

## משרד התחבורה

הצעת התקציב ברוטו המיועד לתחומי התחבורה השונים לשנת 2009 (סעיפים 32, 40, 79 ו-83) מסתכמת בכ-11.4 מיליארד ש"ח, מתוכם כ-345 מיליון ש"ח בהוצאה נטו לתקציב רגיל, כ-6,508 מיליון ש"ח בהוצאה נטו לתקציב פיתוח הכבישים והתחבורה הציבורית, כ-2,527 מיליון ש"ח בהוצאה נטו לתמיכות בתחבורה וכ-1,853 מיליון ש"ח לפיתוח רשת הרכבות.

### התקציב השוטף

התקציב השוטף של המשרד כולל את תקציב התפעול ותקציב השכר של משרד התחבורה על יחידותיו השונות ואת התקציב השוטף של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. תקציבו השוטף של המשרד (כולל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים) הינו 345 מיליון ש"ח בהוצאה נטו ו-85 מיליון ש"ח בהוצאה מותנית בהכנסה. תקציב השכר של המשרד עומד על כ-184 מיליון ש"ח המיועדים לתשלום שכר לכ-901 עובדי המשרד. תקציב הפעילות של המשרד עומד על כ-136 מיליון ש"ח ומיועד לתקצוב הוצאותיו השוטפות של המשרד, בהן הוצאות שכר דירה, דמי שימוש, ארנונה, מחשוב, אבטחה, שמירה, הנפקת רישיונות נהיגה וכו'. תקציבה השוטף של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים עומד על 110 מיליון ש"ח המיועדים לתשלומי שכר ל-79 עובדי הרשות (כ-18 מיליון ש"ח), להשתתפות הרשות במשטרת ישראל, במשרד החינוך ובבתי המשפט, להסברה, לחילוץ והצלה, לסיוע לרשויות המקומיות בקידום הבטיחות ולפעילויות שונות נוספות המבוצעות על ידי הרשות.

### תקציב הפיתוח

הצעת תקציב הפיתוח של תשתיות התחבורה היבשתית לשנת 2009 מסתכמת בכ-6,508 מיליון ש"ח בהוצאה נטו.

ההשקעה בתשתית התחבורה היבשתית נועדה להבטיח נגישות ליעדים השונים, (לרבות אזורי פיתוח וקישורם למרכזי התעסוקה בארץ) ולאפשר רמת ניידות מרבית לנוסעים ולמטענים. ניידות זו משרתת את הפעילות הכלכלית ותורמת למיצוי פוטנציאל הצמיחה של המשק.

### פיתוח התחבורה הציבורית

סך תקציב התחבורה הציבורית והסעת המונים לשנת 2009 מסתכם בכ-1,200 מיליון ש"ח בהוצאה נטו וכ-741 מיליון ש"ח בהרשאה להתחייב.

התקציב מיועד בעיקרו לתכנון ולקידום מערכות הסעת המונים בירושלים במטרופולין תל-אביב ובחיפה. במסגרת זו מבוצעות עבודות פינויים וקידום זמינות בתוואי מסילת הרכבת הקלה בתל-אביב; תשלום אבן הדרך החמישית והשישית במסגרת מענק ההקמה בירושלים; השלמתן של עבודות הסקטור הציבורי במסגרת הפרויקט בירושלים; ועבודות תשתית לקראת הפעלתה של מערכת הסעת המונים בחיפה.

בחיפה יימשכו בשנת 2009 עבודות תכנון והעתקת תשתיות כחלק מהקמתה של מערכת הסעת המונים המבוססת על אוטובוסים מרובי קיבולת. מערכת זו מתוכננת להפעלה בשנת 2010. במקביל החלו בשנת 2008 בתכנון מערכות הסעת המונים בבאר שבע ובערי השרון, וכן בתכנון מערכות הסעת המונים שיחברו את נצרת וחיפה ואת עכו וכרמיאל.

בנוסף מיועד התקציב האמור לשמש לפיתוח נתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית; ולהקמתן של מערכות בקרה, אכיפה, ניהול ותכנון תחבורה ציבורית במסגרת המגמה לשיפור איכות הנסיעה בתחבורה הציבורית באוטובוסים ולעידוד השימוש בה.

### כבישים עירוניים

תקציב הכבישים העירוניים של משרד התחבורה לשנת 2009 מסתכם ב-850 מיליון ש"ח בהוצאה נטו והרשאה להתחייב בסכום של כ-1,530 מיליון ש"ח. התקציב מיועד להשתתפות בהשקעה בפיתוח עורקים עירוניים ראשיים, ובעיקר להאצת הקמתם ולהשלמתם של כבישים שביצועם החל בשנים האחרונות, ביניהם רמפה 20/5 (חיבור נתיבי איילון ברמפה לכביש מס' 5), גישור רחוב מבצע קדש, דרך הקישון ודרך דשנים בחיפה וכביש מס' 20 בירושלים.

### כבישים בין-עירוניים

סך תקציב הכבישים הבין-עירוניים לשנת 2009, באחריות החברה הלאומית לדרכים, מסתכם בכ-3,780 מיליון ש"ח בהוצאה נטו ובכ-2,167 מיליון ש"ח בהרשאה להתחייב. התקציב המזומן מיועד לתכנון, לפיתוח, לבטיחות ולאחזקה של רשת הדרכים הבין-עירונית באמצעות החברה הלאומית לדרכים. תקציב זה הנו נגזרת של התכנית הרב-שנתית שאישרה הממשלה בדצמבר 2005 לביצוע באמצעות החברה הלאומית לדרכים לשנים 2006-2010.

התכנית הרב-שנתית שאושרה כאמור לחברה, מתמקדת הן בהאצה ובהשלמה של ביצוע פרויקטים אשר הקמתם החלה בשנים שקדמו לתכנית והן בקידום סלילת כבישים חדשים והרחבת כבישים קיימים תוך ראייה כוללת של רשת הדרכים הארצית ותוך מתן דגש על קידום כבישי הרוחב.

באמצעות החברה הלאומית לדרכים מקודמים פרויקטים בכל חלקי הארץ כמפורט להלן:

בין הפרויקטים העיקריים באזור המרכז – מחלף רעננה צפון, סוללת פולג, הפרדה מפלסית גבירול בסמוך לרחובות, כביש הרוחב מס' 531 (החברה הקימה את הקטע המזרחי ומקדמת את זמינותו של הקטע המערבי, המבוצע באמצעות

הסקטור הפרטי) וכביש הרחב מס' 431 (העבודות בכביש זה מבוצעות אף הן באמצעות הסקטור הפרטי, והחברה הלאומית לדרכים מקדמת את זמינותו לזכיין הפרטי).

**בין הפרויקטים העיקריים באזור חיפה והצפון** – כביש מס' 90 מצומת מחניים עד לקריית שמונה, שדרוג כביש 77 בין צומת ישי לצומת המוביל ושדרוג כביש 4 בקטע שבין צומת בנימינה לצומת פרדיס.

**בין הפרויקטים העיקריים באזור הדרום** – הקמת מחלף עד הלום כולל ביצוע הפרדה מפלסית בין הכביש למסילה, ביצוע שלב ג (הפרדה מפלסית) של מחלף אשדוד, ביצוע הפרדה מפלסית בכביש 3 בקטע צומת ראם - צומת נחשון והשלמת הרחבתו של כביש מס' 35 צומת ברכיה - צומת פלוגות.

בנוסף מקודמים הנושאים הבאים:

- תכנון, קידום זמינות והפקעות
- פיתוח כבישים במגזרי המיעוטים בהתאם להחלטות הממשלה בנושא
- פיתוח מערכת בקרת תנועה ותפעולה
- מחקר ופיתוח
- פרויקטים בטיחותיים, כגון: הסדרת עקומות ושיפור קטעים מבחינה בטיחותית, טיפול בצמתים, הוספת אביזרי בטיחות, מעקות ועוד.

תקציב התכנית הרב-שנתית כולל כאמור גם תקציב לאחזקת הכבישים הבין-עירוניים. אחזקת הכבישים תורמת לחיסכון בעלויות התפעול והזמן של המשתמשים ולהפחתת מספרן של תאונות הדרכים. הפעולות העיקריות בתחום האחזקה הן ריבוד ושיקום המיסעה, אחזקת גשרים ומחלפים, אחזקת אמצעי תאורה ותמרורים ותחזוקה שוטפת של רשת הכבישים.

בנוסף, הממשלה החליטה לקדם מספר פרויקטים מרכזיים בתחום התחבורה בשיתוף הסקטור הפרטי:

בחודש יולי 2005 נחתם הסכם עם הזכיין הזוכה במכרז לביצוע כביש רחב מס' 431 (ממודיעין לראשון לציון) והחלו עבודות בתוואי הפרויקט. הפרויקט כולל מימון, הקמה, תפעול ותחזוקה של הכביש תמורת מענק הקמה ותשלומים חצי שנתיים במשך תקופת ההתקשרות. בתום תקופה זו יוחזר הכביש למדינה ללא תמורה. העבודות בפרויקט זה נמצאות בשלבי סיום וחלקו המערבי של הפרויקט מכביש 20 ועד מחלף עין הקורא נפתח לתנועה במחצית השנייה של שנת 2008. כל הכביש צפוי להיפתח לתנועה ברבעון האחרון של שנת 2008.

בחודש ספטמבר 2008 נחתם הסכם עם זכיין לביצוע הקמה, תפעול ותחזוקה של חלקו המערבי של כביש 531, מאזור רעננה לאזור קיבוץ שפיים, כולל הארכת כביש 20 מהרצליה עד שפיים והקמת שלוחה חדשה לרכבת בקו כפר סבא - רעננה - הרצליה. הקמת הפרויקט צפויה להתחיל ברבעון השלישי של שנת 2009, לאחר סיום שלב הסגירה הפיננסית,

וליהמשך כשלוש שנים. הקטע המזרחי של כביש 531 בין כביש 6 לצומת רעננה דרום, אשר נבנה באמצעות החברה הלאומית לדרכים, נפתח לתנועה במהלך שנת 2007.

כחלק מהמאמץ להתמודד עם גודש התנועה בכבישים, נחקק חוק נתיבים מהירים, המסמיך את שר התחבורה להכריז על נתיב כעל נתיב מהיר (קיים או חדש). בהתאם לחוק זה, החליטה המדינה לסלול נתיב חדש, חד-כיווני, בקטע שמאזור מחלף נתב"ג עד למחלף קיבוץ גלויות בתל אביב, באמצעות יזם פרטי. הנתיב המהיר נועד לנסיעת כלי רכב ציבוריים וכלי רכב פרטיים רבי-תפוסה ללא תשלום אגרה, תוך מכירת עודף הקיבולת לכלי רכב אחרים (פרטיים שאינם רבי-תפוסה). בנוסף לסלילה ולהפעלה של הנתיב המהיר בכניסה לת"א, יפעיל הזכיין נתיב מהיר חד-כיווני בכניסה לירושלים על חשבון נתיב קיים, אם יתקבל אישור ועדת הכלכלה של הכנסת. גם בנתיב זה תהיה התחבורה הציבורית פטורה מתשלום אגרה, ועודף הקיבולת יימכר לכלי רכב פרטיים. במהלך חודש אוגוסט 2007 החל הזכיין בעבודות ההקמה של הנתיב הנוסף בכביש 1, כולל הקמת חניון 'חנה וסע' במחלף שפירים והרמפות המחברות חניון זה עם כביש 1. עבודות ההקמה של הפרויקט עתידות להסתיים עד הרבעון הראשון של שנת 2010.

## כביש חוצה ישראל

חברת כביש חוצה ישראל הוקמה בשנת 1993 כחברה ממשלתית לצורך קידום פרויקט כביש חוצה ישראל. בשנת 1995 התקבל בכנסת חוק כביש חוצה ישראל – כביש אגרה, ובהתאם לכך פרסמה החברה שנה לאחר מכן מכרז בין-לאומי להקמה, להפעלה ולמימון הקטע שבין כביש מס' 3 (שורק) לכביש מס' 65 (עירון), קטע שאורכו כ-86 ק"מ. בנובמבר 1997, נבחר הזכיין לביצוע הפרויקט. קטע הכביש האמור, שעלותו הייתה כמיליארד דולר, מומן בעיקר על ידי המגזר הפרטי. בחודש אוגוסט 2002 נפתח לתנועה קטע הדרך הראשון מנחשונים לצומת אייל, ובינואר 2004 נפתח לתנועה קטע הדרך מניצני עוז לעירון. בכך נפתח קטע הכביש כולו לתנועה.

בנוסף החליטה הממשלה על הקמתו של קטע 18 לכביש חוצה ישראל המשתרע על פני 17 ק"מ בין ברקאי (בכביש מס' 65) לאליקים (בכביש מס' 70). סלילתו של קטע זה תאפשר לתנועה הבאה מהגליל להגיע למרכז הארץ באמצעות כביש מס' 6 ובכך תתקצר הדרך לערי המרכז, לירושלים ולדרום. בהתייחס לביצועו של קטע זה, החליטה הממשלה על הרחבת הסכם הזיכיון עם חברת דרך ארץ גם לקטע 18. כדי לקדם את הפרויקט, הוקם במימון תקציבי מחלף עירון וכן מוקם מחלף עין תות. בחודש יוני 2007 נחתם הסכם פיננסי המאפשר את תחילת עבודות הזיכיון. הפרויקט נמצא כיום בביצוע מתקדם על ידי הזכיין והוא צפוי להיפתח לתנועה בסוף שנת 2009.

בנוסף להרחבת הכביש צפונה, הוחלט על הארכתו דרומה לאורך 34 ק"מ במימון תקציבי. בחודש דצמבר 2007 נפתח לתנועה קטע 19 בכביש 6, ממחלף שורק ועד החיבור לעיר קריית גת, ובחודש יולי 2008 נפתח לתנועה גם קטע 20, מקריית גת ועד אחוזם (החיבור עם כביש 40 באזור בית קמה).

חברת כביש חוצה ישראל פועלת כרגולטור לליווי ולבקרה על פעולות הזכיין בקטע המרכזי, לרבות בנושאי תנועה, שירות, אחזקה ומימוש רשת הביטחון על פי הסכם הזיכיון. בנוסף קיימות פעולות רבות של נושאים משלימים במרחב הזכיין, לרבות קידום חיבור כבישי הרוחב ושדרוגים שונים.

הצעת התקציב מקצה בשנת 2009 סכום של 176 מיליון ש"ח בהוצאה לחברת כביש חוצה ישראל. סכום זה מיועד להשלמת העבודות בקטע 18 ותשלום מענק הקמה לזכיין בהתאם לחוזה הזיכיון שעליו חתומה המדינה, פיקוח על פעולות הזכיין, תשלום עבור הפקעת קרקעות והשלמות שונות בקטע המרכזי, תכנון מחלפים עם כבישי רוחב חדשים וכן מימון פעילות החברה.

## תקציב התמיכות בתחבורה

### סובסידיה לתחבורה הציבורית באוטובוסים

בשנת 2009 ימשיך המשרד לתמוך במפעילי התחבורה הציבורית ובהנחות לקבוצות שונות באוכלוסייה על מנת להוריד את תעריף הנסיעה. היקף התמיכות הכולל בתחבורה הציבורית באוטובוסים יעמוד בשנת 2009 על 2,249 מיליון ש"ח. הסובסידיה לתחבורה הציבורית נחלקת למספר סוגים עיקריים:

### סובסידיה ישירה לתעריפים

התמיכה הישירה בתעריפים תעמוד בשנת 2009 על 1,918 מיליון ש"ח. סובסידיה זו מיועדת לתמיכה שוטפת במפעילים ולמתן הנחות לכלל משתמשי התחבורה הציבורית כמפורט להלן:

- סובסידיה ישירה לתעריפים לכלל המפעילים – 1,037 מיליון ש"ח
- הנחות בגין שימוש באמצעי כרטוס – 277 מיליון ש"ח
- תמיכות באזרחים ותיקים – 271 מיליון ש"ח
- תמיכות בזכאים – 22 מיליון ש"ח
- תמיכות בנוער ובילדים – 243 מיליון ש"ח
- תמיכות באוכלוסיות אחרות – 29 מיליון ש"ח
- מיגון אוטובוסים – 13 מיליון ש"ח
- בקרה ופיקוח – 18 מיליון ש"ח
- סככות המתנה – 2 מיליון ש"ח
- רזרבה – 6 מיליון ש"ח.

### סובסידיה לרכישת אוטובוסים

הסובסידיה לרכישת אוטובוסים תעמוד בשנת 2009 על 331 מיליון ש"ח.

בהתאם להסכמים הקיימים בין הממשלה לבין מפעילי התחבורה הציבורית הוותיקים (ובראשם 'אגד' ו'דן'), מממנת הממשלה את עלות חידוש צי האוטובוסים המופעלים בתחבורה הציבורית בהתאם להיקפים מוסכמים מראש. יצוין כי מפעילי התחבורה הציבורית החדשים אשר זכו במכרזי משרד התחבורה להפעלת השירות, אינם מסובסדים במימון רכישת אוטובוסים.

### סובסידיה לרכבת

התמיכות ברכבת בשנת 2009 מסתכמות בכ-240 מיליון ש"ח, המהווים סובסידיה שוטפת, הנקבעת בהתאם להסכם שבין הממשלה לחברת הרכבת ומממנת את הפער בין הוצאותיה השוטפות של חברת הרכבת לבין הכנסותיה מנוסעים. בשנת 2009 צפוי חידוש הסכם הסובסידיה בין המדינה לבין חברת הרכבת. 10 מיליון ש"ח נוספים משמשים לתקצוב חברת הרכבת על רכבת ישראל.

### סובסידיה לתעופה פנים ארצית

הצעת התקציב מקצה סכום של 3 מיליון ש"ח לתמיכה בפעילות תעופתית בטיסות הסדירות בקווים לראש פינה בצפון ובקו למנחת עין יהב בערבה. תמיכה זו נועדה לסייע לחיזוק הפריפריה ולאפשר הבשלת הפעילות התעופתית בקווים אלו.

### תמיכות שונות

היקף התמיכה הממשלתית בתחום הספנות עומד על כ-24 מיליון ש"ח. מתוך סכום זה מעביר משרד התחבורה תשלומים בהיקף שנתי של כ-20 מיליון ש"ח כתמיכה בספנות הישראלית, בהתאם להחלטת ממשלה שקבעה כי יינתן סבסוד אוניות בבעלות צי ישראלי. 4 מיליון ש"ח נוספים מועברים על ידי משרד התשתיות לתמיכה באניות אסטרטגיות - אניות המובילות דלק ופחם.

בנוסף מתוקצבים 39 מיליון ש"ח המהווים רשת ביטחון לתקציב השוטף של מעברי הגבול היבשתיים בין ישראל לירדן ולמצרים ובמעברים היבשתיים עם הרשות הפלשתינאית המתופעלים על ידי רשות שדות התעופה וכן בעבור מימון השקעות במסופים. כל זאת, על פי הסכם בין הממשלה לרשות שדות התעופה. הפעלת מסופי הגבול לוותה במשך השנים בעלייה בעלויות התפעול בשל החמרת דרישות הביטחון במסופים. במהלך שנת 2008 אושרה בוועדת הכלכלה של הכנסת העלאת תעריף האגרות הנגבות במעבר במסופי הגבול. כמו כן, אושרה בוועדה בשנת 2008 העברת מסופי הגבול קרני וכרם שלום מאחריות רשות שדות התעופה למשרד הביטחון.

## תקציב הפיתוח של חברת רכבת ישראל

תקציב הפיתוח של חברת רכבת ישראל נכלל בסעיף 83 - הוצאות פיתוח אחרות במסגרת תחום הפעולה תמיכה בחברות (8306). התקציב בשנת 2009 עומד על 1,853 מיליון ש"ח בהוצאה ועל כ-17,476 מיליון ש"ח בהרשאה להתחייב, אשר מיועדים לתקצוב תכנית הפיתוח הרב-שנתית של חברת רכבת ישראל. יש לציין כי תקציב ההרשאה להתחייב מיועד לעדכון תכנית הפיתוח, והקצאתו כפופה לביטול התחייבויות קודמות ולהעמדת ההרשאה הנדרשת בהתאם לתכנית המעודכנת.

בשנת 2003 החלה תכנית הפיתוח של חברת רכבת ישראל. התכנית המקורית כללה 33 פרויקטים אשר יועדו לביצוע בתוך שש שנים ובתקציב של 20 מיליארד ש"ח. ככל שהתקדם ביצועה של התכנית החלו להתגלות חריגות משמעותיות באומדני עלות הפרויקטים כמו גם במועד סיומם הצפוי. בשנת 2007 הוערך היקף החריגה בעלויות הפרויקטים למעלה מ-11 מיליארד ש"ח לעומת אומדן העלות המקורי, וזאת אף לאחר הפחתת מספר הפרויקטים וצמצום היקפם

של אחרים. החריגות נבעו גם מהתייקרויות תשומות הבנייה אך בעיקר משינויים ותוספות שנתקבלו כפועל יוצא של הליך התכנון. מועד סיום הקמתם של מרבית הפרויקטים נדחה עד לשנים 2011-2012, בעוד שמועד סיומו של הקו המהיר לירושלים נדחה לשנת 2014 לכל הפחות. הדחייה במועדי סיום הפרויקטים הינה פועל יוצא של קשיים בתכנון, בהשגת ההיתרים הנדרשים ובביצוע הפרויקטים במקביל זה לזה ובמקביל להמשך תפעול רשת הרכבות. שינויים אלו בלוחות הזמנים ובעלויות התכנית דרשו עדכון תכנית הפיתוח הן בהיבט לוחות הזמנים והתקציב והן בשיפור אמצעי הבקרה והמעקב המצויים בידי המדינה.

בהתאם להחלטת הממשלה מיום 12 באוגוסט 2007, במסגרת דיוני התקציב לשנת 2008, נקבע כי בכפוף לחתימת הסכם פיתוח מפורט עם חברת רכבת ישראל בע"מ, יוסמך הממונה על התקציבים להעמיד את היקפה הכולל של תכנית הפיתוח על עד 29,536 מיליון ש"ח. במהלך שנת 2008 נחתם הסכם הפיתוח בהתאם לעקרונות אלו. תוקפו של ההסכם הינו עד תום שנת 2012. עד לסוף שנת 2008 יוצאו כ-12 מיליארד ש"ח במסגרת התכנית, והיתרה תבוצע ברובה בשנים 2009-2013. הרשאה להתחייב שטרם נוצלה (כ-12 מיליארד ש"ח מתוך 24 מיליארד ש"ח הרשאה כוללת שניתנה) תבטל, ותחתייה תינתן הרשאה חדשה בהיקף של כ-17.5 מיליארד ש"ח. מתוך סכום זה כ-12 מיליארד ש"ח מחליפים את ההתחייבויות שנמחקו וכ-5.5 מיליארד ש"ח מיועדים להשלמת תכנית הפיתוח כפי שנחתמה עם חברת הרכבת. תקציב הפיתוח ממומן בחלקו מכספי קרן החזרי המס ברכבת, אשר עומדים כיום על כ-1.46 מיליארד ש"ח.

בשנת 2009 צפויות להסתיים העבודות בהכפלת הקו לכפר סבא. כמו כן צפויות להתבצע עבודות במספר קווים נוספים ביניהם: קו אשקלון - באר שבע, הקו המהיר תל אביב-ירושלים, קו משה דיין - פלשת, קו מוצקין - נהריה וקו איילון דרום. בנוסף תקודם זמינותה של מסילת החוף, יימשכו העבודות להכפלת ולשדרוג המסילה לבאר שבע ויבוצעו הפרדות מפלסיות במפגשי כביש מסילה. פרט לפרויקטים אלו תמשיך חברת הרכבת בביצוע תכנית ההצטיידות ותרכוש כ-87 קרונות נוסעים ושישה קטרים, ותמשיך בפעילות שדרוג מערך התקשורת, המחשוב והבקרה ואחזקת הציוד הנייד.

## שינויים מבניים להשגת יעדי מדיניות הממשלה

### תחרות בתחבורה הציבורית

ביום 8 בינואר 1997, החליטה הממשלה על פתיחת ענף התחבורה הציבורית לתחרות, באמצעות הקצאת רישיונות להפעלת קווי שירות בהליך תחרותי. על מנת לקדם ולהאיץ את ביצוע הרפורמה כאמור, הוקמה מינהלת תחבורה ציבורית במשרד התחבורה, והיא הופקדה על גיבוש תכניות עבודה ועזרה לממשלה ביישומן.

על מנת לטפל בבעיית התשתיות, החליטה הממשלה להסדיר את נושא השליטה בתשתיות התחבורה הציבורית. במסגרת זו אושרה בכנסת הצעת חוק ממשלתית, ולפיה הוטלה חובת רישוי להפעלת תחנות מרכזיות ומסופים לתחבורה ציבורית, שבה יחויב המפעיל להעניק שירותי תשתית לכל מפעיל שיפעל בענף. כמו כן, במהלך 1999 הכריז הממונה על ההגבלים העסקיים על חברת אגד, חברת נצבא וחברת מפעלי תחנות כעל בעלי מונופולין בתחום שירותי התחבורה הציבורית והתשתית המרכזית המשמשת את הענף. כמו כן הכריז הממונה על ההגבלים העסקיים על הסדר הבלעדיות שבין החברות הנ"ל כהסדר כובל, ולכן בלתי חוקי.

על מנת לטפל בבעיית הכרטוס המשותף תוקנה פקודת התעבורה באופן שהמפקח על התעבורה הוסמך לחייב קיום של אמצעי כרטוס משותפים למפעילים שונים. בהתאם לתיקון זה יושם בשנים האחרונות כרטוס משותף במספר רב של אזורים בין מפעילי התחבורה הציבורית לרבות חברת רכבת ישראל. כמו כן, המשרד עוסק בהטמעת השימוש בכרטוס חכם, אשר יאפשר כרטוס אחיד אצל מפעילי התחבורה הציבורית.

ב-12 באוגוסט 2007 החליטה הממשלה על שורה של צעדים לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית, ביניהם המשך ההליך התחרותי תוך שימת דגש על שיפור השירות לציבור וקביעת מדדי שירות וסטנדרטים אחידים לשירות, זאת בהתבסס על בקרה מקיפה על פעילות הזכיינים. התגמול לזכיינים בגין הפעלת השירות יותנה גם הוא בעמידת המפעיל במדדי השירות, ומשך תקופת הזיכיון ייקבע בהתאם לעמידת המפעיל במדדים אלו. כמו כן, הוחלט על חידוש מערך הרישוי בתחבורה הציבורית ועל הגדרתם של אשכולות שירות, שבהם ייקבעו קריטריונים מחייבים להפעלת שירות אך תתאפשר גם גמישות תכנונית למפעיל התחבורה. החלטת הממשלה כאמור אף קובעת כי מפעילי התחבורה הציבורית יחויבו לקיים כרטוס משותף ולהשתתף במרכז מידע ארצי לתחבורה ציבורית. אמצעים משלימים אלו יאפשרו שילוביות בין מפעילי התחבורה הציבורית ובינם לבין מערכות הסעת ההמונים. עיקרי החלטת הממשלה הובאו לחקיקה במסגרת הצעת חוק ההסדרים במשק המדינה לשנת 2007, ולאחר שפוצלו ממנו הונחו על שולחן ועדת הכספים בכנסת. עד עתה טרם קודמה הצעת החוק האמורה.

### **מדיניות כוללת להתמודדות עם בעיית הגודש בכבישים ולהעדפת התחבורה הציבורית**

כאמור, ביום 13 באוגוסט 1997 החליטה הממשלה לאמץ תכנית כוללת להתמודדות עם תופעת הגודש בכבישים ולהעדפת תחבורה ציבורית. עיקרי התכנית כללו ארגון מחדש של התחבורה הציבורית במערכת העורקית, במטרופולינים הגדולים, תכנון מחדש של קווי התחבורה הציבורית, תוך התאמתם לרשת הנתיבים הבלעדיים, הפעלת תכנית אכיפה מוגברת בנתיבי תחבורה ציבורית, הטלת קנסות מוגדלים על עבירות של שימוש בנתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית שלא בהתאם לכללים והקמת מינהלת תחבורה ציבורית במשרד התחבורה לתכנון ולקידום התחרות בענף. כמו כן הוחלט לפעול להקטנת היקף מקומות החנייה שייבנו בסמוך לצירי התחבורה הציבורית במרכזי הערים הגדולות ולפעול לקידום של פרויקטים הכוללים הטלת אגרת גודש אשר תאפשר את ניהול הביקוש לנסיעות בכבישים עתירי גודש תנועה. כפי שפורט לעיל, פרויקט הנתיבים המהירים בכניסות לת"א ולירושלים הנו פרויקט הכולל שימוש באגרות גודש.

בהמשך להחלטת הממשלה משנת 2007 הוחל ביישום מבנה תעריפים חדש בתחבורה הציבורית. במסגרת זו בוצע שלב א במטרופולין חיפה, ובשנת 2009 מתוכנן להתבצע שלב ב במטרופולין ירושלים. מטרת הרפורמה בתעריפים היא ליצור מבנה תעריפים אחיד המאפשר מעבר נוח בין אמצעי תחבורה ציבורית שונים ומעודד את המשתמשים הקבועים בתחבורה הציבורית. במקביל מקודמים בצוותים מקצועיים הליכים לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית בקרב עובדי מדינה ולקביעת מריצי מס לשם עידוד השימוש בתחבורה הציבורית.



## תשתיות לשינוע מטענים אוויריים

חברת ממ"ן מהווה מונופול בתחום ניטול המטענים הלא חקלאיים המובלים בדרך האוויר, ולפיכך תעריפיה מפוקחים. בסוף שנת 1999 נחתם הסכם בין הממשלה לבין רשות שדות התעופה ובין חברת ממ"ן. ההסכם מסדיר, בין היתר, את פתיחת הענף לתחרות. בעקבות זאת הקים תאגיד של חברות העוסקות בתחום מטענים, בראשות חברת סוויס פורט, מסוף מטענים נוסף בשטח נתב"ג. המסוף הנוסף החל לפעול במחצית השנייה של שנת 2008.

בעקבות עתירה של ארגון המשלחים לבג"צ בדרישה לאפשר פעילות שינוע מטענים אוויריים מחוץ לגבולות נתב"ג, הוקמה ועדה בין-משרדית אשר בחנה היתכנות פעילות מעין זו. בחודש יולי 2004 הגישה הוועדה את המלצותיה, לפיהן הקמת מסופי מטען מחוץ לנמל התעופה אפשרית הן בהיבט המכסי, הן בהיבט הביטחוני והן בהיבט התפעולי. על מנת לאפשר כניסת המפעיל הנוסף בשטח נתב"ג, החליטו בשנת 2005 שר התחבורה ושר האוצר להתיר פעילות מסופי מטען חיצוניים, העתידה להתחרות עם המסופים בתוך נתב"ג, החל ממחצית 2010.

## קידום התחרות בענף התעופה הבין-לאומי

ממשלת ישראל פועלת למימוש מדיניותה לעידוד התחרות בענף התעופה הבין-לאומית בישראל, מתוך מטרה להביא לידי 'פתיחת השמיים' בישראל לפעילות תעופה חופשית. 'שמיים פתוחים' הינו מצב שבו כל חברת תעופה רשאית להפעיל טיסות לישראל וממנה ללא המגבלות הרגולטוריות הקיימות כיום. מצב זה אינו קיים כיום בפעילות האווירית שבין ישראל ומדינות העולם, למעט בקו התעופה שבין ישראל וארה"ב.

כפועל יוצא של מדיניות הממשלה האמורה, תוקן בשנת 2006 חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963, באופן שבו שר התחבורה, בבואו להפעיל את שיקולו לעניין אישור רישיון או חידושו וכן לעניין קביעת תנאים ברישיון (לרבות תדירות הטיסות), יהיה מחויב לפעול בהתאם למטרה של עידוד תחרות בת קיימא בענף לטובת רווחת ציבור המשתמשים ולתועלת המשק. כמו כן, שר התחבורה יהיה מחויב להתייעץ בנושא עם שר התיירות וכן תובא בפניו עמדתה של ועדה מקצועית בין-משרדית.

במסגרת דיוני התקציב לשנת 2007 ובמטרה לעודד את התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה, החליטה הממשלה לפעול לקידום הסכם תעופה אחיד עם מדינות האיחוד האירופי, אשר נועד בעיקרו לאפשר את כניסתם של מובילים סדירים נוספים לענף, לרבות חברות Low Cost. בהתאם, במחצית השנייה של שנת 2007 החלו השיחות עם נציגי האיחוד האירופי בנושא. גיבוש הסכם תעופה גלובאלי עם האיחוד האירופי עתיד להביא לידי 'פתיחת השמיים' גם בין ישראל ומדינות אירופה.

גיבוש הסכם התעופה המלא כולל שני שלבים: הראשון, הסכם אופקי שעיקר עניינו הכרה בילטראלית כי כל מוביל נקוב ממדינה אירופית מוכר כמוביל אירופי ללא קשר למדינת המפעיל. הסכם זה נחתם בין ישראל לאיחוד האירופי במחצית השנייה של שנת 2008. השלב השני הינו ההסכם הגלובאלי המלא אשר יאפשר פתיחת קווי התעופה בכל מדינה לתחרות משמעותית. המו"מ לגיבוש הסכם זה יחל ברבעון האחרון של שנת 2008 וצפוי להימשך כשנה וחצי.

עד למימוש המלא של החלטות הממשלה בנושא, משרד התחבורה פועל לשינויים מקומיים בהסכמי תעופה בילטרליים עם מדינות שונות, כך שיתאפשר מינויים של מובילים נקובים נוספים במדינות אלו ובישראל. בשנים 2007-2008 מונו מובילים נקובים נוספים בקווי התעופה, בין היתר, עם המדינות הבאות: בריטניה, רוסיה, צרפת, ספרד, אוקראינה וגרמניה.

בנוסף לזאת, במסגרת התכנית הכלכלית לשנת 2007 תוקן חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, כך שיבוטל הפטור מתחולת חוק זה על התובלה הבין-לאומית באוויר בכל הנוגע להסדרים כובלים בין מובילים ישראלים ולהסדרים כובלים בין מובילי ישראל למוביל זר או בין מובילים זרים בלבד. הסדרים כובלים כאמור יהיו כפופים לאישור הממונה על ההגבלים העסקיים בדומה לכל ענף אחר במשק. בחודש יולי 2008 פרסמה ועדת הפטורים והמיזוגים את הנוסח האחרון של פטור הסוג להסדרים בין מובילים באוויר, ובמקביל דחה שר האוצר את מועד תחילתו של התיקון לחוק ליום 1 בינואר 2009, בהתאם למנגנון שנקבע בחוק. פטור הסוג ממתין כעת לאישורו של שר התמ"ת.

### פיתוח תשתיות תעופתיות

על פי החלטת המועצה הארצית לתכנון ובנייה, יש למצוא חלופה לבניית שדה תעופה משלים לנתב"ג, שיהיה ערוך לקליטת תנועה בין-לאומית כשזו תעלה על 16 מיליון נוסעים בשנה. בספטמבר 2007 מינה שר התחבורה ועדה ציבורית בראשות האלוף (מיל') הרצל בודינגר. הוועדה התבקשה לגבש תכנית והמלצות, בין היתר לשדה תעופה משלים לנתב"ג. הוועדה עתידה לסיים את עבודתה בחודשים הקרובים.

### שינוי מבני בנמלים

עד שנת 2005 נמלי הים המסחריים בישראל הופעלו על ידי רשות הנמלים, אשר הייתה תאגיד סטטוטורי שהוקם על פי חוק בשנת 1961. הרשות הייתה ממונה על כל ההיבטים המרכזיים בפעילות הנמלים: מימון ופיתוח הנמלים, גיוס כוח אדם ומדיניות השכר, התעריפים המשולמים על ידי הלקוחות, פעילויות מסחריות והיבטים נוספים.

בשנת 2003 קיבלה ממשלת ישראל החלטה על שינוי מבני בנמלי הים שעיקרו הפיכת הנמלים השונים לחברות ממשלתיות עצמאיות; הקמת חברה ממשלתית לפיתוח הנכסים (חברת נמלי ישראל - פיתוח ונכסים בע"מ), שתחכיר את הנכסים לחברות הנמלים השונות ותהיה אחראית לפיתוח עתידי של הנמלים; והקמת רשות ספנות ונמלים ממשלתית בתוך משרד התחבורה, שתפעל כרגולטור להסדרת פעילות יעילה ותחרותית של הנמלים. שינוי זה התבסס על המודל המוכר על ידי הבנק העולמי כמודל ה-Landlord – שעיקרו הפרדה בין ניהול הנכסים ובין מתן השירותים הנמליים ברציפים. בהמשך להחלטה זו נחקק חוק רשות הספנות והנמלים התשס"ד-2004, אשר היווה את המסגרת החוקית לשינוי המבני שעליו החליטה הממשלה. בהמשך לו נחתם במהלך חודש פברואר 2005 הסכם עבודה עם ההסתדרות החדשה, נציגת העובדים. בהסכם זה הוסדרו זכויות עובדי הנמלים עם העברתם לחברות הממשלתיות החדשות וכן הושגו הסכמות עם העובדים לפעילות נמלית של מספנות ישראל ולהפרטה מדורגת של הנמלים עם אפשרות להפרטתן המלאה בעתיד תוך התחייבות לשקט תעשייתי למשך חמש שנים.

במסגרת התכנית הכלכלית לשנת 2009 החליטה הממשלה על מספר צעדים שנועדו לגשר על פערים שונים שנתגלו בפעילות השוטפת של הנמלים בישראל. כצעד משלים לשינוי המבני בענף הנמלים, בכוונת משרדי האוצר והתחבורה לערוך גם שינוי במבנה התעריפים הנגבים בנמלים. מבנה התעריפים המוצע מבוסס על עלויות השירותים הניתנים בנמל ומטרתו למנוע סבסוד צולב הן בין המשתמשים השונים והן בין השירותים השונים הניתנים בנמל. רפורמה זו עתידה להפחית באופן משמעותי את סך התשלומים של המשתמשים השונים ולתת מענה הולם לעיוותים השונים הנגרמים משיטת התעריפים הנוכחית. בנוסף, עתידה הרפורמה לעודד תחרות והתייעלות ארוכת טווח, תוך שמירה על האיתנות הפיננסית של הנמלים ויצירת מקורות לביצוע תכניות פיתוח עתידיות ולשדרוג מערך הנמלים הקיים.

צוות מקצועי בין-משרדי ממשד התחבורה והבטיחות בדרכים וממשרד האוצר סיים במהלך שנת 2008 הליכי שימוע למשתמשים וגיבש את המלצתו הסופית למבנה תעריפים. כעת נדרש אישורה של ועדת מחירים בין-משרדית וחתימה של שרי התחבורה והאוצר על צו תעריפים, לצד שינוי מקביל של צו דמי השימוש (התשלום הכספי המועבר מחברות הנמל לחברת נמלי ישראל).

משרד התחבורה ומשרד האוצר החליטו על פיצול הרפורמה בתעריף הדלק מיתר מרכיבי הרפורמה בתעריפי הנמלים, זאת על מנת לתקן באופן מיידי עיוות קיים הגורם לכך שגם דלק המופנה לצריכה באזור הצפון מיובא דרך נמל אשקלון (שאינו כפוף לצו הפיקוח על המחירים) ולא דרך נמל חיפה. ועדת מחירים בין-משרדית קבעה ביולי 2008 תעריף מקסימום בסך 5.6 ש"ח לניטול טון דלק. תעריף זה עתיד ליעיל את פעילות ייבוא הדלק ולעודד תחרות בין-נמלית על פעילות זו. צו המחירים לעניין זה ייכנס לתוקף לאחר חתימת שר התחבורה ושר האוצר.

### שינויים מבניים במערך הרישוי

בשנים האחרונות נערכים מספר שינויים מבניים באגף הרישוי. במסגרת השינויים צומצמה פריסת משרדי הרישוי ברחבי הארץ והחלה הוצאת פעולות למיקור חוץ, זאת לצד פיתוח והרחבה של השימוש באמצעים טכנולוגיים ובשירותים מקוונים למתן השירות לציבור בתחום הרישוי, ובכלל זה:

- מופעל מרכז שירות טלפוני חיצוני (כ-30 מוקדנים בו זמנית) בו ניתן לבצע פעולות הנפקה של רישיונות נהיגה ורכב ותשלומי אגרות באמצעות כרטיסי אשראי, לקבל מידע ולבצע פעולות רישוי רכב ונהיגה באמצעות המענה הקולי הממוחשב ובאמצעות אתר האינטרנט של המשרד.
- הושלם תהליך המיזוג המוקדם (P.Q) ומקודם הליך מכרזי להפעלת תחנות שירות בפריסה ארצית רחבה שבהן יינתנו מגוון שירותים בכל הקשור להנפקת רישיונות נהיגה ורכב והחזרי אגרות ע"י זכיינים פרטיים.
- מחודש אפריל 2008 נערכים מבחני נהיגה עיוניים על ידי גורמים פרטיים, בפריסה ארצית ובאופן ממוחשב.
- רישיון נהיגה חדש במתכונת אירופית התקף לעשר שנים מונפק לכלל ציבור הנהגים.
- מופעלות 52 תחנות צילום פרטיות ברחבי הארץ לכל בעלי רישיונות נהיגה וללומדי הנהיגה כפרויקט לאומי לחידוש מאגר הצילומים.
- שלושה זכיינים מפעילים קורסי חובה להכשרת נהגים בפריסה ארצית.
- הועברו פעולות ושירותים מהעמדות הטכניות במשרדי הרישוי למכוני הרישוי, ליבואנים וליצרנים מורשים.

## שינויים מבניים נוספים בענף התחבורה

**ייבוא כלי רכב** – הוועדה הבין-משרדית שדנה בנושא פתיחת ענף הרכב לייבוא מקביל (שלב א) ערכה מעקב שוטף אחר ההתפתחויות בענף הרכב בארץ. הוועדה והעלטה כי הסרת המגבלה של 'יבואן בלעדי' תוך חיוב קשר ישיר עם יצרן הרכב, גם אם לא בלעדי, לא הביאה להגדלת מספר השחקנים בענף או לייבוא רכב מיצרן כלשהו באמצעות שני יבואנים. מתוך רצון לנתח את הסיבות לכך, הוחל בבדיקה מקיפה של סוגיית הכדאיות הכלכלית ביצירת ייבוא מקביל מיצרן הרכב. התנאי הבסיסי הוא שלא תהיה פגיעה בכל ההיבטים של בטיחות, תקינה, שירות ואחריות. המלצות הוועדה (שלב ב) הוגשו ואושרו בשלהי 2004 ועיקרן:

- קביעת מודל לייבוא מקביל המבוסס על המרה של קשר עם היצרן לאמצעים פיננסיים ואחרים שנועדו להוות תחליף לקשר עם יצרן הרכב; בניית מנגנון לפיקוח ואכיפה ובמקביל ביצוע עבודת חקיקה מורכבת.
- הוועדה קבעה כי ניתן ליישם מנגנון שיביא להיווצרותו של ייבוא מקביל חילופי לייבוא מיצרן הרכב, תוך יצירת חסמי כניסה נמוכים מאלה הקיימים, אולם עדיין גבוהים דיים על מנת להבטיח ייבוא מסודר ושוטף. במהלך שנת 2007 החל משרד התחבורה לפעול לחקיקה ולתחילת יישום המהלך, בתיאום עם משרד האוצר.
- שימוש בהנעות חלופיות – ייבוא והסבה של רכב להנעה בגפ"מ (גז פחמימני מעובה) - החל משנת 2002 הותר השימוש ברכב המונע בגפ"מ ואושרו מוסכים לתחזוקה. התרת השימוש בגפ"מ מאפשרת את נסיעתם של כלי רכב 'קיים' בעיקר במרכזי הערים ומצמצמת את רמות פליטת המזהמים. בשנת 2006 הותר השימוש בהנעה באמצעות גז לכלי רכב מכלל שנות הייצור.
- התרת השימוש ברכב היברידי – במהלך 2004 אישר משרד התחבורה ייבוא של רכב עם הנעות היברידיות - שילוב של דלק וחשמל: מנוע בנזין, מנוע חשמלי ומצברים. מטרת השימוש בכלי רכב היברידיים היא לצמצם את רמת פליטת המזהמים ולחסוך בתצרוכת דלק. במקביל, פורסם צו המפחית את מס הקנייה על כלי רכב היברידיים מ-95% כמקובל לגבי כלי רכב רגילים ל-40%.
- רכב חשמלי – משרד התחבורה מתיר ייבוא רכב בעל הנעה חשמלית העונה לדרישות התקינה האירופית או האמריקנית (לרכב המיוצר במדינות נפט"א) ולתקנות התעבורה לעניין רכב מנועי. בשנת 2008 קיבלה הממשלה החלטה בדבר עידוד רכבים 'ירוקים'. במסגרת זו הוחלט על שינוי מבנה אגרות רישוי הרכב ומסי הקנייה, וזאת במטרה לעודד את השימוש ברכבים המזהמים פחות ובתוכם רכבים היברידיים וחשמליים. יישום ההחלטה כרוך בתיקוני תקנות וצפוי להתבצע במהלך שנת 2009.
- תקני Euro 4 – החל מ-1 באוקטובר 2006 נדרשים כלי רכב במשקל העולה על 3.5 טון, המונעים באמצעות מנוע דיזל (לרבות אוטובוסים ומשאיות) לעמוד בתקני Euro 4. כלי רכב אלו פולטים כמות מופחתת של מזהמים, בעיקר כמות מופחתת של חלקיקים המהווים את אחד הגורמים המסוכנים בפלטת מנועי הדיזל.
- עדכון הבדיקות התקופתיות לרכב בנזין – במסגרת דרישות התקינה האירופית מבוצעת, החל ממרס 2006, בדיקה נוספת לרכב המונע בבנזין הכוללת בדיקת CO בסיבובי מנוע גבוהים. בדיקה זו מסייעת בהערכת תקינות הממיר הקטליטי ותהווה אינדיקציה טובה יותר על פעולת עבודת מנוע הרכב. לאחרונה אישרה הכנסת את עדכון תקנות התעבורה ומכוני הרישוי מבצעים את בדיקת ה-CO במועד חידוש רישיון הרכב השנתי.