

עליית מחירי נסיעה בתחבורה הציבורית ב-1 ביולי 2024

מסמך זה נכתב לקראת דיון ועדת הכלכלה ב-30 ביולי 2024 בנושא "התייקרות מחיר הנסיעה ברכבת הקלה בירושלים - למרות היותה כלי תחבורה בסיסי". המסמך כולל נתונים על עליית מחיר הנסיעה בתחבורה הציבורית (להלן: תח"צ), עליית מדד מחירי תשומות באוטובוסים והוצאה של משק בית על תח"צ לפי חמישוני הכנסה.

1. רקע: תחבורה ציבורית¹

ענף התחבורה הוא ענף כלכלי מרכזי, והתפתחותו היא תנאי הכרחי לתפקוד יעיל של משק מודרני וצומח. מערכות התחבורה משמשות מנוף בעל חשיבות רבה בצמיחה הכלכלית ותורמות ליעילות הכלכלית ולפיתוח העירוני והאזורי, לשיפור רווחת האזרחים ולצמצום פערים כלכליים. מדינת ישראל לא השקיעה במשך השנים בתח"צ את המשאבים הנדרשים במטרה לספק רמת ניידות מתאימה לאוכלוסייה. עקב כך, מצבן של תשתיות הכבישים היה טוב ממצבן של תשתיות התח"צ, והדבר עודד, יחד עם גורמים נוספים, את השימוש בתחבורה הפרטית על חשבון תח"צ.² לגודש בכבישים השפעה כלכלית לא מבוטלת: האובדן בתוצר בגין הצפיפות בכבישים נאמד בטווח של 2%-3%, כמעט כפול מהמוצק במדינות מפותחות ופי שלושה כמעט בהשוואה לאירופה.³ חסרונות אלו, לצד משאבי קרקע ותקציב מוגבלים מחד גיסא וביקוש הולך וגובר לנסיעות מאידך גיסא, הופכים את תכנון התחבורה ואת הצורך בקידום תח"צ לצורך הכרחי. כדי לצמצם את פערי השימוש בתח"צ בישראל לבין המדינות מפותחות, נדרשת השקעה מסיבית בתשתיות תח"צ עירוניות ובין-עירוניות. בהתאם לכך, ממשלות ישראל קיבלו כמה החלטות לקידום שירותי התח"צ ושיפורם, לעידוד שימוש בתח"צ בקרב יוממיים ולפיתוח של מערכת הסעת המונים, שנועדו לשפר את הנגישות של התחבורה הציבורית ואת זמינותה.

תוכנית החומש לתח"צ תוקצבה בסכום של יותר מ-50 מיליארד ש"ח לשנים 2021-2026. מסכום זה הוקצו כ-11.5 מיליארד ש"ח ליישום **פרויקט המאיץ**, שהוקם במשרד התחבורה במהלך כהונת הממשלה ה-35, ונועד לקדם מסופים לאוטובוסים, הקמת שבילי אופניים ויצירת צירי העדפה לתח"צ.

לצד תוכנית החומש, מקודמים ומופעלים בשנים האחרונות כמה **מיזמי תשתית עתירי תקציב** הן בתחום פיתוח רשת הכבישים והן מערך הרכבות הקלות בירושלים ובגוש דן, עיבוי מערך הרכבות הכבדות וחשמולו והקמת הרכבלית בחיפה. בנוסף, נחקק גם **חוק המטרו** שקידומו יאפשר יישום של המיזם במטרופולין תל אביב.⁴ בסך הכול,

¹ להרחבה: רינת בניטה, [תיאור הרפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית וניתוח השפעותיה לפי אזור וקבוצה באוכלוסייה](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, יולי 2022.

² מבקר המדינה, [תכנון וקידום של התחבורה הציבורית - ביקורת מעקב](#), 15 בינואר 2024.

³ OECD, [2020 OECD Economic Survey Israel](#), September 2020.

⁴ להרחבה: רינת בניטה, לירן קוסמן, [הכדאיות הכלכלית של השקעות ציבוריות במיזם המטרו במטרופולין תל אביב - מעודכן](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, פברואר 2023.

לפי אומדנים של משרד ראש הממשלה, עלות צבר התשתיות התחבורתיות לעשורים הקרובים נאמד בכ-337 מיליארד ש"ח (במחירי 2021). חלק מן המיזמים אמורים להיות במימון ציבורי מלא וחלק אחר במודלים של מימון משותף.

הגדלת היצע התח"צ עשויה להוות מרכיב משמעותי בהפחתת העומס בכבישים, לצד צמצום תאונות דרכים וזיהום אוויר. לפי מחקר, מבין ענפי התשתית, הבעיה העיקרית בישראל היא בהשקעה בתשתיות תח"צ ובמערכות להסעת המונים. מלאי ההון הציבורי בישראל, ששלושה רבעים ממנו הוא תשתיות תחבורה, הוא ביו הנמוכים ב-OECD. מימון הפעלת התח"צ מבוסס על סבסוד ממשלתי ועל פדיון מרכישת כרטיסים על-ידי הנוסעים. הממשלה מעודדת שימוש בתח"צ באמצעות כמה כלים, לרבות קביעת תעריפי שימוש נמוכים, אשר אינם מכסים את עלות ההפעלה.

בעשורים האחרונים נעשו שינויים רבים בתח"צ באוטובוסים, לרבות מכרזים לזכייניות ברחבי הארץ שהובילו לירידה במחירים ולהגדלת התחרות בענף; קידום רפורמת תעריפים כלל ארצית, לרבות הפחתה בשיעור של 14.5% בשנת 2016; הפעלת כרטיס רב-קו בכלל מפעילי התח"צ; העלאת תקציבי הסובסידיה המשולם למפעילים; קידום טכנולוגיות תחבורתיות; הפעלת מרכז מידע ארצי; הגדלה ניכרת של נתיבים ציבוריים.⁵ שינויים אלו הובילו להגדלת מספר נסיעות הנוסע בתח"צ, עד לפרוץ מגפת הקורונה.⁶

החל משנת 2022 הרשות לתחבורה ציבורית מנטרת מדדי ביצוע מרכזיים בכדי לשקף את מצב התחבורה הציבורית במדינה לאורך זמן, לבחון את אפקטיביות הפעולות שלה, ולשפר אותן בהתאם לצורך העולה מהשטח. מדדי הביצוע העיקריים שהרשות מנטרת על מנת לשקף את מצב התחבורה הציבורית בישראל הם:

נסיעות נוסע: מידת השימוש בתח"צ על ידי כמות תיקופי הנסיעות, באמצעות רב-קו או יישומים הבוחנים את השינוי באטרקטיביות ובאיכות השירות לעומת אמצעי נסיעה אחרים.

זמינות: תכנון השירות של התח"צ ומהי הזמינות עבור התושבים בכל יישוב. ככל שהציון גבוה יותר, כך יש לתושבים יותר גישה בתדירות גבוה יותר לתח"צ.

אמינות: מידת הדיוק בשירות, קרי ההמתנה הממוצעת אותה חווה הנוסע לאורך התחנות בקו. המדד גם משקלל את ההמתנה בתרחיש הגרוע שיחווה כפעם בשבוע.

שביעות רצון: המדד בוחן את איכות השירות בתח"צ כפי שחווים הנוסעים ונותן ציון לאיכות השירות ומסייע להפקת תובנות לשיפור רמת השירות, לשימור נוסעים ולמשיכת חדשים.

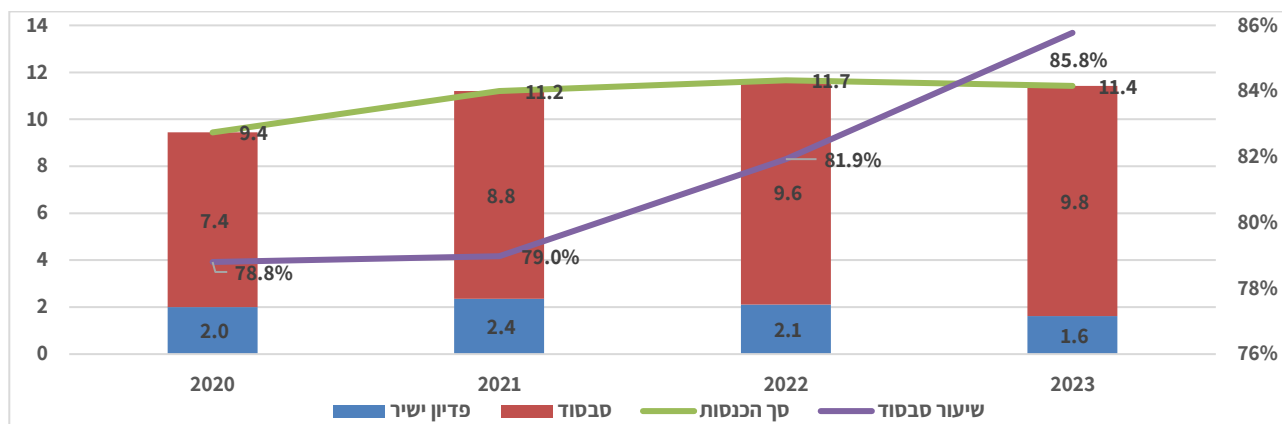
עלות תפעולית: המדד בוחן את העלות התפעולית הכרוכה בהסעת נוסע אחד בתח"צ. המדד מתבסס על העלות הנדרשת להפעלת אוטובוס למשך שעה ביחס לכמות הנוסעים בנסיעה.

תרשים 1 להלן מציג את פדיון מנוסעים באוטובוסים, סבסוד ממשלתי וסך פדיון בין השנים 2020 ל-2023.

⁵ מבקר המדינה, [התחבורה הציבורית בישראל](#), דו"ח מיוחד, מרץ 2019.

⁶ להרחבה ראו: רינת בניטה, [תיאור הרפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית וניתוח השפעותיה לפי אזור וקבוצה באוכלוסייה](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 28 ביולי 2022.

תרשים 1: פדיון מנוסעים באוטובוסים, סבסוד ממשלתי וסך פדיון (מיליארדי ש"ח)⁷



אפשר לראות כי בשנת 2023 סך ההכנסות היה כ-11.4 מיליארד ש"ח, עלייה של כ-21% לעומת 2020, סך הפדיון הישיר ללא סבסוד היה כ-1.6 מיליארד ש"ח, ירידה של כ-19% לעומת 2020, סך הסבסוד היה כ-9.8 מיליארד ש"ח, עלייה של כ-32% לעומת 2020 ושיעור הסבסוד מסך ההכנסות היה כ-86% לעומת כ-79% בשנת 2020.

2. הרפורמה ברב-קו

כרטיס הרב-קו (להלן: רב קו) הוא כרטיס חיוב המיועד לשמש את נוסעי התח"צ לשם תשלום על נסיעות ותיקופן. השימוש בכרטיס החל בישראל בערים אחדות כפיילוט באוגוסט 2007, ומאז התרחב בהדרגה בכל חלקי הארץ. כיום ניתן לשלם באמצעות כרטיס הרב קו באוטובוסים, בחלק ממוניות השירות וברכבות ברחבי הארץ. **המטרה המרכזית של המעבר לשימוש ברב קו הייתה עידוד הציבור לנסיעה בתחבורה ציבורית דרך יצירת אמצעי תשלום אחיד** אצל המפעילים השונים ומתן אפשרות לבצע נסיעות משולבות של מספר קווים, תוך ייתור השימוש בכרטיסיות נייר ובתשלום של דמי הנסיעה במזומן אצל הנהג. **לצורך כך, ניתנה הנחה בגין טעינת כרטיס הרב קו בגובה של 25%** לנוסעים שאין להם הנחה אחרת מיוחדת, גבוהה יותר בשיעורה לעומת ההנחה שניתנת לכלל הציבור (לדוגמא: נוער, סטודנטים, זכאי הביטוח הלאומי, נכים ואזרחים ותיקים).

מתחילת השימוש בכרטיס ועד 2018 ניתן היה להטעין את כרטיסי הרב קו אצל נהגי אוטובוס בכסף מזומן. בשנת 2018 הכריזה הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה על מהלכים שונים להפסקת טעינת כרטיסי רב-קו ותשלום דמי הנסיעה בכלל על ידי הנהגים, בניסיון להפחית את הנטל על הנהגים.

לפי משרד התחבורה, המטרה המרכזית של הפסקת הטעינה על ידי הנהגים הייתה לאפשר להם להתמקד בנהיגה ולהפחית את עיסוקם במתן שירות. המעבר לתיקוף עצמי מאפשר גם עלייה של נוסעים מהדלת האחורית ומקצר את הזמן שנדרש לכלל הנוסעים לעלות לאוטובוס. העיסוק המופחת בכרטיס מפנה למעשה את זמנם של הנהגים ומאפשר, יחד עם העלייה לאוטובוס מהדלת האחורית, יציאה מהירה יותר מהתחנה, ובכך אמור זמן הנסיעה הכולל להתקצר, תוך הגדלת בטיחות הנסיעה.

⁷ הלמ"ס, רבעון לסטטיסטיקה של תחבורה - מס' 2, 2024, לוח 12- פדיון ומדדי מחירים בשירותי אוטובוסים בקווים קבועים, לפי סוג שירות, 25 ביוני 2024. בפרסום הלמ"ס "פדיון" כולל מע"מ ללא סבסוד, "פדיון במחירי בסיס" ללא מע"מ כולל סבסוד. סבסוד חולץ באמצעות "פדיון במחירי בסיס" פחות "פדיון" לחלק ב-1.17. נסיעות כולל קווים קבועים, נסיעות מיוחדות ושונות.

מהלך זה של הפסקת האפשרות לשלם את דמי הנסיעה באוטובוסים אצל הנהג נכנס לתוקף בשלבים: בשלב הראשון, בוצע פיילוט בעיר ירושלים ובו הופסקה האפשרות לשלם במזומן את דמי הנסיעה בנסיעות עירוניות. בשלב השני, במרוצת שנת 2019, הורחב הפיילוט גם לנסיעות עירוניות בגוש דן ובהמשך בכלל הנסיעות העירוניות. בשנת 2020, במהלך תקופת הקורונה, הופסקה כמעט לחלוטין האפשרות לשלם את דמי הנסיעה במזומן גם בנסיעות אוטובוס בין עירוניות. לצד זאת, החל משלהי שנת 2020 ניתן לשלם את דמי הנסיעה באוטובוסים גם למי שאין בידו רב קו, באמצעות אפליקציות (יישומונים) ייעודיות, והחל מחודש מרץ 2021 נוספה האפשרות לשלם באפליקציות גם את דמי הנסיעה ברכבת, במטרונית ובכרמלית, ברכבת וברכבת הקלה.⁸

3. נתונים על נסיעה בתחבורה ציבורית

לוח 1 להלן מציג נתונים על שירותי אוטובוס בקווים הקבועים, כגון: מספר האוטובוסים, מספר מקומות הישיבה וכמות צריכת הדלקים בין השנים 2020 ל-2023.

לוח 1: שירותי אוטובוסים בקווים קבועים (2020-2023)⁹

שנה	אוטובוסים (מספרים מוחלטים)	מקומות ישיבה (אלפים)	צריכת דלקים (אלפי ליטרים)
2020	10,539	440.5	26,670
2021	10,731	447.8	29,151
2022	10,833	448.3	30,077
2023	12,358	512.8	28,783
שיעור שינוי	17.3%	16.4%	7.9%

אפשר לראות כי כמות האוטובוסים עלתה בכ-17%, כמות מקומות הישיבה עלתה בכ-16% וצריכת הדלקים עלתה בכ-8%. כך, יתכן והאוטובוסים החדשים שמרו על גודלם באופן יחסי אולם הם חסכנים יותר בצריכת הדלקים. לוח 2 להלן מציג את נתוני הקילומטרים הממוצעים לאוטובוס בין השנים 2020 ל-2023

לוח 2: נסועה בשירותי אוטובוסים בקווים קבועים (קילומטראז')¹⁰

שנה	ממוצע לאוטובוס (ק"מ)	סך הכול (אלפי ק"מ)
2020	5,075	53,485
2021	5,637	60,488
2022	5,223	56,579
2023	5,181	64,028
שיעור שינוי	2%	19.7%

אפשר לראות כי ממוצע הקילומטרים לאוטובוס עלה בכ-2%, בעוד סך כל קילומטראז' הנסיעות עלה בכ-20%. לוח 3 להלן מציג את הפדיון מנסיעות בשירותי אוטובוסים בקווים קבועים בין השנים 2020 ל-2023.

⁸ משרד התחבורה, הרשות הלאומית לתחבורה ציבורית, [שירות חדש לנוסעי התחבורה הציבורית: משלמים מיישומון בטלפון הנייד גם ברכבת, במטרונית ובכרמלית](#), 16 במרץ 2021.

⁹ הלמ"ס, רבעון לסטטיסטיקה של תחבורה - מס' 2, 2024, [לוח 14 - אוטובוסים, מקומות ישיבה, צריכת דלקים, נסועה ופדיון מנסיעות בשירותי אוטובוסים בקווים קבועים](#), כניסה: 28 ביולי 2024.

¹⁰ שם.

לוח 3: פדיון מנסיעות בשירותי אוטובוסים בקוים קבועים (ממוצע חודשי, מחירים שוטפים)¹¹

שנה	ממוצע לק"מ נסיעה (ש"ח)	ממוצע לאוטובוס (ש"ח)	סך הכול (אלפי ש"ח)
2020	3.2	16,409	172,939
2021	3.4	19,114	205,122
2022	3.2	16,458	178,288
2023	2.0	10,120	125,060
שיעור שינוי	-37.3%	-38.3%	-27.7%

אפשר לראות כי בממוצע חודשי הפדיון לפי ק"מ נסיעה ירד בכ-37%, הפדיון לאוטובוס ירד בכ-38% וסך הפדיון הכללי ירד בכ-28%.

4. מדד מחירי תחבורה ציבורית בשנים האחרונות

משרד התחבורה מפקח על מחירי הנסיעה ומסבסד אותם, על מנת לשמור על רמת מחירים סבירה ושווה לכל נפש. מפעילי הקווים מחויבים להעניק הנחות למגזרים שונים בהתאם למדיניות ההנחות הנקבעת על ידי משרד התחבורה ומשרד האוצר ומעוגנת בצו הפיקוח על מצרכי מחירים ושירותים. בכל חברות התחבורה הציבורית ניתן לרכוש סוגים שונים של כרטיסים המתאימים לתדירות הנסיעה הרצויה: כרטיסי חופשי-יומי, כרטיסי חופשי-שבועי וכרטיסי חופשי-חודשי, כרטיסי ערך צבור ועוד. הזכאים להנחות בתעריפי הנסיעה כוללים, בין היתר:

ילד שטרם מלאו לו 5 שנים או עיוור פטורים מתשלום, נוסע תושב ישראל מגיל 5 ועד גיל 18 הלומדים בבית הספר וכן תלמיד מוסד חינוך מיוחד שטרם מלאו לו 21 שנים, וגברים מגיל 67 ונשים מגיל 62 וזכאי ביטוח לאומי, או מלווה ולעיוור, זכאים להנחה של 50%. סטודנטים זכאים ל 33% - 50% הנחה. כמו כן שוטרים, חיילים במדים ומשרתי השירות הלאומי פטורים מתשלום.¹²

אחת לשנה, בחודש יולי, מתבצע עדכון אוטומטי על ידי ועדת המחירים, המורכבת מנציגי האוצר והתחבורה, בחתימת השרים. סל התשומות כולל ארבעה רכיבים הנמדדים על בסיס מדד מחירי תשומה באוטובוסים ומדד המחירים לצרכן – שכר (57.46%), דלק (22.91%), ביטוח (4.73% והוצאות אחרות (14.91%). כמו כן, במרץ 2024 נכנסה לתוקף רפורמת "צדק תחבורתי", שעלותה כ-300 מיליון ש"ח בשנה, לפיה יינתנו הנחות לאוכלוסיות שונות כגון: יישובים המוגדרים במדד הפריפריאלי 1-5, צעירים בגילים 18-26 וחיילים משוחררים.¹³

ביולי 2024 עלו מחירי התח"צ בשל העלייה במחירי התשומות - מחיר נסיעה בודדת באוטובוס עלה מ-5.5 ש"ח ל-6 ש"ח, עלייה של 9%, ומחיר נסיעה ברכבת הקלה בירושלים ובגוש דן עלה מ-5.5 ש"ח ל-8 ש"ח, עלייה של 45%.¹⁴ בדיון בוועדת הכלכלה ב-14 ביולי 2024, אמרה נציגת משרד התחבורה כי מדובר בעלייה של 5%, בהתאם לעליית מדד תשומות התח"צ, קרי כ-5.8 ש"ח, שאותה עיגלו ל-6 ש"ח, ועל כן העלייה היא של 9%.¹⁵

¹¹ ש.מ.

¹² הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [תעריפי תחבורה ציבורית](#), כניסה: 29 ביולי 2024.

¹³ הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [הרפורמה לצדק תחבורתי, רפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית](#), כניסה: 29 ביולי 2024.

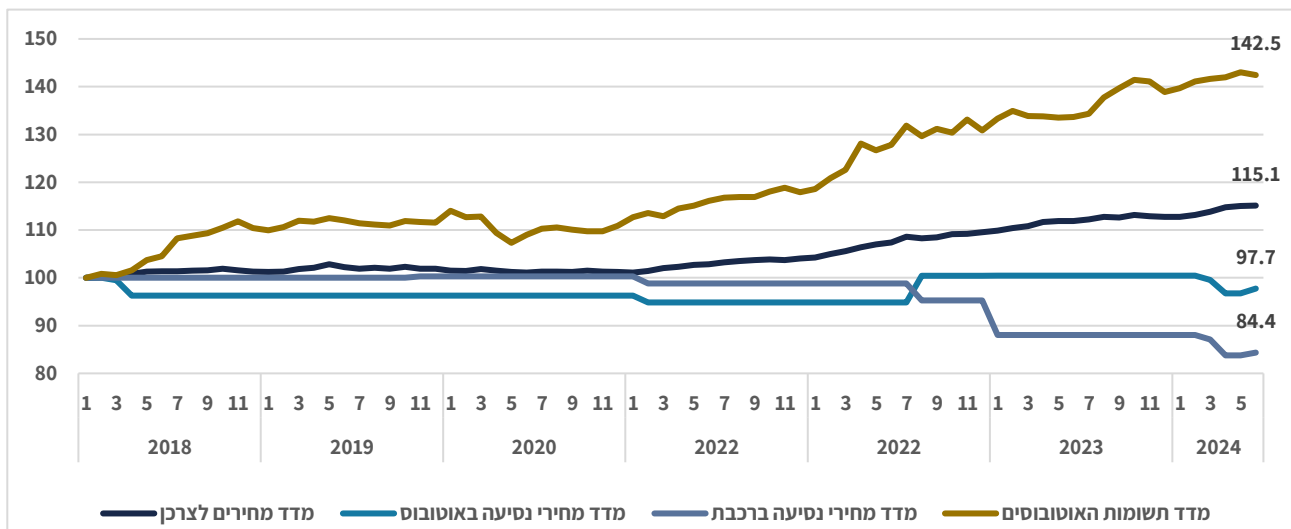
¹⁴ [צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים \(דמי נסיעה ברכבת וברכבל\)](#), תשפ"ב-2022, 1 ביולי 2024.

¹⁵ ועדת הכלכלה, [חדשות הוועדה](#), 14 ביולי 2024.

עד העדכון בחודש יולי 2024 מחיר נסיעה בודדת באוטובוסים וברכבות קלות בירושלים היה זהה, וכעת בגין העלאת המחיר בשיעור שונה, מחיר נסיעה ברכבת הקלה גבוה בשיעור של כ-33% ממחיר נסיעה באוטובוסים. זאת למרות שמדובר בדמיון רב בין במאפייני הנוסעים באוטובוסים וברכבות קלות.

בתרשים 2 שלהלן מוצגים מדד מחיר נסיעה באוטובוס, מדד מחיר נסיעה ברכבת, מדד תשומות האוטובוסים ומדד המחירים לצרכן לשנים 2018 עד מחצית 2024.

תרשים 2: מדדי מחירים של נסיעה באוטובוס, ברכבת, תשומות אוטובוסים ומדד המחירים לצרכן¹⁶



אפשר לראות כי בשנים 2018 עד מחצית 2024 מדד תשומות האוטובוסים עלה ב-42.5%, מדד מחירי נסיעה באוטובוס ומדד מחירי נסיעה ברכבת ירדו ב-2.3% וב-15.6%, בהתאמה. כאמור, בחודש יולי 2024 עלו תעריפי התחבורה הציבורית בשל העלייה במחירי התשומות.

בשנים 2018-2024 מדד מחירי הנסיעה באוטובוסים ירד ב-15.6% ומספר נסיעות הנוסע¹⁷ עלה. עם זאת, העלייה במספר נסיעות נוסע בשנים האחרונות (מלבד ירידה בתקופת הקורונה), לא הובילה לירידה בשיעור הנוסעים בכלי רכב פרטיים ובנסועה השנתית של כלי רכב פרטיים. כלומר, הירידה במחיר השפיעה בעיקר על ציבור הנוסעים באוטובוסים ופחות על ציבור הנוסעים בכלי רכב פרטיים, אשר נראה כי **העדפותיהם הם יותר איכות הנסיעות באוטובוסים ופחות מחירן**.

בהקשר זה יש לציין כי הפעלת התח"צ בקווי האוטובוסים נעשית באמצעות זכיינים הנבחרים במכרזים בהם משרד התחבורה קובע את תדירות השירות ומשתני איכות נוספים, והתחרות בין החברות היא בעיקר על **המחיר לק"מ נסועה**.¹⁸ כאמור, הכנסות הזכיינים נובעות מהסבסוד הממשלתי ומפדיון ההכנסות מנוסעי התח"צ. ההכנסה לק"מ נסועה מובטחת במכרז, כך שאם כמות הנוסעים יורדת הסבסוד הממשלתי עולה ולהיפך. הדגש במכרזים על

¹⁶ הלמ"ס, [מאגר מדדי המחירים](#), כניסה: 28 ליולי 2024

¹⁷ מספר התיקופים שבוצעו באוטובוסים על ידי הנוסעים.

¹⁸ ראו לדוגמה: הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [הסכמים להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית \(אוטובוסים\)](#): מכרז מספר 62/2102 [לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באשכול קווי בית שמש](#), דצמבר 2017.

המרחק ולא על כמות הנוסעים ורמת השירות, בעיקר עמידה בלוחות הזמנים כך שהנוסעים יוכלו לתכנן את נסיעותיהם ללא עיכובים, מחד והטלת קנסות גבוהים בגים אי עמידה בזמנים מאידך, עשויים להגדיל את התמריץ הכלכלי של הזכיינים להגביר את רמת השירות בכלל ועמידה בלוחות זמנים בפרט.

5. הוצאה של משק בית על נסיעות באוטובוסים ורכבות

בלוח 4 שלהלן מוצגת ההוצאה על תחבורה ציבורית ברב חמישוני ההכנסה.

לוח 4: ההוצאה על תחבורה ציבורית בקרב חמישוני ההכנסה (2021)¹⁹

הוצאה	סך הכול	1	2	3	4	5	יחס
נסיעה באוטובוס	28.0	49.8	30.6	31.4	18.5	9.9	0.66
נסיעה במונית שירות	2.5	~	~	~	~	~	
נסיעה במונית מיוחדת	14.1	12.6	10.8	10.7	16.5	19.7	1.17
נסיעה ברכבת	3.8	~	~	~	4.1	2.4	1.08
סך הוצאה על נסיעה בתחבורה ציבורית	52.3	86.1	53.2	46.9	41.9	33.4	0.80
אחוז ההוצאה על תח"צ מסך ההוצאה לצריכה	0.35%	0.85%	0.43%	0.33%	0.25%	0.15%	

אפשר לראות כי האחוז הגבוה ביותר בהוצאה על תחבורה ציבורית מסך ההוצאה על הצריכה הוא בחמישוני הכנסה הנמוך, 0.85%, לעומת 0.15% בחמישוני ההכנסה הגבוה. כך, העלייה במחירי התחבורה הציבורית תשפיע בעיקר על חמישוני ההכנסה הנמוכים, אשר ההוצאה על תח"צ היא בעלת האחוז הגבוה ביותר מסך ההכנסה.

¹⁹ הלמ"ס, [הכנסות והוצאות משק הבית, נתונים מסקר הוצאות משק הבית 2021 – סיכומים כלליים](#), לוח 1.1 הכנסה והוצאה חודשית לתצרוכת בחמישוני של משקי בית, כניסה: 28 ביולי 2024.