

רפורמת "דרך שווה" בתעריפי השירות בתחבורה הציבורית – רקע ונקודות לדיון

מסמך זה נכתב לקראת ישיבת מעקב של ועדת הכלכלה ב-9 במאי 2022, שנושאה הרפורמה המתוכננת בתעריפי הנסיעה בתחבורה ציבורית ([רפורמת "דרך שווה"](#)), והוא עדכון של המסמך הקודם שכתב מרכז המחקר והמידע של הכנסת בנושא זה.¹ במסמך יוצגו עקרונות הרפורמה ויובאו שאלות לדיון בנוגע אליה. בשל לוח הזמנים הקצר שעמד לרשותנו לצורך הכנת המסמך הנוכחי, לא יוצגו ניתוחים כוללים של השפעות השינויים בתעריפי השירות לפי דפוסי השימוש, קבוצות גיל ומאפיינים רלוונטיים נוספים, אלא יוצגו דוגמאות בלבד. עיבודים אלו יפורסמו בהמשך, לקראת המועד המתוכנן ליישום הרפורמה, 1 באוגוסט 2022. נדגיש בהקשר זה כי שרת התחבורה חתמה כבר בתחילת חודש מאי 2022 על הצווים ועל התקנות הקשורים ברפורמת התעריפים ועל מועד כניסתה לתוקף.²

¹ למסמך המלא ראו: רינת בניטה, [הרפורמה המוצעת בתעריפי השירות בתחבורה הציבורית](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 21 במרץ 2022.

² הצווים והתקנות האמורים הם אלה: [צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים \(מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית\)](#), התשפ"ב-2022; [צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים \(דמי נסיעה ברכבת וברכבל\)](#), התשפ"ב-2022; [צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים \(מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית\) \(הוראת שעה\) \(מס' 3\)](#), התשפ"ב-2022; [תקנות מסילות הברזל \(הוראת שעה\) \(מס' 3\)](#), התשפ"ב-2022; [תקנות מסילות הברזל \(הוראת שעה\) \(מס' 3\)](#), התשפ"ב-2022.

1. מטרת רפורמת "דרך שווה"³

שירותי התחבורה הציבורית בישראל מסובסדים על ידי המדינה בהיקף של כ-70% - שיעור גבוה מהממוצע במדינות המפותחות. על פי פרסומי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן "משרד התחבורה"/"המשרד"), המחיר הממוצע של נסיעה עירונית בודדת הוא כ-18 ש"ח, מהם מסבסדת כיום המדינה כ-12 ש"ח. נציין כי בפועל שיעור הסבסוד אף גבוה יותר, שכן יש נוסעים המשלמים את דמי הנסיעה באמצעות ערך צבור ברב-קו, והם נהנים מהנחה בגובה 20% בעת טעינת הכרטיס; חלק מהנוסעים אף זכאים להנחות גדולות יותר (אוכלוסיות זכאיות כמו נוער, אזרחים ותיקים וזכאי הביטוח הלאומי⁴), ואחרים נהנים מהטבות בגין רכישת מינויים מסוגים שונים. עם זאת, כיום אין בהכרח אחידות בין תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית למרכיבי הסבסוד באזורים השונים בארץ.

משרד התחבורה ומשרד האוצר הציגו בתחילת חודש אפריל 2022 מודל חדש לתשלום בתחבורה הציבורית. למודל התשלום החדש כמה מטרות:

- להגדיל את ההנחות הניתנות לאוכלוסיות זכאיות.
- להפוך את הנסיעה בתחבורה הציבורית לכדאית ולמשתלמת יותר באמצעות מינוי "חופשי-חודשי" ארצי או אזורי במקום מינוי חופשי-חודשי מוגבלים, מורכבים ולא גמישים בשיטת התשלום הקיימת.
- לייצר תעריף אחיד, פשוט ושקוף לכל משתמשי התחבורה הציבורית בכל הארץ. על פי הודעת המשרד, כיום אין אחידות בתעריפים בין יישובים, ואין שקיפות בנוגע למבנה התעריפים. כמו כן, על פי המשרד, במודל התשלום הנוכחי יש כ-80 תעריפים ללא כל היגיון או הצדקה. לפיכך, חוסר האחידות וחוסר השקיפות מקשים על המשתמשים לדעת מה גובה דמי הנסיעה שלהם.
- לבטל עיוותים היסטוריים ולייצר צדק תחבורתי המבטיח שוויוניות והוגנות במחירי התחבורה הציבורית.
- לייצר אחידות בין אמצעי תשלום (רב-קו לעומת תשלום באפליקציות): כיום מבחירה באמצעי תשלום מסוים נגזרים תעריפים שונים עבור אותן נסיעות: עבור נסיעה בודדת אמצעי התשלום המשתלם יותר לרוב הוא רב-קו בשל הטבת הערך הצבור שהוזכרה לעיל ועתידה להתבטל במסגרת הרפורמה.

משרד התחבורה
ומשרד האוצר הציגו
בתחילת חודש אפריל
2022 מודל חדש
לתשלום בתחבורה
הציבורית, הקרוי
רפורמת "דרך שווה"

על פי פרסומי
המשרד, ברפורמה
בוטלה עלייה
מתוכננת בתעריפים,
שהייתה אמור לחול
בפברואר 2022 -
התעריף עבור נסיעה
עירונית יחידה
באוטובוס היה אמור
להיות 6.5 ש"ח;
לאחר הרפורמה
תעריף נסיעה עירונית
באוטובוס יהיה 5.5
ש"ח, וזאת בשל
הוודאות שהרפורמה
צפויה לייצר בתחום
התשלומים בתחבורה
הציבורית

³ אלא אם כן צוין אחרת, כל הנתונים על אודות תכולת הרפורמה לקוחים ממקורות אלה: משרד התחבורה והרשות הארצית לתחבורה ציבורית, ["רפורמת דרך שווה" - מצגת; שאלות ותשובות](#), 3 באפריל 2022.

⁴ זכאי הביטוח הלאומי: נכה המציג תעודת נכה או תעודה אחרת המאשרת את נכותו, שנתן המוסד לביטוח לאומי; נכה צה"ל המציג תעודת חבר בארגון נכי צה"ל או נכה פעולות איבה המציג תעודת חבר בארגון נפגעי פעולות איבה; נוסע שמלאו לו 18 שנים ואינו אזרח ותיק כהגדרתו בחוק האזרחים הוותיקים, שהמוסד לביטוח לאומי משלם לו קצבת שאירים או השלמת הכנסה לפי חוק הביטוח הלאומי.

על פי פרסומי המשרד, ברפורמה בוטלה עלייה מתוכננת בתעריפים, שהייתה אמורה לחול בפברואר 2022 - התעריף עבור נסיעה עירונית בודדת באוטובוס היה אמור להיות 6.5 ש"ח (תעריף זה משקף עלייה של כ-8% יחסית למחיר של 6 ש"ח בודדת כיום); לאחר הרפורמה תעריף נסיעה עירונית באוטובוס יהיה 5.5 ש"ח, וזאת בשל הוודאות שהרפורמה צפויה לייצר בתחום התשלומים בתחבורה הציבורית. נציין כי מקור העלאת התעריפים המתוכננת נעוץ בעלייה בתשלומים במדד התחבורה הציבורית – העיקרית שבהן קשורה לעליית מחירי האנרגיה בעולם וכן לעליית התשלומים בשל עליית מחירי הביטוח ושכר העובדים.⁵

נוסף לכך, על פי הודעת המשרד, כחלק מתוכנית החומש לתחבורה הציבורית, בשנים 2022 ו-2026 יגדל תקציב תוספות השירות בכ-25% לכ-15.5 מיליארד ש"ח. (דהיינו: תוספות של תדירות בקווים קיימים, הרחבת שעות השירות, תוספת של קווים במקטעים שאין בהם כיום שירות וכיוצא בזה). בעניין זה מעניין לציין כי אין בהודעת המשרד כל התייחסות הנוגעת להשפעה הצפויה של הרפורמה על דפוסי השימוש בתחבורה הציבורית: אין כל אזכור ליעד ממשלתי לעניין הגדלת מספר המשתמשים בתחבורה הציבורית המצוי בירידה מאז התפרצות מגפת הקורונה למרות הגידול באוכלוסייה, ואין כל התייחסות להעלאת מקדם הפיצול בתחבורה הציבורית (היחס בין שימוש ברכב פרטי לתחבורה ציבורית), שבישראל הוא מהנמוכים בעולם המערבי ועומד על כ-20% בלבד.⁶ על כן, לא ברור אם הגדלת השימוש בתחבורה ציבורית הייתה שיקול בקביעת תכולת הרפורמה, המפורטת בפרק הבא.

2. תכולת הרפורמה

כאמור, אחת ממטרות הרפורמה היא האחדה של תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית לעומת השונות הקיימת כיום, ובהתאם להאחדה יעודכנו תעריפי הנסיעה והסדרי הנסיעה הקיימים כיום. בפרק זה מוצגים תעריפי הנסיעה באוטובוסים וכן ברכבת הקלה בירושלים; ברכבלית, במטרונית ובכרמלית כולן בחיפה⁷ וברכבת ישראל לאחר הרפורמה, לפי מאפייני השימוש ומאפייני המשתמשים.

2.1 תעריפי נסיעה בודדת

כיום תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית נקבעים לפי קבוצות קודים קבועים הנגזרים מהקרבה למטרופולין, במודל של טבעות. במסגרת הרפורמה התעריפים ייקבעו על פי מרחק הנסיעה.

⁵ למרכיבי מדד תשלומים התחבורה הציבורית ולשיעורי העלייה בכל אחד מהם, ראו: [צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים \(מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית\)](#), התשפ"ב-2022.

⁶ לנתונים נוספים ולהרחבה על אודות שירותי התחבורה הציבורית בישראל ויעדי המדינה בנושא, ראו: משרד מבקר המדינה, [דוח מיוחד משבר התחבורה הציבורית](#), מרץ 2019; רינת בניטה, [התחבורה הציבורית בישראל והגודש בכבישים](#), דף מידע, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 26 בנובמבר 2019.

⁷ למען נוחות ההצגה, מעתה ואילך במסמך זה כל קבוצת אמצעי התחבורה הללו, שאינם רכבות כבדות, יכונה "אוטובוסים" בשל חלקם הגבוה של אוטובוסים מכלל השימוש בתחב"צ.

אין בהודעת המשרד כל התייחסות הנוגעת להשפעה הצפויה של הרפורמה על דפוסי השימוש בתחבורה הציבורית, ואין כל התייחסות להעלאת מקדם הפיצול בתחבורה הציבורית

כיום תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית נקבעים לפי קבוצות קודים קבועים הנגזרים מהקרבה למטרופולין, במודל של טבעות. במסגרת הרפורמה התעריפים ייקבעו על פי מרחק הנסיעה

בטבלה 1 להלן מוצגים תעריפי הנסיעה בנסיעה בודדת באוטובוסים וברכבות לאחר הרפורמה, לפי סוג אמצעי התחבורה ומרחק הנסיעה.

טבלה 1: תעריפי נסיעה בודדת שיחולו במסגרת רפורמת "דרך שווה"⁸

מרחק מתחנת העלייה לתחנת הירידה (ק"מ)	אוטובוס, רכבת קלה, מטרונית, רכבלית (ש"ח)	רכבת (ש"ח)	ישראל
15-0	5.5	9	
40-15	12	18	
75-40	16	24	
120-75	16	27	
120 ומעלה	27	48	

אפשר לראות כי נסיעה עירונית באוטובוס תעלה 5.5 ש"ח לעומת 6 ש"ח כיום. בהינתן ביטול הנחת הערך הצבור כחלק מהרפורמה, תעריך זה משקף עלייה של 70 אגורות לנסיעה בודדת עבור מי שנהג לשלם את דמי הנסיעה באמצעות כרטיס רב-קו. עם זאת, בהינתן עליית המחירים שהייתה צפויה בכל מקרה גובה העלייה הוא של 30 אגורות לנסיעה בודדת.

לצד זאת, נציין כי בכמה ערים ויישובים בישראל תעריפי הנסיעה העירונית נמוכים מהתעריך הכללי; בערים אלו, דוגמת דימונה, רהט, טבריה, ערעה-בנגב, בית"ר עילית, מודיעין עילית, היישובים מטע, נבטים, כינרת, גבעות בר ויישובים נוספים –⁹ תחול עלייה ניכרת יותר בתעריפי נסיעה בודדת לעומת גובה התעריפים כיום.

אשר לנסיעה בודדת ברכבת, בעקבות הרפורמה יבוטלו כל התעריפים הנמוכים מ-9 ש"ח, הנהוגים כיום בנסיעות עירוניות ובין-עירוניות, כך שבכל נסיעה כזאת - לרבות בקווים שבהם תעריך הנסיעה הוא 9 ש"ח והתשלום בעקבות הנחת הרב-קו הוא למעשה נמוך יותר יעלו בפועל מחירים למשתמשים.

לדוגמה: נסיעה ברכבת מתל אביב להרצליה עולה כיום 8.5 ש"ח לפני הנחת רב-קו; נסיעה מעכו לנהריה עולה כיום 7.5 ש"ח; נסיעה בין תחנות אשקלון-אשדוד וכן בין תחנות נתיבות-שדרות עולה כיום 9 ש"ח; נסיעה מרמלה ללוד עולה כיום 5 ש"ח; נסיעה ברכבת בתוך הערים תל אביב, לוד, מודיעין, באר שבע, פתח תקווה ובערים נוספות שבהן יש יותר מתחנת רכבת אחת, עולה כיום 5 ש"ח.¹⁰ כפי שאפשר לראות, בנסיעות העירוניות מדובר בעלייה של יותר מפי שניים בתשלום של אותה הנסיעה לאחר הרפורמה לעומת המצב הקיים כיום - בהינתן הביטול המתוכנן, כאמור, של הנחת הערך הצבור.

⁸ משרד התחבורה והרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [רפורמת "דרך שווה" - מצגת](#), 3 באפריל 2022.

⁹ התעריפים ביישובים המוזכרים במסמך נלקחו מתוך [אתר המודיעין לתחבורה ציבורית בישראל](#), כניסה אחרונה: 6 במאי 2022.

¹⁰ התעריפים בדוגמאות שבמסמך נלקחו מתוך: רכבת ישראל, [רב קו ותעריפי נסיעה](#), כניסה אחרונה: 6 במאי 2022.

בכמה ערים ויישובים
בישראל נגבים דמי
נסיעה בנסיעה
עירונית שהם נמוכים
מהתעריך הכללי.
בערים אלו תחול
עלייה משמעותית
יותר בתעריפי נסיעה
בודדת לעומת גובה
התעריפים כיום

בעקבות הרפורמה
יבוטלו גם כל
התעריפים הנמוכים
מ-9 ש"ח הנהוגים
כיום בנסיעות
עירוניות ובין-עירוניות
ברכבת ישראל

על פי הרפורמה,
מאוגוסט יהיו כמה
סוגים של תעריפי
מינוי חודשי: חופשי-
חודשי ארצי
באוטובוסים בשלושת
המטרופולינים
הגדולים; חופשי-
חודשי משולב
לשימוש ברכבת
ובאוטובוסים וחופשי
חודשי אזורי
לאוטובוסים
בפריפריה

על פי משרד התחבורה, נסיעה ברכבת תמיד הייתה יקרה יותר מנסיעה באוטובוס, כי הרכבת יקרה יותר לתפעול וגם מספקת חוויית נסיעה נוחה יותר ומהירה יותר.¹¹ אולם, על פי בדיקתנו, וכפי שמופיע בדוגמאות שלעיל, כיום במקרים רבים תעריף נסיעות מקומיות (בתוך תחום השיפוט של רשות מקומית מסוימת) הוא נמוך יותר למשתמשים בנסיעה בודדת ברכבת מנסיעה מקבילה באוטובוס.

נוסף על כך, תחול עליית תעריפים גם בין תחנות רכבת שמרחקן זו מזו בטווח שבין 15 ל-40 ק"מ ובין תחנות שמרחקן זו מזו בטווח שבין 40-75 ק"מ. לדוגמה: נסיעה בין דימונה לבאר שבע עולה כיום 11 ש"ח, ולאחר הרפורמה היא תעלה 18 ש"ח; והתייקרות דומה תחול גם על נסיעה בין התחנות קריית גת-קריית מלאכי-יואב – מ-10 ש"ח ל-18 ש"ח – עלייה של 80%; נסיעה בין התחנות קריית-חיים לכרמיאל – מ-13 ש"ח כיום ל-18 ש"ח לאחר הרפורמה – עלייה בשיעור של 38%; נסיעה בין בית שאן ליוקנעם – מ-17.5 ש"ח כיום ל-24 ש"ח לאחר הרפורמה – עלייה של 37%.

חלק מהנסיעות ברכבת שטווחי מרחקן ארוכים יותר יתייקרו גם הן, למשל, נסיעה מבאר שבע להרצליה תתייקר ב-43% – מ-33.5 ש"ח כיום ל-48 ש"ח לאחר הרפורמה. לעומת זאת, יש נסיעות שדווקא יוזלו – למשל, נסיעה מנהריה לתל אביב, שעולה כיום 38.5 ש"ח, תעלה לאחר הרפורמה 27 ש"ח – הוזלה של כ-30% מהתעריף המלא.

¹¹ הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [שאלות ותשובות בנוגע לרפורמה דרך שווה](#).

2.2 תעריפי מנוי חודשי

כיום מינוי חופשי-חודשי מבוססים על נסיעות בתוך תחומי המטרופולין, ועלותם 208.5 ש"ח. מינוי חופשי-ארצי אינו בנמצא, אלא רק מינויים חודשיים תוך ובין-מטרופוליניים, המאפשרים שימוש משולב באוטובוסים וברכבות המסילתיות.

על פי הרפורמה, החל מאוגוסט יתקיימו כמה סוגים של תעריפי מנוי חודשי:

חופשי-חודשי ארצי באוטובוסים: בשלושת המטרופולינים הגדולים (תל אביב/גוש דן, חיפה וירושלים) התעריף למינוי חודשי לנסיעות אוטובוס יהיה 225 ש"ח למבוגר ומחצית מזה לאוכלוסיות זכאיות (ילדים ונוער ובני הגיל השלישי). מינויים אלו יהיו ארציים ויאפשרו נסיעה מכל נקודת מוצא אל כל תחנת יעד (למעט אילת), ובלבד שהנסיעה לא תהיה ברכבת. נציין כי עלות מינוי חודשי מטרופוליני כיום היא 208.5 ש"ח, והתעריף החדש משקף עליית מחירים של כ-8% למרבית המשתמשים, שכן יש להניח שמיעוט המשתמשים חוצים את גבולות המטרופולין על בסיס קבוע. לעומת זאת, עבור מי שנסיעותיו הן בין-מטרופוליניות – המחיר החדש משקף הוזלה ניכרת. מחירו של מינוי חודשי בין המטרופולינים תל אביב וירושלים כיום הוא 528.5 ש"ח, ועלות מינוי חופשי-חודשי בין המטרופולינים ירושלים ובאר שבע ובין גוש דן וחיפה הוא 669.5 ש"ח.¹² עם זאת, כיום כאמור אין הבחנה בין אמצעי התחבורה הציבורית בשימוש במינויים השונים והמינוי החודשי במתכונתו הנוכחית מאפשר נסיעות גם ברכבת ישראל.

חופשי-חודשי משולב: לאחר הרפורמה עלות מינוי חופשי-חודשי משולב הכולל נסיעות ברכבת תהיה 255 ש"ח לנסיעות בתחומי 40 ק"מ בין המוצא ליעד, 410 ש"ח לטווח שבין 40 ל-75 ק"מ ו-610 ש"ח לטווח של יותר מ-75 ק"מ בין נקודת המוצא ליעד. גם במינוי זה משתקפת הוזלה לעומת חלק ממינויי החופשי-חודשי הבין-מטרופוליניים הקיימים כיום. בטבלה 2 מוצגים התעריפים החדשים שיחולו מ-1 באוגוסט 2022, לפי סוגי המינויים האפשריים.

על פי משרד
התחבורה, נסיעה
ברכבת תמיד הייתה
יקרה יותר מנסיעה
באוטובוס, כי הרכבת
יקרה יותר לתפעול
וגם מספקת חוויית
נסיעה נוחה יותר
ומהירה יותר. ואולם
כיום במקרים רבים
תעריף נסיעות
מקומיות הוא נמוך
יותר למשתמשים
בנסיעה בודדת
ברכבת מנסיעה
מקבילה באוטובוס

¹² המידע על תעריפי חופשי-חודשי לקוח מתוך: הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [מידע לנוסע בתחבורה הציבורית, מפות ותעריפים](#).
כניסה אחרונה: 5 במאי 2022.

טבלה 2: תעריפי נסיעה משולבת בכלל אמצעי התחבורה הציבורית כולל רכבת

במסגרת רפורמת "דרך שווה", בשקלים חדשים¹³

אוטובוס+ רכבת	עד 15 ק"מ (עירוני)	40-15 ק"מ (אזורי)	75-40 ק"מ (בין אזורי)	120-75 ק"מ (בין עירוני)	120 ק"מ ומעלה (ארצי)
נסיעה בודדת	9	18	24	27	48
נסיעה בודדת(נוער/אזרח ותיק/ זכאים)	4.5	9	12	13.5	24
חופשי יומי	18	28	37	42	74
חופשי חודשי	255	255	410	610	610
חופשי חודשי נוער/ אזרח ותיק	127.5	127.5	205	305	305

חופשי-חודשי אזורי באוטובוסים: בפריפריה יוזלו תעריפי המינזי החודשי ויעמדו על 99 ש"ח למבוגרים ללא הנחות ייחודיות עד לרדיוס של 40 ק"מ, ומחצית מזה (49.5 ש"ח) לאוכלוסיות זכאיות. נזכיר כי כיום עלות מינזי חופשי-חודשי באזורים אלו הוא 208.5 ש"ח. באילת, שהיא אזור סחר חופשי ואין בה תשלומי מע"מ, מחיר החופשי-החודשי יהיה כ-85 ש"ח – ומחצית מזה לאוכלוסיות זכאיות. לצד זאת, לא ברור אם יימשך ההסדר הייחודי של **מינזי תלת-יומי** הקיים כיום בעלות של 100 ש"ח לתושבי העיר אילת ומאפשר נסיעות עירוניות בקווי אילת-גוש דן ונסיעות בקווי תל אביב-אילת.

2.3 הנחות לקבוצות זכאיות

על פי הרפורמה, יוענק **פטור מתשלום דמי נסיעה** לאוכלוסיות אלה: ילדים עד גיל 5 בליווי מבוגר, כוחות הביטחון ומשרתים בשירות הלאומי-אזרחי, עיוורים וכן בני 75 ומעלה. נציין כי כל הקבוצות שצוינו, למעט בני 75 ומעלה, זכאיות כבר כיום לפטור מתשלום, וכי לא ברור מה שיעור הנוסעים בני ה-75 ומעלה המשתמשים בתחבורה הציבורית – יש לבחון את משקלם בכלל המשתמשים. בהקשר זה חשוב לציין כי כיום אין בישראל חובת הנגשה של **אוטובוסים בין-עירוניים** לאנשים עם מוגבלויות,¹⁴ ועל כן ייתכן שחלק מהאוכלוסייה בגילים אלו כלל אינה מסוגלת ליהנות מההטבה מחמת מצב בריאותי שאינו מאפשר עלייה לאוטובוס לא מונגש.

כמו כן, במסגרת הרפורמה תגדל ההנחה בתשלום דמי נסיעה **לזכאי הביטוח הלאומי**, כך שיהנו מהנחה של 50% מדמי הנסיעה המלאים בנסיעה בודדת במקום הנחה של 33% כיום. נדגיש כי ההנחה לא תחול על רכישה של מנזי חופשי-חודשי/חופשי-יומי.

הרפורמה תעניק פטור מתשלום דמי נסיעה לבני 75 ומעלה, ותגדל ההנחה לזכאי הביטוח הלאומי בנסיעה בודדת – מ-33% כיום ל-50%

¹³ שם.

¹⁴ להרחבה בנושא זה ראו: רינת בניטה, **סוגיות בהנגשת שירותי האוטובוסים בתחבורה הציבורית לאנשים עם מוגבלות בדגש על השירות בחברה הערבית**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 12 בנובמבר 2020.

הנחות לילדים ולנוער עד גיל 18 בשיעור של 50% בנסיעות בודדות יישמרו, ודמי הנסיעה אף יוזלו עבורם. נוסף על כך, תוחל הנחה בגובה של 50% על מינוי חופשי-חודשי, שלא תוחל בעבר.

הנחות לילדים ולנוער עד גיל 18 בשיעור של 50% על נסיעות בודדות יישמרו, ודמי הנסיעה אף יוזלו עבורם. נוסף על כך, תוחל הנחה בגובה של 50% על מינוי חופשי-חודשי, שלא תוחל בעבר.

הנחות לסטודנטים יישמרו – הן עבור נסיעה בודדת (33% הנחה מדמי הנסיעה המלאים) הן ברכישת מינוי חופשי-סטודנטיאלי, בהתאם לסוג המינוי.

בטבלה 3 מוצג סיכום של סוגי המינויים האפשריים ברפורמת "דרך שווה", ואת גובה ההנחות לקבוצות אוכלוסייה זכאיות. נציין בהקשר זה כי במסגרת הרפורמה תבוטל כבר ביולי 2022 האפשרות לרכישת מינוי שבועי/חודשי גמיש.¹⁵

טבלה 3: תעריפי מינויים לנסיעות באוטובוסים בתחבורה הציבורית, רפורמת "דרך שווה"¹⁶

אוטובוס	עד 15 ק"מ (עירוני)	15–40 ק"מ (אזורי)	40–75 ק"מ (בין-אזורי)	75–120 ק"מ (בין-עירוני)	120 ק"מ ומעלה (ארצי)
חופשי-יומי	12.5	24	32	32	54
חופשי-יומי אזורי ותיק	6.5	12	16	16	26
חופשי-חודשי פריפריה	99	99			
חופשי-חודשי פריפריה – נוער/אזורי ותיק	49.5	49.5			
חופשי-חודשי ארצי			225		
חופשי-חודשי ארצי – נוער/אזורי ותיק			122.5		

¹⁵ [צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים \(מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית\), התשפ"ב-2022](#), סעיף 11 (הוראות מעבר).

¹⁶ שם, תוספת ראשונה: מחירי נסיעה בקווי שירות של בעל רישיון קו.

3. תעריפי נסיעה באמצעות תחבורה גמישה מותאמת ביקוש

בשלוש ערי המטרופולין הגדולות בישראל מתאפשרת נסיעה באמצעות תחבורה ציבורית מותאמת ביקוש ("באבל דן" בגוש דן ו"אגד תיקתק" בירושלים וחיפה). את הנסיעה מזמינים באפליקציה ייעודית, ותעריפי הנסיעה מפוקחים ונקבעים על ידי משרד התחבורה – זאת בדומה לכל יתר אמצעי התחבורה הציבורית. כיום תעריפי התשלום עבור נסיעה עירונית בודדת באמצעות "אגד תיקתק" נעים בין 10 ל-15 ש"ח בהתאם לשעות הביקוש.¹⁷ מודל התשלום ב"באבל דן" מבוסס על מרחקים, ותעריפי נסיעה בודדת נעים בין 10 ל-19 ש"ח.¹⁸ אזרחים ותיקים נהנים מהנחה של 50% בעת השימוש בשירות, אצל שני המפעילים. על פי הרפורמה, תעריפי הנסיעה באמצעות שירות תחבורה גמישה יוכלו להגיע ל-19 ש"ח, כל עוד דמי הנסיעה הבודדת יוצגו לנוסעים ויאושרו טרם תחילת הנסיעה.¹⁹

4. נקודות לדיון

- לצד ההטבות והיתרונות הגלומים ברפורמה ובהאחדת התעריפים, אחת הנקודות שבהן הרפורמה מריעה לכאורה את מצבם של הנוסעים קשורה בביטול הנחת הערך הצבור-בייחוד עבור נוסעים שאין להם צורך ברכישת מינויים מסוגים שונים, או שאין להם הנחה ייחודית אחרת.
- כדי להבין את השפעת השינויים המוצעים על אוכלוסיית משתמשי התחבורה הציבורית, יש לבחון מהו שיעור המשתמשים שביטול הנחת הערך הצבור תשפיע על דמי הנסיעה החודשיים שלהם, באילו מאמצעי הנסיעה (רכבות כבדות מול כל השאר) ובאיזה היקף. יש גם לבחון מהו שיעור המשתמשים שיהנו מן ההנחות שמציע מודל התשלום החדש, ומהם מאפייניהם מבחינת השתייכות לאשכולות סוציו-אקונומיים, עשירוני הכנסה, קבוצת גיל ומאפיינים נוספים.
- כמו כן, יש מקום לשאול אם יש בשינוי זה כדי להשפיע על הרגלי הנסיעה של אותם משתמשים ואם המשרד ערך בחינה של ההיבטים הללו, לרבות האפשרות שמשתמשים ינטשו את התחבורה הציבורית כליל ויעברו לתחבורה פרטית, שתגביר את הגודש בכבישים – כבר כיום הוא מהחמורים במדינות ה-OECD.²⁰

¹⁷ אגד תיקתק

¹⁸ באבל דן

¹⁹ צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשפ"ב-2022.

²⁰ OECD, [Assessing incentives to reduce traffic congestion in Israel](#), December 2019.

- בהקשר זה נציין כי בדיון שהתקיים במרץ 2022 בוועדת הכלכלה בנושא הרפורמה, מסר נציג אגף התקציבים במשרד האוצר כי גובה ההטבה בטעינת רב-קו בהנחה הוא כ- 200 מיליון ש"ח, וכספים אלה ייחסכו לקופת המדינה בביטולה.²¹
- ככל שהרפורמה מובילה לחיסכון בעלויות המדינה בסבסוד שירותי התחבורה הציבורית, ייתכן שיש מקום לדון בשאלת מטרות השימוש בכספים אלו לטובת שיפורים בתחבורה הציבורית.
- יש לבחון כיצד הרפורמה פועל המשרד כדי לצמצם את תופעת ההשתמטות מתשלום דמי הנסיעה, שהיקפה הוערך באחרונה על ידי משרדי התחבורה והאוצר ב-300 מיליון ש"ח.²²
- נקודה נוספת שיש לדון בה היא הפיצול התעריפי שהרפורמה יוצרת בין האמצעים בשירות התחבורה הציבורית ואת המשמעויות שלה באשר להעדפות השימוש ולהסטת משתמשים משירותי הרכבת אל שירותי האוטובוסים.
- נציין כי הסטת נוסעים מהרכבת מנוגדת לכאורה למדיניות המשרד לבסס היררכיה בין אמצעי ההתניידות, כך שלפיה נסיעה ברכבת כאמצעי להסעת המונים תועדף על פני אוטובוסים – הן בזכות הקיבולת הגבוהה יותר של הרכבת הן בזכות הדרך המסילתית הבלעדית שלה.²³ ראוי להזכיר בהקשר זה את דוח מבקר המדינה משנת 2019, המצביע על גידול מצטבר של 80% בשימוש ברכבת לעומת גידול מצטבר של 14% בשימוש בשירותי האוטובוסים בשנים 2010–2017. לפי הדוח, שיעור הטעות בחיזוי הביקוש לשירותי הרכבת לשנת 2017 הגיע לכ-25%. על פי המבקר, הטעויות הקשו על התארגנות הרכבת להסעת הנוסעים ופגעו בטיב השירות – חל גידול בצפיפות בקרונות ובמספר האיחורים.²⁴ חלק מהגידול נבע מהרפורמה הקודמת בתעריפי השירות בתחבורה הציבורית, שעתידיה כאמור להיות מוחלפת בקרוב. בהקשר זה נציין כי חברת הרכבת עצמה העריכה כי ב-2040 יהיה שיעור הצפיפות בשעות השיא גבוה בכשליש מקווי הרכבת המתוכננים.²⁵

²¹ דניאל מלצר, רכז תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר, שיחה, 22 במרץ 2022.

²² להרחבה בנושא זה ראו: רינת בניטה, [נקודות לדיון בנושא יעול האכיפה של דמי הנסיעה באוטובוסים בחוק ההסדרים](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 3 באוקטובר 2021.

²³ לעניין יצירת מערכת היררכית בתחבורה הציבורית, ראו: משרדי התחבורה והאוצר, [פיתוח התחבורה הציבורית- מדיניות אסטרטגית לפיתוח התחבורה הציבורית](#), דצמבר 2012.

²⁴ משרד מבקר המדינה, דוח מיוחד- משבר התחבורה הציבורית, פרק [פעילות הרכבת ושילובה במערך התחבורה הציבורית](#), מרץ 2019.

²⁵ רכבת ישראל, [התוכנית האסטרטגית לשנת 2040](#), יולי 2017.

- לאור זאת, נשאלת השאלה אם ברפורמת "דרך שווה" ובפיצול התעריפי יש כוונה להעתיק נוסעים מהרכבת אל עבר השירות באוטובוסים על מנת להפחית את הצפיפות ברכבת, ואם העלאת התעריפים הצפויה עבור משתמשי הרכבת היא הדרך המיטבית להתמודד עם בעיית הצפיפות המדווחת בשירותי הרכבת.
- ככל שאכן על פי תחשיבי המשרד חלק מהנוסעים יוותרו על שירותי הרכבת לאור העלאת התעריפים, יש לבחון אם יש בכוונת המשרד לתגבר את קווי האוטובוס שאליהם יעברו אותם נוסעים וכיצד יעשה זאת – וזאת בהתחשב במחסור בנהגים בתחבורה הציבורית, הנאמד בכמה אלפים וכבר כיום מקשה על מתן תוספות שירות.²⁶

²⁶ להרחבה בנושא המחסור בנהגים והשפעתו על השירות באוטובוסים ראו: רינת בניטה, המחסור בנהגים בשירות האוטובוסים בתחבורה הציבורית והשפעותיו על השירות ומעמד הנהג, 4 במאי 2022. מרכז המידע והמחקר של הכנסת?