

הקדמה

סוגיית השבת ואופן שמירתה הוא נושא בוער בחברה היהודית-ישראלית. מבין חוקי "שמירת השבת" קיים חוק האוסר חלקית על מסחר ופנאי, חוק שעות עבודה ומנוחה וחוק האוסר על הפעלת תחבורה ציבורית מסובסדת בשבת (למעט למשל מוניות שירות, שהן גוף פרטי). הסטטוס קוו בנושא זה קיים עוד מלפני קום המדינה. רוב התחבורה הציבורית אינה פעילה בשבת, פרט לקווי שירות המשרתים יישובים מרוחקים, כדוגמת קווי אילת הפנימיים והחיצוניים, קווי המשרתים את ערי הצפון הרחוקות עד לקריית שמונה והתחבורה הפנימית בחיפה שפועלת כרגיל כל השבוע.

עפ"י תקנה 386 (א) של הכנסת: "הרשות לא תיתן רישיון קו להפעלת אוטובוס ציבורי בשבת, אלא בקו שירות המשרת נוסעים לבית חולים, ליישוב ספר, ליישובים שתושביהם אינם יהודים, או שהקו חיוני מבחינת ביטחון הציבור או מבחינת קיום שירותי תחבורה ציבורית" (תקנות התעבורה תשכ"א, 1961). למרות החוק, בנוסף לרוב היישובים בארץ בהם אינם מתקיימת תחבורה ציבורית בשבת כלל, יישובים ערביים ולא-יהודים רבים נותרים אף הם ללא תחבורה ציבורית הולמת בשבת.

לאורך ההיסטוריה של מדינת ישראל (ועוד לפני הקמת המדינה) המחלוקות סביב הנושא היו גדולות. כיום, רוב הציבור נגד החוק (72% מהציבור היהודי, נכון ל-2016), זאת למרות שהוא נותר כמעט ללא שינוי משנת 1961. בעבודה זו אתמקד בטיעוני התומכים בדעת רוב הציבור- תחבורה ציבורית בשבת לכולם, בכל הערים ובכל היישובים בארץ, מנגד למצב הקיים כיום בחוק והסטטוס-קוו ההיסטורי בנושא השבת. בחלק הראשון אתמקד בנושא החירות: האם מניעת תחבורה ציבורית זמינה בכל רחבי הארץ בשבת סותרת את חירותו הבסיסית של האזרח בישראל וכופה עליו מגבלה אוטונומית חמורה, ובפרט- האם מדובר כאן בכפייה דתית? בחלק השני אתמקד בסוגיית השוויון והצדק החברתי: האם היעדר רוב התחבורה הציבורית בשבת הוא הוגן ואינו מהווה פגיעה בשוויון בין סוגי האוכלוסיות השונים בישראל, או שמא נגרם בגינו עוול ואי-צדק כתוצאה מכך?

חלק ראשון: שאלת החירות

חירות פוליטית היא התחום שבמסגרתו יכול אדם לפעול מבלי שיופרע על ידי אחרים (ברלין, 1971). כאשר יש התערבות מכוונת מצד אחרים בתחום מסוים שמונע מהיחיד לפעול- זוהי כפייה, השוללת או מגבילה את החופש על הפרט, ולכן היא נקראת **חירות שלילית**. אמנם אנו חיים בעידן בו לאנשים רבים יש רכב פרטי, אך זהו לא דבר שכל אחד יכול להרשות לעצמו. נוצר מצב שאוכלוסיות

¹ עפ"י סקר של מכון סמית' בהזמנת עמותת חדו"ש, גלובס, 19.06.16
<https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001132933>

מוחלשות כגון סטודנטים, חיילים ואנשים מיעוטי יכולת ללא רכב, אינם יכולים לנסוע במהלך השבת, אלא רק ביום שישי עד שעה מסוימת, לעיתים רק עד שעות הצהריים המוקדמות, ובמוצאי השבת (החל מיום שבת בערב). בנוסף, מיעוטים שונים שאינם יהודים ושמירת השבת אינה חלק ממנהגיהם גם הם אינם יכולים לנוע למקומות מרוחקים ביום זה אם אין ברשותם רכב פרטי. דבר זה מגביל את החירות האוטונומית שלהם, וכאן נוצרת החירות השלילית עליה ישעיהו מדבר.

כמובן שחירות שלילית יכולה להיות גם חיובית, אם היא מקדשת את חירותו של הפרט למען מטרה נעלה של הכלל. בהמשך הפרק אנסה לבחון האם הגבלת החופש כאן מוצדקת למען הכלל ומתקיימת בה חירות שלילית שהיא "טובה" או שמא חוק זה לא מקדש שום אמצעי לטובת רוב האוכלוסייה בישראל ויש לבטלו כדי לאפשר את החופש האוטונומי של אזרחים רבים במדינה.

עוד ממשיך ברלין וטוען כי חופש הפרט תלוי במספר האפשרויות שיש לו, במידת הקלות או הקושי במימוש אפשרויות אלו, במידת החשיבות של אפשרויות אלו בתכנון חייו, ובמידת היותן חסומות או פתוחות על ידי פעולות אנושיות מכוונות (ברלין, 1971: 81). במקרה של החוק הנ"ל, לאזרח ישראלי אין הרבה אופציות במידה ואין לו רכב פרטי, ולכן החופש האוטונומי של האזרח נטול הרכב שרוצה לנסוע בשבת מצומצם למשך פעם בשבוע, מצומצם ולעיתים אף נשלל ממנו לגמרי.

רצון הפרט להיות אדון לעצמו, והמשאלה להיות סובייקט ולא אובייקט, כלומר להגשים את התבונתיות ואת האינדיווידואליות שלו היא המייחדת אותו כיצור אנושי, משאר העולם- זוהי **חירות חיובית**, והיא אינה מתקיימת בנוגע לחוק התחבורה הציבורית בשבת, כפי שראינו. אף-על-פי-כן, ממשיך ברלין בתפיסתו וטוען כי לעיתים התערבות של גורם חיצוני, כמו החוק, עוזרת לאדם לממש את האוטונומיה שלו ובכך להשיג את מטרותיו. לכן, חירות שלילית יכולה להיות באופן פרדוקסלי גם חיובית, אם היא מצמצמת או מגבילה את חופש הפרט למען החופש של שאר האזרחים ואף למען הפרט. השאלה היא: איפה עובר הגבול? לפי ג'ון סטיוארט מיל (מיל, 1859), האזרח אינו תמיד יודע מהו הדבר הנכון לו: כל מי שחי בחברה מסוימת, חייב ליישר איתה קו', כלומר יש גבול מסוים שקובע היכן נגמר החופש האישי, ומתחילה טובת הכלל והוא בדרך-כלל נקבע על-ידי החוק. אך עדיין, יש לשמור על מידה מסוימת של חירות פרטית שתאפשר לכל אחד לפעול על-פי דרכו והקו שיכול לסמן את הגבול הוא "עקרון הנזק": ברגע שחלק בהתנהלותו של אדם משפיע באופן מזיק על האינטרסים של אחרים, לחברה (לשלטון ומחוקקי החוקים) יש סמכות שיפוט על כך. אך לעומת זאת בנוגע לדת, הוא טוען כי אף אדם אינו צריך לדאוג ל"דתיות" של זולתו: "הרעיון שאדם מחוייב לדאוג לדתיות של זולתו, הוא הוא היסוד לכל הרדיפות הדתיות שהיו מאז ומעולם" (מיל, 1859: 168).

אם נחזור לסטטוס-קוו בנושא השבת, הרי שמטרתו של חוק התחבורה הציבורית הוא לצמצם משמעותית את תנועת כלי הרכב בשבת מפני שלפי הדת היהודית אסור לנסוע ביום הזה, ולכן הוא דתי מיסודו. סביר להניח כי אזרחים דתיים שיישאלו לטובת חוק זה, יטענו כי יש כאן "הגנה" מפני על