבלת בכל קווי האוטובוס העירוניים והבין-עירוניים בישראל (למעט קווי אילת), ברכבת הקלה בירושלים, ובחיפה בכרמלית, ברכבלית ובמטרונית. מנוי זה מעניק 50% הנחה לילדים, נוער ואזרחים ותיקים (112.5 ש"ח בלבד).

- "חופשי-חודשי אזורי" משתלם במיוחד במחיר 99 ש"ח בלבד. בנגב, בגליל ובכל היישובים שמחוץ למטרופולינים של ירושלים, גוש דן וחפיפה. המנוי החדש מוצע בכ-80% משטח ישראל ומציע כיסוי רחב ביותר לנסיעות עד 40 ק"מ, המכסות את רוב הצרכים התחבורתיים של התושבות והתושבים. משתלם עוד יותר לצעירים ולמבוגרים: גם במנוי זה, ילדים, נוער ואזרחים ותיקים ייהנו ממנוי מוזל: רק 49.50 ש"ח לחודש לנסיעות מקומיות ואזוריות ללא הגבלה.

- שיטות תשלום נוספות ועדכניות. מהפכת "דרך שווה" תאפשר לראשונה תשלום באשראי ובאפליקציות תשלום, ללא פערי מחירים בין אמצעי תשלום שונים כפי שהיה עד כה. כמו כן, תבנה תשתית לתשלום עתידי מסונכרן על שירות במגוון אמצעי תחבורה נוספים (MAAS).

הכרטיסים החדשים משתלמים יותר: כרטיס נסיעה עירוני יעלה 5.50 ש"ח בכל ישוב בישראל ויאפשר נסיעה של 90 דקות עם מעברים בלתי מוגבלים למרחק של עד 15 ק"מ. הכרטיס החדש יופעל בכל רחבי הארץ, ולא רק במספר יישובים כפי שהיה עד כה. המרחק המוגדל יכסה במקרים רבים גם ערים שכנות: כך למשל, נסיעה מרחובות לראשון לציון, מיבנה לאשדוד או מעכו לנהריה, ייחשבו בקרוב נסיעה מקומית.

משתלם גם לנוסעות ולנוסעים הקבועים ברכבת ישראל: במקום מערך מסובך ומבלבל של מנויים אזוריים, ברכבת נקבעו 5 תעריפים מבוססי מרחק לנסיעה בודדת ו-3 מנויי חופשי-חודשי משולבים בכרטיס "חופשי ארצי" החדש.

מהפכת "דרך שווה" מתמודדת עם העלאת המחירים שנדרשה עקב עליית המחירים במשק והעלייה במדד התשומות בתחבורה הציבורית, באמצעות שיפור והרחבת השירות לכל סוגי הכרטיסים ובכל רחבי הארץ.

כזכור, תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית היו אמורים להתייקר ב-1 בפברואר השנה בכ-9%, עליה שנדחתה בעקבות התערבות שרת התחבורה ושר האוצר. מחיר נסיעה עירונית לדוגמה, שעמד על 6 ש"ח במטרופולינים, היה אמור לעלות ל-6.50 ש"ח. במקום זאת, נקבע מחיר כרטיס אחיד של 5.50 ש"ח לנסיעה עירונית או מקומית בכל הארץ, התקף ל-90 דקות ולמרחק עד 15 ק"מ, עם מעברים בלתי מוגבלים.

ניתן להתעדכן על פרטי "דרך שווה" באמצעות 'מחשבון התעריפים החדש' באתר המשרד, באתר הרשות הארצית לתחבורה ציבורית bus.gov.il ובמוקד הטלפוני של הרשות *8787.

קבצים להורדה



מצגת רפורמה דרך שווה
סוג הקובץ: pdf משקל: 1.18 Mb

דף זה עודכן לאחרונה בתאריך 03.04.2022



דורדור

מהפכה
בתחבורה
הציבורית

שונה

משתלם לנסוע יותר

מהקייץ

הנסיעה בתחבורה הציבורית
משתלמת והוגנת יותר

מהפיכה כוללת
במודל השירות והתשלום

מאיצות את הקצב מגדילות את התקציבים

70% בכל נסיעה שעולה 6 ₪, המדינה מסבסדת סבסוד 12 ₪ נוספים.

חדש!

מאיצות את הקצב מגדילות את התקציבים

בשנים 2022-26,
תקציב תוספות השירות
יגדל בכ- 25%
מכ- 12 לכ- 15 מיליארד ₪.

7.5
מיל' ₪
תוספת
תקציבית

חדש! משתלם לנסוע יותר! חופשי חודשי ארצי ב-225 ₪ בלבד!

תקציב התחבורה הציבורית יגדל ב-25%, תוספת מצטברת של 7.5 מיליארד ש"ח עד 2026
400 אוטובוסים חדשים נכנסו לשירות בחצי השנה האחרונה, מתוך 4000 עד 2026
נסיעה חופשית בכל המדינה, באוטובוס, ברכבות קלות, וברכבילית ב-225 ₪ בלבד.
תעריפים נפרדים לכרטיס חופשי-ארצי משולב עם רכבת ישראל

משתלם לנסוע יותר!

חופשי חודשי אזורי ב-99 ש"ח בלבד, ברוב המדינה

נסיעה חופשית-חודשית
באוטובוסים ברדיוס 40 ק"מ

חופשי ארצי  חופשי אזורי או חופשי ארצי 



חופשי חודשי אזורי באר שבע והנגב



חופשי חודשי אזורי בגליל



בני ובנות 0-5 ממשיכים לנסוע חינם



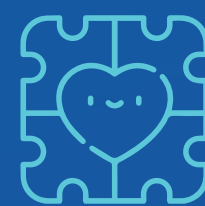
גילאי 5-18 ממשיכים לקבל הנחה של 50% בערך הצבור



112.5 ₪ - חופשי-ארצי בכל האוטובוסים, בכל המדינה

49.5 ₪ - חופשי-אזורי לילדים בנגב ובגליל, ומחוץ למטרופולינים

בחינוך המיוחד עד גיל 21



חדש! לראשונה חופשי חודשי ב- 50% הנחה! לילדות/ים ונוער



הנחות חדשות ומורחבות בכל התחבורה הציבורית

אזרחים/ות ותיקים/ות
בנות 62-74 ובני 67-74
ממשיכים ליהנות מ-50%
בכל סוגי הנסיעה



112.5 ₪ - חופשי-ארצי
בכל האוטובוסים, בכל המדינה

49.5 ₪ - חופשי אזורי
לאזרחים ותיקים בנגב ובגליל,
ומחוץ למטרופולינים

חדש!

לראשונה

בנות ובני 75+



חינם!

א.נשים עם מוגבלות, ומקבלי/ות קצבאות הבטחת הכנסה

ההנחה בערך הצבור גדלה ל-50% (במקום 33%)

שמירת הנחה קיימת לאדם עם עיוורון – חינם מלווה לעיוור – 50%

חדש!

הרחבת



ההנחה

לזכאי/ות ביטוח לאומי

עם השקת דרך שווה

יופעל ניסוי בקווי דן לתשלום ישיר בהצמדת כרטיס האשראי למכשיר התיקוף, או באמצעות **APPLEPAY** או **GOOGLEPAY**.

בשלב הראשון

תשלום נסיעה בודדת בלבד (במחיר מלא, וללא מעבר חופשי 90 דקות)

בהמשך

דרך שווה תאפשר תשלום מתקדם בכל התחבורה הציבורית

משלמים ישירות בכרטיס אשראי



שומרות את ההנחות הקיימות

לסטודנטיות/ים, לכוחות הביטחון והשיטור,
לבני ובנות שירות לאומי

עיקרי דרך שווה



**בסיס
לטכנולוגיות
מתקדמות
ולשירות טוב יותר**



**הנחות
חדשות
ומורחבות**



**חדש!
חופשי-ארצי
וחופשי-אזורי**



**תשלום
אחיד והוגן
לפי מרחק
הנסיעה**

כרטיסים המציבים את הנוסע/ת במרכז

5 סוגי כרטיסים בלבד לנסיעה
בודדת בתחבורה הציבורית
(ו-5 נפרדים ברכבת ישראל)

קביעת הנסיעה הבודדת בטבעת
הראשונה על 5.5 ₪ בכל המדינה

מניעת עליית המחירים ל-6.5 ₪

הרחבת הטבת 90 דקות
לנסיעת-המשך בטווח 15 ק"מ
לכל המדינה



כרטיסים המציבים את הנוסע/ת במרכז - נסיעה בודדת

 רכבת ישראל	 אוטובוס	ק"מ מתחנת העלייה
9 ₪	5.5 ₪	0-15
18 ₪	12 ₪	15-40
24 ₪	16 ₪	40-75
27 ₪		75-120
48 ₪	27 ₪	120+

חופשי-ארצי באוטובוס

חופשי-ארצי משולב ברכבת ישראל



חדש!
 חופשי חודשי ארצי
 באוטובוס משולב
 רכבת-ישראל

254 ₪	חיפה - כרמיאל במקום 292.5	255 ₪	נתניה - ת"א במקום 292.5
410 ₪	ב"ש - אשדוד במקום 610.5	410 ₪	ירושלים - ת"א במקום 528.5
		610 ₪	חיפה - ת"א במקום 669.5

חדש!
חופשי חודשי ארצי
באוטובוס משולב
רכבת-ישראל

מחופשי
מקומי

◀ לחופשי
ארצי ואזורי

מהטבות
מקומיות

◀ להנחות
לאוכלוסיות
הזכאיות

מערך
צבור

◀ ל-90 דק' בכל
המדינה והגדלת
טווחי הנסיעה

הטבות
ברפורמה
שוויון
בהנחות



מוטי וכנרת, וילדיהם – תומי ורם
כנרת נוסעת ברכבת למת"מ חיפה,
ומוטי ורם באוטובוס לביה"ס

דרך שווה תחסוך להם **178.5 ₪ לחודש**
ויוכלו לנסוע הרבה יותר, ורחוק יותר
עד נהריה וקרית שמונה

**מהפיכת
השירות**

**משפחת
שלום
מכרמיאל**



מנחם (38) וחיה (39),

הורים ל-7 ילדים, 3 מהם נוסעים בכל בוקר באוטובוס לת"ת, חיה נוסעת יומית לעבודה בעיר ומנחם נוסע פעם בשבוע לבני-ברק. אחת לחודש נוסעים לשבת באשדוד.

דרך שווה תחסוך להם 109 ₪ לחודש ויוכלו לנסוע הרבה יותר!

מהפיכת השירות

משפחת חכם

מירושלים



שמואל (75), שולה (70),
זוג אזרחים ותיקים מחדרה
נוסעים באוטובוס 4 פעמים בשבוע – לקניות,
להרצאות, ולבקר את הנכדים בראשון לציון

דרך שווה תחסוך להם 82 ₪ בחודש,
ואם יסעו יותר – לא ישלמו יותר!

**מהפיכת
השירות
שמואל ושולה
מחדרה**

מארס 2022 - גיבוש ההמלצות בוועדת המחירים

היערכות טכנולוגית ותפעולית

- עדכון כלל מערכות הכרטוס אצל המפעילים
- התאמת האפליקציות ושדרוג טכנולוגי

חתימת צווי הנסיעה

בידי שרת התחבורה ושר האוצר

היערכות ציבורית

- מחשבון לבירור האופן המשתלם ביותר לנסוע
- מוקדי השירות יגישו המידע לציבור
- קמפיין ציבורי
- עם השקת התכנית במהלך הקיץ - דיילים/ות בכל רחבי המדינה, סיוע לאזרחים ותיקים, הסברה מקומית מותאמת לשינוי.
- קיץ 2022 - **דרך שווה יוצאת לדרך!**

ציר הזמן של תכנית דרך שווה



מהפכה
בתחבורה
הציבורית

דרכ שונה

תודה!

פרטים נוספים: *8787 | Bus.gov.il

נספח מש/11

**צילום הפנייה לוועדת המחירים
מיום 21.3.22**

עמ' 221



י"ח אדר ב תשפ"ב
21 מרץ 2022

אל: מר יובל טלר - יו"ר ועדת המחירים הבינמשרדית

הנדון: תיקון צו פיקוח על מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית ברב קו ובאפליקציות התשלום

הנושאים

- א. במסגרת החלטת ממשלה מספר 259 מיום 1.8.2021 בעניין "ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים" (להלן – החלטת הממשלה), אושרו מספר עקרונות לעדכון תעריפי התחבורה הציבורית שהם בסיס לרפורמת השירות המוצעת להלן. כמו כן, נדרש עדכון של התעריפים בהתאם לעקרונות האמורים גם בתעריפי הנסיעה ברכבת הארצית. בנוסף לעקרונות אלו צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשס"ג-2003 וצו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת), התשס"ח-2008 (להלן – צווי הפיקוח) קובעים כי תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית יתעדכנו באופן אוטומטי אחת לשנה, ביום ה-1 בפברואר, בהתאם לשיעור השינוי בסל התשומות הקבוע בצווי הפיקוח. שיעור השינוי שחושב בהתאם למנגנון זה עומד על 6.39%. עלייה זו נדחתה ומוצע כעת לממשה במסגרת מהפכת השירות בתעריפי התחבורה הציבורית על פי העקרונות הבאים:
1. יצירת חופשי חודשי משולב (רכבת ואוטובוסים) עבור מרחקי נסיעה שונים אשר יחליפו את כרטיסי המנוי הקיימים כיום.
 2. יצירת מנויי חופשי חודשי ארצי וחופשי חודשי אזורי לנסיעה באוטובוסים בלבד שיחליפו את כרטיסי המנוי החופשיים הקיימים כיום.
 3. קביעת תעריפי נסיעה בודדים ויומיים מבוססי מרחק: 5 ברכבת הכבדה (כרטיסי המנוי ברכבת משולבים), ו-5 ביתר אמצעי התחבורה הציבורית.
 4. הרחבת נסיעה חופשית ב-90 דקות – בכל הנסיעות ברדיוס של עד 15 ק"מ באוטובוס.
 5. שינוי בהנחות:
- א. חופשי חודשי מוזל לנוער – 50% מעלות מלאה של חופשי חודשי והגדרת נוער מחודשת.
 - ב. הרחבת ההנחה לנכים ולזכאי ביטוח לאומי – מ-33% ל-50%.
 - ג. נסיעה חינם לבני 75 ומעלה וביטול התשלום במזומן באוטובוסים.
 - ד. ביטול ההנחה המוענקת בעת טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור" (פרט לאוכלוסיות מיוחדות הזכאיות להנחה בתח"צ) כאמור בהחלטת הממשלה.

- ה. ביטול כלל חוזי נסיעה "היסטוריים", גם כן בהתאם להחלטת הממשלה.
ו. ביטול כרטיסיות והסדרים נוספים היחודיים לרכבת ולרכבת הקלה ובאוטובוסים.
6. עדכון תעריפים באמצעי תשלום מתקדמים:

- א. יישור קו בין תעריפי אפליקציה למבנה התעריפים החדש ברב קו שמוצגים במסגרת רפורמת השירות.
ב. שינוי אופן חישוב התקרה היומית והחלפת הנחות המחזור בתקרה חודשית.
ב. שינוי במנגנון העדכון האוטומטי
ג. נושאים נוספים:
1. הגדרת מטען בצו הפיקוח
2. עלות כרטיס אנונימי

דברי הסבר

לאורך השנים נקבעו תעריפי הנסיעה **באוטובוסים** ללא מתודולוגיה סדורה. כתוצאה מכך, קיימים כיום למעלה מ-80 קודי תעריף שונים, אשר אינם מבוססים על לוגיקה אחידה. מבנה זה אף מקשה על מתן מידע שקוף ומלא לציבור הנוסעים והנוסעות לעניין תעריפי הנסיעה, ומעכב אימוץ טכנולוגיות תשלום מתקדמות.

גם **ברכבת**, מבנה התעריפים מורכב. שיטת חישוב התעריפים הבודדים הקיימת כיום ברכבת מבוססת על מרחק מסילה, כך שבפועל הנוסע משלם תעריף נסיעה המתבסס על מרחק המסילה בין תחנת המוצא ליעד, גם אם מדובר במסלול לא ישיר.

זאת ועוד, קיימת כיום שיטה נוספת לחישוב התעריפים באמצעי תשלום מתקדמים – באמצעות **אפליקציות התשלום**. בשנת 2019 החל המשרד במהלך חדשני להטמעת אמצעי כרטיס נוסף לרווחת ציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית, אפליקציות לתיקוף ותשלום באמצעי התחבורה הציבורית השונים. ניתן לבצע תשלום ותיקוף באפליקציה סלולרית, כאשר התשלום באפליקציה מחושב רק על בסיס הנסיעות שבוצעו בפועל, בחיוב נדחה – Post Paid ולא בדומה לנעשה בכרטיס הרב קו, שם התשלום נעשה במסגרת טעינת הסדר נסיעה מראש – Pre Paid. לצורך כך, נוכח מגבלות טכנולוגיות, נאלץ המשרד לגבש מבנה תעריפים נפרד מהמבנה הקיים שאושר במסגרת ועדת המחירים ב-23.4.2020 והוטמע בצו הפיקוח.

בהתאם להחלטת הממשלה ומתוך מטרה לייצר מבנה, פשוט וברור לנוסעים ובהלימה מול דפוסי שימוש של ציבור הנוסעים, נבנו שישה טווחי נסיעה, לתעריף הנסיעה הבודדת ולחישוב יומי וחודשי לאותו טווח נסיעה. ראה פירוט מבנה התעריפים באפליקציות, הסבר לרציונאל למבנה התעריפים¹

נכון להיום, במצב הקיים, נוצרו למעשה שני מבני תעריפים שונים. האחד מבוסס על לוגיקה של מרחק הנסיעה האווירי שבוצע בפועל והשני כולל עשרות קודי מחירים שונים ללא מתודולוגיה שיטתית וברורה. האחד מייצר היררכיה ברורה בין הרכבת ליתר אמצעי התחבורה והשני משולל

¹ נספח 1 - מסמך עקרונות רפורמת השירות בתעריפים

כזו. ומעל הכל, לנוסע הבודד קיימים שני אמצעי כרטוס אשר לכל אחד מהם מבנה תעריפים שונה, מבוסס שפה שונה, במודל תשלום שונה. במצב כזה, קיימים עבור הנוסע אי וודאות מוגברת, בלבול וחוסר בהירות באשר לאמצעי הכרטוס הנכון עבורו ובכלל, לתמיהה מדוע עבור נסיעה באותו האוטובוס הוא נדרש לשלם תשלום שונה באמצעי כרטוס אחד אל מול השני. בנוסף, ועדת המחירים בהחלטתה מיום 23.4.2020 עת אישרה את מודל התעריפים באפליקציות הביעה עמדתה שיש לאחד בין מבנה התעריפים ברב קו ובאפליקציה לאחר בחינה של המודל באפליקציה.

מבנה התעריפים המוצע תומך בחזון של הפיכת ישראל למדינה של הסעת המונים ממספר סיבות מרכזיות:

1. המשרד מקדם ומפתח תחבורה חכמה ובפרט יצירת שירות שלם למימוש ה- **MaaS – Mobility as a Service**. בתמצית, על פי תפיסה זו, יש לראות את האינדיבידואל כמו שמבצע עירוב שימושים במעבר מנקודה A ל- B ולספק קורת גג אחת ככל הניתן לאפשרות הניידות המעורבת. למעשה, עולם שימושי הדרך לא יוכל להיות שלם ללא התייחסות למבנה התעריפים הקיים, ולהתאמתו למציאות המשתנה, לביקושים לשירותים בכלל ולשירותי דרך ותחבורה ציבורית בפרט. התאמה זו מתייחסת הן למבנה התעריפים והן לאחידות בין אמצעי תשלום.
2. **פשטות** המבנה, הן לצורך יצירת פלטפורמה המאפשרת הטמעת כלים טכנולוגיים (אשר מטבע הדברים נדרשת בהם מתודולוגיה סדורה ובהירה), הן עבור הנוסעים והנוסעות, ברמת העברת המידע והבהירות באשר לשימוש בתחבורה הציבורית והן לצורך תפעול מערכות הסעת המונים הולכת וגדלה הכוללת תיקוף, טעינה, ושירות הלקוחות הנלווה.
3. **הוגנות ואמון** מול הנוסעות והנוסעים כתנאי בסיסי לעידוד הציבור הרחב לשימוש בתחבורה הציבורית. אמון זה מתייחס באופן רוחבי לפרמטרים השונים הנכללים בשירות התחבורה הציבורית, ובתוך כך למבנה תעריפים אשר ככל שיהיה שקוף יותר, בהיר יותר והגון יותר, יתרום לבניית האמון בין הנוסעים למשרד.
4. **תעריפים תומכי תכנון** – הסרת חסמים לשיתוף בין מפעילי התחבורה הציבורית, המערכות הטכנולוגיות השונות ואמצעי התחבורה הציבורית. הסדרי נסיעה, אשר תקפים רק בקרב חלק מהמפעילים, או שונות בתעריף נסיעה של אותו מסלול נסיעה בין מפעילי תחבורה ציבורית שונים, מייצרים קושי אמיתי בתכנון מיטבי של התחבורה הציבורית, ויצירת שילוביות בין קווי שירות ו/או בין אמצעי תחבורה שונים.

על מנת ליצור מבנה תעריפים פשוט, ברור ושיווני לציבור הנוסעים, אנו מעוניינים ליישם רפורמת שירות בתעריפים, ולבצע מספר שינויים בשיטת התעריפים וההנחות הקיימת. הרפורמה תבוצע לפי העקרונות הבאים:

1. מעבר לתמחור מבוסס מרחק, בהתאם לפרקטיקה בינלאומית מובילה, ובהתאם לשיטה שכבר אומצה, ואושרה על ידי ועדת המחירים כאמור לעיל, באמצעי כרטוס מתקדם. מבנה התעריפים מבוסס מרחק אווירי. בעצם המעבר לשיטה זו, מתבטלים העיוותים שנוצרו לאורך השנים בקודי

המחיר והתעריפים השונים. השיטה שקופה ופשוטה להבנה, שוויונית ומשפרת משמעותית את רמת השירות וחוויית השימוש עבור הנוסע.

2. ישור קו בין אמצעי התיקוף השונים ויצירת היררכיה הגיונית בין אמצעים תחבורתיים שונים בהתאם למדיניות תחבורתית, רכבת כבדה לעומת יתר אמצעי התחבורה הציבורית.

3. עידוד השימוש בתחבורה הציבורית - מנויים מעודדי שימוש נרחב בתחבורה הציבורית, בדגש על צמצום עליית תעריפים עבור נוסעים קבועים.

4. פשטות לנוסעים ולנוסעות ופשטות תפעולית שתאפשר הרחבה מאסיבית של מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית.

5. הנחות שמבוססות קריטריונים אחידים בלבד הן ברמת הישוב והן ברמת הפרופיל – שקיפות מלאה באופן מתן ההנחות, בהתאם למאפיינים חברתיים-כלכליים וגיאוגרפיים.

6. מתן מענה במוצרים משלימים לנסיעה בפריפריה.

בהתבסס על קווים מנחים אלו שקיבלו בין היתר ביטוי בהחלטת הממשלה אנו מציעים לאמץ את מבנה התעריפים המוצג להלן ולבצע את השינויים המרכזיים בתעריפי התחבורה הציבורית:

חופשי חודשי		חופשי יומי		נסיעה בודדת		מרחק			
משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל (*)	משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל	רכבת	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל	משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל		
255	225	18	12.5	9	5.5	עד 15 ק"מ	עד 15 ק"מ	עירוני	
255		28	24	18	12	עד 40 ק"מ	עד 15 ק"מ	אזורי	
410		37	32	24	16	עד 40 ק"מ	עד 120 ק"מ	בינעירוני	
610		42		27		עד 75 ק"מ		בינעירוני פלוס	
610		74	54	48	27		ארצי – מעל 120	ארצי	
1500		1500		130		65	מעל 225 ק"מ	מעל 225 ק"מ	

(*) עלות חופשי חודשי באוטובוסים באזורי הפריפריה (עד 40 ק"מ) – 99 ש"ח

א. קביעת מבנה תעריפים חדש:

במבנה התעריפים החדש יקבעו 5 תעריפי נסיעה עבור נסיעה בודדת ונסיעה יומית על בסיס מרחק אווירי בק"מ עבור אוטובוסים ויתר אמצעי הנסיעה שאינם רכבת כבדה (להלן – אוטובוסים) וכן עבור הרכבת הכבדה. בנוסף יקבע מחיר לחופשי חודשי ארצי לאוטובוסים המאפשר נסיעה בכלל האוטובוסים (למעט נסיעה לאילת) וכן חופשי חודשי אזורי המאפשר נסיעה בכלל האוטובוסים בנסיעות עד מרחק של 40 ק"מ באזורים המוגדרים פריפריה במפת התעריפים באפליקציה. כמו כן יקבעו 3 תעריפים לחופשי חודשי משולב לנסיעה עד 40 ק"מ, עד 75 ק"מ ותעריף ארצי משולב. להלן עקרונות הבסיס:

- המרחקים שנקבעו משקפים את המרחב הגיאוגרפי בישראל ותואמים את דפוסי הנסיעה של נוסעי ונוסעות התחבורה הציבורית באוטובוסים וברכבת.
- מחירי הרכבת הכבדה לנסיעה בודדת גבוהים ממחירי האוטובוס לנסיעה בודדת, בשל ייחודיות השירות הניתן ברכבת.
- מחירים יומיים באוטובוסים משקפים נסיעה הלוך חזור, כאשר ברדיוס ראשון היחס גבוה יותר בשל דפוסי נסיעה עירוניים המשקפים ריבוי נסיעות גבוה יותר במרחקים קצרים. מחירים יומיים ברכבת ישראל משקפים 1.6 נסיעות על מנת לשקף הנחה לנסיעה הלוך חזור. ברדיוס הראשון היחס גבוה יותר בשל דפוסי נסיעה עירוניים המשקפים ריבוי נסיעות גבוה יותר במרחקים קצרים. הפער בין המכפיל לאוטובוסים ולרכבות נובע מדפוס שימוש שונה בין אמצעיים אלו.

ב. איחוד ככל הניתן בין התעריפים באמצעי התשלום ובעקבות כך שינוי שיטת החישוב באפליקציות באופן הבא:

1. תקרת חיוב יומית (הנחת מחזור יומית) - תקרת החיוב היומי חושבה עד עתה בהתאם לצבר התיקופים שבוצעו באותה יממה, כאשר נקבעה על פי רדיוס הנסיעה הארוך ביותר שבו נעשה שימוש באותה היממה. מעתה יהא חישוב המשקף יעילות מירבית לנוסע לפי התעריפים הנקובים בטבלה לעיל ובהתחשב בהתחשבות חודשית של אמצעי התשלום.
2. תקרת חיוב חודשית (הנחת מחזור חודשית) – עד עתה חיוב הנוסע בגין ביצוע נסיעות במהלך אותו החודש, כאשר הוענקה לו הנחה לפי מדרגות שפורטו. מדרגות אלו מתבטלות בשיטת החישוב החדשה, ולנוסע יבוצע חישוב המשקף יעילות מירבית לנוסע בהתאם לתעריפים הנקובים בטבלה לעיל, ובהתחשב בהתחשבות חודשית של אמצעי התשלום.
2. חישוב התקרה היומית לאזרח ותיק כולל הנחת 50% לאזרחים הוותיקים מהתקרה היומית (בניגוד לחישוב עד כה).

ג. הרחבת הטבת 90 דקות – בכל הנסיעות באוטובוסים ברדיוס של עד 15 ק"מ

כיום הטבה זו קיימת רק בטבעת 1 במטרופולינים הראשיות. מוצע להרחיב את ההנחה לכלל הנסיעות שאינן רכבת כבדה ברדיוס הראשון (עירוני). נסיעות חופשיות בטווח של 90 דק' תומכות בתפיסת תכנון ותחבורתי הנשען על שילוביות וקווי עורק והזנה.

ד. ביטול ההנחה המוענקת בעת טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור" (פרט לאוכלוסיות מיוחדות הזכאיות להנחה בתח"צ)

בהתאם להחלטת הממשלה בה הוחלט על ביטול ההנחה לערך צבור בשל העדר הצורך לתמריצים שניתנו לעידוד המעבר מתשלום במזומן לתשלום ברב קו. תמריצים אלו כללו עד היום הנחה בת 20% במעמד טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור". כיום, הוטמע השימוש בכרטיס רב קו בקרב למעלה מ-85% מציבור הנוסעים. בכך התאפשר לנתק את הנהג מעיסוקים "מסחריים" של קבלת תשלום במזומן וטעינת כרטיסי רב קו בשירות העירוני, למקד את הנהג במשימות נהיגה, לאפשר עלייה מכל הדלתות ולשפר את זמני הנסיעה. כחלופה לשימוש אנונימי (שכאמור, לא היווה בסיס למתן ההנחה) תינתנה הנחות במסגרת מנויים יומיים ובהרחבת האפשרות לנסיעות מעבר במסגרת 90 דקות בהסדר נסיעה מסוג ערך צבור. כמובן, שבעלי זכאות להנחה, כגון: ותיקים, זכאי הביטוח הלאומי, ילדים, נוער, סטודנטים וכו', ימשיכו להנות מההנחה הייעודית שהוענקה להם, להבדיל מההנחה המסחרית דנן, במעמד הטעינה.

ה. ביטול חוזי נסיעה "היסטוריים"

קיימים עשרות הסדרי נסיעה "היסטוריים" ייחודיים לאשכולות ספציפיים בארץ. הסדרי נסיעה אשר אינם מבוססי לוגיקה מסוימת ומשקפים הנחות שניתנו על בסיס אזורי בלבד ומייצרים פערים בהנחות הניתנים לנוסעים זהים. בנוסף, חוזים אלו מהווים חסם התפתחות מערכת הכרטוס - השימוש בהם מוגבל למפעיל מסוים ולא מתאפשר לבצע עימם מעברים בין מפעילים.

במסגרת הרפורמה המוצעת שמבקשת לייצר מבנה תעריפים ברור, פשוט ושקוף, מוצע לבטל הסדרי נסיעה אלה ולאפשר לכלל ציבור הנוסעים ליהנות מהסדרי נסיעה תקופתיים אחידים. **במקביל כדי לעודד נסיעות בתחבורה הציבורית באזורים פריפריאליים יוצע לאזורים אלה הסדר חודשי, מוזל יותר – שינתן באופן שווה לכולם, מתוך הכרה בצורכי התחבורה הציבורית הייחודיים בפריפריה.**

בנוסף, כיום מוענקת הנחה של 50% מהתעריף המלא בנסיעות בקווים ממוגני ירי. הנחה זו אינה מעוגנת בצו ומהווה בעייתיות מבחינת תשלום בהסדרים משותפים. אנו ממליצים לבטל הנחה זו.

ו. צמצום מנויים וקביעת הגדרה אחת לחופשי חודשי

חוזי החופשי חודשי יצומצמו כפי שמפורט בטבלת המחירים ויהיו מבוססי מרחק נסיעה. בנוסף, כלל החוזים ימכרו מתאריך נבחר ועד ליום לפני התאריך הנקוב בחודש העוקב.

ז. שינויים בהנחות

1. מתן הנחה לבעלי פרופיל ילדים ונוער של 50% מעלות מלאה של חופשי חודשי והגדרת נוער לרבות תלמידים.

על מנת להקל על הגידול בהוצאת משקי הבית, בעיקר בקרב משפחות מרובות ילדים, אנו ממליצים על הענקת הנחת 50% לילדים ונוער גם ברכישת חופשי חודשי (כיום זכאים בכל מקרה לטעינת ערך צבור ב-50% הנחה). הנחה זו מהווה הטבה עבור ילדים ובני נוער

המשתמשים באופן קבוע בתחבורה הציבורית ותעודד שימוש נרחב בתחבורה הציבורית, בהתאם למטרות הרפורמה.

2. הרחבת ההנחה לזכאי ביטוח לאומי – מ-33% ל-50%.
במגמה להקל ולהפחית את יוקר המחיה לאוכלוסייה זו של אנשים עם מוגבלויות ומקבלי קצבאות, וכן כדי ליצור אחידות ברמת ההנחה לזכאים השונים, אנו ממליצים להרחיב את ההנחה המוענקת להם ל-50%, בעת טעינת הסדר נסיעה ערך צבור בלבד.

3. יצירת פרופיל חדש ומתן נסיעות חינם לבני +75
אנו ממליצים להעניק פטור מתשלום על נסיעות בתחבורה הציבורית לנוסעים בגילאי 75 ומעלה. זאת בין היתר לעודד אוכלוסיה זו לעבור לשימוש נרחב בתח"צ ולבחור בחלופה על נהיגה ברכב פרטי. מדובר באוכלוסייה שראוי לאפשר לה נסיעות חינם בתחבורה הציבורית משיקולי בטיחות להם ולציבור, וכן להעניק להם הטבה שתצמצם את הצורך בהיערכות לנסיעות בגילאים אלו, שהולכת ונהיית מורכבת טכנולוגית על רקע השינויים בשנים האחרונות ועל רקע השינויים שעוד צפויים להתרחש במערכות הכרטוס.
הטבה זו תינתן במקביל לביטול התשלום במזומן באוטובוסים לכלל האזרחים הוותיקים, הקיים היום. המהלך משתלב עם מדיניות הפחתת המזומן הכללית, עם מדיניות הפחתת המגע עם הנהג שמיטיב הן עם הנהגים, כלל נוסעי התחצ והן עם בטיחות הנסיעה, בפרט לאור המאבק בנגיף הקורונה.

שינוי במנגנון עדכון אוטומטי

מוצע לשנות את אופן חישוב שיעור השינוי כך שביום הבדיקה יחושב שיעור השינוי המצטבר בין המדדים בתקופת הבסיס (כמפורט בטבלת הסל שבצו) לבין ממוצע המדדים של השלושה חודשים האחרונים הידועים ב-31.12 (כלומר בחודש ינואר יחושב שיעור השינוי שבין המדדים הידועים בתקופת הבסיס לבין המדדים הממוצעים של חודשים נובמבר, אוקטובר וספטמבר). שינוי זה יאפשר לשקף נכון יותר את העלייה במחירי התשומות ללא הסתמכות על שינויים קיצוניים למעלה או למטה בחודש מסוים. מומלץ להכניס גם רכיב עלות חשמל למדד החל משנת 2023, מאחר שבהתאם למדיניות משרד התחבורה – יש להפעיל את התחבורה הציבורית באמצעות חשמל, ולא בדלקים מזהמים, בד בבד עם הקטנת משקל הדלק בסל באותו שיעור.

נושאים נוספים

1. הגדרת מטען בצו הפיקוח:
כיום ההגדרה מנוסחת כך:

(א) "מחיר הנסיעה כאמור בתוספת זו כולל הובלת מזוודה, מטען יד של נוסע, כיסא נכים מקופל, עגלת ילדים, אופניים מקופלים, קורקינט או בעל חיים שמותר להסיעם לפי תקנה 462 לתקנות התעבורה, התשכ"א 81961.

(ב) בעד הובלת מטען שאינו נכלל בסעיף קטן (א) יחולו המחירים האלה :

- (1) בקו או בקטע קו שמחיר נסיעה בודדת בו אינו עולה על 10.9 שקלים חדשים - מחיר הנסיעה באותו קו או קטע קו ;
- (2) בקו או בקטע קו שמחיר נסיעה בודדת בו עולה על 10.90 שקלים חדשים - 50% ממחיר הכרטיס בלא הנחה, ובלבד שהמחיר בעד הובלתו לא יהיה נמוך מ-10.90 שקלים חדשים.

אנו ממליצים לתקן את צו הפיקוח, כך :
ב. בעד הובלת מטען שאינו נכלל בסעיף קטן (א) יחול מחיר נסיעה נוספת.

2. מחיר כרטיס אנונימי : מחיר רכישת כרטיס אנונימי יהיה 10 שח, המשקף את עלות הפקת הכרטיס.

עליית מדד התשומות והכלת העלייה במסגרת הרפורמה

בחודש ינואר אישרה ועדת המחירים את דחיית עליית תעריפי התחבורה הציבורית בחודשיים על מנת לאפשר את ההיערכות הנדרשת לצורך ביצוע השינויים הנדרשים, וזאת ביחס לאמצעי התחבורה הציבורית שיכללו בשינויים לרבות אוטובוסים, רכבות ורכבות קלות. השינויים שהוצגו כאן מחליפים את עליית המדד המקורית.

נודה להעלאת נושא תיקון צו הפיקוח לדיון בוועדה בהקדם האפשרי.

ב ב ר כ ה ,



ברוני חירמן
מנהלת אגף כלכלה (בפועל)

העתק: גב' מיכל פרנק – מנכ"לית המשרד
מר אבנר פלור – סמנכ"ל בכיר תנועה
עו"ד דוד טמיר – היועץ המשפטי (בפועל)
מר רן שדמי – מ"מ ראש הרשות לתח"צ
גב' נעה ליטמנוביץ – מנהלת אגף בכיר כלכלה ברשות לתח"צ
גב' שלומית עמוס – מנהלת אגף תעריפים וכרטיס
עו"ד עופר לוי - ממונה ייעוץ משפטי
חברי ועדת מחירים

נספח מש/12

צילום סיכום ועדת המחירים מיום

6.4.22

עמ' 231

מדינת ישראל

משרד התחבורה

משרד האוצר

והבטיחות בדרכים

ה' ניסן תשפ"ב
06 אפריל 2022

סיכום דיון של ועדת המחירים
שנערך ביום 21 במרץ 2022

על סדר היום:

תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית ברב קו ובאפליקציות התשלום

חברי ועדת המחירים

מר יובל טלר חסון – יו"ר ועדת המחירים, משרד האוצר

מר אסף גבע – חבר ועדת המחירים, משרד האוצר

גב' ברוני חירמן – המפקחת על המחירים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

משתתפים נוספים

עו"ד ינון גוטגליק – לשכה משפטית, משרד האוצר

גב' שחר בר – רפרנטית תחבורה, משרד האוצר

גב' נעה ליטמנוביץ – מנהלת אגף בכיר כלכלה לתחבורה ציבורית – רשות תח"צ

רו"ח שלומית עמוס – מנהלת אגף תעריפים וכרטוס ברשות לתח"צ

מר אוהד מרדכי – משרד האוצר

עו"ד מיטל סלע – לשכה משפטית, משרד התחבורה

גב' עפרי אשל – משרד האוצר

החלטה:

בהתאם להחלטת ממשלה מספר 259 מיום 1.8.2021 בעניין "ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים" (להלן – החלטת הממשלה), ועדת המחירים המשותפת למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) ולמשרד האוצר (להלן – ועדת המחירים או הוועדה) ממליצה לשר האוצר ולשרת התחבורה והבטיחות בדרכים לתקן את צווי הפיקוח על מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית (רכבת ואוטובוסים) כדלהלן:

תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית בתשלום ברב קו ובאמצעי תשלום מתקדם (ב-ט)

חופשי חודשי		חופשי יומי		נסיעה בודדת		מרחק		
משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל (*)	משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל	רכבת	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל	רכבת / משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל	
255	225	18	12.5	9	5.5 (**)	עד 15 ק"מ	עד 15 ק"מ	עירוני
255		28	24	18	12	עד 15 ק"מ	עד 40 ק"מ	אזורי
410		37	32	24	16	עד 40 ק"מ	עד 40 ק"מ	בינעירוני
610		42		27		עד 75 ק"מ	120 ק"מ	בינעירוני פלוס
610		74	54	48	27	ארצי – מעל 120	עד 120 ק"מ	ארצי
610			74		68.5	(לא כולל מע"מ)	מעל 225 ק"מ	

(*) חופשי חודשי אזורי (באזורים המרוחקים מגלעין המטרופולין – ראה מפה בנספח א') לנסיעה באוטובוסים בלבד למרחקי נסיעה אווירית של עד 40 ק"מ בסך של 99 ₪ (נסיעה שעלותה עד 12 ₪).

(**) בנוסף תינתן נסיעה חופשית ב- 90 דקות – בכל הארץ בנסיעות אוטובוס עירוניות (נסיעות שאורכן עד 15 ק"מ אווירי).

שינוי בהנחות:

1. חופשי חודשי מוזל לנוער – בנוסף להנחת נוער שניתנה עד היום בטעינת הסדר נסיעה "ערך צבור", תינתן הנחת 50% מהעלות המלאה של מנויי החופשי החודשי ותיקון הגדרת "נוער".
2. הרחבת ההנחה לנכים ולזכאי ביטוח לאומי – מ-33% ל-50%.
3. נסיעה חינם לבני 75 ומעלה וביטול התשלום במזומן באוטובוסים.
4. ביטול ההנחה המוענקה בעת טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור" לבעלי פרופיל רגיל/בוגר בלבד, כאמור בהחלטת הממשלה.
5. ביטול כלל חוזי הנסיעה ה"היסטוריים", כאמור בהחלטת הממשלה.
6. ביטול כרטיסיות והסדרים נוספים ייחודיים לרכבת, לרכבת הקלה ולאוטובוסים.
7. אמצעי תשלום מתקדם – שינוי אופן חישוב התקרה היומית והחלפת הנחות המחזור בתקרה חודשית.

נושא נוסף לתיקון בצווי הפיקוח:

1. הגדרת מטען בצו הפיקוח – עלות מטען החייב בתשלום תהא כמחיר הנסיעה הרלוונטית.

תעריפי הנסיעה באוטובוסים, ברכבת המקומית וברכבל מפוקחים מתוקף צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבל מקומית, תשס"ג-2003), ותעריפי הנסיעה ברכבת הכבדה מפוקחים מתוקף צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת, תשס"ח-2008) (להלן – צווי הפיקוח).

במסגרת החלטת ממשלה מספר 259 מיום 1.8.2021 בעניין "ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים" (להלן – החלטת הממשלה), אושרו מספר עקרונות לעדכון תעריפי התחבורה הציבורית, שהם בסיס לרפורמת השירות המוצעת להלן. כמו כן, נדרש עדכון של התעריפים בהתאם לעקרונות האמורים גם בתעריפי הנסיעה ברכבת הארצית. בנוסף לעקרונות אלו, צווי הפיקוח קובעים כי תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית יתעדכנו באופן אוטומטי אחת לשנה, ביום ה-1 בפברואר, בהתאם לשיעור השינוי בסל התשומות הקבוע בצווי הפיקוח. שיעור השינוי העדכני שחושב בהתאם למנגנון זה עומד על 6.39% ועל שיעור של 8.7% ביחס לעדכון המחירים הקודם, (סיכום דיון מיום 26.01.2022 – [קישור](#)) ומוצע כעת לממשו במסגרת תיקון תעריפי התחבורה הציבורית.

לאורך השנים נקבעו תעריפי הנסיעה באוטובוסים ללא מתודולוגיה סדורה. כתוצאה מכך, קיימים כיום למעלה מ-80 קודי תעריף שונים, אשר אינם מבוססים על לוגיקה אחידה. מבנה זה מקשה על מתן מידע שקוף ומלא לציבור הנוסעים והנוסעות לעניין תעריפי הנסיעה, ומעכב אימוץ טכנולוגיות תשלום מתקדמות. בנוסף, שיטת חישוב התעריפים הבודדים הקיימת כיום ברכבת מבוססת על מרחק מסילה, כך שבפועל הנוסע משלם תעריף נסיעה המתבסס על מרחק המסילה בין תחנת המוצא ליעד, גם אם מדובר במסלול לא ישיר.

זאת ועוד, קיימת כיום שיטה נוספת לחישוב התעריפים באמצעי תשלום מתקדמים – באמצעות אפליקציות התשלום. בשנת 2019 החל משרד התחבורה במהלך להטמעת אמצעי כרטיס נוסף לרווחת ציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית – אפליקציות לתיקוף ותשלום באמצעי התחבורה הציבורית השונים. ניתן לבצע תשלום ותיקוף באפליקציה סלולרית, כאשר התשלום באפליקציה מחושב רק על בסיס הנסיעות שבוצעו בפועל, בחיוב נדחה – Post Paid ולא בדומה לנעשה בכרטיס הרב קו, שם התשלום נעשה במסגרת טעינת הסדר נסיעה מראש – Pre Paid. לצורך כך, נוכח מגבלות טכנולוגיות, נאלץ המשרד לגבש מבנה תעריפים נפרד מהמבנה הקיים שאושר במסגרת ועדת המחירים ב-23.4.2020 ([קישור](#)) והוטמע בצו הפיקוח.

בהתאם להחלטת הממשלה ומתוך מטרה לייצר מבנה אחיד, שוויוני, פשוט וברור לנוסעים, ובהלימה עם דפוסי השימוש של ציבור הנוסעים, נבנו שישה טווחי נסיעה לתעריף הנסיעה הבודדת ולחישוב תעריף יומי וחודשי. החלטת ועדת המחירים מיום ה-23.4.2020 מפרטת את מבנה התעריפים באפליקציות, ומסבירה את הרציונאל של מבנה התעריפים.

נכון להיום, במצב הקיים, נוצרו למעשה שני מבני תעריפים. האחד מבוסס על לוגיקה של מרחק הנסיעה האווירי שבוצע בפועל והשני כולל עשרות קודי מחירים שונים ללא מתודולוגיה שיטתית וברורה. בנוסף, בעוד שהאחד מייצר היררכיה ברורה בין הרכבת ליתר אמצעי התחבורה, השני משולל היררכיה זו. מעבר

לכך, במצב הקיים הנוסע עומד מול שני אמצעי כרטוס אשר כל אחד מהם בעל מבנה תעריפים שונה, מבוסס שפה שונה, ובעל מודל תשלום שונה. במצב כזה, קיימים עבור הנוסע אי וודאות באשר לאמצעי הכרטוס הנכון עבורו. בנוסף, ועדת המחירים בהחלטתה מיום 23.4.2020, עת אישרה את מודל התעריפים באפליקציות, הביעה עמדתה שיש לאחד בין מבנה התעריפים ברב קו ובאפליקציה לאחר בחינה של המודל באפליקציה.

מבנה התעריפים המוצע תומך בחזון של הרחבת השימוש בהסעת המונים ממספר סיבות מרכזיות:

1. פשטות המבנה, הן לצורך יצירת פלטפורמה המאפשרת הטמעת כלים טכנולוגיים (אשר מטבע הדברים נדרשת בהם מתודולוגיה סדורה ובהירה), הן עבור הנוסעות והנוסעים, ברמת העברת המידע והבהירות באשר לשימוש בתחבורה הציבורית, והן לצורך תפעול מערכות הסעת המונים הולכת וגדלה הכוללת תיקוף, טעינה, ושירות הלקוחות הנלווה.
2. הוגנות ואמון מול הנוסעות והנוסעים כתנאי בסיסי לעידוד הציבור הרחב לשימוש בתחבורה הציבורית. אמון זה מתייחס באופן רוחבי לפרמטרים השונים הנכללים בשירות התחבורה הציבורית, ובתוך כך למבנה תעריפים אשר ככל שיהיה שקוף יותר, בהיר יותר והגון יותר, יתרום לבניית האמון בין הנוסעים למשרד התחבורה.
3. תעריפים תומכי תכנון וטכנולוגיה – הסרת חסמים לשיתוף בין מפעלי התחבורה הציבורית, המערכות הטכנולוגיות השונות ואמצעי התחבורה הציבורית. הסדרי נסיעה, אשר תקפים רק בקרב חלק מהמפעילים, או שונות בתעריף נסיעה של אותו מסלול נסיעה בין מפעלי תחבורה ציבורית שונים, מייצרים קושי בתכנון מיטבי של התחבורה הציבורית, וביצירת שילוביות בין קווי שירות ו/או בין אמצעי תחבורה שונים.

על מנת ליצור מבנה תעריפים פשוט, ברור ושיוויוני לציבור הנוסעים, הועדה ממליצה ליישם רפורמת שירות בתעריפים, ולבצע מספר שינויים בשיטת התעריפים וההנחות הקיימת. הרפורמה תבוצע לפי העקרונות הבאים:

1. מעבר לתמחור מבוסס מרחק, בהתאם לפרקטיקה בינלאומית מובילה, ובהתאם לשיטה שכבר אומצה ואושרה על ידי ועדת המחירים כאמור לעיל, באמצעי כרטוס מתקדם. מבנה התעריפים מבוסס מרחק אווירי. בעצם המעבר לשיטה זו, מתבטלים העיוותים שנוצרו לאורך השנים בקודי המחיר והתעריפים השונים. השיטה שקופה ופשוטה להבנה, שוויונית ומשפרת משמעותית את רמת השירות וחווית השימוש עבור הנוסע.
2. יישור קו בין אמצעי התיקוף השונים ויצירת היררכיה הגיונית בין אמצעים תחבורתיים שונים בהתאם למדיניות התחבורתית (רכבת כבדה לעומת יתר אמצעי התחבורה הציבורית).
3. עידוד השימוש בתחבורה הציבורית – הסדרי נסיעה תקופתיים מעודדי שימוש נרחב בתחבורה הציבורית, בדגש על צמצום עליית תעריפים עבור נוסעים קבועים.
4. פשטות לנסעים ולנוסעות ופשטות תפעולית שתאפשר הרחבה מאסיבית של מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית.

5. הנחות שמבוססות קריטריונים אחידים בלבד הן ברמת הישוב והן ברמת הפרופיל – שקיפות מלאה באופן מתן הנחות, בהתאם למאפיינים חברתיים-כלכליים וגיאוגרפיים.
6. מתן מענה במוצרים משלימים לנסיעה בפריפריה.

חופשי חודשי אזורי – לאזורים מרוחקים מגלעין מטרופולינים

1. לאחר אימוץ השינויים המוצעים, תאוחדנה שיטות התשלום ברב קו ובאמצעי תשלום מתקדמים (יישומון), ולכן אין חשש שהיישומון לא יהיה זמין ורלוונטי לתושבי הפריפריה, כפי שהיה קודם לכן בעת אישור תעריפים מיוחדים באמצעי תשלום מתקדמים לאזורים מרוחקים מגלעין המטרופולין. עם זאת, לאור העובדה שבמצב הנוכחי קיים פער בין התעריף העירוני לבין התעריף העירוני המופחת שנקבע, ובהמשך למדיניות משרד התחבורה לעודד שימוש קבוע ותכופ בתחבורה הציבורית, ניתנות הנחות משמעותיות בהסדר הנסיעה התקופתי חודשי באזורים אלו.
2. המפה של אזורים המרוחקים מגלעין המטרופולין אומצה גם במסגרת רפורמה זו ומבוססת כאמור על מפות התחבורה הציבורית (ראו נספח א').

פרטי הרפורמה

א. קביעת מבנה תעריפים חדש

במבנה התעריפים החדש יקבעו 5 תעריפי נסיעה עבור נסיעה בודדת ומנוי יומי, על בסיס מרחק אווירי בק"מ עבור אוטובוסים, רכבת מקומית, כרמלית ורכבל וכן עבור הרכבת הכבדה. בנוסף, יקבע מחיר לחופשי חודשי ארצי לאוטובוסים המאפשר נסיעה בכלל האוטובוסים (למעט נסיעה לאילת), וכן חופשי חודשי אזורי המאפשר נסיעה בכלל האוטובוסים בנסיעות עד מרחק של 40 ק"מ באזורים המרוחקים מגלעין המטרופולין – ראה מפה. מו כן יקבעו 3 תעריפים לחופשי חודשי משולב לנסיעה עד 40 ק"מ, עד 75 ק"מ ותעריף ארצי משולב.

להלן עקרונות הבסיס לקביעת מבנה זה:

- המרחקים שנקבעו משקפים את המרחב הגיאוגרפי בישראל ותואמים את דפוסי הנסיעה של נוסעי ונסעות התחבורה הציבורית באוטובוסים ורכבת.
- מחירי הרכבת הכבדה לנסיעה בודדת גבוהים ממחירי האוטובוס לנסיעה בודדת, בשל יתרונות השירות הניתן ברכבת ועלות התפעול הגבוהה יותר.
- מחירים יומיים באוטובוסים משקפים נסיעה הלוך חזור, כאשר ברדיוס ראשון היחס גבוה יותר בשל דפוסי נסיעה עירוניים המשקפים ריבוי נסיעות במרחקים קצרים. מחירים יומיים ברכבת ישראל משקפים 1.6 נסיעות בודדות, על מנת לשקף הנחה לנסיעה הלוך חזור, כאשר גם כאן ברדיוס הראשון היחס גבוה יותר בשל דפוסי נסיעה עירוניים המשקפים ריבוי נסיעות במרחקים קצרים. הפער בין המכפיל לאוטובוסים ולרכבות נובע מדפוס שימוש שונה בין אמצעים אלו.

ב. איחוד בין התעריפים באמצעי התשלום השונים (ובעקבות כך שינוי שיטת החישוב באפליקציות)

1. כלל התעריפים המופיעים בטבלה יאומצו גם בתשלום באמצעי התשלום המתקדמים, ובהתאם ישונו גם אופן החישוב של התקרה היומית וכן יוחלפו מדרגות ההנחה החדשיות בחישוב חודשי מיטבי על פי תעריפי הטבלה.
2. תקרת חיוב יומית (הנחת מחזור יומית) – תקרת החיוב היומית חושבה עד עתה בהתאם לצבר התיקופים שבוצעו באותה יממה, כאשר היא נקבעה על פי רדיוס הנסיעה הארוך ביותר שבו נעשה שימוש באותה היממה. מעתה החישוב ישקף יעילות מירבית לנוסע לפי התעריפים הנקובים בטבלה לעיל ובהתחשב בהתחשבות חודשית של אמצעי התשלום.
- תקרת חיוב חודשית (הנחת מחזור חודשית) – עד עתה חיוב הנוסע בגין ביצוע נסיעות במהלך אותו החודש, כאשר הוענקה לו הנחה לפי מדרגות שפורטו. מדרגות אלו מתבטלות בשיטת החישוב החדשה, ולנוסע יבוצע חישוב המשקף יעילות מירבית לנוסע בהתאם לתעריפים הנקובים בטבלה לעיל, ובהתחשב בהתחשבות חודשית של אמצעי התשלום.
3. חישוב התקרה היומית לאזרח ותיק כולל הנחת 50% לאזרחים הוותיקים מהתקרה היומית (בניגוד לחישוב עד כה).

ג. הרחבת הטבת 90 דקות – בכל הנסיעות באוטובוסים, ברכבת מקומית וברכבל ברדיוס של עד 15 ק"מ

כיום הטבה זו קיימת רק בטבעת 1 במטרופולינים הראשיות. מוצע להרחיב את ההנחה לכלל הנסיעות שאינן רכבת כבדה ברדיוס הראשון (עירוני). נסיעות חופשיות בטווח של 90 דק' תומכות בתפיסת תכנון תחבורתי הנשען על שילוביות וקווי עורק והזנה.

ד. ביטול ההנחה המוענקת בעת טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור"

ביטול זה נעשה בהתאם להחלטת הממשלה בה הוחלט על ביטול ההנחה לערך צבור בשל העדר הצורך בתמריצים שניתנו לעידוד המעבר מתשלום במזומן לתשלום ברב קו. תמריצים אלו כללו הנחה בת 20% במעמד טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור". כיום, הוטמע השימוש בכרטיס רב קו בקרב למעלה מ-85% מציבור הנוסעים. בכך התאפשר לנתק את הנהג מעיסוקים "מסחריים" של קבלת תשלום במזומן וטעינת כרטיסי רב קו בשירות העירוני, ולמקד אותו במשימות נהיגה, במתן אפשרות עלייה מכל הדלתות ובשיפור זמני הנסיעה. בעלי זכאות להנחה, כגון: ותיקים, זכאי הביטוח הלאומי, ילדים, נוער, סטודנטים וכו', ימשיכו ליהנות מההנחה הייעודית שהוענקה להם, גם בטעינת ערך צבור, להבדיל מההנחה המסחרית דנן, במעמד הטעינה. בנוסף, ניתנות הנחות במסגרת מנויים תקופתיים יומיים וחודשיים, וכן הטבת 90 דק' שמאפשרת נסיעה חופשית בנסיעות אוטובוס עד 15 ק"מ ברחבי הארץ, אשר מצמצמות את ההשפעה של ביטול הנחת הערך הצבור.

ה. ביטול חוזי נסיעה "היסטוריים"

בתעריפי התחבורה הציבורית קיימים עשרות הסדרי נסיעה "היסטוריים" ייחודיים לאשכולות ספציפיים בארץ. הסדרי נסיעה אשר אינם מבוססי לוגיקה, משקפים הנחות שניתנו על בסיס אזורי בלבד ומייצרים פערים בהנחות הניתנות לנוסעים זהים. בנוסף, הסדרי נסיעה אלו מהווים חסם

להתפתחות וייעול שירותי הכרטוס מכיוון השימוש בהם מוגבל למפעיל מסוים ולא מתאפשר לבצע עימם מעברים בין מפעילים.

במסגרת הרפורמה המוצעת, שמבקשת לייצר מבנה תעריפים ברור, פשוט ושקוף, מוצע לבטל הסדרי נסיעה אלה ולאפשר לכלל ציבור הנוסעים ליהנות מהסדרי נסיעה תקופתיים אחידים. במקביל, כדי לעודד נסיעות בתחבורה הציבורית באזורים פריפריאליים, יוצע לאזורים אלה הסדר חודשי, מוזל יותר, שיינתן באופן שווה לכולם.

בנוסף, כיום מוענקת הנחה של 50% מהתעריף המלא בנסיעות בקווים ממוגני ירי, כאשר נוסעים בקווים אלו זכאים להנחה בעת תשלום במזומן. הנחה זו אינה מעוגנת בצו וכן קיים קושי בשימוש בהנחה זו יחד עם הסדרים משותפים כגון חופשי חודשי או חופשי יומי. במסגרת יישור הקו ומתן הנחות על בסיס קריטריונים ברורים ושקופים לכלל הישובים ברחבי הארץ, הוועדה ממליצה על ביטול הנחה זו.

1. צמצום כמות המנויים וקביעת הגדרה אחת לחופשי חודשי

כמות הסדרי הנסיעה התקופתיים מסוג חופשי חודשי יצומצמו כפי שמפורט בטבלת המחירים ויהיו מבוססי מרחק נסיעה. בנוסף, כלל הסדרי הנסיעה יהיו תקפים לחודש החל מתאריך רכישתם.

2. שינויים בהנחות

1. הוועדה ממליצה על השוואה של שיעור ההנחה לילדים ונוער (50%) גם ברכישת חופשי חודשי (כיום זכאים לטעינת ערך צבור ב-50% הנחה). הנחה זו מהווה הטבה עבור ילדים ובני נוער המשתמשים באופן קבוע בתחבורה הציבורית ותעודד שימוש נרחב בתחבורה הציבורית, בהתאם למטרות הרפורמה. הנחות אלו יינתנו לנוסעים מגיל 5 ועד גיל 18, או מעל גיל 18 אך שעדיין לומדים, וכן תלמיד מוסד חינוכי מיוחד לפי חוק חינוך מיוחד, שטרם מלאו לו 21, שהם אינם בישראל מכוח אשרות מעבר או ביקור לפי חוק הכניסה לישראל.

2. הרחבת ההנחה לזכאי ביטוח לאומי – מ-33% ל-50%:

על מנת ליצור אחידות ברמת ההנחה לזכאים השונים, הוועדה ממליצה להרחיב את ההנחה המוענקת לזכאי ביטוח לאומי ל-50%, בעת טעינת הסדר נסיעה ערך צבור בלבד.

3. יצירת פרופיל חדש ומתן נסיעות חינם לבני +75:

הוועדה ממליצה להעניק פטור מתשלום על נסיעות בתחבורה הציבורית המפורטת בהחלטה זו לנוסעים בגילאי 75 ומעלה. זאת בין היתר על מנת לעודד אוכלוסייה זו לעבור לשימוש נרחב בתח"צ ולבחור בחלופה זו על פני נהיגה ברכב פרטי, משיקולי בטיחות הן להם והן לציבור, ומשיקולים של מורכבות טכנולוגית על רקע השינויים שחלו במערכת הכרטוס ואלו שעוד צפויים להתרחש.

הטבה זו תינתן במקביל לביטול התשלום במזומן באוטובוסים לכלל האזרחים הוותיקים, הקיים היום. המהלך משתלב עם מדיניות הפחתת המזומן הכללית, עם מדיניות הפחתת המגע עם הנהג שמיטיבה עם הנהגים, עם כלל נוסעי התחבורה הציבורית ועם בטיחות הנסיעה.

לפי מתודולוגיית ועדת המחירים, לאחר שנקבע מחיר בסיס למוצר או לשירות מפוקח, עדכוני המחיר השוטפים יבוצעו בהתאם לשינויים בסל תשומות שנקבע לכל מוצר או שירות מפוקח, המוצמד למדדים אקסוגניים פומביים. כיום, בצווי הפיקוח על תעריפי התחבורה הציבורית קיים מנגנון עדכון שוטף אוטומטי. הצווים הקיימים קובעים כי תעריפי התחבורה הציבורית יתעדכנו באופן אוטומטי אחת לשנה, ביום ה-1 בפברואר, בהתאם לשיעור השינוי בסל התשומות הקבוע בצווי הפיקוח.

הוועדה ממליצה לשנות את מנגנון העדכון האוטומטי בשלושה אופנים:

1. לקבוע כי תעריפי התחבורה בציבורית יתעדכנו באופן אוטומטי אחת לשנה, ביום ה-1 ליולי, בהתאם לשיעור השינוי בסל התשומות שיקבע בצווי הפיקוח.
2. החלוקת תנודתיות במדדי העדכון – מכיוון שמדד מחירי תשומה באוטובוסים משקף מחירים שוטפים לא מנוכחי עונתיות, הוועדה ממליצה לקבוע כי נתוני העדכון ברכיבי השכר, דלק, וביטוח יחושבו כממוצע מדדי בשלושת החודשים הידועים העדכניים ביותר שקדמו ליום חישוב העדכון השוטף.
3. שינוי מדד הבסיס כך שיבטא את חודש פברואר 2022 – מכיוון שתיוקן התעריפים המוצע מהווה מעין עדכון בסיס לתעריפי התחבורה הציבורית, על נתוני הבסיס של סל התשומות לבטא את רמת המחירים בעת החלת הרפורמה.

כלומר, בחודש יוני בכל שנה קלנדרית יחושב שיעור השינוי בין מדדי הבסיס לבין מדדי העדכון, שהם: ממוצע המדדים בחודשים מרץ, אפריל ומאי ברכיבי השכר, הדלק והביטוח, ומדד חודש מאי ברכיבי הוצאות אחרות. התעריפים המעודכנים לאחר הצמדה לסל התשומות יפורסמו באתר משרד התחבורה עד תום חודש זה, וכנסו לתוקף החל מה-1 לחודש העוקב (כלומר, ביום 01.07).

כפי שמנחה מנגנון העדכון האוטומטי הנוכחי, תעריפי הנסיעה המעודכנים יעוגלו לחצי השקל הקרוב, זאת למעט תעריפי זכאיים. יודגש כי מאחר ששיעור השינוי מחושב תמיד ביחס לתקופת הבסיס, פערים בין המחיר המדויק לבין המחיר המעוגל יתקזזו לאורך זמן.

טור א' רכיב	טור ב' מדד הלמ"ס	טור ג' משקל בסל	טור ד' נתוני הבסיס – מדדי חודש פברואר 2022	טור ה' נתוני העדכון
שכר	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – התמורה למשרת שכיר (440080), (ינואר 2020 = 100.0) המפורסם על ידי הלמ"ס	57.9%	103.8	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – התמורה למשרת שכיר (440080) , שפרסמה הלמ"ס, (ינואר 2020 = 100.0) – ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום ה- 31.06. שקדם ליום העדכון
דלק	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – דלק, שמנים ונוזלי קירור (440140), ינואר 2020 = 100.0), המפורסם על ידי הלמ"ס	21.4%	116.7	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – דלק, שמנים ונוזלי קירור (440140) , שפרסמה הלמ"ס, (ינואר 2020 = 100.0), ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון

<p>ממד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – ביטוח (כל חברות האוטובוסים), (440360) שפרסמה הלמ"ס (ינואר 2020 = 100.0) ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון</p>	105.3	4.9%	<p>ממד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – ביטוח (כלל חברות האוטובוסים), (440360) (ינואר 2020 = 100.0) שפרסם הלמ"ס</p>	ביטוח
<p>ממד המחירים לצרכן – כללי (120010) שפרסמה הלמ"ס (ממוצע 2018 = 100.0) הידוע ליום 31.06, שקדם ליום העדכון.</p>	103.81	15.8%	<p>ממד המחירים לצרכן – כללי (120010) (ממוצע 2018 = 100.0) שפרסם הלמ"ס</p>	הוצאות אחרות
		100.00%		סך הכול

נושאים נוספים

1. הגדרת מטען בצו הפיקוח

כיום ההגדרה מנוסחת כך:

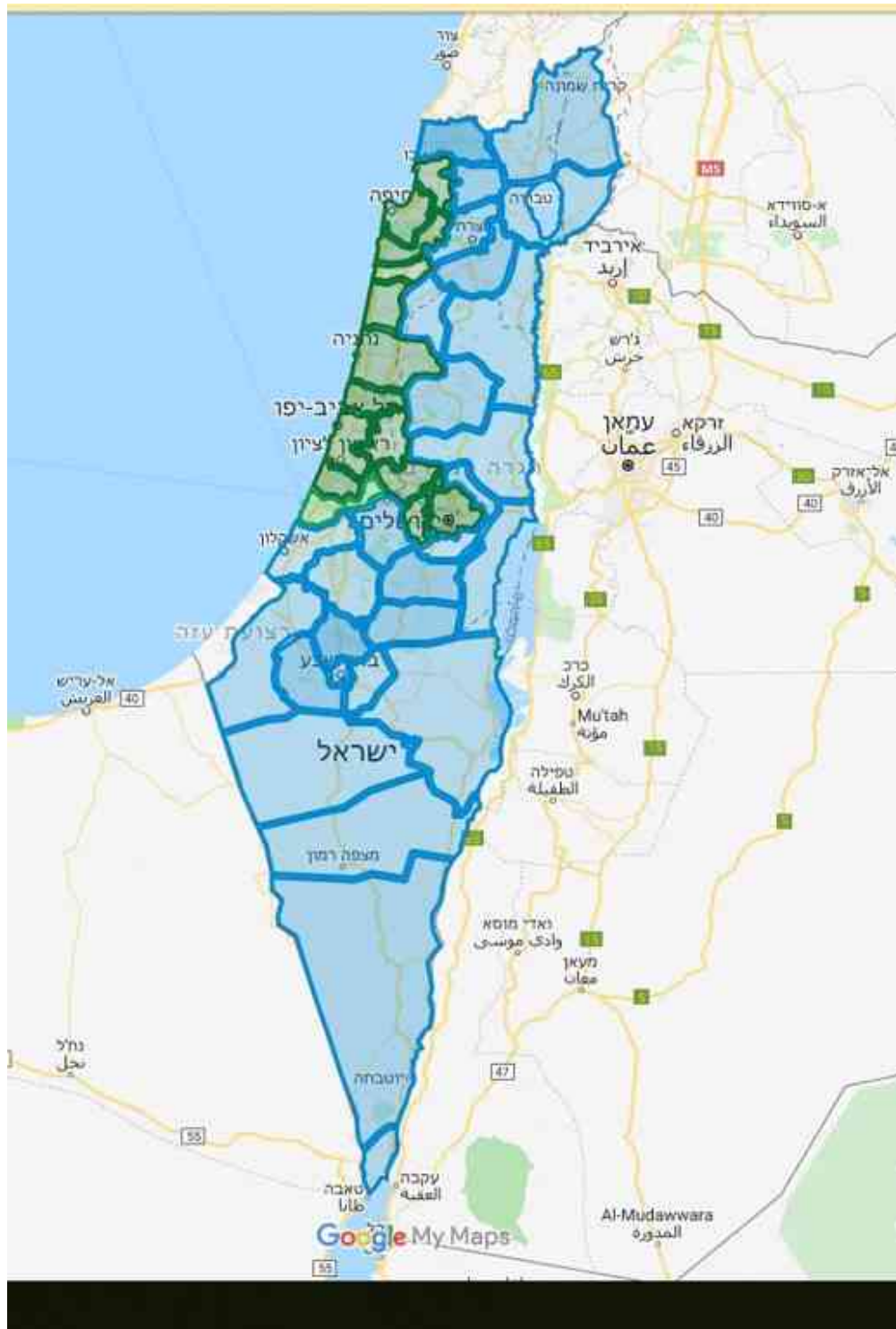
(א) "מחיר הנסיעה כאמור בתוספת זו כולל הובלת מזוודה, מטען יד של נוסע, כיסא נכים מקופל, עגלת ילדים, אופניים מקופלים, קורקינט או בעל חיים שמותר להסיעם לפי תקנה 462 לתקנות התעבורה, התשכ"א 1961.
(ב) בעד הובלת מטען שאינו נכלל בסעיף קטן (א) יחולו המחירים האלה:

- (1) בקו או בקטע קו שמחיר נסיעה בודדת בו אינו עולה על 10.9 שקלים חדשים - מחיר הנסיעה באותו קו או קטע קו;
- (2) בקו או בקטע קו שמחיר נסיעה בודדת בו עולה על 10.90 שקלים חדשים - 50% ממחיר הכרטיס בלא הנחה, ובלבד שהמחיר בעד הובלתו לא יהיה נמוך מ- 10.90 שקלים חדשים.

אנו ממליצים לתקן את צו הפיקוח, כך שבמקום סעיף (ב) יבוא:
(ב). בעד הובלת מטען שאינו נכלל בסעיף קטן (א) יחול מחיר נסיעה נוספת.

2. שיעור השינוי בסל התשומות הנוכחי והכלת העלייה במסגרת הרפורמה

בחודש ינואר 2022 אישרה ועדת המחירים את דחיית עליית תעריפי התחבורה הציבורית בחודשיים על מנת לאפשר את ההיערכות הנדרשת לצורך קביעת התעריפים המוצעים במסמך זה ([קישור לסיכום דיון](#)), ועידכנה את דחייה זו באפריל 2022 ([קישור לסיכום דיון](#)), וזאת ביחס לאמצעי התחבורה הציבורית שיכללו בשינויים לרבות אוטובוסים, רכבות ורכבות קלות. התעריפים החדשים המופיעים במסמך זה מחליפים ומייתרים את עליית התעריפים הנ"ל.



באזורים הצבועים בכחול יחול תעריף חופשי חודשי מוזל כאמור לעיל.

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1DBm5McvzvpM3-cfTVzEOIix032E-z=8&ll=31.599947010231322%2C35.685393552410424&HdCA>

נספח מש/13

צילום צווי הפיקוח מיום 2.5.22

עמ' 245



רשומות

קובץ התקנות

2 במאי 2022

10136

א' באייר התשפ"ב

עמוד

2730 מקומית), התשפ"ב-2022. צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת

צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשפ"ב-2022

בתוקף סמכותנו לפי סעיף 2(א) לחוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996¹ (להלן – החוק), ובהתייעצות עם ועדת המחירים לפי סעיף 13 לחוק, אנו מצווים לאמור:

1. (א) בצו זה –

הגדרות

"אזור 99" – בית אל, כפר אדומים, עפרה, פסגות, מעלה מכמש, מצפה יריחו, אפרת, אלון שבות, תקוע, אלעזר, נווה דניאל, נוקדים, ראש צורים, מגדל עוז, בת עין, כפר עציון, בית שמש, מסילת ציון, טל שחר, אשתאול, שריגים, זכריה, נחושה, צרעה, כפר אוריה, אדרת, צלפון, אביעזר, גבעת ישעיהו, ישעי, בקוע, תרומ, תעוז, נתיב הל"ה, נווה מיכאל, נחם, לוזית, זנוח, נחשון, עגור, תירוש, מחסיה, גפן, שדות מיכה, צפרירים, נווה שלום, הראל, גיוז, עין גדי, קליה, ורד יריחו, אלמוג, בית הערבה, אבנת, מצפה שלם, קריית ארבע, כרמי צור, אספר, מעלה עמוס, אדורה, תלם, עלי, שילה, כוכב השחר, חלמיש, מעלה אפרים, עטרות, מעלה לבונה, רימונים, נחליאל, גיתית, תומר, פצאל, ייט"ב, גלגל, נתיב הגדוד, משואה, יפית, נעמי, נירן, אריאל, קרני שומרון, קדומים, עמנואל, ברכה, יקיר, אלון מורה, רבבה, ברקן, פדואל, כפר תפוח, יצהר, איתמר, מעלה השומרון, קריית נטפים, ברוכין, עלי זהב, נופים, מגדלים, נהריה, מעלות תרשיחא, בית ג'אן, כיסרא, סמיע, שלומי, יאנוח ג'ת, חורפיש, כפר ורדים, פקיעין, מזרעה, מעיליא, פסוטה, שיח' דנון, גשר הזיו, עראמשה, כפר ראש הנקרה, רגבה, מצובה, שבי ציון, אילון, עין יעקב, כברי, חוסן, מעונה, נווה זיו, בן עמי, עברון, סער, חניתה, לימן, יערה, עמקה, הילה, עבדון, געתון, נתיב השיירה, בית העמק, כליל, פקיעין החדשה, לוחמי הגטאות, גורן, אשרת, חלוץ, יחיכם, מנות, שומרה, אלקוש, צוריאל, נטועה, גיתה, אבן מנחם, שתולה, חרשים, בצת, זרעית, אבירים, מתת, גרנות הגליל, לפידות, אדמית, כרמיאל, סחנין, עראבה, מגיאר, כפר מנדא, מג'ד אל-כרום, נחף, דיר אל-אסד, דיר חנא, בענה, ראמה, עילבון, סאג'ור, כוכב אבו אל-היג'א, סלמה, כמאנה, כמון, מורשת, יובלים, גילון, עצמון, שגב, רקפת, עין אל-אסד, קורנית, צורית, שכניה, ערב אל-נעים, מנוף, אשחר, כפר חנניה, יעד, יודפת, חוסנייה, לוטם, טפחות, מורן, דמידה, שורשים, מכמנים, הררית, צביה, אבטליון, ראס אל-עין, שזור, חזון, אשבל, לבון, תובל, כישור, פלך, נצרת, נוף הגליל (לשעבר נצרת עילית), מגדל העמק, כפר כנא, יפיע, רינה, אכסאל, טורעאן, עין מאהל, בעינה נגידאת, משהד, עילוט, זרזיר, עזיר, שמשית, הושעיה, רומת אל-היב, גבעת אלה, תמרת, רומאנה, יפעת, אלון הגליל, נהלל, שריד, הסוללים, ציפורי, מצפה נטופה, גבת, חנתון, גיניגר, כפר החורש, בית רימון, כפר ברנך, רמת דוד, באר שבע, רהט, לקייה, להבים, בית קמה, משמר הנגב, שומריה, שובל, דבירה, גבעות בר, להב, תראבין אי-ס'אנע, אופקים, תפרח, גילת, פטיש, חצרים, מסלול, בטחה, רנן, פדויים, תאשור, תדהר, ברוש, אשל הנשיא בית ספר אזורי, חורה, תל שבע, שגב שלום, עומר, מיתר, אי-סייד, אבו כף אום בטיין, נבטים, כרמים, מולדה, נתיבות, שדרות, מעגלים, מבועים, עין הבשור, בארי, מפלסים, תושיה, ברור חיל, סעד, דורות, בית הגדי, כפר

¹ ס"ח התשנ"ו, עמ' 192.

עזה, ניר יצחק, אור הנר, יכיני, ניר עקיבא, תקומה, רוחמה, שובה, מגן, ניר
 משה, קלחים, שדה צבי, אורים, ארוז, ניר עם, פעמי תש"ז, נווה, עלומים,
 צאלים, יבול, יתד, גבים, בני נצרים, יושיביה, תלמי ביל"ז, זרועה, רעים,
 מבטחים, נחל עוז, אוהד, עין השלושה, אשבול, ניר עוז, נירים, צוחר,
 ישע, איבים, שיבולים, זמרת, שדה ניצן, תלמי אליהו, דקל, גבעולים, שדי
 אברהם, שוקדה, כפר מימון, שרשרת, תלמי יוסף, גבולות, מלילות, סופה,
 אבשלים, כיסופים, עמיעוז, פרי גן, חולית, כרם שלום, שלומית, ירוחם, ביר
 הדאג, רביבים, משאבי שדה, אשלים, רתמים, ניצני סיני, טללים, כמהין,
 באר מילכה, ניצנה כפר נוער, מדרשת בן גוריון, שדה בוקר, מרחב עם, עזוז,
 דימונה, ערד, כסיפה, ערערה בנגב, קס"ר איסיר, אבו קרינאת, דריג'את, שני
 ליבנה, נאות הכיכר, מכחול, עין תמר, נווה זוהר, כוחלה, סוסיה, עתניאל,
 טנא, חגי, אשכולות, מעון, מצדות יהודה, פני חבר, כרמל, שמעה, נגוהות,
 סנסנה, צפת, קריית שמונה, מגדל שמס, חצור הגלילית, קצרין, בוקעתא,
 טובא-זנגרייה, מסעדה, ג'ש, ראש פינה, ר'ג'ר, עין קיניה, יסוד המעלה,
 איילת השחר, מטולה, ריחאנייה, שמיר, שדה נחמיה, דפנה, דלתון, מירון,
 כפר הנשיא, בר יוחאי, ביריה, להבות הבשן, בית הלל, אמירים, קשת, שדה
 אליעזר, ספסופה, הגושרים, עלמה, מעיין ברוך, כפר גלעדי, מרום גולן, דן,
 משמר הירדן, יובל, כרכום, ברעם, שאר ישוב, אליפלט, רמות נפתלי, יונתן,
 כפר בלום, עמיר, כפר סאלד, מחניים, שניר, חולתה, אניעם, נאות מרדכי,
 יפתח, דוב"ב, אביבים, מלכיה, אור הגנוז, כרם בן זמרה, עמיעד, יראון,
 סאסא, גדות, כפר שמאי, מרגליות, כורזים, דישון, גונן, אלמגור, שפר, אלוני
 הבשן, קדמת צבי, אלירום, כחל, פרוד, אורטל, אמנון, משגב עם, מנרה, עין
 זיוון, שעל, קלע, קדרים, עמוקה, כדיתא, נווה אטי"ב, צבעון, אודם, טבריה,
 יבנאל, כפר כמא, גבעת אבני, מגדל, אפיקים, חמאם, חספין, פוריה, נווה
 עובד, בני יהודה, הזורעים, פוריה עילית, נוב, חדינס, כינרת קבוצה, כפר
 זיתים, לביא, עין גב, כינרת מושבה, רמת מגשימים, דגניה ב', ארבל, כפר
 חיטים, אבני איתן, שער הגולן, גבעת יואב, דגניה א', שרונה, בית זרע,
 גינוסר, שדה אילן, רמות, חוקוק, אילניה, נאות הגולן, לבנים, מעלה גמלא,
 כנף, מסדה, מעגן, מסד, פוריה כפר עבודה, כפר חרוב, תל קציר, נטור, מבוא
 חמה, אלי עד, אפיק, אלומות, גשור, הודיות מוסד חינוכי, האון, כלנית,
 מצפה, מיצר, רביד, עפולה, מעלה עירון, דבוריה, שבלי, מוקייבלה, כפר
 תבור, גן נר, כפר מיסר, סולם שונם, נאעורה, אחוזת ברק, נין, איטייבה,
 צנדלה, טמרה יזרעאל, תל עדשים, כפר יחזקאל, מרחביה קיבוץ, רס"און,
 מולדת, מגידו, עין דור, עין חרוד מאוחד, מדרך עוז, מרחביה מושב, גבע,
 גזית, ניר יפה, מזרע, דחי, היוגב, שדמות דבורה, רמת צבי, עין חרוד איחוד,
 יזרעאל, תל יוסף, גבעת עוז, בית קשת, אביטל, מגן שאול, מיטב, כפר קיש,
 בלפוריה, ברק, חבר, גדיש, מלאה, פרזון, דברת, אומן, גדעונה, כפר גדעון,
 אדירים, דבורה, כדורי, בית שאן, בית אלפא, בית השיטה, מנחמיה, אשדות
 יעקב איחוד, טירת צבי, שדה אליהו, ניר דוד, עין הנצי"ב, מירב, רשפים,
 מעלה גלבוע, שדמות מחולה, שלוחות, גשר, מסילות, שדה נחום, בית
 יוסף, חפציבה, מעוז חיים, כפר רופין, מחולה, תל תאומים, שדי תרומות,
 אשדות יעקב מאוחד, חמדיה, נווה איתן, רוויה, רחוב, ירדנה, נווה אור,
 חמדת, בקעות, רועי, מלכישוע, משכיות, ארגמן, מכורה, רותם, תמרה,
 אום אלפחם, באקה אל-רבייה, ערערה, כפר קרע, ג'ת, בסמ"ה, קציר,

מיסר, אום אל-קטף, מגל, חיננית, חריש, שקד, מצר, מי עמי, מצפה אילן, מבוא דותן, חרמש, אל-עריאן, ריחן, אשקלון, קריית מלאכי, יד בנימין, מרכז שפירא, ניצן ב', בני ראם, כפר מנחם, ניצן, ברכיה, עין צורים, ינון, בית עזרא, ערוגות, כפר ורבורג, משען, גבעתי, כוכב מיכאל, באר טוביה, אמונים, גיאה, תלמי יחיאל, עזר, ניר ישראל, נגבה, תימורים, כפר הרי"ף, בית שיקמה, שפיר, נתיב העשרה, אביגדור, כפר אחים, בית חלקיה, תלמי יפה, משואות יצחק, זרחיה, יד מרדכי, ניר בנים, בת הדר, כרמיה, זיקים, הודיה, רבדים, אורות, שדה יואב, ניצנים, חפץ חיים, גברעם, מבקיעים, קדמה, כפר סילבר, אל-עזי, גני טל, אחווה, קריית גת, אבן שמואל, נהורה, תלמים, שחר, לכיש, שדה משה, סגולה, גת, שקף, יד נתן, עוצם, אמציה, בית ניר, רווחה, נוגה, אחוזם, מנוחה, אלומה, זבדיאל, ניר ח"ן, נחלה, עוזה, חלץ, שלוה, קוממיות, איתן, שדה דוד, בית גוברין, נועם, גלאון, זוהר, ורדון, נטע;

"אזור 901" – אילות, אילת, באר אורה;

"אזור 902" – יטבתה, קטורה, פארן, ספיר, צופר, גרופית, סמר, יהל, נאות סמדר, צוקים, לוטן, נווה חריף, שחרות, אליפז;

"אזור 903" – מצפה רמון, עין יהב, חצבה, עידן;

"אזור 950" – ארצי;

"אמצעי תשלום מתקדם" – יישום אלקטרוני, למעט רב-קו, אשר מאפשר לאוחז בו לתקף את נסיעתו באמצעי התחבורה הציבורית השונים ולשלם בעדה באופן מאובטח, ובכלל זה בטלפון סלולרי חכם, ביישומון סלולרי שמותקן בו או באמצעי סלולרי אחר, באמצעי דיגיטלי או בטכנולוגיה אחרת;

"הסדר נסיעה" – הסדר שמקנה זכויות לנסיעה בקווי שירות במסגרת רישיון קו באוטובוסים, ברכבת, ברכבת המקומית וברכבל, שניתן להטענה ברב-קו;

"הסדר נסיעה לזכאי" – הסדר נסיעה שניתן בהנחה ממחיר הנסיעה שנקבע בתוספת הראשונה למי שזכאי לכך לפי סעיף 7;

"הסדר נסיעה תקופתי" – הסדר נסיעה שמקנה לנוסע מספר בלתי מוגבל של נסיעות במהלך פרק זמן מוגדר ובאזור מוגדר;

"הסדר נסיעה חופשי חודשי" – הסדר נסיעה תקופתי שמקנה לנוסע מספר בלתי מוגבל של נסיעות באזור מוגדר או למרחק נסיעה מוגדר, לתקופה של חודש ימים ממועד כניסתו לתוקף, כמפורט בתוספת הראשונה;

"הסדר נסיעה חופשי יומי" – הסדר נסיעה תקופתי שמקנה לנוסע מספר בלתי מוגבל של נסיעות באזור מוגדר או למרחק נסיעה מוגדר, לתקופה של יום אחד, התקף מהמועד הנקוב בו ועד לסיומו בשעה 03:59:59 ביום העוקב, כמפורט בתוספת הראשונה;

"הסדר נסיעה ערך צבור" – הסדר נסיעה שבו סכום כספי נטען ברב-קו ושניתן לשלם באמצעותו בעד נסיעה, לרבות בעד הסדר נסיעה אחר, עד לתקרת הסכום הכספי שנטען כאמור;

"חודש" – לעניין חיוב תשלום באמצעי תשלום מתקדם – תקופה שמיום 25 בחודש עד יום 24 בחודש העוקב;

"חוק האזרחים הוותיקים" – חוק האזרחים הוותיקים, התש"ן-1989²;
"חוק שירות אזרחי" – חוק שירות אזרחי, התשע"ז-2017³;
"חוק שירות ביטחון" – חוק שירות ביטחון [נוסח משולב], התשמ"ו-1986⁴;
"חייל" – חייל בשירות סדיר כהגדרתו בחוק שירות ביטחון, בין בשירות חובה ובין בשירות קבע, בצבא ההגנה לישראל, ושמציג תעודה אחודה כמשמעותה בפקודות הצבא ושחרר שמציג תעודה כאמור;
"חייל מילואים" – מי שמחזיק בצו תקף לשירות מילואים פעיל, כמשמעותו בסעיף 5 לחוק שירות המילואים, התשס"ח-2008⁵, במועד הנסיעה, והוטען לו ברב-קו או באמצעי תשלום מתקדם, הסדר נסיעה לאיש מילואים;
"חייל בשל"ת" – חייל בשירות סדיר כהגדרתו בחוק שירות ביטחון בצבא ההגנה לישראל, כשהוא בשירות ללא תשלום (של"ת), ומציג תעודת של"ת שנתן לו צבא ההגנה לישראל;
"יום" – לענין חיוב תשלום באמצעי תשלום מתקדם – פרק הזמן שמשעה 04:00:00 עד שעה 03:59:59 ביום העוקב;
"יישומון סלולרי" – יישומון שמותקן בטלפון סלולרי חכם, ובכלל זה יישומון המאפשר גישה לחשבון של יוזם התשלום;
"הלמ"ס" – הלשכה כהגדרתה בפקודת הסטטיסטיקה [נוסח חדש], התשל"ב-1972⁶;
"המדד" – מדד המחירים לצרכן שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה;
"המפקח" – המפקח הארצי על התעבורה כמשמעותו בפקודת התעבורה;
"מלש"ב" – מיועד לשירות ביטחון כהגדרתו בחוק שירות ביטחון, שהוטענה לו ברב-קו נסיעה חופשית באמצעי התחבורה הציבורית למלש"ב;
"מרחק נסיעה" – מדרגת טווח מרחק אווירי בקילומטרים מנקודת המוצא אל נקודת היעד כמפורט בתוספת הראשונה;
"מתנדב בשירות אזרחי" – מתנדב כהגדרתו בחוק שירות אזרחי שבידו תעודה שנתן לו גוף מוכר כהגדרתו בחוק האמור;
"פקודת התעבורה" – פקודת התעבורה⁷;
"פקודת מסילות הברזל" – פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב-1972⁸;
"קו שירות מותאם ביקוש" – כהגדרתו בפקודת התעבורה, לאוטובוסים ציבוריים;
"רכבל" – רכב בעל יחידה אחת או יותר, הנמשך על ידי כבל או אמצעי אחר בכוח מכני או אחר, מתחת לפני הקרקע, על פני הקרקע, או על גבי עמודים מעל פני הקרקע, המיועד להסעת נוסעים;

² ס"ח התש"ן, עמ' 26.

³ ס"ח התשע"ז, עמ' 632.

⁴ ס"ח התשמ"ו, עמ' 107.

⁵ ס"ח התשס"ח, עמ' 502.

⁶ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 24, עמ' 500.

⁷ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 173.

⁸ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 23, עמ' 485.

”רכבת” – כהגדרתה בתקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה), התשס”ה-2004;⁹
”רכבת מקומית” – כהגדרתה בסעיף 46 לפקודת מסילות הברזל;
”רב-קו” – כרטיס חכם הכולל שבב מחשב שמיועד לביצוע תיקוף ותשלום בעד
הנסיעה ושירותים נלווים לפי צו זה;
”רישיון קו” – רישיון להפעלת קו שירות כמשמעותו בתקנה 386 לתקנות
התעבורה;
”ש”ח” – שקלים חדשים;

”תיקוף” – תיאום בין אמצעי תשלום מתקדם או רב-קו או כל אמצעי טכנולוגי
אחר להתקן שמתקן או שקשור באמצעי התחבורה הציבורית השונים
לשם אישור הנסיעה, והתשלום בעדה, ובכלל זה סריקה של התקן, ולעניין
יישומון סלולרי – תיאום כאמור וכן סימון יעד הנסיעה ביישומון, שעל
הנוסע לבצע לצורך נסיעה, לרבות נוסע שפטור מתשלום או נוסע שבידו
הסדר נסיעה תקופתי;

”תושב ישראל” – מי שרשום במרשם האוכלוסין כמשמעותו בחוק מרשם
האוכלוסין, התשכ”ה-1965;¹⁰

”תקנות התעבורה” – תקנות התעבורה, התשכ”א-1961.¹¹

(ב) לכל מונח אחר הקשור למחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים יהיה הפירוש
שנקבע לו בתקנות התעבורה.

(ג) לכל מונח אחר הקשור למחירי נסיעה ברכבת מקומית, יהיה הפירוש שנקבע לו
לפי פקודת מסילות הברזל.

2. (א) מחירי הנסיעה בקווי השירות של כל בעל רישיון קו יהיו כנקוב בפרטים 2 עד 4
לתוספת הראשונה, לפי העניין, ולפי ההוראות בצו זה.

(ב) מחירי הנסיעה ברכבת מקומית של בעל היתר להפעלת מסילת ברזל מקומית יהיו
כאמור בתוספת השנייה.

3. (א) מחירי הנסיעה כאמור בסעיף 2 ולפי פרטים 2 עד 5 לתוספת הראשונה, יעודכנו
ב-1 ביולי של כל שנה (להלן – יום העדכון). לפי שיעור השינוי בין נתוני העדכון כפי
שמפורטים בטור ה' לבין נתוני הבסיס שבטור ד' בטבלה שלהלן, של כל רכיב כמפורט
בטור א', לפי מדד הלמ”ס שבטור ב' ובהתאם למשקלו בסל התשומות כמצוין בטור
ג', והכול כמפורט בטבלת הסל שלהלן ועל בסיס המדדים הידועים ב-1 ביוני של
אותה שנה:

⁹ ק”ת התשס”ה, עמ’ 42.

¹⁰ ס”ח התשכ”א, עמ’ 270.

¹¹ ק”ת התשכ”א, עמ’ 1425.

טור א' רכיב	טור ב' מדד הלמ"ס	טור ג' משקל בסל (מדד אחרון)	טור ד' נתוני הבסיס - מדדי חודש פברואר 2022	טור ה' נתוני העדכון
שכר	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - התמורה למשרת שכיר (440080), (ינואר 2020 = 100.0) המפורסם על ידי הלמ"ס	57.9%	103.8	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - התמורה למשרת שכיר (440080), (ינואר 2020 = 100.0) - ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון שפרסם הלמ"ס
דלק	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - אנרגיה, שמנים ונוזלי קירור (440140), ינואר 2020 = 100.0, המפורסם על ידי הלמ"ס	21.4%	116.7	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - אנרגיה, שמנים ונוזלי קירור (440140), (ינואר 2020 = 100.0), ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון שפרסם הלמ"ס
ביטוח	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - ביטוח (כלל חברות האוטובוסים), (440360) (ינואר 2020 = 100.0) שפרסם הלמ"ס	4.9%	105.3	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - ביטוח (כל חברות האוטובוסים), (440360) (ינואר 2020 = 100.0) ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון שפרסם הלמ"ס

טור א' רכיב	טור ב' מדד הלמ"ס	טור ג' משקל בסל (מדד אחרון)	טור ד' נתוני הבסיס - מדדי חודש פברואר 2022	טור ה' נתוני העדכון
הוצאות אחרות	מדד המחירים לצרכן – כללי (120010) (ממוצע 2018 = 100.0)	15.8%	103.81	מדד המחירים לצרכן – כללי (120010) המדד הידוע ביום 31.06 שקדם ליום העדכון שפרסם הלמ"ס
סך הכול		100.00%		

(ב) המפקח על המחירים במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים יפרסם בהודעה ברשומות ובאתר האינטרנט של המשרד, לא יאוחר מחמישה ימי עבודה טרם יום העדכון לפי סעיף קטן (א), את המחירים, כפי שהשתנו לפי סעיף זה.

(ג) על אף האמור בסעיף קטן (א) לגבי תשלום באמצעי תשלום מתקדם, המחירים המעודכנים ייכנסו לתוקף ביום 25 ביוני באותה השנה.

4. בכל עדכון מחירים יעוגלו מחירי הנסיעה לחצי השקל החדש הקרוב, למעט הסדר נסיעה חופשי חודשי שמחירו יעוגל לשקל החדש הקרוב; מחיר הסדר נסיעה לזכאי לא יעוגל, למעט הסדר הנסיעה המפורט בסעיף 7(א)(4)(א) שמחירו יעוגל לחצי השקל החדש הקרוב.

פרסום
5. המפקח יפרסם ברשומות את נוסח התוספות הראשונה והשנייה כפי שהותאמו לפי סעיפים 3 ו-4.

מס ערך מוסף
6. המחירים המפורטים בצו זה כוללים מס ערך מוסף, לפי חוק מס ערך מוסף, התשל"ו-1976.¹²

7. (א) כל אלה זכאים להסדר נסיעה לזכאי כמפורט להלן:

(1) תושב ישראל, שמלאו לו לפי הרישום במרשם האוכלוסין כמשמעותו בחוק מרשם האוכלוסין, התשכ"ה-1965,¹³ 75 שנים, שמציג תעודת זהות, זכאי להנחה של 100% ממחירי הנסיעה באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם;

(2) תושב ישראל, שהוא אזרח ותיק כהגדרתו בחוק האזרחים הוותיקים, שמציג תעודת זהות או תעודת אזרח ותיק כמשמעותה בסעיף 2 לחוק האמור זכאי להנחה של 50% ממחירי הנסיעה, והיא תינתן על כל סוגי הסדרי הנסיעה הקיימים באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם;

(3) נוסע שטרם מלאו לו 18 שנים או שמלאו לו 18 שנים אך הוא עדיין תלמיד בכיתה י"ב, וכן תלמיד מוסד חינוכי מיוחד לפי חוק חינוך מיוחד, התשמ"ח-1988,¹⁴ שטרם מלאו לו 21 או שמלאו לו 21 שנים אך הוא עדיין לומד במוסד חינוכי מיוחד כאמור, שמציג תעודה המאשרת את גילו או אישור כי הוא תלמיד במוסד לחינוך רגיל או במוסד לחינוך מיוחד, לפי העניין, זכאי להנחה של 50% ממחירי הנסיעה ברכישת ערך צבור או הסדר נסיעה חופשי חודשי באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם; האמור בפסקה זו לא יחול

¹² ס"ח התשל"ו, עמ' 791.

¹³ ס"ח התשכ"ה, עמ' 270.

¹⁴ ס"ח התשמ"ח, עמ' 114.

על מי ששוהה בישראל מכוח אשרה ורישיון לישיבת מעבר או אשרה ורישיון לישיבת ביקור לפי חוק הכניסה לישראל, התשי"ב-1952¹⁵;

(4) (א) סטודנט כהגדרתו בחוק זכויות הסטודנט, התשס"ז-2007¹⁶, שמציג תעודת סטודנט כמשמעותה בסעיף 13 לחוק האמור, לרבות תלמיד סיעוד כהגדרתו בתקנות בריאות העם (עוסקים בסיעוד בבתי חולים), התשמ"ט-1988¹⁷, זכאי לאלה:

(1) לרכוש הסדר נסיעה תקופתי סמסטריאלי או שנתי באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם;

(2) לרכוש הסדר נסיעה ערך צבור בהנחה של 33% ממחירו באמצעות רב־קו או כרטיס לנסיעה בודדת בהנחה של 33% ממחירה באמצעות אמצעי תשלום מתקדם;

(3) לרכוש הסדר נסיעה ערך צבור בהנחה של 50% ממחירו באמצעות רב־קו או כרטיס לנסיעה בודדת בהנחה של 50% ממחירה באמצעות אמצעי תשלום מתקדם, ובלבד שבידו הסדר נסיעה תקופתי סמסטריאלי או שנתי;

(ב) תעריף הסדר נסיעה תקופתי סמסטריאלי או שנתי לסטודנט יחושב באופן המפורט להלן:

(1) הסדר נסיעה תקופתי לסמסטר א' – מחיר הסדר נסיעה חופשי חודשי יהיה תוצאת המכפלה של 4.5 חודשים ב־0.55 (45% הנחה); תוקף הסדר הנסיעה האמור הוא לתקופה שבין התאריכים 15 באוקטובר ו־1 במרס בשנה העוקבת;

(2) הסדר נסיעה תקופתי לסמסטר ב' – מחיר הסדר נסיעה חופשי חודשי יהיה תוצאת המכפלה של 5 חודשים ב־0.55 (45% הנחה); תוקף הסדר הנסיעה האמור הוא לתקופה שבין התאריכים 22 בפברואר ו־31 ביולי באותה השנה;

(3) הסדר נסיעה תקופתי שנתי – מחיר הסדר נסיעה הוא תוצאת המכפלה של 12 חודשים ב־0.5 (50% הנחה); תוקף הסדר הנסיעה האמור הוא לשנה בין התאריכים 15 באוקטובר ו־15 באוקטובר בשנה העוקבת;

(5) נכה שמציג תעודת נכה או תעודה אחרת המאשרת את נכותו, שנתן המוסד לביטוח לאומי, נכה צה"ל שמציג תעודת חבר בארגון נכי צה"ל או נכה פעולות איבה שמציג תעודת חבר בארגון נפגעי פעולות איבה, לפי העניין, זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה ברכישת ערך צבור באמצעות רב־קו או ממחיר כרטיס לנסיעה בודדת באמצעי תשלום מתקדם;

(6) נוסע שמלאו לו 18 שנים ואינו אורח ותיק כהגדרתו בחוק האזרחים הוותיקים, שהמוסד לביטוח לאומי משלם לו קצבת שאירים או השלמת הכנסה לפי חוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב], התשנ"ה-1995¹⁸, ושמציג תעודת זכאות מתאימה, זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה ברכישת ערך צבור באמצעות רב־קו או ממחיר כרטיס לנסיעה בודדת באמצעי תשלום מתקדם;

¹⁵ ס"ח התשי"ב, עמ' 354.

¹⁶ ס"ח התשס"ז, עמ' 320.

¹⁷ ק"ת התשמ"ט, עמ' 227.

¹⁸ ס"ח התשנ"ה, עמ' 210.

(7) עיוור שמציג תעודה מתאימה, פטור מתשלום בכל קווי השירות; מלווה לעיוור זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה ברכישת הסדר נסיעה ערך צבור באמצעות רב־קו;

(8) ילד שטרם מלאו לו 5 שנים הנוסע בליויי נוסע ששילם את דמי הנסיעה, פטור מתשלום בכל קווי השירות; אם היה עם הנוסע כאמור יותר מילד אחד שטרם מלאו לו 5 שנים, ישולם בעד כל ילד נוסף על הילד הראשון, מחיר הנסיעה בעד אותה נסיעה;

(9) חייל, חייל בשל"ת, חניך כהגדרתו בתקנות המכנינות הקדם־צבאיות (הכרה במכנינה קדם־צבאית), התש"ע-2009¹⁹, או חניך במכנינה קדם־צבאית חצי שנתית שנתמכת לפי מבחנים לחלוקת כספים לצורך תמיכה של משרד החינוך בתוכנית טרום שירות צבאי או שירות לאומי או שירות אזרחי לבוגרי כיתה י"ב²⁰, ומתנדב בשנת שירות שמציג תעודה המעידה על כך, פטור מתשלום בעד הנסיעה בכל קווי השירות, למעט נסיעה למרחק של 225 ק"מ ומעלה; הגבלה זו לא תחול על מי מהמנויים בפסקה זו שמקום שירותו או מקום מגוריו הוא באילת או בערבה, שמציג תעודה המעידה על מקום מגוריו או מקום שירותו;

(10) חייל מילואים רשאי לנסוע בכל קווי השירות בכפוף להסדר נסיעה שהוטען לו ברב־קו;

(11) מתנדב בשירות אזרחי פטור מתשלום בעד נסיעה בכל קווי השירות, ובלבד שהגוף המוכר כהגדרתו בחוק שירות אזרחי השתתף במימון דמי הנסיעה שלו כאמור בסעיף 9(א)2 בחוק האמור, למעט נסיעה למרחק של 225 ק"מ ומעלה; הגבלה זו לא תחול על מתנדב כאמור, שמקום שירותו או מקום מגוריו הוא באילת או בערבה, שמציג תעודה המעידה על מקום מגוריו או מקום שירותו.

(ב) הזכאות להנחה בסעיף זה היא אישית.

(ג) נוסע רשאי לממש זכאות אחת בלבד להנחה לפי בחירתו, ולא יתאפשר כפל הנחות.

8. השבת עודף או חלק מעודף, עד לסך של 50 אגורות, למשלמים במזומן, תתאפשר באמצעות טעינת הסכום להסדר נסיעה ערך צבור. השבת עודף למשלמים במזומן

9. צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית). התשס"ג-2003²¹ – בטל. ביטול

10. (א) תחילתו של צו זה, למעט האמור בסעיף קטן (ב), ביום ד' באב התשפ"ב (1 באוגוסט 2022), ולעניין תשלום באמצעי תשלום מתקדם – ביום כ"ו בתמוז התשפ"ב (25 ביולי 2022) (להלן – יום התחילה). תחילה ותחולה

(ב) תחילתו של סעיף 7(א)4(א)1 ו-3 לעניין תשלום באמצעי תשלום מתקדם, ביום י' בתשרי התשפ"ד (25 בספטמבר 2023).

11. (א) מיום פרסומו של צו זה לא יימכרו הסדר נסיעה מסוג כרטיסייה וכן הסדר נסיעה שנתי לנוער; ואולם נוסע שבידו הסדר נסיעה מסוג כרטיסייה או הסדר נסיעה שנתי לנוער, שנקוב בו מועד תום השימוש בו, רשאי להשתמש בו בלא תוספת מחיר עד תום המועד הנקוב בו או עד יום התחילה, לפי המאוחר. הוראת מעבר

¹⁹ ק"ת התש"ע, עמ' 156.

²⁰ ר"פ התשע"ד, עמ' 7538.

²¹ ק"ת התשס"ג, עמ' 964.

(ב) החל מיום ב' בתמוז התשפ"ב (1 ביולי 2022) לא יימכר הסדר נסיעה מסוג חודשי גמיש והסדר נסיעה מסוג מנוי שבועי.

12. בתקופה שעד יום ו' בטבת התשפ"ג (30 בדצמבר 2022) יראו כאילו בתוספת הראשונה, הוראת שעה אחרי פרט 2 בא:

2א. (א) על אף האמור בתוספת זו, בכל קווי השירות מותאם הביקוש יהיה מחיר הנסיעה המרבי לנסיעה בודדת – 19 ש"ח (להלן – המחיר המרבי).

(ב) המפקח על התעבורה, בתוקף סמכותו לפי תקנה 389(7) לתקנות התעבורה, יקבע ברישיון הקו מנגנון לחישוב דמי הנסיעה בקו שירות מותאם ביקוש, ובלבד שדמי הנסיעה לא יעלו על המחיר המרבי; מנגנון החישוב יפורסם באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, באתר האינטרנט של בעל רישיון הקו, ובאמצעי התשלום המתקדם, לרבות ביישומון הסלולרי, שבאמצעותו יבוצעו ההזמנה והתשלום.

(ג) בקו שירות מותאם ביקוש, דמי הנסיעה הבודדת לכל נסיעה יוצגו בידי בעל הרישיון, ויאושרו, טרם הנסיעה, בידי מזמין הנסיעה; הצגת דמי הנסיעה ואישורם כאמור ייעשו באמצעי התשלום המתקדם לרבות ביישומון הסלולרי.

תוספת ראשונה

(סעיף 2א)

מחירי נסיעה בקווי שירות של בעל רישיון קו

- השינויים במחירי הנסיעה בקווי השירות של כל בעל רישיון קו הם כמפורט להלן בש"ח, לעומת המחיר שהיה תקף ביום ג' באב התשפ"ב (31 ביולי 2022).
- מחירי הנסיעה בהסדרי הנסיעה התקפים באוטובוסים או בנסיעה משולבת עם רכבת, רכבת מקומית ורכבל, הם כלהלן:

מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי חודשי בש"ח		מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי יומי בש"ח		מחיר לנסיעה בודדת בש"ח		מרחק	
משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל		משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל		אוטובוס, רכבת מקומית ורכבל		משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	
255.00	225.00	18.00	12.50	5.50	עד 15 ק"מ	עד 15 ק"מ	עד 15 ק"מ
255.00	225.00	28.00	24.00	12.00	עד 40 ק"מ	עד 40 ק"מ	עד 40 ק"מ
410.00	225.00	37.00	32.00	16.00	עד 75 ק"מ	עד 40 ק"מ	עד 120 ק"מ
610.00		42.00	32.00	16.00	עד 75 ק"מ	עד 120 ק"מ	עד 120 ק"מ

מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי חודשי בש"ח	מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי יומי בש"ח	מחיר לנסיעה בודדת בש"ח	מרחק
משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	אוטובוס, רכבת מקומית ורכבל	משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל
610.00	225.00	74.00	120 ק"מ עד 225 ק"מ לרבות נסיעות לאזור 901
610.00	610.00	74.00	מעל 225 ק"מ 950 אזור לנסיעות – מעל 225 ק"מ

- מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי חודשי בתוך כל אחד מהאזורים האלה ובהם: 99, 901, 902, 903 – יהיה 99.00 ש"ח, ובלבד שמרחק הנסיעה הבודדת לא יעלה על 40 ק"מ.
- מחיר הנסיעה לנסיעה בודדת בתעריף הקבוע למרחק של עד 15 ק"מ כמצוין בטבלה שבפרט 2, כולל נסיעת מעבר במרחק של עד 15 ק"מ ושבוצעה ברציפות במשך 90 דקות ממועד התיקוף הראשון, וזאת רק בין אוטובוס, רכבת מקומית ורכבל, ובתיקוף באמצעות רב-קו או באמצעי תשלום מתקדם.
- (א) מחיר הנסיעה כאמור בתוספת זו, כולל הובלת מטען יד של נוסע, מזוודה, כיסא נכים מקופל, אופניים מקופלים, קורקינט מקופל, עגלת ילדים הנושאת ילד או מקופלת או בעל חיים שמותר להסיעו בהתאם לתקנה 462 לתקנות התעבורה.
- (ב) בעד הובלת מטען שאינו נכלל בסעיף קטן (א), ישולם מחיר הוזהה למחיר נסיעה בודדת לאותה נסיעה.
- למשלם באמצעי תשלום מתקדם יבוצע חישוב שממצה את מרב היעילות של שילוב הסדרי הנסיעה, תוך התחשבות בנסיעות שביצע בחודש הנוגע לחיוב, ובהתאמה הנדרשת למתכונת התשלום באמצעי התשלום המתקדם.

תוספת שנייה

(סעיף 2(ב))

מחירי נסיעה ברכבת מקומית

- פרטים 1, 2 ו-4 עד 6 לתוספת הראשונה יחולו על מחירי הנסיעה ברכבת מקומית בשינויים המחויבים לפי העניין ובשינוי זה:
בפרט 1, במקום "קווי שירות" ייקרא "קווי הרכבת המקומית" ובמקום "בעל רישיון קו" ייקרא "בעל היתר להפעלת מסילת ברזל מקומית או מי מטעמו".

ל' בניסן התשפ"ב (1 במאי 2022)
(חמ 2722-3-27)

אביגדור ליברמן
שר האוצר

מרב מיכאלי
שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

נספח מש/14

צילום מכתב ראש עיריית צפת מיום

1.2.21

עמ' 258

1 פברואר, 2021
י"ט שבט, תשפ"א
1230-01-20

לכבוד
מר עופר מלכה
מנכ"ל משרד התחבורה
ירושלים

הנדון: תעריפי תחבורה ציבורית בעיר צפת

העיר צפת הינה עיר המורכבת מאוכלוסייה מגוונת וממגזרים שונים. כיום, העיר מונה קרוב ל-40,000 אלף תושבים אשר מבחינה גאוגרפית מגוריהם לרוב מרוחקים ממרכזי הקניות, משרדים ממשלתיים ונותני השירות השונים. כידוע, העיר צפת הינה בדירוג סוציאקונומי 2 וכנגזרת מכך התושבים עושים שימוש רב בתחבורה הציבורית בעיר על מנת להתנייד מביתם למקומות התעסוקה, נותני השירות ועוד. תושבי העיר כיום משלמים לקו אוטובוס 4.10 ש"ח בקו פנים העיר, כאשר לעיתים ישנו צורך לעשות שימוש ב-2-3 קווים באותו יום על מנת להגיע ליעדם. כאשר תושבי הערים שונות כגון טבריה, רכסים, ירוחם ועוד משלמים כ-2 שקלים בלבד לקו פנים העיר.

אודה למעורבותך להוזלת מחירי קווי האוטובוס הפנים עירוניים בעיר לרווחת התושבים.

העתקים:
ח"כ מירי רגב- שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

בברכה,

שוקי יחושע
ראש העיר

העיר שאין
עוד כמוה
בעולם!



נספח מש/15

**צילום מסמך חלופות להחלת תעריפי
פריפריה ביישומונים לתשלום
בתחבורה הציבורית**

עמ' 260

חלופות להחלת תעריפי פריפריה ביישומונים לתשלום בתחבורה הציבורית – קווים מנחים

1. כללי

מטרת המסמך: לבאר ולהציג את הרציונאל הנמצא בבסיס שתי החלופות להחלת תעריפים נפרדים בפריפריה, נוכח מדיניות המשרד, כדלקמן:

1.1. חלופה א' – ביסוס תעריפים בהתאם למפת רפורמת התעריפים לחוזים תקופתיים בתחבורה הציבורית, כפי שנקבעה בשנת 2016. בחלופה זו יוצגו השיקולים התחבורתיים בקביעת המפה, על בסיסה נקבעו תעריפי החוזים התקופתיים בכרטיס הרב קו (חופשי חודשי, חופשי יומי וכיו"ב).

1.2. חלופה ב' – ביסוס תעריפים על פי החלטת הממשלה להגדרת יישובים בעדיפות לאומית, בהתאם להגדרה הרחבה ביותר, היינו הגדרת רשות המיסים. הטבת המס ניתנת לתושבים המתגוררים ביישובים הנכללים ברשימה. בחלופה זו יוצג הביסוס המשפטי לצורך תרגום הטבה זו למונחים גיאוגרפיים.

2. חלופה א' – מפת תעריפי החוזים התקופתיים בתחבורה הציבורית

בשנת 2016 הוטמעה רפורמה שגובשה כחלק מתפיסה תכנונית תחבורתית לקביעת תעריפי חוזים תקופתיים בכרטיס הרב קו. הרפורמה התייחסה לכלל הארץ והסתמכה על העקרונות הבאים:

2.1. המפה מבוססת בדומה למפות התעריפים הנהוגות במדינות רבות בעולם, בפרט ברשויות מטרופוליניות. נוכח העובדה כי בישראל הרשויות המקומיות אינן מהוות רשויות מטרופוליניות דוגמת ערים כמו לונדון, ברלין וכיו"ב, ההסתכלות המרחבית תכנונית על המפה היא בפריסה ארצית.

2.2. המטרופולין מהווה את הגלעין ממנו נמדדים המרחקים (טבעת 1). טבעות אזוריות מוגדרות סביב גלעין המטרופולין, בהתאם למרחק הטבעת מהמטרופולין, כך שלמעשה סביב מסתדרות מספר טבעות הקרובות למטרופולין (טבעת 2) ומספר טבעות המרוחקות יותר מהמטרופולין (טבעת 3).

2.3. אזורים שהמרחק בינם ובין המטרופולין משמעותי, כך שאינם יכולים להיכלל כטבעת 3, נכללים בתחום המוגדר "ארצי".

2.4. עקרונות אלו מהווים בסיס למפת תעריפים מתוך הסתכלות תחבורתית, אשר לוקחת בחשבון את התנועה של הפרט הבודד מנקודה A לנקודה B במרחב, כך שרשת הכבישים, התחנות וכיו"ב נכללות בטבעות השונות בהלימה עם התכנון התחבורתי.

בתוך כך, נסיעה בטבעת הראשונה הוגדרה בתעריף הנמוך ביחס לטבעות האחרות (חוזה תקופתי כמו חופשי חודשי יוגדר בגלעין המטרופוליני כ-213 ₪), נסיעה בחוזה תקופתי בטבעת השנייה אל הגלעין תהיה יקרה יותר (חופשי חודשי טבעת 2 – 243 ₪) ובטבעת השלישית היקרה

ביותר (בין 299 ש"ח ועד 423 ש"ח, תלוי במרחק הנסיעה). תעריפים אלו נקבעו מטבע הדברים נוכח המרחק שעובר הפרט מהטבעת האמורה ועד לגלעין המטרופוליני.

חריג לכך, הינו מטרופולין הדרום, אשר מרחקי הנסיעה בו בין יישובים רב יותר, ועל כן תעריפי החוזים התקופתיים נמוך בהשוואה לאזורים האחרים.

בהתייחס לכך, מוצע לקבוע תעריפי פריפריה ברדיוס הנסיעה הראשון באפליקציות תשלום בתחבורה הציבורית על בסיס מפת הרפורמה שגובשה בשנת 2016 ועל סמך העקרונות הבאים:

- 1.1. אזורים המוגדרים כארציים במפה (מסומנים בצבע חום) יוגדרו פריפריה רחוקה ויונהג בהם תעריף נסיעה של 3 ש"ח.
- 1.2. ככלל, טבעת 3 תוגדר פריפריה קרובה ויונהג בטבעות אלו תעריף נסיעה של 4 ש"ח. יישובים הנכללים בטבעת 3 ומוגדרים במדד פריפריאליות של מעל 5 לא ייכללו.
- 1.3. מטרופולין באר שבע יוחרג מיתר המטרופולינים. הדבר נעשה בהלימה עם מפת רפורמת התעריפים שגובשה כאמור. כך, בהתאם גם הטבעות המקיפות את מטרופולין באר שבע יוחרגו ויוגדרו פריפריה רחוקה.

3. חלופה ב' – מפה המבוססת על רשימת היישובים המוגדרים כיישובים בעדיפות לאומית

במסגרת החלטת ממשלה מס' 3738 מיום 15.4.2001 נקבע כי "במסגרת מדיניות הממשלה לחיזוק הכלכלה והחברה הישראלית, לקבוע כבעלי עדיפות לאומית את היישובים והאזורים המפורטים בהחלטה". החלטה זו מעניקה למעשה ליישובים או אזורים את ההגדרה אזור בעדיפות לאומית ובכך מעניקה הטבה או מספר הטבות למתגוררים ביישוב. כך גם חוק ההתייעלות הכלכלית 2009-התשס"ט פרק כ"ו, בו נקבע כי "הממשלה רשאית להחליט כי אזור מסוים או יישוב מסוים הוא בעל עדיפות לאומית".

- לצורך שרטוט מפה תואמת, מופו כלל התבחינים בהחלטת הממשלה, כפי המפורט כדלקמן:
- 3.1. נפות הפריפריה הגיאוגרפית – הנפות הפריפריאליות ביותר, בהתאם לשקלול נתוני מדד הפריפריאליות של הרשויות המקומיות הנכללות בנפה.
 - 3.2. יישובים מאוימים – יישובים ביהודה ושומרון, המסווגים על ידי מערכת הביטחון ברמות איום 3-5 (רמות האיום הגבוהות ביותר).
 - 3.3. יישובים חדשים – יישובים אשר יוקמו במהלך תקופת תוקפה של החלטה זו וכס יישובים אשר במועד קבלת החלטה זו: (א) טרם חלפה תקופה של 5 שנים ממועד אכלוסם, או (ב) טרם חלפה תקופה של 10 שנים ממועד הקמתם – המאוחר מהבין השניים, ובלבד שבמועד החלטה זו נותרה לפחות שנה אחת בטרם יעברו המועדים כאמור (5 או 10 שנים בהתאמה).
 - 3.4. יישובים צמודי גדר – יישובים שבתיהם, כולם או חלקם, נמצאים בטווח של עד 2 ק"מ מגבול מדינות שאין להן הסכם שלום עם מדינת ישראל או מגדר המערכת סביב רצועת עזה.

אי לכך מוצע בחלופה זו לקבוע תעריף מופחת ברדיוס הראשון בתעריפי האפליקציות לתשלום בתחבורה הציבורית, על פי התבחינים הבאים:

- נפות משרד הפנים, כפי שהוגדרו בהחלטת הממשלה
- האזור המשרת תחבורתית את יישובי עוטף עזה
- שטחי יהודה ושומרון, אשר אינם כלולים בנפות משרד הפנים
- האזור המשרת את היישובים סנסנה וקיבוץ רוחמה מאותם שיקולים שצוינו בהחלטת הממשלה (מדד פריפריאליות נמוך ורצף גיאוגרפי עם נפות שהוכרו בהחלטת הממשלה)

היישובים הבאים נמצאים מחוץ להגדרה משום שהם נקודתיים ולא אזוריים, ולא ניתן לייצר בשילובם במפה רציפות ולשרטט גבול ברור שיוכל לתת מענה תחבורתי לציבור הנוסעים. כמו כן, יישובים אלו נכללים ברשימת היישובים בעדיפות לאומית נוכח העובדה כי הם יישובים חדשים, קריטריון אשר בהשוואה לקריטריונים האחרים עונה פחות על מיקום היישוב בפריפריה.

יתרונה של חלופה זו היא בהיצמדות לתבחינים שהוסכמו על ידי הממשלה ונהוגים על מנת לחזק אזורים בארץ. חסרונה המרכזי הוא במתן העדיפות ליישובים, ללא הסתכלות על הצרכים התחבורתיים של הפרט הבודד, לעבור במרחב מנקודה A לנקודה B. נוכח כך, בחלופה זו יידרש שרטוט בפועל של מפת גבולות, היערכות תכנונית מרחבית על מנת לכלול רשת כבישים, תחנות וכיו"ב ביישוב הרלבנטי והדבר עלול לייצר בלבול לציבור הנוסעים המורגלים בתשלום באמצעות כרטיס הרב קו באזורי נסיעה המובחנים במפת רפורמת התעריפים שפורטה לעיל.