



עמדת התאגדות מוניית השירות לעניין נושא הנגשת התחבורה הציבורית בפריפריה

שלום רב,

מוניית השירות הן שירות משלים לתחבורה הציבורית, שירות שהציבור אוהב בזכות נגישותו לשכונות ולאזורים שבפריפריה ומשרת בעיקר את האוכלוסייה מהחוף הסוציו-אקונומי הנמוך¹. מן הראוי לציין שמסקר שערך משרד התחבורה עולה שכ-87% מהנוסעים במוניות השירות הביעו שביעות רצון מהשירות². לפיכך, להלן עמדתנו לעניין שיפור הנגשת החבורה הציבורית בפריפריה על רקע הרפורמה הממשלתית שנדונה בועדת הכלכלה:

א. יש לשלב את הכרטיס החכם (הרב-הקו) האישי במוניות השירות: בישיבת ועדת הכלכלה מיום 7.12.16 סוכם פה אחד (על דעת שר התחבורה, יו"ר ועדת הכלכלה, יו"ר ועדת המשנה לתחבורה ציבורית והח"כים) שחובה עליונה לשלב את מוניית השירות בכרטיס חכם רב-קו לרווחתם של אזרחי המדינה, לשיפור התחבורה בארץ, וכתנאי הכרחי להמשך קיומו והתפתחותו של ענף מוניית השירות בישראל. **כמו כן, הובהר שאין מניע טכנולוגי בשילוב הרב-קו במוניות השירות³.** יחד עם זאת, התנה משרד התחבורה את ביצוע השילוב בכך שלא יגרום הדבר לתוספת תקציבית. לשם כך נקבע שניתן יהיה לנסוע במוניות שירות עם כרטיס רב-קו "אנונימי" בלבד, ולא עם כרטיס רב-קו "אישי" המכיל פרופיל הנחה לאוכלוסיות שונות הזכאיות לכך. **תאגידי מוניית השירות לא מבקשים סובסידיה לענף, כפי קיים אצל שאר מפעילי התחבורה הציבורית בארץ, אלא שתשלום הנסיעה הנהוג היום במזומן יוכל להתבצע באמצעות כרטיס רב-קו.**

כך לדוגמה קבע משרד התחבורה שאזרח ותיק, אשר עפ"י חוק זכאי ל-50% הנחה בתחבורה ציבורית, יקבל את ההנחה לה הוא זכאי במעמד טעינת כרטיס הרב-קו שלו: הוא משלם 100 ₪ ומקבל בכרטיס הרב-קו שלו 200 ₪. אם הנסיעה במונית שירות עולה 8 ₪ למשל, והוא משלם את ה-8 ₪ באמצעות כרטיס הרב-קו, לאחר דיווחי התנועות למסלקה של משרד התחבורה, יקבל תאגיד מוניית השירות את ה-8 ₪. **זו איננה סובסידיה למוניות השירות אלא סובסידיה לנוסע, אשר בוחר איך ועם איזה מפעיל תחבורה הוא נוסע.** הדבר גם לא אמור לגרום לגידול תקציב הסובסידיות כי הנסיעה שהנוסע נסע במונית שירות היא במקום נסיעה באמצעי תחבורה אחר (אוטובוס, רכבת, וכד') ולא בנוסף לה. פתרון אחר שהועלה של נסיעה עם כרטיס רב-קו אנונימי אינו מתקבל על הדעת כי פירושו שאזרח ותיק יהיה מנוע מלהשתמש במונית שירות כי לא יכבדו את כרטיס הרב-קו שלו עם ההנחה לה הוא זכאי עפ"י חוק. כך גם כל הנוסעים באוכלוסיות החלשות (נוער, סטודנט, זכאי ביטוח לאומי, ועוד) אשר ימשיכו לא לעלות למונית השירות, והרי לא זה הייתה הכוונה בשילוב רב-קו, וספק אם חלופה כזו תעמוד במבחן המשפטי.

ב. הגדלת המוניות ל-13 מקומות: הגדלת מספר הנוסעים בכל נסיעה ל-13 מקומות הינו מהותי, לאור "מכת הפקקים" והצרכים התחבורתיים. לא ברור מדוע מוגבל ברישיון קו שירות, כי בכל נסיעה יתאפשר אך ורק ל-10 נוסעים לעלות למונית, שעה שניתן להגדיל את תכולת מונית השירות ולתת מענה לבעיות תחבורתיות. **הרכב המשמש כמונית שירות יכול, באותו מרכב, להכיל עד 14 נוסעים כפי שנעשה ברכבי הסעה שהדגם שלהם זהה למונית השירות.**

ג. הארכת תקופת המעבר: יש להאריך את תקופת המעבר (פטור מהליך תחרותי לתאגידי מוניית השירות הפעילות) לתקופה של לפחות 6 שנים. זאת לאור תקופת עבודות התשתית בגוש דן, ירושלים וקווי הצפון אשר יוצרת אי וודאות וכאוס תחבורתי (להרחבה בנושא זה ראו את המסמך המצורף של עו"ד אורי זליגמן).

אין ספק שהנקודות שהעלינו להלן יסייעו לשפר את הנגשת התחבורה הציבורית בכלל ומוניות השירות בפרט לפריפריה.

בברכה,

התאגדות מוניית השירות

¹ התכנית האסטרטגית של משרד התחבורה (2012), עמ' 25.

² "סבסוד מחירי הנסיעה במוניות שירות לפי שיעור סבסוד האוטובוסים בקוים קבועים- אומדן עלות", מסמך של מרכז המחקר והמידע של הכנסת מיום 7.3.16, איתמר מילרד.

³ לעניין זה ראו את חוות דעתו המקצועית המלומדת של מר ויקטור אררה, יועץ מחשוב בכיר וכרטיס חכם בתחום התחבורה.