



## בבית המשפט העליון

דנ"א 7340/20

לפני: כבוד השופט נ' הנדל

המבקשת: פלונית

נגד

המשיבים:

1. פלוני
2. קרנית
3. היועץ המשפטי לממשלה
4. פלוני
5. פלוני
6. הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ
7. מדינת ישראל- משרד האוצר
8. מדינת ישראל- משרד התחבורה
9. מדינת ישראל

בקשה לדיון נוסף על פסק דינו של בית משפט זה בע"א 7023/19; רע"א 7451/19 ו-רע"א 8051/19 שניתן ביום 12.10.2020 על ידי כבוד השופטים: י' עמית, ד' ברק-ארז וד' מין

בשם המבקשת: עו"ד יונית נחום

### החלטה

לפנינו בקשת דיון נוסף בפסק דינו של בית המשפט העליון בהרכב של שלושה שופטים, בשלושה ערעורים שאוחדו (בע"א 7023/19, רע"א 7451/19 ו-רע"א 8051/19, מיום 12.10.2020 (להלן: פסק הדין)). בפסק הדין קבעו ברוב דעות השופט י' עמית והשופט ד' מין, כנגד דעתה החולקת של השופטת ד' ברק-ארז, כי אופניים חשמליים לא חוסים תחת ההגדרה של "רכב מנועי" בסעיף 1 לחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים).

1. מזאת תקופה הועמדו בתי משפט השלום ובתי המשפט המחוזיים בפני הצורך לספק פתרונות משפטיים בכל הנוגע לכלים תחבורתיים חדשים, אשר החלו למלא את כבישי ישראל – הם האופניים החשמליים. שאלת סיווגם הנכון של האופניים החשמליים תחת חוק הפיצויים הועלתה במסגרת תביעות פיצויים, שהן תולדה של אירועים בהם משתמשי אופניים חשמליים נקלעו לתאונה עם כלי רכב אחרים או עם הולכי רגל. בשאלה האמורה עסקו גם שלושת הערעורים שנידונו במאוחד בפסק הדין מושא הבקשה, אשר במסגרתו הנושא הועלה ונידון לגופו לראשונה בפני בית משפט זה.

יש להקדים לדיון בבקשה הסבר קצר על אודות האופניים החשמליים, מבלי לחטוא בפירוט יתר. אופניים חשמליים הם אופניים בעלי שני גלגלים, אשר מותקן בהם מנוע חשמלי המופעל באמצעות פעולת הדיווש. כך באופניים חשמליים "תקניים", אשר מהירותם אינה עולה על 25 קמ"ש. יצוין כי את כבישי הארץ ממלאים, למרבה הצער, גם אופניים חשמליים "לא תקניים"; קרי, אופניים שעברו "שדרוג" מסוג כלשהו המאפשר להם לנסוע במהירות גבוהה מזו, או כזה המשנה את מידת הסתמכותם על הכוח המכני-חשמלי שלהם בניגוד לסעיפים 1 ו-39טז לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961. האופניים החשמליים מצויים בשימוש בישראל כבר מעל לעשור. אולם כלל האלמנטים הקשורים בשימוש בהם הוסדרו בחוק אך באופן חלקי. כך, בעוד שסוגיות הקשורות בהטלת חובות רישוי ורישום, ואף הוראות בעניין חבישת קסדות מגן זכו להתייחסות מצד מחוקק המשנה (ראו למשל: פקודת התעבורה [נוסח חדש]; תקנות התעבורה), הסדרת תחום הפיצוי והביטוח בעניינם לוקה בחסר.

2. לקביעה אם אופניים חשמליים מהווים "רכב מנועי" לפי הגדרתו בחוק הפיצויים השלכות אפשריות שונות, אשר נמנו גם בפסק הדין בו עסקינן ועל כן יוזכרו בקיצור נמרץ. ראשית, הקביעה משליכה על סוג התביעה שיוכלו להגיש הולכי רגל אשר נפגעו מהיתקלות עם אופניים חשמליים. סיווג אופניים חשמליים כרכב מנועי, יגרור החלה של חוק הפיצויים; בעוד שסיווגם כרכב בלתי-מנועי, יותיר את החלתם של דיני הנזיקין הכלליים על כנה (כגון פקודת הנזיקין [נוסח חדש]). שנית, הקביעה משליכה גם על זהותו של החייב בפיצוי, שיכולה להיות רוכב האופניים עצמו או חברת ביטוח במקרה שבו האופניים החשמליים יסווגו כ"רכב מנועי" ומשתמשיהם יחויבו בחובת ביטוח כתוצאה מכך (כך לפי פקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970. סוג התביעה שתוגש וזהותו של החייב בפיצויים יכולים שישפיעו גם על הסיכוי של הניזוק להיפרע בגין הנזק שנגרם לו עקב ההיתקלות עם אופניים חשמליים, ולעיתים גם על גובה הפיצוי שיוכל לקבל הניזוק על הנזק שספג, כאשר תחת חוק הפיצויים סיכוי של הניזוק להיפרע

על הנזק שנגרם לו ממילא גבוהים יותר. זאת, הודות לשניים: האחד הוא היעדר הצורך להוכיח את התקיימות יסודות עוולת הרשלנות במסגרת תביעה המוסדרת תחת חוק הפיצויים, המחיל משטר של אחריות מוחלטת (ראו למשל סעיפים 2 ו-3 לחוק הפיצויים; להרחבה ראו יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (מהדורה רביעית, 2013)). השני הוא יכולתו של הניזוק לזכות בפיצוי תחת חוק הפיצויים גם כאשר זהותו של המזיק אינה ידועה לו או שעולה קושי אחר להיפרע מן המזיק, דרך קרנית – תאגיד ציבורי שהוקם במטרה לפצות נפגעי תאונות דרכים אשר מתקיימת בעניינם אחת מן העילות המנויות בסעיף 12 לחוק הפיצויים.

השלכה שלישית שיש לקחת בחשבון לגבי סיווג האופניים החשמליים בתור "רכב מנועי" היא השפעתו על כדאיות השימוש בכלי. הקביעה כי אופניים חשמליים נכללים בהגדרתו של "רכב מנועי" תחייב רוכבי אופניים חשמליים לבטח עצמם (ראו לעיל פקודת ביטוח רכב מנועי). חובה זו עשויה לגרום למצב בו לא ישתלם למשתמשים להחזיק באופניים חשמליים מבחינה כלכלית או לחלופין – לבטחם; שכן, בעוד שסכום עלות רכישת האופניים החשמליים זניח יחסית, סביר שחובת הביטוח תטיל על ציבור המשתמשים בהם נטל כספי משמעותי וארוך טווח אשר כלל לא ברור אם ירצו, או יוכלו, לשאת בו. חוסר כדאיות כלכלית מסוג זה עלול להוות תמריץ שלילי ביחס לשימוש באופניים החשמליים, שעל יתרונותיהם הברורים – ביניהם: תרומתם לשמירה על איכות הסביבה, הפחתת העומס בכבישים והיותם כלי תחבורה זול, נוח ונגיש – אין צורך להכביר מילים. מתוך שכך, הטלת חובת ביטוח על משתמשי האופניים החשמליים עלולה להביא לתופעה של תת-ביטוח, אשר תחשוף את רוכבי האופניים החשמליים שלא מבטחים עצמם לסיכונים פיסקליים שונים ואף עלולה להציבם בסכנת העמדה לדין פלילי. כמובן שהרשימה שפורטה בפסקה זו לא נועדה לקבוע מסקנות משפטיות מחייבות. אלא, אך להצביע על השלכות אפשריות של סיווג הכלי מכוח הדין הקיים.

פסק דינו של בית המשפט העליון

3. רכב מנועי מוגדר, בתצורתו הבסיסית, בסעיף 1 לחוק הפיצויים בתור: "רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית". בהתייחס לאופניים חשמליים, עיקר המחלוקת בין שופטי ההרכב נסבה סביב מידת התקיימותו של התנאי הדורש כי הכלי ינוע בכוח מכני.

השופט עמית, שכתב את דעת הרוב, סקר באריכות את ההסדרה של האופניים החשמליים בחקיקת משנה, וכן עמד על ההיסטוריה החקיקתית והפסיקתית של פרשנות המונח "רכב מנועי", תוך בחינת מאפייניהם של האופניים החשמליים לאורם. על בסיס

דברים אלה, הגיע לידי מסקנה כי אופניים חשמליים אינם נכללים תחת ההגדרה של "רכב מנועי" בחוק הפיצויים. לו נלך בנתיבי המסלול שהובילוהו לאותה מסקנה, נראה כי לאחר שמצא שבהתייחס לאופניים חשמליים המונח "רכב מנועי" כלשונו בחוק יכול שיסבול את שתי הפרשנויות, וכי ההיסטוריה החקיקתית של החוק ופרשנותו בפסיקה לא מספקות מענה חד-משמעי לשאלת סיווג האופניים החשמליים גם כן, פנה לפרשנות תכליתית של המונח "רכב מנועי". זו נסמכה על מטרתו הסוציאלית של חוק הפיצויים, שפורש תוך שמירה על הרמוניה חקיקתית לצד פקודת התעבורה ופקודת ביטוח הרכב המנועי, וכן על שיקולי מדיניות משפטית רצויה לפי השקפתו. בין שיקולי המדיניות שהזכיר, היו השפעות הסיווג של האופניים החשמליים בתור "רכב מנועי" על הקופה הציבורית, שוק התחבורה והביטוח וקשיים מעשיים אחרים אשר נידונו לעיל, כמו יצירת תמריץ שלילי לשימוש באופניים החשמליים והתוצאה הצפויה והקשה של תופעת תת-הביטוח בקרב ציבור המשתמשים באופניים החשמליים. חיזוק לפרשנותו כי האופניים החשמליים אינם עונים על ההגדרה של "רכב מנועי" מצא השופט עמית בעובדה שלא חלות על משתמשי האופניים החשמליים חובות כגון הוצאת רישיון, רישוי וביטוח, המקשה על היכולת להטיל עליהם אחריות פיצוית. כן הוטעם שקביעתו לפיה אין לראות באופניים החשמליים "רכב מנועי" נכונה גם ביחס לאופניים חשמליים "שאינם תקינים". זאת מפני שנתוני היצרן הם אלו אשר על בסיסם יש לבחון את סיווגו של הכלי, בדומה לכלים תחבורתיים אחרים אשר שינויים לא משנה מטבעם.

הגם שהשופט מינץ הגיע למסקנה זהה לזו שאליה הגיע השופט עמית וקבע גם הוא כי אופניים חשמליים אינם עונים על הגדרתו של המונח "רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפיצויים, נימוקיו היו אחרים. הוא גרס כי בחינת לשון סעיף 1 לחוק הפיצויים מגלה במפורש כי האופניים החשמליים לא נמנים תחת ההגדרה האמורה. הוא הדגיש כי מחוקק המשנה כינה את האופניים החשמליים "אופניים עם מנוע עזר" [ההדגשות במקור]. מכאן למד שמנוע העזר כשמו כן הוא: תפקידו הוא אך לסייע לרוכב האופניים בפעולת הדיווש וההנעה – שהיא הפעולה העיקרית הנדרשת להפעלת האופניים החשמליים. לכן, לעמדתו, מנוע העזר אינו משנה את מהותם של האופניים בהם הותקן והופכם ל"רכב מנועי". עוד ציין השופט כי הסיכון הנשקף מהאופניים החשמליים לשאר משתמשי הדרך דומה יותר לסיכון הנשקף מאופניים רגילים מאשר לרכבים מנועיים, ועל כן סבר כי משטר האחריות המוחלטת המוחל במסגרת חוק הפיצויים לא נועד להתמודד עם תאונות הנגרמות עקב השימוש באופניים חשמליים.

השופטת ברק-ארז, בדעת מיעוט, סברה כי אופניים חשמליים חוסים תחת ההגדרה של "רכב מנועי" בחוק הפיצויים. קביעה זו השתיתה על מספר טעמים. הראשון

והעיקרי שבהם הוא נוסח המונח "רכב מנועי" בחוק, המדגיש, גם "בשפת בני אדם" כלשונה, את הסתמכותם של האופניים החשמליים על כוח המנוע המותקן בהם. לשיטתה, עצם העובדה שתנועת האופניים החשמליים משלבת פעולת דיווש לא מאיינת את פעולתו של המנוע עצמו, אשר לדידה: "הוא המכוון את ייחודם, והוא שנתן להם את שמם. הוא התוספת שבלעדיה אין" (פסקה 29 לחוות דעתה). סיבה נוספת שעל בסיסה קבעה כי אופניים חשמליים עונים להגדרה של "רכב מנועי" בחוק היא הפרשנות התכליתית של חוק הפיצויים. השופטת ברק-ארז הדגישה כי תכלית החוק היא מתן מענה לנזקי השימוש ברכבים מנועיים נוכח הסיכון הגדול הנשקף מהם, העולה בהחלט, לשיטתה, גם מאופניים חשמליים. עניין זה זוכה למשנה תוקף בשל נתונים המגלים כי יש בנמצא אופניים חשמליים "לא תקינים" רבים הממלאים את כבישי הארץ, שזוכים על ידה לכינוי "אופניים חשמליים מהירים". נדמה שלא בכדי. היות שמהירותם הגבוהה מגבירה, כפועל יוצא, את הסיכון הנשקף מהם. כן התייחסה השופטת גם לצורך להסדיר חידושים אפשריים בתחום הכלים התחבורתיים, אשר לגרסתה לא מקבל מענה מצדו של המחוקק ולא מצדם של שופטי דעת הרוב.

כפי שהוזכר, משמעותה של הקביעה לפיה אופניים חשמליים אינם באים בגדרו של המונח "רכב מנועי" בחוק הפיצויים היא שכאשר מתרחשת תאונת דרכים בין "רכב מנועי" ובין אופניים חשמליים, תקינים ולא תקינים כאחד, רוכב האופניים יזכה לפיצוי מטעם חברת הביטוח של נוהג הרכב, בדומה לדין החל בעניינם של הולכי הרגל. זאת בשעה שביחס להיתקלות רוכב אופניים חשמליים לבין הולך רגל יחולו דיני הנזיקין הכלליים. השופטת ברק-ארז הבהירה, כי לו דעתה תתקבל והאופניים החשמליים יוגדרו בתור "רכב מנועי", רוכבי האופניים החשמליים היו מחויבים בחובת ביטוח. תחת אפשרות זו, במקרה שבו רוכב אופניים חשמליים שאינו מבוטח היה נקלע לתאונה עם כלי רכב אחר לא הייתה עומדת לו הזכות לפיצויים ממבטח הרכב שמולו. בעוד שאם אותו רוכב אופניים חשמליים לא מבוטח היה פוגע בהולך רגל, זה האחרון היה זכאי לפיצויים מטעם קרנית.

4. מחלוקת נוספת שהתגלעה בין שופטי ההרכב ביחס לסיווג האופניים החשמליים ועולה מן ההסבר לעיל, עסקה בעקיפין גם בשאלה את זכויותיהם של מי יש לבכר – אלו של המשתמשים באופניים חשמליים או אלו של הולכי הרגל הנפגעים מתאונות עם אופניים חשמליים. בעניין זה, עמדתו של השופט עמית הייתה כי מפני שרובם המכריע של הנפגעים בתאונות המערבות אופניים חשמליים הם המשתמשים בהם, ומפני שהללו נפגעים באופן חמור יותר (מתן שחק אופניים, אופניים חשמליים וקורקינטים חשמליים: נתונים על תאונות, נפגעים, הסדרה ופיקוח 3 (הכנסת, מרכז מחקר ומידע, 2018)), ראוי

כי הדין יגלה התחשבות מיוחדת דווקא בהם. מה גם שכפי שצוין, לרשותם של הולכי הרגל הנפגעים מאופניים חשמליים כיום עומד המסלול הנזיקי הרגיל והם לא נותרים מחוץ לפרישת הגנת החוק. מנגד, השופטת ברק-ארז גרסה כי יש ליתן עדיפות דווקא להולכי הרגל, ולו בשל הסיבה שהם לא יוצרי הסיכון ולא אלו הנהנים מן הפעילות המסוכנת. ביחס למחלוקת זו העיר השופט מינץ, ברוח דומה לזו של השופטת ברק-ארז, כי יש לבחון בהקשר זה מי הנהנה מן ההתנהגות המסוכנת ומי זה אשר נושא בעלויות התממשות אותו הסיכון, ולא רק את שאלת תדירות הפגיעות וחומרתן ביחס למי מן הצדדים. לבסוף מצא השופט מינץ כי לא ממקומו של בית המשפט להידרש לתעדוף זה כלל וכלל, שהרי השאלה על מי לשאת בעלויות התממשותו של הסיכון הנגזר מן השימוש באופניים החשמליים היא עניין למחוקק.

בהקשר דומה ובטרם נעבור לבחינת הבקשה, יוער כי השופטת ברק-ארז והשופט מינץ הסתייגו מבחירת השופט עמית להביא בחשבון שיקולי מדיניות לבר-משפטיים לצורך ההכרעה בסוגיית סיווג האופניים, כמו שיקולים סביבתיים ושיקולי עלות-תועלת בעלי השלכות חלוקתיות. לדידה של השופטת ברק-ארז, סוגיות אלה נוגעות למדיניות כלכלית וחברתית ועל כן ההכרעה בהן מונחת דווקא על כתפיהן של רשויות השלטון. השופט מינץ גם כן הדגיש כי מלאכת הפרשנות השיפוטית צריכה להסיג עצמה מלהכריע בשיקולים מעין אלו, המערבים הפעלת שיקול דעת מנהלי. בתגובה, השופט עמית הטעים כי על בית המשפט העוסק במלאכת פרשנות החקיקה להתחשב בשיקולים כגון דא, כדי לעמוד על תכליתו הסובייקטיבית של החוק העומד לבחינה, להביא להרמוניה חקיקתית ולתת את הדעת, תוך כך, לפרשנות שנתנה הרשות המנהלית לדבר החקיקה.

#### טענות הצדדים

5. בבקשה דנן נטען כי בפסק הדין ניתנה הלכה חדשה, קשה וחשובה ועל כן היא מקיימת את התנאים לקיום דיון נוסף בהתאם לאמור בסעיף 30(ב) לחוק בתי המשפט [נוסח משולב], התשמ"ד-1984. לשיטת המבקשת והמשיבים 5-6, להלכה שנקבעה בפסק הדין השלכות חברתיות וכלכליות משמעותיות, שכן היא עלולה לגרור קשיי פרשנות בכל הנוגע לסיווגם של כלי רכב חשמליים, אשר השימוש בהם הופך לתדיר ורב יותר עם הזמן. עוד הוסיפו כי פרשנות דעת הרוב בפסק הדין קשה ליישום, ואף מנוגדת לפסיקה המפרשת את מטרת חוק הפיצויים ככזו שנועדה למנוע מצב בו נפגעי תאונות דרכים, ביניהם הולכי רגל, יוותרו ללא פיצוי. בהקשר זה, נטען שההתחשבות בשיקולי מדיניות חברתית-כלכלית לצורך ההכרעה בסיווג האופניים החשמליים אינה ראויה ולא צריכה שתגבר על זכויות נפגעי תאונות דרכים לפיצוי. כן הוזכר כי קיומה של חובת רישוי,

רישום וביטוח לא מהווה תנאי להגדרת כלי רכב בתור "רכב מנועי", ועל כן היעדרה לא צריכה לעמוד לרועץ בכל הנוגע להכרה באופניים חשמליים כ"רכב מנועי". כמו כן, צוין כי בכך ששופטי ההרכב נחלקו בדעותיהם יש כדי להצדיק היענות לבקשת הדיון הנוסף, אשר יבהיר את המצב המשפטי בכל הנוגע לסיווגם של האופניים החשמליים ושל כלים תחבורתיים מסוג דומה גם בעתיד.

6. המשיבה 2 והמשיב 4 מצידם טוענים כי בפסק הדין מושא הבקשה לא נקבעה כל הלכה חדשה המצדיקה קיומו של דיון נוסף, שהרי אין בנמצא בפסיקה קודמת של בית המשפט העליון אשר פסק הדין סטה ממנה. נוסף על כך נטען כי פסיקת בית המשפט בעליון לא באה בגדרם של המקרים החריגים והנדירים המצדיקים היענות לבקשת דיון נוסף. עוד הוזכר כי כל טיעוני המבקשת זכו להתייחסות ותשובה מנומקת בפסק הדין, ומשלא נטענו טיעונים חדשים, מדובר בניסיון ערעור נוסף אשר אין לו מקום במסגרת הליך זה. לגופם של דברים, נטען כי פסק הדין הביא לפישוט ההליכים המשפטיים בעניין האופניים החשמליים, בין היתר עקב הקביעה כי לא מתעורר צורך להבחין בין אופניים תקינים לכאלו שאינם תקינים. לבסוף, נטען כי אף אם יאמר שבפסק הדין נקבעה הלכה חדשה – ולגישת המשיבה 2 והמשיב 4 לא כך הוא – מדובר בפיתוח של ההלכה הקיימת, אשר אינו מצדיק קיום דיון נוסף.

דיון והכרעה

7. לאחר עיון בפסק הדין ובטענות הבקשה, הגעתי לכלל מסקנה כי דין הבקשה להידחות. סעיף 30(ב) לחוק בתי המשפט קובע כי דיון נוסף יתקיים כאשר נפסקה הלכה העומדת בסתירה להלכה קודמת של בית המשפט העליון, או שמפאת חשיבותה, קשיותה או חידושה ראוי לקיים בה דיון נוסף. נוכח הנימוקים שיפורטו כעת, מצאתי כי תנאים אלה לא מתקיימים ביחס לבקשה הנבחנת.

ראשית, הקריאה בפסק הדין מעלה כי קשה לקבוע שההלכה המשתמעת ממנו עומדת בסתירה לפסיקה אחרת שניתנה על ידי בית משפט זה. זאת, הן ביחס לפרשנות המקובלת של המונח "רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפיצויים והן ביחס לקביעה כי אופניים חשמליים לא באים בגדרו. הגם שסוגיית סיווג האופניים החשמליים הגיעה לראשונה לפתחו של בית משפט העליון במסגרת פסק הדין בו עסקינן (להוציא העתירה בבג"ץ 6917/17 אסל בר לביא נ' המפקח על הביטוח באגף שוק ההון הביטוח (10.6.2018) שנדחתה על הסף בשל אי מיצוי הליכים מקדמיים), ברי כי שופטי דעת הרוב פסעו בהכרעתם על קרקע חרושה היטב, בדמות פסיקה ענפה אשר התרכזה במלאכת פרשנות המונח "רכב מנועי". אל לנו לשגות: נסיבות המקרה אומנם ייחודיות וחדשניות, אולם

העקרונות הפרשניים שלאורם נבחנו מקובלים וידועים (דנ"א 7141/16 מגדל חברה לביטוח בע"מ נ' תקווה - כפר להכשרה מקצועית בגבעות זייד בע"מ, פסקה 13 (26.12.2016)). הואיל וכך, לא מצאתי כי המסקנה שהגיעו אליה שופטי דעת הרוב נעדרת תימוכין בפסיקה. בד בבד, מקובל עלי כי ניתן לראות בפסיקה האמורה פיתוח של ההלכות הקיימות בדבר פרשנות המונח "רכב מנועי". אולם כבר נפסק כי בפיתוחו של כלל פסיקתי גרידא אין כדי להצדיק בהכרח קיום הליך של דיון נוסף (דנ"פ 8439/10 מדינת ישראל נ' אלון כהן, פסקה 11 (22.2.2011)). זאת ועוד, יוזכר כי בניגוד לנטען בבקשת הדיון הנוסף, עצם קיומה של דעת מיעוט לא מצדיקה, כשלעצמה, קבלתה של בקשת דיון נוסף או מהווה אינדיקציה לקיומה של הלכה חדשה (דנ"א 1523/17 גליק נ' משטרת ישראל (27.7.2017)). מן המקובץ עולה אפוא כי גם מגוון הדעות שהובעו על ידי שופטי ההרכב ונימוקיהם השונים אינם עוגן יציב דיו להיאחז בו בבואנו לדון בבקשה מסוג זה.

לא זו אף זו, דומני כי לו היו שופטי ההרכב מוציאים תחת ידם קביעה הפוכה, לפיה האופניים החשמליים צריכים להימנות תחת הגדרת המונח "רכב המנועי", או אז היה יותר מקום לשקול את הטענה בדבר היווצרותה של הלכה חדשה. השופטת ברק-ארז, בהקשר זה, הייתה מודעת היטב להשלכות הרחבות של עמדתה הפרשנית המבקשת לכלול את האופניים החשמליים בהגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים על שוק התחבורה והביטוח. כך למשל, השופטת ברק-ארז הציעה כי יש להחיל את פסק דינה, שמשנה מן הדין הנוהג, באופן פרוספקטיבי ורק לאחר מתן "תקופת השהיה" מספקת עבור המחוקק לבחינת ההסדר הרצוי בנושא. אך לא זה היה המקרה משנותיה השופטת ברק-ארז בדעת מיעוט. דעת הרוב שנתקבלה למעשה אשררה את המצב הקיים – לפחות מבחינת ההשפעות על שוק הביטוח והרישוי. אם כי לא בשל כך הגיעו למסקנה אשר הגיעו. יצוין כי בלאו הכי לא עמדה בפני רוכבי אופניים חשמליים האפשרות לרכוש פוליסת ביטוח חובה, גם לא בפני אלו המחזיקים אופניים חשמליים "תקניים". בהינתן עובדה זו, לקביעה בפסק הדין השלכות מצומצמות, במידה רבה, גם על אינטרס ההסתמכות של משתמשי הדרך השונים; שכן, הזכאות לפיצוי או החובה לפצות נותרו בדיוק כשהיו. אשר על כן, נקל להבחין כי אין בפסיקה האמורה כדי לשנות "באורח מהותי" נורמות ששררו עובר להלכות שנדונו והוכרעו בפסק הדין (דנ"א 3455/05 עטיה נ' שחר (11.10.2005)), ובכך להצדיק עריכתו של הליך דיון נוסף. לא מן הנמנע להדגיש בהקשר זה את הכלל המוכר לפיו היענות לבקשות דיון נוסף עניין חריג הוא, שימצא מתאים רק במקרים נדירים ביותר המצדיקים זאת (דנ"א 3113/03 א.מ. חנויות ירושלים 1993 בע"מ נ' עיריית ירושלים (10.07.2003)); דנ"א 602/05 כהן נ' "מגדל" חברה לביטוח בע"מ, פסקה 3 (5.5.2005); יגאל מרזל "סעיף 18 לחוק יסוד: השפיטה – 'דיון נוסף' בדיון

הנוסף" ספר דורית ביניש 181, 186-188 (2018)). לאור האמור, לא זה הוא המצב בענייננו.

8. למעלה מכך, כידוע אין הליך הדיון הנוסף נועד לפתוח לעיון מחודש את בחינת עניינם הקונקרטי של הצדדים (דנ"א 21/89 כהן נ' אושיות חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מה(3) 499 (1991)). משמצאתי שאין ממש בטענות הנוגעות ליצירתה של הלכה חדשה וסותרת אשר מצדיקה עריכת דיון נוסף, נותרנו עם טענות ערעוריות מובהקות, שזכו כולן להתייחסות מפורטת ואינן מצדיקות קיום הליך דיון נוסף (דנ"א 2931/18 שיבלי נ' מדינת ישראל – רשות מקרקעי ישראל, פסקה 4 (9.5.2018)). לא מיותר לציין בהקשר זה כי בית המשפט למד היטב את הנושא הנידון וניהל בירור מעמיק, ממצה וענייני אשר יורד ללב ליבה של הסוגיה. קריאה מדוקדקת בפסק הדין המנומק שכתבו שופטי ההרכב, הנפרש על קרוב ל-100 עמודים, מעלה כי בבואו להכריע במחלוקת שניצתה באשר לסיווגם המתאים של האופניים החשמליים תחת חוק הפיצויים עמדו בפני בית המשפט מגוון השיקולים והפרשנויות השונות שראוי היה שילקחו בחשבון. מן השקלא והטריא שחשף כל אחד משופטי ההרכב בפסק דינו אנו למדים כי נקודת הראות של כל אחד מן הצדדים זכתה להתמודדות ומענה, על מלוא כובד משקלה.

סבורני כי נוכח טענת המבקשת לפיה ההכרעה בעניין האופניים החשמליים הביאה ליצירת "אי ודאות משפטית" ביחס להתמודדות עם סיווג כלים תחבורתיים חדשים במסגרת תביעות פיצויים, יש לחדד כי ביותר ממובן אחד יש בפסק הדין הנידון דווקא כדי להקל על חוסר הוודאות אשר שרר עד כה. לכל הפחות בנוגע לסיווגם של האופניים החשמליים, התקניים והלא תקניים כאחד. ההכרעה הברורה והמנומקת שיצאה מבית משפט זה צפויה לשים סוף לריבוי ההתדיינות בנושא, להביא להאחדה של פסיקות בתי משפט קמא בענייני תביעות פיצויים של ניזוקי גוף עקב תאונות דרכים ולהבהיר מהי המסגרת החוקית המתאימה לכל מקרה ומקרה שמתעורר מהיתקלות בין רוכב אופניים חשמליים למשתמש דרך אחר.

9. אין חולקין על כך שההסדרה החקיקתית של האופניים החשמליים ושל כלים תחבורתיים אחרים שהחלו לצוץ בשנים האחרונות על כבישי ישראל מהווה עניין עקרוני ותקדימי, אשר צפויות להיות לו השלכות משמעותיות גם על נסיבות חדשות שצפויות להתעוררנה. אפשר רק לשער כי הסוגיה הנזכרת וסוגיות "שכנות" עוד יגיעו לפתחם של בתי המשפט בעתיד הנראה לעין. על כן, אין לי אלא לחזק את שלל הקריאות שנשזרו בחוות דעתם של שופטי ההרכב ביחס להתערבותו המתבקשת של המחוקק בסוגיה. האסדרה החסרה של הנושא רחבה הרבה יותר מהגדרת האופניים החשמליים כ"רכב מנועי" על פי חוק הפיצויים. זו קשורה בטבורה גם לאפשרות הביטוח העומדת בפני

משתמשי האופניים החשמליים, קביעת פרמיית הביטוח עבורם מקום בו תוחל חובה לבטחם, סוגיות הנוגעות לאכיפה, רישום, רישוי והזכאות לו, וכן השקעות תקציבים ביצירת תשתיות ראויות עבור רוכבי אופניים חשמליים וכלים תחבורתיים מסוג דומה. היבטים אלה ועוד רבים ואחרים מעידים על הצורך ההולך וגדל להתקנת חיקוקים שהם תוצר של מלאכת מחשבת מעמיקה. כזו המתכללת את שלל האינטרסים השונים העומדים על הפרק, החל משיקולי בטיחות בדרכים וכלה בשיקולי איכות הסביבה, תוך מתן מענה מספק להשלכותיה של כל קביעה נחרצת לכאן או לכאן. לא נעלם מעיני כי בתפקיד נוכחת-נפקדת בפסק הדין מושא בקשה זו עומדת גם שאלת ההכרה בקורקינטים חשמליים וכלים תחבורתיים אחרים, כדוגמת הסגנוני ('רכינוע'), בתור "רכב מנועי" – על כל המשתמע מכך. הפופולאריות של כלים אלה הולכת ועולה גם כן, וראוי כי דבר חקיקה עתידי בניהול ייתן מענה מלא ומספק גם בהתייחס לקושיות שהללו מניבים.

נסיים בסיכום הנקודה האחרונה. החלטתי שלא להעתר לבקשה על פי הקבוע בסעיף 30 לחוק בתי המשפט והפסיקה העוסקת בפרשנותו. לצד נימוקים משפטיים אלה, נכון לציין היבטים מעשיים הנוגעים לאינטרס הציבורי במובנו הרחב. פסק הדין מתמקד בסוגיה הלשונית והפרשנית של המונח "רכב מנועי" המצוי בחוק הפיצויים, אך מוצגים בו גם שיקולי מדיניות מורכבים ועדינים. שופטי ההרכב העלו הצעות שונות לפיתוח הדין באופן שיתן מענה לבעיות שעשויות להתעורר כתוצאה מעמדותיהם השונות. אין בכך ביקורת, אלא הדגשה נוספת לחשיבות מתן דעת המחוקק לסוגיה זו ולסוגיות משיקות באופן מקיף. נראה כי בשני המסלולים שהוצגו בפסק הדין קמא נדרשת השלמה על ידי המחוקק. רוצה לומר, כי ביחס לכל תוצאה יתעורר צורך לבחון את העניין תוך התחשבות במלוא השיקולים שהוצגו על ידי שופטי ההרכב. לדעתי עבודה זו, נוכח מורכבות הנושא והשלכותיו רחבות ההיקף על שוק התחבורה והביטוח, נכון שתעשה על ידי המחוקק. האחרון מצויד בכלים ייחודיים, ובהם היכולת לערוך מחקר ולבחון את עמדותיהם של מומחים מדיסציפלינות שונות תוך שקילת התוצאה הרצויה בפורום רחב של מקבלי החלטות. מובן הוא כי מלאכה זו תדרוש השקעת משאבים וזמן. ברם, לאור העלייה בתדירות השימוש באופניים חשמליים, המשפיעה על היקף הנזק שנגרם למשתמשי הדרך ובהם גם הולכי רגל, ניתן לסבור כי יפה לה, להתקנת החקיקה המסדירה, שתיעשה שעה אחת קודם. גם לעניין זה ניתן משקל מצטבר בהחלטה זו.

10. מהטעמים האמורים, לא ראיתי מקום להורות על קיום דיון נוסף. הבקשה נדחת. נוכח נימוקיי, לא יעשה צו להוצאות.

ניתנה היום, כ' באדר התשפ"א (4.3.2021).

ש ו פ ט