

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:

להטיל על שרת התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – **שרת התחבורה**) לפנות, בחלוף 60 ימים ממועד החלטה זו, לוועדת המחירים הבינמשרדית שמונתה לפי חוק הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996 (להלן – **ועדת המחירים**), על מנת שתבחן להמליץ לשר האוצר ולשרת התחבורה על תיקונים לצו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשס"ג-2003 (להלן – **צו הפיקוח**), שיביאו בין היתר ליצירת מדיניות מחירים, כלל ארצית, אחידה ופשוטה, ובכלל זאת תבחן את התיקונים הבאים:

1. 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.
2. קביעת מדיניות הנחות חדשה, לרבות ביטול הסדרי נסיעה ייחודיים ("היסטוריים").
3. ביטול הנחת ערך הצבור שניתנת בטעינת כרטיס הרב-קו.

דברי הסבר

רקע כללי

שיעור הסבסוד של תחבורה ציבורית בישראל גבוה בהשוואה בינלאומית. בישראל הוא עומד על כ-70% לעומת ממוצע של 50% סבסוד במדינות מפותחות אחרות. נטל ההוצאה התקציבית על תחבורה ציבורית גדל משמעותית בשנים האחרונות וזאת לצד ביקוש גובר בתחבורה ציבורית על רקע היקף המינוע וגידול האוכלוסין. לצד תעריפים נמוכים, קיים צורך לייצר מדיניות תעריפים פשוטה ואחידה במערכת התעריפים הקיימת כאשר קיימים לעת הזו עשרות תעריפים לנסיעה בודדת בכרטיס רב-קו. חלקם לא שונה גם במסגרת הרפורמות שבוצעו בתעריפי התחבורה הציבורית העירוניים והבינעירוניים. ההתאמות המפורטות להלן יאפשרו להגדיל את הפדיון מנסיעה בתחבורה הציבורית ובכך להרחיב את השירות הניתן לאזרחים כיום ולשפר את איכות השירות זאת לצד יצירת אחידות בתעריפים.

סעיף קטן (א): לאחרונה גובש מבנה תעריפים, מבוסס מרחק לשימוש באמצעי תשלום מתקדמים, לרבות, יישומון סלולרי. על מנת לפשט את מערכת התעריפים ולאפשר אכיפה ובקרה על התיקוף והתשלום, מוצע להחיל את בסיס חישוב תעריפי הנסיעה הבודדת המקובלים באמצעי תשלום מתקדם, לרבות יישומון סלולרי, על כלל אמצעי התשלום בתחבורה הציבורית (ובכלל זה על שיטת התעריפים ברב-קו) כך שיהיו עד עשרה תעריפי נסיעה.

סעיף קטן (ב): כיום הסדרי נסיעה היסטוריים אינם מאפשרים נסיעות משותפות בין מפעילי תחבורה ציבורית שונים ומשקפים משטר תעריפים לא קוהרנטי. מוצע לייצר מדיניות הנחות חדשה שתביא משטר תעריפי פשוט ושקוף שיאפשר שיתוף מלא בקרב כלל מפעילי התחבורה הציבורית ותגביר את אמון הציבור בתחבורה הציבורית. המדיניות החדשה תאפשר נסיעות מעבר בקרב כלל מפעילי התחבורה הציבורית ותגרום לשיפור השירות. במסגרת זו יבוטלו הסדרי נסיעה ייחודיים, בעיקר מנויים תקופתיים שנקבעו בעבר, ספורדית ללא הצדקות כלכליות.

סעיף קטן (ג): מוצע לבטל את הנחת ערך הצבור בטעינת הכרטיס, שניתנה כתמריץ לשימוש בהסדר נסיעה זה, תיוותר האפשרות לרכוש הסדר נסיעה מסוג "חופשי יומי" בכל סוגי כרטיסי "רב-קו" (היינו: "רב-קו אישי" ו-"רב-קו אנונימי"), וביחס לכרטיס "רב-קו אישי" גם הסדר נסיעה מסוג "חופשי חודשי".

השפעת ההצעה על מצבת כוח האדם
אין.

החלטות קודמות של הממשלה בנושא
אין.

עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה
עמדת היועץ המשפטי של משרד האוצר תצורף במסגרת חוות הדעת לממשלה לתכנית הכלכלית לשנים 2021 ו-2022.