

לכבוד:

מנכ"ל משרד התחבורה, עופר מלכה  
מנכ"ל נתיבי איילון, איתמר בן מאיר

### הנדון: התממשקות לפלטפורמה אפליקטיבית – אפליקציית MaaS

ה-MaaS, נייודות כשירות, היא תפיסה ההולכת ותופסת תאוצה ברחבי העולם בתכנון והפעלת תחבורה לאזרחים. בהתנהלות על פי תפיסה זו ישנה אינטגרציה בין אמצעי התחבורה השונים - ציבוריים, שיתופיים וכדומה- במידע אליהם, בהזמנה שלהם ובאפשרויות התשלום עבורם. התפיסה לפיה יתאפשר לכל אדם לגשת לכל המידע הרלוונטי אליו לטובת תכנון נסיעותיו ולשלם עבורו במקום אחד, באופן פשוט, מהווה שינוי פרדיגמה מזו שהייתה נפוצה והינה מבורכת. במקום שהנוסעים יהיו תלויים ברכב הפרטי שלהם, ויאלצו להתאמץ ולנסות לאסוף בעצמם מידע על אמצעי התחבורה הציבורית השונים, כלל המידע מונגש להם במקום מרוכז אחד, בו הם יכולים לתכנן את מסלולם תוך שילוב של אמצעי נייודות שונים, ולעיתים אף לשלם על כלל אמצעי הניידות באופן אחד.

במהלך תפיסה זו, פורסם לאחרונה על ידי החברה הממשלתית, נתיבי איילון, קול קורא להתממשקות לפלטפורמה אפליקטיבית בו הוא קורא לחברות המיקרומוביליטי, שיתוף רכבים, מוניות וחנייה להצטרף לאפליקציית MaaS לאומית. על פי הקול הקורא, האפליקציה תאפשר למשתמשים להירשם למגוון שירותי תחבורה ולתכנן מסלולי נסיעה באמצעות מודול תכנון נסיעות ("מסלול"). עם בחירת המסלול המועדף באפליקציה, יועברו המשתמשים לאפליקציות המציעים יעשה בהם שימוש של פתיחת/הזמנת השירות וכן השימוש בפועל.

יחד עם זאת, המשתמשים ישלמו **באמצעות האפליקציה הממשלתית**, ופרטי האשראי יהיו שייכים לחברת נתיבי איילון. התשלום יועבר לספקי השירות על פי תנאים מסחריים שייקבעו בין נתיבי איילון וספקי השירות. כמו כן, הקול הקורא קובע כי ספק השירות אינו רשאי לעשות שימוש במידע או להעביר מידע של משתמשי האפליקציה.

בקול הקורא עלולות שתי סוגיות מרכזיות:

1. היעדר התייחסות לתחבורה הציבורית - הקול הקורא אינו מתייחס לתחבורה ציבורית ואינו קורא לשחקנים בתחום לשתף פעולה. תחבורה ציבורית היא רכיב מרכזי בשירותי MaaS. התחבורה הציבורית אמורה להיות אמצעי הניידות המרכזי, ואילו שירותי התחבורה השיתופית אמורים להיות משלימים לה. על מנת לאפשר נייודות ברמה גבוהה לכמות אנשים גדולה – שירותי התחבורה הציבורית הם היעילים ביותר לבצע זאת. כיום פועלות 4 אפליקציות של תשלום בתחבורה הציבורית ("התחנה", moovit) (בשיתוף פנגו), any way (ישכרארט), "רב פס" (הופון, סלופארק ובנק דיסקונט באמצעות paybox).
2. המידע (data) והתשלום (billing) יהיו שייכים לנתיבי איילון- התשלום וה-DATA הם הדברים החשובים ביותר עבור המפעילים הפרטיים ובלעדיהם ספק נשאר כגורם תפעולי בלבד. לספקי השירות חשוב הקשר הישיר עם הלקוח והיכולת לספק לו מידע/שירות משלים. כאשר המידע והתשלום נשארים בידי האפליקצייה הממשלתית, ספקי השירות נותרים ללא הערך העיקרי מכל משתמש. השוק נמצא בשלבים ראשוניים שלו, ולא מומלץ לקחת מספקי השירות את בסיסי המידע שלהם ואת בסיסי הלקוחות. נראה כי בקול קורא

זה הרגולטור מבקש ליטול חלק אקטיבי בפעילות מסחרית. מנגנון פיקוח רגולטורי יכול להיות קטליזטור מבורך ואמצעי יעיל, אך במקרה זה נראה כי הרגולטור נוטל על עצמו סמכויות נוספות מעבר לפיקוח הרגולטורי- דבר שעלול בסופו של דבר לפגוע בצרכנים.

### לפיכך, אנו קוראים לקדם את ה-MaaS בישראל תוך התייחסות לארבע המלצות:

1. תחבורה ציבורית כמרכז ה-MaaS - התחבורה הציבורית צריכה להוות מרכז של כל אפליקציית MaaS. יש לחתור להרחבה של אפליקציות התשלום בתחבורה הציבורית כך שיכללו גם שירותי תחבורה שיתופית ושירותי תחבורה נוספים כגון מוניות, אופניים וכיוצא בזה. אפליקציה נפרדת לשירותים אלה, לצד אפליקציית תחבורה ציבורית, לא תקדם את נושא ה-MaaS.

2. השאת ה-DATA וה-BILLING אצל החברות - התשלום וה-DATA הם הדברים החשובים ביותר עבור המפעילים הפרטיים ובלעדיהם ספק נשאר כגורם תפעולי בלבד. לקיחת אחריות על משתמשים בשלב כה מוקדם הוא מיותר ולא מתאים לשלב שהשוק נמצא בו. מומלץ כי האפליקציה תציע שירותי תחבורה שונים, אך בבחירת המסלול הרצוי- הלקוח יעבור לשימוש בשירות ולתשלום באפליקציה של נתן השירות.

3. תפקידו של הרגולטור הינו עידוד שיתופי פעולה בין חברות, כאשר הרגולטור משמש גורם פיקוח - תפקיד הרגולטור הוא להיות גורם מאפשר בלבד. אין מקום להלאמת שירותי התחבורה או שהרגולטור יתחרה במגזר הפרטי. כניסת הרגולטור לפעילות מסחרית, עלולה בטווח הארוך להוביל לפגיעה בשירות ולירידה בפתרון הטכנולוגי, מפאת היעדר כדאיות כלכלית. בדומה למרכז של משרד האנרגיה ליצירת מפת עמדות טעינה של כל הספקיות, ניתן לחבר בין הגורמים ולהאיץ את הקואליציות של החברות הפרטיות בשוק. ניתן להשיג זאת דרך יצירת **סטנדרט טכנולוגי ומשפטי לשיתופי פעולה**, או לפחות עוד דבר שיוכל לקדם חיבור בין NDA כללי שיאפשר שיתופי פעולה בין ספקים שונים. זהו מקום שבהחלט ראוי ונכון שמשרד התחבורה יקדם – דבר שיביא להאצת האינטרסים של חברות פרטיות לפעול ליצירת ממשקים ופתרונות טכנולוגיים טובים עוד יותר, אשר יביאו לשיפור השירות ללקוח.

4. יצירת Marketplace לחברות המבוסס על פלטפורמת Open-source – כל חברה רוצה גישה למשתמשים ולדעת מי הם כדי לתת את השירות הכי טוב ומותאם ללקוח. כדי לעודד שיתופי פעולה של ספקים שונים, ניתן ליצור סביבה משותפת למקסום מידע משותף. ממבט של מתן שירות, הפיכת המידע ל-OpenSource, שיהיה שקוף ופתוח לכולם, יאפשר ללקוחות באופן חופשי לעבור בין השירותים ולבחור ביניהם.

התייחסות לארבע המלצות הנ"ל תבטיח את קידום ה-MaaS בישראל, תוך שמירת התחרות הבריאה בתחום והסתכלות על צורכי הציבור לשירות מגוון, אמין ויעיל.

בברכה,

מיכל גלברט

מנכ"לית, Future Mobility IL



## העתקים:

אליצח דמבינסקי, סמנכ"ל טכנולוגיות, נתיבי איילון  
הדר ויינברגר, נתיבי איילון  
עדי חכמון, סגנית הממונה על התקציבים, משרד האוצר  
דניאל מלצר, רכז תחום תחבורה, אגף התקציבים  
דניאלה גרא, מנהלת תחבורה חכמה במשרד רה"מ  
אורי יוגב, יו"ר Future Mobility IL