

רגולציה בתחבורה שיתופית



שאול קירשנבום

יולי 2015

מכון ירושלים לחקר שווקים

www.jims-israel.org

תחבורה שיתופית בישראל/שאל קירשנבום

תקציר מנהלים

"תחבורה שיתופית" (Ridesharing), הינו מודל המבוסס על הכלכלה השיתופית אשר מתפתח בימים אלו בעולם ובישראל ומיישם מודל של שיתוף נסיעות חדשני על ידי נהגים המשתפים את משאב רכבם הפרטי עם נוסעים מזדמנים. מדובר באמצעי תחבורה תחליפי או לכל הפחות משלים לאמצעי התחבורה המסורתיים. הגידול המהיר בהחזקת סמארטפונים בידי הציבור בכלל והזינוק בשימוש באפליקציות בפרט, מאפשרים את התפתחותו המהירה של תחום התחבורה השיתופית אשר מתבצע ברובו באמצעות אפליקציות ייעודיות המקשרות בין נוסעים לנהגים.

תחבורה שיתופית מביאה עימה יתרונות חברתיים וכלכליים משמעותיים. הבולטים בהם:

ירידת מחירים – בימים שהמערכת הפוליטית עסוקה השכם והערב במציאת פתרונות לטיפול בסוגיית יוקר המחיה בארץ, ישנה חשיבות גדולה בהורדת מחירי התחבורה הצפויה מפתחת שוק המוניות. מהשוואות שנעשו בערים שונות ברחבי העולם בהם קיימים שירותי תחבורה שיתופית, נמצא שתעריף הנסיעה באמצעות שירותים אלו הינו כ- 20%-30% פחות ממחיר נסיעה במונית מסורתית. כפי שנראה, עלות הנסיעה במונית עלתה ביותר מ-65% מאז שנת 2000 זאת לעומת עלייה של 30% בלבד בעלות השימוש ברכב פרטי בתקופה הנתונה. כל זאת בשעה שעלות הנסיעה במונית הינה מפוקחת ונקבעת על ידי משרד התחבורה.

תשתיות וסביבה – הפחתה ניכרת בגודש התחבורה בכבישים. הפחתה זאת תתרום הן לאיכות הסביבה והן לקיצור זמני הנסיעה במטרופולין כמו גוש דן וכתוצאה מכך לחיסכון כללי למשק.

בעוד כוחות השוק דוחפים מעלה את שוק התחבורה השיתופית בכל רחבי העולם, הרגולציה הקיימת, בחלק מהמדינות, עוצרת בעדה ומערימה קשיים רבים. בישראל לדוגמה, על מנת להסיע בתשלום, נהג צריך להיות בעל מספר ירוק ובעל רישיון נהיגה למונית. הטיעון הנפוץ לצידוק החקיקה הרגולטורית הנוקשה בתחום הוא חשיבות ביטחון הנוסעים, איכות הנהגים והפיקוח עליהם. הרגולציה מקנה כלים לפקח על טיב וכשירות הנהגים ומחייבת הכשרה מתאימה.

על מנת לגשר פער זה מוצע מנגנון אשר יאפשר להסדיר את הרגולציה בתחום התחבורה באופן שיאפשר מחד הפעלת שירותי תחבורה שיתופית ומנגד ישמור על ביטחונם ורווחתם של הנוסעים. המנגנון יכלול בין היתר העברת האחריות לפיקוח לידי האזרח באמצעות **כלי הדירוגים** כפי שקיים באופן מוצלח בתחום הצריכה המקוונת דוגמת איביי ואמזון, וחברות בוקינג וטריפאדוויזר בתחום המלונאות, ולחברות במתווה של **רגולציה פרטית** דהיינו תקנות פנימיות של

החברה אשר מפקחות בין השאר על איכות הנהגים והכשרתם. ישנם כבר מחקרים רבים המצביעים על יעילות מערכות הדירוגים והקושי לזייף את אמינותן.

נוכח היתרונות והתועלות הסביבתיות והחברתיות שמודל התחבורה השיתופית טומן בחובו, ראוי לדעתנו כי גם בישראל תקודם הכלכלה השיתופית בכלל, והתחבורה השיתופית המקוונת בפרט.

בהתאם לכך, מתבקש כי הממשלה והכנסת יקדמו רגולציה המאפשרת את הפעלת המודל בהתאם לעידן הטכנולוגי המתקדם בו אנו נמצאים. זאת, תוך קביעת תנאים אשר ירחיבו את מגוון שירותי ההסעה העומדים לרשות הציבור לתועלת הצרכנים, וכמו כן ישמרו על עניינו של הציבור בכל הנוגע לבטיחות שירות ההסעה ואיכות השירות.

1. מבוא

"כלכלה שיתופית" או כלכלת שיתוף (Sharing economy, collaborative economy) היא קבוצה של מוסדות חברתיים וכלכליים שמאפשרים גישה משותפת למוצרים, שירותים וכשרונות. מערכות של כלכלת שיתוף מתקיימות במגוון צורות אבל כולן מנצלות את טכנולוגיית המידע (בעיקר האינטרנט) כדי לבצע העצמה של בני אדם, שמאפשרת הפצה שיתוף ושימוש חוזר בעודף קיים של משאבים ושירותים.

"תחבורה שיתופית" (Ridesharing), הינו מודל המבוסס על הכלכלה השיתופית אשר מתפתח בימים אלו בעולם וב ישראל ומיישם מודל של שיתוף נסיעות חדשני על ידי נהגים המשתפים את משאב רכבם הפרטי עם נוסעים מזדמנים. המושג רחב מאוד וכולל מצד אחד נהגים פרטיים אשר מסיעים נוסעים בתשלום לפרנסתם ומצד שני, חברים לעבודה שחולקים בהוצאות הדלק (Carpooling). מדובר באמצעי תחבורה תחליפי או לכל הפחות משלים לאמצעי התחבורה המסורתיים. הגידול המהיר בהחזקת סמארטפונים בידי הציבור בכלל והזינוק בשימוש באפליקציות בפרט, מאפשרים את התפתחותו המהירה של תחום התחבורה השיתופית אשר מתבצע ברובו באמצעות אפליקציות ייעודיות המקשרות בין נוסעים לנהגים.

בעוד כוחות השוק דוחפים מעלה את שוק התחבורה השיתופית בכל רחבי העולם, הרגולציה הקיימת, במדינות מסוימות, עוצרת בעדה ומערימה קשיים רבים. במצב הנוכחי, הרגולציה אוסרת באופן שונים על נהגים פרטיים להסיע בתשלום ומתנה הסעה בתשלום בקיום רישיונות מתאימים. בישראל לדוגמה, על מנת להסיע בתשלום, נהג צריך להיות בעל מספר ירוק ובעל רישיון נהיגה למונית¹. הטיעון הנפוץ לצידוק החקיקה הרגולטורית הנוקשה בתחום הוא חשיבות ביטחון הנוסעים, איכות הנהגים והפיקוח עליהם². הרגולציה מקנה כלים לפקח על טיב וכשירות הנהגים ומחייבת הכשרה מתאימה.

בנייר מדיניות זה אסקור את מבנה השוק הקיים והבעיות הנובעות ממנו. בהמשך, אציג את תחום התחבורה השיתופית באמצעות האפליקציות המאפשרות אותו והתועלת החברתית העשויה לצמוח ממנו. אציע מנגנון אשר יאפשר להסדיר את הרגולציה בתחום התחבורה באופן שיאפשר מחד הפעלת שירותי תחבורה שיתופית ומנגד ישמור על ביטחונם ורווחתם של הנוסעים. המנגנון יכלול בין היתר העברת האחריות לפיקוח לידי האזרח והחברות במתווה של רגולציה פרטית.

ייתכן ובסביבה הפוליטית הישראלית אשר שינויים רגולטורים לוקחים בה זמן ממושך ואינם מתאימים לקצב ההתקדמות המהיר של הטכנולוגיה על האזרח למלא את החלל ולספק פתרונות אחרים כדוגמת הפתרון המוצע לעיל.

¹ תקנת התעבורה לשנת 1961, סעיף 84 א'.

² אתר משרד התחבורה: http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&id=518:moniyut-special-sherot&Itemid=118 מיום 25.01.15

2. שוק המוניות

2.1. המבנה הקיים

על פי נתוני משרד התחבורה משנת 2006, הנסיעות בענף המוניות מהוות 13% מכלל הנסיעות בארץ ומתחלקות באופן שווה בין מוניות ספיישל לשירות. כ-600,000 נוסעים משתמשים בכל יום בשירותי המוניות ו-40,000 איש מועסקים בענף. היקף השוק הוא כ-5 מיליארד ₪ בשנה.

השוק נחלק לשני סוגי מוניות:

1. מוניות מיוחדות ("ספיישל"): נסיעה במונית שעומדת כולה לרשות מזמין הנסיעה, המשלם על פי מונה או מחירון קבוע. בישראל פועלות כ-20 אלף מוניות מיוחדות.

2. מוניות שירות: נסיעה במונית הפועלת בקו שירות קבוע. כל נוסע משלם בנפרד מחיר אחד שנקבע על פי צו. בישראל פועלות כאלפיים מוניות שירות.

הענף נמצא כיום בפיקוח ממשלתי מלא תחת משרד התחבורה. המשרד קובע את מספר המוניות, תעריפי הנסיעה ומספר התחנות. בנוסף המשרד מפעיל יחידות שיאכפו את התקנות. תחילת הפיקוח הוא מימי ראשית המדינה ובעקבות לחץ נהגי המוניות.

הפעלת מונית דורשת בעלות על מספר ירוק. מספר ירוק הינו רישיון להפעלת מונית אשר ניתן בתחילה כשיפוי מטעם המדינה לחיילים משוחררים ונכי צה"ל. עם השנים חלו שינויים בקריטריונים וכיום כל אדם רשאי להגיש בקשה לרכישת מספר ירוק מהמדינה או לקנות בשוק החופשי. מחירו הרשמי של מספר ירוק עומד כיום על 209,000 ₪. מנגד, כל אדם המחזיק ברישיון נהיגה למונית ועשה הסכם שכירות עם בעל הזכות הציבורית (מספר ירוק), רשאי לנהוג במונית.

עד כניסת חברת גט טקסי (כיום: "Gett") לשוק המוניות בשנת 2010 פעלו נהגי המוניות דרך תחנות מוניות בה היו חברים, או שפעלו כעצמאים (חאפרים).

בניגוד לתחנות המוניות הוותיקות, גט טקסי איננה תחנת מוניות לפי חוקי המדינה ואינה צריכה להעסיק קצין בטיחות או לקבל מקומות חנייה. היא פועלת כפלטפורמת תיווך בין נהגים ולקוחות באמצעות אפליקציה ייעודית וגוזרת עמלה מכל עסקה שמתבצעת דרכה. בדרך זו, התיווך בין הנהג ללקוח נעשה באמצעות התוכנה וללא מגע יד אדם.

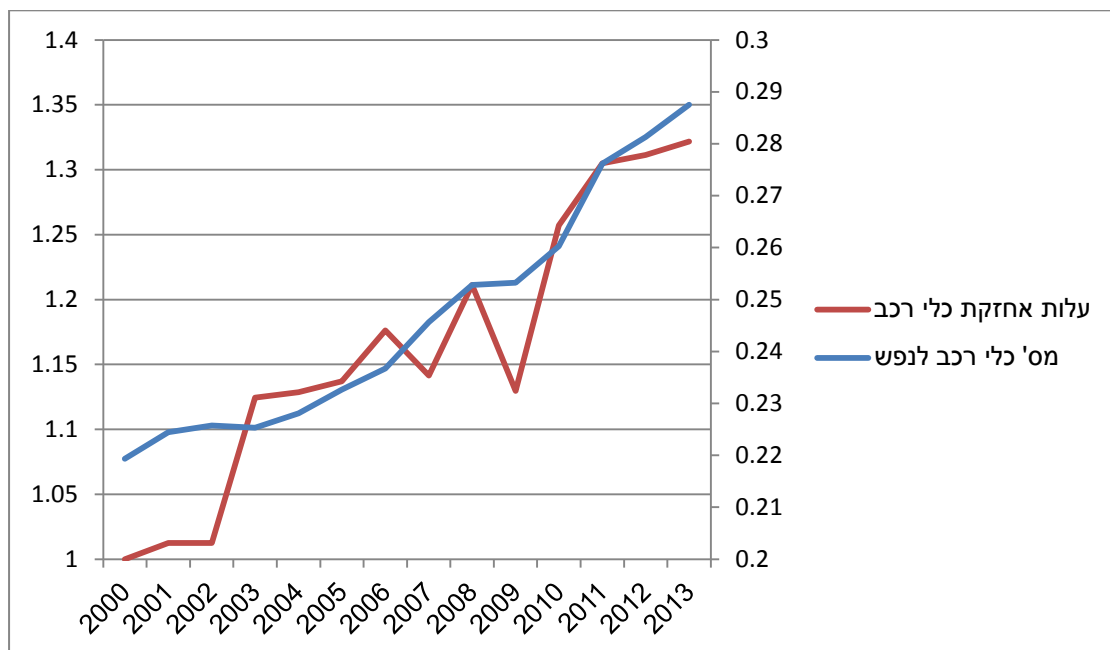
כיום, מחזיקה גט טקסי בנתח של כ-10% משוק המוניות. הזמנה דרך האפליקציה אינה כרוכה בתוספת עמלה למעט בסופי שבוע, זאת בניגוד להזמנה מתחנת מוניות שבה נגבית עמלה של 5.2 ₪ להזמנה.

2.2. תחלואי המצב הקיים

נסיעה במונית יכולה להיות אלטרנטיבה טובה ויעילה יותר לא רק לתחבורה ציבורית אלא אף לרכב פרטי. לכאורה, העלות הכבדה של אחזקת כלי רכב אמורה הייתה לשמש זרז למעבר לנסיעה במונית וויתור על רכב פרטי. עם זאת, אין זה המצב הקיים ומספר כלי הרכב בכבישי הארץ רק עולה משנה לשנה.

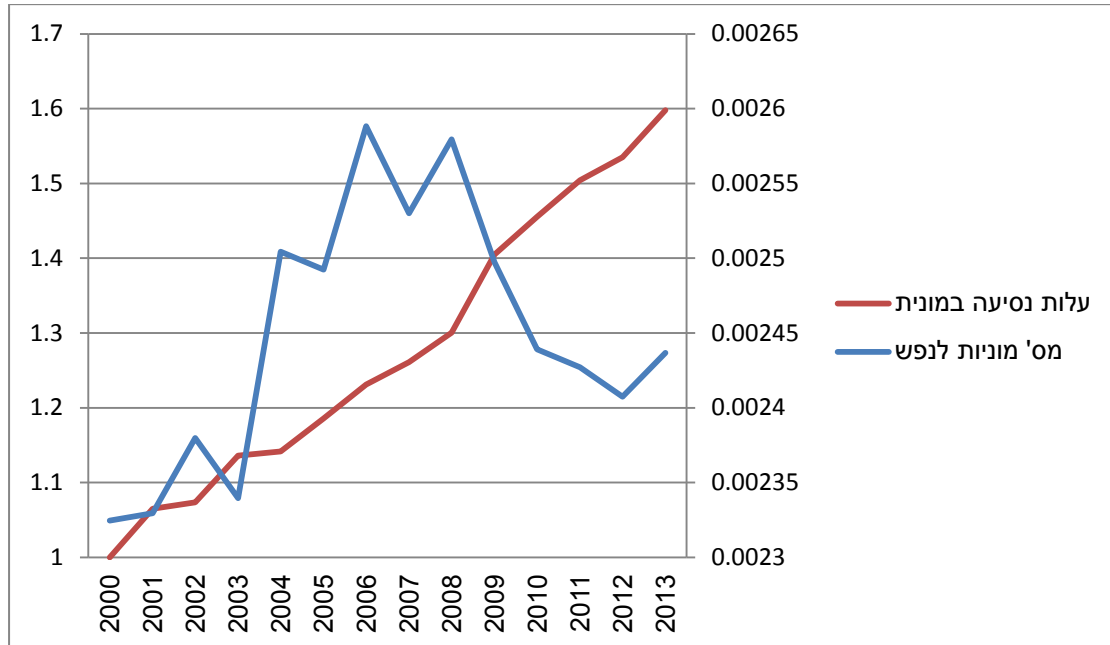
כפי שניתן לראות בתרשימים 2.1 ו- 2.2, בעוד מספר כלי הרכב לנפש עלה מאז שנת 2000 ב-31% מספר המוניות לנפש עלה ב-4.8% בלבד.

תרשים 2.1- מדד עלות אחזקת כלי רכב (בציר השמאלי) לעומת מס' כלי רכב לנפש (בציר הימני)



מתוך נתוני רבעון לסטטיסטיקה של תחבורה מהשנים 2000-2015 הלמ"ס.

תרשים 2.2- מדד עלות נסיעה במונית (בציר השמאלי) לעומת מס' מוניות לנפש (בציר הימני)



מתוך נתוני רבעון לסטטיסטיקה של תחבורה מהשנים 2000-2015 הלמ"ס.

נתונים אלו מצביעים על העדפה ברורה של הציבור בנסיעה ברכב פרטי ומנגד סטגנציה בשוק המוניות.

ישנן מספר סיבות אפשריות מאחורי מגמה זו. הבולטת שבהם כפי שנראה להלן היא שאלת המחיר. כפי שניתן לראות בתרשימים 2.1 ו- 2.2, בעוד עלות השימוש ברכב פרטי עלתה ב-30% משנת 2000 (מדד רכב פרטי ואחזקתו, הלמ"ס), עלות הנסיעה במונית עלתה באותה התקופה ביותר מפי 2 מזה ובשיעור כולל של 65%! וזאת בזמן שעלות הנסיעה במונית הינה מפוקחת ונקבעת על ידי משרד התחבורה.

3. תחבורה שיתופית

3.1. מהי תחבורה שיתופית

מודל ה"תחבורה השיתופית" אינו חדשה כלל וכלל. כבר שנים רבות שאנשים נוסעים יחד לעבודה, עושים "קרפול" כשאוספים את הילדים מבית הספר ומשתתפים בדלק בנסיעות קבוצתיות. בעשור האחרון, הביאו הרשתות החברתיות לצמיחה נוספת של התחום באמצעות קבוצות טרמפים בפייסבוק או ברשתות דומות. אך, הבשורה שמביאה עימה התפתחות שוק הסמארטפונים והאפליקציות מסתמנת כבעלת הפוטנציאל האמיתי להפוך את התחבורה השיתופית מתחום זניח אשר תופס נתח שוק קטן מאוד משוק התחבורה, לענף רציני ובעל חשיבות רבה.

החברה הראשונה שקמה בתחום הינה חברת "אובר" UBER אשר נוסדה בשנת 2009 בסן פרנסיסקו, ארה"ב. מאז קמו מספר חברות נוספות וביניהם ניתן למנות את "ליפט" "ויה" ועוד. "אובר"³ פיתחה אפליקציה אשר מקשרת בין נהגים פרטיים המעוניינים להסיע אנשים בתשלום, בין אם בתור משרה מלאה ובין אם מתוך רצון להרויח מעט כסף "על הדרך", לבין נוסעים פוטנציאליים. החברה פועלת היום ב-57 ארצות ויותר מ-300 ערים ברחבי העולם ומציעה מספר שירותי נסיעה שהעיקרי בהם הוא שירות האובר X שהוא השירות השיתופי. שוויה של אובר מוערך בכ-40 מיליארד דולר.

הגורמים לפריצה הגדולה של התחום הינם טכנולוגיים. החדירה הרחבה של הסמארטפונים והשימוש הגובר באפליקציות מאפשר קישור נוח ויעיל מאי פעם בין אנשים זרים. עובדה זו לה נוסף ה-GPS המותקן בסמארטפונים מאפשרים קישור יעיל בין נהג המעוניין להסיע נוסעים בתשלום לבין נוסעים פוטנציאליים הנמצאים בקרבתו. כמו כן, התשלום נעשה כולו באמצעות כרטיסי אשראי, דבר המקל הן על הנוסעים, הן על הנהגים וכמובן על רשויות המס מכיוון שיש תיעוד לכל העסקאות.

אובר התחילה את פעילותה בסן פרנסיסקו ומאז התפשטה לכל רחבי העולם. הציבור שחש מאוים במיוחד מחברות התחבורה השיתופית הוא ציבור נהגי המוניות. ענף המוניות נחשב לענף מסורתי ומיושן שפועל בצורה די דומה כבר עשרות שנים.

³ חברת "אובר" הינה החברה המובילה והותיקה כיום בשוק ועל כן אתאר את השוק באמצעותה.

3.2. תועלות

התחבורה השיתופית טומנת בחובה יתרונות רבים. היתרונות הכלכליים הישירים הם פתיחת שוק ההסעות לתחרות חופשית וירידת המחירים הצפויה אשר תיטיב בעיקר עם הצרכנים אך לא רק. ירידת המחירים תהפוך את הנסיעות לאטרקטיביות יותר ועשויה להוביל אנשים לויתור על כלי רכב פרטיים.

מהשוואות שנעשו בערים שונות ברחבי העולם בהם פועלת אובר, נמצא שתעריף הנסיעה בחברה הינו כ- 20%-30% פחות ממחיר נסיעה במונית מסורתית. בנוסף, מנתונים מסן פרנסיסקו, העיר הראשונה להחיל שירותי תחבורה שיתופית, מתברר ששוק התחבורה בתשלום יותר מהכפיל את גודלו. דהיינו, אין מדובר רק בתפיסת נתח שוק גדול בידי חברות התחבורה השיתופית אלא הגדלת העוגה כולה בצורה משמעותית.

במידה והשוק אכן יתקדם לכיוון זה אזי צפויה הפחתה ניכרת בגודש התחבורה בכבישים. הפחתה זאת תתרום הן לאיכות הסביבה והן לקיצור זמני הנסיעה במטרופולין כמו גוש דן וכתוצאה מכך לחיסכון כללי למשק.

אפשרות השימוש בתחבורה שיתופית זמינה קורצת בעיקר לקהל הצעיר אשר יוותר על הרכב הפרטי גם כשאינו כשיר לנהיגה לאחר בילוי. כך לדוגמה בסיאטל פחתה כמות המעצרים כתוצאה מנהיגה בשכרות ב 10% לאחר השקת UBER⁴ ובפילדלפיה שיעורי נהיגה בשכרות ירדו בכ- 11%⁵. בנוסף, לאחר הפעלת UBER בשיקגו, פחתה כמות הפשיעה במוניות בעיר⁶.

תחבורה שיתופית מאפשרת חווית המשתמש טובה יותר. קל ונוח יותר להזמין הסעה באמצעות האפליקציה. זמני ההגעה מדויקים ובזכות השימוש ב-GPS זמני ההמתנה קצרים יותר.

ישנם אף יתרונות חברתיים. השירות של חברת "ויה" לדוגמה, מאפשר לאסוף מספר נוסעים בדרך (תוך הוזלה משמעותית של הנסיעה) ובכך ליצור קשרים חברתיים בין אנשים שונים זאת לעומת נסיעה לבד ברכב פרטי.

כמו כן, כפי שנראה להלן בהרחבה בפרק העוסק במערכת הדירוגים, חווית הנסיעה תהיה נעימה יותר והנהג ירצה להיות אדיב ומקצועי יותר כאשר הוא יודע שלנוסע יש אפשרות לדרג את מידת שביעות רצונו מהנהג.

⁴ <http://blog.uber.com/DUIratesdecline>

⁵ <http://blog.uber.com/Philadelphia-DUI-Rates-Decline>
<http://www.washingtonpost.com/blogs/wonkblog/wp/2014/07/10/are-uber-and-lyft-responsible-for-reducing-duis/>

⁶ <http://blog.uber.com/chicagotaxicrime>

באשר לציבור הנהגים, הללו צפויים להרויח מן המהלך אשר צפוי להגדיל את מספר הנסיעות פר שעה עקב יעילות המערכת המבוססת GPS. בנוסף, מעבר למודל של תחבורה שיתופית יגביר את שיוויון ההזדמנויות של הנהגים מחד ויתגמל נהגים אדיבים ומוצלחים מאידך. כמו כן המודל יתן הזדמנות לאוכלוסיות שונות להשתתף בכוח העבודה כנהגים ולהגדיל את הכנסתם הכלכלית. **UBER יוצרת בארה"ב 20,000 מקומות עבודה חדשים בכל חודש⁷**. ומגדילה משמעותית את ההכנסה הממוצעת (בשיקגו לדוגמה⁸).

סוגיה נוספת אשר עשויה להיפתר באמצעות תחבורה שיתופית היא סוגיית התחבורה הציבורית בשבת. כיום, הסטטוס קוו מונע קיום תחבורה ציבורית (אוטובוסים ורכבות) בשבת במרבית ערי ישראל. אזרחים או תיירים חסרי מכונית אשר מעוניינים לנסוע נצרכים לחפש טרמפים או לנסוע במונית. במידה והשירות יאושר אזי מנגנוני התחבורה השיתופית יאפשרו לקשר באופן נוח ויעיל בין נוסעים פרטיים ולייתר מאבק לשינוי הסטטוס קוו. בנוסף, מחירי המונית המופחתים כתוצאה מהתחרות יאפשרו ליותר אנשים להזדקק לשירותי מונית.

לבסוף, ראוי לציין כי התשלום באפליקציות תחבורה שיתופית נעשה בכרטיס אשראי בלבד והעובדה שלא ניתן לשלם במזומן מהווה נדבך חשוב במלחמה בהון השחור בישראל.

4. רגולציה.

4.1. המצב הרגולטורי בישראל

הרגולציה בישראל אוסרת תחבורה שיתופית. תקנת התעבורה לשנת 1961 בסעיף 84 א' קובעת: "לא יסיע אדם ולא ירשה לאחר להסיע נוסעים בשכר או בתמורה אחרת אלא אם כן הוא מסוג... 1. אוטובוס ואוטובוס זעיר ציבורי, 2. מונית..."

נובע מהתקנה אם כן, שנהג ברכב פרטי אינו רשאי לגבות תשלום מהנוסעים עימו. כתוצאה מכך, חברות הביטוח אינן רשאיות לשווק חבילות הרחבה לביטוח החובה לנסיעות פרטיות בתשלום.⁹ מכיוון שהשני תלוי בראשון, שינוי התקנה יוביל לפיתרון הסוגיה הביטוחית.

⁷ <http://blog.uber.com/uberimpact>

⁸ <http://blog.uber.com/ChiData>

⁹ תקנת התעבורה לשנת 1961, סעיף 84 א'.

4.2. המצב הרגולטורי בעולם

במרבית מדינות העולם הרגולציה מקשה על שירותי אובר אך איננה אוסרת באופן חד משמעי. אסקור כעת בקצרה את המצב הרגולטורי במספר מדינות.

4.2.1. ארה"ב

בארצות הברית בו החל שירות אובר, החוק משתנה בין מדינה למדינה ונמצא בתהליך שינוי והתאמה בהתאם לשינויים בענף. ההבדל בין החוקים במדינות השונות בארצות הברית נובע מאופייה הפדראלי. הסמכויות מבוזרות בין כל רמות השלטון השונות ובכל הנוגע לרגולציה, יש לעיר או מדינה מסוימת סמכות לחוקק ככל העולה על רוחה כל עוד החקיקה אינה נוגדת את החוקה האמריקאית.

אובר החלה את פעילותה בעיר סן פרנסיסקו ולאחרונה מדינת קליפורניה אישרה בחוק את פעילותה¹⁰. המגמה המסתמנת כיום היא שכל עיר בה שירות אובר או דומיו נכנסים מתרחש מאבק על עיצוב החוק בין נהגי המוניות הוותיקים לבין הנהגים הפרטיים המעוניינים להצטרף לשירות כאשר במרבית המקרים, התושבים בעד השירות החדש ובעקבות זאת גם המחוקקים המקומיים מתאימים את הרגולציה לדרישותיהם.

4.2.2. גרמניה

בגרמניה, המזל פחות מאיר עיניים לאובר ושירות האובר פופ שלה (המקביל לאובר X) נאסר לחלוטין לשימוש. בית המשפט של מחוז פרקנפורט במדינה נענה לעתירה שהגישה חברת מוניות מקומית וקבע שהשירות עובר על חוקי המוניות. טענתם של נהגי המוניות היה שנהגי אובר אינם מקצועיים ולפיכך נפגעת רווחת הנוסעים.

4.2.3. אנגליה

על אף מחאות חריפות מצד נהגי המונית הוותיקים, שירותי אובר חוקיים באנגליה והרגולציה מאפשרת את השירות. ארגון ה-TFL (Transport for London) ארגון התחבורה הלונדוני אישר את פעילות החברה וקבע שהיא עומדת בכללים הנדרשים.

¹⁰ <http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K112/77112285.PDF>

4.3. רגולציה פרטית

אחת הטענות החוזרות ונשמעות כנגד מודל התחבורה השיתופית היא ששירותי הסעה צריכים להיות מפוקחים בידי הרגולטור. הרגולטור צריך לקבוע מי רשאי להיות נהג בתשלום ולקבוע הכשרה מתאימה. בנוסף, הרגולטור אחראי לפקח על הנהגים בעלי הרישיונות, לוודא שפועלים בצורה מקצועית ובמידה וחורגים מכך, לקנס אותם או לשלול את רישיונם. במידה והרגולטור יאפשר שירותי תחבורה שיתופית, כיצד ובידי מי יפוקח שוק זה ומי יבטיח את שלומם של הנוסעים. אכן נרשמו מספר אירועים בהם הואשמו נהגי אובר בפגיעה בנוסעים, המפורסם שבהם אונס של נוסעת בהודו.¹¹

על מנת להתמודד עם טענות אלו, חברות התחבורה השיתופית הקימו כל אחת מערך רגולציה פרטית רגולציה פרטית זו כוללת בתוכה מערכת כללים ונהלים פנימיים שקובעת לעצמה הפירמה וכן מערכות דירוג צרכנים.

4.3.1. חברות

אובר לדוגמה, קובעת כללים ברורים ונוקשים מי יכול להצטרף לשירותיה ולשמש כנהג מטעמה. על הנהג להיות בן 23 לפחות, בוגר 12 שנות לימוד, ללא עבר פלילי וללא עבירות תנועה משמעותיות. בנוסף, הנהגים החדשים מחויבים לעבור הכשרה מיוחדת מטעם החברה. על המכוניות להיות במצב טוב ובנות פחות מ-10 שנים. כל זאת לעומת תנאי הסף לעבודה כנהג מונית בישראל אשר נמוכים יותר ודורשים שהנהג יהיה מגיל 21 ומעלה, בוגר שמונה שנות לימוד ובעל רישיון נהיגה למשך שנתיים לפחות.

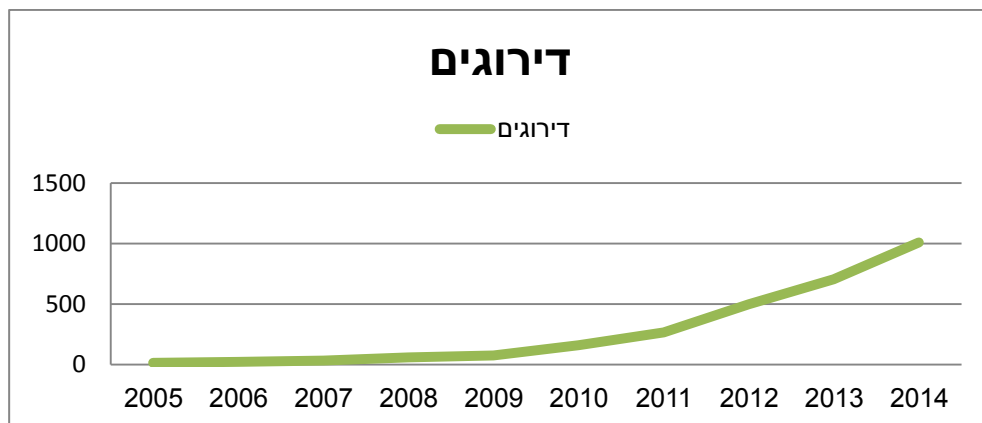
4.3.2. דירוג צרכנים

כלי נוסף אשר חברת אובר עושה בו שימוש הוא כלי הדירוג. בסוף כל נסיעה מוצע לנסע לדרג באמצעות האפליקציה את מידת שביעות רצונו מהנהג במספר פרמטרים. נתונים אלו משתכללים וכאשר נוסע פוטנציאלי מעוניין להזמין נהג דרך האפליקציה, האפליקציה מזהה מי הנהג הפנוי הקרוב ביותר לנסע ומציגה בפני הנוסע את מיקומו של הנהג, שמו, מספר הטלפון שלו והציון בדירוג שנתנו לו הנוסעים הקודמים. באופן זה, הנוסע הפוטנציאלי יכול להחליט על סמך ציון הנהג באם הוא מעוניין להזמין את שירותיו או לחפש נהג אחר. הכלי מתמרץ את הנהגים לתת שירות אדיב ומקצועי ומתגמל באופן שלילי את הנהגים הלא מקצועיים. באמצעות כלי זה, כוחות השוק הם המפקחים על הנהגים ומייתרים במידה מה את הפיקוח של הרגולטור, ככל ואם יקויים.

¹¹ Karn Pratap Singh and Avantika Mehta (2014). "[Delhi rape: Uber banned in Capital; accused driver sent to police custody till Dec 11 – Hindustan Times](https://www.hindustantimes.com/india-news/Delhi-rape-Uber-banned-in-Capital-accused-driver-sent-to-police-custody-till-Dec-11-Hindustan-Times/hindustantimes.com)". hindustantimes.com. Retrieved 29 January 2015.

אמנם השימוש בכלי הדירוג בידי חברות התחבורה השיתופית הינו חדש יחסית אך הוא נמצא בשימוש כבר מספר שנים בענפים אחרים במשק. הענפים בהם השימוש בדירוגים הוא נפוץ במיוחד הם ענף המלונאות וההסעדה וענף הצריכה המקוונת ובראשם החברות איביי ואמזון אשר מפעילות כלי דרוג כבר מספר שנים, ונמחיש זאת מענף המולנאות:

תרשים 4.1 - הצמיחה בדירוג מלונות בשנים 2005-2014.



ניתן לראות בתרשים 4.1 שישנו גידול חד במספר המשתמשים בדירוג הצרכנים באתר הנבדק, דבר היכול להעיד על הפופלריות ההולכת וגוברת של כלי הדירוג.

בנוסף ישנם כבר מחקרים רבים המצביעים על יעילות ואמינות מערכות הדירוגים והקושי לזייף את אמינותן.¹²

5. הנעשה בכנסת

בישראל, הוגשה הצעת חוק בנושא במהלך הכנסת ה-19 אך היא לא הספיקה להתקדם בשלבי החקיקה טרם פיזור הכנסת. "חוק תחבורה שיתופית"¹³ אשר הינו הצעת חוק לתיקון לפקודת התעבורה, הוגשה על ידי חברי הכנסת בועז טופרובסקי (יש עתיד) ומשה פייגלין (ליכוד), ואליהם הצטרפו חברי הכנסת, יעקב אשר (יהדות התורה), זבולון כלפה (הבית היהודי), דוד צור (התנועה), אלעזר שטרן (התנועה) ורוברט אילטוב (ישראל ביתנו). הצעת החוק, נועדה לאפשר הפעלת תחבורה שיתופית.¹⁴

¹² Chrysanthos Dellarocas, Immunizing Online Reputation Reporting Systems Against Unfair Ratings and Discriminatory Behavior, Sloan School of Management, Massachusetts Institute of Technology

¹³ הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (קידום התחרות באמצעות תחבורה שיתופית מקוונת)

¹⁴ אתר דה מרקר מיום 29.01.15 <http://www.themarker.com/news/politics/1.2481927>

6. סיכום

נוכח כל היתרונות המתוארים לעיל והתועלות הסביבתיות והחברתיות שמודל התחבורה השיתופית טומן בחובו, ראוי לדעתנו כי גם בישראל תקודם הכלכלה השיתופית בכלל, והתחבורה השיתופית המקוונת בפרט.

בהתאם לכך, מתבקש כי הממשלה והכנסת יקדמו רגולציה המאפשרת את הפעלת המודל בהתאם לעידן הטכנולוגי המתקדם בו אנו נמצאים. זאת, תוך קביעת תנאים אשר ירחיבו את מגוון שירותי ההסעה העומדים לרשות הציבור לתועלת הצרכנים, וכמו כן ישמרו על עניינו של הציבור בכל הנוגע לבטיחות שירות ההסעה ואיכות השירות.