

"תאונה" בספארי

אסף יעקב¹

המאמר עוסק בתאונה המשפטית שהתרחשה בפסק דינו של בית המשפט העליון בפרשת הספארי. המאמר מראה כי פסק דין זה אינו עולה בקנה אחד עם פסיקה קודמת של בית המשפט העליון בהקשר של הגדרת "תאונת דרכים" ואף לא נתמך על ידי שיקולי מדיניות המצדיקים את תוצאת המשפט. נקודת המוצא והעוגן למאמר הם הקביעה לפיה מקרה שבו עדר אנטילופות חוצה את שביל היציאה מהספארי ופוגע ברכב וביושבים בו עונה להגדרת "תאונת דרכים". מנקודה זו יוצא המאמר לבחינה של ההסברים התאורטיים להסדרת תחום תאונות הדרכים, אגב סקירה ביקורתית של הפסיקה בתחום. המאמר מנסה להצביע על מגמות שונות בפסיקה בית המשפט העליון בעבר ובהווה ומציע לעצב גישה פרשנית שיפוטית מרסנת להגדרת תאונות שעומדות על קו התפר שבין תאונת דרכים לתאונה "אחרת".

א. מבוא. ב. פסיקת הערכאות השונות בעניין הספארי; 1. פסק דינו של בית משפט השלום; 2. החלטת בית המשפט המחוזי בערעור; 3. החלטת בית המשפט העליון. **ג. אסדרת האחריות הנזיקית מכוח חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים;** 1. רקע; 2. המבחן התחברותי. **ד. פרשת הספארי – בחינה מחודשת;** 1. שיקולי מדיניות; א. אפיון הפעילות וטיבה; ב. שיקול הכיסוי הביטוחי החלופי; 2. שיקולים מערכתיים – מגמות, התאמה לפסיקה קודמת, ודאות ואמון הציבור; א. סיווג כלי רכב ככלי מנועי; ב. פעולות פריפריאליות או אגביות לפעולות הנהיגה; ג. פרשנות החזקות המרבות; ד. סיבתיות; 3. הצעות חוק לקיבוע סטטוטורי. **ה. סיכום.**

א. מבוא

רכב עומד בנתיב היציאה מן הספארי בעודו ממתין לתורו לצאת את הפארק. במהלך ההמתנה עולות על הרכב בפתאומיות כמה אנטילופות וגורמות לרכב נזק רכוש רב. כמו כן, נגרמת לבאי הרכב בהלה גדולה, ולחלק מהנוסעים כנראה אף פגיעות גוף. אירוע זה, שהתרחש לפני כמה שנים, בשלהי שנת 2015, שימש מקור להתדיינות משפטית ארוכה שהשתרעה על פני שלוש ערכאות. התנהלות משפטית ארוכה – מדוע? באי הרכב תבעו את הספארי מכוח פקודת הנזיקין בגין נזקי הרכוש והגוף שנגרמו להם.² בעוד הספארי ניאות לפצות את בעל הרכב על נזק הרכוש שנגרם לרכבו, הוא מיאן לפצות את באי הרכב על הטרואמה הגופנית שעברו. הספארי טען להגנתו כי מדובר בתאונת דרכים

¹ פרופסור-חבר, בית הספר רדזינר למשפטים, אוניברסיטת רייכמן. ברצוני להודות לדור פסקא, יוני לבני ונועה שלו על שיחות והערות חשובות ומועילות לטיטה קודמת של מאמר זה. ברצוני להודות גם לעוזרות המחקר ירדן כרמלי וטל אלמקיס על עזרה מצוינת במחקר.

² ת"א (שלום ת"א) 53321-07-17 פלונים נ' המרכז הזואולוגי תל אביב-רמת גן בע"מ (נבו 18.2.2019) (להלן: פרשת הספארי, בית משפט השלום).

וכי בשל כך לא קמה עילת תביעה מכוח פקודת הנזיקין בגין נזקי הגוף. זאת משום שתאונות דרכים ונזקי הגוף כתוצאה מהן מוסדרים באופן ייחודי באמצעות חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, אשר כולל בו הוראת ייחוד עילה ביחס לנזקים אלה.³ על כן, נטען, לא פתוחה בידי התובעים הדרך לתבוע את הספארי בעוולות מכוח הפקודה, ועליהם לתבוע את חברת הביטוח שביטחה את רכבם בהתאם לחוק הפיצויים וחוק חוזה ביטוח.⁴ ואכן, כך עשו התובעים, בתקנם את כתב התביעה ובצרפם את חברת הביטוח כנתבעת נוספת.

בעוד בית משפט השלום קבע כי אין מדובר בתאונת דרכים כהגדרתה בחוק, בית המשפט המחוזי קבע כי האירוע נושא התביעה עונה להגדרת תאונת דרכים בחוק הפיצויים, ועל כן מגבש עילה לפיו.⁵ בשל כך, בד בבד עם התהוות העילה לפי חוק הפיצויים, נשללה מהתובעים האפשרות לתבוע את הספארי על נזקי הגוף שנגרמו להם בתביעה מכוח פקודת הנזיקין, בשל עקרון ייחוד העילה שבחוק הפיצויים. חברת הביטוח שביטחה את הרכב הנפגע וכעת נדרשה לשלם את הפיצוי בגין נזקי הגוף פנתה לבית המשפט העליון בבקשה לערער על החלטת המחוזי, אך בקשה זו נדחתה.⁶ יש לציין כי בית המשפט העליון לא דחה את הבקשה באופן "פרוצדורלי", אלא, כפי שעשה פעמים רבות בעבר בתחום של תאונות דרכים, דן בה לגופה תוך התייחסות לקביעות המשפטיות שנקבעו על ידי הערכאות הקודמות.⁷ כאמור, בסופו של דבר הגיע בית המשפט העליון למסקנה כי אין להתערב בהחלטת בית המשפט המחוזי לפיה מדובר בתאונת דרכים ועל כן דין הבקשה להידחות.

ברשימה זו אטען כי החלטה זו של בית המשפט העליון שגויה, וכי הן בית המשפט המחוזי הן בית המשפט העליון שגו בפרשנותם את אופי הגדרת תאונת דרכים כפי שמצויה בחוק הפיצויים – זאת תוך סטייה מהדין הנוהג במקרים דומים. פרשנות זו אף עומדת בניגוד למגמה הכללית שמנסה בית המשפט העליון להוביל ולעגן בשנים האחרונות – של צמצום תחולתו של חוק הפיצויים במקרים הראויים להיכלל בו. זאת, אף בניגוד לתאוריה המסדירה של תחום הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים והמגמה שאותה ביקש המחוקק להוביל, בין היתר, באמצעות תיקון מס' 8 לחוק. המסקנה שאליה הגיע בית משפט השלום, לפיה אין מדובר בתאונת דרכים, לא רק שמתבקשת בנסיבות העניין במונחים של יצירת בסיס לשיח משותף בין השפה המשפטית לשפה הרווחת מחוץ לבית המשפט – שיח אותו בית המשפט העליון מבקש לקדם,⁸ אלא היא אף רצויה מבחינת שיקולי המדיניות שבעטיים יש להסדיר מקרים כגון זה.

עוד אטען כי התייחסות לתאונה בספארי כתאונת דרכים יוצרת עיוותים, הן מבחינה כלכלית, הן מבחינת שיקולי צדק, וכי עיוותים אלה עומדים בניגוד למטרות דיני הנזיקין וליעדים שאותם רצה המחוקק לקדם. טוב היה לו המקרה היה מוכרע באופן אחר, תוך הבהרה כי דינם של נזקי הגוף שנגרמו, בדומה לדין נזקי הרכוש, להיות מוכרע במסגרת הדין הנזיקי הכללי, וזאת על פי העילות השונות שמצויות בפקודת הנזיקין. אסדרת המקרה יכולה אף למצוא את מקומה במסגרת

³ חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים או החוק); פרשת הספארי, בית משפט השלום, לעיל ה"ש 2, בפס' 17.

⁴ שם, בעמ' 2; חוק חוזה הביטוח, התשמ"א-1981.

⁵ ע"א (מחוזי ת"א) 44850-03-19 המרכז הזואולוגי תל אביב-רמת גן נ' פלוני (נבו) 9.3.2020 (להלן: פרשת הספארי, בית המשפט המחוזי).

⁶ רע"א 2820/20 שירביט חברה לביטוח בע"מ נ' המרכז הזואולוגי תל אביב, פס' 11 (נבו) 20.5.2020 (להלן: פרשת הספארי, בית המשפט העליון).

⁷ ראו, למשל, רע"א 6168/11 כלל חברה לביטוח בע"מ נ' שפסו (נבו) 17.6.2014; רע"א 9136/17 פלוני נ' פלוני (נבו) 4.3.2018 (להלן: עניין פלוני); רע"א AIG 772/20 ישראל חברה לביטוח בע"מ נ' קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים (נבו) 1.6.2020.

⁸ רע"א 7451/19 עזבון אסולין נ' דרויש, פס' 27 לפסק הדין של השופט עמית (נבו) 12.10.2020; רע"א 5099/08 נביל נ' הדר חברה לביטוח בע"מ, פס' 13 לפסק הדין של המשנה לנשיאה ריבלין (נבו) 4.2.2009.

הדין החוזי.⁹ נדירותו של האירוע אינה צריכה לעמוד במקרים אלה למכשול לתביעה מכוח הדין הנזיקי הכללי, ובפקודת הנזיקין אף קיימות הוראות ספציפיות שמסייעות לביסוס תביעה שכזו מבחינה ראייתית.¹⁰ זאת ועוד, סביר אף להניח, כעניין תיאורי, וראוי להניח שגם כעניין נורמטיבי/אסדרתי, כי מצבים תאונתיים כגון זה מכוסים על ידי מפעילי הפארק באמצעות פוליסת ביטוח ייעודית במסגרת פעולתו השוטפת של הספארי וחלק מתנאי הרישיון להפעלתו. סיכון לנזק מחיה ברחבי הפארק הוא בבחינת חלק מעלות התפעול של הפארק, וביטוח ייעודי שכזה יכסה את חבויות הפארק ביחס לנזקי מבקרים הנגרמים להם במהלך הביקור. זאת בין שהנזקים נגרמו בתוך הרכב ובין מחוצה לו; בין שמדובר בנזקי גוף ובין שבנזקי רכוש. נזקים אלה שנגרמים לבאי הפארק והסיכונים שבגינם התממשו הם ייחודיים למבקרים בו, ואינם חלק ממאגר הסיכונים המשותף לכלל הנהגים ולפעילות הנהיגה. על כן, הם גם אינם צריכים להיות חלק מהאסדרה הכללית של פעילות זו. במובן זה, אין דין פגיעה בחיה במהלך נסיעה על כביש כדין נזק שנגרם לרכב ולנוסעיו בעת ביקורם בספארי. עלות זו של ביטוח "מקומי" ראוי שתוטל על כתפי המבקרים בספארי – היינו המשתתפים בפעילות והנהנים ממנה – ושתגולם כחלק ממחיר הכניסה לפארק שאותו משלמים המבקרים.

נקודת המוצא והעוגן למאמר הם הקביעה לפיה מקרה בו עדר אנטילופות חוצה את שביל היציאה מהספארי ופוגע ברכב וביושבים בו עונה להגדרת "תאונת דרכים". מנקודה זו יוצא המאמר לבחינה של ההסברים התאורטיים להסדרת תחום תאונות הדרכים, אגב סקירה ביקורתית של הפסיקה בתחום. המאמר מנסה להצביע על מגמות שונות בפסיקת בית המשפט העליון בעבר ובהווה ומציע לעצב גישה פרשנית שיפוטית מרסנת להגדרת תאונות שעומדות על קו התפר שבין תאונת דרכים לתאונה "אחרת". בפרק השני המאמר סוקר את פרשת "הספארי" בערכאה הדיונית,¹¹ בערכאת הערעור¹² ובערכאת רשות הערעור.¹³ בפרק השלישי המאמר מציג את ההסדר המצוי בחוק הפיצויים ותכליתו כחוק סוציאלי המאפשר לנפגעי תאונות דרכים לקבל פיצוי בגין נזקי גוף. בפרק הרביעי המאמר בוחן את החלטת בית המשפט בפרשת הספארי תוך התחשבות בשיקולי מדיניות ושיקולים מערכתיים. בפרק זה יומחש כי פסיקת בית המשפט אינה עולה בקנה אחד עם שיקולים אלה. הפרק החמישי והאחרון יסכם.

ב. פסיקת הערכאות השונות בעניין הספארי

1. פסק דינו של בית משפט השלום

כאמור, תחילתה של התביעה כתביעה נזיקית בעילות של רשלנות והפרת חובה חקוקה בשל התנהלות הפארק.¹⁴ רק לאחר שכתב ההגנה הוגש מטעם הספארי, התביעה תוקנה, והוספה חברת הביטוח שביטחה את הרכב, כאשר עילת התביעה השתנתה לתאונת דרכים עצמית שבה נפגע הרכב. גדר המחלוקת שעלתה לדיון בבית משפט השלום הייתה אם אכן המקרה יכול להשתבץ למסגרת

⁹ זאת כחלק מתנאי הכניסה לפארק והמחויבות של הצדדים באשר לאופי הפעילות. היתרון בדין החוזי הוא שאין צורך בהוכחת אשם דוגמת משטר של רשלנות וכי התרחשות האירוע החוזי המוגן תחייב במתן פיצוי מכוח החוזה, גם אם ביסוד התרחשות הנזק אין פסול בהתנהגות.

¹⁰ ההוראות הרלוונטיות בעניין זה מתייחסות בעיקר לנזק שנגרם על ידי חיה, אך גם בצורה כללית יותר, ובהן חובת הראיה ברשלנות לגבי דברים מסוכנים, נמלטים, ואף חובת הראיה ברשלנות כשהדבר מעיד על עצמו. ראו ס' 38, 40–

41 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש], נ"ח התשכ"ח 266.

¹¹ פרשת הספארי, בית משפט השלום, לעיל ה"ש 2.

¹² פרשת הספארי, בית משפט המחוזי, לעיל ה"ש 5.

¹³ פרשת הספארי, בית המשפט העליון, לעיל ה"ש 6.

¹⁴ פרשת הספארי, בית משפט השלום, לעיל ה"ש 2, בעמ' 1.

ההגדרה של תאונת דרכים.¹⁵ העובדות, כפי שהובאו על ידי בית המשפט בפסק דינו, הן שביום האירוע המכונית עמדה בשיירה בסמוך לפתח היציאה מהספארי אליו היא עשתה דרכה. לפתע, וללא הכנה, חוו הנוסעים קולות נפץ, פיצוץ שמשות וטלטול הרכב. כפי שהתברר, הנזק נגרם כתוצאה מכך שכמה פרטים מתוך עדר אנטילופות, שחצה בדהרה את כביש היציאה, עלו על הרכב ורמסו אותו – דבר שמצד אחד גרם כמובן לנזקים לרכב עצמו, ומהצד השני גרם ליושבי הרכב לבהלה ואולי אף לנזקי גוף.¹⁶ טענת התובעים הייתה כי המנוסה של העדר קשורה לנסיעת המכוניות ונגרמה בשל מכוניות שעקפו אחת את השנייה, ואולם בית המשפט קבע שלא הייתה לכך "כל עדות פוזיטיבית", כך שבהחלט ייתכן שהעדר נכנס למצב של בהלה מסיבה אחרת. התרשמות בית המשפט הייתה כי מדובר באירוע חריג ונדיר שלא ניתן לקשרו לנסיעת כלי הרכב בקשר של גרימה ישירה.

בית המשפט בחן את האירוע לאורה של ההגדרה הבסיסית של תאונת דרכים, כפי שמופיעה בחוק, וקבע כי האירוע אינו נופל להגדרה זו ועל כן אינו בגדר תאונת דרכים. משכך נקבע כי דרך המלך לקבלת פיצוי היא באמצעות הגשת תביעה נזיקית על פי פקודת הנזיקין.¹⁷ בית המשפט ביסס את עמדתו על פרשנות ההגדרה הבסיסית, בהגיעו למסקנה שלא נתקיים קשר סיבתי – עובדתי ומשפטי – בין נסיבות התאונה לשימוש ברכב מנועי, או בשפה המשפטית של חוק הפיצויים, התאונה לא נגרמה "עקב" השימוש ברכב מנועי. למסקנה זו הוא הגיע, בין היתר, לאור קביעתו שהסיכון שהתממש במקרה זה לא היה סיכון תחבורתי. מכיוון שהסיכון התחבורתי שאומץ על ידי תיקון 8 לחוק הוא כיום המבחן המנחה לבחינת רכיב הסיבתיות שבהגדרה הבסיסית ומכיוון שהוא נועד לצמצם את המקרים שנופלים לתחולת החוק, נקבע כי נסיבות התאונה אינן מעבירות אותה מבעד למפתן הדלת של חוק הפיצויים וכי במקרה זה הרכב שימש "זירה" בלבד.

בית המשפט הוסיף כי גם אם ניתן בכל זאת לבסס קשר סיבתי עובדתי, לא ניתן לעבור את המשוכה של הקשר הסיבתי המשפטי. בעניין זה הוא הפנה לפסיקה קודמת של בית המשפט העליון בפרשת **מזאוי**, לפיה "קשר סיבתי יישלל מקום שההתנהגות בו תורמת לאירוע גורם הנזק רק במונחים של הימצאות הניזוק ברכב מבחינת הזמן והמקום, אך לא משום בחינה רלוונטית אחרת לעניין שימוש ברכב" וכן כי "על השימוש ברכב לתרום תרומה ממשית מהבחינה המהותית, לאופן קרות הנזק וגרימתו, מעבר לקשר אקראי בין הרכב לנזק".¹⁸ בעקבות פרשת **מזאוי**, הדגיש בית המשפט את החובה כי נזק הגוף ייגרם כתוצאה "מסיכונים הדרך האורבים לנהג בנתיב נסיעתו" כגון תכונות הדרך, מערכת הכבישים וסביבתה הטבעית, וכי יש להבחין בינם לבין סיכונים אחרים אשר במסגרתם "לא ניתן לאתר קשר רלוונטי כלשהו בין התרחשות הנזק לבין שימוש ברכב".¹⁹ לפיכך, המסקנה אליה הגיע בית המשפט היא שמדובר בנזק בלתי מכוון שנגרם לתובעים על ידי עדר אנטילופות חופשי בשטח הספארי, ללא קשר למצב הרכב או הדרך, ולכן מקרה זה לא נכנס לגדרי חוק הפיצויים. פסק הדין הבהיר כי התאונה אומנם אירעה *במהלך* השימוש ברכב, אך לא *עקב*

¹⁵ שם.

¹⁶ על פי הטענה, בעקבות ניפוץ החלון נפגעה באופן ישיר אחת הנוסעות מרגל האנטילופה שעלתה על הרכב. סוגיית נזק הגוף לא התבררה עד תום לאור העובדה שפסק הדין הוגדר כחלקי ועסק ראשית בשאלת הגדרת האירוע.

¹⁷ ייתכן שיש מצבים שבהם קיימת גם עילה חוזית, בצידה של העילה הנזיקית. אולם, הפררוגטיבה להגדיר את עילות התביעה היא של התובע. ראו רע"א 2407/14 **רוחם נ' אג'נס פרנס בע"מ**, פסי' 43 לפסק הדין של השופטת ברק-ארז (נבו 14.10.2015).

¹⁸ דני"א 4015/99 **רותם חברה לביטוח בע"מ נ' מזאוי**, פ"ד נו(3) 145, 160–161 (2002); פרשת הספארי, בית משפט השלום, לעיל ה"ש 2, בפסי' 23–24.

¹⁹ שם.

השימוש בו וללא זיקה לרכב בהיותו "רכב מנועי למטרות תחבורה" או לסיכונים שכיחים של הדרך. לפי קביעת בית המשפט, אין די בנוכחות ברכב כדי להכניס אירוע מסוים למסגרת החוק,²⁰ שכן במקרים אלה הרכב ישמש רק זירה. לחיזוק המסקנה המשפטית, מפנה בית המשפט למקרה אחר שנדון בפרשת **יונאן**,²¹ שם עף סלע כתוצאה מפיצוץ במחצבה ופגע בנוסעי רכב. באותו עניין נקבע על ידי בית המשפט העליון כי הרכב שימש רק זירה, וכי פיצוץ הסלעים הוא בבחינת אלמנט זר ל"סביבה התעבורתית הרגילה הנוהגת במחוזותינו";²² לכן, נקבע כי הפיצוץ אינו חלק אינטגרלי מסכנות הדרך, ומטעם זה ניתק הקשר הסיבתי, משלא נתקיים מבחן הסיכון התחבורתי. על פסק דין זה הוגש ערעור לבית המשפט המחוזי.

2. החלטת בית המשפט המחוזי בערעור

בית המשפט המחוזי הגיע למסקנה כי יש לקבל את הערעור ולהכיר במקרה כתאונת דרכים. אומנם לגישתו, גם פסיקת בית משפט השלום – שהחריגה את המקרה מהגדרת "תאונת דרכים" – אינה מופרכת, אך יש לבכר לדידו את הגישה המרחיבה. בית המשפט המחוזי עמד על כך שעל מנת להיכנס למסגרת ההגדרה הבסיסית יש להראות הן שנעשה "שימוש" ברכב כהגדרתו בחוק, הן שהוא נעשה למטרות תחבורה. לדבריו, מדובר בשתי דרישות נפרדות ומצטברות.²³ בכל הנוגע לרכיב ה"שימוש", לא ראה בית המשפט קושי כלשהו עם קביעה כי נסיבות העניין מקיימות את הגדרת החוק. זאת, לאור העובדה שדובר בשימוש "ממש" – נסיעה – ולא בשימוש לוואי הטעון ליבון ופרשנות.²⁴ השאלה הקשה יותר הייתה אם השימוש נעשה למטרה תחבורתית. לשם כך הציע בית המשפט "להתמקד בנסיבות העובדתיות המאפיינות את האירוע" ולנסות להסיק מהן אם הן באות בשערי המטרה התחבורתית.²⁵ פסק הדין הדגיש את העובדה שבמרבית שבילי הספארי השימוש בדרך יכול ואף חייב להיעשות ברכב, וכי הנכנס אליו "כלוא" למעשה ברכבו ואינו רשאי לצאת ממנו. בהקשר לכך נבחנה שאלת הקשר הסיבתי (המשפטי)²⁶ על פי מבחן הסיכון, אשר מבוסס על שיקולים של מדיניות משפטית ושכל ישר. בית המשפט ציין כי במסגרת מבחן הסיכון, קיימים פעמים מצבים של **שיקול דעת שיפוטי** שבהם על השופט להכריע בין כמה אפשרויות במענה לשאלה אם הסיכון שלו נחשפו הנוסעים הוא סיכון שנובע מהשימוש ברכב, או שמא הרכב משמש זירה בלבד, ומקרה זה הוא דוגמה למצב שכזה. בעניין הספארי קבע בית המשפט כי הרכב לא היה רק זירה וכי מדובר ב"סיכון תחבורתי מקומי" שנובע מכך שהחיות מטיילות חופשי והמבקרים מסיירים בפארק

²⁰ שם, בפס' 34. בית המשפט ציטט מספרו של ריבלין: "...עצם נוכחותם של הנוסעים ברכב היא לבד אינה תרומה כזו. נשיכת כלב, הכשת נחש, הידבקות בוירוסים ופליטת כדור אינם סיכונים אופייניים לנסיעה ברכב ואינם נכללים עם הסיכונים של שימוש ברכב. הם יכולים להתרחש באותה מידת שכיחות בכל מקום – במסעדה, בבית, במוזיאון, כמו ברכב. הנזק אמנם ארע במהלך השימוש ברכב אך לא "עקב" השימוש בו. הרכב שימש זירה בלבד להתרחשות הנזק". ראו אליעזר ריבלין **תאונת הדרכים** 263 (מהדורה רביעית 2011).

²¹ פרשת הספארי, בית משפט השלום, לעיל ה"ש 2, בפס' 35; רע"א 10721/05 **אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' יונאן**, פס' ט"ו–י"ח לפסק הדין של השופט רובינשטיין (נב' 9.11.2006).

²² שם, בפס' כ"ד לפסק הדין של השופט רובינשטיין.
²³ פרשת הספארי, בית משפט המחוזי, לעיל ה"ש 5, בפס' 6 לפסק הדין של השופטת שבה. לעניין הדרישות הנפרדות בית המשפט הסתמך על רע"א 8548/96 **פדידה נ' סהר חברה ישראלית לביטוח בע"מ**, פ"ד נא(3) 825, פס' 4 לפסק הדין של השופט אור (1997).

²⁴ כגון מצבים של עלייה לרכב וירידה ממנו או קשירת מטען אישי כפעולה חיונית לנסיעה, שלגביהם נקבעו מבחנים פרשניים שמטרתם לאתר את השימוש ברכב מנועי במסגרת מתחם הזמן של השימוש ברכב. ראו רע"א 8744/18 **מדינת ישראל נ' פלוני**, פס' 13–22 לפסק הדין של השופטת וילנר (נבו 12.5.2019) (להלן: עניין **מדינת ישראל נ' פלוני**).

²⁵ פרשת הספארי, בית משפט המחוזי, לעיל ה"ש 5, בפס' 8 לפסק הדין של השופטת שבה.
²⁶ שם, בפס' 9–10 לפסק הדין של השופטת שבה. בית המשפט לא ציין אומנם שמדובר בקשר סיבתי משפטי, אך זה עולה מהשימוש במבחן הסיכון כמבחן שבגדרו בא לדברי השופטת "שיקול דעת שיפוטי" וכן מהדיון הסמוך לכך בפס' 10 בעניין גורם זר מתערב וכוחו לנתק את הקשר הסיבתי המשפטי.

ברכבם. במצב שכזה, המפגש הצפוי בין הרכב לחיה המשוטטת הוא 'סיכון טבעי, מקומי אומנם, אך עדיין טבעי, לשימוש ברכב למטרות תחבורה הנעשה בשטח הפארק', ועל כן "באה על סיפוקה דרישת הקשר הסיבתי" ומכיוון שכך "נזק הגוף שנגרם במפגש כזה נופל למסגרת השימוש של הרכב למטרות תחבורה".²⁷

בעשותו כן, השווה בית המשפט בין הסיור בספארי לבין נסיעה בכבישי הארץ. לדבריו, כפי שנסיעה בכבישי הארץ טומנת בחובה סכנה להתנגש ברכב אחר, בעץ או בתמרור, כמו גם לפגוע בעובר אורח, וכרוכה בנסיעה על כבישים משובשים, מעבר על גשרים ומתחת למחלפים, כך "הנסיעה בפארק הספארי טומנת בחובה את הסכנה להתנגש תוך כדי נסיעה בחיה משוטטת".²⁸ אגב כך, הדגיש בית המשפט כי נסיבות המקרה לא עסקו במצב שבו חיות פרא משתחררות מהכלוב ופוגעת במטייל ששהה ברכב, שאז הרכב הוא בגדר זירה בלבד, אלא בעדר אנטילופות שחצה בדהרה את שביל היציאה ובדרכו עלה על רכב התובעים. בעניין זה הפנה בית המשפט לפרשת **שפירים**²⁹ בציינו כי שכוחות סיכון או אירוע כשלעצמה אינה יכולה לשמש מבחן סיבתי מספק, וכי "גם התרחשויות ונסיבות יוצאות דופן עשויות להיחשב כסיכונים טבעיים הכרוכים בשימוש ברכב". בית המשפט הדגיש כי אין מחלוקת שסיכונים דוגמת קריסת עץ על מכונית, בור בכביש או גשר שמתמוטט נופלים כולם לגדר הסיכון התחבורתי שהשימוש ברכב יוצר. לגישתו, אין סיבה להבחין בין סיכונים אלה לבין סיכון של התהפכות אגב פגיעה בחיה שחצתה את הכביש בדהרה. עוד הוסיף בית המשפט כי אינו "רואה מקום להבחנה בין מקרה בו הרכב הוא שדורס את החיה החוצה את הכביש לבין מקרה שבו החיה היא שדורסת את הרכב".³⁰ בית המשפט המחוזי סיכם נקודה זו באומרו כי בהינתן שהנסיעה מתבצעת בתחום פארק הספארי, באזור שבו החיות מסתובבות באופן חופשי, סבירות ההיתקלות בחיה חולפת היא גבוהה ביותר. "אנטילופה משוטטת אינה אלמנט זר בשבילי הפארק וכבישיו, היתכנותה אינה נופלת מאיילה החוצה את הכביש בדרך לאילת, או שועל המגיה בריצה לשביל מדברי וגורם להתהפכות רכב השטח".³¹ משנתקבל הערעור לבית המשפט המחוזי, הוגשה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון.

3. החלטת בית המשפט העליון

כאמור, בית המשפט העליון אישר את הכרעת בית המשפט המחוזי ודחה את בקשת רשות הערעור, בקבעו שבפסיקת ערכאת הערעור לא נפלה שגגה. אגב כך שטח בית המשפט את משנתו תוך התייחסות לשאלות שהתעוררו לגופן.

לגישת בית המשפט העליון, הספקות באירוע מתעוררים באשר לשאלת הקשר הסיבתי – אם הנזק נבע מהשימוש ברכב למטרות תחבורה או שהרכב שימש זירה בלבד. הוא דחה את טענות המבקשים בדבר היעדרו של קשר סיבתי, הן בפן העובדתי, הן בפן המשפטי. באשר לפן העובדתי, הסביר בית המשפט כי שביל היציאה היה חסום בפקק תנועה, ומשכך האנטילופות, שכנראה נלחצו מסיבה כלשהי, חצו את הכביש מעל רכבם של התובעים. מכך הוא הסיק כי "היחס בין השימוש ברכב לבין הנזק אינו מקרי, ואלמלא השימוש ברכב למטרת תחבורה, לא היה נגרם למשיבים

²⁷ ש.ם.

²⁸ ש.ם, בפס' 10 לפסק הדין של השופטת שבח.

²⁹ ש.ם, בפס' 12 לפסק הדין של השופטת שבח; ע"א 4204/98 המוסד לביטוח לאומי נ' משרד הבינוי והשיכון, פ"ד נג(4) 867 (1999) (להלן: פרשת **שפירים**).

³⁰ פרשת הספארי, בית משפט המחוזי, לעיל ה"ש 5, בפס' 9 לפסק הדין של השופטת שבח.

³¹ ש.ם.

הנזק.³² אשר לקשר הסיבתי המשפטי, בית המשפט אימץ את הגישה שלפיה הרכב לא שימש זירת התרחשות בלבד, וכי מפגש בין רכב לבין בעל חיים בשטח הפארק הוא בגדר **סיכון מקומי וטבעי** לשימוש ברכב למטרת תחבורה הנעשה בשטח הפארק, שכן המבקרים מסיירים בשטחו באמצעות רכבם. לדידו, מדובר בסיכון שנובע מתכונות הדרך עצמה ומסביבתה הטבעית. בעשותו כן הסתמך בית המשפט, בין היתר, על פסיקה של בית משפט השלום,³³ לפיה "כאשר נהג נהוג רכב בתחום הספארי, קיימת האפשרות והסיכון שתוך כדי הנהיגה הוא ייפגע מחיה הנמצאת בתחום הספארי... הביקור בספארי נועד מלכתחילה לנסיעה ברכב, ועל כן לא ניתן לומר כי הרכב שימש רק כזירה בלבד לפגיעה...". עוד הוסיף בית המשפט כי למרות הבדלי השכיחות, אין להבחין בין רכב בנסיעה שפוגע בחיה למצב שבו חיה בתנועה פוגעת ברכב שאינו בנסיעה. לעניין שכיחות האירוע, בדומה לבית המשפט המחוזי, הפנה בית המשפט העליון לפסיקתו של ריבלין בפרשת **שפירים**, לפיה הגשר שקרס אינו אלמנט זר לכביש, גם אם מדובר בהתרחשות יוצאת דופן.³⁴

בית המשפט סיכם עניין זה בציינו כי "פגיעה של רכב בבעל חיים ונזק שנגרם עקב כך לנהג או לנוסע, אינה שונה עקרונית ממקרה בו קרס גשר, עץ וכיוצא בזה על רכב, בין אם היה הרכב בנסיעה ובין אם עמד בצומת מרומזר והמתין להמשך נסיעתו באור ירוק. המסקנה היא שדריסת רכב על ידי בעל חיים בשטח הספארי עולה בגדר סיכון תחבורתי, ובכך מתקיימת הדרישה לקשר סיבתי בין השימוש ברכב למטרות תחבורה לבין הנזק".³⁵

גישה זו שהוביל בית המשפט העליון והמבחן של סיכון מקומי וטבעי כבר מהדהדים בערכאות הנמוכות ודומה שעומדים לקנות שם שביתה.³⁶

ג. אסדרת האחריות הנזיקית מכוח חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים

1. רקע

ההסדר המצוי בחוק הפיצויים הוא סוציאלי במהותו. הדגש בחוק הוא על מתן תרופה מהירה והולמת לנפגעים במצבים הכה שכיחים של תאונות דרכים. ההסדרים הקבועים בחוק מאפשרים לנפגעי תאונות דרכים לקבל פיצוי בגין נזקי גוף ללא הוכחת אשם מצד הפוגע ואף ללא הפחתת גובה הפיצוי בשל אשם תורם מצד הנפגע.³⁷ במובן זה, הזכות לקבל פיצוי מנותקת מעקרונות דיני הנזיקין המסורתיים, המחייבים כעניין שבשגרה הוכחת אשם של גורם הנזק – בין אם עקב רשלנות או בדרך אחרת – ואף מתחשבים באשמתו התורמת של הנזוק.³⁸ משטר האחריות מוגדר על כן ככזה של

³² פרשת הספארי, בית המשפט העליון, לעיל ה"ש 6.

³³ ת"א (שלום כ"ס) 5901/93 **גולדמן נ' הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ**, חבות לפיצוי נפגעי תאונות דרכים – הפסיקה והדין 7, 2113 (מיכאל צלטנר עורך) (1998).

³⁴ פרשת הספארי, בית המשפט העליון, לעיל ה"ש 6, בפס' 13.

³⁵ שם.

³⁶ כך, אומצה גישת בית המשפט העליון על ידי בית משפט השלום בעניין ת"א (שלום ראש"צ) 32823-10-15 **פלוני נ' הראל חברה לביטוח בע"מ** (נבו 27.5.2020). שם, עלה מחפרון באש עת ניכש עשבים בשל התלקחות שדה קוצים. בית המשפט באותו מקרה, בהסתמכו על פרשת הספארי, קבע כי גם אם שמתפשטת בשדה קוצים ואוחזת במחפרון, על אף שלא נגרמה מרכיב של המחפרון עצמו, מצויה במסגרת הייעוד התחבורתי, ו"הגם שמדובר באירוע חריג", מדובר בסיכון הנובע מהמקום עצמו, וחלק מפעולת התובע שנפגע היה למנוע סיכונים אלה.

³⁷ "ההישג הסוציאלי שהמחוקק שם לו למטרה טמון באחריות המוחלטת והמלאה שחוק הפיצויים מטיל על כל הנוהג ברכב מנועי... לפיצוי כל אדם שנגרם לו נזק גוף בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב". מרים בן-פורת "יצחק אנגלרד: פיצויים לנפגעי תאונות דרכים" **משפטים** ט 539 (התשל"ט); ראו גם עניין **עזבון אסולין**, לעיל ה"ש 8, בפס' 1 לפסק הדין של השופט עמית; ראו, למשל, פסיקתו של השופט ריבלין, במסגרתה לא נשלל פיצוי גם מנפגע שנהג תחת השפעת אלכוהול: ת"א (מחוזי ב"ש) 874/84 **כלל, חברה לביטוח בע"מ נ' חזן**, פ"מ תשמ"ח(1) 208, 212 (1987). "חוק הפיצויים המתעלם משאלת האשם לענין הטלת האחריות, בא להבטיח פיצויים גם למי שתרם באשמו לתאונה".

³⁸ הייעוץ המשפטי לוועדת החוקה, חוק ומשפט "מסמך הכנה – הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 25), התשע"ד–2014" (25.2.2014) (להלן: **מסמך הכנה – הצעת חוק פיצויים**); אהוד גוטל ויובל פרוקציה "הניזוק הבלתי סביר: אשם תורם, הקטנת הנזק, ודיני הנזיקין" **משפטים** נ 5 (2020).

"אחריות מוחלטת",³⁹ ובצידו חלה חובת ביטוח על העושים שימוש בכלי רכב שעונים להגדרת "רכב מנוע".⁴⁰ אסדרת הפעילות באופן זה מובילה לכך שגם אם גורם הנזק לא התרשל או שלא ניתן להוכיח את התרשלותו, לא ניתן לאתרו או אף בהיעדר מזיק כלשהו, לא תיפגע זכותו של הנפגע לקבל הפיצוי.⁴¹ עוד קובע החוק הסדרים סוציאליים נוספים ובהם תשלום תכוף, המאפשר לנפגע לקבל סכום כסף שהוא בבחינת "עזרה ראשונה" על חשבון כספי הפיצוי, לצורך ריפוי ולשם סיפוק צרכי מחייתו הבסיסיים, וזאת כדי למנוע התפשרות של הניזוק אך בשל צורך דחוף בכסף למטרות שיקום, דבר שיגדיל את כוח המיקוח של המזיק באופן בלתי הוגן.⁴²

לאור זאת, אין זה מפתיע כי עיקר פסיקת בית המשפט העליון בהקשר של תאונות דרכים בכלל, ובשנים האחרונות בפרט, עוסק בהגדרת תאונת דרכים. הגדרה זו של תאונת דרכים, בדומה לאמירה "שומשום היפתח",⁴³ היא שער הכניסה לחוק – שער שמזכה את התובע בחבילת הטבות משמעותית, פרוצדורלית ומהותית.⁴⁴ כאמור, לא רק שחוק הפיצויים מקל על אופן הגשת התביעה מבחינה פרוצדורלית,⁴⁵ אלא שמשטר האחריות מכוח החוק הוא משטר של אחריות מוחלטת. על כן, הנפגע בתאונת דרכים מקבל פיצוי ללא קשר לשאלת קיומו של אשם בגרם הפגיעה.⁴⁶ מעבר לכך, החוק מסדיר מצבים של תאונה עצמית שבהם מעורב רק הניזוק עצמו. במקרים אלה, ללא תחולת חוק הפיצויים לא היה עולה בידי התובע לקבל פיצוי כלשהו שכן אין בנמצא נתבע פוטנציאלי (בהנחה שתנאי הדרך תקינים). ואולם במקרה שהחוק חל וכשמדובר בתאונת דרכים, הנפגע יכול לקבל פיצוי מחברת הביטוח מכוח ביטוח החובה שאותו הוא מחויב לעשות.⁴⁷ בשל אופיו של ההסדר, מצבים המצויים "בשוליים" או "פריפריה" של החוק מייצרים פעמים רבות, באשר לסוגיית הפיצויים, קו גבול (והכרעה) בינוי. כזה אשר נפילה בצידו האחד עלולה להשאיר את הניזוק ללא פיצוי כלל, ונפילה בצידו האחר תעניק לו פיצוי מלא על נזקיו ללא קשר לאשמו התורם, הגם שהאחרון יכול להיות מכריע.⁴⁸ על כן, עיקר הדיון מתמקד בשער כניסה זה לחוק, שכן ברוב המקרים כניסה מבעד לשער מביאה את התובע ל"ארץ המובטחת" ולפיצוי בגין נזקיו.

המאבק על שער הכניסה של חוק הפיצויים ומפתח הפרשנות ששמור בידי בית המשפט הוליד במשך השנים דיונים משפטיים רבים באשר למקרים הנכללים בחוק, לעומת אלה המוצאים אל מחוצה לו. הלחץ שמופעל על בתי המשפט במקרים אלה הוא רב, שכן פעמים רבות, ההחלטה שאין מדובר בתאונת דרכים משאירה את התובע ללא פיצוי, בעוד הכנסתו של המקרה מבעד לשער

³⁹ ס' 2(ג) לחוק הפיצויים.

⁴⁰ ס' 2(א) לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970.

⁴¹ "ניזוק שסבל נזקי גוף כתוצאה מתאונת דרכים, לא ייאלץ לחקור ולדרוש בשאלה מי אשם בקרות התאונה, ולא ימצא עצמו מול שוקת שבורה בבואו לקבל פיצוי על נזקיו". ראו רע"א 4474/20 יהודית נ' הרשקוביץ, פס" 22 לפסק הדין של השופט עמית (נבו 1.11.2020).

⁴² ס' 6 לחוק הפיצויים לעניין פיצויים עיתיים; **מסמך הכנה – הצעת חוק פיצויים**, לעיל ה"ש 38.

⁴³ נובורו באבה **עלי באבא וארבעים השודדים** (1979).

⁴⁴ בד בבד, חוק הפיצויים מגביל במידת מה את הניזוק, דוגמת התקרה המגבילה את שיעור הפיצוי בגין נזק לא ממוני; הסעיף המגביל בתקרת שילוש השכר הממוצע במשק את חישוב הפיצויים לעניין אובדן השתכרות וכושר השתכרות; וכן סעיף ייחוד העילה שמונע מהניזוק הגשת תביעה במישור הנזיקי. ראו ס' 3(4), (1)4 ו-8(א) לחוק הפיצויים.

⁴⁵ ס' 6 לחוק הפיצויים העוסק בתשלומים תכופים; ס' 6 לחוק הפיצויים העוסק בפיצויים עיתיים; וגם ס' 6 לחוק הפיצויים יחד עם תקנות פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (מומחים), התשמ"ז-1986, לפיהם בשונה מתקנות סדר הדין "הדרך להוכחת העניינים המנויים בתקנה 2(א) היא על-ידי מינוי מומחה מטעם בית המשפט, ולא על-ידי הגשת חוות-דעת של מומחים רפואיים או עדויות של עדים מטעם הצדדים"; ראו ע"א 5779/90 הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ נ' אחמד, פ"ד מה(4) 77, 84 (1991).

⁴⁶ למעט חריגים של תאונה במתכוון, ראו ס' 1, (1)7, ו-8(א) לחוק הפיצויים.

⁴⁷ "קרבן תאונה שאין לו עילה טובה על פי דיני הנזיקין הכלליים יעשה כל מאמץ כדי להיכנס למסגרת של תאונת דרכים, בה פיצוייו מובטחים". יצחק אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים** 38 (מהדורה רביעית 2013).

⁴⁸ בעניין זה ראו, למשל, רע"א 7509/98 כהן נ' הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נד(1) 250 (2000). שם, משחק בכנת של רכב הוכר כתאונת דרכים עצמית, ועל כן הניזוק זכה לפיצוי. זאת על אף העובדה שעל פני הדברים הסתמן אשם תורם משמעותי, וסביר להניח אף מכריע, מצד הניזוק.

מטילה את הנטל על חברת הביטוח וציבור הנהגים.⁴⁹ בית המשפט אשר רואה לנגד עיניו את הניזוק המסוים ממוקם בעמדה שונה מזו של המחוקק או האקדמאי, אשר מסתכל על המקרה בריחוק מסוים ואשר אגב ריחוק זה יכול להתמקד במטרות שאותן בא החוק לקדם מבלי לשאת בעול הרגשי של הותרת ניזוק ללא כל פיצוי. דברים אלה נכונים במיוחד במקרים של תאונות דרכים, שכן אל מול הניזוק חסר הפיצוי לא עומד מזיק מסוים, בשר ודם, שצריך לשאת בנטל של תשלום מלוא עלות הנזק, אלא חברת ביטוח גדולה או גוף כמו קרנית.⁵⁰

מיקום מערכתי שונה זה של השופט אל מול המחוקק הוביל למעין משחק פינג פונג רב מערכות שבו המחוקק מבקש לתחום את גבולות החוק למקרים שהוא רואה כראויים להסדרה במסגרת החוק, בעוד מולו מבקש בית המשפט לדחוק את גבולות ההגדרה לקצה.⁵¹ באופן זה, נוצרת פסיקה מרחיבה שמתוקנת שוב על ידי המחוקק ומגבילה מחדש את תחולת החוק וחוזר חלילה. כך, במשך שנים, תוקנה ההגדרה של תאונת דרכים כדי לשמור על גבולות החוק הראויים. "מאבק" זה בין בית המשפט למחוקק הותיר את חותמו על נוסח החוק.⁵² כיום, חלק מהבעייתיות הפרשנית באשר לחוק נובעת מכך שהוא בנוי מתילי תילים של תיקונים שנעשו באופן קזואיסטי ביחס לפסיקות שונות של בית המשפט, שפעמים רבות אין בינן לבין סביבתן החוקית כל קשר לוגי, ואשר מסתבכים בתוך עצמם מבחינה לשונית ומקשים על מלאכת הפרשנות.⁵³ אחת מנקודות השיא של משחק חוזר זה הייתה תיקון מספר 8 שנכנס לתוקף ב-1990.⁵⁴ בתיקון זה התערב המחוקק באופן משמעותי על מנת להביא לצמצום ההלכה המרחיבה של בית המשפט כפי שבאה לידי ביטוי בעיקר בפרשת **שולמן**.⁵⁵ המחוקק סבר כי הרחבה זו של בית המשפט הגדישה את הסאה⁵⁶ וכי הפרשנות המרחיבה שניתנה למושג "תאונת דרכים" חורגת ממסגרת הפרשנות האפשרית הנובעת מרציונלים שאותם נועד החוק לקדם.⁵⁷

⁴⁹ ראו אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47: "אין גבול לתחכום הטענות המושמעות בפני בתי המשפט מתוך המגמה המובנת לאפשר לנפגע לחסות תחת כנפיה של תאונת דרכים".

⁵⁰ "הרעיון, העומד בבסיס ההסדר בחוק הפיצויים, הוא, שבצד האחריות המוחלטת, שהיא יסוד היסודות שבחוק, יעמוד גם הכיסוי הביטוחי על-פי פקודת ביטוח רכב מנוע". ראו ע"א 91/82 **גולדמן נ' "הסנה" חברה ישראלית לביטוח בע"מ**, פ"ד לח(3) 505, 515 (1984); ראו גם רע"א 3909/08 **קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' קרן**, פ"ד סג(2) 867, פ"ד 12 לפסק הדין של המשנה לנשיאה ריבלין (2009).

⁵¹ בחלק מן המקרים לא הייתה לבית המשפט ברירה אלא לקבל את הקביעה הברורה של המחוקק. כך הוא למשל המצב באשר לנזקי רכוש אשר לגביהם נקבע מפורשות כי אינם נופלים למסגרת החוק. לעומת זאת, נזקים קשים יותר להגדרה, כגון פגיעה באוטונומיה, היוו מקור לדיון ענף באשר לשאלת סיווגם. ראו, למשל, רע"א 1519/20 **פלונית נ' רעות-שרות נשים סוציאלי**, פ"ד 8, 12, ו-21 לפסק הדין של השופט עמית (נבו 11.8.2020). "... בשים לב לעובדה שהמחוקק לא התייחס לסוגיה הנדונה, שכן עילת הפגיעה באוטונומיה נולדה לאחר חקיקת חוק הפיצויים"; "... לצורך הדיון העקרוני, אניח כי ייתכנו מקרים בהם במהלך טיפול רפואי שניתן לנפגע תאונת דרכים נגרמה לו פגיעה באוטונומיה שהסבה לו תחושות שליליות שונות. תחושות אלה הן בגדר נזק בלתי ממוני". לעומת זאת, באשר לנזקי רכוש, ממשיך השופט עמית וכותב "אין מחלוקת שחוק הפיצויים לא נועד לפצות בגין נזקי רכוש".

⁵² "שאירת המחוקק לבטל הלכות שנפסקו על ידי בתי המשפט השפיעה על דרך החקיקה, המשתמשת בנוסח קזואיסטי ביותר, בשיטת 'ברחל בתך הקטנה'". אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 38 ו-78.

⁵³ רע"א 8061/95 **עוזר נ' אררט חברה לביטוח בע"מ**, פ"ד (3) 532, 548–551 (1996). כך, למשל, ראו את החריג בהגדרת "רכב מנוע" בחוק הפיצויים: "למעט כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות" ואת הדיון שבית המשפט העליון ביצע בשאלה האם ניתן לגזור מכך גזירה שווה גם לעניין תאונה במעלית, בעניין ע"א 5847/96 **חברה ישראלית לקירור והספקה בע"מ נ' סובח**, פ"ד נ(3) 819 (1996).

⁵⁴ ראו: הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8) התש"ן–1989, ה"ח הממשלה 33. ראו גם את הנוסח שהתקבל: חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), התשנ"א–1990, ס"ח 2.

⁵⁵ ע"א 358/83 **שולמן נ' ציון חברה לביטוח בע"מ**, פ"ד מב(2) 844 (1988).

⁵⁶ ראו דברי הכנסת באשר לפרוטוקולים של הצעת החוק, לעיל ה"ש 54. "אנחנו צריכים לזכור, שמי שנושא בעול הביטוח של תאונות הדרכים ונפגעי תאונות הדרכים בישראל הם בעלי הרכב. לא ייתכן שאנחנו נטיל עליהם את עול התשלום של אותן תאונות שאין להן שום נגיעה לתנועה המוטורית או שאינן נובעות מסיכונים תחבורתיים באמת". פרוטוקול ישיבה 207 של הכנסת ה'12, 5057 (2.8.1990). (להלן: פרוטוקול 207); ובמקום נוסף "המצב הנוכחי כפי שהוא לא יוכל להישאר, אלא אם כן נעלה בצורה משמעותית את הפרמיות על הרכב, ואנחנו חושבים שזה מאוד לא מוצדק, כאשר הנזקים שזה בא לכסות לא נובעים משום סיכון תחבורתי אלא מהרחבת הפריוש על ידי בית המשפט" פרוטוקול ישיבה 153 של הכנסת ה'12, 2270 (2.1990). (להלן: פרוטוקול 153).

⁵⁷ אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 38.

הרעיון שמאחורי תיקון מספר 8, על שלל סעיפיו, היה כי המבחן שאומץ על ידי בית המשפט בפרשת **שולמן** – זה שהוכתר בפסיקה כ"מבחן הייעודי"⁵⁸, אינו מתאים לפרשנות החוק, ותחתיו יש לאמץ מחדש את המבחן התחבורתי.⁵⁹ אומנם הדים למבחן הייעודי נשארו גם לאחר התיקון, אך הוא צומצם במידה ניכרת ולמטרות תחומות ונקודתיות.⁶⁰ הרעיון היה להרחיב את המבחן התחבורתי ולקבעו כמבחן המרכזי תוך הותרת המבחן הייעודי רק למקרים שבהם המחוקק נתן לו תוקף ספציפי.⁶¹ בתוך כך, שלל התיקון את תוקפו של המבחן הייעודי כמבחן רחב היקף המנחה את בתי המשפט באשר לאפיון המקרה כתאונת דרכים אם לאו.⁶²

2. המבחן התחבורתי

השימוש במבחן התחבורתי נובע מהשקפה לפיה פעולת הנהיגה מציבה בפני המשתתפים בה סיכונים משותפים שנובעים מהיותו של הרכב המנועי אמצעי שמשמש למטרות תחבורה.⁶³ אימוצו מחדש של מבחן זה נבע מרצון "להחזיר במידת האפשר את המושג 'תאונת דרכים' למשמעותו הפשוטה והיומיומית בעיני הציבור".⁶⁴ המאפיין העיקרי של סיכונים אלה הוא שהם משותפים לכלל המשתתפים בפעילות התחבורתית והתממשותם תלויה במידה רבה במזל, ולמעשה בביש מזל.⁶⁵ על כן, אירוע ייחשב לתאונת דרכים – בין כזו שמתרחשת כתוצאה מהתנגשות בין שני כלי רכב או יותר ובין שהיא מתרחשת כתוצאה מפגיעה של רכב בהולך רגל – אם הוא משקף סיכון שאוכלוסייה רחבה של אנשים חשופה לו והוא נובע מסיכון ישיר הכרוך בפעולת הנהיגה.⁶⁶ פעולה או סיכון

⁵⁸ על פי פסיקה זו, הרכיב "ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית" מגלם דרישה שלפחות אחד מיייעודיו של הרכב יהיה לשמש לתחבורה יבשתית ושהיה ייעודו העיקרי. במובן זה, ההכרעה במסגרת המבחן הייעודי אינה תלויה בנסיבות המיוחדות שבהן הופעל הכלי בעת קרות התאונה. רע"א 613/95 **קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' נחום**, פ"ד (נא) 659, פס" 9 לפסק הדין של השופט אור (1999); עניין **שולמן**, לעיל ה"ש 55.

⁵⁹ "אנחנו מציעים כאן לצמצם את הפירוש המורחב של 'שימוש' למטרות תחבורתיות בלבד, לפי התורה של 'סיכון תחבורתי', שהיא התורה המקובלת היום במרבית ארצות אירופה". פרוטוקול 153, לעיל ה"ש 56, בעמ' 2269.

⁶⁰ כך, למשל, ס' 1 לחוק הפיצויים קובע חזקה מרבה לפיה "מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו. במובן זה, תהיה זו תאונת דרכים רק מקום בו נגרם נזק גוף לאדם עקב ניצול הכוח המכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש לא שינה הרכב את ייעודו (קרי, אלתור אינו משנה מן הייעוד המקורי). ראו ריבלין **תאונת הדרכים**, לעיל ה"ש 20, בעמ' 317–318. כמו כן, באשר לחריג הטעינה והפריקה, ציין הנשיא ברק כי "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". עניין **עוזר**, לעיל ה"ש 53, בעמ' 561.

⁶¹ ראו, למשל, **מדינת ישראל נ' פלוני**, לעיל ה"ש 24, בפס" 17 לפסק הדין של השופטת וילנר: "עיון בדברי ההסבר להצעת התיקון לחוק, כמו גם בפרוטוקולים של דיוני המליאה עובר לאישורו, מעלה בבירור כי תיקון מס' 8 נועד לצמצם את הגדרתו של שימוש ברכב מנועי לפי חוק הפיצויים, וזאת על רקע הפרשנות המרחיבה אשר ניתנה למונח זה בפסיקה עד לאותה העת".

⁶² ראו עניין **עוזר**, לעיל ה"ש 53, בפס" 21 לפסק הדין של הנשיא ברק: "אף שסברנו בעבר כי תכליתו של חוק הפיצויים 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. לנו להיצמד לפסיקותינו – גם אם היו נכונות לשעתן – אשר שוב אינן משקפות את ההסדר החקיקתי החדש".

⁶³ על כתיבה בנושא הגדרת תאונת הדרכים ועל הבעייתיות שבהגדרה ראו לדוגמה: רון ש' קליינמן "תאונות דרכים שאינן 'תאונות דרכים': מגמות ובעיות בחוק הפיצויים ובפרשנותו: התאונה המכוונת כמקרה מבחן" **קרית המשפט** ה' 375 (2005); בנימין שמואלי "שערי הכניסה לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים: מגמות לא אחידות של הרחבה וצמצום" **דין ודברים** ז (התשע"ג); רונן פרי "אידאליזם מול פרגמטיזם: הרהורים על הפולמוס בעניינים של נפגעי תאונות דרכים" **ספר יצחק אנגלרד** 81 (דפנה ברק-אראז וגדעון ספיר עורכים 2010); אליעזר ריבלין "אור חדש על חוק הפיצויים" **ספר אור** 75 (אהרן ברק, רון סוקול ועודד שחם עורכים 2013).

⁶⁴ עניין **נביל**, לעיל ה"ש 8, בעמ' 10.

⁶⁵ כמובן שיש גם רכיב של זהירות ויכולת נהיגה. לגבי רכיב הזהירות – הטיפול במסגרת המשפט הפלילי חיוני להכפפת אנשים לנורמה מסוימת. לגבי יכולת הנהיגה – הדבר מטופל במסגרת מבחני הנהיגה והכשירות אשר בלעדיהם אדם אינו יכול לנהוג. הכוונה להביא את הנהגים לרמת מינימום מסוימת אשר מתחת אליה לא ניתן לרדת.

⁶⁶ פרוטוקול 153, לעיל ה"ש 56, בעמ' 2273. "הצעת החוק שלפנינו מצמצמת את ההגדרה רק למקרים של תאונה **כתוצאה ישירה משימוש ברכב**..."; "...אם עד כה היו זכאים לפיצויים לפי חוק זה רק אלו שנפגעו כתוצאה משימוש ברכב בצורה ישירה, קבע בית המשפט, שגם פגיעה עקיפה כלולה במושג זה. כך זוכו בפיצוי אנשים שנפגעו מהידרדרות רכב חונה; מפיצוי רכב בעת התנעתו; מרסיסי זכוכית שנשברה מזריקת אבן; ואפילו מי שנפגע מהתלקחות מכל דלק כתוצאה מדליפת בלון של גז לבישול. הצעת החוק שלפנינו מחזירה את אמות המידה של המושג "שימוש ברכב" לתאונות הנגרמות באופן ישיר מהשימוש ברכב, ומוציאה מכלל זה פגיעות הנגרמות בצורה עקיפה".

תחבורתי אשר אינם משותפים לכלל הנהגים לא ייפלו למסגרת מבחן זה.⁶⁷ הרעיון הוא יצירת מכנה משותף רחב אשר ישית את עלויות תאונות הנהיגה על כלל המשתתפים בפעילות, תוך הימנעות מהחצנה על הנהגים של סיכונים שאינם נופלים למסגרת השימוש התחבורתי ברכב מנועי.⁶⁸ סיכונים אלה והנזקים שנגרמים אגב התממשותם אינם צריכים להיות מטופלים במסגרת החוק, והנהגים אינם צריכים לשאת בהם. באופן דומה, פעילויות שאינן נופלות למסגרת השימוש ברכב מנועי למטרת תחבורה אינן צריכות לתמוך כלכלית בשימושים אלה. הרעיון מאחורי אסדרה כוללת של נזקי גוף כתוצאה מתאונות דרכים הוא כי כל הסיכונים שבאים בגדרו של החוק אמורים להיות מטופלים במסגרתו, ועד כמה שאפשר ללא חריגה ממסגרת זו, על מנת ליצור הסדר כולל, צודק וודאי. מכאן גם כלל ייחוד העילה שלפיו משעה שאירוע נכנס למסגרת החוק, מוגבלים המזיק והניזוק לפעול במסגרתו, למעט במצבים מיוחדים.⁶⁹

הסיכון התחבורתי והדגשתו על ידי תיקון מספר 8 הביאו לבחינה מחודשת של הגדרת רכב והשימוש בו בעיניים מוכוונות מטרה.⁷⁰ אומנם, יש הסוברים כי למשך תקופה מסוימת המבחן התחבורתי ורוח תיקון מספר 8 לא הביאו לשינוי המיחל ולא הוטמעו כהלכה במערכת, ולכן למרות התיקון ורוחו, בתי המשפט שבו והרחיבו את תחולתה של הגדרת "תאונת הדרכים" לפי חוק הפיצויים וכללו בה שלל אירועים "הרחוקים באופן ניכר ממובנם הטבעי של השימושים המוכרים המנויים בסעיף 1".⁷¹ ואולם, גם על פי גישה זו, חלה תפנית עם פסק דינו של השופט ריבלין בפרשת **ינטל**,⁷² שבו ניתנה לראשונה פרשנות מצמצמת להגדרת שימוש ברכב מנועי.⁷³ בעקבות פסק דין זה, גם תאונות שנחזו להיות תאונות שנכנסות למסגרת ההגדרה, וחלקן אף אופיינו ככאלה בעבר, הוצאו מגדרה בשל היעדר סיכון תחבורתי. מסיבה זו נפסק, למשל, כי מכוניות ורכבות בגני שעשועים אינן עונות על ההגדרה של רכב מנועי, שכן עיקר ייעודן אינו העברת מטען או אנשים ממקום למקום.⁷⁴ נקבע כי הן אינן עומדות בקריטריונים של המבחן התחבורתי ומסיבה זו יש לשלול לגביהן את תחולת החוק. לכן, גם אם רכב מסוג קרטינג, שמונע בכוח מכני, פוגע ברכב קרטינג אחר

⁶⁷ בעניין זה ראו גם עניין **סובח**, לעיל ה"ש 53, בפס' 16 לפסק הדין של הנשיא ברק ובפס' 9 לפסק הדין של השופט שטרסברג-כהן. שם, אומרת השופטת שטרסברג כהן כי "שלא כנהגים המשתמשים ברכב ויוצרים סיכונים עלידי השימוש, לא קיים ציבור מסוים המשתמש במעליות, שהן נחלת ציבור בלתי מאופיין. לא קיים ציבור מסוים שראוי להטיל עליו אחריות מוחלטת וחובת ביטוח בגין מעליות. תאונות הדרכים בכלי רכב הן בדרך כלל סיכון של נהיגה או שימוש ברכב...". הנשיא ברק קבע כי "אין לדבר על "תחבורה יבשתית" ועל סיכון תעבורתי בגדריו של מקום גאוגרפי אחד".

⁶⁸ דניאל מור "גורם ההרתעה במלחמה בתאונות דרכים" **ספר לובנברג** 257, 291 (דניאל פרידמן ויצחק שילה עורכים התשמ"ח).

⁶⁹ ס' 8 לחוק הפיצויים. חריגים לכלל ייחוד העילה הינם למשל אישילתה של עילה חוזית לצד תחולתו של חוק הפיצויים; תאונות שנגרמו במתכוון; ומי שלא נכנסו לגדר חוק הפיצויים ("משוללי זכאות"). ראו ריבלין **תאונת הדרכים**, לעיל ה"ש 20, בעמ' 402-410.

⁷⁰ ראו, למשל, **מדינת ישראל נ' פלוני**, לעיל ה"ש 24, בפס' 18 לפסק הדין של השופטת וילנר: "בעקבות חקיקתו של תיקון מס' 8 הטעים בית משפט זה כי אין לפסוק עוד על-פי אמות המידה אשר נקבעו ערב התיקון לחוק, וכי משלב זה ואילך יש ליתן למונח 'שימוש ברכב מנועי' פרשנות ההולמת את הגדרתו העדכנית שבחוק הפיצויים, כמו גם תכליותיו של תיקון מספר 8".

⁷¹ שם.

⁷² רע"א 9084/05 **אג"ד בע"מ נ' ינטל** (נבו 29.10.2007).

⁷³ **מדינת ישראל נ' פלוני**, לעיל ה"ש 24, בפס' 19 לפסק הדין של השופטת וילנר.

⁷⁴ אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 51.

או מתנגש בעץ, אין מדובר עוד בתאונת דרכים,⁷⁵ שכן רכב שכזה אינו מיועד לנוע בכבישים ועל כן אינו שותף לסיכונים הכלליים שמאפיינים את פעילות הנהיגה.⁷⁶

ההגדרה הבסיסית של רכב מנועי מוגבלת למצבים שבהם עיקר ייעודו של הרכב "לשמש לתחבורה יבשתית". הרציונל מאחורי הגדרה זו של רכב היה כי רכב שעיקר ייעודו אינו לשמש לתחבורה יבשתית, ועל כן מייצר סיכון שונה⁷⁷ או סיכון מקומי בלבד, אינו שותף לכלל הסיכונים שמייצרת פעולת השימוש ברכב מנועי בדרכים (בין כמייצר סיכון ובין כנחשף לסיכון) ועל כן אינו צריך להיות כלול בהסדר הרחב.⁷⁸ זאת, הן במצבים שבהם הסיכון הלוקלי גבוה מהסיכון הכללי והן במצבים שבהם הסיכון המקומי נמוך מהם. העובדה שמדובר בפול סיכונים שונה ובפעילות שונה מצדיקה טיפול נפרד בסיכונים אלה, לרוב על פי ההסדרים הכלליים של פקודת הנזיקין, חוק האחריות למוצרים פגומים ועוד.⁷⁹ מסיבה זו, המבחן התחבורתי הוגדר על ידי בית המשפט ככזה שבו הרכב מעביר אנשים או מטען ממקום גאוגרפי אחד למקום גאוגרפי אחר.⁸⁰ אם הרכב, על פי ייעודו, מוגבל למקום גאוגרפי אחד, הוא לא ייפול לגדר ההגדרה הבסיסית של רכב מנועי.⁸¹

היישום של המבחן התחבורתי בהקשר של רכב מנועי הוביל לבחינה נקודתית של כלי רכב שונים בהתאם לשימוש שנעשה בהם. כלי רכב שמשוברים תחת אותה כותרת ופעילות בחיי היום יום סווגו עתה באופן שונה על פי החוק, בהתאם לשאלה אם הם מקיימים את המבחן, אם לאו. כך, למשל, אירוע שבו מלגזה פגעה באדם עשוי לקבל משמעות משפטית שונה אם המלגזה שמעורבת היא מהסוג שמעביר מטענים בתוך מפעל, שכן אז האירוע לא ייחשב תאונת דרכים על פי ההגדרה הבסיסית, לעומת מצב שבו מעורבת מלגזה שעיקר ייעודה להעביר מטען ממקום גאוגרפי אחד לאחר, שאז עשוי בית המשפט לראות באירוע משום "תאונת דרכים".⁸²

אחד מביטויי המשמעותיים של המבחן התחבורתי הוא בתחום הספורט המוטורי ומרוץ המכוניות.⁸³ במקרה שבו מתרחשת תאונה בין שני כלי רכב במהלך תחרות מכוניות, הרי שלכאורה אפיון הרכב מבחינת הפעילות דומה עד מאוד לאפיונה של תאונת דרכים רגילה.⁸⁴ עם זאת, קיומו

⁷⁵ בעניין זה ראו למשל גם את הנאמר בת"א (שלום ת"א) 41680/05 מירב נ' פארק נחשונים, פס"כ 6 (נבו 11.10.2007). "עם כל הקושי בהגדרת "מקום גאוגרפי", הרי פארק שעשועים הוא אתר סגור ומתוחם, ולכן הוא בבחינת יחידה גאוגרפית אחת... התובעת נפצעה בתאונה באתר בילוי ונופש; תרופתה של התובעת בדיני הנזיקין הכלליים; ...תאונות מסוג זה אינן "חוסות" תחת כנפי "חוק הפיצויים" ולעניין זה אין הבדל בין פגיעה מקרטינג, רכבת הרים או כל מתקן אחר בפארק השעשועים. מבקרי הפארק הנוסעים בקרטינג כדקה וחצי – אינם עושים זאת למטרות תחבורה".

⁷⁶ ת"א (שלום קר) 2546/05 אורי נ' קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים (נבו 19.9.2007); ע"א (מחוזי י-ם) 1208/96 אורנשטיין נ' שמעון, פס"כ 6 (נבו 22.6.1997), "ייעוד הקרטינג הינו בעיקר לשעשוע והנאה ולא לשם התחבורה כזו, הרי למרות שהינו יכול להיחשב גם כלי תחבורה, אין הוא בא בגדרו של "הרכב המנועי". ברי, כי המבחן לעניין ייעוד השימוש הינו אובייקטיבי, טיבו של הכלי על-פי ייעודו המקורי, לא סובייקטיבי על-פי רצונו של המשתמש".
⁷⁷ "צמצום המונח "תאונת דרכים" לתאונות שארעו ביבשה נובע מכך, כי המונח "רכב מנועי" יוחד לרכב הנע על הקרקע, וכן מכך שהביטוי "תאונת דרכים" בלשון בני-אדם מצטמצם לתאונות יבשתיות ולא לתאונות שאירעו בים או באוויר".
ע"א 680/80 עיזבון פריימן נ' חברת קו צינור הנפט אילת-אשקלון בע"מ, פ"ד לו(2) 578, פס"כ 11 לפסק הדין של השופט שמגר (1982).

⁷⁸ ראו, למשל, רע"א 3521/20 קיבוץ עין חרוד מאוחד נ' פלוגי, פס"כ 26 לפסק הדין של השופט עמית (נבו 9.11.2020). שם, קובע השופט עמית כי "בובקט אינו משמש ל"תחבורה יבשתית", ואף לא ניתן לומר כי הפעלתו בתוככי מתחם גאוגרפי אחד יוצרת סיכון תעבורתי".

⁷⁹ כך, למשל, ניתן לחייב יצרן מכוניות בנוזקי גוף הנגרמים כתוצאה מפגם במוצר, בהתאם לחוק האחריות למוצרים פגומים, התש"ס-1980.

⁸⁰ ראו עניין עוזר, לעיל ה"ש 53, בעמ' 556.
⁸¹ במצב שכזה, אלא אם ייפול למסגרת אחת ההגדרות המרביות, מעורבותו לא תיחשב כתאונת דרכים, אלא אם ייפגע על ידי רכב אחר באופן שבו למשל נפגע הולך רגל.

⁸² בהתקיים יתר רכיבי ההגדרה וזאת כמובן על פי נסיבות המקרה. ראו עניין נחום, לעיל ה"ש 58, בפס"כ 11 לפסק הדין של השופט אור.

⁸³ לא מתחייב שמדובר במכונית מרוץ מדגם מסוים, אלא הדבר חל גם על מכוניות ספורטיביות שאותן ניתן למצוא על הכביש ועומדות בהגדרה של ס' 2 לתקנות הנהיגה הספורטיבית (רישיון כלי תחבורה), התש"ע-2010.
⁸⁴ כך, למשל, אם שני כלי רכב ינסו להתחרות על הכביש, יהיה בכך אולי משום עבירה פלילית, אך נראה שהדבר יוכר כתאונת דרכים לכל דבר ועניין.

של האירוע על מסלול מיוחד, בהינתן נהיגה ספורטיבית בעלת מאפיינים שונים, מוציא את כלי הרכב ממערך הסיכונים הכללי של פעילות הנהיגה, ועל כן מצדיק התייחסות מיוחדת. לאור קידום העיקרון הכללי של המבחן התחבורתי, נקבע מפורשות בחוק כי תאונה שכזו לא תיפול לגדרה של תאונת דרכים, וכי הוראות החוק לא יחולו עליה.⁸⁵ הרעיון היה שמדובר בפעילות בעלת סיכון ואפיון שונים, שאינם חלק אינטגרלי מפעולת הנהיגה הרגילה ואינם משותפים לכל הנהגים, ועל כן אין לראות בה חלק מן ההסדר הכללי של הנהיגה בדרכים.⁸⁶ לשם אסדרת מצבים מעין אלה, נקבע הסדר ספציפי שלפיו רכב תחרותי מסוג זה יבוטח באופן עצמאי והאחריות לגביו תוסדר על פי פקודת הנזיקין⁸⁷ באופן שישקף את סיכוני התחרות וחובת הביטוח המיוחדת.⁸⁸ אף על פי כן, אל לנו לשכוח כי רכב המרוצים צריך להגיע בסופו של דבר למסלול התחרות.⁸⁹ בנוסעו על הכביש ממקום גאוגרפי אחד לאחר יש כדי לייצר סיכון תעבורתי שחושף נהגים אחרים והולכי רגל לפגיעה. על כן רכב המרוץ נכנס בפרק הזמן שבו הוא נוסע על כבישי הארץ למסגרת מערך הסיכונים הכללי של פעולת הנהיגה, ולכן יראו בהתממשות הסיכון בפרק זמן זה כ"תאונת דרכים".⁹⁰ לפיכך, נוסף על אישור הנסיעה, נדרש ממנו גם ביטוח מיוחד שישקף את הסיכון התעבורתי שהוא יוצר.⁹¹ מסיבה זו גם נקבע כי בקטע הקישור יחולו הוראות חוק הפיצויים.⁹²

המבחן, או הסיכון, התחבורתי אינו נמדד רק במדד בינרי של קיים או נעדר. הוא נותן את אותותיו גם כאשר כלי הרכב נמצאים על הכביש אך מייצרים באופן אינהרנטי סיכון שונה מהסיכון המשותף לכל הנהגים מאותה קטגוריה. סיכונים תחבורתיים ברמות שונות מחייבים נשיאה שונה בגובה הפיצויים. אין דין רכב פרטי כדין אופנוע, ואין די השניים כדין משאית. מימוש הסיכון

⁸⁵ ס' 15 לחוק הפיצויים קובע כי "הוראות חוק זה לא יחולו לגבי שימוש בכלי תחרות, שניתן עליו רישיון כלי תחרות...".

⁸⁶ ירון אליאס **דיני ביטוח** כרך א 71 (מהדורה שלישית 2016). קבוצה אחת של הסדרי ביטוח חובה כוללת את אותם מקרים שבהם הסיכון המוגבר טבוע בעצם הפעילות. המחוקק קבע כי אדם הנוטל חלק בפעילות מסוכנת כשלעצמה, כגון נהיגה ספורטיבית, נדרש לרכוש ביטוח מתאים המכסה את הסיכונים המוגברים הכרוכים בקיום אותה פעילות. כשמדובר בתאונת דרכים, לעומת זאת, השימוש ברכב מנועי לפי טיבו אינו מהווה פעילות בסיכון מוגבר, אבל היקף האוכלוסייה החשופה אליו במקביל הוא שמצדיק את חובת הביטוח.

⁸⁷ ס' 30, 34 ו-35 לחוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו-2005; ראו גם סייג לתחולה על כלי תחרות, ס' 51 לפקודת ביטוח רכב מנועי.

⁸⁸ בעוד עילת התביעה של הנפגע כלפי הפוגע היא ברשלנות הגם שלזכותו עומדת חזקה של היפוך נטל (ס' 30(א) לחוק הנהיגה הספורטיבית), הרי שביחס לנהג אחר שנפגע נשללת עילת תביעה ברשלנות, אלא אם הנוק נגרם לו על ידו במתכוון (ס' 30(ב) לחוק הנהיגה הספורטיבית). כאמור, המטרה שעומדת בבסיס החוק המסדיר היא לתחום את הסיכונים לפעולת הספורט המוטורי, שהיא פעולה מוסדרת ומבוטחת, ולהשית את עלויות הנזקים על המשתתפים באותה פעילות. כך, למשל, נקבע בפסיקה כי "התפתחות חקיקתית זו מעידה כי נהיגה ספורטיבית הינה אחת מאותן פעילויות מסוכנות אשר יש להבטיח כי תעשנה תחת מטרייה של כיסוי ביטוחי לנטלי הסיכון, והמחוקק דאג להבטיח קיומה של פוליסת ביטוח מתאימה למשתמשים בכלי תחרות על ידי הטלת החובה לדאוג לכך על מי שנהנה מפעילות זו (ולא על כלל הנהגים)". ע"א 4493/05 **ירושלמי נ' פולריס יוא כלים בע"מ**, פ"ד סב(2) 1, פס" 15 לפסק הדין של השופטת חיות (2007).

⁸⁹ אומנם לעיתים הרכב מועבר למסלול על ידי משאית או קרון מיוחד, ואולם פעמים רבות הדרך לשם עוברת במסלולי התחבורה הרגילים, היינו בכבישי הארץ. נסיעה על גבי אלה מחזירה את המבחן התחבורתי לתמונה.

⁹⁰ ס' 51 לפקודת ביטוח רכב מנועי מוציא את הכלי התחרותי מגדר האחרייות וקובע כי תחולתו לא תהיה על מקרים של קטעי קישור או במסגרת נהיגה שאינה ספורטיבית בהבחיור כי ההחרגה היא "למעט שימוש בכלי כאמור בעת נהיגה ספורטיבית בקטע קישור או בעת נהיגה שאינה נהיגה ספורטיבית, שהותרה לפי ס' 12(ד) לחוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו-2005". ס' 12(ד)1 קובע כי "על אף הוראות סעיף זה, שר התחבורה רשאי, בהתייעצות עם השר לביטחון הפנים ועם השר, לקבוע הוראות בדבר נהיגה בכלי תחרות שניתן עליו רישיון כלי תחרות, שאינה נהיגה ספורטיבית, בקטע דרך או בשטח אחר מסלול מירוץ מאושר, וזאת לצורך הגעה למסלול המירוץ המאושר, עזיבתו או לצורך ענין אחר הקשור במישרין במירוץ, באופן ובתנאים שיקבע, ובלבד שהשתכנע שבנהיגה כאמור לא ייגרם כל סיכון לציבור." כמובן שהמילים "כל סיכון לציבור" מתייחסות לסיכון עודף שנובע מהיותו רכב תחרות. במסגרת נסיעתו בקטע הקישור מחויב כל הרכב לציית לחוקי הדרך ככל יתר הנהגים.

⁹¹ בעניין זה קובע ס' 12(ד)2 לחוק הנהיגה הספורטיבית כי על נהיגה כאמור בפסקה (1) יחולו כל ההוראות החלות לפי חוק זה על נהיגה בקטע קישור, לרבות החיוב בפוליסת ביטוח לפי פקודת ביטוח רכב מנועי כאמור בס' 17 ותחולת הוראות חוק הפיצויים כאמור בס' 30(ג) לחוק הנהיגה הספורטיבית.

⁹² ס' 30(ג) לחוק הנהיגה הספורטיבית קובע כי על אף הוראות סעיפים קטנים (א) ר"ב) לעניין נזק גוף שנגרם עקב נהיגה ספורטיבית בקטע קישור יחולו הוראות חוק הפיצויים.

התחבורתי לגבי כל אחד מהם שונה, במיוחד במצבים שבהם מדובר בתאונה מעורבת. על כן קובע החוק בהקשר של תאונה שמערבת סיכונים תחבורתיים שונים הסדרי השתתפות בין המעוולים על פי אופן הסיכון השונה שכל אחד מייצר וגודלו.⁹³ באופן דומה, שיקוף ההסדר התחבורתי גם בא לידי ביטוי ברפורמה של ביטוח החובה. בעוד בעבר היה נגבה סכום אחיד מכל הנהגים, כיום שופר המתאם בין הסיכון התחבורתי לסכום הנדרש בעבור פרמיית ביטוח החובה, וזו אמורה לשקף טוב יותר את הסיכונים התחבורתיים שנוצרים תוך הבאה בחשבון של מאפייני הסיכון השונים.⁹⁴ על כן, קיים שוני בתמחור הסיכון על בסיס ותק הנהיגה, מין הנהג, מספר ההרשעות הקודמות, מספר השעות שהרכב מבלה על הכביש ועוד. ככל שהסיכון התחבורתי גדל, פרמיית הביטוח עולה. זאת על מנת להביא למתאם בין התשלום לבין הסיכון התחבורתי שהמשתמש ברכב יוצר. נקודה מעניינת נוספת בהקשר זה היא של הובלת מטענים מסוכנים. אומנם המטען מובל ברכב במסגרת העברתו ממקום גאוגרפי אחד לאחר, ואולם היותו בעל פוטנציאל סיכון מיוחד אינו משותף לכלל הנהגים.⁹⁵ על כן קבע מחוקק המשנה תשלום נוסף בגין הסיכון, אשר יביא לכלל ביטוי את הסיכון העודף, שאומנם קשור בפן התעבורתי – אך מעצים אותו. זאת על מנת לייצר מתאם בין הסיכון המסוים לבין חבותם של אלה שיוצרים אותו, בשונה מהסיכון "הרגיל" שנוצר על ידי כלל הנהגים.⁹⁶

ד. פרשת הספארי – בחינת מחודשת

כעת, לאחר פירוט השיקולים שעומדים ביסוד המבחן התחבורתי, ברצוני לחזור ולבחון את הכרעת בית המשפט בפרשת הספארי. וביתר פירוט – אם נזק גוף שנגרם ליושבי הרכב בעת שהמתינו בתור ליציאתם מן הפארק על ידי אנטילופות שרמסו אותו בשעה שנקלע לדרכן צריך להיחשב לנזק שנגרם כתוצאה מתאונת דרכים.

1. שיקולי מדיניות

אם צריך לאפיין את הפעילות בספארי, הרי שמדובר בפעילות פרטית מוסדרת שפתוחה לקהל מבקרים מוגבל, הרוכש כרטיס כניסה בעבור פעילות זו. זאת, בדומה לפעילויות מוסדרות רבות אחרות דוגמת רחצה בבריכה, ביקור במוזאון ועוד. הסיכונים שאליהם נחשפים המשתתפים בפעילות זו מגוונים ורובם שונים מהסיכונים שאליהם הם נחשפים כנהגים – הן מבחינת טיב

⁹³ ראו, למשל, ס' 3(ג) לחוק הפיצויים. בדברי ההסבר נכתב: "ההתייחסות הזוהה בחוק הפיצויים לנוסעים באופנוע ולנוסעים ברכב, על אף השוני ביניהם, יוצרת עיוות בחלוקת נטל האחריות, הפוגע בציבור המשתמשים באופנוע בפרט ובציבור הנהנה מיתרונות השימוש באופנועים בכלל". דברי הסבר להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 20) (מספר כלי רכב המעורבים בתאונה), התשס"ז–2007, ה"ח הכנסת 293; כמו כן, ס' 2 לצו פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (הסדרים לחלוקת נטל הפיצויים בין המבטחים), התשס"א–2001 יוצר מנגנון פנימי לחלוקת החבות כאשר מעורבים בתאונה רכב כבד ורכב קל, בהתאם לסיכונים בצידם. ראו ע"א 201/13 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' מדינת ישראל, פס' 38 לפסק הדין של השופט זילברטל (נב' 11.5.2015).

⁹⁴ ראו, למשל, רון בינה אקטוארית בע"מ מאגר מידע לביטוח רכב חובה בישראל (2020) https://www.gov.il/BlobFolder/guide/statistical_autoinsurance_publications/he/%D7%A1%D7%9E%D7%A1%D7%9E%D7%9A%D7%A1%D7%95%D7%A4%D7%99%D7%A9%D7%9C%D7%AA%D7%A2%D7%A8%D7%99%D7%A4%D7%99%D7%A8%D7%9B%D7%91%D7%97%D7%95%D7%9D7%9C%D7%A9%D7%A0%D7%AA%202019.pdf; עירן פאר "משרד האוצר קובע: הבדלים של מאות שקלים בתעריפי ביטוח החובה לרכב" גלובס (21.8.2003) <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=717167>.

⁹⁵ בעניין זה ראו את הפרוטוקולים להצעת החוק, לעיל הי"ש 54, לגבי אדם שעולה ויורד למטרות תחבורה: "כדי לנסוע ברכב צריך לעלות אליו וצריך לרדת ממנו. אבל, אם לוקחים מטען, אם רכב משמש, למשל, לצורך הובלת גז דליק, אתה חושב שתאונה שתקרה עקב המטען הדליק הזה תהיה תאונת דרכים, ושבעלי הרכב יכסו את זה? הרי אם אתה נושא מטענים ברכב, צריך להיות ביטוח מיוחד לצורך הובלת מטענים. דמה בנפשך, על פי התפיסה הזאת, שייקחו מכוניות של חברות הדלק, יטעינו בהן גז דליק, הן יעברו בעיר מסוימת, יישפך שם נוזל מסוכן, וכל מי שייפגע יכוסה במסגרת תאונת דרכים. בשביל זה יש ביטוחים מסוג אחר." פרוטוקול 207, לעיל הי"ש 56, בעמ' 5059.

⁹⁶ "התוצאה היא, שגם דימי הביטוח שצריכים לשלם בעלי הרכב הולכים וגדלים, וגם מבחינה מושגית מטילים עליהם לשלם פיצויים על תאונות שאין הן באופיין תאונות דרכים". שם, בעמ' 5057.

הסיכון, הן מבחינת גודלו. מרביתם אינם מאפיינים בשגרה את פעולת הנהיגה. אומנם, ניתן במבט ראשון להשוות בין הפעילויות השונות – הנהיגה בדרך והנהיגה בספארי – ולראות ביניהן קווי דמיון, אך בחינה מעמיקה יותר מגלה כי טיב הפעילות שונה לחלוטין, ולכן ראוי להתמודד איתה באופן שונה.

א. אפיון הפעילות וטיבה

בעוד המטרה בנהיגה בדרך היא, כפי שנתפסת על ידי המחוקק ובית המשפט, העברה של אנשים או מטען ממקום למקום, המטרה של הנסיעה בספארי היא לצפות בחיות באזור גאוגרפי נתון. הדבר משפיע על חוויית הנסיעה ואופי השימוש ברכב. בעוד בנסיעה בדרך מדובר בנסיעה במהירות משתנה אך משמעותית, בספארי מדובר ב"זחילה" תוך קיום עצירות רבות על מנת לצפות בחיות באזור שמותאם למחיתו. אכן, גם בכביש נהגים מוצאים את עצמם, לא אחת, עומדים בפקקים, ואולם אופי נסיעה זה הוא תכתיב של תנאי הדרך והעומסים בה והוא המקרה החרגי. האפיון הפרדיגמטי של פעולת הנהיגה אינו כזה. לו הדבר תלוי בנהגים, הם לא ייסעו בזחילה בהיעדרן של מכוניות אחרות על הכביש, דבר שאינו נכון לגבי הנסיעה בספארי. זאת ועוד, דומה כי גם תאונות הדרכים "הפרדיגמטיות" שעמדה לנגד עיני המחוקק, עת הסדיר את הנושא בחוק, הייתה שונה מאוד מזו שיכולה להתרחש באופן טיפוסי בספארי. אכן, תאונות מתרחשות בדרך גם במהירות איטית, בנסיעה של "פגוש לפגוש", אך סביר להניח שלא אלה התאונות שעליהן חשב המחוקק בהסדירו את התחום. אומנם, חוק הפיצויים מכסה גם מצבים אלה, אך עיקר הנזקים שבהם נועד החוק לטפל הם נזקי גוף משמעותיים שנגרמים לרוב במהירויות גבוהות יותר, תוך נסיעה "טיפוסית" ברכב ופגיעה באדם או ברכב אחר.⁹⁷ מדברים אלה אין ללמוד כי במהלך הנסיעה בספארי לא יכולות להתרחש תאונות בעלות מאפייני סיכון דומים לאלה שתתרחשנה מחוצה לו, וייתכן שאז, יש לראות במקרה תאונות דרכים "רגילה".⁹⁸ אך למרות הדמיון, יש להבחין בין מצבים אלה לבין תאונות שנובעות מסיכונים מקומיים ייחודיים שאינם צריכים ליפול למערכת הסיכונים הכללי של תאונות הדרכים. לא נראה שיכולה להיות מחלוקת לגבי העובדה שהתאונה שעלתה לדיון בפסק הדין לא הייתה מסוג זה, ודומה שהסיכון שהתממש באותו מקרה שונה מאוד מסוג הסיכונים שנשקף מפעולת הנהיגה מחוץ לפארק.

טענה שיכולה לעלות בהקשר זה היא כי בכל זאת קיים דמיון בין המקרים ואופי הסיכונים של תאונות בתוך הפארק ומחוצה לו, שכן גם בדרך נשקפים למכוניות ולנוסעים בהן סיכונים כתוצאה ממגע שנוצר עם חיות מזדמנות שחוצות אותה. אף על פי כן, לטעמי, דינה של טענה זו

⁹⁷ לצערנו גם במהירות איטית יכולות להיגרם תאונות קטלניות, ועל כן החוק הוחל גם על מצבים אלה. עם זאת, מטרת חוק הפיצויים להטיל על החברה כולה את האחריות ל"אסונות התאונות בדרכים" [ראו דברים בפרוטוקול הדיון בהצעת החוק, בצמוד לנתוני ההרוגים והפצועים עקב תאונות הדרכים: פרוטוקול ישיבה 206 של הכנסת ה-8, 3955 (29.7.1975)]. החוק, לפיכך, נועד להתמודד עם פגיעות שאינן "טריטוריאליזם", אף אם אינו מצביב רף מינימום מסוים לכך. ראו ת"א (שלום ת"א) 47839-06 **מזעאל נ' הפניקס חברה לביטוח בע"מ** (נבו 10.8.2008); רע"א 11467/03 **מוחמד נ' ציון** (נבו 23.3.2004). סביר להניח כי פעמים רבות פגיעות במסגרת תאונות "פגוש לפגוש" או תאונות "נשיקה" יסתיימו בפגיעה של "מה בכך". וכבר הוכח כי אם כל שאר התנאים זהים, נסיעה במהירות גבוהה יותר "מגבירה" את מספר תאונות הדרכים והן את חומרת הפציעות שנגרמו בעטיין". ראו ב"ש (תעבורה י-ם) 408-05 **מדינת ישראל נ' רונן** (נבו 21.6.2005); בפ"ת (תעבורה פ"ת) 5317-01-19 **מדינת ישראל נ' יצחקי** (נבו 19.2.2019).

⁹⁸ אני משתמש במילה ייתכן שכן עדיין אופי הנהיגה שונה, דבר שהופך את הפעילות לשונה. דברים אלה מתחזקים על רקע התובנה שמדובר בפעילות מתוחמת ומוגדרת הדורשת תשלום. אדם שנוהג ומסתכל על החיות מסביב אינו דומה לאדם שנוהג על הכביש, ומכאן גם הסיכונים השונים. זאת בדומה לפעילות מכוניות המרוץ. מסיבה זו אולי היה ראוי להחריג את כל התאונות בספארי מגדר תאונות הדרכים ולגלם את עלותן במחיר הכרטיס, זאת בטענה כי במקרים אלה אין מדובר בשימוש למטרות תחבורה. הרכב במובן זה הוא כלי לצפות בחיות, והמבחן הייעודי, כאמור, פרט לחזקות, אינו המבחן המכריע. אף על פי כן ייתכן מאוד שחלק מן המקרים ייכנסו למצבים של החזקה.

להידחות. השוני בין הסיכונים בפעולת הנהיגה בדרך ובפעולת הנהיגה בספארי בא לידי ביטוי בכמה היבטים.

ראשית, לגבי מקרים שבהם חיה גורמת נזק לרכב. מצבים שבהם חיה פוגעת ברכב (להבדיל מרכב שפוגע בחיה) יחסית נדירים במחוזותינו, ובוודאי שאין מדובר בסיכון אופייני לפעילות הנהיגה. אומנם, בפסיקה הדגישו כי גם סיכונים נדירים יכולים ליפול למסגרת תאונת דרכים, ואולם סיכונים שכאלה עדיין מאופיינים בתחולה כללית, היינו, בכך שהם יכולים להתרחש באופן בלתי מסוים ביחס לקבוצת משתמשים רחבה ללא אפיונים ייחודיים. כך, למשל, הדוגמה שבה משתמש בית המשפט בפרשת שפירם של גשר שנופל על רכב, הגשר יכול ליפול על כל רכב, ועל כן נדירות הסיכון אינה כזו שמונעת ממנו להיכנס למסגרת החוק, שכן עדיין הוא יכול להיות גורם שמאפיין את תנאי הדרך הרגילים ושנועד לשרת את פעילות הנהיגה. יחד עם זאת, כאשר הסיכון אינו אופייני לפעולת הנהיגה ולכלל הנהגים, הרי שיש להוציאו ממסגרת החוק.⁹⁹ הסיכון של פגיעת חיה ברכב בכביש הוא זניח, וגם אם יש לו היתכנות, הרי שטיב הסיכון שלפגיעת חיה ברכב בספארי – אזור שבו החיות הן חלק מובנה בתנאי הדרך – שונה מפגיעה בכביש. זאת ועוד, יש שוני בין מצב שבו רכב נפגע על ידי חיה ללא בעלים לבין מצב שבו חיה שמוחזקת על ידי הספארי פוגעת ברכב, שכן החזקת החיות על ידי הספארי במסגרת פעילותו במקובץ יוצרת סיכון גדול משמעותית ולאורך זמן.¹⁰⁰ פארק הספארי מייצר סיכון אינהרנטי לפעילות בתוכו. סיכון זה נוצר על ידי הפארק ומצוי בשליטתו, דבר שמציב אותו במיקום טוב יותר למנוע את הנזק. בית המשפט העליון קבע לא אחת שסיכונים אינם צריכים להיבחן בדיעבד על סמך התוצאות והנזק, אלא על פי דרך התרחשותם הטיפוסית.¹⁰¹ במובן זה, הסיכון בספארי שונה, כך שלא ראוי להחזין על כלל ציבור הנהגים את עלות הסיכון המוגבר והשונה שיוצר הספארי בפעילותו השוטפת, אשר כרוכה בהחזקת חיות בעלות כושר תנועה עצמאי ופוטנציאל לגרימת נזקים.¹⁰²

ואולם, מה באשר למקרים שבהם הרכב הוא זה שפוגע בחיה ונגרם נזק לבאי הרכב או לאחרים? דומה שמקרים אלה הטרידו את בית המשפט בפסיקתו בעניין הספארי והוא לא ראה לנכון להבחין בינם לבין המקרים הראשונים.¹⁰³ נראה שהחשש היה כי החרגת מקרים דוגמת אלה בפרשת הספארי עלולה להביא להחרגתם גם במצבים שבהם יתרחשו בדרך, למשל בעת הנהיגה על כביש. גם כאן, דומה כי יש מקום להבחנה. אכן, פגיעה בחיה בכבישי הארץ היא סיכון שמשותף

⁹⁹ ראו ע"א 2199/99 עיזבון לזר נ' רשות הנמלים והרכבות, פ"ד (נו1) 938, פס' 16 לפסק הדין של השופט אור (2001). השופט אור ציין כי גישתו הכללית של חוק הפיצויים היא כי "אין להטיל על שכמו של ציבור הנהגים את הנטל לבטח סיכונים שאינם טיפוסיים לשימוש ברכב לצרכים תחבורתיים".

¹⁰⁰ ביטוי לכך ניתן לראות גם מחוץ לחוק הפיצויים, בחזקה המעבירה את נטל הראיה לנתבע במקרים שבהם הוא החזיק בחיית בר או חיה המועדת לגרום נזק. "בתובענה שהוגשה על נזק והוכח בה שתי אלה: (1) הנזק נגרם על ידי חיית-בר, או על ידי חיה שאינה חיית-בר אלא שהנתבע ידע, או חזקה עליו שידע, כי היא מועדת לעשות את המעשה שגרם את הנזק; (2) הנתבע היה בעל אחת החיות האמורות או היה ממונה עליה – על הנתבע הראיה שלא היתה לגביה התרשלות שיחוב עליה." חזקה זו היא חריג לכלל "המוציא מחברו עליו הראיה" והיא באה בשל פוטנציאל הנזק הגלום בחיות. זאת ועוד, חזקה זאת במישור הראייתי ייחודית למשפט הישראלי, שכן במשפט המקובל הטיפול בעניין אינו במסגרת הראייתית, אלא בדין המהותי, תוך שהמשפט מגביר את נטל האחריות שמוטל על המזיק מאחריות ברשלנות לאחריות מוגברת. גיא שני "כלל 'הדבר מעיד על עצמו' בדיני הנזיקין – בחינה מחודשת" 81, 135 משפטים לה (התשס"ה).

¹⁰¹ ע"א 4486/11 פלוני נ' שירותי בריאות כללית, פ"ד (סו2) 682, פס' 34 ופס' 37 לפסק הדין של השופט עמית (2013), "רופאי המשיבה אמנם התנהגו באופן עוולתי על פי מבחן הצפיות, מאחר שניתן היה לצפות כי היילוד יסבול מהידרופס ומסיבוכי פגות. אך בדיעבד, בבואנו לבחון מה הסיכון שהתממש, אין להטיל על הרופאים אחריות בשל התממשות סיכון של תסמונת ה-PDD. הטלת אחריות במקרה מעין זה, עלולה להביא להרתעת יתר, שכן תסמונת זו, היא בגדר סיכון סביר אשר יכול להופיע אצל כל יילוד".

¹⁰² ראו, למשל, את דברי השופט רובינשטיין בעניין יונאן, לעיל ה"ש 21, בפס' י"ד: "מקום בו מעורב באירוע אלמנט רז שהשכיחות למעורבותו באירועים מעין אלה נמוכה מאוד ונדיר, ואינה שונה ממעורבותו האפשרית בזירות אחרות, אין המדובר בתאונת דרכים כמשמעותה בחוק הפיצויים". ראו גם עמוס הרמן דיני נזיקין 151 (מהדורה שניה 2020).
¹⁰³ פרשת הספארי, בית המשפט העליון, לעיל ה"ש 6, בפס' 13.

לכלל הנהגים. לא אחת אנו עדים לנהגים שפוגעים בחיה שחוצה את הכביש. כך, למשל, בדרום הארץ, תאונות שבהן מעורבים מכונית וגמל הן חזון נפוץ. גם בצפון אנו עדים מדי פעם לפגיעות של רכב בפרה או בחזיר בר, שמוצאים דרכם אל הכביש. פגיעות אלה הן חלק מסכנות הדרך בדומה למכשול אחר שנוצר על הכביש והמכונית פוגעת בו. ואולם, פרט לדמיון ה"קוסמטי" בעצם הפגיעה, אופי הסיכון במצבים אלה לעומת פגיעה דומה שמתרחשת בתוככי הספארי הוא שונה בתכלית. בעוד המקרה הרגיל של פגיעה בחיה מתרחש במפתיע עקב אי הבחנה בחיה, אופי הסיכון בספארי הוא אחר. הוא מתרחש אגב נסיעה בניחותא תוך צפייה בחיות הבר מתוך ידיעה כי אלה עשויות לטייל על מסלול הנסיעה ועל כן אינו אינצידנטלי לפעילות. השאלה אם יש להגדירו כסיכון קטן יותר או כגדול יותר לעומת המצבים שתוארו לעיל אינה חד משמעית ויכולה להוליד טענות סותרות.¹⁰⁴ מצד אחד מהירות הנסיעה איטית, אך מצד שני הפארק מאוכלס בחיות בר רבות והנהג מרוכז פחות בנהיגה. ואולם, עצם העובדה שמדובר במתחם מסוים מוגדר ומגודר שמייצר סיכון שונה מחייב התייחסות שונה. התייחסות שונה כזאת ראינו בכמה מצבים בניסוח חוק הפיצויים וכן בפרשנות החוק, ועל כך להלן. רק כדי לסבר את האוזן, גם כאשר הרכב נפגע מסיכון "תחבורתי" במוסך, הסיכון מוצא אל מחוץ לגדרי החוק בגלל אופיו השונה ותדירותו.¹⁰⁵ במובן זה, גם אם בזמן השהייה במוסך נעשה "שימוש" ברכב, הרי שהוא משני למהות העיקרית של הימצאות הרכב במוסך – תיקון הרכב. בדומה לכך, התנועה, או ההתניידות, ברחבי הספארי היא רק כלי או אמצעי ועניין משני לפעולת הביקור בספארי עצמה. כך גם במקרה של מרוץ המכוניות. ושוב, גם אם יטען הטוען כי אין להבחין בין פגיעה בפרה על כביש בצפון לפגיעה באריה בספארי, המקרה נושא פסק הדין אינו מאופיין בפגיעה מסוג זה, שכן עדיין אין דין השניים כדין אנטילופה שרומסת את הרכב העומד, שהוא בבחינת זירה בלבד.

ברצוני להתעכב בכל זאת קצת יותר על המקרים של רכב שפוגע בחיה, שכן בהם יש לכאורה דמיון גדול יותר בין הספארי לבין הדרך, ולהסביר מדוע גם באלה אין להכיר כתאונת דרכים. על פי גישת המבחן התחבורתי, שאומצה בחוק הפיצויים, הרחבת שער הכניסה של החוק אינה רצויה, שכן היא כרוכה בסבסוד צולב של ציבור הנהגים את ציבור הנהגים מכוח החוק. הרחבת השער גורמת לכך שהאחרונים מקבלים פיצוי גם כאשר מדובר בתאונת דרכים במובנה הקלסי הצר והמצומצם, בעוד הראשונים, שלא גרמו לנזק, משלמים עליו.¹⁰⁶ אומנם ניתן לטעון כי "כחברה אנו מבקשים להגן גם על מי שלא נפגעו בתאונת דרכים 'קלאסית', שכן גם תאונת דרכים כזו עלולה לקרות לכל אדם, או לאנשים רבים העולים על הכביש".¹⁰⁷ ומכאן המסקנה כי יש להרחיב את תחום חלותו של החוק.¹⁰⁸ ואולם, נראה כי טענה זו אינה משכנעת. ראשית, לא זו הייתה כוונת המחוקק בתיקון מספר 8. ולא פחות חשוב מכך, מבחינת תאורטית, גם אם מדובר בסיכונים שאינם סיכונים נקודתיים לקבוצה מסוימת של נפגעים (שאינו בוודאי שברצוננו לטפל בהם בנפרד, ולראיה – חוק הפיצויים) והם משותפים לקהל רחב, וגם אם כחברה אנו רוצים להגן מפני סיכונים אלה או

¹⁰⁴ מעניין לציין כי בהקשר זה גישת בית משפט המחוזי, כפי שצוינה לעיל, הייתה כי סבירות ההיתקלות בחיה חולפת היא גבוהה ביותר. פרשת הספארי, בית משפט המחוזי, לעיל ה"ש 5, בפסי' 9 לפסק הדין של השופטת שבת.

¹⁰⁵ "אין היגיון כלכלי בהטלת הוצאות, שאינן קשורות לסיכון התחבורתי, על ציבור הנהגים. מדוע עליו לשאת את הנזק שמקורו בסדרי בטיחות לקויים במקום העבודה או בחוסר זהירות של עובדים?". ראו אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 154.

¹⁰⁶ **מסמך הכנה – הצעת חוק פיצויים**, לעיל ה"ש 38, בעמ' 4.

¹⁰⁷ שם.

¹⁰⁸ ואכן, מעטפת ההגנה שפרושה מכוח חוק הפיצויים, כפי שהראינו, רחבה יותר מאשר בדיני הנזיקין המסורתיים, הן במובנים של משטר האחראיות והן באשר לפרקטיקות הפרוצדורליות, דבר המקל על הניזוק לקבל פיצוי על נזקיו.

לפחות לפצות בגינם, אין זה נכון לכרוך סיכונים אלה עם סיכונים שנגרמים כתוצאה מהשימוש ברכב מנועי.

הרעיון הוא שנזקי סיכונים שונים שנגרמים באופן שונה על ידי פעילויות שונות צריכים להיות מושתים על המשתתפים באותן פעילויות.¹⁰⁹ כפי שנראה להלן, שיטה כללית של ביטוח נזקים לאומי אינה נוהגת ברוב המכריע של מדינות העולם, ולדבר קיימים טעמים טובים. כלומר, לא ניתן להצביע על רצון רווח וכללי הנוהג בחברה לפצות נפגעים בגין כל נזק גוף שהוא. אחרת ניתן היה לשנות את הדין הנזיקי בכיוון זה, בדומה למשל למהלך שנעשה בהקשר של החוק לנפגעי פעולות איבה או בחוקי תגמולים אחרים.¹¹⁰ העובדה שמקרים או מצבים מסוימים משיקים לתאונת הדרכים אינה צריכה לשנות החלטה זו. אם מדובר בסיכון שהתממשותו מצדיקה מתן פיצוי באופן שונה מהדין הנזיקי הכללי, הרי שהוא יכול לבוא לכלל ביטוי בהסדר מיוחד שמטפל בסיכונים מסוימים אלה.¹¹¹ במילים אחרות, גם אם מדובר בסיכון רחב ופוטנציאל נזק גדול, שבגינם החברה רוצה להעניק לנפגעים פיצוי "בתנאים מועדפים", אין סיבה שדווקא אוכלוסיית הנהגים היא זו שתישא בעלויות אלה, להבדיל מהחברה כולה או מיוצרי הסיכון. דברים אלה נכונים גם אם יוצרי הסיכונים או אלה שנקלעים לסיכונים הם משתמשי הרכב המנועי עצמם. ככל שסיכונים אלה אינם משקפים סיכונים רחבים של פעולת הנהיגה ואינם משותפים לכלל הנהגים, הרי שאין להשיתם על כלל הנהגים, אלא על קבוצה ממוקדת יותר של מזיקים. לכך דוגמאות רבות במופעים השונים של עיצוב הגדרות החוק וגבולותיו וכן במבחנים שעוצבו לבחינת הקשר הסיבתי – הן העובדתית, הן המשפטית.¹¹²

משעה שהדברים נבחנים אקס־אנטה, הרי ברור שהטלת עלויות על כלל הנהגים תביא לפעילות יתר של קבוצת המזיקים הפוטנציאלית ותת־נקיטת אמצעי זהירות של הקבוצה יוצרת הסיכון. פרשת הספארי יכולה לשמש דוגמת ספר לימוד להמחשת בעייתיות זו. חשבו לרגע על יזם אשר מחליט להקים פארק חיות חדש ושוקל כמה אפשרויות באשר לאופן הקמתו, עלותו והדרכים השונות שבהן תוצגנה החיות לציבור, על יתרונותיהן וחסרונותיהן. הדרך האחת היא למעשה הקמתו של גן חיות. בפארק זה החיות נמצאות במתחמים סגורים על מנת שלא תפגענה במבקרים, דבר שמקטין את עוצמת החוויה. בנוסף, הביקור הרגלי בגן החיות מכתוב מגבלת שטח גאוגרפי. מגבלת השטח נגזרת מכמות הקילומטרים שהמבקר הממוצע ירצה לגמוע על מנת לצפות בחיות. אפשרות נוספת היא להסיע את המבקרים בפארק ב"רכבת פנימית", באופן דומה לאופן שבו היא פועלת ברבים מגני השעשועים בעולם. יתרונה של רכבת זו הוא, בין היתר, בכך שהיא אוספת מספר גדול של אנשים המסיירים בפארק באופן חסכוני ויעיל, אך חסרונה בעובדה שיכולתה לנוע בחופשיות בפארק מוגבלת, וחויית הצפייה בחיות בה פחות אינטימית. בשל גודלה, הרכבת גם

¹⁰⁹ זאת, על מנת להגיע לתוצאה היעילה ביותר. ראו GUIDO CALABRESI, THE COSTS OF ACCIDENTS: A LEGAL AND ECONOMIC ANALYSIS 140–144, 157 (1970). (להלן: CALABRESI, THE COSTS OF ACCIDENTS).

¹¹⁰ חוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה, התש"ל-1970; חוק הנכים (תגמולים ושיקום) [נוסח משולב], התשי"ט-1959. ¹¹¹ כך, למשל, מדינת ישראל מבטחת את מי שמקבל חיסון ומי שבא עימו במגע מפני פגיעה העלולה להיגרם בעקבות החיסון על פי חוק ביטוח נפגעי חיסון, התשי"ן-1989.

¹¹² ראו ה"ש 79–82 לעניין חלוקת האחריות בתאונה מעורבת בהתאם לגודל הסיכון. כפי שצוין לעיל, טלו לדוגמה תאונה שנגרמת במוסך עקב הידרדרות של הרכב. גם אם המוסכניק "השתמש" באותו רגע ברכב, אין מדובר בסיכון שמאפיין את פעולת הנהיגה ככלל והוא משתייך לקטגוריית הסיכונים שמאפינת את הטיפולים והתיקונים של רכב במוסך. אלה אמורים להיות מוסדרים במסגרת "התעשייה", והשתתם על כלל המשתמשים ברכב רק בשל העובדה שבאותה נקודת זמן המוסכניק "השתמש" ברכב היא בבחינת הקצאת סיכון שאינה נכונה אשר תייקר את פעולת הנהיגה שלא לצורך ותמנע בשוליים פעילות נהיגה יעילה (ראו למשל אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 153–154). לא רק זאת אף זאת, המוסכניק אשר יודע כי יקבל פיצוי בגין הנזק שייגרם אגב הטיפול ברכב ימעט לנקוט צעדי זהירות ואף יימנע, אולי, מלערוך הסדר ביטוחי ייעודי לנזקי המוסך ככל שאלה רלוונטיים לנזקי גוף, שכן נזק רכוש אינו מכוסה בחוק. ראו סי' 1 לחוק הפיצויים.

עלולה להפחיד את החיות והיא נעולה למסלול קבוע. אפשרות נוספת היא לרכוש כלי רכב ייעודיים לבאי הפארק. אלה יופעלו על ידי עובדי המקום ויסיעו את המבקרים לפינות הפארק השונות.¹¹³ ניתן גם לעצב אותם באופן שיאפשר למבקרים לראות טוב יותר את החיות. אפשרות אחרת היא לאפשר נהיגה עצמית ברכבים ייעודים אלה. איני מתכוון לעבור על כל אחת מן האפשרויות, אך אפשרות נוספת ואחרונה היא לתת למבקרים להשתמש ברכבם על מנת לצפות בחיות הפארק מבעד לחלון הרכב. לכך עלויות נמוכות מבחינת התשתית, שכן אין צורך להיערך לרכישה ותחזוקה של ציוד מתאים.

כעת שוו בנפשכם שהיזם יודע שאם ישתמש ברכבת או ברכב הייעודי הדבר ייקר את עלות הביקור, שכן בנוסף לעלות הציוד והפעלתו, היזם ייאלץ לשלם גם פיצויים לנפגעים מהפעילות של הרכבות או של כלי הרכב הייעודיים בגין נזקי שימוש זה. הדבר, מן הסתם, גם יחייב אותו לערוך ביטוח מתאים. שיקולים דומים יחולו גם לגבי האופציה של הקמת גן חיות רגיל. אם חיה תפגע במבקר, הרי שעלויות הפגיעה יושתו על מפעיל גן החיות וישוקפו בפרמיית הביטוח שהוא משלם מדי שנה. לעומת זאת, אם יבחר באופציה של "נהיגה עצמית", הרי שנוזקים רבים ייחשבו ל"תאונת דרכים", ועל כן לא יצטרך לשאת בעלויותיהן, לא באופן ישיר ואף לא באופן עקיף בשל סעיף ייחוד העילה.¹¹⁴ עלות הנזק תושת על כן על כלל ציבור הנהגים.¹¹⁵ במילים אחרות, ככל ש"תאונות דרכים" במסגרת פעילות הפארק יוגדרו באופן רחב יותר, הרי שהחלק מתוך העלות החברתית של הפעלת הפארק (לפחות ככל שזו קשורה לנזקים אגב הצפייה בחיות) אשר מופנמת על ידי הבעלים/מפעיל תצטמצם, שכן כמות הנזקים שבהם יצטרך לשאת (או להפנים) יהיה קטן יותר. זאת ועוד, הרחבה זו בהיקף הגדרת התאונות תשפיע באופן בעייתי גם על פעילויות נוספות כגון תחזוקת הפארק, שבילוי, ויסות החיות הנמצאות בו ועוד. מכיוון שמפעיל הפארק לא יישא בעלויות נזקי תאונות אלה (או בחלק נכבד מהן), יש לו פחות תמריצים לנקוט אמצעי זהירות, אפילו אם עלותן נמוכה ונקיטתם רצויה מבחינה חברתית נוכח הפוטנציאל להקטנת הנזק. דברים אלה אמורים למשל באשר לשיפור תוואי הדרך או ויסות צפיפות החיות. אומנם, בשעה שנגרמים נזקים, גם מוניטין הפארק עומדים על הפרק, ויש בכך כדי לרסן את מפעיל הפארק, אך יש בסיס לטענה כי השפעתו של שיקול זה מוגבלת. זאת, במיוחד במצבים שבהם הלקוח יודע שהוא מקבל פיצוי מלא על הנזקים שנגרמים לו.¹¹⁶

באופן כללי יותר, הרחבת הגדרת התאונה גורמת לכך שיוצרי הסיכון, שכעת לא יישאו בעלויותיו, יפנימו תובנה זו אל תוך פעילותם בכל הקשור לנזקים הנגרמים ושעלולים להיגרם בעתיד. כך, למשל, הביקורת על **פרשת שפירים** הייתה שאם בוני גשרים ידעו שהם לא יישאו בעלות הנזקים הנגרמת מקריסתם, יקטן התמריץ להיזהר בהקמתם של אלה. ככל שפעילויות רבות יותר יפלו למסגרת חוק הפיצויים, יוגדרו כתאונות דרכים ועלותם תושת על אוכלוסיית הנהגים, כך הדבר ישפיע מראש על התמריצים לנקיטת צעדי זהירות. כדי להמחיש זאת, חשבו על פעילות אחרת המשיקה לתכנונו של הספארי, למשל הקמתו של קולנוע חדש – ניתן להקימו כבית קולנוע רגיל

¹¹³ אלה על פי המבחנים לא ייכנסו לגדר הגדרת רכב, שכן לא יענו למבחני החוק.
¹¹⁴ סעיף זה פורש על ידי הפסיקה כסעיף שתוקפו מהותי, ולא פרוצדורלי. לפיכך נשללות זכויות החזרה ביחס לגורמים שאותם לא ניתן לתבוע על פי החוק. ראו בעניין זה ע"א 3765/95 **חוסין נ' טורם**, פ"ד נ(5) 573 (1996).
¹¹⁵ ניתן היה לפתור חלק מהבעייתיות באמצעות זכויות חזרה, אך כאמור אלה נדחו על ידי המחוקק ובית המשפט.
¹¹⁶ בהקשר זה יש להבחין בין נזק גוף לרכוש. אם מצב זה היה חל על שניהם, הרי שתמריצי הפארק לנקוט אמצעי זהירות היו נמוכים עוד יותר. אף על פי כן, הורדת נטל הפיצוי בגין נזקי גוף היא בעלת משקל נכבד לאור החלק היחסי מן הנזק שאותו הם תופסים.

וניתן להקימו כדרייב'אין. האחרון דורש פחות השקעה בתשתית. אין צורך במבנה, כיסאות, ניקיון ועוד. ויש גם "בונוס" – אם נגרם נזק ליושבי הרכב, הדבר יוכר כתאונת דרכים. על כן, אם נשפך על הנהג קפה רותח בנסיעה מן המזנון עד לעמדת הצפייה, הכרה באירוע כתאונת דרכים תמנע תשלום בעבור נזקים אלה.¹¹⁷ כמובן שלא זו הייתה כוונת המחוקק. הרעיון הוא כי במקרים אלה מדובר בסיכון מקומי, שמהות פעילותו אינה קשורה בנהיגה, שהרכב משמש בה רק כמעין "תא צפייה" והסיכון התחבורתי שבו הוא אינצידנטלי, ומכאן שכלל הנהגים שאינם משתייכים לקבוצת המשתמשים בקולנוע זה אינם צריכים לשאת בו.

במובן זה ראוי שהסיכון המקומי, שמאפיין את הפעילות הלוקלית/ייחודית, יוטל על המשתתפים והנהנים הלוקליים מן הפעילות. כך, אם הפארק מסוכן יותר וגורם נזקים רבים יותר – אלה ישתקפו בעלות הביטוח של מפעיל הפארק ויביאו לתפעולו בצורה פחות מסוכנת, לייקור מחיר הכניסה ואולי אף לסגירתו של פארק שזקיו החברתיים גדולים מתועלתו, כעת כשהמפעיל יפנים את מלוא עלויות ההפעלה (שאחרת מוחצנות על אוכלוסיית הנהגים). הגדרת בית המשפט המחוזי את הסיכון כ"סיכון תחבורתי מקומי" על מנת להכניסו למסגרת חוק הפיצויים ועל מנת להנגידו למצב שבו הרכב הוא בבחינת זירה בלבד היא תרתי דסתרי (מבחינת הדין הרצוי), שכן סיכון תחבורתי מקומי דורש הסדרה מקומית וראוי שעלותו תושט על באי המקום. אין סיבה להחצין את עלותו על כלל קבוצת הנהגים.

חיזוק לגישה זו ניתן למצוא בדרך שבה המחוקק הגדיר את המונח "כלי רכב" בחוק ובהתייחסות הפסיקה להגדרה. כאמור, על מנת שרכב ייכנס למסגרת החוק עליו לעמוד בדרישה ש"עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית". הרעיון היה כי התממשות סיכון של רכב, שהוא מקומי באופיו, מוגדרת ככזו שאינה יכולה בכלל, מכוח ההגדרה, להיחשב תאונת דרכים. על כן, למשל, נקבע כי קרטינג, רכבת הרים או רכבת לוקלית אינם יכולים להיחשב רכב לצורכי החוק, ומשכך כניסתם למסגרת ההגדרה הכללית לא תקים עילה לפי החוק ולא תיחשב ל"תאונת דרכים".¹¹⁸ אומנם, ההתייחסות לכלי רכב פרטי שנוסע בספארי אינה יכולה להיות זהה, שכן מכונית הנוסעים מכוח הגדרתה נועדה לנסיעה (אלא אם מדובר בשינוי ייעוד), אך היישום דומה מבחינת תמריצי הפעילות אקס'אנטה. הנזק שנגרם באינטראקציה מול החיות הוא חלק מעלויות התפעול של הפארק ואף מכוסה, ככל הנראה, בפוליסת ביטוח מקומי. על כן, למשל, אם בעקבות התבוננות בחיה הרכב נופל לתעלה, הרי שהנזקים כתוצאה מכך במסגרת שטח הספארי הם נזקים שעלותם צריכה להיות מושתת על הפארק. לעומת זאת, באופן שבו הדברים מוסדרים כיום – בעת נהיגה עצמית בפארק באמצעות הרכב הפרטי – עלות הפעילות מגולגלת על כל אוכלוסיית הנהגים, באשר היא, באמצעות ביטוח החובה, שכן הנזק יוכר ככזה שנגרם כתוצאה מתאונה כהגדרתה בחוק. ייתכן ששינוי כללי של הדין בהקשר זה והחרגתם של המקרים שבהם נגרמו נזקים אגב נסיעה בספארי צריכים להיעשות על ידי המחוקק.¹¹⁹ ואולם, לבית המשפט אפשרויות פרשניות רבות באשר להיקף

¹¹⁷ כך גם במקרה של, למשל, נפילה של המסך/מקרן על צופה בזמן שהוא יושב ברכבו.
¹¹⁸ עניין **אורנשטיין**, לעיל ה"ש 75 (הקביעה כי תאונת קרטינג אינה תאונת דרכים); אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 48, באשר לרכבת, פרופ' אנגלרד סבור כי תאונה ברכבל צריכה להיכלל במסגרת החוק וכי אין טעם להפלות בין מי שנפגע ברכבל לבין מי שנפגע ברכבת. אולם, בשונה מרכבת, רכבל אינו מייצר נקודות מפגש בצמתים ובטח שלא תאונות רבות כמו התאונות המתרחשות ברכבים צמודי קרקע כדוגמת הרכבת, שגובות פעמים רבות נזק רב ואבדות נפש. בכך, הרכבל, לעומת כלי רכב, אינו יוצר סיכון משותף שראוי להיכלל בגדר תאונת דרכים.
¹¹⁹ זאת בדומה למקרה של מכונית המרוץ. גם שם לכאורה הסיכון דומה לסיכון שמאפיין את פעולת הנהיגה, אך בכל זאת שונה ממנה, בגלל אופייה המיוחד של הפעילות ומאפייניה הלוקליים. כאמור, התוצאה היא שונה כאשר הרכב מתנהל על הכביש מדרכו לאתר המרוצים וממנו. במקרים אלה מכונית המרוץ מתערה בסיכונים הנהיגה ואף מתנהלת באופן שונה, ועל כן יש לראות בתאונה כתאונת דרכים ומכאן גם הצורך בביטוח חובה בעבור מקטעים אלה של הדרך.

תחולת ההגדרה, כך שהקפדה על פרשנות מצמצמת תוציא את מרבית הסיכונים האלה מכלל הסיכונים שמשותפים לאוכלוסיית הנהגים. כפי שציין בית המשפט המחוזי בפרשה זו, מקרה זה הוא דוגמה למצב שבו יש להכריע בין כמה אפשרויות במענה לשאלה אם הסיכון שהתממש נובע מהשימוש ברכב או לא.¹²⁰ על כן, מדובר למעשה בעניין של מדיניות משפטית ובאמצעותה חולש בית המשפט על תחום האחריות המשפטית בנויקין. "כאן בא לידי ביטוי כוח היוצר של בית המשפט, המיישם את תפיסותיה של החברה, תחושת הצדק שלה ודרכה", ובמקרה כגון זה עליו לנקוט פרשנות מצמצמת.¹²¹

נקודה אחרונה שאליה ברצוני להתייחס באפיון המקרה קשורה לאופי הנזקים שנגרמו בעקבות התאונה. בתי המשפט בערכאות השונות לא נכנסו אומנם לאפיון מעמיק של הנזק שנגרם, אך מרוח הדברים עולה כי עיקר הנזק היה נזק רכוש, שממילא אינו נכנס למסגרת חוק הפיצויים, בעוד נזק הגוף שנגרם, אם נגרם, היה שולי.¹²² נקל לחשוב על פרשנות מרחיבה של חוק הפיצויים במקרים שבהם הנזק שנגרם עומד בליבת ההגנה, כאשר בית המשפט נרתם לעזרתו של הנפגע הגופני. במקרה זה דומה שלא זה היה המצב. נזק הגוף, כפי שמצטייר מהתיאור הראשוני של המקרה על ידי הערכאה הדיונית, נמצא בשוליים של הפגיעה ולא היה חלק משמעותי בה. במקרים שבהם נזק הרכוש הוא עיקר הנזק, נראה כי דווקא פרשנות מצמצמת, כפי שאכן ננקטה על ידי בית משפט השלום, ששומרת על גזרת החוק מתוך הבנה שאין מדובר במקרה שבו הניזוק עומד בפני שוקת שבורה, מה גם שעומדת לזכותו עילת תביעה נגד הספארי ובצידה ביטוח צד ג', הייתה ראויה לקידום.

ב. שיקול הכיסוי הביטוחי החלופי

לאור כל שפורט עד כה, נקל להבין כי במרבית המצבים של נזק בפארק, בין שרכב מעורב בו ובין שלא, בנקודת המוצא יחול ביטוח חלופי שמטרתו כיסוי נזקים מסוג זה, הן של נזקי גוף, הן של נזקי רכוש. בקרב חלק מהמלומדים והשופטים שעוסקים בתחום קיומו של ביטוח חלופי משמש שיקול מרכזי נוסף להחלת המבחן התחבורתי.¹²³ כך, למשל, סבור השופט ריבלין כי "ההגדרה מסייגת את ההכרה בדרכי השימוש השונות ומוציאה מגדרן מצבים שבהם השימוש ברכב נופל להסדר חוקי אחר המציע כיסוי לנזקיו של הנפגע".¹²⁴ ריבלין מגדיר שיקול זה כשיקול של מדיניות משפטית ולטענתו הוא מוצא ביטוי במצבים שבהם נעשה טיפול דרך ותיקון דרך שנעשים בידי אדם שאינו המשתמש, במסגרת עבודתו, ובמצבים שבהם מתרחשת התנתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו ברכב עומד או חונה והדבר מתרחש תוך כדי טיפול של אדם ברכב במסגרת עבודתו.¹²⁵ על פי גישה זו, בעיצובו את גבולות השימוש ברכב לעניין הגדרת תאונת הדרכים, מלבד הסיכון התחבורתי, שקל המחוקק את התקיימותו של כיסוי ביטוחי חלופי בהסדרים חוקיים אחרים, שכן

¹²⁰ פרשת הספארי, בית המשפט המחוזי, לעיל ה"ש 5, בפס' 9 לפסק הדין של השופטת שבח.
¹²¹ עניין יונאן, לעיל ה"ש 21, בפס' י"ד לפסק הדין של השופט רובינשטיין, דברים אלה למעשה אזכרו אמירה מוקדמת יותר של השופטת נתניהו בהקשר של חובת זהירות מושגית בעניין **חנשוילי**. עם זאת, דברים אלה הובאו בהקשר של פרשנות חוק הפיצויים ושאלת רוחב תחולתו, ע"א 248-86 **עזבון חנשוילי נ' רותם חברה לביטוח בע"מ**, פ"ד מה(2) 529, 563-564 (1991).

¹²² ראו את הנאמר, לעיל ה"ש 16.
¹²³ ראו למשל, ת"א (מחוזי חי') 281/07 **רבו נ' הראל בע"מ – חברה לביטוח**, פס' 7 (נבו 20.12.2000); ת"א (שלום נת') 37349-08-13 **אוסקר נ' איילון חברה לביטוח בע"מ**, פס' 7 (נבו 7.12.2016); ת"א (שלום חדי) 2741/05 **מצארווה נ' הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ**, 5 (נבו 9.11.2008); אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 167-168.

¹²⁴ ריבלין **תאונת הדרכים**, לעיל ה"ש 20, בעמ' 158.
¹²⁵ שם.

אם חל הסדר שכזה, לא ראוי לזכות את הנפגע במסגרת חוק הפיצויים.¹²⁶

בפרשת **ינטל**, שבה נקבע כי נפילה לאחר ביצוע סריקה באוטובוס אינה תאונת דרכים, ניכר כי השיקול הביטוחי היה אחד מן השיקולים שהובילו את ריבלין. הוא חותם את פסק הדין כך: "הגעתי לתוצאה שאין מדובר בתאונת דרכים. יצוין כי במקרה זה הנהג הנפגע לא נשאר ללא סעד. בפסק דינו של בית המשפט המחוזי צוין שהאירוע הוכר כתאונת עבודה. לדעתי, זוהי המסגרת ההולמת למתן סעד במקרה מסוג זה, לאור קרות הנזק אגב ביצוע חובה המוטלת על הנהג במסגרת מילוי תפקידו".¹²⁷ לגישתו של ריבלין, שיקול זה גם בא לכלל ביטוי בהתנגשות בין חוק הפיצויים לבין חוק לפיצוי נפגעי פעולות איבה.¹²⁸

לגישת ריבלין, המשותף למצבים אלה הוא שהמחוקק סבר כי פעמים רבות קמה לנפגע זכאות חלופית, למשל מכוח אפיונה של הפגיעה כתאונת עבודה ותחולת חוק הביטוח הלאומי, ועל כן אין זה ראוי להעניק לו פיצויים במסגרת חוק הפיצויים.¹²⁹ רעיון הכיסוי החלופי מצוי בתחרות עם רעיון הפיצוי בגין הסיכון התחבורתי, ומשכך אם מובאים נתונים כי הפגיעה שאירעה למתקן בעת תיקון הדרך מוכרת כתאונת עבודה כמשמעותה בחוק הביטוח הלאומי, "עשויה להיות לכך השלכה על תחולת הזכאות על פי חוק הפיצויים, הגם שאין מדובר בהכרח במבחן בלעדי או מכריע".¹³⁰

ריבלין אומנם מבקר מבחן זה, באומרו כי הנחה זו של כיסוי חלופי אינה נכונה תמיד וכי אותו היגיון של כיסוי חלופי עשוי להתקיים גם ביחס לשימושים אחרים ברכב, ולא רק במסגרת החלופות שאליהן מתייחס המחוקק באופן ספציפי.¹³¹ אך, בד בבד, הוא גם מודע להיבטיו החיוביים מבחינת קידום מטרת החוק. כך, למשל, לגבי התנתקות חפץ כאשר הרכב עומד הוא מסביר כי – בין שהטיפול נעשה על ידי אדם במסגרת עבודתו ובין שלא – אין מדובר באמת במקרים שבהם קיים סיכון תחבורתי שנעוץ בטבע ההתרחשות. השוני בין שני המצבים הוא "פועל יוצא של מדיניות משפטית הבאה להוציא מתחולת החוק קבוצה מסוימת של עושי שימוש ברכב". ריבלין מסביר כי נתקיימה כאן פשרה בין "הצורך להוציא את כלל מצבי ההינתקות בעמידה, לבין הרצון להותיר במסגרת החוק לפחות את אותם מצבים שבהם אין כיסוי חלופי לנזקי התובע".¹³² השאלה, על כן, היא עד כמה שיקול פרשני זה יחול או ראוי שיחול במצבים שיגדירו את גבולות הסיכון הרלוונטי של המבחן התחבורתי. לגישתו של ריבלין, בהינתן כוונת המחוקק, הרי שיש לתת לכיסוי ביטוחי זה משמעות, ולכן כאשר מפרשים את המונח "במסגרת עבודתו" יש לבחון את העיסוק הרלוונטי לאותה התרחשות שגרמה לנזק.¹³³ זאת, מתוך ההבנה כי הדבר שעמד לנגד עיני המחוקק היה החרגת תאונות עבודה אל מחוץ לגדר החוק.¹³⁴

ניתן לתהות מדוע ואם בכלל יש צורך בשיקול נוסף זה של כיסוי ביטוחי חלופי לצורך ההכרעה אם מדובר בתאונת דרכים ומה משמעותו. אכן, קיומו של ביטוח חלופי מבטיח לבית

¹²⁶ שם, בעמ' 211.

¹²⁷ עניין **ינטל**, לעיל ה"ש 72, בעמ' 10.

¹²⁸ ריבלין **תאונת הדרכים**, לעיל ה"ש 20, בעמ' 159.

¹²⁹ שם, בעמ' 159, השופט ריבלין מפנה לצורך ביסוס דבריו לדברי ההסבר שנלוו להצעת החוק שבהם הוצע לשלול כליל זכאות לפיצוי כאשר הנזק נגרם בעת תיקון או טיפול ברכב שכן מן הראוי שנוק שכזה "יכוסה במסגרת החוק הספציפי הנוגע לכיסוי". לא ברור שמדברים אלה ניתן בהכרח ללמוד על כיסוי ביטוחי חלופי, אלא שההסדר החלופי הוא שיחלוש על המקרה – הסדר זה יכול להיות פיצוי ביטוחי, אך גם יכול להיות כזה שאינו תלוי ביטוח ומותנה בשיקולים שונים, ביניהם הוכחת אשם.

¹³⁰ שם, בעמ' 214.

¹³¹ שם, בעמ' 159.

¹³² שם, בעמ' 104–105.

¹³³ שם, בעמ' 206, זו עדיין לא ההלכה, על אף שביטוח המשפט העליון הביע נכונות לבחון מחדש עמדה זו.

¹³⁴ שם, בעמ' 207.

המשפט כי הנתבע יקבל פיצוי מלא גם אם האירוע לא יוכר כתאונת דרכים, אך השאלה היא מה מבחין אירוע זה ממקרים נזיקיים אחרים. במקרים נזיקיים רבים, שאינם משיקים לתאונות דרכים, על התובע להגיש תביעה נזיקית "רגילה" ולבסס אותה. אומנם, בחלק מן המצבים שבהם נגרם לניזוק נזק הוא מוצא את עצמו מבוטח באופן כזה או אחר (כך למשל הדין ביחס לתאונות עבודה), ואולם ההסכמה הכללית היא כי על אף הרצון לפצות את הניזוק, אין להחיל חובת ביטוח כללית שתחליף את כלל דיני הנזיקין ולא די בצורך לפצות ניזוק כשלעצמו כדי להקים אחריות נזיקית כלפי מזיק שאין פסול בהתנהגותו. אחרת, הייתה מוטלת חובת ביטוח גורפת על כלל אזרחי המדינה באשר לכל אירוע נזיקי, או לחלופין המדינה הייתה נוטלת על עצמה להנהיג ביטוח מקיף שכזה לכלל תושביה.¹³⁵ החסרונות העיקריים שנשקפים מגישה ביטוחית שכזו הם, בין היתר, הקטנת התמריצים לפעול באופן זהיר וכפועל יוצא מכך הגדלת כמות התאונות בחברה והיקף נזיקיהן. על כן, בישראל כמו גם במדינות אחרות אין מונהגת חובה שכזו.¹³⁶

בהיעדרה של חובת ביטוח כללית עולה השאלה מדוע יש להבחין בין אדם שמעורב באירוע שאינו משיק לתאונת דרכים ושאינו זכאי לפיצוי ביטוחי כלשהו לבין ניזוק שנופל בקרבת נקודת השקה זו? בין שיש כיסוי ביטוחי אחר ובין שאין, עדיין השאלה העיקרית היא מי צריך לשאת בעלות הנזק.¹³⁷ על כן, ניתן להקשות ולשאול, גם בהיעדר כיסוי ביטוחי חלופי, מדוע להשית את עלות הנזק דווקא על אוכלוסיית הנהגים, שכן אם משיקולי מדיניות היו רוצים לבטח פעילות פריפריאלית לפעילות הנהיגה, ניתן היה לעשות כן בצורה מסודרת תוך הסדרה ביטוחית מוקדמת והולמת של כלל הסיכונים הרלוונטיים והשתתה על הציבור בכללותו. זאת ועוד, גם כאשר מקרה מסוים יכול ליפול לגדר שני הסדרים ביטוחיים – תאונת דרכים והסדר ביטוחי אחר נוסף – הרי הנפגע לא יקבל פיצוי כפול, ועל כן השאלה היא לאיזו קטגוריה נכון יותר לסווג את התממשות הנזק – אם היא מתאימה יותר לאחת או לאחרת. במילים אחרות, שוב חוזרים לשאלה איזה קהל רצוי יותר שיישא בעלות הנזק כחלק מהפעילות שבה משתתף הנפגע. על כן, כיסוי ביטוחי אלטרנטיבי לא בהכרח מוציא את המקרה מגדר היותו תאונת דרכים.

התשובה לשאלה אם מדובר בתאונת דרכים נגזרת משיקולי מדיניות וממהות הסיכון שמתממש. האם הסיכון שהתממש מייצג טוב יותר סיכונים מסוגו של כיסוי ביטוחי אחד (תאונת דרכים) או סיכונים מסוגו של כיסוי ביטוחי אחר (פעילות בספארי). לעניין זה כמובן השלכות משמעותיות על עלויות הפעילויות השונות. ניתן להדגים זאת על פעולת תיקון הרכב במוסך שבמהלכה נפצע המוסכניק שתיקן את הרכב. בהינתן שמדובר הן בתאונת דרכים, הן בתאונת עבודה, נוכל לסווג את האירוע כתאונת עבודה או כתאונת דרכים. סביר להניח שהמסקנה הפרדיגמטית, מבלי לרדת לנסיבות מקרה מסוים, תהיה כי יש לסווג את המקרה כתאונת עבודה משום שהתאמתו היחסית של הדין לטפל בסיכונים מסוג זה, במסגרת תאונת עבודה, תהיה טובה

¹³⁵ ככל שדיעתי מגעת, בעולם יש רק מדינה אחת – ניו זילנד – שבחרה לנקוט דרך זו. זאת, משום שלצד יתרונותיו של הכיסוי הביטוחי הגורף והאופן שבו הוא מבטיח לנפגע פיצוי יעיל ומהיר, יש בו חסרונות רבים אחרים, אשר לדעת הרוב המכריע של מדינות העולם אינם מצדיקים נקיטת צעד כה מרחיק לכת של הטלת חובת ביטוח כללית שמחליפה את דיני הנזיקין. להרחבה על ההסדר הניו-זילנדי, ראו דניאל 4655/09 סקאלר נ' יובינר, פי"ד סה(1) 735, פס" 3 לפסק הדין של המשנה לנשיאה ריבלין (2009), "הניזוק נפרע מקרן הפיצויים שהוקמה למטרה זו (A.C.C.) וזו ממומנת בעיקר מתקציב ממשלת ניו-זילנד. ההסדר הפיצויי הניו-זילנדי חל על כל מי שמשמש ברכב בניו-זילנד ועל כל מי שנפגע בתאונת דרכים בשטח אותה מדינה".

¹³⁶ עניין **סובח**, לעיל ה"ש 53, בעמ' 834–835, בשונה מתאונת דרכים, סיכונים שאינם תחבורתיים בדרך כלל נובעים מייצור, התקנה או החזקה לקויה שאינם נחלתו של ציבור מאופייני, ולפיכך אין זה ראוי להטיל אחריות מוחלטת על כל הנובע מהם.

¹³⁷ הביטוח מבטיח רק שלנפגע יש סיכוי טוב יותר לקבל את מלוא נזקיו מהפוגע או במקרים של תאונה עצמית שיהיה לנפגע מקור לפיצוי ושעלותו לא תיפול כולה על כתפיו.

יותר.¹³⁸ נראה גם על פני הדברים, שהסיכון התחבורתי מתאים פחות להסדרת התממשות סיכונים מסוג זה.

האם העובדה שאין במקרה נתון ביטוח חלופי לתאונות הדרכים צריכה להכריע את הכף ולדחוף את בית המשפט להכרה בכך שאכן מדובר בתאונת דרכים על כל המלאכותיות של פרשנות זו? זו למעשה הגישה שבה מחזיק השופט ריבלין בהתבסס על הרציונל שאותו קידם המחוקק. קבלת גישה זו בעצם אומרת כי באופן עקרוני אולי יש מקום להרחיב את חובת הביטוח גם לתחומים נוספים, שכן קיומה היה מוציא את האירוע מגדרה של תאונת דרכים. אם אכן זה המצב, מדוע לא לעשות כן בצורה מפורשת וכללית, ולא באופן נקודתי? לעומת זאת, אם אין צורך בביטוח כללי, מדוע יש לשפר באופן מלאכותי את מעמד הניזוקים שעומדים על קו התפר באופן שהוא למעשה אקראי לחלוטין, ולא יזום על ידי המחוקק עצמו? כך, למשל, אם גשר נופל על ראשו של הולך רגל אין מדובר בתאונת דרכים ולהולך הרגל קמה זכות תביעה נגד הקבלן הרשולן, המועצה המקומית, נתיבי ישראל וכו'. מדוע הנוהג במכוננית שעליה הגשר קורס צריך למצוא את עצמו במצב שונה? האם צריך לשנות, לצורך הכרעת העניין, האם יש או אין כיסוי ביטוחי לפוגע? לנפגע? האם שיקול זה צריך לפעול באופן מוסדי או באופן ספציפי/נקודתי?

ומנגד, למרות שמבחינת לשון החוק רעיון זה של הכיסוי הביטוחי החלופי מוגבל למצבים מסוימים, דומה שאת ההיגיון של הכיסוי הביטוחי החלופי והרציונל שעומד מאחוריו ניתן להחיל גם במצבים רבים אחרים.¹³⁹ כפי שנראה להלן, בחלק ממצבים אלה יש ביטוח חלופי שעומד על הפרק ושמתייחס לפעולות אשר מבוצעות בצורה מסודרת ומאוסדרת ואשר ביחס אליהן תחול, בדרך כלל, חובת כיסוי ביטוחי הולם, או לפחות זו תהיה הנורמה הרווחת בתעשייה. במקרים אלה, יש להכריע אם האירוע נופל לגדר "ביטוח" אחד (תאונת דרכים) או לגדר "ביטוח" אחר. שאלה זו אינה צריכה להיבחן באופן מלאכותי.

גישה זו של הכיסוי החלופי מעוררת תהיות רבות ומעלה, הן מבחינה תאורטית, הן מבחינה נורמטיבית, ספקות באשר לנכונותה. ואולם, לעת הנוכחית, זו הגישה שמקובלת בפסיקה בישראל והיא אף מיוחסת לרצון המחוקק. על כן, גם אם ניתן לבקר גישה זו, הרי שמתוך הבנה שזה היה הגיונו של המחוקק, עצם קיומו של ביטוח "חלופי" אחר לא צריך להוציא את המקרה מכלל תאונת הדרכים, ואולם גם לא להפך. לפיכך, על השאלה להיות מוכרעת בהתאם לתחום המתאים יותר לאסדרת הפעילות ובהתאם לשיקולי המדיניות שמתייחסים לאוכלוסייה שעליה נכון יותר להשית את עלות התאונה.

לשאלה זו השפעה משמעותית במקרים דוגמת אלה שעלו בפני בית המשפט במסגרת התאונה בספארי. אם מקבלים רעיון זה של ביטוח חלופי כלגיטימי, הרי דומה שדווקא בפרשת הספארי הוא מתאים. לאור כל שפורט עד כה, נקל להבין כי במרבית המצבים של נזק בפארק, בין שרכב מעורב בו ובין שלא, יחול ביטוח חלופי שמטרתו כיסוי נזקים מסוג זה. הן של נזקי גוף, הן של נזקי הרכוש. יתרה מזו, גם בדיקה מהותית של מבחן הביטוח החלופי – היינו במקרה שאירוע נופל תחת כיסוי ביטוחי כפול, איזה ביטוח מוצדק יותר ליישם – מצדיקה, במקרה זה, העדפה של הביטוח המקומי של פארק הספארי. זאת, למשל, בדומה לאופן שבו הוחרגו מגדר חוק הפיצויים

¹³⁸ ע"א 10157/09 הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ נ' פטקין, פ"ד סד(1) 272, פס' 10 לפסק הדין של המשנה לנשיאה ריבלין, בית המשפט העליון ציין מבלי להכריע כי "נראה גם כי שאלת הכיסוי הביטוחי החלופי – מסחרי או סטטוטורי – היא שעמדה לנגד עיני המחוקק כשהחריג את 'תאונות העבודה' האלה מגדרו של החוק".
¹³⁹ ריבלין תאונת הדרכים, לעיל ה"ש 20, בעמ' 159, ריבלין עצמו סבור שהדברים נכונים באשר לכיסוי חלופי של חוק נפגעי פעולות איבה.

תאונות עבודה. פעילות זו ניחנה בסיכונים מיוחדים, ומערך היחסים בין המבקרים לבין הפארק והמידע החד צדדי שיש לפארק בעניין זה מצדיקים את הטלת הביטוח על הפארק באופן שישקף את עלות עסקיו ויתורגם לתמריצים להיזהר. לבסוף, לאי-הכרה במקרים דוגמת אלה כתאונות דרכים יש גם יתרונות דיוניים. מכלול הנזקים שנגרמו לרכב – גוף ורכוש – מתרחשים במסגרת אירוע אחד, וגם מסיבה זו אין לפצל את הדיון בהם. הפעילות כולה תוסדר על ידי הפארק, הנסיבות זהות ואין טעם לערוך לגבי אותו אירוע דיונים שונים בתביעות נזיקיות שונות בערכאות שונות.¹⁴⁰ ראוי שההתדיינות תושלם בתביעה נזיקית אחת שתסדיר את מכלול הנזקים שנגרמו לרכב על נוסעיו – הן את נזק הגוף, הן את נזק הרכוש. מן הסתם, גם הפעילות כולה תבוטח על ידי גורם מבטח אחד כולל, ועל כן יופחתו העלויות האדמיניסטרטיביות של מתן פיצוי במקרים כגון אלה.

אם כן, ראינו כי הדיון התאורטי מוביל למסקנה כי מצבים "גבוליים" דוגמת אלה שעלו לדיון בפרשת הספארי צריכים להיות מוחרגים מחוק הפיצויים. ניתן אומנם לטעון כי להרחבה של ההגדרה יש כמה היבטים חיוביים, שכן מכיוון שהכרה בתאונה כתאונת דרכים תפחית את עלות היזם, היא תגולגל, לפחות בחלקה, אל הלקוח, שיצא נשכר וישלם פחות על כרטיס הכניסה ועל כן לכאורה מדובר בפעולה שיכולה להיתפס כחיובית. ואולם, הבעיה היא שאת מחיר הוזלת הכרטיס ישלמו כל הנהגים, ובהם רבים אשר אינם פוקדים כלל את הפארק. מבחינתם, כמובן, הדבר ייקר את פעולת הנהיגה ועלול, בשוליים, להביא להפחתתה או להפסקתה. ישאל השואל – עד כמה נזקים אלה באמת יכולים להשפיע על כלל אוכלוסיית הנהגים ועל עלויות הנהיגה? ואכן, סביר להניח כי הכרה באירוע אחד כתאונת דרכים לא תשפיע רבות על עלות הנהיגה הכוללת שמחולקת בין כלל הנהגים, ואולם הכרה ביותר ויותר פעילויות מעין אלה, שמניבות תאונות נוספות, תביא בסופו של דבר לייקור הפעילות. זו בדיוק הייתה התובנה שעמדה בבסיס תיקון 8 ונטישתו של המבחן הייעודי. הבעייתיות במבחן הייעודי הייתה שמעצם טבעו הוא שיקף סיכונים ייחודיים רבים שלא אפיינו את כלל הנהגים כקבוצה ושהרחיבו את סיכוני הנהיגה התחבורתיים, דוגמת פיצוץ של חומר נפץ שאירע ברכב.¹⁴¹ מכיוון ששימושים אלה לא היו קשורים לפעולת הנהיגה ומכיוון שרק חלק קטן מן הנהגים עשה בהם שימוש – איש איש ויעודו המקורי של הרכב הרלוונטי, הרי שעלויות אלה רבצו על פעולת הנהיגה שלא לצורך.

2. שיקולים מערכתיים – מגמות, התאמה לפסיקה קודמת, ודאות ואמון הציבור

כעת, לאחר שעמדתי על כך שהחלטה והמבחנים שאומצו בפסק הדין אינם עולים בקנה אחד עם שיקולי המדיניות הרבים שתוארו לעיל, אעבור לבחון עד כמה הם עולים בקנה אחד עם פסיקה קודמת של בית המשפט העליון ועם מגמות שאותן הוא מנסה לקדם בעת האחרונה.

את מסגרת הדיון בשאלה אם אירוע מסוים עולה כדי תאונת דרכים מכתובה כמובן הגדרת המונח בחוק, שתוקנה, כפי שתואר לעיל, מספר רב של פעמים. ואולם, בתוך מסגרת זו עדיין נותר לבית המשפט מרחב תמרון רב. "כאן בא לידי ביטוי הכוח היוצר של בית המשפט, המיישם את תפיסותיה של החברה, תחושת הצדק שלה ודרכה. אלה אינם קופאים על שמריהם. הם נעים תמיד, מתפתחים ומשתנים".¹⁴² בעוד בתחילת הדרך, המגמה הייתה להרחיב את שער הכניסה לחוק

¹⁴⁰ כפי שאכן התרחש בפרשת הספארי, שם פוצל הדיון לכמה דיונים בהקשר של נזק הרכוש ונזק הגוף.

¹⁴¹ ראו עניין **שולמן**, לעיל ה"ש 55.

¹⁴² עניין **יונאן**, לעיל ה"ש 21, פס' י"ד לפסק הדין של השופט רובינשטיין.

באמצעות פרשנות,¹⁴³ בשנים האחרונות המגמה שמצטיירת מפסיקת בית המשפט העליון היא לצמצם – או במילים אחרות לשמור על גבולותיו של המבחן התחבורתי, תוך הגבלת פסיקת פיצוי למקרים שבהם מתממשת ליבת סיכוני תאונות הדרכים. זאת, מתוך הבנה כי אין זה נכון ואף לא הוגן להשית על הנהגים עלויות שאינן קשורות לתאונות הדרכים. לאחר סדרה ארוכה של תיקונים "מיישרי קו" מצד המחוקק, בדומה למטוטלת אשר נעה לה מצד לצד, פסיקת בית המשפט העליון ניסתה ליצור מתאם בין המהות של תאונת הדרכים בחיי היום יום לבין מאפייניה המשפטיים. לפיכך, נדמה כי נוצר נתק בין השפה והשיח המשפטיים לבין השפה והשיח החוץ-משפטיים, אשר גורם לפגיעה באמון הציבור במערכת.¹⁴⁴ על כן, במובנים שתוארו לעיל, פסק הדין של תאונת הדרכים בספארי הוא למעשה תאונה משפטית, שכן הוא חורג מקו ארוך ועדכני של פסיקה שמנסה להגן על גבולות חוק הפיצויים והסיכון התחבורתי.

דומה שבשנים האחרונות התמתנה המגמה שאפיינה את בתי המשפט, בהובלת בית המשפט העליון בעבר, שלפיה נעשה ניסיון פרשני לזכות את הניזוקים בפיצוי, וניתן משקל גדול יותר לשיקולי מדיניות רחבים יותר – מנחים. מגמה זו מובלת אולי על ידי השופטים ה"ניזוקיים" בבית המשפט העליון, ובהם השופטים עמית ווילנר, אך בוודאי שאינה מוגבלת אליהם ושותפים לה גם שופטים אחרים. נראה, אפוא, כי ניתן לזהות מגמה השואפת לצמצם את תחולת החוק, בצמידות להגדרות, וזאת מתוך הבנה שהרחבתן אינה עולה בקנה אחד עם רוח החוק על תיקונו ועם היבטים משמעותיים של התאוריה הניזוקית בתחום.¹⁴⁵

רעיון זה של צמצום גבולות ההגדרה באמצעות המבחן התחבורתי עולה בהקשרים שונים בכמה מקומות ומופעים, ועליהם אעמוד להלן.

א. סיווג כלי הרכב ככלי רכב מנועי

דוגמה אחת ניתן למצוא בע"א 7023/19 **עזבון אסולין נ' דרויש**,¹⁴⁶ שם הגיע השופט עמית למסקנה כי אין לסווג אופניים חשמליים כ"רכב מנועי" לצורך חוק הפיצויים.¹⁴⁷ עמית נקט עמדה זו למרות שהכיר בכך שבניגוד לעבר,¹⁴⁸ כיום נעשה באופניים חשמליים שימוש ככלי תחבורה, ועל אף שהדבר עומד בניגוד לאינטואיציה הראשונית, לפיה יש להכיר באופניים חשמליים ככלי רכב מנועי. קביעה זו של השופט עמית נסמכה על הסיכון התחבורתי הנמוך שמשקף מהאופניים,¹⁴⁹ דבר

¹⁴³ השוו למשל את דברי השופט רובינשטיין, שם, בפסי' כ"ב, "הפסיקה – כמדיניות שיפוטית – הרחיבה את שיקולי האחריות לפי חוק הפיצויים... אך היא עשתה כן מתוך מבט רחב לאופיו ולתכליתו של חוק הפיצויים, ובמיוחד בשעה שהוברר כי אין לפיצוי מקור אמיתי שאינו וירטואלי (כפסק דין שאין ממי לגבותו). והיא עשה כן בידיעה שתיתן בכך הגנה לניזוק, מה גם שהתשלום יבוא מ"כיס כללי" של חברות הביטוח והנוק יפוצה".

¹⁴⁴ עניין **נביל**, לעיל ה"ש 8 (ביטוי בעל רמות הפשטה שונות – יכול להכיל משמעויות שונות); עניין **עזבון אסולין**, לעיל ה"ש 8, בפסי' 27 לפסק הדין של השופט עמית (פסק הדין בעניין האופניים החשמליים). השופט עמית מסביר כי רצוי לתת למונחים בחוק הפיצויים משמעויות פשוטה והולמת לשון בני אדם (אך מוסיף כי האינטואיציה הבסיסית יכולה להיות רק נקודת המוצא של הדיון, ולא נקודת הסיום).

¹⁴⁵ ראו למשל, עניין **יונאן**, לעיל ה"ש 21, בפסי' כ"ב לפסק הדין של השופט רובינשטיין; רע"א 3149/09 **קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' סקאפי** (נבו 19.7.2009); רע"א 10875/08 **שרון נ' קארו** (נבו 19.4.2009); רע"א 6904/11 **שרביט נ' מטרודן בע"מ** (נבו 14.2.2012); ע"א 915/10 **יונס נ' יונס** (נבו 19.6.2012); רע"א 66/10 **לוי נ' משרד הבריאות** (נבו 14.1.2010); עניין **פלוני**, לעיל ה"ש 7, בפסי' 19 לפסק הדין של השופט וילנר. שם, צוין כי "מגמה חדשה זו של פרשנות מצמצמת להגדרת המונח תאונת דרכים ובכלל זה הגדרת המונח שימוש, השתרשה היטב בפסיקה בשנים האחרונות" וניתנו דוגמאות למגמה זו גם בערכאות הדיוניות.

¹⁴⁶ עניין **עזבון אסולין**, לעיל ה"ש 8.

¹⁴⁷ שם, למסקנה זו הוא מגיע על סמך שיקולי מדיניות רבים שאותם הוא מונה בפסק הדין.

¹⁴⁸ עניין **עזבון אסולין**, לעיל ה"ש 8, בפסי' 39–40, זאת, תוך הפניה לפסק הדין של השופטת פרוקצ'יה בנושא הקורקינט, ע"א 2606/06 **שפורן נ' תורג'מן** (נבו 11.5.2010), לגביו הוא מעיד כי הקביעה שקורקינט חשמלי הוא בעל ייעוד לא תחבורתי "לא עומדת במבחן הזמן".

¹⁴⁹ עניין **עזבון אסולין**, לעיל ה"ש 8, בפסי' 36 לפסק הדין של השופט עמית השופט עמית מזהה בכמה הצעות חוק שעדיין לא הבשילו לידי חקיקה מוגמרת כי הסיכון התחבורתי כתוצאה מהשימוש באופניים חשמליים הוא נמוך. לגישתו, יש

הנלמד, בין היתר, מהעובדה שלצורך השימוש באופניים חשמליים אין חובות רישיון, רישוי וביטוח על פי פקודת הביטוח. לגישתו, היעדר אפשרות לבטח בביטוח חובה הוא משמעותי לעניין הקצאת העלויות הרלוונטיות על גורמי הסיכון השונים, שכן בלעדיו נכנסת לרוב קרנית לתמונה ומשמעות הדבר היא כי עלות התאונות של רוכבי האופניים החשמליים תושט פעמים רבות על כל קבוצת הנהגים.¹⁵⁰ גם השופט מינץ, שהצטרף לדעת עמיתו, הפעיל את המבחן התחבורתי בהקשר זה. בהתבסס על פסיקה קודמת סבר מינץ כי מטרתו הסוציאלית של חוק הפיצויים, שבאה לידי ביטוי באחריות המוחלטת, תושג רק אם "הנזק לנפגע התרחש כתוצאה מהסיכון הטבעי, כנגזרת מהיעוד הטבעי, אשר גלום בשימוש ברכב מנועי בדרכים".¹⁵¹ אף הוא שלל את תחולת החוק על אופניים חשמליים באומרו כי "האופניים החשמליים קרובים יותר בסיכונם התחבורתי לאופניים רגילים מאשר לאופנוע" וכי הסיכון הטבעי הנשקף מהם אינו אותו הסיכון הנשקף מרכב מנועי.¹⁵² השופט ברק־ארז, בדעת מיעוט, עמדה אף היא בפסק דינה על עקרון הפנמת העלויות ועל הרעיון שלפיו רצוי שהפרט המבצע את פעולת הנהיגה בכלי רכב יישא בעלויותיה. ואולם, בניגוד לרוב, סברה ברק־ארז כי עניין ביטוח החובה באשר לאופניים הוא בר הסדרה וכי מסיבה זו, כמו גם מסיבות אחרות,¹⁵³ יש לפרש את מבחן הסיכון כמשתרע על פעולת השימוש באופניים חשמליים, כך שמשמש יישא בהוצאותיה.¹⁵⁴ שוב רואים אנו כי מבחן הסיכון התחבורתי ונגזרותיו הם אלה שמניעים את השופטים באשר לשאלה אם אופניים ייכנסו לגדרו של החוק אם לאו. אכן, מבחן הסיכון יכול להתפרש בכמה אופנים. אף על פי כן, אין מחלוקת כי מבחן הסיכון הוא זה שרלוונטי לצורך ההכרעה, ולאורו יישקל אם אירוע נכנס למסגרתו של החוק, אם לאו. יש לציין, כי דעת הרוב בפסק הדין נקטה לגביו גישה מצמצמת.

ב. פעולות פריפריאליות או אנביות לפעולת הנהיגה

מופע נוסף של הסיכון התחבורתי עולה בהקשר של פעילויות "פריפריאליות" לפעולת הנהיגה בהיבטה הרחב. הפעולות הפריפריאליות אומנם קשורות לשימוש ברכב, אך הן אינן קשורות בהכרח לשימוש בולמטרות תחבורה, ועל כן הגיעו בתי המשפט פעמים רבות למסקנה כי התממשות הסיכון

לראות בהם ייצור בן כלאיים שכן אומנם הסיכון מהם גדול יותר מאופניים רגילים, אך גם קטן מכלי רכב דוגמת אופנוע; הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 24), התשע"ב–2012, ה"ח הממשלה 701; הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 25), התשע"ג–2013, ה"ח הממשלה 1088; הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון – חובת ביטוח אופניים עם מנוע עזר), התשע"ז–2017, פ/3863/20.

¹⁵⁰ אומנם לקרנית במקרה זה קיימת זכות חזרה על הפוגע, ואולם במצבים רבים לא יהיה בידי הפוגע לשאת בעלות הפיצוי.

¹⁵¹ עניין **עזבון אסולין**, לעיל ה"ש 8, בפס' 16 לפסק הדין של השופט מינץ.

¹⁵² שם.

¹⁵³ שם, בפס' 18 לפסק הדין של השופט ברק־ארז, בין היתר מדגישה השופטת ברק־ארז את הגישה הסוציאלית של הגנה על הולכי רגל שיהיו נתונים לסכנת פגיעה על ידי כלי רכב מסוכנים (האופניים החשמליים) שאינם מבוטחים.

¹⁵⁴ גם לגישתה, תשלומי הביטוח שבהם נושאים הנהגים בכלי הרכב הם אלה שגורמים להפנמת עלויות הסיכון. ואולם השופטת ברק־ארז ממשיכה ואומרת כי דברים אלה נכונים גם ביחס לאופניים חשמליים ויש להכיר בהם ככלי רכב לצורך החוק על מנת שהרוכבים עליהם יפנימו את עלויות הנהיגה. לדבריה, אין סיבה להחצנת עלויות השימוש באופניים חשמליים על הולכי רגל שאינם מעורבים בפעילות המסוכנת. דומה שהמחלוקת בינה לבין הרוב בעניין זה היא באשר לעצם חובת הביטוח שכן בהיעדר ביטוח שמסדיר את עצם התשלום ואת גובה החבות לפי הסיכון שרוכבי האופניים החשמליים יוצרים, הרי שפעולת הרכיבה על האופניים, אם אלה יוכרו ככלי רכב מנועי, תוחצן אל אוכלוסיית הנהגים ותגדיל את חבותם ביחס לסיכונים שלא הם גורמים ואשר אינם חלק מהם. השופטת ברק־ארז באותו פסק דין סברה על כן כי צריך להסדיר את עניין ביטוח החובה בחוק. השופטת ברק־ארז סבורה כי אם החוק לא יתוקן, יש לראות בביטוח פרטי כאלטרנטיבה. הבעייתיות בגישה זו היא שללא תיקון חקיקתי, ברגע שהאופניים החשמליים נכנסים למסגרת החוק ובהיעדר ביטוח וולונטרי שלו ידאגו הרוכבים, שוב העלות תיפול על אוכלוסיית הנהגים, שכן זכות החזרה של קרנית לא תמומש באופן מלא. כחלק משיקולי המדיניות מתייחס אף השופט מינץ לעניין זה וקובע כי "הולכי רגל נפגעי תאונות בהם מעורבים אופניים חשמליים ולעיתים רוכבי האופניים עצמם יפוצו על ידי קרנית כאשר הטלת עלויות אלו על קרנית שקולה להטלת עלויות על כלל ציבור משתמשי הדרכים באופן אשר בסופו של דבר יגרום ליותר נזק מתועלת", שם, בפס' 21 לפסק הדין של השופט מינץ.

אגב פעולות אלה לא תיכנס למסגרת החוק.¹⁵⁵ נקודה זו חשובה, שכן הגדרת השימוש ברכב משתמשת פעמים במונחים "רחבים" הטעונים פרשנות משפטית באשר לגבולותיהם. בהקשר לכך, הכיר המחוקק בשימושי לוואי תחבורתיים כגון כניסה לרכב או ירידה ממנו ככאלה שנופלים למסגרת החוק, כך שהשאלה שהתעוררה היא כיצד יש לפרש מונחים אלה לאור המבחן התחבורתי ומה יהיה צביונם.¹⁵⁶ לכך כמובן משמעות גדולה, שכן אם לא כל כניסה לרכב נתפסת בגדר שימוש בו לצרכים תחבורתיים, הרי שנזקים שנגרמים אגב כניסה שכזו אינם באים בגדרו של החוק.¹⁵⁷ באופן דומה, חשוב גם להגדיר מתי מתחיל ומתי מסתיים השימוש הפריפריאלי מבחינת הזמן, המקום ויתר נסיבות המקרה. במילים אחרות, היכן מתחילה הכניסה לרכב והיכן היא מסתיימת. גם בהקשר זה נתן המבחן התחבורתי את אותותיו. בעוד בתחילה הוצגה פרשנות מרחיבה, עם הזמן הופנם המסר שבתיקון מספר 8, ובתי המשפט החלו לצמצם בפירושו ההגדרות מתוך הבנה שיש צורך בהגבלת הסיכונים לכאלה שקשורים לשימוש התחבורתי ממש.¹⁵⁸

דומה שהשיא של מגמה זו היה בפסק הדין ברע"א 8744/18 מ"י נ' פלוני.¹⁵⁹ באותו מקרה שהוזכר לעיל, החנה אדם את רכבו, יצא ממנו וניגש לפתוח את דלת המושב האחורי כדי להוציא ממנו מטען אישי. במהלך הפעולה נסגרה עליו דלת המושב האחורי והוא נפגע באצבעו. בעוד שתי ערכאות פסקו כי מדובר בשימוש ברכב מנועי ועל כן האירוע נכנס לגדרו של החוק, בית המשפט העליון הפך את ההחלטה. אגב התייחסות לתיקון מספר 8 הציע בית המשפט להציב מבחן מצמצם לפעולות הכניסה לרכב והירידה ממנו לצורך הגדרת השימוש בו במסגרת חוק הפיצויים. בנוסף למבחן הטכני שנקבע בעבר שלפיו הכניסה אל הרכב מתחילה עם תחילת המגע הפיזי בין הנכנס לבין הרכב והירידה ממנו מסתיימת כאשר היורד הגיע לכדי עמידה יציבה מחוץ לרכב וכן כי הכניסה והירידה כוללות גם את פתיחת הדלת וסגירתה (ובכך אומצה עמדת השופט ריבלין בנושא),¹⁶⁰ נקבע גם כי יש להוסיף מבחן מהותי – אשר נקבע בעניין **ינטל** (בנוגע למהותה של "נסיעה") – הכולל שני תנאים מהותיים ומצטברים אשר יתווספו לפעולות שנבחנות במסגרת מתחם השימוש ברכב מנועי. שני תנאים מצטברים אלה דורשים כי הפעולה שהביאה להתרחשות הנזק היא פעולה חיונית במובן הפיזי לכניסה או לירידה מן הרכב וכן שהיא חלק טבעי ואינטגרלי מהשימוש המוכר של עלייה או ירידה.¹⁶¹ צירופם של תנאים אלה יביא, כמובן, לכדי צמצום נוסף של תחולת החוק או, אם תרצו, התכווננות נוספת לעבר קידום המטרה של המבחן התחבורתי. בית המשפט היה ער לכך שהגדרת מתחם השימוש ברכב תוך אימוץ אפיון תחבורתי, באופן שבו הוגדר, תעורר מחלוקות במצבים

¹⁵⁵ כך, למשל, בעניין **פדידה**, לעיל ה"ש 23, בפס' 6 לפסק הדין של השופט אור, נקבע כי "ניתן לקבוע שהגישה הפרשנית שלפיה יש לפרש את הביטוי "למטרות תחבורה" באופן מרחיב, כך שיתייחס גם לפעולות פריפריאליות הקשורות לכלי רכב, אשר אינן קשורות בשימוש ברכב לצורכי תעבורה, אינה עולה בקנה אחד עם תכליתו של תיקון מס' 8".

¹⁵⁶ **מדינת ישראל נ' פלוני**, לעיל ה"ש 24.

¹⁵⁷ עניין **פדידה**, לעיל ה"ש 23, בפס' 6 לפסק הדין של השופט אור, "לא כל פגיעה בתאונה בעת עלייה לרכב או ירידה ממנו תיחשב לתאונת דרכים. כדי לקבוע אם בתאונת דרכים עסקינן, נדרשת הקביעה לאילו מטרות היו העלייה לרכב או הירידה ממנו." ע"א 3457/93 **שמואל נ' נשר**, **מפעלי מלט ישראלים בע"מ**, פ"ד (4) 301, 306 (1996), שם נקבע כי פעולות הקודמות לטעינה ולפריקה אינן בגדר שימושי לוואי.

¹⁵⁸ עניין **ינטל**, לעיל ה"ש 72, בעמ' 9; **מדינת ישראל נ' פלוני**, לעיל ה"ש 24, בפס' 24 לפסק הדין של השופטת וילנר, "פסק הדין בעניין **ינטל**... הפיח כאמור רוח חדשה בתיקון מס' 8, ובעקבותיו הלכה וצומצמה פרשנותו של בית משפט זה למונח "שימוש ברכב מנועי". כל זאת לאור תכליות חוק הפיצויים ותיקון מס' 8, ונוכח מובן הפשוט, הטבעי והמקובל של הוראות החוק הרלוונטיות."; פרשנות מצמצמת של השופט ריבלין ניתן למצוא בעניין **נביל**, לעיל ה"ש 8.

¹⁵⁹ **מדינת ישראל נ' פלוני**, לעיל ה"ש 24.

¹⁶⁰ שם, בפס' 2 לפסק הדין של השופטת וילנר, זאת בין אם סגירת הדלת נעשתה טרם רכש היורד עמידה יציבה ובין אם לאחר מכן.

¹⁶¹ שם, בפס' 25 לפסק הדין של השופטת וילנר.

שמצויים על קו התפר ואשר סיווגם לא יהיה פשוט ליישום – ואולם נקבע שאין מנוס ממחלוקות אלה ואסור שהן ירתיעו את בית המשפט מלהגשים את מטרות החוק.¹⁶²

השופטת וילנר שכתבה את פסק הדין העיקרי הסבירה כי בשנים שלאחר פרשת **ינטל**¹⁶³ בית המשפט הפיח רוח חדשה בתיקון מספר 8 ובעקבותיו "הלכה וצומצמה" פרשנותו של בית המשפט העליון למונח "שימוש ברכב מנועי".¹⁶⁴ כך, לדוגמה, ניתן לראות את פסיקת בית המשפט ברע"א 3329/21 **שלמה חברה לביטוח בע"מ נ' פלוני**,¹⁶⁵ שם נקבע כי יישום ההלכות והמבחנים שנקבעו בפסיקה, ובין היתר בפרשת **ינטל**,¹⁶⁶ מוביל למסקנה כי פעולת התדלוק, על כל פעולות המשנה שהיא כוללת, אינה נכנסת בגדר "נסיעה" ברכב או "כניסה" לתוכו, ולכן חוק הפיצויים לא יחול. מרוח הדברים עולה כי בית המשפט עשה זאת על מנת להקשיח את גבולות חוק הפיצויים וכן על מנת להקשות על כניסתם של מקרים פריפריאליים – שאינם נכנסים לגדר תאונת דרכים "אמיתית" ואינם עומדים בתנאי המבחן התחבורתי – לגדרו, תוך ייקור פעולת הנהיגה והחצנת נזקים על מלוא אוכלוסיית הנהגים. לפסק דינה של וילנר הצטרפו גם השופטים מינץ ועמית, כאשר עמית עשה כן, לדבריו, לא בלי היסוסים, אך ציין כי פעולת הכניסה לרכב והירידה ממנו צריכות להתפרש על רקע תכלית הפעולה והתפיסה הכוללת של מתחם הסיכון התחבורתי.¹⁶⁷

צמצום תחולת החוק באמצעות המבחן התחבורתי לא פסח גם על שימושי לוואי כגון טעינה או פריקה. לאלה יש אומנם נקודת השקה עם השימוש ברכב מנועי, שכן לשם הובלת סחורה יש ראשית לטעון אותה ובסופה של הנסיעה לפרוק אותה. ואולם, סיכונים שמתממשים אגב הטעינה והפריקה כשהרכב עומד אינם משקפים סיכון תחבורתי. על כן, הוצאו מתחולת הגדרת השימוש ברכב מנועי הן פעולת הפריקה, הן פעולת הטעינה, כאשר הרכב מצוי במצב סטטי.¹⁶⁸ בתי המשפט התייחסו בפסיקתם להוראה זו ופירשו אותה בהתאם לרוח המחוקק – כך שפעולות טעינה ופריקה כשהרכב עומד הן סיכון מקומי-אינדיווידואלי שאינו אינטגרלי לפעילות הנהיגה, אינו משותף לכלל הנהגים ואין רצון להשיתו עליהם. סיכון זה אופייני לכלל פעולות הטעינה והפריקה באשר הן, אך לא לפעילות הנהיגה, ועל כן אין להעניק לו טיפול מיוחד. החלת חוק הפיצויים על מצבים אלה תעמוד בניגוד למבחן התחבורתי והיא תהיה בבחינת החצנת עלויות הנוגעות להתממשות סיכונים במסגרת אירועים תאונתיים אחרים (כגון תאונות עבודה), שאינם נובעים מסיכונים תחבורתיים, על אוכלוסיית הנהגים.¹⁶⁹

¹⁶² שם, בפס' 26 לפסק דינה של השופטת וילנר, בהקשר זה הדוגמה שניתנת היא של מקרה שבו הכנסתו של מטען אישי לרכב אגב הכניסה תהווה שימוש ברכב, בעוד הכנסת מטען למושב הרכב האחורי טרם הכניסה למושב הקדמי לא תיחשב שימוש שכזה.

¹⁶³ עניין **ינטל**, לעיל ה"ש 72.

¹⁶⁴ **מדינת ישראל נ' פלוני**, לעיל ה"ש 24, בפס' 24 לפסק הדין של השופטת וילנר. השופט עמית, לעומת זאת, מביע הסתייגות בעניין, שם, סוף פס' 2 לפסק הדין של השופט עמית.

¹⁶⁵ רע"א 3329/21 **שלמה חברה לביטוח בע"מ נ' פלוני** (נבו) 2.11.2021.

¹⁶⁶ עניין **ינטל**, לעיל ה"ש 72.

¹⁶⁷ למגמה מצמצמת זו ניתן להוסיף גם את פסק דינו של עמית ברע"א 5470/18 **שלמה חברה לביטוח בע"מ נ' פלוני** (נבו) 23.8.2018, שם פלונית נפגעה מרכב בעת שטיפסה על רכבה ליטול סולם. השופט עמית קבע כי באותו מקרה מדובר בזירה בלבד; רע"א 361/17 **פלוני נ' כלל חברה לביטוח בע"מ** (נבו) 5.2.2017, שם פלוני עלה למשאית כדי לבחון איכות תיקון שנעשה בו וכשירד נפל ונחבל. באותו מקרה קבע השופט עמית כי העלייה והירידה לא נעשו למטרות תחבורה.

¹⁶⁸ פרוטוקול 207, לעיל ה"ש 56, בעמ' 5059, "אני רוצה להדגיש: כשאנחנו מדברים על מטען, על פריקתו או טעינתו של מטען כשהרכב עומד, אי אפשר להכליל זאת במסגרת של תאונת דרכים, כי אז באמת נעשית פעולת עבודה, שכן הרכב משמש כלי עבודה במסגרת של פריקה וטעינה".

¹⁶⁹ ע"א 5880/02 **ניר לי שיפוצים ובנייה בע"מ נ' דניאל**, פס' 9 לפסק הדין של השופט אור (נבו) 20.2.2003, שם קבע השופט אור כי "כשהרכב סטטי, אין סיכון תחבורתי מובהק. הסיכון הקיים הוא סיכון האופייני לכלל פעולות טעינה או פריקה של מטענים. נזק שנגרם בשל התממשות סיכון שכזה, אינו אמור להיות בר פיצוי לפי חוק הפיצויים. המחוקק סבר, שאין מקום להטיל על כלל בעלי הרכב, המממנים את כלל העלויות של תשלומי הפיצויים לפי חוק הפיצויים, את עול תשלום הפיצויים בגין אותן תאונות הנגרמות עקב סיכונים הכרוכים בעבודה ושאינן נובעות מסיכונים תחבורתיים מובהקים".

ואולם, היצמדות זו למבחן התחבורתי לא נעשתה רק בהקשר של תאונות עבודה. הפסיקה קבעה כי גם פעולת טעינה ופריקה "פרטית" – למשל של חפצים אישיים בתא המטען, אינה נכללת אוטומטית בהגדרה של רכב מנועי במסגרת פעולת הנסיעה.¹⁷⁰ התוצאה היא שעל אף שפעולה זו של פריקה וטעינה "פרטית" אינה באה בגדר המיעוט של טעינה ופריקה, עדיין אין היא עולה כדי שימוש ברכב מנועי. זאת, גם לגבי פגיעות שנגרמו אגב סגירת תא המטען.¹⁷¹ בפסיקות אלה הסתמכו בתי המשפט על הלכות בית המשפט העליון בדבר צמצום המונח "נסיעה" בהגדרה של "שימוש ברכב מנועי". שוב, המטרה שעמדה בבסיס פסיקה זו היא שיקוף טוב יותר של מבחן הסיכון התחבורתי. במסגרת הרצון לגדור את גבולות החוק ולשמר את המבחן התחבורתי, הכניס תיקון מספר 8 גם התייחסות לטיפול דרך/תיקוני דרך. בעוד לפני התיקון מגמת הפסיקה הייתה להרחיב גם בעניין זה ולאפשר להכניס לגדרה של תאונת דרכים גם טיפולים ברכב שאינם קשורים בקשר הדוק להמשך הנסיעה ואשר חלק ניכר מהם התבצעו אגב תיקון הרכב במוסך, בא המחוקק והציב לכך גבולות. גם כאן, הרעיון מאחורי הדברים היה כי אין להשית את עלויות הנזקים הנגרמים אגב טיפול במוסך או אגב תיקון שאינו תיקון דרך על ציבור הנהגים.¹⁷² דברים אלה אינם אמורים רק לגבי טיפול "פורמלי" במוסך במונח הצר, אלא הם נכונים גם ביחס לפעילויות אחרות הנעשות ברכב שלהן נקודת השקה מסוימת לפעולת הנהיגה, אך לא מעבר לכך.¹⁷³ על כן, החוק החרג מגדר הגדרת התאונה מצבים שבהם הסיכון שהתממש לא היה תוצאה של תיקון דרך נדרש, אלא נבע מ"תיקון בית".¹⁷⁴ זאת ועוד, המחוקק צמצם עוד יותר את הגדרת "תיקון הדרך", כך שגם אם האחרון עומד בקריטריונים הדוקניים של נחיצות התיקון להמשך הנסיעה, אך נעשה על ידי המשתמש או אדם אחר במסגרת עבודתו, הוא לא נכנס למסגרת החוק.¹⁷⁵ גם זאת על פי הגישה שלפיה אין להבחין בין

¹⁷⁰ **מדינת ישראל נ' פלוני**, לעיל ה"ש 24, בפס' 3–4 לפסק דינו של השופט מינץ, "בפסיקת בתי המשפט צוין בעבר שהחריג שעניינו פריקת מטען מרכב או טעינת מטען בו מתייחסת רק למטען עסקי ולא לפרטי ולפריקה או טעינה במסגרת עיסוקו של אדם". אף על פי כן, השופט מינץ סבור כי לא מן הנמנע שגם הוצאת המטען הפרטי תהווה פריקה לצורך החוק. הדוגמה שהוא נותן היא של אדם שחזר מהמרכול ועושה כמה סבבים על מנת להעביר את המוצרים מתא המטען אל ביתו. השופט עמית לעומת זאת אינו נוטה להסכים לגישה זו וחוזר על עמדת הפסיקה כפי שהובעה על ידי השופט ריבלין בעניין **אסם**, לפיה הפריקה הפרטית – היינו הורדת מיטלטלין אישיים מן הרכב – אינה צריכה לבוא בגדר הסייג, רע"א 418/03 **אסם תעשיות מזון בע"מ נ' סמג'ה**, פ"ד (נט) 541 (3) (2004); **מדינת ישראל נ' פלוני**, לעיל ה"ש 24, בפס' 9 לפסק הדין של השופט עמית, דומה שהרעיון שעומד, בין היתר, מאחורי גישה זו הוא כי סיכון זה משותף לכלל הנהגים ומהווה למעשה מכנה משותף רחב לכלל המשתתפים בפעולת הנהיגה.

¹⁷¹ שם.

¹⁷² פרוטוקול 207, לעיל ה"ש 56, בעמ' 5057, "אם תיקנו רכב במוסך ולא הבעלים תיקן אותו אלא בעל המלאכה במוסך, וזה חלק מעבודתו – הגדירו גם זאת כתאונת דרכים. ההרחבה הלכה והתפשטה, הלכה וגדלה. לאחרונה שמענו גם על הרחבה נוספת, שאנחנו לא עוסקים בה כלל במסגרת החוק הזה, שכן אנחנו עוסקים רק במסגרת שנקבעה. התוצאה היא, שגם דימוי הביטוח שצריכים לשלם בעלי הרכב הולכים וגדלים, וגם מבחינה מושגית מטילים עליהם לשלם פיצויים על תאונות שאין הן באופיין תאונות דרכים".

¹⁷³ ראו את ההפניה של בית המשפט בעניין ת"א (שלום ת"א) 16-01-47352 **פלוני נ' אפיקים - שירותי תחבורה מתקדמים בע"מ**, פס' 10 (נבו 11.11.2017) (להלן: **עניין אפיקים**), "בת"א 18128/02 **לאה ברוקס נ' הפניקס חברה לביטוח** (4/3/03)... המדובר היה במי שנכנסה לתחנת דלק על מנת למלא דלק והחליקה לאחר שפסעה מספר צעדים מרכבה. בית המשפט קבע, כי ככלל מילוי דלק אינו בגדר "טיפול" ברכב והוסיף שלגבי דידו תחנת דרך אינה חלק מהדרך, אלא מקום נפרד המצוי בצידי הדרך, כאשר על בעלי התחנה לדאוג ולהבטיח את שלומם של הנהגים הבאים בשעריה. בית המשפט הוסיף, כי גם מבחינת מדיניות משפטית נכון לקבוע שאין תחולה לחוק הפיצויים, שכן על מפעיל תחנת דלק החובה לעשות ככל יכולתו על מנת לאפשר לציבור הנהגים לבוא בשערי, לתדלק את רכבם ולצאת מן התחנה בבטחה, ואלו אם יקבע שמדובר בתאונת דרכים, קביעה זו תעודד את מפעיל התחנה שלא לטפל, לתחזק ולנקות את התחנה ואת שארית הנוזלים השומניים שעל רצפתה".

¹⁷⁴ ראו בעניין זה למשל גם את גישתו של השופט עמית בע"א 3392/09 **דהן נ' אריה חב' לביטוח בע"מ**, פס' 13 לפסק הדין של השופט עמית (נבו 24.11.2010), "לטעמי, אל לנו להתרחק מהשכל הישר ומפשוטו של מקרא. שני אלה צריכים להדריכנו בבואנו לתור אחר התוצאה המשפטית הרצויה, ובפרפראזה על דברי השופט חשין במקרה אחר, עלינו להימנע מתוצאה לפיה תיקון דרך פירושו גם מה שאינו תיקון דרך... פשוטם של דברים כי שולי הדרך הינם 'דרך' שכן לא מדובר במקום חניה טבעי ורגיל ולא מדובר ב'תיקון בית' שנעשה בחצרי הבית או במוסך... כשלעצמי, אני סבור כי ראוי להחיל במקרה דנן את 'המבחן הגיאוגרפי' ולראות את התאונה כאירוע שהתרחש ב'דרך'".

¹⁷⁵ בעניין זה ראו למשל את דברי השופט אור בע"א 3024/94 **יונאי נ' אררט חברה לביטוח בע"מ**, פ"ד נא(5) 208, 220 (1997), "תכלית החקיקה הייתה לשלול את הכיסוי על תאונות הקורות לחברים בקבוצה מסוימת של אנשים, אשר עוסקים באופן מקצועי בתיקון כלי רכב ובטיפול בהם".

תאונות עבודה שנגרמות בשל תיקון רכב לבין תאונות עבודה אחרות.¹⁷⁶ אלה גם אלה צריכות להיות מוסדרות במסגרת הדין הכללי של בטיחות בעבודה. בנוסף, גם אם במקרה מסוים הנזק הוא תוצאה של סיכון תחבורתי, הרי שאין מדובר בסיכון תחבורתי מהסוג המאפיין את כלל הנהגים ומשותף להם, אלא בסיכון לוקלי, מוגבר, בעל אופי שונה וחוזר על עצמו. בעוד הנהג "הממוצע" נדרש לתיקון דרך פעם בתקופה, הרי שעובד המוסך מטפל בכלי רכב יום יום, וזה לחס חוקו. על כן, ולאור האפיון הממוקד יותר של הסיכון, כדי להתמודד עם תוצאות נזקים אלה על המעביד או בעל העסק להיות מבוטח בביטוח מיוחד בגין תאונות מסוג זה, וההסדרים הכלליים של חוקי התגמולים והביטוח הלאומי יחולו עליו.¹⁷⁷ זאת, שוב, מתוך מחשבה על תחימת הוצאות השימוש ברכב לנזקים תחבורתיים שמשותפים לכלל הנהגים. נקודה מעניינת נוספת בהקשר זה היא שבית המשפט העליון הכיר בכך שגם על אדם שאינו נהג הרכב וסייע לתיקון דרך לא חל חוק הפיצויים. כלומר, אין בהשתתפות בתיקון כשלעצמה כדי להעביר למסייע את השליטה ולהפוך אותו לנוהג נוסף.¹⁷⁸ אם כן, בהקשר של טיפולי דרך אימץ בית המשפט העליון את כוונתו הברורה של המחוקק לצמצם את תחולת החוק והנהיג על דרך הפרשנות גישה אשר תקשה יותר על הכנסת סיכונים שאינם תחבורתיים למסגרת החוק. זאת, הן לגבי הגדרה מצמצמת של טיפול כטיפול דרך, הן לעניין אפיונו של בעל המקצוע¹⁷⁹ והן לעניין אדם שמסייע בתיקון הדרך ואינו נהג הרכב.

ואולם, צמצום תחולת החוק בהקשר זה לא הסתיים בכך. תיקון מספר 8 אף הכניס הסתייגות נוספת, מעבר לזו של טיפול דרך או תיקון דרך. על פי זו, קיימת שורה נוספת של מצבים שבהם עלול להיגרם נזק כתוצאה משימוש ברכב שלא תוך כדי תנועה. כך, למשל, כאשר מתנתק מן הרכב חלק בעודו עומד. על פי התיקון, כאשר התנתקות שכזו מתרחשת אצל אדם מן השורה וגורמת נזק, אדם זה יוכל להיחשב ככזה שמשמש ברכב מנועי ועל כן בעל פוטנציאל להיות מעורב בתאונות דרכים.¹⁸⁰ לעומת זאת, אם ההתנתקות מתרחשת "תוך כדי טיפולו של אדם ברכב במסגרת עבודתו", הוא לא יוכל להיחשב למשתמש ברכב מנועי שכן החוק מוציאו אל מחוץ להגדרת השימוש. סייג זה בחוק אומנם צומצם בתחילת הדרך ופורש באופן שחל רק על מכונאי רכב,¹⁸¹ ואולם השופט ריבלין הביע את הסתייגותו המוצדקת מגישה זו בפרשת פטקין.¹⁸² לדעת ריבלין, אם הפגיעה נגרמה אגב טיפול ברכב – הרי שהמונח עבודתו צריך לכלול לא רק "מוסכניק", אלא כל בעל מקצוע. לפי גישה זו, גם אם מוביל סחורה טיפל ברכב אגב עבודת ההובלה ובשל כך התנתק חלק מן הרכב, הטיפול לא ייחשב כחלק מפעולת הנהיגה. ושוב עולה אותו הרעיון. מן הרגע שהטיפול נעשה במסגרת העבודה, הגורם הנכון להשית עליו את עלות התאונה הוא המעביד, ולא כלל אוכלוסיית הנהגים, שכן נכון יותר לאפיין את התאונה כתאונת עבודה על כל המשתמע מכך.¹⁸³

¹⁷⁶ אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, לעיל ה"ש 47, בעמ' 153–154.

¹⁷⁷ ת"א (שלום ת"א) 53587-08 סער נ' המאגר הישראלי לביטוח רכב ("הפול"), פס' 9 (נבו 11.02.2010), קיים ביטוח מיוחד אשר מכסה את השימוש בכלי הרכב המוכנסים למוסך לצורך תיקון.

¹⁷⁸ ע"א 8090/16 אוחנה נ' פלונית (נבו 22.10.2018).

¹⁷⁹ למשל, הקביעה כי סריקה ביטחונית אינה טיפול דרך, ראו עניין ינטל, לעיל ה"ש 72.

¹⁸⁰ ריבלין תאונות הדרכים, לעיל ה"ש 20, בעמ' 202–203, בשונה מהינתקות או נפילה המתרחשת בעת הנסיעה, ההכרה בנוגע לרכב עומד היא מסויגת.

¹⁸¹ עניין יונאי, לעיל ה"ש 175.

¹⁸² עניין פטקין, לעיל ה"ש 138.

¹⁸³ אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, לעיל ה"ש 47, בעמ' 160, על כן הוצע כי בעוד לגבי הסייג של תיקון דרך או טיפול דרך הגדרת "במסגרת עבודתו" מתייחסת למכונאי רכב או בעל מוסך, הרי שלגבי הסייג השני יש לפרש מונח זה כפשוטו, וזאת בין היתר לאור הכיסוי הביטוחי שיחול על הסיטואציה עם אפיונה כתאונת עבודה. שאלה שמתעוררת בהקשר זה היא לגבי פעולה הנכנסת למצבים הבאים למעט ולרבות. כך, למשל, כאשר נערכת נסיעת מבחן במוסך. לדעת פרופ' אנגלרד "אין להטיל ספק בכך כי נוצר סיכון תחבורתי המצדיק זכאות על פי החוק". איני מסכים לכך. שוב, מדובר בנסיעה בעלת סיכונים שונים מנסיעה רגילה שבה בודקים את תקינות הרכב. מטבע הדברים הנסיעה באה לאתר

המבחן התחבורתי נתן את אותותיו גם לגבי כלי רכב חונים והסיכונים שנובעים מהם. החוק מבחין בין מצבים שבהם הסיכון שמתממש נגרם בשל רכב חונה במקום אסור, לעומת זה שנגרם בעקבות חנייה במקום מותר. כך, למשל, רכב שחונה בשולי כביש בין עירוני יוצר סיכון תחבורתי שהופך את החנייה לכזו שנכנסת למסגרת המונח "חניה במקום שאסור לחנות בו". הפרשנות שניתנה לחנייה המותרת או האסורה נגזרת מהסיכון הנורמטיבי שהאחרונה גורמת.¹⁸⁴ יצירת הסיכון במקום האסור יכולה עקרונית להצדיק את העובדה שהרכב, על אף שאינו נע ובמהלך החנייה, יוצר סיכון תחבורתי. זאת, בשונה מרכב שחונה במקום מותר ושאינו יוצר סיכון מיוחד, ועל כן לא ניתן להבחין בינו לבין כל חפץ דומם אחר.¹⁸⁵

ג. פרשנות החזקות המרבית

צמצום תחולת חוק הפיצויים תוך שימוש במבחן התחבורתי אף השתקף באמצעות פרשנות שיפוטית בחלק מהחזקות שבאות להרחיב את אותה ליבה של הגדרת התאונה. בעוד כמה מצבים שנוספו בהגדרת ה"לרבות" של הרכב יצרו חזקה מוחלטת בדבר קיום דרישת הגדרת ה"רכב", הרי שחלקם נשאר פתוח לפרשנות רחבה יותר מצד בתי המשפט. המבחן שאומץ על ידם, ברוב המקרים, משקף את האופי התחבורתי של כלי הרכב. האופן שבו אומץ מגביל אומנם את היקף החזקה, אך גם מביא לכלל ביטוי את הסיכון בנקודת המפגש שבין הרכב לבין הפעילות הרלוונטית שיוצרת סיכון. דוגמה לכך היא המכונה הניידת. הגדרת החוק, תחת המצבים הבאים לרבות, מכניסה את המכונה הניידת "הכשירה לנוע בכח מיכני בכביש" בגדר רכב. זוהי קביעת המחוקק ואותה לא ניתן לשנות. ואולם, כשירות זו פורשה על ידי בית המשפט ככשירות נורמטיבית. הרעיון הוא שרק מכונה שכשירה נורמטיבית לפי דיני התעבורה לנוע על הכביש מייצרת סיכון תחבורתי ובמידה מסוימת מתערה פוטנציאלית בפעולת הנהיגה. זאת בדומה, למשל, למכונית התחרותית בקטע המעבר. על כן, פוטנציאל הסיכון ביחס אליה מצדיק את בחינת האירוע נקודתית במסגרת השאלה אם מדובר בתאונת דרכים. לעומת זאת, מכונית שאינה עונה לקריטריון זה ממילא אינה מייצרת סיכונים תחבורתיים ועל כן אינה יכולה להיחשב כמעורבת בתאונת דרכים.¹⁸⁶ כך, ובהמשך לדיון הקודם, נקבע כי מכונית שעשועים או רכב קרטינג אינם כאלה שמבחינה נורמטיבית כשירים לנוע על הכביש ולכן אינם עונים גם לחלק זה של ההגדרה.¹⁸⁷

תקלות שסבירותן גבוהה ואופייין שונה. אין לה גם אופי תחבורתי של העברת נוסעים או מטען ממקום למקום. מסיבה זו ראוי שפעולה זו תהיה מבוטחת תחת ביטוח נפרד ותוגדר כתאונת עבודה.

¹⁸⁴ בניגוד לפס מדרכה כחול-לבן אדום-לבן, על אף שלפעמים יש מתאם בין אלה לבין הסיכון. נקבע כי "המונח 'חניה אסורה' צריך אפוא להתפרש כחניה במקום או באופן היוצרים סיכון תחבורתי בין שמדובר בחניה מותרת עלפי דין ובין שמדובר בחניה שיש עליה איסור בדין", רע"א 1953/03 **הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ נ' אדרי**, פ"ד נח(1) 817, 826 (2003).

¹⁸⁵ יש שסברו כי גם פרשנות מצמצמת זו אינה מצמצמת מספיק ויש לצמצמה עוד יותר. זאת משום ש"קשה מאוד לייחס לרכב החונה מעורבות בפועל בתאונה, אם אין מסתפקים בסיבתיות עובדתית גרידא. ועל כן גם אם רכב חנה בשולי הכביש "אין להטיל ספק בכך כי הרכב הפוגע, שסטה ממסלולו, הוא הגורם העיקרי לתאונה". מכיוון שלשם תחולת החוק יש לבסס קשר סיבתי משפטי, לא כל פגיעה על ידי רכב חונה היא בבחינת תאונת דרכים כך שבהינתן והמכונית החונה אינה אלא יותר מזירה לתאונה, אין לראות במעורבותה כיוצרת תאונת דרכים. הדעה הרווחת בהקשר זה היא כי "גם אם החנייה נחשבת לשימוש ברכב המנועי, עדיין חייב להתקיים קשר סיבתי משפטי בין הרכב החונה לבין הפגיעה שגרמה לנזק גוף", אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 118, 150.

¹⁸⁶ להבדיל מהיותה מעורבת בתאונה כ"הולכת רגל".

¹⁸⁷ עניין **אורנשטיין**, לעיל ה"ש 75; אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 51.

את מגמת הצמצום בפסיקת בית המשפט ניתן אף לראות בפרשנות **מבחני הקשר הסיבתי** ויישומם. המבחן שעוצב לעניין הקשר הסיבתי, בין היתר בשל העובדה שסעיף 64 לפקודת הנזיקין לא חל עליו,¹⁸⁸ הוא מבחן הסיכון, משולב, ברמה כזו או אחרת, במבחן השכל הישר.¹⁸⁹ משהוגדר הסיכון העיקרי כסיכון תחבורתי, החלו בתי המשפט לפרש אותו באוריינטציה תחבורתית.¹⁹⁰ לכאורה, מכיוון שנסיעה ברכב בדרך נעשית, מעצם מהותה, למטרות תחבורה, שילובה בהגדרה הבסיסית אינו מעורר בעיה מיוחדת.¹⁹¹ אף על פי כן, לא כל תנועה של הרכב עולה כדי נסיעה.¹⁹² ואולם, בשילוב הנסיעה בהגדרה הבסיסית, אין די כדי לעמוד בדרישות חוק הפיצויים, שכן על פי החוק, על נזק הגוף להיגרם *עקב השימוש ברכב מנועי* (למטרות תחבורה). כאן, השאלה היא איזה סיכון שגרם לנזק התממש ובאיזה אופן. ובמילים אחרות – אם הסיכון שהתממש כרוך בפעולת הנסיעה ועומד בקריטריונים של הסיכונים התחבורתיים.

דומה כי בקרב מלומדים קיימת הסכמה כללית על כך. אנגלרד סבור למשל כי "מבחינה עיונית, הסיכון התחבורתי הוא המכנה המשותף של המשתמשים ברכב מנועי, אשר מצדיק את הטלת העומס הכלכלי של תאונות דרכים על שכמם".¹⁹³ עוד הוא מוסיף, בהפניה לעמדתו של קלברזי, כי גם מבחינת הגישה הכלכלית, רעיון הסיכון התחבורתי תואם "את מטרת ההפנמה של הוצאות, העשויה לצמצם את מספר התאונות לפי עקרון ההרתעה הכללית".¹⁹⁴ בביקורת על פרשת **לסרי**¹⁹⁵ הוא אומר כי "התעלמות מדרך התרחשות הנזק בפועל, משמעותה התקרבות מירבית לרעיון שוויון הגורמים (סיבתיות עובדתית), שאין להסבירה אלא על רקע השאיפה להשיג פיצוי נפגעים ופיזור הנזק".¹⁹⁶

הקשר הסיבתי בתחום תאונות הדרכים נבחן באמצעות שילוב בין מבחן האלמלא, באשר לחלק העובדתי, למבחן הסיכון בשילוב השכל הישר, ביחס לחלק המשפטי. מטרתם של שני מבחנים אלה היא להביא לכך שהרכב לא ישמש "זירה" בלבד לאירוע הנזיקי באופן שאין דבר בינו לבין פעולת השימוש ברכב למטרות תחבורה. כך, למשל, בפרשת **מזאווי**, שם נפלט כדור במהלך הנסיעה, נקבע כי אין מתקיים יסוד הקשר הסיבתי המשפטי, שכן פליטת הכדור לא נבעה מטלטולי הדרך, אלא מלחיצה בלתי מכוונת של חייל על ההדק.¹⁹⁷ באותה פרשה הדגים בית המשפט כמה מצבים שבהם הרכב הוא בבחינת זירה בלבד, ועל כן, גם אם מתקיימת דרישת הקשר הסיבתי העובדתי, אין די בה כדי לעמוד בדרישת הקשר הסיבתי המשפטי. בין יתר הדוגמאות, מתואר אדם שעולה לרכב עם כלב, וזה נושך נוסע אחר בעקבות התרשלות בעליו בשמירה עליו. כך, גם באשר לאדם

¹⁸⁸ שם, בעמ' 80–81.

¹⁸⁹ ע"א 6000/93 **עוזבון קואסמה נ' רג'בי**, פ"ד (3) 661, 672 (1996).

¹⁹⁰ זו גם כמובן הייתה כוונת המחוקק. פרוטוקול 153, לעיל ה"ש 56, בעמ' 2269, "אל נא יאמרו לנו שאנחנו משאירים אנשים בלא תרופה. אין דבר כזה. כל אדם שייפגע רשאי לתבוע. כל אדם שיתבע, אם יוכיח את תביעתו, יקבל פיצויים. השאלה היא, על כמה אנשים אנחנו צריכים להטיל את העלות, שהיא גבוהה מאוד, של פרמיות לביטוח כדי לתת פיצויים לאנשים כאילו נהגו ברכב...".

¹⁹¹ אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 134.

¹⁹² כך, למשל, פרופ' אנגלרד מציין כי לגישתו הפעלת רכב לגרירת חבל לשם פירוק אוהל אינה "נסיעה למטרות תחבורה". שם.

¹⁹³ שם, בעמ' 72.

¹⁹⁴ שם, בעמ' 72–73; CALABRESI, THE COSTS OF ACCIDENTS, לעיל ה"ש 109, בעמ' 68–75.

¹⁹⁵ ע"א 236/81 **לסרי נ' ציון חברה לביטוח בע"מ**, פ"ד מב(3) 705 (1988), שם, דובר על דליפת גז שגרמה להתפרצות דלקה שאחזה, בין היתר, במכוניות ובדלק שבהן, ובית המשפט הכיר באירוע כתאונת דרכים. זאת, אף על פי שהדלקה פרצה מחוץ לרכב וכתוצאה ממגע חיצוני עם מיחס קפה.

¹⁹⁶ אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 75.

¹⁹⁷ עניין **מזאווי**, לעיל ה"ש 18.

הנושא עמו וירוס ועיטושיו מפיצים אותו בקרב באי הרכב, דבר המביא לכך שהם נדבקים במחלה.¹⁹⁸ בעניין זה, תוחם מבחן השכל הישר את מבחן הסיכון, והשאלה שעליה על השופט להשיב היא אם השימוש ברכב תרם "תרומה רלוונטית ממשית להתרחשות הנזק". בהקשר לכך, אין די בעצם נוכחות הנוסעים ברכב כדי להצביע על קיומו של קשר סיבתי משפטי.¹⁹⁹ כל זאת, על רקע המטרות התחבורתיות שאותן מבקש החוק לקדם. כאשר הסיכונים שהתממשו אינם הסיכונים האופייניים לפעולת הנהיגה ואינם משותפים לכלל ציבור הנהגים, יש להוציאם אל מחוץ להגנת החוק. בתי המשפט השכילו להטמיע את מגמת הצמצום שהוביל המחוקק בתיקון מספר 8 אל תוך הפרקטיקה המאוחרת לתיקון, וגם בהקשר של הקשר הסיבתי ניכרת מגמה להפחית את מספר המקרים שייפלו לגדרו של החוק. מעבר לכך, בעוד המועמד הטבעי לצמצום היקף הקשר הסיבתי הוא רכיב הסיבתיות המשפטית, יש הסוברים כי תיקון מספר 8 לא הסתפק בצמצומו במישור זה, שאת זאת ודאי עשה, אלא אף הביא לצמצומו של רכיב הקשר הסיבתי העובדתי. עניין זה משתקף בדברי השופט עמית בעניין **סילאוי**.²⁰⁰

באותו מקרה דובר בהתפוצצות מטען חבלה שהוצמד לרכב והופעל מרחוק באמצעות טלפון סלולרי. בית המשפט העליון אישר את קביעת בית המשפט המחוזי, כי אין מדובר בתאונת דרכים, תוך אימוץ גורף של אמירותיו בדבר המגמה הפרשנית המצמצמת של המונח "תאונת דרכים" לאחר תיקון מספר 8 ותוך הסכמה על כך שהחוק לא נועד "לשמש אכסניה לנפגעי אירועים פליליים".²⁰¹ בית המשפט העליון גם הסכים עם המחוזי כי שכיחות הפעלת מטען ברכבו של אזרח תמים היא נדירה, ואינה צפויה, ועל כן יהיה זה מרחיק לכת לומר כי אדם מן היישוב הנכנס לרכבו צריך לצפות שתוך כדי הנסיעה יופעל מטען חבלה כחלק מהסיכון התחבורתי. קו טיעון זה הוביל הן את בית המשפט המחוזי, הן את בית המשפט העליון, לקביעה שלא מתקיים מבחן הקשר הסיבתי המשפטי. ואולם בית המשפט העליון לא הסתפק בכך. השופט עמית העלה תהייה באשר לשאלה אם בנסיבות פסק הדין התקיים כלל הרכיב העובדתי של הקשר הסיבתי. עמית מצביע בפסק דינו על שינוי ההגדרה הבסיסית של תאונת דרכים בתיקון מספר 8 באומרו כי הוספת צמד המילים *למטרות תחבורה* יכולה להשליך לא רק על הסיבתיות המשפטית, אלא גם על *מבחן האלמלא*. בעוד לפני התיקון מבחן האלמלא נבחן ביחס לשימוש ברכב, לאחריו הוא נבחן ביחס לשימוש ברכב *למטרות תחבורה*, כאשר השאלה היא אם אלמלא שימוש זה הנזק לא היה נגרם. עמית מדגיש את העובדה שעל מנת לענות על מבחן האלמלא אחרי התיקון יש להראות כי הנזק נגרם *בעקבות* השימוש ברכב *למטרות תחבורה*, ולא אך *אגב השימוש ברכב* כפי שהיה הדין קודם לכן.²⁰² באותו מקרה אומר עמית כי אומנם "אין חולק כי נסיעה ברכב עונה להגדרת "שימוש ברכב למטרות תחבורה, ואף אין חולק כי נגרמו למערער נזקי גוף. אולם, התפוצצות המטען, ונזקי הגוף שנגרמו כתוצאה מכך, לא אירעו *בעקבות השימוש ברכב* למטרות תחבורה בבחינת הסיבה בלעדיה אין".²⁰³ זאת, משום שהפעלה מרחוק הייתה יכולה להיעשות בכל שלב שהוא. עמית מוסיף בעניין זה כי אם בעבר ניתן

¹⁹⁸ שם, בפס' 18 לפסק הדין של השופט אור.

¹⁹⁹ שם, בפס' 16 לפסק הדין של השופט אור, "קשר סיבתי יישלל מקום שההתנהגות בו תורמת לאירוע גורם הנזק רק במונחים של הימצאות הניזוק ברכב מבחינת הזמן והמקום, אך לא משום בחינה רלוונטית אחרת לעניין שימוש ברכב".
²⁰⁰ ע"א 8238/14 סילאוי נ' שירביט *חברה לביטוח בע"מ* (נבו 12.1.2016).

²⁰¹ שם, בעמ' 4.

²⁰² שם, בעמ' 8, "על פי הגדרתה הישנה של 'תאונת דרכים' עובר לתיקון 8 לחוק, רכיב הקשר הסיבתי העובדתי התקיים גם במקרים שבהם המטרה התחבורתית של השימוש ברכב הייתה אגבית לנזק... ואולם לאחר תיקון מס' 8 לחוק, נוספה להגדרת 'תאונת דרכים' נסיבה עובדתית חדשה של שימוש 'למטרות תחבורה'".

²⁰³ שם, בעמ' 6.

היה לטעון שהמבחן התעבורתי שימש לצורך ביסוס קשר סיבתי משפטי בלבד, הרי שכיום הוא משמש גם לצורך ביסוסו של קשר סיבתי עובדתי. המחוקק, במסגרת תיקון מספר 8, ביקש "לייבא" את 'מבחן התעבורה' מתחום הקשר הסיבתי-משפטי, ולקבע אותו כרכיב מרכיבי הקשר הסיבתי-עובדתי.²⁰⁴ לפי פרשנות זו, מוסיף עמית, במקרים רבים לא יצטרכו בתי המשפט כלל להידרש לשאלת קיומו של קשר סיבתי משפטי, שכן תנאי מוקדם לקיומו של הקשר הסיבתי-משפטי, היינו זה העובדתי, לא יתקיים. כיוון פסיקה זה מוביל כמובן לצמצום תחולת החוק, שכן כעת התובע צריך לצלוח את הן הסיבתיות העובדתית והן את זו המשפטית באוריינטציה תחבורתית.

ואולם, רוב הדיון בשאלת הסיבתיות בהקשר של תאונות דרכים עלה בכל זאת בהקשר של שאלת הסיבתיות המשפטית – קיומה או היעדרה – ואפיון הרכב כזירה בלבד אל מול היותו גורם היוצר סיכון תעבורתי.²⁰⁵

אחד המפורסמים שבהם הוא פסק הדין בעניין האסון במחלף **שפירים**, שעליו כבר עמדנו לעיל.²⁰⁶ באותו מקרה קרס גשר בבנייה על מכונית שעברה תחתיו ומחץ למוות אנשים תחת קורות הבטון. השאלה שהתעוררה הייתה אם האירוע נופל לגדרה של תאונת דרכים. לא הייתה מחלוקת כי הרכב היה בנסיעה וכי נעשה בו שימוש, והשאלה התרכזה בקשר הסיבתי, או במילים אחרות אם הנזק נגרם בשל השימוש ברכב המנועי למטרות תחבורה. בית המשפט, בפסיקה מרחיבה ושנויה במחלוקת, מפי השופט ריבלין, קבע כי מתקיים הקשר הסיבתי-משפטי בין האירוע לבין השימוש ברכב מנועי. הוא הגיע למסקנה זו בנמקו כי "הקשר הסיבתי-משפטי מתקיים משום שסיכונים הנובעים מסלילה של מערכת הכבישים, מהרחבתה, משיפוצה ומשיפורה, הם סיכונים טבעיים לשימוש שברכב למטרות תחבורה".²⁰⁷ זאת, בדומה לעץ שקורס על יושבי המכונית או על בור שנפער בכביש – אלה גם אלה נופלים לגדרם של הסיכונים התחבורתיים הכרוכים בשימוש ברכב מנועי. על פסק דין זה נמתחה ביקורת.²⁰⁸ היו לו אף השלכות פרקטיות רחבות היקף, שכן בעקבות סעיף ייחוד העילה המצוי בחוק, שפורש באופן מהותי, הכרה באירוע כתאונת דרכים שוללת את היכולת לתבוע את הגורם הישיר האחראי ליצירת הסיכון והתממשותו – למשל, הקבלן שבנה את הגשר או המועצה המקומית שאחראית על תחזוקת הכביש וסביבתו. זאת ועוד, על פי הפסיקה, מהנתבע נשללת הזכות לחזור על המזיק הישיר לאחר תשלום הפיצוי.²⁰⁹ מבנה משפטי זה גורם למעשה להחצנת עלויות הנזק על ציבור הנהגים בכללותו ולהפחתת התמריצים לנקיטת אמצעי זהירות מצד אלה שראוי לתמרצם לעשות כן. בכך, למעשה, ניתנת חסינות דה־פקטו לגורמים רבים ב"סביבת הנהיגה" מבלי שישופקו להם התמריצים הראויים לשיפור דרכם, שכן ממילא לא יישאו בנזקים שייגרמו.²¹⁰

כאמור, תוצאה זו למצער אינה מתחייבת ולגישה קצת שונה ניתן להביא פסיקה מאוחרת של בית המשפט העליון בפרשת **יונאן**, המדגימה פרשנות דווקנית של הסיכון התחבורתי. באותו

²⁰⁴ שם, בעמ' 8.

²⁰⁵ עניין **שולמן**, לעיל ה"ש 55; עניין **מזאוי**, לעיל ה"ש 18; עניין **יונאן**, לעיל ה"ש 21.

²⁰⁶ פרשת **שפירים**, לעיל ה"ש 29.

²⁰⁷ שם, בעמ' 878.

²⁰⁸ ראו, למשל, אסף יעקב "הנהגים ישלמו בחייהם וגם מכספם" **גלובס** (13.10.1999) <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=172916>; שמואל מורד "נוק גוף שראשיתו בתאונת דרכים וסופו ברשלנות רפואית" **הפרקליט** מח(1) 105, 107–109 (2004); ישראל גלעד **דיני נזיקין – גבולות האחריות** כרך א 598–599 (2012).

²⁰⁹ עניין **חוסין**, לעיל ה"ש 114.

²¹⁰ אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 188, "במקרה של הזנחה חמורה וממושכת מצד רשות מקומית האחראית להחזקת הכביש, אין זו מדיניות טובה להטיל את האחריות הבלעדית על נהגי המכוניות. לכן, יש עניין בנסיבות אלה בשלילת הקשר הסיבתי בין שימוש הרכב לבין התאונה".

מקרה, השופט רובינשטיין קבע כי נזק שנגרם ליושבי רכב, אגב פגיעה של סלעים שהועפו למרחק של כ־200 מטרים כתוצאה מפיצוץ שנערך במחצבה סמוכה, לא יבוא בגדרה של הגדרת תאונת הדרכים.²¹¹ בית המשפט קבע כי באותו מקרה הרכב שימש כזירה בלבד וכי סלעים העפים על נהגים אינם חלק מן המכלול התחבורתי. אין מדובר על כן בסיכון ייחודי לנוסעים בדרך.²¹² זאת, אולי בשונה מאבנים אשר מתדרדרות לצד הדרך, או בוצ אשר נמצא על הדרך עצמה, היוצרים סיכון תחבורתי – שאז המקרה היה נחשב לכזה שנכנס בגדרו של החוק.²¹³ באותו מקרה, שב בית המשפט והדגיש את העובדה שהמבחן הרלוונטי לבחינת הקשר הסיבתי הוא מבחן הסיכון מתוחם על ידי מבחן השכל הישר וכי יש להוכיח שהשימוש ברכב מנועי אכן תרם תרומה רלוונטית ממשית כלשהי להתרחשות הנזק. בית המשפט גם הסכים עם הגישה כי "קשר סיבתי יישלל מקום שההתנהגות בו תורמת לאירוע גורם הנזק רק במונחים של הימצאות הניזוק ברכב מבחינת הזמן והמקום, אך לא משום בחינה רלוונטית אחרת לעניין שימוש ברכב".²¹⁴

אם כן, פגיעה של סלע ברכב יכולה במקרה אחד לעלות כדי תאונת דרכים ובמקרה אחר לא, והדבר תלוי בנסיבות. סיכונים שונים יכולים להתממש לכלל תוצאה דומה, ואולם, למעט אולי מקרים יוצאי דופן, אין די בתוצאה כדי להשליך על מהות הסיכון שהתממש ועל השאלה אם הוא נובע מהשימוש בכלי הרכב ואם הוא בבחינת חלק מן הסיכון התחבורתי.²¹⁵ בעניין זה, חוזר גם הקשר הסיבתי העובדתי לתמונה. דוגמה להמחשת נקודה זו נותן אנגלרד בספרו בהקשר של אסונות טבע.²¹⁶ כך, אם יוכח שהנזק היה נגרם גם אם הנפגע היה שוהה מחוץ לרכב, השימוש ברכב אינו גורם בלעדיו אין וחסר מרכיב חיוני לביסוס הזכאות.²¹⁷ הוא מוסיף כי המבחן התחבורתי מוביל להבחנות נסיבתיות דקות, אך סבור כי "זהו גורלו של כל מבחן בסוגיה מורכבת זו".²¹⁸

גם השופט רובינשטיין בפרשת **יונאן** מודע לכך שמדובר בהליך פרשני שבו תיתכן גבוליות, לפעמים קשה, אך גורס כי יש להתמודד עם גבוליות זו באמצעות מבט רחב על כלל נסיבות המקרה

²¹¹ זאת הגם שהעבודות בוצעו לצורך סלילתו של כביש חדש.

²¹² עניין **יונאן**, לעיל ה"ש 21, בפסי' י"ד לפסק הדין של השופט רובינשטיין, "חוזרים אנו איפוא לכך שאין המדובר בסיכון האופייני לעוברי דרכים ככאלה".

²¹³ ריבלין **תאונת הדרכים**, לעיל ה"ש 20, בעמ' 265–266, פרופ' ריבלין מותח ביקורת על תוצאת פסק הדין. לגישתו גם בעניין **יונאן** וגם בפרשת **שפירם** דובר בהתממשות של סיכון שנבע מעבודות בנייה ושיפוץ מערכת כבישים וכי יש ספק האם ההידרשות לשכיחות האירוע רלוונטית. הוא עוד מוסיף כי "גם העובדה שהטלת האחוריות על מבטחת הרכב עשויה להחצין את תוצאות מעשה הרשלנות של אחרים אינה משנה מן ההסדר המשפטי הקיים. הטלת העלויות הנובעות מנזקים שנגרמו מהרשלנות, על ידי מי שאינם אחראים על פי חוק הפיצויים, בדרך של השתתפות אותם גורמים במימון הביטוח, מחייבת שינוי חקיקתי".

²¹⁴ גישה זו באה לכלל ביטוי בעניין **מזאוי**, לעיל ה"ש 18.

²¹⁵ עניין **יונאן**, לעיל ה"ש 21, בפסי' י"ט לפסק הדין של השופט רובינשטיין, "מובנת איפוא פסיקה שתקבע קיומה של תאונת דרכים כאשר האירוע התרחש כתוצאה מהתממשותם של סיכונים הטמונים ברכב מעצם טבעו וטיבו, והאופייניים לשימוש בדרך... כך היה הדבר כאשר הסיכונים נבעו מתכונותיה של הדרך עצמה, וכך היה כאשר הסיכונים נבעו ממערכת הכבישים וסביבתם הטבעית, למרות שהסיכוי שבהתממשות הסיכונים הללו נמוך (כגון גשרים, עצים בשולי הדרך, שילוט כבישים וכיוצא באלה שנפלו לכביש)... ואולם, במקרה שבו לא ניתן היה לאתר קשר רלבנטי כלשהו בין התרחשות הנזק לשימוש ברכב, כמו באותם מקרים שבהם מעשה הרשלנות או מעשה החף־מאשם שחולל את האירוע, לא היה קשור כל עיקר למצב הדרך או הרכב ושהסתברותו הייתה אפסית... כך, בנידון דידן השוני מפרשת גשר שפירם". דוגמאות נוספות לכך ניתן למצוא בעניין **אפיקים**, לעיל ה"ש 173, בפסי' 12, שם, נקבע כי "החלקה על כתם שמן וסבון, אינה סיכון אופייני לנסיעה ברכב, גם אם עשויה להיות סיכון אופייני לשהייה בתחנת דלק. החלקה כזו אינה נכללת בגדר הסיכונים של שימוש ברכב וכניסה לרכב. הסיכון יכול להתרחש באותה מידת שכיחות בכל מקום בו יהיו כתמי שמן וסבון על הרצפה. לפיכך בהתבוננות על כלל הנסיבות במקרה דנן, תוך הפעלת שכל ישר, השאלה האם הנזק נגרם כתוצאה משימוש ברכב מחייבת גם כאן תשובה שלילית"; ת"א (מחוזי ת"א) 1869/80 **לבנה נ' חיים**, פ"מ תשמ"ט(3) 165 (1989), נקבע כי העובדה שהילדים נבהלו מרכב וזרקו גויות לעברו בזמן שהתובעת עושה בו שימוש, לא הספיקה, אפילו שהרכב הוא זה שגרם לילדים להיבהל.

²¹⁶ אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 136.

²¹⁷ שם; ריבלין **תאונת הדרכים**, לעיל ה"ש 20, בעמ' 275, "... במקרים כאלה אין אף קשר סיבתי עובדתי, שכן השימוש ברכב בעת האסון אינו בבחינת גורם בלעדיו אין... תופעה אוניברסלית של אסון טבע עשויה לפגוע בכל מקום, גם מחוץ לכלי הרכב".

²¹⁸ אנגלרד **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, לעיל ה"ש 47, בעמ' 139.

ובאמצעות שימוש במבחני עזר דוגמת מבחן הזירה. הוא מציב את מגבלת תחולת החוק באמצעות השאלה עד כמה ניתן להרחיב את יריעת הביטחון הסוציאלי אל עבר סיכונים שמעבר לגבולות השכל הישר וסבור כי זה המקום שבו על בית המשפט להכריע על פי שיקולי מדיניות. בנסיבות פסק הדין שבהן אבן עפה על הרכב כתוצאה מפיצוץ הוא קבע כי "סיכון מעין זה אינו מיוחד לעוברי דרכים, והוא יכול להתרחש בכל מקום בו מצויים בני אדם". עוד מוסיף רובינשטיין כי במצבים של חוסר בהירות, ניתן יהיה להתייחס למבחן חלופי לפיו "מקום בו מעורב באירוע אלמנט זר שהשכיחות למעורבותו באירועים מעין אלה נמוכה מאוד ונדירה, ואינה שונה ממעורבותו האפשרית בזירות אחרות, אין מדובר בתאונת דרכים כמשמעותה בחוק הפיצויים".²¹⁹

בניגוד לכל מהלכי הפסיקה המצמצמים שתוארו עד כה, הן בהקשר של פרשנות ההגדרה והן בהקשר של הקשר הסיבתי, מגמת הצמצום לא אפיינה את פסיקת בית המשפט בפרשת הספארי, שבה אנו עדים ליישום רחב של המבחן התעבורתי שלפיו גם סיכון תחבורתי מקומי יכול להיחשב לתאונת דרכים. לפחות ככל שהדברים אמורים ביישום מבחני הקשר הסיבתי שהותנו בפסיקה – הן העובדתי, הן המשפטי – נראה כי בניגוד לקביעת בית המשפט, הוא אינו מתקיים. באשר לקשר הסיבתי העובדתי ומבחן האלמלא – גם אם נעשה שימוש ברכב, הרי שהוא לא היה למטרות תחבורה. דומה שעל פי תהייתו של עמית בפסיקה קודמת, די בכך כדי לשלול את קיומו של הקשר הסיבתי. זאת ועוד, מתיאור העובדות בפסק הדין נראה כי גם אם היו המבקרים ישובים ברכבים ייעודיים, או אולי אפילו ברכבת מקומית, עדיין העדר היה חוצה את המסלול ופוגע בהם. אם זה אכן היה המצב, הרי שגם פרשנות מסורתית יותר של מבחן האלמלא הייתה כנראה מובילה לשלילתו.²²⁰ ומה באשר לקשר הסיבתי המשפטי? בית המשפט בפרשת הספארי היה סבור שהתאונה לא התרחשה בשל אלמנט זר לדרך, שכן גם בכביש מכונית עלולה להיתקל בחיות. כפי שהסברתי קודם לכן, ברמה גבוהה של הפשטה, אולי ניתן להשוות בין אופי ההיתקלות השונה. ואולם, דרך קבע בית המשפט בוחר שלא לנקוט רמת הפשטה גבוהה מדי לתיאור התרחשות התאונה והנוק, בוודאי כאשר זו סותרת שיקולי מדיניות שאותה מנסים לקדם. הסיכון במקרה של פגיעת חיה ברכב בספארי הוא אינו סיכון שאופייני לדרכים ככאלה (ודאי לא לדרכים המשמשות לצורכי תחבורה במובן הפשוט של המילים) – לא מבחינת עוצמתו או היקפו ולא מבחינת הסיכון להתממשותו. במקומות רבים בדיני הנוזיקין עדים אנו לא אחת להבחנות שעושה בית המשפט באשר לאופן התרחשות הנוק בהקשרים דומים. אומנם, הדיון מפותח יותר ביחס למבחן הצפיות, ואולם הרעיון שעומד מאחורי הבחנות אלה נכון לא פחות לגבי מבחן הסיכון, מה גם שבית המשפט עצמו אמר לא אחת כי מבחן הצפיות הוא לא יותר מאשר נגזרת של מבחן הסיכון בהקשר של עוולת הרשלנות.²²¹ נראה שניתן להמחיש את הדברים בצורה הולמת באמצעות פסק דין של השופט עמית, דווקא בתחום אחר – זה של הרשלנות הרפואית.²²² באותו מקרה דובר על נזק גוף שנגרם לעובר

²¹⁹ עניין יונאן, לעיל ה"ש 21, בפס' י"ד לפסק הדין של השופט רובינשטיין.

²²⁰ שכן על פי מבחן אלמלא, אלמלא ישבו הניזוקים ברכב פרטי הם היו ישובים ברכב ייעודי, שאף הוא היה חוסם את השביל, ועל כן סביר שהיו נפגעים על ידי האנטילופות החוצות. על יישום מבחן האלמלא ראו ישראל גלעד "הסיבתיות במשפט הנוזיקין הישראלי – בחינה מחודשת" משפטים יד 15, 17–19 (התשמ"ד).

²²¹ רע"א 4394/09 לנדרמן נ' סגיב הנדסה ושות' (1993) בע"מ, פס' 8 לפסק הדין של המשנה לנשיאה ריבלין (נבו 30.12.2010); ע"א 3521/11 וגנר נ' עבדי, פ"ד סז(1) 84, פס' 24 לפסק הדין של השופט הנדל (2014).

²²² עניין פלוני נ' שירותי בריאות כללית, לעיל ה"ש 101.

שנולד במהלך הלידה. בעוד סוג נזק אחד היה צפוי (הידרופס), הנזק האחר (תסמונת PDD) לא היה צפוי – אך היה נמנע לו היו מבצעים ניתוח קיסרי, שהיה אמצעי הזהירות הנדרש למניעתו של הנזק שממילא היה צפוי. בעניין זה אומר השופט עמית כי קיימים נזקי גוף רבים שדומים בתוצאתם, אך לא במקורם או בדרך התהוותם והתרחשותם. כשמדברים על סיבתיות משפטית (באותו מקרה מבחן הצפיות), יש לשמר את ההבחנה בין סוגי נזק שונים ודרך ההתרחשות השונה שלהם.²²³ לדבריו, "כאשר סיכון מסוג מסוים הוא סיכון צפוי, הכוונה היא הן למקור הסיכון והן לנזק הכרוך בסיכון, ולא די בדמיון בין נזקים ממקור שונה, כדי להעמידם באותו מישור של צפיות הסיכון".²²⁴ מסקנת בית המשפט באותו מקרה הייתה כי "מאחר והסיכון שהתממש בסופו של דבר (תסמונת PDD) שונה מהסיכון הצפוי והבלתי סביר פרי ההתנהגות העוולתית של רופאי המשיבה (הידרופס וסיבוכי גנות), הרי שאין קשר סיבתי משפטי בין ההתרחשות לבין הנזק".²²⁵

אומנם דברים אלה נאמרו באשר למבחן הצפיות, אך הרעיון של תחמת גבול האחריות הטמון בהם יפה גם למבחן הסיכון. על כן, תיאור ברמת הפשטה גבוהה של מפגש פיזי בין רכב לחיה – אין בו די ויש לרדת, כפי שעושים בתחומים אחרים, לרזולוציה ממוקדת יותר, לבחון כיצד התרחש המקרה ולראות אם הוא עולה בקנה אחד עם סוג הסיכונים שפועלים בהקשר של חוק הפיצויים. בשונה מהמקרה של רכב שנוסע על דרך מהירה ופוגע בחיה, מקרה הספארי אינו מייצג סיכונים שמשותפים לכלל הנהגים או לפעילות הנהיגה ככלל. גם יישום המבחן של השופט רובינשטיין בפרשת **יונאן** – שלפיו אירוע לא ייכנס לגדר החוק כל אימת שמעורב בו אלמנט זר אשר השכיחות למעורבותו באירועים מעין אלה נמוכה מאוד (ואינה גבוהה ממעורבותו בזירות אחרות) – מוביל למסקנה שלפיה לא ראוי לראות באירוע כ"תאונת דרכים" וכי יש לראות ברכב זירה בלבד. אכן, "יש צורך ב'שכנות' בהיות האירוע חלק מ'מכלול הדרך' ולא כדבר אגבי לה לחלוטין".²²⁶ להבדיל ממקרה הספארי, כאשר מדובר בשימוש ברכב בנסיבות "תחבורתיות רגילות", הסתברות הפגיעה של חיה ברכב נמוכה מאוד – ויש להקפיד כי ההסתברות הגבוהה יותר במסגרת של פעילות מסוימת ומוגדרת, שהיא בבחינת סיכון מוגבר שהוא ייחודי לפעילות זו, ושאינה משותפת לכלל הנהגים, לא תפלוש לתחום נזקי תאונות הדרכים.

מקריאת הפסיקה עולה כי למעשה יש שתי דרכים עיקריות להוציא אירוע אל מחוץ למבחן הסיכון. הראשונה, כאשר נעשה שימוש ברכב כסוג של מקריות מזדמנת (למשל, המקרה שבו עף סלע כתוצאה מפיצוץ במחצבה ופגע בנוסעי רכב). באותם מצבים הרכב משמש זירה והנזק נגרם על ידי גורם זר בעל שכיחות נמוכה ועל כן לא בא בגדר תאונת דרכים. השנייה, במקרה שבו הנזק נגרם על ידי סוג סיכונים שראוי להיות מוסדר במקום אחר, שכן מעצם טיבו וטבעו הוא אינו קשור לפעולת הנהיגה ולמובנה הטבעי והיום יומי של "תאונת דרכים". ייתכן אומנם כי הסיכון משותף לחלק מאוכלוסיות המשתמשים ברכב מנועי, וליתר דיוק לתת־קבוצה מתוך אוכלוסייה זו, המשויכת לקבוצה מוגדרת אחרת – אך הוא משקף סיכון רחב יותר או צר יותר שראוי להסדירו במקום אחר ושממילא אינו משותף לכלל אוכלוסיית משתמשי הרכב. מדובר במצבים שבהם בשונה מהמקרה הפרדיגמטי של מבחן הזירה, השימוש ברכב יכול לתרום באופן משמעותי לנזק, אך בכל זאת מדובר בסיכון ייחודי, ומפאת ייחודו והאפשרות להגדירו באופן ברור, ראוי שייחוד זה יגבר,

²²³ שם, בפס' 19 לפסק דינו של השופט עמית, מדובר בשני סוגי נזק שונים ושתי דרכי התרחשויות שונות ולכן כדי לחייב בגין PDD (דבר שלא היה צפוי) לעומת ההידרופס יש להראות צפיות במונחים של דרך התרחשות וסוג הנזק.

²²⁴ שם, בפס' 35 לפסק הדין של השופט עמית.

²²⁵ שם, בפס' 40 לפסק הדין של השופט עמית.

²²⁶ עניין **יונאן**, לעיל ה"ש 21, בפס' כ"א לפסק הדין של השופט רובינשטיין.

ולא יביא לסבסוד צולב של כלל נהגי הרכב ביחס לפעילות שאינם נוטלים בה חלק. הדוגמה של נזקי פעולת איבה יכולה להצביע על הסדרה שכזו לגבי סיכון רחב יותר, בעוד דוגמת תאונת העבודה במוסך יכולה להעיד על סיכון צר יותר שראוי להסדירו באופן ממוקד. לעיתים, שתי הדרכים מצטלבות ומתלכדות במקרה נתון. דומה שזה המצב במקרה של פרשת הספארי. במקרה זה גם הרכב משמש זירה בלבד וגם, באופן עקרוני, רצוי להסדיר את סוג הנזקים הנדרש במסגרת ביטוח מקומי של בית העסק שמייצר סיכון ייחודי מוגבר.

הבעיה בהקשרים אלה היא כי בעוד מבחן הסיכון אינו בינרי, הכניסה לגדרי החוק כן. על השופט להחליט, בסופן של דבר, אם מדובר בתאונת דרכים אם לאו. אם אירוע מסוים נכנס לגדר החוק, הרי שמנגנון ביטוח החובה ממתן בעיה זו על ידי כך שהוא גובה מחיר שונה בעבור סיכונים שונים שנופלים למסגרת החוק. כך יוצא שגורם המייצר פחות סיכון משלם חלק קטן יותר מעלות הנהיגה. ואולם, כאמור, לצורך כניסה למסגרת החוק יש לעבור רף מסוים של סיכון רלוונטי לפעולת הנהיגה. כך, למשל, לגבי סוג כלי הרכב שביקשו להוציא ממסגרת החוק, ביניהם קורקינט חשמלי ואופניים עם מנוע עזר, נאמר כי הסיכון התחבורתי שנשקף מהם נמוך, ומסיבה זו החוק אינו צריך לחול עליהם.²²⁷ במילים אחרות, רכבים אלה לא עברו את הרף הנדרש, ואין בביטוח החובה, שאינו נדרש, כדי למתן את השפעת ההחלטה על הצדדים לדיון.

3. הצעות חוק לקיבוע סטטוטורי

לסיום הדיון במופעי המבחן התחבורתי ברצוני לציין מהלך נוסף של המחוקק, אשר לבסוף לא קרם עור וגידים והבשיל לכדי חוק חרות ואשר נועד לתקף אך גם לתקן פסיקה שניתנה בתחום על ידי בתי המשפט ובכך לחזק עוד יותר את המבחן התחבורתי על היבטיו השונים. מדובר בהצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 25) התשע"ג–2013. דברי ההסבר להצעה מצהירים על כך שמטרת התיקון היא להבטיח שחוק הפיצויים ישמש לתכלית העיקרית של הענקת פיצוי הוגן ומהיר לנפגעי תאונות דרכים ושהדבר ייעשה באופן יעיל. התמקדות ההצעה הייתה בכך שהפיצוי יינתן לנפגעי תאונות דרכים "במובן המקורי וההגיוני של מונח זה".²²⁸ הצעת החוק הציעה למחוק את החזקות המרבות בחוק אשר מרחיבות את המבחן התחבורתי שבא לכלל ביטוי בהגדרה הבסיסית של תאונת הדרכים ולדייק את החזקה הממעטת על מנת שתשקף טוב יותר את מטרת החוק. ההצעה גם ביקשה לצמצם את ההגדרות של שימוש ברכב מנועי ושל הרכב המנועי עצמו. ההנמקה להשמטת החזקות המרבות הייתה כי המצבים שקבועים בהן הם כאלה שספק אם אדם סביר מן היישוב יראה בהם תאונת דרכים וכי הם אינם מתיישבים עם מבחן הסיכון התעבורתי לגוף ולחיים שהוא "הסיכון שבשל התממשותו מבקש החוק לפצות את הנפגעים ובשלו מחויבים בעלי הרכב במדינת ישראל לבטח את השימוש ברכב על פי חוק".²²⁹ ההצעה מצביעה על כך שנוסחו המסורבל של החוק וההתדיינות המשפטית סביב הגדרותיו מקשים על הדיון ומאריכים את משך הזמן עד לקבלת פיצוי, וזאת בניגוד לכוונת החוק. כמו כן, ואף חשוב מכך, התוצאה לאור פרשנות בתי המשפט היא כי "ציבור הנוהגים והמשתמשים ברכב מממנים גם פיצויים לניזוקים ולנזקים שהחוק כלל לא נועד לעסוק בהם – דבר המעלה את הפרמיות".²³⁰ באותה הצהרה מבהירים דברי ההסבר כי חוק הפיצויים הוא אומנם חוק בעל אופי סוציאלי, אך זאת במובן זה שהוא "נועד ליצור

²²⁷ עניין עזבון אסולין, לעיל ה"ש 8.

²²⁸ דברי ההסבר להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 25), התשע"ג–2013 ה"ח הממשלה 1088.

²²⁹ שם.

²³⁰ שם, בעמ' 1089.

הסדר סוציאלי מטיב לנפגעי תאונות דרכים, ולא לכל אדם שניזוק בגופו מכל אירוע, שמעורב בו כלי בעל מנוע וכושר תנועה מינימלי" [הדגשות שלי, א.י.]. בין היתר קבעה הצעת החוק כי יש להחריג את האופניים החשמליים ואף את הקורקינט החשמלי מגדר החוק, תוך הבהרה שהם אינם עונים להגדרה של כלי רכב מנועי, שכן ההנחה היא שמדובר בכלים שנשקף מהם סיכון תחבורתי נמוך ולכן החוק אינו צריך לחול עליהם.²³¹ אומנם, הצעת חוק זו לא הבשילה לכלל חוק, אך כאמור לחלק מן המטרות שביקשה ההצעה לקדם ניתן היה להגיע בדרך פסיקתית. גם באספקלריה של הצעה זו סוטה פסק הדין בעניין הספארי מכוונת המחוקק ומן המורשת שהונהגה לאחרונה בפסיקת בית המשפט העליון.

ה. סיכום

ברשימה זו ביקשתי להצביע על הקשיים שעולים מפסק דינו של בית המשפט העליון בפרשת הספארי ולהצביע על כך שיש בו משום סטייה מהקו שמובל על ידי בית המשפט עצמו בכל הקשור לצמצום הגדרת תאונת הדרכים והיצמדות למבחן התעבורתי. פסק הדין עומד גם בסתירה למטרות שאותן חוק הפיצויים רוצה לקדם ולרצינול התאורטי של הסדרת תחום זה. יש לקוות כי פסק דין זה הוא בבחינת תאונה (משפטית) בלבד וכי בעתיד לבוא ימשיך בית המשפט במגמה הרצויה שאותה הוא מוביל בשנים האחרונות.

ההסדר הקבוע בחוק הפיצויים אינו אידיאלי והוא מכיל שורה ארוכה של איזונים ופשרות. יש בו לקדם מטרה סוציאלית מרכזית של פיצוי הנפגע תוך ויתור על ממד ההרתעה הנזיקית. מטרה סוציאלית זו הועלתה על נס בסט מוגדר של מצבים שבהם נגרם לאדם נזק גוף, לאור הנזקים הגדולים שנגרמים כתוצאה מתאונות דרכים והעובדה שהן הפכו למכת מדינה – חברתית וכלכלית. ניתן אף לבקר ולגרוס כי אולי דווקא הסדרי פיצוי נדיבים אלה מנציחים מצב זה של ריבוי תאונות או מחריפים אותו. ההסדר שנקבע בחוק הפיצויים אינו רגיש דיו – לא להתנהגות המזיק ולא להתנהגות הניזוק. אכן, פעמים רבות התנהגות המזיק מוסדרת גם היא באמצעות חקיקה נוספת בעלת גוון פלילי,²³² ויש בכך כדי לרסן, לפחות בחלק מן המקרים, התנהגות שאינה זהירה של מזיקים, אך הסדרה זו היא חלקית בלבד.²³³ כמו כן, הסדרה דומה ומרחיבה ביחס לניזוק אינה בנמצא.²³⁴ על כן, העובדה שההסדר הנוהג בחוק הפיצויים אינו רגיש למשל להתרשלותם של ניזוקים משפיעה בוודאי על התנהגותם במסגרת זו. אומנם, אדם שיודע שהפיצוי על נזק גוף שייגרם לו מובטח, לא ישליך עצמו אל מתחת לגלגלי המכונית. ואולם, באופן מצטבר, יש באובדן ההרתעה כדי להגדיל את מספר התאונות הנגרמות, שכן הניזוק לא יתומרץ, או לא ידורבן מספיק, לנקוט אמצעי זהירות. במילים אחרות, גם המנגנון הנזיקי של הגנת אשם תורם היה יכול, במקרים הראויים, לצמצם את גובה הנזק או את מספר התאונות. תמריצים ראויים אלה, הן לניזוק, הן למזיק, יסופקו בצורה טובה יותר באמצעות שיבוץ המקרה תחת דיני הנזיקין המסורתיים.

כפי שראינו לעיל, פרשת הספארי היא מקרה מובהק שבו הכרה בתאונה כתאונת דרכים פועלת בצורה שמפחיתה את עלויות המזיק ומייצרת לו תמריצים שליליים לנקיטת צעדי זהירות.

²³¹ מסמך הכנה – הצעת חוק פיצויים, לעיל ה"ש 38, בעמ' 9, על פי ההצעה, במקרים אלה אין חובה לבטח את הרכב בביטוח חובה, אך גם אין ביטוח לנוסע בו ולמי שנפגע על ידו. ככל שהתאונה תהיה מול רכב אחר, המוגדר בחוק, הרי שהפיצוי יהיה באמצעות הביטוח של הכלי האחר ונהג ה"רכב המוחרג" ייחשב לעניין זה כהולך רגל.

²³² תקנות התעבורה, התשכ"א-1961.

²³³ היא בוודאי חלקית ביחס לנהגים עצמם, ואולם היא חלקית ונעדרת עוד יותר במקרים שבהם המזיק אינו הנהג או רק הנהג, אלא צד שלישי שפעילותו משיקה לפעילות הנהיגה, רשויות שאמונות על תפעול התשתיות שבהן משתמשים הנהגים ועוד.

²³⁴ זאת כל עוד הוא מבוטח. אחרת לא קמה לו זכות לפיצוי מכוח החוק.

היא גם מפחיתה באופן מלאכותי את עלות הפעילות באופן שגורם להחצנה של עלויותיה על כלל ציבור הנהגים. אומנם, המקרה נושא פרשת הספארי אינו מתאפיין באשם תורם של הניזוק, ואולם הרחבת דלת הכניסה של החוק תביא לגדרו מן הסתם מקרים נוספים, וביניהם גם כאלה שבהם אשמת התאונה, במלואה או בחלקה, נופלת על הניזוק. קחו לדוגמה מצב שבו נהג רכב מזהה כי חיה מסוימת בשטח הספארי מגיבה לרעש המלווה בלחיצה על דוושת הגז ולוחץ לחיצה ממושכת על הדוושה על מנת להזיזה מרבעה להנאת הצופים, וזו מגיבה באופן שגורם נזק לרכב ויושביו ואולי אף ליושבי רכבים אחרים בסביבה. האין זה ראוי לקדם, הן משיקולי הגינות, הן משיקולי יעילות, משטר אחריות שידרבן את המשתתפים בפעילות להגביר את מידת זהירותם כאשר הם בוחרים להשתתף בפעילות מסוימת, בעיקר כאשר מדובר בפעילות בעלת סיכונים מיוחדים שאינה חלק אינטגרלי מפעילות הנהיגה? האין זה ראוי כי פעילות כגון זו תוסדר באמצעות הסדר נזיקי וביטוחי נפרד במנותק מההסדרים שחלים על רכבים באופן כללי?

משימה זו של קלסיפיקציה ושליטה על דלת הכניסה לחוק מוטלת לפתחו של בית המשפט בהתאם להוראות החוק והגדרות התאונה, שהן דינמיות ומשתנות מעת לעת. משימה זו אינה פשוטה, אך לבית המשפט יש את היכולת לברור מבין כלל המקרים והנזקים את אלה שראוי שייכנסו לגדרו לאור קווי הגבול המנחים של המבחן התעבורתי. נראה כי בפרשת הספארי, התאונה והנזק היו צריכים להישאר מן העבר האחר של הגדר.