

מדינת ישראל

משרד התחבורה

משרד האוצר

והבטיחות בדרכים

ה' ניסן תשפ"ב
06 אפריל 2022

סיכום דיון של ועדת המחירים
שנערך ביום 21 במרץ 2022

על סדר היום:

תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית ברב קו ובאפליקציות התשלום

חברי ועדת המחירים

מר יובל טלר חסון – יו"ר ועדת המחירים, משרד האוצר

מר אסף גבע – חבר ועדת המחירים, משרד האוצר

גב' ברוני חירמן – המפקחת על המחירים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

משתתפים נוספים

עו"ד ינון גוטגליק – לשכה משפטית, משרד האוצר

גב' שחר בר – רפרנטית תחבורה, משרד האוצר

גב' נעה ליטמנוביץ – מנהלת אגף בכיר כלכלה לתחבורה ציבורית – רשות תח"צ

רו"ח שלומית עמוס – מנהלת אגף תעריפים וכרטוס ברשות לתח"צ

מר אוהד מרדכי – משרד האוצר

עו"ד מיטל סלע – לשכה משפטית, משרד התחבורה

גב' עפרי אשל – משרד האוצר

החלטה:

בהתאם להחלטת ממשלה מספר 259 מיום 1.8.2021 בעניין "ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים" (להלן – החלטת הממשלה), ועדת המחירים המשותפת למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) ולמשרד האוצר (להלן – ועדת המחירים או הוועדה) ממליצה לשר האוצר ולשרת התחבורה והבטיחות בדרכים לתקן את צווי הפיקוח על מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית (רכבת ואוטובוסים) כדלהלן:

תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית בתשלום ברב קו ובאמצעי תשלום מתקדם (ב-ת)

חופשי חודשי		חופשי יומי		נסיעה בודדת		מרחק		
משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל (*)	משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל	רכבת	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל	רכבת / משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל	
255	225	18	12.5	9	5.5 (**)	עד 15 ק"מ	עד 15 ק"מ	עירוני
255		28	24	18	12	עד 15 ק"מ / 40 ק"מ	עד 15 ק"מ / 40 ק"מ	אזורי
410		37	32	24	16	עד 40 ק"מ / 75 ק"מ	עד 40 ק"מ / 75 ק"מ	בינעירוני
610		42		27		עד 75 ק"מ / 120 ק"מ		בינעירוני פלוס
610		74	54	48	27	ארצי – מעל 120	עד 120 ק"מ / 225 ק"מ	ארצי
610			74			68.5 (לא כולל מע"מ)	מעל 225 ק"מ	
610								

(*) חופשי חודשי אזורי (באזורים המרוחקים מגלעין המטרופולין – ראה מפה בנספח א') לנסיעה באוטובוסים בלבד למרחקי נסיעה אווירית של עד 40 ק"מ בסך של 99 ₪ (נסיעה שעלותה עד 12 ₪).

(**) בנוסף תינתן נסיעה חופשית ב- 90 דקות – בכל הארץ בנסיעות אוטובוס עירוניות (נסיעות שאורכן עד 15 ק"מ אווירי).

שינוי בהנחות:

1. חופשי חודשי מוזל לנוער – בנוסף להנחת נוער שניתנה עד היום בטעינת הסדר נסיעה "ערך צבור", תינתן הנחת 50% מהעלות המלאה של מנויי החופשי החודשי ותיקון הגדרת "נוער".
2. הרחבת ההנחה לנכים ולזכאי ביטוח לאומי – מ-33% ל-50%.
3. נסיעה חינם לבני 75 ומעלה וביטול התשלום במזומן באוטובוסים.
4. ביטול ההנחה המוענקת בעת טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור" לבעלי פרופיל רגיל/בוגר בלבד, כאמור בהחלטת הממשלה.
5. ביטול כלל חוזי הנסיעה ה"היסטוריים", כאמור בהחלטת הממשלה.
6. ביטול כרטיסיות והסדרים נוספים ייחודיים לרכבת, לרכבת הקלה ולאוטובוסים.
7. אמצעי תשלום מתקדם – שינוי אופן חישוב התקרה היומית והחלפת הנחות המחזור בתקרה חודשית.

נושא נוסף לתיקון בצווי הפיקוח:

1. הגדרת מטען בצו הפיקוח – עלות מטען החייב בתשלום תהא כמחיר הנסיעה הרלוונטית.

תעריפי הנסיעה באוטובוסים, ברכבת המקומית וברכבל מפוקחים מתוקף צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבל מקומית, תשס"ג-2003), ותעריפי הנסיעה ברכבת הכבדה מפוקחים מתוקף צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת, תשס"ח-2008) (להלן – צווי הפיקוח).

במסגרת החלטת ממשלה מספר 259 מיום 1.8.2021 בעניין "ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים" (להלן – החלטת הממשלה), אושרו מספר עקרונות לעדכון תעריפי התחבורה הציבורית, שהם בסיס לרפורמת השירות המוצעת להלן. כמו כן, נדרש עדכון של התעריפים בהתאם לעקרונות האמורים גם בתעריפי הנסיעה ברכבת הארצית. בנוסף לעקרונות אלו, צווי הפיקוח קובעים כי תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית יתעדכנו באופן אוטומטי אחת לשנה, ביום ה-1 בפברואר, בהתאם לשיעור השינוי בסל התשומות הקבוע בצווי הפיקוח. שיעור השינוי העדכני שחושב בהתאם למנגנון זה עומד על 6.39% ועל שיעור של 8.7% ביחס לעדכון המחירים הקודם, (סיכום דיון מיום 26.01.2022 – [קישור](#)) ומוצע כעת לממשו במסגרת תיקון תעריפי התחבורה הציבורית.

לאורך השנים נקבעו תעריפי הנסיעה באוטובוסים ללא מתודולוגיה סדורה. כתוצאה מכך, קיימים כיום למעלה מ-80 קודי תעריף שונים, אשר אינם מבוססים על לוגיקה אחידה. מבנה זה מקשה על מתן מידע שקוף ומלא לציבור הנוסעים והנוסעות לעניין תעריפי הנסיעה, ומעכב אימוץ טכנולוגיות תשלום מתקדמות. בנוסף, שיטת חישוב התעריפים הבודדים הקיימת כיום ברכבת מבוססת על מרחק מסילה, כך שבפועל הנוסע משלם תעריף נסיעה המתבסס על מרחק המסילה בין תחנת המוצא ליעד, גם אם מדובר במסלול לא ישיר.

זאת ועוד, קיימת כיום שיטה נוספת לחישוב התעריפים באמצעי תשלום מתקדמים – באמצעות אפליקציות התשלום. בשנת 2019 החל משרד התחבורה במהלך להטמעת אמצעי כרטיס נוסף לרווחת ציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית – אפליקציות לתיקוף ותשלום באמצעי התחבורה הציבורית השונים. ניתן לבצע תשלום ותיקוף באפליקציה סלולרית, כאשר התשלום באפליקציה מחושב רק על בסיס הנסיעות שבוצעו בפועל, בחיוב נדחה – Post Paid ולא בדומה לנעשה בכרטיס הרב קו, שם התשלום נעשה במסגרת טעינת הסדר נסיעה מראש – Pre Paid. לצורך כך, נוכח מגבלות טכנולוגיות, נאלץ המשרד לגבש מבנה תעריפים נפרד מהמבנה הקיים שאושר במסגרת ועדת המחירים ב-23.4.2020 ([קישור](#)) והוטמע בצו הפיקוח.

בהתאם להחלטת הממשלה ומתוך מטרה לייצר מבנה אחיד, שוויוני, פשוט וברור לנוסעים, ובהלימה עם דפוסי השימוש של ציבור הנוסעים, נבנו שישה טווחי נסיעה לתעריף הנסיעה הבודדת ולחישוב תעריף יומי וחודשי. החלטת ועדת המחירים מיום ה-23.4.2020 מפרטת את מבנה התעריפים באפליקציות, ומסבירה את הרציונאל של מבנה התעריפים.

נכון להיום, במצב הקיים, נוצרו למעשה שני מבני תעריפים. האחד מבוסס על לוגיקה של מרחק הנסיעה האווירי שבוצע בפועל והשני כולל עשרות קודי מחירים שונים ללא מתודולוגיה שיטתית וברורה. בנוסף, מעוד שהאחד מייצר היררכיה ברורה בין הרכבת ליתר אמצעי התחבורה, השני משולל היררכיה זו. מעבר

לכך, במצב הקיים הנוסע עומד מול שני אמצעי כרטוס אשר כל אחד מהם בעל מבנה תעריפים שונה, מבוסס שפה שונה, ובעל מודל תשלום שונה. במצב כזה, קיימים עבור הנוסע אי וודאות באשר לאמצעי הכרטוס הנכון עבורו. בנוסף, ועדת המחירים בהחלטתה מיום 23.4.2020, עת אישרה את מודל התעריפים באפליקציות, הביעה עמדתה שיש לאחד בין מבנה התעריפים ברב קו ובאפליקציה לאחר בחינה של המודל באפליקציה.

מבנה התעריפים המוצע תומך בחזון של הרחבת השימוש בהסעת המונים ממספר סיבות מרכזיות:

1. פשטות המבנה, הן לצורך יצירת פלטפורמה המאפשרת הטמעת כלים טכנולוגיים (אשר מטבע הדברים נדרשת בהם מתודולוגיה סדורה ובהירה), הן עבור הנוסעות והנוסעים, ברמת העברת המידע והבהירות באשר לשימוש בתחבורה הציבורית, והן לצורך תפעול מערכות הסעת המונים הולכת וגדלה הכוללת תיקוף, טעינה, ושירות הלקוחות הנלווה.
2. הוגנות ואמון מול הנוסעות והנוסעים כתנאי בסיסי לעידוד הציבור הרחב לשימוש בתחבורה הציבורית. אמון זה מתייחס באופן רוחבי לפרמטרים השונים הנכללים בשירות התחבורה הציבורית, ובתוך כך למבנה תעריפים אשר ככל שיהיה שקוף יותר, בהיר יותר והגון יותר, יתרום לבניית האמון בין הנוסעים למשרד התחבורה.
3. תעריפים תומכי תכנון וטכנולוגיה – הסרת חסמים לשיתוף בין מפעילי התחבורה הציבורית, המערכות הטכנולוגיות השונות ואמצעי התחבורה הציבורית. הסדרי נסיעה, אשר תקפים רק בקרב חלק מהמפעילים, או שונות בתעריף נסיעה של אותו מסלול נסיעה בין מפעילי תחבורה ציבורית שונים, מייצרים קושי בתכנון מיטבי של התחבורה הציבורית, וביצירת שילוביות בין קווי שירות ו/או בין אמצעי תחבורה שונים.

על מנת ליצור מבנה תעריפים פשוט, ברור ושיוויוני לציבור הנוסעים, הועדה ממליצה ליישם רפורמת שירות בתעריפים, ולבצע מספר שינויים בשיטת התעריפים וההנחות הקיימת. הרפורמה תבוצע לפי העקרונות הבאים:

1. מעבר לתמחור מבוסס מרחק, בהתאם לפרקטיקה בינלאומית מובילה, ובהתאם לשיטה שכבר אומצה ואושרה על ידי ועדת המחירים כאמור לעיל, באמצעי כרטוס מתקדם. מבנה התעריפים מבוסס מרחק אווירי. בעצם המעבר לשיטה זו, מתבטלים העיוותים שנוצרו לאורך השנים בקודי המחיר והתעריפים השונים. השיטה שקופה ופשוטה להבנה, שוויונית ומשפרת משמעותית את רמת השירות וחווית השימוש עבור הנוסע.
2. יישור קו בין אמצעי התיקוף השונים ויצירת היררכיה הגיונית בין אמצעים תחבורתיים שונים בהתאם למדיניות התחבורתית (רכבת כבדה לעומת יתר אמצעי התחבורה הציבורית).
3. עידוד השימוש בתחבורה הציבורית – הסדרי נסיעה תקופתיים מעודדי שימוש נרחב בתחבורה הציבורית, בדגש על צמצום עליית תעריפים עבור נוסעים קבועים.
4. פשטות לנוסעים ולנוסעות ופשטות תפעולית שתאפשר הרחבה מאסיבית של מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית.

5. הנחות שמבוססות קריטריונים אחידים בלבד הן ברמת הישוב והן ברמת הפרופיל – שקיפות מלאה באופן מתן הנחות, בהתאם למאפיינים חברתיים-כלכליים וגיאוגרפיים.
6. מתן מענה במוצרים משלימים לנסיעה בפריפריה.

חופשי חודשי אזורי – לאזורים מרוחקים מגלעין מטרופולינים

1. לאחר אימוץ השינויים המוצעים, תאוחדנה שיטות התשלום ברב קו ובאמצעי תשלום מתקדמים (יישומון), ולכן אין חשש שהיישומון לא יהיה זמין ורלוונטי לתושבי הפריפריה, כפי שהיה קודם לכן בעת אישור תעריפים מיוחדים באמצעי תשלום מתקדמים לאזורים מרוחקים מגלעין המטרופולין. עם זאת, לאור העובדה שבמצב הנוכחי קיים פער בין התעריף העירוני לבין התעריף העירוני המופחת שנקבע, ובהמשך למדיניות משרד התחבורה לעודד שימוש קבוע ותכופ בתחבורה הציבורית, ניתנות הנחות משמעותיות בהסדר הנסיעה התקופתי חודשי באזורים אלו.
2. המפה של אזורים המרוחקים מגלעין המטרופולין אומצה גם במסגרת רפורמה זו ומבוססת כאמור על מפות התחבורה הציבורית (ראו נספח א').

פרטי הרפורמה

א. קביעת מבנה תעריפים חדש

במבנה התעריפים החדש יקבעו 5 תעריפי נסיעה עבור נסיעה בודדת ומנוי יומי, על בסיס מרחק אווירי בק"מ עבור אוטובוסים, רכבת מקומית, כרמלית ורכבל וכן עבור הרכבת הכבדה. בנוסף, יקבע מחיר לחופשי חודשי ארצי לאוטובוסים המאפשר נסיעה בכלל האוטובוסים (למעט נסיעה לאילת), וכן חופשי חודשי אזורי המאפשר נסיעה בכלל האוטובוסים בנסיעות עד מרחק של 40 ק"מ באזורים המרוחקים מגלעין המטרופולין – ראה מפה. מו כן יקבעו 3 תעריפים לחופשי חודשי משולב לנסיעה עד 40 ק"מ, עד 75 ק"מ ותעריף ארצי משולב.

להלן עקרונות הבסיס לקביעת מבנה זה:

- המרחקים שנקבעו משקפים את המרחב הגיאוגרפי בישראל ותואמים את דפוסי הנסיעה של נוסעי ונסעות התחבורה הציבורית באוטובוסים ורכבת.
- מחירי הרכבת הכבדה לנסיעה בודדת גבוהים ממחירי האוטובוס לנסיעה בודדת, בשל יתרונות השירות הניתן ברכבת ועלות התפעול הגבוהה יותר.
- מחירים יומיים באוטובוסים משקפים נסיעה הלוך חזור, כאשר ברדיוס ראשון היחס גבוה יותר בשל דפוסי נסיעה עירוניים המשקפים ריבוי נסיעות במרחקים קצרים. מחירים יומיים ברכבת ישראל משקפים 1.6 נסיעות בודדות, על מנת לשקף הנחה לנסיעה הלוך חזור, כאשר גם כאן ברדיוס הראשון היחס גבוה יותר בשל דפוסי נסיעה עירוניים המשקפים ריבוי נסיעות במרחקים קצרים. הפער בין המכפיל לאוטובוסים ולרכבות נובע מדפוס שימוש שונה בין אמצעים אלו.

ב. איחוד בין התעריפים באמצעי התשלום השונים (ובעקבות כך שינוי שיטת החישוב באפליקציות)

1. כלל התעריפים המופיעים בטבלה יאומצו גם בתשלום באמצעי התשלום המתקדמים, ובהתאם ישונו גם אופן החישוב של התקרה היומית וכן יוחלפו מדרגות ההנחה החדשיות בחישוב חודשי מיטבי על פי תעריפי הטבלה.
2. תקרת חיוב יומית (הנחת מחזור יומית) – תקרת החיוב היומית חושבה עד עתה בהתאם לצבר התיקופים שבוצעו באותה יממה, כאשר היא נקבעה על פי רדיוס הנסיעה הארוך ביותר שבו נעשה שימוש באותה היממה. מעתה החישוב ישקף יעילות מירבית לנוסע לפי התעריפים הנקובים בטבלה לעיל ובהתחשב בהתחשבות חודשית של אמצעי התשלום.
- תקרת חיוב חודשית (הנחת מחזור חודשית) – עד עתה חיוב הנוסע בגין ביצוע נסיעות במהלך אותו החודש, כאשר הוענקה לו הנחה לפי מדרגות שפורטו. מדרגות אלו מתבטלות בשיטת החישוב החדשה, ולנוסע יבוצע חישוב המשקף יעילות מירבית לנוסע בהתאם לתעריפים הנקובים בטבלה לעיל, ובהתחשב בהתחשבות חודשית של אמצעי התשלום.
3. חישוב התקרה היומית לאזרח ותיק כולל הנחת 50% לאזרחים הוותיקים מהתקרה היומית (בניגוד לחישוב עד כה).

ג. הרחבת הטבת 90 דקות – בכל הנסיעות באוטובוסים, ברכבת מקומית וברכבל ברדיוס של עד 15 ק"מ

כיום הטבה זו קיימת רק בטבעת 1 במטרופולינים הראשיות. מוצע להרחיב את ההנחה לכלל הנסיעות שאינן רכבת כבדה ברדיוס הראשון (עירוני). נסיעות חופשיות בטווח של 90 דק' תומכות בתפיסת תכנון תחבורתי הנשען על שילוביות וקווי עורק והזנה.

ד. ביטול ההנחה המוענקת בעת טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור"

ביטול זה נעשה בהתאם להחלטת הממשלה בה הוחלט על ביטול ההנחה לערך צבור בשל העדר הצורך בתמריצים שניתנו לעידוד המעבר מתשלום במזומן לתשלום ברב קו. תמריצים אלו כללו הנחה בת 20% במעמד טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור". כיום, הוטמע השימוש בכרטיס רב קו בקרב למעלה מ-85% מציבור הנוסעים. בכך התאפשר לנתק את הנהג מעיסוקים "מסחריים" של קבלת תשלום במזומן וטעינת כרטיסי רב קו בשירות העירוני, ולמקד אותו במשימות נהיגה, במתן אפשרות עלייה מכל הדלתות ובשיפור זמני הנסיעה. בעלי זכאות להנחה, כגון: ותיקים, זכאי הביטוח הלאומי, ילדים, נוער, סטודנטים וכו', ימשיכו ליהנות מההנחה הייעודית שהוענקה להם, גם בטעינת ערך צבור, להבדיל מההנחה המסחרית דנן, במעמד הטעינה. בנוסף, ניתנות הנחות במסגרת מנויים תקופתיים יומיים וחודשיים, וכן הטבת 90 דק' שמאפשרת נסיעה חופשית בנסיעות אוטובוס עד 15 ק"מ ברחבי הארץ, אשר מצמצמות את ההשפעה של ביטול הנחת הערך הצבור.

ה. ביטול חוזי נסיעה "היסטוריים"

בתעריפי התחבורה הציבורית קיימים עשרות הסדרי נסיעה "היסטוריים" ייחודיים לאשכולות ספציפיים בארץ. הסדרי נסיעה אשר אינם מבוססי לוגיקה, משקפים הנחות שניתנו על בסיס אזורי בלבד ומייצרים פערים בהנחות הניתנות לנוסעים זהים. בנוסף, הסדרי נסיעה אלו מהווים חסם

להתפתחות וייעול שירותי הכרטוס מכיוון השימוש בהם מוגבל למפעיל מסוים ולא מתאפשר לבצע עימם מעברים בין מפעילים.

במסגרת הרפורמה המוצעת, שמבקשת לייצר מבנה תעריפים ברור, פשוט ושקוף, מוצע לבטל הסדרי נסיעה אלה ולאפשר לכלל ציבור הנוסעים ליהנות מהסדרי נסיעה תקופתיים אחידים. במקביל, כדי לעודד נסיעות בתחבורה הציבורית באזורים פריפריאליים, יוצע לאזורים אלה הסדר חודשי, מוזל יותר, שיינתן באופן שווה לכולם.

בנוסף, כיום מוענקת הנחה של 50% מהתעריף המלא בנסיעות בקווים ממוגני ירי, כאשר נוסעים בקווים אלו זכאים להנחה בעת תשלום במזומן. הנחה זו אינה מעוגנת בצו וכן קיים קושי בשימוש בהנחה זו יחד עם הסדרים משותפים כגון חופשי חודשי או חופשי יומי. במסגרת יישור הקו ומתן הנחות על בסיס קריטריונים ברורים ושקופים לכלל הישובים ברחבי הארץ, הוועדה ממליצה על ביטול הנחה זו.

1. צמצום כמות המנויים וקביעת הגדרה אחת לחופשי חודשי

כמות הסדרי הנסיעה התקופתיים מסוג חופשי חודשי יצומצמו כפי שמפורט בטבלת המחירים ויהיו מבוססי מרחק נסיעה. בנוסף, כלל הסדרי הנסיעה יהיו תקפים לחודש החל מתאריך רכישתם.

2. שינויים בהנחות

1. הוועדה ממליצה על השוואה של שיעור ההנחה לילדים ונוער (50%) גם ברכישת חופשי חודשי (כיום זכאים לטעינת ערך צבור ב-50% הנחה). הנחה זו מהווה הטבה עבור ילדים ובני נוער המשתמשים באופן קבוע בתחבורה הציבורית ותעודד שימוש נרחב בתחבורה הציבורית, בהתאם למטרות הרפורמה. הנחות אלו יינתנו לנוסעים מגיל 5 ועד גיל 18, או מעל גיל 18 אך שעדיין לומדים, וכן תלמיד מוסד חינוכי מיוחד לפי חוק חינוך מיוחד, שטרם מלאו לו 21, שהם אינם בישראל מכוח אשרות מעבר או ביקור לפי חוק הכניסה לישראל.

2. הרחבת ההנחה לזכאי ביטוח לאומי – מ-33% ל-50%:

על מנת ליצור אחידות ברמת ההנחה לזכאים השונים, הוועדה ממליצה להרחיב את ההנחה המוענקת לזכאי ביטוח לאומי ל-50%, בעת טעינת הסדר נסיעה ערך צבור בלבד.

3. יצירת פרופיל חדש ומתן נסיעות חינוך לבני 75+:

הוועדה ממליצה להעניק פטור מתשלום על נסיעות בתחבורה הציבורית המפורטת בהחלטה זו לנוסעים בגילאי 75 ומעלה. זאת בין היתר על מנת לעודד אוכלוסייה זו לעבור לשימוש נרחב בתח"צ ולבחור בחלופה זו על פני נהיגה ברכב פרטי, משיקולי בטיחות הן להם והן לציבור, ומשיקולים של מורכבות טכנולוגית על רקע השינויים שחלו במערכת הכרטוס ואלו שעוד צפויים להתרחש.

הטבה זו תינתן במקביל לביטול התשלום במזומן באוטובוסים לכלל האזרחים הוותיקים, הקיים היום. המהלך משתלב עם מדיניות הפחתת המזומן הכללית, עם מדיניות הפחתת המגע עם הנהג שמיטיבה עם הנהגים, עם כלל נוסעי התחבורה הציבורית ועם בטיחות הנסיעה.

שינוי במנגנון עדכון אוטומטי

לפי מתודולוגיית ועדת המחירים, לאחר שנקבע מחיר בסיס למוצר או לשירות מפוקח, עדכוני המחיר השוטפים יבוצעו בהתאם לשינויים בסל תשומות שנקבע לכל מוצר או שירות מפוקח, המוצמד למדדים אקסוגניים פומביים. כיום, בצווי הפיקוח על תעריפי התחבורה הציבורית קיים מנגנון עדכון שוטף אוטומטי. הצווים הקיימים קובעים כי תעריפי התחבורה הציבורית יתעדכנו באופן אוטומטי אחת לשנה, ביום ה-1 בפברואר, בהתאם לשיעור השינוי בסל התשומות הקבוע בצווי הפיקוח.

הוועדה ממליצה לשנות את מנגנון העדכון האוטומטי בשלושה אופנים:

1. לקבוע כי תעריפי התחבורה בציבורית יתעדכנו באופן אוטומטי אחת לשנה, ביום ה-1 ליולי, בהתאם לשיעור השינוי בסל התשומות שיקבע בצווי הפיקוח.
2. החלפת תנודתיות במדדי העדכון – מכיוון שמדד מחירי תשומה באוטובוסים משקף מחירים שוטפים לא מנוכי עונתיות, הוועדה ממליצה לקבוע כי נתוני העדכון ברכיבי השכר, דלק, וביטוח יחושבו כממוצע מדדי בשלושת החודשים הידועים העדכניים ביותר שקדמו ליום חישוב העדכון השוטף.
3. שינוי מדד הבסיס כך שיבטא את חודש פברואר 2022 – מכיוון שתקון התעריפים המוצע מהווה מעין עדכון בסיס לתעריפי התחבורה הציבורית, על נתוני הבסיס של סל התשומות לבטא את רמת המחירים בעת החלת הרפורמה.

כלומר, בחודש יוני בכל שנה קלנדרית יחושב שיעור השינוי בין מדדי הבסיס לבין מדדי העדכון, שהם: ממוצע המדדים בחודשים מרץ, אפריל ומאי ברכיבי השכר, הדלק והביטוח, ומדד חודש מאי ברכיבי הוצאות אחרות. התעריפים המעודכנים לאחר הצמדה לסל התשומות יפורסמו באתר משרד התחבורה עד תום חודש זה, ויכנסו לתוקף החל מה-1 לחודש העוקב (כלומר, ביום 01.07).

כפי שמנחה מנגנון העדכון האוטומטי הנוכחי, תעריפי הנסיעה המעודכנים יעוגלו לחצי השקל הקרוב, זאת למעט תעריפי זכאיים. יודגש כי מאחר ששיעור השינוי מחושב תמיד ביחס לתקופת הבסיס, פערים בין המחיר המדויק לבין המחיר המעוגל יתקזזו לאורך זמן.

טור א' רכיב	טור ב' מדד הלמ"ס	טור ג' משקל בסל	טור ד' נתוני הבסיס – מדדי חודש פברואר 2022	טור ה' נתוני העדכון
שכר	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – התמורה למשרת שכיר (440080), (ינואר 2020 = 100.0) המפורסם על ידי הלמ"ס	57.9%	103.8	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – התמורה למשרת שכיר (440080) , שפרסמה הלמ"ס, (ינואר 2020 = 100.0) – ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום ה- 31.06. שקדם ליום העדכון
דלק	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – דלק, שמנים ונוזלי קירור (440140), ינואר 2020 = 100.0), המפורסם על ידי הלמ"ס	21.4%	116.7	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – דלק, שמנים ונוזלי קירור (440140) , שפרסמה הלמ"ס, (ינואר 2020 = 100.0), ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון

<p>ממד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – ביטוח (כל חברות האוטובוסים), שפרסמה (440360) ה"מ"ס (ינואר 2020 = 100.0) ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון</p>	105.3	4.9%	<p>ממד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – ביטוח (כלל חברות האוטובוסים), שפרסמה (440360) (ינואר 2020 = 100.0) שפרסם ה"מ"ס</p>	ביטוח
<p>ממד המחירים לצרכן – כללי (120010) שפרסמה ה"מ"ס (ממוצע 2018 = 100.0) הידוע ליום 31.06, שקדם ליום העדכון.</p>	103.81	15.8%	<p>ממד המחירים לצרכן – כללי (120010) (ממוצע 2018 = 100.0) שפרסם ה"מ"ס</p>	הוצאות אחרות
		100.00%		סך הכול

נושאים נוספים

1. הגדרת מטען בצו הפיקוח

כיום ההגדרה מנוסחת כך:

(א) "מחיר הנסיעה כאמור בתוספת זו כולל הובלת מזוודה, מטען יד של נוסע, כיסא נכים מקופל, עגלת ילדים, אופניים מקופלים, קורקינט או בעל חיים שמותר להסיעם לפי תקנה 462 לתקנות התעבורה, התשכ"א 1961.
(ב) בעד הובלת מטען שאינו נכלל בסעיף קטן (א) יחולו המחירים האלה:

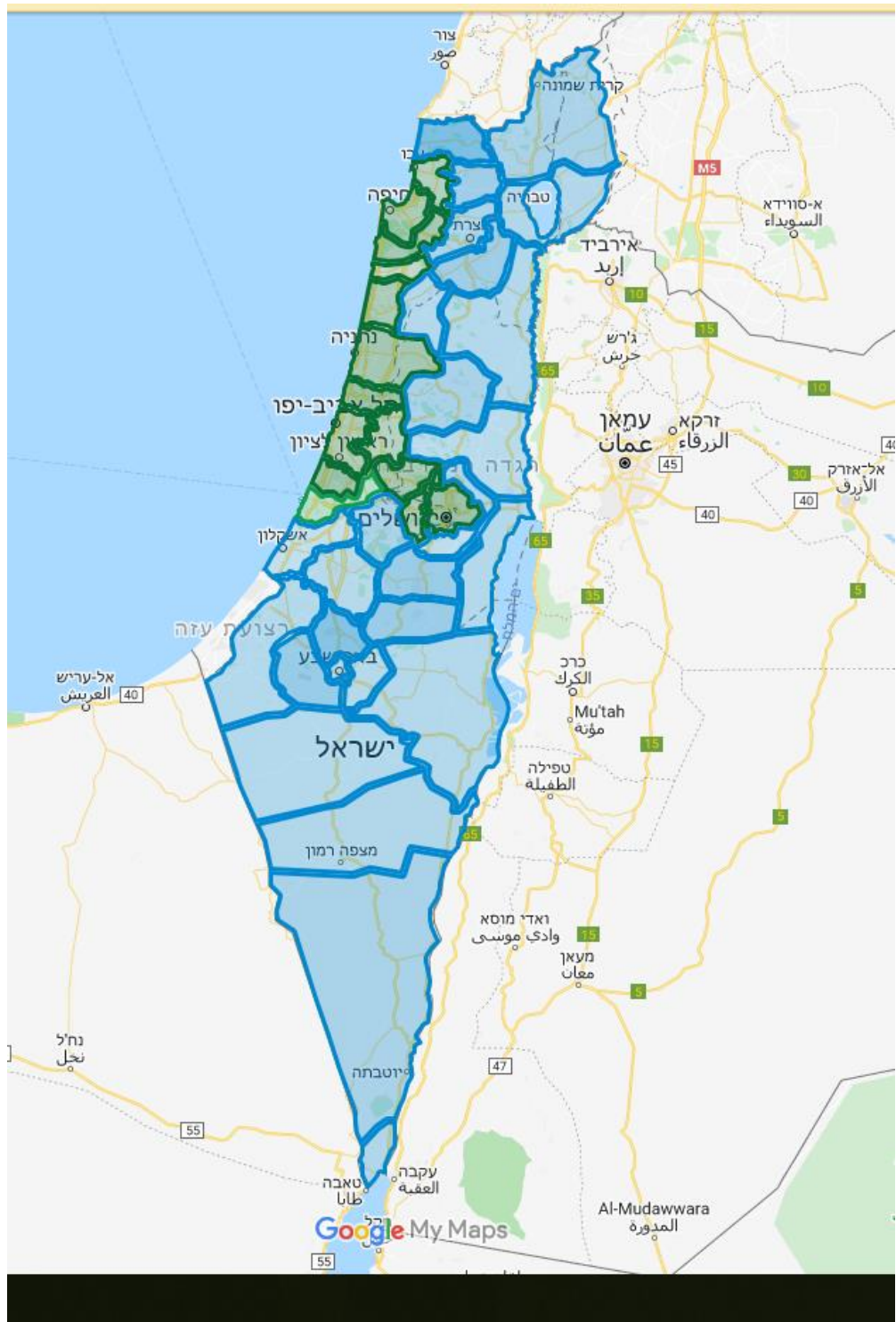
- (1) בקו או בקטע קו שמחיר נסיעה בודדת בו אינו עולה על 10.9 שקלים חדשים - מחיר הנסיעה באותו קו או קטע קו;
- (2) בקו או בקטע קו שמחיר נסיעה בודדת בו עולה על 10.90 שקלים חדשים - 50% ממחיר הכרטיס בלא הנחה, ובלבד שהמחיר בעד הובלתו לא יהיה נמוך מ- 10.90 שקלים חדשים.

אנו ממליצים לתקן את צו הפיקוח, כך שבמקום סעיף (ב) יבוא:
(ב). בעד הובלת מטען שאינו נכלל בסעיף קטן (א) יחול מחיר נסיעה נוספת.

2. שיעור השינוי בסל התשומות הנוכחי והכלת העלייה במסגרת הרפורמה

בחודש ינואר 2022 אישרה ועדת המחירים את דחיית עליית תעריפי התחבורה הציבורית בחודשיים על מנת לאפשר את ההיערכות הנדרשת לצורך קביעת התעריפים המוצעים במסמך זה ([קישור לסיכום דיון](#)), ועידכנה את דחייה זו באפריל 2022 ([קישור לסיכום דיון](#)), וזאת ביחס לאמצעי התחבורה הציבורית שיכללו בשינויים לרבות אוטובוסים, רכבות ורכבות קלות. התעריפים החדשים המופיעים במסמך זה מחליפים ומייתרים את עליית התעריפים הנ"ל.

נספח א' – מפת האזורים



באזורים הצבועים בכחול יחול תעריף חופשי חודשי מוזל כאמור לעיל.

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1DBm5McvzvpM3-cfTVzEOIix032E-z=8&ll=31.599947010231322%2C35.685393552410424&HdCA>