

מספר פנימי:

כנסת ישראל

יוזמות: חברי הכנסת

//פ

הצעת חוק לקידום השוויון בתחבורה הציבורית, התשפ"ב-2022

בתוקף סמכותי לפי סעיפים 70 ו-71 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], ¹ ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, אני מתקנה תקנה זו:	תיקון תקנות התעבורה (תיקון מס' 9), תשכ"א-1961
אחרי תקנה 389 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 ² (להלן – תקנות התעבורה), יבוא:	הוספת תקנה 389א
389א. בקביעת תנאים והוראות בקשר להפעלת קו שירות, כאמור בתקנה 389, הרשות תשקול את קידום השוויון באיכות שירותי התחבורה הציבורית הבין-עירונית ובתוך היישובים, זמינותם ונגישותם, תוך התייחסות לחופש התנועה ותמיכה במטרות אחרות של הממשלה, ובמיוחד בתחום התעסוקה וצמצום פערים חברתיים, כלכליים ומגדריים.	
אחרי תקנה 394(4) לתקנות התעבורה, יבוא:	הוספת תקנה 394(5)
394(5) אין השירות מקדם את השוויון באיכות שירותי התחבורה הציבורית הבין-עירונית ובתוך היישובים, זמינותם ונגישותם.	

דברי הסבר

הצעת חוק זו נוסחה על ידי [מכון זולת לשוויון וזכויות אדם](#).

שיעור השתתפותן של נשים ערביות בשוק התעסוקה בישראל נמצא בעלייה מתמדת בשני העשורים האחרונים, אולם הוא עדיין נמוך ביחס לנשים יהודיות ולגברים ערבים. בעוד שבשנת 2001 עמד שיעור התעסוקה של נשים ערביות על 19.8%, בשנת 2018 שיעור התעסוקה כמעט הכפיל את עצמו והגיע ל-38.2%. למרות זאת, נשמרו הפערים בין נשים ערביות לנשים יהודיות, ואף התרחבו עקב עלייה גדולה יותר באחוז הנשים היהודיות המשתתפות בשוק התעסוקה.³

¹ פקודת התעבורה [נוסח חדש].

² תקנות התעבורה, תשכ"א-1961.

³ נסרין חדאד חאג' יחיא, מוחמד ח'לאילה, אריק רודניצקי וכן פרג'ון, [שנתון החברה הערבית בישראל 2021](#), הרשות לפיתוח כלכלי במגזר המיעוטים, המשרד לשוויון חברתי והמכון הישראלי לדמוקרטיה, 2022, עמ' 116.

כפי שניתחה עו"ד שירין בטשון במחקרה "חסמים מרכזיים בתעסוקת נשים ערביות בישראל: תחבורה ציבורית ומעונות יום",⁴ מעמדן של הנשים הערביות בשוק התעסוקה פגיע, בין היתר, בשל עיסוקן במקצועות שהכנסתן נמוכה, עבודה במשרות חלקיות, והיעדר אכיפה של זכויותיהן בעבודה. פגיעותן של הנשים הערביות החריפה בתקופת משבר הקורונה ורבות מהן הוצאו לחל"ת ואיבדו את עבודתן.⁵ חשוב להדגיש כי קבוצת הנשים הערביות אינה קבוצה מונוליטית, וישנן כאלו הסובלות ממעמד פגיע יותר בשוק התעסוקה, ביניהן נשים ללא השכלה אקדמית, עובדות כפיים ונשים בדואי, אשר שיעור התעסוקה שלהן הוא הנמוך ביותר.⁶

כבר בשנת 2008 הצביע בנק ישראל על קשיי ניידות, היעדר תחבורה ציבורית והיעדר נגישות היישובים הערבים למקומות תעסוקה כגורם המשפיע על דפוסי ההשתתפות בשוק העבודה.⁷ אליו מצטרפים דוח מבקר המדינה משנת 2019, בו נקבע כי היעדר תחבורה ציבורית נאותה ביישובים הערביים מהווה חסם מרכזי להשתתפות נשים ערביות בשוק התעסוקה בישראל,⁸ וכן מחקרים שנערכו על ידי מרכז המחקר והמידע של הכנסת,⁹ המכון הישראלי לדמוקרטיה,¹⁰ ושורה ארוכה של חוקרים ואנשי מקצוע, שמסכימים כי לצורך עידוד תעסוקה בקרב החברה הערבית, ובמיוחד בקרב נשים ערביות, יש למצוא פתרון להיעדר הנגישות לתחבורה ציבורית נאותה ביישובים הערביים.¹¹

דפוסי העבודה של נשים, בייחוד נשים ערביות, המעדיפות לעבוד קרוב לבית בשל העול הכפול של עבודה בשכר וטיפול בילדים ובבית, כופה עליהן מוגבלות נוספת בגישה להזדמנויות עבודה. כך למשל, במחקר שבוצע עבור המוסד לביטוח לאומי בשנת 2018 נמצא כי גורם הנגישות למקום העבודה הוא הגורם החשוב ביותר לעצם השתלבותן של האקדמאיות הערביות בשוק העבודה.¹² מחקרים בעולם מראים שנשים נשענות יותר על שימוש בתחבורה ציבורית בהשוואה לגברים. ישנה הכרה הולכת וגוברת בעולם, לרבות בקרב מדינות מתפתחות, בצורך בפיתוח תחבורה מותאמת מגדרית לצרכים של נשים, כזו שגם מבטיחה מרחב בטוח מפני פגיעות מיניות או הטרדות מיניות במהלך הנסיעה ואליה.¹³ מממצאי סקר שנערך בשנת 2011 בקרב 500 נשים בתל אביב עולה כי אחת מכל ארבע נשים חוותה הטרדה מינית או מעשה מגונה בתחבורה הציבורית, ואחת מחמש הייתה עדה להם.¹⁴

⁴ שירין בטשון, חסמים מרכזיים בתעסוקת נשים ערביות בישראל: תחבורה ציבורית ומעונות יום, מכון זולת (30.05.2023).
⁵ צוות נשים, נייר עמדה 1, [השפעת משבר הקורונה על תעסוקת נשים ערביות וחרדיות](#), צוותי המומחים של המשבר, 2020.

⁶ שלי מזרחי סימון ואורלי אלמגור לוטן, [תעסוקה בקרב נשים ערביות](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת (31.7.2016); ג'רי אלמו קפיטל ואורלי אלמגור לוטן, [נתונים על תעסוקת נשים ערביות בדגש על בדואיות בנגב](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת (27.2.2022), עמ' 8-9.

⁷ [שוק העבודה, דין וחשבון, בנק ישראל \(2008\)](#), עמ' 184.

⁸ [קידום התחבורה הציבורית ביישובים הלא-הודיים](#), דוח מיוחד, מבקר המדינה (13.3.2019), עמ' 227.

⁹ מרכז המחקר והמידע של הכנסת 2016, ה"ש 3.

¹⁰ חאג' יחיא 2021, ה"ש 1.

¹¹ ראו יאסר עוואד, [אקדמאיות ערביות בשוק התעסוקה, נשים נגד אלימות, 2007](#) (ערבית); חאלד אבו עסבה, [נשים ערביות אקדמאיות לא מועסקות בישראל – תמונת מצב 2018 והצעה למודל התערבות](#), מכון מסאר והמוסד לביטוח לאומי, 2018, עמ' 3.

¹² חאלד אבו עסבה, [נשים ערביות אקדמאיות לא מועסקות בישראל – תמונת מצב 2018 והצעה למודל התערבות](#), מכון מסאר והמוסד לביטוח לאומי, 2018, עמ' 3.

¹³ International Transport Forum, [Women's Safety and Security: A Public Transport Priority](#), OECD Publishing, Paris 2018.

¹⁴ ["ישום החוק למניעת הטרדה מינית"](#), מבקר המדינה, דוח שנתי 170 (4.5.2020).

במילים אחרות, מדיניות אשר רוצה לעודד נשים, ובפרט נשים מקבוצות מיעוט להשתמש בתחבורה ציבורית צריכה להביא בחשבון את צורכיהן הייחודיים, לרבות יצירת מרחב בטוח כאמור, ולכן עליה לשלבן במוקדי קבלת החלטות בכל שלבי התכנון.

בנסיבות אלו מכון זולת מציע לתקן את תקנות התעבורה, תשכ"א-1961 ולחייב את משרד התחבורה להביא בחשבון את קידום השוויון באיכות שירותי התחבורה הציבורית הבין-עירונית ובתוך היישובים כאשר הוא קובע תנאים והוראות בקשר להפעלת קווי שירות של תחבורה ציבורית, במטרה לצמצם פערים חברתיים, כלכליים ומגדריים.