



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 2726/20

לפני :
כבוד השופט י' עמית
כבוד השופט ג' קרא
כבוד השופט א' שטיין

המערערים :
1. פלוני
2. פלונית

נ ג ד

המשיבים :
1. איוון אולוס
2. איריקה אולס
3. "הכשרה" חברה לביטוח בע"מ
4. "קרנית" קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד
בת"א 28168-10-14 מיום 12.3.2020 שניתן על ידי כב'
השופט אבי פורג

תאריך הישיבה : ט בשבט התשפ"ב (11.01.2022)

בשם המערערים :
בשם המשיבים 1-2 :
בשם המשיבה 3 :
בשם המשיב 4 :
עו"ד יאיר וולף ; עו"ד אלעד אהבה
אין נוכחות
עו"ד יצחק מנדה
עו"ד אבי אמסלם

פסק-דין

השופט י' עמית:

השאלה המתעוררת במסגרת הערעור דנן היא אם יש לראות באירוע הטרגי של מות פעוטה שנשכחה ברכב כ"תאונת דרכים" כהגדרת המונח בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים או החוק).

רקע ופסק דינו של בית משפט קמא

1. הרקע העובדתי במקרה שלפנינו אינו שנוי במחלוקת, ולא נאריך בדברים. בבוקר יום 8.8.2011 יצא אוטובוס זעיר פרטי הנהוג בידי המשיב 1 (להלן: המשיב) ומכוסה על ידי המשיבה 3 (להלן: המבטחת), לאסוף ילדים בגילאי שנה עד חמש ולהביאם לגן ילדים אותו הפעילה המשיבה 2. לנסיעה הצטרפה סייעת בגן הילדים שלקחה חלק באיסוף הילדים והבאתם לגן (להלן: הסייעת).

בין הילדים שהוסעו ברכב הייתה בתם הפעוטה של המערערים 1-2 (להלן: המערערים), ילידת 18.8.2008 (להלן: המנוחה). כאשר הגיע רכב ההסעות לגן, הילדים הורדו מהרכב על ידי המשיב והסייעת והובלו לגן, למעט המנוחה שנותרה ברכב כשהיא חגורה לכיסא הבטיחות. המשיב נעל את הרכב ונכנס לגן שם שהה במשך כ-20 דקות. בהמשך, חזר למושב הנהג ונסע חזרה לביתו במשך כ-10 דקות, כשכל אותה העת לא הבחין כי המנוחה נותרה ברכב. המשיב החנה את הרכב במקום חשוף לשמש ויצא ממנו. בשעה 14:45 חזר למקום על מנת לנסוע לגן ולאסוף את הילדים בחזרה לביתם, אז הבחין במנוחה בתוך הרכב. במהלך השעות ששהתה ברכב, במועד שאינו ידוע במדויק, המנוחה סבלה ממכת חום שהובילה למותה הטרגי, עשרה ימים בלבד לפני יום הולדתה השלישי.

2. בגין האירוע המתואר הוגש כתב אישום נגד המשיב והסייעת המייחס להם עבירה של גרימת מוות ברשלנות. המשיב הורשע על פי הודאתו, ובית המשפט הפלילי גזר עליו עונש מאסר בן 12 חודשים, מאסר על תנאי, פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה ברכב ציבורי למשך 10 שנים ופיצוי סמלי למערערים בסך 20,000 ₪.

3. המערערים הגישו לבית המשפט המחוזי תביעה במסגרתה טענו כי האירוע הטרגי מהווה "תאונת דרכים" כמשמעות המונח בחוק הפיצויים, וכי בנסיבות המקרה נעשה "שימוש ברכב מנועי", אם בדרך של "נסיעה" אם בדרך "החנייה", כך שמבטחת הרכב חייבת בנזקיהם. לחלופין טענו המערערים לאחריותם של המשיבים 1-2 (להלן יחד: המשיבים) לפי פקודת הנזיקין [נוסח חדש] (להלן: פקודת הנזיקין), וכי בהתרשלותם גרמו למותה של המנוחה.

המשיבים הגישו כתב הגנה במסגרתו טענו כי יש להכיר באירוע כ"תאונת דרכים" וכי מבטחת הרכב צריכה לשאת בתשלום הפיצויים למערערים. בהמשך הדרך, המשיבים זנחו את ההליך, עזבו את ישראל, לא התייצבו לדיונים ולא הגישו סיכומים מטעמם. המשיבה 4 (להלן: קרנית), צורפה לתביעה לנוכח טענתה החלופית של המבטחת

לפיה גם אם יוכר האירוע כתאונת דרכים, בנסיבות המקרה מדובר ב"הסעה בשכר" שאין לה כיסוי בפוליסת הביטוח.

4. בפסק הדין מושא הערעור, בית המשפט המחוזי (כב' השופט א' פורג) הפנה לפסק הדין ברע"א 3762/11 עיזבון המנוחה אושר רחימי ז"ל נ' חריזי (16.1.2012) (להלן: הלכת רחימי) (בקשה לדיון נוסף נדחתה – דנ"א 1549/12 חריזי נ' עיזבון המנוחה אושרי רחימי ז"ל (1.7.2012)), וקבע כי על פי ההלכה הפסוקה, בנסיבות המקרה לא נעשה "שימוש ברכב מנועי" ואין האירוע נופל בהגדרת המונח "תאונת דרכים". בהתבסס על הלכת רחימי, נקבע כי נסיעת הרכב הסתיימה עת הגיע הרכב למקום חנייתו וכשהמשיב דומם את מנוע הרכב, ואין להבחין בין הנהג-המשיב לבין המנוחה ולקבוע כי בניגוד לנהג, נסיעתה של המנוחה לא הסתיימה והיא עודנה בגדר נוסעת. בית המשפט הוסיף והעיר כי לשיטתו יש מקום לעיין מחדש בהלכת רחימי ולקבוע כי בנסיבות המקרה דנן, מכיוון שמדובר בפעוטה שלא יכלה לרדת מהרכב ללא סיועו של הנהג, נסיעתה ברכב לא הסתיימה ויש קשר סיבתי עובדתי ומשפטי בין השארתה ברכב סגור בהמתנה לסיום הנסיעה לבין מותה.

בית המשפט נדרש אף לטענת המערערים, שהועלתה בשלב הסיכומים, ולפיה פוליסת ביטוח החובה מכסה גם "חבות אחרת" לפי פקודת הנזיקין, ומשזנחו המשיבים את הגנתם, יש לראותם כמי שהתרשלו ואת המבטחת כמי שנושאת באחריות לנזקי המנוחה. בית המשפט קבע כי תנאי להחלת הכיסוי הביטוחי לפי פקודת הנזיקין הוא כי קיים קשר סיבתי בין השימוש ברכב לבין התאונה, ומאחר שלא נעשה במקרה דנן "שימוש ברכב מנועי", אין המבטחת חבה בתשלום על פי הפוליסה בגין "חבות אחרת".

בית המשפט המשיך ובחן את אחריות המשיבים לפי פקודת הנזיקין, ולנוכח זניחתם את ההליך, אי התייצבותם לדיונים ואי הגשת סיכומים מטעמם, הורה על קבלת התביעה נגדם. בית המשפט הוסיף וקבע, בבחינת למעלה מן הצורך, כי הכרעת הדין בהליך הפלילי שהתנהל נגד המשיב (המהווה ראיה לכאורה לאמור בה לפי סעיף 42 לפקודת הראיות [נוסח חדש], התשל"א-1971), כמו גם נסיבות האירוע הקשה, מלמדות כי המשיבים התרשלו בכך שלא הבחינו שהמנוחה נותרה ברכב ההסעות ולא נקטו באמצעים הדרושים להגנה על שלומה ובטחונה. בית המשפט חישב את נזקי המערערים (740,000 ₪ בגין הפסדי שכר ופנסיה; 15,000 ₪ בגין הוצאות קבורה ומצבה; 1,000,000 ₪ בגין כאב וסבל), ופסק לזכותם פיצוי בסכום של 2,165,670 ₪ (כולל שכ"ט עו"ד). לנוכח המסקנה כי אין מדובר ב"תאונת דרכים" לפי חוק הפיצויים, התביעה נגד המבטחת וקרנית נדחתה.

מכאן הערעור שלפנינו.

עיקרי טענות הצדדים

5. לטענת המערערים, בשלה העת לשוב ולבחון את יסודותיה של הלכת רחימי, ויש לקבוע כי המנוחה עשתה שימוש ברכב מנועי ויש קשר סיבתי בין השימוש ברכב לבין נזקיה. המערערים נסמכים על הערתו של בית משפט קמא וכן על דרך הילוכו של בית המשפט המחוזי בעניין רחימי. עוד טענו המערערים כי יש להביא בחשבון את תכליתו הסוציאלית של חוק הפיצויים ואת המדיניות המשפטית והחקיקתית המשתנה, ולמשל את תיקון מס' 6 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: תקנות התעבורה) שמחייב התקנת מערכת התרעה לשכחת ילדים ברכב כתנאי לחידוש רישיון הרכב ונהיגה בו.

לטענת המערערים, המסקנה כי ענייננו בתאונת דרכים אינה סותרת את רוחו ומטרתו של תיקון מס' 8 לחוק ואת הגישה המצמצמת להגדרת אירוע כ"תאונת דרכים". המערערים סבורים כי יש לראות בהסעת חסר ישע שאינו מסוגל להיכנס או לצאת מרכב בכוחות עצמו כפעולה נמשכת, כך שעד ליציאתו מהרכב, הנוסע חסר הישע לא סיים את נסיעתו, קל וחומר מקום שבו היציאה מהרכב נמנעת ממנו בניגוד לרצונו. בהקשר זה נטען כי יש להבחין בין פעולת נהג הרכב שסיים את הנסיעה לבין המנוחה חסרת הישע שנסיעתה לא הסתיימה, וכי ההבחנה בין משתמשי הרכב אינה זרה בפסיקה שעסקה בהגדרת המונח "תאונת דרכים".

לחלופין נטען כי האירוע הטרגי אירע בעת "החניית" הרכב על ידי נהג הרכב, להבדיל מזמן "חנייתו". נטען כי פעולת סגירת דלתות הרכב הייתה חלק מ"החניית הרכב", אחת מדרכי השימוש המוכרות בחוק, וכי התאונה החלה עם נשימתה הראשונה של המנוחה ברכב הנעול. לשיטתם של המערערים, העובדה כי המנוחה נפחה את נשמתה כעבור פרק זמן שאינו ידוע אינה מורידה או מעלה מהקביעה כי התאונה אירעה בעת החניית הרכב.

6. קרנית והמבטחת סבורות כי דין הערעור להידחות. הנסיעה וההחניה הסתיימו שעות קודם לאירוע עם הדממת מנוע הרכב, ובדין נקבע כי אין מדובר ב"תאונת דרכים". לשיטתן, טענות המערערים אינן אלא מחזור של טענות שנדחו מפורשות בקביעות בית המשפט בעניין רחימי, וקביעות אלה אושרו בהחלטה שדחתה בקשה לדיון נוסף והשתרשו כהלכה מחייבת. נטען כי המערערים מתקשים לאבחן את עניינם מעניין רחימי

הנסב על סיטואציה דומה, וטענותיהם כי יש לראות באירוע כ"תאונת דרכים" נטענות ללא יסוד משפטי אך בשל העדר יכולתם להיפרע מהמשיבים.

המבטחת טענה כי הלכת רחימי עולה בקנה אחד עם תכליתו הסוציאלית של חוק הפיצויים, עם כוונת המחוקק ועם מבחן השכל הישר. נטען כי הלכת רחימי היא בבחינת יישום של ההלכה לפיה הימצאות אדם ברכב חונה איננה בגדר "שימוש ברכב מנועי"; תוצאתה מעניקה למונחים "תאונת דרכים" ו"נסיעה ברכב" את משמעותם הטבעית והפשוטה; ואין מקום לבחון שינוי של ההלכה. כפי שנקבע בפסיקתו של בית משפט זה, לא ניתן לראות בהילכדות אדם במשך שעות ארוכות ברכב לאחר שהסתיימה הנסיעה כ"משתמש" ברכב שקמה לו עילת תביעה מכוח חוק הפיצויים, וזאת גם אם האדם חסר ישע ותלוי בסובביו. גם לא ניתן לראות בנזק כנזק שנגרם תוך החניית הרכב, שכן מותה של המנוחה אירע שעות לאחר השלמת החניית הרכב ונבע מהליך הדרגתי של עליית הטמפרטורה בתוך הרכב, שהיווה "זירה" להתרחשות.

המבטחת חזרה על טענתה החלופית כי המשיב קיבל תמורה כספית בגין הסעת ילדי הגן וההסעה נעשתה לשם השאת רווחיו, כך שההסעה היתה בגדר "הסעה בשכר" השוללת את תחולת הכיסוי הביטוחי. המבטחת תמכה אף במסקנת בית משפט קמא כי אין תחולת לפוליסת הביטוח בגין "חבות אחרת", משלא נעשה "שימוש ברכב מנועי". קרנית הרחיבה אף היא בנושא הכיסוי הביטוחי וטענה כי על פי התנאים שנקבעו בפסיקה, המבטחת לא עמדה בנטל להוכיח כי פוליסת הביטוח מוחרגת בשל "נסיעה בשכר" והיא לא יכולה להישמע כיום בטענה כי הפוליסה לא תאמה לשימוש שנעשה ברכב בפועל. לחלופי חילופין, קרנית טענה כי קמה לה זכות חזרה על המשיב בהיותו הבעלים והמחזיק של הרכב במועד התאונה, ומכיוון שהוא עשה בו שימוש מבלי שהיה לרכב ביטוח בתוקף.

דיון והכרעה

7. אקדים ואומר כי על אף הקושי הרגשי הנובע מנסיבותיו הטרגיות של האירוע, ועם כל ההבנה למצבם של המערערים, הגעתי לכלל מסקנה כי אין בכוחו של חוק הפיצויים כדי לסייע להם. כפי שיפורט להלן, בנסיבותיו של המקרה שלפנינו, ולנוכח פסיקתו של בית משפט זה בעניין רחימי, אין לראות את האירוע כ"תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק.

8. המונח "תאונת דרכים" שבחוק הפיצויים נדון פעמים רבות בפסיקה, ונחזור ונזכיר מושכלות יסוד הדרושים לענייננו. ההגדרה הבסיסית ל"תאונת דרכים" מצויה בסעיף 1 לחוק ולפיה תאונת דרכים היא "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה". בהתאם להגדרה זו, כדי שאירוע נזיקי יוכר כתאונת דרכים, כל ששת רכיבי ההגדרה צריכים להתקיים: מאורע; נזק גוף; עקב (קשר סיבתי); שימוש; ברכב מנועי; למטרות תחבורה.

השימוש ברכב מנועי מוגדר גם הוא בסעיף 1 לחוק כלהלן:

"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;

טענת המערערים בענייננו היא כי המנוחה עשתה "שימוש ברכב מנועי" מסוג "נסיעה", שכן נסיעתה-שלה, להבדיל מנסיעתו של הנהג, טרם הסתיימה. לחלופין, ולנוכח היות האירוע אירוע מתמשך, לשיטתם של המערערים יש לראות בנעילת דלתות הרכב על המנוחה בעודה בתוכו כחלק מ"החניית" הרכב. עוד טוענים המערערים לקשר סיבתי בין השימוש ברכב לבין מותה של המנוחה וכי הרכב לא היווה רק "זירה" להתרחשות.

9. נקודת המוצא של הדיון היא פרשת רחימי, שעניינה בנסיבות דומות עד מאוד לענייננו.

אושר רחימי ז"ל עלתה לרכב הסעות בדרכה ליומה השני בכתה א' בבית הספר שבו למדה. היא נותרה ברכב לאחר ששאר התלמידים ירדו ממנו. נהג הרכב לא הבחין בה, והמשיך בדרכו למגרש חנייה שם החנה את האוטובוס למהלך היום. בחלוף כ-9 שעות נמצאה הילדה כשהיא בתוך הרכב ונקבע מותה. בית המשפט המחוזי (השופט א' בכר) שדן בתביעת העיזבון וההורים, קבע בפסק דין חלקי כי נעילת דלת האוטובוס היא בבחינת מאורע מובחן, פתאומי וחד-פעמי שגרם לנזק והסתיים בסמיכות זמנים רבה לתחילתו, ולכל המאוחר לאחר כ-9 שעות; כי הימצאות המנוחה ברכב היתה המשך ישיר

וטבעי של נסיעתה באוטובוס; כי המנוחה המתונה לנהג שיוריד אותה מהרכב או יורד את ירידתה בהיותה קטינה וחסרת ישע, ואין לראות את שלב הנסיעה כמסתיים עבור הנוסע במצבה; כי קיים קשר סיבתי עובדתי ומשפטי בין הותרת המנוחה ברכב נעול לבין מותה; וכי הרכב לא שימש אך זירה להתרחשות בשל אי סיום הנסיעה בפועל.

בניגוד למקרה שלפנינו, בעניין רחמי היו אלה דווקא העיזבון והורי המנוחה שטענו כי אין לסווג את האירוע כ"תאונת דרכים", וכי יש להטיל אחריות נזיקית על בית הספר, משרד החינוך ונתבעים נוספים (זאת, מאחר שגובה הפיצוי על פי חוק הפיצויים היה נמוך מהפיצוי על פי העילה הנזיקית). בית משפט זה (המשנה לנשיאה א' ריבלין בהסכמת השופט (כתוארו אז) א' גרוניס והשופט ס' ג'ובראן) דן בבקשת רשות הערעור כבערעור, קיבל את הערעור וקבע כי פטירת המנוחה לא נגרמה כתוצאה מתאונת דרכים. בשל חשיבות הדברים לענייננו, אביא את נימוקיו של בית המשפט במלואם:

"לאחר חקיקתו של תיקון מספר 8 לחוק הפיצויים, הכלל המקובל בפסיקה הוא כי צורות שימוש שאינן נופלות בדרך טבעית בגדרו של המונח 'נסיעה' ואינן נזכרות במפורש בחוק שוב אינן באות בגדרו [...] תחת זאת, נקבע כי אמנם פרשנות המונח 'נסיעה ברכב' חורגת מפעילות הנסיעה הפיסית ברכב, אך נראה 'כי המקרים הנופלים בגדריה חייבים להיות קשורים קשר ממשי לנסיעה בפועל' [...]. בשל כך, נפסק כי נוכחות ברכב חונה אינה תואמת את משמעותו של המונח 'נסיעה' ואינה קשורה בהכרח לנסיעה בפועל ועל כן היא לכשעצמה אינה יכולה להצדיק התייחסות לאירוע כאל 'תאונת דרכים' [...].

לפיכך, נוכח ההגדרות המקובלות בפסיקה, נוכחות המנוחה באוטובוס בעת מותה – לא הייתה נוכחות במהלך 'נסיעה' וממילא לא התקיים, עובר למותה, שימוש ברכב. התזה המשפטית שהציע בית המשפט המחוזי היא כי נוכחות המנוחה באוטובוס בשעות האמורות באה בגדר 'נסיעה' מכיוון שנסיעתה של המנוחה באוטובוס לא הסתיימה – זאת בשל שבהיותה קטינה היא נזקקה לסיוע של הנהג לשם סיום הנסיעה. אני סבור כי אין לקבל תזה זו. אין חולק כי אף לאחר שכל הילדים ירדו מן האוטובוס וזה עשה את דרכו למקום חנייתו, היו המנוחה והנהג חשופים לכלל הסיכונים הצפויים למי שנוסע ברכב מנועי; הם היו מצויים באותה עת ב'נסיעה'. ברם, כאשר הגיע האוטובוס למקום חנייתו והנהג דומם את מנועו – הסתיימה נסיעת האוטובוס. כך מן הבחינה הלשונית וכך גם מן הבחינה המשפטית. בהתאם להלכה שנקבעה בפרשת שושי, אילו היה רכב אחר מתנגש באוטובוס לאחר חנייתו והנהג או המנוחה היו נפגעים מהתאונה, דינם היה כדין הולך רגל שנפגע בתאונת דרכים. לא ניתן להבחין בעניין זה בין הנהג ובין המנוחה, ולקבוע כי עודנה נוסעת ברכב, בעוד הנהג כבר סיים את נסיעתו.

לנוכח מסקנתנו באשר להיעדר 'שימוש ברכב המנועי' במועד האירוע הטרגי מתייטר בפועל הדיון בשאלת הקשר הסיבתי. למעלה מן הדרוש ניתן לסבור כי עצם העובדה שהמנוחה הייתה מצויה דווקא באוטובוס סגור במשך כתשע שעות ולא בכל חלל סגור אחר אינה הופכת את האירוע לתאונת דרכים בהיעדר קשר סיבתי משפטי בין השימוש (אפילו היה כזה) לבין התוצאה" (שם, בפסקאות 7-9, הדגשות הוספו).

10. בקשה לדיון נוסף על פסק הדין נדחתה בהחלטת המשנה לנשיא (כתוארה אז) מ' נאור בדנ"א 1549/12 הנזכר לעיל, ונקבע כי בפסק הדין מושא הבקשה לא נפסקה הלכה חדשה או קשה מסוג ההלכות המצדיקות דיון נוסף. המשנה לנשיא נאור קבעה כי הגם ש"ביטויים שונים בחוק הפיצויים הם בעלי רמת הפשטה גבוהה למדי וניתן 'למתוח' את תחום התפרשותם", אין לאמץ פרשנות שאינה עולה בקנה אחד עם לשון החוק ועם תכליתו. עוד נקבע כי למעשה, פסק הדין אימץ הלכה קודמת לפיה חניה במקום מותר אינה באה כשלעצמה בגדר "שימוש ברכב מנועי", וכי הוענקה לביטויים "תאונת דרכים" ו"נסיעה ברכב" משמעות טבעית ופשוטה העולה בקנה אחד עם כוונת המחוקק ועם ההלכה הפסוקה. לכן, "גם אם הייתה אפשרות פרשנית אחרת אין לומר כי האפשרות הפרשנית שביכר בית המשפט היא כזו המצדיקה דיון נוסף" (ההדגשה במקור – י"ע).

11. קביעות מפורשות וברורות אלה תוקפים המערערים למעשה בערעורם, בטענה כי יש לערוך בחינה מחודשת של הנושא ולשנות את הלכת רחימי.

המשוכה הניצבת בפני המערערים גבוהה היא, שכן חרף הבדלי הגיל בין המנוחה במקרה שלפנינו לבין המנוחה בפרשת רחימי, דברי בית המשפט בפרשת רחימי כוונו לקטינה הנזקקת לסיוע בירידה מהרכב, והתזה המוצעת על ידי המערערים להבחנה בין נוסע חסר ישע לבין נהג הרכב, בכל הנוגע למועד סיום הנסיעה, נדחתה מפורשות בפסק הדין.

12. אני נכון להניח כטענת המערערים, שעניינה של המנוחה שונה במובנים מסוימים מעניינה של ילד שנכנס לרכב כחלק ממשחק וללא קשר לנסיעה (וראו ע"א 915/10 יונס נ' יונס (19.6.2012) (להלן: עניין יונס)), או ממי שנפגע כששהה ברכב לצורך עיסוקים אחרים, ולמשל לצורך עריכת חשבונות. המקרה האחרון נדון בע"א 1042/00 מגדל חברה לביטוח בע"מ נ' שושי, פ"ד נו(4) 481 (2002) (להלן: עניין שושי) הנזכר בפרשת רחימי, ונקבע שם כי על פי המצב המשפטי שלפני תיקון מס' 8 לחוק, חניית הרכב הייתה בבחינת "שימוש ברכב מנועי". בית המשפט (מפי השופט כתוארו אז ריבלין) הוסיף וקבע כי

"הדין לאחר תיקון מס' 8 עשוי להיות שונה. בעקבות תיקון מס' 8 חניה במקום שמותר לחנות בו אינה באה, כשלעצמה, בגדר 'שימוש ברכב מנועי'. על-כן כאשר נפגע אדם בעת שהוא מצוי בתוך רכב החונה במקום מותר, הימצאותו שם, כשלעצמה, איננה שימוש ברכב מנועי, ועל-כן אין הוא זכאי, ברגיל, לתבוע פיצויים ממבטח הרכב" (וראו גם עניין יונס, בפסקה ז'; רע"א 3149/09 קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' סקאפי, פסקה 4 (19.7.2009); אליעזר ריבלין תאונות הדרכים - תחולת החוק, סדרי הדין וחשוב הפיצויים 218 (מהדורה חמישית, 2020) (להלן: ריבלין). לגישה לפיה בנסיבות מסוימות הימצאות ברכב החונה במקום מותר תוכר כשימוש ברכב, ראו יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 148-150 (מהדורה רביעית, 2013) (להלן: אנגלרד)). אכן, במקרה דנן, הישארותה של המנוחה ברכב היתה בעקבות ובהמשך לנסיעתה בו, ובהיותה פעוטה רכה בשנים, לא היה ביכולתה לצאת את הרכב בכוחות עצמה. עם זאת, כפי שיוסבר להלן, אין בדברים כדי להוביל למסקנה שבנסיבות המקרה הטרגי נעשה "שימוש ברכב מנועי" כמובנו בחוק.

13. איני מקבל את פרשנות המערערים לתיקון מס' 8 לחוק הפיצויים ואת טענתם כי המחוקק ביקש להוציא מתחולת החוק את "מקרי הקיצון" המפורטים בטיעוניהם ואותם בלבד. הפסיקה שבעקבות תיקון מס' 8 ביקשה לצמצם את צורות השימוש ברכב מנועי לאלו הנופלות בדרך הטבעית, הפשוטה והמקובלת בגדרו של המונח, וזאת בהתאם לכוונת המחוקק בחוקקו את התיקון לחוק (וראו רע"א 9084/05 אג"ד בע"מ נ' ינטל, פסקאות 6-8 (29.10.2007) (להלן: עניין ינטל); רע"א 9112/06 ביטוח חקלאי אגודה שיתופית מרכזית בע"מ נ' המוסד לביטוח לאומי, פסקה 6 (8.11.2007); רע"א 9136/17 פלוני נ' פלוני, פסקאות 15-20 (4.3.2018); רע"א 8744/18 מדינת ישראל נ' פלוני, פסקאות 17-22, 24 (12.5.2019) (להלן: רע"א 8744/18)).

כך, ביחס לשימוש מסוג "נסיעה" נקבע, כי רק פעולות המהוות חלק טבעי ואינטגרלי מנסיעה ברכב תחשבנה כ"נסיעה", וסיווגן יעשה לפי מבחנים כמו "קירבה בזמן ובמקום, תכלית הפעולה והתפיסה כוללת של מתחם הסיכון התעבורתי" (עניין ינטל, פסקה 7). עוד נקבע, כפי שנזכר אף בעניין רחימי, כי פרשנות המושג "נסיעה ברכב" אמנם חורגת מפעולת הנסיעה הפיסית, "אך נראה כי המקרים הנופלים בגדריה חייבים להיות קשורים קשר ממשי לנסיעה בפועל" (רע"א 5099/08 נביל נ' הדר חברה לביטוח בע"מ, פסקה 8 (4.2.2009)). ההלכה סוכמה על ידי השופטת וילנר ברע"א 8744/18, שם נאמר כי "מבין הפעולות אשר חיוניות לביצועה של נסיעה, רק אותן פעולות המהוות חלק טבעי ואינטגרלי ממנה [...] תחשבנה כ'נסיעה ברכב' ומשכך כ'שימוש ברכב מנועי' לפי חוק הפיצויים" (שם, פסקה 22, ההדגשות במקור). פרשת רחימי אף נזכרה ברע"א

8744/18 הנ"ל כאחד מהמקרים שבהם ננקטה פרשנות מצמצמת למונח "שימוש ברכב מנועי" לאור תכליות חוק הפיצויים ותיקון מס' 8 לחוק (שם, פסקה 24).

14. כאמור, ההבחנה בין נוסעת במצבה של המנוחה לבין הנהג שסיים את נסיעתו, נדחתה במפורש כבר בפרשת רחמימי. התמקדות המערערים בהיות המנוחה חסרת ישע ובכך שלא היה ביכולתה לצאת מהרכב בניגוד לכוונתה הסובייקטיבית, אינה פשוטה, ואקיש מדברים שנאמרו, הגם שבהקשר אחר: "ככלל, אין זה רצוי כי המבחן לסיווג הפעולה כשימוש מוכר ברכב מנועי יהא מבחן סובייקטיבי [...] סיווג אותה פעולה ממש, פעם כשימוש מוכר ופעם כשימוש שאינו מוכר, הכול לפי כוונתו הסובייקטיבית של הנפגע, עלולה להוביל ליצירת הבחנות דקיקות בין מצבים אשר למעשה הם דומים מאוד זה לזה. הבחנות מעין אלה מרחיקות את המושג 'תאונת דרכים' ממשמעותו הפשוטה והיום-יומית באופן המנוגד לתכליתו של תיקון 9 לחוק הפיצויים (צ"ל תיקון מס' 8 – י"ע)" (רע"א 883/11 אריה חברה לביטוח בע"מ נ' מוחמד, פסקה 9 (22.5.2011)). אציין כי לא נעלמה מעיני טענת המערערים, כי בעקבות רע"א 8548/96 פדידה נ' סהר, חברה ישראלית לביטוח בע"מ, פ"ד נא(3) 825 (1997), נקבע בפסיקה כי על מנת לקבוע אם השימוש ברכב הוא למטרות תחבורה, יש לבדוק את מטרתו הסובייקטיבית של המשתמש (רע"א 7509/98 כהן נ' הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נד(1) 250, 257 (2000)). אולם, הבדיקה הסובייקטיבית באותם מקרים נעשתה על מנת לקבוע אם השימוש ברכב נעשה למטרות תחבורה, ולא לצורך הקביעה אם נעשה שימוש ברכב (וראו גם החלטתי ברע"א 2457/19 פלונית נ' כלל חברה לביטוח בע"מ, בפסקה 8 (3.6.2019)). לגישה לפיה יש להעדיף בהקשר זה שימוש במדדים אובייקטיבים, ראו אנגלרד, עמ' 143-144; ריבלין, עמ' 214-215).

15. התזה שמציגים המערערים בדבר "פעולה נמשכת" ו"שימוש מתמשך" ברכב, הן ביחס לנסיעת חסר ישע ברכב הן ביחס להחניית הרכב, מוקשית בעיני. זאת לנוכח המשמעות הטבעית והפשוטה שניתנת למונח "אירוע תאונתי", אירוע שנמשך על פי רוב שניות ודקות בודדות.

לעניין זה, ניתן להקיש מדברי מלומדים שנאמרו על היסוד "מאורע" שבהגדרה הבסיסית של תאונת דרכים, לפיהם המאורע ה"תאונתי" הוא פתאומי וחד פעמי (ריבלין, עמ' 118); "המושג מאורע, בדומה למונח תאונה עצמו, מצביע על התרחשות המהווה יחידה בפני עצמה, להבדיל מהליך הדרגתי ממושך המורכב מגורמים שונים. פגיעה גופנית או נפשית, שבאה כתוצאה הדרגתית מקיום תחבורה מנועית, אינה כלולה במושג תאונת דרכים (הדגשה הוספה – י"ע)"; ו"הפתאומיות הנדרשת נוגעת לאירוע הקשור

לשימוש ברכב, ולא דווקא להופעת הכאב או המחלה... (אנגלרד, בעמ' 193-194, וראו בהקשר זה החלטתי ברע"א 4211/21 ביטוח חקלאי אגודה שיתופית מרכזית בע"מ נ' אלאל, בפסקה 6 (8.7.2021)). בית משפט זה בעניין רחימי לא נדרש לניתוח היסוד "מאורע" ולקביעתו של בית המשפט המחוזי שם כי נעילת דלת האוטובוס היא בבחינת מאורע מובחן שגרם לנזק. הצדדים לא התמקדו בטענותיהם ברכיב זה, ולנוכח התוצאה אליה הגעתי, גם אני לא אקבע מסמרות בנושא.

לענייננו, די בכך שנאמר כי הימצאותה המתמשכת של המנוחה ברכב ההסעה, שעות לאחר הדממת מנוע הרכב ונעילת דלתותיו, לא מתיישבת עם המשמעות הטבעית והפשוטה של המונח "נסיעה", כפי שנקבע בעניין רחימי. הוא הדין אף בקשר להתקיימות שימוש מסוג "החנייה". אי לכך, בנסיבות המקרה דנן, לא נעשה "שימוש ברכב מנועי" הנדרש לצורך הגדרת האירוע כ"תאונת דרכים".

16. לנוכח מסקנתי זו, איני מוצא להידרש לשאלת הקשר הסיבתי ומידת תרומתו של הרכב להתרחשות הנזק.

17. איני מקל ראש בטענות המערערים. הסיטואציה הקשה של מות ילדים שנשכחו ברכב העסיקה את מחוקק המשנה, בניסיון למנוע מקרים כואבים מעין אלה. המערערים הפנו לתקנות התעבורה (תיקון מס' 6), התשע"ז-2017, ק"ת 764, בגדרו נוספו, בין היתר, תקנות 83(א) ו-364(ז) הנוגעות להתקנת מערכת התרעה על השארת ילדים ברכב להסעת תלמידים והתניית נהיגה ברכב זה בדבר קיומו של אישור שנתי בדבר תקינות המערכת. אוסיף ואפנה בהקשר זה לאפשרות שהועלתה בדבר קביעת חובת התקנת מערכת דומה אף ברכב פרטי שבו מוסעים פעוטות, שבסופו של יום לא יצאה אל הפועל (וראו תקנות התעבורה (הוראת שעה) (מס' 6), התשפ"א-2021, ק"ת 2780). ואולם, יש לזכור כי תכליותיה של פקודת התעבורה [נוסח חדש] (ותקנות התעבורה), שונות מתכליותיו של חוק הפיצויים (ע"א 2606/06 שפורן נ' תורג'מן, פסקה 22 לפסק דינה של השופטת פרוקצ'יה (11.5.2010)), כך שאין בדברים כדי להכריע על ענייננו.

18. אכן, ניתן למצוא תמיכה לגישתם המרחיבה של המערערים למונח "נסיעה" בדברי מלומדי משפט (וראו אנגלרד, עמ' 132-134), או בפסיקת הערכאות הנמוכות. כך, בת"א (שלום ב"ש) 3886/02 טלקר נ' חיים (6.6.2005) נקבע כי אירוע של שכחת תינוקת ברכב מהווה "תאונת דרכים", ובע"א (מחוזי חי') 1404/05 ברונקש נ' קרן (5.9.2006) נפסק כי פציעה שנגרמה עקב ניסיון לחלץ תינוק מרכב לאחר שננעל בתוכו היא תאונת דרכים משום שמניעת סיכון תעבורתי מאחר מהווה מטרה תחבורתית. השופט ר' שפירא

הוסיף והעיר באותו מקרה כי "[...] תינוק הוכנס לרכב לקראת נסיעה. לאחר מכן ננעלו הדלתות כאשר אימו מחוץ לרכב והתינוק נעול בתוכו. במצב דברים זה היה התינוק מצוי בסכנת חיים ואם היה נגרם לו נזק, היה נזק זה בגדר של תאונת דרכים כמשמעו בחוק הפל"ד [הדגשה הוספה – י"ע]". אולם, יושם אל לב כי שני פסקי הדין ניתנו עובר לפסק הדין בעניין רחימי. עוד ראו והשוו למקרה הנדון בע"א (מחוזי ת"א) 36494-10-16 לחובר נ' כלל חברה לביטוח בע"מ (22.11.2017), שם נפגעה מורה בעת שירדה מאוטובוס שהסיע תלמידים לטיול, וזאת לאחר שחזרה ועלתה על האוטובוס על מנת לוודא שלא נשכח בו אף תלמיד או חפץ וכן על מנת לשחרר את הנהג לדרכו. נקבע, כי יש לראות בסקירה שביצעה המורה כ"חלק טבעי ואינטגרלי של הנסיעה באוטובוס, הקשור בטבורו לשימוש ברכב, שהרי הנסיעה לא הסתיימה עבור המערערת טרם סיימה לבצע את אותה הסריקה", וכי אין להבחין בין המורה לבין "נהגת הקמה ממושב הנהג, יוצאת מן המכונית וחוזרת למושב האחורי של המכונית על מנת להוציא משם את התינוק החגור בכיסא בטיחות, או על מנת לקחת את תיקה האישי שהונח שם. בשני המקרים, כמו האם עם ילדיה, כך המורה עם תלמידיה, טרם הסתיימה הנסיעה וטרם הסתיים השימוש ברכב למטרה תחבורתית" (שם, פסקה 9).

כשלעצמי אעיר כי הסוגיה של סיווג פעולותיו של אדם המכניס או מוציא פעוט או חסר ישע מתוך רכב כ"שימוש" לפי חוק הפיצויים, בפרט במשמעות של "כניסה" או "ירידה" מן הרכב, אינה פשוטה (וראו המקרה הנדון ברע"א 8851/18 עיריית נס ציונה נ' פלונית והערת השופטת וילנר שם, בפסקה 11 (17.7.2019)), וכך גם הדוגמא בדבר כניסה למושב האחורי לצורך לקיחת ציוד אישי (וראו הדיון ברע"א 8744/18 הנ"ל). מכל מקום, לא זה המקרה שלפנינו. בנסיבות המקרה דנן, לנוכח הלכת רחימי והמגמה לצמצם את צורות השימוש ברכב מנועי לאלו הנופלות בדרך הטבעית והפשוטה של המונח – הימצאותה המתמשכת של המנוחה ברכב ההסעה, שעות לאחר הדממת מנוע הרכב ונעילת דלתותיו, אינה עולה כדי שימוש ברכב מנועי, אם בחלופת ה"נסיעה" אם בחלופת ה"החנייה".

19. אין בכוחן של מילים כדי לתאר את האסון הנורא שפקד את המערערים, שאיבדו את בתם הפעוטה בטרם עת, ועוד לא מלאו לה שלוש שנים. ליבנו עם המערערים ואנו כואבים את כאבם. עם זאת, לנוכח כל האמור, אין מנוס מלקבוע כי האירוע שלפנינו אינו נופל בהגדרת המונח "תאונת דרכים" שבחוק הפיצויים כך שאין בכוחו של החוק כדי לסייע להם.

לנוכח המסקנה כי חוק הפיצויים לא חל על התביעה, מתייחר הצורך להידרש
ליתר הטענות שהעלו קרנית והמבטחת.

20. סוף דבר, הערעור נדחה.

לנוכח נסיבותיו הטרגיות של המקרה, לא יעשה צו להוצאות.

ש ו פ ט

השופט ג' קרא :

אני מסכים.

ש ו פ ט

השופט א' שטיין :

אני מסכים.

ש ו פ ט

לפיכך הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט י' עמית.

ניתן היום, ו' באדר א התשפ"ב (7.2.2022).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט