

(פד"י נ(3) 532)

בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

רע"א מס' 8061/95

**השופטים:**  
כבוד הנשיא א. ברק,  
כבוד המשנה לנשיא ש. לוין,  
כבוד השופט ת. אור,  
כבוד השופט א. מצא,  
כבוד השופט מ. חשין,  
כבוד השופטת ט. שטרסברג-כהן,  
כבוד השופט י. טירקל

**המבקש:** עוזר יצחק

עו"ד שלמה לוי

נ ג ד

**המשיבים:**  
1. אררט חברה לביטוח בע"מ  
2. קלמן פליישר

עו"ד שלמה ברקוביץ

ערעור ברשות על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בירושלים (הנשיא ו' זילר והשופטים י' צור, א' צ' בן זמרה) מיום 13.12.95 בע"א 422/95 בו נתקבל ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום בירושלים (השופט ד' פרנקל) מיום 12.10.94, בת"א , 2143/92, מ' צלטנר, חבות לנפגעי תאונות דרכים – הפסיקה והדין (תמר, תשמ"ז) (להלן – צלטנר) 2333.

## פסק דין

**הנשיא א. ברק:** עובד מסייע בטעינת מטען על משאית עומדת. המטען מוטען באמצעות מנוף המהווה חלק בלתי נפרד מהמשאית. המנוף מופעל על ידי הכוח המכאני של המשאית. בעת

הרמת המטען על ידי המנוף שהונע על ידי הכוח המכאני של המשאית נפגע העובד מהמטען המורם. נגרם לו נזק גוף. האם נזק גוף זה – שנגרם ביום 24.3.92 – נגרם לעובד "בתאונת דרכים" באופן שהוא זכאי לפיצויים על פי חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן – חוק הפיצויים), כפי שתוקן בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), תשנ"א-1990 (להלן – תיקון מס' 8)? זאת השאלה הניצבת בפנינו בערעור זה. להבנת הבעיה ודרכי פתרונה, מן הראוי להביא את ההגדרות שנקבעו בסעיף 1 לתיקון מס' 8 – ואשר סביב פירושו סובב ערעור זה – כלשונו:

**"(1) במקום הגדרת 'תאונת דרכים' יבוא:**

"תאונת דרכים" – מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה; יראו כתאונת דרכים גם מאורע שאירע עקב התפוצצות או התלקחות של הרכב, שנגרמו בשל רכיב של הרכב או בשל חומר אחר שהם חיוניים לכושר נסיעתו, אף אם אירעו על ידי גורם שמחוץ לרכב, וכן מאורע שנגרם עקב פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו או מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי; ואולם לא יראו כתאונת דרכים מאורע שאירע כתוצאה ממעשה שנעשה במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אותו אדם, והנזק נגרם על ידי המעשה עצמו ולא על ידי השפעתו של המעשה על השימוש ברכב מנועי;

**(2) אחרי הגדרת 'נזק גוף' יבוא:**

"שימוש ברכב מנועי" – נסיעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידה ממנו, החנייתו, דחיפתו או גרירתו, טיפול-דרך או תיקון דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו, לרבות הידרדרות או התהפכות של הרכב או נפילה של חלק מהרכב או מטענו תוך כדי נסיעה וכן הינתקות או נפילה כאמור מרכב עומד או חונה, שלא תוך כדי טיפולו של אדם

**ברכב במסגרת עבודתו ולמעט טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד;**

**(3) במקום הגדרת 'נפגע' יבוא:**

**"נפגע" – אדם שנגרם לו נזק גוף בתאונת דרכים, למעט אם נגרם מפגיעת איבה כמשמעותה בחוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה, התש"ל-1970".**

### **העובדות**

1. עובדות המקרה מוסכמות על הצדדים. במקום עבודתו של המערער עמדה משאית-מנוף. המנוף הוא חלק מהמשאית. המנוף מופעל על ידי מנוע המשאית. המנוף היה אמור להרים צינור מתכת ("חילזון") ולהעמיסו על המשאית לשם הובלתו לתיקון. המערער שמר על כך שהרמת החילזון תהיה במסלול מתאים. החילזון נקשר אל המנוף לצורך הרמתו והעמסתו על המשאית. המנוף הופעל. החילזון הורם ופגע במערער. הוא תבע את נהג המשאית (המשיב 2) ואת המבטחת (המשיבה 1).

### **פסק דינו של בית משפט השלום**

2. בבית משפט השלום נטען, בישיבת קדם משפט, כי התאונה אינה "תאונת דרכים", וכי מן הדין לדחות את התביעה על הסף. הטענה נדחתה. בית משפט השלום (השופט ד. פרנקל) פסק כי המאורע שגרם נזק גוף למערער הוא "תאונת דרכים", כמשמעות ביטוי זה בחוק הפיצויים, כפי שתוקן בסעיף 1(1) לתיקון מס' 8. השופט פרנקל הניח כי התאונה אירעה תוך כדי טעינה של המשאית. לאור הגדרת הדיבור "שימוש ברכב מנוע" בסעיף 1(2) לתיקון מס' 8 ("שימוש ברכב מנוע" - ... למעט טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד"), אין לראות בפעולת הטעינה "שימוש ברכב מנוע". על כן נקבע על ידי השופט, כי אין התאונה נופלת להגדרת הדיבור "תאונת דרכים" ברישה של אותה הגדרה ("מאורע שבו נגרם לאדם נזק עקב שימוש ברכב מנוע למטרות תחבורה"). אולם, תיקון מס' 8 הוסיף וקבע כי "יראו כתאונת דרכים גם... מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי" (סעיף 1(1)). לדעת השופט פרנקל, התאונה שגרמה נזק גוף למערער היא מאורע שנגרם על ידי ניצול הכוח המכני של המשאית על פי יעודה המקורי. על פי קביעתו, תאונה שאינה בגדר שימוש ברכב מנוע – ועל כן אינה בגדר תאונת דרכים כמשמעותה ברישה של הגדרת "תאונת דרכים" – עשויה להיחשב כתאונת דרכים ("ויראו כתאונת דרכים"), אם היא נגרמת עקב ניצול הכוח המכני של הרכב. כותב השופט פרנקל:

"החזקה הקבועה בהגדרת 'תאונת דרכים' לפיה יש לראות כתאונת דרכים מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המכני של הרכב – חרף האמור ברישא של אותה הגדרה – היא חזקה חלוטה, ולכן גוברת על המקרה היוצא מן הכלל, הבלתי חלוט, הנזכר בהגדרת 'שימוש ברכב מנועי' (ת"א (י-ם) 2143/92 עוזר נ' 'אררט' חברה לביטוח בע"מ ואח', צלטנר 2333, בעמ' 2337).

**השופט פרנקל הוסיף,** כי "האמור לעניין טעינה ופריקה אינו אלא המעטה, שאין בכוחה לפגוע בהוראה כללית וברורה הקבועה בהגדרת 'תאונת דרכים' (שם). משנקבע כי המאורע הוא תאונת דרכים, המשיך השופט וקבע את אחריות המשיבים ואת הפיצויים שעליהם לשלם למערער.

### **פסק דינו של בית המשפט המחוזי**

3. על פסק דינו של בית משפט השלום הוגש ערעור לבית המשפט המחוזי (הנשיא ו' זילר, השופטת י' צור והשופט א' צ' בן-זמרה). הערעור התייחס הן לתחולת חוק הפיצויים והן לסכום הפיצויים. הערעור נתקבל בכל הנוגע לתחולת חוק הפיצויים. ממילא לא נידונה כלל שאלת גובה הפיצויים. נקבע כי המאורע שבו נגרם נזק למערער אינו "תאונת דרכים". פסק הדין הוא קצר, ואני מביא אותו כלשונו:

"... אנו מוכנים לקבל שאכן מכוח ההרחבה של החוק, ובהיות הכוח המפעיל את פעילות המנוף כוח של רכב מנועי, הרי נזקים הנובעים מפעילות כזו נופלים למסגרת הכללית הקונצפטואלית, ומוכרים כתאונת דרכים.

דא עקא שמשלב זה ואילך מדובר במעשה שהוא תאונת דרכים על כל השלכותיו. אחת ההשלכות היא שגם על תאונה זו יחול החריג שבסיפא להגדרת 'שימוש ברכב מנועי', שלפיו לא ייראה 'טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד' כ'שימוש ברכב מנועי'. בענייננו אין חולק כי מדובר בחילזון שהוטען על המשאית. המשיב נפגע מהחילזון תוך כדי פעולת ההטענה. הפעילות הזו נמצאת בתחום החריג המוציא פעולת הטענה מכלל 'שימוש ברכב' ובנסיבות אלו אין מדובר בתאונת דרכים."

בית המשפט קבע כי המערער נפגע בהטענת החילוץ על המשאית. מכאן, שהמאורע שגרם נזק גוף למערער אינו מהווה "שימוש ברכב מנועי". מכיוון שכך, אין הוא נופל לגדר קביעתו של תיקון מס' 8 לפיו תאונת דרכים היא מאורע הגורם לנזק גוף "עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה".

### הטענות בערעור לבית המשפט העליון

4. על פסק דינו של בית המשפט המחוזי ביקשו לערער בפנינו. הרשות ניתנה, והוחלט, כי באי כוח הצדדים יסכמו כל טענותיהם בכתב. אכן, על פי סדר הדין הראוי היה על המערער להגיש כתב ערעור תוך חמישה-עשר יום מיום ההחלטה (תקנה 398 לתקנות סדר הדין האזרחי, התשמ"ד-1984). אף כי הודעת ערעור כזו לא הוגשה, בא כוח המשיבה לא טען בסיכומיו כל טענה כנגד זאת, וראה בנימוקי הבקשה לרשות ערעור את נימוקי הערעור כאילו הוגש ערעור כדן. אכן, כל טענותיו מכוונות היו כנגד קבלת ערעורו של המערער לגופו, בנסיבות שיש לפרשן כוויתור על הגשת כתב ערעור. בנסיבות אלה, לא נזקוף את מחדלו של המערער לחובתו ונדון בערעור לגופו.

בא כוח המערער מבקש כי נאמץ את הנמקתו של בית משפט השלום. לטענתו, מאורע הנופל לגדר אחת "החזקות החלוטות" (ה"יראו") שבהגדרת "תאונת דרכים" אינו כפוף להגדרת ה"שימוש ברכב מנועי". לתימוכין הוא מביא מספר פסקי דין שהחליטו ברוח דומה. כן מסתמך הוא על דברי מלומדים באותו כיוון. הוא מפנה את תשומת הלב גם להצעות חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 9), תשנ"א-1991 – הצעה שלא נתקבלה – ואשר ביקשה לבטל את החזקה החלוטה באשר לניצול הכוח המכני של הרכב.

5. בא כוח המשיבים תומך יתדותיו בפסק דינו של בית המשפט המחוזי. לטענתו, משנקבע בהוראה ספציפית כי פריקה וטעינה אינו בגדר "שימוש" וממילא אינן בגדר "תאונת דרכים", אין בחזקה הכללית בדבר ניצול כוחו המכני של הרכב כדי להכניס את המאורע לגדר "תאונת דרכים". אין זה מתקבל על הדעת כי טעינה ידנית לא תהווה "תאונת דרכים" ואילו טעינה "מכנית" תיחשב כ"תאונת דרכים". לדעת בא כוח המשיבים, הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 9) מיותרת בכל הנוגע לטעינה או פריקה המבוצעת תוך ניצול כוח מכני של הרכב.

### הדין הישן

6. ידועה אימרתו של השופט הולמס כי "דף של היסטוריה שקול כנגד כרך של הגיון" (בפרשת *New York Trust Co. v. Eisner* 256 U.S. 345 (1921), at 348). נכונותה של אימרה זו מודגמת היטב בפרשה שלפנינו. טיעון "הגיוני", גם אם ישתרע על מספר כרכים, לא יוכל לתת הסבר לתיקון מס' 8; אך דפים אחדים של היסטוריה שיפוטית וחקיקתית יוכלו להסביר את מהותו של

התיקון. נפנה איפוא להיסטוריה זו. תחילתה בחקירתו של חוק הפיצויים. חוק זה קבע אחריות "מוחלטת ומלאה" של הנוהג ברכב ושל בעל הרכב כלפי הנפגע בגין נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה היה מעורב הרכב (סעיף 2 לחוק הפיצויים). מושג המפתח הוא "תאונת דרכים". מושג זה הוגדר בחוק הפיצויים. בזו הלשון:

**"... מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי, בין בנסיעת הרכב ובין בעמידתו".**

חוק הפיצויים לא הגדיר "מאורע" מהו. כן לא הוגדרו הדיבור "עקב" ו-"שימוש". חוק הפיצויים הגדיר את הדיבור "נזק גוף" ("מוות, מחלה, פגיעה או ליקוי גופני, נפשי או שכלי") ואת הדיבור "רכב". מושג אחרון זה הוגדר כך, בסעיף 1 לחוק הפיצויים:

**"... רכב המונע בכוח מכני לרבות אופנוע עם רכב צידי, תלת אופנוע, אופניים ותלת-אופן עם מנוע עזר ולרבות רכב הנגרר או נתמך על ידי רכב מנועי".**

7. עם חקיקתו של חוק הפיצויים ניצבו בתי המשפט בפני מערכת מורכבת וענפה של בעיות משפטיות אשר הגדרת הדיבור "תאונת דרכים" הציבה לפנייהם. בעיות אלה התעוררו תחילה בעשרות רבות של פסקי דין בבתי משפט השלום והמחוזי ברחבי המדינה. הם הגיעו כעבור זמן מה להכרעת בית המשפט העליון. הקושי שניצב בפני בית המשפט העליון היה נעוץ ב"רקמה הפתוחה" של הגדרת הדיבור "תאונת דרכים". עמדתי על כך באחת הפרשות בצייני:

**"כל אחד מהיסודות המרכיבים הגדרה זו מעורר בעיות משלו. המחוקק השתמש במונחים 'עמומים' (vague), כלליים ובעלי רקמה פתוחה, היוצרים חוסר ודאות באשר לתחולתם על פרטים. לעתים חוסר ודאות זה מקורו בכך, שהמונח הסטטוטורי אינו כולל בחובו את התנאים (ההכרחיים והמספקים) לתחולתו. לעתים נעוץ חוסר הוודאות בכך, שאין לדעת אם תנאי מסוים הוא חיוני לתחולתו של מונח. לרוב נובעת העמימות מתוך כך שהמונח חל על סוג עניינים המצוי על רצף, שאין בו נקודת**

חיתוך טבעית". (ע"א 358/83 ר' שולמן נ' ציון חברה  
לביטוח בע"מ, פ"ד מב (2) 844, 853).

תחילה ניסה בית המשפט לפתור בעיות "נקודתיות" בלא להניח עקרונות כלליים שיחולו על סוג רחב של מקרים (ראו ע"א 517/79 בן טובים נ' "מוסד נוע" שירותי מכונות בע"מ, פ"ד לד(4) 421). כך, למשל, נקבע כי קטר הוא "רכב", מבלי לתת הגדרה כוללת של הדיבור רכב. צוין כי "לא יהא זה רצוי לעת עתה – וכל עוד אנו בשלבים הראשוניים של הפעלת החוק, כשהמקרים הבסיסיים ביותר טרם הוכרעו בהכרעה שיפוטית – להציע הגדרה מקיפה למונח 'כלי רכב'" (ע"א 133/79, 863 בוכמן נ' אלנסארה ואח'; עזבון המנוחה קיסטמן איסקוב ז"ל ואח' נ' שוסטרמן, פ"ד לה (2) 64, 68). בדומה נקבע כי כלי שיט או כלי טיס איננו "רכב". בית המשפט ציין כי הוא אינו רואה מקום "להתוות כאן תחומיה של הגדרה ממצה, החובקת כל מרכיביו האפשריים של המונח 'רכב'" (השופט שמגר בע"א 680/80 עזבון המנוח צבי פריימן ז"ל נ' חברת קו צינור הנפט אילת-אשקלון בע"מ ואח', פ"ד לו(2) 578, בעמ' 586). הוספנו וקבענו כי רכב שמנועו הוצא ממנו לצמיתות חדל להיות "רכב" לעניין חוק הפיצויים. ציינו כי אנו נמנעים "מתחמת הגבול, תוך נסיון לשייך את המקרה הדורש הכרעה לאחד משני הקצוות" (ע"א 674/85 "אליהו" חברה לביטוח בע"מ נ' ז'ק ואח' וערעור שכנגד, פ"ד מג(1) 356, בעמ' 361). במשך הזמן – ולאור הצטברות נסיון שיפוטי במאות פסקי דין – נקבעו אמות מידה כלליות באשר למונח של הדיבור "תאונת דרכים". ביסוד אמות מידה אלה עמדו מספר שיקולים, עליהם עמדת בפרשת שולמן:

"הכללה זו צריכה לשאוף להשגתן של מספר מטרות:  
ראשית, ההלכות השיפוטיות צריך שתשקפנה את נסיון העבר, שתיתנה בסיס ראוי לפתרון הבעיה בהווה, ושתהווינה הדרכה מספקת להתפתחות ההלכה בעתיד.  
לא די בסיכום הפתרון שניתן בעבר. יש להניח בסיס, במסגרת החוק ועל פי פרשנותו הראויה, לפתרון של בעיות חדשות; שנית, יש לבנות מבנה גמיש, שאינו מקפיא את יכולת ההתפתחות. החיים עשירים מכל דמיון, ויש לאפשר למגוון האפשרויות השונות למצוא ביטוין במסגרת החוק; שלישית, יש לדאוג לתיאום בין היסודות השונים שעליהם בנוי חוק הפיצויים... רביעית, יש לבחור, עד כמה שאפשר, בפתרון פשוט, שניתן יהא להפעילו בקלות יחסית, בלא שיהא צורך ליצור הבחנות דקות ודקיקות, השוללות כל בטחון משפטי, והמתרחקות מהתמונה הכוללת" (שם, בעמ' 855).

שיקול אחרון זה הוא חשוב במיוחד. כשופטים, צברנו ניסיון רב בהתמודדות עם הגדרות עמומות בתחומי משפט אחרים. כך, למשל, הצטבר אצלנו ניסיון רב בהגדרת הדיבור "תוך כדי עבודתו" לעניין אחריותו השילוחית של המעביד לעוולת העובד (סעיף 13 (א) (2) לפקודת הניקין [נוסח חדש]). הוא הדין בדיבור "תאונה שאירעה תוך כדי עבודתו ועקב עבודתו" לעניין הגדרת הדיבור "תאונת עבודה" בחוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב], התשנ"ה-1995. למדנו מנסיוננו, כי אין לך דבר מסוכן יותר מהכללות המבוססות על הבחנות דקות ודקיקות, אשר מרכזות את המאמץ בניסיון להבחין בין מקרים ללא הבדל, ואשר מתרחקות מהמדינות המשפטית הבסיסית המונחת ביסוד ההסדר המשפטי. ביקשנו איפוא עד כמה שאפשר, בתחום הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, לפשט את ההבחנות, ולהביא לידי כך, שההכרעות הקשות ייסבו על חילוקי דעות הרלוואנטיים למדיניות החוק, ולא על ניסיונות להבחין בין מצבים, שכל הבחנה ביניהם אינה אלא מלאכותית. העדפנו למנוע חוסר ודאות וחוסר בטחון, תוך שימוש במבחן פשוט שאינו מחייב עריכתם של הבחנות דקות ודקיקות עד כמה שאפשר (ראה ע"א 56/84, 76 אלחדד נ' מורשד סלהב, ואח' ; קרנית – קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' עיזבון המנוח מוחמד זוהיר סעיד סלהב ואח' פ"ד מא(2) 582, בעמ' 587). עמד על כך חברי, **השופט אור, בציינו:**

**"נראה לי שפרשנות רצויה, תוך כוונה להגשים את מטרת החוק, אינה מצדיקה, כל עוד אין הדבר מתבקש מנוסח החוק ומטרותיו – יצירת הבחנות, שאינן נזכרות בו, הבחנות שמטבע הדברים אך תגברנה את חוסר הוודאות שביישומו של החוק" (ע"א 81/82 לה נסיונל, חברה ישראלית לבטוח בע"מ נ' קרנית – קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים, פ"ד לז(1) 810, 806).**

כמובן, אשליה היא לשאוף לגיבושה של גישה הפותרת את כל הבעיות והמונעת הבחנות קשות. ניסיון החיים מלמד כי הלשון העמומה ורב גוניות המצבים יוצרים מצבים רבים שכל שניתן לומר לגביהם הוא, שאין לך דבר צפוי יותר מאשר התרחשותם של אירועים בלתי צפויים. מקרי גבול יהיו תמיד. הגבול יהא לעולם מטושטש. עם זאת, יש לשאוף לגישה מעשית, אשר תעניק פיצוי לכל מי שניזוק מהסיכונים שהחוק נועד לפצות עליהם; יש לשאוף לכך שהדיון השיפוטי יתנהל על מקרי השוליים הגבוליים; יש לשאוף לכך שהמקרים הרגילים והפשוטים, המתרחשים בחיי יום יום, ימצאו את פתרונם מראש, בלא שנצטרך לעבור התפתחות הדרגתית מתישה, הגוררת אחריה חוסר בטחון במקרים הגרעיניים.



8. על בסיס תפיסה משפטית זו קבענו כי תכליתו של חוק הפיצויים הינה להעניק פיצוי למי שנפגע פגיעות גוף עקב השימוש של הרכב ליעודו הרגיל והטבעי (ע"א 326/80 פ' סועאד ואח' נ' טאהא ואח', פ"ד לה (3) 197 (להלן – פרשת סועאד)). יעודו הטבעי והרגיל של רכב פלוני עשוי להיות לתחבורה בלבד; יעודו הטבעי והרגיל של רכב אלמוני עשוי להיות "רב-תכליתי" ולכלול הן יעוד תעבורתי והן ייעודים נוספים (כגון טרקטור המשמש מקור כוח למכונה חקלאית; משאית ועליה מנוף המשמש לפריקה וטעינה; מכונית המשמשת כמערכת נע ועגורן הנע על מסילה: ראה: ע"א 81/82; ע"א 922/91, 944 אבו ג'אבר נ' המאגר הישראלי לביטוח רכב, הפול ואח'; המאגר הישראלי לביטוח רכב, הפול נ' אבו ג'אבר ואח', פ"ד מח(3) 340). דחינו, איפוא, את "הגישה התעבורתית" לפיה רק "סיכון תעבורתי" נכלל בתחומי חוק הפיצויים. אימצנו "גישה ייעודית", לפיה כל סיכון שנגרם מהשימוש ברכב ליעודו נכלל בתחומי חוק הפיצויים (ראה פרשת סועאד; ע"א 199/81, 558 הסנה חברה לביטוח בע"מ נ' זעירא, פ"ד לז(1) 150). על רקע זה הוספנו וקבענו כי "שימוש" ברכב מנועי משמעו פעולה של הרכב או פעולה ברכב – בין שהוא בתנועה ובין שהוא עומד – הקשורה ליעודו הרגיל והטבעי של הרכב (פרשת שולמן, בעמ' 858). ציינו, כי ה"שימוש" של רכב, לעניין חוק הפיצויים, עשוי להיות שימוש עיקרי, כלומר ביצוע ייעודו או ייעודיו הרגילים והטבעיים. כך, למשל, נהיגה היא שימוש עיקרי ברכב. הוספנו כי ה"שימוש" של רכב הוא גם שימוש לוואי, כלומר, כל אותן פעולות אינצידינטליות, הבאות לסייע ולהבטיח פעולה הקשורה לשימוש העיקרי. כך, למשל, כניסה לרכב ויציאה ממנו הם "שימוש" (לוואי) ברכב (ע"א 517/79 הנ"ל); טעינה ופריקה של רכב הם "שימוש" לוואי בו (ע"א 498/80 מדינת ישראל נ' קדר בע"מ, פ"ד לו(1) 492); טיפול ברכב – כגון פעולת סיכה, רחיצה ומילוי מים – הוא "שימוש" לוואי בו (ראה ע"א 583/82 וקסלר נ' אבו עקל, פ"ד מב(4) 361); תיקון רכב – בין בדרך ובין במוסך – הוא "שימוש" לוואי ברכב (ע"א 493/86 סקורי נ' איסכור שירותי פלדות בע"מ, פ"ד מב(2) 790; ע"א 720/84 זכריה נ' קרור בע"מ מפעלי גרנות ואח', פ"ד מב(3) 661; ע"א 554/89 מדינת ישראל נ' אלראהב, פ"ד מה(2) 338; ע"א 583/89 כראדי נ' דן-אגודה שיתופית לתחבורה ציבורית בע"מ, פ"ד מה(3) 133).

9. מאורע הוא "תאונת דרכים" אם נזק הגוף נגרם "עקב" השימוש ברכב מנועי. הדיבור "עקב" הוא בעל אופי "סיבתי". קבענו כי המבחן הסיבתי הטמון בדיבור "עקב" הוא מבחן כפול: מבחן סיבתי-עובדתי ומבחן סיבתי-משפטי (ע"א 199/81, 558 הנ"ל). המבחן הסיבתי-עובדתי מתמצה לרוב בסיבה-בלעדית-אין. המבחן הסיבתי-משפטי הוא מבחן של סיכון. נזק נגרם "עקב" שימוש ברכב מנועי, אם הנזק הוא בתחום הסיכון שהשימוש (העיקרי או המשני) ברכב יוצר (פרשת שולמן). כך, למשל, נהיגה היא שימוש עיקרי ברכב. על כן כל נזק הנופל למסגרת הסיכון שהנסיעה יוצרת נגרם "עקב" אותה נסיעה (ראה ע"א 199/81, 558 הנ"ל). כך, למשל, נוסע שנפגע מרסיסי זכוכית של המכונית בה נסע שנגרמו על ידי אבן שהושלכה לעבר המכונית הנוסעת, נפגע "עקב" שימוש ברכב מנועי (ע"א 198/85 קורקט נ' ירדניה חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מב(3) 156). ירידה ועליה לרכב היא שימוש לוואי ברכב. כל נזק הנגרם במסגרת הסיכון ששימוש לוואי זה יוצר, הוא נזק הנגרם "עקב" אותו שימוש. כך, למשל, מי שניזוק בשל פתיחת הדלת או סגירתה – בין אם הדבר נעשה בודון ובין אם לאו – ניזוק "עקב" השימוש ברכב. חניה היא שימוש לוואי של הרכב. נזק הנגרם

בשל החניה נופל למסגרת הסיכון שחניה גורמת, והוא מהווה, על כן, נזק שנגרם "עקב" שימוש ברכב מנועי. לעומת זאת, נזק הנגרם בתוך רכב, ושהרכב משמש בו רק זירה לאירוע, בלא קשר לסיכון שהשימוש (העיקרי או המשני) יוצר, אינו נזק הנגרם "עקב" השימוש ברכב. על רקע גישתנו זו, פסקנו כי נזק המוסב על ידי פיצוץ ברכב הנגרם על ידי מוקש שהוטמן בדרך – אם פגיעתו מהווה פעולת איבה על פי חוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה, תש"ל-1970, ואם לאו – מהווה נזק הנגרם "עקב" שימוש ברכב מנועי (ראה: ע"א 420/83 אשור נ' "מגדל" חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מד(2) 627). בדומה פסקנו כי נזק המוסב בשל פיצוץ (שמקורו בחומר נפץ או במוקש) הנגרם על ידי התנעת כלי הרכב הוא נזק הנגרם "עקב" שימוש ברכב (פרשת שולמון). הוספנו ופסקנו כי נזק גוף הנגרם בשל התלקחות הדלק שבמכונית חונה הוא נזק שנגרם "עקב" השימוש ברכב מנועי, שכן הסיכון של התלקחות דלק במכונית הוא סיכון שכל מכונית נושאת עמה (ע"א 236/81 ז' לסרי נ' ציון חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מב(3) 705).

10. מסקנותינו הפרשניות התבססו על לשונו של חוק הפיצויים ועל תכליתו. לא גרסנו כי יש להעניק לחוק הפיצויים פירוש מרחיב או פירוש מצמצם (ע"א 326/80 הנ"ל, עמ' 204). סברנו כי יש להעניק לו פירוש ראוי. לא מצאנו תועלת באיפיון החוק כחוק סוציאלי או כחוק לא סוציאלי. גרסנו כי יש לתת לחוק הפיצויים פירוש מאוזן, באופן שנוקים הנגרמים בשל סיכומים הנוצרים על ידי השימוש בכלי רכב ליעודו הטבעי והרגיל יוטלו, בדרך של "פיזור הנזק", על כלל המשתמשים בכלי רכב (ע"א 358/83 הנ"ל, בעמ' 857).

### ביקורת הדין הישן וההצעות לשינויו

11. הפירוש שנתנו לדיבור "תאונת דרכים" עורר ביקורת. נטען כי חוק הפיצויים צריך להעניק פיצוי אך בשל נזק הנגרם בגין "סיכון תעבורתי" שהרכב גורם. אין זה ראוי להעניק פיצויים בגין סיכונים שאינם תעבורתיים, כגון סיכונים הקשורים למקום עבודה שהם חלק מיחסי העבודה, סיכונים הנובעים מפעולות איבה שהם חלק מהתגמולים שחוק ספציפי בעניין פעולות איבה מפצה בגינם, או סיכונים מביצוע עבירות שאין להטילם על הנוהגים בכלי רכב אלא על כלל הציבור. היטיב להביע ביקורת זו פרופ' אנגלרד, בציינו:

"... בית המשפט הפריז בהרחיבו את המושג של תאונת דרכים על מצבים החורגים מכל סיכון תעבורתי. ההרחבה הזאת אינה נתמכת על ידי רעיון מרכזי שבכוחו היה לבוא תחת המבחן של סיכון תעבורתי" (י. אנגלרד, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 8 (יהלום, מהדורה 2, תש"ן) 8).

לדעת פרופ' אנגלרד, הסיכון התעבורתי צריך לשמש כמבחן מרכזי הן בהבנת הדיבור "שימוש" והן במתן תוכן לדיבור הסיבתי "עקב" (שם, עמ' 30). לדעתו –

**"הסיכון התחבורתי הוא המכנה המשותף של המשתמשים ברכב מנועי, אשר מצדיק הטלת העומס הכלכלי של תאונות דרכים על שכמם. מבחינת הגישה הכלכלית, רעיון הסיכון תואם את מטרת ההפנמה של הוצאות העשויה לצמצם את מספר התאונות לפי עיקרון ההרתעה הכללית (הרתעת השוק)" (שם, בעמ' 31-30).**

בצד הביקורת האקדמית באה גם ביקורת מגורמים האמונים על מעקב אחר ביצוע החוק. לדעתם הרחיבו בתי המשפט את תחולת החוק מעבר למטרתו המקורית. להשקפתם יש למנוע תחולת החוק על נפגעים שנפגעו מ"רכב" שאינו משמש ככלי תחבורה יבשתית, או בתאונה שאינה תוך שימוש בתחבורתי ברכב.

12. הצעת התיקון הראשונה באה בהצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 4), תשמ"א-1981. הצעה זו ביקשה להכניס שני תיקונים. **האחד**, בהגדרת "תאונת דרכים"; הוצע, כי אחרי הדיבור "עקב שימוש ברכב מנועי", יבוא "למטרות תחבורה" (סעיף 1)1 להצעה; **השני**, כי תוחלף ההגדרה של "רכב מנועי" בהגדרה חדשה בזו הלשון:

**"... רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית, לרבות טרקטור ומכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מכני בכביש, ולמעט רכבת, כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות; כלי נגרר או נתמך על ידי רכב אחר אינו רכב בפני עצמו, אולם אם הוא מחובר לרכב, דינו כחלק מאותו רכב" (סעיף 1(2)).**

הצעה זו ביקשה, אפוא, לאמץ את "המבחן התעבורתי" "לאורך כל הדרך", כלומר, הן בהגדרת "רכב" והן בהגדרת "תאונת דרכים". הצעה זו נתקבלה אך בחלקה, וגם זאת רק לאחר שההצעה הוגשה מחדש (הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 5), תשמ"ב-1982). חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 4), התשמ"ג-1983 (להלן – תיקון מס' 4), דחה את הצעת הממשלה, ולא קבע כי מאורע הוא "תאונת דרכים" רק אם השימוש ברכב המנועי הוא "למטרות תחבורה". ההגדרה הישנה של "תאונת דרכים" נשארה, איפוא, על מכונה. לעומת זאת נתקבלה

הגדרה חדשה של "רכב", ובה הקביעה כי עיקר יעודו של הרכב הוא לשמש לתחבורה יבשתית. בפרטים אחרים בגדרי הגדרה זו אומצה הצעת הממשלה אך בחלקה בלבד. כך, למשל, הצעת הממשלה לקבוע כי רכבת אינה "רכב" לא נתקבלה, ונקבע במפורש כי רכבת הינה "רכב". וזו ההגדרה החדשה של "רכב":

**"... רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית, לרבות רכבת, טרקטור, מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש ורכב נגרר או נתמך על ידי רכב מנועי, ולמעט כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות" (סעיף 1 לתיקון מס' 4).**

תיקון זה נכנס לתוקפו ב-30.4.83.

13. לאחר זמן מה חזרה הממשלה על גישתה כי יש לתקן את ההגדרה של הדיבור "תאונת דרכים" בחוק הפיצויים, באופן שיקבע במפורש כי הנק נגרם עקב השימוש ברכב "למטרות תחבורה". בכך ביקשה הממשלה להביא להתאמה בין הגדרה זו לבין הגדרת הדיבור "רכב" שכבר תוקן בתיקון מס' 4. מטרת ההצעה הייתה, אפוא, לקבוע את המבחן התעבורתי כמבחן המכריע בקביעת התרחשותה של תאונת דרכים הנגרמת על ידי השימוש ברכב. כן הוצע לראשונה להגדיר את הדיבור "שימוש ברכב מנועי", תוך שייקבע – על פי המבחן התעבורתי – כי הסעת הרכב והחנייתו (וכן התדרדרותו) הם שימוש ברכב מנועי. כן הוצע לקבוע – וזאת בסטייה מהמבחן התעבורתי – כי כל טיפול ברכב וכל תיקון של הרכב לא ייחשבו – יהיו הנסיבות אשר תהיינה וגם אם הטיפול הוא "טיפול-דרך" – כשימוש ברכב. הצעות אלה מצאו את ביטויין בהצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), תש"ן-1989. וזו לשון ההצעה (סעיף 1):

..... (1)"

**'תאונת דרכים' – מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה, למעט אם אירע כתוצאה ממעשה שנעשה במתכוון כדי לגרום נזק לגוף או לרכוש;**

..... (2)

**'שימוש ברכב מנועי' – הסעת הרכב או החנייתו  
וכן התדרדרותו; אולם, טיפול ברכב או תיקונו לא  
ייחשבו כשימוש בו'.**

בדברי ההסבר להצעת החוק נאמר כי הפירוש שניתן לדיבור "תאונת דרכים" בפסיקתו של בית המשפט העליון – ובעיקר בפרשת **שולמן** – הרחיב את תחולת החוק מעבר למטרות שלשמן חוקק. פירוש זה "מטיל עול כבד על ציבור הנהגים החייב בתשלום פרמיה גם עבור ביטוח פגיעות שאינן קשורות לסיכון תחבורתי" (**שם**, בעמ' 32). מטרת ההצעה לקבוע כי חוק הפיצויים יחול אך מקום בו השימוש ברכב הוא למטרות תחבורתיות, לפי תורת "הסיכון התחבורתי". משמעות הדבר הינה, לדעת המציעים, כי החוק יחול במקרה של "פגיעות שאירעו באקראי עקב הסעת הרכב או החנייתו או כתוצאה מהתדרדרות רכב שלא הוחנה כראוי" (**שם**). כן הוצע להוציא במפורש ממסגרת החוק את המקרים שאירעו במכוון כדי לגרום נזק לגוף או לרכוש, וכן את הפגיעות בעת טיפול ברכב ותיקונו או בשעה שהרכב נמצא במצב של חניה מוחלטת" (**שם**). דברים דומים אמר שר המשפטים בעת הצגת הצעת החוק לקריאה ראשונה (ד"כ 116 (תש"ף) 2269). מטרת ההצעה היתה, איפוא, "ליישר את הקו".

14. הצעת החוק נתקבלה (ביום 30.9.1990) בתיקון מס' 8. תיקון מס' 8 מקבל את הצעת הממשלה אך בחלקה. כזכור, הצעת הממשלה ביקשה לתת ביטוי מלא – פרט לחרגי בעניין טיפול ברכב ותיקונו – למבחן התעבורתי. גישת הממשלה התקבלה בכל הנוגע להגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים". הגדרה זו אימצה את המבחן התעבורתי. נקבע כי תאונת דרכים הוא "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה" (סעיף 111). ברוח עמדת הממשלה נקבעה הוראה – שמקבילה לה לא הוצעה בהצעת החוק הממשלתית – כי "נפגע" אינו כולל אדם לו נגרם נזק גוף בפגיעת איבה, כמשמעותה בחוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה, התש"ל-1970. ניזוק כזה צריך למצוא תרופתו במסגרת של חוק התגמולים האמור. אשר להגדרת הדיבור "שימוש ברכב מנועי", נתקבלה הצעת הממשלה להגדיר (לראשונה) מושג זה בחוק הפיצויים. עם זאת, ההגדרה שהוצעה על ידי הממשלה שונתה באופן מהותי. הכנסת קבעה רשימה קזואיסטית של מצבים שיש לראותם כשימוש ברכב מנועי ורשימה אחרת של מצבים, אף היא קזואיסטית, שאין לראותם כתאונת דרכים. מרבית הרשימה מתיישבת עם המבחן התעבורתי. חלקה מתיישב עם הפירוש שנתנה הפסיקה לחוק הפיצויים המקורי. חלקה משנה את חוק הפיצויים כפי שפורש על ידי בית המשפט העליון, תוך התאמת הדין למבחן התעבורתי. עם זאת, אין התאמה מלאה בין רשימה זו לבין התפיסה התעבורתית המונחת ביסוד ההגדרה הבסיסית. השוני העיקרי מתבטא בקביעת תיקון מס' 8 כי טעינה ופריקה מרכב עומד – שעל פי התפיסה התעבורתית הינה שימוש ברכב – אינה בגדר שימוש ברכב מנועי, על פי תיקון מס' 8.

15. תיקון מס' 8 לא הסתפק בהגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים" ("מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה"), ובהגדרה של הדיבור "שימוש ברכב מנועי"

המהווה מרכיב של ההגדרה הבסיסית. בנוסף להגדרה הבסיסית – ול"שימוש ברכב מנועי" המהווה חלק ממנה – הוסיפה הכנסת בתיקון מס' 8 שלושה מצבים נוספים אשר הם בגדר "תאונת דרכים" ("יראו כתאונת דרכים גם...") ומצב אחד אשר אין לראותו כ"תאונת דרכים" ("לא יראו כתאונת דרכים..."). שלוש מתוך ארבע החזקות החלוטות הוספו בדיוני ועדת החוקה, חוק ומשפט. חזקה חלוטה אחת הוספה בקריאה השנייה של החוק, בעקבות הסתייגות של חבר הכנסת מירום. כל ארבע החזקות החלוטות הן ביטוי למצבים ספציפיים שנידונו בפסקי דין של בית המשפט העליון. חלקן של החזקות החלוטות עולות בקנה אחד עם המבחן התעבורתי. חלקן של החזקות החלוטות נותרות ביטוי למבחן היעודי. בהסבירו את דרך עבודתה של ועדת החוקה חוק ומשפט ציין ח"כ לין:

**"אנחנו עברנו על כל שורת המקרים וההחלטות של בית המשפט העליון. קבענו עמדת הוועדה וכללנו הגדרה מפורטת, הגדרה ברורה, שגם מונעת מאד ספקות" (ד"כ 118 (תש"ן) 5057).**

החזקה החלוטה שהוספה בעקבות הסתייגותו של ח"כ מירום קובעת כי יראו כתאונת דרכים מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המכאני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי. בהסבירו את הסתייגותו, ציין ח"כ מירום:

**"בעבר ניתן היה לראות כיצד תאונה שהיא תוצאת שימוש בכוח שנותן כלי מסוג טרקטור, קומביין, קטפת, או כלים חקלאיים אחרים נכללת במסגרת ההגדרה של תאונת דרכים. הינה באה ועדת החוקה, חוק ומשפט ולמעשה מוציאה מכלל זה את האפשרויות הללו. אנחנו יודעים שלא מעטות מהתאונות שנגרמו בעבר, נגרמו על ידי הפעלת כוח שבאה כתוצאה משימוש בכלי רכב כזה, שהוא טרקטור או כלי חקלאי אחר.**

...

...נראה לי שזה גורף, גורף מדי. גורף מנשוא, שכלי רכב מסוג כלי רכב חקלאי, שרבים כמותם במדינת ישראל שעובדים בשדות, שעובדים על הכביש, שעובדים בבניין וכן הלאה ומפעילים מאחוריהם כלים שונים יצאו מכלל

**הביטוח הזה שחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים  
מעניק" (שם, בעמ' 5058).**

ההסתייגות התקבלה (ברוב של חמישה חברי כנסת כנגד ארבעה, ושני נמנעים).

16. מהו ההסבר העולה מההיסטוריה הטרומ חקיקתית ומההיסטוריה הפרלמנטרית: דומה שההסבר הוא זה: התכלית המרכזית של תיקון מס' 8 הייתה לאמץ את המבחן התעבורתי כמרכיב עיקרי של "תאונת דרכים", ולהחליף בכך את המבחן הייעודי שנקבע בפרשנות שנתן בית המשפט העליון לחוק הפיצויים המקורי. עם זאת, תיקון מס' 8 אינו מאמץ את המבחן התעבורתי "לאורך כל הדרך". בסוגיות אחדות – המשקפות מקרים ספציפיים המבטאים פסקי דין שניתנו בעבר – נקבעו הסדרים שאינם מתיישבים עם המבחן התעבורתי (כגון שלילת טעינה ופריקה כשהרכב עומד – כשימוש ברכב מנוע"י) וקביעת המבחן הייעודי בחזקה החלוטה בדבר "ניצול הכוח המיכני של הרבב". חלקם של עניינים אלה הוצע במקורו על ידי הממשלה; חלקם הוצע על ידי ועדת החוקה, חוק ומשפט של הכנסת. חלקם הוסף בקריאה השניה במליאת הכנסת. אכן, תיקון מס' 8 אינו משקף מדיניות משפטית קוהרנטית ועקבית. אין בו תפיסה מגובשת, לא לעניין קבלת המבחן התעבורתי ולא לעניין דחיית המבחן הייעודי. המצבים המיוחדים, בהם אומץ המבחן הייעודי, אינם מבוססים על הרמוניה פנימית, ואינם משקפים מדיניות משפטית אחידה. תיקון מס' 8 מבוסס על הגדרה בסיסית רחבה המאמצת את המבחן התעבורתי, ולצדה תוספות וגרועות ממבחן זה המשקפות לעתים את המבחן הייעודי, והמבוססות על אירועים מיוחדים שנידונו בפסיקה. בצדק ציין פרופ' אנגלרד כי:

**"... התפיסה העקרונית של המחוקק בדבר הצורך  
בשימוש ברכב למטרות תחבורה לא נשמרה באופן עקבי  
ושיטתי. בהמשך ההגדרה מנויים שורה של מקרי תאונה  
מוחשיים יותר אותם יש לראות, במצוות המחוקק,  
כתאונת דרכים. חלק ממקרים אלה חורגים מעבר למבחן  
השימוש התחבורתי, כך שאין להסתפק בקביעת העיקרון  
הכללי" (י' אנגלרד, בספרו הנ"ל, עדכון משולב (תשנ"ו)  
עמ' 63).**

17. הביקורת על תיקון מס' 6 לא בוששה לבוא. פרופ' אנגלרד ציין כי –

”שאיפת המחוקק לבטל הלכות שנפסקו על ידי בתי המשפט השפיע על דרך החקיקה, המשתמשת בנוסח קזואיסטי ביותר, בשיטת 'ברחל בתך הקטנה'. אם נצרף לזה שתי הסתייגויות מקרים שנתקבלו בנוסח בלתי מקצועי בקריאה השניה של החוק, הרי התוצר החקיקתי הסופי אינו לתפארת עושיו” (שם, בעמ' 49).

וברוח דומה ציין מ' צלטנר :

”התוצאה היא, איפוא, כי במקום אחידות רעיונית הפך הדין לקזואיסטי, באופן המקשה על מלאכתו של הפרשן ויוצר פתח לבעיות פרשנות סבוכות ביחס למקרי גבול שונים, זאת בניגוד למגמה המפורשת של החוק במקורו... החקיקה החדשה איננה חד-משמעית והיא חסרת קו מנחה. היא מהווה, כאמור, אוסף של דוגמאות שיש לרדת לפרשנות כל אחת מהן על מנת לבור את תכליתה. מציאות החיים בוודאי תוסיף אירועים לא מעטים אשר אין להם מענה בדוגמאות הספציפיות שזכו לפתרון במסגרת התיקון לחוק. פתרונות אשר אף הם לא תמיד נקיים מספקות” (מ' צלטנר, ”הגדרת ה'שימוש ברכב' – עצירת הסחף”, הפרקליט מ (תשנ"א-נ"ג) 168, 174, 179).

ובהתייחסו לחזקה החלוטה שהוספה בעקבות הסתייגותו של ח"כ מירום, מציין צלטנר :

”... הותרתה בגדר תחולת החוק, של החלופה בעניין נזק עקב שימוש בכוח המיכני, חותרת לדעתנו תחת היסוד שלשמו נעשתה הצעת התיקון בחוק, דהיינו: להגדיר תאונת דרכים רק כשימוש למטרות תחבורה, בתוספת סיכונים מוגדרים הנובעים משימוש כזה. הוא מכניס 'בדלת האחורית' הרבה מתאונות העבודה שהוצאו במפורש מן ההגדרה” (שם, עמ' 178).



גם א. ריבלין עמד על בעייתיות שתיקון מס' 8 יצר :

"כנוסחו היום משקף החוק תכליות נוגדות – מגמה של צמצום התחולה למאורעות שהורתם בשימוש למטרות תחבורה, מחד גיסא, וכוונה להרחיב את התחולה למאורעות שאין להם דבר עם 'השימוש התחבורתי' מאידך גיסא" (א' ריבלין, תאונות הדרכים, סדרי דין וחשוב פיצויים (נבו, תשנ"ו) 93).

18. ביקורת דומה נמתחה על תיקון מס' 8 בפסיקתם של בתי משפט השלום והמחוזיים. בתי המשפט עמדו על הפער שבין ההצעה לבין התיקון כפי שנתקבל. עמד על כך השופט ר' ג'רג'ורה :

"בעוד שהתיקון התכוון לאמץ את הגישה התחבורתית בעקבות דחייתה בפסיקה, הרי בפועל הוא נכשל לעשות כן, שכן מצד אחד הוא הרחיב את תחולתו מעבר לגישה התחבורתית ומאידך צמצם את תחולתו במקרים שנחשבים לתאונות דרכים לפי המבחן התחבורתי" (ת"א נצ' (1948/91 בן זכי נ' מוסא ואח', צלטנר בעמ' 2603)).

גם השופטת מ' נאור עמדה על המגמות הסותרות המונחות ביסוד תיקון מס' 8, בציינה :

"... לחקיקה, כך מסתבר מההיסטוריה החקיקתית, היו תכליות נוגדות. התכלית העקרונית שהביאה לצמצום, ובצידה הוספו להצעה המקורית רעיונות מרחיבים בדרך של חזקה חלוטה..."

...קשה לייחס מקצועיות לניסוח ההגדרה של תאונות דרכים בתיקון מס' 8. מגמות שונות התרוצצו בהליך החקיקה ונמצא מי שהצליח לגבור על המטרה המקורית ולהרחיב את המקרים הנופלים בגדר תאונות דרכים" (ת"א

(י-ם) 555/93 ענבוס י נ' קרסיס ואח', מ' צלטנר, 2707

בעמ' 2711).

בתי המשפט הדגישו כי תיקון מס' 8 "נוסח באופן קזואיסטי ומסורבל, דבר המרבה פלוגתאות והתדיינות... הוא כולל בחובו תרתי דסתרי ואף התנגשויות בין מטרות החוק, כמצויין בו, לבין העניינים הקזואיסטיים שמובאים בו" (השופטת בן-עמי בת"א (י-ם) 20737/92 – לא פורסם). בתי המשפט ציינו כי לאור תיקון מס' 8 הם עומדים "בפני שוקת שבורה" (השופט פרנקל בפסק דינו בעניין שלפנינו), וכי "יותר משהצליח התיקון לתחום גבולות, פרץ פתח למחלוקות חדשות שלא בא זכרן על פי לשון החוק עובר לתיקון" (השופטת שריר בת"א (הר') 3099/94 גטה (אבוטבול) נ' "דולב" חברה לביטוח בע"מ ואח', צלטנר 2458).

19. הממשלה הייתה מודעת למגרעותיו של תיקון מס' 8, ולבעיות הפרשניות הקשות שהוא יצר. בסמוך לאחר חקיקתו של תיקון מס' 8 פורסמה הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 9), תשנ"א-1991 (להלן – הצעת תיקון מס' 9). הצעת תיקון מס' 9 מציעה, בין השאר, לבטל את החזקה החלוטה בעניין מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב. בדברי ההסבר נאמר:

**"התיקון המוצע להגדרת 'תאונת דרכים' נועד לצמצם את היקפה, באופן שלא תכלול שימוש ברכב שלא למטרה תחבורתית. לפי זה, תאונות הנגרמות תוך שימוש במנוע של רכב שלא לתנועה כי אם בתעשייה או בחקלאות – לא יוכרו כתאונת דרכים" (שם, עמ' 124).**

בהציגו את הצעת החוק בפני הכנסת ציין שר המשפטים, מר ד' מרידור, כי "התיקון הזה בא לתקן קלקול, בכל הכבוד, שהוכנס להצעת החוק שאנחנו הגשנו, תיקון מס' 8" (ד"כ ז' בשבט (תשנ"א) 1850). הצעה זו לא קודמה בהליכי החקיקה, ומאז 1991 לא שונתה החקיקה בעניין זה.

20. עולה מסקירה זו של ההיסטוריה החקיקתית כי המובן שיש ליתן לדיבור "תאונת דרכים" בחוק הפיצויים משתנה על פי מועדי החקיקה השונים. עקרונית, ניתן להבחין בין שלוש תקופות: התקופה הראשונה ראשיתה עם קבלת חוק הפיצויים. היא מסתיימת עם חקיקתו של תיקון מס' 4. בתקופה זו פורש הדיבור "תאונת דרכים" על פי תפיסה הייעודית. גישה זו "הצליחה להבהיר את הדין בשורה של מצבים בעייתיים לגביהם ניתנו בעבר החלטות סותרות בבתי המשפט המחוזיים" (אנגלרד, בספרו הנ"ל, בעמ' 32). נקבעה תפיסה אחידה וקוהרנטית אשר העניקה אמת מידה ברורה

לפרשנות החוק. עם זאת, על גישה פרשנית זו נמתחה ביקורת קשה. נטען כי היא הרחיבה את תחולת החוק מעבר לרצוי. הודגש כי אין זה ראוי שציבור הנהגים ישא – באמצעות פרמיות הביטוח שהוא משלם – בנטל הפיזיו של תאונות הנגרמות על ידי שימוש ייעודי של הרכב שלא למטרות תחבורה. התקופה **השנייה** החלה עם תיקון מס' 4 ועד לתיקון מס' 8. בתקופה זו הוכנס היסוד התעבורתי להגדרת "רכב". נסיונה של הממשלה להכניס את היסוד התעבורתי ליתר חלקי ההגדרה של "תאונת דרכים" נכשל. כתוצאה מכך נוצר מצב משפטי בלתי מאוזן, כאשר לעניין הגדרת ה"רכב" חל המבחן התעבורתי, ואילו לעניין יתר חלקי הגדרת "תאונת דרכים" ממשיך לעמוד בעינו המבחן היעודי. בצדק ציין פרופ' אנגלרד כי:

**"מעשה התיקון החלקי הביא לעולם בריאה חקיקתית משונה, הדומה לאדם הצולע על רגל אחת. בהגדרה החדשה של רכב מנועי מופיע יסוד של ייעוד תחבורתי, יסוד הנעדר במקום המכריע, בהגדרה של תאונת דרכים. אין פלא שהתיקון הזה יצר שאלות פרשנות חדשות" (שם, בעמ' 16-17).**

התקופה **השלישית** החלה עם חקיקתו של תיקון מס' 8. הערעור שלפנינו מצוי בגדרה של תקופה זו. חוסר האיזון שבתקופה השנייה תוקן במידת מה. "תאונת דרכים" הוגדרה מחדש, והכלל הבסיסי מאמץ – בדומה לתיקון מס' 4 – את המבחן התעבורתי. עם זאת, "הצליעה" עדיין נמשכת, שכן המבחן התעבורתי אינו המבחן היחיד השולט בהגדרתה של "תאונת דרכים". בצדו עומד, בעניינים מספר, המבחן הייעודי. שירותו של זה יוכל להעשות רק על ידי המחוקק, כפי שאכן מוצע בתיקון מס' 9.

### **הערות פרשניות כלליות**

21. תיקון מס' 8 – בעקבות תיקון מס' 4 – הביא לשינוי מהותי בהיקף האחריות על פי חוק הפיזיו. תחת המבחן היעודי אשר הגדיר את הדיבור "תאונת דרכים" עד לחקיקתו של תיקון מס' 8, בא עתה המבחן התעבורתי כאמת המידה הבסיסית להבנת הדיבור "תאונת דרכים". זהו שינוי מרחיק לכת אשר לו השלכות מקיפות על דבר תחולתו העניינית של חוק הפיזיו. עם זאת, בצד המבחן התעבורתי עדיין ממשיך לעמוד בעינו, בעניינים מסויימים – ובעיקר בחזקה החלוטה לפיה ייראו כתאונת דרכים "מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב" – המבחן הייעודי. מטרתה של הפרשנות השיפוטית לקבוע את היקף תחולתו של כל אחד מהמבחנים הללו, ואת היחס ביניהם. בהגשמתה של מטרה זו, מן הראוי הוא כי נציב לנגד עינינו את השיקולים הפרשניים הבאים: **ראשית**, הננו פרשנים נאמנים של דבר החוק. אף שסברנו בעבר כי תכליתו של חוק הפיזיו הינה לתת פיצוי

בגין נזקי גוף ששימוש ברכב "בתור שכזה" – כלומר, על פי ייעודו – גרם לנפגע, הרי עתה עלינו לתת ביטוי לתכלית התעבורתית החדשה אשר מונחת ביסודו של תיקון מס' 8. אל לנו להיצמד לפסיקותינו – גם אם היו נכונות לשעתן – אשר שוב אינן משקפות את ההסדר החקיקתי החדש. לא את רצוננו שלנו אנו מבטאים, אלא את רצון החוק (ראה: ד"נ 3/62 שר הפנים נ' מוסא, פ"ד טז 2467, 2471; י' זוסמן, "מקצת מטעמי פרשנות", ספר יובל לפנחס רוזן (מפעל השכפול, בעריכת ח' כהן, תשכ"ב) 147, 157); שנית, לתיקון מס' 8 מספר תכליות. בצד התכלית העיקרית והמרכזית שעניינה אימוץ המבחן התעבורתי, מצויה גם תכלית נוספת שעניינה הכרה בתחומים מסוימים במבחן הייעודי. לתכלית נוספת זו עלינו לתת את מלוא התוקף. כשם שאיננו חופשיים להמשיך בהסדר הישן שעה שהוא נוגד את ההסדר החדש, כן איננו חופשיים להתעלם מההסדר הישן שעה שהוא אומץ בגדריו של ההסדר החדש. נאמנותנו בפרשנות לתכלית החוק מחייבת אותנו לנאמנות זו; **שלישית**, בקביעת היחס בין ההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים" לבין החזקות החלוטות המוסיפות עליה או הגורעות ממנה יש לשאוף, ככל האפשר, לאחדות ולהרמוניה. אין להפוך את הכלל הבסיסי לחריג, ואת החזקות החלוטות לעיקר. עם זאת, אין לטשטש – מתוך רצון להבטיח אחדות והרמוניה – את השוני בין הכלל הבסיסי לבין החזקות החלוטות המוסיפות עליו והגורעות ממנו. החוק עצמו ביקש להגשים תכליות מגוונות והוא מבוסס על חוסר אחדות וחוסר הרמוניה; **רביעית**, אין לנקוט עמדה שלפיה לכלל הבסיסי יש ליתן פרשנות מרחיבה ואילו לחזקות החלוטות, יש לתת פרשנות מצמצמת; אין לנקוט עמדה שלפיה לחזקות חלוטות המרחיבות את האחריות יש לתת פרשנות מרחיבה ואילו לחזקות הממעטות מהאחריות יש לתת פרשנות מצמצמת; אין לנקוט עמדה שלפיה תכלית החוק הייתה לצמצם את האחריות של הנוהג, ולכן בכל מקרה של ספק יש לבחור בפרשנות המצמצמת של האחריות (ראה אנגלרד, **בספרו הנ"ל, עדכון משולב**, בעמ' 59). אין גם לקבל את העמדה, כי כל חריג צריך לקבל פרשנות מצמצמת. גישה זו היא בעלת אופי מכאני, ואינה מתחשבת במהות ההסדר ואופיו. אכן, האופי המרחיב או המצמצם הוא תוצאה של הפרשנות הראויה. אין הוא אמת מידה להפעלתה. אמת המידה הפרשנית היא זו של תכלית החקיקה. תוצאתה בעניינים מסוימים עשויה להיות הרחבת האחריות או צמצומה.

### שלבי התהליך הפרשני

22. סעיף 1 לחוק הפיצויים לאחר תיקון מס' 8 הוא בעל מבנה חקיקתי מורכב. הוא מבוסס על הגדרה בסיסית של הדיבור "תאונת דרכים" ("מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה"). לאחריה באות שלוש חזקות חלוטות לפיהן ייראו במצבים מסוימים כתאונת דרכים (חזקות חלוטות מרבות). ההגדרה של "תאונת דרכים" מסתיימת בחזקה חלוטה אחת, לפיה לא ייראו מצב מסוים כתאונת דרכים (חזקה חלוטה ממעטת). בהמשך באות הגדרות הדיבור "שימוש ברכב מנועי" ושל הדיבור "רכב". שתי הגדרות אלה מהוות חלק מההגדרה הבסיסית עצמה. לבסוף, הגדרת הדיבור "נפגע" קובעת כי אין לראות כנפגע מי שנגרם לו נזק גוף בתאונת דרכים שהיא גם פגיעת איבה. מבנה חקיקתי זה מוביל אותנו לחלק את התהליך הפרשני בכל הנוגע לתחולתו העניינית של חוק הפיצויים לשלושה שלבים אלה: בשלב הראשון על השופט לקבוע אם המאורע

שלפניו נופל לגדרה של ההגדרה הבסיסית. במסגרת זו עליו לבחון גם אם היה המאורע שלפניו "שימוש" ואם המאורע נגרם על ידי "רכב". הגדרתם של מונחים אלה מופיעה, מבחינה "טופוגרפית", בהמשכו של סעיף 1, אך מבחינה עניינית הם מהווים חלק מההגדרה הבסיסית עצמה. בחינתם של אלה היא חלק "פנימי" של ההגדרה הבסיסית עצמה. אכן, בגדר השלב הראשון על השופט לבחון את קיומם של שבעת המרכיבים הבאים של ההגדרה הבסיסית: (1) מאורע; (2) נזק גוף; (3) עקב גוף; (4) שימוש; (5) ברכב מנועי; (6) למטרות תחבורה. הנטל בשלב זה מוטל על הטוען לקיומה של תאונת דרכים. אם אחד מהמרכיבים הללו אינו מתקיים – ואין נפקא מינה מהו המרכיב שאינו מתקיים – משמע שהמקרה אינו נופל בגדר ההגדרה הבסיסית. במצב דברים זה, על השופט לעבור לשלב השני של ההליך הפרשני. עליו לבחון אם המקרה שלפניו נופל לגדר אחת החזקות החלוטות המרבות. בחינה זו היא "חיצונית" להגדרה הבסיסית. הנטל בשלב זה מוטל גם הוא על הטוען לקיומה של חזקה חלוטה מרבה. אם גם התשובה על שאלה זו היא בשלילה, מסתיים תהליך הבדיקה בכל הנוגע לתחולתו של חוק הפיצויים. המסקנה האחת והיחידה הינה, כי המקרה אינו בגדר תחולתו של חוק הפיצויים. אך יתכן שהבחינה הפרשנית תוביל את השופט למסקנה כי המקרה הוא "תאונת דרכים". למסקנה זו הוא יכול להגיע משום שהמקרה נופל לגדר ההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים", או משום שהמקרה אינו נופל לגדרה של ההגדרה הבסיסית, שכן אחד ממרכיביה חסר, אך הוא נופל לאחת החזקות החלוטות המרבות. במצב דברים זה יעבור השופט לשלב השלישי של ההליך הפרשני. עליו לבחון, בשלב זה, אם על המקרה שלפניו לא חלה החזקה החלוטה הממעטת. כן עליו לבחון בשלב זה, אם נזק הגוף נגרם מפגיעת איבה. הנטל בשלב שלישי זה מוטל על הטוען לקיומה של החזקה החלוטה הממעטת. אם יש תחולה לחזקה החלוטה הממעטת – משמע אין לראות במקרה "תאונת דרכים" – מסתיימת הבדיקה של המקרה בגדריו של חוק הפיצויים. הוא הדין אם המקרה הוא פגיעת איבה. אף במקרה זה אין עוד תחולה לחוק הפיצויים, שכן אדם שנגרם לו נזק גוף אינו "נפגע", והחבות בגין תאונת דרכים מוטלת על הנוהג כלפי "הנפגע" (סעיף 2א) לחוק הפיצויים). אם אין תחולה לחזקה חלוטה זו – משמע המקרה ממשיך להיות "תאונת דרכים" – והמקרה אינו פגיעת איבה – על השופט להכריז על תחולתו העניינית של חוק הפיצויים.

23. החלוקה הדוגמאטית בין השלבים השונים של התהליך הפרשני, מסייעת בפתרונה של שאלת פרשנות אשר הטרידה את בתי המשפט, והמתעוררת גם בערעור שלפנינו. השאלה היא זו: מה היחס בין היסוד של ה"שימוש" המוגדר בתיקון מס' 8 לבין החזקות החלוטות המרבות? טול את המקרה הבא: נזק גוף עקב התפוצצות בלתי מכוונת המתרחשת אגב תיקון הרכב במוסד. מכוח החזקה החלוטה המרבה ("יראו תאונת דרכים גם מאורע שאירע עקב התפוצצות...") יש לראות באירוע זה תאונת דרכים. לעומת זאת, תיקון רכב במוסד – כלומר תיקון שאינו "תיקון-דרך" – אינו "שימוש" ברכב, כהגדרת הדיבור "שימוש". האם ניתן לראות בנזק הנגרם עקב תיקון-בית, בנסיבות אלה, "תאונת דרכים"? שאלה זו התעוררה בבתי המשפט ונחלקו לגביה הדעות. מספר בתי משפט פסקו כי במצב דברים זה, יד החזקה החלוטה המרבה על העליונה (ראה ת"א 2891/91, המ' 1458/92 מחמוד נ' עלי טאהא ואח', צלטנר 3008; ת"א (י-ם) 555/93; ת"א (חי) 1436/93 נחושי נ' גולדשטיין בע"מ ואח', צלטנר 3045; ת"א (נצ') 44/94 - לא פורסם; ת"א (י-ם) 4293/93 רוזרשטיין

נ' לביא אומגה בע"מ ואח', צלטנר 3218; ת"א (טב') 498/93 כהן נ' קריטי ואח', צלטנר 3195; ת"א 1208/92 - לא פורסם). בתי משפט אחרים פסקו כי היסודות של ה"שימוש" חייבים להתקיים גם לעניין החזקות החלוטות המרבות (ראה: ת"א (חי') 2302/93 כהן נ' שלומי את אבי חברה לבניין בע"מ, צלטנר 2724; ע"א (י-ם) 26/95, 49 רשלין נ' אשטרום חברה להנדסה בע"מ, צלטנר 3121; ע"א (י-ם) 422/95 הנ"ל, הוא פסק הדין נשוא הערעור שלפנינו; ת"א (י-ם) 476/94 - לא פורסם).

24. נראה לנו כי הגישה הפרשנית לפיה יד החזקה החלוטה המרבה על העליונה היא הנכונה. ההגדרה של "שימוש" מהווה חלק מההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים". כאשר יסודותיה של הגדרת השימוש אינם מתקיימים, ממילא אין לראות במקרה "תאונת דרכים" כמובנו בהגדרה הבסיסית (מסתיימת הבדיקה של השלב הראשון). בנסיבות אלה – ודווקא משום נסיבות אלה – יש מקום לפנות (במסגרת הבדיקה בשלב השני) לאחת החזקות החלוטות המרבות (ראה ת"א (נצ') 2891/92, המ' 1458/92 הנ"ל). אכן, אם נאמץ את הגישה הפרשנית, לפיה היסודות של ה"שימוש" צריכים להתקיים לא רק לעניין ההגדרה הבסיסית אלא גם לעניין החזקות החלוטות המרבות, נרוקן חזקות אלה מעיקר תוכן. חזקות אלה לא באו אלא כדי להכניס לגדר "תאונת דרכים" מקרים שאינם נופלים לגדרי ההגדרה הבסיסית משום שיסודותיה אינם מתקיימים. אכן, כל אחת מהחזקות החלוטות המרבות עומדת על רגליה היא. "כל אירוע פרטיקולרי המופיע בהגדרה [של החזקות החלוטות – א' ב'] הוא בעל מעמד אוטונומי ועומד בפני עצמו" (השופט מ' בן-דוד בת"א (נצ') 44/94). כאשר מתקיימים יסודותיה של החזקה החלוטה, רואים את המקרה כ"תאונת דרכים" למרות שהוא אינו נופל לגדריה של ההגדרה הבסיסית (ראה אנגלרד, בספרו הנ"ל, עדכון משולב, בעמ' 63; ריבלין, בספרו הנ"ל, בעמ' 117). בצדק ציינה השופטת נאור כי:

"לא לטרנטיבות השונות המנויות בהגדרת 'תאונת דרכים' לאחר המילה 'גם' יש ליתן משמעות אוטונומית. הן באות להרחיב את המונח 'תאונת דרכים' מעבר למקרים בהם נגרם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה" (ת"א (י-ם) 555/93 הנ"ל, בעמ' 2711).

וברוח דומה ציין השופט ש' ברלינר:

"אם נופל האירוע לשתי קטיגוריות סותרות, האחת זו הכלולה בהגדרת 'תאונת דרכים' והשנייה זו הכלולה ב'שימוש ברכב מנועי' תגבר ההוראה שבהגדרת 'תאונת דרכים' על זו ב'שימוש ברכב מנועי'. בין אם היא הוראה

**מכלילה ובין אם היא הוראה מחריגה, שכן, הגדרת המונח 'תאונת דרכים' כוללת בתוכה את השימוש ברכב, כחלק מיסודותיה ומכפיפה את מרכיבי האירוע, לתוצאה המוכתבת" (ת"א (חי') 1436/93 הנ"ל, בעמ' 3048).**

אכן, תיקון מס' 8 כולל הגדרה נפרדת של הדיבור "שימוש ברכב מנועי". הגדרה נפרדת זו משתלבת בהגדרה הבסיסית של תאונת דרכים. זהו תפקידה. לשם כך היא נוצרה. החזקות החלוטות המרבות נועדו בין השאר, להכיר במקרה כתאונת דרכים ("יראו כתאונת דרכים גם...") חרף העובדה שנעדר ממנו יסוד ה"שימוש".

25. מספר שופטים נימקו את כפיפות החזקה החלוטה המרבה (השלישית) בעניין "ניצול הכוח המיכני של הרכב" להגדרת ה"שימוש" בניסוחה המיוחד של חזקה חלוטה זו, הקובעת:

**"יראו כתאונת דרכים גם... מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי".**

על פי גישתם של שופטים אלה, נזק גוף שנגרם עקב ניצול הכוח המכאני של הרכב ייראה כתאונת דרכים אך ורק אם "בעת השימוש כאמור" לא שינה הרכב את ייעודו המקורי. על פי השקפתם, הדיבור "בעת השימוש כאמור" מפנה להגדרת "שימוש" (ראה, למשל: ע"א (י-ם) 26/95, 49 הנ"ל, בעמ' 3124; ת"א (י-ם) 476/94). אין לקבל גישה זו. הדיבור "בעת השימוש כאמור" בחזקה החלוטה הזו מפנה לשימוש בו מדובר באותה חזקה חלוטה, כלומר ניצול הכוח המכאני של הרכב. הדיבור "בעת השימוש כאמור" אינו מפנה להגדרה הנפרדת של "שימוש ברכב מנועי". כפי שצינתי, הפנייה להגדרה הנפרדת של "שימוש" היתה מרוקנת את החזקה החלוטה מכל תוכן של ממש. בצדק ציין פרופ' אנגלרד כי "פירוש זה גם הוא מוקשה מאוד, משום שלפיו החזקה החלוטה אינה מוסיפה דבר על ההגדרה הראשית המצויה ברישא" (אנגלרד, בספרו הנ"ל, עדכון משולב, בעמ' 69).

26. עמדתי על שאלת היחס בין החזקות החלוטות המרבות לבין מרכיבי ה"שימוש" שבהגדרה הבסיסית. שאלה דומה מתעוררת באשר ליחס בין חזקות חלוטות אלה לבין המרכיבים האחרים של ההגדרה הבסיסית. כך, למשל, האם הקשר הסיבתי או מהות ה"מאורע" הנדרש בגדרי ההגדרה הבסיסית צריך להתקיים על מנת שחזקה חלוטה תוכל להיחשב ("יראו") כתאונת דרכים? עיקר הבעיה מתעוררת, מטבע הדברים, באשר למרכיב של "למטרות תחבורה". השאלה הינה – והיא

התעוררה במספר פסקי דין – אם בהתקיים היסודות המרכיבים את אחת החזקות החלוטות המרבות ניתן לראות במקרה "תאונת דרכים", גם אם לא נתקיים היסוד של "למטרות תחבורה" שבהגדרה הבסיסית? תשובה שלילית לכך נתן השופט ברלינר, בצינו:

**"... פרשנות תכליתית של החוק, להבדיל מפרשנות מילולית, מחייבת את המסקנה, כי הדרישה שהשימוש יהא למטרות תחבורה, תחול... לא רק לגבי תאונות הכלולות בהגדרה הבסיסית, אלא גם לגבי המקרים הספציפיים המפורטים בהמשך ההגדרה. בכלום חוזרת הדרישה למאורע, לרכב ולסיבתיות ('עקב'). השימוש ברכב מתואר על פי נסיבות המקרה, ולגבי הדרישה לשימוש תחבורתי, אין התייחסות. לו רצה המחוקק לקבוע כי סיטואציות אלה כוללות גם שימוש בלתי תחבורתי, יכול היה לציין זאת במפורש, ולציין כי 'על אף האמור לעיל, יראו כתאונת דרכים גם...', וזאת לא עשה. היינו, שגם כאשר בודקים אם אירע התאונה עקב התפוצצות או אם היה הדבר עקב הפגיעה ברכב חונה במקום אסור, או אם היה הדבר עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב, גם אז יש לבדוק שהכל אירע במסגרת שימוש למטרות תחבורה, או לפחות בזיקה למטרות אלה" (בר"ע (חי') 8/95 בייס פול נ' סוהיל אבו רוקון, צלטנר 2488, בעמ' 2495).**

**השופט ברלינר מבחין, איפוא, בין המרכיב של ה"שימוש" שבהגדרה הבסיסית לבין המרכיב של "למטרות תחבורה".** באשר למרכיב ה"שימוש" אין הפניה להגדרת ה"שימוש" שבתיקון מס' 8, אלא לדרישות השימוש ברכב המתוארות בנסיבות העניין. לעומת זאת, במרכיב של "למטרות תחבורה" יש הפניה ליסוד זה שבהגדרה הבסיסית.

גישה זו אין לקבלה. אין כל הבדל בין מרכיבי ההגדרה הבסיסית לעניין תחולתם על החזקות החלוטות השונות. אכן, הדרישה כי השימוש ברכב יהא "למטרות תחבורה" היא חלק מההגדרה הכללית. אין היא חלה לעניין החזקות החלוטות. הללו נועדו לחול דווקא בכל אותם המקרים בהם לא מתקיים אחד היסודות המרכיבים את ההגדרה הכללית. עיון בכל אחד מהמקרים הכלולים בחזקות החלוטות מצביע על כך, כי אחד היסודות המרכזיים – אם כי לא היחיד – הנעדר בהן הוא היסוד של "למטרות תחבורה". כל תכליתן של החזקות החלוטות לא בא אלא כדי לקבוע מספר מצבים מיוחדים



– פרי הפסיקה שקדמה לתיקון מס' 8 – שאותם "יראו" כתאונת דרכים, למרות שאין הן נופלים לגדרי ההגדרה הבסיסית. טול את החזקה החלוטה הראשונה, על פיה יראו כתאונת דרכים מאורע שאירע "עקב התפוצצות או התלקחות של הרכב, שנגרמו בשל רכיב של הרכב או בשל חומר אחר שהם חיוניים לכושר נסיעתו". בחזקה חלוטה זו ביקש תיקון מס' 8 להשאיר על כנה את הילכת ע"א 236/8. הכפפתה של חזקה חלוטה זו לדרישה בדבר "מטרות תחבורה" תרוקן חזקה זו מכל תוכן. הוא הדין בחזקות החלוטות המרביות האחרות. כך, למשל, כפי שעוד נראה בהמשך, החזקה החלוטה בדבר ניצול הכוח המכאני של הרכב, באה לקיים את פסק דינו של בית המשפט העליון בפרשת **סואעד**. פסק דין זה מבוסס על המבחן הייעודי. הוא דוחה את המבחן התעבורתי. אם נקבע כי חזקה חלוטה זו כפופה ליסוד התעבורתי שבהגדרה הבסיסית, אנו שוללים כל תוקף לחזקה זו. אכן, כל החזקות החלוטות המרביות מבוססות על ההנחה כי אחד היסודות המרכיבים את ההגדרה הבסיסית – ובמיוחד המרכיב של "שימוש" והמרכיב של "למטרות תחבורה" – אינו מתקיים. כולן היו מאבדות את עיקר משמעותן אם היינו מפרשים אותן באופן שהן כפופות לדרישה התעבורתית הקבועה בהגדרה הבסיסית. בצדק ציין **השופט נ' י' ממנן** כי:

**"אין לי ספק כי בכל אחד מהמקרים המיוחדים שנכללו ברשימה שהמחוקק פירט בחלקה השני של ההגדרה, מצוי איזה שהוא מום או חיסרון, שבעטיו עלול היה כל אחד מהם שלא להיכלל בגדר 'תאונת דרכים'... מטרתו [של המחוקק – א' ב'] היתה למנוע טענה כי אין הם באים בגדר 'תאונת דרכים' (ת"א (טב') 498/93 הנ"ל, בעמ' 3200).**

וברוח דומה כתב **השופט ח' אריאל** :

**"למרות שהרישה [של הגדרת 'תאונת דרכים' – א.ב.] מציבה את המבחן התחבורתי כמבחן קובע, הרי 'שגם' אותם מקרים המפורטים בהמשך הסעיף יחשבו לתאונת דרכים על אף שהם אינם עונים על היסוד של המבחן התחבורתי" (ת"א (חי') 1208/92 הנ"ל).**

ועל גישה זו עמד גם **השופט ריבלין** בציינו :

"ההמעטה הכללית המצויה בראשיתה של הגדרת תאונת דרכים – 'מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה' – אין בה כדי לגרוע מן השימוש הבא לרבות את ההגדרה – אפילו אין הוא שימוש למטרות תחבורה. זהו 'ריבוי גובר'. החוק קובע מפורשות כי 'יראו כתאונת דרכים' גם מאורעות אחרים, המדגימים בחוק שימוש שאינו למטרות תחבורתיות. על כן מאורע שאירע 'עקב התפוצצות או התלקחות של הרכב, שנגרמו בשל רכיב של הרכב או בשל חומר אחר שהם חיוניים לכושר נסיעתו', אפילו אירע תוך כדי פריקה וטעינה כשהרכב עומד, ואפילו לא בא האירוע האמור 'עקב שימוש ברכב למטרות תחבורה' – עשוי לבוא בגדר תאונת דרכים" (ריבלין, בספרו הנ"ל, בעמ' 118).

ובהמשך הוא כותב:

"מטרת התחבורה שוב אינה נדרשת לצורך ההכרה בצורות שימוש אלה; במקומה מוצג המבחן היעודי, כתנאי: 'ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את יעודו המקורי'. הוראה זו מחזירה אותנו אל מדדי המבחן היעודי כפי שנתגבשו בפסיקה אשר קדמה לתיקון מס' 8" (שם, עמ' 113).

אכן, כפרשנים נאמנים עלינו ליתן ביטוי לתכלית החוק. אל לנו לרוקן את החוק מכל תוכן, אך כדי להגשים תכלית שנראית כראויה, שאינה תכליתו של החוק. בקובעו את החזקות החלוטות המרבות ביקש החוק להכיר באירועים שונים כ"תאונת דרכים" למרות שהם אינם מקיימים יסוד זה או אחר מיסודות ההגדרה הבסיסית. ראש וראשון ליסודות אלה הוא זה של "מטרות תחבורה". אין לדרוש איפוא קיומו של יסוד זה במצבים הנתפסים בגדרי החזקות החלוטות המרבות. יצוין, אגב, כי הדרישה ל"נזק גוף" אינה נזכרת בחזקות החלוטות המרבות. אין בכך ולא כלום, שכן דרישה זו – הכלולה בהגדרה הבסיסית – נובעת מהוראות סעיף 2 לחוק הפיצויים, הקובעת את ההוראה הבסיסית, לפיה "המשתמש ברכב מנועי (להלן – הנוהג) חייב לפצות את הנפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב".

## מאורע הנגרם בטעינה על רכב באמצעות מנוף המותקן ברכב

27. על רקע המבנה הנורמטיבי הכללי של הגדרת הדיבור "תאונת דרכים", נפנה עתה לבחינת סוג המצבים אליו משתייך האירוע נשוא ערעור זה. המאפיין את האירוע שלפנינו הוא שהמאורע נגרם בעת טעינה של מטען על משאית. הטעינה נעשתה באמצעות ניצול הכוח המכאני של המשאית, אשר הפעיל מנוף המחובר לרכב. מהי המסגרת הנורמטיבית – בגדריו של תיקון מס' 8 – החלה על מצב דברים זה? לשם מתן תשובה לשאלה זו, נפנה לכל אחד מהשלבים של התהליך הפרשני עליהם עמדנו. שלבים אלה הינם, בעניין שלפנינו, שניים: **הראשון**, בחינת השאלה אם המאורע הנגרם על ידי טעינה באמצעות מנוף המותקן ברכב הנוטען מהווה "תאונת דרכים" על פי ההגדרה הבסיסית? אם התשובה לשאלה זו היא בשלילה, יש לעבור לשלב השני, בו תיבחן השאלה אם מתקיימים בעניין שלפנינו היסודות הנדרשים על פי אחת החזקות החלוטות המרבות. בהיעדר כל טענה כי הנזק נגרם במתכוון, אין מקום לבחון קיומה של חזקה חלוטה ממעטת.

### שלב א': האם נזק גוף הנגרם בטעינה מקיים דרישותיה של ההגדרה הבסיסית?

28. על פי ההגדרה הבסיסית, "תאונת דרכים" מוגדרת באופן הבא:

**"...מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה".**

על רקע הגדרה בסיסית זו מתעוררת השאלה, אם נזק גוף הנגרם בעת טעינתו של כלי רכב באמצעות מנוף המהווה חלק ממנו, מהווה "תאונת דרכים" על פי ההגדרה הבסיסית? יסודותיה של ההגדרה הבסיסית הם ששה: (1) "מאורע"; (2) "נזק גוף"; (3) "עקב"; (4) "שימוש"; (5) "ברכב מנועי"; (6) "למטרות תחבורה". הערעור שלפנינו אינו מחייב בחינת כל אחד מהיסודות הללו. נציין רק כי הדיבור "מאורע" מצביע על "התרחשות המהווה יחידה בפני עצמה, להבדיל מהליך הדרגתי וממושך המורכב מגורמים שונים" (אנגלרד, **בספרו הנ"ל**, בעמ' 61). אשר לדיבור "נזק גוף", הוא מוגדר בחוק הפיצויים ("מוות, מחלה, פגיעה או ליקוי גופני, נפשי או שכלי, לרבות פגיעה בהתקן הדרוש לתפקוד אחד מאברי הגוף שהיה מחובר לגוף הנפגע בעת אירוע תאונת הדרכים"). ניתוחה של הגדרה זו חורג מגדריו של ערעור זה. הדיבור "עקב" מצביע על קשר סיבתי-עובדתי ומשפטי – בין המאורע שגרם לנזק הגוף לשימוש ברכב המנועי למטרות תחבורה (ראה: ע"א 6000/93 **עזבון המנוח פורז קואסמה נ' רג'בי ואח', פ"ד נ (3) 661**). לא נטען לפנינו כי קשר סיבתי זה לא נתקיים. "רכב מנועי" או "רכב" מוגדר גם הוא בחוק הפיצויים. אין מחלוקת בין הצדדים כי התאונה נושא ערעור זה נגרמה על ידי "רכב מנועי" כמשמעות דיבור זה בתיקון מס' 4. מכיוון שכך, לא נותר לנו אלא לבחון

שניים מששת מרכיביה של הגדרת "תאונת דרכים", והם "שימוש", ו"למטרות תחבורה". נדון בכל אחד משני מרכיבים אלה בנפרד, ונתחיל במרכיב של "למטרות תחבורה".

### למטרות תחבורה

29. ביסוד ההגדרה הבסיסית מונח העיקרון כי השימוש ברכב אשר גרם לנזק הגוף צריך להיות "למטרות תחבורה". זהו הביטוי "המפורש" למבחן התעבורתי. בכך נדחה "המבחן הייעודי" אשר שלט בחוק הפיצויים מאז חקיקתו. באימוצו של המבחן התעבורתי ביקש תיקון מס' 8 לשנות מהדין הקודם ומהמבחן הייעודי שאומץ במסגרתו, בשורה ארוכה של פסקי דין, ובמרכזם פרשת **שולמן**. המבחן הייעודי כוון כלפי השאלה, האם השימוש שנעשה ברכב קשור לייעודו הרגיל והטבעי של הרכב. על כן, ברכב "דו תכליתי" – כגון טרקטור המשמש הן לתנועה והן כמקור לכוח המניע מכונה חקלאית (כפי שהיה הדבר בפרשת **סואעד**) – השימוש בכל אחת מתכליותיו הוא שימוש הקשור לייעודו הרגיל והטבעי של הרכב. המבחן התעבורתי ("למטרות תחבורה") מכוון כלפי השאלה, האם השימוש שנעשה ברכב הוא בגדריו של סיכון תעבורתי. על פי גישה זו ייעודו של כלי הרכב לעניין חוק הפיצויים – והדבר עולה עתה גם מהגדרת הביטוי "רכב" – הוא לשמש לתחבורה יבשתית. ייעוד זה יוצר, מעצם טבעו, סיכון תעבורתי. כל שימוש ברכב הגורם נזק גוף והנופל לגדריו של סיכון תעבורתי זה הוא "למטרות תחבורה". כך, למשל, שימוש תעבורתי עיקרי ברכב הוא בנסיעה בו. נזק גוף הנגרם עקב נסיעה הוא נזק הנגרם עקב שימוש "למטרות" תחבורה. אחד משימושי הלוואי התעבורתיים לרכב למטרת נסיעה הוא בכניסה או ביציאה מהרכב במהלך הנסיעה או בסיומה. על כן נזק גוף הנגרם עקב כניסה לרכב או יציאה ממנו, הוא נזק הנגרם עקב שימוש ברכב "למטרות תחבורה". לעומת דוגמאות אלה, נזק גוף הנגרם תוך טיפוס על רכב, המשמש כסולם להתקנת שלטי פרסומת, אינו "למטרות תחבורה" (ראה **ת"א (ת"א) 29497/92 דרעי נ' "אריה" חברה ישראלית לביטוח בע"מ, צלטנר 1728**). בדומה, כאשר הרכב הוא "דו-תכליתי", נזק גוף הנגרם בשל הגשמת התכלית הלא תעבורתית, אינו "למטרו תחבורה". על כן נזק הגוף אשר נגרם בפרשת **סואעד** – פגיעה בראשה של הניזוקה עקב הפעלת משאבה חקלאית באמצעות הכוח המוטורי של טרקטור – אינו "למטרות תחבורה".

30. על רקע מובן זה לדיבור "למטרות תחבורה" יש לבחון את דינה של טעינה ופריקה. נראה לי כי נזק גוף הנגרם בשל טעינת מטען על רכב אשר נועדה להעמיס המטען לצורכי הובלתו ברכב הוא "לצורכי תחבורה". הוא הדין בנזק גוף הנגרם בשל פריקת מטען שהובל ברכב. אכן, נזק גוף הנגרם בטעינה של מטען על רכב ובפריקתו ממנו, נופל לגדר המבחן התעבורתי. בעניין זה אין הבדל של ממש בין המבחן הייעודי לבין המבחן התעבורתי. בצדק ציין הנשיא **לנדוי** כי:

**"משאית היא כלי רכב, המשמש לנשיאת משאות, ותהליך הטעינה והפריקה הוא חלק אינטגרלי של הובלת המשא ממקום למקום" (ע"א 498/80, בעמ' 497).**

עמד על כך גם פרופ' אנגלרד בציינו:

**"... פעולות אלה [טעינה ופריקה – א' ב'] הן בגדר שימוש ברכב מנועי. ושוב, אין הבדל בסוגיה זו בין הגישה התחבורתית לבין הגישה 'הייעודית'" (ספרו הנ"ל, בעמ' 37).**

כמובן, שאלות יפות מתעוררות באשר למועד בו מתחילה הטעינה או נפסקת הפריקה. אין לנו צורך לדון בשאלות אלו בערעור זה. די בקביעתנו, כי לעניין הדיבור "למטרות תחבורה", נזק גוף הנגרם בשל טעינה ופריקה עשוי להיחשב כנזק הנגרם עקב השימוש ברכב "למטרות תחבורה".

### **"שימוש"**

31. מושג מפתח בהגדרה הבסיסית הוא זה של "שימוש" ברכב מנועי. בחוק הפיצויים המקורי לא הוגדר ביטוי זה. מלאכת מתן המובן לדיבור "שימוש" הוטלה כל כולה על כתפי הפסיקה. בפרשת **שולמן** הבחין בית המשפט העליון בין שימושים עיקריים ושימושי לוואי. שני סוגי השימושים נבחנו על פי ייעודו הרגיל והטבעי של הרכב. אחד החידושים העיקריים בתיקון מס' 8 הוא במתן הגדרה בחוק לדיבור "שימוש ברכב מנועי. וזו לשון ההגדרה:

**"שימוש ברכב מנועי" – נסיעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידה ממנו, החנייתו, דחיפתו או גרירתו, טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו, לרבות הידרדרות או התהפכות של הרכב או התנתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו תוך כדי נסיעה וכן הינתקות או נפילה כאמור מרכב עומד או חונה, שלא תוך כדי טיפולו של אדם ברכב**

**במסגרת עבודתו ולמעט טעינתו של מטען או פריקתו,  
כשהרכב עומד".**

תפקידו של בית המשפט הוא עתה לתת מובן לחלקיה השונים של הגדרה זו. בעשותו כן ניתן להמשיך ולהבחין בין שימושים עיקריים ושימושי לוואי. בצדק ציין הנשיא שמגר, כי "המושג 'שימוש' ברכב הוא מושג רחב, אשר חובק בתוכו מלבד עם הנהיגה ברכב פעולות נילוות שונות הקשורות בהפעלת הרכב ובשימוש בו ככלי תחבורה" (ע"א 71/85 "אריה" חברה לביטוח בע"מ נ' בוחבוט ואח' וערעור שכנגד, פ"ד מא (4) 327, בעמ' 334). עם זאת, התוכן אשר יש לצקת לשימוש העיקרי ולשימוש הלוואי (או המשני) אינו התוכן שניתן לו לפני תיקון מס' 8. עלינו להתאים את מהותם של השימושים העיקריים ושימושי הלוואי לפרטי ההגדרה של הדיבור "שימוש", ולמבחן התעבורתי המונח ביסוד ההגדרה הבסיסית. בדרך זו נוכל לקיים את האחדות וההרמוניה החקיקתית הנדרשת בפרשנות תכליתית ראויה. אכן, המבחן התעבורתי מוצא את ביטויו בהגדרה הבסיסית לא רק במרכיב של "למטרות תחבורה", אלא גם בפירוט העניינים הפרטיקולריים המופיעים בהגדרת הדיבור "שימוש". כך, למשל, "טיפול דרך" או "תיקון דרך" הם "שימוש" ברכב. לעומת זאת, "טיפול בית" או "תיקון בית" אינם בגדר "שימוש". הבחנה זו – שלא הוכרה על פי המבחן הייעודי, אשר ראה בכל טיפול ותיקון כ"שימוש" לוואי – מבוססת על המבחן התעבורתי, ומבטאת אותו.

32. במסגרת הרשימה של העניינים שיש לראותם כ"שימוש" נקבע בתיקון מס' 8 במפורש כי "טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד, אינו "שימוש" ברכב מנועי. בכך יש שינוי מהותי לעומת הדין הקודם. כפי שראינו, טעינה ופריקה מהוות "שימוש" ברכב, הן לפי המבחן הייעודי והן על פי המבחן התעבורתי. עתה נקבע – בסטייה מהמגמה התעבורתית הכוללת – שלא לראות בפריקה ובטעינה משום "שימוש" ברכב. לאור "מעמד" מיוחד זה של הטעינה והפריקה, היא על בית המשפט להגדיר במדויק את מהותה של הטעינה והפריקה, את השלב שבו פעולות אלה מתחילות והשלב בו הן מסתיימות. כן יהיה מקום לבחון את הדין מקום שאותה פעולה עצמה מזוויית ראייה אחת היא בגדר טעינה או פריקה (ועל כן מוצאת מגדר "שימוש") ומזוויית ראייה אחרת היא כניסה או יציאה (ועל כן בגדר "שימוש"). בעיות אלה אינן מתעוררות בערעור שלפנינו, ועל כן לא נדון בהן.

33. רואים אנו, איפוא, כי מכוח קביעתו המפורשת של תיקון מס' 8, נזק גוף הנגרם עקב טעינה של מטען על "רכב" או פריקתו ממנו, אינו נזק הנגרם עקב "שימוש" ברכב מנועי. מכיוון שכך, אפילו הטעינה והפריקה הם "למטרות תחבורה", אין לראות במאורע שגרם לנזק הגוף משום "תאונת דרכים" כמשמעות ביטוי זה בהגדרה הבסיסית. מכיוון שכך על השופט הפרשן לעבור לשלב השני של ההליך הפרשני. עליו לבחון אם המקרה שלפניו נופל לגדר אחת החזקות החלוטות המרביות. לשלב שני זה נעבור עתה.

**שלב ב': האם המאורע הנגרם בטעינה מקיים דרישותיה של חזקה חלוטה מרבה**

34. בשלב שני זה של התהליך הפרשני, על השופט לבחון אם המאורע שלפניו – שאינו נופל לגדריה של ההגדרה הבסיסית – מקיים את דרישותיה של אחת החזקות החלוטות המרבות. מבין שלוש חזקות אלה, היחידה הנוגעת לענייננו היא זו הקובעת לאמור:

**”...יראו כתאונת דרכים גם... מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי”.**

חזקה חלוטה זו לא נזכרה בהצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8). כפי שראינו, היא הוספה בקריאה השניה של הצעת החוק, בעקבות הסתייגותו של חבר הכנסת מירום. היא נועדה להחיל את חוק הפיצויים על תאונות הנגרמות בשל שימוש בכוח המוטורי של הרכב שלא למטרות תחבורה אלא למטרות חקלאיות או תעשייתיות. היא נועדה לשמר את תוצאות פסק דינו של בית המשפט העליון בפרשת **סואעד**. עם חקיקתה של חזקה חלוטה זו, נוצר מתח קשה בתוך חוק הפיצויים. מחד גיסא מבקש החוק להחליף את המבחן הייעודי – שתחילתו בפרשת **סנעאד** – במבחן תעבורתי. הוא עושה כן בגדריה של ההגדרה הבסיסית. מאידך גיסא, מחזיר החוק את המבחן הייעודי – דווקא בסוגי המקרים אליו משתייכת פרשת **סואעד** עצמה – באמצעות חזקה חלוטה מרבה. כפי שראינו, נמתחה ביקורת קשה על מצב דברים זה. הוגשה אף הצעת חוק להחזיר את האיזון הפנימי על מכונו, תוך ביטול חזקה חלוטה מרבה זו (ראה הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים) (ראה הצעת תיקון מס' 9). אולם כאמור, הצעה זו לא קודמה בהליכי החקיקה.

35. היקף פריסתה של חזקה חלוטה זו הוא בעייתי במיוחד. על פי לשונה היא חלה על מאורע שנגרם עקב “ניצול הכוח המיכני של הרכב”. לאור הגדרת “רכב” בחוק הפיצויים, לפיו זהו “רכב הנע בכוח מיכני”, עשוי לכאורה להיווצר מצב שבו כל תאונה בה מעורב רכב והגורמת נזק גוף תיתפס בגדריה של חזקה חלוטה זו. לכאורה, עשוי להיווצר מצב נורמטיבי, לפיו כל מה שהוצא בדלת הראשית (של ההגדרה הבסיסית) יוחזר בדלת האחורית (של החזקה החלוטה). בכך תתרוקן ההגדרה הבסיסית מכל נפקות נורמטיבית. זו תוצאה שהדעת אינה סובלתה. אין לפרש חוק באופן שהחריג בולע את הכלל ולא משאיר ממנו כל שריד ופליט. חוק לא חוקק כדי להרוס עצמו מתוכו הוא. חזקה על חוק שתכליתו אינה להביא לריקונו מכל תוכן.

36. בהעמידנו אמות מידה פרשניות אלה לנגד עינינו, הננו מגיעים למסקנה כי החזקה החלוטה בעניין “ניצול הכוח המיכני של הרכב” מכוונת לכל אותם המקרים בהם הרכב הוא “רב תכליתי”. זהו רכב אשר על פי ייעודו המקורי הוא מיועד לא רק לנסיעה (הייעוד התעבורתי) אלא גם לפעולות נוספות – שאינן נופלות לגדר ההגדרה הבסיסית – המנצלות את כוחו המכאני של הרכב.

התאונה עצמה נגרמה במסגרת ניצול כוחו המכאני של הרכב להגשמתן של פעולות נוספות אלה, ובלבד שאותה עת "לא שינה הרכב את ייעודו המקורי". עמד על כך ריבלין, בציינו:

**"לרכב עשויים להיות מספר יעודים. ביצוע כל אחד מיעודיו הוא שימוש עיקרי ברכב. על כן חפירה במחפרון הוא שימוש עיקרי ברכב. ממילא התנאי הקבוע היום בהגדרת השימוש ברכב תוך כדי ניצול כוח מיכני, לאמור 'שבעת השימוש לא שינה הרכב את יעודו המקורי', מחייב אותנו לבדוק את יעודו של הרכב, ושמה היו לו, במקורו, מספר יעודים. די בקיום אחד מן היעודים הרגילים של הרכב כדי להביא את ניצול הכוח המיכני של מנועו בגדר תאונת הדרכים כמשמעותה בחוק" (ריבלין, בספרו הנ"ל, בעמ' 13).**

פירוש זה נותן ביטוי מלא ללשון החזקה, ומגשים את תכליתה המיוחדת. מכוחו של פירוש זה יראו כתאונת דרכים מאורע הנגרם על ידי ניצול כוחו המיכני של טרקטור להפעלת מכונות חקלאיות ותעשיות. הטרקטור הוא על פי ייעודו המקורי רכב "רב תכליתי", ונזק הגוף הנגרם על ידי הפעלת המכונות החקלאיות והתעשיות באמצעות כוחו המיכני של הטרקטור, מגשים את ייעודו המקורי של הטרקטור (ראה ת"א (עפ') 325/91 סאלח נ' "דולב" חברה לביטוח בע"מ, צלטנר 240 (ט) 16; ת"א (ב"ש) 6036/93 סלים נ' כהן ואח', צלטנר 3070). פירוש זה אינו מרוקן את ההגדרה הבסיסית מכל פועל נורמטיבי. זו תחול במגוון רחב של מקרים, בהם אין כלל תחולה לחזקה חלוטה זו (ראה א' פורת, "דיני הנזיקין", ספר השנה של המשפט בישראל תשנ"א (ועד מחוז תל אביב לשעת עורכי הדין, א' רוזן צבי עורך, תשנ"ב) 222, 236): ראשית, החזקה החלוטה אינה חלה בכל אותם מקרים – והם רבים ומגוונים – בהם נזק הגוף שאינו נופל לגדר ההגדרה הבסיסית התרחש שלא עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב. כך הוא הדין למשל, בכל המקרים בהם נזק הגוף נגרם אגב טיפול-בית – ברכב או תיקון-בית של הרכב – מקרים שאינם בגדר "שימוש" – והמבוצעים שלא באמצעות ניצול הכוח המכאני של הרכב (ע"א (נצ') 54/93 יונאי נ' אררט חברה לביטוח בע"מ, צלטנר 2357). הוא הדין בנזק גוף הנגרם אגב פריקה וטעינה, כאשר הנזק נגרם שלא על ידי ניצול הכוח המיכני של הרכב (ראה: ת"א (עפ') 2473/91 מוטלק נ' "הסנה" חברה לביטוח בע"מ, צלטנר 240 (ט) 15 (ה); ת"א (נצ') 288/92 – לא פורסם). שנית, החזקה החלוטה אינה חלה בגין מאורע – שאינו נופל לגדר ההגדרה הבסיסית – הנגרם באמצעות ניצול הכוח המכאני של הרכב, אך כוח מכאני זה אינו חלק מיעודו המקורי של הרכב (ראה ת"א (ב"י) 1308/95 – לא פורסם). כך הוא הדין למשל, מקטום שהניזוק מאלתר מערכת ממסרים המשתמשת בכוח המיכני של מכוניתו – שאינה "רב תכליתית" אלא משמעת לנסיעה בלבד – לפעילות לא תעבורתית. עמד על כך השופט אריאל:



**"אמנם זהו פתח נוסף הקיים בחוק, אך הוא בבחינת 'פתח צר' בלבד, משום שהמחוקק סייג זאת על ידי כך שקבע שניצול הכוח המיכני של רכב יחשב כ'שימוש' רק כאשר לא שינה הרכב מיעודו המקורי. בכך 'המתיק' המחוקק את 'הגלולה המרה' בשעה שפתח את הפתח ובכך השיג את המטרה כפי שנקבעה בהלכה בעניין סואעד הנ"ל שבאה לתת כיסוי לאותם מקרים בהם נעשה שימוש בכלי רכב למטרות תעשייה וחקלאות" (ת"א (חי') 1208/92 הנ"ל).**

**שלישית,** החזקה החלוטה אינה חלה בגין מאורע – שאינו נופל בגדריה של ההגדרה הבסיסית – שנגרם אמנם תוך ניצול הכוח המכאני של הרכב ליעודו המקורי הלא תעבורתי, אך אותה עת חדל הרכב דרך קבע מלהיות בעל יעוד תעבורתי. כך, למשל, אם מטרקטור הורדו הגלגלים, ושוב אין הוא יכול לנוע ממקום למקום, והוא מנוצל אך באמצעות כוחו המכאני, הרי נזק גוף הנגרם בשל ניצול הכוח המכאני, לא נופל לגדר החזקה החלוטה (ראה: ת"א (חי') 1587/89 **אשקר נ' "קרנית" קרן לפיצויי נפגעי תאונות דרכים, צלטנר 1814**; השווה ע"א 674/85, שנפסק על פי הדין הישן). אכן, החזקה החלוטה בדבר "ניצול הכוח המיכני של הרכב" חלה אך באותם מקרים בהם יש לרכב יעוד מקורי "רב (או דו) תכליתי", והנזק נגרם בניצול הכוח המכאני ליעוד הלא תעבורתי. אין בחזקה זו בפירושה זה כדי לרוקן מכל תוכן את ההגדרה הבסיסית. עם זאת, אין ספק כי המגמה המונחת ביסוד חזקה חלוטה זו – הזנחת את המבחן התעבורתי – נוגדת את המגמה המונחת ביסוד ההגדרה הבסיסית. מגמות סותרות אלה, הדרות זו לצד זו בתיקון מס' 8, הן תוצאת החקיקה. שינוי המגמה יכול להיעשות רק באמצעות חקיקה. כפרשנים נאמנים, על השופטים ליתן ביטוי לשתי המגמות גם יחד, כל אחת בתחומה ובעניינה.

37. כפי שראינו, החזקה החלוטה המרבה בעניין "ניצול הכוח המיכני של הרכב" חלה אך באותם מקרים בהם המאורע אינו נופל לגדרה של ההגדרה הבסיסית. נמצא, כי חזקה חלוטה זו חלה, בין השאר, באותם מצבים בהם תחולתה של ההגדרה הבסיסית נמנעת משום שהמאורע נגרם תוך כדי הפעלת הרכב שלא "למטרות תחבורה". פרופ' אנגלרד ציין כי "זוהי מסקנה בלתי רצויה מבחינה שיטתית, אך דומה, כי לפי פשט לשון ההוראה אין מנוס מלהסיקה" (אנגלרד, **בספרו הנ"ל, עדכון משולב**, בעמ' 67). עם זאת, ביקש פרופ' אנגלרד לרכך תוצאה זו. על פי גישתו, החזקה החלוטה בעניין "ניצול הכוח המיכני של הרכב" תחול רק מקום שהרכב מנוצל "בתור רכב". כותב פרופ' אנגלרד:

**"הדיבור 'ניצול הכוח המיכני של הרכב' יש להוסיף עליו את הרעיון 'בתור רכב'. במלים אחרות, יש לצמצם את המצב של ניצול כוח מיכני של רכב למקרה בו משמש הרכב ליעודו הטבעי: הוא בתנועה" (שם, בעמ' 68).**

את גישתו זו מבסס פרופ' אנגלרד על פסק דינו של בית משפט זה בע"א 149/89, 370 עיזבון המנוח הרצל בורנשטיין ז"ל נ' יעקבי ואח' (להלן – פרשת בורנשטיין). כאן פסקו אגב אורחא השופטים **בך ואלון** – והיה זה לאחר תיקון מס' 4 ולפני תיקון מס' 8 ("התקופה השניה") – כי "שימוש" על פי חוק הפיזיים הוא כאשר הרכב "מופעל על פי טיבו ויעודו ככלי רכב, היינו: פועל למען מטרה הקשורה בתנועתו ובהעברתו ממקום אחד למשנהו" (**השופט בך, שם, בעמ' 638**). על פי גישתו של אנגלרד, כשם שבעבר, לפני תיקון מס' 8, ניתן היה בדרך פרשנית לצמצם את הדיבור "שימוש ברכב מנועי" לשימוש ברכב "בתור רכב", כן ניתן כיום, לאחר תיקון מס' 8, לצמצם את החזקה החלוטה בדבר "ניצול הכוח המיכני של הרכב" לניצולו "בתור רכב". פרופ' אנגלרד מודע לכך כי יש בפירוש זה משום סטייה מהתכלית הספציפית שעמדה ביסוד החזקה החלוטה בעניין "ניצול הכוח המיכני של הרכב", אולם הוא מציין כי "אין הכרח לייחס את נוסח החוק לתקדים מוחשי". הוא מוסיף כי הוא ער "לאופייה הדחוק למדי של הפרשנות המוצעת", אך הוא מעדיף אותה על פני פרשנות המסכלת את "הכוונה העיקרית שעמדה מאחורי מכלול מעשה החקיקה שבתיקון מס' 8". (**שם**). הוא מוסיף כי "לכל היותר – במטרה לקיים את הלכת **סואעד** בנסיבותיו המיוחדות, כפי שנתכוון לעשות בעל ההסתייגות בהליך החקיקה – אפשר להניח כי השימוש בכלי הרכב בתור ספק כוח הוא ניצול של הכוח המיכני של הרכב בתור רכב, וזאת לפי ההלכה שנפסקה בפרשת **סואעד**" (**שם**), בעמ' 69-68).

38. גישה פרשנית זו אינה מקובלת עלינו. היעוד התעבורתי של הרכב הוא המכריע בהגדרה הבסיסית. כאשר אנו יוצאים מדלת אמותיה של זו, ועוברים לחזקה החלוטה בעניין "ניצול הכוח המיכני של הרכב", אנו מופנים לרכב בעל ייעוד "רב תכליתי", ועלינו להתחשב דווקא ביעוד הלא תעבורתי של הרכב, ובלבד שהרכב לא שינה את ייעודו המקורי. אם תרצה ניתן לומר כי יש להתחשב באופיו של הרכב "בתור רכב רב תכליתי". אמרת האגב של **השופט בך** בפרשת **בורנשטיין** ניתנה לפני תיקון מס' 8. היא פירשה – בסטייה מהלכת **שולמן** – את הדיבור "שימוש ברכב מנועי" בהגדרת "תאונת דרכים" בחוק הפיזיים המקורי. פרשנות זו היא ברוח הדיבור "שימוש ברכב מנועי" בתיקון מס' 8. אין פרשנות זו יכולה לעלות בקנה אחד עם החזקה החלוטה בדבר "ניצול הכוח המיכני של הרכב".

**טעינה ופריקה תוך ניצול הכוח המיכני של הרכב**

39. האם מאורע הנגרם על ידי טעינת מטען על רכב עומד או פירוק מטען ממנו נופל לגדריה של החזקה החלוטה בעניין "ניצול הכוח המיכני של הרכב"? פשיטא, שאם טעינת המטען או פירוקו מהרכב העומד נעשתה שלא על ידי "ניצול הכוח המיכני של הרכב" – כגון שנעשתה על ידי כוח העבודה של בני אדם ("ידינית") – אין היא נתפסת בגדרי החזקה. זאת ועוד: אם הרכב הוא "חד-ייעודי" וייעודו הוא תעבורתי בלבד, לא תחול החזקה החלוטה מקום שהטעינה והפריקה עשו שימוש "מאולתר" בכוח המיכני של הרכב. בדומה אם הרכב היה "דו תכליתי", אך איבד את תכליתו התעבורתית (כגון, שהורדו ממנו הגלגלים והוא הפך למתקן קבוע), לא תחול החזקה החלוטה. לעומת זאת, כאשר הטעינה והפריקה באמצעות הכוח המכאני של הרכב העומד הוא חלק מייעודו המקורי של הרכב אשר ממשיך להיות גם בעל יעוד תעבורתי, כי אז נזק הנגרם תוך טעינה ופריקה, נופל לגדר החזקה החלוטה בעניין "ניצול הכוח המיכני של הרכב". עמד על כך ריבלין, בציינו:

**"מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב בעת טעינה ופריקה כשהרכב עומד, יבוא בגדר תאונת דרכים בשל ריבוי הכלול בחלקה הראשון של ההגדרה" (ריבלין, בספרו הנ"ל, בעמ' 104).**

וכך נוהגים מרבית בתי המשפט בישראל (ראה: ת"א (י-ם) 20797/92 – לא פורסם; ת"א (חי') 21733/92 – לא פורסם; ת"א (י-ם) 555/93 הנ"ל; ת"א 1208/92 הנ"ל; ת"א (י-ם) 21439/92, צלטנר 2333; ת"א (הר') 104/94 רכטמן נ' "אליהו" חברה לביטוח בע"מ, צלטנר 2766; ת"א (נצ') 2891/92, המ' 1458/92).

#### מן הכלל אל הפרט

40. המסע שלנו בשבילי תאונות הדרכים הסתיים. הגיעה העת לבחון את נסיבותיו של המקרה שלפנינו על רקע המסגרת הנורמטיבית הכללית. כפי שראינו, המערער נפגע בעת טעינה של משאית. הטעינה בוצעה באמצעות מנוף המהווה חלק בלתי נפרד של המשאית. המנוף מופעל על ידי המנוע של המשאית. האם המערער ניזוק בתאונת דרכים? בשלב הפרשני הראשון יש לבדוק אם האירוע נופל למסגרת ההגדרה הבסיסית. בדיקה זו מעלה כי עניין לנו בנזק הנגרם בטעינה כשהרכב עומד. טעינה במצב דברים זה אינה בגדר "שימוש ברכב מנועי". מכיוון שכך, נזק הגוף שנגרם עקב טעינה של רכב עומד אינה נופלת למסגרת ההגדרה הבסיסית. עתה נעבור לשלב הפרשני השני. בשלב זה יש לבדוק אם האירוע נופל למסגרת אחת החזקות החלוטות המרביות. החזקה הרלבנטית לענייננו היא זו הנוגעת ל"ניצול הכוח המיכני של הרכב". בדיקת תחולתה של חזקה זו בענייננו מלמדת כי עניין לנו ברכב שיעודו המקורי הוא "דו תכליתי": המשאית משמשת להובלת משא. ייעוד זה הוא תעבורתי; המשאית משמשת על פי יעודה המקורי גם להרמת מטען והורדתו. ייעוד זה – על פי

תפיסתו של תיקון מס' 8 – אינו תעבורתי. נזק הגוף הנגרם למערער עקב השימוש ביעוד המקורי הלא תעבורתי. נזק גוף זה נגרם עקב ניצול כוח המנוע של הרכב. בנסיבות אלה חלה החזקה החלוטה בדבר "ניצול הכוח המיכני של הרכב", ויש לראות את האירוע כ"תאונת דרכים".

41. כפי שראינו, בית המשפט המחוזי פסק כי האירוע אינו "תאונת דרכים". ביסוד פסק דינו של בית המשפט המחוזי עמדה ההנמקה הבאה: האירוע שגרם נזק גוף למערער נופל לגדר החזקה החלוטה בדבר "ניצול הכוח המיכני של הרכב". מכיוון שכך, רואים את התאונה כאירוע עליו חלה הוראת ההגדרה הבסיסית. על פיה, כדי שאירוע יהיה "תאונת דרכים" צריך שנוק הגוף יתרחש עקב "שימוש" ברכב מנועי. תנאי זה אינו מתקיים, שכן טעינה אינה בגדר "שימוש". לדעתנו, יש לדחות קו מחשבה זה. החזקה החלוטה בדבר "ניצול הכוח המיכני של הרכב" עומדת על רגליה היא, ואין היא "מתחברת" לתוך פרטי ההגדרה הבסיסית. נהפוך הוא: היא חלה דווקא באותם מצבים שבהם מטעם זה או אחר – ובעיקר מהטעם שהנזק נגרם שלא עקב "שימוש" – אין תחולה להגדרה הבסיסית. מכיוון שהאירוע נופל לגדר החזקה החלוטה בדבר "ניצול הכוח המיכני של הרכב" יש לראותם "כתאונת דרכים", כפי שאכן קבע בית משפט השלום, ומהנמקתו שלו.

42. מטעמים אלה אנו מקבלים הערעור. פסק דינו של בית המשפט המחוזי מתבטל. בתוקפו יעמוד פסק דינו של בית משפט השלום אשר כדין קבע כי התאונה בה נפגע המערער היא "תאונת דרכים" כמשמעותה בחוק הפיצויים. התיק מוחזר לבית המשפט המחוזי להמשך שמיעת ערעור המשיבים על גובה הפיצויים. המשיבים יישאו בהוצאות המערער, בסכום כולל של 15,000 ₪.

**המשנה לנשיא ש. לוי:** אני מסכים.

**השופט ת. אור:** אני מסכים.

**השופט א. מצא:** אני מסכים.

**השופט מ. חשין:** אני מסכים.

**השופטת ט. שטרסברג-כהן:** אני מסכימה.

**השופט י. טירקל:** אני מסכים.

הוחלט כאמור בפסק דינו של הנשיא.

ניתן היום, י"ז כסלו התשנ"ז (28.11.96).