

בבית- המשפט העליון
בשבתו כבית-דין גבוה לצדק
בירושלים

בג"צ 6785/10

העותרים:

1. רוני אהרנוביץ

מרח' גוטליב 1 תל-אביב 64392
טל: 03-5227036 פקס: 03-5230741

2. ארנון פלקוב

מרח' הארזים 17 גבעת עדה 37808
טל: 052-3059990 פקס: 04-6289010

- נגד -

המשיבים:

1. שר התחבורה והבטיחות בדרכים

2. השר לבטחון פנים

3. מפכ"ל המשטרה

4. מפקד משטרת התנועה

כולם על-ידי פרקליטות המדינה
משרד המשפטים, צאלח א-דין 29, ירושלים

תשובת העותרים לתגובת המשיבים

מבוא: התגובה המשפטית מול התגובה האמיתית

למעשה אין מדובר בתגובת המשיבים לגופו של עניין כי אם בתגובת באי-כוחם בשמם. התגובה כוללת טיעונים משפטיים פרוצדוראליים גרידא, כמו מיצוי ושיהוי, אך אין היא כוללת התייחסות עניינית לעתירה.

בטרם נפנה לגופן של טענות, ונוכח טיבן, חשוב להביא לידיעת בית-משפט נכבד זה כי במקביל לניסוח תגובתם המשפטית בכתב, הגיבו המשיבים לעתירה זו דה-פקטו על-ידי שורה ארוכה של פעולות בשטח – כולן פעולות בתגובה ישירה ובעלות השלכה רבתי לעתירה זו - ואשר את רובן הותירו המשיבים ניסתרים מעיני כבוד בית-משפט נכבד זה בכתב תגובתם. הסיבה לכך ברורה – תגובתם הסיבתית של המשיבים לעתירה מעידה כשלעצמה בצידקת העתירה ויסודותיה המבוססים.

להלן פירוט האירועים:

1. **21 ספטמבר 2010** - חמישה ימים אחרי הגשת העתירה כינס המשיב 2, השר לבטחון פנים יצחק אהרנוביץ', ישיבה בהולה בה הוחלט שחלק מהמצלמות, שהיו אמורות להיות מוצבות בכבישים מהירים ומרובי תנועה במרכז, יוסטו לטובת כבישים אדומים בפריפריה. בישיבה הודיע השר

למפקד משטרת התנועה דאז, המשיב 4, ניצב אבי בן-חמו: "חשוב לשים לב כאשר ממקמים את המצלמות, שהן באמת יתרמו להורדת מספר התאונות, ולא ישמשו בעיקר לגביית כספים מהנהגים".

ניצב בן-חמו "הסכים לדברים" ונקבע כי תוכנית הצבת המצלמות תשונה.

2. **7 אוקטובר 2010** - המשיב 1, שר התחבורה ישראל כץ, מצטרף למשיב 2 ומודיע על הקפאת פרויקט המצלמות: "כשר הממונה על הבטיחות בדרכים אני רוצה לוודא שהמצלמות יוצבו רק במקומות מונעי סיכון ולא במקומות שמניבים הכנסות גבוהות מהציבור".

3. **10 אוקטובר 2010** - המשיב 1, שר התחבורה ישראל כץ, מכריז על העלאת המהירות בכבישים המהירים ב-10 קמ"ש גמדיים, מס-שפתיים. אגב, העלאה זאת מאיינת את מרבית טיעוני המשיבים בתגובתם ולכל הפחות מלמדת על כשל טיעונם וחובת הסבר על כפל הלשון לבית-משפט נכבד זה.

4. **26 אוקטובר 2010** - המשיב 2 "מאתר" עבור המשיב 4, מפקד משטרת התנועה, שהציג מצג שווא בפני ועדת הכלכלה של הכנסת במטרה להכשיר את פרויקט המצלמות והיה אחראי על תוכנית פריסתן המקורית, תפקיד מחוץ למשטרה. המשיב 4 מתפטר מתפקיד מפקד משטרת התנועה.

5. **28 אוקטובר 2010** - המשיב 1 מודיע, שהוא "שוקל את העלאת המהירות המותרת בכביש 6 ל-130 קמ"ש".

6. **4 נובמבר 2010** - המשיב 2 מכריז על פריסה חדשה של מצלמות המהירות. בשונה מהתכנית המקורית, בעקבותיה הוגשה עתירה זו, משונה בשלב הפריסה הראשונית היחס מצלמות מהירות/מצלמות רמזור ל-1:1 במקום 1:3 לטובת מצלמות מהירות - והן מועתקות מהכבישים המהירים הראשיים לכבישים בפריפריה. במשרד לביטחון פנים הסבירו את השינוי במיקום המצלמות: "השינוי בא כי המטרה של הפרוייקט היא צמצום תאונות הדרכים והגברת האכיפה - לא מכונת גבייה לאוצר". העותרים נדהמים לנוכח העובדה, שבתגובתם מסתירים המשיבים התפתחות מרכזית זאת מכבי בית-המשפט.

7. **8 נובמבר 2010** - המשיבים 1 ו-2 באולטימטום לאוצר: אם לא יוגדל תקציב האכיפה של אגף התנועה במשטרה - משרדי התחבורה וביטחון הפנים לא יפעילו את מצלמות המהירות החדשות. המשיב 1: "אסור שהפעלת

המצלמות תהיה על חשבון תקציב האכיפה שהוא הכלי היעיל ביותר כיום
להרתעת עברייני התנועה ולצמצום תאונות הדרכים." .
בפגישה בין המשיבים סוכס כי, "פריסת המצלמות תהיה אך ורק על פי
מוקדי סיכון ובכבישים אדומים ולא בכבישים מהירים, שיכולים רק
להעשיר את קופת המדינה".

8. **9 נובמבר 2010** – תגובת משרד האוצר: "החלטה שלא להפעיל את מערך
המצלמות החדש במסגרת התקציב הקיימת, כמוה כאמירה לפיה מערכת זו
אינה משפרת את מערך האכיפה לעומת הפעילות הקיימת".
אין לעותרים אלא להצטרף בהכנעה לתשובת האוצר למשיבים.

מסכת עובדתית זו המלמדת על התנהלותם המבולבלת של המשיבים מעידה כאלף עדים,
שהם פעלו עובר לעתירה מתוך שיקולים זרים ותוך חריגה מהותית מסמכותם, ולכל
הפחות ללא כל שיקול דעת ובשליפה מן המותן ביצירתם עובדות בשטח. מכאן שדי
בפירוט עובדתי זה ובתגובת המשיבים לה ללמד כי עתירה זו ניצבת לה על שתי רגליים –
עובדתית ומשפטית – נטועות היטב.

בית-המשפט הנכבד מתבקש בזאת לא רק להתחשב במסכת עובדתית חדשה זו בבואו
ליתן החלטה באם להוציא את צו-הביניים המבוקש נגד המשיבים, המורה להם להימנע
מהפעלת מצלמות המהירות הדיגיטליות, אלא גם לחייבם בהסבר להתנהלות תמוהה זו
– כל מעשה וטעמו - וזאת עד למתן החלטה סופית בעתירה זאת.

תשובת העותרים לתגובת המשיבים

1. **"עתירה נגד הצבת מצלמות בצמתים וב'כבישים אדומים'"**
נראה כי המשיבים כשלו בהבנת העתירה, ומתוך כך מכשילים בתובנת ליבת
העתירה. העתירה כלל אינה טוענת נגד הצבת מצלמות רמזור בצמתים, ההיפך הוא
הנכון. מבחינת העותרים ראוי שכל המצלמות תהיינה מצלמות רמזור ותוצבנה
בצמתים – ואפילו בכל צומת מרמזור.
הטענה בדבר היות העתירה נגד מצלמות מהירות ב"כבישים אדומים", אינה אלא
הטענייה; לא מדובר כלל ב"כבישים אדומים". המצלמה הראשונה שהוצבה
במסגרת הפרוייקט לא היתה ב"כביש אדום" אלא בכביש 4, המיקומים שפורסמו
לא היו בכבישים אדומים אלא בכבישים מהירים ראשיים, עתירי תנועה – והדבר
היחיד המשותף להם לא היה צבע אלא היותם פוטנציאל להכנסה גבוהה מדו"חות.

רק לאחר הגשת העתירה, נערכה הפגישה הבהולה הנ"ל בלשכת המשיב 2 (סעיף 1 בפרק המבוא), בה דובר על "הסטה" של חלק מהמצלמות ל"כבישים אדומים". מכאן שלטעון שהפרוייקט התיימר מלכתחילה להציב מצלמות ב"כבישים אדומים", אינה אלא הטעייה של בית-משפט נכבד זה.

זאת ועוד; עצם "הסטת" המצלמות בעקבות העתירה מעידה שעתירה זו בדין יסודה. העותרים טוענים, שהסטה זו לא ריפאה את חוליי מיקום הצבת מצלמות המהירות, שכן מבחינה בטיחותית עדיין היא עליהן להיות מוצבות במקומות אחרים. המשיבים, שמנסים להסתיר מבית-המשפט את דבר ההסטה, קל וחומר שאינם מנסים אפילו לשכנע בתגובתם - בעובדות ובמספרים שכל כך נדרשים לביסוס טעוניהם - שהמיקומים החדשים אכן מסוכנים יחסית. במילים אחרות, החטא שהוליד את המיקומים המקוריים ממשיך ללוות גם את המיקומים החדשים.

בכל מקרה, מדובר בשלב אי של הפרוייקט וב-10 מצלמות מהירות בלבד. בשלבים הבאים תמוקמנה 190 מצלמות נוספות; מי לידינו יתקע שבשלב הבא, בעוד חודשים ספורים, לא יצוצו להן מצלמות במיקומים המקוריים, בעטיים הוגשה העתירה? ונשאלת השאלה: האם יש 200 "כבישים אדומים"? האם יש חמישים? האם מגאלומניות פרוייקט המצלמות לא מעידה אובייקטיבית על בעייתיות עמדת המשיבים?

העותרים מבקשים להדגיש, שהביטוי "כבישים אדומים" אינו אלא חלק מהפרופוגנדה השיטתית שמנהלים המשיבים במסגרת פרווייקט מצלמות המהירות. העותרים טרחו ויגעו אך לא מצאו אף פרסום רשמי של המשיבים ובו רשימה של "כבישים אדומים". הם מצאו רשימה של כבישים ובהם ליקויים בטיחותיים ורשימה של כבישים בהם אירעו תאונות, ללא כל התייחסות לגורמיהן. באתר משטרת התנועה מובאת דוגמה ל"כביש אדום": כביש 90 (אין בו מצלמות). ברשימה שפירסמה הרשות לבטיחות בדרכים באוקטובר 2010 מופיעים 10 המקומות המסוכנים ביותר בישראל. הפתעה! – ברשימה אין 10 כבישים אלא 10 צמתים. הדעת נותנת, שהמשיבים ישקיעו במצלמות רמזור או במצלמות וידאו המתעדות את התנהלות הנהגים בצמתים, אבל הם מעדיפים מצלמות מהירות.

ומה מונע מהמשיבים להפוך "כביש אדום" ל"כביש ירוק" על-ידי שיפור התשתית? המשיבים, שמשקיעים בכבישים לפי שיקולים פוליטיים ולא בטיחותיים (ע"ע כביש 5, כביש מהיר ובטוח המשרת בלבדית את תושבי אריאל, מול כבישי עורק בדרום ובצפון שאין בהם הפרדה בין המסלולים אך יש בהם תאונות למכביר),

יכולים וחייבים לפעול למען בטיחות עוברי הדרך, אבל תחת זאת הם מעדיפים להילחם בנהגים. מצלמות המהירות אינן אלא הנשק המודרני במלחמה הזאת. העותרים חוזרים על עמדתם, לפיה מצלמות המהירות חייבות להיות מוצבות אך ורק במקומות בהם מהירות מופרזת מעל למותר בחוק גורמת ליותר תאונות מאשר במקומות אחרים. חובת ההוכחה היא על המשיבים, שמשום מה לא הביאו בתגובתם את הנתונים המתבקשים.

אשר על כן, ועל פני הדברים, עולה בהכרח הן מטעמי העתירה וביתר שאת נוכח פעולותיהם של המשיבים בתגובה לה - ובראשן חזרתם בחפזן ובבושת פנים מתכנית פריסת המצלמות המקורית - כי לבית-המשפט צריכות להיות מוגשות גם תוכניות פריסת המצלמות של המשיבים לעתיד לבחינת תום לב המשיבים.

2. לטענת אי מיצוי הליכים

המדובר בטענה שפשוט אינה נכונה שעובדתית. לרשות המשיבים עמד פרק זמן סביר של 15 יום להשיב לפניית העותרים והעתירה עצמה הוגשה 25 יום לאחר מועד זה. לאלו שלא השיבו עד ליום זה היה די והותר זמן. איש מהמשיבים שטרחו להשיב לפניית העותרים לא ביקש פרק זמן נוסף כדי להגיב, ולפי התנהגות המשיבים בהליך זה אנו רואים, שהם יודעים גם יודעים לבקש דחיה, ויותר מפעם אחת.

תמונת המראה למופרכות טענת אי מיצוי ההליכים עולה מהעובדה כי משהוגשה העתירה, נזקקו המשיבים לפחות משבוע כדי לחולל שינויים מרחיקי לכת בתוכניתם המקורית, בעוד שלמכתבי מיצוי ההליכים שנשלחו אליהם כלל לא טרחו להתייחס עניינית.

מפרוצדורה למהות; מה מנסים המשיבים לומר? שאם היו להם עוד שבועיים הם היו מבטלים את פרויקט המצלמות? שהם היו מפסיקים להשתמש במצג השווא של זיווג שתי עבירות מהירות שאין בינן קשר, כמפורט בעתירה? שהם היו מגלים עובדות מהותיות אותן אינם טורחים לכלול בתגובתם לעתירה (כמו היחס בין מיקומי המצלמות למסוכנותם הסטטיסטית)?

ברור שלא. על פני הדברים המדובר בטענת מיצוי אוטומטית, שבמקרה זה אף נאמרת מן הפה אל החוץ, שאינה אלא נסיון עקר לחמוק מדיון ענייני בעתירה, שהוגשה לאחר מיצוי הליכים נאות.

3. שיהוי

עוד טענת בג"ץ אוטומטית רפלקסיבית הנה טענת השיהוי. על פני הדברים, ובנסיבות תיק זה, הרי שטענות השיהוי עומדת בסתירה לטענת המיצוי – שהרי אם השתהו העותרים "שיהוי כבד" כטענת המשיבים, לא היו המשיבים זקוקים לזמן כה ארוך להשיבו על סוגייה "מלובנת" זה שנים, ובוודאי שלא היה נדרש זמן נוסף כדי לברר את העובדות מאחורי פרויקט המצלמות ולהשיב לפניית העותרים.

פרוייקט המצלמות, בדיוק כמו פרויקט הרכבת התחתית בתל-אביב, הוא נושא עתיק יומין (המסמך המשטרתי הראשון בנושא יצא לאור לפני 6 שנים), שבין הגיית הרעיון ההיולי ובחינת אופן יישומו ארוכה הדרך. האם יכול תושב תל-אביב לעתור נגד תוואי הרכבת בטרם הוא פורסם ברבים!?

עובדה זו מתחדדת נוכח העובדה שלעותרים אין דבר וחצי דבר נגד עצם התקנת מצלמות בכבישים. ואולם, יש להם הרבה מאוד נגד הדרך בה בחרו המשיבים ליישם את הפרוייקט, דרך שנחשפה לראשונה זמן קצר לפני פניית העותרים והגשת העתירה. הרי אילו העתירה היתה מוגשת בשנת 2007 (החלטת הממשלה) או בשנת 2009 (החלטת ועדת הכלכלה), היו המשיבים טוענים בצדק לעתירת בוסר ולעילה שטרם התגבשה. מכאן שהמועד הרלוונטי היחיד לעתירה זו הינו מועד פרסום אופן פריסת המצלמות, וכך אנו מוצאים עצמנו בשנה זו – ועל כן יש לדחות את טענת השיהוי מיסודה.

4. פסילת "עובדות" שמקורן בכלי התקשורת

המדובר בטענה משפטית אוטומטית נוספת, אף שהפעם הסתמכות המשיבים על הפסיקה לפיה העתירה נסמכת "כל כולה" על כתבה אין לה יסוד, באשר אין מדובר כאן במקרה בו אזרח רואה ידיעה בעיתון וממהר להגיש עתירה; העותר 1, שהינו עיתונאי ועורך בתחום הרכב מזה 35 שנה, ומשמש לא פעם כיועץ מקצועי לוועדות הכנסת בנושא בטיחות בדרכים, עשה שימוש בשלל מקורות אמינים, חלקם הקטן אכן פורסם בתקשורת – רובם ביוזמת המשיבים...

בנסיבות המקרה, השימוש בטענה רפלקסיבית זו היא מרתקת: אף שהמשיבים טוענים לפסלות ההסתמכות על פרסומים בכלי התקשורת, אין הם מבססים טיעונם כיצד העובדות שבבסיס העתירה אינן אלא הבל תקשורת.

יתירה מכך, נוכח ההשלכות האדירות לכיסו ובטיחותו של האזרח מתחייב היה כי המשיבים היו משתפים את הציבור בשיקוליהם וברקע העובדתי שמאחוריהם.

למרבה הצער, הם מעדיפים להסתיר ולא לעמוד בחובת הגילוי, שלא לדבר על ניהול דיון ציבורי ראוי. אף שניתן ביד המשיבים להרים את המסך לשם גילוי נאות, בחרו הם שלא לעשות זאת - לא במענה למכתבי העותרים ולא במענה לעתירה.

המשיבים מתפתלים בלשונם ונמנעים מהצהרה פשוטה לפיה "מעולם לא היתה כוונה להתקין את המצלמות במיקומים שפורסמו בעיתונות". לכל הפחות להסביר הכיכד שום דובר רשמי לא פנה לתקשורת כדי להכחיש את הדיווחים בדבר המיקומים שפורסמו. ובמינימום המשפטי לטרוח ולענות לעותרים בפשטות, "המידע שעליו אתם מסתמכים הוא שקרי". ולסיום, אם המידע בתקשורת היה שקרי, מדוע היה צורך באותה פגישת חירום מזוהזת בה הוחלט על שינוי פריסת המצלמות?

המדובר בנתון עובדתי הכרחי לביסוס טענת פסלותם זו ועל כן על מנת לבססה חייבים היו המשיבים להצהיר כי המיקומים שפורסמו בעיתונות היו שקריים וכי מעולם לא היתה כוונה להתקין את המצלמות במיקומים הללו.

זאת ועוד: טענת המשיבים מזכירה את הקוּזק הנגזל; המשיבים מקצים משאבים רבים ומגוונים – כולם על חשבון הציבור - הן להזנת התקשורת והן למעקב צמוד אחר מה שנאמר עליהם באמצעי התקשורת המגוונים. הפרסומים סביב פרוייקט המצלמות הם דוגמה מצויינת להתנהלות המשיבים מול הציבור – באמצעות התקשורת.

5. "מדיניות חברתית" של הממשלה

לא דובים ולא יער. מהמלצה עקרונית על שימוש במצלמות וידאו שיתעדו מיגוון עבירות, בעיקר מסוכנות, נותרנו עם מדיניות אכיפה שאין בינה לבין בטיחות ולא כלום. תוכנית פריסת המצלמות, כפי שפורסמה על-ידי המשיבים עובר לעתירה, מעידה שאינה אלא מס נוסף בתחפושת.

הנה מה שאומרים עליה המשיבים עצמם, כמפורט במבוא לתשובת העותרים (כל הציטוטים נאמרו לאחר הגשת העתירה):

המשיב 2: "חשוב לשים לב כאשר ממקמים את המצלמות... שהן לא ישמשו בעיקר לגביית כספים מהנהגים."

המשיב 1: "אני רוצה לוודא שהמצלמות יוצבו... לא במקומות שמניבים הכנסות גבוהות מהציבור."

המשיב 2: "השינוי (בפריסת המצלמות – ר'א') בא כי המטרה של הפרוייקט היא צמצום תאונות הדרכים והגברת האכיפה - לא מכונת גבייה לאוצר."

המשיבים 1 ו-2: "פריסת המצלמות תהיה אך ורק על-פי מוקדי סיכון ובכבישים אדומים ולא בכבישים מהירים, שיכולים רק להעשיר את קופת המדינה."

על ראש המשיבים בוער כובע אחד ולו צורה מאוד ברורה של קופה רושמת. ועל הכובע הזה מכריזים המשיבים כ"כתר", חסין כביכול מביקורת או התערבות בית-משפט נכבד זה, של "מדיניות חברתית". אולם מה שנראה כקופה רושמת, מצלצל כקופה רושמת ומגיש חשבון כקופה רושמת, הוא קופה רושמת. מילים יפות אינן יכולות להסתיר את מטרתו האמיתית של פרויקט המצלמות, מטרה שהמשיבים, כמעשה שטן של "הפללה עצמית", היו הראשונים להודות בה הן במילותיהם והן במעשה הזות המצלמות, שתי הודאות שאין להן זכר בתגובת המשיבים.

5. "אסטרטגיה ממשלתית לצמצום תאונות הדרכים"

כפי שפירוטו העותרים בעתירתם, פריסת מצלמות לפי שיקולים בטיחותיים ולא כלכליים היתה זוכה לברכתם המלאה. המשיבים לא השכילו להביא בתגובתם ולו גם נימוק אחד לעובדות ברורות מאליהן והמפריכות טענתם להפעלת שיקול בטיחותי:

- א. הצבת מצלמות מחוץ לערים, למרות שרוב התאונות קורות בתוך הערים;
- ב. הצבת מצלמות מהירות בכבישים מהירים ולא ב"כבישים אדומים";
- ג. העדפת מצלמות מהירות על מצלמות רמזור, בניגוד משווע לצורך הבטיחותי.

אילו תגובת המשיבים היתה עניינית ולא פרוצדוראלית, היא היתה כוללת עובדות ולא סיסמאות. לשיטתם של העותרים, הדרך שבה נוהגים המשיבים – תוך כדי חריגה מובהקת מסמכותם - עומדת בסתירה מוחלטת לנושא המאבק בתאונות הדרכים, אין לה דבר וחצי-דבר עם לחימה בתאונות דרכים ותכליתה העיקרית כלכלית. במציאות כזאת, התערבות בית-משפט נכבד זה רצויה ואף מתבקשת.

6. "החלטת הממשלה אינה מחייבת התערבות שיפוטית"

לעותרים אין כל טענה נגד עצם החלטת הממשלה ולכן הם גם לא עתרו נגדה. לעותרים יש ויש טענות נגד הדרך בה בחרו המשיבים לפעול בחסות אותה החלטה. ואכן, עם קבלת העתירה הזדרזו המשיבים לשנות את תוכניתם המקורית והחליטו על פריסה שונה של מצלמות המהירות, כמפורט לעיל. מוזר מאוד שפעולה זאת מועלמת מעיני כבוד בית-המשפט.

7. עלה-תאנה ושמו "דו"ח ועדת שיינין"

הדו"ח פורסם בשנת 2005 אך עד היום מסרב המשיב 1 לפעול לפיו, התנהגות עליה קובל ד"ר שיינין עצמו על כל במה ומול כל מצלמה. והנה, מתוך כל אותו דו"ח מקיף בחרו להם המשיבים סעיף קטן אחד – ובו הם מנופפים כאליבי מול ציבור הנהגים: מצלמות מהירות.

חשוב להדגיש, הדו"ח של ד"ר שיינין דיבר על מצלמות וידאן ש"יתעדו עבירות וכשלים" – כולל חציית קו הפרדה לבן – אך המשיבים בחרו להתרכז אך ורק באותו תחום, שבו ורק בו, הם עוסקים זה עידן ועידנים: מהירות מופרזת (מעל המותר בחוק, לא בנסיבות המקרה). לא פלא שד"ר שיינין כועס.

8. הקשר בין דו"ח שיינין לפרוייקט המצלמות

בסעיף 5 לתגובתם מצטטים המשיבים אמרה נאה מתוך הדו"ח: המטרה היא "להעלות את רמת הבטיחות בדרכים בישראל... המודל להשוואה בינלאומית הינו מספר ההרוגים לנסועה."

העותרים טוענים כי במיקומים המקוריים בהם בחרו המשיבים להציב את מצלמות המהירות, מספר ההרוגים לנסועה ומספר התאונות בגלל מהירות מופרזת מעל הקבוע בחוק, נמוך במיוחד ועל כן יש עילה מוצדקת בפניה לבג"ץ, על מנת שידרוש מהמשיבים לפרט את הנתונים שהובילו אותם לבחור מיקומים אלו. דין זה חל כמובן על המיקומים החדשים ועל מיקומים עתידיים, שיש לחייב את המשיבים לגלותם. המיקומים שנבחרו עומדים בסתירה להחלטת הממשלה, כיוון שלא יורידו את "מספר ההרוגים לנסועה" אלא יתפקדו כקופה רושמת.

9. אין תאונות ללא רכב שנע ב"מהירות"

לא רק המשיב 4 ה"מתפטר" גורס, ש"מהירות אשמה ב-60 אחוז מהתאונות" (כפי שהעז לטעון בפני ועדת הכלכלה), גם המשיבים כנראה סבורים כך. להצדקת החשיבה כי "בכל תאונה מעורבת מהירות" הם מסתמכים על דו"ח שהם עצמם הכינו (סעיף 10 לתגובה). תוכנו התמוה, העומד בסתירה גמורה לסטטיסטיקת התאונות שעורכים המשיבים עצמם, כמפורט בעתירה, אינו יכול להצדיק את פרויקט מצלמות המהירות, מסיבה אחת פשוטה: המצלמות מנציחות אך ורק עבירת מהירות מעל המותר בחוק (תקנה 54) ולא עבירה של מהירות נסיעה חוקית שהפכה ללא חוקית בנסיבות המקרה (תקנה 51). כל אותן טענות מוזרות כדוגמת, "גם תאונת אי שמירת מרחק נגרמת בגלל מהירות", מוטב להם שלא יושמעו בפני בית-המשפט. הלוואי שהממונים על שמירת החוק היו מסיירים בכביש ומטפלים בכל אותן עבירות מסוכנות – שאינן נגרמות בגלל מהירות גבוהה מהמותר בחוק! – במקום להמשיך לחפש את המטבע מתחת לפנס ולא רוב ל"עברייני מהירות"

במקומות בהם המהירות החוקית אינה תואמת את מהירות הנסיעה המקובלת בפועל.

10. מצירים את המטרה סביב החץ

בסעיף 11 לתגובתם מצטטים המשיבים מסקנות ועדה מיום 10.8.10, לפיהן מצלמות מהירות יעילות. מאחר שתוכנית פריסת המצלמות – העילה המרכזית לעתירה זאת – פורסמה ביום 19.8.10, עולה שלקח למשיבים שבוע אחד בלבד (!) כדי ללמוד את המחקר, לאמץ אותו, להחליט על ביצועו, לפרסם מכרז להפעלתו ולהחליט על מיקום המצלמות... במי בדיוק מנסים המשיבים לשטות? על פניו נראה כי גם בלא הכרזת המשיבים על מטרתו האמיתית של הפרוייקט, שיטת התנהלותם מעידה בהם.

11. "בואו נהיה כמו צרפת"

אילן נוסף בו נתלים המשיבים הוא, שמצלמות המהירות הוכחו כיעילות בשלוש מדינות אירופאיות. כמו במקרה דו"ח שיינין, המשיבים נוטלים מתוך כל המכלול רק את הפריט שנוח להם. הם מעתיקים בחפץ לב את רעיון מצלמות המהירות, אבל לא מקדימים עם המעשה המתבקש – לעדכן את תקנות המהירות הארכאיות שלנו ולהשוות את המהירות החוקית בישראל לזו שבצרפת, עליה הם מסתמכים. כפי שכבר נטען בעתירה, המהירות החוקית בכבישים המהירים בצרפת, 130 קמ"ש, גבוהה מהמהירות המעשית המקובלת בכבישים המהירים בישראל. מאחר שהמצלמות בצרפת פועלות רק מעל 140 קמ"ש, ומאחר ש-140 קמ"ש ריאליים הם 150 קמ"ש "על הספידומטר", ברור למשיבים שאם אנחנו נהיה כמו שהם רוצים, כלומר "כמו צרפת", המצלמות שלהם יוותרו מחוסרות עבודה (בהולנד המהירות המותרת היא 120 או 130 קמ"ש, תלוי בכביש, ולאחרונה פורסמה תוכנית להעלותה ל-140 קמ"ש, בעקבות ההעלאה באיטליה ל-150 קמ"ש).

יתירה מכך ובניגוד לתוכנית המשיבים, רק חלק קטן מהמצלמות בצרפת מוצב בכבישים המהירים; הפחתת מהירות הנסיעה הממוצעת בצרפת מ-87 ל-82.5 קמ"ש, בה מנפנים המשיבים בסעיף 11 לתגובתם, לא נעשתה בכבישים בהם מותר לנסוע 130 קמ"ש אלא בעיקר בערים, בכפרים ובכבישים בינעירוניים משניים. אגב, פריסת המצלמות בצרפת היתה צעד משני לזה העיקרי, שכוון נגד נהיגה בשכרות.

ולסיום: תקציב אחזקת הכבישים בצרפת הוכפל פי עשר (!) בתוך שלוש שנים, ונראה כי על השלכות התשתית לנושא בטיחות הנהיגה אין צורך להוסיף. מכאן שעל פני הדברים אנחנו לא כמו צרפת.

12. **"בואו נהיה כמו בריטניה"**

ומה עשו המשיבים כדי לעמוד על המתרחש בבריטניה, ממצאית פטנט המצלמות? שם בכלל בוטלו מצלמות המהירות עוד בשנה שעברה, לאחר ששר התחבורה החדש הצהיר, שהוא "נגד מלחמה בנהגים ובעד מלחמה בתאונות". מעבר לעובדה כי המשיבים ממשיכים ומסתמכים על עובדה זו בתגובתם, ברור הוא כי אנחנו גם לא בריטניה.

13. **"בסיס מדעי" מופרך ובדיעבד**

המשיבים מצטטים מסמך מיום 7.11.2010 שגם עליו הם כביכול התבססו בהחלטתם, ובו נתונים מהפעלת מצלמות מהירות בישראל. שוב, המדובר במסמך מיום 7.11.10 – למעלה מחודש אחרי הגשת העתירה... ומה בנתונים? השוואה שאינה מחזיקה מים מבחינה סטטיסטית, מאחר שיש בה השוואה בין מכוניות בהפרש גיל גדול, מכוניות שרמת הבטיחות שלהן – האקטיבית והפסיבית כאחד – שונה לחלוטין, הן בגין אימוץ תקנים מחמירים לניסויי ריסוק והן בגלל הכנסת רכיבים אלקטרוניים לשיפור הבלימה והיציבות.

באירופה המערבית כולה יש ירידה במספר התאונות בעשור האחרון, ירידה הרבה יותר משמעותית מאשר בישראל. מאחר שברוב המדינות שם אין מצלמות מהירות (אבל כן יש השקעה מסיבית באיכות הכבישים), מייחס זאת האיחוד האירופאי בראש ובראשונה לשיפור הקיצוני ברמת הבטיחות של כלי הרכב. מצער מאוד שעובדה משמעותית זאת, שהיתה אמורה להיות ידועה למשיבים, נעלמה מעיניהם – לפחות לפי תגובתם לעתירה.

מומחים עלומים רבים מצטטים המשיבים, רק לא את מי שעד לא מזמן היה המדען הראשי של הרשות לבטיחות, פרופ' דוד שנער. על הדרך בה מתנהלים המשיבים ומקבלים את החלטותיהם, ניתן ללמוד מתוכן ורוח מכתב ההתפטרות ששלח לא מכבר פרופ' שנער ליו"ר הרשות: "ההחלטות, לא רק שהן מנוגדות לידע המקצועי לו אני חשוף, אלא אפילו לא שוקלות אותו כלל". גם מבלי לקרוא לילד בשמו, תזמון המכתב והאג'נדה של הרשות מעידים שדברי המדען כווננו לפרוייקט המצלמות. פרוייקט ענק שכזה ואין עליו חוות-דעת של המדען הראשי? או שמא יש – והמשיבים מסתירים גם אותו מבית-המשפט ונמנעים מלצרפו לתגובתם.

14. **מיקום המצלמות, עיקר או טפל?**

לא עצם השימוש במצלמות מהירות אלא הבחירה הצינית במיקומן היא שעומדת ביסוד העתירה. והנה, בתוך מלל המשתרע על פני 16 עמודים, מוקדש רק סעיף 17 לתגובה לנושא – ובכל חמש-וחצי השורות שלו אין אף לא נתון אחד שיש בו כדי לסתור את טענת העותרים.

מה כן יש בפני כב' בית-המשפט? החלטת המשיבים להפוך על פניה את תוכנית פריסת המצלמות המקורית, החלטה שהתקבלה רק בעקבות הגשת עתירה זו – והחלטה המוכיחה שכל האמור בסעיף 17 אין בו שמץ של אמת. הרי אם הפריסה המקורית היתה מתבססת על שיקולים בטיחותיים, כנטען בסעיף 17 לתגובה, לא היה כל צורך להחליט על פריסה שונה בתכלית. הפריסה המקורית היתה נגועה בשיקולים זרים ובחוסר סמכות – וכך גם הפריסה החדשה. לא במקרה בחרו המשיבים להסתיר את שינוי תוכנית הפריסה מבית-המשפט.

סעיף 17 לתגובה הוא מופת של להטוטנות מילולית. המיקומים של המצלמות נבחרו, בין השאר, על סמך "היכרות עם תרבות הנהיגה, רמת ציות לחוק של המשתמשים בדרך". ובמילים אחרות - מקומות שבהם המשיבים יודעים שאנשים נוהגים מהר יותר מהמותר בחוק. למעשה אומרים המשיבים בדיוק מה שאומרים העותרים, אבל עוטפים את זה באריזה שנשמעת אחרת לגמרי. באופן מעורר תמיהה, אבל מתוך תקווה שהוא מייצר הרתעה מפני התערבות בהחלטה, מוסיפים המשיבים לשיקולי בחירת המיקומים טעמים בעלי אפקט אך חסרי תוכן כ"צרכים ארגוניים" ו"שיקולים אחרים נוספים". אמרו ולא יספו.

ולקינוח מציינים המשיבים את ה"צורך בהפחתת המהירות והתאמתה לתנאי הדרך". כלומר, תנאי הדרך בכביש 1 הם כאלה שמצריכים הפחתת המהירות כדי "להתאימה לתנאים". אז אם ככה, איך קורה שבמקביל להצבת המצלמות השר מעלה שם את המהירות המותרת?

15. פריסת המצלמות החדשה

בקליפת אגוז : אותה הגברת בשינוי של אדרת.

מצלמות המהירות, שהיו אמורות להיות מוצבות בכבישים מהירים מרובי תנועה אך מאוד בטוחים ולא מסוכנים, כמו כביש ת"א-ירושלים (כביש מספר 1), נתיבי איילון (כביש 20), כביש ת"א-חיפה (2) וחוצה שומרון (5) הוסטו לכבישים שרובם... מרובי תנועה, דו-מסלוליים, עם הפרדה קשיחה בין המסלולים : כביש החוף הישן (4) וכביש ואדי ערה (65). רק כביש אחד ללא הפרדה מסלולית קשיחה יקבל מצלמות, כביש 31 המחבר בין צומת שוקת לתל-ערד. סדר עדיפות תמוה, בלשון המעטה, לאור סטטיסטיקת התאונות : כביש חד-מסלולי מסוכן פי 250 אחוז מכביש דו-מסלולי. כבישים חד-מסלוליים גובים 60 אחוז מההרוגים בתאונות בינעירוניות. זאת ועוד :

אף מצלמת מהירות לא תוצב בעיר.

המשיבים אמנם פירסמו ברבים את תוכנית הפריסה החדשה של שלב הפרויקט הראשון, אבל לא פירסמו את הנתונים המצדיקים אותה. בעיני העותרים,

ההחלטה להציב 4 מצלמות מהירות בקטע המרכזי של כביש 4, לדוגמה, אינה אלא תמוהה. למעשה, מדובר בכביש מהיר דה-פאקטו, שמידת מסוכנותו פחותה משמעותית מזו של עשרות כבישים בינעירוניים אחרים.

כפי שהתבקשו המשיבים לעשות בעתירה לגבי המיקומים המקוריים, "שמניבים הכנסות גבוהות מהציבור" בלשון המשיבים, עליהם לפרסם ברבים את נתוני המסוכנות גם של המיקומים החדשים ושל אלה שבשלב ב' לתוכנית פריסת המצלמות: כמה תאונות בגלל מהירות מופרזת מעל המותר בחוק אירעו במיקומים אלה, כולל מיקומי העמדות הריקות ביניהן יטיילו המצלמות ברוטציה. רק כך יוכל בית-משפט נכבד זה לפסוק האם המשיבים לא חטאו ויחטאו שוב בשיקולים זרים ובחריגה מסמכותם.

16. התעלמות מטענה מרכזית בעתירה

טיעון יסוד בעתירה הוא כי בפרסומיהם השונים, וכאליבי מרכזי למלחמת המשיבים בנהגים, נוהגים המשיבים להטעות את הציבור ואת נבחריהם בכך שהם מצרפים שתי עבירות מהירות שונות בתכלית, לפי סעיפים 51 ו-54 לתקנות התעבורה, לכדי מצג שווא. המשיבים לא רק שאינם מגיבים לטענה זו, הם מוסיפים חטא על פשע בכך שהם ממשיכים בהטעיה זו בתגובתם כאילו העתירה לא יצאה חוצץ נגד עצם השימוש בה.

17. העלאת המהירות המותרת

כבדרך אגב מזכירים המשיבים, בסעיף 18 לתגובתם, שהמשיב 1 החליט "לאמץ המלצות של ועדת היגוי מקצועית-ציבורית" להעלות את המהירות בכבישים המהירים. לא, הוא לא עשה זאת במענה לעתירה זו אלא בעקבות "המלצת ועדה". האמנם? המלצות הוועדה הוגשו בחודש יולי 2010, העתירה הוגשה בחודש ספטמבר 2010 והחלטת שר התחבורה התקבלה באוקטובר 2010.

ואפילו לא הטעתה תשובת המשיבים, האם הוועדה אכן המליצה להעלות את המהירות המותרת? לא בכבישים המהירים: "מוצע לא להעלות את מהירות הייעוד המומלצת בדרכים המהירות ולהשאירה ברמה שמקובלת היום" (עמ' 39 לדו"ח).

העותרים מדגישים, שהעלאת המהירות עליה החליט לאחרונה המשיב 1 היא בשיעור זעום שאינו מספק אותם ואינה העלאת המהירות הריאלית המתבקשת בעתירה.

בתגובתם מרבים המשיבים לטעון, שמהירות היא אם כל חטאת. חייבים לעשות הכל כדי להוריד אותה. גם על-ידי שימוש במצלמות, שבאות "על חשבון אמצעי

אכיפה יעילים". והנה, בד בבד הולך המשיב 1 ומעלה את המהירות המותרת בכבישים המהירים. אמנם מעלה כזית, אבל מעלה. במעשה זה מאיינים המשיבים את כל טענותיהם בזכות הצבת המצלמות.

18. "מהירות שפויה" לפי שר התחבורה והבטיחות בדרכים

בשתי הזדמנויות שונות, בהפרש של 5 חודשים, הסביר המשיב 1 מהי לדעתו מהירות מסוכנת. ביום 19.5.10 אמר השר בראיון עיתונאי: "נסיעה במהירות שמעל 60 קמ"ש מעל המותר היא עבירה חמורה ומסכנת את הנהגים." ואולם, מאחר שהתבקשו על-ידי באי-כוח המשיבים לא להסתמך על העיתונות, הנה מה שאמר כבוד השר במליאת הכנסת, חמישה חודשים מאוחר יותר: "אנחנו לא באים להתנקם, ואנחנו לא באים לחפש איך לעשות כסף על חשבון הציבור. אבל מי שנוסע במהירות של 65 קמ"ש מעל המותר ונתפס, או 55 קמ"ש מעל המותר בתוך העיר, או חוצה פס לבן במופגן בעקיפה מסוכנת - ניקח כמה עבירות חמורות שלגביהן תהיה אכיפה" (ישיבה: 172 מיום 2.11.10). זו דעתו האמיתית והמתועדת של שר התחבורה, לא פליטת פה שהוצאה מהקשרה. זה השר שילד את רעיון המצלמות. לכן, זה גם צריך להיות סף האכיפה של מצלמות המהירות: 65 קמ"ש מעל המותר.

19. "מהירות מסוכנת" במצלמות המהירות

בעתירה התבקשו המשיבים לגלות מה יהיה סף האכיפה של עבירת המהירות, כלומר מעל איזו מהירות יופעלו המצלמות ויישלחו דו"חות וליתן טעם מדוע לא יכוילו מצלמות המהירות ברוח החוק, כלומר שרק מהירות הגבוהה ב-25 (ברירת משפט עם נקודות) או ב-41 קמ"ש (חובת משפט) מעל המותר בכבישים אלה תגרום להפעלת המצלמות. גם מטענה זו התעלמו המשיבים בתגובתם ויש לדרוש מהם תשובה.

20. "תקציב המצלמות על חשבון אכיפה יעילה"

לפי פרסומים שלא הוכחו, המשיבים הודיעו לאוצר, שאם לא יוגדל תקציב האכיפה של אגף התנועה במשטרה - הם לא יפעילו את מצלמות המהירות החדשות. לדברי המשיב 1, "אסור שהפעלת המצלמות תהיה על חשבון תקציב האכיפה שהוא הכלי היעיל ביותר כיום להרתעת עברייני התנועה ולצמצום תאונות הדרכים."

פירוש טיעון זה הוא, שמצלמות המהירות לא רק שאינן משפרות את מערך האכיפה הקיים – והיעיל יותר – אלא אף פוגעות בו. במקום שוטרים שיסיירו

בכבישים, ימנעו נהיגה פרועה ויאכפו עבירות מסוכנות באמת, יופנה התקציב למצלמות שיאכפו אך ורק את עבירת המהירות הטכנית. מבחינת הבטיחות בדרכים, נזקן של מצלמות המהירות יהיה רב מתועלתן. והנה סיבה טובה נוספת לפסילתן.

אשר על כן מתבקש כבוד בית-המשפט לקבל את העתירה, ליתן צווים כמפורט בה – כולל צו-ביניים – ולחייב את המשיבים בהוצאות העותרים.

רוני אהרנוביץ וארנון פלקוב

ה ע ו ת ר י ם