

הרפורמה המוצעת בתעריפי השירות בתחבורה הציבורית

מסמך זה נכתב לקראת דיון של וועדת הכלכלה ב-22 במרץ 2022 בנושא הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה ציבורית והחשש לעליית מחירים ופגיעה בפריפריה. המסמך כולל רקע על השימוש בכרטיס רב-קו וההנחות הקיימות כיום בנסיעות בתחבורה ציבורית (להלן: תחב"צ), האחדת תעריפים כמוצע בחוק ההסדרים, התייחסות משרד התחבורה לרפורמה הצפויה בתעריפי השירות בתחב"צ ונקודות לדיון.

1. רקע

כרטיס הרב-קו (להלן: רב קו) הוא כרטיס חיוב המיועד לשמש את נוסעי תחבורה ציבורית לשם תשלום על נסיעות ותיקופן. השימוש בכרטיס החל בישראל בערים אחדות כפיילוט באוגוסט 2007, ומאז התרחב בהדרגה בכל חלקי הארץ. כיום ניתן לשלם באמצעות כרטיס הרב קו באוטובוסים, בחלק ממוניות השירות וברכבות ברחבי הארץ. **המטרה המרכזית של המעבר לשימוש ברב קו הייתה עידוד הציבור לנסיעה בתחבורה ציבורית דרך יצירת אמצעי תשלום אחיד** אצל המפעילים השונים ומתן אפשרות לבצע נסיעות משולבות של מספר קווים, תוך ייתור השימוש בכרטיסיות נייר ובתשלום של דמי הנסיעה במזומן אצל הנהג. **לצורך כך, ניתנה הטבה בגין טעינת כרטיס הרב קו בגובה של 25% הנחה** לנוסעים שאין להם הטבה אחרת מיוחדת, גבוהה יותר בשיעורה לעומת ההנחה שניתנת לכלל הציבור (לדוגמא: נוער, סטודנטים, זכאי הביטוח הלאומי, נכים ואזרחים ותיקים. אלו יכוננו להלן במסמך: אוכלוסיות זכאיות).

מתחילת השימוש בכרטיס ועד 2018 ניתן היה להטעין את כרטיסי הרב קו אצל נהגי אוטובוס בכסף מזומן. בשנת 2018 הכריזה הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה על מהלכים שונים להפסקת טעינת כרטיסי רב-קו ותשלום דמי הנסיעה בכלל על ידי הנהגים, בניסיון להפחית את הנטל על הנהגים.

לפי משרד התחבורה, המטרה המרכזית של הפסקת הטעינה על ידי הנהגים הייתה לאפשר להם להתמקד בנהיגה ולהפחית את הצורך שלהם לעסוק במתן שירות, כאשר הנוסע מתקף את נסיעתו באמצעות כרטיס הרב קו עצמאית בעזרת מכשיר תיקוף. המעבר לתיקוף עצמי מאפשר גם עלייה של נוסעים מהדלת האחורית ומקצר את הזמן שנדרש לכלל הנוסעים לעלות לאוטובוס. העיסוק המופחת בכרטוס מפנה למעשה את זמנם של הנהגים ומאפשר, יחד עם העלייה לאוטובוס מהדלת האחורית, יציאה מהירה יותר מהתחנה, ובכך אמור זמן הנסיעה הכולל להתקצר, תוך הגדלת בטיחות הנסיעה.

מהלך זה של הפסקת האפשרות לשלם את דמי הנסיעה באוטובוסים אצל הנהג נכנס לתוקף בשלבים: בשלב הראשון, בוצע פיילוט בעיר ירושלים ובו הופסקה האפשרות לשלם במזומן את דמי הנסיעה בנסיעות עירוניות. בשלב השני, במרוצת שנת 2019, הורחב הפיילוט גם לנסיעות עירוניות בגוש דן ובהמשך בכלל הנסיעות העירוניות. **בשנת**

2020, במהלך תקופת הקורונה, הופסקה כמעט לחלוטין האפשרות לשלם את דמי הנסיעה במזומן גם בנסיעות אוטובוס בין עירוניות, מטעמים של שמירה על ריחוק חברתי לצורך צמצום סכנת ההדבקה בנגיף.¹ לצד זאת, החל משלהי שנת 2020 ניתן לשלם את דמי הנסיעה באוטובוסים גם למי שאין בידו רב קו, באמצעות אפליקציות (יישומונים) ייעודיות, והחל מחודש מרץ 2021 נוספה האפשרות לשלם באפליקציות גם את דמי הנסיעה ברכבת, במטרונית ובכרמלית. לפי משרד התחבורה, בעתיד יתרחב השירות וניתן יהיה לשלם באמצעות היישומון גם ברכבת הקלה, בתחבורה גמישה (דוגמת "אגד תיק תק" ו"באבל דן") וכן במוניות שירות.²

2. שיטות תשלום שונות, חיובים שונים

קיימים שלושה הבדלים בין השימוש בכרטיס הרב-קו לשימוש ביישומונים:

- **מועד החיוב:** התשלום ביישומונים הוא לפי נסיעה בפועל **בהתאם לתעריפים קבועים מראש** בדומה לתשלום ברב קו. עם זאת, בניגוד לתשלום בכרטיס הרב-קו המחייב רכישה של הסדרי נסיעה או טעינה של סכום ערך צבור³ מראש, **החיוב ביישומונים נעשה בדיעבד** בסוף החודש, תוך שקלול כל ההנחות להן הנוסעים זכאים.⁴
- **אופן חישוב דמי הנסיעה:** בשיטת החיוב של הרב קו, דמי הנסיעה משולמים בהתאם לאזורי השימוש והמעבר בין ובתוך ארבע המטרופולינים (תל אביב, חיפה, ירושלים, באר שבע) כפי שהוגדרו על ידי משרד התחבורה: כל מטרופולין חולקה ל-3 "טבעות": טבעת מרכזית (טבעת 1) הכוללת את העיר הראשית וסביבותיה, "טבעות משנה" (2 ו-3) הכוללות מספר אזורים המרוחקים יותר ממרכז העיר.⁵ לעומת זאת, בשיטת החיוב באפליקציות התשלום הוא לפי המרחקים, אשר מחושבים בהתאם ל-6 טבעות המוגדרות על ידי טווחי נסיעה. טווחי הנסיעה נקבעים לפי מרחק הנסיעה בקילומטרים מהמיקום הנוכחי של הנוסע ועד ליעדו ("הנוסע במרכז"). מיקום תחילת הנסיעה הוא מרכז הטבעת והיעד, במידה והוא נמצא בטבעת אחרת, הוא מרכז הטבעת השנייה. על פי הנקודות המרכזיות מחושב טווח הנסיעה, כאשר לכל טווח יש תעריף שונה.⁶
- **אופן מתן ההנחה על תעריפי החיוב:** בעוד שברב קו ההנחה ניתנת באמצעות ערך צבור (הנחה בגובה של 25% לבוגרים שאינם נמנים על אוכלוסיות זכאיות), ההנחה בתשלום באפליקציות תלויה בגובה השימוש, כמפורט בטבלה 1 להלן.

¹ נציין כי בעת כתיבת המסמך, תשלום דמי הנסיעה במזומן עדיין אפשרי בכמה מקווי האוטובוס המשרתים את אזור מזרח ירושלים, במוניות השירות, וברכבת ישראל.

² משרד התחבורה, הרשות הלאומית לתחבורה ציבורית, שירות חדש לנוסעי התחבורה הציבורית: משלמים מיישומון בטלפון הנייד גם ברכבת, במטרונית ובכרמלית, 16 במרץ 2021.

³ ערך צבור: חוזה נסיעה באמצעות הטענת סכום הכסף על כרטיס הרב קו. בכל נסיעה בתח"צ באמצעות ערך צבור מחויב הכרטיס במחיר נסיעה בודדת, אשר מופחת מהסכום הצבור. ערך צבור מכובד על ידי כל חברות האוטובוסים בתחבורה הציבורית ואינו מוגבל בזמן. הנחה לקבוצות אוכלוסייה זכאיות ניתנת בזמן הטענת הערך הצבור, בהתאם לפרופיל הזכאות האישי המעודכן בכרטיס הרב-קו.

⁴ משרד התחבורה, הרשות הלאומית לתחבורה ציבורית, משלמים בתחבורה הציבורית גם בטלפון הנייד, כניסה: 20 במרץ 2022.

⁵ משרד התחבורה, הרשות הלאומית לתחבורה ציבורית, מידע לנוסע בתחבורה הציבורית, כניסה: 20 במרץ 2022. לפי הגדרות משרד התחבורה, מטרופולין היא מרחב גיאוגרפי, שלמרבית היישובים הנכללים בו יש קשרי עבודה, שירות או בילוי עם העיר הראשית הסמוכה. לצורך יישום השיטה נקבעו גבולות המטרופולינים לפי הגדרות שונות המקובלות בישראל, בדגש על נתוני השימוש בתחבורה הציבורית.

⁶ משרד התחבורה, הרשות הלאומית לתחבורה ציבורית, מידע לנוסע בתחבורה הציבורית, כניסה: 20 במרץ 2022.

טבלה 1: הנחה בדמי שימוש בתחבורה הציבורית עבור המשלמים באפליקציות

מדרגה	המדרגה בגינה ניתנת ההנחה (ש"ח)	שיעור ההנחה במדרגה	סכום שימושים (ש"ח)	הנחה אפקטיבית (ש"ח)
1	עד 195.5	0%	100	0
			150	0
2	195.5-391.5	75% הנחה על הסכום שמעל 195.5 ש"ח	250	40.9
			350	115.9
3	391.5-978.5	50% הנחה על הסכום שמעל 391.5 ש"ח	500	201.3
			950	426.3
4	מעל 978.5	25% הנחה על הסכום שמעל 978.5	1300	520.9

מהטבלה אפשר לראות כי למשתמשים בתחב"צ עד לסכום של 195 ש"ח אין כל הנחה בעת התשלום באמצעות האפליקציות וכי גובה ההנחה המרבי הוא עבור משתמשים שסך החיוב החודשי שלהם הוא עד כ-391 ש"ח בחודש. טבלה 2 להלן מציגה את סכומי הטענה בהסדר נסיעה "ערך צבור", לפי קבוצת אוכלוסייה.

טבלה 2: סכומי הטענה בהסדר נסיעה "ערך צבור", לפי קבוצת אוכלוסייה⁷

תשלום בפועל ש"ח	הערך הנטען בכרטיס הרב קו בפועל		
	בוגר (25% הנחה)	סטודנט, אזרח ותיק, נוער (50% הנחה)	זכאי ביטוח לאומי, נכה (33% הנחה)
30	37.50	60	45
50	62.5	100	75
100	125	200	150
150	187.5	300	225
200	250	400	300

מהטבלה אפשר לראות כי קיימות 3 קבוצות של הנחות: **בוגר** (כלומר נוסע מעל גיל 18 ומתחת לגיל 65) הזכאי להנחה של **25%** עבור כל נסיעה; אוכלוסיות הזכאיות להנחה בגובה של **50%** ובהן נוער, סטודנטים ואזרחים וותיקים; ואוכלוסיות זכאיות מתוקף נכות או זכאות של הביטוח הלאומי, להן גובה ההנחה בעת תשלום דמי הנסיעה הוא **33%**. בשל אופן החישוב השונה של דמי הנסיעה ואופן חישוב ההנחות השונה, נוצרים הבדלים בדמי הנסיעה ובחובים בפועל, בהתאם לאמצעי התשלום עבור אותן נסיעות. יתרה מכך, כיום אין דרך נוחה לחשב את התעריף המשתלם ביותר והאחריות על בחירת אמצעי התשלום המועדף מוטלת על משתמשי התחבורה הציבורית. למעשה, התשובה כיום לשאלה מהו אמצעי התשלום המשתלם ביותר עבור כל אדם תלויה בשימוש בפועל שנעשה בתחבורה הציבורית. כך, יש מקרים בהם ישתלם יותר תשלום קבוע באמצעות **היישומון**, ויש מקרים בהם ישתלם יותר תשלום באמצעות החוזה התקופתי או הערך הצבור שבכרטיס **הרב-קו**.

⁷ משרד התחבורה, הרשות הלאומית לתחבורה ציבורית, [ערך צבור ברחבי הארץ וגם ברכבת ישראל](#), 15 בספטמבר 2016.

יודגש כי האמור אינו חל על מי שמשלם את דמי הנסיעה באמצעות חוזים תקופתיים דוגמת חוזה יומי, שבועי, חודשי, סמסטריאלי או שנתי וממילא אינו משלם לפי תעריף של נסיעה בודדת.

3. האחדת תעריפים המוצעת בחוק ההסדרים

כאמור, עם המעבר לאפשרות התשלום של דמי הנסיעה באוטובוסים באמצעות הרב קו לצד התשלום במזומן, תמרצה המדינה את המשתמשים באמצעי זה על ידי מתן הנחת ערך צבור,⁸ המגלם הנחה בגובה של 25% למשתמשים שאינם משתייכים לקבוצות אוכלוסייה זכאיות, והנחה בערך גבוה יותר לאוכלוסיות זכאיות, כל אחת בהתאם לזכאותה.

תזכיר חוק התוכנית הכלכלית (תיקוני חקיקה ליישום המדיניות הכלכלית לשנות התקציב 2021 ו-2022), התשפ"א-2021 (להלן: חוק ההסדרים) שפורסם להערות הציבור ביולי 2021, כולל פרק תחבורה, המתייחס לסוגיות שונות הקשורות בהסדרי ההפעלה, התכנון והסבסוד של התחבורה הציבורית בישראל. בהחלטת הממשלה הקשורה לפרק זה וכותרתה "ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים", מה-1 באוגוסט 2021, מוצעים כמה תיקונים במדיניות התמחור של תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית. לפי ההחלטה, יבוצע תיקון בסיס חישוב תעריפי הנסיעה הבודדת בכרטיס "רב קו", למתכונת זהה לזו של תעריפי הנסיעה באפליקציות, באופן שבו יהיו **עד עשרה תעריפים אחידים מבוססי מרחק**. עוד נכתב לעניין זה, שתקבע מדיניות הנחות חדשה, במסגרתה יבוטלו "הנחות היסטוריות" וכמו כן תבוטל הנחת הערך הצבור שהוצגה לעיל במבוא של מסמך זה.⁹ צעדים אלו, כך על פי הצעת המחליטים שפורסמה להערות הציבור ב-27 ביולי 2021, יגדילו את הפדיון מנסיעה בתחבורה ציבורית. בעניין ביטול הנחת ערך צבור מצוין בהצעת המחליטים כי תיוותר האפשרות לרכוש הסדר נסיעה מסוג "חופשי יומי" בכל סוגי כרטיסי "רב-קו", לרבות הסדר נסיעה מסוג "חופשי חודשי", שאינה קיימת כיום בשימוש באפליקציות.¹⁰ בסופו של דבר, סעיף זה הנוגע להאחדת תעריפים ולשינויים במדיניות התמחור של תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית הוסר מחוק ההסדרים ולא הגיע אל שולחן הכנסת.

ייתכן שהרציונל בביטול הנחת הרב קו נובע מהתייתרות הצורך לעודד שימוש בכרטיס האלקטרוני כחלופה לתשלום דמי הנסיעה במזומן. היות וממילא כיום לא ניתן ככלל לשלם את דמי הנסיעה שלא באמצעות רב קו או אפליקציות, אין טעם להמשיך לתמרץ שימוש ברב קו ולהעדיפו על פני השימוש באפליקציות. יתרה מכך, ייתכן שלמדינה עדיף לתמרץ מעבר לאפליקציות בגין, בין היתר, הסיבות הבאות:

- עמלת הסליקה הגבוהה יותר שמשלמת המדינה בשימוש ברב קו;
- שיטת החישוב של דמי הנסיעה באמצעות רב קו שיוצרת פערים בתעריפי החיוב בין תחנות ביישובים סמוכים;
- העלויות העודפות שיש למדינה בהטענת כרטיסי הרב קו לעומת האפליקציות, בגין הצורך בפריסה ארצית של עמדות לטעינת המכשירים המשמשת את מי שאין באפשרותו לעשות זאת עם כרטיסי אשראי, או באמצעות כרטיס טעינה מסוג nfc, לרבות הסכמים עם בעלי עסקי יחידים (דוגמת פיצוציות או חנויות מכולת) או רשתות.

⁸ שם.

⁹ מזכירות הממשלה, [החלטה 259 של הממשלה ה-36](#), 1 באוגוסט 2021.

¹⁰ מזכירות הממשלה, הצעת מחליטים, [ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים](#).

4. התייחסות משרד התחבורה לרפורמה הצפויה בתעריפי השירות בתחב"צ

מרכז המחקר והמידע של הכנסת פנה אל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית על מנת לקבל התייחסות בנוגע להחלטת הממשלה והשפעת שינוי המדיניות, ובפרט ביטול הנחת הערך הצבור והנחות ייחודיות לפריפריה ולתושבי יהודה ושומרון, על ציבור משתמשי התחבורה הציבורית.

בתשובת הרשות נמסר כי במסגרת אישור התקציב אישרה הממשלה עקרונות לרפורמת שירות בתעריפי התחבורה הציבורית וכי רפורמת השירות בתעריפים צפויה לפשט את התעריפים ולהפוך אותם לנגישים עבור הנוסעים והנוסעים. עוד נמסר כי תעריפי התחבורה יקבעו על בסיס מתודולוגיה ברורה ושקופה, וכן צפוי איחוד בין התעריפים הנהוגים באמצעי התשלום השונים כך שתתייחד ההשוואה ביניהם ותקל על הנוסעים. בהקשר זה נמסר כי פישוט התעריפים, ומעבר לתעריפים מבוססי מרחק, עומדים בקנה אחד עם הפרקטיקה הבינלאומית המיטבית. עם זאת, על פי תשובת הרשות, מרבית פרטי הרפורמה טרם הוחלטו, ו"בימים אלו", אוקטובר 2021, מתבצעת עבודת מטה במשרד התחבורה שנועדה להבטיח כי רפורמת השירות תיטיב עם נוסעי התחבורה הציבורית.¹¹

באשר לשאלת מרכז המחקר והמידע של הכנסת בנוגע לסוגיית ההסדרים הייחודיים שבמסגרתם הוענקו הנחות על בסיס מקום מגורים, נמסר כי ברפורמת השירות ימשיך המשרד לשים דגש על תושבי הפריפריה, **והתעריפים העירוניים באזורי הפריפריה יהיו נמוכים יותר מהתעריפים במרכזי המטרופולין**. כך, צפויים להיקבע שני תעריפים נפרדים לפריפריה "קרובה" ו"רחוקה", כפי שהונהג באפליקציות התיקוף בתחבורה הציבורית עד כה. כמו כן, צוין בתשובת המשרד כי במסגרת רפורמת השירות אף **נשקלות הנחות נוספות לציבור הנוסעים**, בין היתר, מתן הנחות שיטיבו באופן מהותי עם נוסעים שמתבססים על קישוריות לביצוע נסיעות. עוד צוין שהחוזים התקופתיים החודשיים והיומיים יעמדו לטובת כלל ציבור הנוסעים, גם לאחר הרפורמה המתוכננת בתעריפים.

נדגיש כי למרות פנייתנו בנושא, לא נמסר בתשובת הרשות האם ובאיזה אופן תהיה עלייה בסך התשלום מצד נוסעי התחבורה הציבורית שאינם זכאים להנחה מיוחדת, ושלא רוכשים חוזה תקופתי. נציין כי בקרב נוסעים אלו ישנם לא רק "נוסעים מזדמנים", שלא עושים שימוש קבוע בתחבורה הציבורית, אלא גם משתמשים שנוסעים בתחבורה הציבורית באופן קבוע אבל בתדירות או במרחק שלא מצדיקים רכישה של חוזה תקופתי, ונהנו עד כה מהטבת הערך הצבור ברב קו. בין אוכלוסיות אלו אפשר למנות עובדים שמועסקים במודל עבודה היברידי, אנשי מקצוע שנדרשים לנסיעות אחת לשבוע בלבד, סטודנטים בהיקף לימודים חלקי ועוד. בנוסף, לא נמסרה התייחסות בנוגע לתעריפים ההיסטוריים המוזכרים בהחלטת הממשלה, שיבטלו.

במרץ 2022 פנה שוב מרכז המחקר והמידע של הכנסת אל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, על פי הפרסומים בתקשורת לפיהם באפריל 2022 תוחל הרפורמה בתעריפים, ולאור הצעה לסדר היום שהוגשה על ידי חבר הכנסת אריאל בוסו ויוזמת יו"ר וועדת הכלכלה חבר הכנסת מיכאל ביטון לקיום דיון בנושא. אף על פי כן, לא קיבלנו כל התייחסות בנושא עד למועד סגירת המסמך, לקראת הדיון האמור.

¹¹ נועה ליטמנוביץ, מנהלת אגף בכיר כלכלה לתחבורה הציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 7 באוקטובר 2021.

5. נקודות לדיון

להלן שאלות לקראת הדיון הצפוי בנושא בוועדת הכלכלה:

- האם אכן מתוכננת רפורמה בתעריפים באפריל 2022?
- ככל שיש כוונה לדחות את מועד תחילת הרפורמה, מהו הצפי העדכני להפעלתה?
- האם יש בכוונת המשרד לפרסם לציבור להערות את תכולת הרפורמה ולקיים שיתוף ציבור בהחלטות בנוגע אליה טרם יישומה?
- האם במסגרת הרפורמה יש כוונה לבטל את ההנחות ההיסטוריות המוזכרות בחוק ההסדרים לשנת בתקציב 2022? בפרט, האם יש כוונה לבטל את **הנחת המיגון** הניתנת לתושבי יהודה ושומרון ואת ההנחות הניתנות בחלק מהערים בגין נסיעות עירוניות?
- האם לצד רפורמת התעריפים יש כוונה לשלב תבחיני איכות¹² במכרזים עתידיים של חברות התחבורה הציבורית, כך שהשירות לציבור הנוסעים ישתפר? ככל שיש כוונה כזאת, מה יהיה משקל תבחיני האיכות במכרזים אלו?
- האם יש צפי להקטנת השתתפות המדינה בסבסוד התחבורה הציבורית לאור הרפורמה? מהו האומדן שיש למשרד לשינוי, ככל שישנו, בהיקף הסבסוד ובשיעורו מסך התשלומים עבור שירותי תחבורה ציבורית? מהו אומדן גובה החיסכון הכספי למדינה כתוצאה מהמהלך?
- האם המשרד ערך **בחינת השפעות הרגולציה** (Regulatory Impact Assessment) בכדי לבחון את השפעות הצעדים המוצעים על המחירים לנוסעי התחבורה הציבורית, העוני בישראל וציבור הנוסעות. יש לציין כי לפי משרד התחבורה, בעוד שבקרב האוכלוסייה הכללית כ-23% מסך הנסיעות מבוצעות בתחבורה ציבורית (אוטובוסים ורכבות), הרי בקרב הנשים מדובר ב-30%. לפי סקרים שערך המשרד, ציבור הנשים מהווה כ-60% מהנוסעים בקווים עירוניים וכ-55% מהנוסעים בקווים אזוריים. כמו כן, נשים לא רק נוסעות יותר מדי יום בתחבורה ציבורית, אלא גם נוסעות בתחבורה ציבורית באופן מזדמן בשיעור גבוה, כ-50% מהנשים משתמשות בתחבורה ציבורית בתדירות משתנה. בנוסף, מקרב בעלי רישיון נהיגה רק 43% הם נשים, וגם במשקי בית בהם לשני בני הזוג יש רישיון נהיגה, ומחזיקים כלי רכב אחד, לרוב המפרנס העיקרי עושה שימוש בכלי הרכב במהלך היום. נתונים המסבירים חלק מהשימוש הנרחב שעושות נשים בתחבורה הציבורית.¹³

¹² תבחיני איכות כוללים בין היתר יציאת אוטובוסים מתחנות המוצא בזמנים הנקובים, עמידה של קווי האוטובוסים בכמויות נוסעים מקסימליות, שקיפות מידע לצרכנים אודות קווים, זמנים ומסלולים, יישום תקנות הנגישות לאנשים עם מוגבלויות בנסיעות עירוניות, אדיבות ושירות של הנהגים, קיום מדיניות מסודרת של פיצוי וטיפול בתלונות צרכנים, הקפדה על נוחות ובטיחות הנסיעה ועוד. להרחבה בנושא זה ראו: תחבורה היום וחר, [תו איכות השירות בתחבורה הציבורית למפעילים - דברי הסבר לציבור](#), 2015.

¹³ משרד האוצר, [הצעת תקציב משרד התחבורה לשנות הכספים 2021 ו-2022](#), אוגוסט 2021.