



## בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 2606/06

בפני: כבוד השופטת א' פרוקצ'יה  
כבוד השופט א' רובינשטיין  
כבוד השופט י' דנציגר

המערער: דיווי שפורן

נגד

המשיבים: 1. זק תורגימן  
2. כלל חברה לביטוח בע"מ  
3. אבנר איגוד לביטוח נפגעי רכב בע"מ

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בחיפה בת"א 258/03 שניתן ביום 5.3.06 על ידי כב' השופט ע' גרשון

בשם המערער: עו"ד עמיקם חרל"פ

בשם המשיבים: עו"ד עופר שגיא

### פסק-דין

השופטת א' פרוקצ'יה:

השאלה העומדת להכרעה בהליך זה היא – האם קורקינט המשמש ככלי משחק לילדים, המונע על ידי מנוע בנזין (להלן: קורקינט מכני), הינו "רכב מנועי" כמשמעותו של מונח זה בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים או החוק).

הרקע העובדתי

1. המערער, יליד מאי 1983, קיבל במתנה מהוריו קורקינט מכני שנרכש בארצות הברית, במחיר של 100 דולר. הקורקינט מונע במנוע בנזין, שנפחו 22 סמ"ק, והוא

מותנע באמצעות משיכת חוט. מיכל הדלק מכיל ליטר אחד של בנזין. אין על הקורקינט מושב כלשהו, ואין בו תיבת הילוכים, ומתקני איתות, פנסי תאורה, צופר או מראת צד. מהירות השיוט של הקורקינט היא 24 קמ"ש, ומהירותו המקסימלית היא 32 קמ"ש. הקורקינט המכני מעולם לא צויד ברישיון רכב, לא הוצאה לגביו תעודת ביטוח לכיסוי השימוש בו, ולא ניתן רישיון נהיגה לנוהגים בו. הקורקינט המכני אסור ביכוא לישראל, והשימוש בו אסור כאן.

2. ביום 7.12.97, בעת שהיו כבני 14 שנים, רכבו המערער וחברו, עדי דביר, על הקורקינט בכביש בהרצליה פיתוח, כנגד כיוון התנועה. עדי דביר נהג בקורקינט המכני, ואילו המערער עמד מאחוריו. תוך כדי הנסיעה בקורקינט, באה מול השניים מכונית פרטית נהוגה בידי המשיב 1. המכונית פגעה בקורקינט, וכתוצאה מכך נחבלו המערער וחברו בגופם. עדי דביר נפצע קל, אך המערער נפגע פגיעת ראש קשה, איבד הכרתו למשך כמה ימים, ואושפז במחלקה הנוירו-כירורגית בבית החולים בילינסון.

3. המשיבה 2, כלל חברה לביטוח בע"מ, המבטחת של משיב 1, הגיעה להסדר פשרה עם עדי דביר מחוץ לכותלי בית המשפט. לעומת זאת, המשיבים דחו את דרישת המערער לפיצוי, בטענה כי הקורקינט המכני עונה להגדרה של "רכב מנועי", על פי חוק הפיצויים. ואם כך, מאחר שלא היה ביטוח לקורקינט, ולא היו למשתמשים בו רשיונות נהיגה, אין המערער זכאי לפיצוי על פי הוראות החוק. בעקבות זאת, המערער הגיש תביעת פיצויים כנגד המשיבים בעילת פיצוי על פי חוק הפיצויים, וכן בעילה על פי פקודת הנזיקין [נוסח חדש]. הדיון בשתי העילות פוצל, וביום 24.5.06 דחה בית המשפט המחוזי (כב' השופט ע' גרשון) את התביעה בגין העילה הנזיקית, לבקשת המערער. נותרה, אפוא, התביעה לפיצוי על פי חוק הפיצויים.

#### פסק הדין של בית המשפט המחוזי

4. לאחר שמיעת עדויות וטיעוני הצדדים, קבע בית המשפט המחוזי כי הקורקינט המכני עונה להגדרה של "רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפיצויים. הוא קבע, כי מדובר ב"רכב הנע בכח מכני על פני הקרקע" על פי הרישא להגדרת "רכב מנועי" בסעיף 1 לחוק הפיצויים. המחלוקת העיקרית נסבה על השאלה האם הכלי האמור עונה לרכיב ההגדרה המחייב כי "עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית". בעניין זה נקבע, תוך הסתמכות על ההלכה הפסוקה, כי רכיב זה משמעו כי הרכב משמש לתחבורה יבשתית כפונקציה עיקרית, אף כי לא בלעדית, וכי המושג "תחבורה יבשתית" משמעו הובלת

אנשים, או מטען ממקום יבשתי אחד למשנהו. נקבע, כי בקורקינט המכני מתקיימים יסודות אלה, שכן ייעודו העיקרי הוא לשמש לתחבורה יבשתית לשם הובלת בני אדם ממקום למקום.

5. בית המשפט שלל את האפשרות להגדיר את הקורקינט המכני כ"צעצוע", אשר נועד לשעשוע בלבד. הוא ציין, כי ניתן להשתמש בקורקינט המכני לא רק לצרכי שעשוע, אלא גם לצרכי תחבורה בתוככי ישוב קטן, שבו המרחקים אינם גדולים במיוחד. הוא הישווה את הקורקינט למכונית מירוץ המהווה "רכב מנועי" למרות שייעודה הוא הנאה ושעשוע. עוד היפנה בית המשפט לצו התעבורה (פטור קורקינט חשמלי מהוראות הפקודה), התשס"ד-2004 (להלן: צו פטור לקורקינט חשמלי), אשר מוציא במפורש קורקינט חשמלי ממסגרת הוראות פקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה או הפקודה). הוא הסיק מכך, כי מכלל הן ניתן ללמוד על הלאו. העובדה כי הקורקינט המכני לא הוחרג מהפקודה, מלמדת שיש לראות כלי זה כ"רכב מנועי" שהוראות פקודת התעבורה, לרבות חובת הרישוי והביטוח, חלות עליו. הוא הוסיף, כי העובדה בלבד שמיכל הדלק של הקורקינט מכיל רק ליטר אחד של בנזין, אינה שוללת את תחולת ההגדרה עליו. ענין זה משליך רק על גודלו של כלי הרכב, אך לא על טיבו ועל סיווגו. גם בעובדה כי הקורקינט מותנע באמצעות חוט, לא ראה בית המשפט כדי להעלות או להוריד לעניין הגדרת הכלי כ"רכב מנועי" על פי הגדרת החוק. התוצאה מהחלת הגדרת "רכב מנועי" על הקורקינט הביאה את בית המשפט קמא לדחיית תביעת המערער על פי חוק הפיצויים. הטעם לכך הוא, כי על פי סעיף 3(א) לחוק הפיצויים, בתאונת דרכים שבה היו מעורבים מספר כלי רכב, תחול על כל נוהג האחראיות לנזקי הגוף של מי שנסע בכלי הרכב שלו. מצד שני, על פי סעיף 7(6) לחוק, בעל רכב או מחזיק בו שהתיר לאחר לנהוג בו בלא ביטוח, לא יהיה זכאי לפיצוי על פגיעה שנגרמה לו באותה נהיגה. לאור זאת, המערער נותר בלא כל סעד על פי חוק הפיצויים.

במאמר מוסגר ראוי להבהיר, כי אילו נקבע כי הקורקינט אינו "רכב מנועי", כי אז היה חל סעיף 2 לחוק על הענין, והיו רואים במערער כמי שנפגע בתאונת דרכים על ידי הרכב הפוגע בלבד, שהאחריות לפיצויו חלה על הנוהג באותו רכב.

6. טוען המערער, כי הקורקינט המכני אינו עונה להגדרה של "רכב מנועי", על פי חוק הפיצויים שכן הוא מהווה צעצוע, שאין בו מאפיינים של כלי רכב מנועי. בחינת אדם סביר את הקורקינט תעלה כי מדובר בכלי משחק ולא בכלי רכב מנועי, שמטרתו תחבורה יבשתית. הכלי נרכש על ידי הורים כמשחק לילדיהם, והם, וכן רשויות המכס וגורמי אכיפת החוק, לא העלו מעולם על דעתם כי נדרש רישיון נהיגה וביטוח חובה לצורך שימוש בכלי זה. מהבחינה הנורמטיבית, אין מדובר "ברכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים משאין הוא עונה לייעוד התחבורתי הנדרש בהגדרה. המערער מוסיף, כי הקורקינט החשמלי הוצא במפורש מתחולת פקודת התעבורה, ודינו ודין הקורקינט המכני צריך להיות דומה, מאחר שמאפייניהם דומים, והם משרתים אותו קהל יעד. לאור כל אלה, טוען המערער כי אין לראות בקורקינט המכני "רכב מנועי" לצורך תחולת חוק הפיצויים. משמעות קביעה זו היא, כי רואים את המערער כמי שנפגע בתאונה מפגיעת רכב פרטי, ואין משמעות לעובדה כי הפגיעה נעשתה בעוד הנפגע משתמש בקורקינט המכני. בנסיבות אלה, זכאי הנפגע לפיצוי על פי חוק הפיצויים.

## טענות המשיבים

7. המשיבים טוענים, כי הקורקינט המכני עונה להגדרה של "רכב מנועי" בחוק הפיצויים. מדובר בכלי בעל כוח הנעה לא מבוטל, מצוייד במנוע בנזין המגיע למהירות של 32 קמ"ש, העונה גם לייעוד של תחבורה יבשתית. אין מדובר בצעצוע, אלא בכלי בעל פוטנציאל הנעה שנע בכביש, שסכנה תחבורתית בצידו. נטען עוד, כי אפילו נועד הכלי גם למשחק, אין הדבר שולל את אופיו העיקרי ככלי רכב מנועי שנעשה בו שימוש לתחבורה יבשתית. על כלי זה חלה פקודת התעבורה, ופטור מפורש מהוראות הפקודה ניתן בצו רק לקורקינט חשמלי, שמהירותו נמוכה בהרבה. הדבר משמיע, כי קורקינט מכני הנדון כאן אינו פטור מהוראות פקודת התעבורה, ויש להתייחס אליו ככלי רכב, החייב ברשיונות ובביטוח.

8. המשיבים בטיעוניהם מפנים לעדותו של מר צעירי, האחראי על התקינה במשרד התחבורה, המתייחס לכלי זה כרכב מנועי לכל דבר ועניין, בין שיוגדר ככלי רכב דו-גלגלי, ובין שיוכר כאופנוע. הם מוסיפים, כי העובדה שכלי אינו מורשה לנוע בכביש, ולא ניתן לו רישיון רכב אינו גורע מסיווגו כ"רכב מנועי". המשיבים מותחים אבחנה בין הקורקינט המכני לבין מכונית הקרטינג. בעוד הקורקינט משמש כלי

תחבורה ממקום למקום, הקרטינג נועד למשחק בשטח סגור, ומטרתו אינה תחבורתית. לאור כל אלה נטען, כי הכלי בו השתמש המערער בעת הארוע הוא כלי רכב מנועי. מאחר שלא היה ביטוח לרכב, אין המערער זכאי לפיצוי בגין פגיעתו בארוע התאונה.

השאלה

9. חוק הפיצויים קובע את אחריותו הבסיסית של המשתמש ברכב מנועי לפצות נפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה היה מעורב רכבו.

סעיף 2(א) לחוק קובע:

"2. אחריות נוהג ברכב

(א) המשתמש ברכב מנועי (להלן: הנוהג) חייב לפצות את הנפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב."

כאשר מעורבים בתאונה מספר כלי רכב, חלה על כל נוהג אחריות לנזקי הגוף של מי שנסע בכלי הרכב שלו. קובע לעניין זה סעיף 3(א) לחוק הפיצויים:

"3. תאונה שבה מעורבים מספר כלי רכב

(א) בתאונת דרכים שבה היו מעורבים מספר כלי רכב, תחול על כל נוהג האחריות לנזקי הגוף של מי שנסע בכלי הרכב שלו."

אם הקורקינט המכני הוא בבחינת "רכב מנועי", והוא התנגש ברכב הפרטי שבא מולו, חלה הוראת סעיף 3(א) האמורה. אלא שכאן קובע חוק הפיצויים סייגים לזכאותם של נפגעים לפיצויים על פי החוק. אחד הסייגים מדבר במצב שבו הנפגע הוא בעל הרכב או המחזיק בו, אשר התיר לאחר לנהוג בו בלא ביטוח תקף בארוע התאונה בה ארעה הפגיעה. בהתקיים תנאי זה, לא יהיה הנפגע זכאי לפיצוי.

זו לשון סעיף 7 לחוק בחלקו הרלבנטי לענייננו:

"7. הגבלת זכאותם של נפגעים

נפגעים אלה אינם זכאים לפי חוק זה:

...  
(6) בעל הרכב או המחזיק בו, שהתיר לאחר לנהוג ברכב כשאינו לו ביטוח לפי פקודת הביטוח, או

כשהביטוח שיש לו אינו מכסה את החבות הנדונה, ושנפגע בתאונת דרכים שארעה באותה נהיגה, בין בהיותו ברכב ובין מחוצה לו".

מקבץ הוראות זה ממקד את מהותיות השאלה האם הקורקינט בו נסע המערער בעת שנפגע מהמכונת הפרטית עונה להגדרה של "רכב מנועי". אם התשובה לכך היא בחיוב, כי אז מדובר בתאונת דרכים שבה מעורבים מספר כלי רכב; במקרה כזה על כל אחד מהנהגים בכלי הרכב תחול אחריות ביחס לנזקים שארעו למי שנפגעו בעת שנסעו באותו כלי רכב. אלא שכאן בא הסייג לזכאות לפיצוי לפיו, מקום שבעל רכב או מחזיק בו נפגע בתאונה בעת שהתיר לאחר לנהוג ברכבו בלא ביטוח, כי אז הוא אינו זכאי לפיצוי. אם, לעומת זאת, התאונה בה נפגע המערער ארעה שלא אגב נסיעתו ב"כלי רכב מנועי", כי אז אין תחולה להוראות החוק הנוגעות לתאונה בה מעורבים מספר כלי רכב, ואין גם תחולה להגבלת זכאות הנפגע לפיצוי מכח סעיף 7(6) לחוק. במקרה כזה, תחול ההוראה הכללית שבסעיף 2 לחוק, המטילה אחריות על הנוהג ברכב הפוגע לפצות את מי שנפגע מפגיעת הרכב, בגין הנזק שנגרם לו בתאונה. בענייננו, משמעות הדבר היא, כי הנוהג במכונת הפרטית חייב לפצות את המערער על הפגיעה בתאונה שנגרמה לו מרכבו, ולעובדת נסיעתו בקורקינט בעת התאונה אין כל משמעות נורמטיבית. על רקע מציאות זו, עולה השאלה האם הקורקינט המכני הינו "רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפיצויים.

10. מעבר לנסיבות הקונקרטיות של מקרה זה, ניתן להוסיף, כי שאלת סיווג הקורקינט כ"רכב מנועי" רלבנטית גם לשאלת זכותו של צד שלישי שנפגע מהקורקינט לקבל פיצוי על פי חוק הפיצויים. אם הקורקינט עונה להגדרת "רכב מנועי", כי אז יחול על הנפגע סעיף 2 לחוק המזכה אותו בפיצוי, אלא שבהעדר ביטוח תקף לנוהג בקורקינט, הקרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים היא שתשא בחובת הפיצוי על פי סעיף 12 לחוק. לעומת זאת, אם סיווג הכלי אינו עונה להגדרת "רכב מנועי", כי אז צד שלישי שנפגע ממנו אינו זכאי לפיצוי, שכן הזכאות הבסיסית לפיצוי על פי סעיף 2 לחוק מותנית בכך שהפגיעה בתאונה נגרמה משימוש ברכב מנועי.

11. אשר לפגיעה שנגרמה למשתמש בקורקינט עצמו כתוצאה מהשימוש בכלי, נראה כי בכל מקרה הוא לא יזכה בפיצוי, יהא אשר יהא סיווגו של הכלי על פי החוק. אם מוגדר הכלי כ"רכב מנועי", קובעים סעיף 7(3) ו-5(5) כי מי שנפגע כשנהג ברכב בלא רשיון או בלא ביטוח לא יהיה זכאי לפיצוי. מאחר שהקורקינט אסור ביבוא ובשימוש בארץ, ההנחה היא כי לא ניתן לו רשיון ולא נערך לו ביטוח, כפי שארע

במקרה זה. אם הכלי אינו מסווג כ"רכב מנועי", כי אז ממילא אין הוא נכנס לגדרו של החוק, ואינו מקים זכות פיצוי למשתמש, מלכתחילה.

12. הנה, כי כן, האפשרויות השונות מצביעות על מורכבותן של ההשלכות הנובעות משאלת סיווג הכלי כ"רכב מנועי" לצורך בחינת תחולת חוק הפיצויים עליו. יובהר כבר עתה, כי קושי מרכזי בסוגיה שלנו נובע מהעובדה כי מדובר בכלי האסור ביבוא לישראל, אסור בשימוש, ואשר הפרקטיקה הנוהגת בשימוש האסור בו כרוכה ממילא גם באי הוצאת רשיונות נהיגה רכב, ותעודת ביטוח.

נבחן את השאלה על מיגוון היבטיה.

הגדרת "רכב מנועי"

13. האם קורקינט מכני הינו "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים?

בסעיף 1 לחוק הפיצויים נקבע כך:

"רכב מנועי" או 'רכב' - רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע, ועיקר ייעודו 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".

הגדרה זו מורכבת משלושה חלקים: חלק ראשון עוסק בהגדרה הבסיסית של המושג "רכב מנועי"; חלק שני עוסק בכמה מצבים מיוחדים המתווספים להגדרה הבסיסית; וחלק שלישי עוסק במצבים ממעטים (ע"א 5847/96 חברה ישראלית לקירור והספקה בע"מ נ' טובח, פ"ד נ(3) 819 (1996), להלן: פרשת חברה ישראלית לקירור; ע"א 7984/99 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' זאהי, פ"ד נ(5) 733, 742 (2003), להלן: פרשת חב' אליהו; ע"א 149/89 עזבון המנוח הרצל בורנשטיין נ' יעקבי, פ"ד מז(2) 630, 635-6 (1993), להלן: פרשת בורנשטיין). ענייננו אינו עוסק במצבים הממעטים. הוא מתמקד בחלקו הראשון של הסעיף, העוסק בהגדרה הבסיסית של רכב מנועי; ככל שהגדרה הבסיסית אינה חלה על הקורקינט המכני, כי אז יש לבדוק אם הוא נכנס לגדרו של אחד ממצבי הריבוי (רע"א 613/95 קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' נחום, פ"ד נא(4) 666, 659 (1997), להלן: פרשת נחום).

14. ההגדרה הבסיסית של רכב מנועי בנויה מהיסודות באים: (1) רכב; (2) הנע בכוח מכני; (3) על פני הקרקע; (4) עיקר ייעודו של הרכב לשמש לתחבורה יבשתית. לא היתה מחלוקת של ממש בין הצדדים בדבר התקיימותם של שלושת היסודות הראשונים של ההגדרה הבסיסית, קרי – כי מדובר בכלי הנע בכוח מכני על פני הקרקע. המחלוקת מתמקדת בהתקיימותו של התנאי הרביעי לפיו "עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית"; דרישה זו מחייבת עמידה בשני תנאים מצטברים: האחד – כי לפחות אחד מייעודיו של הרכב יהיה לשמש לתחבורה יבשתית; השני – כי מבין הייעודים השונים, היעוד התחבורתי יהיה עיקר ייעודו של הרכב (פרשת חב' אליהו, בפסקה 11). לצורך רכיב זה, יש להתמקד בבחינת הייעוד של הרכב דרך כלל, ולא דווקא בהקשר לנסיבות המיוחדות שבהן הופעל הכלי בעת קרות התאונה נשוא ההליך.

15. המושג "תחבורה יבשתית" לצורך ההגדרה פורש כהובלת אנשים או מטענים ממקום למקום (פרשת חברה ישראלית לקירור, שם; יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 23 (מהדורה שנייה, עדכון תשנ"ו, 1990); פרשת נחום, בעמ' 670). וכך פורשה משמעות המרכיב "עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית" לצורך הגדרת המושג "רכב מנועי" בחוק הפיצויים:

"הדרישה כי 'עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית' משמעותה כי התחבורה היבשתית צריכה להיות הפונקציה העיקרית – אם כי לא הבלעדית – של הרכב. על כן, מכונית משא, ועליה מנוף לפריקה ולטעינה של מטען לצרכי הובלתו, ממלאת דרישה זו, שכן עיקר ייעודה של המשאית הוא לתחבורה יבשתית. הפריקה והטעינה הן שימוש לוואי. לעומת זאת, כלי אשר עיקר תפקידו הוא פריקה וטעינה, אינו מקיים את הדרישה של שימוש לתחבורה יבשתית, גם אם הוא נע ממקום למקום. הוא הדין בכלי טיס, הנע על פני הקרקע. עיקר ייעודו של כלי הטיס הוא לשמש לתחבורה אווירית, ועל כן אין לראות בו 'רכב מנועי' גם אם הוא עשוי לנוע על הקרקע" (הנשיא א' ברק בפרשת חברה ישראלית לקירור, בפסקה 15, ההדגשה לא במקור).

16. אשר לשאלה מהו תוכנו של המושג "תחבורה יבשתית" לצורך הגדרת "רכב מנועי" מוסיף הנשיא ברק באותו ענין:

"תחבורה יבשתית', מהי? דומה כי התשובה הינה כי תחבורה היא יבשתית כאשר עניינה הוא הובלת אנשים או מטען ('תחבורה') ממקום 'יבשתי' אחד למקום 'יבשתי' אחר. בכך באה לידי ביטוי תכליתו של תיקון 4, להעמיד ביסוד החוק את המבחן התעבורתי,



הבא לקבוע אחריות מוחלטת בגין סיכון תעבורתי... למושג 'תחבורה יבשתית' – על רקע התכלית התעבורתית שהוא נועד להגשים – יש היבט 'גיאוגרפי' שעניינו העברת אנשים או מטען ממקום גיאוגרפי אחד למקום גיאוגרפי אחר. אין לדבר על 'תחבורה יבשתית' ועל סיכון תעבורתי בגדריו של מקום גיאוגרפי אחד... עניין לנו בשני מקומות גיאוגרפיים רק כאשר המעבר מהאחד לאחר יוצר סיכון תעבורתי. סיכון כזה אינו קיים במסגרתו של מקום גיאוגרפי אחד" (פרשת חברה ישראלית לקירור, בפסקה 16, ההדגשה לא במקור).

17. בפרשת נחום הובהר, כי המושג "עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית" מגלם שתי דרישות נפרדות ומצטברות: האחת – כי לפחות אחד מייעודיו של הרכב יהיה לשמש לתחבורה יבשתית; השנייה – כי ייעוד תחבורתי זה יהיה עיקר ייעודו של הרכב (שם, בפסקה 9 לפסק דינו של השופט ת' אור). יישום מבחנים אלה אינו תלוי בנסיבות המיוחדות בהן הופעל הרכב בעת קרות התאונה, אלא בבחינת ייעודו העיקרי של הרכב על פי טיבו. כלומר, למה נועד הרכב לשמש בדרך כלל (פרשת נחום, שם). השאלה היא, אפוא, מהו אופיו האינהרנטי של הרכב, ומהן תכונותיו הבסיסיות.

18. האלמנט של "תחבורה יבשתית" בהגדרת "רכב מנועי" מתקשר באורח אינטגרלי להגדרת "תאונת דרכים" הכוללת, בעקבות תיקון מס' 8 לחוק, דרישה כי המאורע בו נגרם לאדם נזק גוף הוא עקב שימוש ברכב מנועי "למטרות תחבורה". השינוי שחל בהגדרת "רכב מנועי" בתיקון מס' 4, והשינוי בהגדרת "תאונת דרכים" בתיקון מס' 8 לחוק, הביאו להחלפת המבחן הייעודי במבחן התעבורתי בהקשר לתאונת דרכים (פרשת חברה ישראלית לקירור, בפסקה 14). על פי המבחן התעבורתי, תאונת דרכים מתרחשת כאשר נוצר סיכון תעבורתי. לא די בכך שהרכב שימש לייעודו הרגיל, אלא הדרישה היא כי שימש לייעוד תעבורתי. בשינוי ההגדרה של "תאונת דרכים", על דרך הוספת התנאי של שימוש ברכב מנועי "למטרות תחבורה" נוצרה קורלציה בין הגדרת "רכב מנועי" שעיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית, לבין הגדרת "תאונת דרכים" כמאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה (אליעזר ריבלין תאונת הדרכים: סדרי דין וחישוב פיצויים 58-61 (מהדורה שלישית, תש"ס, 1999)).

19. על פי תוכנו של ההגדרות האמורות, נראה לי כי אין הקורקינט המכני מקיים את דרישת הייעוד "לשמש לתחבורה יבשתית". ככל שעלה מהנתונים שהובאו בהליך זה, כלי זה אינו מיועד לשמש לתחבורה יבשתית, וממילא הייעוד התחבורתי אינו עיקר ייעודו. הקורקינט המכני נבנה ונקנה כצעצוע לילדים ובני נוער, וכדי שישמש כלי

משחק בדיהם, ויסב להם שעשוע. הוא מחליף את הקורקינט הפשוט, המוכר מימים עברו, שהיה מורכב מלוח עץ, שני גלגלים וידיות שבהם שחקו ילדים בחצרות הבתים, ולעיתים אף על מדרכות בשכונות מגוריהם. ההתפתחות הטכנולוגית הביאה לשכלולו של כלי משחק זה, על ידי איבזורו במנוע בנזין המכיל ליטר אחד של בנזין, המאפשר את תנועתו במהירות ממוצעת של 24 קמ"ש, ומקסימלית – 32 קמ"ש. הוא מוגבל לנסיעה למרחק קצר ביותר בשכונת המגורים. הוא נקנה בחנות צעצועים במחיר של \$100. אין עליו מושב כלשהו, אין בו תיבת הילוכים, וחסרים בו מכווני איתות, פנסי תאורה, צופר ומראת-צד. טיבו של הקורקינט המכני, וייעודו העיקרי, מכוונים למשחק ולשעשוע. הוא אינו מכוון לשמש לייעוד תחבורתי לאור מגבלותיו האינהרנטיות בכמות הדלק ובמרחק הקצר שאותו הוא יכול לעבור. מאפיינים מצטברים אלה מקשים על סיווגו של הקורקינט המכני כ"רכב מנועי" על פי החוק. הוא דומה יותר במהותו למכוניות המונעות בכח מכני הנוסעות כשעשוע בלונה פארק, שאינן מהוות "רכב מנועי" לצורך חוק הפיזויים, משעיקר ייעודם אינו לשמש לתחבורה יבשתית (פרשת חברה ישראלית לקירור, פסקה 13 לפסק דינו של הנשיא א' ברק; יצחק אנגלרד פיזויים לנפגעי תאונות דרכים 49 (מהדורה שלישית, 2005); רע"א 3534/97 אטליס נ' ישראל, פ"ד נג(4) 780, 790 (1999), להלן: פרשת אטליס).

20. המסקנה כי הקורקינט אינו "רכב מנועי" משתלבת עם ההיסטוריה החקיקתית של הגדרת "רכב מנועי". במקור, הוגדר "רכב מנועי" בחוק הפיזויים כ"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". בהצעת חוק פיזויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 5), התשמ"ב-1982 (ה"ח 1566, התשמ"ב, 81), שבעקבותיו שונתה הגדרתו של "רכב מנועי" לזו הקיימת היום, נאמר כך:

"חוק הפיזויים יוצא מן ההנחה כי משמעותו של המונח 'רכב' גלויה וידועה לכל, אולם מכיוון שתאונת דרכים כמשמעותה בחוק יכולה לקרות לאו דווקא בדרך, רבו הנוטים להרחיב את משמעות המונח רכב, ויש השואלים אם אין נכללים בו כלים ימיים, מטוסים, כלי עבודה למיניהם, כלי שעשועים לילדים, עגלות נכים, מדרגות נעות, מעליות וכדומה. ... מוצע למנוע הרחבת יתר של המונח 'רכב', ולמעט מההגדרה כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות. תרופתו של מי שנפגע באחד מאלה אינה מצויה בהסדר שלפי חוק פיזויים זה" (ההדגשה אינה במקור).

תכליתו של תיקון זה, כפי שהתקבל בכנסת, נועדה, אפוא, לצמצם את קשת ה"כלים" הנכנסים לגדר החוק, כך שאלה יצטמצמו לאותם כלים שעיקר ייעודם לשמש לתחבורה יבשתית (פרשת אטליס, בעמ' 793).

21. חיזוק למסקנה כי הקורקינט המכני אינו "רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפיזיים משמשת העובדה כי הוא אינו מוכר בדיני התעבורה ככלי רכב בעל זהות ברורה ומוגדרת, עליו חלות חובות השגת רישיון נהיגה, רישוי רכב וביטוח על פי פקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש), התש"ל-1970. בעדותו, העיד מר צעדי מטעם משרד התחבורה, כי הקורקינט מוגדר על פי תקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: תקנות התעבורה) כ"אופנוע", והוסיף:

"הקורקינט מוגדר על פי התקנות שלנו כאופנוע. הוא רכב דו גלגלי, המונע בעזרת מנוע או בנזין או חשמלי, ועל כן איננו מאושר ליבוא. הייתי מבקש מבית המשפט, אם הוא יכול בסוף הדיון, להורות על כך שהכלי הזה ייחתך ולא יצא לרחוב, היינו יושמד כי הוא מסוכן מאוד" (עמ' 15 לפרוטוקול, דיון מיום 17.4.05, ההדגשה אינה במקור).

22. עשוי להיות, כי במישור הפורמלי, הקורקינט המכני נכנס למסגרת ההגדרה הכללית של "רכב" או "רכב מנועי" על פי פקודת התעבורה לענין החובה להצטייד ברשיונות רכב, רשיונות נהיגה וביטוח. הגדרת "רכב" בפקודה מתייחסת ל"רכב הנע בכוח מיכני... וכן מכונה או מיתקן הנעים... כאמור, לרבות אופנים ותלת אופן... ואילו "רכב מנועי" מוגדר כ"רכב המונע בכוח מכני מכל צורה שהיא ולרבות תלת אופןע ואופנוע עם רכב צידי...". הנחה זו מתחזקת לאור צו הפטור לקורקינט חשמלי, אשר הוציא קורקינט חשמלי שמאפייניו מוגדרים שם, מחלוקתה של פקודת התעבורה. אולם התייחסותה של פקודת התעבורה להגדרת "רכב" או "רכב מנועי" אינה מכרעת לצורך סיווג הכלי לצורכי חוק הפיזיים. תכליותיה של פקודת התעבורה ותכליות חוק הפיזיים שונות זו מזו. הראשונה נועדה להסדיר ברגולציה את תנאי השימוש ברכבים המונעים בכוח מכני. השני נועד ליצור מסגרת לפיזיו על פגיעה בתאונת דרכים בלא הוכחת אחריות. פועל יוצא מכך הוא, כי גם אם נאמר שהקורקינט המכני מהווה "רכב מנועי" לצורך הגדרת פקודת התעבורה, ועל כן הוא חייב ברישוי וביטוח, אלמלא היה איסור כללי ביבוא ובשימוש בו, כפי שהמצב בעת זו, גם אז אין בכך כדי להכריע את שאלת סיווגו כ"רכב מנועי" לצורך חוק הפיזיים, המניח דגש על עיקר ייעודו של הכלי לשמש לתחבורה יבשתית. ייעודו העיקרי של הקורקינט המכני ככלי משחק בידי ילדים, להבדיל מייעוד תעבורתי, שולל את סיווגו כ"רכב מנועי" לצורך חוק הפיזיים.

מסקנה זו מקבלת חיזוק מהעובדה כי, כאמור, הוא אינו מותר כלל ביבוא ושימוש בישראל, וכי במציאות החיים לא ניתן ככל הנראה לזכות ברישוי וביטוח השימוש בו כל עוד חל איסור על הבאתו ועל השימוש בו.

23. אומר להשלמת הדברים, כי הקורקינט המכני אינו נכנס גם לגדר אף אחד ממצבי הריבוי שבהגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים, ובכלל זה למושג "מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מכני בכביש". המושג "מכונה ניידת" מוגדר בתקנות התעבורה כ"רכב מנועי שלפי מבנהו מיועד לביצוע עבודות, ואינו מיועד לגרירה". אין כל קשר ענייני בין הגדרה זו, המדברת בכלי המיועד לביצוע עבודות, לבין הקורקינט המיועד למשחק ולשעשוע. אמנם, לצורך הגדרת "מכונה ניידת" בחוק הפיצויים איננו קשורים בהכרח להגדרה הפורמלית של אותו מושג בתקנות התעבורה, שתכליתן אינה חופפת את תכלית חוק הפיצויים. יחד עם זאת, איפיון המושג "מכונה ניידת" בחוק הפיצויים, גם כשהוא עומד לעצמו, מרמז על כלי שנועד לבצוע עבודות, שאינו תואם קורקינט, המכוון לשמש כלי משחק בידי ילדים ובני נוער (פרשת אטליס, 1998).

24. חרף הסיכונים המתלווים לשימוש בקורקינט המכני בתורת כלי משחק, שבעטיים נאסרה ככל הנראה הבאתו לארץ והשימוש בו, אין הוא נכנס למסגרת הגדרת "רכב מנועי" לצורך חוק הפיצויים, בין לפי ההגדרה הבסיסית, ובין לפי ההגדרה המרבה. אף שהוא מונע בכח מכני, עיקר ייעודו אינו לתחבורה יבשתית, זאת, אף שהסיכון משימוש בקורקינט אינו מבוטל. באנלוגיה מסויימת ניתן להזכיר את השימוש באופניים בכבישי הארץ, אשר אינם מוגדרים כ"רכב מנועי" מאחר שאינם מונעים בכח מכני. לפיכך, השימוש בהם אינו מכוסה על ידי חוק הפיצויים אף שהסיכון מהם, בין לרוכב האופניים ובין להולכי הרגל, עלול להיות רב ביותר, עד כדי סיכון חיים.

25. מסקנתי היא, אפוא, כי הקורקינט המכני אינו עונה להגדרת "רכב מנועי" לצורך חוק הפיצויים.

26. פועל יוצא מהאמור בענייננו הוא, כי נוסע בקורקינט מכני אשר נפגע מרכב מנועי בתאונת דרכים זכאי לפיצוי מנהג הרכב הפוגע במסגרת סעיף 2(א) לחוק הפיצויים. התרחשות התאונה בדרך זו אינה הופכת אותה לארוע שבו מעורבים שני כלי רכב מנועיים. זו התרחשות של פגיעת אדם מרכב מנועי, כאשר נסיעתו בקורקינט בעת התאונה אינה מעלה ואינה מורידה. עצם האיסור בשימוש בקורקינט על פי צווי הרשות המוסמכת, והעדר רשיון נהיגה וביטוח לצורך שימוש בו אינם פוגמים בזכותו של

הנפגע לפיצוי מנהג הרכב הפוגע. מנגד, פגיעה עצמית בתאונה של המשתמש בקורקינט, או פגיעת המשתמש באדם אחר, לא תהיה מכוסה על ידי חוק הפיצויים, שכן הפגיעה נגרמת מכלי שאינו מוגדר כרכב מנועי, ועל כן אינה מצמיחה לנפגע זכות לפיצויים על פי חוק הפיצויים.

27. מעבר לנדרש, ראוי להוסיף:

הסיכונים הנובעים מתופעת השימוש האסור בקורקינט המכני הם ברורים על פניהם, בכל הקשור לילדים המשתמשים בו, העלולים להיפגע ממכוניות חולפות. השימוש בקורקינט המכני עלול להביא גם לפגיעה עצמית בילד המשתמש בו, ואף לגרום פגיעות לצדדים שלישיים, אשר אינן מכוסות על ידי חוק הפיצויים, שכן הכלי אינו מוגדר כ"רכב מנועי" לצורך חוק זה. המציאות מעידה, כי חרף האיסור, כלים אלה מיובאים לארץ, נעשה בהם שימוש מסוכן, ונראה כי מצד אחד, אין אכיפה אפקטיבית של איסור ההבאה והשימוש בכלים אלה, ומצד שני, אין הסדרה של השימוש בהם. מציאות זו, על הסיכונים הרבים הטמונים בה, מחייבת הסדרה כוללת בחקיקה, במנגנוני הרישוי, ובאכיפה נאותה. ראוי להסדיר נושא זה באופן כולל – בין על דרך איסור אפקטיבי על הבאתו של הקורקינט המכני והשימוש בו, ובין על ידי התרתו, תוך קביעת תנאי רישוי ויצירת מנגנוני בטחון ראויים שיבטיחו את המשתמשים וצדדים שלישיים מפני פגיעה שעלולה להיות הרת אסון. הסדרה כאמור עשויה בבוא העת גם להקרין על מעמדו של כלי זה לענין חוק הפיצויים, ככל שמאפייניו, דרכי השימוש בו, והתנאים לשימוש כזה יכתיבו.

28. לאור הדברים האמורים, אציע לקבל את הערעור, לבטל את פסק דינו של בית המשפט המחוזי, ולקבוע כי הקורקינט המכני אינו עונה להגדרת "רכב מנועי" על פי חוק הפיצויים.

29. העניין יוחזר לבית המשפט המחוזי להמשך הדיון בתביעה שהגיש המערער כנגד המשיבים לצורך בירור שאלת חבות המשיבים לפצות את המערער בהתאם לסעיף 2(א) לחוק.

המשיבים ישלמו שכר טרחת עורך דין המערער בסך 20,000 ש"ח.

אני מסכים.

שופט

השופט א' רובינשטיין:

א. ערעור זה אמנם עוסק בתביעתו האישית של המערער, אך מאחוריו עומדת שאלה רחבה יותר של מצב משפטי שבין שמים וארץ. הקורקינט המכני המונע על ידי בנזין, הוא מעיין יציר כלאיים, וראיה לדבר שבית המשפט קמא, בהתחשב בעמדת נציג משרד התחבורה, ראהו כרכב מנועי, ואילו חברתי, אינה רואה אותו ככזה, אלא כמעין צעצוע. אכן, מילון אבן שושן לשנות האלפיים מציין כי שמו העברי של הקורקינט הוא גלגליים, המוגדרים כ"דו-אופן לילדים עשוי קרש צר הנתון על שני גלגלים ומוט ניצב המשמש להגנה ומשען לילד העומד על הקרש ברגלו" (אין המילון מבחין בין קורקינט נטול הנעה, או חשמלי, או מכני) ואולם, האם מטעות העיניים ומה שהיה – דומה – למערער ולחברו, ולבעל המילון, בחינת צעצוע, הופך לכלי תחבורה בצפיפות המטרופולינית בגוש דן ועוד, בלא שהוסדר באופן כלשהו? שהרי הקורקינט החשמלי, האיטי יותר (12 קמ"ש לעומת 24 קמ"ש של שיוט הקורקינט המכני), הוצא מחוץ לפקודת התעבורה בצו השר (צו התעבורה (פטור קורקינט חשמלי מהוראות הפקודה), תשס"ד-2001; ואילו הקורקינט שבנידון דידן חי משפטית מחוץ לזמן ולמקום, מחד גיסא אין משולמים לגביו דמי ביטוח, ונציג משרד התחבורה מתחנן לסלקו מן הכביש, כעולה מדבריו במהלך המשפט (עמ' 15) – אך כנראה במציאות היומיומית הוא חי ובוטט. חברתי ציינה בפסקה 27 לחוות דעתה, את הצורך בהסדרה. הסדרה זו אינה רק עניין כלכלי, אלא כרוך בחיי אדם. האם יש להמתין לאסון רחמנא ליצלן כדי להתעורר? וכללם של דברים, בתוצאה שאליה הגיעה חברתי, שבסופו של יום אתמוך בה אם גם לא בדיוק מטעמיה, יש משום קושי – שהרי שאלה יפה מאוד היא אם אכן לרבים המדובר אינו בצעצוע, אלא בכלי תחבורה יבשתי מסוים, שנעים בו אם בכביש ואם על המדרכה.

ב. לא אחזור על הרקע, שתיארה חברתי, אך אזכיר רק כי בית המשפט קמא ציין שהקורקינט דנא הוא בר שימוש גם לצרכי תחבורה בישוב קטן, חרף כמות הדלק הקטנה שניתן להחזיק בו. ואולם, קשה לחלוק, והדבר עשוי להשליך על ענייננו, על כך

שהמערער, שהיה כבן 14 בשעת האירוע, השתמש בו בנסיבות הקונקרטיות לצרכי מעין-שעשוע, והרי לא היה כלל בגיל שבו יכול היה לקבל רשיון לרכב מנועי כלשהו.

ג. חברתי מיקדה אל נכון את השאלה בהתחבטות, האם הקורקינט דנא "עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית", ומסקנתה אינה בחיוב. להגדרת רכב מנועי שבסעיף 1 לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975, היא "רכב הנע בכוח מכני על פני הקרקע ועיקר ייעודו לשמש תחבורה יבשתית...". הקורקינט המכני עונה על חלק ניכר מרכיביה - הוא רכב הנע בכוח מכני על פני הקרקע, אך האם "עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית"? חברתי הביאה מן הפסיקה והספרות הגדרות לענין זה, ועיקרן (הנשיא ברק בע"א 5847/96 חברה ישראלית לקירור והספקה בע"מ נ' טובח, פ"ד נ(3) 819), כי "התחבורה היבשתית צריכה להיות "הפונקציה העיקרית - אם כי לא הבלעדית" - של הרכב (עמ' 830), וכן "תחבורה היא יבשתית כאשר עניינה הוא, הובלת אנשים או מטען ממקום יבשתי אחד למקום יבשתי אחר" (עמ' 831); ראו גם רע"א 613/95 קרנית נ' נחום, פ"ד נא(4) 659, 666. מתוך אלה הסיקה חברתי, כי אין הקורקינט המכני מקיים את הרכיב של "עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית", שכן - לשיטתה - "נבנה ונקנה כצעצוע לילדים ובני נוער, וכדי שישמש כלי משחק בידיהם", ובכך מחליף הוא את הקורקינט הפשוט מקדם. לענין זה נתנה בו חברתי סימנים, קרי, מנוע קטן, מהירות נמוכה (24 ולמירב 32 קמ"ש), מחיר זול וקניה בחנות צעצועים, העדר מושב, תיבת הילוכים, מכווני איתות, פנסים ומראות צד - והשוותה אותו למכוניות שעשוע בלונה פארק, שאין עיקר ייעודן לתחבורה יבשתית. ההגדרה המילונית שהבאנו תומכת בכך, אך האם זו גם המציאות בשטח?

ד. כשלעצמי אינו בטוח בכך כאמירה נחרצת וקטגורית, במובן זה שהרושם הוא - רושם ולא ראיות - כי ישנם המשתמשים בכלי זה גם לתחבורה במקומות צפופי תחבורה, מקום שהדרכים פקוקות והחניה זעומה. על כן כשלעצמי איני בטוח אם בצעצוע עסקינן. ואולם, אצטרף למסקנתה של חברתי בגדרי נטל הראיה. בנידון דידן היה על המשיבים הנטל, כך נראה, להוכיח כי הקורקינט המכני עונה להגדרת "רכב מנועי". חוששני שלא הרימו נטל זה, גם אם איש משרד התחבורה העיד בכיוון המבוקש על-ידיהם במובן גישתו שלו, וזאת גם אם המחוקק מצא לנכון (לאחר הפרשה נשוא ענייננו) להחריג רק קורקינט חשמלי, ולא הקורקינט דנא. אכן, חברתי מצביעה על כך שכלי שעשועים לילדים נזכרו ברשימה ה"מוחרגת" ו"ממועטת" מכלי רכב בהצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 5), תשנ"ב-1992, ואולם, איני יכול לומר בפה מלא - וחשוב מאד שלפסק דיננו זה תינתן תשומת הלב ברשויות התחבורה, הביטוח והאכיפה - כי אכן המדובר בכלי שעשועים בלבד. אוסיף, כי גם

מלומדים התחבטו בפרשנותו של הייעוד התחבורתי היבשתי; ראו א' ריבלין תאונות הדרכים, סדרי דין וחישוב הפיצויים (מה' מעודכנת תש"ס-1999), עמ' 59-61, להדגשה כי המדובר ב"עיקר הייעוד"; י' אנגלרד, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (מה' 3 – תשס"ה), דן אף הוא בכך וראו עמ' 47, 49; מובאת על ידיו (עמ' 52) רשימת החריגים – על פי החוק והפסיקה – שאין עיקר ייעודם תחבורה יבשתית, והם כלי טיס, אניות, עגורן על פסים קצרים, מעלית, מכבש דרכים, מכונית שעשועים, רכב קרטינג (ההדגשה שלי – א' ר'), מחפר זחלי, סקידר (כלי לגרירת עצים ביער), וקומביין. מה ניתן ללמוד מכל אלה לענייננו? לטעמי, כי עסקינן ביצור כלאיים, העשוי לשמש הן לשעשוע (כפי שאירע ככל הנראה במקרה דנן, כשבנערים צעירים עסקינן), והן – אולי – לתחבורה יבשתית. על כן, גם עיקר ייעודו לוט בעמימות.

ה. אוסיף כי דברי מר צעידי ממשרד התחבורה, נותרו לענין זה אף הם עמומים. מחד גיסא, בקטע שציטטה חברתי מן הפרוטוקול (עמ' 15) מדבר העד על הקורקינט כאופנוע ("הוא רכב דו גלגלי המונע בעזרת מנוע או בנזין או חשמלי, ועל כן אינו מאושר ליבוא"), ובנשימה אחת הוא מוסיף "הייתי מבקש מבית המשפט, אם הוא יכול בסוף הדיון להורות על כך שהכלי הזה ייחתך ולא יצא לרחוב, היינו, יושמד כי הוא מסוכן מאד", והוא מוסיף: "והוא נחשב לרכב מנועי", עוד הזכיר העד, כי עד 2004 לא הוזכר קורקינט בתקנות התעבורה; העד הטעים פעמים אחדות, כי בנידון דידן עסקינן ברכב מנועי (עמ' 17, 23). ראו גם תעודת עובד הציבור של מר צעידי ת/1 שלפיה:

1. סעיף 1 לפקודת התעבורה מגדיר רכב מנועי ואופנוע.

2. אין בתקנות התעבורה התייחסות נפרדת לקורקינט ממונע.

3. בכל הנוגע לייבוא רכב מנועי בעל 2 גלגלים המורכבים בזה אחר זה (הגדרת אופנוע) יש לפנות על כן לדרישת החובה של משרד התחבורה לייבוא אופנועים לשנת 1996 ותוספת דרישת חובה לשנת 1997, ולעמוד בדרישות עולה".

ופירכה היא, כי אם ברכב "מנועי" עסקינן, מדוע לא ייתבע לביטוח, מדוע יוכל נער בן 14 לנהוג בו?

ו. לדידי כאמור המדובר ב"אנדרוגינוס" שאינו דומה כמובן למעלית או למכוניות השעשוע המתנגשות בלונה פארק, אשר אינן רכב מנועי (ע"א 5847/96 המוזכר מעלה),



שכן יכול הוא להוביל אנשים ממקום למקום בחינת תחבורה יבשתית, אך שבייעודו העיקרי עסקינן לא הוכח. זו שאלה של מידה, שהרי גם מכבש דרכים יכול להוביל אנשים, אך אין זה עיקר ייעודו (רע"א 3534/97 אטליס נ' ישראל, פ"ד נג(4) 780).

ז. והנה נטל הראיה במקרה דנא היה על הטוען כי המדובר ברכב מנועי, קרי המשיבה; אך משעסקינן בעמימות, דומני כי לא הורם נטל הראיה – והאפשרות כי הכלי יכול להיות דו מהותי לא נשללה; ושוב נזכיר כי ענייננו בקטין, ששעשוע יותר מאשר "נהיגה" מאפיין אותו; אמנם אין כלי זה זהה למכונית קרטינג שלא הוכרה כרכב מנועי (ע"א (י-ם) 1208/96 אורנשטיין נ' שמעון יעקב (לא פורסם)), אך שם נקבע, כי עיקר ייעודה לשעשוע ולהנאה. בנידון דידן דומה שהתמונה מורכבת יותר, אך כאמור לדידי לא הורם נטל הראיה באשר לשימושו וייעודו העיקרי, ודי בכך להטות את הכף לעבר קבלת הערעור. עוד אציין, כי סבורני שראוי שלא להבחין בין סיווג הכלי בו מדובר לענין פקודת התעבורה לבין הסיווג לענין חוק הפיצויים, ודבר זה כדאי להימנע ממנו ככל שניתן.

ח. סוף דבר, אצטרף להכרעת חברתי, אך לשיטתי שלי בגדרי נטל הראיה; ובמודגש מקובלות עלי הערות חברתי שבסיפה באשר לסיכונים ולצורך בהסדרה.

ש ו פ ט

לפיכך, הוחלט כאמור בפסק דינה של השופטת פרוקצ'יה.

ניתן היום, כ"ז באייר התש"ע (11.05.10).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט