

מספר פנימי:

## כנסת ישראל

יוזמות: חברי הכנסת

//פ

### הצעת חוק לקידום השוויון בתחבורה הציבורית, התשפ"ג-2022

<p>(א) הממשלה תמנה מועצה לקידום השוויון בתחבורה הציבורית, בת 15 חברים, על פי הצעת השר ובהתאם לעקרון הייצוג ההולם הקבוע בהוראת סעיף 15(א) חוק שירות המדינה (מינויים), תשי"ט-1959, והם:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) נציג השר;</li> <li>(2) נציג שר האוצר;</li> <li>(3) נציג שר הפנים;</li> <li>(4) נציג שר הכלכלה והתעשייה;</li> <li>(5) נציג שר הרווחה;</li> <li>(6) נציג השר לשוויון חברתי;</li> <li>(7) נציג הרשות לפיתוח כלכלי של מגזר המיעוטים;</li> <li>(8) נציג של מרכז השלטון המקומי;</li> <li>(9) נציג של ארגון המועצות האזוריות;</li> <li>(10) שישה נציגי ציבור בעלי ידע וניסיון רלוונטיים לקידום השוויון בתחבורה הציבורית.</li> </ol> <p>(ב) תפקידי המועצה הם:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) ייעוץ לשר בעניין קידום השוויון באיכות שירותי התחבורה הציבורית הבין-עירונית ובתוך היישובים, זמינותם ונגישותם, תוך התייחסות לחופש התנועה ותמיכה במטרות הממשלה, ובמיוחד בתחום התעסוקה וצמצום פערים חברתיים, כלכליים ומגדריים.</li> <li>(2) ייעוץ לשר בעניין קביעת אמות המידה ברישוי תחבורה ציבורית בין-עירונית ובתוך היישובים, באופן שוויוני.</li> <li>(3) ייעוץ לשר בעניין קביעת אמות המידה בתמיכה בתחבורה ציבורית בין-עירונית עירונית ובתוך היישובים, באופן שוויוני.</li> <li>(4) ייעוץ לשר בעניין צמצום הפערים והאפליה בתחבורה ציבורית בין-עירונית ובתוך היישובים.</li> <li>(5) ייעוץ לשר בעניין הסרת חסמים לפיתוח תחבורה ציבורית בין-עירונית ובתוך היישובים, באופן שוויוני.</li> <li>(6) ייעוץ לשר בעניין פיתוח ותקצוב התשתיות הנחוצות לקידום תחבורה ציבורית בין-עירונית ובתוך היישובים, באופן שוויוני.</li> <li>(7) המועצה תאפשר הגשת חוות דעת מארגוני חברה אזרחית, לרבות חוות דעת מגדריות, לבחינת התאמת שירותי התחבורה הציבורית לצורכי אוכלוסיות שונות כגון נשים, מיעוטים, קשישים, בעלי מוגבלויות ועוד.</li> <li>(8) המועצה תתייעץ עם התושבים, רשויות וועדות תחבורה מקומיות וגורמים רלוונטיים אחרים, כאשר תעסוק בייעוץ לשר הממונה בקידום השוויון באיכות שירותי התחבורה הציבורית ברשויות מקומיות ואזוריות מסוימות.</li> </ol>	<p>אחרי סעיף 4 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], יבוא סעיף 4א.</p>	<p>תיקון פקודת התעבורה [נוסח חדש].</p>
---	---	--

(ג) השר הממונה על חוק זה, יגיש לוועדת הכלכלה של הכנסת, מדי שנה, לא יאוחר מיום א' בכסלו, דין וחשבון על פעולות שנעשו למען קידום השוויון.		
--	--	--

## 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.<sup>1</sup>

כפי שניתחה עו"ד שירין בטשון במחקרה "חסמים מרכזיים בתעסוקת נשים ערביות בישראל: תחבורה ציבורית ומעונות יום",<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

כבר בשנת 2008 הצביע בנק ישראל על קשיי נייודות, היעדר תחבורה ציבורית והיעדר נגישות היישובים הערבים למקומות תעסוקה כגורם המשפיע על דפוסי ההשתתפות בשוק העבודה.<sup>5</sup> 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,<sup>6</sup> וכן מחקרים שנערכו על ידי מרכז המחקר והמידע של הכנסת,<sup>7</sup> המכון הישראלי לדמוקרטיה,<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup>

<sup>1</sup> נסרין חדאד חאג' יחיא, מוחמד ח'לאילה, אריק רודניצקי וכן פרנ'ון, [שנתון החברה הערבית בישראל 2021](#), הרשות לפיתוח כלכלי במגזר המיעוטים, המשרד לשוויון חברתי והמכון הישראלי לדמוקרטיה, 2022, עמ' 116.

<sup>2</sup> שירין בטשון, [חסמים מרכזיים בתעסוקת נשים ערביות בישראל: תחבורה ציבורית ומעונות יום](#), [מכון זולת](#) (30.05.2023).  
<sup>3</sup> צוות נשים, נייר עמדה 1, [השפעת משבר הקורונה על תעסוקת נשים ערביות וחרדיות](#), צוותי המומחים של המשבר, 2020.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> [שוק העבודה, דין וחשבון](#), בנק ישראל (2008), עמ' 184.

<sup>6</sup> [קידום התחבורה הציבורית ביישובים הלא-יהודיים](#), דוח מיוחד, מבקר המדינה (13.3.2019), עמ' 227.

<sup>7</sup> מרכז המחקר והמידע של הכנסת 2016, ה"ש 3.

<sup>8</sup> חאג' יחיא 2021, ה"ש 1.

<sup>9</sup> 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.

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.<sup>10</sup> 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.<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup>

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 אלה, מכון זולת מציע הצעת חוק אשר תחייב את משרד התחבורה לשקול בעת אישור ותקצוב תשתיות ושירותי תחבורה ציבורית שיקולים הנוגעים למדיניות שוויונית ולקידום השוויון בתחבורה ציבורית. יש בהצעת החוק כדי לסייע לכך שנושא התחבורה הציבורית ביישובים הערבים יהיה מונח על שולחן הממשלה ומשרד התחבורה כחלק מסדר יום קבוע, יציב ושוטף. הפערים הכלכליים העצומים שקיימים בין החברה הערבית ליהודית דורשים מחויבות קבועה, יציבה וארוכת טווח של ממשלות ישראל לסגירתם וליישום שוויון מהותי בין האזרחים הערבים לאזרחים היהודים. מחויבות זו צריכה להיות מנותקת משיקולים פוליטיים משתנים.

הצעת חוק זו לתיקון פקודת התעבורה [נוסח חדש] מציעה למנות מועצה לקידום השוויון בתחבורה הציבורית, בת 15 חברים, ביניהם שישה נציגי ציבור, תוך הבטחה של מגוון וייצוג הולם לאוכלוסייה הערבית, נשים, אנשים עם מוגבלות ועוד. בנוסף, הצעת החוק מציעה מסלול שבו תתאפשר הגשת חוות דעת מטעם ארגוני חברה אזרחית, לרבות חוות דעת מגדריות, למועצה כאמור לבחינת התאמת שירותי התחבורה הציבורית לדפוסי שימוש שונים של אוכלוסיות שונות, ובהן נשים, קשישים, צעירים, בעלי מוגבלות ועוד.

<sup>10</sup> חאלד אבו עסבה, [נשים ערביות אקדמאיות לא מועסקות בישראל – תמונת מצב 2018 והצעה למודל התערבות](#), מכון מסאר והמוסד לביטוח לאומי, 2018, עמ' 3.

<sup>11</sup> International Transport Forum, [Women's Safety and Security: A Public Transport Priority](#), OECD Publishing, Paris 2018

<sup>12</sup> "יישום החוק למניעת הטרדה מינית", מבקר המדינה, דוח שנתי 370 (4.5.2020)