



8 ספטמבר 2016

ה' אלול תשע"ו

רשות הגבלים עסקיים לשר התחבורה:

להקים צוות ממשלתי לקידום הכנסת תחבורה שיתופית לישראל

* הממונה פנתה לשר התחבורה בטענה כי שינוי הרגולציה הקיימת יאפשר פיתוח חלופה זמינה ונוחה של תחבורה ציבורית * הניסיון בעולם מוכיח: תחבורה שיתופית מורידה מחירים ומשפרת שירות

הרגולציה הקיימת בתחום התחבורה מונעת כניסת שירותי מוניות מתקדמים ומבוססי טכנולוגיה המקשרים בין נוסעים לבין נהגים פרטיים המבקשים להציע את שירותיהם, כך עולה מבדיקה שערכה רשות הגבלים עסקיים בחודשים האחרונים. כניסת אמצעי תחבורה נוספים מגדילה את אפשרויות הבחירה הניצבות בפני הצרכן, ותאפשר פיתוח חלופה זמינה ונוחה של תחבורה ציבורית.

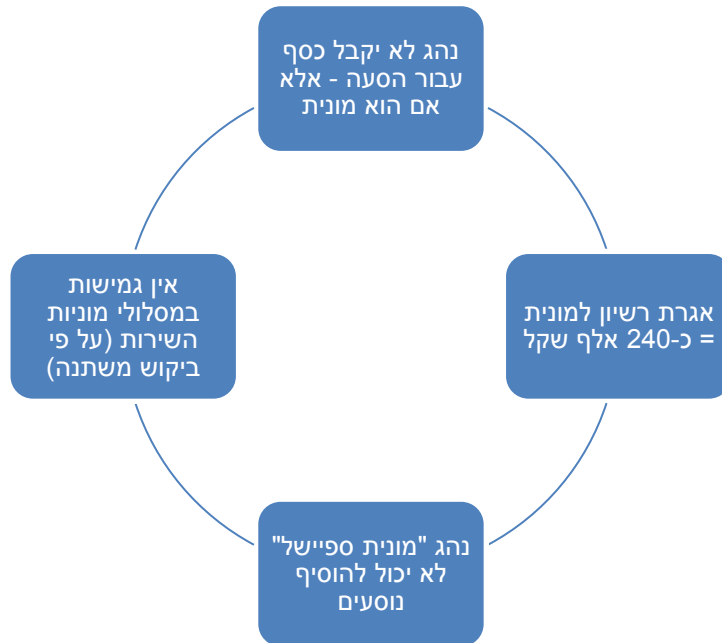
הרגולציה הנוכחית מונעת אפשרות לשירותים נוחים, זמינים וזולים יותר מהמוניות המסורתיות. הממונה על הגבלים עסקיים, מיכל הלפרין, פנתה למשרד התחבורה בבקשה להקים צוות ממשלתי משותף, בשיתוף משרדי התחבורה והאוצר, לצורך הסרת חסמי הרגולציה וקידום הטמעת אמצעי תחבורה שיתופית. בפניית הממונה למשרד התחבורה נכתב: "אסור שאינטרסים של בעלי המוניות ימנעו או יעכבו את שינוי מדיניות הרגולציה הקיימת, לצורך פתיחה של ענף התחבורה לתחרות חופשית, והטמעה של טכנולוגיות מודרניות אשר מביאות איתן בבירור רווחה משקית גדולה".

התוצאה המעשית של הרגולציה הקיימת היא הגבלת השירותים שיכולים להיות תחליף קרוב לנסיעה בכלי רכב פרטיים. השימוש בכלי רכב פרטיים משפיע על העומס בכבישים, בעיות חניה בערים וזיהום האוויר. מתן אפשרות לכניסתם של שירותי מוניות מתקדמים יאפשר לאנשים לנטוש את השימוש ברכב פרטי ויאפשר חלופה זמינה ונוחה של תחבורה ציבורית. הפיתוחים הטכנולוגיים מאפשרים כיום מגוון רחב של אפשרויות לשירותי מוניות מתקדמים ומביאים תחרות מבורכת לשוק זה. המצב הרצוי הוא שהצרכן יוכל לעשות שימוש בטלפון הנייד שברשותו כדי להשיג אמצעי תחבורה זמין, וכדי להשוות בקלות בין מחירי אמצעי התחבורה השונים.

רשות הגבלים הציגה את עיקרי הממצאים בפני משרד התחבורה, והדגישה את המסקנה המתבקשת - יש להסיר את החסמים העומדים בפני הטמעת אמצעי תחבורה שיתופית ובאותה העת להפחית במידה ניכרת גם את נטל הרגולציה הקיים על המוניות המסורתיות, עד למינימום ההכרחי.

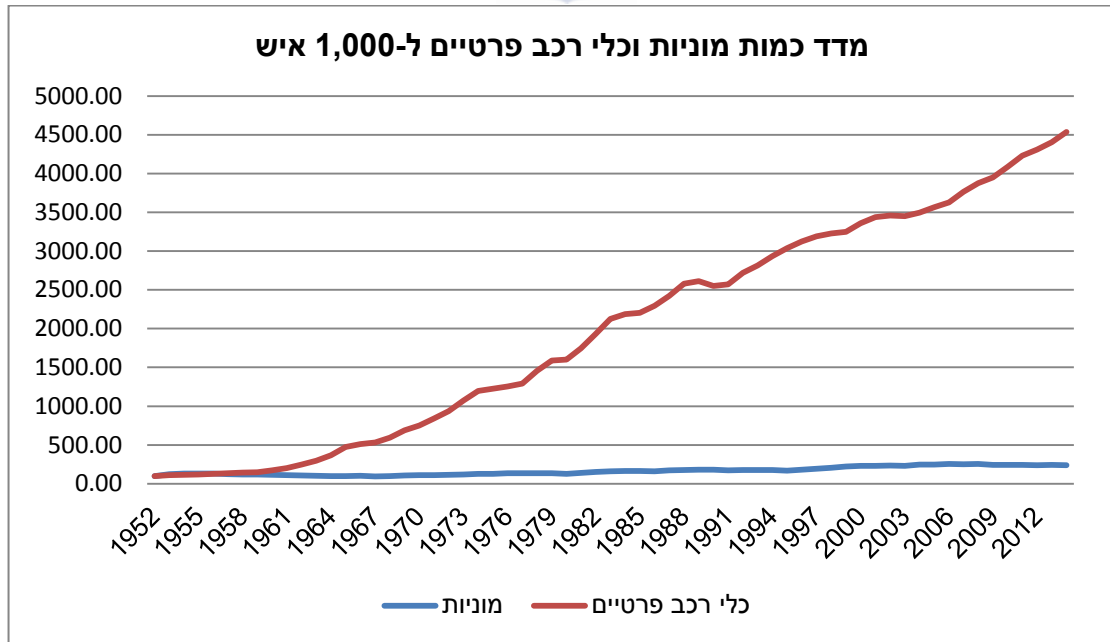


הצורך באמצעי הסעה גובר והרגולציה מונעת את ההתפתחות



אחת הבעיות שרשות ההגבלים הצביעה עליהן במסגרת הפניה למשרד התחבורה היתה הרגולציה שמגבילה את הגדלת כמות המוניות, אל מול הביקוש ההולך וגובר. לדוגמא, הרשות לא מצאה כל הצדקה כלכלית לכך שאגרת רישיון מונית תעמוד על סכום של כ- 240 אלף שקל. תשלום זה מונע כניסה של נהגי מוניות חדשים. מעבר לכך, כיום מוטלות על נהגי המוניות דרישות רגולטוריות מיושנות ומיותרות (ראו בתרשים מעלה). החלופות הטכנולוגיות שמציעים שירותי המוניות המתקדמים מציבים בפני הרגולטור הזדמנות לבחון, האם הדרישות הרגולטוריות שמוטלות על שוק המוניות המסורתי עדיין נחוצות או שהפכו בחלוף השנים ועם התקדמות הטכנולוגיה למיותרות.

הגרף הבא מראה, כי בעוד מספר המוניות גדל בין השנים 1952 ל-2014 פי 2.4 כמות כלי הרכב הפרטיים גדלה פי 45. הכנסת שירותי מונית מתקדמים צפויה להעניק פתרון לביקוש לנסיעות פרטיות במוניות באמצעות הגדלת ההיצע ומגוון השירותים עבור הצרכנים.



כניסת תחבורה שיתופית: המחיר יורד והשירות מתייעל

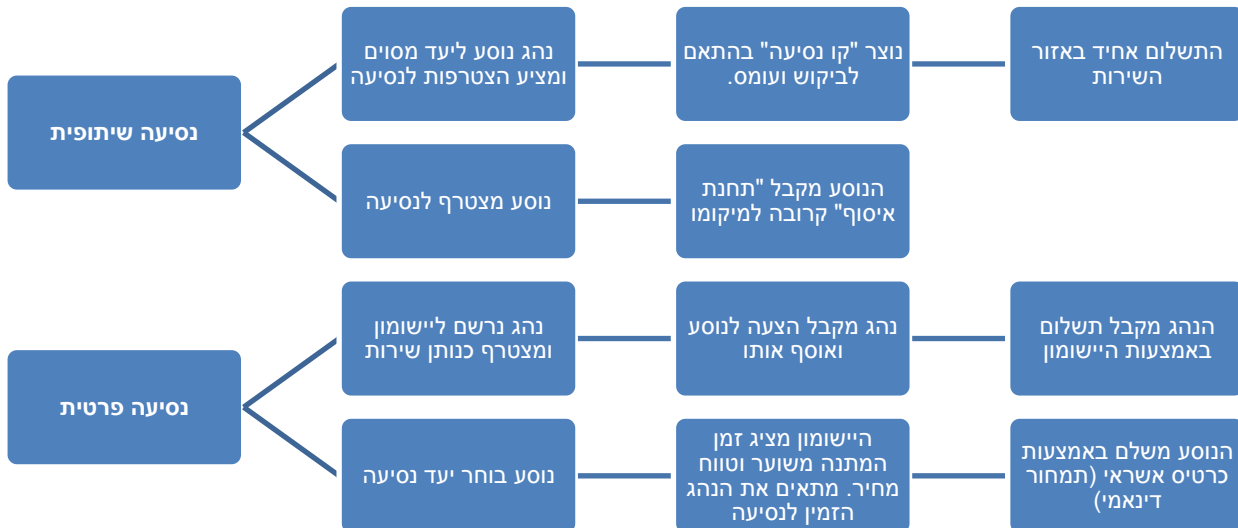
הכנסת אמצעי תחבורה שיתופית תתרום למגוון ולאיכות השירות. השילוב בין הגדלת כמות נותני השירות ובין השימוש בטכנולוגיה המנגישה את המידע לנוסעים ולנהגים יגביר את זמינות וטיב השירות, וצפוי להוריד את המחיר.

מהבדיקה של הרשות עלה, כי במקומות רבים בעולם כניסת התחבורה השיתופית הביאה לירידת מחירים ושירות ברמה גבוהה יותר (זמינות ואיכות). בטורונטו נמצא כי זמן המתנה לרכב של UberX קצר ביותר מ-50% ביחס לזמן ההמתנה למונית, ובאוטווה ההפרש עומד על כ-33% לטובת UberX ביחס למוניות הקיימות. בארצות הברית נמצא כי נסיעה מדגמית שאורכה 8 קילומטר במהירות 48 קמ"ש זולה ב-UberX ב-19 מתוך 21 מדינות שנבדקו. ההפרש הגדול ביותר לטובת Uber נמצא בלוס אנג'לס, בה הנסיעה זולה בכ-70%.

אחת הטענות העולות נגד הכנסת שירותי מוניות מתקדמים נוגעת להיעדר פיקוח בניגוד למצב הקיים ביחס לנהגי המוניות המסורתיות. המענה על טענה זאת טמון בלב ליבה של הכלכלה השיתופית: ההצלחה המסחרית של הגורמים המפעילים שירותים אלה תלויה במידה רבה באמון שהצרכנים רוחשים לה, ומכאן התמריץ החזק לשמור על המוניטין ולהבטיח כי לציבור הנוסעים יינתן שירות איכותי, בטוח, אמין וזול. במסגרת אמצעי תחבורה שיתופית הנוסעים יכולים בין היתר לדרג את הנהגים ולמעשה להפעיל פיקוח יעיל על נותני השירות.



איך עובדים שירותי מונית מתקדמים?



נסיעה פרטית (Uber): נהג יכול להתחבר ליישומון ולקבל הפניה להסעות. הלקוח (הנוסע) בוחר יעד נסיעה וגודל רכב. היישומון מציג זמן המתנה משוער וטווח מחיר, ומתאים את הנהג הזמין לנסיעה.

חלק מהיישומונים מאפשרים "תמחור דינאמי", שעולה בזמן ביקוש גבוה ויורד בעת ביקוש נמוך. תעריף הנסיעה כולל רווח לנהג תמורת השירות.

מונית שירות דינאמית (Via): הצטרפות לנסיעה שהנהג מבצע ממילא. מעלים מספר נוסעים לנסיעה משותפת ויוצרים "קווי נסיעה" לפי הביקוש של הנוסעים. למשל, בשעות הבוקר מרבית הנסיעות יהיו לכיוון מקומות עבודה ובערב לכיוון הבית. בעת ההזמנה נוצרת עבור הלקוח "תחנת איסוף" סמוך למיקומו וההורדה תהיה סמוך ליעד הסופי שהוא הזין ביישומון.