

קביעת אזורים לעניין מתן הנחות בתחבורה הציבורית

הצעה להחלטה

מחליטים:

1. לאור הרצון לעודד את השימוש הקבוע בתחבורה הציבורית ולהנגיש את התחבורה הציבורית לתושבי הפריפריה החברתית והגיאוגרפית ובמטרה לצמצם פערים, לקבוע כי האזורים והיישובים המצויים בפריפריה הגאוגרפית והחברתית, כהגדרתם בתבחינים שלהלן, יקבעו כאזורי עדיפות לאומית לעניין מתן הנחות בגין נסיעה בתחבורה ציבורית, אשר תינתנה בכפוף לאמור בסעיף 2 ולתיקוני החקיקה הנדרשים:
 - א. רשויות מקומיות המדורגות באשכולות 1-5 במדד הפריפריאליות שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, כפי שמתעדכן מעת לעת; זאת למעט אזורי סטטיסטיים, יישובים במועצות אזוריות ורשויות מקומיות שאין בהן חלוקה לאזורים סטטיסטיים, והכל אם הנ"ל מדורגים באשכולות 9-10 במדד הכלכלי חברתי שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, כפי שיתעדכן מעת לעת.
 - ב. אזורי סטטיסטיים המדורגים באשכולות 1-5 במדד החברתי-כלכלי שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה כפי שמתעדכן מעת לעת, וזאת ברשויות מקומיות שבהן יש חלוקה לאזורים סטטיסטיים כאמור.
 - ג. יישובים במועצות אזוריות המדורגים באשכולות 1-5 במדד החברתי-כלכלי שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה כפי שמתעדכן מעת לעת.
 - ד. רשויות מקומיות, שאין בהן חלוקה לאזורים סטטיסטיים ושאינן מועצות אזוריות, אשר מדורגות באשכולות 1-5 במדד החברתי כלכלי שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה כפי שמתעדכן מעת לעת.
2. לרשום את הודעת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים על כך שהמפקחת על המחירים במשרד התחבורה פנתה אל ועדת המחירים הבין-משרדית לפי חוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996 (להלן – **חוק הפיקוח**), לצורך קיום היוועצות עמה או קבלת המלצתה לפי סעיף 13 לחוק הפיקוח, בדבר מתן הנחות אישיות, בהסדר נסיעה חופשי בלבד, בעד דמי נסיעה בתחבורה ציבורית לאוכלוסיות מסוימות לפי החלטה זו.
3. ההנחה תתאפשר בכל אחד מאמצעי הכרטוס הקיימים בתחבורה הציבורית, לא תגרע מההנחות האחרות שקבועות בצווי הפיקוח, ואולם לנוסע המשלם באמצעות כרטיס רב-קו יתאפשר לממש זכאות אחת בלבד לפי בחירתו, ונוסע המשלם באמצעות אמצעי תשלום מתקדם (למעט כרטיס אשראי) יזכה לחישוב ההנחה המיטבית ביותר שתקפה עבורו.

4. עדיפות לאומית

בהתאם להוראות פרק כ"ו לחוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה ליישום התכנית הכלכלית לשנים 2009 ו-2010), התשס"ט – 2009 (להלן – החוק), השיקולים לקביעת האזורים והיישובים המנויים לעיל כאזור עדיפות לאומית לעניין מתן הנחות בתחבורה ציבורית בהתאם להחלטה זו הם, בין היתר, חוסנו הכלכלי והחברתי של האזור או היישוב ורמת השירותים שבו, מיקומו הגאוגרפי של האזור או היישוב או המרחק שלו מריכוזי אוכלוסייה וממרכז הארץ, והצורך בצמצום פערים בין האזור או היישוב לבין אזורים או יישובים אחרים או בין קבוצות אוכלוסייה תושבות האזור או היישוב לבין קבוצות אוכלוסייה אחרות, כאמור בסעיפים 151(ב)(2), (4) ו-(5). היישובים והאזורים הנקבעים כבעלי עדיפות לאומית לעניין החלטה זו הם אלו המדורגים באשכול 1-5 באחד מבין המדדים הבאים לפחות:

מדד הפריפריאליות של הרשויות המקומיות – על פי פרסומי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בעניין מדד פריפריאליות של הרשויות המקומיות בישראל, כפי שיעודכנו מעת לעת.

המדד החברתי-כלכלי של אזורים סטטיסטיים, יישובים או רשויות מקומיות – על פי פרסומי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בעניין אפיון רשויות מקומיות לפי הרמה החברתית-כלכלית של האוכלוסייה ובחלוקה לאזורים סטטיסטיים, מקום שרשות מקומית חולקה לאזורים כאמור, או ליישובים, מקום שמדובר במועצה אזורית.

התייחסות לשני מדדים אלו נובעת מתוך התפיסה לפיה "פריפריאליות" היא שאלה של נגישות לשירותים, למוקדי תעסוקה, בריאות, השכלה, תרבות, מסחר וכו' והיכולת של האזרחים לנצלם באופן אפקטיבי. אפקטיביות הנגישות אינה מתמצה רק במרחק הפיסי, אלא גם ביכולת לגשר על המרחק, הן ברמת התשתית והשירותים האזוריים והן ברמת הפרט ואמצעיו. נוכח כך, הגדרת אזורי העדיפות הלאומית בענייננו, מתבססת הן על שיקולים פריפריאליים גיאוגרפיים והן על שיקולי פריפריה חברתית הבוחנים את היכולת למצות כמכלול את פוטנציאל הנגישות האמורה. התחבורה הציבורית מהווה אמצעי משמעותי למוביליות חברתית ובכך לצמיחה כלכלית וחברתית (כך גם בדו"ח הוועדה לשינוי חברתי כלכלי – ועדת טרכטנברג). עידוד שימוש בתחבורה ציבורית עבור תושבי הפריפריה, החברתית והגיאוגרפית, יקדם מוביליות חברתית וכלכלית ויוכל לסייע גם לצמיחה אישית של הפרט, וכן לצמיחה ולפיתוח של אזורים אלה ולצמצום פערים, הן חברתיים והן גיאוגרפיים. ההעדפה שתינתן באמצעות הנחה לתושבי האזורים והיישובים הנקבעים לפי החלטה זו, נועדה, בין היתר, תוך עידוד הנסיעה בתחבורה הציבורית, לאפשר לציבור שעליו תחול החלטה זו לגשר על החסמים שניצבים בדרך למוביליות החברתית הכלכלית של ציבור זה.

מדד הפריפריאליות של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מאפיין את היישובים ואת הרשויות המקומיות לפי מיקומם הגאוגרפי בטווח בין הפריפריאלי ביותר לבין המרכזי ביותר. ערך המדד מחושב כסכום משוקלל של שני מרכיבים: נגישות פוטנציאלית - במשקל של $\frac{2}{3}$, וקרבה לגבול מחוז תל אביב - במשקל של $\frac{1}{3}$. מרכיב הנגישות הפוטנציאלית מבטא את קרבת היישוב לכל אחד מכלל היישובים משוקלל

בגודל האוכלוסייה שלהם, כאשר גודל האוכלוסייה מעיד על עוצמת האפשרויות, הפעילויות והנכסים ביישוב. מרכיב הקרבה לגבול מחוז תל אביב מבטא את המבנה המונוצנטרי של מדינת ישראל, כאשר מחוז תל אביב מהווה מרכז כלכלי ועסקי של המדינה.

כפי שעולה מהאמור לעיל, ככל שיישוב פריפריאלי יותר, הוא מרוחק יותר מאפשרויות בתחום התעסוקה, לימודים, בריאות, פנאי ועוד, ותושביו נדרשים לנסוע יותר כדי לממש אפשרויות שנגישות לתושבים באזורים מרכזיים. דוח פני החברה מס' 11 שפרסמה הלמ"ס מתכלל את הפערים בתחומי החיים השונים בין הפריפריה למרכז, לא רק בתחום התחבורה אלא גם נושאים אחרים כמו: רמת החיים, בריאות, חינוך, תעסוקה, רווחה ועוד. בהתאמה, מדד הפריפריאליות מבטא את השיקול בדבר מיקומו הגאוגרפי של האזור או היישוב או המרחק שלו מריכוזי אוכלוסייה וממרכז הארץ, כאמור בסעיף 151(ב)(4) לחוק. יצויין כי מהיישובים והאזורים המדורגים באשכולות 1-5 במדד הפריפריאליות הוחרגו יישובים ואזורים באשכולות 9-10 במדד הכלכלי חברתי של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שהם שני האשכולות העליונים, אשר האוכלוסיה המתגוררת בהם מצויה ברמה החברתית-כלכלית הגבוהה ביותר. המדד החברתי-כלכלי של הלמ"ס מבטא שילוב של תכונות בסיסיות, חברתיות-כלכליות, של האוכלוסייה ברשות המקומית ובאזורים סטטיסטיים הנכללים ברשות המקומית, ככל שנכללים. הלמ"ס משקללת במדד זה את הקריטריונים הבאים:

- 1) דמוגרפיה: חציון גיל, יחס תלות (היחס בין בני 0-19 ובני 65+ לבין בני 20-64), ממוצע נפשות משק בית.
- 2) תעסוקה וגמלאות: שיעור בעלי הכנסה מעבודה מבני 15+, שיעור נשים בנות 25-54 שאינן בכוח העבודה האזרחי, שיעור בעלי הכנסה מעבודה מעל פעמיים השכר הממוצע, שיעור בעלי הכנסה מעבודה מתחת לשכר מינימום, שיעור מקבלי הבטחת הכנסה והשלמת הכנסה.
- 3) רמת חיים: הכנסה חודשית ממוצעת לנפש סטנדרטית, ממוצע כלי רכב בשימוש לבני 18+, במשק בית, ממוצע מספר החדרים לנפש במשק בית, ממוצע מספר חדרי השירותים לנפש במשק בית, אחוז משקי בית בעלי מחשב ומנוי לאינטרנט.

המדד הכלכלי חברתי משקף את חוסנו הכלכלי והחברתי של האזור או היישוב ורמת השירותים בו כאמור בסעיף 151(ב)(2) לחוק. יישום החלטה זו בהתאם למדד החברתי-כלכלי לפי אזורים סטטיסטיים, מקום שרשות מקומית מחולקת לאזורים כאמור, או לפי יישובים במועצות האזוריות, מאפשר רזולוציה גבוהה יותר במתן ההנחה, והלכה למעשה יישום שוויוני ומיטבי להרחבת אפשרויות למוביליות חברתית כלכלית של תושבי אזורים אלה.

נקודת החיתוך בשני המדדים נקבעה בנקודת החציון, דהיינו חמשת האשכולות בתחתית הדירוג, מתוך עשרה אשכולות בסך הכל בכל מדד, ייכללו באזור המועדף.

5. אזורי העדיפות הלאומית לפי החלטה זו נקבעים לתקופה של 4 שנים. בהתאם לסעיף 154 לחוק, קביעת אזורי העדיפות הלאומית לפי החלטה זו תובא לדיון בממשלה בתוך 3 שנים.

דברי הסבר

במסגרת הסיכום התקציבי בין משרד האוצר למשרד התחבורה לשנים 2023-2024 סוכם על תקציב של עד 360 מלש"ח לטובת מתן הנחות לאוכלוסיות שונות בתעריפי הנסיעה בתחבורה ציבורית.

בין היתר מוצע במסגרת זו לבחון אפשרות של מתן הנחה לתושבים ביישובים ובאזורים של הפריפריה הגאוגרפית והחברתית.

ועדת המחירים הבינמשרדית המשותפת למשרד האוצר ולמשרד התחבורה והבטיחות בדרכים שמונתה לפי חוק הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996, קיימה ביום 16.08.23 וביום 27.08.23 דיונים לצורך מתן המלצתה ביחס לשינויים המוצעים בהחלטה זו, בהתאם למוצע בהחלטה זו, לרבות מתן הנחות לאוכלוסיות שונות, ובכלל זה הנחות לתושבים ביישובים ואזורים המצויים בפריפריה הגאוגרפית והחברתית כמפורט בהצעה זו.

מתן ההנחות לתושבי יישובים ואזורים כאמור מבוססת על קביעת האזורים כאזורי עדיפות לאומית, ובהתאם מובאת קביעת אזורי העדיפות הלאומית לעניין זה לאישור הממשלה, בהתאם לחוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה ליישום התכנית הכלכלית לשנים 2009 ו-2010), התשס"ט-2009.

יצוין כי לאחר בחינת הנושא ומשמעויותיו הוחלט כי לטובת צמצום הנסיעה ברכב הפרטי ככל האפשר ומנגד עידוד שימוש קבוע בתחבורה ציבורית, ההנחה אותה מוצע לבחון, כפי שפורט בפניית משרד התחבורה לוועדת המחירים הבין משרדית, תוחל רק על נוסעים קבועים בתחבורה ציבורית (המשתמשים בחוזה חופשי חודשי) ולא על נוסעים מזדמנים (המשתמשים בערך צבור או חופשי יומי).

להערכת גורמי המקצוע, מתן ההנחות המוצעות יוכל לסייע גם להגברת השימוש בתחבורה הציבורית.

מתן ההנחות מותנה בהשלמת כל ההליכים לתיקון ועדכון צווי הפיקוח על מצרכים ושירותים ביחס לתחבורה ציבורית (להלן – צווי הפיקוח), לפי חוק הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996 על ידי השרים, לאחר שקילת המלצת ועדת המחירים כמוצע בהחלטה זאת.

במסגרת ההערכות ליישום ההנחות ייקבעו גם המסמכים והמידע שיידרשו להמציא התושבים המבקשים לקבל את ההנחה, במטרה לוודא את זכאותם ולהפחית חשש לניצול לרעה של ההטבה.

נוסף להנחות אלו, תוענק במסגרת הרפורמה, בכפוף להחלטת ועדת המחירים ותיקון צווי הפיקוח, גם 33% הנחה לאוכלוסיית הצעירים, מגילאי 18 עד 26, ברכישת הסדר "חופשי חודשי", מתוך מטרה לעודד שימוש קבוע ותדיר בתחבורה הציבורית של אוכלוסייה זו וכחלק מהקניית הרגלי נסיעה בתחבורה הציבורית; נסיעה חופשית למשך שנה מסיום השירות לחיילים משוחררים ולבני ובנות השירות הלאומי והנחת 50% ברכישת "חופשי חודשי" לאנשים עם מוגבלות וזכאי הביטוח הלאומי. הנחות אלו בכללותן נועדו לקרב את הפריפריה למרכז ולעודד שימוש קבוע ותדיר בתחבורה הציבורית, ומהוות את הפעימה הראשונה ליישום רפורמת צדק תחבורתי.

נתונים כלכליים וההשפעה על משק המדינה

כמפורט לעיל.

תקציב

בבסיס תקציב משרד התחבורה תוקצבו סך של 360 מלש"ח לטובת מתן הנחות לאוכלוסיות שונות בתעריפי הנסיעה בתחבורה ציבורית. התקציב האמור מיועד לכלל רכיבי הרפורמה בתעריפים, כפי שיאושרו ויעוגנו בצווי הפיקוח. הסכום האמור הובא במסגרת התכנית התלת שנתית לשנים 2024 עד 2027, בהתאם לסעיף 440 לחוק יסודות התקציב.

השפעת ההצעה על מצבת כוח האדם

אין

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

החלטות קודמות של הממשלה בנושא

החלטה מספר 259 של הממשלה מיום 01.08.2021 בנושא ייעול מערכת תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית.

עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה

אין מניעה משפטית לאישור הצעת ההחלטה

סיווגים

**מגישה: שרת התחבורה והבטיחות
בדרכים**

**כ' באלול התשפ"ג
06 בספטמבר 2023**



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

לשכה משפטית

ירושלים, כ' באלול, התשפ"ג
6 בספטמבר 2023

חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה

נושא הצעת ההחלטה: קביעת אזורים לעניין מתן הנחות בתחבורה הציבורית

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטיה המשפטיים:

1. מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית מעוגנים בצו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשפ"ב-2022 ובצו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת וברכבל), התשפ"ב-2022, אשר נקבעו שניהם מכוח חוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996 (להלן – חוק הפיקוח). בצווים האמורים נקבעו גם הנחות אישיות לזכאים שונים.
2. כאמור בהצעה, בימים אלו מקודמת רפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית (רפורמת צדק תחבורתי). משרד התחבורה והבטיחות בדרכים פנה לוועדת המחירים הבין משרדית בעניין זה ובמסגרת פנייתו מוצעות הנחות נוספות על ההנחות הקיימות, וביניהן הנחה במנחי "חופשי חודשי" לתושבים ביישובים ובאזורים של הפריפריה הגאוגרפית והחברתית. ההנחות המעוגנות כיום בצווי הפיקוח הן כולן הנחות המבוססות על מאפייני הפרט (כדוגמת גיל). בשל הכוונה לתת כעת הנחות על בסיס האזור או היישוב שבו מתגורר הפרט, וקביעת האזורים בהתבסס על שיקולי עדיפות לאומית, מובא העניין לפתחה של הממשלה כמפורט להלן.
3. סעיף 151(א) לחוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה ליישום התכנית הכלכלית לשנים 2009 ו-2010), התשס"ט-2009 (להלן – חוק ההתייעלות) קובע כי הממשלה רשאית להחליט כי אזור מסוים או יישוב מסוים הוא בעל עדיפות לאומית (להלן – אזור עדיפות לאומית); החלטה כאמור יכול שתהיה כללית ויכול שתהיה לגבי עניין מסוים או לתקופה מסוימת. סעיף 151(ב) לחוק ההתייעלות מפרט את השיקולים שרשאית הממשלה לשקול לעניין זה, ובכללם חוסנו הכלכלי והחברתי של האזור או היישוב ורמת השירותים שבו, מיקומו הגאוגרפי של האזור או היישוב או המרחק שלו מריכוזי אוכלוסייה וממרכז הארץ, והצורך בצמצום פערים בין האזור או היישוב לבין אזורים או יישובים אחרים או בין קבוצות אוכלוסייה תושבות האזור או היישוב לבין קבוצות אוכלוסייה אחרות, כאמור בסעיפים 151(ב)(2), (4) ו-(5). בהתאם לסעיף 151(ג) לחוק, החלטת הממשלה בדבר אזור עדיפות לאומית תהיה מנומקת ומבוססת על נתונים, ויפורטו בה מקור הנתונים והשיקולים שהביאו לקביעת היישוב כאזור עדיפות לאומית.
4. סעיף 152 לחוק קובע כי הממשלה רשאית להחליט על מתן הטבות לאזור עדיפות לאומית, אשר יכול שיינתנו בתחומי הפעילות השונים של הממשלה, וכי הממשלה מוסמכת להחליט בדבר סוג ההטבות שתינתנה לאותו אזור, הדרכים או האמצעים למתן ההטבות, התקופה שבה תינתנה ההטבות ואמות המידה לנתינתן, והכל באופן ההולם את נסיבות העניין, וכן

- כי הממשלה רשאית להחליט כי החלטות כאמור תתקבלנה בידי שר משרי הממשלה בשטח הפעולה של משרדו. כמו כן הסעיף קובע כי התחומים שבהם תינתנה הטבות לאזורי עדיפות לאומית לפי סעיף זה וכן סוגי ההטבות, הדרכים, האמצעים ואמות המידה לנתינתן והתקופות שבהן יינתנו, יכול שיהיו שונים לגבי אזורי עדיפות לאומית שונים.
5. בהצעת ההחלטה מוצע לקבוע את יישובי ואזורי הפריפריה הגאוגרפית והפריפריה חברתית, כהגדרתם בהצעה, כאזורי עדיפות לאומית באופן שיאפשר לתת לתושבים המתגוררים בהם הנחות אישיות בתחבורה הציבורית. מתן ההנחות עצמן מותנה בהשלמת תהליך הבחינה וההמלצה לשרי התחבורה והאוצר, על ידי ועדת המחרים הבין-משרדית לפי חוק הפיקוח, ובתיקון הצווים מכוחו על ידי שרת התחבורה ושר האוצר, מכוח סמכותם לפי חוק הפיקוח.
6. כפי שמתחייב מהוראות חוק ההתייעלות, בהצעת ההחלטה הובאו הנימוקים והנתונים התומכים בקביעת אזורי העדיפות הלאומית.
7. הפריפריה הגאוגרפית מוגדרת לעניין זה כרשויות מקומיות המדורגות באשכולות 1-5 במדד הפריפריאליות שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (להלן – הלמ"ס), כפי שמתעדכן מעת לעת. כמפורט בפרק העדיפות הלאומית בהצעה, מדד הפריפריאליות של הלמ"ס מאפיין את היישובים ואת הרשויות המקומיות לפי מיקומם הגאוגרפי בטווח בין הפריפריאלי ביותר לבין המרכזי ביותר, והוא מבטא את השיקול בדבר מיקומו הגאוגרפי של האזור או היישוב או המרחק שלו מריכוזי אוכלוסייה וממרכז הארץ, כאמור בסעיף 151(ב)(4) לחוק. ערך המדד מחושב כסכום משוקלל של שני מרכיבים: נגישות פוטנציאלית - במשקל של $\frac{2}{3}$, וקרבה לגבול מחוז תל אביב – במשקל של $\frac{1}{3}$. כמפורט בהצעה, ככל שיישוב פריפריאלי יותר, הוא מרוחק יותר מאפשרויות בתחום התעסוקה, לימודים, בריאות, פנאי ועוד, ותושביו נדרשים לנסוע יותר כדי לממש אפשרויות שנגישות לתושבים באזורים מרכזיים. לצד זאת מוצע להחריג מהפריפריה הגאוגרפית אזורים המדורגים באשכולות 9 ו-10 בדירוג הכלכלי חברתי (שני האשכולות העליונים של הדירוג).
8. הפריפריה החברתית מוגדרת לעניין זה בהצעה כדלקמן: אזורים סטטיסטיים המדורגים באשכולות 1-5 במדד החברתי-כלכלי שמפרסמת הלמ"ס, וזאת ברשויות מקומיות שבהן יש חלוקה לאזורים סטטיסטיים כאמור; יישובים במועצות אזוריות המדורגים באשכולות 1-5 במדד החברתי-כלכלי שמפרסמת הלמ"ס; רשויות מקומיות, שאין בהן חלוקה לאזורים סטטיסטיים ושאינן מועצות אזוריות, אשר מדורגות באשכולות 1-5 במדד החברתי כלכלי שמפרסמת הלמ"ס; והכל בהתאם לעדכון המדד כאמור מעת לעת. המדד הכלכלי חברתי של הלמ"ס מבטא שילוב של תכונות בסיסיות, חברתיות-כלכליות, של האוכלוסייה באותו אזור שלגביו מחושב המדד, בתחומים של דמוגרפיה, תעסוקה וגמלאות ורמת חיים, והוא משקף את חוסנו הכלכלי והחברתי של האזור או היישוב ורמת השירותים בו כאמור בסעיף 151(ב)(2) לחוק.
- קביעת האזור על בסיס היחידות הגאוגרפיות הקטנות ביותר שעבורן מחושב המדד (קרי אזורים סטטיסטיים, במקום שרשות מחולקת לאזורים כאמור, או יישובים מקום שמדובר במועצה אזורית), מאפשרת את הרזולוציה הגבוהה ביותר להגדרת האזור, באופן שעולה בקנה אחד עם נסיבות העניין, שעה שמדובר במתן הטבה אישית ישירות לפרט.
9. יצוין, כי בהתאם לצווי הפיקוח זכאי ביטוח לאומי (מקבלי קצבת שאירים או השלמת הכנסה) מקבלים כבר כיום הנחה של 50% ברכישת ערך צבור, ללא תלות במקום מגוריהם, וצעד נוסף שהוצע על ידי משרד התחבורה במסגרת רפורמת התעריפים בתחבורה הציבורית הוא מתן הנחה לזכאים אלה גם ביחס למנוי חופשי חודשי.
10. כפי שעולה מהאמור לעיל, קביעת אזורי העדיפות הלאומית בהחלטה זו נעשתה על בסיס שיקולים המנויים בחוק ההתייעלות והגדרת האזורים מבוססת היטב ונסמכת על מדדי הלמ"ס. אזורי העדיפות הלאומית שנקבעו בהצעה הם אמנם נרחבים בהיקפם אולם בנסיבות העניין, ובשים לב בין היתר לכך שכבר כיום ניתנות הנחות בתעריפי התחבורה

הציבורית למגזרים מגוונים דוגמת ילדים ונוער, בני הגיל השלישי, אזרחים ותיקים, סטודנטים, חיילים ואנשים עם מוגבלויות, ולכך שהחלטה מיועדת לאפשר מענה, מותאם ככל האפשר, בהתאם לנתוני הלמ"ס, להנגשת התחבורה הציבורית לתושבים הנכללים באזורים שנכללים בה, בהעדר נתונים מקבילים ברמת הפרט, אין באמור כדי למנוע קבלת החלטה.

11. כאמור בדברי ההסבר להצעה, במסגרת ההערכות ליישום ההנחות ייקבעו גם המסמכים והמידע שיידרשו להמציא התושבים המבקשים לקבל את ההנחה, במטרה לוודא את זכאותם ולהפחית חשש לניצול לרעה של ההטבה.

12. אזורי העדיפות הלאומית לפי החלטה זו נקבעים לתקופה של 4 שנים. בהתאם לסעיף 154 לחוק ההתייעלות, קביעת אזורי העדיפות הלאומית לפי החלטה זו תובא לדיון בממשלה בתוך 3 שנים.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרונם:

בשים לב לאמור לעיל, ההצעה אינה מעוררת קשיים משפטיים.

עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם:

הצעת ההחלטה מתואמת עם הלשכה המשפטית במשרד האוצר שאישרה שאין מניעה משפטית לאישור ההצעה.

עמדת היועצת המשפטית של המשרד שהשרה העומדת בראשו מגישה את ההצעה:

בשים לב לאמור לעיל, אין מניעה משפטית לאישור הצעת ההחלטה.

יעל כהן, עו"ד

היועצת המשפטית

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים