

בענין - התשלום בתחבורה הציבורית בימינו:

לפני ההקדמה: דעות שונות נמצאו בין רבותינו בשאלת עצם הגניבה מכספי המדינה מכמה אנפי, וכל אחד ינהג כדעת רבותיו, ולא באתי בזה אלא לברר המציאות הנעשה בחברות התח"צ כעת.

א. בשנים האחרונות נפוצה שמועה במחנה היראים כי עפ"י המכרזים החדשים הנעשים ע"י משרד התחבורה. כל התשלומים המתקבלים ע"י הנוסעים מועברים במלואם למשרד התחבורה, והוא מעביר לחברות המפעילות את התח"צ תשלום לפי מס' הנסיעות שבוצעו וללא קשר למס' הנוסעים ו/או הכרטיסים שנמכרו. ולכך יש הסבורים שאי התשלום על נסיעה בתח"צ ישולם לחברה ע"י המדינה וככל גניבה מכספי המדינה ומעניינה וכן"ל.

ויש לדעת המציאות האין היא, מה רכוש החברות התח"צ השונות ומה חלקו של משרד התחבורה בזה.

א. כחלק משיטת הכלכלה המשולבת הנהוגה בישראל, המדינה מסבסדת את עלויות התחבורה הציבורית בישראל עד כדי כ-65% מעלויותיה^א.

בשנת תשע"א החל משה"ת ברפורמה כוללת בתח"צ ובכללה שיטת חישוב הסובסידיה בין המשרד לחברות המפעילות. מטרת השינוי הייתה לגרום לחברות לספק שירות סדיר ושוטף ללא קשר למצב הנסיעות בפועל^ב.

עיקרו של שינוי זה לחשב את הסבסוד לפי מס' ק"מ נסיעות בפועל ללא תלות במס' נוסעים כלל. כלומר עפ"י ההסכם החדש החברה מתחייבת לבצע X נסיעות, לדאוג להסיע X נוסעים^ג, ולגבות מהם X ש"ח עפ"י תעריפי המשרד בכל עת. ומשה"ת ישלים את הפער בין ההכנסות מהגביה בפועל ועד לגובה התשלום המסוכם במכרז לכל ק"מ.

ב. אך הקריאה במכרזים מלמדת, כי אף לאחר השינוי ישנם מקרים שונים ולא מעטים שמניעת התשלום/התיקוף בעליה לאוטובוס גורמת לחברה נזק ישיר ו/או עקיף^ד. ואבאר:

ג. בכל ההסכמים החדשים הסבסוד נחלק לג' חלקים. הא' 'סובסידיה ייעודית' – השלמה (חלקית) בגין הנחות הניתנות בכרטיסי הנסיעה אשר החברה נתנה בפועל בהתאם להנחות הקבועות. הב' 'סובסידיה שוטפת' והוא סכום השווה לסך הק"מ שבוצעו בפועל ע"י החברה, מוכפל בעלות לק"מ כמסוכם, בניכוי ה'הכנסה בפועל'^ה. והג' 'תמריצים' – תשלום נוסף הנועד לקדם ולשפר את התנהלות החברות.

ד. אחד התמריצים הנהוגים הוא: **תמריץ איסוף נוסעים** – בכדי לעודד את החברות להגדיל את כמות הנוסעים, המשרד נותן תוספת על התשלום הקבוע לכל נסיעה סכום קבוע^ו על כל תיקוף של כרטיס רב-קו ללא הבדל בין נסיעה חדשה, נסיעת המשך, מגוי חודשי או נסיעת מעבר.

^א עד לשנת 2000 96% משירותי התח"צ נשלטו ע"י 2 קואופרטיבים - אגד ודן, היעדר התחרות השפיע רבות על רמת השירות וגרם למשתמשים ולמדינה עלויות גבוהות. כהיום פועלות בתחום 15 חברות שונות ומחיר לק"מ נסיעה הופחת עד 50% מעלויות התפעול ומהמחיר לנוסע.

^ב דו"ח תכנית תחרות ענף התחבורה הציבורית באוטובוסים 2018 שנכתב ע"י משה"ת.

^ג עפ"י הממוצע ברבעון הקודם.

^ד המאמר ברובו מתבסס על מכרז באשכול חשמונאים (הכולל את מודיעין, מוד"ע, שוהם, רמלה ולוד) שהתפרסם באלול תשע"א. הזוכה בפועל היא חברת קווים עפ"י המכרז הנ"ל. וכן בעיון במכרזים נוספים.

^ה ה'הכנסה בפועל' כוללת את הסובסידיה הייעודית ולא את התמריצים.

^ו עד עתה מצאתי סכום משתנה מ 0.5 ש"ח באשכול חשמונאים, ועד 3.4 ש"ח בנסיעות ב"ב-ירושלים.

ולכך- בנסיעה ללא תיקוף החברה מפסידה את קבלת התמריץ הנ"ל.

ה. בחלק מהחברות ישנו ענין דומה כלפי הנהגים. כשבהסכם השכר עם ועד העובדים הן מתחייבות לתת לנהגים תוספת על בסיס השכר עבור מכירת כרטיסים ותיקופם הנקרא תוספת 'מנקו'. [אציין כי בחלק מהסכמי שכר החדשים התגמול הועבר לסכום חודשי קבוע ולא לפי מס' נוסעים].

ולכך- בנסיעה ללא תיקוף הנהג מפסיד את קבלת התוספת הנ"ל (וחמור הדבר כגזל את הרבים ואינו יודע ממי גזל).

והנה ב' עניינים הנ"ל מהווים נזק ודאי לחברה ו/או לנהג. בנוסף ישנם מצבים שונים שאי התיקוף עלול לגרום לחברה נזקים גדולים במצבים שונים. וכדלהלן:

ו. **עמידה ביעדי הסעה** - בתהליך המכרז נדרשת החברה להתחייב ליעדים של הגדלת כמות הנוסעים בכל שנה מעל כמות הבסיס (התחייבות ליעד גבוה יותר מזכה את המציע בתוספת ניקוד להצעתו במכרז). היה והחברה לא עמדה ביעדים הכמותיים בהתאם להתחייבותה, קרי שיעור השינוי בפועל במספר הנוסעים נמוך משיעור השינוי בהצעתה, עליה לשלם למדינה פיצוי מוסכם המבוסס על אחוזי הביצוע בפועל^ט. במידה והחברה תגיע לשיעור נוסעים גבוה מהכמות אליו התחייבה במכרז יקבל 'פרס' על הגדלת הנוסעים לפי אחוזי הגידול (באחוזים שלמים). חישוב מספר הנוסעים מבוצע בהתאם לדוח עליות ("ולידציות") בקווי השירות באשכול.

ולכך- בנסיעה ללא תשלום (של יחיד ו/או ציבור) עלולה החברה שלא להגיע ליעד המינימאלי של מס' הנוסעים ולהקנס על כך, ויותר מכך, עלולה שלא להגיע להגדלת מס' הנוסעים ולהפסיד את התוספת בגינה. (ובזה אף אם ישלם בשנה שלאחריה לא יועיל).

ז. כמו כן במניעת התשלום יתכנו השלכות נוספות העלולות לבא במידה והחברה לא תגיע ל'הכנסה המינימאלית' הנדרשת.

חישוב ה'סובסידיה השוטפת' מבוסס על הפער בין ההכנסה בפועל עד לעלות המסוכמת. אך החברה מחוייבת ל'הכנסה מינימאלית' המבוססת על אומדן ההכנסות הצפויות בכל שנה, במידה וההכנסה בפועל נמוכה מההכנסה המינימאלית, יקוזז ההפרש מתשלומי הסובסידיה השונים. ההכנסה המינימאלית כוללת את ההכנסות ממכירת הכרטיסים, חלק המפעיל בהנחה, הכנסות מהסובסידיה הייעודית והכנסה מהסדר עם שירות הבטחון וכו'. חישוב ההכנסות מתבצע בכל חודש.

^י לשם המשל: בהסכם בין חברת קווים עם ועד העובדים מהתאריך 5/2015 נכתב 'עובד יקבל עבור מכירת כרטיסים תוספת מנקו בשיעור 1.5% משווי המכירה, תשלום המנקו יכול להיעשות באמצעות תיקוף כרטיסים או שילוב בין השיטות'. בהסכם של חברת סופרבוס מהתאריך 1/2018 נכתב 'בגין כל תיקוף - נהג יקבל 3 אג'.

^י עיקרה של תוספת זו נועדה לעודד מכירת הסדרי נסיעה/טעינת ערך צבור, וכיהים שהרכישה מתבצעת קודם העליה לאוטובוס משמעות התוספת מתייתרת.

^ט הקנס יכול להגיע ל10 ש"ח לכל נוסע מתחת לצפי.

^י 'פרס עבור שיעור גידול גבוה מהיעד: עבור כל גידול של 1% על התחייבות המציע יקבל המפעיל סך של 200 אלף ש"ח ולא יותר מ 2 מיליון ש"ח (מכרז חשמונאים ש"ח).

ת. הנחות קבועות – חברות התח"צ מחייבות למכור כרטיסים בהנחה עפ"י הנהלים^א. גובה ההנחות הן מ-20% לרכישת ערך צבור בכרטיס רגיל, עד 50% לאזרח ותיק ולנוער. כש-90% מגובה ההנחה הינו ע"ח המדינה ו-10% ע"ח החברה.

ולכך מבוגר המשלם בכרטיס נוער גורע מהכנסות החברה 3% מערך הנסיעה. (כמו"כ שייך הדבר ברכישת כרטיסי מנוי בהנחת סטודנט וכדו').

ט. שובר נסיעה למלש"ב – מועמד לשירות בטחון האמור להתייצב לצורך גיוס ו/או דיחוי מקבל 3 שוברי נסיעה אוניברסליים לכלל חברות התח"צ^ב לצורך ההגעה למקום ההתייצבות. לפי ההסכם, משרד הבטחון משלם לחברות כנגד כל שובר סכום קבוע ללא קשר ליעד הנסיעה וערך הכרטיס באותו הקו שנקבע עפ"י עלות סטטיסטית של נסיעה באזור הפעילות של החברה (לשם המשל באשכול חשמונאים נקבע שווי השובר ל 6.20 ₪)^ג.

ויש להסתפק- אם שימוש בשוברים שלא לצורך המקורי לו הם ניתנו מוגדר כהפחתה בהכנסות החברה שלא כדין.

ולכך- בב' המקרים הנ"ל במידה והחברה לא עמדה בהכנסה המינימאלית באותו חודש הפחתת התשלום הינה ע"ח החברה (ולעיתים רחוקות אולי לגרום שלא להגיע להכנסה המינימאלית).

י. חשש נוסף העלול לבא הוא הקנסות^ד - מפעיל השירות נדרש להתקין ולהפעיל בחלק^ה מהאוטובוסים שברשותו מערכות אוטומטיות (מבוססות אינפרא אדום) לספירת נוסעים בדלת הקדמית והן בדלת האחורית. כשהנתונים מועברים באופן שוטף למשרד התחבורה באמצעות מערכת ממוחשבת. משרד התחבורה רשאי להשוות את מס' הנוסעים המתקבל מהמכשירים עם מס' הנוסעים עפ"י רישומי ה"ולידציות" כשחריגה גדולה מהמסוכם עלולה לגרום קנסות על אי אכיפת תשלום.

ולכך- נסיעה ללא תשלום עלולה לגרום לקנסות בעקבות כך (ובזה לא יועיל אף תשלום בנסיעה הבאה).

יא. השלכה נוספת היא. משך תקופת ההתקשרות במכרזי התח"צ הינם למשך כ-6 שנים עם אופציית הארכה ל-3 שנים נוספות ללא מכרז מחודש בכפוף להחלטת ממשלה. מימוש האופציה להארכת תקופת הזיכיון כפוף לעמידת החברה במדדי השירות הקבועים בהסכמים איתה (שעיקרם מספר נסיעות הכולל מספר נסיעות בכל קו ועמידה בזמנים^ו).

^א התשלום המתקבל במכירת הכרטיסים/ערך צבור נידון בפנ"ע והוא מנוהל ע"י מסלקה מרכזית המחלקת את הכספים בין כלל החברות לפי תחשיב מוסכם.

^ב מלבד שובר נוסף לחברת אגד שלהם הסכם שונה משאר החברות.

^ג בתקופה זו (קיץ תשפ"א) חלו שנויים בהתנהלות שובר למשל"ב כך שהוא מוטען ע"י מיט"ב ישירות לרב-קו ויש לבדוק את השלכות השינוי לענין הנ"ל.

^ד סעיף זה לא מצאתי כעת רשום, ונכתב עפ"י זכרון העבר!

^ה בין 30% במכרז חשמונאים ועד ל-100% מהאוטובוסים בגוש דן.

^ו דו"ח שנתי של חברת ג'נריישן קפיטל' לסיכום שנת 2019.

לפיכך - מניעת התיקוף עלולה להשליך על החברה בבואה לבקש תקופת הארכה נוספת לחוזה עימה".

אם כי ישנה הסתברות שהדבר רחוק מלהיות מצוי. ומאידך יתכן וזכות החברה (ודעתה) לאסור על כל אדם לגרום לה נזק אף על על צד רחוק מאד".

לסיכום אשוב ואדגיש כי לא כל הסעיפים שייכים בכל חברות התח"צ והדבר משתנה לפי ההסכמים השונים בין החברות, ויש מהם הקיימים בחד ואחרים בחבירו.

השווה בכולם כי אף לפי ההסכמים החדשים ישנם השלכות שונות בתשלום הנוסעים המשפיעות ישירות על חברות התחבורה. חלקן השפעות ודאיות וחלקם העלויות לבא. ויש לדון בכל אחת מהם אם חשובה כגזל גמור או כגרמא או אף פחות מכאן, ומהי תקנת הרוצה לשוב האיך ינהג בכל זה.

ויה"ר שלא תצא תקלה תח"י - אכ"ר.

עוד שמועה שמעתי כי חלק מחברות התח"צ הינם בבעלות עכו"ם, ואף שגזל עכו"ם אסור אפשר דחשיב הדבר להשמטת חובו. ואין בידי לעסוק בסוגיות חמורות אלו, אך ארשום המציאות בזה בחלק מהחברות (וילמד הידוע על חבירו "כח השמועה" הרווח במחנינו).

עד לשנת 2000 למנינם חברות אגד ודן שלטו על רוב מוחלט של התח"צ בישראל וכהיום משולבות 15 חברות בהפעלת התחבורה הציבורית.

אגד - אגד נוסדה בשנת 1951 כקואופרטיב שהייתה בבעלות כל חברי אגד והתפתחה עם השנים. עם השנים החברה צברה חובות גדולים שנפלו על כתפי המדינה ובעיות שונות נתגלו בדרך ההתנהלות השיתופית. הוחלט ע"י המדינה בשנת 2018 על הפיכתה של אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ לחברה אגד חברה לתחבורה בע"מ. כחלק מההסכם חברי אגד (כ 1300 במספר) יקבלו תמורת חברותם כ 100 מניות כ"א (בנוסף לתשלום של 450.000 ₪), ו 50% ממניות החברה ימכרו למשקיע חיצוני או יונפקו לציבור בתוך 30 חודשים מחתימת ההסכם (בחורף תשע"ט). עד עתה לא נתפרסם על כניסת משקיע חיצוני לחברה. ואף לאחמ"כ יוותרו מניות החברים בידם עפ"י החלטתם.

אגד תעבורה - החברה הייתה בבעלות משותפת של 'אגד' וחברת 'תעבורה' ובימים אלו נמכרה לחברת אלקטרה (דרך חברת אפיקים). יש לבדוק את חלקי העסקה!

אפיקים - בחודשים האחרונים רכשה חברת אלקטרה (נסחרת בבורסה ובשליטת האחים דני ומייקי זלקינד ב 64%) מקבוצת אמנון מסילות (בבעלות אמנון סלע ומשפ') 51% ממניות אפיקים.

דן - הוקמה ב 1945 כקואופרטיב. ב 2002 הפכה לחברה. חלק מהמניות וחזקות בידי חברי דן הותיקים וחלקם הוחזקו בידי... 10% מחזיק רוטנברג (?) ו 40% נמכרו לקבוצת משקיעים (ווליו בייס וקרן LBH ופרטיים).

מטרופולין - מטרופולין עד לאחרונה הוחזקה ע"י תאגיד הכולל את תור-בוס (בון תור), קבוצת מכשירי תנועה (בבעלות מלאה של צבי נטע), וחברת אתגל אחזקות. לפני כשלושה חודשים רכשה בון תור את יתרת המניות וכהיום

¹ "נוכח העובדה שהסכמי הפעלת האשכולות מבטיחים שלמטרופולין הכנסות שמרביתן אינן תלויות במספר הנוסעים. יחד עם זאת... בנוסף המדינה לוקחת בחשבון בין היתר את מספר הנוסעים שמסיעה מטרופולין בבחינתה את זכאות מטרופולין לתמריץ שנתי בגין פעילותה באשכול". מתוך תשקיף ג'נריישן-מטרופולין לשנת 2019.

² בשנת... וב... יצאה חברת אגד בקמפיין הסברה להגברה ועידוד התיקוף בתח"צ.

היא מחזיקה בכל מניותיה של מטרופולין. (49% ממניות בון תור מוחזקות בידי קרן ג'נריישן קפיטל" שהיו"ר שלה הוא יוסף זינגר והיא נסחרת בבורסה).

נתיב אקספרס – החברה בבעלות חברת הנסיעות והתיירות נצרת המוחזקת כולה ע"י משפחת עפיפי (מוסלמית/דרוזית).

סופרבוס - ? **רכבת הקלה ירושלים** -?

קווים - מוחזקת ע"י מאיר חברה למכונות. עפ"י הידוע בעלי החברה הינם בני משפ' קז ומשפ' שחר.

רכבת ישראל – הינה חברה בבעלות ממשלתית.