

הדיון והסתמכות הנישום באשר לגמר הליכי השומה כנגדו. לפיכך, הורה בית המשפט העליון על ביטול החלטת בית המשפט המחוזי, קיבל את בקשת רשות הערעור ואת הערעור וכפועל יוצא מכך, קבע כי השומה מושא הדיון הוצאה שלא כדין, הואיל והוצאה למעלה משנה מיום ההרשעה, קרי יום מתן הכרעת הדין.

בסיום רשימה זו איננו יכולים שלא לציין כי פסק דינו של בית המשפט העליון מהווה חלק ממגמה הניכרת בפסיקה, בעת האחרונה, לפיה יש ליתן את מלוא המשקל ללשון החוק ולתכלית החקיקה ולפרש את הוראות הדין באופן מצומצם, בכל הקשור להפעלת הסמכויות של רשויות המס, בראי לוחות הזמנים שקבע להן המחוקק לצורך הפעלתן, ובכך להגשים את עיקרון סופיות הדיון והסתמכות הנישום לגמר הליכי השומה כנגדו [ראו, למשל, ע"א 5954/04 פקיד שומה ירושלים נ' משה סמי ואיקפוד בע"מ (פורסם באתר "נבו") ופסק הדין שניתן בדיון הנוסף 3993/07 פקיד שומה ירושלים נ' איקפוד בע"מ ומשה סמי (מיום 14.7.11 – פורסם באתר "נבו")].

*שותף במשרד עורכי הדין דורון, טיקוצקי, צדבובים, עמיר, מזרחי אשר ייצג את הנישום נשוא הרשימה.

מתיישבת ותואמת יותר עם הפרשנות המוצעת ע"י ב"כ הנישום, וכי לא יכל להיות חולק שההרשעה מתבצעת בשלב הכרעת הדין ולא בשלב גזר הדין.

על אף קביעתו של בית המשפט העליון כי לשון החוק ברורה, ביקש הוא לבחון גם את הפרשנות התכליתית של הסעיף, בקובעו כי ישנו קושי רב לפרש את המונח "יום ההרשעה" כיום גזר הדין וזאת בייחוד לאור העובדה כי הרשעתו של הנישום בהכרעת הדין, היא המצדיקה לפעול לתיקון השומה ולקביעת שומת אמת, וכי אין כל נפקות לעניין זה באם נגזרה על הנישום תקופת מאסר כלשהי. עוד הוסיף בית המשפט כי אמנם המחוקק העניק לפקיד השומה סמכות לפתוח שומות סגורות של נישומים חסרי תום לב שהורשעו בדין, אך יש לעשות שימוש בסמכות זו במשורה ובמגבלת הזמן הקבוע בפקודה.

עקרון סופיות הדין

לסיום, קבע בית המשפט העליון כי יש לאמץ את פרשנות ב"כ הנישום, הן היות והיא מתיישבת עם לשון החוק, והן משום שהיא משקפת את האיזון הראוי בין סמכות פקיד השומה לפתוח שומות סגורות לבין סופיות

דלתות מסתובבות גברים קדימה ונשים אחורנית - הפרדה בחסות המשפט



ד"ר נויה רימלט*

לפלורליזם יהודי (כיום המרכז הרפורמי לדת ומדינה) ונשים שחוו אלימות מילולית ופיסית בקווי אוטובוס, שבהם נוהגת הפרדה בין נשים לגברים מזה עשור שנים. הקווים סומנו על ידי אגד כקווי מהדרין וככאלה, יחד בהם החלק הקדמי של האוטובוס לגברים והחלק האחורי לנשים. הנוסעות בקווים הללו נדרשו לעלות מהדלת האחורית, תוך שהן מותירות את הדלת הקדמית לשימוש נוסעים גברים. פסה"ד קבע שלא ניתן יהיה לכפות על נשים לעלות מן הדלת האחורית ולשבת בחלקו האחורי של האוטובוס, וכי כל הסדר מוכוון או כופה הפרדה בין נשים לגברים בתחבורה ציבורית הוא בלתי חוקי. עם זאת, ביהמ"ש העליון הבהיר כי יש להתחשב ברצון המבקשים "לשמור על תפיסתם התרבותית-דתית", ולכן יש לקיים בקווים אלה "הפרדה וולונטרית". על פי המתווה, שנקבע בפסה"ד, ההסדר נועד לאפשר לגברים (החפצים בכך) לשבת בחלקו הקדמי של האוטובוס ולנשים (החפצות בכך) לשבת בחלקו האחורי. מה שנועד להקל על יישומו בפועל, הוא המשך פתיחתה הרשמית של הדלת האחורית לעליית נוסעות. עם זאת, כיום מתברר כי במבחן התוצאה לא השיג פסה"ד את מטרתו המוצהרת - הגנה על חופש הבחירה של כולם. למעשה, ההיפך הוא הנכון. ממכתב ששלח המרכז הרפורמי לדת ומדינה לשר התחבורה, בימים אלה, מתברר כי מתוך 104 נסיעות מבחן שביצעו נציגי המרכז בקווי ההפרדה, מאז מתן פסה"ד, ב-67 מקרים, נתבקשו נשים לשבת בחלק האחורי או לעלות מהדלת האחורית. ב-23 נסיעות הופעלה אלימות מילולית קשה כלפי נשים או שנהגי האוטובוס ניסו לאכוף באופן אקטיבי את ההפרדה. חיזוק וגיבוי לנתונים נמצאו בכתבות רבות שפורסמו בעת האחרונה, שדיווחו על הטרדה ופגיעה בנשים, שביקשו לממש את זכותן לשבת בקדמת האוטובוס. משמע, בניגוד לחזון "ההפרדה הוולונטרית" העומד במרכזו של

בדיוק לפני שנה ניתן פסק דין בג"ץ בעניין רגן¹, העוסק בהפרדה המגדרית באוטובוסים ומנחה את משרד התחבורה כיצד לנהוג בסוגיה. פסה"ד לא זכה להתעניינות ציבורית אך, לאחרונה, התעורר דיון ציבורי עם הדיווחים הרבים על הדרת נשים. כחלק מכך, הופנתה אצבע מאשימה כלפי הציבור החרדי, ולגורמים קיצוניים בתוכו, כאחראים למציאות המטרידה, שבה נוהגת הפרדה בין נשים לגברים בעשרות קווי תחבורה ציבורית בישראל. בלהט הדיון נשכחה, למרבה הצער, העובדה שההפרדה אינה נוצרת סתם ושאינה קבוצה קיצונית אינה יכולה לשנות את פני התחבורה הציבורית ללא סיוע מוסדי-משפטי. ברשימה זו אני מבקשת, אפוא, להסביר מדוע ראוי פרשת ההפרדה באוטובוסים לדיון ציבורי מורכב, הבוחן באופן ביקורתי את תרומתן של רשויות השלטון ובמיוחד משרד התחבורה וביהמ"ש העליון ליצירת התשתית והתנאים שבלעדיהן לא היתה תופעת ההפרדה מגיעה למימדיה הנוכחיים. עיון בפסה"ד - על מה שיש בו ובעיקר מה שנעדר ממנו, יבהיר כיצד התאפשרה ההפרדה הלכה למעשה.

יסודות ההסדר

פסה"ד בעניין רגן ניתן במענה לעתירה לבג"ץ שהגישו המרכז

פסה"ד, בפועל, ממשיכים להתקיים לא מעט אירועים של הפרדה כפויה.

לקרוא את כל התמונה

מדוע כשל חזון ההפרדה הוולונטרית, שניסה לקדם פסה"ד בעניין רגן? לטעמי, התשובה טמונה בפסה"ד ובהנחות היסוד עליהן הוא נסמך. עיון בפסה"ד מגלה כי הוא מתבסס על הנחה מרכזית שההפרדה המגדרית הינה צורך אותנטי של חלקים ניכרים מהציבור החרדי. עם זאת, ניתוח האופן שבו צמחה והתבססה ההפרדה המגדרית במרחב הציבורי מטיל ספק ממשי בתוקף ההנחה. ההפרדה באוטובוסים היא תופעה חדשה יחסית – עד סוף שנות התשעים לא התקיימה כל הפרדה בקווי תחבורה ציבורית המשרתים את הציבור החרדי וזה לא מנע מציבור זה להשתמש בתחבורה ציבורית, באופן תדיר ועל בסיס יומיומי. יתרה מזו, סקר ממוקד, שביצעה "אגד" גילה כי רוב הציבור החרדי, ובמיוחד נשים, התנגד לרעיון של הנהגת הפרדה בקווי התחבורה הציבורית. מי שתמכו בקידום חזון ההפרדה המגדרית באוטובוסים באותן שנים, ועשו מאמצים ניכרים לכפות חזון זה על הקהילה, היו קומץ עסקנים חרדים, בעיקר מחסידות גור.

כשיש רצון תמצא הדרך

כיצד קרה שבתוך עשור הצליחו מי שהיו במקור מיעוט שולי בתוך הקהילה להפוך את חזון ההפרדה לפרקטיקה הנוהגת בעשרות קווי תחבורה ציבורית? המחקר שלי מגלה כי התשובה לשאלה זו טמונה באופן שבו הצליחו אותם עסקנים לרתום את חברות התחבורה הציבורית ובראשן "אגד" ואחר כך את משרד התחבורה, לקידום רעיון ההפרדה.

נקודת הציון המשמעותית ביותר היא הקמת ועדת לנגנטל ב-1997 על ידי שר התחבורה דאז. הוועדה מונתה לבחון אפשרות להנהגה רשמית של הסדרי הפרדה בתחבורה ציבורית. חברות התחבורה הציבורית "דן" ו"אגד" עם נציגים מסוימים מהציבור החרדי, דחפו להקמת הוועדה והם אף היו רוב בקרב חבריה. לפיכך, אין זה מפתיע שהמלצות הוועדה היו להניח בסיס רשמי לקידום הסדרי הפרדה בתחבורה הציבורית. ספציפית המליצה וועדת לנגנטל על מתווה בן שלושה נדבכים – הראשון – שבקווי נסיעה המשרתים אוכלוסייה חרדית הדלת האחורית תיפתח לעליית נשים; הנדבך השני – מי שידאג לאכיפת ההסדר יהיה הציבור החרדי עצמו, שיתארגן באופן התנדבותי וישכנע את המשתמשים להפריד בין גברים לנשים בהסדרי עלייה לאוטובוס ובהסדרי ישיבה בתוכו; הנדבך השלישי של ההסדר נגע לשילוט וההמלצה הייתה לסמן את האוטובוסים הרלוונטיים בשלט "מהדרין". שר התחבורה אימץ את המלצות הוועדה כלשונו.

מייד לאחר אימוץ המסקנות הוגשה עתירה לבג"ץ מטעם שדולת הנשים כנגד שר התחבורה. בעתירה נטען כי אין זה ברור כלל שהייתה הצדקה עניינית להקמת ועדת לנגנטל, לאור הנתונים מאותה עת, שהצביעו על שימוש תדיר ורחב היקף של האוכלוסייה החרדית בתחבורה ציבורית ללא כל הפרדה בין נשים לגברים. עוד נטען כי בקרב חברי ועדת לנגנטל לא נכללו גורמים העשויים להיפגע מהסדרי ההפרדה באוטובוסים ולמעשה, נכללו בוועדה רק גורמים שלהם עניין בקידום הסדרי אלו. העתירה הצביעה גם על הבעייתיות הרבה שבמתן סמכויות אכיפה ל"מתנדבים" מקרב הציבור החרדי, לפעול לקידום הסדרי הפרדה באוטובוסים, במיוחד כשמדובר בשירות ציבורי מובהק. בהודעה מטעם שר התחבורה, שהוגשה במענה לעתירה, התבקש ביהמ"ש לדחות את העתירה על הסף בשל העדר עילה להתערבותו בהסדר, שהוצג כהסדר "וולונטרי... המקובל על הציבור המסוים של הנוסעים". נטען כי "אנשי הציבור החרדי, באורח התנדבותי, פועלים לשכנע ציבור המשתמשים לעשיית השימוש הנפרד". ביהמ"ש

העליון שוכנע, ככל הנראה, והדיון הראשון בעתירה, שהתקיים כשנתיים לאחר הגשתה, הסתיים בכך שהעותרת נאלצה למשוך את עתירתה, בהמלצת שופטי ההרכב, מבלי שניתן אפילו צו על תנאי בפרשה ומבלי שהתקיים דיון בעתירה לגופה³. בכך ניתן הכשר משפטי לאימוצן ויישומן של המלצות אלה בתחבורה הציבורית.

שחר של מציאות חדשה

מכאן ההתפתחות הייתה מהירה. בחסות ההכשר המוסדי והמשפטי, החלו חברות התחבורה הציבורית, ובעיקר "אגד", להפעיל קווי מהדרין. הקווים נפתחו בתיאום עם עסקני מהדרין שהנפיקו עבור "אגד" כללי התנהגות מחייבים בקווים אלה והפעילו לחץ על ציבור הנוסעים החרדי לציית לכללים. המנגנון היה אפקטיבי, בין היתר, משום ש"אגד" פתחה את הדלת האחורית לעליית נוסעות, הכשירה במיוחד נהגים חרדים לקווים אלו, ונתנה, בהיתר משרד התחבורה ובג"ץ, חופש פעולה ל"מתנדבים" החרדים באכיפת ההסדר. אם כן, פתיחת הדלת האחורית, סימון הקו כקו מהדרין, מתן היתר לסדרנים מטעם עצמם לכפות הפרדה באוטובוס ללא התערבות של הנהג ולעיתים אף בעידודו – נתנו כלים הכרחיים בידי מצדדי ההפרדה לקידום מציאות חדשה של הפרדה, בעשרות קווים שונים של תחבורה ציבורית. על פניו נראה, אפוא, כי יותר משמשרד התחבורה ו"אגד" התאימו עצמם למציאות משתנה בתרבות הנסיעה של הציבור החרדי, נאלץ הציבור הזה, או חלק ממנו, להתאים עצמו לשינויים בתנאי הנסיעה שנכפו עליו.

ביהמ"ש העליון, שנדרש בפעם השנייה לסוגית ההפרדה בבג"ץ רגן, כשל לטעמי לראות את ההקשר המורכב הזה, שכחלק ממנו התפתחה ההפרדה באוטובוסים ומכאן הבעייתיות הרבה במסקנתו הסופית, שבמרכז הנסיון להחליף את המציאות הקיימת של הפרדה כופה בחזון של "הפרדה וולונטרית".

בימים אלה נדרש שר התחבורה להעריך מחדש את המדיניות הקיימת בעניין ההפרדה באוטובוסים. בית המשפט העליון קבע בעניין רגן כי מדיניות הדלת האחורית תעמוד על כנה שנה ולאחריה תיבחן מחדש. דומה, שהסיפור המורכב בנוגע להתפתחותה של ההפרדה באוטובוסים – זה שלא סופר במלואו בפסה"ד האחרון – מחייב, לכל הפחות, להורות על סגירתה של הדלת האחורית ומייד.

* מרצה בכירה בפקולטה למשפטים באוניברסיטת חיפה.

רשימה זו מתבססת על מחקר מקיף בנושא ההפרדה באוטובוסים: נויה רימלט, "המשפט כסוכן של רב תרבותיות: על אוטופיה ומציאות בפרשת ההפרדה באוטובוסים" (צפוי להתפרסם במשפטים מב(3) 2012).

1. בג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה, פדאור 11(2) 849, (להלן: עניין רגן).

2. הודעה מטעם פרקליטות המדינה מיום 2.5.1999.

3. בג"ץ 5079/97 שדולת הנשים נ' שר התחבורה (לא פורסם) (5.5.1999).