



הכנסת
מרכז המחקר והמידע

ירושלים, ו' בחשוון תשע"ו

19 באוקטובר 2015

לכבוד
חה"כ דב חנין
כאן

שלום רב,

הנדון: מוניות השירות בישראל

במענה לבקשתך לקראת דיון ועדת המשנה של ועדת הכלכלה לענייני תחבורה ציבורית בראשותך בנושא רפורמה במוניות השירות, מוצגים להלן נתונים על ענף המוניות ומוניות השירות, התייחסות לרפורמה בענף משנת 2005 ומדיניות משרד התחבורה בנושא מקומן של המוניות בענף התחבורה הציבורית.

ענף המוניות בישראל

ענף התחבורה הציבורית מפוקח ומנוהל על-ידי הממשלה באמצעות משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: משרד התחבורה), ונכללים בו שירותי הסעת נוסעים בשלושה אמצעים עיקריים: אוטובוסים, מוניות שירות ורכבות. מאלו, המוניות נותנות שירות גמיש, מהיר וזמין, המשלב את יתרונות התחבורה הציבורית והרכב הפרטי. על-פי נתוני התוכנית האסטרטגית של משרד התחבורה ומשרד האוצר לשנת 2010, התפלגות השימוש של נוסעים בתחבורה ציבורית בין שלושת אמצעי התחבורה האמורים היא כלהלן: 86% נסיעות באוטובוסים, 4% נסיעות ברכבת ו-10% נסיעות במוניות השירות.¹

על-פי נתוני משרד התחבורה לחודש אוגוסט 2015, פועלות בישראל 21,000 אלף מוניות, משני סוגים: מוניות מיוחדות (המכונות מוניות "ספיישל") ומוניות שירות; מוניות מיוחדות פועלות בכלי רכב קטנים ונועדו לנסיעות על-פי בקשת הנוסע. הן פועלות במסגרת תחנות או באופן עצמאי, ותעריפי הנסיעה בהן נקבעים בצו הפיקוח על המחירים. לפי נתוני משרד התחבורה, יש בישראל כ-19,600 מוניות מיוחדות.

לעומת המוניות המיוחדות, **מוניות שירות** הן אמצעי תחבורה משלים לקווי אוטובוס עירוניים, מטרופוליניים ובין-עירוניים. הן פועלות במסלול קבוע, לעתים לצד קווי אוטובוס. מוניות שירות פועלות בכלי רכב המסיעים עד עשרה נוסעים ומעלות ומורידות נוסעים בכל מקום שבו העצירה

¹ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, משרד האוצר, פיתוח התחבורה הציבורית – תוכנית אסטרטגית, תאריך פרסום: דצמבר 2012.

מותרת. בישראל פועלות כיום כ-1,400 מוניות שירות,² כ-40% פחות ממספרן בשנת 2010, אז היו כ-2,300 מוניות שירות פעילות בכ-100 קווי שירות.³ משרד התחבורה קובע את תנאי הפעלת כל קו ברישיון שהוא נותן (מסלולים, תעריפים,⁴ תדירות, מספר המוניות בקו, לוחות הזמנים וכו') ומפקח על תאגידים שקיבלו רישיון להפעלת קו שירות ועל המוניות שהם מפעילים. במועד כתיבת המסמך, רכישת רישיון להפעלת מונית כרוכה בתשלום אגרה בסך 245,000 ש"ח.⁵ בצו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה במוניות), התשע"ג-2013, נקבע כי בנסיעת שירות המחיר לכל נוסע בשעות היום, מ-05:00 בבוקר עד 23:30, יהיה כלהלן: עד 6 ק"מ – 7.40 ש"ח, ועל כל ק"מ נוסף עוד 0.45 ש"ח. על נסיעה בשעות הלילה תשולם תוספת של 25% על מחיר הנסיעה בשעות היום.⁶ בחלק מהאזורים מוניות השירות פועלות גם בזמנים שבהם אין שירותי תחבורה ציבורית בישראל, קרי בסופי שבוע, בימי חג ובשעות לילה מאוחרות. במקומות אלו זוהי אפשרות הנסיעה הזמינה הבלעדית בעבור מי שאין בבעלותם רכב פרטי.

לדברי דוד כוכבא, מנכ"ל התאחדות ארגוני התחבורה בישראל, הפעילות בענף מוניות השירות נחלקת לכמה אשכולות גיאוגרפיים מרכזיים, ומתרכזת בעיקר בערים נתניה, פתח-תקווה, באר-שבע, תל-אביב-יפו ובכמה ערים בשפלה (רמלה, לוד, ראשון-לציון ורחובות). לדבריו, נפח הפעילות של מוניות השירות בנסיעות הבין-עירוניות הצטמצם מאוד בשנים האחרונות, בשל השירות של רכבת ישראל, ועיקר השירות ניתן כיום בקווים העירוניים והמטרופוליניים. כמו כן, לדבריו, נפח הפעילות של מוניות השירות במטרופולין חיפה נפגע עקב הקמת המטרופוליט, ולהערכתו, מכ-450 מוניות מורשות באזור זה רק כשליש (כ-150) פעילות כיום.⁷

הרפורמה בענף מוניות השירות

ב-20 באוקטובר 2002 התקבלה החלטת הממשלה מס' 2604, בדבר מדיניות חדשה לענף המוניות. במסגרת החלטה זו אושרה מדיניות שר התחבורה להסדרת ענף המוניות, ובכלל זה הפעלת קווי השירות במוניות, ושר התחבורה הוסמך לפעול לקידום החקיקה הנדרשת. ב-30 במרס 2005 עבר בקריאה שנייה ושלישית [חוק לתיקון פקודת התעבורה \(מס' 64\)](#), [התשס"ה-2005](#), שמטרתו הסדרת ענף המוניות ופעילות קווי השירות במוניות, וחוק זה סלל את הדרך לרפורמה מקיפה בענף. על-פי דברי ההסבר להצעת החוק, **"שירות המוניות נועד להשלים את פעילות השירות הסדיר באוטובוסים ומהווה תחליף לנסיעה ברכב פרטי"**. לפי דברי ההסבר, הצורך בתיקון הפקודה נוצר בשל העובדה שקווי מוניות השירות פעלו על-פי רוב צמוד לקווי אוטובוסים, התחרו בהם ובכך הסיטו אליהם נוסעים שאחרת היו משתמשים בשירות האוטובוסים כאמור, ללא מחויבות לרמת שירות לנוסע. על-פי דברי ההסבר, "תופעה זו פוגעת ביציבות הכלכלית של מפעילי קווי השירות לאוטובוסים ומאלצת

² מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [מקומה של התחבורה הציבורית בתקציב 2015-2016](#), מכתב לוועדת הכלכלה, 27 באוגוסט 2015.

³ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, משרד האוצר, [פיתוח התחבורה הציבורית – תוכנית אסטרטגית](#), תאריך פרסום: דצמבר 2012.

⁴ תעריפי מוניות השירות נקבעים [בצו הפיקוח על המחירים](#) ומתעדכנים מעת לעת. עדכון הצו האחרון היה בחודש יוני 2013. כניסה אחרונה: 19 באוקטובר 2015.

⁵ מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [מקומה של התחבורה הציבורית בתקציב 2015-2016](#), מכתב לוועדת הכלכלה, 27 באוגוסט 2015.

⁶ שם.

⁷ דוד כוכבא, מנכ"ל התאחדות ארגוני התחבורה בישראל, שיחת טלפון, 14 באוקטובר 2015.

את המדינה להגדיל את התמיכה בהם, וכך פוגעת בגובה התמלוגים שהמדינה צפויה לקבל מהמפעילים כאמור.⁸ להלן עיקרי הרפורמה שהוסדרה במסגרת תיקון החקיקה:

- הסדרת הפעילות בענף על-פי הכללים המקובלים בתחבורה הציבורית הסדירה: קביעת אמות מידה של רמת שירות ועיגון התנאים לקבלת רישיון;
- הסדרת מסלולי קווי השירות;
- מתן מענה לבקשות תאגידי שירות שפעלו ללא רישיון;
- שיפור מנגנוני האכיפה על מוניות שירות הפועלות ללא רישיון;
- קביעת עלות רכישת הרישיון להפעלת מונית שירות.⁹

לפי מכתב שהעביר מנכ"ל משרד התחבורה לוועדת הכלכלה, הרפורמה הביאה לירידה בהיקף הפעילות הלא-חוקית בענף המוניות, בעיקר משום שהכשירה מספר רב של קווים שקודם לכן פעלו בלא רישיון. נוסף על כך, לפי מכתב המנכ"ל, מאחר שהרפורמה הכתיבה חוסר גמישות בביצוע שינויים מהותיים במסלולי הקווים והתאמתם לתמורות שחלו בביקוש ובתשתית הכבישים, נוצר קושי למוניות השירות לקיים את הפעילות בהיקף שהיה בעבר.¹⁰ ב-4 ביוני 2012 התקבל בכנסת [חוק לתיקון פקודת התעבורה \(מס' 106\), התשע"ב-2012](#), שעניינו הרפורמה, ונועד "לתקן פרטים בחוק הקיים תוך יישום לקחים שהופקו מהפעלתו".¹¹ בין היתר אפשר התיקון לחוק להאריך את תוקף ההסדר שהוצע במסגרת הרפורמה עד 31 בדצמבר 2016.

מדיניות משרד התחבורה בסוגיית מקומן של המוניות בענף התחבורה הציבורית – שירות משלים או

שירות מתחרה

ממכתבו האמור של מנכ"ל משרד התחבורה לוועדת הכלכלה עולה כי לפי מדיניות משרד התחבורה מוניות השירות הן שירות משלים לענף התחבורה הציבורית באוטובוסים, שיש לתת במקרים שבהם יש יתרון לכלי רכב קטנים, כגון אזורים המתאפיינים בביקוש נמוך לתחבורה ציבורית. עם זאת, לדברי מנכ"ל משרד התחבורה, לאורך השנים התפתח שירות המוניות בעיקר בצירים עתירי ביקוש. על-פי משרד התחבורה, ממצאי סקר ארצי שנערך לאחרונה מצביעים על כך שלמרות יתרונות התחבורה הציבורית באוטובוסים, דווקא בצירים עתירי הביקוש, שבהם קיים שירות תדיר של אוטובוסים, נוסעים רבים מעדיפים לנסוע במוניות שירות, עקב יתרונות השירות שלהן על נסיעה באוטובוסים, בין היתר בשל הנסיעה המהירה יותר, בישיבה, ומשום שלמוניות השירות גמישות רבה יותר בנקודת העצירה, הן לאיסוף והן להורדת נוסעים.¹² מרכז המחקר והמידע של הכנסת ביקש לקבל לידיו את נתוני הסקר, אולם אלו לא נמסרו ממשרד התחבורה. בתוכנית האסטרטגית לפיתוח התחבורה הציבורית משנת 2012 נכתב כי "פעילות מוניות השירות בישראל מתחרה בקווי האוטובוס וסותרת את ההיררכיה התפקודית של אמצעי זה".¹³ על-פי אתר משרד התחבורה, כיום בחלק

⁸ אתר הכנסת, הצעות חוק הממשלה, [הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה \(מס' 64\) \(רישיונות להפעלת מוניות בקו שירות ולנסיעת שירות\), התשס"ה-2004](#), 17 בנובמבר 2004, כניסה אחרונה: 19 באוקטובר 2015.

⁹ ש.ם.

¹⁰ מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מקומה של התחבורה הציבורית בתקציב 2015-2016, מכתב לוועדת הכלכלה, 27 באוגוסט 2015.

¹¹ אתר משרד התחבורה, [הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה \(מס' 105\), התשע"ב-2011](#).

¹² ש.ם.

¹³ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, משרד האוצר, [פיתוח התחבורה הציבורית – תוכנית אסטרטגית](#), תאריך פרסום: דצמבר 2012.

מהמקרים מוניות השירות נותנות שירות משלים לשירות באוטובוסים ובחלק מהמקרים הן שירות מתחרה לאוטובוסים.¹⁴

לדברי דוד כוכבא, מנכ"ל התאחדות ארגוני התחבורה בישראל, מאז הרפורמה שהוזכרה לעיל מוניות השירות עומדות בכל הנדרש כדי להיכלל בענף התחבורה הציבורית **כחלק אינטגרלי** משירותיו, שכן נהגי מוניות השירות הם נהגים מקצועיים, המסיעים בכלי רכב ייעודיים, תואי הנסיעה של מוניות השירות מוגדר ומוסדר בחקיקה, מחירי הנסיעה הם בפקוח וכמותם גם תדירות השירות. לפיכך, לדבריו, יש לראות בענף מוניות השירות חלק בלתי נפרד ממערך התחבורה הציבורית, ולהשוות בינו ובין התחבורה הציבורית באוטובוסים מבחינת התנאים הניתנים למפעיליו, בעוד שכיום מוניות השירות מקופחות ביחס לאוטובוסים הן ברמת השירות והן ברמת הרווחיות.¹⁵ לדברי דרור גנון, מנהל אגף בכיר רישוי, תכנון ותפעול תחבורה ציבורית ברשות הארצית לתחבורה ציבורית שתחת משרד התחבורה, פעילות מוניות השירות אינה שירות אינטגרלי במערך שירותי התחבורה הציבורית.¹⁶

החלת הסדרי תשלום באמצעות כרטיסי רב-קו על מוניות השירות

רב-קו הוא כרטיס אלקטרוני חכם רב-פעמי (נטען), המבטיח לנוסעים המחזיקים בו הנחות בנסיעה בתחבורה ציבורית. יש שני סוגים של כרטיס רב-קו: אישי ואנונימי. הכרטיס האישי כולל שם ותמונה של הנוסע, והוא דרוש לצורך קבלת הנחות מסוג "חופשי חודשי" (המאפשר נסיעה בלא הגבלה למשך חודש בקווים מסוימים) והנחות נוספות כגון הנחה לילד, לגמלאי, לסטודנט ולזכאי הביטוח הלאומי (המכונות "פרופילים"). השימוש בכרטיס החל במספר ערים מצומצם באוגוסט 2007, וכיום הוא משמש באוטובוסים וברכבות ברחבי הארץ, וברכבת הקלה בירושלים. הטענת הרב-קו נעשית על-ידי נהגי אוטובוסים, במכונות בתחנות ובקופות בתחנות מרכזיות.¹⁷ בכנסת ה-19 הועלתה הצעת חוק פרטית של חבר הכנסת ישראל אייכלר וחברי כנסת נוספים לתיקון פקודת התעבורה (מרכז שירות ארצי לעניין כרטיס רב-קו), התשע"ג-2013, שהוצע בה להקים במשרד התחבורה מרכז שירות ארצי שיופקד על הנפקת כרטיסי הרב-קו ויהיה אחראי לניהול ההתחשבות הכספית הקשורה לתשלום על נסיעה באוטובוס באמצעות כרטיסים אלו. הצעת החוק הועברה לדיון מוקדם בוועדת הכלכלה. הצעת חוק זהה הונחה לפני דיון מוקדם על שולחן הכנסת ה-20 ב-18 במאי 2015.

החלת השימוש בכרטיסי רב-קו במוניות שירות מניחה שתי סוגיות כספיות לפתחם של ארגוני מוניות השירות, משרד התחבורה ומשרד האוצר: השתתפות בעלות של הטמעת המערכת והתקנתה במוניות השירות, ומתן סובסידיה למוניות השירות בעבור קבוצות אוכלוסייה זכאיות. בעוד שנראה כי אין למשרד התחבורה התנגדות עקרונית להתקנת מערכת הרב-קו במוניות השירות, עומדת בעינה שאלת מימון ההתקנה, ודרישת ארגוני המוניות היא השתתפות ממשלתית של 50% מעלות ההטמעה וההתקנה.

ב-6 ביולי 2011 קיימה ועדת הכלכלה דיון בנושא הרפורמה בתחבורה הציבורית בגוש-דן. בדיון זה עלתה בין היתר סוגיית שילוב מוניות השירות ברפורמה. יו"ר הוועדה דאז, חבר הכנסת לשעבר כרמל שאמה הכהן, קבע בתום הדיון כי **יש להאיץ את התהליכים להחלת כרטיסי הרב-קו גם במוניות**

¹⁴ אתר משרד התחבורה, **מוניות "ספיישל" ומוניות שירות**, כניסה אחרונה: 19 באוקטובר 2015.

¹⁵ דוד כוכבא, מנכ"ל התאחדות ארגוני התחבורה בישראל, שיחת טלפון, 14 באוקטובר 2015.

¹⁶ דרור גנון, מנהל אגף בכיר תכנון, רישוי ותפעול תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, שיחת טלפון, 12 באוקטובר 2015.

¹⁷ מתוך: אהוד בקר, השימוש בכרטיס חכם (רב-קו) בתחבורה הציבורית, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 6 ביולי 2015.

השירות, כדי לסיים את התהליך עד סוף אותה שנה, לאחר שבישיבת הוועדה מסר המשנה למנכ"ל משרד התחבורה כי בכוונת המשרד לנקוט מהלך זה.¹⁸

לפי מכתב שהגיע לידי מרכז המחקר והמידע של הכנסת, ביולי 2014 פנה דרור גנון, מנהל אגף בכיר רישוי, תכנון ותפעול תחבורה ציבורית ברשות הארצית לתחבורה ציבורית שתחת משרד התחבורה, אל אגף התקציבים במשרד האוצר בנושא שילוב מוניות השירות במערכת הרב-קו. בפנייתו כתב גנון כי "בשנה האחרונה משרד התחבורה מקדם פרויקט ליישום רב-קו במוניות שירות, במסגרת הכנסת כרטיס אחיד לשימוש כלל התחבורה הציבורית בישראל... הפרויקט נמצא בשלבי תכנון אחרונים, כאשר המטרה היא שהכרטיס יהיה תקף לכל קו מורשה של מוניות השירות בארץ, ויהיה זהה לחלוטין לכרטיס שבשימוש בשאר התחבורה הציבורית בארץ ויכלול חוזה נפרד למוניות". לפי המכתב, כוונת משרד התחבורה היא שיהיה אפשר לטעון את כרטיס הרב-קו למוניות השירות במונית עצמה או בעמדות טעינה שיוקמו לצורך זה, ויישום הפרויקט ישפר את נוחות השימוש בתחבורה הציבורית בארץ, ובמוניות השירות בפרט, כי הוא יאפשר לנוסעי התחבורה הציבורית לבחור בין נסיעה באוטובוס לנסיעה במוניות שירות. במכתבו ביקש גנון השתתפות של משרד האוצר ב-50% מעלות התקנת התשתית הטכנולוגית של הפרויקט, הנאמדת על-ידי משרד התחבורה בכ-860,000 דולר.¹⁹ עמדת משרד האוצר בסוגיה זו לא התקבלה עד לסיום כתיבת המסמך.

בראשית דצמבר 2014 התקיימה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים ישיבת עבודה שהשתתפו בה בין היתר שר התחבורה, מנכ"ל משרד התחבורה, ראש הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, יו"ר ארגון מוניות השירות בישראל ומנכ"ל התאחדות ארגוני התחבורה בישראל. על-פי פרוטוקול הישיבה, שנמסר למרכז המחקר והמידע של הכנסת, בתום הישיבה הנחה השר לקדם במהירות החלת הסדרי נסיעה באמצעות הרב-קו גם על מוניות השירות. כמו כן נקבע בישיבה כי משרד התחבורה יגבש מדיניות חדשה בנושא מוניות השירות בשיתוף כל הגורמים הרלוונטיים. על-פי פרוטוקול הישיבה, יש לכלול במדיניות מיפוי צרכים עדכני של השירות, ופתיחה של השוק לתחרות. עוד נקבע בישיבה כי עדכון סטטוס בנושא החלת הסדרי הרב-קו יתקיים עד סוף חודש מרס 2015.²⁰ עד מועד כתיבת המסמך לא הותקנה המערכת הטכנולוגית במוניות השירות ולא מתאפשר תשלום במוניות שירות באמצעות כרטיסי רב-קו. יצוין כי על-פי אתר האינטרנט רב-קו, המערכת תיכנס לשימוש בכל אמצעי התחבורה הציבוריים (כולל רכבת ישראל), אך לא במוניות שירות.²¹

אשר לסוגיית הסובסידיה, ממשרד התחבורה נמסר כי הסמכות למתן סובסידיות בתחבורה הציבורית, לרבות בענף המוניות, היא בידי משרד האוצר.²² עד להשלמת המסמך לא עלה בידי מרכז המחקר והמידע של הכנסת לקבל את עמדת אגף התקציבים במשרד האוצר בסוגיית הסובסידיה לפעילות מוניות השירות. בעניין זה ראוי לציין כי על-פי נתונים שהתפרסמו בתוכנית האסטרטגית של

¹⁸ פרוטוקול 571 של ועדת הכלכלה, הרפורמה בתחבורה הציבורית בגוש-דן – בחינת הצעות לשינויים בקווי האוטובוסים, 6 ביולי 2011, כניסה אחרונה: 24 בספטמבר 2015.

¹⁹ דרור גנון, מנהל אגף בכיר רישוי, תכנון ותפעול תחבורה ציבורית, משרד התחבורה, שילוב מוניות השירות בכרטיס הרב-קו, מכתב למורן מזור, רפרנט תחבורה ציבורית, אגף התקציבים, משרד האוצר, 21 ביולי 2014, התקבל ממשרדו של דוד כוכבא, מנכ"ל התאחדות ארגוני התחבורה בישראל, ב-14 באוקטובר 2015.

²⁰ עודד גולדשטיין, יועץ מקצועי לשר, לשכת שר התחבורה והבטיחות בדרכים, סיכום ישיבת עבודה בנושא רישיונות לקווי שירות, 2 בדצמבר 2014.

²¹ אתר רב-קו, כניסה אחרונה: 24 בספטמבר 2015.

²² דרור גנון, מנהל אגף בכיר תכנון, רישוי ותפעול תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, תשובה על בקשת מידע, דוא"ל, 18 באוקטובר 2015.

משרד התחבורה ומשרד האוצר, החתך הסוציו-אקונומי של נוסעי התחבורה הציבורית באוטובוסים ובמוניות השירות הוא דומה, ומובחן מן החתך של משתמשי הרכבת: בעוד שמשתמשי מוניות השירות והאוטובוסים מתאפיינים בכושר השתכרות נמוך מן הממוצע במשק בכ-35% בממוצע, משתמשי הרכבת מתאפיינים בכושר השתכרות גבוה מן הממוצע.²³ מכאן שהחלת הסדרי הסובסידיה הניתנים כיום לקבוצות האוכלוסייה הזכאיות באמצעות כרטיסי הרב-קו האישיים גם על מוניות השירות יטיב עם נוסעים אלו, שכאמור מתאפיינים בכושר השתכרות נמוך מן הממוצע, ותאפשר להם ליהנות מן ההנחות שהם זכאים להן על-פי החוק גם בנסיעה במונית שירות.

מדיניות חדשה בנושא מוניות השירות

על-פי פרוטוקול הישיבה שהוזכר לעיל, נקבע בישיבה זו כי מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית יגבש מדיניות חדשה בנושא מוניות השירות ויצג את עקרונות המתווה המתוכנן עד סוף חודש אפריל 2015.²⁴ מהמכתב הנזכר לעיל בנושא מקומה של התחבורה הציבורית בתקציב 2015-2016 שהעביר מנכ"ל משרד התחבורה לוועדת הכלכלה באוגוסט 2015 עולה כי ועדה לגיבוש מדיניות לענף המוניות אומנם מונתה על-ידי ראש הרשות לתחבורה ציבורית, מאיר רותם, בינואר 2015. לפי משרד התחבורה, ועדה זו גיבשה שורה של המלצות למדיניות להסדרת ענף המוניות,²⁵ אולם אלה טרם פורסמו. במענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת מסר מנהל אגף בכיר תכנון, רישוי ותפעול תחבורה ציבורית ברשות הארצית לתחבורה ציבורית שתחת משרד התחבורה, כי הוועדה דנה בין היתר בנושאים האלה:

- הסדרת מבנה הענף מבחינת גודל תאגיד, מספר המוניות בענף, אשכולות קווי השירות וכיוצא באלו;
- הגדרת קריטריונים לרשימת קווי המוניות ולהגשת קווים לקבלת רישיון והתהליך לאישור בקשות אלו;
- שינויים בדרישות התפעול, ובהם שינויים טכנולוגיים ושיפור השירות לנוסע;
- הבקרה על ענף המוניות;
- יתרונות וחסרונות ענף המוניות בהשוואה לענפי תחבורה ציבורית אחרים;
- השפעת הרפורמה שיושמה בשנת 2006 על הענף.²⁶

על-פי תשובת משרד התחבורה, היעד העיקרי שמשרד התחבורה מבקש להגיע אליו באמצעות הוועדה הוא שיפור השירות לנוסעים בתחבורה הציבורית, בשיבוץ ענף מוניות השירות כענף ייחודי. עוד נמסר ממשרד התחבורה כי יישום ההמלצות מתוכנן לשנת 2017,²⁷ וכי המדיניות אמורה להיות מעוגנת בחקיקה, ולפיכך היא תלויה במועד אישור החוק בכנסת.²⁸

²³ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, משרד האוצר, [פיתוח התחבורה הציבורית – תוכנית אסטרטגית](#), תאריך פרסום: דצמבר 2012, עמ' 25. כניסה אחרונה: 19 באוקטובר 2015.

²⁴ עודד גולדשטיין, יועץ מקצועי לשר, לשכת שר התחבורה והבטיחות בדרכים, סיכום ישיבת עבודה בנושא רישיונות לקווי שירות, 2 בדצמבר 2014.

²⁵ מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מקומה של התחבורה הציבורית בתקציב 2015-2016, מכתב לוועדת הכלכלה, 27 באוגוסט 2015.

²⁶ דרור גנון, מנהל אגף בכיר תכנון, רישוי ותפעול תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, תשובה על בקשת מידע, דוא"ל, 18 באוקטובר 2015.

²⁷ דרור גנון, מנהל אגף בכיר תכנון, רישוי ותפעול תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, שיחת טלפון, 12 באוקטובר 2015.

²⁸ הנ"ל, תשובה על בקשת מידע, דוא"ל, 18 באוקטובר 2015.

- מרכז המחקר והמידע של הכנסת ביקש לקבל את התייחסות משרד התחבורה גם לסוגיות האלה:
- א. דרישת בעלי מוניות השירות לסבסד את השירות שהם נותנים בדומה לסבסוד שירות האוטובוסים;
 - ב. החלת הסדרים מתחום התחבורה הציבורית (שימוש בכרטיסי רב-קו, הנחות לקבוצות אוכלוסייה מיוחדות, כרטיסי "חופשי חודשי", כרטיסי מעבר ועוד) במוניות השירות;
 - ג. עיבוי מערך קווי מוניות השירות הקיימים כיום באזורים שבהם הוא מתקיים והרחבת השירות באמצעות מוניות שירות גם לאזורים שבהם לא קיים מערך כזה;
 - ד. הוספת רישיונות לקווי שירות גם בשכונות חדשות.

תשובת משרד התחבורה בנושאים אלו היא שמוקדם עדיין להתייחס פרטנית להמלצות הוועדה. עם זאת צוין בתשובה כי שימוש בטכנולוגיות לשיפור השירות כאמור נדון בוועדה וכי הסמכות למתן סובסידיות בתחבורה הציבורית, לרבות בענף המוניות, היא בידי משרד האוצר.²⁹ כאמור, פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת אל אגף התקציבים במשרד האוצר בסוגיית הסובסידיה וההשתתפות במימון התקנת מערכות הרב-קו במוניות השירות לא נענתה עד לסיום כתיבת המסמך.

בברכה,
רינת בניטה
רכזת מחקר ומידע

אישור: שרון סופר, ראש צוות בכירה, מרכז המחקר והמידע
עריכה לשונית: מערכת "דברי הכנסת"

²⁹ דרור גנון, מנהל אגף בכיר תכנון, רישוי ותפעול תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, תשובה על בקשת מידע, דוא"ל, 18 באוקטובר 2015.