

דצמבר 2025

תחבורה שיתופית בישראל

בחינת מודלים וצעדים להסדרה רגולטורית

1. תקציר מנהלים

בשנים האחרונות הפכה התחבורה השיתופית לאחד מענפי הניידות הצומחים ביותר בעולם, כחלק ממעבר רחב יותר למודל Mobility as a Service (MaaS). במדינות רבות באירופה, בארה"ב, באוסטרליה ובערים מובילות בעולם, שירותים כגון Uber ו-Lyft שינו את דפוסי הניידות של מיליוני אנשים, הרחיבו את מגוון אפשרויות ההתניידות ושינו את מבנה שוק ההיסעים המסורתי. בישראל, בה שירותי שיתוף נסיעות מוסדרים כיום באופן חלקי בלבד, נבחנת האפשרות לאמץ מודלים מתקדמים יותר ולהתאים את הרגולציה כך שתאפשר אימוץ של שירותים אלה.

הדו"ח סוקר את ההשפעות המרכזיות של שירותי התחבורה השיתופית על מערכת התחבורה ועל השחקנים הפועלים בה. לצד יתרונות משמעותיים כגון הוזלת מחירי הנסיעה, שיפור איכות השירות, הרחבת אפשרויות הניידות ויצירת הזדמנויות תעסוקה – עולים גם אתגרים שנצפו בחלק מהערים שנסקרו וכן בניסיון המקומי בישראל (בשירותים כמו "באבל" ו"תיקתק"). בין האתגרים המרכזיים עימם התמודדו מקבלי ההחלטות נמנות נסיעות ריקות ופוטנציאל לתרומה לגודש במרכזי הערים, אם כי בחלק מהמקרים קשה היה לבודד את חלקם היחסי של שירותי התחבורה השיתופית בתוך מכלול הגורמים המשפיעים על הגודש.

לאור מכלול הממצאים וההתנסויות בעולם ובישראל, הדו"ח מציג שלושה מודלים עקרוניים ליישום התחבורה השיתופית בישראל:



חלופה C

נסיעות שיתופיות בלבד

מודל המתמקד בעיקרו בצירוף נוסעים לנסיעות שכבר מתקיימות, ללא הוספת רכבים חדשים למערכת



חלופה B

מודל שיתופי מוגבל

רגולציה מחמירה יותר, פיקוח תעריפים, דרישות סף לנהגים ולרכבים, וחובת שירות נגיש



חלופה A

שוק פתוח

רגולציה מצומצמת, תעריפים חופשיים ותחרות מלאה מול מוניות

יישום של כל אחת מהחלופות מחייב בחינה רגולטורית שכן התקנות הקיימות אינן מאפשרות כיום הפעלה מסחרית של תחבורה שיתופית במתכונת מלאה. בהתאם לכך נדרשת התאמת רגולציה הכוללת, בין היתר, את תיקון תקנה 84 לתקנות התעבורה כדי לאפשר הסעת נוסעים בשכר בתנאים פחות מגבילים, הגדרת תנאי רישוי למפעילים ולנהגים, יצירת פתרונות ביטוח ייעודיים, וגיבוש מנגנוני בקרה ואכיפה, בהתאם לכל חלופה. בנוסף, יש לשקול את ההשלכות על ענף המוניות ולגבש מדיניות לגבי פיצוי בעלי הזכויות הציבוריות ככל שקיימת בחלופות, לבחון את ההשפעה האפשרית על הגודש, על התחבורה הציבורית ועל ענפי ההיסעים, ולקבוע חובות שירות ונגישות עבור אנשים עם מוגבלות.

לסיכום, הממצאים מצביעים על כך ששילוב שירותי תחבורה שיתופית בישראל עשוי להרחיב את אפשרויות הניידות ולהוסיף גמישות ושיפור ברמת השירות לציבור. לצד זאת, הדו"ח מציג גם אתגרים פוטנציאליים הנלווים ליישום השירותים, ובהם השפעות אפשריות על הגודש, על ענף המוניות ועל היבטים רגולטוריים וביטוחיים. שלוש החלופות שנבחנו משקפות מגוון אפשרויות ליישום, הנבדלות זו מזו במידת המעורבות הרגולטורית ובאיזונים הנדרשים בין השחקנים במערכת התחבורה.

להלן תמצית של הפרקים המרכזיים בסקירה, המפרטים את הניתוחים והממצאים העיקריים עליהם מבוסס הדו"ח:

1.1 רקע ומטרות

בעשור האחרון התפתחו בעולם פלטפורמות לתחבורה שיתופית בתשלום, המהוות שכבת שירות נוספת לצד תחבורה ציבורית ומוניות. קיימות שלוש שיטות עיקריות לתפעול תחבורה שיתופית: (א) הצטרפות לנהג לנסיעה שמתבצעת ממילא תמורת תשלום, (ב) נהג או חברה שמציעה באמצעות פלטפורמה טכנולוגית שירות הסעה באמצעות רכבים פרטיים או רכבי חברה (שאינם מוניות) בכפוף להזמנה בודדת, ו(ג) חברה שמציעה בנוסף לפלטפורמת ההסעות הנ"ל גם שילוב בין הזמנות של מספר נוסעים.

בישראל, הסעת נוסעים בתשלום מותרת כיום רק למפעילי תחבורה ציבורית ולמוניות. מעבר לכך תקנה 84 לתקנות התעבורה מאפשרת שיתוף נסיעות בתנאים מגבילים שאינם מאפשרים הפעלה רחבה של שירותים שיתופיים כפי שקיים בעולם.

המסמך הוכן לבקשת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, לצורך בחינת מודלים שונים להטמעת שירותי תחבורה שיתופית בישראל והערכת השלכותיהם על התחבורה, המשק והרגולציה.

1.2 יתרונות וחסרונות תחבורה שיתופית

יתרונות עיקריים:	חסרונות עיקריים:
- הורדת מחירים כתוצאה מהגדלת תחרות והיצע - הרחבת מגוון שירותי ניידות זמינים - שיפור איכות השירות במערכת התחבורה - יצירת הזדמנות תעסוקתית לנהגים	- פוטנציאל להחמרת הגודש עקב נסיעות ריקות ומקדם מילוי נמוך - פוטנציאל להפחתת היקף השימוש בתחבורה ציבורית חששות בטיחות וביטחון לנוסעים ללא רגולציה ופיקוח מתאימים

1.3 מודלים של תחבורה שיתופית בעולם

לצורך גיבוש החלופות בדו"ח זה נערכה סקירה על פעילות תחבורה שיתופית בשנים האחרונות בערים שונות בעולם, בדגש על היבטים של רגולציה, רישוי, תחרות, נגישות ועוד. מהסקירה עלה שקיימים מגוון מודלים, הנעים בין שוק פתוח ברובו (קליפורניה, ויקטוריה באוסטרליה), לשוק מוגבל ומפוקח (צרפת, גרמניה). להלן התייחסות לתחומים העיקריים שנבחנו בסקירה:

- **רישוי וכניסה לשוק:** בחלק מהמקומות יש הליך כניסה מינימאלי (קליפורניה, ויקטוריה) ובחלקן (צרפת, בריטניה, גרמניה) הליך רישוי מקיף יותר.
- **פיקוח על הנהגים** – בכל המדינות שנבדקו קיים פיקוח על הנהגים כגון בדיקות רקע. במודלים המחויבים לרגולציה רחבה יותר (צרפת, גרמניה) יש דרישות כגון הוצאת רישיון מקצועי, קנסות גבוהים על אי עמידה בתנאים ועוד.
- **פיקוח על מחירים:** במדינות שנבדקו למעט בגרמניה אין פיקוח על המחירים, בחלקן יש הגבלה על תמחור דינאמי (צרפת).
- **חובת נגישות:** במדינות בהן הסקירה התמקדה אין חובת נגישות מבחינת כלי הרכב, אלא התמקדות בהיבטים של סיוע לנוסע והסעת חיות שירות. קיימות ערים אחרות שהוזכרו במסמך בהן יש דרישה למספר מינימאלי של כלי רכב נגשים.
- **הגנה על שירותי מוניות מסורתיים:** קיימת ככל שיש הגבלות על תנאי הכניסה ועל התפעול, כגון הליך רישוי מורכב שקיים כאמור לעיל באירופה או איסור על תמחור דינאמי שקיים בצרפת.
- **השפעה על גודש:** בחלק מהערים ישנם ממצאים המעידים על עלייה בגודש בשנים האחרונות ועל חלקה של תחבורה שיתופית בגודש. יחד עם זאת מדובר בנושא מורכב ומושפע ממשתנים רבים, לא תמיד ניתן לכמת את חלקה של התחבורה השיתופית או להצביע עליה כגורם משמעותי בהחרפת הגודש.
- **צעדי מדיניות להתמודדות עם השפעות תחבורה שיתופית:** בחלק מהערים ננקטו צעדים של הטלת מסים / אגרות על מנת להתמודד עם פגיעה בהכנסות התחבורה הציבורית (סן פרנסיסקו), לעודד שיתוף נסיעות עם יותר מנוסע אחד (שיקגו) או לצמצם כניסת כלי רכב לאזורי עומס (ניו יורק).
- **השפעות על סבסוד תחבורה ציבורית:** לא נמצא כי נעשו צעדים במדינות להגדלת סבסוד כתוצאה ישירה של ירידה בכמות הנוסעים בתחבורה ציבורית.

1.4. סוגיות עיקריות לדיון לקראת הכשרת נסיעות שיתופיות

- **רגולציה:** נדרש שינוי של הרגולציה הקיימת, שמגבילה את האפשרויות להסעת נוסעים בתשלום. מעבר להסרת החסמים, יש להרחיב את הרגולציה בהיבטים שונים של השירות, כגון אכיפה, בקרה, ביטוח ועוד.
- **אכיפה ובקרה:** בכל מנגנון שייקבע, יש להסדיר אכיפה ובקרה על נושאים כגון עמידה בדרישות בטיחות, תנאי סף לנהגים ובטחון הנוסעים. מעבר לכך, ככל שיוטלו דרישות נוספות בהיבטים של רמת שירות, טכנולוגיה, תנאי סף למפעילים וכו', יש לבקר גם תחומים אלה ויש לכך השלכה על היקפם של מנגנוני האכיפה שיש להקים.
- **שירות לאוכלוסיות עם מוגבלות:** ניתן לדרוש שירות בהיבט של הסעת כלבי נחייה / שירות וסיוע לנוסעים כפי שנהוג בענף המוניות, מעבר לכך ניתן לשקול דרישה לאחוז מסוים של רכבים נגשים לבעלי מוגבלויות.
- פגיעה בענף המוניות ובענפים אחרים של תחבורה ציבורית / היסעים: הכנסת פלטפורמות של נסיעות שיתופיות צפויה לפגוע בערך הזכות הציבורית למונית, שכיום מוקנית לבעליה בלעדיות על הסעת נוסעים בתשלום במסלולים גמישים. ניתן לגבש מנגנוני פיצוי מותאמים לכך, ככל שהרגולטור יחליט לפצות את בעלי הזכויות הציבוריות. באשר לתחבורה ציבורית או היסעים,

עשויות להיות השלכות על שירותים אלה והן תלויות במודל שייבחר, אך מוערך כי מדובר בהשפעות מצומצמות יחסית שלא ישליכו על הסדרי סובסידיה וכיו"ב.

- **השפעה על הגודש:** מצד אחד לתחבורה השיתופית יש פוטנציאל מסוים לצמצם שימוש ברכבים פרטיים וכך להפחית מהגודש התחבורתי, אך מנגד הניסיון הראה כי במרכזי ערים גדולות היא מחריפה אותו, בשל הנסיעות הריקות שמתבצעות על ידי נהגי תחבורה שיתופית ובשל העובדה שחלק גדול מהנוסעים השתמש קודם לכן בתחבורה ציבורית או מונית ולא ברכב פרטי. בישראל קיימת בשנים האחרונות החרפה של הגודש במרכזי הערים מסיבות שונות ויש לקחת בחשבון כי לכל רכיב נוסף במערכת יש תרומה גם בהיבט זה.

1.5. חלופות עקרוניות ליישום תחבורה שיתופית

על בסיס הניסיון בעולם כפי שמשקף מהסקירה שנערכה, הוגדרו שלוש חלופות, כאשר בכל אחת מהן ניתן דגש שונה למרכיבי האסדרה העיקריים, שהם פיקוח על אופן הביצוע ועל רמת השירות לנוסע.

חלופה A – מודל שוק פתוח

הפעלת התחבורה השיתופית במתכונת שוק פתוח עם התערבות מינימאלית בלבד, בהיבטים של הצבת רף מינימאלי של דרישות מהנהגים ובהקשר של בטיחות כלי הרכב, ללא פיקוח על תעריפי הנסיעה, ללא הגבלות על מספר כלי הרכב המורשים לפעול בשירות זה או הצבת דרישות נוספות שעשויות לייקר עלויות למפעילים ויצריכו הקמת מנגנוני פיקוח מורכבים. רמת השירות, המרכיבים והיבטי השירות השונים ייקבעו על פי תנאי השוק. עקב מיעוט חסמים והגבלות, צפויה לחלופה זו השפעה משמעותית יותר בהיבטים של גודש או של פגיעה בענפי היסעים אחרים, ביחס לחלופות האחרות.

חלופה B – מודל שיתופי מוגבל

בחלופה זו, לרגולטור תפקיד מרכזי ביצירת מסגרת הפעלה ופיקוח שגם קובעת מרכיבים ברמת השירות הנדרשת וגם מבטיחה הבחנה ברורה בין שירותי תחבורה שיתופית לבין שירותי המוניות. הרגולטור יקבע בין היתר תעריפים או רף תעריפים, תנאי סף למפעילים, הצבת רף גבוה יותר של טיפול בפניות ציבור / מידע לציבור וכו'. בהתאם לאלה, יהיה צורך ההקים מנגנוני פיקוח ובקרה על השירות שיהיו מורכבים יותר ביחס לחלופה A, בה הפיקוח הוא מינימאלי יחסית.

חלופה C – נסיעות שיתופיות בלבד

הכשרת שירות שמאפשר נסיעות שיתופיות בלבד, במובן של הוספת נוסעים לנסיעות קיימות, ללא תוספת רכב לכבישים, או שיתוף בין יותר מ-2 נוסעים (נהג + עוד שני נוסעים לפחות) וזאת מתוך ראיית הגודש בכבישים כשיקול עיקרי. מבחינת דרישות רמת שירות ופיקוח המנגנון יכול להיות דומה לחלופה A, אך עם דגש יתר על אכיפת הנושא של הסעת נוסעים במספר המותר לפי עקרון החלופה.

2. רקע – תחבורה שיתופית

בשנים האחרונות מתפתחים בעולם שירותי תחבורה שיתופית המשנים את דפוסי הניידות והתחבורה. מדינת ישראל בוחנת אפשרות להסדרת והטמעת שירותים אלה, במטרה להרחיב את מגוון פתרונות התחבורה הזמינים לציבור תוך בחינת ההשלכות הצפויות על התחבורה, הכלכלה והרגולציה.

תחבורה שיתופית התפתחה כמרכיב במודל "ניידות כשירות", **Mobility as a Service (MaaS)**, - מודל שבבסיסו היצע של מגוון שירותי ניידות לצרכים המשתנים של הנוסע באופן שהוא יוכל לבחור ולהתאים בכל רגע נתון את אמצעי ההתניידות לנסיעה הבודדת. חלופות הנסיעה, אשר התמצו עד לפני כמה שנים ברכב פרטי, בתחבורה ציבורית ובאופניים ובהליכה, התרחבו משמעותית בשנים האחרונות. פלטפורמות עיקריות שהתפתחו בשנים האחרונות - Transportation Network Companies (TNC) או Private Transportation Companies (PTC), כדוגמת Uber ו-Lyft, המציעות נסיעות שיתופיות בשיטות שונות. ניתן לחלק את הפלטפורמות ל-3 שיטות עיקריות:

שיטה א'	שיטה ב'	שיטה ג'
הצטרפות לנהג לנסיעתו המתוכננת ממילא	נהג עצמאי או המועסק על ידי גוף עסקי, המציע באמצעות פלטפורמה טכנולוגית, שירותי הסעה ברכבו שלו או ברכב הניתן לו על ידי החברה אשר באמצעותה מופעל השירות, למספר נוסעים אשר ביצעו מספר הזמנות שונות לכיוון דומה	נהג עצמאי או המועסק על ידי גוף עסקי, המציע באמצעות פלטפורמה טכנולוגית, שירותי הסעה ברכבו שלו או ברכב הניתן לו על ידי החברה אשר באמצעותה מופעל השירות, לנסיעה של נוסע יחיד או של מספר נוסעים שנוסעים יחדיו

שיטה א' הוסדרה בחקיקה אשר נכנסה לתוקפה בשנת 2017, בתקנה 84 לתקנות התעבורה – בתנאים מגבילים, אשר אינם מאפשרים לשלב הסעת נוסעים במודל עסקי: עד שתי הסעות ביום לרכב, תשלום שאינו עולה על חלקו היחסי של הנוסע בהוצאות נסיעה והגבלת מספר הנוסעים ל-4 בנוסף לנהג.

שיטות ב' ו-ג', טרם הוטמעו בישראל, על אף ההיקף הרחב שלהם בעשרות מדינות ובמאות ערים בעולם.

המסמך הוכן לבקשת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, לצורך בחינת מודלים שונים להטמעת שירותי תחבורה שיתופית בישראל ולהערכת השלכותיהם על התחבורה, המשק והרגולציה.

3. היתרונות והחסרונות של התחבורה השיתופית

3.1. היתרונות המרכזיים של תחבורה שיתופית

הורדת מחיר

כתוצאה מהגדלת תחרות והיצע השירותים.



הגדלת מגוון שירותי נייודות זמינים

כיום מוניות ותחבורה ציבורית אינן מספקות מענה מלא לצורכי הניידות, במיוחד בשעות שיא, בשעות הלילה כשאין תחבורה ציבורית וכן באזורים מסוימים. זמינות השירות מוגבלת, והעלות הגבוהה של נסיעה במונית בהשוואה לרכב פרטי מצמצמת את כדאיות השימוש בה.



שיפור איכות השירות

ככלל, כניסת שחקנים חדשים לשוק יוצרת דינמיקה תחרותית שעשויה להשפיע על איכות השירות ועל התנהגות הספקים הקיימים. בנושא תחבורה שיתופית, מחקר שנערך בניו יורק (2015) הראה ירידה משמעותית במספר התלונות על נהגי מוניות לאחר תחילת פעילות חברת Uber מה שמעיד על שיפור כללי באיכות השירות.¹



הזדמנות תעסוקתית לנהגים

התחבורה השיתופית מאפשרת לבעלי רכבים לייצר מקור הכנסה מרכזי או נוסף, באופן גמיש ועצמאי, בהתאם לתנאי ההסמכה וההתאמה הנדרשים (כגון וותק נהיגה, התאמת הרכב לשירות ועוד).



[1] Scott Wallsten, "The Competitive Effects of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis? (June 2015) p. 9-10.

3.2. החסרונות המרכזיים של התחבורה השיתופית

התחבורה השיתופית עלולה ליצור כשלים תחבורתיים חדשים או להחמיר כשלים קיימים.

החמרת הגודש

על פניו לתחבורה השיתופית פוטנציאל להפחית את מספר כלי הרכב הפרטיים בכבישים באמצעות נסיעות משותפות. יחד עם זאת, כפי שיפורט להלן, בפועל הניסיון מעיד ההפך.

הוספת "נסיעות ריקות"

בדומה למוניות, נהגים בשירותי תחבורה שיתופית נעים לעיתים ללא נוסעים בחיפוש אחר נסיעה, מה שמגביר את הגודש. מחקרים מצאו כי נסיעות ריקות מהוות כ-50% מהקילומטרים שרכבי תחבורה שיתופית מבצעים בניו יורק.²

מקדם מילוי נמוך לעומת תחבורה ציבורית ברכב רב קיבולת (אוטובוס או שירות רכבתי)

מעבר נוסעים מרכבים רבי קיבולת בתחבורה הציבורית לשירותים שיתופיים בעלי מקדם מילוי נמוך יותר יוביל להגברת הגודש בכבישים.

הוספת נסיעות חדשות לתשתיות התחבורה הקיימות (ביקוש מושרה- Induced Demand)

השקת שירותי תחבורה שיתופית מביאה לביצוע לנסיעות נוספות שלא התקיימו קודם לכן. כלומר, השיפור בנגישות, בנוחות או במחיר לא רק גורם למשתמשים קיימים לשנות את אמצעי התחבורה שלהם, אלא גם מייצר ביקוש חדש לחלוטין שמעמיס על המערכת.

חשש למקדם מילוי נמוך גם בשיטה המציעה שיתוף נסיעות (שיטה ג' לעיל) מחקרים מצביעים על כך שרק אחוז קטן מהנסיעות במודלים שיתופיים אכן כוללות יותר מנוסע אחד – למשל, בטורונטו רק ב-18% מהנסיעות נוספו נוסעים נוספים. גם בניו יורק רוב הנסיעות התקיימו בפועל עם נוסע יחיד³. מגמה דומה נצפתה בישראל, בשירותים כמו "באבל" ו"תיקתק", שבוטלו לאחר שלא עמדו ביעדי הנוסעים ביחס לעלות הסבסוד: ניתוח נתוני השימוש בשירותים אלה הראה, שמקדם המילוי בשירות "באבל" עמד על פחות מ-2 נוסעים לנסיעה, גם בשעות השיא של הביקוש. מקדם מילוי ממוצע ברכב פרטי עומד על 1.2 לנסיעה, כך שמקדם גבוה יותר לכאורה מצמצם כלי רכב, אבל בפועל, מרבית הנוסעים (כ-70%) עברו לשירות מאוטובוס או רכבת ולא מרכב פרטי או מונית. אם לוקחים בחשבון את מקדם המילוי רק עבור אלה שעברו מרכב פרטי, המקדם היה נמוך מ-1 (או שנסעו ברכב שיתופי כנוסע יחיד במקום מונית או רכב פרטי, או שהצטרפו לנסיעה שחלק מנוסעיה הגיעו מתחבורה ציבורית) ומכאן, שהשירות לא רק שלא הקל על הגודש, אלא גם תרם לו⁴.

[2] Gregory D. Erhardt¹*, Sneha Roy¹, Drew Cooper², Bhargava Sana², Mei Chen¹, Joe Castiglione- Do transportation network companies decrease or increase congestion? (2019)

[3] Schaller Consulting – Unsustainable? The Growth of App-Based Ride Services and Traffic, Travel and the Future of New York City (2017)

[4] דוח של משרד התחבורה מיום 5.9.21 – שירות גמיש, תמונת מצב ותובנות להמשך

תחרות עם התחבורה הציבורית

הניסיון בארץ עם "באבל" ו"תיק-תק" הראה כי כשני שליש מהנוסעים השתמשו קודם לכן בתחבורה ציבורית. מגמה זו של מעבר נושאים מתחבורה ציבורית לשירות ברכבים קטנים עשויה להביא להפחתה בכמות המשתמשים בתחבורה ציבורית, אך יחד עם זאת, לא מוערך שהיקף השימוש בתחבורה שיתופית צפוי להיות מושפע במידה כה משמעותית שתצריך בחינה מחדש של היקף הסבסוד הנדרש לתחבורה הציבורית.

בטיחות וביטחון

במציאות בה כל אדם יכול להשתמש ברכבו הפרטי בתור רכב נותן שירות, יכולה להיווצר תופעה של נהגים לא מקצועיים (עם עבר של הרשעות תנועה או חוסר ניסיון מספק בנהיגה) המשתמשים ברכבים ישנים, לא בטיחותיים, לא יעילים ומזהמים. כמו כן, על רקע המצב הביטחוני בארץ בשנים האחרונות תחושת הביטחון האישי של התושבים במרחב הציבורי התערערה, ולכן יש לשקול הגדרת תנאים/ מגבלות לפי בדיקה מול משרד הביטחון.

נהגים שאינם מתאימים לתפקיד

למרות בדיקות הרקע של החברות המפעילות נשמעות טענות ברחבי העולם כי הן מקלות בדרישות כדי להגדיל את מספר הנהגים ולמקסם רווחים. בניגוד לנהגים ברכב ציבורי, לא תמיד נכללות בדיקות פליליות, רפואיות ומקצועיות מלאות – נושא שניתן להסדרה רגולטורית.

4. מודלים של תחבורה שיתופית בעולם

סקירה השוואתית

הסקירה הקצרה להלן בוחנת מספר מודלים שקיימים במדינות בהקשר של תחבורה שיתופית בדגש על רגולציה, רישוי, תחרות ועוד. כפי שיפורט בטבלה 1 להלן, אין פתרון אחיד לרגולציית שירותי נסיעות שיתופיות אלא ישנם מספר מודלים הנעים בין שוק פתוח (קליפורניה, ויקטוריה) לשוק מוגבל ומפוקח (צרפת, גרמניה).

חלק א': מאפייני שירות רגולציית תחבורה שיתופית

1. רישוי והגבלות כניסה לשוק

בקליפורניה ובוויקטוריה, הליכי הרישוי לכניסת חברות ונהגים לתחבורה שיתופית הם מינימליים, אחידים וללא מגבלות כמותיות – כל מי שעומד בדרישות הבסיסיות יכול להצטרף למערך. בקליפורניה חברות התחבורה שיתופית הוגדרו תחת קטגוריית רישוי חדשה: TNC (Transport Network Companies); בזמן שבויקטוריה ההגדרה הוחלה על הרכבים עצמם, תחת השם CPV (Commercial Passenger Vehicles). **בצרפת**, לעומת זאת, נדרש רישוי מקצועי ומוגבל, הכולל לעיתים קרובות הליכי מכרז, מה שמצמצם את מספר הנהגים והחברות הפועלות בתחום. **בבריטניה**, הליך הרישוי הוא מקיף וכולל מספר מבחנים ובדיקות, ומתבצע ברמה המקומית. כלומר כל רשות אזורית קובעת דרישות משתנות לנהגים ולרכבים, ויש לעמוד בהן כדי לפעול באזור הרלוונטי. **בגרמניה**, קיימת דרישה לרישוי מקצועי בלבד, כאשר נאסר על נהגים שאינם מקצועיים לפעול בתחום, וזאת כדי להבטיח סטנדרט שירות גבוה ומפוקח.

2. הגנה על שירותי המוניות המסורתיים

בצרפת ובגרמניה קיימת הגנה גבוהה לשירותי המוניות המסורתיים – הדבר בא לידי ביטוי בהגבלות רגולטוריות כגון פיקוח מחירים ואיסור על תמחור דינאמי (surge pricing); כמו גם חקיקה ואכיפה שמטרתן לשמור על מעמד המוניות הקלאסיות ולהגביל את התחרות מצד שירותי התחבורה השיתופית. לדוגמה, בצרפת חל איסור על רכבי תחבורה שיתופית להסתובב כאשר הם לא מבצעים נסיעה בפועל, ולכן מחויבים לחזור ל"גראז" (בסיס הפעילות שלהם), אחרי סיום נסיעה.⁵ **בבריטניה**, ההגנה מתונה יותר וכוללת הפרדה פונקציונלית: מוניות רשאיות להעלות נוסעים בהינף יד, בעוד ששירותי התחבורה השיתופית מוגבלים להזמנות מראש בלבד. **בקליפורניה ובוויקטוריה**, ההגנה על שירותי המוניות המסורתיים היא מינימלית - למעט דרישות רישוי והגנות בסיסיות

[5] Way Partner, (2025). Legal requirements for becoming a private hire driver in France in 2025. <https://way-partner.com/en/legal-requirements-for-becoming-a-vc-driver-in-france-in-2025/>

(הפרדה פונקציונלית, בדומה לבריטניה), השוק פתוח כמעט לחלוטין, ההגבלות על התחבורה השיתופית מצומצמות, ותמחור השירותים הוא חופשי, דינאמי ולא מוגבל. כל אלה מובילים לתחרות חופשית כמעט לחלוטין בין השירותים.

3. פיקוח על נהגים (אכיפה מנהלית)

קליפורניה: בדיקות הרקע לנהגים מבוצעות על-ידי שני גורמים: נציבות השירותים הציבוריים של קליפורניה (CPUC), האחראית על בחינת תנאי הסף לנהגים, ומשרד הרישוי המקומי (DMV), שבוחן עברות תנועה, מטיל קנסות ומבצע ביקורות תקופתיות.⁶



צרפת: נהגי תחבורה שיתופית (בצרפת: VTC) מחויבים בהוצאת רישיון מקצועי, בדיקות רקע רפואי ופילי ורישום עסקי. הנהגים נדרשים להירשם במרשם מיוחד בשם REVTC, שם מופיעים פרטיהם האישיים, פרטי הרכב, הרישיון, הרישום והביטוח שלהם. האכיפה על ידי משרד התחבורה והמשטרה היא נוקשה, וכוללת קנסות בגובה של עד 15k אירו, שלילת רישיון, ועוד.⁷



גרמניה: נהגים נדרשים לרישיון מקצועי, בדיקות רקע וביקורת רכב. כמו כן מתבצעת אכיפה על ידי רשויות מקומיות לרבות הטלת קנסות בגובה של 10-20k אירו על אי עמידה בתקנות.⁸



בריטניה: TfL דורשת למלא הליך רישום, הכולל הצגת רישיון נהיגה, בדיקת רקע פלילי (DBS) שנתית, הערכת יכולת ניווט, מבחן שפה, ועוד. בנוסף חלה על הנהגים חובת דיווח על תקריות תוך 48 שעות.⁹



ויקטוריה: נהגים חייבים בהליך רישוי, בדיקות משטרה, פיקוח שוטף, וניתן לשלול/להשעות את רישיונם במקרה של הפרה התנאים. הפיקוח מתבצע ע"י הרגולטור של ענף המוניות, ה-CPVV.¹⁰



[6] פורטל הרגולציה על שירותי תחבורה שיתופית של ה-CPUC:

California Public Utilities Commission (n.a), Transportation Network Companies. Retrieved 11 November, 2025 from: <https://t.ly/gZUCQ>

[7] Service Public Entreprendre (2025), Become a VTC driver. Retrieved 13 November, 2025 from: <https://entreprendre.service-public.gouv.fr/vosdroits/F31027?lang=en>

[8] דרישות רישוי: סעיף 48 בחוק הגרמני הפדרלי לתנאי רישוי לנהגים:

Fahrerlaubnis-Verordnung(n.a). § 48. Retrieved 13 November, 2025 from: https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/_48.html

קנסות על עבירות נהגים מקצועיים, סעיף 61 לחוק הפדרלי הגרמני על שירותים להשכרת רכבים:

PBefG - Verkehr mit Mietwagen, (n.a). § 61. Retrieved 13 November, 2025 from: https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/_61.html

[9] TfL, (n.a). Apply for a Private Hire Driver License. Retrieved 11 November, 2025 from: <https://t.ly/6Bnvw>

[10] Safe Transport Victoria (n.d), Driver Requirements. Retrieved 13 November, 2025 from: <https://safetransport.vic.gov.au/on-the-road/commercial-passenger-vehicles/cpv-drivers/driver-requirements/>

4. פיקוח על מחירים, רווחיות החברה, והיחס בין תשלום לנוסע לבין שכר לנהג

הערה: במרבית המדינות אין פיקוח ישיר על רווחי החברות או הגבלת תעריפים. החברות קובעות מחירים דינמיים על פי השוק, והפיקוח מתמקד בעיקר בשקיפות ובדיווח על התעריפים והעסקאות.

קליפורניה: אין פיקוח ישיר על רווחי החברות או מחירי הנסיעות, והרגולציה מתמקדת בדיווח ושקיפות לנציבות השירותים הציבוריים של קליפורניה (ה-CPUC). שכר הנהגים נקבע בשוק.¹¹



צרפת: עיקר הפסיקה עוסקת במעמד הנהגים כעובדים או כעצמאיים. על אף שחל פיקוח על מחירי הנסיעות עצמן לרבות איסור על תמחור דינאמי (surge pricing¹²), אין פיקוח ישיר על רווחיות החברה. עם זאת, יש אכיפה על העסקה לא חוקית.¹³



גרמניה: מחירי הנסיעות מפוקחים, בדומה לצרפת, וכמו כן הפיקוח מתמקד בהגנה על תחרות חוקית והגדרת מעמד הנהגים. הפיקוח לא עוסק ברווחיות החברה או בחלוקת התשלום בין החברה והנהגים.¹⁴



בריטניה: אין פיקוח ישיר על רווחיות או תעריפים, והדיון הציבורי בנושא עוסק בזכויות הנהגים ושמירה על התחרות בענף.¹⁵



ויקטוריה: לאור המודל החופשי כמעט לחלוטין, אין פיקוח ישיר על רווחיות החברות. התעריפים דינמיים, והרגולטור רק מציב כללי בטיחות ושירות.¹⁶



[11] אחת החברות הציעה להגביל דווקא את הכנסות הנהגים, אך עמדתם לא אומצה על ידי בית המשפט המקומי. ראו:

CPUC Decision 13-09-045, Retrieved 11 November, 2025 from: <https://t.ly/mp3eH>

[12] Surge Pricing - תמחור דינמי שבו המחיר עולה בזמני ביקוש גבוה (שעות עומס, מזג אוויר קשה, אירועים). נועד לעודד נהגים לצאת לעבודה ולשמור על זמינות השירות.

[13] GENIE, (2025). French Supreme Court's ruling on Uber drivers: A turning point in platform workers' misclassification claims? Retrieved 13 November, 2025 from: <https://t.ly/jv4xH>

[14] Library of Congress Blog (2016). Legal Challenges for Uber in the European Union and in Germany. Retrieved 13 November, 2025 from: <https://t.ly/k8bev>

[15] Department from Transport (UK), (2022). Taxi and Private Hire Vehicle Licensing. P. 11. Retrieved 11 November, 2025 from: <https://t.ly/PLmX8>

[16] Safe Transport Victoria (n.d). 2025 CPV Industry Reforms. Retrieved 13 November, 2025 from: <https://safetransport.vic.gov.au/on-the-road/commercial-passenger-vehicles/2025-cpv-industry-reforms/>

5. חובת נגישות

קליפורניה: יש חיוב לחברות התחבורה השיתופית להציע שירות לאנשים עם מוגבלות, כמתחייב לפי חוק שוויון זכויות לאמריקאים עם מוגבלות (ADA).¹⁷



צרפת: שירותי תחבורה שיתופית מחויבים לסייע לאנשים עם מוגבלויות ברמה סבירה על מנת שיוכלו להנות מהשירות: סיוע בכניסה לרכב ויציאה ממנו והסעת כלבי נחיה. האחריות של נהגי תחבורה שיתופית פחותה מאחריות חברות התחבורה הציבורית בנושא זה, לאור העובדה שחברות תחבורה ציבורית נדרשות להפעיל כלי רכב נגישים ואילו נהג פרטי אינו מחויב בכך.¹⁸



גרמניה: סעיפים 1(2) ו-1(3) ל"חוק חיזוק הנגישות" BFSG (Barrierefreiheitsstärkungsgesetz), קובע כי כלל שירותי התחבורה, ובכללם שירותי הפועלים על בסיס אפליקציות מחויבים להנגיש את המוצרים והמידע שלהם לאנשים עם מוגבלות.¹⁹ עם זאת, לא קיימת התייחסות מפורשת להיקף ולאופי ההנגשה הנדרשים משירותי התחבורה השיתופית.



בריטניה: נהגי תחבורה שיתופית מחויבים להעלות כלבי נחיה וחיות שירות ללא תשלום נוסף, ואם הגדירו את רכבם כמתאים להסעת נוסעים בכיסאות גלגלים, הם מחויבים לסייע לנוסעים להיכנס ולצאת מהרכב ללא תשלום נוסף.²⁰



ויקטוריה: נהגים מחויבים להעלות לרכבם חיות שירות, ולסייע לנוסעים הדורשים סיוע בניידות.²¹



[17] ראו עמ' 56.

[18] Ministeres de Transition Ecologique, (2019). Fiche n°3 : LOM et facilités d'accès aux TPMR (et maintien VTC/TPMR). Retrieved 13 November, 2025 from: <https://t.ly/vt0Q0>

[19] Barrierefreiheitsanforderungen (BFSG), (n.a). § 1(3)2; 3(1). Retrieved 13 November, 2025 from: <https://www.gesetze-im-internet.de/bfsg/BJNR297010021.html#BJNR297010021BJNG000300000>

[20] ראו 8.

[21] ראו 9.

טבלה 1: רגולציית תחבורה שיתופית במדינות נבחרות

מדינה	מודל רגולציה	רישוי והגבלות כניסה	נגישות	תמחור ופיקוח על רווחים	הגנה על שירותי מוניות מסורתיים	פיקוח על נהגים	צעדים חקיקתיים
ויקטוריה ^{22,23}	שוק פתוח	רישוי תחת קטגוריה ייעודית – CPV, הסרת חסמים לכניסה לענף; דרישות מינימליות לבדיקות רקע, בטיחות וזהות	חיוב העלאת חיות שירות, וסיוע בניידות	תמחור חופשי לכלל השירותים; אין פיקוח על רווחים	ההגנה מינימלית, מתמקדת ברישוי נהגים ורכבים	דרישות רישוי, בדיקות משטרה, פיקוח של ה-CPV	רפורמה מקיפה ב-2018; הסרת חסמים לכניסה לענף
קליפורניה ^{24,25}	אימוץ חדשנות / שוק פתוח	הל"ך רישוי לחברות, אין הגבלה על מספר הרכבים או הנהגים	חיוב לעמוד בחוק חוק שוויון זכויות לאמריקאים עם מוגבלות (ADA)	ללא פיקוח מחירים; תמחור דינמי; אין פיקוח ישיר על רווחים	הגבלה להזמנות מראש; רק למוניות זכות להעלאת נוסעים בהינף יד	בדיקות רקע, ביקורות CPUC, קנסות	יצירת קטגוריית רישוי חדשה (TNC); חובת ביטוח, עדכוני רגולציה שוטפים
בריטניה ^{26,27}	מודל תחרות מאוזנת	רישוי מקומי (תחת קטגוריית PHV ²⁸); דרישות משתנות לפי רשות אזורית	חיוב העלאת חיות שירות, סיוע ללא תשלום נוסף לנוסעים עם מוגבלות בניידות אם רכב הוגדר כנגיש	תמחור חופשי ללא פיקוח, כולל תמחור דינמי (surge pricing), אין פיקוח רווחים	הפרדה פונקציונלית - מוניות מורשות להעלאת נוסעים בהינף יד; נסיעות שיתופיות רק בהזמנה מראש	רישוי מרשות מקומית, בדיקה רקע פלילית (DBS), מבחנים של הנהגים	התאמות רגולציה קיימת; חיזוק בדיקות בטיחות; פסיקות משפטיות המחירות בזכויות העובד של הנהגים
צרפת ^{30,31}	מגן / מגביל	רישוי מקצועי; מרשם נהגים; הגבלת רישיונות; הליכי מכרז	חובה לנקוט צעדים להנגשה; אחריות נהגים מוגבלת ביחס לחברות תחבורה ציבורית	מחיר שנקבע מראש (איסור על תמחור דינמי); אין פיקוח על אחוז הרווח של החברה.	הגבלות תפעוליות (למשל דרישת "חזרה לגראז"); אכיפה פלילית	הל"ך רישוי מורכב, אכיפה נוקשה	הבחנה בין סוגי שירותים בחקיקה; פסיקות שיפוטיות הדורשות רגולציה על השירותים
גרמניה ^{31,33}	הגנה גבוהה על התחבורה המסורתית	איסור על נהגים לא מקצועיים; רישוי מקצועי בלבד	חיוב הנגשת מוצרים ומידע, אך היקף ההנגשה לא מוגדר היטב	פיקוח מחירים; אין פיקוח רווחים	הגנה גבוהה על מוניות; אכיפה משפטית קפדנית	רישוי מקצועי חובה, ביצוע ביקורות	פסיקות בתי משפט; קנסות משמעותיים

[22] Government of Victoria, (n.d). Taxi and hire car industry reforms. Retrieved 29 October 2025 from: <https://www.vic.gov.au/taxi-and-hire-car-industry-reforms>

[23] Essential Services Commission, (n.d). How we regulate commercial passenger vehicles. Retrieved 29 October 2025 from: <https://t.ly/kn-Qz>

[24] Lombardo, A. M. (2022). The Uber challenge: A comparative analysis of regulatory schemes governing transportation app firms. Sw. J. Intl L., 28, 176. Retrieved 27 October 2025 from: <https://t.ly/ZlrCW>

[25] California Public Utilities Commission (2019). Basic Information for Transportation Network Companies and Applicants. Retrieved 27 October 2025 from: <https://t.ly/DH6iv>

[26] Amaxopoulou, M. et al., (2021). Regulation of Uber in the UK. In: Ayata, Z., Önay, I. (eds) Global Perspectives on Legal Challenges Posed by Ridesharing Companies. Springer, Singapore. <https://t.ly/ryQCa>

[27] McGaughey, E., (2019). Uber, the Taylor Review, Mutuality and the Duty Not to Misrepresent Employment Status, Industrial Law Journal, Volume 48, Issue 2, Pages 180–198. <https://doi.org/10.1093/indlaw/dwy0141>

[28] Autorité de la Concurrence (2013). Avis n° 13-A-23 du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur. Retrieved 27 October 2025 from: <https://t.ly/IVHz>

[29] Autorité de la Concurrence (2013). Avis n° 13-A-23 du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur. Retrieved 27 October 2025 from: <https://t.ly/IVHz>

[30] Autorité de la Concurrence (2013). Avis n° 13-A-23 du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur. Retrieved 27 October 2025 from: <https://t.ly/IVHz>

[31] OECD-ITF, (2016). App-Based Ride and Taxi Services: Principles for Regulation. P. 13. Retrieved 27 October 2025 from: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/app-ride-taxi-regulation.pdf>

[32] Eurofound (2015). Berlin Court of Appeal: Uber Black violates the Passenger Transportation Act (Court ruling). Record number 3501, Platform Economy Database, Dublin, <https://t.ly/U-wrz>

[33] Reuters (2019). German court bans Uber's ride-hailing services in Germany. Retrieved 27 October 2025 from: <https://t.ly/mlhc6>

חלק ב': השפעת שירותי הנסיעות השיתופיות על גודש, ועל סבסוד לתחבורה הציבורית

1. השפעה על הגודש בדרכים

הערה: קיימים מחקרים מועטים שבחנו את הקשר בין שירותי התחבורה השיתופית לבין הגודש בדרכים. על אף שקיימות אינדיקציות לעליית גודש בערים מסוימות במקביל להתרחבותם של שירותים אלה (קליפורניה, צרפת), מדובר בתחום שמושפע מגורמים ומשתנים רבים וקיים קושי במחקרים לבודד ולכמת את היקפי ההשפעה. יחד עם זאת, ניתן לראות שמספר מדינות החליטו להטיל רגולציה על ענף התחבורה השיתופית ומכך ניתן להסיק שהן רואות בתחבורה השיתופית כגורם בעליה בגודש במדינתם.

הממצאים בפרק זה מצביעים על כך שבניגוד למוצג במחקרים מוקדמים בנושא,³⁴ כמות הרכבים והנסיעות לא הצטמצמה בצורה ניכרת בערים בהם התרחבה הפעילות של שירותי התחבורה השיתופית, כך שלתחבורה השיתופית לכל הפחות לא הייתה תרומה ניכרת בצמצום הגודש.

קליפורניה: מחקרים בנושא מגלים השפעות מורכבות של כניסת התחבורה השיתופית על הגודש. באזורים פחות מאוכלסים ובשעות שאינן עמוסות הייתה ירידה בגודש ובזיהום, אך בשעות העומס ובאזורים עירוניים (לוס אנג'לס, מפרץ סן פרנסיסקו) נרשמה עלייה בגודש – בפרט, תוספת של כ-0.2 שניות לתושב בשעות השיא.³⁵ יתרה על כך, בסן פרנסיסקו בין השנים 2010-2016, נרשמה עלייה של 62% בעיכובים בדרכים; עלייה של 13% בנסועה; וירידה של 13% במהירות בדרכים. מתוך כלל שינויים אלה, חברות התחבורה השיתופית (TNCs) אחראיות לכ-50% מהשינויים בכל אחד מהם (ראו תרשים 1 מטה).



[34] מחקרים כגון:

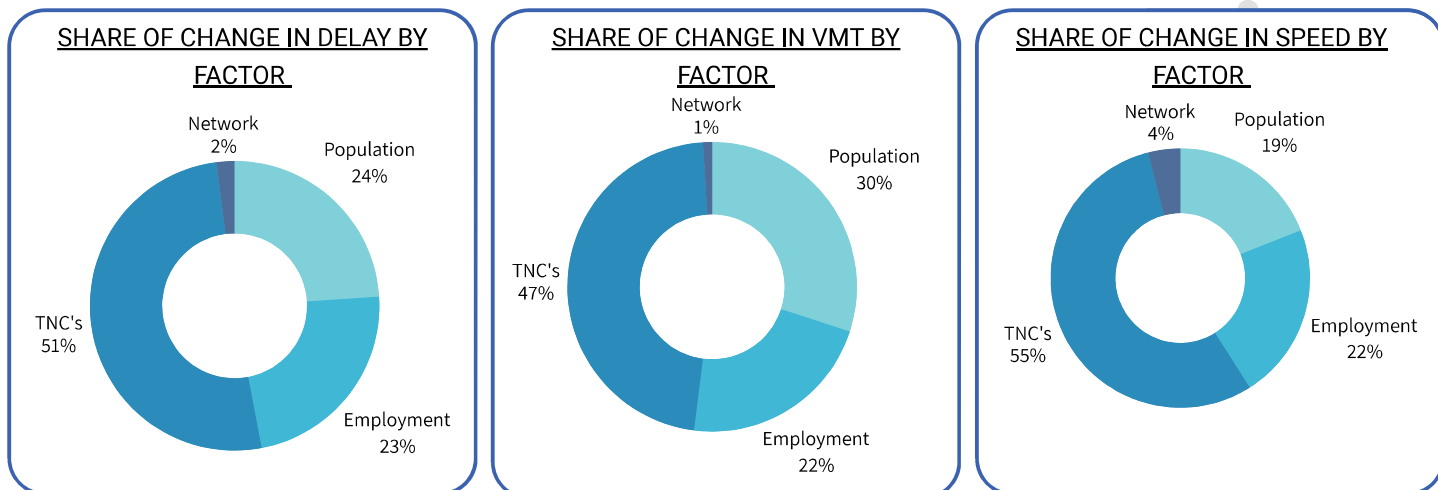
Li, Hong & Zhang (2016). An Empirical Analysis of On-Demand Ride Sharing and Traffic Congestion <https://ssrn.com/abstract=2843301> ;

Alexander & González. (2015). Assessing the impact of real-time ridesharing on urban traffic using mobile phone data. Proc. UrbComp, 5, 1-9.

מצביעים על נסיעות עם מקדם מילוי גבוה יותר בתחבורה שיתופית, ומעבר מהרכב הפרטי לתחבורה שיתופית. עם זאת, עבודה זו ומקורותיה מציגים כי גורמים כגון הנסיעות הריקות, ומעבר משמעותי מהתחבורה הציבורית לשיתופית, מצמצמים את התועלות שהוצגו אז.

[35] Krishnamurthy & Ngo, (2021). Do ride-hailing services worsen freeway congestion and air quality? Evidence from Uber in California. SSRN Electronic Journal <https://doi.org/10.2139/ssrn.4022570>

תרשים 1 - השפעה יחסית של תחבורה שיתופית וגורמים אחרים על הגודש בסן פרנסיסקו³⁶



צרפת: בין השנים 2015-2020 עלה מספר נהגי רכבי התחבורה השיתופית (VTC) בצרפת מ-13,500 ל-47,500 נהגים. במקביל, חלה ירידה במספר הכולל של רכבים בכבישים. עם זאת, המהירות הממוצעת בפריז ירדה מ-15.2 קמ"ש ב-2014, ל-13.9 קמ"ש ב-2018. כך שקיימת אינדיקציה לכך שלרכבי התחבורה השיתופית ככל הייתה השפעה בעליית הגודש.³⁷



בריטניה: בלונדון נרשם גידול מתון בגודש במרכז העיר בשנים האחרונות. על אף שקיימת טענה שהגודש נובע גם מנסיעות ריקות (deadheading) של שירותי תחבורה שיתופית, קיימים גם הסברים חלופיים לפיהם העומס נובע מעלייה בעבודות בכבישים בשנים האחרונות, כמו גם העלייה בכמות רכבי הסחורות הקלים (LGV) בכבישים.³⁸



צעדי מדיניות להתמודדות עם השפעות שירותי תחבורה שיתופית, ותוצאותיהם

סן פרנסיסקו: בעיר נצפתה ירידה בהכנסות התחבורה הציבורית, שהובילה לגיבוש מדיניות שמטרתה לפצות את רשות התח"צ המקומית על הגירעון שנוצר³⁹ וליצור אפיק חדש להשקעה בפיתוח תשתיות תחבורה ציבורית, ירוקה וכד'. במסגרת זו הוטל מס של 1.5-3.25% על כל נסיעה בתחבורה שיתופית.⁴⁰ על אף שהיה ניתן לצפות שהמס יביא לצמצום כמות הנסיעות וכך גם לצמצום הגודש, לא נראה שהיה אפקט כלשהו על כמות הנסיעות עקב הטלת מס זה.

[36] SFCTA, (2018). TNCs & Congestion – Final Report. P. 4, 20-22

https://www.sfcta.org/sites/default/files/2019-05/TNCs_Congestion_Report_181015_Finals.pdf

[37] Letowski, A., (2021). Quelle évolution pour les taxis et plus encore pour les VTC? Retrieved 13 November, 2025 from: <https://letowski.fr/quelle-evolution-pour-les-taxis-et-plus-encore-pour-les-vtc>

[38] Written evidence submitted by Uber (URB0025)

<https://committees.parliament.uk/writtenevidence/75803/html>

[39] Brown, A.M.Y., (2024). Proposition L – Tax Ride-Hailing and Autonomous Vehicle Companies to Fund Public Transit. San Francisco Public Press. <https://www.sfpublishpress.org/proposition-l-tax-ride-hailing-and-autonomous-vehicle-companies-to-fund-public-transit/>

[40] San Francisco County Transportation Authority (SFCTA), (n.a). TNC Tax. Retrieved 11 November, 2025 from: <https://www.sfcta.org/funding/tnc-tax>

[41] Rodriguez, F., (2018). Congestion pricing revival: State bill would allow SF to charge cars for downtown entry. San Francisco Examiner. <https://t.ly/NHx-4>

בנוסף, היה ניסיון להציב הגבלות לכמות הרישיונות לרכבי תחבורה שיתופית, ולהטיל אגרות גודש לכל מייל נסיעה באזורים הפקוקים בסן פרנסיסקו, שלא צלחו עקב התנגדות ציבורית.⁴¹

שיקגו: צעדי מדיניות דומים אומצו בשיקגו, שם הוטל מס משתנה, בהתאם לאזור הנסיעה (גבוה יותר באזורים העמוסים), והמעודד נוסעים להצטרף לנסיעות יחד, בכך שהמס מופחת עבור נסיעות משותפות. עם זאת, מחקר שבחן את מדיניות זו מצא כי עליית מחיר של 1 דולר עבור נסיעה בודדת, הביאה מחד לעלייה של 24% בנסיעות המשותפות, אך מאידך, לא נצפתה ירידה ניכרת בקילומטרים של נסיעות, או בגודש. כך שהמס כשל במילוי מטרותיו.⁴² דווקא באזורים מעוטי יכולת, מדיניות זו הביאה לירידה של 11.5% בביקוש לנסיעות בתחבורה שיתופית, עקב עליית מחיר הנסיעה. מכאן שהאפקט המרכזי של מס זה היה פגיעה בשוויון בעיר.⁴³

ניו יורק: בין השנים 2013-2017, מרכז העיר של ניו יורק חווה ירידה של 23% במהירות בדרכים, לצד עלייה של 36% בנסועה, ועלייה של 59% בכמות המוניות ורכבי התחבורה השיתופית.⁴⁴ על מנת להתמודד עם עליית גודש זו, אומצו צעדי מדיניות שונים, בין היתר כלפי שירותי התחבורה שיתופית. בשלב ראשון (2018) הוגבלה כמות הרישיונות של נהגי תחבורה שיתופית, ולאחר מכן הוחלט להעניק רישיונות חדשים לרכבים חשמליים בלבד.⁴⁵ בנוסף, הוחלו אגרות גודש: בתחילה (2019) תשלום של \$2.5-\$2.75 על כל נסיעה של מוניות ורכבי תחבורה שיתופית;⁴⁶ ובשנת 2025 הוחלפה האגרה בתשלום של 9 דולר לכל רכב הנוסע מתחת לרוחב מס' 60 בשעות העומס.⁴⁷ נכון לכתיבת שורות אלה, נראה שצעדי מדיניות אלה נוחלים הצלחה מסוימת, ואגרת הגודש החדשה נתפסת כבעלת פוטנציאל לתרומה בהפחתת הגודש, עם צפי לחיסכון של 10 שעות נסיעה בשנה לכל נוסע.⁴⁸

לסיכום, המקרים לעיל מציגים שעל אף הניסיון לצמצם את הגודש הנוצר משירותי תחבורה שיתופית, לא כל הצעדים מצליחים להביא לצמצום אמיתי של הגודש. נראה ממקרים אלה שהטלת מס בלבד על הנסיעות אינו מספק על מנת להתמודד עם הגודש, ואף יכול להביא לגידול באי שיוון בין האזרחים בנגישות אל שירותי תחבורה אלה. לכן יש לשקול שילוב של כלים שונים בהתאם להיתכנותם, בין אם על ידי הגבלה/התניה של מתן רישיונות להפעלת רכבי תחבורה שיתופית, ובין אם על ידי החלת אגרות גודש באזורים הערים העמוסים, ככל שהדבר יהיה אפשרי.

[42] Stopler, S. & Taiebat, M. (2024). Getting from Ridehailing to Ridesharing: Effects of a Congestion Tax in Chicago. University of Michigan.

<https://bibliography.dev.icpsr.umich.edu/bibliography/citations/data/174358/fileDownload>

[43] Chinese University of Hong Kong, (2025). How Does Ride-Hailing Congestion Pricing Shape Digital Access and Transportation Equity? Evidence from a Natural Experiment in Chicago. <https://t.ly/fbg1E>

[44] Schaller Consulting, (2017). Empty Seats, Full Streets. <http://schallerconsult.com/rideservices/emptyseatsfullstreets.pdf>

[45] Hicks, N. (2023). NYC lifts cap on for-hire cars — provided they're electric. <https://nypost.com/2023/10/19/nyc-lifts-cap-on-for-hire-cars-provided-theyre-electric/>

[46] NYC Taxi and Limousine Commission & Department of Transportation, (2019). Improving Efficiency and Managing Growth in New York's For-Hire Vehicle Sector. https://www.nyc.gov/assets/tlc/downloads/pdf/fhv_congestion_study_report.pdf

[47] Sanford, K.M & Ables, K. (2024). Nation's first congestion pricing plan makes a comeback in New York City. The Washington Post. <https://www.washingtonpost.com/climate-solutions/2024/11/14/congestion-pricing-new-york-hochul/>

[48] National Bureau of Economic Research (NBER), (2025). Impact of New York City's Congestion Pricing Program. <https://www.nber.org/digest/202506/impact-new-york-citys-congestion-pricing-program>

2. שינויים בסבסוד לענף התחבורה הציבורית

הערה: לאור הירידה בפדיון התחבורה הציבורית בתקופת הקורונה, הייתה עלייה ברמת הסבסוד במקומות רבים בעולם. מכאן שקשה להפריד את האפקט של כניסת שירותי התחבורה השיתופית מההקשר העולמי הרחב יותר בתקופת המגפה ולהצביע על מגמה ברורה בין כניסת שירותי התחבורה השיתופית לשינוי הסבסוד לתח"צ.

קליפורניה: מעבר נוסעים לנסיעות שיתופיות גרם לירידה בהכנסות של מערכות התחבורה הציבורית, כפי שיפורט להלן. לאור זאת הוטל בסן פרנסיסקו 1.5-3.25% מס על כל נסיעה בתחבורה שיתופית, כפי שפורט לעיל. זאת במטרה לפצות על אבדן הפדיון בתח"צ.⁴⁹



צרפת: לא נמצא מידע חד משמעי המצביע על שינוי ברמת הסבסוד לתחבורה ציבורית בעקבות הכניסה של שירותי התחבורה השיתופית. ייתכן שהדבר נובע מהגבלות הפעילות המשמעותיים שיש לשירותים אלה בצרפת.



גרמניה: על אף שקיימת כוונה להגדיל את רמת הסבסוד של התחבורה הציבורית בגרמניה, הסיבה המרכזית שבגינה הסבסוד הזה ניתן היא המעבר של הענף לאנרגיות מתחדשות.⁵⁰



בריטניה: TfL רשמה ירידה בהכנסות, בייחוד בתקופת הקורונה, ולכן הממשלה העבירה סבסוד חירום לשמירה על רמת השירותים. קשה לומר בוודאות מהי תרומתה של התחבורה השיתופית במגמת סבסוד זו.⁵¹



ויקטוריה: קיימת עלייה ברמת הסבסוד לתחבורה ציבורית, אך הדבר מתרחש בעיקר עקב פיתוח פרויקטי תשתית חדשים כגון מטר.⁵²



[49] Hoffmann J. et al., (2022). Fair Energy Transition for All. National Report of Germany. Adelphi Consult GmbH. Retrieved 13 November from: <https://t.ly/35Dyn>

[50] Mayor of London, (2024). TfL Pandemic Support. Retrieved 11 November, 2025 from: <https://t.ly/AMrCz>

[51] Buckley, P. & Kolovos, B. (2025). Victoria urged to ramp up train, tram and bus services – and make off-peak transport cheaper. The Guardian. Retrieved 13 November, 2025 from: <https://t.ly/njSRu>

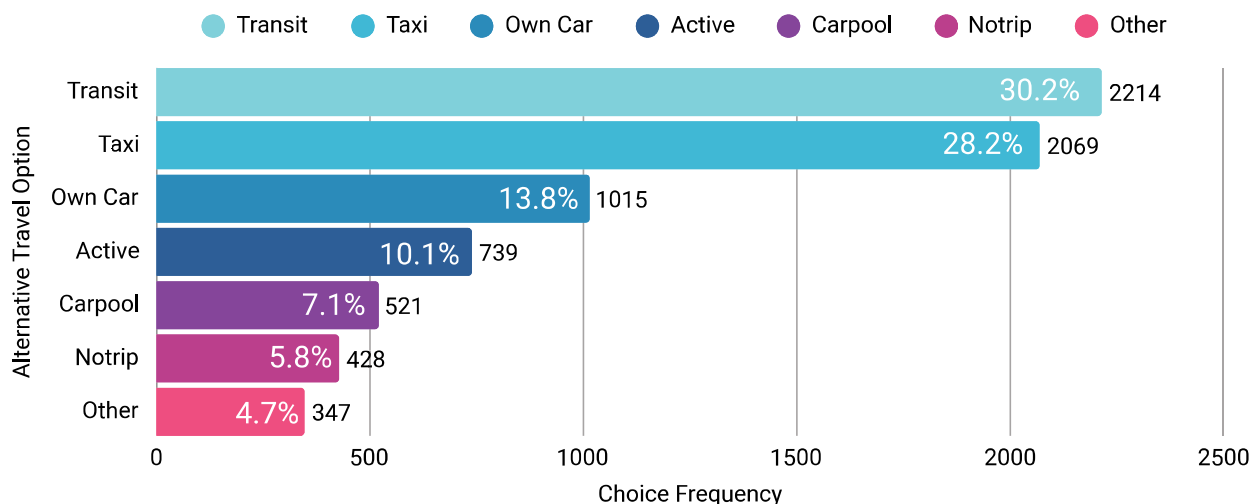
[52] Giller, J., Young, M., & Circella, G. (2024). Correlates of Modal Substitution and Induced Travel of Ridehailing in California. Transportation Research Record, 2678(11), 2046-2059. <https://doi.org/10.1177/03611981241247047>

3. מעבר נוסעים לתחבורה שיתופית מאמצעי תחבורה אחרים

קליפורניה: לפי Giller & Circella (2024), כ-30% מנוסעי התחבורה השיתופית בקליפורניה הגיעו מהתחבורה הציבורית; כ-28% ממוניות; כ-14% מהרכב הפרטי; כ-10% מהליכה/רכיבת אופניים; כ-7% מנסיעות משותפות (קארפול); ובין 6-12% היו נוסעים חדשים לגמרי (ביקוש מושרה).⁵³



תרשים 2 - חלופות אמצעי תחבורה של משתמשי תחבורה שיתופית בקליפורניה⁵⁴



צרפת: אין מידע מקיף על המעבר לתחבורה שיתופית מכלל אמצעי התחבורה הנוספים. עם זאת, Letowski (2021) מצביע על כך שמחירי רישיונות המונית בצרפת צנחו בין השנים 2014-2016 מ-220k EUR ל-120k בלבד.⁵⁵ דבר זה מצביע על ירידה משמעותית בביקוש למוניות, ומעבר נוסעים מהמוניות לתחבורה השיתופית.



[53] Giller, J., Young, M., & Circella, G. (2024). Correlates of Modal Substitution and Induced Travel of Ridehailing in California. Transportation Research Record, 2678(11), 2046-2059. <https://doi.org/10.1177/03611981241247047>

[54] שם.

[55] ראו 52.

טבלה 2: השפעת הנסיעות השיתופיות על הגודש בכבישים ועל סבסוד התח"צ

מדינה	השפעה על גודש	סבסוד תחבורה ציבורית	מעבר מאמצעי תחבורה אחרים
קליפורניה 	עלייה בשעות שיא בערים הגדולות. בסן פרנסיסקו 50% מעיכובים משויכים לתחבורה שיתופית	הטלת מס של 1.5-3.25% לטובת פיצוי על צמצום הפדיון מנוסעי התח"צ	30.2% מתח"צ; כ-28% ממוניות; כ-14% מהרכב הפרטי; כ-10% מהליכה/רכיבת אופניים; כ-7% מנסיעות משותפות (קארפול); 6-12% ביקוש מושרה
צרפת 	אינדיקציה לעליית הגודש לאור עלייה משמעותית במספר רכבי תחבורה שיתופית וירידת המהירויות	-	קריסת ערך רישיונות המונית (~45% ירידה) מצביעה על מעבר משמעותי ממוניות לתחבורה שיתופית
גרמניה 	-	כוונה להגדיל סבסוד עקב כניסה לענף אנרגיה מתחדשת (לא ניתן לכמת את חלקה של תחבורה שיתופית)	-
בריטניה 	חלה עלייה מתונה בגודש במרכזים, אך לא ברור מה חלקה של התחבורה השיתופית בכך	סבסוד חירום ל-TfL בתקופת הקורונה (לא ניתן לכמת את חלקה של תחבורה שיתופית)	-
ויקטוריה 	-	עליית סבסוד, אך במסגרת פיתוח תשתיות חדשות	-

5. רגולציה קיימת בישראל

5.1 הסעת נוסעים בתחבורה ציבורית

על פי סעיף 84א לתקנות התעבורה, לא יסיע אדם ולא ירשה לאחר להסיע נוסעים בשכר או בתמורה אחרת אלא בתחבורה ציבורית – אוטובוסים ומוניות מיוחדות או באמצעות הסעה שיתופית, כאמור בתקנה 84ב, שמאפשרת הסעת נוסעים בשכר בתנאים מגבילים של מספר מצומצם של נסיעות ביום ומחיר מוגבל ובסיסי.

5.2 מונית מיוחדת ("ספיישל")

על ענף המוניות המיוחדות מוטלת רגולציה הקבועה בפקודת התעבורה ובתקנות התעבורה, המתבטאת בקריטריונים לאישור בקשה להפעלת מונית, אופן הפעלת המונית (בטיחות, הפעלת מונה), ובפיקוח על מחירי הנסיעה בהתאם להוראות צו פיקוח על מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה במוניות).

בארץ פועלות כיום כ-25 אלף מוניות מיוחדות ועפ"י הערכות המשרד הן מסיעות כ-72 מיליון נוסעים בשנה, מספר דומה לנוסעים ברכבת ישראל (כ-69 מיליון בשנת 2024). על מנת להפעיל מונית מיוחדת, נדרש רישיון לפי פקודת התעבורה (מוכר בציבור יותר כ"זכות ציבורית" או "מספר ירוק" או "מדליון"). המנגנון להקצאתן של רישיונות (זכויות) אלו קבוע בפקודת התעבורה. בהתאם למנגנון זה על המבקש להגיש בקשה למפקח על התעבורה, והלה יחד עם ועדת המוניות המוסמכת בפקודה יבחנו את הבקשה, את עמידת המבקש בקריטריונים שנקבעו בפקודת התעבורה (ס' 14) למתן רישיון להפעלת מונית.

יתרה מזאת על המבקש לשלם אגרה בעד הרישיון בסך הקבוע בסעיף 14ה לפקודה (גובה האגרה העומד כיום על כ-280,000 ₪ לזכות ציבורית חדשה או סביב 200,000 ₪ ברכישת זכות ציבורית קיימת מבעליה). לא קיימת הגבלה על מספר הרישיונות שהמשרד יכול להנפיק.

כמו כן, החוק מחייב מי שמעוניין לעבוד כנהג מונית להחזיק ברישיון נהיגה מתאים (רישיון 1D). התנאים להוצאת הרישיון כוללים, מלבד מבחן מעשי (טסט), קורס נהיגה ברכב ציבורי מטעם משרד התחבורה בהיקף של כ-150 שעות לימוד; תעודת יושר מטעם המשטרה וכן בדיקות בריאותיות שונות. בנוסף, קיימים תנאי סף מקדמיים: גיל 21 ומעלה, שנתיים וותק ברישיון B או C וכן 8 שנות לימוד לפחות.

קיימות שתי הטבות מס משמעותיות המשפיעות על ענף המוניות: פטור ממס קנייה עבור מכוניות חדשות אשר מיועדות לשמש כמוניות והטבה במע"מ בעת רכישת הרכב. בנוסף, כיום למוניות מוקנית הזכות לנסוע במרבית נתיבי התחבורה ציבורית, וזאת למרות שבמרבית הנסיעות במונית יש נוסע יחיד ועל כן תרומתן להפחתת הגודש מוטלת בספק.

כאמור, בתיקון מספר 117 לפקודת התעבורה ב-2016 אפשרו למוניות המיוחדות בישראל לבצע נסיעות שיתופיות (סעיף 14כ לפקודה). אולם הלכה למעשה אפשרות זו לא יושמה עד היום.

לפי נתוני המשרד, מעל 90% מהנסיעות שמבצעות המוניות הן נסיעות קצרות יחסית למרחק של עד 15 ק"מ / פחות מ-25 דקות נסיעה, כמפורט בטבלה 3 להלן.⁵⁶

טבלה 3: התפלגות כלל הנסיעות לפי מרחק נסיעה בשנת 2024

קטגוריה	התפלגות	זמן נסיעה	מרחק נסיעה	מהירות נסיעה
0-5	65.0%	7.87	2.23	17.01
6-10	20.5%	17.76	6.94	23.44
11-15	6.5%	23.68	12.17	30.83
16-20	3.2%	27.84	17.22	37.11
21-30	3.3%	32.44	23.92	44.24
31-40	0.8%	41.16	34.12	49.73
41-50	0.3%	50.85	44.46	52.46
50+	0.3%	90.81	72.45	47.87

[56] מתוך סיכום דיוני ועדת המחירים של משרד התחבורה ומשרד האוצר, 18.8.25

6. סוגיות עיקריות לדיון לקראת הכשרת נסיעות שיתופיות



השפעה על
הגודש



השפעה על
ענפי
היסעים
אחרים



פגיעה
בענף
המוניות



שירות
לאוכלוסיות
עם
מוגבלות



אכיפה
ובקרה



רגולציה

רגולציה



כפי שפורט לעיל, לאנשים פרטיים אסור להסיע נוסעים בשכר שלא בהתאם לתנאי תקנה 84ב לתקנות התעבורה, לכן תחבורה שיתופית ממוסדת, אינה עומדת כיום בתנאי החוק של מדינת ישראל ונדרש עדכון של תקנות התעבורה בהיבטים הבאים, בהתאם לחלופה שתיבחר:

- עדכון תקנה 84ב - התרת הסעת נוסעים בשכר בתנאים פחות מגבילים.
- התרת הסעת נוסעים בשכר עבור גוף שיש להגדירו, שאינו מפעיל תחבורה ציבורית או מונית, וקביעת תנאי הפעלה / קבלת רישיון, כולל הגדרת תנאים והגבלות על סוגי כלי רכב, כשירות נהגים, בקרת איכות, טכנולוגיות מידע, הטלת אגרת תשלום עבור הרישיון ועוד.
- לצורך הכשרת שיתוף נסיעות בתמחור גמיש נדרש גם לתקן את פקודת התעבורה כך שתאפשר הטלת אגרת תשלום דיפרנציאלי ביחס הפוך למקדם המילוי, כך שכלל שמקדם המילוי יהיה נמוך יותר, כך התשלום יהיה גבוה יותר.
- הסדרת נושא הביטוח: כיום לא קיימת פוליסת ביטוח המתירה הסעת נוסעים בתשלום ברכב פרטי. בארה"ב נוצר מודל ביטוח שמאפשר מעבר למצב של הרחבת ביטוח בעת איסוף נוסע בפועל, ויחד עם זאת יש חברות שמסרבות לבטח רכב שמשמש גם למטרות מסחריות. חברת UBER מספקת ביטוח משלה לנהגים, אך הביטוח חל רק בעת ביצוע נסיעה בפועל, וכך נוצר מצב שהרכב אינו מבוטח כאשר לא מתבצעת הסעת נוסע, אם לא נמצאה חברה שתסכים לבטח אותו.
- הסדרת נושאי אכיפה ובקרה- פירוט להלן.
- הסדרת נושא נגישות באמצעות חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות ותקנותיו (תלוי בחלופה שתיבחר).



אכיפה ובקרה על תפעול התחבורה השיתופית חשובה במספר היבטים מרכזיים:

- **בטיחות** – קביעת תנאי סף מבחינת גיל ומצב הרכבים הפועלים בשירות, הכשרת / וותק הנהיגה של הנהגים בשירות, היעדר עבר פלילי, רף מירבי של שעות נהיגה ביום ועוד.
- **ביטחון** – בשל מורכבות המצב הבטחוני בארץ בשנים האחרונות, יש לתת את הדעת על הגדרת תנאים / מגבלות בקשר לזהות הנהגים (תושבי ישראל בלבד) ודרישות נוספות ככל שיהיו רלוונטיות לפי בדיקה מול משרד הבטחון.
- **רמת שירות** – מענה לתקלות ולפניות, אמצעים טכנולוגיים, מידע לציבור ועוד.
- **ניטור השירות לצורך בחינת השפעות תחבורתיות** – איסוף מידע תפעולי מהגופים המפעילים אודות היקף נסיעות, מרחקים, תעריפים, מספר נהגים פעילים ועוד.

חלק מהנושאים הללו מוסדרים במדינות אחרות מתוקף חוקים שונים כפי שפורט לעיל לרבות הטלת קנסות במקרה של הפרה. יש לבצע בחינה מקיפה מהם הנושאים שיש לשלב במסגרת דרישות התקשרות עם גוף שיפעיל תחבורה שיתופית, בין אם דרישות שקיימות כיום בענף המוניות ובין אם דרישות נוספות הרלוונטיות לתחבורה שיתופית בלבד.

במידה ויוחלט על היתר לתחבורה שיתופית במסגרת של רישיון הפעלה לגופים המבקשים להפעיל נסיעות שיתופיות, ניתן להפעיל מנגנון אכיפה על ידי משרד התחבורה או באמצעות גוף מטעמו שיוקם ויוכשר לטובת הנושא ("הגוף המפקח"). יש לייצר פלטפורמה תפעולית (תקנים) וחוקית לאכיפה ולהגדיר בהסכם ההתקשרות עם אותם גופים תנאים בדומה לקיימים בענף המוניות או עם התאמות ושינויים, ככל שנדרש.

שירות לאוכלוסיות עם מוגבלות



תחבורה שיתופית במתכונת הנדונה במסמך זה מתבצעת באמצעות רכבים פרטיים. מרבית הרכבים אינם נגישים עפ"י חוק נגישות לאנשים עם מוגבלויות. החלת חובת נגישות לכל כלי רכב הפעיל בשירות אינה אפשרית כאשר מדובר בשירות מסוג זה, אך יש לשקול חקיקה שמחייבת מתן שירות גם לאוכלוסיות עם מוגבלויות, כאשר משמעות הדבר היא חיוב בשימוש באחוז או מספר מסוים של רכבים נגישים, קיימות דוגמאות לכך בעולם: למשל, בניו יורק⁵⁷ ובוושינגטון די.סי.⁵⁸

[57] https://www.nyc.gov/assets/tlc/downloads/pdf/faq_fhv_accessibility_rule_information.pdf

[58] <https://dfhv.dc.gov/release/wheelchair-accessible-vehicle-requirement>

פגיעה בענף המוניות



למוניות המיוחדות מוקנית כיום בלעדיות על הסעת נוסעים בתשלום במסלולים שאינם קבועים. בשעות מסוימות או ימים בהם לא פועלת תחבורה ציבורית, מוניות הינן אפשרות בלעדית לנוסעים בודדים / בקבוצות קטנות אשר אין ברשותם רכב פרטי או אפשרות להשתמש בו. הטמעת נסיעות שיתופיות תייצר תחרות לשוק המוניות המיוחדות בתנאים לא שווים, זאת לאור הרגולציה הקיימת על המוניות המיוחדות, בעיקר בכל הקשור לפיקוח על תעריפים ולתשלום בגין הזכות הציבורית. תחרות זו תביא ככל הנראה לפגיעה כלכלית בבעלי המוניות המיוחדות.

בנוסף, תיפגע הכנסתם של בעלי מוניות שמתפרנסים כיום מהשכרת המונית ו/או הזכות הציבורית לנהגים אחרים. אותם נהגים יוכלו לבצע את השירות ברכבם הפרטי ולא יידרשו לשלם דמי שכירות חודשיים לבעלי מוניות. מענה מסוים לפגיעה בבעלי הזכויות הציבוריות עשוי להיות ביטול או הפחתה משמעותית של האגרה לרכישת הזכות הציבורית, או פיצוי בגין האגרה שכבר שולמה. מטרת האגרה המקורית הינה הגבלת מספר המוניות בשוק, ועם פתיחת השוק לטכנולוגיות נוספות, החשש מהצפת השוק פוחת. יחד עם זאת, ישנן הטבות אחרות לענף המוניות כגון הטבות המס, הנחה ברכישת רכב ואישור נסיעה בנת"צים.

יש לצפות שהתחרות בין שני הענפים תהיה ככל הנראה על תעריף הנסיעה וככל שהכנסת נסיעות שיתופיות תביא להוזלה משמעותית של אפשרויות הנסיעה, סביר שתהיה פגיעה בפרנסת בעלי המוניות. על רקע זה, יש לדון בצורך ובאפשרויות של פיצוי בעלי המדליונים ואולי גם בעלי המוניות (ככל שמדובר בבעל מונית שהמדליון אינו בבעלותו) בשל הפגיעה בהכנסתם וביתרון המוקנה להם כיום.

פגיעה נוספת שצפויה ככל שתהיה דעיכה בענף המוניות עד כדי צמצום משמעותי של מספר המוניות הפעילות, היא בחברות שמייצרות ומתקינות מונים למוניות.

השפעה על ענפי היסעים אחרים



ישנם כלי רכב נוספים שמורשים להסיע נוסעים, אך לא לגבות תעריף מכל נוסע אלא תעריף בגין ההסעה: רכבי היסעים ורכבי סיור. בהיבט הטכנולוגי / תפעולי, ההשפעה על ענפים אלה עשויה להיות בשני מישורים – ביטול או התייתרות של דרישות חובה הקשורות לכלי הרכב, מאחר ונפתחת האפשרות להסיע נוסעים גם ברכבים פרטיים, ובהקשר של מיניבוסים – גם פתיחת אפשרות של גביית תשלום פר נוסע ולא פר הסעה, כפי שקיים כיום.

מעבר לכך, יש לבחון השלכות גם על פרנסת ענף ההיסעים וענף התחבורה הציבורית באוטובוסים. על פניו, הניסיון עד כה בהפעלת תחבורה שיתופית ברכבים גדולים יותר בארץ (באבל, תיק-תק) לא צלח ולא הביא לפגיעה משמעותית בענפים אחרים. דבר זה יכול מצד אחד להוות שיקול בגמישות בהיתר מבחינת סוגי הרכב, ומצד שני יתכן שרצוי להגביל תחילה את ההיתר לרכבים קטנים, ורק בהמשך לבחון אם יש היתכנות או יתרון להרחבת האפשרות לרכבים גדולים יותר.

השפעה על הגודש



כפי שפורט לעיל, מצד אחד לתחבורה השיתופית יש פוטנציאל מסוים לצמצם שימוש ברכבים פרטיים וכך להפחית מהגודש התחבורתי, אך מנגד הניסיון הראה כי במרכזי ערים גדולות היא מחריפה אותו, בשל הנסיעות הריקות שמתבצעות על ידי נהגי תחבורה שיתופית ובשל העובדה שחלק גדול מהנוסעים השתמש קודם לכן בתחבורה ציבורית ולא ברכב פרטי. לכך יש להוסיף כי בירושלים ובתל אביב וכן בערים נוספות בגוש דן קיימת החרפה של הגודש בשנים האחרונות וצפי לכך גם בשנים הקרובות בעקבות עבודות להקמת קווי רכבת קלה ובעתיד המטרו, כך שיש לקחת בחשבון שלכל מרכיב נוסף יש תרומה בהיבט זה.

7. חלופות עקרוניות ליישום תחבורה שיתופית

על בסיס הסוגיות העיקריות שפורטו לעיל והניסיון במדינות אחרות בעולם, הוגדרו שלוש חלופות עקרוניות: שתי החלופות הראשונות שונות זו בזו בעיקר במידת הפיקוח על השירות והמעורבות הממשלתית בקביעת התנאים להפעלת השירות, וחלופה שלישית ששמה דגש על הנושא של שיתוף נסיעות בין שני נוסעים ויותר, כלומר דגש על שיתוף שהינו בעל פוטנציאל לתרומה להפחתת הגודש.

בדומה לנעשה בעולם, כל החלופות מניחות המשך פעילות של שירותי המוניות המיוחדות לצד שירותי התחבורה השיתופית, גם אם בהיקף מצומצם יותר.

להלן הסבר קצר על כל אחת מהחלופות, בהתייחס לסוגיות העיקריות לדיון אשר פורטו בסעיף 5.



חלופה A - שוק פתוח

במסגרת חלופה זו, מערכת התחבורה השיתופית תפעל במתכונת של שוק פתוח עם התערבויות רגולטוריות בסיסיות בלבד. השירות יינתן על ידי גופים פרטיים המפעילים פלטפורמות טכנולוגיות לתיווך בין נהגים מורשים לבין נוסעים. תעריפי הנסיעה יקבעו על ידי המפעילים ללא התערבות רגולטורית, ובהתאם לתנאי השוק, לרבות תמחור דינאמי, לצד דרישה לשקיפות במידע לנוסעים. לא יוטלו מגבלות על מספר כלי הרכב או על סוגם, כך שהיקף הפעילות ואופיה יקבעו לפי ביקושי השוק. בנוסף לכך, יוגדרו דרישות מינימאליות לגבי הנהגים (גיל, וותק) ולגבי הרכבים (גיל, דרישות בטיחות מינימאליות) ולא תהיה בקרה שוטפת על עמידה בתנאים אלה, אלא אכיפה בהתאם לחוק.

ההגבלות הרגולטוריות על ענף התחבורה השיתופית יתמצו באיסור איסוף נוסעים בהינף יד ובשמירת הזכאות לנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית למוניות המיוחדות בלבד.

כניסתן של פלטפורמות תחבורה שיתופית בהתאם למודל זה עתידה מחד, לפתוח את השוק להוזלת מחירי הנסיעות ומאידך, לייצר לחצים משמעותיים בענף המוניות המסורתי שבמשך שנים מתבסס על רכישת זכויות במאות אלפי שקלים.

בטווח הרחוק ניתן לומר בזהירות שענף המוניות עשוי להצטמצם משמעותית ולהידחק הצידה למתן שירותי נישא כגון, אוכלוסיות מבוגרות שמעדיפות הזמנה באמצעות שיחה טלפונית והיכרות עם נהגים קבועים, נסיעות לשדות תעופה או נסיעות עסקיות קבועות, איסוף נוסעים בהינף יד ונסיעות באזורים בהם התחבורה השיתופית דלילה או יקרה.



חלופה A - שוק פתוח

השפעות תחבורתיות

- בחלופה זו קיימות מעט הגבלות שמבדילות בין שירותי המוניות לבין שירותי התחבורה השיתופית, למעט איסור איסוף נוסעים מהרחוב בהינף יד וזכאות לשימוש בנתיבי תחבורה ציבורית השמורה למוניות בלבד. לפיכך, התחבורה השיתופית תוכל לפעול באופן דומה למוניות מיוחדות המאוגדות בתחנות ופועלות באמצעות אפליקציות כדוגמת Yango או Gett. מצב זה צפוי להחריף את התחרות בענף המוניות, וסביר שיצדיק קביעת מנגנון פיצוי לבעלי המוניות בגין הפגיעה בערך הזכות הציבורית.
- החלופה עשויה להיטיב עם נהגים בענף המוניות על ידי פתיחת הזדמנויות תעסוקה שיתכן ויהיו עדיפות על עבודה במונית שכוללת תשלום דמי שכירות לבעל המונית. אותם נהגים יוכלו לעבוד באמצעות רכבם הפרטי, דבר שיתאפשר גם בהיקף חלקי לצד עבודה נוספת, ויתכן שעלויות ההתקשרות עם הגופים החדשים יהיו נמוכות יותר – כך שסה"כ אין צפי לפגיעה בנהגי מוניות שאין בבעלותם מונית. עם זאת, יתכן שתנאי השוק מבחינת העלויות שיהיו כרוכות באספקת השירות (כגון ביטוח, הוצאות רכב) יצרו מצב בו השירות לא בהכרח ישתלם בהשוואה לנהיגה ברכב (מונית) ששייך לגורם אחר שנושא בחלק מהעלויות ולכן יש לבחון את נושא זה בשלבים מתקדמים יותר של בחינת החלופה לקראת יישום.
- **השפעה על שירותי היסעים נוספים** – במידה ותחבורה שיתופית תפעל ברכבים גדולים צפויה להיות פגיעה בענף ההיסעים. בעניין זה יש לשקול האם יש צורך ברגולציה הקיימת על ענפי היסעים כגון רכבי אשכול (רכבי סיור למורי דרך) ומיניבוסים.
- **השפעה על התחבורה הציבורית** - ייתכן כי החלופה תוביל לירידה בהכנסות ענף התחבורה הציבורית, בעקבות מעבר של נוסעים לשירותי תחבורה שיתופית. יחד עם זאת, בישראל שיעור הסבסוד גבוה (מעל 80%) ולכן להערכתנו הירידה בהכנסות תהיה שולית ולכל היותר היא תגרום לצמצום קל בהיקף השירות.
- **השפעה על הגודש** - היעדר ההגבלות פותח פתח להשפעה משמעותית במיוחד בשעות השיא במרכזי הערים, בעיקר במטרופולינים בהם מתבצעות עבודות להקמת רק"ל, בשל נסיעות ריקות, המתנה לנסעים, הזדמנויות פרנסה לבעלי הרכבים ועוד. בחלופה זו ההשפעה צפויה להיות משמעותית יותר ביחס לחלופות האחרות.



חלופה A - שוק פתוח

השפעות רגולטוריות

• **תיקוני חקיקה** - מודל זה מעניק חופש פעולה יחסי, תוך שמירה על אחריות תפעולית ובטיחותית. הרגולציה תצריך שינוי של תקנה 84ב' שסדירה תנאים בסיסיים של מתן שירות נסיעות שיתופיות בהיבטים הבאים:

- ביטול המגבלה של "הוצאות ישירות" (ביטול תקנת משנה (1)).
- ביטול המגבלה של 2 נסיעות החלות על המסיע ועל הרכב (ביטול תקנות משנה (2) ו-(3)).
- הגדרת תנאי סף של תאגידים המפעילים תחבורה שיתופית והיבטי דיווח.
- הגדרת דרישות לנהגים מורשים (רישיון תקף, בדיקות רקע פליליות ורפואיות וכו').
- הגדרת דרישות לרכב מורשה לנסיעה שיתופית והיבטי ביטוח.
- דרישות הנוגעות לשמירה על פרטיות המידע של הנוסעים המשותף במערכת.
- **אכיפה ובקרה** - יתבצעו רק על היבטים המתוארים לעיל, ללא הקמת מנגנונים מורכבים הנדרשים לצורך פיקוח ובקרה על שירותים עם תנאים מוגדרים יותר.
- ללא הגדרת חובה של **נגישות לאוכלוסיות עם מוגבלויות** (יתפתחו ככל שמפעילי השירות ימצאו לנכון), אך בהתאם למקובל בענף המוניות, חובה להסיע כלבי נחייה / שירות וחובה לסייע לאדם עם מוגבלויות לעלות או לרדת מהרכב במידת הצורך.
- **אישור/רישוי המפעיל** - בהתאם לקריטריונים מקצועיים שייקבעו בתקנות התעבורה.

השפעות כלכליות

אומדן העלות המשקית בגין פיצוי בעלי זכות ציבורית למונית בחלופה זו נע בין סכום של 4.25 מיליארד ₪ לבין 5 מיליארד ₪ לפי הפירוט הבא:

- כפי שפורט לעיל, כ-90% מהנסיעות המדווחות של נהגי המוניות מתבצעות בטווח של עד 15 ק"מ, וכ-85% מהן בטווח של עד 10 ק"מ. מכאן ניתן להסיק כי עיקר הפגיעה בנהגי המוניות צפויה להתרחש בנסיעות המתקיימות בתוך הערים הגדולות. בחלופה זו צפויה פגיעה משמעותית בבעלי הזכויות הציבוריות, עד כדי כך שהשכרת זכות ציבורית לא צפויה לשאת ערך כספי. לפיכך, ככל שיוחלט לפצות את בעלי הזכויות הציבוריות, הפיצוי יינתן לפי ערכה המלא של הזכות, כפי שיפורט להלן.

בפני בעלי הזכויות הציבוריות תעמודנה שתי אפשרויות: השבת הזכות הציבורית למדינה או הישארות בענף. מחיר השוק של הזכות הציבורית ("המספר הירוק") בישראל מוערך כיום בכ-200,000 ש"ח. בעל זכות ציבורית שיבחר להחזיר את הזכות למדינה יהיה זכאי לפיצוי מלא בגובה מחיר השוק, קרי 200,000 ש"ח. יש לקבוע פרק זמן מוגדר של מספר שבועות שבמהלכו יתבקשו בעלי הזכויות הציבוריות להחליט אם להשיב את הזכות הציבורית למדינה או לא.



חלופה A - שוק פתוח

לאור השירותים הייחודיים שמערך המוניות צפוי להוסיף ולספק לשוק (כגון שירות בהינף יד, ומתן מענה לאוכלוסיות מבוגרות), ונוכח החשש, שהפעלת תחבורה ציבורית שיתופית תפגע בשוק המוניות כפי שפורט לעיל, קיימת חשיבות לשימור חלק מהמוניות. לפיכך, מוצע להעניק פיצוי כספי לכל בעל זכות ציבורית שיבחר להמשיך ולהחזיק בזכות הציבורית ולהמשיך לספק שירות, בגובה של 50,000 ₪. בחישוב הפיצוי הובא בחשבון שווי שוק של הזכות הציבורית בסך של 200,000 ₪ בניכוי הערך הנוכחי של הטבות המס והטבת המע"מ, הניתנות לנהגי המוניות במעמד רכישת רכב חדש המוערך ב-150 אלף ₪.⁵⁹ לפיכך, לאחר הפחתת ערך ההטבה משווי השוק של הזכות הציבורית, עומד הפיצוי על סכום של 50,000 ₪.

בעל זכות ציבורית שיבחר להמשיך ולהחזיק בה ימשיך, כאמור ליהנות מסבסוד בעלות המונית במועד חידוש הרכב, המתבצע במוצא אחת לארבע שנים.

בהנחה שבעלי הזכויות הציבוריות יבקשו להשיב את הרישיונות למדינה, וככל שתתקבל החלטה לפצות את בעלי הרישיונות המעוניינים בכך בהתאם לעלות "המספר הירוק" ולרכישתו בידי המדינה, עולה מן הנתונים הקיימים כי ישנם כ-25,000 בעלי רישיונות. לפיכך, העלות הכוללת של פיצוי מלא לכלל בעלי הרישיונות צפויה להסתכם בכ-5 מיליארד ₪. להערכתנו תהיה עזיבה של כ-80% מבעלי הזכויות הציבוריות בעוד ש-20% מבעלי הזכויות יבחרו להישאר בענף, כך שהעלות הצפויה תסתכם בכ-4.25 מיליארד ₪.

באשר לנהגים המתפרנסים מנהיגה במונית, אלו יוכלו, ככלל, לעבור לעבודה במסגרת נסיעות שיתופיות, ולפיכך אינם צפויים לחוות פגיעה מהותית בפרנסתם, כאמור לעיל.

- **השפעה על הגודש בכבישים** - עלות הגודש הארצית נאמדת בכ-40 מיליארד ₪ בשנה.⁶⁰ מכאן, שכל עלייה של 1% בגודש, משמעותה תוספת של כ-400 מיליון ₪ בשנה לעלות המשקית של הגודש.

- **השפעה על סובסידיה בתחבורה הציבורית** - כפי שפורט לעיל, לא נמצא כי במדינות אחרות עלתה הסובסידיה לתחבורה ציבורית כתוצאה מכניסת תחבורה שיתופית לשוק. גם בישראל, לאור פערי המחירים הצפויים בין שירותי התחבורה הציבורית לבין נסיעות שיתופיות ולנוכח רמת הסובסידיה הגבוהה הקיימת בארץ לתחבורה ציבורית (מעל 80%), מוערך כי לא צפויה פגיעה מהותית בהכנסות התחבורה הציבורית. כפי שצוין לעיל בפרק הסקירה ההשוואתית, עיקר לקוחות התחבורה השיתופית מגיעים מאמצעים שאינם תחבורה ציבורית. בהתאם לכך, לא צפויה פגיעה משמעותית בהיקפי הנסיעה בתחבורה הציבורית או בהיקף הסובסידיה המוענקת לה.

[59] ההטבה הינה מס מופחת על רכישת המונית שנאמד בכ-50,000 ₪ אחת ל-4 שנים, וכן זיכוי ממע"מ במעמד הרכישה ותשלום חלקיות מע"מ במועד המכירה של המונית בשוק החופשי.

[60] T. Fadlon (2024), Demographics and Economy in Israel, Strategic Assessment 27 (2).



חלופה B – מודל שיתופי מוגבל

בדומה למודל הקודם, שירותי התחבורה השיתופית יינתנו על ידי גופים המפעילים פלטפורמות טכנולוגיות. עם זאת, במודל הנוכחי לרגולטור יש תפקיד מרכזי ביצירת מסגרת הפעלה ופיקוח שמבטיחה הבחנה ברורה בין שירותי התחבורה השיתופית לבין שירותי המוניות. בנוסף, לרגולטור סמכות להגביל את חופש קביעת התעריפים של המפעילים, לקבוע תנאי סף לגופים המעוניינים להפעיל שירותי תחבורה שיתופית, ולחייב את המפעילים לספק שירות נגיש לאנשים עם מוגבלות.

ביחס לפיקוח ולבקרה על הנהגים, הרגולציה תקבע מערכת דרישות נפרדת מהנהוג בענף המוניות המיוחדות ביחס לגיל הנהג, וותק, בדיקות רקע פלילי, רפואי וחיוב בהכשרות מקצועיות לצד הגבלות על כלי הרכב המורשים לנסיעה. בין היתר ניתן לשקול דרישה לשימוש ברכבים חשמליים או היברידיים בלבד, לצמצום זיהום אוויר. מעבר לכך, ניתן לשקול ייסוד מרשם נהגים רשמי שיהווה בסיס רגולטורי מרכזי לפיקוח ולבקרה על ידי המדינה לרבות בקרה תקופתית על עמידה בתנאי הרישיון. הרגולטור יהיה אמון על ביצוע בדיקות הנהגים, הסמכתם ואישורם וכן על מתן קנסות לנהגים שפועלים בניגוד לתנאי הרישיון.

היבטי הרגולציה יתמקדו גם בשמירה על רמת שירות יעילה והצבת דרישות מחמירות יותר בהשוואה למודל השוק הפתוח – לרבות מענה לפניות ולתקלות מנוסעים וכדומה.

המודל השיתופי המוגבל שם דגש על הפרדה פונקציונלית בין שירותי המוניות לבין שירותי התחבורה השיתופית. ככל שהמדינה תקבע דרישות סף גבוהות יותר לנהגי תחבורה שיתופית ולרכבים, וככל שתבוצע אכיפה קפדנית יותר, כך ההפרדה בין שני הענפים תהיה ברורה יותר והפגיעה בענף המוניות המיוחדות תצטמצם ביחס לחלופה A.

ניתן במודל זה לשקול גם צעדים של צמצום / ניטור השפעות על גודש התנועה, כגון הטלת אגרות על נסיעות תחבורה שיתופית שמסיעות פחות מ-2 נוסעים אל מרכזי המטרופולינים או בחינת אפשרות להגבלת מספר כלי הרכב המורשים לתפעול במסגרת זו במידה ומספרם יעלה מעל רף מסוים שייקבע.

השפעות תחבורתיות

- **יצירת אבחנה בין שירות המוניות לתחבורה שיתופית** – כאמור לעיל, הפיקוח על התעריפים ועל מרכיבי השרות השונים והצבת רף דרישות שונות מענף המוניות, יהפכו את האבחנה לברורה יותר.
- **השפעה על שירותי היסעים נוספים** – פוחתת ככל שיוטלו יותר הגבלות, למשל: הגבלה לרכבים פרטיים ולא מסחריים בלבד.
- **השפעה על הגודש** – ככל הנראה פחותה בהשוואה לחלופה A – תביא כנראה להקטנת מספר המפעילים או כמות הרכבים בענף התחבורה השיתופית ביחס לחלופות גמישות יותר.



חלופה B – מודל שיתופי מוגבל

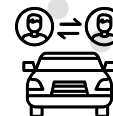
השפעות רגולטוריות

- **תיקוני חקיקה – דומה לחלופה A + הרחבה** – בעיקר בהיבט של התעריפים והגבלות נוספות כגון פיקוח הדוק יותר על הנהגים והמפעילים ועוד.
- תיקון תקנה 84 בלול בנוסף, בין היתר:
 1. הגדרת תנאי סף של תאגידים המפעילים תחבורה שיתופית והיבטי דיווח.
 2. הגדרת דרישות לנהג מורשה (רישיון תקף, וותק מינימאלי לנהיגה, ללא עבירות תנועה, בדיקות רקע פליליות ורפואיות וכו').
 3. הגדרת דרישות לרכב מורשה לנסיעה שיתופית והיבטי ביטוח.
 4. דרישות הנוגעות לשמירה על פרטיות המידע של הנוסעים המשותף במערכת.
- בכל הנוגע **לתעריפים**, וכדי לאפשר לרגולטור גמישות בקביעת התעריפים, הרי שנדרש תיקון חקיקה ראשית (חוק פיקוח על מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996) אשר יסמך את שר האוצר ושר התחבורה לקבוע תעריפי נסיעה בתחבורה השיתופית (תעריפים שייקבעו בצו מכוח החוק), ותיקון תקנה 84 בדמות של ביטול "ההוצאות הישירות" והפניה לתעריפים הקבועים בדין.
- **אכיפה ובקרה** – משמעותית ומחייבת הקמת מנגנונים מורכבים יותר, ככל שיוחלו יותר הגבלות על התפעול ותנאי הסף. מדובר בהקמת יחידה בסדר גודל משמעותי שתעסוק גם בהכשרה וגם בפיקוח ובקרה רק על שירותים אלה. דבר זה יחייב תיקון חקיקה ראשית (פקודת התעבורה) אשר יקבע את מאפייני האכיפה והבקרה או יסמך את שרת התחבורה להתקין תקנות בנושא.
- הגדרת חובה של נגישות **לאוכלוסיות עם מוגבלויות** על ידי הגדרת אחוז או כמות של רכבים נגישים שיש להעמיד. מקרה זה יכול להיקבע כהוראה רגולטורית של הרגולטור ברישיון המפעיל.
- **אישור/רישוי המפעיל** – בהתאם לקריטריונים מקצועיים שייקבעו בתקנות התעבורה (בדומה למודל A).

השפעות כלכליות

אומדן העלות המשקית בגין חלופה זו יסתכם בכ- 3.75 מיליארד ש"ח לפי הפירוט הבא:

- גובה הפיצוי לכל בעל זכות ציבורית שיבחר לצאת מהענף או להישאר בו יהיה בהתאם לפירוט המופיע בחלופה A. להערכתנו, בשל הרגולציה המוגברת, הפגיעה בענף המוניות תפחת ולכן מוערך שרק 50% מבעלי הזכויות הציבוריות יבחרו להשיב את הזכות למדינה ו- 50% יבחרו להישאר בענף. לפיכך אומדן הפיצוי הצפוי לפי חלופה זו יסתכם בכ- 3.75 מיליארד ש"ח.



חלופה B – מודל שיתופי מוגבל

בחלופה זו וכחלק מהרגולציה המגבילה את שוק התחבורה השיתופית, ניתן לייצר הכנסות למדינה מאגרות שיוטלו על הגופים המפעילים. אמנם בשלב זה קשה להעריך את היקפן הכספי, אולם ניתן להניח כי הכנסות אלו יסייעו בכיסוי הפיצויים לבעלי הזכות הציבורית.

- **השפעה על הגודש בכבישים** – כאמור בחלופה A.
- **השפעה על סובסידיה בתחבורה הציבורית** – בחלופה A צוין כי לא צפויה פגיעה משמעותית בהיקפי הנסיעה בתחבורה הציבורית או בהיקף הסובסידיה המוענקת לה. בחלופה זו, צפויה להיות פגיעה קטנה יותר ולכן אין צפי לשינוי בסובסידיה.



חלופה C – נסיעות שיתופיות בלבד

מהות חלופה זו – הכשרה של שירות שמאפשר נסיעות שיתופיות בלבד, במובן של הוספת נוסעים לנסיעות קיימות, ללא תוספת כלי רכב לכבישים, או שיתוף בין יותר מ-2 נוסעים (נהג + עוד שני נוסעים לפחות): **זאת מתוך ראיית הגודש בכבישים כשיקול עיקרי.**

אופציה של שיתוף נסיעות כבר קיימת בתקנה 84ב', אך היא מוגבלת מאד ואין תמריץ ממשי לנהגים לעשות בה שימוש: התקנה מגבילה את כמות הנסיעות והנוסעים (עד שתי נסיעות ביום, עד ארבעה נוסעים בנסיעה) וקובעת מחיר עלות ולא מחיר שמעודד את השיתוף: מחיר עלות של 2 ש"ק לקילומטר. במחיר זה, במיוחד בנסיעות קצרות, אין תמריץ ממשי להציע שירות.

לכן, בחלופה זו מוצע לעדכן את התקנה כך שיהיה משתלם יותר להציע שירות. יש לבטל את ההגבלות על מספר הנסיעות, כמות הנוסעים ועל תעריפי הנסיעה ולאפשר שימוש ברכבים גדולים יותר (עד טרנזיט או מיניבוס), ובכך לאפשר לבצע שיתוף גם כחלופה להיסעים (תשלום פר נוסע במקום על הרכב), ובתנאי שהנסיעה תכלול לפחות 3 נוסעים (נהג + 2 נוסעים).

בנוסף, החלופה תחייב הקמת פלטפורמות לשיתוף נסיעות בצורה ממוסדת – כלומר אפליקציה / מערכת המחברת בין נהגים לנוסעים, שבה ניתן להציע שיתוף נסיעות או לבקש השתתפות בנסיעה באופן מאורגן ומוסדר, עם כללי שימוש שכוללים עמידה בתנאים בסיסיים של בטיחות, בטחון וביטוח ואופציה לדירוג נהגים ו/או פרסום פרטי נהג, בדומה לקיים באפליקציות מוניות כגון Gett. שיטה זו עשויה להקל על אנשים במציאת שותפים לנסיעה ובין היתר גם "להכשיר" במידה מסוימת הסעות שקיימות כיום בשוק ומתבצעות בצורה שאינה חוקית, כל עוד אותם נותני שירות יתאימו את עצמם מבחינת הדרישות הבסיסיות שייקבעו.

הפיקוח על השירותים בחלופה זו יתמקד בהיבטי אכיפה על כמות הנוסעים ועמידה בתנאי בטיחות ובטחון הנוסע וניתן לשלב גם דרישות בסיסיות לכלי הרכב.



חלופה C – נסיעות שיתופיות בלבד

השפעות תחבורתיות

- **יצירת אבחנה בין שירות המוניות לנסיעות שיתופיות** – בחלופה זו האבחנה ברורה: מוניות מיוחדות מסיעות נוסעים בודדים או קבוצות נוסעים שביצעו הזמנה אחת, נסיעות שיתופיות עוסקות בצירוף נוסעים לנסיעות קיימות.
- **השפעה על שירותי היסעים נוספים** – תלוי במתכונת הסופית ומאפייניה, אך היות והדגש הוא על נסיעות שיתופיות, כאמור ניתן לשקול בחלופה זו היתרים שיאפשרו שימוש ברכבים גדולים יותר כגון מיניבוסים ומכאן ישפיעו על שוק ההיסעים, אולם כשירות נישה, לא צפויה פגיעה מהותית. על תחבורה ציבורית ההשפעה צפויה להיות פחותה בשל אופי השירות, שמחייב שיתוף נסיעות ואינו מתיר הזמנה בודדת.
- **השפעה על הגודש** – כשירות נישה שלא מאפשר תפעול מורכב ובהיקף רחב, לא צפויה השפעה לרעה על הגודש. באותה מידה, כנראה שלא תהיה הקלה מורגשת בגודש בכבישים, בשל הפוטנציאל המוגבל.
- **לא צפויה פגיעה משמעותית בשירות המוניות המסורתי**

השפעות רגולטוריות

- **תיקוני חקיקה** – התמקדות בעדכון תקנה 84ב' לרבות קביעת תנאי סף לנהגים ולרכבים.
- **אכיפה ובקרה** – דומה כאמור לחלופה A, עם דגש נוסף על אכיפת מספר הנוסעים המינימאלי והטלת קנסות משמעותיים.
- **הגדרת חובה של נגישות לאוכלוסיות עם מוגבלויות** – בדומה לחלופה A.

השפעות תחבורתיות

בחלופה זו איננו צופים פגיעה כלכלית בנהגי המוניות בהשוואה למצבם במועד כתיבת מסמך זה, מדובר על רובד שירות שונה שלא יפגע בבעלי הזכות הציבורית ובהנהגי המוניות.



טבלה 4 מפרטת את ההבדלים בין החלופות בהיבטים העיקריים של תפעול והסדרת נסיעות שיתופיות.

טבלה 4: השוואת חלופות⁶¹

חלופה C	חלופה B	חלופה A	מרכיב
נסיעות שיתופיות בלבד	מודל שיתופי מוגבל	שוק פתוח	
+	+	-	רישיון הפעלה + קביעת תנאי הפעלה
-	+	-	פיקוח על תעריפים
-	+	-	פיקוח ובקרה: רמת שרות
+	++	+	נגישות לאנשים עם מוגבלויות ⁶²
+	+	+	פיקוח ובקרה: נהגים
+	+	+	הסדרת נושא הביטוח
-	+	+	השפעה (שלילית) על גודש בכבישים
+	+	+	היררכיית שירותים (בקריאה בלבד, הגבלה בנת"צים)
-	-/+	+	פגיעה בענפים מקבילים (בעיקר מוניות מיוחדות) ⁶³
-	+	+	פיצוי בעלי מוניות (עילה לפיצוי)
-	3.75 מיליארד ש"ח	4.25 מיליארד ש"ח	אומדן עלות כספית – פיצוי לבעלי זכויות

עידן מועלם
מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית

[61] +/- = תלוי במודל הספציפי שייבחר

בלבד, סיוע לאנשים עם מוגבלויות בכל החלופות B הנגשת כלי הרכב בחלופה [62]

תלוי במודל הספציפי שייבחר +/- [63]