

1. רוני אהרונוביץ

2. ארנון פלקוב

טלפון: 0502-3059990 ; 03-5227036 ; פקס': 04-6289010 ; 03-5230741

העותר

נ ג ד

1. שר התחבורה והבטיחות בדרכים

2. השר לביטחון פנים

3. מפכ"ל המשטרה

4. מפקד משטרת התנועה

על ידי פרקליטות המדינה,

משרד המשפטים, ירושלים

טלפון: 02-6466131 ; פקס': 02-6467011

המשיבים

תגובה מקדמית מטעם המשיבים

המשיבים מתכבדים להגיש תגובה מקדמית מטעמו לעתירה, כדלקמן:

1. עניינה של העתירה בבקשת העותרים, כי בית המשפט הנכבד יורה על ביטול ההחלטה בעניין פרויקט האכיפה האוטומטית באמצעות הצבת מצלמות בצמתים וב"כבישים אדומים", במסגרת פרויקט המכונה א3' (אכיפה אלקטרונית אוטומטית) (משותף למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, המשרד לביטחון הפנים, והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים) (להלן - **פרויקט המצלמות הדיגיטליות**), זאת בטענות מטענות שונות המובססות על השקפת עולמם של העותרים ולרוב על קטעי עיתונות.
2. לעמדת המשיבים, דין העתירה להידחות, הן על הסף והן לגופם של דברים, תוך חיוב העותרים בהוצאות משפט הולמות, משורה של טעמים ועילות, כמפורט להלן.
3. דחיית העתירה על הסף:

לעמדת המשיבים דין העתירה להידחות על הסף מכל אחד מהטעמים המפורטים להלן.

א. דין העתירה להדיחות על הסף בשל היותה מוקדמת ומוגשת בטרם מוצו ההליכים אל מול המשיבים. הדרך אצה לעותרים להגיש את העתירה כבר ביום 16.9.2010, פחות מחודש ימים, ממועד הפנייה הראשונה למשרד לביטחון פנים מיום 22.8.2010 (צילום הפנייה צורף לעתירה). בכך, נראה, כי פניית העותרים למשרד לביטחון פנים, מטרתה אך לצאת ידי חובה ולשמש כטענה בפיהם כי הליכים בפני הרשות קודם לעתירה, מוצו. ולא כך. לעמדת המשיבים העתירה הוגשה ללא שהיה סיפק בידי המשיבים להתייחס לפניית העותרים מיום 22.8.2010 (צורפה כנספח א' לעתירה), ובשל כך דינה להידחות על הסף.

הגשת העתירה בטרם מוצו ההליכים בפני הרשויות, מנוגדת להלכה הפסוקה שיצאה תחת ידו של בית המשפט הנכבד בדבר חובתו של עותר, קודם לפנייה בבקשת סעד מבית המשפט הנכבד, למצות את ההליכים בפני הרשות ולאפשר לה לשטוח את טענותיה בפניו. דינה של עתירה זו אינו שונה מדין של עתירות רבות שנדחו ולו בשל הגשתן ללא פנייה מוקדמת לרשות המינהלית הרלוונטית. ההפך הוא הנכון, עתירה זו מחדדת את הצורך בהעמדת דברים על דיוקים ולהבהיר למי שההלכה הפסוקה לא ברורה לו דיה, כי עתירות לבית משפט נכבד זה צריכות להיות מוגשות רק לאחר שההליכים מוצו בפני הרשות המינהלית הרלוונטית.

ב. העתירה, מבוססת רובה ככולה, רק על פרטים שפורסמו בכלי התקשורת, ועל פרשנותו של העותר את הפרסומים האמורים ובשל כך דינה להידחות על הסף.

ג. העתירה הוגשה בשיהוי כבד המצדיק את דחייתה על הסף. המשיבים עומלים מזה שנים רבות על ההכנה של פרויקט להכשרתו לביצוע. הכנת פרויקט המצלמות תחילתה בהמלצות "הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב-שנתית לביטחון בדרכים שהוגשה לשר התחבורה, דאז, מר מאיר שטרית בשנת 2005, עובר בהחלטת ממשלה מס' 3917 (מיום 17.7.2005) המאמצת את המלצות דו"ח שיינין וכלה בהחלטת ממשלה מס' 1370 (מיום 11.3.2007), בעניין המאבק בתאונות דרכים, המאשרת את פרויקט המצלמות. הגשת העתירה, למעלה מ-3 שנים מיום החלטת הממשלה המאשרת את הפרויקט, לוקה בשיהוי כבד המצדיק את דחייתה על הסף. לעניין זה יודגש כי על-פי העתירה, העותרים ידעו על הכוונה בביצוע הפרויקט מכלי התקשורת, וספק אם כלל הם מודעים להליך קבלת ההחלטה לרבות החלטות הממשלה שמאשרות את הפרויקט.

ד. לא זו אף זו. דינה של העתירה להידחות על הסף מאחר והמשמעות המעשית של הסעדים המבוקשים בגדרה, הינה התערבות במדיניות החברתית שאושרה על ידי הממשלה בנושא בעל חשיבות לאומית גבוהה - נושא המאבק בתאונות הדרכים ומניעת הקטל בכבישים, מקום שלא עלה בידי העותרים להניח תשתית משפטית בסיסית המצדיקה התערבות בית המשפט הנכבד בהחלטות המשיבים.

ה. בבחינת למעלה מן הצורך, סבורים המשיבים כי דינה של העתירה להידחות אף לגופם של דברים. שכן, החלטת הממשלה לאשר את פרויקט המצלמות, אינה מגלה כל עילה המצדיקה התערבות שיפוטית בה. מדובר בהחלטה, מחויבת המציאות, אשר משקפת מדיניות חברתית חשובה ביותר שנקבעה להשגת תכלית ראויה, ומהווה חלק בלתי נפרד האסטרטגיה הממשלתית לצמצום תאונות דרכים והנפגעים על ידי הגברת אכיפת חוקי התנועה.

להן יפרטו המשיבים עמדתם זו. תחילה לדברי רקע בדבר אישור פרויקט המצלמות.

רקע- פרויקט המצלמות הדיגיטליות

דו"ח הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים בראשות ד"ר י' שינין

4. על רקע עלייה ניכרת בתאונות הדרכים בישראל ובמספר ההרוגים והנפגעים, וכחלק בלתי-נפרד מהאסטרטגיה הלאומית הרב שנתית לצמצום תאונות הדרכים, הוקמה הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים באשות ד"ר י' שינין, אשר הגישה את הדו"ח המסכם לשר התחבורה דאז, מר מאיר שטרית ביום 4.7.2005 (להלן- **ועדת שינין**).

ועדת שינין כללה 14 חברים המייצגים מגוון רחב של תחומי התמחות: בראש הוועדה, עמד כאמור, ד"ר י' שינין- מומחה לכלכלה- ניצב ש' איילון, ראש אגף תנועה במשטרת ישראל דאז, ד"ר משה בקר - מומחה לתחבורה ובטיחות בדרכים, פרופ' ד' מהלאל- מומחה לתחבורה וראש המכון לחקר תחבורה בטכניון, ד"ר א' סברדלוב - מומחה לאסטרטגיה ומערכות תחבורה, מר ד' סיני - מנכ"ל לשעבר של עמותת "אור ירוק", מר י' פלרמן - יועץ בתחום רכב ותשתיות, ד"ר מ' פרנק - מומחה לחינוך מדעי טכנולוגי בטכניון ובמכון אקדמי טכנולוגי חולון, פרופ' א' צדקה - מומחה לכלכלה, אוניברסיטת תל-אביב, מר ע' קמא - שופט בדימוס בבית המשפט המחוזי ומומחה לדיני תעבורה, מר ולדימיר רובין - מנהל הרשות לבטיחות בדרכים דאז, פרופ' מ' רווח - מנהל בית החולים רמב"ם ויו"ר המועצה הלאומית לטראומה, מר י' רוסו - יועץ כלכלי, נציג משרד ראש הממשלה.

5. על- פי פרק השלישי לדו"ח, מטרות ויעדי התכנית הרב-שנתית, הם אלה:

3. מטרות התכנית הרב-שנתית

- א. להעלות את רמת הבטיחות בדרכים בישראל, בתוך 5 שנים, לרמת הבטיחות הממוצעת שהושגה בשנת 2003 במדינות המובילות בעולם – אנגליה, הולנד, שוודיה, נורבגיה, פינלנד ואוסטרליה.
- ב. להמשיך ולשפר את רמת הבטיחות בהתאם לקצב השיפורים הצפוי במדינות המובילות, כך שבשנת

2015, בעוד 10 שנים, נשתייך אל קבוצת המדינות המובילות בבטיחות בדרכים.

ג. "רמת הבטיחות בדרכים" תימדד באמצעות הירידה במספר ההרוגים בתאונות דרכים והירידה בתשלומי התביעות של חברות הביטוח בגין נזקי תאונות דרכים.

ד. המודל להשוואה בינלאומית הינו מספר ההרוגים לנסועה."

לעניין יעדי התכנית, נקבע:

"3.2 יעדי התוכנית

א. ירידה מצטברת של כ-30% במספר ההרוגים, בתוך חמש שנים. מספר ההרוגים בתאונות דרכים יפחת עד שנת 2010, בכ-150 איש לפחות- מהרמה הנוכחית של 510 הרוגים לרמה הנמוכה מ-360 הרוגים.

ב. ירידה מצטברת של 210 הרוגים לשנה, בתוך 10 שנים, עד שנת 2015, לרמה הנמוכה מ-300 הרוגים לשנה.

ג. ירידה בנזקים הישירים בעקבות התוכנית- על-פי התשלומים והתביעות של חברות הביטוח- בכ-30% בתוך 5 שנים. ירידה זו היא של כ-2 מיליארד ₪ לשנה."

6. הדו"ח כלל מגוון הסדרים למימוש מטרות התוכנית לבטיחות בדרכים ויעדיה, ביניהם תשתית בטיחותית, תוכנית פעולה ייעודית במגוון תחומים ומרכיבים נוספים הכוללים יצירת מודעות ציבורית - הסברה, אכיפה, חקיקה וענישה, חילוץ והצלה, עידוד הבטיחות של כלי הרכב, שימוש בטכנולוגיה מתקדמת למאבק בתאונות דרכים, חינוך והכשרה.

לענייננו חשוב לעמוד על המרכיב בעניין יצירת מודעות ושינוי דפוסי התנהגות. בסעיף 7.1 (עמ' 53) לדו"ח נקבע כי הצלחת התכנית, מותנית, בין היתר, ביכולת להעביר את מסריה לציבור הרחב, להעלות את המודעות לבטיחות בדרכים וליצור נורמות התנהגות ודפוסי חשיבה חדשים בקרב כלל משתמשי הדרך. על פי קביעות הדו"ח, את המודעות יש לעצב סביב כל אחד מארבעת מרכיבי הבטיחות- תשתיות, כלי רכב, נהגים והולכי רגל וכי השגת המטרה של יצירת תרבות נהיגה אחראית והקניית דפוסי נהיגה נכונים, תיעשה באמצעות העלאת המודעות של הציבור לשני סוגים של "איומים": א. הסכנות הבטיחותיות בכלי רכב ובדרכים; ב. האכיפה הנחושה והענישה האפקטיבית. בדו"ח הובאו דוגמאות לנושאים מרכזיים המחייבים טיפול ברמת המודעות, כדלקמן:

"

- שימוש קבוע של כל נוסעי הרכב בחגורת בטיחות בדרכים עירוניות ובדרכים בינעירוניות, ללא פטורים.
- נהיגה במהירות מופרזת.
- עקיפה מסוכנת.
- שמירה על כללי מתן זכות קדימה.

- איסור נהיגה תת השפעה של אלכוהול ו/או סמים.
- הבעייתיות בשימוש בטלפון סלולרי בעת נהיגה, גם תוך שימוש בדיבורית.
- הסכנות שבהיסח דעת בזמן נהיגה.
- מודעות למצבו הבטיחותי של כלי הרכב."

7. בחלק מהכלים שהומלצו על ידי הוועדה להשגת מטרות התכנית, הינה שימוש בטכנולוגיה מתקדמת למאבק בתאונות דרכים. על פי המלצות הוועדה (פסקה ראשונה בסעיף 7.5. עמ' 63 לדו"ח הוועדה):

"לטכנולוגיה חמישה רבדים- יכולת להקטין את שיעורי החשיפה של בני אדם לסיכונים, לצמצם את הכשלים האנושיים, לצמצם את מספר התאונות הנגרמות מכשל אנושי, לצמצם את חומרת הנזק בתאונות ולייעל את מערכת האכיפה."

במסגרת זו הומלץ על ידי הוועדה על הקמת מערך שיהיה מורכב ממאות מצלמות וידאו דיגיטליות הפרוסות בכבישים עירוניים ובינעירוניים. כדלקמן:

"הקמת מערך שיהיה מורכב ממאות מצלמות וידאו דיגיטליות, הפרוסות בכבישים עירוניים ובינעירוניים. המצלמות תתעדנה עבירות תנועה וכשלים, כגון נסיעה במהירות מעל המותר, חציית קו לבן וחצייה ברמזור אדום. אנו ממליצים לשלב את מערך המצלמות במערכת הבקרה והשליטה המרכזית, שהיא כיום פרויקט משותף לחברה הלאומית לדרכים ולמשטרה. לדעתנו, יש היגיון כלכלי וטכנולוגי לבחון את פרויקט המצלמות הדיגיטליות, הנמצא כיום בתהליכי בדיקה של המשרד לביטחון פנים, יכול להשתלב במערכת השליטה והבקרה המרכזית. כיוון שהשינויים הטכנולוגיים בתחום מהירים מאוד, וכיוון של ישראל יתרון יחסי בולט מאוד בתחום, אנו מציעים לבחון שילוב של האמצעים האלקטרוניים למערכת אחת.

בטווח הקצר ניתן להפעיל מערכת נפרדת של מצלמות ווידאו, כדוגמת אלו הקיימים באנגליה היום, באזור ספציפי (פיילוט) כדי לבחון את ההשפעה שיש לשיטה זו על הנהג הישראלי ואת הכדאיות הכלכלית להפעלת שיטה זו." (ההדגשות הוספו- ע' ס').

צילום דו"ח ועדת שיינין ניתן למצוא בכתובת האינטרנט:

[http://www.rsa.gov.il/ABOUTAUTHORITY/SHYNIN/Pages/shyninprogram.](http://www.rsa.gov.il/ABOUTAUTHORITY/SHYNIN/Pages/shyninprogram.aspx)

aspx

החלטת ממשלה מס' 3917 (מיום 17.7.2005) בעניין אישור עקרונות תכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים – דו"ח ועדת שיינין

8. דו"ח ועדת שיינין על המלצותיו אושר על ידי הממשלה בהחלטתה מס' מיום 17.7.2005, (להלן- **החלטה מס' 3917**). בהחלטה האמורה נקבע, בין היתר, לאשר את עקרונות התכנית הלאומית הרב-שנתית לבטיחות בדרכים אשר הוגשה על ידי ועדת שיינין, והם: הורדה במספר ההרוגים והנפגעים בתאונות דרכים במפורט בתכנית, האטת קצב הגידול בנסועה והפחתת הנזקים הישירים מתאונות דרכים ולקבוע את המחויבות הממשלתית לבטיחות בדרכים כיעד לאומי.

בהחלטתה אישרה הממשלה את הכלים שהומלץ עליהם בדו"ח שיינין להשגת מטרות התכנית הרב-שנתית לבטיחות בדרכים, במישורים השונים, ובין היתר, שינוי מבניים במעמדה של הרשות לבטיחות בדרכים והפעלתה כתאגיד סטטוטורי, השקעת משאבים תקציביים ייעודיים ליישום דו"ח שיינין, שינויים בחקיקת תחבורה ושימוש בטכנולוגיה מתקדמת למאבק בתאונות דרכים. וכך נקבע בהחלטת הממשלה האמורה בעניין שימוש בטכנולוגיה מתקדמת למאבק בתאונות דרכים:

י"ב. שימוש בטכנולוגיה מתקדמת למאבק בתאונות דרכים

1) להקים מערך שיהיה מורכב משלוש-מאות מצלמות וידאו דיגיטליות (מאתיים מצלמות מהירות ומאה מצלמות רמזור) שייפרסו בכבישים עירוניים ובינעירוניים לתיעוד עבירות תנועה וכשלים, ולבחון את השילוב של מערך מצלמות אלה במערכת הבקרה והשליטה המרכזית שמתקיימת כפרוייקט משותף של בין המשטרה ומע"צ- החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ.

2) בנוסף, להעריך להתקנה של מערכת אלקטרונית לתיעוד מגוון טעויות וכשלי נהיגה של הנהג בכלי הרכב ובכלל זה באמצעות מפתח זיהוי אישי של הנוהג ברכב, מערכת אשר התקנתה תהיה וולנטרית, אך תתומרץ באמצעים כלכליים ובהסברת יתרונותיה. (ההדגשות הוספו- ע' ס').

צוות בין-משרדי לבחינת יישום פרויקט המצלמות הדיגיטליות

בעניין יישום התכנית והחלטת הממשלה הנ"ל, הוחלט על הקמת צוות בין-משרדי ליישום התכנית. בראש המטה יעמוד שר התחבורה והבטיחות בדרכים אשר יישא באחריות הביצועית הכוללת ליישום התכנית. תפקידו של המטה הוא לבחון את המלצות ועדת שיינין, על דרכי יישומן ועל התאמות, אם יידרשו על מנת ליישם את הדו"ח כבר בשנת 2005. עוד הוסמך שר התחבורה והבטיחות בדרכים לפעול ליישום החלטת הממשלה ולדווח לממשלה מידי חודשיים על ההתקדמות בהליך היישום (סעיף י"ג להחלטה מס' 3917).

צילום החלטת הממשלה מס' 3917 (מיום 17.7.2005) בעניין תוכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים (דו"ח שיינין), מצורף ומסומן **מש/1**.

9. מכוח החלטת ממשלה מס' 3917 הוקם צוות היגוי בין-משרדי אשר כלל נציגים משרדי הממשלה: המשרד הביטחון פנים, תחבורה ובטיחות בדרכים- הרשות לבטיחות בדרכים, אוצר, משטרת ישראל (להלן- **הצוות**), הצוות ישב על המדוכה ובחן את מרכזיות האכיפה בצמצום תאונות דרכים, מחקרים בנושא אפקטיביות האכיפה, יעילות האכיפה האוטומטית, מרכזיות גורם המהירות בגרימת תאונות דרכים וחומרת הפגיעה בהן וכו'.

10. לעניין מרכזיות גורם המהירות בגרימת תאונות דרכים וחומרת הפגיעה בהן, נושא זה נבדק על ידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, כחלק מהנושאים שנבחנו על ידי הצוות. בעניין זה קיימת סקירה ממצה של ראש תחום המחקר, יחידת המדען הראשי ברשות לבטיחות בדרכים, הגורסת כי קיימת סברה המבוססת על הספרות המחקרית, לפיה המהירות משפיעה על בטיחות בדרכים בשני אפיקים. האחד, בהסתברות להיות מעורב בתאונה, כלומר הקשר בין מהירות לשיעור התאונות; והשני, הוא חומרת התאונות, כלומר עוצמת הפגיעה בהינתן תאונה. על פי הסקירה, בעניין זה, ניתן לומר, כי בהתאם לעמדת גורמי המחקר, ככל שמהירות הנסיעה גבוהה יותר, המהירות בזמן הנהיגה גבוהה יותר והפגיעה קשה יותר. עוד צוין כי, מהירות בנסיעה גבוהה משאירה לנהג פחות זמן לעיבוד אינפורמציה ושינוי התנהגות בהתאם, ומרחק העצירה הנדרש גדול יותר. במסגרת זו, דרכי התערבות למניעת נהיגה במהירות מופרזת, ביניהם: קביעת מהירות מותרת בטוחה בהתאם לתנאי הכביש אשר מותאמת לתנאי הסביבה, שימוש בתשתית ובאמצעים להאטת מהירות הנסיעה באזורי בית ספר, מקומות מגורים כמו שימוש בפסי האטה, כיכרות, צמתים מוגבהים וכו', חינוך והסברה ועוד בנושא האכיפה- **נמצא כי האכיפה הדיגיטלית הינה האכיפה היעילה ביותר ככזו שמגבירה את המסר כי מהירות מופרזת הינה עבירה על החוק שנאכפת ועילה נהגים נענשים**.

צילום סקירה בעניין מהירות – גורמים, סכנות ודרכי התערבות שהוכן על ידי ראש תחום מחקר, יחידת המדען הראשי ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מצורף ומסומן **מש/2**.

11. עוד נבחן במסגרת עבודת הצוות, נתונים בדבר יישום פרויקט המצלמות הדיגיטליות בשלוש מדינות מערביות בהן הותקנו מערכות אלה: הולנד, צרפת ואנגליה. בעניין זה גובש מסמך סקירה של ד"ר שי סופר מיום 10.8.10, מנהל אגף טכנולוגיות ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מסיכום הסקירה עולה כי מערכות אכיפה אלקטרוניות המופעלות במספר מדינות בעולם נמצאו יעילות בהפחתת עבירות מהירות ואי ציות לרמזור וכפועל יוצא בצמצום תאונות הדרכים והפחתת מספר הנפגעים וההרוגים. מהסקירה עולים הנתונים הבאים:

הולנד - בשנת 1998-2002, הופעלה מערכת מצלמות דיגיטליות המבוססת על רדאר ב- 28 קטעי דרך 116 באורך של 116 ק"מ. בהשוואה לשנים 1997-1990, נמצאה ירידה של 21% הן במספר ההרוגים והן במספר הנפגעים. משנת 1997 עד שנת 2002 המהירות הממוצעת בקבוצת הבדיקה ירדה ב- 4 קמ"ש לעומת ירידה של 1.5 קמ"ש בקבוצת ההשוואה. שיעור הנהגים שנסעו מעל המהירות המותרת ירד באותן שנים מ- 27.4% ל- 15.6%, לעומת ירידה מ- 34.15% ל- 28.7% בקבוצת ההשוואה.

צרפת - בדצמבר 2002 החליטה ועדת השרים לבטיחות בדרכים על פריסת 1000 מצלמות מהירות דיגיטליות המופעלות על ידי ראדאר. הפריסה החלה בחודש נובמבר לשנת 2003. וכבר בשנת 2005 הושלמה פריסת 1000 מצלמות ובסוף שנת 2007 מספרן הגיע ל- 2000 מצלמות. במקביל למהלך זה הוגברה גם אכיפת עבירות מהירות על ידי השוטרים מ- 100,000 דוחות ל- 300,000 דוחות לרבעון. מחקר להערכת הפרויקט בוצע על ידי המוסד הלאומי הבין-משרדי להערכת בטיחות בדרכים. על-פי המדידות, המהירות הממוצעת בכל המדינה ירדה מ- 87 קמ"ש ברבעון השני של 2003 ל- 82.5 קמ"ש ברבעון המקביל בשנת 2006. שיעור הנוסעים במהירות 10 קמ"ש מעל המותר ירד מ- 35% ל- 20%. שיעור הנוסעים 30 קמ"ש מעל המותר ירד מ- 5% ל- 1% ושיעור הנוסעים 40 קמ"ש מעל המותר ירד מ- 1.8% ל- 0.3% ו- 805 מהציבור סבור כי הצלמות תרמו לירידה במהירויות הנסיעה ולירידה בתאונות.

בריטניה – ניסיון רחב היקף עם מצלמות בטיחות נערך בבריטניה בשנים 2000-2004. על סמך 6297 מדידות ב-502 אתרים עם מצלמות מהירות קבועות ו-1448 מצלמות מהירות ניידות נמצאה ירידה כוללת של 6% במהירות הממוצעת. אחוזי הנהגים שנסעו מעל המהירות המותרת ירדו מ- 45% ל- 13.5% (מצלמות קבועות) ומ- 43.2% ל- 35.4% (מצלמות ניידות). נמצאה ירידה של 32% בהרוגים וירידה של 42% בנפגעים וירידה של 56% במספר הולכי הרגל שנפגעו. מערכת המצלמות הורחבה בבריטניה בהדרגה ועד שנת 2006 כללה 2544 אתרי מצלמות מהירות קבועות, 2373 אתרי מצלמות מהירות ניידות, 600 מצלמות רמזור אדום ו-3 מצלמות רמזור שמודדות גם מהירות.

צילום מסמך הסקירה בדבר יישום הפרויקט במדינות מערביות, שהוכן על ידי ד"ר סופר מיום 10.8.2010, מצורף ומסומן מש/3.

12. כאן המקום לציין, כי כיום מופעלות בישראל מצלמות מהירות ניידות במספר כבישים בארץ והפעלתם מצביעה על ירידה בתאונות הדרכים באופן משמעותי. כך למשל: בשנת 2005 הוצבו שתי מצלמות מהירות בכביש בגין בירושלים. בבחינת הנתונים שמתייחסים לשנת 2000, חודש מאי 2005 וחודש אוקטובר 2005 וחודש אוקטובר 2010, העלו כי בתקופה שלפני הצבת המצלמות מספר תאונות הדרכים שקרו בכביש בגין עמד על 152, מתוכן 22 חמורות ו-4 קטלניות. הסיבות לכך, סטייה מנתיב, עקיפה שלא כחוק, מהירות מופרזת שהביאה ל-3 תאונות קטלניות, אי שמירת רווח אשר לגבי חלק מהן הוכח שהן תוצר משני של עבירת נהיגה במהירות מופרזת. בתקופה שלאחר הצבת המצלמות עמד

מספר תאונות הדרכים בכביש בגין על 125 תאונות (ירידה ב- 18% לעומת התקופה שלפני הצבת המצלמות), מתוכן 10 תאונות חמורות (ירידה ב- 55% לעומת התקופה שלפני הצבת המצלמות), וירידה עד ל- 0 תאונות קטלניות (ירידה של 100% לעומת התקופה שלפני הצבת המצלמות).

דוגמה נוספת- כביש 40- אזור צומת בית שמואל: בחודש נובמבר 2002 הוצבו מצלמות מהירות. בחינת נתוני תאונות דרכים והסיבות במהלך התקופה טרם הצבת המצלמות, עמד מספר התאונות על 35, כאשר 10 מתוכן בשל מהירות מופרזת. בחינת נתוני תאונות דרכים לאחר הצבת המצלמות העלה כי מספר התאונות עמד על 20 (ירידה של 43% בסך הכל תאונות וב- 2 מהתאונות קרו בשל מהירות מופרזת).

צילום המכתב מטעם משטרת ישראל מיום 7.11.2010 בנושא בחינת נתוני תאונות דרכים באתרי הפעלת מצלמות מהירות, המפרט נתונים האמורים, מצורף ומסומן מ/ש 4.

13. בנוסף להחלטת הממשלה מס' 1370 (מיום 11.3.2007) החליטה ממשלת ישראל לאשר את פרויקט המצלמות בצמתים וב"כבישים אדומים", וזאת במסגרת פרויקט א'3' (אכיפה אלקטרונית אוטומטית- (משותף למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, המשרד לביטחון פנים והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים).

צילום החלטת ממשלה מס' 1370 (מיום 11.3.2007), מצורף ומסומן מ/ש 5.

14. על פי החלטת הממשלה מס' 3917 ייפרסו 200 מצלמות מהירות דיגיטליות ו- 100 מצלמות רמזור. המצלמות ייפרסו בשלבים: על פי ההערכות שלב א' יושלם עד 31.12.2010 והוא יכלול הצבת 21 מצלמות מתוכן 11 מצלמות מהירות ו- 10 מצלמות רמזור ו- 39 יחידות הפעלה – הכוונה היא לתשתית המאפשרת הפעלת מערכת האכיפה הדיגיטלית.

שלב ב' יכלול הצבת מצלמות נוספות, באופן שתתאפשר הפעלה מבצעית מלאה, כולל שלב א', של סך של 60 מצלמות מתוכן 40 מצלמות מהירות ו- 20 מצלמות רמזור, התקנת 120 עמדות הפעלה נוספות (סה"כ 180 עמדות), ועוד 60 עמדות דמה – עמדה ללא תשתית שאין אפשרות להפעיל בה מערכת אכיפה אך מבחינה חיצונית היא דומה לעמדת הפעלה. סיומו של שלב זה אמור להימשך עד ליום 15.4.2011.

15. זה המקום לציין כי במקביל להצבת המצלמות בשלב א' של הפרויקט יתקיים מחקר מלווה שיבחן את התוצאות של הפרויקט והשפעתו על האכיפה וכו'. עוד יצוין כי, שאלת הפריסה למכסה המקסימאלית שנקבעה בהחלטת הממשלה מס' 3917 מותנה בתוצאות המחקר של שלב א' וכן בתקציב.

16. עוד יצוין, כי המצלמות שיוצבו בשלבי הפרויקט אמורות בשלב זה או אחר להחליף את המצלמות האנלוגיות הקיימות היום, אשר לא ניתן יהיה להמשיך ולהפעילם מאחר והם אינם מיוצרות יותר ובעתיד גם לא ימשיכו לייצר עבורם פילם. כך, שלמעשה המצלמות הדיגיטליות החדשות יחליפו, לאורך זמן, לפחות בחלקן, את המצלמות הקיימות שעל התקנתן ופעולתן מזה שנים אין חולק.
17. מיקום הצבת המצלמות הדיגיטליות נקבע על פי קריטריונים מוגדרים שבסיסם עומד מסד נתוני תאונות דרכים ב-4 השנים האחרונות, חלוקה לפי חומרת התאונה לפי דרגות הפגיעה של הנפגעים, הסיבות לקרות התאונה בדגש על מהירות מעל למותר, מאפייני כביש והיכרות עם תרבות נהיגה, רמת ציות לחוק של המשתמשים בדרך באותם אזורים בהם יוצב המצלמות, צרכים ארגוניים, צורך בהפחתת מהירות נסיעה והתאמתה לתנאי הדרך ושיקולים אחרים נוספים.
18. למען השלמת התמונה יצוין כי ביום 10.10.2010 החליט שר התחבורה והבטיחות בדרכים לאמץ המלצות של ועדת היגוי מקצועית-ציבורית לעניין הנחיות חדשות בדבר קביעת מהירויות מותרות ברשת הדרכים. כפועל יוצא, תועלה המהירות המותרת במספר כבישים שנמצאו מתאימים לנסיעה במהירות גבוהה מן המותר כיום, ומאידך תופחת המהירות המותרת בכבישים אחרים
19. לאחר שהושלם תכנון הפרויקט, נערך מכרז להקמת המערך, נבחר זוכה, ובשיא שלב ההכנות ליישומו בפועל, הוגשה העתירה דנן. העתירה מכוונת כנגד יישום הפרויקט ומבקשת כי בית המשפט הנכבד יורה על ביטולו.

עמדת המשיבים

20. המשיבים סבורים כי דין העתירה להידחות הן על הסף והן לגופה, תוך חיוב העותרים בהוצאות הולמות, משורה של טעמים ועילות.

דין העתירה להידחות על הסף בשל אי מיצוי הליכים ובשל היותה מוקדמת

21. דין העתירה להידחות על הסף, בשל היותה מוקדמת ומוגשת בטרם מוצו ההליכים אל מול המשיבים. הדרך אצה לעותרים להגיש את העתירה כבר ביום 16.9.2010, פחות מחודש ימים, ממועד הפנייה הראשונה של העותרים למשרד לביטחון פנים מיום 22.8.2010 (צילום הפנייה צורף לעתירה). בכך, נראה, כי פניית העותרים למשרד לביטחון פנים, מטרתה אך לצאת ידי חובה ולשמש כטענה בפיהם כי הליכים בפני הרשות קודם לעתירה, מוצו. ולא כך. לעמדת המשיבים העצירה הוגשה ללא שהיה סיפק בידי המשיבים להתייחס לפניית העותרים מיום 22.8.2010 (צורפה כנספח א' לעתירה), ודי בכך כדי לדחותה על הסף. הגשת העתירה מבלי שמוצו ההליכים בפני הרשויות, מנוגדת

להלכה הפסוקה שיצאה תחת ידו של בית המשפט הנכבד בדבר חובתו של עותר, קודם לפנייה בבקשת סעד מבית המשפט הנכבד, למצות את ההליכים בפני הרשות ולאפשר לה לשטוח את טענותיה בפניו. דינה של עתירה זו אינו שונה מדין של עתירות רבות שנדחו ולו בשל הגשתן ללא פנייה מוקדמת לרשות המינהלית הרלוונטית. ההפך הוא הנכון, עתירה זו מחדדת את הצורך בהעמדת דברים על דיוקים ולהבהיר למי שההלכה הפסוקה לא ברורה לו דיה, כי עתירות לבית משפט נכבד זה מוגשות רק לאחר שההליכים מוצו בפני הרשות המינהלית.

22. הנה-כי-כן, העותרים פנה לבית המשפט הנכבד בסמוך מאד לאחר פנייתו למשיבים, ולא המתין זמן סביר לקבלת תשובתם לפנייתו. בנסיבות אלה, על פי ההלכה הפסוקה, דינה של העתירה להדחות עקב אי-מיצוי ההליכים מצידם של העותרים. לענייננו יפים, אפוא, דבריו של כב' השופט זמיר בבג"ץ 2624/97 **ידיד נ' ממשלת ישראל**, פ"ד נא(3) 71, 82-83 (1997), כדלקמן:

"עוד הערה אחת לסיום. כלל הוא שאדם חייב, לפני שהוא מגיש עתירה לבית משפט זה, למצות את הסעד המינהלי, כלומר, לפנות אל הרשות המוסמכת מבעוד זמן, לבקש ממנה שתפעיל את סמכותה, לתת לה שהות לשקול את הבקשה, לפי נסיבות המקרה, ולקבל ממנה תשובה אשר, לדעתו, אינה עומדת במבחן החוק. במקרה זה נראה כי רוב העותרים, בהיותם עורכי דין, היו מודעים לחובת המיצוי של הסעד המינהלי. הם אף שילמו מס שפתיים לחובה זאת. אך, בנסיבות המקרה, הם לא יצאו ידי חובה..."

וכן ראו, למשל, פסק דינה של כב' השופטת נאור בבג"ץ 9403/05 **מסוף העברת מסמכי מחשבים בע"מ נ' שר האוצר**, תק-על 2005 (4) 540 (2005), כדלקמן:

"דין העתירה להידחות על הסף מחמת היותה מוקדמת, אם לא נמהרת. העותרת חרזה מאחד הכללים הבסיסיים שהותו בהלכה הפסוקה בנוגע לביקורת השיפוטית – מיצוי ההליכים בפני הרשות המוסמכת עובר לפנייה לבית המשפט הגבוה לצדק. בנסיבות העניין, היה על העותרת להמתין פרק זמן סביר עד לקבלת תשובת המשיבים בטרם תגיש את עתירתה (השוו בג"ץ 4065/97 עמותת "בצדק" נ' היועץ המשפטי לממשלה (לא פורסם); בג"ץ 2127/98 סובחי (חוסין) פריד ואח' נ' שר הפנים (לא פורסם)). העותרת לא מיצתה הליכים אלא רק התיימרה למצותם."

וכן ראו:

בג"ץ 6485/07 **הפורום לסלולריות שפויה נ' השר להגנת הסביבה**, תק-על 2007 (3) 3445 (2007).

בג"ץ 8144/07 **התנועה להגינות שלטונית נ' שר החקלאות ופיתוח הכפר** תק-על 2007 (3), 5122 (2007).

בג"ץ 3750/08 **לירן נ' היועץ המשפטי לממשלה**, תק-על 2008 (2) 1452 (2008).

דין העתירה להידחות נוכח היותה מבוססת על פרטים שפורסמו בכלי התקשורת

23. בנוסף, נפנה בעניין זה לכך, שהעתירה כולה מבוססת רק על פרטים שפורסמו בכלי התקשורת, ועל פרשנותם של העותרים את הפרסומים האמורים. לעמדת המשיבים די מטעם זה כדי לדחות את העתירה על הסף.

לעניין דחייתה על-הסף של עתירה המסתמכת רק על כתבות בכלי התקשורת, נפנה לדברי כב' השופט (כתוארו אז) חשין בבג"ץ 2148/94 **גלברט נ' נשיא בית המשפט העליון**, פ"ד מח(3) 573 (1994), שם נסמכה העתירה כל כולה על פרסום עיתונאי, כדלקמן:

"נער הייתי גם זקנתי ולא ראיתי עתירה ראויה הנתמכת בתצהיר שכל כולו נסמך הוא אך על דברים שנכתבו בעיתון כדברים שהם אימרי אמת.

כוונתי היא, כמובן, לנושאים שהם בידיעת הפרט, להבדיל מנושאים שהם מעניין הכלל וידיעתם היא נחלת הציבור. אכן, יכול עותר - או משיב - לצרף עיתון לתצהירו, לראיה כי ביום פלוני נכתבו בעיתון פלוני דברים פלוניים. כך הוא בתביעה שעניינה לשון הרע, וכך מוכיח תובע כי הוציאו דיבתו רעה. ואולם לא שמעתי עד הנה כי מותר הוא עותר לסמוך בבית משפט על דברים שנכתבו בעיתון, ולהוסיף ולטעון כי דברי אמת הם אך באשר פורסמו, וגם לא ידעתי על כל חזקה (פרזומפציה), כי כך הוא. לא בכדי טרחו העותרים להדגיש בעתירתם כי דברי השופט זועבי כפי שפורסמו בעיתון, יש בהם כדי להביא לפסילתו כחבר ועדת החקירה "באם (כך) אכן נאמרו הדברים מפי כבוד המשיב 2". נמצא לנו, איפוא, שבתוכה של עתירה אין ראיה אם אמר השופט זועבי את הדברים המובאים מפיו, אם לאו. משידענו כל אלה, לא נוכל לומר אלא זאת, כי לאמיתם של דברים לא הוכיחו העותרים דבר בעתירתם. ובאין-הוכחה בידם, כיצד זה מבקשים הם סעד נגד השופט זועבי?"

וכב' השופט (כתוארו אז) חשין המשיך ואמר:

"נתחלפו העיתים, נשתנו המינהגות, וימים שהיו חלפו ואינם עוד עימנו. על דרך ההפלה נאמר, שכיום נוטל אדם לידו את עיתון הבוקר או עיתון הצהריים, ומבטו מרקד בין הידיעות השונות עד שעינו צדה ידיעה פלונית. ומשמצא מה שמצא קורא הוא אל חבריו: קומו ונעלה ציון - אל בית המשפט העליון. אומר ועושה. עתירה לבית משפט כמו נכתבת היא במהלך הנסיעה, ובעומדו לפני בית המשפט ועתירה פגומה בידו, מבקש אותו מתדיין כי תינתן ארכה בידו לתקון את אשר עוול. מינהג חדש הוא שבא למדינה, ואני לא אסכים לחיות בו. נזכור כולנו ונשמור: המבקש כי ינהגו בו כבוד - יקדים וינהג כבוד בחברו, והאומר לחברו כי יטול קורה מבין עיניו, ייטיב לעשות אם יקדים ויטול קורתיים מבין עיניו-שלו."

נפנה גם לאמור בפסק הדין בבג"ץ 6193/07 **ISRAEL LAW CENTER שורת הדין נ' ראש הממשלה**, תק-על(3)2007 1652 (2007), כדלקמן:

"העתירה נסמכת על ידיעות שונות שנתפרסמו באמצעי התקשורת. העותרת לא ראתה לנכון לפנות למשיבים לפני הגשתה של העתירה; היא הזדרזה בפנייתה בלא שניתן הסבר משכנע מדוע לא פעלה כמקובל, קרי פנתה תחילה לרשות המינהלית טרם הגשתה של העתירה. אף ברור הוא כי אין מדובר במקרה חריג המצדיק פניה לבית המשפט בלא שנעשה תחילה ניסיון לברור הענין אצל הרשות המוסמכת.

העתירה נדחית, אפוא, על הסף. העותרת תישא בשכר טרחת עורך דין בסך 5,000 ש"ח."

וכן ראו בג"ץ 8144/07 התנועה להגינות שלטונית נ' שר החקלאות ופיתוח הכפר, תק-על 2007(3) 5122 (2007), כדלקמן:

"העותרת טענה להנחיית שר החקלאות אולם כל שצירפה לעתירה הוא הודעה מטעם יועצת התקשורת לשר החקלאות (מיום 3.9.2007) בה נכתב כי "שר החקלאות, שלום שמחון, מאיים כי אם הרבנות הראשית לא תפעיל את היתר המכירה בכלל ערי ישראל, לא יאפשר משרד החקלאות ייבוא תוצרת חקלאית בשנת השמיטה" (נספח א לעתירה). עוד צוין בהודעה כי השר הנחה את המרכז לסחר חוץ במשרד החקלאות שלא לתת רשיונות יבוא לתוצרת חקלאית עד שהרבנות הראשית תפעיל באופן מלא את היתר המכירה בכל הישובים. העותרת לא צירפה הודעה רשמית על החלטה באופן שיאפשר העברת ביקורת שיפוטית. בצירוף הודעת יועצת התקשורת כפי שהופצה לעיתונות - אין די"

24. לפיכך, בהתאם להלכה הפסוקה, כיוון שהעתירה דן נסמכת באופן בלעדי על פרסומים עיתונאיים בכלי התקשורת, ובהיעדר הצגה של ניסיון כלשהו מטעם העותרים לברר את נכונות הפרטים או את מידת דיוקם, דינה של העתירה להדחות על-הסף, תוך חיובם של העותרים בתשלום הוצאות הולמות לאוצר המדינה.

דינה של העתירה להידחות על הסף, בשל הגשתה בשיהוי כבד

25. דינה של העתירה להידחות על הסף, בשל הגשתה בשיהוי כבד. המשיבים עומלים מזה שנים על ההכנתו והכשרתו של פרויקט המצלמות. תחילתו של הליך בחינת הפרויקט ואישורו בהמלצות ועדת שיינין, עובר בהחלטת ממשלה מס' 3917 (מיום 17.7.2005), המאמצת את המלצות דו"ח שיינין וכלה בהחלטת ממשלה מס' 1370 (מיום 11.3.2007), בעניין המאבק בתאונות דרכים, המאשרת את פרויקט המצלמות. הגשת העתירה, למעלה מ-3 שנים מיום החלטת הממשלה המאשרת את הפרויקט, לוקה בשיהוי כבד המצדיק את דחייתה על הסף.

לעניין דחיית עתירה בשל שיהוי נפנה לפסק דינה של כב' השופטת (כתוארה אז) ביניש בע"מ 7142/01 הועדה המקומית לתכנון ובנייה-חיפה נ' החברה להגנת הטבע, פ"ד נו(3) 673 (2002), כדלקמן:

"4. ... כפי שנפסק בבית משפט זה לא פעם, בבואנו לבחון טענת שיהוי, עלינו לבחון שלושה יסודות שונים המרכיבים את השיהוי. היסוד הראשון מתמקד בטיב התנהגות העותרים עצמם, ובשאלה: האם חלוף הזמן מרמז כי ויתרו על זכויותיהם, יסוד זה הוגדר בפסיקתנו "שיהוי סובייקטיבי". יסוד שני, עניינו בשינוי המצב, והפגיעה באינטרסים ראויים - של הרשות או של צדדים שלישיים - שנגרמה בעקבות האיחור בהגשת העתירה. יסוד זה הוגדר בפסיקתנו על פי אותה גישה "שיהוי אובייקטיבי". על פי גישה אחרת מבטא יסוד זה את עקרון "טובת הכלל" שהוא כשלעצמו עילה לדחיית העתירה על הסף (ראו דברי השופט חשין בבג"ץ 2632/94 דגניה א',

אגודה חקלאית שיתופית נ' שר החקלאות, פ"ד נ(2) 715, בעמ' 744-741). היסוד השלישי, עניינו חומרת הפגיעה בשלטון החוק המתגלה במעשה המינהלי שהוא נשוא העתירה. יסוד זה נותן ביטוי לעקרון לפיו בית המשפט לא יתן ידו לפגיעה חמורה בשלטון החוק, גם אם העתירה הוגשה בשיהוי שפגע באינטרסים מוכרים. היחס בין שלושת היסודות הרלוונטיים לשיהוי ייקבע על פי משקלו היחסי של כל אחד מהשיקולים בנסיבותיו של כל עניין. בבואו להכריע בשאלת השיהוי יפעיל, אפוא, בית המשפט מערכת איזונים על פיה יבחן בעיקר את היחס בין הפן האובייקטיבי של השיהוי, היינו מידת הפגיעה באינטרסים ראויים של היחיד או של הרבים, לבין מידת הפגיעה בחוק ובערכי שלטון החוק (ראו: בג"ץ 170/87 אסולין נ' ראש עיריית קרית גת, פ"ד מב (1) 678 695-694; בג"ץ 2285/93 אוסי נחום נ' גיורא לב, פ"ד מח (5) 630 643-640; בג"ץ 7053/96 אמקור נ' שר הפנים, פ"ד נג (1) 193 204-201).

5. ... בבואנו לבחון טענת שיהוי, ניתן משקל רב יותר דווקא לבחינת הרכיב האובייקטיבי, קרי: מידת הנזק שנגרם לרשות ולצדדים שלישיים עקב ההשתרות בהגשת העתירה. ...

כפי שציינתי, גם משקבענו כי מתקיים היסוד האובייקטיבי של טענת השיהוי, אין די בכך כדי להכריע את גורל העתירה, שכן עלינו לבחון עוד את השיקול שעניינו פגיעה בשלטון החוק. במצבים מסוימים שבהם הפעולה המינהלית המשמשת נושא לעתירה מהווה פגיעה חמורה בשלטון החוק, יוענק לעותרים סעד למרות הנזק שיגרם לרשות או לצדדים שהסתמכו על ההחלטה המינהלית. מצבים אלה הם בבחינת חריג לכלל, שכן בדרך כלל עצם קיומו של פגם בפעולה המינהלית לא בהכרח יפסול את ההליך כולו ובודאי שאין די בו כדי להתגבר על טענת השיהוי. כפי שהבהיר השופט זמיר בבג"ץ 2285/93 הנ"ל, בעמ' 642:

"לא כל פגם משפטי בהחלטה מינהלית גובר על שיהוי מצד העותר. להיפך, בדרך כלל השיהוי משמש לדחיית עתירה על הסף על אף הטענה שההחלטה המינהלית לוקה בפגם משפטי. רק במקרים מיוחדים עשויה הטענה בדבר פגם משפטי להגיע לדרגת חומרה הגוברת על הנזק הנובע מן השיהוי."²⁶

26. לא זו אף זו. דינה של העתירה להידחות על הסף מאחר והמשמעות המעשית של הסעדים המבוקשים בגדרה, הינה התערבות במדיניות החברתית שאושרה על ידי הממשלה בנושא בעל חשיבות לאומית גבוהה- ולא הוא נושא המאבק בתאונות הדרכים ומניעת הקטל בכבישים. כך מקום שהעותרים לא הניחו תשתית משפטית ראשונית המצדיקה התערבות בהחלטות המשיבים.

אף לגופם של דברים – סבורים המשיבים כי דין העתירה להידחות בהעדר עילה שמצדיקה התערבות בית המשפט הנכבד בהחלטות הממשלה בעניין אישור פרויקט המצלמות הדיגיטליות

27. המשיבים סבורים כי דין העתירה להידחות לגופם של דברים בהעדר עילה שמצדיקה התערבות בית המשפט הנכבד בהחלטות הממשלה לאישור פרויקט המצלמות הדיגיטליות. המדובר בהחלטות סבירות, מאוזנות ומחויבות המציאות.

28. פירוט הרקע לאישור פרויקט המצלמות הדיגיטליות, מלמדנו כי הרעיון שביסוד הפרויקט על מרכיביו ופרטיו, אינו פרי גחמת ליבו של מאן-דהוא מהפקידים אצל המשיבים, כפי שהעותרים מנסים לטעון. ההפך הוא הנכון. אישור הפרויקט נמשך שנים רבות ונבחן

לאורך הליך מורכב במיוחד בו מעורבים ועדת שיינין בהרכב שאינו מותר מקום לספק בדבר מומחיות חבריו בתחומים הנדרשים; שתי החלטות ממשלה המאשרות את הפרוייקט כחלק ממערך שלם של החלטות ממשלה בעניין המלחמה בתאונות דרכים והפחתת הקטל בכבישים, וצוות בין-משרדי שאיגד את הגורמים המומחים בדבר מטעם המשיבים בנושאים שבמוקד העתירה. העתירה אינה מכוונת נגד החלטות הממשלה, וספק אם העותרים טרחו טרם אצה להם הדרך לפנות בעתירה זו, לתור אחר הבסיס המכשיר את הפרוייקט; וממילא העותרים לא הניחו תשתית משפטית ראשונית כנגד החלטות הממשלה המאשרות את הפרוייקט. ובכך די כדי לדחות את עתירתם.

29. לא זו אף זו. העתירה אינה מצביעה על כל עילה משפטית המציקה התערבות בית המשפט הנכבד בהחלטות הממשלה המאשרות את הפרוייקט. שכן, רוב הטענות המועלות בעתירה מבוססות על כתבות תקשורתיות, שמתמקדות במרכזיות פקטור המהירות כגורם להתרחשות תאונות דרכים. העותרים וביניהם עותר מס' 1 – עורך מגזין רכב, מבססים את עתירתם על סברות כאלה ואחרות הגורסות כי מהירות אינה הגורם המרכזי בהתרחשות תאונות דרכים, שלא לומר – אינה מהווה כלל גורם להתרחשות תאונות דרכים בהתאם להשקפת עולמם של העותרים, ובשל כך בלבד הם מבקשים כי בית המשפט הנכבד, יורה על ביטול ביצוע הפרוייקט, תוך אימוץ גישתם זו. לאמיתה עתירה זו, מבקשת כי בית המשפט הנכבד יתערב בנושאים שבמומחיות עליהם אמונים המשיבים בנושאים העומדים בגרעין המדיניות כלכלית-חברתית של ממשלת ישראל, ללא כל עילה המצדיקה התערבות מעין זו.

30. תהא אשר תהא, השקפת עולמם של העותרים, אין היא מצדיקה התערבות של בית המשפט הנכבד בנושא שבמומחיות הגורמים המקצועיים אצל המשיבים ובנושא שממשלת ישראל החליטה עליו במסגרת מדיניותה החברתית בנושא המלחמה בתאונות דרכים והפחתת הקטל בכבישים. התערבותו של בית המשפט הנכבד בנושאים שבמומחיות נעשית במשורה מקום שנפל פגם מהותי היורד לשורש הענין ולא כך הוא במקרה שלפנינו. שכן, הלכה היא כי אין פסול בכך שלצורך קבלת הכרעות בעניינים הדורשים מומחיות מקצועית מקבל הגוף המינהלי את הכרעתו של מומחה מטעמו ונשען על מיומנותו ומקצועיותו. ראו לעניין זה לפסק דינו של בית המשפט הנכבד ב-בג"ץ 7456/09 מיזברג נ' שר הבריאות (פורסם בנבו), בג"ץ 1661/05 המועצה האזורית חוף עזה נ' כנסת ישראל, פ"ד נט(2) 481, 612 א (2005).

31. נושא המלחמה בתאונות הדרכים ומיגור הקטל בכבישים הנמצא בעדיפות גבוהה על סדר יומה של הממשלה. בעניין זה מושקעים משאבים בהיקפים עצומים למימוש מדיניות הממשלה בנושא זה. המדובר בנושא חברתי-כלכלי, שמצוי כולו בסמכות הרשות המבצעת והעותרים לא הצביעו על כל עילה המצדיקה התערבות במדיניות זו.

32. מעבר לכך. המשמעות המעשית של הדיון בנושא העומד במרכז העתירה- השקפת עולמם של העותרים בנושא עבירות מהירות ומרכזיותה כגורם לתאונות דרכים- בקשה מבית המשפט הנכבד כי ייתן הכשר במפורש או במשתמע לנהיגה מעל המותר בחוק, ובעצם לתת היתר להתנהגות עבריינית שתוצאותיה מוכרת לכל. ודי בטעם זה כדי לדחות את העתירה.

33. הנה-כי-כן, דין העתירה להידחות אף לגופם של דברים.

34. אשר-על-כן, מתבקש בית המשפט הנכבד לדחות את העתירה הן על הסף והן לגופם של דברים תוך חיוב העותרים בהוצאות המשיבים.

היום, ח' כסלו תשע"א
15 נובמבר 2010

ערין ספדי, עו"ד
סגנית לפרקליט המדינה