מדינת ישראל

משרד האוצר **משרד התחבורה**

והבטיחות בדרכים

ועדת מחירים

כ״א אדר תשע״ח
08 מרץ 2018

סיכום דיוני ועדת המחירים

על סדר היום:

עדכון תעריפי הנסיעה במוניות

משתתפים:

חברי ועדת המחירים
מר שלמה פשקוס – מ״מ יו״ר ועדת המחירים, משרד האוצר
מר זאב קריל – חבר ועדת המחירים, משרד האוצר
גב׳ דפנה עין דור – המפקחת על המחירים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
גב׳ ברוני חירמן – חברת ועדת המחירים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

משתתפים נוספים
גב׳ שירה דימניק – מרכזת ועדת מחירים, משרד האוצר
מר הראל שליסל – רפרנט תחבורה ציבורית, משרד האוצר
עו״ד גלעד גושר – יועץ משפטי לוועדת המחירים, משרד האוצר
מר בועז סופר – מנכ״ל חברת רציונל – יועץ חיצוני
מר אלעד כהן – כלכלן הרשות להגבלים העסקיים בדיון שהתקיים ב- 1 במרץ 2018

מועדי הדיונים
6 במרץ 2018
5 במרץ 2018
1 במרץ 2018 – באותו מועד התקיים גם דיון משותף עם רשות הגבלים עסקיים (נספח 4)
28 בפברואר 2018
13 בפברואר 2018 (שימוע פרונטלי)

החלטה:

ועדת המחירים שוקלת להמליץ לשרים:

א. לתקן את צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה במוניות) (מס' 2), התשע"ז-2017 (להלן – **צו הפיקוח על מוניות**):

1. לאמץ מבנה תעריפים חדש למוניות בנסיעות מיוחדות, כמפורט בדברי ההסבר להלן, אשר ייכנס לתוקף ביום 1 באפריל 2019. המונים הקיימים כיום במוניות אינם מותאמים לחישוב על פי מבנה זה, ועל כן יש צורך בתקופת הערכות עד לאימוץ מבנה התעריפים החדש.

2. במודל המתוקן העלייה בתעריפי נסיעות עירוניות הינה בשיעור ממוצע של כ-12.71% והירידה בתעריפי נסיעות בינעירוניות עומדת על כ-6.61%.

3. לעדכן את תעריפי הנסיעה במוניות בתקופת הביניים עד ליישום השינוי המבני בתעריפים, בשיעור של 4.2% בהתאם לשיעור שינוי סל התשומות הנוכחי. זאת, באמצעות הוראת שעה שתחול עד ליום 1 באפריל 2019.

4. ערך הנסיעה הקבוע בתוספת ערכי הזמן והמרחק המפורסמים בפרוטוקול זה שנקבעו במסגרת השינוי המבני, יעודכנו בהתאם לסל תשומות מעודכן ביום 1 באפריל 2019 בניכוי שיעור השינוי בסל התשומות הנוכחי, כאמור לעיל.

5. לקבוע תעריף לנסיעה מאילת לשדה תעופה רמון האמור להיפתח לפעילות מסחרית בשנת 2018.

6. שיעור עדכון התעריפים בתקופת הביניים יחושב שוב במידה ויאושר מתווה ביטול הישבון הבלו על הסולר ובמידה וכניסתו לתוקף תהיה בסמוך למועד כניסת צו הפיקוח לתוקף (מאי 2018 בהתאם למתווה שהוגש לאישור וועדת הכספים של הכנסת). שיעור העדכון שיחושב יחליף את שיעור העדכון בסך 4.2% לעיל.

ב. לקבוע סל תשומות חדש לעדכון תעריפי נסיעה במוניות בנסיעות מיוחדות כולל מנגנון עדכון שוטף שיעוגן בצו הפיקוח.

לצורך בחינת השלכות המהלך הנבחן, ועדת המחירים יצאה לשימוע ציבורי שנערך בכתב ובעל פה, ביום 13 בפברואר 2018. לאור השינויים והתיקונים שנערכו במודל העדכני ביחס לזה המקורי, החליטה הוועדה לצאת לשימוע נוסף בכתב, אך ורק לנושאים הנוגעים לערך זמן ומרחק והחלוקה לתעריפים על פני השבוע. הוועדה לא תתייחס לסוגיות שאינן מפורטות לעיל, בהן לא חלו שינויים מהותיים בעקבות השימוע.

דברי ההסבר:

רקע

תעריפי הנסיעה במוניות מפוקחים מתוקף חוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, תשנ"ו-1996, לפי צו הפיקוח על מוניות שפורסם בתקנות ביום 14 במרץ 2017. במסגרת זו נקבעים מחירים מרביים לנסיעות מיוחדות ונסיעות במוניות שירות.

בהתאם להחלטת ועדת המחירים מיום 27 בדצמבר 2016 (קישור להחלטה) לבצע בדיקת בסיס התעריפים בענף המוניות בנסיעות מיוחדות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ערך, בסיוע יועצים כלכליים חיצוניים, ניתוח הכנסות והוצאות בענף, גיבש מבנה תעריפים מעודכן וסל תשומות חדש לעדכון תעריפי הנסיעה במוניות. ראו תיאור תהליך העבודה ברקע להחלטת ועדת המחירים מיום 9 בינואר 2018 (קישור להחלטה).

כלל הנתונים המוצגים במסמך הינם ללא מע"מ אלא אם צוין מפורשות אחרת.

הליך השימוע ותוצאותיו

כאמור, בהמשך לדיוני ועדת המחירים בנושא שבנדון גובש מבנה חדש לתעריפי נסיעה במוניות וכן סל תשומות לעדכון שוטף של התעריפים וכן חישוב של עדכון שוטף של תעריפי הנסיעה במוניות בהתאם לסל התשומות הנוכחי לתקופת הביניים.

בטרם גיבוש המלצה סופית של ועדת המחירים לשרי האוצר והתחבורה והבטיחות בדרכים יצאה ועדת המחירים לשימוע בכתב בתאריך 10 בינואר 2018 כאשר גורמים הרואים עצמם מושפעים מהתהליך התבקשו להעביר התייחסותם בכתב עד ליום 31 בינואר 2018. בעקבות בקשה שקיבלה ועדת המחירים נדחה המועד להגשת התייחסויות ליום 7 בפברואר 2018.

מענה בכתב הוגש ע"י הגורמים הבאים: ארגון נהגי המוניות הארצי, חברת המונים מוניטקס, חברת המונים קופונית, ארגון ועד נהגי המוניות, המועצה הישראלית לצרכנות וחברת Gett. ביום 13 בפברואר 2018 קיימה ועדת המחירים שימוע בעל פה בו השתתפו הגורמים האמורים.

מצ"ב בנספח 3 ריכוז הטענות שהועלו במסגרת השימוע בעל פה ובכתב והתייחסות הוועדה לכל אחת מהטענות. ועדת המחירים שקלה את כל אחת מהטענות שהועלו ובחלק מהמקרים החליטה לקבל את הטענה ולעדכן את המודל בהתאם.

המודל אשר שימש את ועדת המחירים הצביע על עליית תעריפים בנסיעות עירוניות וירידת תעריפים בנסיעות בינעירוניות. התחשיבים שבוצעו ע"י ארגוני המוניות, חברת מוניטקס וחברת Gett והוצגו במסגרת הליך השימוע הצביעו על מקרים רבים בהם תעריפי הנסיעה בנסיעות עירוניות יפחתו גם כן. לפיכך, נעשו שני מהלכים:

1) לבקשת הוועדה, העבירה חברת Gett מידע מנותח שכלל 500,000 נסיעות עם נתוני התפלגויות של מרחקי הנסיעות, אשר אפשרו התחקות מדויקת יותר אחר זמן הנסיעה הממוצע והמרחק הממוצע;
2) נבנה מדגם של 958 נסיעות בפועל ממקורות שונים, שכללו: מרחק נסיעה, זמן נסיעה ומחיר, שאפשרו סימולציה על בסיס נסיעות בפועל לצורך תיקוף הנתונים.

בהתאם לאמור לעיל טוייב המודל ועודכנו התחשיבים והתברר כי ההטיה נבעה מכך שהתחשיבים בוצעו לפי נתוני מרחק וזמן ממוצעים: בהינתן התלות במהירות הרגעית

לצורך חישוב התעריף, נוצר מצב לפיו משקל הזמן גבוה משמעותית מכפי שהוערך במודל הראשוני. הנתונים המלאים אפשרו לתקן את המודל, כולל התחשבות בזמן המתנה ממוצע, איסוף והורדת נוסע. זמן זה מהווה חלק ממכלול הפעילות של הנהג לעניין הניצולת למשל, אולם אין בגינו תמורה כלשהי. המשמעות היא כי הניצולת "ברוטו" (כולל זמן זה) גבוהה מהניצולת "נטו". חישוב המחיר לוקח בחשבון שישנם זמני המתנה כניסה ויציאה, ועל כן הניצולת נטו – הינה בהתאמה לזמן הנסיעה בתשלום.

להלן עיקרי השינויים במודל:

(1) **ערך זמן/מרחק**: ערכי הזמן והמרחק עלו והתעדכנו ובכלל זה קביעת פערים של 20% בין הערכים של הזמן ושל המרחק בתעריפים A, B ו-C.

(2) **ניצולת**: עודכנה ההנחה בדבר הניצולת הממוצעת של מונית. נתון זה מתבסס על נתונים שהתקבלו מחברת Gett לגבי הניצולת הבסיסית (זמן נסיעה נטו שבו משולמת תמורה לנהג המונית) שחושבה לפי 51.32% ובתוספת 15% בגין נהג שני המגדיל את הניצולת הממוצעת של המונית. כתוצאה מכך הניצולת המחושבת עומדת על 57.7% במקום 59% לפי התחשיב המקורי.

(3) **שכר**: ההכנסה הראויה תוקנה תוך מתן ביטוי לתוספת נורמטיבית לקרן ההשתלמות (בדומה לממוצע הארצי).

(4) **חלוקה לתעריפים**: בעקבות נתונים עדכניים שהוגשו לוועדה, הוחלט לצמצם את שעות תעריף C ולקבוע כי בימי א' עד ד' בשעות 23:00 ועד 06:00 בבוקר, במקום תעריף C יחול תעריף B. זאת בדומה למצב הקיים כיום, תוך אבחנה בין ימים א' עד ד' ליום ה'. לא יהיה שינוי ביתר שעות התעריף.

(5) **צמיגים**: במקום החלפה שנתית ממוצעת של 2.5 צמיגים נקבע ממוצע של 4 צמיגים בשנה; במקביל, לאור הטענה כי עלות הצמיג שנבחרה משקפת צמיג זול ולא איכותי, נבחר צמיג באיכות גבוהה יותר בעלות של 400 ₪ ולא כפי שנקבע במקור.

(6) **מחירי דלק**: תוקפו מחירי הדלקים תוך כדי בחירה של 19 תחנות דלק מחברות שונות בפריסה ארצית, כדי להרחיב את המדגם של תחנות דלק ולוודא שמדובר בפריסה ארצית ולא בנתון נקודתי. אין לשינוי השפעה מהותית ברמה התוצאתית.

(7) **תעריף לזמן המתנה:** יחושב בהתאם לזמן ההמתנה בפועל כשהוא מוכפל בערך הזמן הרלבנטי (A,B,C).

הוועדה לא מצאה לנכון לבצע שינויים מהותיים ביחס לסוג הרכב, תשואה להון ורכיבים אחרים.

במודל המתוקן העלייה בתעריפי נסיעות עירוניות הינה בשיעור ממוצע של כ-12.71% והירידה בתעריפי נסיעות בינעירוניות עומדת על כ-6.61%.

יש לזכור כי שינויים אלה מאושרים כחבילה אחת עם שינוי בנוסחת חישובי התעריף והחלפת המונים למונים חכמים מבוססי טכנולוגיה עדכנית וצפויים להגביר משמעותית את כוחו של הצרכן, לייצר שקיפות מבחינת אומדני נסיעות ולהגדיל את התחרות בענף.

חלק מהטענות שהועלו במסגרת השימוע עסקו בצורך בהחלפת המונים הקיימים במוניות בחדשים כאשר נושא זה אינו בתחום אחריותה של ועדת המחירים והגורם האחראי על

עדכון תקן המונים הוא משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. ברם, לאור חשיבות הנושא לעניין השינוי המבני הובהר לוועדה על ידי נציגי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים והיועצים כי ההערות יילקחו בחשבון בעת גיבוש סוגיית המפרט הטכני של המונים.

<u>מבנה התעריפים החדש</u>

כחלק מניתוח של שוק המוניות, נתבקשו היועצים לבחון האם יש מקום לשנות את מבנה התעריפים הנוכחי. ככלל עלתה טענה מקרב הגורמים השונים כי אין מענה לשעות מסוימות, כדוגמת ימי חמישי בלילה, ובחלק מהמקרים מדובר על תמריץ כלכלי לא מספק.

מתוך רצון להתבסס בקירוב על מבנה התעריפים הקיים, אולם לבחון את השעות בהן קיימת הצדקה משמעותית לשינוי, ולאחר בחינה של נתונים שהועברו על ידי חברת Gett זוהו פערי הביקוש המובהקים הבאים:

- לנסיעות בעיקר בשעות הלילה של סופי שבוע (חמישי עד מוצ"ש);
- לנסיעות בין שעות הבוקר המוקדמות לשעות הערב המוקדמות;
- לנסיעות משישי אחה"צ ועד 21:00 בקירוב;

יש לזכור כי תעריפי B ו-C מיועדים לתת מענה לעבודה בשעות הלילה ובסופי שבוע, כמו גם ליצור לנהגי המוניות מוטיבציות כלכליות להפעלת המונית בשעות בהן קיימים ביקושים לא ממומשים תוך מתן פיצוי גבוה יותר לרכיב הזמן.

לאור האמור לעיל (תוך כדי תיקוף הניתוח לאור הערות שונות בנושא התעריפים ושינוי ההמלצות המקוריות תוך השמטת תעריף C מלילות א עד ד'), גובש מתווה עדכני לחלוקת התעריפים.

להלן המתווה לאחר השימוע לחלוקת התעריפים החדשה על פני שעות היום וימי השבוע:

ימים	תעריף A	תעריף B	תעריף C
ראשון עד רביעי	06:00-21:00	21:00-06:00	-
חמישי	06:00-21:00	21:00-23:00	23:00-06:00
שישי וערבי חג	06:00-16:00	16:00-21:00	21:00-06:00
שבת וחג		06:00-19:00	19:00-06:00

חגים: שני ימי ראש השנה, יום הכיפורים, ראשון ושמיני עצרת של סוכות, ראשון ושביעי של פסח, חג השבועות ויום עצמאות (בדומה לחגים בהם חל תעריף 2 כיום).

העקרונות הנוספים שצוינו בהחלטת הוועדה מיום 9 בינואר (עמ' 4-3 להחלטה) לגיבוש מבנה התעריפים החדש נשמרו, ראו חידוד לחלק מהעקרונות בעקבות טענות שעלו בשימוע, להלן:

- **בניית התעריף על בסיס זמן ומרחק תוך יצירת שקיפות לנוסע**. על אף הטענה הנכונה שעלתה בשימוע כי קיימים פערים בין האפליקציות השונות בפועל, מבנה התעריף החדש יספק לצרכן אומדן לעלות הנסיעה (מה שהיום אין ביכולתו לתת). במקביל, סברה הוועדה כי יש לנקוט בגישה פשוטה בנושא מבנה התעריפים כדי למנוע חיכוך מול הצרכנים, ועל כן יש לבטל את כלל התוספות למעט תוספות התלויות בתוואי הנסיעה כמפורט בהמשך.

- **ביטול התוספות הקבועות** - כיום ישנן תוספות שונות ומוצע לבטלן: בגין הזמנה מראש של המונית (4.8 ₪ כולל מע"מ), תוספת מטען (4.1 ₪ כולל מע"מ) ותוספת בגין נוסע שלישי ורביעי (4.6 ₪ כולל מע"מ). תוספות אלו אינן מייצגות בהכרח תוספת עלות לנהג בעידן הנוכחי (הזמנה מראש לדוגמה ונוסע שלישי ורביעי).

- **תוספות משתנות לפי תוואי נסיעה -** מאידך, מוצע להותיר את התוספות המייצגות עלויות בפועל, לרבות עלויות כביש 6 (15.7 ₪ כולל מע"מ ו- 5.6 ₪ כולל מע"מ לקטע 18 הצפוני), מנהרות הכרמל (8.6 ו- 17.2 ₪ כולל מע"מ לקטע אחד או שניים בהתאמה) והנתיב המהיר וכן תוספת התשלום לרשות שדות התעופה (5 ₪ בעד הסעה מנתב"ג ו- 2 ₪ בעד הסעה משדה דב או נמל חיפה כולל מע"מ).

- **ביטול מחירוני מוצא/יעד (למעט מחירון לפי יעדים לנתב"ג, שדה תעופה בעובדה, שדה התעופה רמון ושדה דב)**. נציין כי מעבר לעיוותים ולפערים המשמעותיים שנוצרו בין המחיר המתקבל במונה לבין המחירים הקבועים במחירונים, כמוסבר בהחלטת הוועדה מיום 9 בינואר 2018, מטרת המחירון הייתה לתת אינדיקציה לנוסע לגבי עלות הנסיעה הבינעירונית שיכולה להגיע למאות שקלים. לאחר פישוט מבנה התעריף ופיתוח אפליקציות לחיזוי מחיר הנסיעה, הערך המוסף של המחירון המובנה במונה מתייתר.

- **המחיר המוצע חושב לכל תעריף בנפרד**, בהתבסס על זמן ומרחק הנסיעה מבסיס הנתונים של חברת Gett (כ-500,000 נסיעות), תוספת זמן ומרחק נסיעה של נסיעות מוסדיות, התפלגות בין נסיעות עירוניות לבינעירוניות, והנחות שונות (אומדן בהתאם להערכות כלכליות נורמטיביות) ומורכב מתעריף בגין זמן הנסיעה ותעריף בגין מרחק הנסיעה בתוספת הרכיב הקבוע (Flag Fall).

התעריף שנקבע לאחר השימוע הינו כדלקמן (המחירים מתוארים בש"ח כולל מע"מ):

תעריף	תעריף A	תעריף B	תעריף C
תשלום התחלתי לנסיעה במונית (Flag Fall)	11.0	11.0	11.0
תעריף לדקה	1.63	1.95	2.28
תעריף לק"מ	1.63	1.95	2.28

נציין כי ככלל, מרכיב הזמן ביחס למרכיב המרחק, יהיה גדול יותר בתעריף A הנעשה בשעות עומס בהגדרה, ביחס לתעריף B ו-C, כמו גם במעבר בין B ל-C.

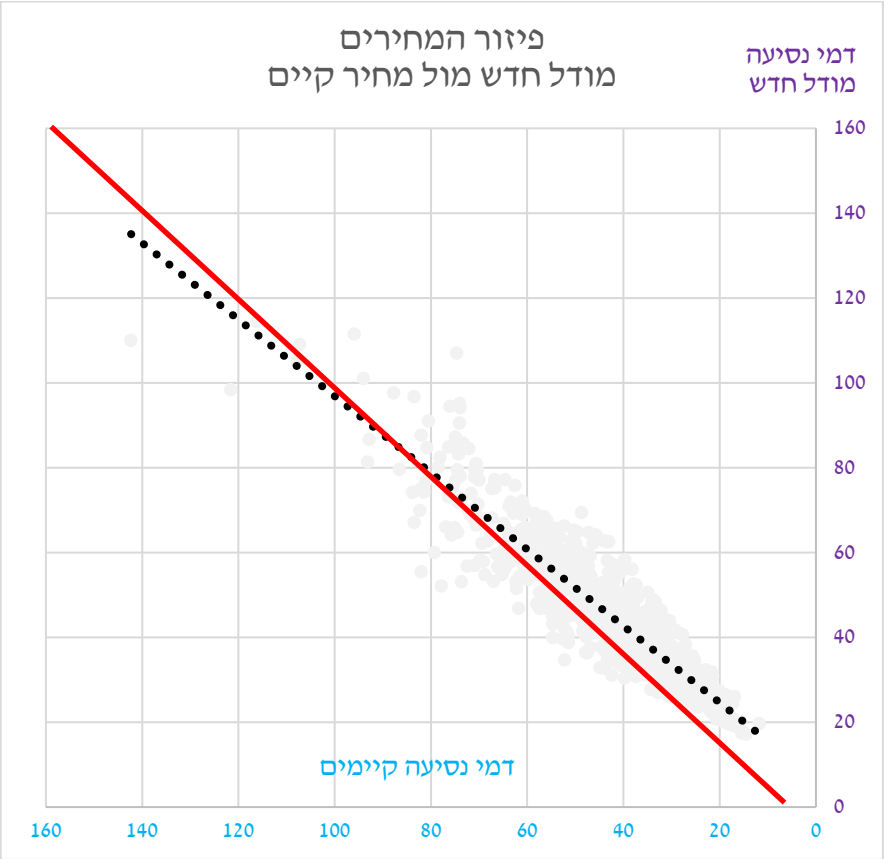
נקבע מקדם של 20% בין הערכים של הזמן, בתעריף C,B,A וכן בערכי המרחק, בהתאמה. כלומר, שינוי של 20% בין תעריף A לתעריף B ושל 40% בין תעריף A ל-C. בפועל, בעקבות החלק הקבוע בתמחיר (Flag Fall), הפערים בין מחירי הנסיעות בפועל בין התעריפים השונים יהיו נמוכים מהמצוין לעיל.

יש לזכור כי לצד שינויים אלה, הונחה תשתית משמעותית ליצירת תחרות תוך הפיכת המונה כאמצעי להגברת השקיפות עבור הצרכנים מה שיגדיל את כוח המיקוח שלהם אל מול נהגי המוניות, ויצמצם ככלל את בעיית הא-סימטריה במידע בין הנהג לצרכן.

תעריף לזמן המתנה – יחושב בהתאם לזמן ההמתנה בפועל כשהוא מוכפל בערך הזמן הרלבנטי. לדוגמה, עבור שעת המתנה:

תעריף	תעריף A	תעריף B	תעריף C
שעת המתנה	97.2	117.0	136.8

לצורך בדיקת מבנה התעריפים שגובש לאחר השימוע, לאור הערות שנשמעו בשימוע, בוצעה השוואה של המחיר המתקבל כמצוין בחשבונית או בסיכום הנסיעה ביחס למחיר החדש המתקבל לאחר השינוי המבני, על מדגם של 958 נסיעות אמת ממקורות שונים. נסיעות אלה, מוצגות בדרך של פיזור בגרף המופיע כלהלן:



בנושא מחירונים בינעירוניים קיימת הטיה משמעותית בין מחיר המתקבל מהפעלת מונה לבין המחירון (פירוט בנושא זה קיים בנספח 1 – בתמצית: גודש המשפיע לרעה על זמן הנסיעה בנסיעות בינעירוניות מטה כלפי מטה את המחירון ביחס למונה בשל העובדה הפשוטה שנסיעות איטיות וגודש גם בנסיעות בינעירוניות מהוות חלק מהמציאות, כמו גם עיוותים בנושא מוצא ויעד בעוד שהמחירון מתייחס למרחק נסיעה נורמטיבי נתון). עדיין, תחנות רבות מפרסמות מבצעים והנחות על התעריפים המרביים הקבועים בצו, כך שייתכן כי בפועל שיעור הפחתת התעריפים האפקטיבי עשוי להיות נמוך מהשיעור התחשיבי שמתקבל במודל.

האפשרות להצגת אומדן של הנסיעה בהתבסס על מרחק וזמן משוערים (נכון לרגע לפני תחילת הנסיעה), מאפשר ביטול מחירונים אלה ותחליף ממשי בנושא אומדן מחיר כדי לסייע לנוסע לקבל החלטה אל מול הנהג, ולהפך.

<u>החלפת מונים</u>

כאמור בהחלטת הוועדה מיום 9 בינואר 2018, הוועדה סבורה כי החלפת המונים נדרשת על מנת לעבור למודל תמחור יעיל יותר שישפר את רווחת הצרכנים בצורה משמעותית. קביעת תקן חדש למונים מחייבת שיתוף פעולה עם מכון התקנים, חברות המונים, רשות המיסים וארגוני המוניות ותובל על ידי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. ועדת המחירים אינה צד לעניין.

לאור הערות שנשמעו בשימוע והבנת הוועדה כי מדובר בתהליך של כמה חודשים עד שנה, ועדת המחירים שינתה החלטתה וממליצה לשרים כי עדכון צו הפיקוח הכולל את מבנה התעריפים החדש ואת סל התשומות לעדכון התעריפים ייכנס לתוקף ביום 1 אפריל 2019, ולא ביום 1 בינואר 2019.

במקביל, בשלב הביניים עד ליום 1 אפריל 2019 , ועדת המחירים ממליצה לשרים לעדכן את צו הפיקוח הנוכחי ואת התעריפים הנוכחיים הקבועים בו, בהתאם לשיעור שינוי סל התשומות הנוכחי. התעריפים הנוכחיים עודכנו לאחרונה על בסיס הסל בחודש מרץ 2017, על בסיס מדדי חודש נובמבר 2016. מאז, עלה סל התשומות על פיו מעדכנת הוועדה את התעריפים בכ-4.2%. מצ"ב כנספח 2 להחלטה זו תחשיב שיעור העדכון.

מכיוון שחלף פרק זמן של למעלה משנה ממועד חישוב עדכון התעריפים האחרון ולאור ממצאי התחשיבים המצביעים על צורך בעדכון תעריפי הנסיעה הנוכחיים, ועדת המחירים ממליצה לשרים לבצע את עדכון התעריפים כבר עתה, בשיעור של 4.2%.

נדגיש כי ערכי זמן ומרחק המפורסמים בפרוטוקול זה שנקבעו במסגרת השינוי המבני המתוכנן, יעודכנו בהתאם לסל תשומות מעודכן ביום 1 באפריל 2019 בניכוי שיעור העידכון השוטף האמור לעיל, כלהלן:

$$\text{(עדכון של תשומות ליום 1.4.19 + 1)} \times \frac{\text{(ערך התחלתי + ערכי זמן מרחק)}}{\text{(שיעור העידכון השוטף + 1)}}$$

<u>דיוני ועדת המחירים</u>

ועדת מחירים קיימה דיונים בנושא מודל התעריפים החדש, כאמור בהחלטת הוועדה מיום 9 בינואר 2018. לאחר עריכת השימוע קיימה ועדת המחירים ארבעה דיונים נוספים.

להלן החלטות הוועדה לגבי המשתנים העיקריים כפי שהתקבלו בוועדת המחירים לאחר השימוע, כדלהלן:

1. **שכר בסיס לשעת עבודה** –- שכר נורמטיבי של 35 שקלים נקבע מלכתחילה בהתייחס למשמרת נורמטיבית של 12 שעות. שכר זה התבסס על שכר שעתי בגובה 32.5 שקלים (בהתאם לשכר בענף ההיסעים) ועליו מתווסף מרכיב נורמטיבי משוער של שעות נוספות. יוצא אפוא כי שכר זה מגלם את אותן שעות נוספות נורמטיביות.

2. **הפרשות סוציאליות** – הכוללות הפרשה לפיצויים, לפנסיה, ביטוח לאומי, חופשה שנתית וימי מחלה כמפורט בנספח 1. לאחר השימוע הוחלט להוסיף מרכיב של קרן השתלמות בשיעור של 3% (על פי מכפלה של 7.5% בממוצע הארצי של השכירים שנהנים מההטבה).

3. **עלות שעת עבודה אחרי התוספות הסוציאליות** – 44.4 ₪ (מצ"ב פירוט בסעיף 8 בנספח 1).

4. **ניצולת נורמטיבית בסיסית שלמשמרת**– היחס בין זמן הנסיעה עם נוסע ברכב (נסיעה משולמת) לבין זמן הנסיעה הכולל. שיעור זה עומד על 51.32% וזאת לאחר בדיקה נוספת שנערכה בעקבות השימוע, בהתבסס על נתוני Gett באשר לניצולת נורמטיבית ועיבודי היועצים.

5. **ניצולת אפקטיבית של מונית – לשם המעבר בין הניצולת למשמרת** לניצולת של מונית יש לצרף 15% מהמקרים בהם מתקיים נהג במשמרת ב' (ללא כל שינוי ביחס לנתון שפורסם בשימוע). במקרה זה יתקבל שיעור ניצולת אפקטיבית של 57.7%. יובהר כי זמני הנסיעה ליעד, המתנה, יציאה וכניסה מהמונית אינם חלק מחישוב זה.

6. **עלות השכרת מספר ירוק (זכות ציבורית להפעלת מונית)** – בהתאם למחיר בשוק בשנת 2016 (1,350 ₪ לחודש כפי שהתקבל מסקירת מספר מקורות בענף במסגרת העבודה – דוחות נהגי מוניות, Gett, ארגוני נהגי מוניות).

7. **דגם רכב מייצג** – סקודה אוקטביה. מצבת הרכבים הנוכחית כוללת מספר דגמים אופייניים, אך ועדת המחירים סברה שיש לחשב את העלויות בהתאם לדגם רכב סטנדרטי (לא היקר ביותר ולא הזול ביותר) ויעיל. מנתוני רשות המיסים עולה כי מדובר בדגם השכיח ביותר מקרב המוניות שנרכשו החל משנת 2013 ועד למחצית 2017 (כ-27%).

8. **שיעור השימוש באשראי** – 15% (הערכה לגבי שיעור שימוש נוכחי).

9. **עלות ניקיון רכב שבועית** – 35 ₪.

10. **אחוז שימוש במונית לנסיעות פרטיות** – 10% בהתאם לשיעור המוכר ע"י רשות המיסים על פי תקנות ניכוי הוצאות (רכב).

סל תשומות

להלן הרכב סל התשומות המוצע ע"י הוועדה:

רכיב	המדד המוצע	משקל
דלק	מדד מחירי הסולר למכוניות פרטיות, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, קוד 160290	6.77%
הוצאות פחת	מדד מחירי רכב פרטי רכב ואחזקתו, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, קוד 121360	6.72%
תשואה להון	מדד המחירים לצרכן	1.35%
עלויות רכב אחרות	מדד מחירי רכב פרטי רכב ואחזקתו, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, קוד 121360	9.26%
עלויות ייחודיות	מדד המחירים הכללי לצרכן ללא דיור וללא פירות וירקות	13.95%
הכנסה	שכר ממוצע בענף ההובלה היבשתית	61.96%
סה"כ		**100%**

- בעת עדכון המחירים השנתי יופעל מקדם התייעלות בגובה 0.4% בהתאם לשיעור ההתייעלות בענפי המסחר והשירותים בממוצע בין שנת 2006 לשנת 2016 (לפי לוח ב'-נ'-15 פריון הייצור הכולל של המגזר העסקי, לפי ענפים, עיבודי בנק ישראל לנתוני הלמ"ס).

- ועדת המחירים ממליצה לשרים לעגן את מנגנון עדכון התעריפים במסגרת צו הפיקוח כך שסל התשומות ומועד עדכון התעריפים יקבעו בצו הפיקוח ועדכון התעריפים השוטף יבוצע באופן אוטומטי ללא צורך בהחתמת שרי האוצר והתחבורה והבטיחות בדרכים על צו הפיקוח לצורך עדכון שוטף.

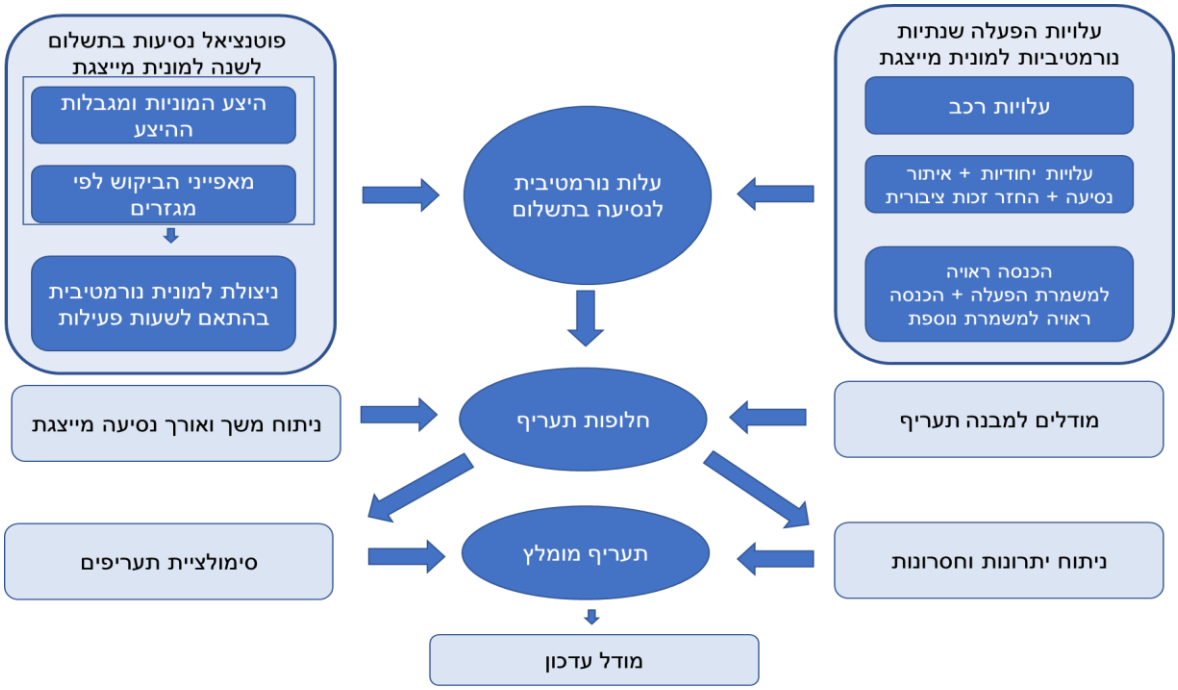
יציאה לשימוע משלים בכתב

ועדת המחירים החליטה לצאת לשימוע משלים בכתב לאור השינויים שנעשו במודל ובהנחות השונות, וזאת בדבר כוונתה להמליץ לשרי התחבורה והאוצר לעדכן את בסיס התעריפים למוניות בנסיעות מיוחדות ולהחליף את מבנה התעריפים הקיים במבנה המוצע כפי שפורט לעיל.

גורמים הרואים עצמם מושפעים מעדכון צו הפיקוח ומעוניינים להתייחס למהלך במסגרת הליך השימוע יוכלו להעביר את עמדתם בכתב לוועדת המחירים תוך 7 ימים ממועד פרסום כוונת ועדת המחירים. ההתייחסות הכתובה צריכה להתייחס לשינויים שנעשו ואין לחזור על הדברים שכבר הועברו לוועדה, ולא תעלה על 5 עמודים (פונט בגודל 12 ברווח של שורה וחצי, עם שוליים מקובלים).

נספח 1: הנחות עבודה – שינוי מבני בתעריפי מוניות
תמצית התחשיב לוועדת מחירים

1. מתודולוגיה כללית



2. כשלים בחישוב מחיר נוכחי

- אין דרך להתחקות אחר חישוב עלות הזמן והמרחק בנסיעות המוניות, בשל העובדה שהנוסחה מחושבת לפי פעימות, כל פעימה נגזרת ע"פ מהירות הנסיעה הרגעית, אך המידע אינו נשמר בשום צורה שהיא;
- נסביר שכיום המחיר הנוכחי בנוי על פעימות שמופקות מהמונה, כאשר כל פעימת מונה ערכה 30 אגורות בהתאם לזמן או מרחק שנקבעו מראש (שונים בין תעריפי 1 ו-2), נלקחת פעימת זמן או פעימת מרחק בהתאם למהירות הרגעית באותה שנייה – מעל או מתחת ל-19 קמ"ש;
- מדובר בנוסחה שאיננה רציפה ואיננה ליניארית ועל כן איננה מאפשרת תחזיות סבירות כלשהן או הכנת רגרסיה מתאימה בשל מורכבות הנוסחה, העדר הספירה של המרחק (בעת פעימת זמן) ושל הזמן (בעת פעימת מרחק) – מה שמחייב אומדן של הזמן הממוצע לפעימת המרחק שלא נספרה והמרחק של פעימת הזמן של נספרה;
- יתרה מזאת, ערך של 30 אגורות מאפשר עדכון של 1 אגורות לפחות למעלה או למטה ולא מאפשר חישוב רציף או של 1 שניה ביחס לפעימת זמן (12 שניות) או 1 מטר ביחס למרחק (פעימת מרחק - 35 מטרים בתעריף 1 או 80 מטרים בתעריף 2);
- עדכון מע"מ איננו אפשרי כיום (נניח שהמע"מ מופחת משיעור של 18% לשיעור של 17% - הרי שיש להפחית את המחיר בשיעור של 0.85% ($1 - \frac{1+18\%}{1+17\%}$) ויש להמתין עד לשינויים נוספים בתשומות למעלה או למטה שיאפשרו עדכון של 1 אגורה בערך הפעימה או 1 שניה בערך הזמן ביחס ל-30 אגורות המחיר הנוכחי וכן הלאה);

- יש לזכור כי בנסיעות בינעירוניות קיים מחירון ונוסע יכול לבחור במחירון או במונה לפי שיקול דעתו הבלעדי; מצב דברים זה מעמיד את הנהג בפני עובדה מוגמרת באשר להכנסה מהנסיעה בעוד שההוצאה תלויה במרכיבי הנסיעה בפועל כמו גודש או המרחק בין המוצא ליעד;
- במקרים רבים תחנות רבות מפרסמות מבצעים והנחות על התעריפים המרביים הקבועים בצו, כך שלמיטב ידיעתנו, בפועל המחירים של הנסיעות הבינעירוניות נמוכים מהמחירים הקבועים בצו הפיקוח ככל שיופעל מונה בנסיעה נתונה בין אם לאור העובדה כי המחירון נמוך בהגדרה ברוב המקרים מהמונה ובין אם לאור ההעדפה של הנהג להעניק הנחה בנסיעה ארוכה;
- כיום, קיימת הטיה מובנת כלפי מטה במחירון הנוכחי שיוצאת מנקודת הנחה שכל נסיעה בינעירונית נעשית ללא כל עצירה ולו הקטנה ביותר, כלומר ללא כל התחשבות בזמן הנסיעה אלא במרחקה;
- נסיעה בין ערים מחושבת לפי מודל תיאורטי של מרכז עיר בעוד שנסיעות בפועל שונות מהותית (דרום תל אביב להרצליה ביחס לצפון תל אביב והרצליה; צפון תל אביב לדרום ירושלים ביחס לדרום תל אביב והכניסה לירושלים, וכן הלאה). רוצה לומר שבנסיעה בין ערים מרחק הנסיעה בפועל איננו רלבנטי ויכול להשפיע דרמטית על הפער בין מונה למחירון;
- מכאן, ששיעור הפחתת התעריפים האפקטיבי אף הוא עשוי להיות נמוך מהשיעור התחשיבי שמתקבל במודל.

3. **<u>במסגרת העבודה הוקם בסיס נתונים שהתבסס, בין השאר, על המקורות הבאים:</u>**

- חברות האפליקציה שהעבירו נתונים ענפיים וממצאים אודות הנהגים העובדים באמצעותם (לרבות עיבוד סטטיסטי שבוצע עבורנו ע"י חברת Gett וניתוח מאפייני הפעילות של מוניות העובדות באופן בלעדי עם חברה זו); נציין כי לאחר השימוע, ולבקשת הוועדה, העבירה חברת Gett מידע מנותח שכלל 500,000 נסיעות עם נתוני התפלגויות לפי מרחקי הנסיעות, אשר אפשרו התחקות מדויקת יותר אחר זמן הנסיעה הממוצע והמרחק הממוצע כאשר מסיבות שונות נוטרלו מחירי הנסיעות של מדגם זה;
- נתונים איכותניים שקיבלנו מתחנות המוניות השונות באמצעות שיתוף הפעולה של איגוד נהגי המוניות הארצי;
- עיבודים שבוצעו עבורנו ע"י רשות המיסים;
- נתונים כספיים לגבי עלויות של מדגם מוניות שקיבלנו ממשרד רו"ח יניב – באמצעות שיתוף הפעולה של איגוד נהגי המוניות הארצי;
- יצוין כי כלל הנתונים והניתוחים המוצגים בנספח זה מתבססים על מקורות המידע המצוינים לעיל ועיבודים ואומדנים של היועצים הכלכליים (חברת עדליא בע"מ וחברת רציונל בע"מ).
- ככלל, נלקחו סך ההוצאות המפורטות להלן בבחינת היקף ההוצאה השנתי שיש לכסות לנהג מונית נורמטיבי. סך נסיעות אלה חולקו במספר הנסיעות השנתי כדי לקבל את הפדיון הממוצע לנהג מונית לנסיעה נורמטיבית. הוצאות אלה מפורטות בהמשך.
- נבנה מדגם של 958 נסיעות בפועל ממקורות שונים, שכללו: מרחק נסיעה, זמן נסיעה ומחיר, שאפשרו סימולציה על בסיס נסיעות בפועל לצורך תיקוף הנתונים.

4. <u>עלויות רכב – מקורות נתונים לפי סעיפים</u>

סעיף עלות	שיטת חישוב	מקור נתונים	נתון
הון (כולל תשואה להון)	PV – מחיר רכב חדש (2018) לרכב מייצג סקודה אוקטביה (בניכוי מע"מ, הטבה במס קניה והנחות) ובתוספת מיגון ואיבזור נוסף	"מחירון של יבואן סקודה (צ'מפיון מוטורס) מס' 60 בתוקף מיום 1.1.2018"	₪97,860
	FV – מחיר הרכב בעת המכירה לאחר שקלול ירידת הערך (קרוב ל-80%)	אתרי אינטרנט שונים	₪ 20,550
	אורך חיי מונית	נתוני רשות המיסים	4.2 שנים
	החזר הון מונית	תוצאת חישוב	₪ 18,410
	WACC	חישוב נורמטיבי נומינלי	5.3%
	תשואה להון	תוצאת חישוב	₪ 3,690
דלק	צריכת דלק סגולית – לפי צריכת הדלק של סקודה אוקטביה	נתונים מאתרים מתמחים	16.9 ק"מ לליטר סולר
	קילומטראז' שנתי למונית	נתוני למ"ס	75,100 ק"מ לשנה
	צריכת דלק לשנה	תוצאת חישוב	4,440 ליטר סולר
	מחיר הסולר – מחיר מייצג של 19 תחנות דלק של חברות דלק שונות בפריסה ארצית מיום 7.3.2018 (יש להניח כי כוח הקניה של נהגי המוניות אינו נופל מנהג מזדמן ברכישה אקראית)	אתרי אינטרנט מתמחים (כדוגמת Fueltank)	₪ 5.87 לליטר
	מחיר אפקטיבי של סולר לנהג מונית	נהגי מוניות זכאים להחזר חלקי מהמדינה על חלק מהבלו המושת על סולר. מחיר הסולר האפקטיבי התבסס על חישוב ההחזר האפקטיבי בניכוי מע"מ (המוכר לנהג כמס תשומות)	₪ 4.18 לליטר
	עלות הדלק	תוצאת חישוב	₪ 18,560
טיפולים	כמות טיפולים בשנה (תכיפות טיפולים – טיפול כל 15 אלף ק"מ)	הוראות יצרן סקודה אוקטביה	5 טיפולים בשנה
	מחירי טיפולים – מחירי הטיפולים לפי הצעות של חבילות טיפולים לנהגי מוניות	אתרי אינטרנט מתמחים	₪ 1,350 לטיפול

סעיף עלות	שיטת חישוב	מקור נתונים	נתון
	עלות טיפולים שנתית	תוצאת חישוב	6,750 ₪
צמיגים	כמות צמיגים מוחלפים בשנה	נורמטיבי - תוקן לאחר השימוע	4
	מחירי צמיגים – מחיר צמיגים המתאימים לסקודה אוקטביה	אתרי אינטרנט מתמחים – המחיר תוקן לאחר קבלת ההערות שאין לעודד צריכת צמיגים באיכות ירודה	400 ₪
	עלות צמיגים שנתית	תוצאת חישוב	1,600 ₪
ניקיון	ניקיון שנתי – ניקוי הרכב לפי 35 ₪ אחת לשבוע	נורמטיבי	1,820 ₪
הוצאות רכב אחרות	עלויות אחרות הקשורות לרכב לרבות חניה, מגבים, נורות תאורה וכו' – כ-400 ₪ בחודש	נורמטיבי	4,800 ₪
ניקיון והוצאות רכב אחרות		תוצאת חישוב	6,620 ₪
ביטוח	עלות הביטוח (2018)	אתרי אינטרנט + נתוני Gett	9,500 ₪
אגרה	עלות אגרת רכב למונית	משרד התחבורה והבטיחות בדרכים	900 ₪
ביטוח ואגרה		תוצאת חישוב	10,400 ₪
העמסת נסיעות פרטיות	ניכוי 10% נורמטיבי	לפי רשות המיסים (הסדרת ניכוי ההוצאה במונית) בהתאם לתקנות מס הכנסה (ניכוי הוצאות רכב), התש"ע- 2009.	ניכוי

5. <u>שיעור התשואה (הנומינלי) הענפי המשוקלל – WACC</u>

	הון עצמי	הון זר	סה"כ משוקלל
התפלגות	50%	50%	100%
שיעור תשואה	2.6%	8%	5.3%

<u>הסברים:</u>

א. הון עצמי – ריבית על הלוואה ל-3 שנים עומדת כיום בממוצע על 2.6% לשנה (מקור אתרי אינטרנט מתמחים).

ב. הון זר – שיעור התשואה על ההון העצמי בהפעלת מונית הינו 8% שיעור המשקף סיכון גבוה והחזר השקעה בזמן קצר יחסית.

ג. סה"כ משוקלל – יודגש כי התשואה להון מהווה מרכיב שולי בעלות ההפעלה והמקום היחיד בו השתמשנו ב- WACC.

6. עלויות רכב שונות (רכב מייצג – סקודה אוקטביה)

* ההוצאה השנתית מוצגת גם עם ניכוי של נסיעות פרטיות בשיעור של 10%, בהתאם לתקנות מס הכנסה ניכוי הוצאות (רכב):

סה"כ עלויות רכב שנתיות	הוצאה שנתית ללא ניכוי	הוצאה שנתית בניכוי נסיעות פרטיות (10%)
החזר הון	18,410	16,570
תשואה להון – WACC (נומינלי)	3,690	3,320
דלק*	18,560	16,700
טיפולים וצמיגים	8,350	7,520
ביטוח ואגרה	10,400	9,360
ניקיון והוצאות רכב אחרות	6,620	5,960
סה"כ עלויות רכב שנתיות	**66,030**	**59,430**

7. עלויות ייחודיות – מקורות נתונים

סעיף עלות	שיטת חישוב	מקור נתונים	נתון (שנתי)
"מספר ירוק" (זכות ציבורית להפעלת מונית)	עלות השכרה חודשית ממוצעת של מספר ירוק בשנת 2018	אתרי אינטרנט מתמחים + נתוני Gett, 1,350 ₪ בחודש	16,200 ₪
איתור נסיעה	תמהיל שיטות איתור נסיעה (תחנת מוניות, Gett, Rider ושוטטות – כולל שילוב שיטות)	נתוני ארגון המוניות + Gett + Rider + בחינת סבירות	10,710 ₪
	לכל סוג התקשרות חושבה העלות (תחנות לפי רו"ח יניב, Gett ו-Rider לפי נתונים מהם)	עלויות איתור הנסיעה חולקו לקבועות ומשתנות	
תשלום לחברת המונים	תשלום לחברת המונים	מחיר מפוקח לפי צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחיר מרבי לשירותי אחזקה למונים במוניות), התשס"ב-2002, עודכן בהתאם לשיעור שינוי המדד. המחיר הנוכחי עומד	1,020 ₪

סעיף עלות	שיטת חישוב	מקור נתונים	נתון (שנתי)
		על 720 ₪ כולל מע"מ החל מה- 2 ביוני 2013. לסכום זה מתווספים 300 שקלים לחברת המונים בגין גלילי נייר, דיו למדפסת, תיקוני שבר שונים לאביזרים ומדבקות למוניות וכו'	
תשלום איתוראן	תשלום לחב' איתוראן לפי דרישות ביטוח	נתוני רו"ח יניב עוז, 50 ₪ בחודש	600 ₪
שירותים מקצועיים	תשלומים לרו"ח, יעוץ משפטי וכו'	נתוני רו"ח יניב עוז, 250 ₪ בחודש	3,000 ₪
תקשורת עסקית	בעיקר תשלום על מערכת הקשר	נתוני רו"ח יניב עוז, 90 ₪ בחודש	1,080 ₪
הוצאות נוספות כגון (מזון קל, השתתפות עצמית בתאונות קלות וכו')	מתבסס על חישובי ממוצעים	ממוצע לפי נתוני רו"ח יניב עוז, הוצאה של 150 ₪ בחודש	1,800 ₪

עלויות ייחודיות, סה"כ שנתי	שנתי בש"ח
החזר הון מספר ירוק	16,200
איתור נסיעה*	10,710
תקורה	7,500
סה"כ	34,410

* **הערה**: עלות איתור נסיעה ממוצעת בענף, שחושבה בהתאם להתפלגות מוניות לפי סוגי התקשרות לרבות חברות בתחנה מסורתית/התקשרות עם חברת אפליקציה/משולב/ללא התקשרות (כ- 10.5% מכלל המוניות, להם לא נזקפה עלות איתור).

8. <u>שכר יסוד לצורכי התחשיב - הכנסה ראויה</u>

בניגוד למצב הנוכחי הרי שהמודל החדש מציע קביעה לגבי גובה השכר הנורמטיבי שישמש לצורכי חישובי התעריפים וכמובן לצורכי עדכון סל התשומות מעת לעת.

שכר נורמטיבי של 35 ש"ח נקבע מלכתחילה בהתייחס למשמרת נורמטיבית של 12 שעות. שכר זה התבסס על שכר שעתי בגובה 32.5 שקלים (בהתאם לשכר בענף ההיסעים) ועליו מתווסף מרכיב נורמטיבי משוער של שעות נוספות. יוצא אפוא כי שכר זה מגלם את אותן שעות נוספות נורמטיביות.

בניגוד למצב הנוכחי בו לא ניתן כלל מענה בתוך התעריף, נקבע כי לשכר היסוד יתווספו תוספות סוציאליות, כדי לשקף את השינויים שנעשו במדיניות הפנסיה לאורך השנים (פנסיה חובה למשל) כמו גם לתת לנהג המונית את האפשרות להפריש לפנסיה שלא מתוך שכר היסוד, כלהלן:

סעיף	שיעור הפרשה
פיצויים	6.50%
הפרשה לפנסיה	6.50%
ביטוח לאומי מעביד (שכר ממוצע)	5.33%
חופשה שנתית	4.30%
ימי מחלה	1.15%
קרן השתלמות (על פי מכפלה של 7.5% בהתאם לשיעור השכירים הנהנים מהטבה זו)	3.00%
סה"כ סוציאליות	**26.8%**

עלות שכר הכולל לשעה בהתייחס גם להפרשות הסוציאליות תעמוד על 44.4 ₪; יובהר כי ההתייחסות במקרה זה הינה לשכר היסוד ומענה לעבודה בשעות הלילה למשל המקבילה לעבודה במשמרות שמזכה בתוספת לשכר השעתי על פי חוק, מקבלת מענה באמצעות הפערים בין התעריפים לפי שעות היום.

9. <u>סיכום עלויות הפעלה</u>

סעיפי עלות	סה"כ עלות שנתית (ש"ח)	שיעור מסך העלות
דלק*	16,700	6.77%
החזר הון מונית*	16,570	6.72%
תשואה להון - WACC*	3,320	1.35%
עלויות רכב אחרות*	22,840	9.26%
עלויות הפעלה אחרות ("מספר ירוק", איתור נסיעה, מונה וכו')	34,410	13.95%
הכנסה ראויה	152,820	61.96%
סה"כ לפני מע"מ ולפני העמסות	246,660	100.0%

*ההוצאה השנתית מוצגת אחרי ניכוי של נסיעות פרטיות בשיעור של 10%.

סעיפי העמסה	שיעור
העמסה של עמלה לחברות אפליקציה*	4.2%
העמסה משוקללת של עמלת כרטיסי אשראי **	0.4%
מע"מ	17.0%
סה"כ שנתי לכיסוי כולל מע"מ	**302,400**

*בהתאם לנתונים שנאספו נמצא שמתכונת ההתקשרות בין הנהגים לחברות האפליקציה כוללת עלות קבועה ועלות משתנה ממוצעת של 4.2%. העלות הקבועה המשולמת למפעילי האפליקציה פורטה מסגרת העלויות הייחודיות המפורטות לעיל.

**נלקחו בחשבון שיעורי שימוש של 15% מכלל הנסיעות לפי עמלה כוללת של 2.5%.

10. <u>חלוקה לתעריפים</u>

המתווה המתוקן לחלוקת התעריפים החדשה על פני שעות היום וימי השבוע (ההסבר מופיע בגוף הפרוטוקול):

ימים	תעריף A	תעריף B	תעריף C
ראשון עד רביעי	06:00-21:00	21:00-06:00	-
חמישי	06:00-21:00	21:00-23:00	23:00-06:00
שישי וערבי חג	06:00-16:00	16:00-21:00	21:00-06:00
שבת וחג		06:00-19:00	19:00-06:00

נציין כי תעריפים B ו-C מיועדים לתת מענה לעבודה בשעות הלילה ובסופי שבוע, כמו גם ליצור לנהגי המוניות מוטיבציות כלכליות להפעלת המונית בשעות בהן קיימים ביקושים לא ממומשים תוך מתן פיצוי גבוה יותר לרכיב הזמן.

11. <u>מאפייני נסיעה ממוצעת (בהתבסס על נתוני הענף כפי שנאספו)</u>

מאפייני נסיעה	תעריף A	תעריף B	תעריף C	משוקלל
מרחק ממוצע בק"מ	6.19	6.32	6.73	6.23
זמן ממוצע דקות	15.02	11.91	11.62	14.00

* כולל התחשבות באורך ומשך הנסיעות המוסדיות אולם ללא זמן המתנה ממוצע ובכלל זה כניסה ויציאה מהמונית

12. <u>התפלגות נסיעות לפי מרחק</u>

להלן התפלגות הנסיעות של המוניות בארץ לפי תעריפים:

תעריף	סה"כ
תעריף A	68.78%
תעריף B	20.95%
תעריף C	10.27%
סה"כ	100.0%

13. <u>סיכום מאפייני נסיעה מוניות (בהתבסס על נתוני Gett,ואיגוד המוניות הארצי)</u>

ישנן כ-19,600 מוניות בנסיעות מיוחדות פעילות.

ממוצע נסיעות לשנה למונית נורמטיבית) עומד על כ-6,500 נסיעות בשנה – כאשר מספר הנסיעות הממוצע לשנה למונית נורמטיבית הינו תוצאה של חלוקת כיסוי ההוצאות במחיר הממוצע של נסיעה במונית. הטבלה בסעיף 12 מפרטת את התפלגות הנסיעות בין התעריפים השונים, כאשר נציין כי מספר הנסיעות העדכני גבוה מכפי שפורסם במסגרת השימוע הראשוני, וזאת בשל הסיבות הבאות:

- במודל ששימש את ההצעה הקודמת של הועדה, נעשה שימוש בקבוצת מדגם קטנה בהינתן משך נסיעה ומרחק נסיעה ממוצעים.
- לאחר קבלת מדגם מייצג מחברת Gett, (500,000 נסיעות) עם התפלגות לפי מרחקי נסיעה, נעשתה בדיקה על זמני ומרחקי הנסיעה, והתברר כי הערכתנו הראשונית הייתה גבוהה (משמעותית במקרה של זמן הנסיעה) ממשך הנסיעות בפועל (מה שכמובן מגדיל את היקף הנסיעות הפוטנציאליות לזמן נתון.

נציין כי לזמן הממוצע שהתקבל מנסיעה נטו נוספו זמני המתנה כניסה ויציאה מהמונית, אשר משקפים זמן "מת" לנהג, והוא אינו פנוי לקבל נסיעה חדשה, אך המונה אינו פועל. כמו כן, נוסף זמן נסיעה לנסיעות "מוסדיות" תחת ההנחה כי נסיעות אלו ארוכות יותר (אך אינן משתקפות בנתוני Gett).

14. **<u>מבנה התעריף:</u>**

מוצע לקבוע מבנה תעריף חדש שיתבסס על ערך זמן הנסיעה (זמן הנסיעה בדקות כפול הערך לדקה – כמפורט בסעיף 13) **בתוספת** ערך מרחק הנסיעה (מספר הקילומטרים לנסיעה כפול הערך לק"מ כמפורט בסעיף 13). המבנה החדש יחליף את המבנה הנוכחי של התעריף (שקלול זמן ומרחק כאשר בכל רגע נתון המונה מחייב בגין זמן או מרחק בלבד ולא על שני הרכיבים במקביל).

להלן היתרונות בשינוי האמור:

1) **שקיפות** – מתן אפשרות לנוסע לבצע חישוב מראש של עלות הנסיעה ברמת דיוק גבוהה כאשר קיום חישוב עלות הנסיעה נעשה באמצעות פונקציה שאיננה רציפה ואיננה לינארית;
2) **פשטות חישוב** – הפחתת מספר התוספות ומבנה תעריף המבוסס על דמי כניסה למונית בסכום קבוע (Flag Fall), אשר אינו מגלם זמן או מרחק נסיעה מינימליים;
3) **תחרות** – מבנה התעריף (בתוספת טכנולוגיה) יגביר את התחרות בין נהגי המוניות ובין נותני השירותים הנלווים (תחנות, אפליקציות וכיו"ב);
4) **פשטות אחזקה** – יצירת אפשרות לעדכון תעריף מבוסס שינוי בסל העלויות (במקום המצב הנוכחי בו העדכון מבוסס על שינוי במפתח זמן/מרחק לפעימה).

15. **<u>התעריף המוצע הינו כדלקמן (הסכומים כוללים מע"מ):</u>**

- **כדי להגיע לתעריף המוצע נלקחה** סך ההוצאה לכיסוי כולל העלויות המפורטות לעיל, ביחס למספר הנסיעות השנתית. מספר זה מתקבל מנסיעה לפי זמן ומרחק, תוך התחשבות בהתפלגות הנסיעות לפי התעריפים השונים ותוך התחשבות בנסיעות מוסדיות (ארוכות יותר ורחוקות יותר) ותוספת המתנה כניסה ויציאה למונית.
- **היחס בין התעריפים השונים נקבע לפי משקל זמן הנסיעה ומרחק הנסיעה** – מחושבים בהתאם להוצאות המוגדרות כמשתנות – על פני זמן הנסיעה (עם השונות הגבוהה) וההוצאות הקבועות – על פני מרחק הנסיעה (שאינו משתנה בין שעות עמוסות יותר או פחות).
- **מכל האמור לעיל נקבע תעריף לדקה ותעריף לק"מ** שחושב ע"פ עלות כיסוי לנסיעה אפקטיבית לפי התעריפים השונים ביחס למרחק הממוצע והזמן הממוצע ומשקל הזמן והמרחק בנסיעה והניצולת הנורמטיבית.

- התעריפים מחושבים במצטבר ולא באופן חליפי (ספירה של פעימת זמן או פעימת מרחק המקנה 0.3 ₪ לכל פעימה), כמו בחישוב המחיר הנוכחי.

תעריף	תעריף A	תעריף B	תעריף C
קביעת תשלום התחלתי לנסיעה במונית	11.0	11.0	11.0
תעריף לדקה	1.63	1.95	2.28
תעריף לק״מ	1.63	1.95	2.28

השוואת התעריף הממוצע המוצע מול התעריף הממוצע הנוכחי נעשתה באמצעות אומדנים זהירים לגבי התפלגות הנסיעות במבנה הנוכחי של התעריף, כלהלן:

מחיר נסיעה (כולל מע״מ)	עירוני	בין עירוני
מחיר נוכחי	40.3	114.5
מחיר חדש	45.5	106.9
שיעור שינוי	**12.71%**	**-6.61%**

16. **<u>להלן התפלגות של רכיבי סל התשומות הרלוונטיים למודל</u>**

רכיב	המדד המוצע	משקל
דלק	מדד מחירי הסולר למכוניות פרטיות, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, קוד 160290	6.77%
פחת ומחיר ההון	מדד מחירי רכב פרטי רכב ואחזקתו, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, קוד 121360	6.72%
תשואה להון - WACC	תשואה נומינלית	1.35%
עלויות רכב אחרות	מדד מחירי רכב פרטי רכב ואחזקתו, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, קוד 121360	9.26%
עלויות ייחודיות	מדד המחירים הכללי לצרכן ללא דיור וללא פירות וירקות	13.95%
הכנסה	שכר ממוצע בענף ההובלה היבשתית	61.96%
סה״כ		**100%**

נספח 2: תחשיב עדכון שוטף של תעריפי הנסיעה במוניות בהתאם לסל התשומות הנוכחי

תחשיב שיעור השינוי בסל תשומות לענף המוניות בתקופה 7/3/18 – 20/12/16

רכיב	משקל	התייקרות ב-%	התייקרות משוקללת ב-%
החזר הון	8.49%	-1.76%	-0.15%
שכר עבודה	43.53%	5.36%	2.33%
דלק	30.73%	7.05%	2.16%
תיקונים, חלפים וטיפולים	5.24%	2.09%	0.11%
צמיגים	2.03%	-8.3%	-0.17%
ביטוחים	5.53%	-1.8%	-0.1%
הוצאות שונות	4.45%	-0.01%	-0.004%
סה"כ	100%		4.18%

העלאת תעריפים מבוקשת – 4.2%

פירוט החישוב

1. **החזר הון -** מחושב ע"פ מדד מכוניות (בסיס ממוצע 2012 =100) – לוח 4.5 (140703)
   מדד 11/16 - 90.90
   מדד 1/18 - 89.30
   התייקרות - 1.76%-

2. **שכר עבודה** - מחושב על פי מדד שכר בענף הובלה יבשתית, (בסיס ממוצע 2011=100) - לוח 1.14, מחירים שוטפים (ירחון שכר ותעסוקה)
   מדד ממוצע אוקטובר 2015 עד ספטמבר 2016 - 111.88
   מדד ממוצע דצמבר 2016 עד נובמבר 2017- 117.88 (בהתאם למדד האחרון הידוע בעת עריכת החישובים)
   התייקרות - 5.36%

3. **דלק ושמנים -**
   מחושב לפי מחיר סולר למכוניות פרטיות, ממוצע בתחנות (160920), למ"ס
   מחיר ממוצע 11/16–6.05 ₪ לליטר בניכוי 1.32 ₪ בגין החזר הבלו על הסולר - 4.73 ₪
   מחיר ממוצע 1/18–6.38 ₪ לליטר בניכוי 1.32 ₪ בגין החזר הבלו על הסולר- 5.06 ₪
   התייקרות סולר בניכוי החזר בלו - 7.05%

4. **תיקונים, חלפים וטיפולים שוטפים-** מחושב ע"פ מדד תיקונים וחלפים לרכב (140725)
   מדד 11/16 - 109.16
   מדד 1/18 - 111.44
   התייקרות - 2.09%

5. **צמיגים -** מחושב ע"פ מדד צמיגים – מדד תפוקות התעשייה (180790)
   מדד 11/16 - 168.50

מדד 1/18 - 154.52
התייקרות - 8.30%-

6. **<u>ביטוחי רכב</u> -** מחושב ע"פ מדד ביטוח רכב (140720)
מדד 11/16 - 98.90
מדד 1/18 - 97.13
התייקרות - 1.79%-

7. **<u>הוצאות אחרות</u>** - מחושב על פי מדד מחושב ע"פ מדד מחירים לצרכן
מדד 11/16 -106.12
מדד 1/18 - 106.02
התייקרות - 0.1%-

* שיעור עדכון התעריפים בתקופת הביניים יחושב שוב במידה ויאושר מתווה ביטול הישבון הבלו על הסולר ובמידה וכניסתו לתוקף תהיה בסמוך למועד כניסת צו הפיקוח לתוקף (מאי 2018 בהתאם למתווה שהוגש לאישור וועדת הכספים של הכנסת). שיעור העדכון שיחושב יחליף את שיעור העדכון בסך 4.2% לעיל.

נספח 3: סיכום טענות שהועלו במסגרת השימוע בנושא שינוי מבנה תעריפי נסיעה במוניות

טענה	תגובת הוועדה
החלפת מונים במוניות	
הנחת היסוד של הוועדה כי לא ניתן במונים הקיימים ליישם את מבנה התעריפים החדש הינה שגויה. ניתן להוסיף תעריף C, לבטל/לשנות תוספות קבועות, לבטל מחירונים ולשדר עסקאות און ליין.	למיטב ידיעת חברי הוועדה לא ניתן במונים הקיימים לעשות עדכוני תעריפים ליניאריים אחוזיים בוודאי בשיעורים נמוכים בצורה מדויקת כגון עדכון של 2.8%, זאת מאחר ועדכון מרכיב הזמן מתבצע ע"י שינוי מספר שניות שלמות הכלולות בפעימת מונה ושינוי מרכיב המרחק – ע"י שינוי במס' מטרים שלמים הכלולים בפעימה. יישום מבנה התעריפים המוצע מחייב עדכון תקן נוכחי למונה כי הוא מצלם מצב קיים של המונה כולל תעריף 1 ותעריף 2.
מתנגדים לקביעת הוועדה כי לצורך יישום מבנה תעריפים חדש נדרשת החלפת מונים במונים חדשים. תוך מספר חודשים ספורים יוכלו לממש את מבנה התעריף החדש.	
יש לתת את הדעת על נושא שיוך מונה לזכות הציבורית באופן חד-חד ערכי, על מנת לשלול אפשרות של כפילויות במוניות הפועלות תחת אותו מספר זכות ציבורית.	נושא החלפת המונים אינו בתחום אחריותה של ועדת המחירים והוא מטופל במקביל על ידי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.
כיום קיים חיבור של המונה לפולסים של הרכב, דבר שמאפשר קבלת מרחק נסיעה באופן מדויק ואמין. כל מונית עוברת בדיקת כיול בנסיעה על פני 1 ק"מ לצורך ספירת האותות, המהווים ערך המתוכנת במונה. קבלת מרחק באמצעות ה- GPS הינה בעיתית מאחר ועלולים לקרות מצבים של איבוד תקשורת ואיבוד מרחק, שיתורגמו להפסד לנהג מחד, ומצבים של אותות לא סבירים (קפיצות), שיתורגמו לקריאת מרחק מופרזת ביחס למרחק בפועל, שמשמעם חיוב נוסע בסכום עודף.	
כיום חברות המונים מקיימות את מלוא הפיקוח הנדרש בענף לרבות פיקוח על מספרי הזכויות הפועלות ברישיון משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, פיקוח על העוסקים המורשים לפעול בענף, פיקוח על התקנת קופסת תאורה, המונה וסימני הזיהוי שעל המונית וכן הנפקת אישורים לצורך טסט לאחר בדיקת תקינות המונה וקופסת תאורה.	
קיימים פערים משמעותיים בנתוני מרחק/זמן בין אפליקציות ניווט השונות וכן בין מחיר הסימולציה לבין המחיר במונה בפועל. כתוצאה מכך שבכוונת הוועדה לאפשר לכל נוסע אפשרות לחשב את תעריף הנסיעה באמצעות אפליקציה, צפויים ויכוחים אין סופיים וכאוס בין הנוסע לנהג	לעמדת הוועדה חיזוק השקיפות חישוב המחיר לצרכן יהפוך את מערכת היחסים שבין הנהג לבין הנוסע לשוויונית יותר ויהפוך את שוק המוניות ליעיל יותר.
בבדיקה שביצעו מול חברות המונים, חברות המונים הקיימות יסכימו לכל חידוש טכנולוגי ולכל דרישה של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.	נושא החלפת המונים אינו בתחום אחריותה של ועדת המחירים והוא מטופל במקביל על ידי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

טענה	תגובת הוועדה
בכוונת הוועדה לבטל תוספות למחיר הנסיעה לפי מונה הקבועות היום בצו. החברה ביצעה מספר סימולציות של תעריפים לנסיעות שונות על פי המבנה החדש המוצע ע"י ועדת המחירים והשוואה למחיר המתקבל כיום לפי מונה לאותן נסיעות. תוצאות בדיקות אלה מצביעות על כך שעל פי מבנה התעריפים החדש, קיים פער לרעת הנהג, זאת עוד בטרם קיבל פיצוי על התוספות.	הנושא נבדק על ידי היועצים ואכן בוצעו התאמות בערכי הזמן והמרחק. לאחר הרצת התוצאה מול מדגם של נסיעות אמת – נחה דעתה של הוועדה כי התוצאה של הערכים החדשים תואמת את הצהרת הוועדה לגבי עליית מחירים בנסיעות העירוניות וירידה בבין עירוניות. בפרוטוקול הועדה ניתן למצוא הסבר מפורט.
העלאת תעריפים משקפת גם עלות החלפת מונים, שתייקר את הנסיעה לנוסע ללא תמורה.	עלות החלפת המונים זניחה וחד פעמית ואינה משפיעה על המודל מה גם שהוצאות ייחודיות הנוגעות למוניות נלקחו בחשבון כחלק מהנתונים שהועברו על ידי רו"ח יניב עוז.
ניצולת מונית	
ניצולת של מונית היא 50% ולא 59%	הנושא נבדק בשנית – שיעור הניצולת של מונית נורמטיבית בהתבסס על נתוני Gett ועיבודי היועצים עומד על כ-51.32% ; על הנתון האמור יש להוסיף לשעה נורמטיבית, את משמרת ב', שהוערכה על ידי היועצים בהתבסס של שיחות עם ארגוני המוניות ונהגי מוניות, ב-15% מכלל המוניות ; שקלול שני הרכיבים האמורים לעיל מביא לניצולת בשיעור של 57.7%.
לגבי נסיעות בינעירוניות, ב-99% מהמקרים המונית חוזרת ריקה מהנסיעה, לכן הורדת מחיר לנסיעות בינעירוניות שגויה מהיסוד.	בהתאם לדרישת נהגי המוניות בוטלו המחירונים הבינעירוניים שהטו את המחירים כלפי מטה ביחס להפעלת מונה והיוו הליך מחייב מבחינת הנהג ביחס לדרישת הלקוח. ההטיה אירעה בשל ההנחה השגויה שנסיעות בינעירוניות מתנהלות ב-100% ללא כל עצירה, האטה, פקק וכו' ולאור העובדה שההגדרה של יעד ומוצא בנסיעות הבינעירוניות גרם אף הוא להטיה מטה של מחיר המחירון ביחס להפעלת מונה (לדוגמא נסיעה מדרום תל אביב להרצליה שזהה לנסיעה מצפון תל אביב להרצליה – בייחוד בשעות העומס). מהלך זה יתרום לביטול העיוות. ברם, אפילו בהנחה המחמירה ש-99% מהנסיעות חזרה נעשות ריקות מדובר על ניצולת ממוצעת גבוהה מ-50%.
מתעלמים מכך שנהגים עובדים גם במצבים שמונית אינה נוסעת ומכך שבנסיעות בינעירוניות ארוכות בד"כ מונית חוזרת ריקה אין להשתמש בניצולת של חברת Gett. הוועדה ציינה כי בשוק המוסדי קיימת ניצולת גבוהה יותר וטענה כי נהגי Gett אינם פעילים בשוק המוסדי – הדבר אינו נכון. מעבר לכך, אין בידי הוועדה נתונים	נהגי Gett עובדים גם עם השוק המוסדי אולם בהיקפים נמוכים ולכן שימוש בנתוני ניצולת שהתקבלו מהחברה, תוך ביצוע התאמות הנוגעות לזמני ההגעה מרגע ההזמנה ועד למוצא כמו גם התאמות הנדרשות לנהג שני, משקפים נכונה ניצולת נורמטיבית בענף.

טענה	תגובת הוועדה
לגבי שיעור ניצולת במוניות הפועלות בשוק זה.	
נתוני חברת Gett אינם מייצגים	
תחנת מוניות שרוב נסיעותיה הן מוסדיות אינה מייצגת את כלל הענף. לכן, הטענה כי תחנות המשתתפות במכרזים נותנות הצעות מחיר המבוססות מראש על נסיעה בכיוון אחד בלבד אינו תקף ביחס לנסיעות בינעירוניות בודדות.	נעשתה בדיקה של נסיעות עם מונה כדי ללמוד על מאפייני נסיעה לצורך בניית המודל.
הוועדה קבעה את ההכנסות בענף על פי הכנסת נהגי Gett שאינם מייצגים את הנהג הממוצע בענף, שהכנסתו נמוכה יותר	במסגרת המודל נבנתה הכנסה נורמטיבית של נהג, על פי שכר ראוי לשעת עבודה בתוספת הפרשות סוציאליות. הכנסת נהגי Gett לא שימשה את הוועדה לבניית שכר נורמטיבי.
המלצות הוועדה מובילות למסקנה כי כלל הנהגים נדרשים לעבוד עם חברת Gett, על אף שחברת Gett שולטת בשוק כמעט באופן בלעדי	הוועדה איננה כופה על נהג מונית לעבוד בצורה מסוימת לא מול תחנת מוניות, לא מול חברת אפליקציה ולא בכל דרך שהיא.
התנגדות לביטול תוספות	
מתנגדים לביטול התוספות, שיפגע בהכנסות הנהגים כאשר המלצות הוועדה אינן כוללות פיצוי בגין הפסד הכנסות זה. התוספת עבור הזמנה טלפונית מקורה בעלויות מרחק נסיעה עד לאיסוף הנוסע מכתובת ההזמנה ; תוספת עבור נוסע שלישי ורביעי כרוכה בצריכת דלק ושחיקת מונית מוגברות בגלל משקל גדול יותר. תוספת מזוודות מפצה את הנהג על אובדן זמן והטרחה שבהעמסת הציוד של הנוסע.	התוספות כלולות במסגרת העדכון הכולל של מבנה התעריפים ויגולמו במחיר הבסיסי. תוספת הזמנה – במצב של קיום אפליקציות וניהול ציי רכב פוחת היקף הנסיעות בהן נוסע נהג המונית במיוחד למען הלקוח שכן מערכות ניהול ציי הרכב מנהלות בצורה מיטבית יותר את נסיעות הנהגים בהתאם למיקומם. עדכון בסיס התעריף חלף תוספת הזמנה נותן להערכת ועדת המחירים מענה הולם. תוספת נוסע שלישי ורביעי – תוספת צריכת דלק ושחיקת רכב בגין נוסע שלישי ורביעי הן זניחות ולא היוו סיבה לקביעת תוספת זו במקור. לפי היגיון זה, מחיר נסיעה צריך להיות שונה על פי סוגי רכב. באופן כללי – מתן אפשרות לגביית תוספות יוצרות ויכוחים חוסר שקיפות, אי בהירות ושימוש בעיתי בלחצני תוספות ללא צורך.
תוספת הזמנה מראש משקפת עלויות נסיעה לכתובת הנוסע. במידה ומבטלים אותה – יש להחזיר את תעריף 0 שהיה קיים בעבר.	במבנה התעריפים המוצע הפיצוי על נסיעה לכתובת הנוסע הינו באמצעות מחיר התחלתי שאינו כולל מרחק/זמן וכלול בערכי התעריף הבסיסי.
אין לבטל את תוספות בגין מזוודות ונוסע שלישי ורביעי – תוספות אלה משקפות עלויות של התקנת גגונים למזוודות הנוסעים וקניית רכבים בעלי תאי מטען גדולים יותר ושחיקת ריפודים. כמו כן, תוספות אלה מבטאות תועלת לנוסע.	הוועדה סבורה שיש לפשט את מבנה התעריף ולבטל תוספות אלה ולתת לכך ביטוי בתעריף הבסיסי.
ביטול תוספת דמי הזמנה אינה סבירה בשעות העומס. מאחר והתוספת נועדה לכסות את עלות ההגעה ללקוח, במיוחד בתנאי עומס בכבישים, מוצע להגדיר תוספת דמי הזמנה מקסימלית גבוהה משמעותית	הוועדה סבורה כי יש לנקוט בגישה פשוטה בנושא מבנה התעריפים כדי למנוע חיכוך מול הצרכנים, ועל כן יש לבטל את כלל התוספות למעט תוספות של כבישי אגרה ונתב"ג.

טענה	תגובת הוועדה
מהקיימת היום (בסך 10 – 20 ₪) אשר תאפשר גמישות בגבייתה ופיצוי לנהגים בתנאי עומס קיצוניים ומאידך התחרות בשוק תוביל לכך שבמרבית המקרים תיגבה תוספת נמוכה בהרבה ממחיר מקסימום. יישום ההצעה ידרוש שינוי במונה.	במקביל, מבנה התעריפים נועד לגלם בבסיס התעריף את הפיצוי בגין ביטול תוספות אלה.
ממליצים לאפשר גביית תוספת תשלום למונית עם מושב בטיחות לילד, רכבי יוקרה ורכבים גדולים בגובה מקסימלי של 20 עד 30 ₪ בהזמנה מראש בלבד.	הוועדה סבורה שיש לפשט את מבנה התעריף ולבטל תוספות אלה ולתת לכך ביטוי בתעריף הבסיסי. לעניין מושב בטיחות לרכב, רכבי יוקרה, רכבים גדולים-מדובר בפיקוח מחירים על שרות אחיד ברחבי הארץ וההחלטה להשקיע בתוספת מושב בטיחות בעלות חד פעמית זניחה של מאות שקלים או רכישת והפעלת רכב יוקרה או רכב גדול יותר מאפשרת לנהג המונית להציע שרות ייחודי נוסף מקנה לו עדיפות על פני נהגים אחרים ובכך מעלה את הניצולת של הנהג.
השגה על תוצאות המודל	
דו"חות מס של נהגי מוניות מראים על הכנסה ברוטו לפני מע"מ בסך של כ-150,000 ₪. קביעת הוועדה שנהג צריך להרוויח כ- 254,000 ₪ אינה ישימה מאחר ועל מנת להגיע להכנסה זו יש להעלות את התעריפים ב-35% ללא ביטול התוספות. הוועדה לא התבססה על מרחקי נסיעה וזמני נסיעת מונית שהיו מאפשרים להגיע להכנסה זו.	דו"חות הכנסה משקפים דיווח למס הכנסה ואין בהם נתונים תפעוליים שיכולים לסייע לוועדה למעט זיהוי של ההוצאות הייחודיות ועלויות הרכב הנוכחיות. המודל המתוקן נותן מענה ומאפשר לנהג מונית נורמטיבי להגיע להכנסה שנתית של כ- 240 אלפי ₪ בשנה.
על-פי סימולציות ובדיקות שבוצעו ע"י חברות המונים, הפעלת מונה על פי תעריף A המוצע ע"י הוועדה תגרום לירידה דרסטית בפדיון הנהגים. מבקשים כי בשעות 6.00 עד 21.00 בימים א' עד ה' יחול תעריף B המוצע ע"י הוועדה	הוועדה סבורה כי יש לבצע שינויים במבנה התעריף, תוך הכנסה של תעריף נוסף שייתן מענה לפערי ביקוש והיצע של נסיעות. ההצעה לקבוע תעריף B בימי א' עד ה' בשעות 06:00 עד 21:00 משמעותה העלאה נוספת של בסיס התעריפים ב- 25% נוספים ואינה עולה בקנה אחד עם המודל שחושב ע"י הוועדה.
בדיקות שבוצעו ע"י הארגון מצביעות על כך שבתעריף A המוצע ע"י הוועדה צפויה ירידה של 16% במחיר נסיעה עירונית ממוצעת, ירידה בשיעור 4% בממוצע בתעריף B ועלייה של 2.5% בתעריף C.	נערכו בדיקות ותוקנו הערכים הרלבנטיים כדי להתאים להחלטות הוועדה המצביעות על עליה בתעריפים של נסיעות עירוניות וירידה בבינעירוניות. הסבר מפורט מופיע בפרוטוקול הוועדה.
הצעת תעריפים נוכחית של ועדת מחירים מגלמת ירידה ממוצעת של כ-10% בהכנסת הנהגים בתוך העיר. יש לבחון מחדש את הנחות המודל לרבות ניצולת, העומדת כיום בממוצע על 52% בקרב נהגי Gett, כאשר ניצולת נהגים אחרים נמוכה אף יותר.	במסגרת הבדיקות תוקנו ערכי הזמן והמרחק כדי לוודא כי החלטת ועדת המחירים מתוקפת מבחינת התוצאות בשטח.
תצרוכת דלק	
צריכת הדלק שבתחשיב הוועדה (16.9 ק"מ לליטר) מבוססת על נתוני יצרן ואינה נכונה. הצריכה בעיר היא 10 ק"מ לליטר.	נהגי המוניות זכאים כיום להחזר בהסדר הסולר ומדווחים לרשות המיסים על סך הנסועה ועל היקף הליטרים שנצרכו ובגין זה מקבלים החזר בהתאם לכללים. מנתוני רשות המיסים כפי שדווח על ידי נהגי

טענה	תגובת הוועדה
	המוניות הרי שסך צריכת הדלק הממוצעת לכלל כלי הרכב הינה כלהלן: ממוצע ליטרים | נסועה | צריכה 4,065 | 75,707 | 18.6 ועדת המחירים החליטה להתייחס לדגם שכיח שהוא סקודה אוקטביה ולאור העובדה שנתוני רשות המיסים אינם בהכרח מעידים על הצריכה בפועל אלא על הצריכה המדווחת, הוחלט להתייחס לנתוני אתר מתמחה הנמוכים מאלה המדווחים לרשות המיסים.
שימוש באפליקציה	
הוועדה מציעה מנגנון על פיו הנוסע יוכל להעריך את מחיר נסיעתו הצפויה באמצעות שימוש בסימולציה שתתבסס על אפליקציית ניווט. קיימים פערים בהערכת זמנים ומרחקים בין תכנות ניווט Waze ו-Google Maps. שימוש במנגנון המוצע יגרום לוויכוחים בין נהגים לנוסעים. מציינים גם חוסר יכולת של תכנות ניווט לחזות אירועים חריגים כגון הפגנות, מחסומים משטרתיים וכד'. מחיר הנסיעה צריך להיקבע לפי מונה בלבד או שילוב של מונה ואפליקציה.	גם היום יש שימוש במחירונים שמשקפים מחיר Fix. הגם שהדבר אינו בסמכות הוועדה הרי שלוועדה נמסר על ידי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים והיועצים כי בשלב זה הכוונה היא שגם המונה החדש יתממשק עם מערכות הרכב והחישוב לא יתבסס על תכנות ניווט. לעניין המחיר, מובהר כי המחיר הסופי ייקבע בהתאם לקריאת המונה (כלומר לפי זמן הנסיעה בפועל ומרחק הנסיעה בפועל), ולא לפי אומדן ראשוני כלשהו – אלא אם סוכם אחרת בין הנהג לנוסע. מובהר כי שינוי הנוסחה הנוכחית של המונה והפיכתה לשקופה ופשוטה יאפשר הגדלת התחרות והגברת כוחו של הצרכן ביחס למצב הנוכחי שבו לנהג יש כוח עודף בשל העובדה כי אין אפשרות לחשב ולו אומדן של הנסיעה טרם תחילתה והדבר יאפשר פיתוח אפליקציות בהתאמה.
אין התנגדות לפתיחת חברות מונים חדשות כל עוד לא מדובר בהסעת נוסעים בשכר ברכבים פרטיים באמצעות אפליקציה בלבד (כגון אובר).	המדובר במונה חדש לחישוב מחיר הנסיעה כאשר האפליקציה המוזכרת היא לצורך חישוב אומדן מחיר הנסיעות ו/או הזמנת נסיעות. אין קשר להסעת נוסעים בשכר שלא באמצעות מונית.
מקדם התייעלות	
מתנגדים בחריפות להחזרת מקדם התייעלות לאחר שבוטל אחרי שנים רבות של קיומו, זאת כאשר מלכתחילה לא הייתה הצדקה לקיומו. הארגון דורש כי יתווסף לכל עדכון תעריפים עתידי פיצוי בגובה 1% על מצבם הכלכלי הקשה.	החלטה על מקדם התייעלות בתעריפים מפוקחים היא החלטה רוחבית בכל הענפים המפוקחים. מדובר בשיפורים טכנולוגיים ובהתייעלות האפשרית בכל הענפים. ועדת המחירים עדכנה את המלצתה למקדם התייעלות שנתי של 0.4% בהתאם למקובל בתחומי מסחר ושירותים.
עדכון תעריפים אוטומטי	
מתנגדים להמלצת הוועדה לעדכון תעריפים אוטומטי על פי מנגנון שיעוגן בצו הפיקוח, ללא חתימות השרים על הצו, בגלל חשיבות שיקול דעתם של השרים.	ועדת המחירים עושה מאמץ רוחבי כי העדכון השנתי השוטף (להבדיל מעדכון מחיר בסיס) יבוצע במנגנון עדכון אוטומטי של התעריפים המפוקחים. עדכון אוטומטי מאפשר ביצוע עדכוני תעריפים במועדים

טענה	תגובת הוועדה
	קבועים באופן פשוט ויעיל המבטיח וודאות ויציבות בשווקים המפוקחים.
אין זה נכון או ראוי לבטל את שיקול הדעת של השרים הקיים היום בבואם לאשר עדכוני תעריפי נסיעה במוניות.	ועדת המחירים עושה מאמץ רוחבי כי העדכון השנתי השוטף (להבדיל מעדכון מחיר בסיס) יבוצע במנגנון עדכון אוטומטי של התעריפים המפוקחים. עדכון אוטומטי מאפשר ביצוע עדכוני תעריפים במועדים קבועים באופן פשוט ויעיל המבטיח וודאות ויציבות בשווקים המפוקחים.
עדכון תעריפים שוטף	
דורשים העלאת תעריפים מידית של 7% כפיצוי על הפחתת תעריפים בשנת 2016.	ועדת המחירים המליצה על עדכון תעריפים של 2.8% כאשר בבדיקה עדכנית עולה כי יש לעדכן את התעריפים בהתאם להתייקרות סל התשומות הנוכחי כמפורט בסיכום הדיון. הפחתת המחירים נעשתה בהתאם לסל התשומות אשר שימש את ועדת המחירים במועד ביצוע התחשיב והעדכון ואין מקום לפיצוי אלא להמשך עדכונים שוטפים בתקופת הביניים עד לשינוי מבנה התעריפים בהתאם למודל המומלץ.
עדכון ביניים - טענות על סל תשומות קיים וכן על כך שבעדכון הקודם לא עודכן מרכיב הזמן ולכן בעדכון הנוכחי צריך לעדכן את מרכיב הזמן בשנייה.	מאחר ואנחנו משנים את מבנה התעריפים ועוברים לסל תשומות חדש, אין טעם לעסוק בבחינה ותיקון של מדדים בסל התשומות הקיים. המונים הקיימים אינם מאפשרים עדכון רכיב הזמן בשיעורי עדכון נמוכים מ- 8.3% ולכן לא עודכן רכיב הזמן בעדכון האחרון.
בקשת עדכון תעריפים לשלב הביניים בשיעור של 2.8% חורגת מהנוהל של ועדת מחירים שקובע כי יש לעדכן תעריפים רק כאשר שיעור העדכון גבוה מ- 3%.	שיעור עדכון תעריפים שחושב לאחרונה, לאחר פרסום מדדי מחירים עדכניים, עומד על למעלה מ-3%, כמפורט בסיכום הדיון.
הסרת הפיקוח על התעריפים	
מתנגדים להסרת פיקוח מאחר והדבר יגרור תוהו ובוהו וייתן לגיטימציה ל"חאפרים" וגורמים לא מורשים כגון מפעילי רכבים פרטיים לתת שירותי הסעה בשכר.	השאלה בדבר הצורך בהמשך הפיקוח הינה שאלה רוחבית הנבחנת ע"י ועדת המחירים בעת קביעת בסיס תעריפים חדש. ועדת המחירים סבורה, לאחר התייעצות עם נציג רשות הגבלים עסקיים ובדומה למקובל בעולם, כי אין מקום להסרת הפיקוח על תעריפי הנסיעות במוניות מיוחדות בעת הזו.
מתודולוגיית המודל	
ענף המוניות הינו הענף המפוקח היחיד שלא קיים בו פער כוחות לצד היצרנים, לכן מתודולוגית פיקוח במקרה זה צריכה להיות שונה ממקרים אחרים בכך שלמדינה קמה חובה לדאוג לנהגים לצד הצרכנים.	מטרת מתודולוגית הפיקוח החדשה על המחירים באופן כללי, לגבי כלל הענפים המפוקחים, הינה לאפשר ליצרנים קבלת תשואה הוגנת על ההשקעה ופיצוי הולם על התשומות המושקעות תוך הבטחת מחיר הוגן וסביר לצרכן.
הוועדה התבססה על הוצאות נורמטיביות, שניתן להגדירן כבסיסיות לקביעת מחירי מקסימום.	מתודולוגיה כללית של ועדת מחירים מדברת על הכרה בהוצאות נורמטיביות.
<u>הוצאות ייחודיות</u>	א. עלויות תיקונים ואף קנסות נלקחו בחשבון כמפורט בנספח לפרוטוקול

טענה	תגובת הוועדה
א. הדו״ח מתעלם מכלל ההוצאות של הנהגים כגון תיקונים וקנסות, מאובדן זמן הנדרש לניקיונות, תדלוקים, טיפולים וכד׳. ב. עלות השכרת מספר ירוק לא נכונה, נמוכה מדי. ג. עלויות איתור נסיעות שנלקחו אינן משקפות את המצב בפועל. ד. הוועדה התעלמה מהוצאות קפה ואוכל. ה. לא נלקחה בחשבון עלות התקנת מונה במונית חדשה (900 ₪ בממוצע כל שנתיים).	הוועדה. ניצולת חלקית של מונית מאפשרת הקצאת זמן לצורכי טיפולים ניקיונות וכד׳. ב. מחיר שכירות מספר ירוק נלקח מאתר מתמחה. ג. במסגרת העבודה הכלכלית בוצע מיפוי מפורט של צורות התקשרות שונות של נהגי מוניות עם תחנות מוניות/אפליקציות וכד׳ לרבות חברות בשתיהן יחד. לצורך התחשיב נלקח תמהיל של 6 צורות התקשרות שונות (תשלום קבוע/משתנה וכד׳) בהתאם להתפלגות השוק וחושבה עלות ממוצעת משוקללת של עלות איתור נסיעה, שנלקחה כחלק מהוצאות ייחודיות, בנוסף להעמסת עמלה של 4.2% על סך ההוצאות כחלק מתחשיב ההכנסה הנדרשת לכיסוי ההוצאות. ד. לא רלוונטי, כמו ביתר ענפי המשק הוצאות אלה של עובדים אינן חלק מתמחור מוצר/שירות. ה. אורך החיים של מונה איננו שנתיים ולמעט במקרה של שבר נדרשת תחזוקה ותיקונים שוטפים ותו לא. במקרה של העתקת מונה ממונית למונית מדובר בעלות זניחה.
הוועדה התעלמה <u>מסיכונים</u> בהם נושא נהג מונית ולא נתנה לנהגים פיצוי מספיק בשכר על סיכונים אלו: א. סיכונים עסקיים כגון: שעות שיא ושפל בביקושים, חוסר ודאות לגבי הוצאות והכנסות. כניסתן העתידית של מכוניות אוטונומיות שתגרום להכחדה של מוניות. ב. סיכוני אלימות, קשיי גבייה, סיכונים בריאותיים.	א. רמת סיכון בהשקעה במונית מגולמת ב-WACC (תשואה על ההון). הוועדה מבקשת לקבוע שכר נורמטיבי כדי לחשב כיסוי הוצאות נורמטיבי. כניסת רכב אוטונומי לא בהכרח תגרום להכחדה של ענף המוניות, ובכל מקרה שיקול זה אינו רלוונטי לשינוי מבנה תעריפים הנוכחי מאחר והרכב האוטונומי לא ייכנס לשימוש נרחב בטווח הקצר, כאשר על פי מתודולוגית הפיקוח החדשה על המחירים בדיקת בסיס התעריפים תהיה מדי 5 שנים. במידה ויהיה שינוי טכנולוגי מהותי, הנושא ייבדק שוב ע״י הוועדה. ב. סיכונים אלה קיימים גם בענפי תעסוקה אחרים במשק וההכנסה הראויה שנלקחה הינה בענפים דומים, נושאים אלה הינם מחוץ לתחומי הטיפול והאחריות של ועדת המחירים.
יש לבחור במקור נתונים עיקרי אחד ולהשתמש בו בלבד. סטייה משימוש במקור אחד דורשת סיבה טובה. מאחר וקיימים דו״חות של נהגי מוניות, יש להשתמש במקור זה כמקור שמשקף בצורה נאותה ביותר את הנתונים.	נתונים כספיים שנלקחו מדוחות של נהגי המוניות מכילים נתונים כספיים מצרפיים בלבד ולא ניתן להסיק מהם לגבי נתונים תפעוליים אלה או אחרים. הוועדה שואפת לבצע עבודה יסודית ומעמיקה, ועל כן, במקרים מתאימים, לא

טענה	תגובת הוועדה
	רואה כל סיבה שלא להשתמש במספר מקורות נתונים.
<u>מספר שעות עבודה ביום</u> המלצות הוועדה מבוססות על הנחה שיום עבודה של נהג מונית הינו 12 שעות ביום ואף מעבר לזה, מעל 250 שעות עבודה בחודש. היקף משרה מלאה במשך עומד על 186 שעות עבודה. הוועדה מתעלמת מחוק שעות עבודה ומנוחה ויתר התנאים החוקיים בענף ההיסעים ההוצאות הקבועות מתחלקות על גבי 12 שעות נסיעה.	מאחר והניצולת בפועל אינה 100%, לא הונחה נסיעה רציפה של מעל 12 שעות ביממה מדובר על דרך לבנות מודל נורמטיבי לאור העובדה שאין דרך לדעת מה היקף העבודה בפועל. שכר נורמטיבי של 35 שקלים נקבע מלכתחילה בהתייחס למשמרת נורמטיבית של 12 שעות. שכר זה התבסס על שכר שעתי בגובה 32.5 שקלים (בהתאם לשכר בענף ההיסעים) ועליו מתווסף מרכיב נורמטיבי משוער של שעות נוספות. יוצא אפוא כי שכר זה מגלם את אותן שעות נוספות נומרטיביות. אין במודל העמסת הוצאות קבועות על זמן. ההוצאה היחידה שמועמסת על זמן היא שכר.
הוועדה הסתמכה על נתונים שרלוונטיים לגוש דן בלבד – ניצולת, מספר נסיעות, משך נסיעה ממוצעת ועוד. הנתונים בפריפריה שונים, הביקוש נמוך יותר וההכנסה נמוכה יותר.	ברור לוועדה כי קיימת שונות בין מרכז לפריפריה. יחד עם זאת, לא ניתן לקבוע מחירים מפוקחים שונים לאזורים שונים בארץ. נציין כי ממחזורי המע"מ המדווחים לרשות המיסים עולה כי הפער במחזורים אינו דווקא בחיתוך בין פריפריה גאוגרפית למרכז.
מתעלמים מתעריף של חברת חשב להחזר הוצאות נסיעה.	ועדת המחירים בנתה את עלויות הרכב הרלבנטיות ואיננה נדרשת להתבסס על נתונים חיצוניים חלקיים ממקורות אחרים.
המלצות הוועדה מתעלמות מימי שיאי ביקוש כגון ימי חול המועד, בחירות, סילבסטר, ולנטיין וכד'.	לאחר הטמעת השינויים המבניים לרבות מונה חכם, ניתן יהיה לבחון מהלך המאפשר מחירים דינמיים לימים ספציפיים, אך הוועדה כי מהלך שכזה הינו מורכב מידי בעת הזאת.
יש לקבוע כי תעריף B יחול משעה מוקדמת יותר מהמוצע מאחר ואין היגיון בהחלתו לשעתיים בלבד בימי חול.	חלוקת שעות היממה וימי השבוע על פי תעריפים התבססה על פערים שזוהו בין ביקוש להיצע. בהתאם לנתונים עדכניים שהועברו לוועדה הוחלט כי תעריף B יוחל בשעות 21:00 ועד 06:00 בימים א' עד ד'. החלת התעריף לשעתיים צומצמה לחמישי בערב ומהשעה 23:00 בחמישי בלילה ועד 06:00 בבוקר למחרת יחול תעריף C
מבנה התעריפים המוצע מתעלם ממצבים בהם, לאחר תחילת הנסיעה וקביעת המחיר, ייווצר שינוי בעומס התנועה, הנוסע ישנה את יעד הנסיעה, יבקש לבצע עיקוף וכו'.	אין כוונה שמחיר הנסיעה ייקבע בתחילתה אלא בסיומה. השיטה אמורה מאפשרת שקיפות בכך שתיתן אפשרות לנוסע לקבל אומדן של מחיר הנסיעה.
במידה ומבטלים מחירונים, יש לבטלם בכלל המקומות	המחירונים יבוטלו בכלל המקומות למעט שדות תעופה, בהם נדרשת אינדיקציה למחיר הנסיעה עבור תייר. ייתכן שבעתיד יתאפשר ביטול של המחירון גם מנתב"ג לאחר יישום השינוי המבני.

טענה	תגובת הוועדה
<u>הוצאות רכב:</u> א. שימוש ברכב סקודה כרכב מייצג אינו נכון. יש שיעור דומה של רכבי מרצדס בשוק ומאחר וקובעים תעריפים מרביים יש לקחת גם עלויות מקסימליות. רכבי מרצדס סובלים מתקלות פחות מרכבי סקודה, בטיחותיים יותר לכן נהגי מוניות ייטו לרכוש יותר רכבי מרצדס, כאשר עלויות הרכבים הם פי 1.5 - 2 ביחס לעלות רכבי סקודה. ב. צריכת דלק שנלקחה מתעלמת ממהירות נסיעה ממוצעת. יש לקחת נתוני צריכת דלק מדו"חות נהגי מוניות. מחירי דלק שנלקחו לפי תחנות טן וסד"ש אינם מייצגים. ג. אורך חיי מונית בסך 4.2 שנים סותר את נתוני למ"ס של גיל מונית ממוצע של 2.5 שנים. ד. צמיגים - יש לקחת בחשבון עלות צמיגים גבוהה מכפי שנלקח	א. מדובר ברכב השכיח לפי נתוני רשות המיסים ונתוני משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. ב. על פי דו"חות שהוגשו ע"י נהגי מוניות למס הכנסה צריכת דלק ממוצעת הינה 18.6 ק"מ לליטר, כאשר הוועדה הכירה בצריכה של 16.9 ק"מ לליטר. ממידע שנמסר מגורמים בענף המוניות, ישנם הסדרי הנחות בין תחנות דלק לנהגי מוניות המתדלקים בהיקפים גדולים. במרץ 2018 נעשתה בדיקה ב-19 תחנות דלק נוספות בפריסה ארצית ללקוח מזדמן, והמחיר הממוצע דומה לזה המקורי, ותוקן במודל החדש. ג. גיל ממוצע ואורך חיים אינם אותו דבר – אילו אורך חיי מונית היה 2.5 שנים, גיל ממוצע היה נמוך יותר. נלקח אורך חיים ממוצע מנתוני רשות המיסים. ד. תוקן במודל החדש ונלקחו 4 צמיגים ולא 2.5.
<u>שכר ותוספות סוציאליות:</u> על פי בדיקת רואה חשבון מטעם הארגון, לאחר שקלול תוספות סוציאליות שלא נלקחו בחשבון ע"י הוועדה כגון קרן השתלמות, השכר לשעה בתחשיב הוועדה עומד על 29.18 ₪. יש להשתמש לפחות בשכר שעת עבודה של נהגי אוטובוס כנקודת יחוס, עליה יש להוסיף מקדם סיכון על אי ודאות בתזרים ההכנסות.	הפרשות סוציאליות חושבו בהתאם לקבוע בחוק. שכר נקבע כשכר גבוה משכר בענף ההיסעים. יצוין כי לאחר השימוע התווספה קרן השתלמות של 7.5% לפי חישוב ממוצע ארצי של 40% של מי שנהנה מההטבה.
אין התייחסות לזמני נסיעות אל מקום מגורי הנהג וממנו.	לא רלוונטי, כמו ביתר ענפי המשק אין פיצוי על נסיעת עובד למקום עבודתו בשכר או לחילופין הוצאות אלה אינן חלק מתמחור מחיר המוצר/השירות.
שיעור השימוש באשראי אינו נכון – בחברת Gett שיעור השימוש באשראי הוא 80%. יש לקחת 100% שימוש באשראי מאחר וזוהי מגמת העתיד, אותה יש למדינה אינטרס לקדם.	הוועדה הניחה שימוש נורמטיבי של 15% בעמלה חודשית כוללת של 2.5%.
נהג שני – לא על כל מונית עובד נהג שני.	נהג שני נלקח ב- 15% מהמקרים.
הוצאות הון – נלקח שיעור נמוך שאינו משקף את פרמיית הסיכון בענף.	שיעור התשואה נלקח בהתאם למתודולוגית ועדת מחירים באשר לקביעת שיעור תשואה ענפי משוקלל. בהיעדר ציטוט בינלאומי התבססה הוועדה על שיעור "בנוי" שחציו הון עצמי וחציו הון זר כפי שהוצע ע"י היועצים.
קביעת תעריף נסיעה מאילת לשדה תעופה רמון תתבסס על פרמטר אחד בלבד הוא מרחק הנסיעה של 19 ק"מ. אין די בנתון המרחק לצורך קביעת התעריף.	תעריף הנסיעה בין אילת לשדה תעופה רמון ייקבע בהתאם לאותה נוסחה כמו יתר תעריפי הנסיעה במחירון הבינעירוני (בהתבסס על פרמטרים של מונה בנסיעה לפי מרחק).
יצירת תעריף C תוך ייקור משמעותי מאד של דקת נסיעה על מנת לעודד נהגי מוניות	קביעת הוועדה כי יש צורך ביצירת תעריף C על מנת לספק מענה לביקושים בשעות

טענה	תגובת הוועדה
לצאת לעבודה בשעות בהן קיימים ביקושים לא ממומשים תמוהה.	לילה, שבתות וחגים התבססה על ניתוח נתונים שהצביע על כך שבמבנה תעריפים קיים של שני תעריפים אין לנהגי מוניות מוטיבציה מספקת להפעיל מונית בשעות אלה, בהן הביקוש עולה על ההיצע. יצירת תעריף נפרד, הנותן פיצוי גבוה יותר על מרכיב הזמן, נועדה להוות תמריץ להפעלת מוניות בשעות אלה. ולספק היצע לביקושים הקיימים.
תומכים ביצירת תעריף שלישי. עם זאת, ניתוחי ביקוש והיצע שבוצעו ע"י Gett מלמדים כי קיים עודף ביקוש על ההיצע גם בשעות שיא בוקר (7:00 עד 9:59) ואחה"צ (15:00 עד 19:59) בימי אמצע השבוע וכן ביום ה' בלילה החל מהשעה 21.00. Gett מציעה להחיל תעריף C גם בשעות אלה. על פי הניתוח שביצעו, יש לקבוע תעריף C כך שיהיה גבוה יותר מזה המוצע ע"י הוועדה.	ועדת המחירים סבורה כי בהתאם לפערי ביקוש מובהקים ומתוך רצון לשמר בקירוב את מבנה התעריפים הקיים, מוצע להוסיף תעריף בימי חמישי עד מוצ"ש. ביתר המקרים, הוועדה לא מצאה לנכון לשנות את המבנה הקיים בשל העדר מובהקות. לאחר יישום המונה החכם, ניתן יהיה לשקול מחדש נושא זה.
מאחר ועל פי מבנה התעריף המוצע מרכיב הזמן בתעריף תורם למחיר הנסיעה הסופי לכל אורכה, נוצרת לנהגים מוטיבציה לנסוע לאט יותר ולנוסעים, מנגד, לבקש מהנהג להאיץ ולנסוע באופן לא זהיר, דבר שיכול לגרום לחיכוכים בין הנהג לנוסע. פתרון מוצע הינו הגדלת המרכיב הקבוע (flag fall) מסך התעריף, ובפרט בתעריפים B ו-C, מאחר וזה יהווה איתות כלכלי לנהג לצאת לעבוד בשעות אלה.	ועדת המחירים סבורה כי לאחר פישוט מבנה התעריף ושימוש באפליקציות לאמידת מחיר הנסיעה, יהיו בידי הנוסע כלים לוודא שהדבר לא מתקיים במהלך הנסיעה.
ממליצים לקבוע תשלום פיצוי כספי משמעותי לנהג על לכלוך ונזק לרכב במידה המונעת מהנהג להמשיך בעבודתו וכן גביית דמי המתנה לנוסע במקרים שבהם הנוסע לא התייצב במקום הזמנת המונית במועד שנקבע.	כיום יש בצו מחיר לשעת המתנה לנוסע, שאינו תלוי תעריף (1 או 2). גם בצו התעריפים המעודכן ממליצה ועדת המחירים להוסיף לקבוע עלות להמתנה בגובה זמן ההמתנה כשהוא מוכפל בעלות לדקה.
בעד מעבר לחישוב תעריף לפי מרחק וזמן במקביל. כך הלקוח יוכל לבחור האם ברצונו לשלם על פי תעריף המתקבל בפועל במונה או על פי מחיר שהתקבל בסימולציה מראש על פי הארכות מרחק וזמן באפליקציית ניווט.	אמנם כוונת הוועדה הינה אכן לעבור לשיטת חישוב תעריף מבוססת מרחק וזמן במקביל, אין כוונה כי המחיר הסופי יהיה נתון לבחירת הנוסע אלא המחיר בכל מקרה ייקבע על פי תעריף שיתקבל במונה. שימוש בסימולציית נסיעה באפליקציה הינו לצורכי אינדיקציה בלבד.
הערות כלליות	
מתנגדים להמלצות ועדת המחירים. ההמלצות אינן נותנות מענה לבעיות הענף. הוועדה לא התבססה על נתוני האמת מהשטח.	הוועדה התבססה, בין היתר, על נתוני תדפיסים מהמונים שהתקבלו מארגון המוניות, על דו"חות שהתקבלו מרו"ח יניב, העובד עבור הנהגים חברי הארגון, על מידע שעלה מפגישות ושיחות עם גורמים רבים הפועלים בענף, ועל מקורות מידע שהועמדו על ידי אותם גורמים, כולל עיבודים של נתוני חברת Gett. במסגרת הליך השימוע קיבלה הוועדה נתונים עדכניים נוספים אשר שימשו לטיוב המודל על בסיס נתוני

טענה	תגובת הוועדה
	אמת מפורטים. לאור זאת, קשה לקבל את הטענה כי הוועדה לא התבססה על נתוני אמת מהשטח.
72 מיליון נסיעות שימשו את הוועדה לצורך חישוב מספר נסיעות ממוצע שנתי (חלוקת המספר האמור במספר המוניות). התוצאה הינה פחות מ- 4,000 נסיעות בשנה, בעוד שהוועדה השתמשה בנתון של למעלה מ- 6,000.	יובהר כי הנתון של סך הנסיעות השנתי בענף המוניות בכללותו אינו משמש לצורך חישוב מספר הנסיעות הנורמטיבי השנתי למונית, אשר נבנה מתוך התפלגות הנסיעות, משך הנסיעה הממוצע והניצולת.
מסיכום דיוני הוועדה עולה חשש לפגיעה בציבור הצרכנים שכן ההנחות בבסיס עדכון התעריפים המוצע כולם מיטיבים עם בעלי המוניות. עדכון התעריפים צריך לאזן בין פרמטרים אובייקטיביים המרכיבים את התעריף לבין מדיניות הממשלה להפחתת יוקר המחייה.	ככלל עקרון מנחה את ועדת המחירים בבואה לקבוע תעריפים מפוקחים הוא כי ספק המוצר/השירות צריך לקבל תשואה הוגנת על השקעתו (אחרת יבחר להשקיע את כספו בדרך אחרת ולא ביצור המוצר/מתן השירות) וכיסוי עלויות ברמה סבירה. מאידך, המחיר לצרכן צריך להיות מחיר הוגן. הוועדה שקלה כל אחד ממרכיבי העלויות שנלקחו בבסיס המודל בזהירות רבה ובכל אחד מהפרמטרים המרכיבים את עלות רכישה והפעלת מונית השתמשה באומדנים המייצגים את אמצע טווח המחירים כנתונים המשקפים נכונה הפעלה משקפת ויעילה של מוניות.
עדכון התעריפים מבוסס על סימולציות, כאשר בשקלול הנסיעות העירוניות והבינעירוניות יעלה תעריף הנסיעה בלמעלה מ-3%. מכאן שיעור העלאת התעריפים נקבע על בסיס הסימולציות והערכות המשרד ולא על בסיס עלויות בפועל.	במסגרת עבודת הוועדה נעשתה עבודה מקיפה ביותר לאיסוף עלויות רכישה והפעלת מונית כאשר, מאחר ולא מדובר בפירמה בודדת או מספר קטן של פירמות, שניתן לדרוש מהן דו"חות תמחיר, קיימת שונות רבה בין מונית אחת לשנייה. הוועדה עשתה הערכות באשר לעלויות נורמטיביות להפעלת מונית. על בסיס עלויות אלה וכן עיבוד נתונים רבים נוספים נבנה מבנה תעריפים חדש, כאשר הסימולציות בוצעו בסוף התהליך, לאחר גיבוש מבנה התעריפים, ולא ההיפך.
הדיונים התבססו על חוות דעת כלכלית של ארגוני נהגי מוניות.	הדיונים לא התבססו על חוות דעת כלכלית של ארגוני המוניות. הדיונים התבססו על עבודה כלכלית שבוצעה ע"י יועצים כלכליים מטעם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, כאשר במהלך עבודתם היועצים קיבלו בין היתר גם דו"חות של נהגי מוניות שהוגשו ואושרו ע"י מס הכנסה, זאת כחלק מהנתונים ששימשו להכנת העבודה הכלכלית.

נספח 4: דיון עם רשות הגבלים עסקיים על הפיקוח על מחירי מוניות

מדינת ישראל

משרד האוצר **משרד התחבורה**

והבטיחות בדרכים

ועדת מחירים

סיכום דיון של ועדת המחירים

שנערך ביום 1 במרץ 2018

על סדר היום:

דיון עם רשות הגבלים עסקיים על הפיקוח על מחירי מוניות

משתתפים:

חברי וועדת המחירים

מר שלמה פשקוס – ממלא מקום יו"ר ועדת המחירים, משרד האוצר

מר זאב קריל – חבר ועדת המחירים, משרד האוצר

גב' דפנה עין דור – המפקחת על המחירים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

גב' ברוני חירמן – חברת ועדת המחירים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

משתתפים נוספים

אלעד כהן – ראש צוות במחלקה הכלכלית, רשות הגבלים עסקיים

גב' שירה דימניק – מרכזת ועדת מחירים, משרד האוצר

עו"ד גלעד גושר – יועץ משפטי לוועדת המחירים, משרד האוצר

מר בועז סופר – מנכ"ל חברת רציונל, יועץ חיצוני

רשמה

גב' שירה דימניק

<u>רקע:</u>

כחלק מדיוני ועדת המחירים בקביעת מחיר בסיס לנסיעה במוניות בנסיעות מיוחדות קיימה הוועדה דיון עם רשות הגבלים עסקיים על שוק התחבורה הציבורית תוך התייחסות לענף המוניות לנסיעות מיוחדות.

לצד זאת, יצוין כי רשות הגבלים לא ביצעה עבודה על עצם הפיקוח ועל המחיר המפוקח, ודיון זה נועד לאפשר סנכרון בין העבודות השונות המתבצעות ע"י רשות הגבלים עסקיים (להלן – הרשות) וועדת המחירים הבין-משרדית של משרדי האוצר והתחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – הוועדה או ועדת המחירים).

<u>דיון:</u>

1. הרשות פרסמה טיוטת דו"ח בעניין תחבורה משתפת בחודש דצמבר 2017 (<u>קישור לטיוטה</u>, הטיוטה פורסמה להערות הציבור עד 3.1.18). עבודת הרשות בחנה את יתרונות ה"תחבורה המשתפת" ואת חסמי הכניסה הרגולטוריים לתחבורה משתפת בישראל.
2. מבחינת הרשות, היצע שירותי התחבורה בישראל הוא מוגבל, ואחת מהסיבות העיקריות לכך היא האסדרה הקיימת. האסדרה הנוהגת בתחום שירותי התחבורה מגבילה את כמות ומגוון שירותי התחבורה, ופוגעת בתחרות בענף. בפרט, האסדרה מונעת התפתחות שירותי "תחבורה משתפת" – שם כולל לשירותי תחבורה המבוססים על תיווך מקוון בין נוסעים לנהגים, במסגרתו נהגים "משתפים" מושבים פנויים בכלי רכב עם נוסעים המעוניינים בשירותי תחבורה. כך למשל: (1) המאסדר אינו מאפשר כניסה של תחבורה משתפת לנסיעה פרטית בישראל על בסיס נסיעה של רכבים פרטיים תמורת שכר. שירות דומה מתבצע היום אך ורק על-ידי מוניות מורשות (בהתאם לתקנה 84א לתקנות התעבורה); (2) תחבורה משתפת רבת משתתפים בישראל מוגבלת היום למוניות מיוחדות בלבד (לאחרונה חל תיקון לתקנות התעבורה שמאפשר לבצע נסיעה שיתופית במוניות), כך שנסיעה ברכבים גדולים (דוגמת Via Transportation Inc. הפועלת במדינות שונות בעולם ומפעילה שירות תחבורה מרובה נוסעים במסלול דינאמי, תמורת תשלום קבוע), ושירותי נסיעה משותפת כגון Uber Pool ו-Lyft Line (המאפשרים לשלושה נוסעים להצטרף לנסיעה המתבצעת לאורך מסלול נסיעה דומה) אינו אפשרי; (3) שימוש בשירותי נסיעות שיתופיות מסוג Carpool (צוותאית) המאפשרים לנוסעים לחבור לצוותאיות בתמורה להשתתפות בהוצאות נסיעה – לאחרונה משרד התחבורה ביצע תיקון לתקנות התעבורה (תקנה 84ב) ובה הוא מסדיר את הנסיעה השיתופית בתמורה להשתתפות בהוצאות הנסיעה.
3. הגבלת התחרות פוגעת בנוסעים בכמה מישורים – עלות התחבורה גבוהה יותר, ובנוסף, הזמינות, האיכות ומגוון השירותים המוצעים מצטמצמים. בהשוואה הבינלאומית שביצעו ברשות נמצא שתחבורה משתפת לא רק הובילה להורדת המחירים, אלא גם לזמינות גדולה יותר ולהגדלת מגוון היעדים.

4. המלצת הרשות היא לפתוח את ענף התחבורה על פי דרישה (פרטית ורבת משתתפים) לתחרות, למשל על-ידי ביטול האיסור הקיים לקבלת התשלום לנסיעה ברכב פרטי רק לבעלי רישיון; הורדת גובה האגרה על ה"מספר הירוק" (זכות ציבורית להפעלת מונית) שעולה כרבע מיליון ש"ח ומהווה חסם כניסה משמעותי לענף; האפשרות לפצל את הנסיעה במונית מעבר לארבעה נוסעים ועוד. כל זאת, כמובן, בכפוף לרגולציה שהכרחית להבטחת בטחון הנוסעים (למשל כיסוי ביטוחי נאות) ונהוגה גם בארצות אחרות שבהם שירותים כאלו מופעלים.
5. לשאלה האם יש צורך בפיקוח מחירים על מוניות, מ סקירה שערכה הרשות על הצורך בפיקוח מחירים עולה כי מטרת פיקוח המחירים היא, בין היתר, להגן על הצרכן הנוסע במונית בשל חוסר הפרקטיות של מיקוח כשלקוח עוצר מונית באופן אקראי. במצב זה לנהג קיים כוח מיקוח עודף מול הנוסע ולכן הפיקוח נדרש. היום בעיית המיקוח הצטמצמה באמצעות הטכנולוגיה (למשל, שימוש באפליקציות שונות, קבלת נתונים על המרחקים ליעד וכו'), אך היא עדיין קיימת. מסקירת הרשות עולה כי משטר פיקוח על מחירי נסיעה במוניות בנסיעות מיוחדות מקובל בהרבה מקומות בעולם. סיבה נוספת למשטר פיקוח בענף המוניות הוא קיום חובת שירות אוניברסלי, המחייב מתן שירות לכל יעד גם במקומות בהם הביקוש לשירות הוא נמוך, לדוגמה מקומות מבודדים. פיקוח על מחירים במקרה זה מגן על המחיר אותו הנהג רשאי לגבות מהנוסע. בנוסף, מבלי לנקוב במספר המוניות הנדרש, לדעת הרשות אין, נכון לרגע זה, תחרות מספקת על כל צרכן, בפרט ב"שעות השיא" בהן יש ביקוש רב למוניות אך היצע המוניות מוגבל ואינו נותן מענה לכלל הביקושים.
6. במהלך הדיון הועלו סוגיות בהן דנה הוועדה, כגון: תוספת תשלום בדמי הזמנה, תוצאות בדיקת הבסיס על מחירי הנסיעות העירוניות והנסיעות הבינעירוניות ועוד.
החלטת הוועדה בנושאים אלה מוצגת בסיכום הדיון על מחירי המוניות.