

מדינת ישראל

משרדי הממשלה

אלט
הדן כ"א
שנים

מסודר

סבסוד התחבורה

הציבור

2/94

השירות הציבורי

מס. תיק מקורי

מחלקה

9968/18-ג

שם תיק: לשכת המנכ"ל שמעון שבס - סבסוד התחבורה
הציבורית - מדיניות משרד התחבורה
מזהה פיוז: 9968/18-ג
מזהה פריט: R0002bna
כתובת: 3-312-8-8-7
תאריך הדפסה: 21/05/2023



משרד התחבורה

סבסוד התחבורה הציבורית
מדיניות משרד התחבורה

פברואר 1994

תקציר

1. בחודש מרץ הקרוב מתכוון משרד האוצר לתבוע העלאה של כ-9% בתעריפי התחבורה הציבורית. משמעות העלאה זו הינה עליה ריאלית נוספת של תעריפי התחבורה הציבורית. העלאה מתוכננת זו מצביעה על מדיניות העדפת התחבורה הפרטית על התחבורה הציבורית בניגוד למדיניות הנקוטה בעולם המערבי.
2. ההשלכות השליליות של ההעלאות האחרונות בתחבורה הציבורית על משק המדינה בכלל, ועל משק התחבורה היבשתית בפרט הינן:
 - א. החמרה בגודש התנועה, ובפרט באיזורים עירוניים צפופים, מהווה פגיעה בפריון ובסכויי הצמיחה של המשק.
 - ב. פגיעה בשכבות האוכלוסיה, בעלות רמת נידות נמוכה ובכללם עובדים ברמות שכר נמוכות שמקום עבודתם מחוץ לתחום ישובי מגוריהם ועולים חדשים.
 - ג. העמקת האבטלה והעוני.
 - ד. האצת האינפלציה.
 - ה. החמרת המפגעים הבטיחותיים והסביבתיים.
3. מהלך זה מהווה חוליה בשרשרת של מהלכי מדיניות שננקטו בשנים האחרונות והמשקפים, בפועל, העדפת הרכב הפרטי, בכללם: הפחתה אפקטיבית של שעורי המס על רכב פרטי ובנזין שתרמו בין השנים 1986-1993 להוזלה בשיעור של כ-40% וכ-25% בהתאמה, לעומת עליה בתעריפי התחבורה הציבורית בשיעור של כ-30% באותה תקופה.
4. השוואה בינלאומית של מחירי הבנזין מצביעה כי מחירי הבנזין בישראל נמוכים בכ-30% בהשוואה למחירי הבנזין המקובלים במערב באירופה. שעורי הסובסידיה לתחבורה הציבורית הנהוגים במרבית ארצות המערב נעים בין כ-50% עד 75% לעומת שיעור של כ-32% בלבד בישראל. ללא שנוי המדיניות הנקוטה כיום ע"י הממשלה, שיעור זה עתיד לרדת.

5. המדיניות הנקוטה בידי הממשלה תרמה בשני העשורים האחרונים להפחתת משקל התחבורה הציבורית מסך הנסיעות מכ-70%, לפחות מ-50%, ואף לירידה מוחלטת במספר הנוסעים בתחבורה הציבורית.

6. לאור החשש להחמרה העלולה לחול בכל התחומים שאוזכרו לעיל בשל העלאה הצפויה של תעריפי התחבורה הציבורית, **עמדת משרד התחבורה היא כלהלן:**

א. להקפיא את תעריפי התחבורה הציבורית לשנת 1994.

ב. להעלות את מחירי הבנזין בחודש מרץ בשעור של 3.5% ובשעור דומה בחודש ספטמבר. שיעורי העלאה מזעריים אלה יוצרים מקורות תקציביים לכסוי הגרעון התקציבי הנובע מהקפאת התעריפים, מחד ותורמים להקטנת הגודש בדרכים, מאידך.

1. מ ב ו א

בספטמבר 1991 החליטה ממשלת ישראל כי הסובסידיה השוטפת לתחבורה ציבורית תבוטל. באוגוסט 1992 בוצעה העלאת תעריפים של 12%. לאחר העלאה זו נותרה סובסידיה שוטפת בשיעור של 14%.

בפברואר 1993 נתקבלה החלטת שרים (ראש הממשלה, שר האוצר ושר התחבורה) כי ב-1.3.93 יועלו התעריפים בשיעור ריאלי של 2.8%, כפי שאכן בוצע בפועל.

באוגוסט 1993 סוכם, כי בספטמבר יועלו התעריפים בשיעור ריאלי של 2% (כפי שבוצע), כאשר ביחס ליתרה, הוסכם כי מועדי ההעלאות יהיו במועדי תשלום תוספת היוקר.

משרד האוצר מבקש שהסובסידיה השוטפת לתחבורה ציבורית תבוטל. האוצר מבקש להעלות ריאלית את התעריפים בחודש מרץ הקרוב בשיעור של 2.8%. והעלאה נומינלית בשיעור של 8.6%.

לדעת משרד התחבורה יש לבחון מחדש את נושא רמת הסובסידיה השוטפת לאור המשך מגמת ההדרדרות בשימוש בתחבורה ציבורית, והשלכותיה הקשות על המצב בדרכים.

בנוסף לכך יש חלוקי דעות בין משרד האוצר ומשרד התחבורה ביחס לגודל הסובסידיה השוטפת שנותרה.

מגמת המסמך שלהלן הינה להביא לניתוח יסודי של נושא הסובסידיות כרקע לקבלת החלטות עתידיות.

2. ד י ו

2.1 התחבורה הציבורית נועדה לתת פתרונות של הסעה בעיקר למטרות הבאות:

- א. תנועה באזורים מבונים בצפיפות (ערים).
- ב. נגישות לקבוצות אוכלוסיה בעלות רמת ניידות נמוכה.
- ג. נגישות במחיר סביר למקומות מרוחקים ודלי אוכלוסיה.
- ד. חסכון בעלות ההסעה הכוללת לפרט ולמשק.

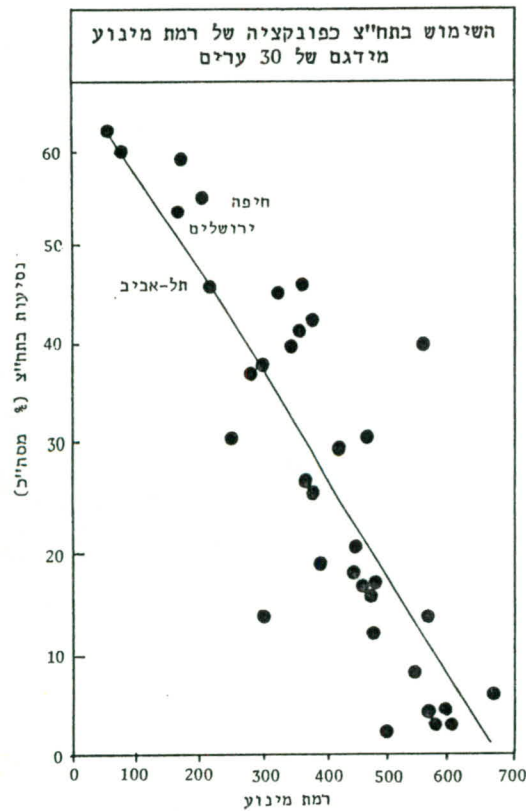
2.2 האטרקטיביות של התחבורה הציבורית למשתמש תלויה במרכיבים הבאים:

- א. זמן הנסיעה.
- ב. מחיר הנסיעה.
- ג. תדירות השרות.
- ד. אמינות השרות.
- ה. איכות אמצעי ההסעה.
- ו. נגישות השרות ביחס לנקודות המוצא והיעד של הנוסע.

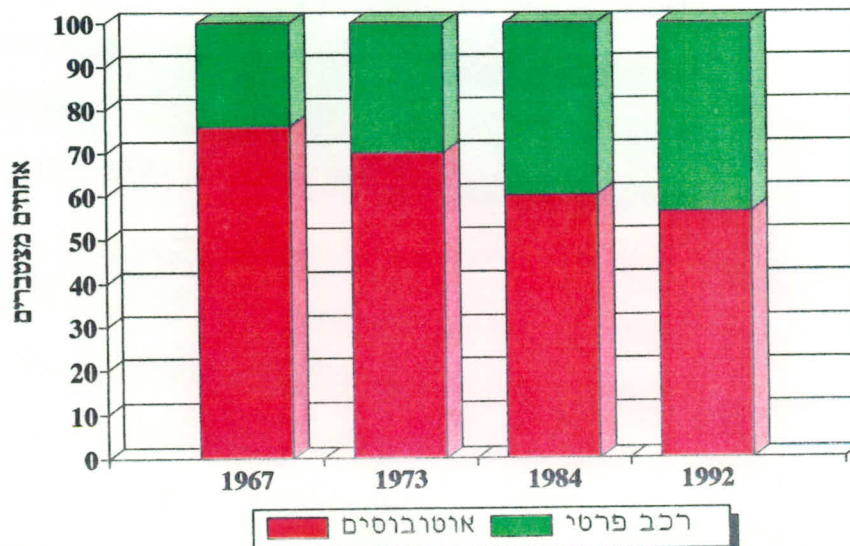
2.3 עם עליית רמת המינוע יש נטיה ברורה להקטנת שיעור הנסיעות בתחבורה הציבורית. מניתוח נתונים במדינות שונות (ראה גרף מספר 1) נראה כי עליה של רמת המינוע ב-100 כלי רכב ל-1000 נפש מורידה, בממוצע, את אחוז הנסיעות המבוצעות בתחבורה ציבורית ב-9% (לדוגמא: עליה מ-300 ל-400 תוריד את אחוז הנסיעות בתחבורה הציבורית מ-38% ל-29%).

בעשרים השנים האחרונות ירד השימוש בתחבורה בישראל מ-70% מכלל הנסיעות לפחות מ-50%. גרף מספר 2 מראה את השינוי בפיצול הנסיעות בכניסה הצפונית לחיפה, בין רכב פרטי ותחבורה ציבורית בנקודות זמן שונות. המגמה העולה מתרשים זה מייצגת את המגמה הכללית בישראל.

גרף מס' 1



גרף מס' 2:
שינויים בפיצול נסיעות על פני זמן
חיפה- חייץ קישון



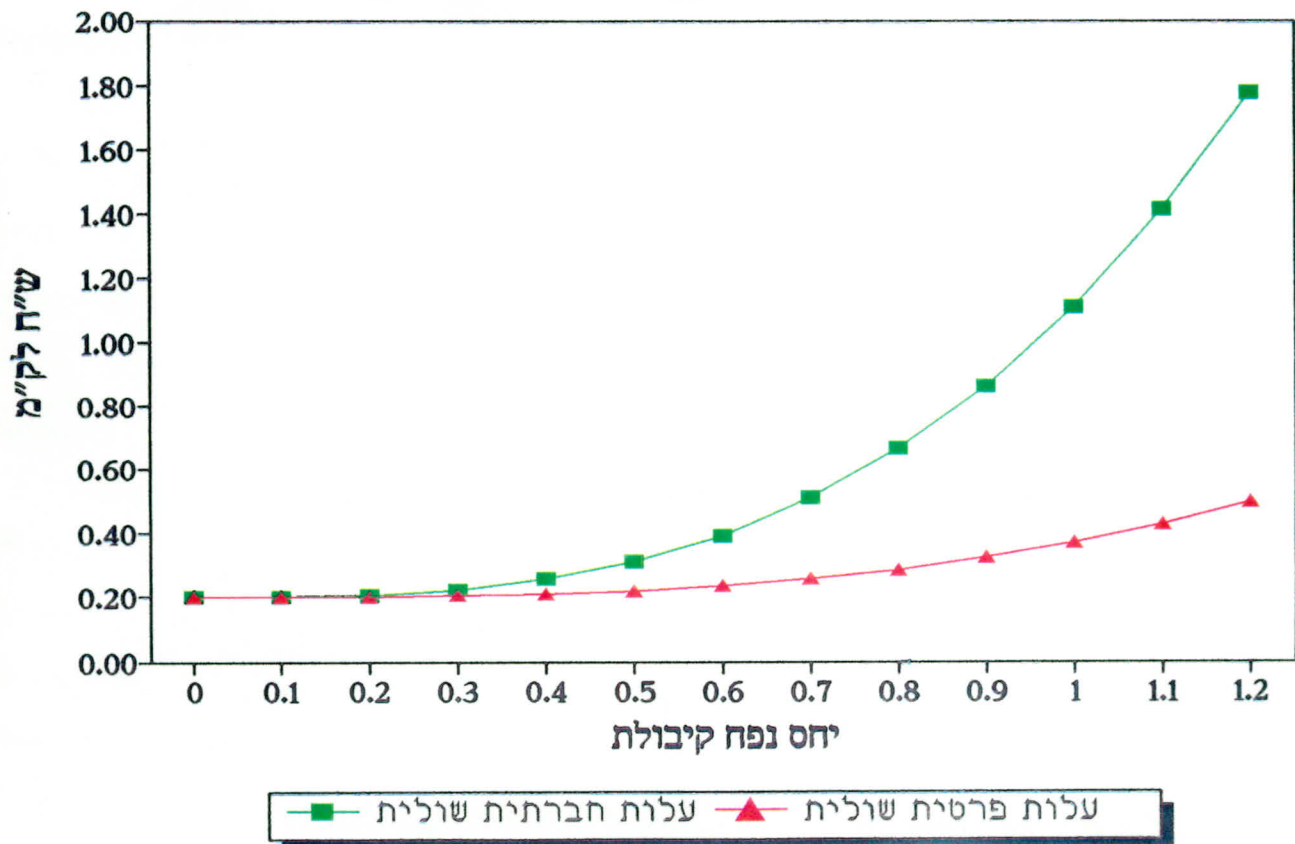
2.4 העדפת התחבורה הציבורית היא אמצעי להשגת יעדי מדיניות כלכליים וחברתיים. שני מרכיבים חשובים המתייחסים להיבטים הכלכליים של העדפה זו הם:

א. התשתית התחבורתית היא בדרך כלל מוצר ציבורי, המסופק על ידי הממשלה למשתמשים. הקצאת התשתית לנוסע ברכב פרטי גדולה פי כמה מההקצאה לנוסע בתחבורה ציבורית.

ב. במערכת התחבורה (במיוחד בזו העירונית) קיים פער בין העלות הפרטית השולית והעלות החברתית השולית של שימוש בתשתית. פער זה משתנה בהתאם לרמת הצפיפות בה מתפקדת המערכת. גרף מספר 3 מציג את הפערים בין עלויות אלה, בישראל, ברמות גודש שונות. העלויות נתונות במונחים כלכליים ⁽¹⁾:

קיום פערים מסוג זה מחייב התערבות ממשלתית.

גרף מס' 3
עלויות שוליות, פרטיות וחברתיות (כולל ערך זמן נוסעים)
בש"ח לק"מ



(1) העלויות כוללות הוצאות דלק, שמן ואחזקת כלי רכב בתוספת ערך זמן הנוסעים המוגדר כ- 25% מערך השכר הממוצע במשק.

2.5 למרות היקף ההשקעות הגבוה בכבישים (כ- 5 מיליארד ש"ח ב-5 השנים האחרונות) אין התשתית הקיימת עונה על הצרכים.

תשתית הכבישים משמשת כלי רכב מסוגים שונים ביניהם פרטיים ואוטובוסים. צריכת התשתית לאוטובוס כפולה מצריכת הרכב הפרטי (עפ"י HIGHWAY CAPACITY MANUAL). מאידך, מקדם המילוי באוטובוס הוא כ-25 נוסעים לעומת כ-1.5 נוסעים (בממוצע) ברכב פרטי. מכאן, שיחס ניצול התשתית לנוסע בתחבורה ציבורית לעומת נוסע ברכב פרטי הוא 1:8.

בשעות שיא, מקדמי המילוי לאוטובוס הם 35 נוסעים, לפחות, ולרכב פרטי 1.4. לפיכך, יחס ניצול התשתית, בשעות שיא, הוא 1:12.5, לפחות.

2.6 המישנה הכלכלית מראה כי פתרון עיוות, הנובע מהפרש בין עלות פרטית שולית ועלות חברתית שולית יושג על ידי חיוב המשתמש בקנס בגובה ההפרש בין עלויות אלו. בישראל, תוספת עלות צפיפות לכל רכב פרטי היא 0.145 ש"ח לק"מ בממוצע ⁽²⁾ (ראה גרף מספר 3).

הקצאה יעילה תושג כאשר יושת על הרכב הפרטי תשלום בגובה ההפרש ⁽³⁾ ערך זה, עבור המטרופולינים של תל אביב, חיפה וירושלים, הוא יותר ממיליארד ש"ח לשנה. כדאי לציין שעלות זו אינה כוללת את נזקי תאונות דרכים, זיהום האוויר, רעש וכיוצ"ב.

2.7 קביעת דמי צפיפות וגבייתם קשות מבחינה טכנית ופוליטית כאחת ולכן משתמשות הארצות המפותחות בסובסידיות בתחבורה ציבורית כאחד הכלים המרכזיים להקטנת הצפיפות בכבישים, בבחינת טוב משני (SECOND BEST).

2.8 רבות ממדינות העולם המערבי תומכות בתחבורה ציבורית במגמה להשיג רמת שירות סבירה ויעדים חברתיים אחרים.

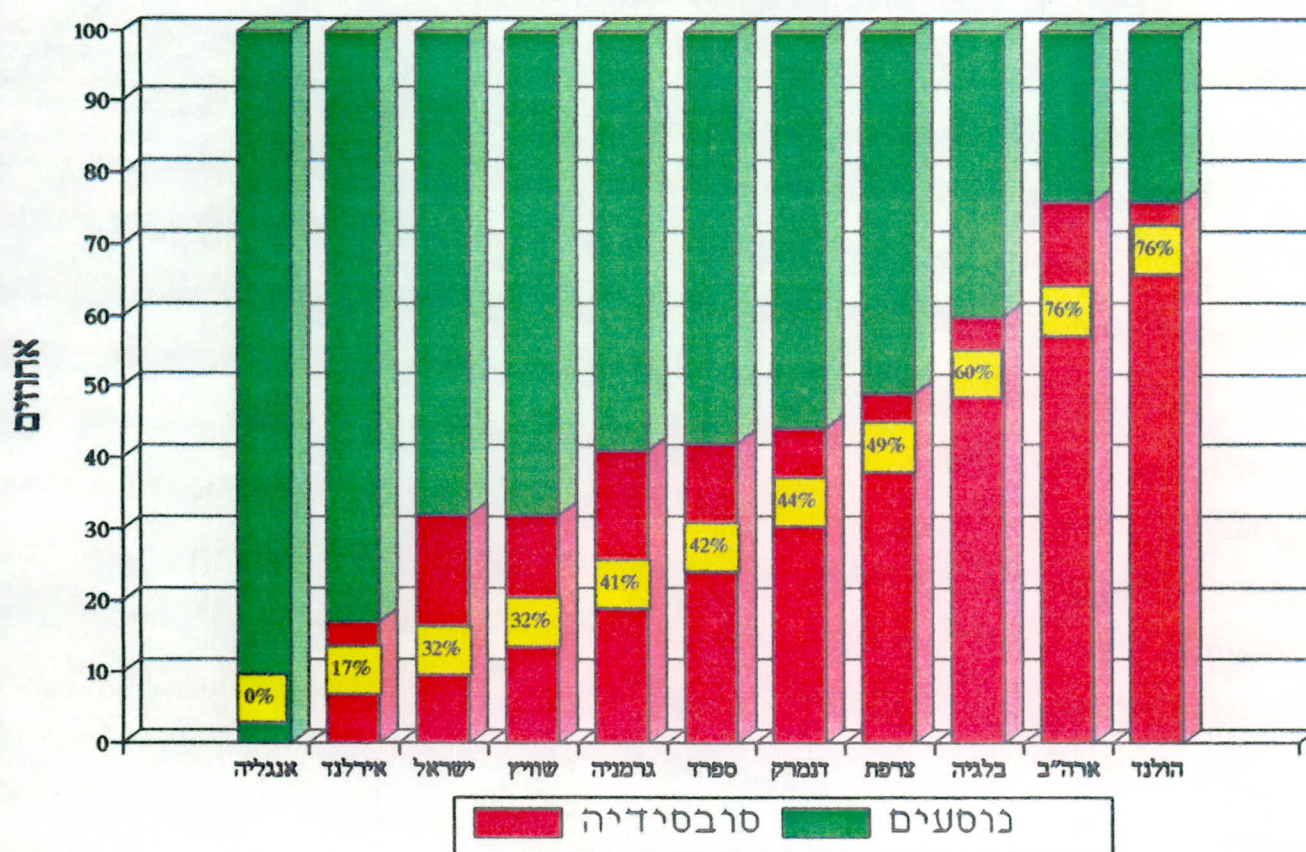
גרף מס' 4 מראה את שיעור התמיכה מתוך סה"כ העלות במדינות שונות בשנת 1990 בהשוואה לישראל כיום.

שיעור התמיכה בארץ נמוך משמעותית מהמקובל במרבית הארצות האחרות.

(2) בהנחת הפרש עלויות התואם יחס נפח קיבולת של 0.7, המתאר בממוצע את המצב הקיים בשעות שיא ממוצעת בשלושת המטרופולינים הגדולים.

(3) כיום מוטל על הרכב הפרטי ניסוי רכישה חד פעמי שיעילותו לפתרון בעית הצפיפות קטנה כיוון שאינו משפיע ישירות על העלות השולית.

גרף מס' 4:
שיעור התמיכה בתח"צ בארץ ובארצות אחרות



מקור: ארצות אחרות - חוברת 1990/3 UIIP
ישראל - נתוני משרד התחבורה 1994

2.9 מרכיבי הסובסידיה בישראל הם שניים:

- א. סובסידיה להצטיידות, המיועדת לרכישת אוטובוסים.
- ב. סובסידיה אחרת המשמשת למטרות הבאות:
 - (1) תמיכה במערך הנחות לקבוצות אוכלוסיה מסויימות: קשישים, נוער, חיילים, מעוטי יכולת ו"נוסעים מתמידים".
 - (2) סובסידיה שוטפת להבטחת רמת שירות נדרשת.
 - (3) השלמה, לסגירה חלקית של הפער בין הפדיון התקני והפדיון בפועל.

2.10 היקף הסובסידיה לתחבורה ציבורית עומד כיום על כ-675 מיליוני ש"ח בשנה במחירי דצמבר 1993⁽⁴⁾ ומתחלקת תקנית כלהלן:

- 210 מיליון ש"ח - הצטיידות

- 465 מיליון ש"ח - לתפעול, מזה כ-125 מיליון ש"ח סובסידיה שוטפת.

רמת סיבסוד זו הינה נמוכה בעשרות אחוזים בהשוואה לרמתה בסוף שנות השמונים. לדוגמאות ב-1990 עמדה הסובסידיה במחירי דצמבר 1993 על כ-1.1 מיליארד ש"ח, דהיינו, חלה ירידה ריאלית של כ-40% במהלך שנים אלו.

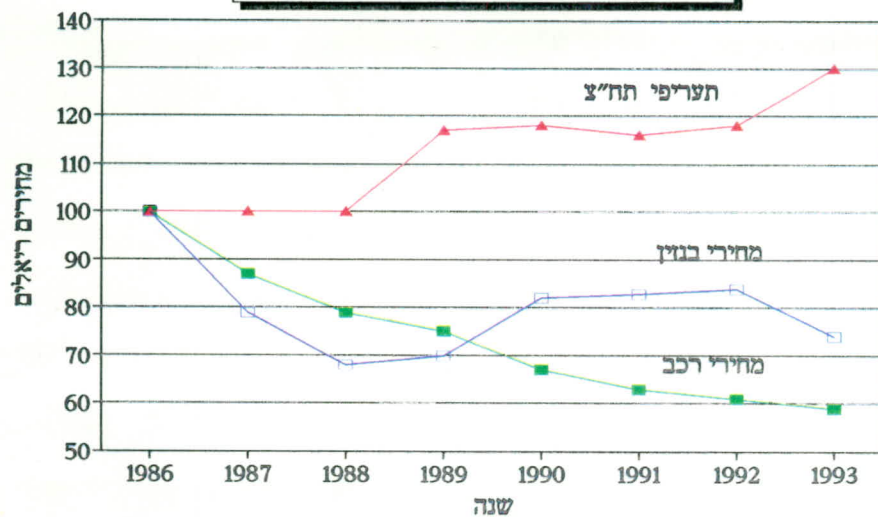
2.11 הקיצוץ המתמשך בשיעור הסיבסוד של התחבורה הציבורית, הירידה במחירי הבנזין שנגרמה בחלקה על ידי הפחתה במס על בנזין והירידה במס רכישה על רכב, האיצו את התהליכים של המעבר מתחבורה ציבורית לרכב פרטי והקטנת חלקה של תחבורה ציבורית בכלל הנסיעות.

גרף מספר 5 מציג התפתחות מחירי הדלק, מחירי הרכב ותעריפי תחבורה ציבורית במונחים ריאליים, בין השנים 93-1986. מגרף זה ניתן לראות את העליה החדה בתעריפי התחבורה הציבורית, בכ-30%, לעומת ירידה של כ-25% במחירי הבנזין וכ-40% במחירי הרכב.

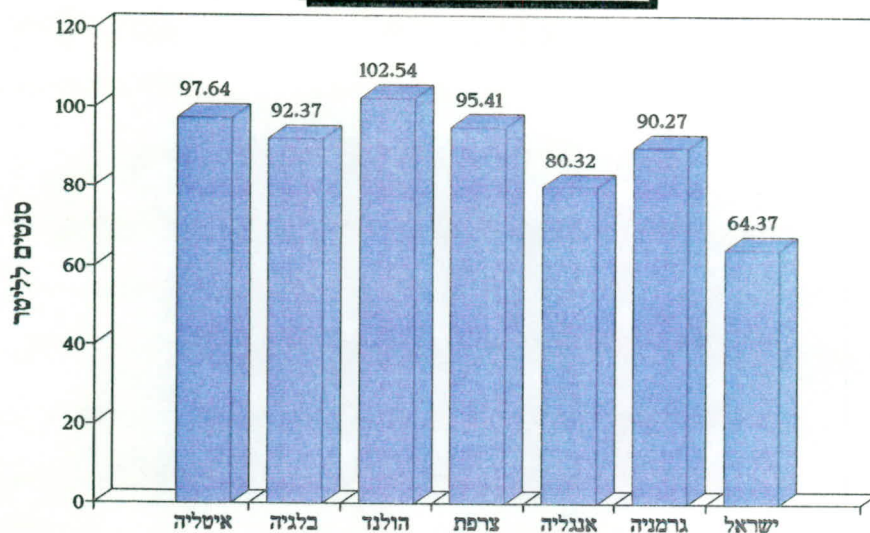
יצוין, שבהשוואה בינלאומית, כפי שניתן להוכיח מגרף מספר 6, מחירי הבנזין בישראל נמוכים ביותר מ-30% בהשוואה למקובל במדינות מערב אירופה. השלכות של התפתחויות אלו בישראל באות לידי בטוי בירידה התלולה בשימוש בשירותי התחבורה הציבורית ובעליה ברכב פרטי. כפי שניתן לראות בגרף 7, מספר הנסיעות לנפש בתחבורה הציבורית בתקופה הנדונה ירד בכ-30%, לעומת עליה בנסיעות לנפש ברכב פרטי בכ-20%.

2.12 מהלכים יזומים אלו של הממשלה העצימו את המגמה של העליה המתמשכת ברמת המינוע של האוכלוסיה הנובעת מעליה ברמת החיים ומהשינויים בהרגלי הצריכה. כתוצאה מכך חלה החמרה בגודש בדרכים, על כל ההשלכות השליליות הנגזרות מכך.

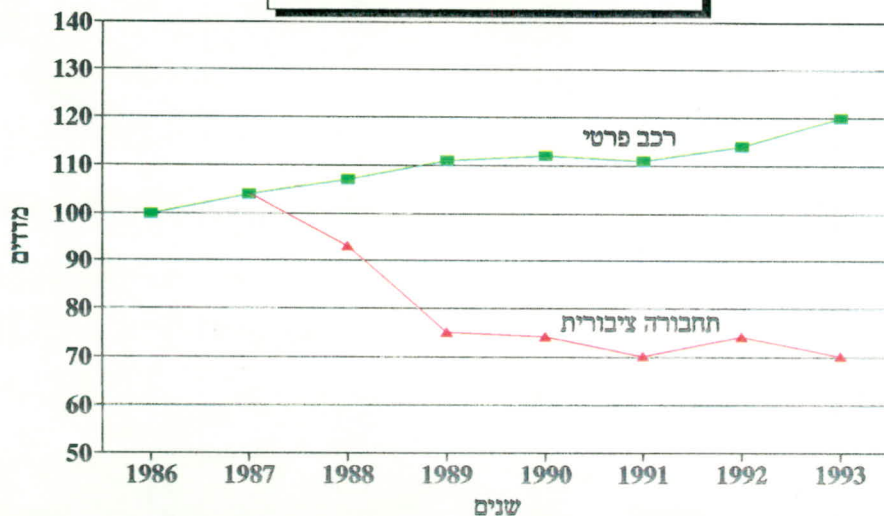
גרף מס' 5:
התפתחות ריאלית של תעריפי הנסיעה בתח"צ
ועלות הנסיעה ברכב פרטי



גרף מס' 6:
מחיר בנזין משופר לצרכן בתחנה
נובמבר 1993



גרף מס' 7:
התפתחות מספר הנסיעות לנפש
בתח"צ וברכב פרטי (מדדים, 100-1986)



בגרף מספר 8 מובאת הצגה מוחשית של טווחי הנסיעה שניתן לעבור בפרקי זמן קצובים (10;20;30 דקות) בשנת 2010 לעומת 1993 ממרכז פ"ת לסביבותיה, כאינדיקציה לגודש והרעת שירותי מערכת התשתית הצפויה.

מהגרף ניתן לראות שטווחי הנסיעה שניתן לעבור בפרקי הזמן הקצובים יהיו קצרים בעשרות אחוזים בהשוואה לטווחי הנסיעה הנוכחיים. קיצור זה בטווחי הנסיעה מבטא ירידה במהירות הנסיעה, ברמת שירותי התשתית ועליה בגודש. זאת למרות שבהשוואה הסימולטיבית להלן, הובאה בחשבון תוכנית השקעה המירבית האפשרית לתשתית הכבישים באיזור למול הגידול החזוי ברמת המינוע והתנועה. גם דו"ח בנק ישראל מתיחס לסוגית הגודש, בדו"ח לשנת 1992 (מאי 1993, עמוד 76) הוא מציין "הצפיפות, שהיתה חמורה מאד אשתקד, גדלה השנה ב-6-2 אחוזים, גידול הגובה את מחירו הכבד".

(*) ההרעה הנחזית צפויה להתרחש למרות ההקעות המסיביות בתשתית המתוכננות עד לשנת 2010, מדגישה את הצורך בהעדפת התחבורה הציבורית.

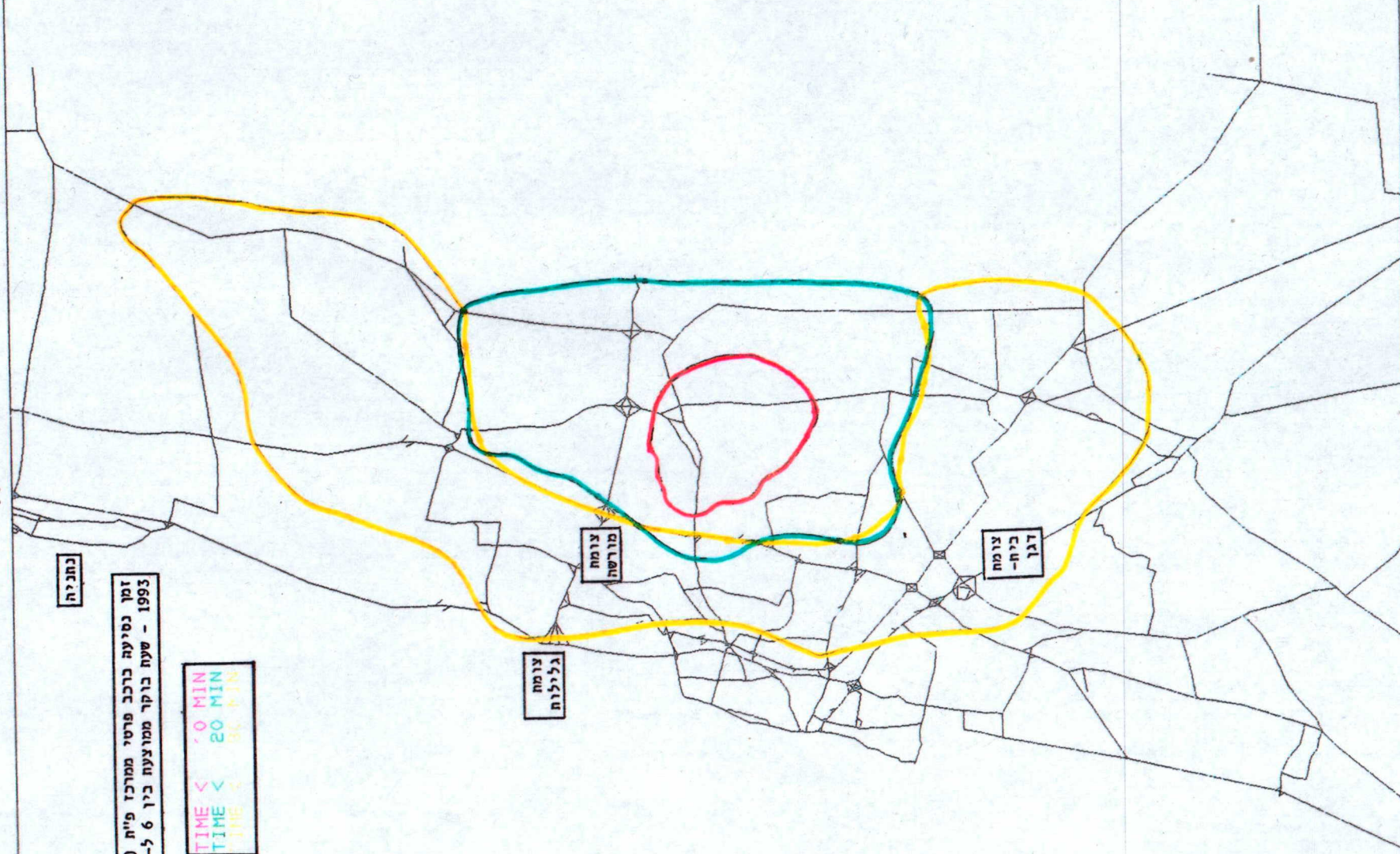
BASE NETWORK

USER DEFINED LINK DATA 1

emme/2

LINKS:
typ=1 4
typ=7
THRESHOLD:
UPPER: 999999

- 11 -



WINDOW:
-192.7/119.38
-139.4/159.38

EMME/2 PROJECT: Tel Aviv Metropolitan Area 1994
SCENARIO 1503: a copy of 1501 for maps

94-02-01 12:38
MODULE: 2 13
IITPR386... rt

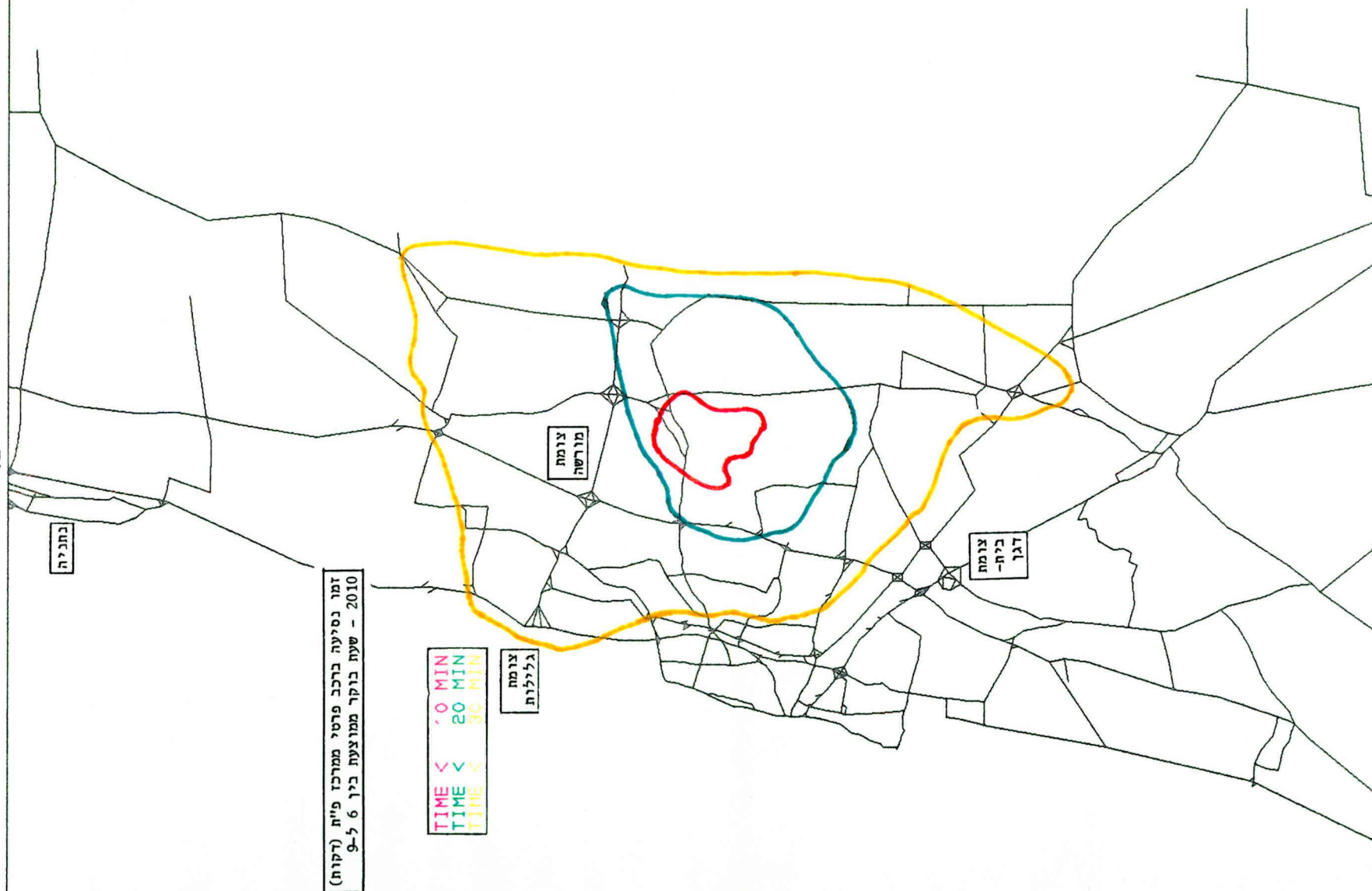
BASE NETWORK

USER DEFINED LINK DATA 1

emme/2

LINKS:
typ=1.4
typ=7
THRESHOLD:
UPPER: 999999

- 12 -



EMME/2 PROJECT: Tel Aviv Metropolitan Area 1994
SCENARIO 1503: a copy of 1501 for maps

WINDOW:
-192.7/119.38
-139.4/159.38

94-02-01 12:38
MODULE: 2.13
IITPR386....rt

2.13 קיומו של סיבסוד צולב בתחבורה הציבורית, תורם אף הוא להגדלת הגודש. על פי רוב הקווים המסבסדים הינם קווים החשופים לתחרות מצד רכב פרטי (קווים בינעירוניים כדוגמת קו תל אביב-חיפה, תל אביב-ירושלים), והקווים המסובסדים הינם קווים שחשיפתם לתחרות מרכב פרטי נמוכה יחסית (קווים עירוניים וקווים לאיזורים מרוחקים).

2.14 מהמדיניות בפועל וההתפתחויות שתוארו לעיל ניתן להקיש שמתחייבת רביזיה כוללת באמצעי המדיניות במגמה להוריד את הגודש בתחבורה היבשתית. המשך המגמות הקיימות יחריף באופן ניכר את ההשלכות השליליות של הצפיפות בכבישים על הפעילות המשקית ורווחת האזרחים.

2.15 בחינה מחדש של אמצעי המדיניות כאמור, מחייבת ניתוח מכלול הפרמטרים המשפיעים על השגת יעדי המדיניות הממשלתית בתחום התחבורה היבשתית. המשתנים המרכזיים המשפיעים בהקשר זה הינם:

- א. רמת חיים ורמת המינוע.
- ב. עלויות תפעול רכב פרטי (דלק, עלות רכב וזמן נסיעה).
- ג. עלויות תפעול של תחבורה ציבורית, שיעורי סיבסוד ישיר, רמה ומבנה תעריפים (כולל סיבסוד צולב).
- ד. מבנה ענפי של התחבורה הציבורית (קואופרטיבים, מוניות, רכבת).
- ה. היקף התשתיות ומאפייניהן ואופן הקצאתן בין אמצעי התחבורה שונים (תחבורה ציבורית, רכב פרטי ואחר).

2.16 אמנם, כיווני ההשפעה של המשתנים השונים על מידת השימוש בתחבורה ציבורית הינם ידועים, אך ללא איסוף נתונים, ניתוחם הכמותי וגיבוש חלופות מתאימות, לא ניתן להמליץ באופן פסקני על מינון האמצעים הדרושים.

כמו כן, להוציא השפעת הסובסידיה לתחבורה ציבורית על הגודש בכבישים, לא ניתן **בטוח הקצר** לגבש וליישם אמצעי מדיניות לצמצום הגודש, באופן מושכל.

2.17 בגרפים 9 ו-10 מוצג ניתוח תיאורטי של השפעת ביטול הסובסידיה השוטפת (המסתכמת כיום בפחות מ-10% מהפידיון בפועל), על היקף הנסיעות בתחבורה ציבורית וברכב פרטי.

יש לציין שמידת ההגדלה במספר הנסיעות ברכב פרטי אינה ברורה ותלויה בגמישות התחלופה של רכב פרטי למחיר בתחבורה ציבורית.

השפעות נוספות יהיו הבאות:

- א. ספיגה תקציבית של רק חלק מקיצוץ הסובסידיה.
- ב. עליה במדד המחיר לצרכן
- ג. פגיעה ביעדי המדיניות התחבורתית.
- ד. הוצאה תקציבית נוספת המתייחסת להחזר הוצאות נסיעה לעובדים מתוקצבים.

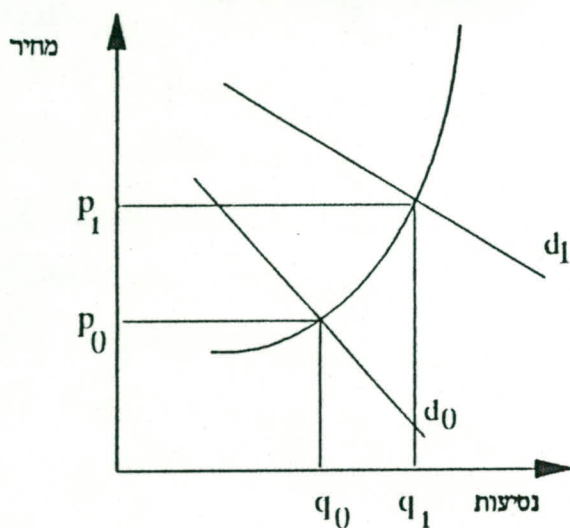
תוצאות ביטול הסובסידיה השוטפת גוררת עליית תעריפים, ירידה במספר הנסיעות בתחבורה ציבורית מ- Q_0 ל- Q_1 והקטנת רמת השרות תחבורה ציבורית. במקביל צפויה הגדלת הנסיעות ברכב פרטי מ- q_0 ל- q_1 .

להלן, הירידה הצפויה במספר הנוסעים מביטול סובסידיה בשיעור 10% מהפדיון, בהנחות שונות ביחס לגמישות הביקוש.

שיעור הירידה במספר הנוסעים	גמישות הביקוש
1 %	0.1
2 %	0.2
3 %	0.3
4 %	0.4

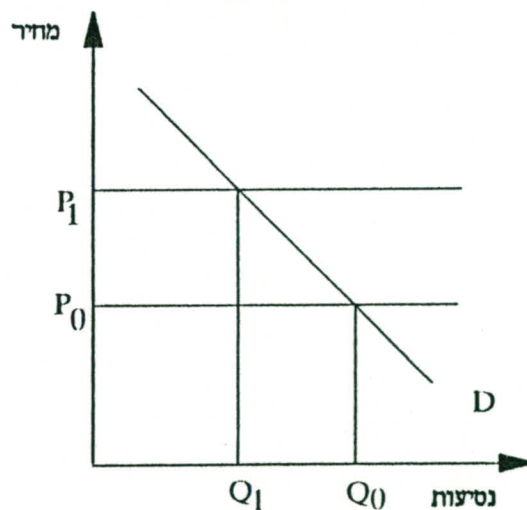
גרף מס' 10

נסיעות ברכב פרטי



גרף מס' 9

נסיעות בתח"צ



3. ביטול הסובסידיה

השלכות לא תחבורתיות

עד כה דנו, בעיקר, בהיבטים הכלכליים-תחבורתיים של ההתפתחויות שחלו בתחום הגודש בדרכים וכיווני השפעה אפשריים של אמצעי מדיניות שננקטו על ידי הממשלה על התפתחויות אלו. להלן נתמקד בהיבטים מידיים ואחרים של ביטול הסובסידיה השוטפת (להלן-סובסידיה).

3.1 חלוקת הכנסה

לביטול הסובסידיה יש השלכות רגרסיביות על חלוקת ההכנסה במשק. בעוד שבעשירון התחתון משקל ההוצאה על התחבורה הציבורית הוא 2.9% הרי שבעשירון העליון הוא מהווה רק 0.9%. ביטול הסיבסוד והעלאת התעריפים שתבוא בעקבותיו יגדיל את הנטל היחסי על השכבות החלשות. לאור הגידול הדרסטי במימדי העוני, הגידול באי-שויון בחלוקת ההכנסה והנכונות שגילתה הממשלה לאחרונה לפעול בתחום זה, ביטול הסיבסוד מהווה נסיגה מהמדיניות שבה נוקטת הממשלה להקטנת פערים חברתיים אף עומדת בניגוד לה.

3.2 סתימת פערי ניידות

לביטול הסובסידיה יש השלכות רגרסיביות על רמת הניידות של קבוצות האוכלוסיה השונות. ביטולה יפגע ברמת הניידות של אוכלוסיות בעלות רמת ניידות נמוכה; אוכלוסיות חלשות בפריפריה האורבנית ואוכלוסיות הממוקמות באיזורים מרוחקים. פגיעה זו מהווה נסיגה מקידום שני יעדים לאומיים: רוחח חברתית ופיזור אוכלוסיה.

3.3 השפעות אינפלציוניות

לביטול הסובסידיה יש השפעה אינפלציונית מיידית וזאת מהגורמים הבאים:

- א. השפעה מיידית על מדד המחירים.
- ב. הסדרי הצמדה כלל משקיים (שוק העבודה, ההון וענפי המשק).

לאור המגמה להאצת האינפלציה והחלטת הממשלה ובנק ישראל להפחיתה, ביטול הסיבסוד הינו מהלך הנוגד את יעדי המדיניות המקרו-כלכלית בהקשר זה.

3.4 השלכות תקציביות

הספיגה התקציבית נטו הנגזרת מביטול הסיבסוד השוטף נמוכה משמעותית מהתחשיב הראשוני. זאת מהסיבות הבאות:

- א. פיצוי חלקי על ירידה בפדיון של הקואופרטיבים כנגזר מההסכמים התקפים.
- ב. גידול בהיקף הסובסידיה הייעודית בשל העליה בתעריפים.
- ג. הגדלת השתתפות הממשלה ומוסדות במגזר הציבורי בקצובת נסיעה של העובדים.

3.5 איכות הסביבה

הגדלת הנסיעות ברכב פרטי שתנבע מהעליה בתעריפי התחבורה בציבורית תחריף את ההשפעות הסביבתיות השליליות של התחבורה היבשתית.

3.6 בטיחות בדרכים

הגדלת הנסיעות ברכב פרטי תגדיל את היקף הנזקים מתאונות הדרכים.

4. מסקנות

4.1 המשך המצב הקיים, המתבטא בהגדלת רמת המינוע של רכב פרטי והאפליה לרעה של התחבורה הציבורית בהקצאת התשתית לעומת הרכב הפרטי מפחיתים את כושר התחרות של התחבורה הציבורית מול הרכב הפרטי, מורידים את רמת השירות לנוסע ומגדילים את הגודש בכבישים.

4.2 בשנים האחרונות התעצמה מגמת הירידה הריאלית במחירי השימוש ברכב פרטי שנבעה בעיקר ממדיניות מסוי ממשלתית (דלק ומחיר רכישת רכב). במקביל, חלה עליה ריאלית משמעותית בתעריפי התחבורה הציבורית. ההוזלה היחסית הניכרת של עלויות השימוש ברכב פרטי לעומת תעריפי תחבורה ציבורית מחמירה את הצפיפות בדרכים.

4.3 מגמה זו של הורדת עלויות השימוש ברכב פרטי (ובמיוחד עלויות המשתנות וסיבסוד אחזקת רכב על ידי המעבידים) נוגדת את המדיניות הרצויה הננקטת במרבית מדינות אירופה.

כך לדוגמא, מחיר ליטר בנזין בישראל נמוך מזה שבאירופה בכ- 30%. השוואת מחירי הבנזין לאלה שבאירופה היתה מגדילה את הכנסות המדינה ממסים בכ- 1.6 מיליארד ש"ח.

4.4 העלות התקציבית הישירה שבאי העלאת התעריפים בחודש מרץ 1994 שוות ערך להעלאת מחירי הבנזין בכ- 3.5% בלבד.

4.5 ביטול רכיב אחד ובודד של אחד מאמצעי המדיניות - הסיבסוד השוטף - ללא בחינה כוללת של כלל האמצעים וקביעת תמהילם האופטימלי, יחמיר את הגודש בכבישים.

4.6 שימוש באמצעי מדיניות אחרים מעודדי תחבורה ציבורית (כגון: פיתוח נת"צ, רכבת, דמי שימוש בדרכים וכו') כרוך בקשיים ניכרים ויישומם אורך זמן.

4.7 בנוסף להשלכות התחבורתיות, לביטול הסובסידיה השוטפת יש השלכות שליליות בתחומים הבאים: פגיעה בשכבות החלשות, באוכלוסיות בעלות רמת נידות נמוכה, השפעה אינפלציונית והחרפת המפגעים הבטיחותיים והסביבתיים.

4.8 כדי להחליט על התמהיל האופטימלי של אמצעי המדיניות, ובכלל זה מדיניות הסיבסוד של התחבורה הציבורית, שיעורי המיסוי של התשומות של הרכב הפרטי (דלק והון) והקצאת התשתית בין רכב פרטי ותחבורה ציבורית, כלכלית ואדמיניסטרטיבית, קיים צורך באיסוף, עיבוד וניתוח נתונים - פעילויות שלא ניתן לבצען עד מועד הורדת הסובסידיה במרץ 1994, כמוצע על ידי האוצר.

5. המלצות משרד התחבורה

1.5 להקפיא את תעריפי התחבורה הציבורית לשנת 1994.

5.2 להעלות את מחירי הבנוזין בחודש מרץ בשעור של 3.5% ובשעור דומה בחודש ספטמבר. שעורי העלאה מזעריים אלה יוצרים מקורות תקציביים לכסוי הגרעון התקציבי הנובע מהקפאת התעריפים מחד ותורמים להקטנת הגודש בדרכים מאידך.

6. התארגנות משרד התחבורה בנושא תחבורה יבשתית

לאחרונה מונה צוות מקצועי במשרד התחבורה שהוטל עליו לבחון ולגבש חלופות מדיניות בתחום התחבורה הציבורית, תוך התייחסות למרכיבים הבאים:

- א. מדיניות כלפי רכב פרטי (חניה, מיסוי דלק ורכב, כניסה למע"ר).
- ב. מידת מעורבות הממשלה בהסדרת התחבורה בהיבטים ארגוניים, תפעוליים, תעריפיים ותקציביים (ובין היתר סיבסוד ישיר וסיבסוד צולב).
- ג. הקצאת תשתית ייעודית לתחבורה ציבורית (דרכים, מסופים, וכו') ושימוש בתשתית משותפת עם רכב פרטי, כלכלית ואדמיניסטרטיבית.
- ד. מבנה ארגוני וענפי.

