

הכנסת העשרים וחמש

יוזם : חבר הכנסת משה סולומון

פ/25/3940

הצעת חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (תיקון – חובת נגישות באוטובוסים בין-עירוניים), התשפ"ד–2023

1. תיקון סעיף 19 בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח–1998¹, בסעיף 19 –

(1) בסעיף קטן (א), במקום ההגדרה "שירותי תחבורה ציבורית" יבוא :

"שירותי תחבורה ציבורית" – אוטובוסים בקווים עירוניים ובין-עירוניים, רכבות, תובלה אווירית, אניות, תחבורה ציבורית חכמה, מיניבוסים ושטלים, המיועדים לציבור.;"

(2) אחרי סעיף (ב) יבוא :

"(ב) מפעיל שירות תחבורה ציבורית יודא כי כל נהג המועסק על ידו, יעבור פעם בשנה לפחות, השתלמות בת 10 שעות לפחות בנושאי בטיחות, נגישות ושירות לאנשים עם מוגבלות.;"

(3) בסעיף קטן (ג), אחרי פסקה (2) יבוא :

"(3) הטלת חובה לביצוע התאמות נגישות לאנשים עם מוגבלות פיסית באוטובוסים בין-עירוניים לפי תנאים וכללים שיקבעו.;"

(4) בסעיף קטן (ג), במקום "סעיף" יבוא "פסקאות (1) ו-(2) לסעיף", ובסופו יבוא "ותקנות ראשונות לפי פסקה (3) של הסעיף הקטן האמור יבאו לאישור הוועדה האמורה לא יאוחר מיום כ' בטבת התשפ"ד (1 בינואר 2024)".

דברי הסבר

סעיף 19 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח–1998, קובע הוראות לעניין נגישות לשירותי תחבורה ציבורית, אך אינו כולל חובת הנגשה פיסית לאוטובוסים בין-עירוניים. היום, ישנה

¹ ס"ח התשנ"ח, עמ' 152.

הנגשה מלאה באוטובוסים העירוניים וברכבות, אך באוטובוסים הבין-עירוניים ישנה הנגשה חושית בלבד. כך, אנשים הזקוקים להנגשה פיסית אינם יכולים להשתמש במרבית התחבורה הציבורית הבין-עירונית בישראל, ולאדם הנעזר בכיסא גלגלים, למשל, אין אפשרות להשתמש בשירותי התחבורה הציבורית הבין-עירונית.

לפי דוח של נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות משנת 2011, 69% מהאנשים עם מוגבלות השתמשו בשנה האחרונה בתחבורה ציבורית (אוטובוסים או רכבות); 39% מהאנשים עם מוגבלות בתדירות גבוהה של לפחות יום או יומיים בשבוע אם לא בכל יום.

לפיכך, לא ניתנת הזדמנות שווה לכלל אזרחי מדינת ישראל לשימוש בתחבורה הציבורית באופן מלא. אנשים עם מוגבלות פיסית עלולים לוותר על תעסוקה בשל חוסר נגישות למקום התעסוקה, וכן עלולים לוותר על ביקור חברים ומשפחה, ועל בילוי ופנאי. אנשים עם מוגבלות פיסית נאלצים להסתמך על רכב פרטי כאמצעי תחבורה משום שנמנעת מהם ההתניידות ברוב שירותי התחבורה הציבורית לרבות אוטובוסים בין-עירוניים, תחבורה ציבורית חכמה, מיניבוסים, שאטלים ועוד.

זאת ועוד, הרכבת עצמה, גם אם מבוצעות חובות הנגישות, אינה נגישה מספיק עבור אנשים המתניידים בכיסאות גלגלים, שכן הם נדרשים להודיע לרכבת שעות מראש כדי להבטיח לעצמם סיוע בעלייה ובירידה מהרכבת באמצעות הפעלת מיתקן הרמה או לשריין מקום בקרון נגיש. אוטובוס בין-עירוני נגיש עשוי להקל עליהם ולהוות עבורם פתרון חלופי.

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים מסרב להנגיש את התחבורה הציבורית הבין-עירונית בישראל משיקולים כלכליים צרים. ואולם, הנימוק התקציבי של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים מתייחס להנגשה מלאה של כלל האוטובוסים ובאופן מיידי. מדוח מפורט של מרכז המחקר והמידע של הכנסת (הנגשת קווי אוטובוס בין-עירוניים לנוסעים בכיסאות גלגלים: מבט משווה, 19.7.2017) (להלן – הדוח) עולה שישנם פתרונות אחרים של הנגשה הדרגתית בפריסה למספר שנים. לפי סקירה במספר מדינות התקופה הממוצעת היא 14 שנים. הדוח מציין כי במדינות הנבדקות הנטל הכלכלי התחלק בין המשרד לבין חברות האוטובוסים. בנוסף מציין הדוח כי סביר להניח שבמהלך תקופת היערכות ארוכה, ממילא יוחלפו אוטובוסים רבים באוטובוסים חדשים, דבר שיפחית את הצורך בביצוע התאמות לאוטובוסים ישנים.

במסמך של מרכז המחקר והמידע של הכנסת מחודש נובמבר 2021 נכתב כי על פי ממצאי דו"ח שנכתב עבור קרן משפחת רודרמן ותנועת לינק 20 (רשת צעירים לקידום אנשים עם מוגבלויות), ביותר מ-85 יישובים שבהם 1,000 תושבים ומעלה בישראל אין כלל אפשרות לנסיעה נגישה פיזית בתחבורה ציבורית ליישובים אחרים.

בנוסף, נכתב במסמך כי מתקיימת היערכות להנגשה רחבה יותר של שירותי התחבורה הציבורית עבור אנשים עם מוגבלויות. וכמו כן, נכתב כי במשרד התחבורה ישנה עבודה על תוכנית אב להנגשת התחבורה הציבורית באופן מלא עד לשנת 2040.

לפיכך, מוצע לקבוע חובת ביצוע התאמות נגישות פיזית לאוטובוסים בין-עירוניים בהתאם לפרטים ולהסדרים שייקבעו בתקנות, שיוכלו להתייחס, בין השאר, למועדי ביצוע ההנגשה.

ולפיכך, מוצע להחיל את חובת הנגישות גם על אוטובוסים בין-עירוניים, לרבות כלל שירות של

תחבורה ציבורית בהם מיניבוסים, תחבורה ציבורית חכמה ושאטלים, לרבות אלו שעתידיים להפעיל את הנתבים המהירים בגוש דן ועוד, בהתאם לפרטים ולהסדרים שייקבעו בתקנות, שיוכלו להתייחס, בין השאר, למועדי ביצוע ההנגשה.

כמו כן, בסוגיית ההכשרות לנהגים בנושאים של שירות לאנשים עם מוגבלויות, בקול קורא של משרד התחבורה והרשות הארצית לתחבורה ציבורית בנדון רישום במאגר מכללות מורשות לביצוע הדרכות נהגים מטעם הרשות לתחבורה ציבורית מחודש יולי 2020 נכתב כי "בהמשך למדיניות הרשות כאמור, נקבעה במסגרת חלק מהתקשרויות מפעילי התחבורה הציבורית עם המדינה חובה, לבצע השתלמויות לנהגים המועסקים על ידם בהיקף של 50 שעות בשנה לנהג, מתוכן 10 שעות השתלמות חובה בתכנים שייקבעו על ידי המפקח על התעבורה בנושאי, בטיחות, נגישות ושירות (להלן – הדרכות חובה). הדרכות החובה תתקיימנה במרוכז, כך שכל מפגש יארך 5 שעות רצופות לכל הפחות".

עם זאת, החובה לבצע השתלמויות לנהגים תקפה אך ורק בנוגע לחברות חדשות שניגשו למכרז ובהן נתיב אקספרס, תנופה, אקסטרה וסופרבוס או חברות תחבורה ציבורית שייגשו בעתיד למכרזים של משרד התחבורה. החובה איננה תקפה רטרואקטיבית על חברות תחבורה ציבורית שכבר עברו את המכרזים בהם קווים, מטרופולין, דן, אגד תעבורה ועוד.

לכן, מוצע לקבוע כי מיום תחולתו של חוק זה כל מפעיל של תחבורה ציבורית יהיה מחויב להעביר לנהג המועסק על ידו השתלמות של 10 שעות לפחות בנושאי בטיחות, נגישות ושירות אחת לשנה, וכי משרד התחבורה ייפקח על יישומה המלא.

הצעות חוק דומות בעיקרן הונחו על שולחן הכנסת העשרים ושתיים על ידי חבר הכנסת אילן גילאון (פ/22/395), על שולחן הכנסת העשרים וארבע על ידי חברת הכנסת חוה אתי עטייה (פ/24/3117) ועל שולחן הכנסת העשרים וחמש על ידי חברת הכנסת חוה אתי עטייה (פ/25/2232), על ידי חבר הכנסת ואליד אלהואשלה (פ/25/2641), על ידי חבר הכנסת יונתן מישרקי (פ/25/3362), על ידי חברת הכנסת מירב בן ארי (פ/25/3599) ועל ידי חבר הכנסת משה רוט (פ/25/3728).

הוגשה ליו"ר הכנסת והסגנים
והונחה על שולחן הכנסת ביום
א' בחשוון התשפ"ד (16.10.2023)