



מסמך רקע בנושא :

מוניות שירות

מוגש לוועדת הכלכלה

כתיבה : אמיר לופוביץ
אישור : דותן רוסו
עריכה לשונית : מערכת "דברי הכנסת"

י"ז בכסליו תשס"ב
3 בדצמבר 2001

1. רקע כללי

מנתוני משרד התחבורה עולה כי בישראל כ-52 קווי מוניות שירות הפועלים ברשיון. ההערכה היא כי בצדס פועלים גם כ-70 קווי מוניות שאינם חוקיים. עקב הקושי לאמוד את מספר המוניות הלא חוקיות הפועלות בענף, נתון מספרן הכולל של מוניות השירות הפועלות בישראל במחלוקת. ההערכה היא כי כיום פועלות בארץ כ-2,100 מוניות שירות ברשיון ובין 700 ל-900 מוניות שירות לא חוקיות, שלבעליהן הותר להפעיל מוניות בנסיעות מיוחדות בלבד.¹ על-פי נתוני חברת "אגד", ערי השדה שפעילות מוניות השירות בהן נרחבת במיוחד הן אשדוד, דימונה, עפולה, טבריה, ראשון-לציון והקריות.

פדיונה השנתי של מונית שירות מוערך ב-350,000 ש"ח. הפדיון השנתי של כלל מוניות השירות הגיע בשנת 2000 ל-1,120 מיליון ש"ח.² היקף הכנסות זה הוא כרבע מהיקף הפעילות של "אגד" ו"דן" גם יחד.³ על פי נתוני חברת "דן", פעילות מוניות השירות מביאה לה הפסד הכנסות המסתכם בכ-163 מיליון ש"ח לשנה. מתוך סכום זה, הפסד של 112 מיליון ש"ח נגרם מפעילות המוניות הבלתי חוקיות. סכום זה אינו כולל את ההוצאות הכרוכות בהפעלת אוטובוסים נוספים. מממצאי סקר שנערך על-ידי "אגד" בקו 26 בין רחובות לקריית-עקרון עולה כי אם ייפסקו שירותי המוניות יגדל פדיון "אגד" בכ-1.73 מיליון ש"ח, וזאת באמצעות הגדלת המשאבים שיוקצו לקו ב-9% בלבד. הגדלת הכנסות זו תביא גם להקטנת הצורך בסובסידיה הממשלתית.⁴

2. מוניות השירות – היבט משפטי

2.1 חקיקה

סעיף 485 לחוקי התעבורה (להלן: החוק) מבחין בין נסיעת שירות לנסיעה מיוחדת. בנסיעה בקו שירות משלם כל נוסע בנפרד (קו שירות מוגדר כקו למהלך מונית בנסיעת שירות שנקבע ברשיון השירות או בתקנות), ואילו בנסיעה מיוחדת (ספיישל) המונית כולה עומדת לרשות מזמין הנסיעה. סעיפים 492 ו-493 לחוק קובעים הגבלות על אפשרויות השימוש במונית, בהתאם לסוג הרשיון שהוענק לה. על-פי סעיף 495, כדי לקבל רשיון להפעלת מונית שירות על המבקש להיות תאגיד רשום, עליו לעמוד במספר תנאים נוספים כמו קיום של תחנה, וכן עליו להיות מבוטח ולבטח את חפצי הנוסעים. על-פי סעיף 496 לחוק, הרשות רשאית לקבוע תקנות אשר לדרך הפעלת המונית בתחומי התחנות, לוחות הזמנים ומחירי הנסיעה.

2.2 פסיקת בג"ץ בנושא מוניות השירות

רישוי מוניות השירות נבחן בבג"ץ פעמים מספר. בין המקרים שנדונו בפני בית-המשפט היו שני תיקים שאוחדו: בג"ץ 635/95, "מוניות הדריס" שירות רחובות נגד שר התחבורה (להפעלת קו שירות קריית-עקרון-מזכרת-בתיא) ובג"ץ 7216/95, חברת "מוניות הנמרים" בע"מ נגד שר התחבורה (להפעלת קו שירות בת-ים-תל-אביב). בית-המשפט סבר שאין פגם בכך שהמפקח על התחבורה מביא בין יתר שיקוליו לצורך מתן רשיון את סוגיית עומס התחבורה. בית-

¹ משרד התחבורה "רשימת תאגידים וקווי שירות", מכתב מ-26 בנובמבר 2001, ושיחה עם יהודה אלבו, מנהל אגף התחבורה הציבורית במשרד התחבורה, 21 בנובמבר 2001.

² דניאל מורגנשטרן, יועץ כלכלי וסביבתי ומתכנן תחבורה, נייר עמדה - תחבורה ציבורית חינם: גלגל ההצלה של מערכת התחבורה בישראל, יולי 2001.

³ שיחה עם יהודה אלבו, 21 בנובמבר 2001.

⁴ רון רטנר, דובר אגד, "מידע בנושא מוניות שירות", מכתב מ-27 בנובמבר 2001.

המשפט מציין עוד, כי שיקולי הסבסוד הצולב (קרי, שירות רווחי המכסה על הפסדים של שירות לא רווחי) מובאים בחשבון במכלול השיקולים שהוכרו הלכה למעשה בפסיקה, ולכן אין הוא רואה מקום להתערב בהם.⁵ עם זאת פסק בית-המשפט כי אף ששיקולי המפקח היו ראויים לא הוכחה הרלוונטיות שלהם בעניינם של העותרים, ולכן הורה למשרד התחבורה לשקול מחדש את בקשתו להפעלת קווי שירות.

3. מדיניות משרד התחבורה בעניין מוניות השירות

על-פי דוח 51' של מבקר המדינה, עד שנת 1996 נהג משרד התחבורה לאשר לקווי שירות מכסות בהתאם למספר כלי-הרכב שהפעילו. על-פי הנחיות משרד התחבורה, שפורסמו בשנת 1994, המדיניות היתה לאשר קווי מוניות שירות שפעלו ברציפות משנת 1987. עם זאת, נקבע כי לא יאושרו קווי שירות המופעלים על-ידי אוטובוסים בתדירות גבוהה ובינונית, ולא יאושרו קווי שירות באזורים צפופי תנועה.⁶

מדיניות זו שונתה במהלך שנת 1999. בשנה זו נקבע כי מפעיל קו שירות ייבחר בתהליך תחרותי, ולתקופה קצובה מראש. הרשיון להפעלת קו שירות יינתן באזורים שבהם תדירות קווי האוטובוס נמוכה.⁷ במקומות שבהם מופעלים קווי אוטובוס בתדירות גבוהה או בינונית ובאזורים עירוניים צפופי תנועה יינתן הרשיון בתנאי שהקו מציע שירות ברמה גבוהה יותר.⁸ עם זאת, הנחיית משרד התחבורה היתה כי לא יינתן רשיון להפעלת קו שירות אם הקו המוצע יגרם לפגיעה בתשתית הכלכלית של קו האוטובוסים או יכביד על פעילות האוטובוסים בתחנות. בהתאם להנחיות משרד התחבורה, משנת 2002 ואילך יוצאו מכרזים למתן רשיונות לקווי השירות שבידי התאגידים למוניות שירות.⁹

יצוין, כי לדברי יהודה אלבו, מנהל אגף התחבורה הציבורית במשרד התחבורה, צפוי שמשרד התחבורה יתנגד למתן רשיון גם בקווים שכבר אושרה בהם פעילות של מוניות שירות, עקב החשש שהקווים העמוסים יביאו את נהגי המוניות לפעול בעיקר בקווים רווחיים.

על-פי דוח מבקר המדינה, במרס 2000 מינה מנכ"ל משרד התחבורה צוות לבחינת הנושא של קווי השירות. באוגוסט 2000 הגיש הצוות דוח ביניים ובו המלצות בדבר הסדרת תהליך רישוי קווי השירות, מיקוד המאמץ להסדרת פעילות תאגידי השירות, מיקוד האכיפה כלפי מסיעים בלתי מורשים ופעילות מתואמת עם מפעילי התחבורה הציבורית.

לדברי מר אלבו, לא ניתן לערוך סקר כללי על מוניות השירות עקב השוני הגדול בין האזורים, ולכן יש צורך להתמקד באזור מסוים. לדבריו, קשה להגן במחקרים סטטיסטיים על מדיניות משרד התחבורה. יש להניח שבקרב תיושם מדיניות חדשה על-ידי שר התחבורה מתוך רצון להסדיר את הענף ולהפוך את המדיניות למוגדרת וברורה. עם זאת, על-פי עקרונות מדיניות אלה לא יהיה הכרח להגדיל את מספר מוניות השירות.

⁵ השופט חשין ציין כי בעבר הכיר בית-המשפט בשיקולים בדבר העלויות הכלכליות כשיקולים לגיטימיים גם משום שהציבור מעורב בעניין זה כמשלם מסים לכיסוי הסובסידיות. לדבריו, יצירת תחרות חופשית על גבי שיטה זו עלולה למוטט אותה, אולם זהו עניין של מדיניות ולבית-המשפט אין הכלים הדרושים להערכתה.

⁶ אלכס לנגר, סמנכ"ל בכיר למינהל יבשה במשרד התחבורה, "קווי שירות – מדיניות המפקח על התעבורה", מכתב מ-5 בדצמבר 1994.

⁷ לדברי יהודה אלבו, מנהל אגף התחבורה הציבורית במשרד התחבורה, דוגמה לכך היא האישורים להפעלת קווים בין נתניה לבין מושבים בשרון.

⁸ רמת השירות תיקבע בין היתר על-פי שקלול פרמטרים של מהירות נסיעה, נוחות, גמישות וזמינות.

⁹ אלכס לנגר, "מדיניות מתן רשיונות להפעלת קווי שירות במוניות", מכתב מ-8 ביוני 1999.

4. פתיחת שוק מוניות השירות

מר דניאל מורגנשטרן, יועץ כלכלי וסביבתי ומתכנן תחבורה, סבור כי תהליך המעבר לפרברים במדינת ישראל אינו מאפשר לתחבורה הציבורית לספק שירות יעיל. עקב כך יורד מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית למרות הגידול במספר קווי האוטובוס. מנגד, מוניות השירות יעילות יותר, שכן די במספר קטן של נוסעים כדי למלא אותן. הגדלת מספר המוניות תאפשר רמת שירות גבוהה יותר ותמשוך יותר אנשים להשתמש בתחבורה הציבורית. פתיחת השוק לתחרות חופשית כרוכה בכמה היבטים המצריכים התייחסות: המוניות הפועלות ללא רשיון, הסבסוד הצולב והשפעת מוניות השירות על שוק התחבורה.

4.1 מוניות שירות הפועלות ללא רשיון

על-פי מר אלבוז, מיסוד קווים לא חוקיים הוא בעייתי, שכן יש בו משום מתן פרס לעבריינים.¹⁰ ב-1994 היתה המדיניות לאשר קווים פעילים אם נהג המונית הוכיח פעילות רציפה. במשרד המשפטים לא תמכו במדיניות זו, ובעקבות הלחץ שלהם היא בוטלה. עיקר הבעיה בתחום פעילות מוניות השירות הלא חוקיות כיום אינה פעולת המוניות ללא רשיון כלל, אלא פעילותן של מוניות שקיבלו רשיון לקו מסוים ועברו לפעול בקו אחר, שאינו מאושר כקו שירות. במצב כזה אין בעיות של ביטוח או של מס הכנסה ומע"מ. הסנקציה בגין הפעלת מונית ללא רשיון היא קרקוע הרכב על-ידי המשטרה, אם כי יש לציין שקיים מחסור בכוח-אדם לאכיפה זו (30 שוטרים בכל רחבי הארץ), ויעילות הקנסות כאמצעי ענישה מרתיע מוטלת בספק.

לדעת אברהם פריד, יו"ר ארגון בעלי המוניות, משרד התחבורה הזניח את תופעת מוניות השירות הלא חוקיות.¹¹ בדיון בוועדה לביקורת המדינה ב-4 ביוני 2001 טען אלכס לנגר, סמנכ"ל בכיר למינהל יבשה במשרד התחבורה, בתגובה כי אומנם קל יותר לאכוף את החוק נגד עבריינות מסוג זה, של מוניות שפועלות שלא במסגרת תנאי הרשיון להפעלתן, אולם למשרד יש ציפיות גבוהות יותר מבעלי הרשיון, וכן כללי התנהגות ברורים ומוגדרים. בסקירה שנכתבה בנושא זה בפרקליטות המדינה הועלו כנגד משרד התחבורה בין השאר טענות בדבר העדר אכיפה מספקת, העדר תיאום בין רשות הרישוי, שאחראית למתן רשיונות רכב, לבין המפקח על התעבורה, האחראי לרישוי המוניות, והעדר פיקוח על תאגידי מוניות השירות.

¹⁰ מבקר המדינה מוסיף בעניין זה, כי בשנים 1998 ו-1999 הוגשו כ-300 תביעות בלבד נגד מסייעים בלתי חוקיים, והעונשים על עבירה זו מתבטאים בדרך כלל בקנסות של אלפי שקלים ובשלילה על-תנאי של רשיון הנהיגה. עד אוגוסט 2000 לא קבע משרד התחבורה הסדרים שימנעו ניצול לרעה של האפשרות לתת אישורים חד-פעמיים להפעלת קווי שירות על-פי תקנה (2)492 לחוק.

¹¹ אברהם פריד, שיחה ב-25 בנובמבר 2001.

4.2 הסבסוד הצולב של שוק התחבורה הציבורית בישראל

בשוק התחבורה הציבורית בישראל קיים סבסוד צולב, כלומר שירות רווחי מכסה על הפסדים של שירות לא רווחי. לדברי מר מורגנשטרן, עדיף לסבסד את התחבורה הציבורית במקומות שבהם לא יהיה רווחי לקואופרטיבים לפעול, ולאפשר תחרות חופשית בשאר המקומות, מאשר להמשיך את הסדר הסבסוד הצולב.

לדברי אפרים נתנאל, מנהל מחלקת התעריפים והסובסידיות ב"אגד" והמומנה על החשבונות עם הממשלה, יש קווים שבהם הקואופרטיב מבקש להוריד מחירים כשהסבסוד הצולב גבוה, אך משרד התחבורה אינו מאשר זאת. על-פי נתוני "אגד", בישראל, בניגוד למדינות רבות בעולם, נעשה ייקור ריאלי של מחירי התחבורה הציבורית כדי לחסוך בתקציב הסובסידיה. בכך נוצר תמריץ חזק למוניות מיוחדות לפעול כמוניות שירות.¹² כך, למשל, בקו תל-אביב-ירושלים: "אגד" מוכן להפעיל את הקו במחיר של שבעה ש"ח לנוסע ולשלם דמי זיכיון, או לגבות עשרה ש"ח במקרה של רשיון, אבל בהתאם להנחיות משרד התחבורה עליו לגבות 18.40 ש"ח.

מנגד מסביר מר אלבז משרד התחבורה, כי עקב שיטת הסבסוד יהיה על ההורדה במחירן של נסיעות רווחיות אלה להיות מלווה בעליית מחיר הנסיעה בקווים אחרים, אלא אם כן תימצא דרך אחרת לממן את הסובסידיה הדרושה. טענה דומה מעלה גם אמנון כהן, מומחה לתחבורה ציבורית מהמכון הישראלי לתכנון ולמחקר תחבורה: פתיחת השוק לתחרות והמעבר לסבסוד ישיר אינם יעילים לדעתו, מכיוון שידרשו הגדלת שיעור הסבסוד של הממשלה.¹³ עמיר שביט, רפרנט תחבורה במשרד האוצר, שולל את הטענות האלה. לדבריו, המשרד יוזם תהליך של מעבר לסבסוד ישיר דרך מכרז שהתחרות בו היא על גובה הסובסידיה.¹⁴

לדעת מר נתנאל מ"אגד", לסבסוד ישיר, להבדיל מהסבסוד הצולב, המתקיים כיום, יש יתרונות, אך גם חסרונות בולטים. אומנם המהלך של מעבר לסובסידיה ישירה יכול להביא למחירים יותר ריאליים בחלק מהקווים, אולם לדעת מר נתנאל, בשוק התחבורה יש יתרון עצום לגודל חברת התחבורה, שמאפשר לחברות גדולות יותר לקיים נסיעות בתדירות גבוהה יותר ובמחירים זולים יותר. מנגד טוען מר אלבז, משרד התחבורה, כי היתרון לגודל בשוק התחבורה מוגבל, וכי אין הוכחה שיש יתרון לגודל בחברות המפעילות 200-400 אוטובוסים ויותר.

מר פריד, יו"ר ארגון בעלי המוניות, סבור כי "אגד" אינו מעלה את המחירים בגלל פעילות המוניות בקווי השירות, כדי לקיים את התחרות עמן, ולדעתו, "אגד" מעלה טענות בדבר הצורך בהגדלת הסבסוד משום שהוא אינו מעלה את המחירים.

¹² רון רטנר, "מידע בנושא מוניות שירות", מכתב מ-27 בנובמבר 2001

¹³ אמנון כהן, שיחה, 25 בנובמבר 2001.

¹⁴ עמיר שביט, שיחה, 31 בדצמבר 2001. לדברי מר שביט, משרד האוצר אינו מתנגד להורדת המחירים, אלא רק להורדה שתביא לצורך בהגדלת הסובסידיה. כך, לדבריו, אגד בחרה להוריד מחירים בקו 402 (בני-ברק-ירושלים) על חשבון תקציבה היא.

4.3 השפעת מוניות השירות על שוק התחבורה

4.3.1 הבעיות שיוצרות מוניות השירות על שוק התחבורה

א. על-פי מר אלבו, המוניות יוצרות הפסד למשק בגלל גודש התנועה. מר נתנאל מ"אגד" סבור כי יש יתרון תחבורתי גדול לאוטובוס על פני כלי-רכב אחרים, קטנים יותר, מבחינת היעילות בניצול הכביש. לדבריו, מוניות השירות לוקחות נוסעים מהאוטובוסים, ובכך הן מקטינות את היעילות הזו, ולכן "זהו שירות טפיל". לדברי מר נתנאל, לפעילות מוניות השירות השפעה מצטברת. "אגד" נאלץ להוריד את תדירות הנסיעות, והדבר מביא לירידת הביקוש לנסיעות בקווים שתדירות הנסיעות בהם נמוכה. היות שבשל הסובסידיות הפדיון של "אגד" מתחלק עם המדינה, גם המדינה נפגעת מתופעה זו.

ב. מר אלבו מציין כי מבחינה תחבורתית, שעות פעילות מוניות השירות ותדירותה אינה מיעלת את השירות לנוסעים, שכן המונית מגיעה שתי דקות לפני האוטובוס ואינה יוצאת בשעות שאוטובוסים אינם יוצאים.

ג. לטענת רפי שמואל, ראש אגף התנועה ב"דן", מוניות השירות מפריעות לתנועה בכך שהן נעצרות שלא בתחנות מסודרות.

ד. עמיר שביט ממשרד האוצר סבור כי לפתיחת שוק התחבורה לתחרות חופשית, שבה יכול גם בעל מונית שעומד בתנאי סף לקבל רשיון להפעלת קו שירות, השלכות שיפגעו בהסכמים עם הקואופרטיבים לתחבורה.

4.3.2 טענות בעד מוניות השירות

מר אלבו מציין כי מאות אנשים מתפרנסים ממוניות אלה. מר פריד מארגון בעלי המוניות מעלה את הטענה כי קווי השירות הם שירות משלים לזה של הקואופרטיבים. לדבריו, במקומות רבים פועלים תאגידי מוניות השירות ללא קשר לקואופרטיבים, הן מבחינת מסלול הנסיעה והן מבחינת שעות הפעילות. קיים גם דוח של משרד התחבורה עצמו, המציין כי בשעות העומס נוטים בעלי מוניות השירות לפעול פחות. על-פי נתוני קואופרטיב "אגד", בעלי מוניות השירות מעדיפים שלא להפעילן בשעות העומס בשל משכי הנסיעה הארוכים בשעות אלה.

5. פתרונות אפשריים לסוגיית מוניות השירות

לדעת מר נתנאל מ"אגד", הפתרונות לסוגיית מוניות השירות אינם בהרחבת הרישוי של מוניות אלה, אלא בהגבלת היקפי פעולתן, בהרחבת פעילות המוניות בנסיעה מיוחדת ובהעלאת מחיר הדלק, שתקטין את כדאיות השימוש ברכב פרטי. מר רפי שמואל מקואופרטיב "דן" מציע שקווי השירות יופעלו כך שישמרו על מסלולים ועל לוחות זמנים. לדבריו, על קווי השירות במוניות לפעול במקומות שאין בהם תחבורה ציבורית או במקומות שבהם היא דלילה. במקביל יש לאכוף ביתר תקיפות את החוק נגד המסיעים הבלתי חוקיים.

אמנון כהן הציע לחייב את חברות האוטובוסים להפעיל אוטובוסים קטנים יותר.

לדעת מר אלבו, יש להסדיר את פעילות ענף המוניות ולהגביל את מספר המוניות הפועלות בו. לדעתו, בעיית שוק מוניות השירות נובעת מ-700 מוניות שירות לא חוקיות שגורמות לעומס ומביאות לכך שמוניות השירות בקווים שאושרו יעברו לפעול בקווים שלא אושרו.

7. מקורות

- אלבו, יהודה, מנהל אגף התחבורה הציבורית במשרד התחבורה, שיחה ב-21 בנובמבר 2001
 דוח שנתי 51ב' של מבקר המדינה לשנת הכספים 2000 ולחשבונות שנת הכספים 1999, עמ' 633-646
- כהן, אמנון, המרכז הישראלי לתכנון ולמחקר תחבורתי, שיחה ב-5 בנובמבר 2001
- לנגר, אלכס, "קווי שירות – מדיניות המפקח על התעבורה", מכתב, 5 בדצמבר 1994
- לנגר, אלכס, "מדיניות מתן רשיונות להפעלת קווי שירות במוניות", מכתב, 8 ביוני 1999
- מורגנשטרן, דניאל, יועץ כלכלי וסביבתי ומתכנן תחבורה, שיחה ב-21 בנובמבר 2001
- משרד התחבורה, "רשימת תאגידים וקווי שירות מורשים במוניות", מכתב, 26 בנובמבר 2001
- נתנאל, אפרים, מנהל מחלקת תעריפים וסובסידיות ב"אגד" והממונה על ההתחשבנות עם הממשלה, שיחה ב-25 בנובמבר 2001
- פריד, אברהם, יו"ר ארגון בעלי המוניות, שיחה ב-25 בנובמבר 2001
- רטנר, רון, "מידע בנושא מוניות שירות", מכתב, 27 בנובמבר 2001
- שביט, עמיר, רפרנט תחבורה במשרד האוצר, שיחה ב-3 בדצמבר 2001
- שמואל, רפי, ראש אגף התנועה ב"דן", "מידע לגבי מוניות שירות", מכתב, 28 בנובמבר 2001
- בג"ץ 635/95, "מוניות הדריס" שירות, רחובות, נגד שר התחבורה, פ"ד נא (5) 723
- בג"ץ 7216/95, חברת "מוניות הנמרים" בע"מ נגד שר התחבורה, פ"ד נא (5) 723

נספח – מוניות השירות בנמל התעופה בן-גוריון

1. חקיקה

סעיף 516 לחוקי התעבורה קובע, בין היתר, הסדרים מיוחדים בכל הקשור לנמל התעופה בן-גוריון. **בסעיף 516ב'** נקבע כי "לא יסיע אדם ולא ירשה לאחר להסיע מהנמל נוסעים במונית בנסיעת שירות או בנסיעה מיוחדת, אלא לפי רשיון שנתנה לו הרשות [שדות התעופה] ובהתאם לתנאיו וכן בהתאם לכללים ולתנאי ההיתר או האישור שניתנו לו". מר אלי נאור, ראש יחידת הפיקוח על המוניות בנמל התעופה בן-גוריון, מסביר כי חקיקה זו נועדה למנוע אי-סדר שהיה קיים לפני כן בנסיעות המוניות משדה התעופה.¹⁵

2. החברות המפעילות מוניות שירות

קיימות **שתי חברות** המפעילות **כמאה מוניות** שירות אל נמל התעופה בן-גוריון וממנו: חברת "נשר", המפעילה נסיעות בין שדה התעופה לירושלים, וחברת "עמל", המפעילה נסיעות בין שדה התעופה לאזור חיפה. שירות דומה שפעל בקו נמל התעופה בן-גוריון-תל-אביב הופסק בשל תחרות קשה עם קו "אגד" וכן בשל מחיר הנסיעה הגבוה, שגרם לרבים להעדיף לנסוע במונית בנסיעה מיוחדת במקום במונית שירות. נוסף על החברות האמורות, חברה נוספת מקיימת נסיעות מאזור חיפה לנמל התעופה בן-גוריון ובחזרה. אף שחברה זו לא קיבלה רשיון רשמי להפעיל את השירות, לדעת מר נאור היא אינה מפריעה לסדר בנמל או להסדרי התחבורה הקיימים. ככלל, משרד התחבורה שואף להגביל את מספר מוניות השירות. הדבר נובע מחשש של המשרד כי מוניות אלה יעברו לפעול בקווים אחרים ויגדילו את עומס הפעילות בקווי השירות האחרים. מנגד, יש הטוענים כי נהגי מוניות השירות מנמל התעופה בן-גוריון לא יוכלו לעמוד בפתיחת השוק לתחרות חופשית, וכי על כן אין להגדיל את מספר הרשיונות של מפעילי קווי שירות משדה התעופה.

3. הפיקוח על מוניות השירות

אף שמחירי הנסיעה במוניות השירות נקבעים על-ידי משרד התחבורה, הפיקוח על פעילות מוניות אלה נעשה על-ידי אנשי רשות שדות התעופה. עם זאת, עיקר טיפולה של הרשות נעשה בעקבות תלונות. תלונות אלה מגיעות לדין פנימי בחברת המוניות כאשר מתברר לאנשי הפיקוח ברשות שדות התעופה שהן מוצדקות. לדברי מר נאור, הטלת קנסות על חברות מוניות שדרך פעולתן לקויה אינה יעילה כענישה מרתיעה. עקב כך, רשות שדות התעופה מבקשת להעניק הנחה בדמי התגמולים על-פי טיב השירות שיינתן לנוסעים.¹⁶

¹⁵ אלי נאור, שיחה ב-25 בנובמבר 2001.

¹⁶ שם.

מחיר הנסיעה במונית שירות מנמל התעופה בן-גוריון

| מחיר הנסיעה ב"אגד"י ¹⁷ | מחיר הנסיעה במונית שירות | יעד הנסיעה? |
|--------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| 18.4 | 40 | ירושלים |
| $*(7.4 + 30.5) 37.9$ | 45 | טירת-הכרמל |
| $*(7.4 + 30.5) 37.9$ | 45 | חיפה |
| $*(7.4 + 30.5) 37.9$ | 45 | נשר |
| $37.9-39.0$ $*(7.4-8.5 + 30.5)$ | 50 | הקריות |
| $*(11.7+30.5) 42.2$ | 70 | עכו |

¹⁷ הנתונים נלקחו מאתר האינטרנט של "אגד", <http://www.egged.co.il/egged/info/index.asp>, ב-19 בנובמבר 2001, ומשיחות עם חברות מוניות השירות. סימון בכוכבית (*) מצייין כי לא קיים קו ישיר בין נמל התעופה בן-גוריון לבין נקודת היעד.