

בג"צ 6785/10

בבית- המשפט העליון  
בשבתו כבית-דין גבוה לצדק  
בירושלים

העותרים:

1. רוני אהרנוביץ

מרח' גוטליב 1 תל-אביב 64392  
טל: 03-5227038 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

בקשה למתן צו על-תנאי וצו-ביניים

מוגשת בזאת עתירה למתן צו על-תנאי המופנה אל המשיבים והמורה להם לבוא וליתן טעם:

1. מדוע לא תבוטל ההחלטה להציב מצלמות מהירות דיגיטליות בכבישים המהירים והבינעירוניים במתכונתה הנוכחית, בהיותה בלתי סבירה בעליל – הן נוכח העובדה שאינה משרתת כל תכלית תעבורתית בטיחותית והן נוכח העובדה, כי עבירת מהירות לפי תקנה 54 לתקנות התעבורה, לשמה נפרס מערך המצלמות, נאכפת ביחס הפוך למשקלה האפסי בגרימת תאונות. "גוף" ההחלטה חסרה את שני "רגלי" צידוקיה היחידים ולכן לא רק שהיא מהווה החלטה בלתי סבירה בעליל, תוצאתה מהווה שימוש בנימוקי תעבורה להסוואת מיסוי עקיף ופסול;

2. לחלופין, מדוע לא יפורסמו טעמי פריסת מצלמות רבתי זו, בפירוט מספר התאונות עם נפגעים שהתרחשו בשלוש השנים האחרונות בכל אחד מקטעי הכביש בהם נבחר להציב את מצלמות המהירות הדיגיטליות – תוך הבחנה מהותית בין היגרמות תאונות בשל מהירות מעל המותר בחוק, לפי תקנה 54 (מהירות מעל המותר בחוק), לבין גרימתן עקב עבירה על תקנה 51 (מהירות סבירה בנסיבות המקרה);
3. לחלופין, מדוע לא תיעשה פריסת המצלמות הדיגיטליות בהתאם לתכלית הבטיחותית – דוגמת היפוך היחס בין מצלמות מהירות למצלמות רמזור, כמתבקש מהתפלגות העבירות הגורמות לתאונות, ו/או הצבתן בתוך הערים, שם מתרחשות רוב רובן של התאונות, במקום בכבישים בינעירוניים;
4. לחלופי חלופין, מדוע לא יכויילו מצלמות המהירות ברוח החוק, כלומר שרק מהירות הגבוהה ב-25 או ב-41 קמ"ש מהמותר בכבישים אלה תגרום להפעלת המצלמות;
5. לחלופין, ובהתקיים פריסת המצלמות, מדוע לא תועלה מהירות הנסיעה המותרת בכבישים המהירים ומרובי-המסלולים, לרמה המקובלת באירופה-המערבית (העלאה של 30 אחוז בממוצע);
6. לחלופי חלופין, מדוע לא תועלה המהירות המותרת בכבישים המהירים לזו המותרת בכביש 6, רק בגלל שהוא כביש אגרה (110 קמ"ש).

### בקשה למתן צו-ביניים

בית-המשפט הנכבד מתבקש בזאת להוציא צו-ביניים המופנה אל המשיבים והמורה להם להימנע מהפעלת מצלמות המהירות הדיגיטליות, וזאת עד למתן החלטה סופית בעתירה זאת. ואלה נימוקי הבקשה :

- א. העתירה מבוססת, הן עובדתית והן משפטית, וסיכויי קבלתה גבוהים.
- ב. העתירה נוגעת ישירות לחיי היום-יום של 3.5 מליון נהגים; הפעלת המצלמות שלא כחוק עלולה לגרום לציבור ענק זה נזק רב ובלתי הפיך.
- ג. לפי התכנית המקורית, הפעלת המצלמות הייתה אמורה להתחיל זה מכבר והיא מתעכבת בגלל התנהלות המשיבים; לכן, עיכוב נוסף לצורך הבהרת חוקיות הפעלת המצלמות, לא יעלה ולא יוריד.

### העותרים:

העותר 1 הוא מייסד עיתונות הרכב העברית, ועורך היום את אתר הרכב 'נטקאר';  
העותר 2 הינו איש משפחה, אב לשניים, עובד בתעשיית ההיי-טק ומרבה לנסוע בכבישי הארץ.

### מיצוי הליכים:

ביום 22 אוגוסט 2010, ימים אחדים לאחר פרסום תוכנית פריסת 40 מצלמות מהירות דיגיטליות בכבישים הבינעירוניים, פנה העותר 1 בכתב למשיבים בנושאים שבעתירה זו (נספחים ע/1 ו-ע/2), אך עד היום טרם זכה לתשובה עניינית.

## ואלה נימוקי העתירה:

### תוכן העניינים:

1. מבוא: מיתוס ושמו מהירות
2. אכיפת המהירות (חלק א'): מצלמות מהירות כמסווה למס מהירות
3. אכיפת המהירות (חלק ב'): התרכזות בטפל גורמת לכישלון הטיפול בעיקר
4. אכיפת המהירות (חלק ג'): השקר והתעמולה
5. העלאת המהירות החוקית
6. סיכום

### 1. מבוא: מיתוס ושמו מהירות

יממה אחת בלבד אחרי שנהגי בריטניה התבשרו על הסרת מצלמות המהירות מכבישי הממלכה, "כי הבטחנו שנפסיק את המלחמה בנהגים ונתחיל להילחם בתאונות", נודע ל-3.5 מליון הנהגים בישראל על תכנית "האח הגדול" לפריסת 200 מצלמות מהירות דיגיטליות בכבישים המהירים, תכנית אשר תשנה את חייהם, תפגע בחופש התנועה שלהם ובמסווה של דאגה לבטיחותם תטיל עליהם מס עקיף ולא חוקי.

בפתח עתירה זו נכריז: "מהירות" היא "מילת קסם" בשימוש המשיבים, המעוותת מבט על מציאות תעבורתית ראויה בהפחדה שיטתית קבועה מפני תאונות דרכים, המבלבלת באופן מכוון ומטעה בין מהירות מופרזת בתאונה למהירות מופרזת כעבירה עצמאית, שהן שתי עבירות נפרדות לגמרי בתקנות התעבורה. ככזו, "מהירות" הינה מיתוס שקרי המשמש קרדום לחפור בכיסו של האזרח במסווה של פיקוח מהירות, כאשר לשיאה מגיעה פעולה זו בפריסת מאות מצלמות מהירות דיגיטליות חדשות, נגדה יוצאת עתירה זו.

מיתוס זה מוזן מתעמולה דמגוגית שמפיצות הרשויות, ראש וראשונה להן המשטרה, שכן, מהירות היא שאלה פוליטית, לא בטיחותית. בכל העולם אסור לחצות צומת ברמזור אדום, לעקוף על קו הפרדה לבן או להתעלם מתמרור "עצור". אלה חוקי תנועה אוניברסליים. חוקי המהירות, לעומת זאת, שונים ממדינה למדינה. כלומר, אין כאן עניין מקצועי בטיחותי נטו המוסכם על כולם, אלא ביטוי זמני להלך רוח מקומי. מהירות, כמו פורנוגרפיה, היא עניין של גיאוגרפיה. ופוליטיקה.

כפי שנראה בעתירה זו, המהירות החוקית בישראל הינה מהנמוכות בעולם הנאור. ואולם, מהירות הנסיעה הממוצעת בפועל בכבישים המהירים בישראל גבוהה ממנה משמעותית. בדרכים מהירות, הרוב המכריע של הנהגים בישראל נוסעים במהירות גבוהה מהמותר.

כיצד קורה שמיליוני נהגים, כולם אזרחים נאמנים ושומרי-חוק, שלא יעלה בדעתם לגנוב בסופרמרקט או לעקוף על קו לבן, בוחרים לצפצף דווקא על תקנות המהירות - ועוד בפרהסיה? מדוע תקנות המהירות אינן זוכות לגיטימציה? זה מה שקורה כשחוק מסוים הוא ארכאי, לא צודק, צבוע ולא הגיוני. מחקרים קובעים, שכאשר חוק מהירות אינו ריאלי לתנאי הדרך, הציבור נוטה לזלזל בו. וזה בדיוק המצב גם בארץ.

ביש מזלו של נהג שנתפס בעבירת מהירות אינו על שנפל במלכודת, שהרי מלכודות אלו תמיד נמצאות במקום ובזמן בהם מהירות נסיעתו סבירה לתנאי הדרך. מזלו הרע מתחיל בעובדת היותו אזרח ישראלי: אילו היה פנסיונר שווייצרי, מורה פריזאית, אדריכל טוסקאני או פרקליט ברלינאי – אף שוטר לא היה מטריד אותו, אף מצלמת מהירות לא הייתה מתקתקת. במדינות תרבות, נסיעה בכבישים המהירים, במהירות סבירה שאינה חוקית בישראל, היא עניין שבשגרה.

כפי שנראה בעתירה זו, תרומת עבירת המהירות המופרזת לפי תקנה 54 להתרחשותן של תאונות הדרכים הינה שולית והלכה למעשה אין קשר בין המהירות החוקית לכמות תאונות הדרכים. ואולם, חלק מרכזי בהזנת המיתוס השקרי נובע מלהטוטים סטטיסטיים שעורכת המשטרה בחלקה של עבירה זו בתאונות הדרכים והאשמתה בתאונות, שגרמו להן עבירות שונות בתכלית. תעמולה שקרית שיטתית של המשיבים מונעת דיון ציבורי אמיתי בנושא המהירות.

וישאל השואל, לשם מה מטופח מיתוס שקרי זה? התשובה עולה בבירור מעיקר פעילות המשטרה – אכיפת חוקי המהירות. רוב דו"חות התעבורה בגין עבירות נהיגה הם על מהירות מופרזת, וזאת במקום להתרכז בעבירות מסוכנות.

וישאל השואל, מדוע קיים יחס הפוך בין חלקה של עבירת המהירות בתאונות הדרכים לאכיפתה האובססיבית על-ידי משטרת ישראל? את התשובה נותן **נצ"מ אודי אפרת**, לשעבר ראש מחלקת תנועה במשטרה:

*"המשטרה מרבה לרשום דו"חות מהירות, כי קל לנו ללכוד נהגים בעזרת המכשור האלקטרוני..."*

תמצית תמונת המצב העולה ממיתוס שקרי זה הינה ברורה: חוקי מהירות ארכאיים ואכיפת מהירות דרקונית מייצרים נהגים מדוכאים ואזרחים עבריינים; משטרת התנועה מסלפת את הנתונים כדי להכריז מלחמת חורמה מתעמרת על הנהגים, בתואנה של מאבק בתאונות; חברי כנסת ושרים מודעים לאבסורד, מצפצפים בעצמם על חוקי המהירות - אך אינם טורחים לשנותם.

עתירה זו תבקש מבית-המשפט לומר למשיבים את שנאמר להם כבר בעבר והם התעלמו מכך בשיטתיות:

*"אם אתם חושבים, שאני אתן יד לכך, שאנחנו מצד אחד נקבע רף מהירות כזה שבלתי אפשרי לעמוד בו, רף שבו כולם יהפכו לעבריינים, דעו לכם שאני לא אתן יד לזה! לא יעזור לכם... רוב האנשים נתפסים על עבירות מהירות והם נתפסים בעבירות מהירות במקומות שבהם עבירת המהירות לא מסכנת אף אחד ואין לה שום משמעות וכאשר היא עבירה לגמרי טכנית. אם המטרה היא לתפוס את אלה שעברו עבירה לא מהותית ולהביא אותם לקורסים ולשגע אותם, אז חבל על הזמן"*  
*(יו"ר ועדת הכלכלה, ח"כ אברהם פודז, בדיון בנושא שינוי שיטת הניקוד בעבירות תעבורה, 11.12.2001, עמ' 26 לפרטיכל הישיבה).*

## 2. אכיפת המהירות (חלק א'): מצלמות מהירות כמסווה למס מהירות

2.1 במסגרת תכנית המכונה פרויקט א3 זכתה חברת מל"מ-תים במכרז של המשיבים 2-4 להתקנת 400 מצלמות אוטומטיות ודיגיטליות על כבישי ישראל, מתוכן 100 מצלמות רמזור אדום, והשאר – 300 במספר – מצלמות מהירות (להלן: "המצלמות").

בשלב הראשון (שכבר היה אמור להסתיים), יותקנו 60 מצלמות, מתוכן 40 מצלמות מהירות.

עלות הפרויקט: 1.2 מיליארד שקל במשך עשור.

בשנה הראשונה, 40 אחוז מכלל תקציב האכיפה של המשיב 1 יוקצו לטובת פרויקט המצלמות.

מאחר שמדובר במצלמות אוטומטיות, ניתן יהיה להפיק ולשלוח דו"ח מהירות, שיגיע לנהג תוך 72 שעות מרגע הצילום.

לפי פרסום בעיתונות, בניסוי שהתבצע בכביש 4 הותקנה מצלמה אחת שכוילה לפעול החל ממהירות של 120 קמ"ש. בכיול הזה התקבלו במצלמה כ-180 דו"חות מהירות ביום. בניסוי נוסף, כשהכיל עמד על הפעלה החל ב-110 קמ"ש, כמות הדו"חות שהופקה הייתה "בלתי נשלטת" (ציטוט של בכיר בפרויקט).

גם כאשר המצלמות מכוילות למהירות שהיא גבוהה ב-30 קמ"ש מזו המותרת, מצלמה בודדת מפיקה כ-180 דו"חות ביום, שהם 65,000 דו"חות בשנה. המשמעות היא, שכל מצלמה בודדת בפרויקט תהפוך מדי שנה 2% מנהגי ישראל לעבריינים מורשעים. (העותרים יסבירו בהמשך כי לשיטתם, בין מהירות "מותרת" ל"ראויה" ישנו פער בלתי סביר מסיבות שאינן ענייניות).

בנוסף, הותקנה מצלמת רמזור בצומת מורשה, הנמצא על אותו כביש, ושם התקבלו 6-7 דו"חות ביום על חציית הצומת באור אדום.

כמות דו"חות המהירות שתפיק המערכת תהיה גבוהה באלפי אחוזים מזו שהייתה מופקת עד היום. למעשה, מדובר במערכת אלקטרונית אוטומטית לגביית קנסות ושליחה המונית של רישיונות נהיגה. מס מהירות.

2.2 לפי נתוני משטרת ישראל, שני-שליש מהתאונות מתרחשות בעיר. לכן, רק טבעי הוא שרוב המצלמות יוצבו בעיר, ליד בתי-ספר ומעברי חצייה. טעות; לפי תכנית הפריסה של המשיבים, אף מצלמה לא תוצב בעיר.

כשליש מההרוגים בתאונות הם הולכי רגל, שנפגעים בעיקר בעיר.

כל המצלמות יוצבו אך ורק בכבישים מהירים וכבישים דו-מסלוליים עם הפרדה קשיחה ביניהם (כבישים מהירים דה-פאקטו). זאת ועוד, כל המיקומים שנבחרו על-ידי המשיבים להתקנת המצלמות אינם בקטעים מפותלים אלא אך ורק

בקטעים ישרים ורחבים, בקטעים הבטוחים יותר, בהם המהירות הטבעית, הסבירה, של התנועה הזורמת, גבוהה מזו המותרת היום לפי תקנה 54. לא פחות מתשע מצלמות יוצבו לאורך הקטעים המהירים ביותר של כביש מספר 1, שנחשב לאחד הבטוחים במדינה. מצלמות נוספות יוצבו בקטעים פתוחים, דלילים בתנועה ובטוחים למדי של כביש החוף, בואכה חיפה, וכן הלאה. המצלמות יותקנו לפי כלל ברור, שמנחה את משטרת התנועה מאז יום הקמתה: **"הבה נחפש את המטבע מתחת לפנס"**.

המשטרה לא תתקין את המצלמות במקומות המסוכנים, אלא במקומות שנסיונה מלמד אותה, שניתן להפיק בהם כמות גבוהה יותר של דו"חות מהירות. פריסה זאת לא רק שהינה בלתי סבירה בעליל, היא גם מונחית משיקולים זרים.

2.3 איפה עוד לא יותקנו המצלמות? בכביש 6. נכון, דווקא בכביש בו מהירות הנסיעה בפועל היא הגבוהה ביותר: לפי סקר שערכה עמותת "אור ירוק", 30 אחוז מהנהגים בכביש 6 נוסעים במהירות של מעל 120 קמ"ש (מותר 110), ו-15 אחוז מעל 130 קמ"ש.

והתשובה לשאלה, מדוע כביש 6 הוא שטח סטרילי מבחינת המצלמות, הרי היא טבועה בשורשיה של תכנית 3א: כסף. אין מציבים מנגנון גביית כספים אחד במקום בו הוא עלול להזיק להיקף פעולתו של מנגנון גביה אחר.

2.4 אפילו לפי נתוני המשטרה (שעוותו כך שהם משתמשים גם בתאונות שנגרמו עקב עבירה על תקנה 51 לתקנות התעבורה כהצדקה לפרויקט המצלמות, בעוד שמצלמות מהירות אינן אוכפות עבירה על תקנה זו – כמפורט בפרק 3 לעתירה), אי-ציות לרמזור אדום גורם לפי שלוש תאונות מאשר כלל העבירות ב"סל" המהירות המאוחד.

פעם נוספת נפנה אל ההגיון הבריא ונשאל: היחס הזה היה מחייב התקנת פי שלוש מצלמות רמזור לעומת מצלמות מהירות, נכון? עוד טעות; היחס בו בחרה המשטרה הוא אכן פי שלוש – אבל לטובת מצלמות המהירות. גם העדפה עקומה זאת אינה עומדת ולא יכולה לעמוד במבחן הסבירות.

2.5 לפי מה בחרה המשטרה את מיקום המצלמות?

העותרים, כמו ציבור הנהגים כולו, ראויים לקבל תשובה לשאלה מסקרנת זאת, שאלת רבע-מיליארד השקל (לשנה – היקף הגבייה הצפוי לפי משרד האוצר). ואולם, המשטרה בחרה שלא לתת תשובות לשאלות שנשאלה במכתב ע/2. מבחינת המשטרה, חוק חופש המידע הוא אות מתה בספר החוקים.

אחת מן השתיים; או שהמשטרה אינה מעוניינת לספק מידע על תאונות עקב מהירות במיקומים שנבחרו למצלמות, מאחר שזה יחשוף את המשטרה האמיתית של פרויקט א3 - כלי מיסוי נוסף – או שהיא עצמה אינה יודעת מה הנתונים האמיתיים.

בשני המקרים, יש לחייב את המשטרה לפרסם, כמה תאונות עם נפגעים התרחשו בשלוש השנים האחרונות בכל אחד מקטעי הכביש בהם היא בחרה להציב את המצלמות וכמה מהן נגרמו עקב מהירות מעל המותר בחוק, לפי תקנה 54 לתקנות התעבורה.

2.6 מאוד ייתכן, שלמשיבים אין בעצם שום מושג היכן "צריך" למקם את המצלמות הללו.

הסטטיסטיקה של עבירות המהירות מעוותת בכוונה על-ידי איחוד סעיפים שאינם קשורים, כמפורט בפרק 4 לעתירה. גם בטרם עוותה, מגוון הגורמים האפשריים לתאונה לא נחקר לעומק מכיוון שמערכת המחשוב המשטרתית מאפשרת סיווג התאונה ככזו שנגרמה בשל סעיף אחד ויחיד. מכאן עולה, שלא רק שהמשיבים אינם יודעים באמת לכמה תאונות גורמת מהירות מופרזת ביחס למותר בחוק (לפי תקנה 54), ולא רק שאינם יודעים מהם המיקומים שבהם יש לאכוף אותה, אלא שאפילו הגבלת המהירות השרירותית של 90 קמ"ש היא בדיוק כזו - שרירותית.

אין למשיבים שום מידע סטטיסטי שיתמוך בהחלטה להגביל את המהירות בכביש חיפה-ת"א ל-90 קמ"ש במשך שלושים השנים האחרונות, כי בסיס המידע של משטרת ישראל מעוות מיסודו (באפשרו לייחס גורם אחד ויחיד לכל תאונה) ולכן גם כל מחקר שמתבסס עליו מעוות (ולא שידוע לעותרים שאי-פעם בוצע מחקר כזה).

ההחלטה על מיקומי מצלמות המהירות חסרת כל בסיס מחקרי/אמפירי ומבוססת (במקרה הטוב) על אמונותיהם של קצינים באגף התנועה או (במקרה הרע - והסביר) על ניסיונה רב-השנים של המשטרה באיתור הנקודות האופטימליות ללכידת נהגים, באדיבות תשתית טובה, מכוניות מודרניות והגבלות מהירות ארכאיות.

עם בסיס מידע כה מעורער אסור היה למשיבים לצאת לפרויקט אכיפה בעלות של למעלה ממיליארד שקל, שיהפוך את רוב רובם של הנהגים לעבריינים מורשעים.

2.7 על הדרך בה מתנהלים המשיבים ומקבלים את החלטותיהם, ניתן ללמוד מתוכן ורוח מכתב ההתפטרות ששלח לא מכבר המדען הראשי של הרשות לבטיחות בדרכים, פרופ' דוד 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 והאגינדה של הרשות מעידים שדברי המדען כווננו לפרוייקט א3.

2.8 במאי 2009, לפני שנערך הדיון על פרויקט א3 בוועדת הכלכלה של הכנסת, פרסם המשיב 1 מכרז לביצוע מחקר, שכותרתו הייתה, "קול קורא למחקר בנושא אפקטיביות של מערכות אכיפה אלקטרוניות אוטומטיות". וכך נכתב בהקדמה למכרז:

*"על המחקר לבדוק ולכמת את מידת השפעתה של מדיניות האכיפה ופריסת אמצעי האכיפה על שינוי התנהגות משתמשי הדרך ועל רמת הבטיחות בדרכים."*

זוהי מטרה נאצלת ורצויה, אך המחקר היה צריך להתבצע לפחות שנתיים לפני תחילת פריסת המצלמות, לפני שהוקצו לה תקציבים נכבדים, ובוודאי לפני שהעובדות נקבעו בשטח. בסעיף השני והשלישי של הגדרת "מטרות המחקר" באותו מכרז, ישנה בקשה, "לבדיקת השפעות המערכת על מספר תאונות הדרכים ומידת חומרתן". ההיגיון אומר, שהנתונים הללו היו אמורים לעמוד לרשות המשיבים עוד לפני קבלת ההחלטה על הקמת פרויקט א3, ולשמש כבסיס לקבלת ההחלטות על המיקומים של עשרות עמדות המצלמות.

2.9 פן חיובי אחד בכל זאת ניתן למצוא במכרז המבושש הזה; מבלי משים, גם הוא חושף את מטרתו האמיתית של פרויקט א3.

הסעיף הרביעי במטרות אותו מחקר, מבקש לקבל מידע על *"יעילות, תפוקות והיבטים כספיים של הפעלת המערכת ובכלל זה הכנסות המדינה מקנסות"*.

כך זה מופיע, שחור על גבי לבן, במכרז רשמי של המשיב 1. ומה עניינה של הרשות הממונה על הבטיחות בכבישים בהכנסות המדינה מקנסות?

אין זה בסמכות המשיבים לדאוג להכנסות המדינה, כפי שאין זה בסמכותו של המפקד הצבאי 'להורות על הקמת גדר הביטחון אם טעמיו הם מדיניים פוליטיים" (בג"צ 8414/05 ראש המועצה בילעין נ' ממשלת ישראל, תק-על 2007[3], 3557).

חריגה זאת מסמכותם של המשיבים, הקמת מנגנון מיסוי עקיף במסווה של דאגה לבטיחות, פוסלת מן השורש את הקמת והפעלת פרויקט א3.

2.10 כמוצאי שלל רב נתלים המשיבים ב"הצלחת" פרויקטים דומים של אכיפת מהירות אוטומטית בחו"ל. מה חבל שגם המידע הזה הוצג למחוקקים ולציבור בצורה מעוותת ומגמתית. במציאות שאותה המשיבים מסתירים, שני הפרויקטים המובילים, בבריטניה ובאריזונה, בוטלו לאחר שהתברר שאינם תורמים לבטיחות אלא לקופת המדינה בלבד. הפרויקט הבריטי הוא הוותיק ביותר והמסקנות ממנו הן, שהוא לא תרם להורדת הקטל בכבישים אלא אף תרם להאטת קצב הירידה (בכל אירופה המערבית יש בעשור האחרון ירידה ניכרת בשיעור התאונות).

גם הדוגמה הצרפתית בה נאחזו המשיבים רבות, הן בדיונים בכנסת והן בראיונות לכלי התקשורת, אינה רלוונטית; עיקר הקמפיין הצרפתי כוון נגד נהיגה בשכרות, ואילו מצלמות הוצבו גם בדרכים צרות בתוך כפרים. זאת ועוד: תקציב אחזקת הכבישים בצרפת הוכפל פי עשר(!) בתוך שלוש שנים.

איטליה? הולנד? שתיהן הכריזו לא מכבר על העלאת המהירות המותרת בחלק מהכבישים המהירים, ל- 150 קמ"ש באיטליה ול- 130 קמ"ש בהולנד.

בהבאת דוגמאות אלו מאירופה משמיטים המשיבים את הקרקע עליה תכננו להציב את המצלמות; בעוד שאצלנו תהיינה מופעלות המצלמות במהירות של 100 או 110 קמ"ש, באירופה הן מופעלות ב-140 קמ"ש (שהם 150 קמ"ש על מד-המהירות במכוניות, המכיל דרך קבע להציג לנהג מהירות גבוהה מעט יותר). המשיבים רוצים לאמץ את השיטה האירופאית? אדרבא, אבל שיתחילו מא' – בהעלאת המהירות המותרת לזו בה נוסעים האירופאים.

2.11 מחקרים שנערכו בקרב נהגים בחו"ל גילו, שהשפעת מצלמות המהירות על הנהגים כללה, בין היתר:

- הסחת דעת מהנעשה על הכביש ;
- השפעה פסיכולוגית שלילית על הגישה של הנהגים כלפי המשטרה ושיטות האכיפה שלה ;
- השפעה שלילית על תחושת האחריות שחשו הנהגים כלפי סביבתם ;
- פרנויה ;
- השפעה שלילית על כישורי הנהיגה של הנהגים וכן על השיפוט שלהם ועל סדרי העדיפות שלהם, וכמובן –
- השפעה שלילית על הריכוז ועל תשומת הלב של הנהגים לנעשה סביבם.

גם הניסיון שנרכש בבריטניה עם מצלמות המהירות האוטומטיות מלמד, שרוב הנזק על התועלת שהן גורמות לבטיחות בדרכים.

מחקר שנערך על-ידי חברת הביטוח LV= ופורסם ביום 6 אוגוסט 2010, מעלה את הממצאים המאלפים הבאים:

- המצלמות גרמו לאחוז אחד מתוך 2.7 מליון התאונות שהתרחשו בבריטניה, מאז הוצבו המצלמות בשנת 2001 (27,900 תאונות);
- אחד מכל 100 נהגים דיווח שגרם לתאונה לאחר שבלם בלימת פתע או שבדק את הספידומטר שלו בהבחינו במצלמה ;
- 81 אחוז מתוך 1,532 הנהגים שהשתתפו בסקר משפילים מבטם מהכביש ובודקים את מד המהירות בהבחינם במצלמה ;
- חמישה אחוזים הודו שהם מוכנים להסתכן בתאונה מאחור עקב בלימת פתע ובלבד שלא יצולמו ;
- 31 אחוזים הבחינו ב"התנהגות בלתי צפויה" של נהגים המנסים להימנע מלכידה על-ידי מצלמה ;
- 46 אחוזים סבורים, שמצלמות גורמות להסחת הדעת מהכביש ;
- 91 אחוזים מהנשאלים הודו, שהם עוברים על המהירות המותרת ;
- 46 אחוזים מאמינים, שהמצלמות נועדו להפוך את הנהגים לפרה חולבת של מזומנים לקופת המדינה.

([http://www.lv.com/media\\_centre/news/archive/detail?detailid=3428](http://www.lv.com/media_centre/news/archive/detail?detailid=3428))  
המסקנה המתבקשת מהסקר היא, שעדיף להחזיר את השוטרים לכביש, כי רק הם ולא מצלמות מהירות יודעים לזהות נהיגה מסוכנת.

2.12 נזק נוסף שגורמות המצלמות הוא עיוות סדרי העדיפויות באכיפה. עלותו של הפרויקט גבוהה, בעוד שתועלתו התעבורתית בטיחותית אפסית. מומחי תחבורה טוענים, שעדיף להשקיע בתחומי בטיחות אחרים. ד"ר משה בקר, מהבכירים במומחי התחבורה בארץ, יוצא נגד פרויקט האכיפה הדיגיטלית:

*"אם רוצים להוריד את מספר הנפגעים, כדאי להציב עוד 1,000 רמזורים במעברי חציה, על חשבון המצלמות... התועלת של רמזורים כאלה גדולה פי שלוש, בעוד שהעלות היא רק מחצית מזו של פרויקט האכיפה האלקטרונית. צריך לזכור כי 30% מההרוגים בתאונות הם הולכי רגל. כלומר, כ-170 בני אדם בשנה. זה מספר גבוה בהרבה ממספר בני האדם שנהרגים בתאונות בגלל מהירות מופרזת ביחס לחוק" (10 YNET, יוני 2007).*

נצ"מ מנשה חדד, לשעבר ראש מחלקת תנועה במשטרת ישראל, היה נוהג לומר בכל הזדמנות:

*"1,000 שוטרים לא יעשו מה שעושה גדר הפרדה אחת..."*

ואילו המשיבים, בלא לקיים דיון ציבורי, בלי שקיפות, בלי חקיקה – ובחוסר סבירות מוחלט – בחרו שלא להשקיע באמצעי בטיחות בדוקים ויעילים כמו רמזורים הולכי רגל וגדרות הפרדה אלא במצלמות, שתכליתן הבטיחותית שנויה במחלוקת. זו החלטה בלתי סבירה, ששיקולים זרים עומדים מאחוריה.

2.13 פרויקט האח הגדול כשמו כן הוא, יפגע פגיעה חמורה בפרטיות של הנהגים בארץ (דו"ח המהירות יישלח אליהם יחד עם תצלום המכונית, כולל זמן, מקום והנוסעים ברכב), יגביל את חופש התנועה שלהם (פסילת רישיונות בסיטונות), שלא לצורך ובאופן לא מידתי.

2.14 הרפורמה שהציע המשיב 1 לשיטת הניקוד, בעקבות עתירת העותר 1, אושרה בכנסת תוך כדי הכנסת סייגים לניקוד בגין עבירות מהירות: בתחום הבינעירוני, עד 25 קמ"ש מעל המותר, עבירת המהירות לפי תקנה 54 כבר לא גוררת נקודות והקנס עומד על 250 שקל. עד 40 קמ"ש מעל המותר נזקפות 8 נקודות, הקנס עולה ל-750 שקל, אבל אין חובת משפט. מהירות מעל 40 קמ"ש מעל המותר גוררת 10 נקודות והזמנה לדין. בכך אמר המחוקק את דברו על המשמעות שהוא מייחס לעבירות מהירות קלות.

במידה שכב' בית-משפט נכבד זה יאשר את הפעלת המצלמות, הוא מתבקש להפקיע מהמשיבים את הסמכות לקבוע מהו רף המהירות בו יופעלו המצלמות. לטענת העותרים, יש לקחת כאמת מידה את הגבול בין ברירת משפט לחובת הזמנה לדין, כפי שקבע המחוקק, כלומר 41 קמ"ש מעל המותר. לחילופין, יש לאסור על המשיבים להפעיל את המצלמות בתחום המהירות שאינו גורר נקודות עונש, כלומר עד 25 קמ"ש מעל המותר.

### 3. אכיפת המהירות (חלק ב'): התרכזות בטפל גורמת לכישלון הטיפול בעיקר

3.1 שלא תהיה כאן טעות. מדובר במלחמה. ואולם, אין זו מלחמת קודש מבורכת בתאונות אלא מלחמה אובססיבית בנהגים. והיא מתבצעת אך ורק בדרך קלה אחת: בהתרכזות באותה גזירה אחת ויחידה שהציבור אינו יכול לעמוד בה. מדובר בפעולת אכיפה שאינה עומדת בקנה אחד עם תכליתה – הסדרי חירות התנועה ובטיחותה.

לצורך המלחמה הזאת מוכנה המשטרה לשקר לציבור ולכנסת (צירוף של שתי עבירות מהירות שונות לגמרי, תקנות 54 ו-51 לתקנות התעבורה), לפעול בניגוד לחוק ולכלל בטיחות אלמנטרי (החניית ניידות מלכודת על שוליים של כבישים מהירים) ובניגוד לפסקי-דין של בתי-משפט מחוזיים (שאסרו על מתן דו"חות ופסילות מנהליות על סמך מכשירי מדידה שאינם מכוילים כחוק, ממל"ז ומולטנובה ניידת).

להלן הנתונים היבשים:

- א. מהירות מופרזת מעל המותר בחוק (תקנה 54 לתק' התעבורה) גורמת לפחות מאחוז בודד מהתאונות;
- ב. לפי המשטרה, שתי עבירות המהירות יחד, מעל המותר בחוק (תקנה 54 לתק' התעבורה) ומופרזת בנסיבות המקרה (תקנה 51), גורמות ל-5 אחוז מהתאונות;
- ג. שתי עבירות המהירות יחד ממוקמות במקום השמיני בלבד בין העבירות הגורמות לתאונות (נספח ע/3);
- ד. שני שלישי מכלל התאונות מתרחשות בתוך הערים;
- ה. בלמעלה ממחצית מהתאונות אין עבירת תנועה.

3.2 רוב דו"חות התעבורה בגין עבירות נהיגה ניתנים בגין מהירות מופרזת מעל החוק (תק' 54) - כ-150,000 דו"חות לשנה.

עד שנת 2004 נהגה המשטרה לרשום מספר כפול של דו"חות מהירות; בעקבות עתירה של העותר 1 לבג"ץ נאלץ המשיב 1 לשנות את שיטת הניקוד בגין עבירות תעבורה. ועדת הכלכלה של הכנסת, שדנה בשיטה החדשה ובה שימש העותר 1 כיועץ מקצועי, החליטה שבגין עבירות מהירות קלות (עד 25 קמ"ש מעל המותר בכבישים בינעירוניים), לא יזקפו לנהג נקודות חובה.

המשטרה מתרכזת בעבירה טכנית זו במקום להתרכז בעבירות מהותיות. במקום לסייר על הכביש ולאחר נהגים מסוכנים, מעדיפה המשטרה להציב מלכודות לצד הדרך ולהפיק דו"חות בסיטונות. כשמדובר בעבירות נהיגה, עבירת המהירות נאכפת בשיעור של פי 5 (!) לעומת העבירה השנייה בתור (מעבר צומת ברמזור אדום).

עבירת מהירות מופרזת בנסיבות המקרה (תק' 51) כלל אינה מופיעה ברשימת הדו"חות הפופולאריים, מאחר שאינה נאכפת אלא פוסט-מורטם, בעקבות תאונה.

לפי נתוני המשטרה, חציית צומת ברמזור אדום אחראית לכמות תאונות גדולה פי שלוש מעבירות מהירות (תקנה 51 + 54 יחדיו). למרות זאת, על כל דו"ח שהמשטרה מפיקה על מעבר צומת ברמזור אדום, היא מפיקה חמישה דו"חות מהירות.

גם בפרויקט האכיפה האלקטרונית העומד במרכז עתירה זו, הרוב המכריע של המצלמות שיותקנו הינו מצלמות מהירות, ורק מיעוטן המובהק הוא מצלמות המתעדות חציית צמתים באור אדום.

דוגמאות:

בשנת 2007, 41% מהדו"חות שהפיקה המשטרה היו בגין עבירות המבוצעות במהלך נהיגה. 14% מכלל הדו"חות (שהם 34% מהדו"חות שנרשמו בגין עבירות המבוצעות במהלך נהיגה), היו בגין מהירות מופרזת. נתח זה גדול פי חמש מנתחם של הדו"חות בגין חציית צומת באור אדום. נתח זה של אף עבירת נהיגה אחרת לא עבר את סף 5% מכלל הדו"חות.

בשנת 2006, 43% מהדו"חות שהפיקה המשטרה היו בגין עבירות המבוצעות במהלך נהיגה. 16% מכלל הדו"חות (שהם 37% מהדו"חות שנרשמו בגין עבירות המבוצעות במהלך נהיגה), היו בגין מהירות מופרזת. נתח זה גדול פי חמש מנתחם של הדו"חות בגין חציית צומת באור אדום. אף עבירת נהיגה אחרת לא חצתה את סף 5% מכלל הדו"חות.

3.3 הנתונים היבשים לא משקרים: המשטרה עוסקת באכיפה אובססיבית של עבירת המהירות – ובעיקר בה, ממניעים שאין בינם وبين לחימה בתאונות הדרכים מאום.

3.4 הנזק במדיניות אכיפה סלקטיבית ותמוהה זו, כפול. ראשית, לממשלה יש אליבי, כאילו היא אכן נלחמת בתאונות. ואולם הפרופגנדה שמאחורי המדיניות הזאת גורמת נזק נוסף: הציבור עבר שטיפת מוח, והוא סבור שנהיגה איטית - ואכיפתה - היא המפתח לבטיחות. נתיב העקיפה בכבישים המהירים עמוס בנהגים המתנהלים להם לאיטם וגורמים מסביבם למערבולות מסמרות שיער ואף לתאונות. בראייתם הם הרי "בסדר" כיוון שהם נוסעים לאט. דו"ח הם לא יחטפו. אלא שנהיגה איטית כזאת בנתיב העקיפה גורמת לנהגים רבים לעקוף מימין. התוצאה: עבירת "סטייה מנתיב" היא הגורם מספר 1 לתאונות על-פי נתוני המשטרה.

3.5 להתרכזות המשטרה בעבירת המהירות אין מניע בטיחותי. שלושה גורמים חברו להם יחד והם אשר יצרו את המציאות המעוותת הזאת:

- א. חוקי המהירות הם גזירה שאין הציבור יכול לעמוד בה ו"כולם עבריינים";
- ב. "קל לנו ללכוד נהגים בעזרת המכשור האלקטרוני";
- ג. עם מאסה כזאת של דו"חות מהירות, המשטרה יכולה לטעון שהיא פועלת בכל כוחה לשיפור הבטיחות בדרכים.

3.6 דוגמה מצוינת למניעיה הזרים של המשטרה בהתרכזותה באכיפת עבירת המהירות, אפשר למצוא דווקא בדברי המשיב 4, בדברו בוועדת הכלכלה של הכנסת במסגרת דיון בנושא מצלמות המהירות:

*"בפתיחה של כביש 431 נתקלנו במהירויות אדירות ולכן נכנסנו לאכיפה"*  
**(עמ' 4 לפרטיכל ישיבת ועדת הכלכלה של הכנסת, מיום 17/6/2009).**

מהציטוט הזה עולה, שמשטרת ישראל אינה אוכפת מהירות במקומות שבהם נגרמו תאונות ו/או במקומות מסוכנים, אלא במקומות שבהם מתקיימות "מהירויות אדירות" (לשיטתה) או "מהירויות סבירות לחלוטין לתנאי הדרך" (לשיטת העותרים). כמות במקום בטיחות.

3.7 עינינו הרואות, לא שיקול בטיחותי הוא שגורם למשיבים 2-4 לנהל מלחמה בנהגים על-ידי אכיפה אובססיבית של חוקי המהירות.

3.8 על עיסוקה האובססיבי של המשטרה בעבירת המהירות אפשר ללמוד גם מהדרך בה היא פועלת כדי לרשום יותר ויותר דו"חות מהירות. הדרך בה היא פועלת מנוגדת לבטיחות, לחוק ולפסיקת והנחיית בתי-המשפט.

3.8.1 המשיבים ערכו קמפיין הסברתי, בו נקראו הנהגים להימנע מעצירה או חנייה בשולי הדרך. הטעם לקריאה נבונה זו הוא, שבשנה קודמת אירעו 46 תאונות קטלניות בשולי הדרך, בהן נהרגו 67 בני-אדם. הסבירה דוברת אגף התנועה במשטרה: *"לשוליים מטרות רבות: הצלה, חירום, מפלט לנהג שמנסה למנוע תאונה וכן סיבות הנדסיות."* מילים כדרבנות. הדוברת שכחה לציין, שהשוליים משמשים גם לנסיעת רכב איטי/כבד במטרה לאפשר עקיפה.

הדוברת גם נמנעה משום-מה מאזכור התפקיד אותו מייחד המשיב 4 לשוליים: עמדת מארב נוחה לניידות משטרת התנועה ללכידת עברייני מהירות. שוטרי מתנ"א חונים בשולי הדרך כדבר שבשגרה לצורך לכידת עברייני מהירות, הן בשולי כבישים בין-עירוניים רגילים והן בשולי דרכים מהירות; הן כשהשוליים סלולים ואינם מופרדים מנתיב הנסיעה אלא על-ידי פס צבע והן במקרים אחרים. שימוש זה בשוליים על-ידי שוטרי מתנ"א נעשה גם בלילות, כשהניידות חונות ללא כל תאורה. בנוסף לסכנה שבחנייה בשוליים – "67 הרוגים בשנה" – מהווה חנייה בשוליים עבירה על תקנה 69 לתקנות התעבורה, וכן על תקנה 70 (סימון רכב חונה).

לשוטרי מתנ"א לא עומדת הגנה מכח סעיף 94 לתקנות התעבורה, מאחר שאינם "נוקטים אמצעי זהירות על-מנת למנוע סיכון או פגיעה בעוברי דרך". להיפך: הם עושים ככל יכולתם כדי להסוות את חנייתם בשוליים ולא להבליט אותה.

בניגוד לחוק, המשטרה מסרבת לכייל את מכשירי מדידת המהירות הניידים שלה (ממל"ז, מולטנובה ודבורה) במעבדה מוסמכת. בית-המשפט המחוזי בבאר-שבע (כב' השופטת רחל ברקאי), קבע בשני מקרים נפרדים, שהממא"ל (רדאר מולטנובה, פרשת בילה, אוקטובר 2009) והממל"ז (אקדח לייזר, פרשת לוי, מרץ 2010), אינם יכולים לשמש למדידת מהירות, מאחר שאינם מכילים כחוק. לכן, הממצאים שלהם אינם יכולים לשמש כראיה למהירות הנסיעה ומכאן שגם לא כבסיס לפסילה מנהלית: *"המדינה, כגוף האוכף חוק, חייבת להקפיד עם עצמה במובן זה שתוצאות מדידה של מכשירים - על בסיס מעמידה היא אזרחים לדין - יעמדו בכל מבחני האמינות, ללא כחל וסייג."*

ומה עושה המשטרה בעקבות פסקי-הדין? האם איפסנה את הממל"ז והממא"ל ועצרה את השימוש בהם? האם מסרה אותם לכיול כחוק במעבדה מוסמכת?

מה פתאום; היא ממשיכה להשתמש בהם ככלי לרישום דו"חות מהירות וכבסיס לפסילה מינהלית של רשיונות נהיגה.

רוב הנהגים אינו מודע לפסיקה ואינו מעלה בדעתו, שהמשטרה תפעל בניגוד לחוק. במקרים בהם ניסו נהגים להגן על זכויותיהם החוקתיות, לא היססו שופטים מחוזיים ושופטי תעבורה למתוח ביקורת קשה על המשטרה. דוגמה טובה היא החלטת כב' השופטת רבקה בן-יששכר, מבית-המשפט לתעבורה בקריית-גת:

*"משחלה תמורה בפסיקה, חובת התביעה לשקול עמדתה מחדש. משלא עשתה כן, וניהלה הליך שלא לצורך, כאשר היא יודעת כי אין בידה ראייה לעניין כיוול המכשיר הנדרש להוכחת אמינות, הכבידה על הנאשם ובית המשפט - ללא הצדקה. התנהלות המשטרה מהווה התעמרות באזרחים, וביזוי החלטות בתי משפט. מדובר במחדל של רשות האכיפה, וזו אינה יכולה להסתתר או להתגונן בנימוק שהאינטרס הציבורי מצדיק אכיפת עבירת המהירות. האינטרס הציבורי מחייב כי בהיעדר ראיות לביסוס הרשעה, לא ייגרר אזרח להליכים מיותרים בבית המשפט."*

3.9 עד היום לא קרא איש את המשטרה לסדר על טירוף מערכות זה בסדר העדיפויות שלה. מאחר שלא ניתן למצוא ולו גם גרם של סבירות באובססיית המהירות של המשטרה, יש לחייבה לבוא וליתן טעם מדוע היא מעדיפה להמשיך להתעמר בנהגים במקום לנסות למנוע תאונות.

#### 4. אכיפת המהירות (חלק ג): השקר והתעמולה

4.1 כדי לכסות על מערומי מדיניות האכיפה שלה, שבינה ובין דאגה לבטיחות אין ולא כלום, פיתחה המשטרה שיטה של דיווח כוזב, מנגנון תעמולה משומן שנועד למנוע ביקורת ודיון ציבורי בנושא שיטת פעולתה.

בעוד שמהירות מופרזת מעל הקבוע בחוק (תקנה 54), שולית כגורם לתאונות – פחות מאחוז בודד – הרי שלפי נתונים שמפרסמים המשיבים, מהירות מופרזת אחראית ל-5 אחוז מהתאונות וממוקמת במקום השמיני בין העבירות שגורמות לתאונות.

נתון מופרך זה אינו אלא אחיזת עיניים: לעבירת המהירות המופרזת מעל הקבוע בחוק (תקנה 54 לתקנות התעבורה), צירפו המשיבים עבירה נפרדת: נסיעה במהירות מופרזת בנסיבות המקרה (תקנה 51 לתקנות התעבורה), שזהו "סעיף סל" שנהוג להכניס פוסט מורטם בתאונות רבות. תקנה 51 אינה נאכפת אלא אך ורק אחרי תאונה.

צירוף שתי עבירות "המהירות" הוא מלאכותי ואפילו שקרי. האכיפה נעשית אך ורק נגד נהיגה במהירות מעל המותר בחוק - ודווקא במקומות בהם המהירות המתאימה, בנסיבות המקרה, גבוהה בהרבה מהמותר. גם מצלמות המהירות הדיגיטליות בהן שואפים המשיבים לרשת את הארץ, ינצחו אך ורק עבירות מהירות לפי תקנה 54 ולא לפי תקנה 51.

4.2 השיטה הזאת אינה חדשה. בדיון המסכם של ועדת החקירה הפרלמנטרית בנושא תאונות הדרכים, שנערך בכנסת ביום 10/12/2002, אמר העותר 1 למי שהיה אז בתפקיד המשיב 4:

*"אתה מערבב בין שתי עבירות - מהירות מופרזת ומהירות בנסיבות המקרה. אל תעשה את זה. זה מה שאתם עושים. 50 אחוז מדו"חות הנהיגה הם על מהירות מופרזת, וזה רק אחוז אחד מהתאונות - לפי הנתונים שלכם, אז אל תערבב שתי עבירות. אתה עושה את זה במזיד, ואתה לא הראשון."*

ואולם, המשטרה בשלה. כיום, כל פרסומיה הרשמיים של משטרת ישראל כורכים את שתי התקנות יחדיו. חלקה של תקנה 54(א) בגרימת תאונות מוסתר מהציבור. המשטרה אפילו דאגה למחוק מאתרי האינטרנט שלה כל שריד וזכר לנתונים שפרסמה בעבר, בהם עדיין הייתה הפרדה בין שני סוגי עבירות המהירות.

4.3 עד לפני שנים ספורות הפרידה המשטרה, בפרסום נתוני התאונות, בין שתי העבירות. אז הייתה המהירות לפי תקנה 54 ממוקמת במקום ה-13 בין גורמי התאונות. אבל נתונים אלה לא התאימו למדיניות האכיפה הסלקטיבית של המשטרה, שרובה ככולה מכוונת כלפי המהירות מעל המותר בחוק, ולכן בוצע "איחוד עבירות". כמה קל לשחק בסטטיסטיקה - וכמה זה מפתה כשיש לך מניע. מה שמביא לשאלת המניע של שותפם לדרך של המשיבים 2-4, המשיב 1, בקביעת מהירות חוקית נמוכה משמעותית מהסביר ומהמקובל במדינות נאורות.

4.4 ציטוט מתוך אתר המשטרה:

*"אם המשטרה תערוך משאל קצר בין נהגים, רובם יאמרו, כי האכיפה המשטרתית בנושא תקנות התעבורה מתרכזת בעבירות מהירות. אולם, המציאות היא אחרת. כ- 20% בלבד מהאכיפה המשטרתית עוסקת באכיפת מהירות."*

מדובר באחידות עיניים. כשמדובר בעבירות נהיגה, השיעור כמעט כפול. נראה שלמשטרה יש סיבה טובה להתבייש במדיניות האכיפה שלה.

4.5 אפשר גם לתמוה בקול גדול, מה היה המניע האמיתי של המשיב 4 בהציגו מצג שווה בפני המחוקק, כדי לקבל את ברכת הדרך שלו לפרויקט מצלמות המהירות. בתשובה לשאלת היו"ר, מדוע לא עדיף להשתמש במצלמות רמזור ולא במצלמות מהירות, השיב המשיב 4:

*"אני אומר לך שלדעתי המהירות מהווה 60% מהתאונות..."  
(שם, בעמ' 8).*

גם אם לעותרים לא ברור מדוע כשנשאל המשיב לגבי נתון סטטיסטי מדעי הוא אינו מביא מידע אלא את "דעתו", הרי שהאשמת המהירות ב-60 אחוז מהתאונות יכולה להיכנס לספר השיאים של גינס. וכי מדוע להסתפק ב-60 אחוז?! מדוע לא 100 אחוז? הרי רכב חונה לא מבצע תאונה (אלא אם הוא חונה בחושך על השוליים של כביש מהיר, כפי שנוהגות לעשות נידודות משטרת התנועה בבקשן לצוד עוד עבריין מהירות).

4.6 תעמולה שקרית שיטתית זו של המשיבים מסכלת כל אפשרות לדיון ציבורי אמיתי בנושא המהירות.

4.7 לבית-משפט נכבד זה אסור לתת את ידו לכך, שהמשטרה תלעיט את אזרחי ומחוקקי המדינה במידע כוזב ומגמתי כדי לכסות על פעילותה והוא מתבקש להורות למשיבים 2-4 ליתן טעם מדוע לא יפרסמו נתוני אמת, כמפורט בראש העתירה.

#### 5. העלאת המהירות החוקית

5.1 המהירות החוקית בכבישים המהירים בישראל, דה-יורה ודה-פאקטו, נמוכה בממוצע בשליש מזו הנהוגה באירופה-המערבית (נספח ע/3). ישנם כבישים מהירים, כמו כביש ת"א-חיפה, שהמהירות המותרת בהם לא שונתה מזה 30 שנה(!) – למרות שיפור עצום בבטיחות המכוניות והכבישים. ישראל מאמצת את התקן האירופאי לגבי תקינות ובטיחות כלי הרכב, אך מתעלמת מחוקי המהירות הנהוגים בה. ארכאיים - אין הגדרה אחרת לחוקי המהירות בישראל.

5.2 בעוד שבכבישים המהירים דה-פאקטו (דו-מסלולי, עם הפרדה קשיחה ביניהם), המהירות החוקית המותרת היא 90 קמ"ש, הרי שבכבישים המהירים דה-יורה (המוגדרים ככאלה באמצעות שילוט), אין אחידות ויש הבדלים תמוהים: בחלק מהם המהירות המותרת היא 90 קמ"ש, בחלק 100 קמ"ש ואילו בכביש 6, שהוא כביש אגרה, מפתה המשיב 1 את הנהגים להשתמש בו באמצעות בונוס של 110 קמ"ש...

5.3 קביעת המהירויות השונות בכבישים המהירים שרירותית לחלוטין ואינה נובעת משיקולי בטיחות:

- מהירות מעל המותר בחוק גורמת לפחות מאחוז בודד מהתאונות – וגם זה לפי גרסת המשטרה. בכבישים המהירים האחוז נמוך אפילו יותר;
- כביש 6 פחות בטוח מכבישים מהירים אחרים, מאחר שברובו אין שוליים ו/או גדר בטיחות. למרות זאת, המהירות המותרת בו גבוהה יותר, משיקול זר של הכנסות כסף לקופת המדינה (הייתה תקופה, שבחלק הדרומי, החינמי, של כביש 6 הוגבלה המהירות ל-100 קמ"ש);
- כבישים דו-מסלוליים חדשים, כמו החלק הצפוני של כביש 90 וכבישי הרוחב 431 ו-471, עולים מבחינה בטיחותית על כל כביש מהיר בישראל אך המהירות בהם מוגבלת לאותם 90 קמ"ש ארכאיים.

5.4 עד כאן החוק. ומה המצב בשטח? לפי נתונים שפרסם המשיב 1, מהירות הנסיעה הממוצעת בכבישים המהירים בישראל היא 119 קמ"ש.

76 אחוז מהנהגים בישראל נוסעים במהירות גבוהה מהמותר בדרכים מהירות. 76 אחוז! בין מי שנתפסו, דווחו או צולמו נוסעים במהירות מופרזת היו נשיאי המדינה, שופטת עליונה, רמטכ"ל, שרים רבים – כולל שרי תחבורה לדורותיהם – חברי כנסת והמשיב 4 עצמו.

5.5 נהגי ישראל מצביעים ברגל ימין: לדעתם, המהירות החוקית אינה סבירה ואינה הולמת את תנאי הדרך; לדעתם, חוקי המהירות הארכאיים הם גזירה שאין הציבור יכול לעמוד בה.

העלאת המהירות המותרת בדרך מהירה למהירות סבירה והגיונית תגרום לכך שרבים מנהגים אלה יבחרו שלא לעבור עוד על המהירות המותרת ובכך יתייתר הצורך בהזרמת משאבים יקרים לאכיפת מהירות בדרך מהירה - ואפשר יהיה להפנות משאבים אלה לטיפול בגורמים האמיתיים לתאונות.

5.6 חוקי המהירות שונים ממדינה למדינה, כמפורט בנספח ע/4. כלומר, אין כאן עניין מקצועי בטיחותי נטו המוסכם על כולם, אלא ביטוי זמני להלך רוח מקומי ומכשיר פוליטי בידי הרשויות.

5.7 איטליה העלתה לא מכבר את המהירות המותרת בחלק מהכבישים המהירים, מ-130 ל-150 קמ"ש. הולנד הלכה בעקבותיה, העלתה ל-130 והודיעה שהיא שוקלת העלאה נוספת ל-140 קמ"ש. בגרמניה מסרבת הממשלה להגביל את המהירות בכבישים המהירים: שיעור התאונות באוטובאנים נמוך עשרת מונים מזה שבכבישים דו-מסלוליים משניים, בהם חלה הגבלת מהירות. ורק אצלנו מעלים מהירות כשרוצים להגדיל הכנסות מכביש אגרה.

5.8 השוואת המהירות המותרת לכמות התאונות בכבישים המהירים באירופה המערבית, מלמדת שני דברים:

ראשית, בכבישים כאלה, אין קשר בין מהירות מותרת לשיעור התאונות (במדינות שהמהירות המותרת בהם גבוהה, שיעור התאונות נמוך – ולהיפך); שנית, בכבישים ה"מהירים" בישראל יש יותר תאונות מאשר בכבישים המהירים באירופה - למרות שהמהירות המותרת אצלנו נמוכה בהרבה. הסטטיסטיקה החד-משמעית הזאת מביאה למסקנה פשוטה: אין כל קשר בין מהירות חוקית בכבישים מהירים - לבטיחות.

5.9 אפילו במשרד התחבורה יודעים, שנהג עצבני הוא נהג מסוכן: עובדה שמחייבים אותנו להתקין מזגן במכונית. ב-90 קמ"ש ארכאיים בכביש מהיר, נהג הוא עצבני ורדוף (כשהוא נוסע יותר מהר), או רדום ומתוסכל (כשהוא משלים עם הגזירה); במהירות נסיעה חוקית הגיונית, ההולמת את תנאי הדרך, התנועה ויכולת הרכב, נהג הוא מרוצה ועירני, ממש כמו עמיתו באירופה.

5.10 ומה דעתו של המשיב 1? תלוי באיזה יום שואלים. ביום 20 מאי 2010 אמר שר התחבורה והבטיחות בדרכים לאתר YNET:

*"נסיעה במהירות שמעל 60 קמ"ש מעל המותר היא עבירה חמורה ומסכנת את הנהגים."*

שליפות מהמותן, ללא שום בסיס עובדתי, מדעי ומקצועי הן עניין שבשגרה כשמדובר בטיפול מיתוס המהירות (וכפי שראינו בסעיף 4.5 לעתירה, למספר 60 יש קסם מיוחד אצל המשיבים).

5.11 - הואיל והמהירות החוקית בשני סוגי הכבישים המהירים אינה סבירה; - והואיל ואי התאמת המהירות לבטיחות המכוניות והכבישים אינה סבירה; - והואיל והאפליה התמוהה בקביעת שלוש הגבלות מהירויות שונות בכבישים דומים גם היא אינה סבירה; - והואיל וקביעת המהירות היא שרירותית ואינה תלויה ברמת הבטיחות של כביש מסויים ולכן אינה סבירה; - והואיל ומתן בונוס מהירות לכביש אגרה נובעת משיקולים זרים; - והואיל והפער בין המהירות המותרת בישראל לזו שבאירופה המערבית גדול עד כדי חוסר סבירות; אשר על כן, הגבלות המהירות החלות בכבישים מהירים ודו-מסלוליים, כמפורט בתקנה 54 לתקנות התעבורה (תשכ"א-1961), אינן סבירות ועל המשיב 1 לפעול לתקנה.

5.12 חוסר הסבירות כה גדול, עד שאין ספק שלא שיקול מקצועי אלא פוליטי הוא המניע את המשיב 1 שלא לתקן ולא לעדכן את מהירות הנסיעה החוקית. ובהיות השיקול הפוליטי שיקול זר, יש מקום שביט-משפט נכבד זה יורה למשיב 1 ליתן טעם מדוע לא יתקן את תקנה 54 כמבוקש בעתירה. אמנם הלכה היא, שרק במקרים נדירים יפסול בית-משפט זה מטעמי חוסר סבירות חקיקת-משנה כחורגת מסמכותו של מחוקק-המשנה. ואולם מקרה זה, בו ברור שמעולם לא הופעלו כל שיקול דעת, תבונה והגיון אלא מונצחות תקנה

ארכאית, תקנה שחוסר סבירותה כה בולט עד שרוב הציבור בוחר שלא לעמוד בה – והיא נוגעת לחיי היום יום של ציבור כה גדול – הוא מאותם מקרים נדירים בהם רשאי ואף צריך בית-המשפט להתערב.

#### 6. סיכום

העובדות שנפרסו בעתירה זו מציירות תמונה חדה ברורה של מציאות קפקאית עגומה. תוך שימוש באמצעי תעמולה דמגוגיים מרשים לעצמם המשיבים לרדת לחייהם של 3.5 מליון נהגים, להגביל את חופש התנועה שלהם שלא לצורך ולהטיל עליהם מס מהירות לא חוקי תחת אליבי בדוי של דאגה לשלומם. אפילו בעזרת מיקרוסקופ לא ניתן למצוא שמץ של סבירות במעשיהם של המשיבים, בעוד שהשיקולים הזרים שמאחוריהם מזדקרים לעין ומעידים על פעולות הנעשות מתוך חוסר סמכות, פעולות שכב' בית-משפט נכבד זה מתבקש להורות למשיבים ליתן להן טעם. על יסוד האמור לעיל מתבקש בית-משפט נכבד זה להוציא צוים כמבוקש בראשית העתירה.

---

ארנון פלקוב  
העותר 2

---

רוני אהרנוביץ  
העותר 1