



## בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 6785/10

בפני : כבוד השופטת א' חיות  
כבוד השופט ע' פוגלמן  
כבוד השופט י' עמית

העותרים : 1. רוני אהרונוביץ  
2. ארנון פלקוב

נגד

המשיבים : 1. שר התחבורה והבטיחות בדרכים  
2. השר לבטחון פנים  
3. מפכ"ל המשטרה  
4. מפקד משטרת התנועה

עתירה למתן צו על-תנאי וצו ביניים

בשם העותרים : בעצמם

בשם המשיבים : עו"ד ערין ספדי

### פסק-דין

השופטת א' חיות:

עניינה של עתירה זו בפרויקט המכונה א3 (אכיפה אלקטרונית אוטומטית), במסגרתו תוצבנה מצלמות מהירות דיגיטאליות בצמתים וב"כבישים אדומים" בישראל (להלן גם: הפרויקט). העותרים מבקשים כי תבוטל ההחלטה להציב מצלמות מהירות דיגיטאליות בכבישים המהירים והבינעירוניים במתכונתה הנוכחית, ולחלופין כי יפורסמו הטעמים לפריסת המצלמות שנבחרה; כי הפריסה תיעשה בהתאם לתכלית הבטיחותית; כי המצלמות תכולנה באופן שרק מהירות הגבוהה ב-25 או ב-41 קמ"ש מן המותר תגרום להפעלתן; וכי מהירות הנסיעה המותרת בכבישים המהירים ומרובי המסלולים תועלה לרמת המהירות המקובלת במערב אירופה, או לזו המותרת בכביש 6. כמו כן מבקשים העותרים כי עד להכרעה בעתירה יימנעו המשיבים מהפעלתן של מצלמות המהירות הדיגיטאליות.

1. כעולה מן העתירה, העותר 1 הוא מייסד עיתונות הרכב העברית ועורך אתר רכב, והעותר 2 הינו איש משפחה העובד בתעשיית ההיי-טק המרבה לנסוע בכבישי הארץ. לטענת העותרים, מצלמות המהירות שתוצבנה במסגרת הפרויקט לא תמוקמנה במקומות מסוכנים ובתוך הערים כפי שראוי היה לעשות, אלא במקומות בהם ניתן להפיק כמות גבוהה של דוחות מהירות. העותרים סבורים כי פריסה זו היא בלתי סבירה בעליל, מונחית משיקולים זרים ואינה אלא ניסיון להטלת "מס מהירות" במסווה של שיקולים בטיחותיים תוך חריגה מסמכות. לטענת העותרים, ההחלטה בדבר מיקומן של מצלמות המהירות נעדרת כל בסיס עובדתי-אמפירי, מה גם שהמידע לגבי פרויקטים דומים בעולם הוצג למחוקקים ולציבור באופן מעוות ומגמתני, שכן הוכח כי הנזק שגורמות מצלמות המהירות רב מן התועלת. העותרים מוסיפים ומלינים על כך שהמשטרה אינה מוסרת מהם השיקולים לפיהם נבחר מיקומן של המצלמות וכמה תאונות אירעו באותם מקומות; על כך שלא תוצבנה מצלמות מהירות בכביש שש; וכן על היחס שיתקיים בין מצלמות מהירות למצלמות רמזור. כמו כן טוענים העותרים כי יש להפעיל את המצלמות רק במקרים של נסיעה במהירות העולה על 41 ולחלופין 25 קמ"ש מן המותר, אז ניתנת הזמנה לדין או נצברות נקודות. העותרים סבורים כי חרף עלותו הגבוהה של הפרויקט תועלתו הבטיחותית תהא אפסית, וכי יש להשקיע באמצעי בטיחות בדוקים אחרים. לטענתם, עבירה של נהיגה במהירות מעל המותר בחוק נאכפת ביחס הפוך למשקלה האפסי בגרימת תאונות (פחות מאחוז אחד) וממניעים פסולים, כאשר הנתונים שמציגה המשטרה בהקשר זה מאחדים באופן מלאכותי בין עבירה של נסיעה במהירות מעל המותר בחוק ועבירה של נסיעה במהירות בלתי סבירה בנסיבות המקרה. כתוצאה מכך, לטענת העותרים, עבירות תנועה מסוכנות אינן מטופלות וחוקי המהירות הופכים לגזרה שהציבור אינו יכול לעמוד בה, מה גם שמכשירי מדידת המהירות הניידים אינם מכוילים כראוי. לבסוף טוענים העותרים כי מהירות הנסיעה המותרת בכבישים המהירים בישראל היא שרירותית לחלוטין, אינה נובעת משיקולי בטיחות אלא משיקולים פוליטיים, ויש להעלותה למהירות המקובלת במדינות מערב אירופה.

2. המשיבים טוענים כי דין העתירה להידחות על הסף מן הטעם שהיא הוגשה פחות מחודש ימים לאחר שהעותרים פנו אליהם; העתירה מבוססת, רובה ככולה, על פרטים שפורסמו בכלי התקשורת ועל פרשנותם של העותרים לפרסומים אלה; העתירה לוקה בשיהוי כבד שכן היא הוגשה למעלה משלוש שנים לאחר שהממשלה אישרה את הפרויקט; והעותרים לא הניחו תשתית משפטית ראשונית להתערבותו של בית המשפט במדיניות הממשלה בנושא המאבק בתאונות הדרכים. לגופם של דברים טוענים

המשיבים כי השקפת עולמם של העותרים אינה מצדיקה התערבות במדיניותה החברתית-כלכלית של הממשלה בסוגיה נשוא העתירה, מדיניות המבוססת על עמדת הגורמים המקצועיים בתחום והמצויה כל כולה בסמכותה של הרשות המבצעת.

בתגובתם מפרטים המשיבים את הרקע להקמת הפרויקט, שראשיתו בדו"ח הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים בראשות ד"ר י' שיינין. דו"ח זה על המלצותיו אושר על-ידי הממשלה בשנת 2005, שהחליטה, בין היתר, להקים מערך של שלוש מאות מצלמות וידיאו דיגיטאליות אשר תיפרסנה בכבישים עירוניים ובין-עירוניים לשם תיעוד עבירות תנועה וכשלים. לצורך יישום הפרויקט הוקם צוות היגוי בין-משרדי שבחן, בין היתר, את חלקו של גורם המהירות בתאונות הדרכים וחומרת הפגיעה בהן. עבודת הצוות העלתה כי אכיפה באמצעות עזרים טכנולוגיים כמצלמות מהירות היא היעילה ביותר, וכי מערכות אכיפה אלקטרוניות במספר מדינות בעולם נמצאו יעילות בהפחתת עבירות המהירות ואי-הציות לרמזור וכפועל יוצא מכך בצמצום תאונות הדרכים והפחתת מספר הנפגעים וההרוגים. עוד מציינים המשיבים כי בשנת 2007 אישרה הממשלה את פרויקט המצלמות בצמתים וב"כבישים אדומים", ועל-פי החלטתה ייפרסו 200 מצלמות מהירות דיגיטאליות ו-100 מצלמות רמזור, בשני שלבים, כאשר המצלמות אמורות להחליף, בשלב זה או אחר, את המצלמות האנלוגיות הקיימות כיום. המשיבים מוסיפים ומציינים כי מיקומן של מצלמות המהירות הדיגיטאליות נקבע על-פי קריטריונים שבבסיסם עומד מסד נתוני תאונות הדרכים בארבע השנים האחרונות וכן חלוקה לפי חומרת התאונה בהתאם לדרגות הפגיעה של הנפגעים; הסיבות לקרות התאונה בדגש על מהירות מעל המותר; מאפייני הכביש והיכרות עם תרבות הנהיגה; רמת ציות לחוק של המשתמשים בדרך באזורים בהם תוצבנה המצלמות; צרכים ארגוניים; הצורך בהפחתת מהירות הנסיעה והתאמתה לתנאי הדרך; ושיקולים נוספים. כמו כן מציינים המשיבים כי ביום 10.10.2010 החליט המשיב 1 לאמץ את המלצותיה של ועדת היגוי מקצועית-ציבורית לעניין המהירות המותרת, וכפועל יוצא מכך תועלה המהירות המותרת במספר כבישים ובמקביל תופחת המהירות בכבישים אחרים.

3. העותרים טוענים, בתשובה, כי המשיבים הסתירו בתגובתם התפתחויות שונות שאירעו לאחר הגשת העתירה, ובהן בין היתר הכרזת המשיב 2 על שינוי היחס בין מצלמות מהירות למצלמות רמזור ועל העתקת חלק ממצלמות המהירות מכבישים מהירים במרכז ל"כבישים אדומים" בפריפריה. לטענת העותרים, התפתחויות אלו מלמדות על התנהלותם המבולבלת והבלתי סדורה של המשיבים ועל כך שהם פעלו מתוך שיקולים זרים ותוך חריגה מסמכות. בהקשר זה טוענים העותרים כי שינוי

מיקומן של המצלמות (לטענתם בעקבות העתירה) מעיד על כך שהעתירה בדין יסודה, אם כי לא הוכח שהמיקומים החדשים אכן מצדיקים הצבת מצלמות מהירות ובכל מקרה מדובר בעשר מצלמות בלבד. העותרים מוסיפים ומלינים על כך שהמשיבים אינם מפרסמים את רשימת "הכבישים האדומים", את התוכנית העתידית לפריסת מצלמות המהירות ואת הנתונים בדבר כמות התאונות שאירעו בשל נהיגה במהירות מופרזת במקומות בהם תוצבנה המצלמות. כמו כן טוענים העותרים כי יש לדחות את טענת אי-מיצוי ההליכים ואת טענת השיהוי שהעלו המשיבים. בכל הנוגע לעובדות עליהן מבוססת העתירה נטען כי העותר 1, העוסק בתחום הרכב מזה 35 שנים ומשמש כיועץ מקצועי לוועדות הכנסת בנושא בטיחות בדרכים, עשה שימוש בשלל מקורות אמינים שחלקם הקטן אכן פורסם בתקשורת, וכי בכל מקרה המשיבים לא הפריכו את הנתונים שהובאו ואף נמנעו מלומר שלא הייתה כוונה להתקין את המצלמות במיקומים שפורסמו בעיתונות. העותרים מדגישים כי העתירה אינה מכוונת כלפי החלטת הממשלה, אלא כלפי הדרך בה בחרו המשיבים לפעול בחסות אותה החלטה. העותרים שבים וטוענים כי הפרויקט אינו אלא ניסיון להטלת מס במסווה, ומפרטים באריכות מדוע תגובתם של המשיבים אינה נותנת מענה לקשיים שפורטו בעתירה ביחס לאופן פריסת המצלמות. בין היתר טוענים העותרים כי המשיבים אינם פועלים על-פי המלצות ועדת שיינין; כי אין בסיס מחקרי לפרויקט; כי המשיבים לא פירטו מה יהיה סף האכיפה של עבירת המהירות; וכי אין די בהעלאת המהירות בכבישים המהירים עליה הוחלט, ומכל מקום העלאת המהירות מאיינת את טענות המשיבים בזכות הצבת המצלמות.

4. לאחר שעיינו בטענות הצדדים הגענו למסקנה כי דין העתירה להידחות על הסף. העותרים מעלים שורה ארוכה של טענות המופנות נגד האופן שבו ייושם פרויקט המצלמות הדיגיטאליות הלכה למעשה, תוך שהם מלינים על ההתמקדות באכיפת עבירות של נסיעה במהירות מעל המותר כאמצעי לצמצום תאונות הדרכים. אף שיש להעריך את מחויבותם של העותרים לנושא חשוב זה, העתירה אינה מגלה עילה משפטית להתערבותנו. ההחלטה בדבר הקמת הפרויקט התקבלה בסמכות על-ידי הממשלה במסגרת שיקול הדעת הנתון לה בעניין זה וכחלק ממדיניותה בתחום המאבק בתאונות הדרכים ומניעת הקטל בכבישים. גם אם העותרים סבורים שקיימות דרכים יעילות יותר להתמודדות עם הנושא, הם לא הצביעו על פגם המצדיק את התערבותנו בהחלטה לאמץ מדיניות זו ובאופן שנבחר לצורך מימושה. מתגובת המשיבים עולה כי הרעיון שביסוד הפרויקט, על מרכיביו, גובש במשך מספר שנים ונבחן על-ידי הגורמים המקצועיים הרלוונטיים. עוד עולה מן התגובה כי האופן שבו ייושם הפרויקט וההחלטה בדבר מיקומן של מצלמות המהירות נגזרים משיקולים מקצועיים מובהקים

ובהתאם לקריטריונים מוגדרים הנסמכים, בין היתר, על נתונים שנאספו לגבי תאונות הדרכים שאירעו בארבע השנים האחרונות.

הלכה היא כי התערבותו של בית משפט זה בהחלטות מסוג זה תיעשה במשורה, וכי "ככלל, בית המשפט יטה להימנע מלהתערב בשיקול דעתה של הרשות הציבורית, ונטייה זו תגבר ביתר שאת, מקום שבו... ההחלטה הנבחנת מצויה בתחום מומחיותה המקצועית המיוחדת של הרשות, או שהיא משקפת בחירה בין מספר עמדות מקצועיות חולקות" (ראו בג"ץ 2445/06 איזוטסט בע"מ נ' הרשות הלאומית להסמכת מעבדות, פסקה 45 (טרם פורסם, 31.5.2009); ראו והשוו גם: בג"ץ 5281/10 דויד נ' מדינת ישראל, פסקה 5 (טרם פורסם, 17.8.2010); בג"ץ 8487/03 ארגון נכי צה"ל נ' שר הביטחון, פסקה 10 (לא פורסם, 13.12.2006); בג"ץ 7365/95 האחים בולוס - חברה לייצור שיש וגרניט בע"מ נ' מרכז ההשקעות, פ"ד נ(2) 89, 94 (1996)). המקרה דנן אינו בא בגדר המקרים המצדיקים את התערבותנו בכל הנוגע לאופן יישומו של הפרויקט כמו גם ביחס למהירות הנסיעה המותרת בכבישים המהירים, ומסקנה זו מתחזקת נוכח העובדה שחלק גדול מטענות העותרים מבוססות על פרסומים בכלי התקשורת ולעתירה לא צורפו אסמכתאות מקצועיות מפורטות. בנסיבות העניין ובהתחשב בכל האמור לעיל, לא מצאנו מקום לחייב את המשיבים בהצגת נתונים נוספים על אלה שהובאו בתגובתם, אף שטוב יעשו אם יפרסמו לידיעת הציבור הרחב נתונים מפורטים בדבר הפרויקט ובדבר אופן הפריסה של מצלמות המהירות. לבסוף, לא למותר לציין כי פרויקט מצלמות המהירות נמצא בחיתוליו. מדברי המשיבים עולה כי במקביל ליישום השלב הראשון של הפרויקט ייערך מחקר מלווה אשר יבחן את תוצאותיו ואת השפעתו על האכיפה. עוד צוין כי פריסת המצלמות במכסה המקסימאלית המתוכננת מותנית, בין היתר, בתוצאותיו של מחקר זה. מכאן, שבשלב זה ממילא מוקדם עדיין להעריך את התועלת שבפרויקט אותה כך יש להניח יבחן המחקר המתוכנן.

מטעמים אלה כולם נדחית העתירה על הסף. ממילא נדחית גם הבקשה למתן צו ביניים.

אין צו להוצאות.

ניתן היום, כ' באדר א' תשע"א (24.2.2011).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט

