

תכנית חירום – פתרונות חלופיים לרכב הפרטי

הצעה להחלטה

מחליטים, לנוכח החרפת בעיית הגודש בכבישי ישראל והעלויות הכבדות המושתות על הציבור ועל המשק, ולנוכח פרק הזמן הארוך הצפוי להשלמתם של פרויקטים תחבורתיים שישפרו את היצע התחבורה הציבורית ויצמצמו את הגודש בכבישים, לבצע צעדים שמטרתם להביא להקלה בגודש בכבישים בטווח הקצר והבינוני:

1. העדפת תחבורה ציבורית

א. לרשום את הודעת שרת התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – **שרת התחבורה**) על כוונתה לפעול באופן מיידי, ולא יאוחר מסוף שנת 2022, להוספת 70 ק"מ בשלב הראשון, ו-50 ק"מ, לפחות, בשלב השני, של נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית (להלן – **נתיב**) במרחב הבין-עירוני והעירוני, על בסיס תשתית כבישים קיימת, בעלות המוערכת ב-150 מלש"ח, מתקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – **משרד התחבורה**) וכן לבחון ישימות להפעלת נתיבים מתחלפים. במקביל, יקצה משרד התחבורה תקציב מתקציבו למימוש תוספות שירות בנתיבים שיתווספו, כאמור בסעיף קטן 1(ג) להלן.

ב. הגברת האכיפה בנתיבים ובנתיבים רבי תפוסה (להלן – **נתיב**):

1. להטיל על השר לביטחון הפנים ועל משטרת ישראל להגדיל, בתוך 120 יום, את סיירת האופנועים במשטרת התנועה בשמונה תקנים זמניים הכוללים לצורך כך ציוד ואופנועים בהתאם, לתקופה של שלוש שנים, מתקציב משרד התחבורה, לטובת ביצוע פעולות אכיפה בנתיבים ובנתיבים בלבד, במקביל להקמת יחידת האכיפה הייעודית במשרד התחבורה כאמור בסעיף קטן 1(ב)(2) להלן. תכנית האכיפה של סיירת האופנועים במשטרת התנועה בנתיבים ובנתיבים תתואם עם משרד התחבורה, אחת לששה חודשים, והמשרד לביטחון הפנים ידווח למשרד התחבורה על פעילות היחידה כל ששה חודשים החל מיום הקצאת התקנים.

2. בהמשך לתכנית הכלכלית לשנים 2021-2022, להטיל על הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, בתיאום עם נציבות שירות המדינה, להקים את יחידת האכיפה הייעודית בנתיבים, במשרד התחבורה, כך שתחל את פעילותה לא יאוחר מיום 30 ביוני 2023. לשם עמידה ביעד זה משרד התחבורה יפעל לפיתוח ולרכש אמצעים לאכיפה אלקטרונית, לגיוס ולהסמכת פקחים ייעודיים, לקבלת אישורים ולתיאומים נדרשים וזאת מתוך תקציב משרד התחבורה.

3. להטיל על ראש הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, לפנות, בתוך 30 יום, למפעילי התחבורה הציבורית במטרה לבחון את האפשרות להפעלה של אכיפה ניסיונית בנתיבים באמצעות התקנים ניידים שיותקנו על גבי אוטובוסים, בדומה לאופן שבו פועל מיזם "שומרי הדרך". אמצעי התייעוד יותקנו ויופעלו בהתאם לאמות המידה והכללים שנקבעו במסגרת מיזם "שומרי הדרך", והן יאפשרו צילום חיצוני של הרכב לצורך צילום עבירה כאמור, בלבד. נהגי

האוטובוס יעברו תהליך דומה ל"שומרי הדרך" לרבות תהליך זיהוי, אימות ורישום באמצעות מערכת ממשל זמין.

4. להנחות את שרת התחבורה לפעול מול הרשויות המקומיות, שבהן פועל פרויקט "מהיר לעיר", להאיץ את הקמת מערכי האכיפה בנת"צים שבשטחן, כך שעם פתיחת כל נת"צ חדש בשטח הרשות המקומית, יוכלו פקחי הרשות המקומית, ככל שיוסמכו לכך, לאכוף נסיעת רכבים לא מורשים בנת"צ. ככל שלא יתקיים הסדר אכיפה מול הרשות המקומית, משרד התחבורה יפעל לקביעת הסדר אחר בהתאם לסמכויות שרת התחבורה בסעיף 1א27(ג4) לפקודת התעבורה.

ג. לשם קידום והאצת תכנית החומש לתחבורה ציבורית שאושרה במסגרת חוק התקציב לשנים 2021-2022, תוספות השירות הנגזרות ממנה ומימוש סעיפים 1(א), 1(ב)(1), 1(ב)(2) לעיל, ו-5(א) להלן, משרד התחבורה יקצה 200 מלש"ח מתקציבו, בפריסה שווה בין השנים 2022-2025.

ד. להטיל על שרת התחבורה לבחון, מדיניות להטמעת ראייה מרחבית מתואמת בתחומי התחבורה, במטרה להגביר את הסנכרון בין הרשויות המקומיות והגופים השונים, ולייצר פתרונות מותאמים לשיפור השירות ולהפחתת הגודש בכבישים. זאת, לרבות מדיניות להפעלת מרכזי ניהול, תפעול ובקרת הרמזורים וכן הגדרת סמכות ואחריות למרכזי ניהול התנועה בארבעת המטרופולינים עד סוף שנת 2024.

2. צעדים לצמצום הביקוש ליוממות ברכב פרטי

על מנת להגדיל את השימוש של ציבור היוממים באמצעי תחבורה חלופיים, במקום רכב פרטי: א. במטרה לצמצם את התמריץ להחזקה ולשימוש ברכב פרטי, להטיל על שר האוצר לקדם מתווה, לשינוי רכיבי השכר שלהם זכאים עובדי המדינה והמגזר הציבורי, המהווים חוזר הוצאות נסיעה בתפקיד ברכב פרטי, ולשינוי תנאי הזכאות לרכיבים אלו ובתוך כך לקדם תיקוני חקיקה ככל שיידרשו לעניין.

ב. להטיל על שר האוצר לפרסם תזכיר חוק בנושא שבסמכותו, לצורך קידום תכנית שמטרתה להניע עובדים לוותר על הסדרי החנייה הנהוגים במקום העבודה. התכנית תתמחר בהלימה לעלות החניה באותו האזור. התוכנית תכלול צעדים להסרת חסמים, מתן תמריצים למעסיקים שיציעו לעובדיהם חלופות הגעה למקום העבודה שלא באמצעות רכב פרטי ובכלל כך, תמרוץ שימוש באופניים מסוגים שונים, וכן קידום והרחבה של פתרונות לצמצום הגעת עובדי המגזר הציבורי למקומות עבודתם באמצעות רכב פרטי, לרבות הרחבת מערך ההיסעים.

ג. להטיל על שרת התחבורה, בהתייעצות עם שרת הפנים, לקבוע, בתוך 120 יום, בהתאם לאמור בסעיף 77(א2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן – **פקודת התעבורה**), תנאים ואמות מידה לקביעת אזורי חניה מוסדרים ברשויות מקומיות שמספר תושביהן, הרשומים במרשם האוכלוסין, הוא 40,000 ומעלה.

ד. להטיל על שרת הפנים, לבחון, בתוך 120 יום, תיקון של תקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה), התשמ"ג-1983, באופן שיפחית את מספר החניות הנדרשות בתוכניות בניה חדשות, בין היתר בהתאם למיקומן במרחב, ויעודד פתרונות של איגום חנייה, חפיפת תקני חניה ותכנון חניונים כך שיוכלו לעבור פירוק או הסבה לשימושים אחרים בראייה צופת פני עתיד.

ה. במטרה להגדיל את חלקה של העלות המשתנה לאחזקת רכב, על חשבון חלקה של העלות הקבועה:

1) להטיל על שר האוצר לבחון תיקון של תקנות מס הכנסה (שווי השימוש ברכב), התשמ"ז-1987, כך שזקיפת שווי השימוש ברכב צמוד תבחין בין העלויות הקבועות של החזקת הרכב, לבין העלויות המשתנות בהתאם להיקף השימוש בו.

2) לצורך הפחתת עלויות ביטוח החובה לרכב והתאמתן לסיכון הביטוחי ועל מנת להפחית את השימוש ברכבים באמצעות התאמת עלויות ביטוח החובה להיקף השימוש ברכבים ומספר הקילומטרים שאותם נוסע כלי הרכב, לרשום את הודעת הממונה על רשות שוק ההון, ביטוח וחיסכון (להלן - **רשות שוק ההון**) כי:

(א) בכוונתו לפעול, בהתאם לסמכותו לפי סעיף 14א לחוק ביטוח רכב מנועי (ביטוח בתנאי תחרות מבוקרת, הסדרים לתקופת מעבר והוראות לענין אבנר), התשנ"ז-1997, תוך 180 יום ממועד החלטה זו, כך שמשנתה מסוג "נסועה" יתווסף לרשימת המשתנים והקטגוריות המשפיעים על הסיכון בענף ביטוח רכב חובה, שבהם רשאיות חברות הביטוח להשתמש לקביעת תעריפי ביטוח החובה לרכב.

(ב) בהתאם לאמור בסעיף קטן (א) לעיל, חברות הביטוח תהיינה רשאיות להשתמש, בין היתר, במספר הקילומטרים שנסע הרכב המבוטח במהלך שנה קלנדארית, כמשתנה בתכנית לניהול הסיכונים לצורך קביעת גובה דמי ביטוח החובה לרכב.

(ג) כמו כן, לרשום את הודעתו של הממונה על רשות שוק ההון, כי הוא פועל לעודד את חברות הביטוח להרחיב את היצע ביטוחי רכב רכוש של כלי רכב, המבוססים על היקף השימוש בכלי הרכב.

ו. להטיל על שר האוצר, בתיאום עם נציב שירות המדינה ובהתייעצות עם זרוע העבודה במשרד הכלכלה והתעשייה, לגבש בתוך 120 יום מתווה שיאפשר עבודה בחללי עבודה משותפים לעובדי משרדי הממשלה, באופן שיקצר את מרחקי היוממות של העובדים. כמו כן להטיל על שר האוצר לבחון אפשרות להרחבת המתווה, כאמור, לעובדי המגזר הציבורי. בנוסף, לרשום את הודעת שרת התחבורה, כי בחינת יישום תתבצע בקרב עובדי משרד התחבורה ועובדי מערך הדיגיטל הלאומי. יובהר כי המתווה יופעל במסגרת התקציבים הקיימים לצורך דיור וללא הגדלה של השטחים שהוקצו למשרדים.

ז. להטיל על שרת התחבורה להרחיב ולהאיץ פתרונות לצמצום ההגעה למקומות תעסוקה ומוקדי יוממות גדולים באמצעות רכב פרטי, ובפרט:

1) להקים, בתוך 30 יום, ועדת היגוי משותפת למשרד התחבורה, המקדם את תכנית "נתיב לעסקים" ולמשרד להגנת הסביבה, העתיד להפעיל תכנית "הגעה ירוקה לעבודה" (במסגרת החלטת ממשלה 542 מיום 24.10.21). ועדה זו תסנכרן את פעילות שתי התוכניות, תגדיר קריטריונים, קהלי יעד ופעולות תומכות תוך מעקב אחר האפקטיביות של התוכניות.

- 2) לטובת פעילות זו, המשרד להגנת הסביבה יקצה 30 מלש"ח מתקציבו לשנים 2022-2025, כמפורט בסעיף ד(3) של החלטת ממשלה 542 מיום 24.10.2021, ומשרד התחבורה יקצה 7 מלש"ח מתקציבו לשנת 2022 (תקציב נוסף עבור שנים 2023-2025 יבחן במסגרת דיוני התקציב לשנים אלו. יצוין כי כל פעולה בעלת השלכה תקציבית תובא לאישור הממשלה במסגרת דיוני התקציב. הרחבה והאצה של התוכניות יתבצעו תוך 120 יום ממועד קבלת התקציבים.
- 3) יובהר למען הסר ספק, כי פעילות ועדת ההיגוי כאמור בסעיף קטן (1) לעיל, לא תשפיע על הסכמי שכר או על הסדרה של תחום יחסי העבודה.

ח. במטרה להגדיל את השימוש בהסעות שיתופיות על ידי הגברת הכדאיות עבור המסיע ועבור הנוסע, להטיל על שרת התחבורה לתקן, בתוך 45 יום, את תקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן – **תקנות התעבורה**), כך שתקרת החזר ההוצאה הישירה שיקבל המסיע תעמוד על 4 ש"ח לק"מ, וכן לתקן את הגדרת "חלק יחסי" כך שהמילים "לרבות המסיע" יימחקו. תמחור תקרת החזר ההוצאה ייבחן שוב בתוך שנתיים מיום כניסת התיקון לתוקף, בהתאם לנתונים על נסיעות שיתופיות.

3. האצת פרויקטים

- א. להטיל על משרד התחבורה, בתיאום עם משרד האוצר, לפעול להאצת מיזמי תשתית תחבורתית, בדגש על רכבות ומערכות הסעת המונים, ולקצר את לוח הזמנים לסיומם של פרויקטים הנמצאים בשלבי ביצוע או בתכנון תחבורתי מתקדם, ובפרט להאצת חשמול הרכבת, בעלות מוערכת של 83 מלש"ח מתוך תקציב משרד התחבורה המוקצה למשימה זו, בחלוקה שווה בין השנים 2022-2025, ובהתאם לכל דין.
- ב. להנחות את שרת התחבורה לפעול לאימוץ פתרונות טכנולוגיים חדשניים לשם שיפור מערך התחבורה ואפשרויות התנועה במדינה בכלל, ובמרחבים המטרופוליניים בפרט. בכלל זה:

1. לרכז ולאגם מידע תחבורתי באמצעות שיטות וכלים מתקדמים, בתשתיות טכנולוגיות אחדות, למיקסום התועלות הגלומות במידע זה לצרכי תכנון, מדידה, בקרה, ניהול תנועה בזמן אמת ועוד. זאת, באמצעות פיתוח תשתית טכנולוגית לאומית לתחבורה חכמה (להלן: "פרויקט 'איגרא'") ובאמצעות המשך קידום פרויקט "פיקוס". לשם קידום פרויקט איגרא יקצה משרד התחבורה בשנים 2022-2024, 15 מלש"ח מתקציבו בחלוקה שווה בין השנים הללו.
2. לקדם באופן מיידי פיתוח והפעלה של מערכת לבקרה, לשליטה ולניהול שירותי תחבורה ציבורית בזמן אמת, לטיוב שירות התחבורה הציבורית ולשיפור רמת האמינות שלה.
3. לקדם באופן מואץ, ובכפוף לכל דין, ניסויי שטח ופרויקטי חלוץ (להלן – "פילוטים") של טכנולוגיות ותפיסות הפעלה חדשות, בעלות פוטנציאל להפחתת גודש, ולעידוד ומעבר לשימוש בתחבורה ציבורית תוך ניתוח המענה במימוש מלא לאחר סיום הפילוט. הפילוטים הללו יקודמו הן באמצעות חברות התשתית הממשלתיות המהוות זרוע ביצועית של משרד התחבורה, והן באמצעות שיתופי פעולה נוספים, כדוגמת מסלול התמיכה המשותפת של משרד התחבורה ורשות החדשנות. לשם כך יקצה משרד התחבורה מתקציבו הרשאות ומזומן בסך של 300 מלש"ח בחלוקה שווה בין השנים 2022-2026, בהתאם לתוכנית מתואמת

ופריסה שתוסכם בין משרד התחבורה ואגף התקציבים במשרד האוצר, בהתאם לצרכים ולקצב הביצוע בפועל.

ג. להטיל על שרת התחבורה, בתיאום עם שרת הפנים, להגיש בתוך 180 יום לוועדה לתשתיות לאומיות תכנית מערכתית משולבת לנתיבי תחבורה ציבורית, בדרכים בין-עירוניות או עירוניות קיימות, שבהן נדרש לתעדף את שירות האוטובוסים.

ד. לשם קידום שיפורים במערכות התכנון והבניה ותיאום התשתיות הלאומיות:

1) להטיל על שר האוצר, שרת התחבורה, שרת הפנים באמצעות מנהל התכנון, שרת האנרגיה והמים ושר התקשורת, בתיאום עם משרד ראש הממשלה, לבחון צעדים להקלה על תהליכי תיאום תשתיות בין חברות התשתית ובעלי התשתית, ולהסיר חסמי תכנון וביצוע עבור פרויקטים תחבורתיים.

2) להטיל על משרד התחבורה להקים צוות בין-משרדי בראשות מנכ"לית משרד התחבורה, שבו יהיו חברים - ראש מינהל התכנון או נציגו, יו"ר מטה התכנון הלאומי או נציגו ונציג אגף התקציבים במשרד האוצר, אשר יבחן את החסמים בתכנון וברישוי מתקני תשתית לתפעול תחבורה ציבורית באוטובוסים וימליץ על הצעדים הנדרשים להאצת קצב ההקמה של מתקנים אלו. הצוות יגיש את מסקנותיו לשרת התחבורה ולשרת הפנים בתוך 120 ימים. ככל שהדבר נוגע לעיסוק של אדריכלים ומהנדסים וסמכויותיהם לפי חוק המהנדסים והאדריכלים, התשי"ח-1958 והתקנות מכוחו נציגי זרוע העבודה במשרד הכלכלה והתעשייה יזומנו לדיון.

ה. להטיל על שרת התחבורה ועל שרת הפנים, באמצעות מנהל התכנון, להקים צוות משותף, בהובלה משותפת, לקידום ולשיפור ממשקי התכנון והביצוע שבין מערכת התחבורה הציבורית לבין מערכת התכנון והבניה ותיאום התשתיות הלאומיות. זאת, על מנת להבטיח את הטמעתם של עקרונות תכנון מוטה תחבורה ציבורית, החל משלבי התכנון הראשוניים באמצעות מערכת "מבט", לטובת שיפור איכות התכנון בישראל, לרבות הטמעת עקרונות התחבורה הציבורית והתחבורה המקיימת והקמת המתקנים והתשתיות הנדרשות להפעלת התחבורה הציבורית.

ו. להטיל על שרת התחבורה ועל שרת הפנים באמצעות מנהל התכנון, להקים צוות שימליץ על צעדים לשיפור התיאום בין תכנון שימושי הקרקע לתכנון מערכות התחבורה הציבורית, באופן שיתרום לקידום התחבורה הציבורית והתנועה בת הקיימא בתכנון העתידי של אזורי מגורים, תעסוקה, מסחר וכדומה. זאת, על מנת שתינתן עדיפות לשילוב מיטבי של תחבורה ציבורית ומקיימת במרחב, כאמצעי התחבורה העיקרי, בהתאם למסמך העקרונות והתבחינים בנושא שנחתם על ידי מנכ"ל מנהל התכנון, מנכ"לית משרד התחבורה, מנכ"ל רשות מקרקעי ישראל ומנכ"ל משרד הבינוי והשיכון. הצוות יגיש מסקנותיו לשרות תוך 180 יום.

ז. לתקן את הנספח להחלטת ממשלה מספר 202 מיום 01.8.2021 שעניינה "קידום תשתיות לאומיות ותיקון החלטת ממשלה", כך שבסעיף 2(ג), (תעדוף 2), במקום המילים "תשתיות תח"צ תומכות אגרות בתחבורה הציבורית" יבוא - "תשתיות תומכות ליישום מס הגודש, לרבות, תשתיות תחבורה ציבורית".

4. הפחתת גודש באמצעות פעילות תומכת

א. על מנת להגדיל את היקף השירות בתחבורה הציבורית באמצעות אוטובוסים, להקים צוות בראשות מנכ"לית משרד התחבורה, הממונה על זרוע העבודה וסגן הממונה על התקציבים במשרד האוצר, לגיבוש המלצות להתמודדות עם המחסור הקיים בנהגים. הצוות יבחן סוגיות שונות, לרבות התשפעה של הוראות הנקבעות בהליכים תחרותיים לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות על תנאי שכר הנהגים, ודרכים להגדלת היצע העובדים, בין אם על ידי עובדים מקומיים ובין אם על ידי עובדים זרים, וכל זאת בכפוף לגיבוש תכנית מפורטת לקיצור משך ההכשרה, תוך הפחתת ביורוקרטיה וטיוב הרגולציה. הצוות יגיש את המלצותיו לשר האוצר ולשרת התחבורה בתוך 120 יום. יובהר כי אין בסמכות הצוות לחייב את הממשלה בהוצאה תקציבית או בהפחתת הכנסה. יצוין כי כל פעולה בעלת השלכה תקציבית תובא לאישור הממשלה במסגרת דיוני התקציב.

ב. במטרה לסייע במאמצים להפחתת הגודש בכבישים, להנחות את מערך הדיגיטל הלאומי לבצע פעולות שיעודדו את משרדי הממשלה והגופים הציבוריים לקדם את הטמעתם של כלים דיגיטליים לקבלת קהל מרוחק, בדגש על אלו שמפותחים במסגרת החלטת ממשלה 260 מיום 26.7.2020, בקרב משרדי הממשלה שמקבלים קהל, לרבות הטמעתם באמצעות תמרוץ כספי. פעולות אלו יהיו כפופות לאישור הממשלה במסגרת דיוני תקציב 2023 הקרוב, ויתוקצבו בהתאם לסדרי העדיפויות של הממשלה.

ג. ייעול הטיפול במפגעי דרך

1) להטיל על שרת התחבורה, בתיאום עם השר לביטחון הפנים, עם שרת הפנים ועם משרד המשפטים, לבחון במסגרת תיקון לפקודת התעבורה, מתן סמכות לפקח של רשות מקומית שאושר על ידי משטרת ישראל, לבצע פעולות במקרים שבהם נדרש פינוי של רכב מנועי מדרך המצויה בתחום הרשות המקומית, לשם הסדרת התנועה, לבטיחותה או לבטיחות הציבור או בנסיבות שיש בהן כדי הפרת סדרי תנועה או בטיחותה, וכל זאת בהתאם לכללים שייבחנו ושיוגדרו על ידי השרים ככל שיוחלט על פרסום תזכיר חוק לתיקון האמור.

2) להטיל על משרד התחבורה, על המשרד לביטחון הפנים ועל משטרת ישראל, בהיועצות עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לבחון, בתוך 60 יום, את נהלי המשטרה לטיפול במפגעי דרך ותאונות דרכים, לבחון את האפשרות לעשות שימוש בטכנולוגיות מתקדמות לתיעוד זירות תאונות הדרכים, במטרה לצמצם את משך הזמן הנדרש לתיעוד הזירה, ולבחון גיבוש הסכם תנאי שירות (SLA) מוסכם לזמני טיפול, מהירים ככל הניתן, ופינוי מפגעי דרך, תוך שמירה על בטיחות משתמשי הדרך וצמצום יתופעת הסקרנים.

5. הפחתת גודש באמצעות שינוי התנהגותי

א. להטיל על שרת התחבורה, בתיאום עם שרת החינוך, השרה להגנת הסביבה, שרת הפנים, שר הביטחון, שר הבריאות והשרה לשוויון חברתי, לגבש, בתוך 120 ימים, תכנית לעידוד תחבורה מקיימת שתשולב בתוכנית הלימודים, תכנית ההדרכות של צה"ל ותוכניות המיועדות לסטודנטים ולגיל השלישי. התוכנית תכלול רכישת כלים והתנסות מעשית בהליכתיות, בתחבורה ציבורית ובתחבורה קלה ותותאם לגילים שונים ולקבוצות אוכלוסייה שונות. במידת הצורך, התוכנית תיבחן במסגרת דיוני

התקציב והתוכנית הכלכלית לשנת 2023, ובהתאם לסדרי העדיפויות של הממשלה בעת גיבוש התקציב.

ב. להטיל על הרשות הארצית לתחבורה ציבורית לפתח אתר אינטרנט ייעודי שבו ירוכז מידע אודות אפשרויות התחבורה הציבורית ובין היתר, אמצעי תחבורה, תכנון מסלול, מידע כללי, מידע על שינויים בזמן אמת ועוד. לשם כך יוקצו 2 מלש"ח ממקורות משרד התחבורה. בנוסף, להנחות את הרשות הארצית לתחבורה ציבורית לשפר את שיתוף המידע התחבורתי בין המגזר הציבורי והפרטי לשם שיפור המידע הניתן באמצעות אתרי אינטרנט ויישומונים פרטיים.

ג. להנחות את שרת התחבורה בתיאום עם שר האוצר והשר לביטחון הפנים להשלים את הכנתה של תכנית אב למטענים, שבמסגרתה תיבחן, בין היתר, הגבלת נסיעת משאיות באזורים מוגדרים ובשעות מוגדרות, מתן תמריצים או הטלת מס לצורך מעבר לנסיעה בשעות הלילה, תוך שימוש בטכנולוגיות עדכניות כדוגמת הטכוגרף הדיגיטלי, התאמת תשתיות, ניהול תנועה והצבת יעדים לאומיים להובלת מטענים ברכבת.

ד. לקבוע, כי בהתאם לסעיפים 59(א)(1), (א)(5) ו-59(ב) לחוק מס להפחתת גודש התנועה באזור גוש דן, התשפ"ב-2021, דיווח השרים לוועדת הכספים של הכנסת, אחת לשנה, יסתמך בכל הקשור להתפתחות הטכנולוגית והניטור הרציף, בין היתר, על האמצעים הטכנולוגיים במיזם 'דרך ערך', אשר מופעל ע"י משרד התחבורה ומשרד האוצר, באמצעות חברת נתיבי איילון בע"מ. האמור יחול גם ביחס לבחינת יישום מודל תעריפי שיווי משקל וכדאיותו בהתבסס על הממצאים והתובנות שגובשו עד היום במסגרת מיזם 'דרך ערך'.

6. תקציב

העלויות המפורטות בהחלטה זו כלולות במסגרת התקציב השנתי ותכניות התקציב התלת-שנתיות לשנים 2023-2025 ועל כן ההחלטה לא צפויה להגדיל את החריגה ממגבלת הגירעון או מתחזית ההוצאות כאמור בסעיף 40 לחוק יסודות התקציב, התשמ"א-1985.

דברי הסבר

רקע – המשבר התחבורתי

ישראל נמצאת כיום בעיצומו של משבר תחבורתי, שעלול להחריף אם לא יינקטו צעדים משמעותיים לבלימתו ולשינוי מגמה זו. קיים פער הולך וגדל בין הנסועה (קילומטראז') בכבישי ישראל לבין שטח הכבישים והיצע התשתית, הנובע מעלייה ברמת המינוע (מספר כלי רכב לנפש) ומהגידול באוכלוסייה.

בעשור האחרון עלתה רמת המינוע בישראל ב-27%, ונכון לשנת 2020 היא עומדת על 397 כלי רכב פרטיים לכל 1000 נפש¹. לפי הדיווחים של חברת Waze, כפי שהתפרסמו בכלי התקשורת², ישנה עלייה של עד כ-30% בנפח התנועה מאז תום חופשת הקיץ וחגי תשרי תשפ"ב. העלייה מיוחסת להסטת ביקוש מתחבורה ציבורית, בשל משבר הקורונה, שהובילה לגידול ברכישת

¹ נתוני הלמ"ס לשנת 2020 אשר פורסמו בשנת 2021.

² למשל: כאן וכאן.

כלי רכב מיד שנייה במשבר, וכן לגידול ברכישת כלי רכב חדשים. לפי נתוני המסירות של יבואני כלי הרכב, שנת 2021 הסתיימה כשנת 'שיא של כל הזמנים' עם כ-289 אלף מסירות של רכב חדש, עלייה של כ-35% לעומת שנת 2020. מדובר בקצב גידול הגבוה בהרבה מקצב הגידול באוכלוסייה (שעומד על 1.9%), ובגידול בנסועה ברכב פרטי של כ-51% על פני העשור האחרון. במקביל, באותה תקופה, קצב הגידול בשטח הכבישים היה נמוך יותר, כך ששטח הכבישים הממוצע לכל רכב ירד באותה תקופה בכ-23%.

בעיה זו מתרפה במרכזי המטרופולינים, סביב אזורי הביקוש. מדד TomTom בשנת 2021³ בחן 404 ערים שנבדקו ב-58 מדינות הפרוסות על פני 6 יבשות שונות, שבהן פקקי התנועה בכבישים הם הקשים ביותר ומיקם את העיר תל אביב במקום ה-16 ברשימת הערים הגדולות בעולם.

הגודש בכבישים מביא לירידה בפריון העבודה, לאובדן שעות עבודה ופנאי, להחרפת נזקי זיהום אוויר והתחלואה הנובעת ממנו, לתאונות דרכים ועוד. לפי אומדן של אגף התקציבים במשרד האוצר **נזקי הגודש מוערכים בכ-40 מיליארד ש"ח בשנה**. בלא התערבות הממשלה ונקיטת צעדים אקטיביים, אומדן זה אף צפוי לגדול ולהגיע לשיעור שנתי של כ-70 מיליארד שקלים בשנת 2030.

הפגיעה המשקית נובעת, בעיקר, משימוש יתר ברכב פרטי לצורך נייודות בכניסות ובמרכזי המטרופולינים ומנסיעה יחידנית ברכב. התנהגות זו משוקפת במגוון מדדים בין לאומיים שונים, ובראשם "מקדם הפיצול" - שיעור השימוש בתחבורה ציבורית מתוך הנסיעות הממונעות עומד על 10%-20% במטרופולינים בישראל, לעומת 40% במטרופולינים מתקדמים בעולם. מקדם המילוי הממוצע (מספר האנשים בכל כלי רכב) עומד על כ-1.2 אנשים לרכב.

הממשלה כבר נקטה במספר צעדים שיבואו לידי ביטוי בטווח הבינוני והארוך, וצפויים להביא להקלה בגודש:

- א. הפעלת המערך לגביית אגרות גודש בגוש דן, החל משנת 2025.
- ב. הקמת תשתית מטרופוליטית (לכל המוקדם בשנת 2030), רכבת קלה - בגוש דן (צפי להפעלה בסוף שנת 2022 לקו האדום, ובשנת 2025 לקווים הסגול והירוק), בירושלים (צפי להפעלה בין השנים 2025-2029) ובמטרופולין חיפה (צפי להפעלה במהלך שנת 2027).
- ג. סיום הקמתם של נתיבים מהירים בכניסות לת"א - צפי להפעלה מלאה משנת 2025.
- ד. הקמת המסילה המזרחית (צפי לסיום ההקמה במהלך שנת 2026), הקמת מסילה רביעית באגן נחל איילון (עד לשנת 2029) חשמול ושיפור מערך הבקרה של הרכבת הכבדה (צפי לסיום עד לשנת 2024).
- ה. שיפורים במערך התחבורה הציבורית המסורתית (להלן - **תח"צ**) - הקמת יחידת אכיפה לנסיעה בנת"צים (עד ליום 30.6.2023), סלילת נת"צים נוספים (צפי לסיום הקמה בין השנים 2023-2024), הגדלת הגמישות של התח"צ ושיפור פריסת מסופי תח"צ.

- ו. שיפור מנגנון תמחור החנייה ברשויות המקומיות (יישום במהלך שנת 2025)
- ניתוחים שונים של הדינמיקה של היווצרות פקק מראים, כי די בהפחתה של מספר קטן יחסית של כלי רכב הנעים בכביש, כדי לצמצם משמעותית ואף להעלים כליל את תופעת הפקקים. כך

³ Tomtom, traffic index results, 2020

למשל, מוערך כי העלאת מקדם המילוי (מספר האנשים הנוסעים ברכב אחד, כולל הנהג) מערך של 1.2 כיום לערך של 1.25 תצמצם משמעותית את פקקי התנועה⁴, קרי הורדה של 20% מהרכבים בכביש, אשר צפויה להביא להקלה משמעותית בעומסי התנועה בכבישים. דרך נוספת לבחון זאת, היא על ידי ניתוח המאפיינים של היווצרות גודש. מניתוחים אלו עולה כי המעבר מנסיעה ללא הפרעה להאטה קלה קורה כאשר נתיב הנסיעה מגיע לכ-80% מהקיבולת שלו, ומתדרדר לנסיעה איטית מאוד כשהנתיב מגיע ל-100% מהקיבולת שלו ומעלה. ידוע, שהקיבולת של נתיב בדרך בין-עירונית היא 2,000 כלי רכב בשעה. עודף ביקוש של 10% ייצור פקק באורך של כ-3 ק"מ בתוך כשעה, בעוד שהפחתה של 200 כלי רכב לשעה בנתיב תמנע לחלוטין את הפקק.

פרק 1 – העדפת תחבורה ציבורית

א. הוספת נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית (נת"צים) על בסיס תשתית קיימת

ההשקעות במערכות הסעת המונים עתידות לשאת פרי רק בעוד כעשור,⁵ כך שבשורת העלייה בשיעור משתמשי התחבורה הציבורית בזכות מערכות אלו תתעכב, ובינתיים בעיות הגודש יחריפו. נוסף על כך, הניסיון מלמד שההשקעה במערכות הסעת המונים הכרחית וחשובה, אך היא לבדה אינה מספקת. גם בהסתכלות על ערים נבחרות בעולם, ניתן לראות כי שירות האוטובוסים ממשיך להוות חלק מרכזי משירותי התחבורה הציבורית, גם כשיש מגוון אמצעי תחבורה, כגון מטרו, רכבות כבדות ורכבות קלות. כך לדוגמה, בלונדון, נסיעות הנוסע באוטובוס מהוות 56% מסך נסיעות הנוסע. במדריד, הן מהוות 44% ובקופנהגן 52%.⁶ זאת ועוד, ככל שיהיו יותר אמצעים אלטרנטיביים נראה יותר שימוש בתחבורה ציבורית. יותר אפשרויות בחירה אטרקטיביות ורשת שלמה ויעילה יביאו לשימוש מופחת ברכב הפרטי. בישראל, רשת קווי האוטובוסים היא אמצעי התחבורה הציבורית העיקרי והנסיעות בה מהוות כ-85% מכלל הנסועה בתחבורה ציבורית. מצב זה צפוי להישמר לפחות בעשור הקרוב. על מנת להגדיל את האטרקטיביות של התחבורה הציבורית למול הרכב הפרטי, על משרד התחבורה להשקיע את מירב המאמצים במתן שירות מיטבי באמצעות הגברת תדירות השירות לצורך הגברת האמינות והוודאות בהגעה ליעד המבוקש במועד המבוקש.

הדרך האפקטיבית ביותר להשגת מטרות אלה היא יצירת רשת נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית (נת"צ) תוך התמקדות באזורי הגודש, אשר מעניקה העדפה לתחבורה הציבורית במשאבי הדרך, מצמצמת את השפעת הגודש בכבישים על תנועת האוטובוסים ובכך תורמת להגברת הוודאות ואמינות השירות ואף מסייעת להגביר את תדירות שירות האוטובוסים.

נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית המבוצעים באופן "טקטי" על בסיס תשתית הכביש הקיימת מאפשרים הסדרת העדפה לתחבורה ציבורית במקטעים נדרשים בלוחות זמנים קצרים החל משלב התכנון, דרך שלב היישום ועד שלב הפתיחה לתנועה. ההסדרה הטקטית מבוצעת באמצעות שינוי קל בהסדרי התנועה הקיימים ו/או צביעה של נתיב או שול קיים (במקרים חריגים בלבד), ללא התערבות משמעותית בשאר ההסדרים הקיימים בציר וללא פגיעה בבטיחות הנסיעה. עלויות הסדרה זו נמוכות משמעותית ביחס להקמת נתיב העדפה חדש, לאור השימוש במצב הקיים ולוחות הזמנים הקצרים. במסגרת זו, נבחרו מקטעים ליצירת העדפה טקטית, על פי קריטריונים של מקטעים המהווים צווארי בקבוק של תנועת הרכבים,

⁴ דרכים לשינוי מאפייני השימוש ברכב פרטי וההשלכות התנועתיות והכלכליות כתוצאה מכך, 2015.

⁵ ראו הרחבה בפרק רקע – המשבר התחבורתי

⁶ EMTA barometer, 2019 (based on 2017 data)

הפוגעים במהירות האוטובוסים העוברים בציר וכן ככל שהמצב הקיים בכביש מאפשר הסדרת נתיב העדפה בטווח הזמן המידי מבחינה הנדסית ובטיחותית. על מנת להבטיח יישום מהיר, בצירים הנבחרים על פי הקריטריונים הנ"ל שלא קיימת לגביהם הסכמה לביצוע עם הרשות המקומית, תועבר רשות התמרור לידי החברה המבצעת, בהתאם לסמכויות שרת התחבורה בסעיף 1א27(יג) לפקודת התעבורה.

יודגש כי משרד התחבורה באמצעות הרשות הארצית לתחבורה ציבורית יבנה תכנית תוספות שירות אוטובוסים עבור כל נת"צ טקטי, בסמוך ככל הניתן למועד פתיחתו.

ב. הגברת האכיפה בנתיבי העדפה לתחבורה ציבורית (נת"צ) ונתיבים רבי תפוסה (נר"ת)

משרד התחבורה פועל לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית באמצעות הקמת רשת נתיבי תחבורה ציבורית בין-עירוניים ועירוניים. נתיבים מסוג זה הם בין הכלים המשמעותיים לשיפור השירות, האמינות והתפקוד של קווי השירות באוטובוסים ונעשה בהם שימוש נרחב במערכות תחבורה רבות ברחבי העולם, הן עבור המשתמשים והן עבור המפעילים. ניסיון העבר מראה שללא ביצוע פעולות אכיפה ומניעת כניסת כלי רכב פרטיים לנתיבים אלה, נתיבים אלה לא יוכלו לממש את ייעודם.

1. אגף התנועה במשטרת ישראל אחראי על אכיפת חוקי התעבורה ומניעת תאונות הדרכים בישראל. אגף התנועה מפעיל סיירת אופנועים המבצעת פעילות אכיפה מבצעיות בכל רחבי הארץ, על מנת לאתר עבירות תנועה המהוות סכנת חיים בכבישים תוך הפעלת אמצעים טכנולוגיים מתקדמים. עם השקת פרויקט 'נתיב פלוס' בשנת 2019, משרד התחבורה ומשטרת ישראל סיכמו על שיתוף פעולה שבמסגרתו יוקצו 4 תקנים מסיירת האופנועים לטובת ביצוע פעולות אכיפה בנר"ת בכבישים 2 ו-20. לנוכח שיתוף פעולה מוצלח זה, והואיל ויחידת האכיפה במשרד התחבורה צפויה לפעול רק בעוד כשנה, נדרשת הפניית משאבים אל המשרד לביטחון הפנים באמצעות הקצאה זמנית של 8 תקנים בסיירת האופנועים לביצוע פעולות אכיפה בנת"צים ובנר"תים לתקופה של 3 שנים במקביל להקמת יחידת האכיפה במשרד התחבורה.

2. במסגרת התוכנית הכלכלית לשנים 2021-2022, הוטל על משרד התחבורה להקים יחידת פיקוח ואכיפת נסיעה של כלי רכב פרטיים בנתיבי העדפה לתחבורה ציבורית. לטובת כך, פועל משרד התחבורה לפיתוח ולרכש אמצעים לאכיפה אלקטרונית, גיוס והסמכת פקחים ייעודיים, קבלת אישורים ותיאומים עם גורמי חוץ שונים. מפאת מורכבות המשימה ולאור חשיבותה הרבה, משרד התחבורה מבקש לקבוע תאריך יעד להקמת היחידה – סוף המחצית הראשונה של שנת 2023.

3. על מנת להגדיל את היקף האכיפה של נסיעה שלא כדן בנת"צים, בכוונת משרד התחבורה לקדם, יחד עם משרד האוצר, המשרד לביטחון הפנים, משטרת ישראל ומשרד המשפטים פיילוט אכיפה ניסיונית בנת"צים באמצעות התקנים ניידים שיותקנו על גבי אוטובוסים, אשר יצלמו רכבים הנוסעים על נת"צ שלא כדן. המידע שיתקבל יועבר להמשך טיפול ואכיפה, בדומה לאופן שבו פועל מיזם "שומרי הדרך", שבמסגרתו אזרחים מתנדבים מתעדים עבירות תנועה באמצעות יישומון ייעודי המותקן על גבי הטלפון הנייד שלהם.

4. בהחלטת ממשלה מספר 164 מיום 13 במאי 2013 הוחלט להסמיך את הרשויות המקומיות לבצע אכיפה של עבירת נסיעה ללא היתר בנתיבי העדפה לתח"צ שבשטחן באמצעות מצלמות, ולהגדיר עבירה זו כעבירה שבסמכות בית-משפט לעניינים

מקומיים. בשנה זו נוספו סעיף 1א27 והתוספת ה-11 לפקודת התעבורה שלפיהם "שימוש שלא כדין בנתיב נסיעה אשר יועד וסומן בתמרור לפי פקודה זו כנתיב תחבורה ציבורית" היא עבירה שיכולה להיאכף באמצעות מצלמות על ידי הרשות המקומית, וכן נקבעו התנאים להפעלת סמכות זו, בסעיף האמור ובתקנות התעבורה (הפעלת מצלמות בידי רשות מקומית לשם תיעוד שימוש שלא כדין בנתיב תחבורה ציבורית), התשע"ז-2016. משרד התחבורה, באמצעות פרויקט 'מהיר לעיר' מעמיד לרשות הרשויות המקומיות, המעוניינות בכך, סיוע תקציבי ומכרזי להקמת מערכי אכיפה אלקטרונית בשטחן ויפעל ככל הניתן להאצת הקמת מערכי האכיפה כך שכל נת"צ יפתח עם מערך אכיפה מתאים. לטובת הבטחת ביצוע אכיפת נסיעת כלי רכב פרטיים בנת"צים בשטחי הרשויות המקומיות, במקרים שבהם הרשות המקומית אינה מבצעת אכיפה בשטחה, הוסדרה בתוכנית הכלכלית לשנים 2021-2022 האפשרות של העברת סמכות האכיפה ליחידת האכיפה שתוקם במשרד התחבורה.

ג. הקצאת תקציב

לשם קידום והאצת תכנית החומש לתחבורה ציבורית שאושרה במסגרת חוק התקציב לשנים 2021-2022, תוספות השירות הנגזרות ממנה ומימוש סעיפים 1(א), 1(ב), 1(ג) לעיל, ו-5(א) להלן, משרד התחבורה יקצה 200 מלש"ח מתקציבו, בפריסה שווה בין השנים 2022-2025.

ד. מדיניות ואמצעים לניהול תנועה

מחקרים רבים הוכיחו כי לרמת האמינות של התחבורה הציבורית השפעה משמעותית על החלטת הפרט להשתמש בתחבורה הציבורית. עם זאת כיום, בשל תנועה ותנאי דרך משתנים, קיימים שינויים, לעיתים מהותיים, בין תכנון המסלולים ולוחות הזמנים של התחבורה הציבורית ובין השירות הניתן בפועל. פערים אלו מתגברים בשנים האחרונות במטרופולינים הגדולים בישראל (גוש דן, ירושלים, חיפה ובאר שבע) ואף צפויים להמשיך ולהתעצם בשל עבודות התשתית הנרחבות המבוצעות והמתוכננות לצורך הקמת מערכות הסעת ההמונים. ניטור האירועים, טיפול בהם והעברת המידע לציבור באופן אמין ומהיר ישפר את האמינות של התחבורה הציבורית ואת רמת השירות שלה, הן ביכולת הנוסע להכיר ולהתאים את תוכניות הנסיעה שלו לתמונת מצב משתנה ומעודכנת, והן בשיפור יכולת התגובה של מערך התחבורה הציבורית לאירועים המשתנים.

מרכזי ניהול תנועה הם מרכזי בקרה ושליטה המנהלים את התנועה בכבישים במרחב גיאוגרפי מוגדר באמצעות טכנולוגיה מתקדמת המספקת נתוני זמן אמת על מצב התנועה בדרכים ומאפשרת שימוש בסל של כלים לניהול התנועה, הפחתת הגודש ומתן מענה מתואם לאירועי דרך ולהגברת בטיחות בדרכים. בנוסף, מרכזי ניהול התנועה מאפשרים לנהל גם את התחבורה הציבורית בזמן אמת במגוון אירועים (כגון: הפגנות, חסימות צירים, היערכות לאירועי תרבות וספורט) ולשפר את אמינותה מול ציבור המשתמשים. מרכזי ניהול התנועה מאפשרים ליישם מדיניות תנועתית מטרופולינית כוללת ומבטלת את המצב כיום שבו צירי תנועה רבים מחולקים בין מספר רב של רשויות עם מדיניות ניהול תנועה שונה, אם בכלל. בנוסף, יאפשרו לתכנן וליישם אסטרטגיה תנועתית למרחבים המטרופוליניים, להקל על העומסים, לנהל אירועי דרך ואירועי חירום בצורה מתואמת ויעילה, להגביר את הבטיחות בדרכים ואת היעילות של התחבורה הציבורית.

א. קידום מתווה לשינוי רכיבי השכר המזכים בהחזר הוצאות נסיעה בתפקיד את עובדי המדינה

מבנה השכר במגזר הציבורי מעודד את העובדים בו להחזיק רכב, ומעלה את ההסתברות להתזקקת רכב במשק הבית בשיעור של 5-10 נקודות אחוז. כדי לצמצם זאת, מוצע להטיל על שר האוצר לקדם מתווה לשינוי רכיבי השכר המזכים שלהם זכאים עובדי המדינה והמגזר הציבורי, המהווים החזר הוצאות נסיעה בתפקיד ברכב פרטי, ולשינוי תנאי הזכאות לרכיבים אלו. זאת, תוך הידברות עם ארגוני העובדים המייצגים ותוך התאמת החקיקה הרלוונטית. מובהר, כי אין כוונה שהתאמת החקיקה הרלוונטית, כאמור, תביא לפגיעה בשכרם של העובדים במגזר הציבורי או של המשרתים בגופי הביטחון, ביחס למצב הקיים היום.

ב. תכנית לתמחור עלות הזכאות לחנייה במקום העבודה

הדין החל לגבי מיסוי הכנסותיהם של עובדים שכירים מחייב את המעסיק לזקוף כל הטבה שוות כסף כחלק משכר הברוטו שלהם. דין זה לא חל כיום על הקצאת חנייה על ידי המעסיק. זאת, על אף שהקצאת חנייה במקום העבודה היא הטבה משמעותית. עלות החניה במקום העבודה מהווה חלק משמעותי מעלות השימוש ברכב הפרטי ככלי תחבורה ליוממות, ועשויה להגיע למאות שקלים ביום באזורי הביקוש. רבים אינם משלמים עבור החניה במקום עבודתם ולכן לא מכניסים עלות זו למערכת השיקולים שלהם. מנגד, העמדת היסעים לרשות העובדים על ידי המעסיק כן חייבת בזקיפה. לפיכך, מוצע להטיל על שר האוצר לפרסם תזכיר חוק לשם קידום תכנית לתמחור הטבת הזכות לחניה והפנמת עלותה על ידי העובד, ומנגד, מתן הטבות במס ובסבסוד של אמצעי הגעה שאינם מוסיפים לגודש בכבישים. התכנית גם תכלול היבט ייעודי לעובדי המגזר הציבורי. תכנית זו צפויה להביא לירידה במספר המועסקים שיבחרו להשתמש ברכב פרטי לצרכי יוממות וכך לתרום להפחתת הגודש בדרכים. הצעד יביא לתוצאה מיטבית באמצעות הסרת חסמים העומדים היום בפני מעסיקים שמבקשים להציע לעובדיהם חלופות ליוממות ברכב פרטי או מתן תמריצים למעסיקים שיציעו חלופות מסוג זה.

ג. תנאים ואמות מידה לקביעת אזורי חניה מוסדרים ברשויות מקומיות שמספר תושביהן הוא מעל 40,000 תושבים

למדיניות החניה בערים השפעה רבה על השימוש ברכב הפרטי. מדיניות זו מעודדת כיום שימוש ברכב פרטי על ידי הצעת מגוון מקומות חניה ציבורית במחירים נמוכים יחסית. אי ההתאמה בין מחירי החניות בערים מרכזיות בישראל לשווי השוק של החניות גורם לעודף ביקוש ולהקצאת חניות בלתי יעילה הבאה לידי ביטוי בעיקר בזמן מבוזבז בחיפוש חניה. בהמשך לתיקון סעיף 77(א1) וסעיף 77(א2) לפקודת התעבורה מוצע כי שרת התחבורה, בהתייעצות עם שרת הפנים, תפרסם, בתוך 180 יום, את התנאים ואמות המידה שלפיהם רשות מקומית שמספר תושביה עולה על 40,000 תקבע אזורי חניה בתחומה. מטרת הסדרה זו היא לתמרץ את תושבי העיר להשתמש באמצעים חלופיים לרכב פרטי בנסיעה בתוך העיר.

ד. שינוי תקן החניה בתכניות חדשות

לאור האמור לעיל, לגבי חשיבות החניה במערך השיקולים שלפיהם בוחרים הנוסעים את אמצעי התחבורה שבו הם משתמשים, מוצע לבחון את הפחתת תקן החניה למבנים חדשים ולהטמיע תכנון חנייה מתקדם כבר בשלב התכנון. זאת, כדי לעודד יוממים לבחור באמצעי תחבורה שהם לא רכב פרטי.

ה. הגדלת חלקה של העלות המשתנה להחזקת רכב, על חשבון העלות הקבועה

היחס בין העלות הקבועה להחזקת רכב, לעלות המשתנה הנובעת מהשימוש בו, משפיע על התמריץ לעשות שימוש ברכב. ככל שהחלק היחסי של העלות המשתנה גדל, קטן בהתאמה התמריץ לעשות שימוש ברכב. וכך גם ההפך, ככל שרכיב התשלום הקבוע על רכב גבוה יותר, לעובד יש תמריץ חזק יותר לעשות שימוש רב ככל הניתן בכלי הרכב. מטרת סעיף זה היא לצמצם את התמריץ של יוממים לעשות שימוש ברכב פרטי כמפורט להלן:

1. חלק מהשכירים בישראל מקבלים ממעסיקם רכב צמוד, בין אם מתוקף תפקידם, ובין אם כהטבת שכר. בהתאם לתקנות מס הכנסה (שווי השימוש ברכב), התשמ"ז-1987, חייב המעסיק לזקוף את שווי השימוש ברכב זה. ואולם, זקיפה זו הופכת לסכום קבוע שאותו משלם העובד כמס, והיא אינה לוקחת בחשבון את היקף השימוש של העובד ברכב, ולכן הופכת לתמריץ לשימוש רב ברכב. לראיה, הנסועה של רכבי החכר (ליסינג) היא כמעט כפולה מזו של רכבים פרטיים (כ-30 אלף ק"מ בשנה, לעומת כ-17 אלף ק"מ בשנה ברכב פרטי)⁷. לפיכך מוצע, לבחון תיקון של תקנות מס הכנסה (שווי השימוש ברכב), התשמ"ז-1987, כך שזקיפת שווי השימוש ברכב צמוד תבחין בין העלויות הקבועות של החזקת הרכב, לבין העלויות המשתנות בהתאם להיקף השימוש בו.

2. תשלומי הביטוח על הרכב אינם מושפעים מהיקף השימוש בו, ולכן הם מהווים כיום חלק מהעלות הקבועה, המעודדת שימוש יתר, כמפורט לעיל. לפיכך, מוצע לרשום את הודעת הממונה על רשות שוק ההון, ביטוח וחיסכון כי בכוונתו לפעול, בהתאם לסמכותו לפי סעיף 14א לחוק ביטוח רכב מנועי (ביטוח בתנאי תחרות מבוקרת, הסדרים לתקופת מעבר והוראות לענין אבנר), התשנ"ז-1997, כך שמשנת מסוג "נסועה" יתווסף לרשימת המשתנים והקטגוריות המשפיעים על הסיכון בענף ביטוח רכב חובה, שבהם רשאויות חברות הביטוח להשתמש לקביעת תעריפי ביטוח החובה לרכב. כמו כן, מוצע לרשום את הודעתו כי הוא פועל לעודד את חברות הביטוח להרחיב את היצע ביטוחי רכב רכוש של כלי רכב, המבוססים על היקף השימוש בכלי הרכב.

ו. צמצום מרחקי היוממות של עובדי הממשלה והמגזר הציבורי

מוצע להטיל על שר האוצר, בתיאום עם נציב שירות המדינה ובהתייעצות עם זרוע העבודה במשרד הכלכלה והתעשייה, לגבש, בתוך 120 יום, מתווה שיאפשר עבודה מרחוק, באמצעות עבודה בחללי עבודה משותפים של הממשלה, מהלך שצפוי להוביל לצמצום מרחקי היוממות של עובדי הממשלה. מאחר שבמגזר הציבורי עובדים כ-750,000 עובדים, מוצע לבחון גם את הרחבת המהלך לכלל עובדי המגזר הציבורי. צמצום מרחקי היוממות עשוי לצמצם מאוד את היוממות ברכב פרטי. יובהר, כי המהלך יתבסס על חללי העבודה הקיימים כיום, וללא הגדלת שטחי העבודה שהוקצו ליחידות השונות.

ז. האצה והרחבה של פתרונות לצמצום ההגעה למקומות תעסוקה ומוקדי יוממות גדולים באמצעות רכב פרטי

1. תכנית "נתיב לעסקים" היא פרויקט למיפוי ולגיבוש פתרונות לעידוד מעסיקים ליצור שינוי בהרגלי הנסיעה של עובדיהם, על ידי מתן כלים למעסיקים להפחית את השימוש ברכב פרטי של עובדיהם, לסייע בהעלאת מקדם המילוי, בקיצור זמן הנסיעה לעבודה

⁷ עפ"י נתוני הלמ"ס משנת 2019, לפני פרוץ משבר הקורונה

והחזרה ממנה, ובהפחתת הגודש בכבישים. התוכנית פועלת ליצור שינוי בהרגלי הנסיעה באמצעות מעסיקים, תוך התמקדות במרכזי תעסוקה מרובי מעסיקים. זאת לאור מוטת ההשפעה הרחבה שלהם על מספר רב של יוממים, ומכיוון שהמעסיקים עצמם מודעים לחסמים ומכירים את עובדיהם, משפיעים מאוד על סדר יומם, בעלי עניין בהעלאת הפיריון של עובדיהם, ובעלי יכולת לתגמל ולתמרץ את העובדים לעשות שינוי בהרגלי נסיעה.

בנוסף, בשיתוף פעולה עם ארגון "מעלה", יצרה תכנית "נתיב לעסקים" קריטריון ייעודי חדש המתמרץ ומתגמל מעסיקים המאמצים את מודל "נתיב לעסקים" בציון מדד האחריות התאגידית שלהם.

במסגרת התכנית מתקיימת עבודה צמודה עם הרשות המקומית והמינהלת המקומית של אזור התעסוקה לטובת גיוס מעסיקים גדולים כעוגנים וצירוף מעסיקים קטנים, באזור תעסוקה, לתוכנית, לצורך יצירת מסת ביקושים המאפשרת מתן פתרונות מיטביים ומגוונים וחיסכון בעלויות למעסיקים. לאחר רתימת המעסיקים, נעשית עבודת איסוף וניתוח של נתוני העובדים והרגלי הנסיעה הקיימים שלהם, לצד המוכנות שלהם לאמץ הרגלי נסיעה חדשים, וזאת לטובת למידת הצרכים והצעה של פתרונות רלוונטיים ומותאמים אישית. במקביל, נעשית עבודה למיפוי ולהשלמת התשתית הנדרשת לצורך אימוץ הרגלי הנסיעה החדשים. לאחר החלטת פורום המעסיקים במתחם על הפתרונות הנבחרים, צוות התכנית ממשיך בליווי העובדים והמעסיקים במימוש וטיוב הפתרונות ועוקב אחר מדדי ההצלחה שהוגדרו.

בנוסף, במסגרת החלטת ממשלה 542 לקידום תחבורה נקייה ודלת פחמן, מיום 24.10.21⁸ הוטל על המשרד להגנת הסביבה להכין וליישם תכנית "הגעה ירוקה לעבודה". מטרתה היא צמצום יוממות לאזורי תעסוקה באמצעות רכב פרטי על ידי סיוע למעסיקים, למינהלות תעסוקה ולרשויות מקומיות, תוך קידום חלופות לרכב פרטי. לאור המטרות המשותפות שחולקים משרד התחבורה והמשרד להגנת הסביבה בנושא זה והצורך באינטגרציה בין התכניות, מוצע, להקים ועדת היגוי משותפת לשני המשרדים אשר תסנכרן את פעילות שתי התוכניות, תגדיר קריטריונים וקהלי יעד ואת הפעולות שייתמכו תוך מעקב אחר האפקטיביות של התוכניות.

מהניתוחים שערכה חברת נתיבי איילון, מפעילת תכנית "נתיב לעסקים", עולה כי משמעות הצלחת מהלך לסינכרון בין שתי התכניות, תהיה שיפור משמעותי (25%-10) בטווח של 3-7 שנים, בשורת מדדים כגון: הפחתה במספר הקילומטרים שבוצעו בנסיעה יחידנית ברכב פרטי; גידול במספר הנסיעות השיתופיות והנסיעות המבוצעות בתחבורה ציבורית; הפחתת שיעור החזקת הרכב בקרב העובדים וצמצום טביעת הרגל הפחמנית של היוממות וזיהום האוויר הנגרם ממנה.

הצלחת התוכנית תהווה הוכחת היתכנות לתועלת שיש במיקוד בניהול ביקושים ושימוש בכלים התנהגותיים והיא מהווה נדבך חשוב ביצירת תשתית תפיסתית וארגונית לניהול תחבורתי באמצעות שיתוף פעולה הדוק יותר בין הממשלה לרשויות המקומיות.

⁸ החלטת ממשלה 542, מיום 24.10.2021.

2. מוצע, כי לטובת פעילות זו המשרד להגנת הסביבה יקצה 30 מלש"ח מתקציבו לשנים 2022-2025, כמפורט בסעיף ד(3) של החלטת ממשלה 542 מיום 24.10.2021, ומשרד התחבורה יקצה 7 מלש"ח מתקציבו לשנת 2022.
3. יובהר למען הסר ספק, שפעילות ועדת ההיגוי כאמור בסעיף קטן (1) לעיל, לא תשפיע על הסכמי שכר או על הסדרה של תחום יחסי העבודה.

ח. עידוד נסיעות שיתופיות

הסעות שיתופיות הן חלופה לשימוש ברכב פרטי אשר מגדילה את מקדם המילוי ותורמת לצמצום הגודש. כיום, בשל התקרה, המוגדרת בתקנות התעבורה, של 2 שקלים לקילומטר להוצאה לשיפוי המסיע עבור כל נסיעה, הכדאיות של נסיעה שיתופית עבור המסיע היא נמוכה. הגבהת התקרה ל-4 שקלים לקילומטר, בחלוקה שאיננה כוללת את המסיע, צפויה להפוך את הנסיעות השיתופיות ליותר אטרקטיביות.

פרק 3 - האצת פרויקטים

א. האצת פרויקטים תחבורתיים

מעורבות הממשלה בטיפול בבעיית הגודש כוללת טיפול ניכר בצד ההיצע. בין השאר, הממשלה מקדמת מיזמי תשתית עתירי נוסעים הנמצאים בשלבי ביצוע שונים ובעלות תקציבית של עשרות מיליארדי שקלים חדשים, ביניהם: רשת נתיבי תחבורה ציבורית באזורי הגודש, הקמת רכבות קלות בתל אביב, הארכת הרכבת הקלה בירושלים, קידום רכבת קלה נוספת בחיפה, הקמת נתיבים מהירים בכניסות למטרופולין דן, הקמת מערכת רכבת תחתית במטרופולין דן ועוד. עם זאת, הטיפול בצד ההיצע, באמצעות קידום מיזמי תשתית, איטי מטבעו ויאפשר מענה בטווח הארוך בלבד. לכן, נדרשים צעדים לשיפור היצע תשתיות התחבורה גם בטווח הקצר באמצעות האצת העבודה על פרויקטים וקיצור לוחות הזמנים לסיומם של פרויקטים הנמצאים בשלבי תכנון מתקדם וביצוע, בין היתר באמצעות הגדלת צוותי העבודה, עבודה במשמרות ובניית מנגנוני תימרוץ ותגמול בגין פרויקטים שימסרו למדינה או מי מטעמה מוקדם ממועד המסירה שסוכם בעת היציאה לפרויקט. לשם כך, יקצה משרד התחבורה תקציב המוערך ב-83 מלש"ח מתקציבו בחלוקה שווה בין השנים 2022-2025.

ב. פתרונות טכנולוגיים חדשניים לשיפור מערך התחבורה ואפשרויות התנועה

בזכות התקדמות טכנולוגית, פיתוחים ומגמות חדשניות בתחומים כגון: מערכות חישה מרחוק, אינטליגנציה מלאכותית, אלקטרו-אופטיקה, מזעור, איסוף וניתוח נתוני עתק (Big Data), המחשב האישי והטלפון החכם, תחום התחבורה נהנה מפתרונות טכנולוגיים ושיטות הפעלה חדשניות המהוות פתרונות "תחבורה חכמה". בשנים האחרונות, התבססה ישראל כמעצמת ידע ותעשייה בתחום התחבורה החכמה, עם למעלה מ-600 חברות פעילות בתחום, השקעות זרות של כ-25 מיליארד דולר ו-35 מרכזי מו"פ מקומיים של חברות בינלאומיות. לאור ייחודה של ישראל כאומה חדשנית, והיתרון היחסי שיש לה בטכנולוגיות האמורות, משרד התחבורה יפעל לאימוץ פתרונות טכנולוגיים חדשים לשיפור מערך התחבורה, ובכלל זה:

1. לאור התועלות הגלומות במידע תחבורתי לצרכי תכנון, מדידה, בקרה, ניהול תנועה בזמן אמת ועוד, מוצע לרכז ולאגם מידע תחבורתי וזאת במטרה לאפשר שימוש ביכולות שפותחו בתחומי איגום והיתוך של מידע, אינטגרציה, סימולציה

ואלגוריתמיקה מתקדמת לשימושי תחבורה. במסגרת פרויקט "איגרא" ופרויקט "פיקוס" משרד התחבורה יקצה 15 מלש"ח בשנים 2022-2024, בחלוקה שווה בין השנים הללו.

2. במשרד התחבורה פועלות מערכות מידע טכנולוגיות ומתוכננות עוד נוספות, המיועדות לשפר את רמת האמינות ואת יכולת התגובה של מערך התחבורה הציבורית באמצעות התאמת מסלול ולוחות הזמנים בזמן אמת, העברת מידע אמין ומדויק בזמן אמת לציבור הנוסעים, מתן העדפה לתחבורה הציבורית ועוד מגוון אמצעים. המערכות הללו מסתמכות על תשתית טכנולוגית מתאימה לאגירה, לניתוח, לתצוגה ולבקרה של מידע רב מאוד בזמן אמת. כיוון שכך, מוצע לקדם באופן מיידי פיתוח והפעלת מערכת לבקרה, לשליטה ולניהול שירותי תחבורה ציבורית בזמן אמת, וזאת לשם טיוב שירות התחבורה הציבורית ושיפור רמת האמינות שלה כאמור.

3. מוצע לקדם באופן מואץ ניסויי שטח בתנאי אמת לטכנולוגיות בשלבי פיתוח אחרונים ופרויקטי חלוץ ("פיילוטים") של טכנולוגיות ותפיסות הפעלה חדשות, בעלות פוטנציאל להפחתת גודש, עידוד ומעבר לשימוש בתחבורה ציבורית. זאת, תוך ניתוח המענה שניתן במסגרת ניסיונות אלה, עם סיומן, במצב של מימוש מלא, והכל במטרה לזהות טכנולוגיות הנושאות בחובן פתרון לאתגרים, כאמור, ולעודד הטמעתן במערך התחבורה בישראל. לשם כך יקצה משרד התחבורה מתקציבו הרשאות ומזומן בסך של 300 מלש"ח בחלוקה שווה בין השנים 2022-2026, בהתאם לתוכנית מתואמת ופריסה שתוסכם בין משרד התחבורה ואגף התקציבים במשרד האוצר, בהתאם לצרכים ולקצב הביצוע בפועל.

ג. **אישור תכנית לנתיבי תחבורה ציבורית בדרכים בין-עירוניות או עירוניות** לתחבורה הציבורית תפקיד מרכזי בהבטחת רמת נייודות בסיסית לאזרחי ותושבי המדינה. עם זאת, עבור פלחי אוכלוסייה מסוימים אין כיום רמת נייודות בסיסית המובטחת באמצעות שירותי התחבורה הציבורית. לעשירונים הנמוכים, שבהם רמת המינוע נמוכה משמעותית משאר האוכלוסייה, יש תלות במערך התחבורה הציבורית. עבורם, למגבלות הכיסוי של התחבורה הציבורית, הן ברמה הגיאוגרפית והן ברמת שעות הפעילות, משמעות רבה. זאת משום שמגבלות אלו משפיעות, בין היתר, על אפשרויות התעסוקה, על הנגישות לשירותים חברתיים ואף על הנגישות לתרבות פנאי. מערכת תחבורה ציבורית ענפה ויעילה היא המענה ההולם לבעיות התחבורה (נגישות, גודש, בטיחות, זיהום אוויר) ומרכיב הכרחי לצמיחה חברתית וכלכלית⁹. לפיכך, מוצע להטיל על שרת התחבורה, בתיאום עם שרת הפנים, להגיש בתוך 180 יום לוועדה לתשתיות לאומיות תכנית מערכתית משולבת לנתיבי תחבורה ציבורית, בדרכים בין-עירוניות או עירוניות קיימות, שבהן נדרש לתעדף את שירות האוטובוסים.

ד. **קידום שיפורים במערכות התכנון והבנייה ותיאום התשתיות הלאומיות**

1. בשנים האחרונות ממשלת ישראל משקיעה, השקעה חסרת תקדים, בתשתיות אנרגיה ומים ובפיתוח רשת תחבורה ענפה. כחלק ממהלך זה, משרד התחבורה שוקד על בניית מערכות להסעת המונים הכוללות מסילות רכבת, קווי מטרו,

⁹ דוח טרכטנברג: דו"ח הוועדה לשינוי כלכלי חברתי (2011)

רכבות קלות, מאות קילומטרים של נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית ברחבי המטרופולינים, בניית רשת שבילי אופניים במטרופולין גוש דן ועוד. לנוכח הגידול המשמעותי הצפוי בחמש השנים הקרובות, במספר ובהיקף הפרויקטים התחבורתיים, מהם מגה פרויקטים, לצד פריסת רשת חלוקה לגז הטבעי, פריסת קווי מתח עליון חדשים, הקמת מתקני התפלה וקווי הולכת מים חדשים ועוד, נדרש תיאום תכופ ומתמיד בין כל חברות התשתית. שיפור התהליכים ושיתוף הפעולה בתחום תיאום התשתיות הוא המפתח לביצוע מהיר, יעיל ומיטבי של כלל הפרויקטים הצפויים לנו. לאור הצורך בקיצור לוחות הזמנים עד להשלמת פרויקטי תשתיות התחבורה, מוצע כי שר האוצר יבחן תכנית להקלה על תהליכי תיאום תשתיות בין חברות התשתית ובעלי התשתית, להסרת חסמי תכנון וביצוע עבור פרויקטים תחבורתיים.

2. מתקני תשתית לתפעול תחבורה ציבורית נתקלים בחסמים רבים להקמתם, דבר הפוגע בכלל התפקוד של רשת התחבורה הציבורית. לפיכך, מוצע להקים צוות בין-משרדי בראשות מנכ"לית משרד התחבורה, שבו יהיו חברים - ראש מינהל התכנון או נציגו, יו"ר מטה התכנון הלאומי או נציגו ונציג אגף התקציבים במשרד האוצר, אשר יבחן את החסמים בתכנון וברישוי מתקני תשתית לתפעול תחבורה ציבורית באוטובוסים וימליץ על הצעדים הנדרשים להאצת קצב ההקמה של מתקנים אלו. הצוות יגיש את מסקנותיו לשרת התחבורה ולשרת הפנים בתוך 120 ימים מיום הקמתו. ככל שיהיו במסקנות הצוות עניינים הנוגעים לעיסוק של אדריכלים ומהנדסים וסמכויותיהם לפי חוק המהנדסים והאדריכלים, התשי"ח-1958 והתקנות מכוחו נציגי זרוע העבודה במשרד הכלכלה והתעשייה יזמו לדיון.

ה-ו. שיפור ממשקי התכנון

ייעול הליכי התכנון של תשתיות תחבורה ציבורית – בין הפריסה והאופי של שימושי הקרקע לבין רמות השירות של מערכת התחבורה הציבורית שוררים יחסי גומלין הדוקים. מחד, לא ניתן לממש את יעדי הפיתוח של מדינת ישראל ללא יצירת מערכת תחבורה ציבורית ראויה ונגישה לכל. מאידך, לתכנון שימושי הקרקע (להלן בסעיף זה: "תכנון") יש השפעה מכרעת על היכולת לספק רמת שירות טובה של תחבורה ציבורית ועל השימוש בפועל במערכות התחבורה הציבורית. בשל ההשפעה הניכרת שיש לתחומים אלו זה על זה, יש חשיבות רבה בבחינת היבטי התחבורה הציבורית כבר בראשיתו של תהליך התכנון וזאת בכדי להבטיח כי פריסת ייעודי הקרקע ומערכת התחבורה הציבורית תואמים ותומכים זה בזה. בחינה שכזו תאפשר להבטיח כי ניתן משקל נאות להיבטי התחבורה הציבורית במסגרת הליכי התכנון. לשם כך, מוצע להקים צוות משותף למשרד התחבורה ולמשרד הפנים לקידום ולשיפור ממשקי התכנון והביצוע שבין מערכת התחבורה הציבורית לבין מערכת התכנון והבניה ותיאום התשתיות הלאומיות. זאת, על מנת להבטיח את הטמעתם של עקרונות תכנון מוטה תחבורה ציבורית, לרבות הטמעת עקרונות התחבורה הציבורית והמקיימת והקמת המתקנים והתשתיות הנדרשות להפעלת התחבורה הציבורית, החל משלבי התכנון הראשוניים באמצעות המבט לטובת שיפור איכות התכנון בישראל.

ז. תשתיות תומכות ליישום מס הגדוש

מוצע לתקן את הנספח להחלטת ממשלה מספר 202 מיום 01.8.2021 שעניינה "קידום תשתיות לאומיות ותיקון החלטת ממשלה", כך שבסעיף 2(ג), (תעדוף 2), אחרי המילים "תשתיות תח"צ תומכות אגרות בתחבורה הציבורית" יתווספו המילים - "לרבות, פרויקט הקמת שערי הגודש ליישום של מס הגודש".

פרק 4 – הפחתת גודש באמצעות פעילות תומכת

א. הקמת צוות להתמודדות עם המחסור בנהגי אוטובוס

נהג האוטובוס הוא דמות מפתח, הכמעט בלעדית, אותה פוגשים מדי יום נוסעי התחבורה הציבורית. הנהג נדרש, בראש ובראשונה, לנהוג בביטחה במסלול של הקו, לעצור בתחנות ולהמתין לנוסעים שיעלו וירדו מהאוטובוס. אך, בנוסף לאחריות כבדה זו, הוא גם אחראי לסדר באוטובוס, מתן מענה לשאלות ולפניות הנוסעים, לסיוע לבעלי מוגבלויות ועוד. על כן ניתן לומר שנהגי התחבורה הציבורית הם חלון הראווה לתחבורה הציבורית.

המחסור הקיים בנהגי אוטובוס גורם לכך שהנהגים, המועסקים כיום בתחבורה הציבורית, עובדים בעומס גבוה. מצב זה, כמו משתנים אחרים כגון עומסי תנועה, אלימות פיסית ומילולית כלפי נהגים, עבודה בשעות מוקדמות/מאוחרות, עבודה בימי שישי ובערבי חג, יוצרים שחיקה בקרב הנהגים ומשפיעים בנוסף גם על איכות הנהיגה, הבטיחות, האדיבות והמורל. הדבר גורם, למעשה, לא רק לפגיעה בציבור הנהגים העובדים בענף, אלא גם ל"מעגל קסמים" של חוסר אטרקטיביות למקצוע.

מחסור בנהגים, בכלל, ובנהגים איכותיים, בפרט, מקשה ולעיתים אף אינו מאפשר הרחבת שירותי התחבורה הציבורית והבטחת שירות אמין ואיכותי. בסקר שביעות רצון שנערך עבור הרשות לתחבורה ציבורית בקרב הנוסעים, במהלך שנת 2021, נמצא מתאם גבוה בין שביעות הרצון מהנהגים לשביעות הרצון הכוללת מהתחבורה הציבורית. לאורך השנים, כתוצאה מתהליכים שונים, נשחק מעמדו של הנהג, נשחק שכרו ונשחקו תנאי העסקתו ועבודתו.

על מנת להביא לגיוס ולשימור מספר מספק של נהגים איכותיים, יש לפעול לקיצור משך ההכשרה, לשיפור תנאי ההעסקה, לשיפור תנאי העבודה, בדגש על מתקנים להתרענונות, ולשיפור תדמית הנהגים, וכן לפעול, בשיתוף עם גורמי הממשל הרלוונטיים, לגיוס אוכלוסיות נהגים ייעודיות. תקיפות אלימות של נהגים ונותני שירותים בתחבורה הציבורית הופכות מעשה שבשגרה, אשר פוגע ומשקף את תדמיתו הירודה של המקצוע ומרתיע מהשתלבות בו. לפיכך, מוצע להקים צוות עבודה משותף למשרדי התחבורה והאוצר ולזרוע העבודה לצורך גיבוש המלצות להתמודדות עם המחסור הקיים בנהגים. הצוות יגיש את המלצותיו בתוך 120 יום. ככל שיהיו להמלצות הצוות השלכות תקציביות יישומן יאושר בכפוף למציאת מקור תקציבי מתאים.

ב. תכנית להאצת הטמעתם של כליס דיגיטליים להרחבת האפשרויות לקבלת קהל מרחוק

בשירותים הממשלתיים

כפי שתואר בפרק המבוא, ניתוחים שונים של הדינמיקה של היווצרות פקק מראים כי די בהפחתה של מספר קטן יחסית של כלי רכב הנעים בכביש, כדי לצמצם משמעותית ואף להעלים כליל את תופעת הפקקים. לצורך הכנת החלטת הממשלה בוצע ניתוח של היקפי קבלת הקהל הפיזית בקרב מקבלי הקהל הגדולים במגזר הציבורי בשנת 2019: ביטוח לאומי, רשות האוכלוסין וההגירה, לשכת התעסוקה, משרד התחבורה, רשות האכיפה והגבייה, ורשות המיסים. סך קבלת הקהל הפיזית חולק ב-250 ימי עבודה בשנה, הוכפל פי 2 (הלוך-חזור)

והוכפל במקדם פיצול של 0.9 (כלומר, ש-90% מהנסיעות, בממוצע, מבוצעות ברכב פרטי, בהתאם לנתוני משרד התחבורה). תוצאות הניתוח מוצגות בטבלה שלהלן.

גוף	מגעים ב- 2019	ממוצע יומי	סה"כ נסיעות	סה"כ נסיעות ברכב פרטי
ביטוח לאומי	3,215,321	12,861	25,723	23,150
רשות האוכלוסין וההגירה	2,676,341	10,705	21,411	19,270
לשכת התעסוקה	1,939,200	7,757	15,514	13,962
משרד התחבורה ¹⁰	1,371,946	5,488	10,976	9,878
רשות האכיפה והגבייה	1,156,633	4,627	9,253	8,328
רשות המיסים	827,221	3,309	6,618	5,956
סה"כ	11,186,662	44,747	89,493	80,544

מדובר בכ-80,500 נסיעות המתקיימות מידי יום, שרובן המכריע יכול היה להיחסך. לפיכך, מוצע להנחות את מערך הדיגיטל הלאומי, לבצע פעולות להאצת הטמעתם של כלים דיגיטליים להרחבת האפשרות לקבלת שירותים ממשלתיים מרחוק, לרבות באמצעות תמרוץ כספי. יצוין, כי פעולות אלו יהיו כפופות לאישור הממשלה במסגרת דיוני התקציב והתכנית הכלכלית לשנת 2023, ויתוקצבו בהתאם לסדרי העדיפויות של הממשלה.

ג. ייעול הטיפול במפגעי דרך

בשנת 2021 התרחשו 333 תאונות דרכים קטלניות בכבישי ישראל¹¹, בעוד שמספרן של תאונות הדרכים ללא הרוגים או שהסתיימו 'רק' בנזק לרכוש גדול בעשרות מונים. פקודת המשטרה [נוסח חדש], התשל"א-1971 מסמיכה את משטרת ישראל לשמור על הסדר בדרכים ציבוריות, להציל נפשות ורכוש וכו', ומכוח סמכויות אלה אמונה משטרת ישראל על הטיפול בתאונות הדרכים, לרבות הטיפול במפגעי דרך הנוצרים כתוצאה מכך. לשם ייעול הטיפול וקיצור משך הזמן לטיפול בתאונות דרכים ומפגעי דרך, מוצע להטיל על שרת התחבורה בתיאום עם השר לביטחון הפנים, עם שרת הפנים ועם משרד המשפטים, לבחון במסגרת תיקון לפקודת התעבורה, מתן סמכות לפקח של רשות מקומית שאושר על ידי משטרת ישראל במקרים שבהם נדרש פינוי של רכב מנועי מדרך המצויה בתחום הרשות המקומית לשם הסדרת התנועה, לבטיחות הציבור או בנסיבות שיש בהן כדי הפרת סדרי תנועה או בטיחותה, וכל זאת בהתאם לכללים שייבחנו ושיוגדרו על ידי השרים ככל שיוחלט על פרסום תזכיר חוק לתיקון האמור, וכן כל הצעה אחרת בנושא שתובא על ידי מי מהצדדים.

פרק 5 – הפחתת גודש באמצעות שינוי התנהגות

א. גיבוש תכנית לעידוד תחבורה מקיימת

הטמעת שינוי התנהגותי עשויה להימשך זמן רב. על מנת לייצר שינוי, יש חשיבות להכרתם של אמצעי ההתנהגות העומדים לרשות הפרט כבר מגיל צעיר, כשהצעיר או הצעירה יכולים ללכת לבד ברגל או לנסוע לבד באוטובוס. כמו כן, יש חשיבות גם להסברה ולעידוד השימוש

¹⁰ במשרד התחבורה בוצעו 2,743,891 פעולות בקבלת קהל פיזית בשנת 2019. הנחנו שכל 2 פעולות מייצגות מגע אחד.
¹¹ https://www.gov.il/BlobFolder/news/20211231_summary/he/news_20211231_summary.pdf

בהליכתיות, בתחבורה קלה, בתחבורה ציבורית, ותוך שימת דגש על היתרונות של תחבורה מקיימת בכל עת. מוצע כעת, לשים דגש, ביתר שאת, על הסברה ועל עידוד להתנסות או לשינוי התנהגותי-תחבורתי, במספר צמתים בחיי הפרט, כגון, בגיל שמתחילים בו את לימודי הנהיגה, לקראת סיום הצבא, בתקופת הלימודים האקדמיים, בגיל השלישי ועוד, ולצורך כך יוקם צוות בחובלת משרד התחבורה, ובהשתתפות משרדי החינוך, הגנת הסביבה, פנים, ביטחון, בריאות ושוויון חברתי. הצוות יגבש, בתוך 120 ימים, תכנית לעידוד תחבורה מקיימת שתשולב בתוכנית הלימודים, תכנית ההדרכות של צה"ל ותוכניות המיועדות לסטודנטים ולגיל השלישי. במידת הצורך, התוכנית תיבחן במסגרת דיוני התקציב והתוכנית הכלכלית לשנת 2023, ובהתאם לסדרי העדיפויות של הממשלה בעת גיבוש התקציב.

ב. פיתוח אתר אינטרנט להנגשת המידע אודות אפשרויות השימוש בתחבורה הציבורית

מבין המשתמשים בתחבורה הציבורית, כשליש (32%) נוסעים עד 5 נסיעות בחודש בלבד. כמו כן, נמצא, שככל שרמת השימוש בתחבורה הציבורית גדלה, כך גם מספר הקווים שבשימוש הפרט גדל, כלומר יש מתאם בין היכרות המשתמש עם רשת הקווים לבין שימוש בהם באופן תדיר יותר. בנוסף, שלישי (33%) מהציבור אינו משתמש כלל בשירותי התחבורה הציבורית ו-36% מבין הנוסעים אינם משתמשים כלל במערכות המידע על אף ריבוי היישומונים הקיימים היום בתחום. בנוסף, בבדיקות מדגמיות שנערכו במספר מוקדי תעסוקה במטרופולין תל אביב בשנת 2018, נמצא, שעבור למעלה מ-15% מהציבור, שאינו משתמש בתחבורה ציבורית, יש תחבורה ציבורית איכותית למקום עבודתם.

לאור האמור, נראה, שיש יכולת להגדיל את מספר הנוסעים, הן באמצעות משיכת משתמשים חדשים למערכת והן באמצעות הגברת תדירות השימוש של המשתמשים הקיימים. ברי, כי מימוש הפוטנציאל המצוי בשני קהלי יעד אלו מתבסס על היצע השירות הקיים אך לא זאת בלבד, בבדיקות המדגמיות שנערכו, כאמור, נמצא שיש בקרב רבים חוסר משמעותי במידע בנוגע לשירותי התחבורה הציבורית הזמינים ולאופן השימוש בהם. זאת ועוד, לתחבורה הציבורית יש תדמית נמוכה ואין מספיק הסברה על ההזדמנויות שהיא מאפשרת, על היתרונות שבשימוש בה, הן בהיבטים כלכליים והן בהיבטים רבים נוספים, כגון אלו שקשורים לאיכות הסביבה.

לפיכך, מוצע להטיל על הרשות הארצית לתחבורה ציבורית לפתח אתר אינטרנט ייעודי שבו ירוכז מידע אודות אפשרויות התחבורה הציבורית ובין היתר, אמצעי תחבורה, תכנון מסלול, מידע כללי, מידע על שינויים בזמן אמת ועוד. לשם כך יוקצו 2 מלש"ח ממקורות משרד התחבורה. בנוסף, מוצע להנחות את הרשות הארצית לתחבורה ציבורית לשפר את שיתוף המידע התחבורתי בין המגזר הציבורי והפרטי לשם שיפור המידע הניתן באמצעות אתרי אינטרנט ויישומונים פרטיים.

ג. השלמת תכנית אב למטענים

על כבישי ישראל נעים כיום כ-111 אלף רכבי משא מעל 3.5 טון. לפי התחזיות, עד שנת 2030 כמות רכבי משא מעל 3.5 טון צפויה לעמוד על כ-154 אלף כלי רכב, ובשנת 2040 היא צפויה לעמוד על מעל ל-206 אלף כלי רכב, זאת, כאשר הנסועה הכוללת שלהם צפויה לעמוד על 7.5 מיליארד ק"מ. הביקוש לשירותי תובלה גדל במהירות וקשור ישירות לצמיחה בכלכלה, לגידול בתנועת אנשים וסחורות, לעליה במסחר הגלובלי והדיגיטלי, לצרכי האנרגיה העולמיים ולמגבלותיהם. השימוש הכמעט בלעדי (90%) שנעשה במשאיות בישראל לשינוע נפח המטענים

והסחורות, מביא להורדת הקיבולת בכביש באופן משמעותי ולהאטת התנועה. בכבישים חסרי שוליים, כשאין אפשרות למשאיות לעבור לנתיב זחילה, גובר הסיכון לחסימת נתיבים. בנוסף, קיימת מעורבות גדולה של כלי רכב כבדים בתאונות דרכים קטלניות, מעורבות גבוהה באופן יחסי למצבת כלי הרכב. אך גם כאשר מדובר בתאונה קלה או תקלה זמנית של משאית בדרכים, ההשלכות בעקבות כך יכולים להיות עומסי תנועה כבדים. בהתאם לסקר אפיון תנועת משאיות בכבישים בין-עירוניים, נראה, כי מעל למחצית מתנועת המשאיות מתרחשת בין גדרה לחדרה. העלות המוערכת הנובעת מגודש המשאיות עומדת על כ 11 מיליארד ש"ח מדי שנה.

כדי לטפל בנושאים אלו, מוצע להשלים בתוך 180 יום את גיבוש תכנית האב למטענים. מטרת התוכנית המוצעת היא להביא לייעול השינוע ברשת הדרכים, בין היתר באמצעות בחינת הגבלת נסיעת משאיות באזורים ובשעות מוגדרות, מתן תמריצים או הטלת מס לצורך מעבר לנסיעה בשעות הלילה, התאמת תשתיות, ניהול תנועה והצבת יעדים לאומיים להובלת מטענים ברכבת, ובכך להפחית גודש המשאיות ולחסכון עלויות למשק. היעדים המוצעים במסגרת התוכנית הם, בין היתר, הפחתת גודש המשאיות ב 15% עד לשנת 2030, העברה של כ 20% מתנועת המטענים לשינוע באמצעות הרכבת עד לשנת 2040.

ד. עיגון השימוש בנתוני מיזם "דרך ערך"

מחירי הנסיעה ברכב פרטי, כיום, אינם משקפים את העלויות החיצוניות השליליות הכרוכות בנסיעה מסוג זה, ולפיכך מביאים לעודף נסיעות. בעוד שמס הבלו על הדלק משקף במידה מסוימת את ההשפעה החיצונית של זיהום האוויר, אין ביטוי להשפעה החיצונית של התרומה לגודש. כדי לצמצם זאת, נחקק חוק מס להפחתת גודש התנועה באזור גוש דן, התשפ"ב-2021. חוק זה מביא בחשבון אפשרות של התפתחות טכנולוגית שתייעל את אופן גביית המס, ומטיל על ועדת יישום שהוקמה מכוחו, לדווח לשרי התחבורה והאוצר, וכן לכנסת, בין היתר על התפתחויות טכנולוגיות רלוונטיות.

פיילוט "דרך ערך" יכול להיות כר פורה לפיתוח טכנולוגי כזה. במסגרת הפיילוט מקבלים המשתתפים מענק פוטנציאלי, המותנה באופן השימוש שלהם ברכב. ברכבי הנסיינים מותקן חיישן, המנטר את זמני ומקומות הנסיעה, ומחשב (מבלי לפגוע בפרטיות) את הסכום שאותו יקבלו בסופו של הניסוי. ככל שהצליחו להימנע מנסיעה בשעות ובאזורי גודש, כך עולה המענק שיקבלו, עד 2,000 ₪ בשנה.

בהפעלה מלאה, מודל "דרך ערך" יכול להפוך למס שיחליף את מס הבלו לחלוטין, באופן שישקף גם את עלויות זיהום האוויר וגם את עלויות הגודש. זאת, גם על רקע הצפי לירידה בתקבולי מס הבלו, בשל המעבר לרכבים חשמליים. מודל מס כזה יעלה את מחיר הנסיעה במרכזי המטרופולינים ויקטין את מחיר הנסיעה בפריפריה.

לפיכך, מוצע שדיווח השרים לוועדת הכספים של הכנסת, אחת לשנה, יסתמך בכל הקשור להתפתחות הטכנולוגית והניטור הרציף, בין היתר, על האמצעים הטכנולוגיים במיזם "דרך ערך". עוד מוצע כי גם בחינת יישום מודל תעריפי שיווי משקל וכדאיותו תתבסס על הממצאים והתובנות שגובשו עד היום במסגרת המיזם.

פרק 6 - תקציב

בהתאם לסעיף 40א לחוק יסודות התקציב, התשמ"ה-1985 ולצורך מימון פעולה מאזנת כהגדרתה בסעיף 40א לחוק האמור, יקצו משרדי הממשלה מתקציביהם את הסכומים

המפורטים בהחלטה זו ומשרד האוצר יקצה סכום נוסף כמפורט בהחלטה זו בשנים 2022 עד 2026. משרדי הממשלה ואגף התקציבים במשרד האוצר, רשאים להסכים ביניהם על הקצאה מתקציב שונה מהתקציב המפורט לעיל לשם ביצוע הפעולה המאזנת כאמור.

נתונים כלכליים וההשפעה על משק המדינה

נזקי הגודש מוערכים בכ-40 מיליארד ₪ בשנה, וצפויים לזנק עד לכ-70 מיליארד ₪ בסוף העשור. הפחתת הגודש צפויה להפחית דרמטית נזקים אלו, לשפר את הפריון ולסייע בצמיחת המשק.

תקציב

ככלל, התקציב המיועד להחלטה זו מסתמך על תקציב קיים, או תקציב שיידון במסגרת התכנית הכלכלית לשנת 2023.

סך התקציב הנוכחי שיוקדש ליישום החלטה זו עומד על 554 מלשי"ח בפריסה עד שנת 2026, לא כולל תקציבים נוספים שיוקצו במסגרת התכנית הכלכלית לשנת 2023.

השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

8 תקנים לסיירת האופנועים של משטרת התנועה, לרבות הציוד הנדרש, לתקופה של 3 שנים.

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

שר האוצר - תומך

השרה להגנת הסביבה - תומכת

השר לביטחון הפנים - תומך

שרת הכלכלה והתעשייה – תומכת

שרת פנים - תומכת

שר הביטחון - תומך

שרת האנרגיה - תומך

שר התקשורת - תומך

שר הבריאות - תומך

שרת החינוך - תומכת

השרה לשוויון חברתי - תומכת

החלטות קודמות של הממשלה בנושא

החלטות ממשלה מספר 542 מיום 24.10.2021 והחלטות ממשלה מספר 260 מיום 26.7.2020

עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה

מצורפת.

סיווגים

סיווג ראשי: 01 ביצועי

סיווג משני: 03 תהליך

תחום פעולה עיקרי: 02 חברה וכלכלה; 05 תשתיות וסביבה

חתימת השר המגיש

ראש הממשלה

שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

מגישים:

ראש הממשלה

שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

כ"ג בסיון התשפ"ב

22 ביוני 2022



היועצת המשפטית

ירושלים, כ"ב בסיוון התשפ"ב

21 ביוני 2022

סימוכין: 7794877639

חוות דעת משפטית הנלווית להצעה להחלטת ממשלה

נושא הצעת ההחלטה: תכנית חירום – פתרונות חלופיים לרכב הפרטי

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטי המשפטיים:

1. מוצע לקדם פעולות שמטרתן ליצור העדפה לאמצעי התחבורה הציבורית, בין היתר, באמצעות תוספת נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית, הגברת האכיפה בנתיבים אלו ובנתיבים רבי תפוסה.
2. על מנת לצמצם את תביקוש לשימוש ברכב הפרטי לצורכי הגעה למקום העבודה והחזרה ממנו, מוצעות מספר פעולות ובהן – קידום מתווה לשינוי תנאי הזכאות של עובדי המדינה והמגזר הציבורי להחזר הוצאות נסיעה, לעידוד הוויתור על מקומות חנייה במקום העבודה, להפחתת תקני חניה בתכניות בנייה חדשות, להקמת חללי עבודה משותפים למגזר הציבורי ועוד.
3. בנוסף, מוצעות מספר פעולות שתכליתן להביא להאצת פרויקטים תחבורתיים, לרבות אימוץ פתרונות טכנולוגיים ליעול מערכות תחבורה, קידום תכנית נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית בוועדה לתשתיות לאומיות, ולהקים צוות משותף, בהובלה משותפת, לקידום ולשיפור ממשקי התכנון והביצוע שבין מערכת התחבורה הציבורית לבין מערכת התכנון והבניה ותיאום התשתיות הלאומיות.
4. כמו כן, מוצע לקדם מספר פרויקטים לאומיים שיסייעו להביא להפחתת הגודש בכבישים, כמו הקמת צוות לגיבוש המלצות להתמודדות עם המחסור הקיים בנהגים לתחבורה הציבורית ועידוד משרדי ממשלה מקבלי קהל, לחטמיע כלים דיגיטליים לקבלת קהל מרחוק.
5. עוד מוצע להטיל על שרת התחבורה, בתיאום עם השר לביטחון הפנים, שרת הפנים ומשרד המשפטים, לבחון במסגרת תיקון לפקודת התעבורה [נוסח חדש], מתן סמכות לפקח של רשות מקומית שאושר על ידי משרת ישראל, לבצע פעולות במקרים שבהם נדרש פינוי של רכב מנועי מדרך המצויה בתחום הרשות המקומית, לשם הסדרת התנועה, לבטיחותה או לבטיחות הציבור או בנסיבות שיש בהן כדי הפרת סדרי תנועה או בטיחותה. במסגרת הבחינה תינתן הדעת לסוגיית ביזור סמכויות אכיפה לגורמים כאמור.
6. לבסוף מוצעים מספר אפיקי פעולה שמטרתם ליצור שינוי התנהגותי בקרב ציבור משתמשי הרכב הפרטי.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרונם:



היועצת המשפטית

הצעת ההחלטה מובאת לאישור הממשלה לאחר שביום 20.6.2022 הודיעו ראש הממשלה וראש הממשלה החליפי על כוונתם להביא לאישור הכנסת הצעת חוק להתפזרות הכנסת העשרים וארבע, ולקיים במועד המוקדם האפשרי בחירות לכנסת העשרים וחמש. ככל שהצעת חוק זו תעבור תהפוך הממשלה המכהנת לממשלת מעבר.

יצוין כי מבחינה משפטית יש לראות במועד הודעת ראש הממשלה וראש הממשלה החליפי כמועד שבו החלה תקופת הבחירות לצורך תחולת החובות החלות על שרי הממשלה ומכיוון שהחל ממועד זה מתקיימים התנאים המהותיים המצדיקים להביא בחשבון את השיקולים ואמות המידה שנקבעו ביחס לתקופת בחירות.

בהתאם לפסיקת בית המשפט העליון ולהנחיות היועצת המשפטית לממשלה, במצב שבו מכהנת ממשלת מעבר כאמור, הממשלה וחבריה מחויבים באיפוק בהפעלת סמכויותיהם לגבי כל אותם עניינים שאין כורח ודחיפות מיוחדת לפעול בהם בתקופה זו. בהתאם לפסיקה, מתחם הסבירות לעניין זה נבחן בשים לב למאפייניה של הסמכות הקונקרטית המופעלת ובהתחשב באיזון הנדרש בין הצורך בעשייה לבין דרישת האיפוק כאמור.

הצעת ההחלטה לצמצום השימוש ברכב הפרטי נמצאת בעבודת מטה ממשלתית מזה מספר חודשים וכעת, מפאת חשיבותה ונחיצותה, היא מובאת לאישור הממשלה.

בנוסף, אין בהצעת ההחלטה שינוי משמעותי בסדרי עדיפותה של הפעילות הממשלתית בתחום התקציבי. פעולות שנקבע לגביהן בהצעה שיתוקצבו במסגרת תכניות כלכליות עתידיות ייבחנו על ידי הממשלה בהתאם לסדרי עדיפויותיה באותה עת.

באשר לצורך בקבלת ההחלטה בעת הזו, העלויות המושגות על הקופה הציבורית מהשלכות הפקקים גבוהות מאוד והן צפויות לעלות ככל שלא יבוצעו פעולות משמעותיות לצמצום השימוש ברכב פרטי.

עוד יצוין כי האמור בהצעה והשלכותיה אינם מצויים במחלוקת ציבורית וכי ההצעה אינה מכוונת לטובת מגזר כלשהו ויש בכך כדי להפחית את החשש להיות ההצעה מושפעת משיקולי בחירות.

לבסוף, האמור בהצעת ההחלטה זו אינו כובל את שיקול הדעת של ממשלה אחרת.

ביחס לאמור בסעיף 3(ב)(3) להצעת ההחלטה, שלפיו מוצע לתקן את תקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן – **תקנות התעבורה**) יצוין כי הגם שעל שרי הממשלה חלה חובת האיפוק, ובגדרי חובה זו יש לבחון את הצורך בהתקנת תקנות, אין מניעה משפטית להטיל על שרת התחבורה והבטיחות בדרכים לתקן את התקנות כמוצע, וזאת, בין היתר, בהתאם לנימוקים הבאים:

- (1) התיקון המוצע בסמכות שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, ובנוסף יש בו כדי להגדיל את התמריץ הכלכלי בביצוע נסיעות שיתופיות הקבוע כבר כיום בתקנות התעבורה ואין בתיקון זה משום שינוי מדיניות משמעותי;
- (2) עובר להתקנתו, התיקון המוצע יועבר להערות הציבור כנדרש על פי הנחיית היועץ המשפטי לממשלה מספר 2.3100. הליך הפרסום כאמור יאפשר העלאת הסתייגויות, ככל שיהיו;
- (3) עידוד נסיעות משותפות אינו מאופיין ברגישות פוליטית או ציבורית ויש בו כדי לסייע בצמצום תופעת הגודש בכבישים למען כלל משתמשי הדרך;
- (4) התיקון המוצע הוא תוצאה של עבודת מטה מקצועית שעליה עבדו משרדי הממשלה, בדרגים מקצועיים וללא מעורבות הדרג הנבחר, במשך תודשים ארוכים טרם ההודעה על הכוונה להביא את החוק להתפזרות הכנסת לאישור הכנסת;
- (5) אין בתיקון המוצע שינוי כלשהו בסדרי העדיפויות של הממשלה או היבטים תקציביים;



היועצת המשפטית

6) התיקון המוצע צפוי להיטיב באופן ישיר עם נהגים, באשר הם, ללא שיוך למגזר מסוים, אשר מסייעים נוסעים בהסעות שיתופיות. התיקון המוצע צפוי לצמצם את הגודש בכבישים וכתוצאה מכך יקל על כלל משתמשי הדרכים גם אם אינם נוסעים בהסעה שיתופית.

בנסיבות אלו, ובשים לב לאמור לעיל, אנו סבורים כי אין מניעה משפטית לאשר את הצעת ההחלטה גם בעת הזו.

עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם:

הצעת ההחלטה הופצה ליועצים המשפטיים של המשרדים הרלוונטיים ביום 15.5.2022, ביום 24.5.2022 וביום 13.6.2022. מרבית ההערות שהתקבלו הוטמעו בנוסח.

עמדת היועצים המשפטיים של המשרדים שהשרים העומדים בראשם מגישים את ההצעה:

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

חוות דעת זו היא על דעת היועץ המשפטי של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

שלומית ברנע פרגו, עו"ד

היועצת המשפטית