

בבית המשפט המחוזי בתל-אביב-יפו

ע"א 56471-10-18

לפני כב' השופט שנלר

המעוררת

אסתר שלומוביץ

ע"י ב"כ עוה"ד יונת נחום ו/או אלי נחום

מרחוב תפוצות ישראל 6 ב', גבעתיים

טל': 03-7411171 ; פקס: 03-7411172

- נ ג ד -

המשיבים

1.

אור בן שרון זילברשטיין

ע"י עו"ד איילינג דולינגר ושות', עורכי דין

מרחוב זיבוטינסקי 35, רמת גן, 5251108

טל': 03-9498880 ; פקס: 03-9498881

2.

קורנית

ע"י ב"כ עו"ד אלון בלגה ואח'

מרחוב זיבוטינסקי 35, רמת גן, 5251108

טל': 03-6134555 ; פקס: 03-6134556

המתייצב להליך

היועץ המשפטי לממשלה

ע"י ב"כ עו"ד מפרקליטות מחוז תל אביב (אזרחי)

מדרך מנחם בגין 154, תל-אביב, ת"ד 33051, 6133001

טל' 03-3736312 ; פקס 02-6486005

הודעת על התייצבות היועץ המשפטי לממשלה

מכוח סמכותי לפי סעיף 1 לפקודת סדרי הדין (התייצבות היועץ המשפטי לממשלה) [נוסח חדש], ולאחר שראיתי כי זכות של מדינת ישראל או עניין ציבורי עלולים להיות מושפעים או כרוכים בהליכים שלפני בית המשפט הנכבד, הריני להודיע על התייצבותי להליך שבכותרת.

אני מסמך כל פרקליט מפרקליטות המדינה על שלוחותיה להיות נציגי בחליך זה.

היום: כ"ב סיון התשע"ט

25 ביוני 2019

אדית מנדלר
מנהל רכש

היועץ המשפטי לממשלה

בבית המשפט המחוזי בתל-אביב-יפו

ע"א 56471-10-18

לפני כב' השופט שגור

המעוררת

אסתר שלומוביץ

ע"י ב"כ עוה"ד יונית נחום ו/או אלי נחום
מרחוב תפוצות ישראל 6 ב', גבעתיים, 5358324
טל': 03-7411171 ; פקס: 03-7411172

- נ ג ד -

המשיבים

1.

אור בן שרון זילברשטיין

ע"י עו"ד איילינג דולינגר ושות', עורכי דין
מרחוב זיבוטינסקי 35, רמת גן, 5251108
טל': 03-9498880 ; פקס: 03-9498881

2.

קרנית

ע"י ב"כ עו"ד אלון בלגה ואח'
מרחוב זיבוטינסקי 35, רמת גן, 5251108
טל': 03-6134555 ; פקס: 03-6134556

המתייצב להליך

היועץ המשפטי לממשלה

ע"י ב"כ עו"ד מפרקליטות מחוז תל אביב (אזרחי)
מדרך מנחם בגין 154, תל-אביב, ת"ד 33051, 6133001
טל' 03-3736312 ; פקס 02-6486005

עמדה מטעם היועץ המשפטי לממשלה

בהמשך להודעתו בדבר התייצבות להליך, מוגשת בזאת עמדה מטעם היועץ המשפטי לממשלה, בנוגע לשאלה האם "אופניים חשמליים" הם בגדר רכב מנועי לעניין חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: "חוק הפיצויים").

מבוא

1. ההליך שבכותרת עניינו ערעור על פסק דינו החלקי של בית המשפט קמא בת.א. (שלום ת"א) 40657-07-16 בתביעה שהגישה המערערת, אשר נפגעה כהולכת רגל מפגיעת אופניים חשמליים עליהם רכב המשיב 1 ביום 5.2.2015.
2. בפסק דינו החלקי קבע בית המשפט קמא, כי האופניים החשמליים שהיו מעורבים בתאונה נרכשו מיבואן, המייבא אופניים תקינים ולא הוכח שבוצעו בהם שינויים או "שיפורים". משכך, עונים האופניים החשמליים עליהם רכב המשיב 1 על הגדרת "אופניים עם מנוע עזר" בתקנות התעבורה תשכ"א-1971 (להלן: "תקנות התעבורה").
3. עוד קבע בית המשפט קמא, כי אופניים חשמליים העונים על ההגדרה "אופניים עם מנוע עזר" בתקנות התעבורה (להלן: "אופניים חשמליים תקינים") אינם "רכב מנועי" לעניין חוק הפיצויים.
4. את מסקנתו כי אופניים חשמליים תקינים אינם "רכב מנועי" לעניין חוק הפיצויים, נימק בית המשפט קמא בשני טעמים:
 - א. אופניים חשמליים תקינים אינם ממלאים אחר התנאי של "רכב הנע בכח מכני" בהגדרה "רכב" או "רכב מנועי" בחוק הפיצויים – בהקשר זה קבע בית המשפט קמא כי "מבחינה טכנית ניתן להפעיל את האופניים כאופניים רגילים נטולי מנוע על דרך הדיווש. מנגד, הפעלת המנוע החשמלי כרוכה (ממהירות של 6 קמ"ש ומעלה) בהפעלת הדוושות. השימוש בכוח הפיזי של הרוכב הינו חיוני ואין בלתו. לעומתו, השימוש בכוח ה"מיכני" החשמלי, אפשרי, אך אינו חיוני ויתכן רק בשילוב הכוח הפיזי של הרוכב".
 - ב. שיקולים רחבים יותר, לבר משפטיים, התומכים במסקנה זו. וכך קבע בית המשפט קמא: "בהתחשב ביתרונות של האופניים כגון: גודלם ומשקלם, היעדר זיהום סביבתי, נפח, הקלה על עומס תנועה, סיוע לאוכלוסיות צעירות ודלות באמצעים להתנייד ממקום למקום ומנגד היעדר ביטוח ו/או יכולת לבטח את מרבית הכלים, הרי שגם מטעמים אלו יש להעדיף את הפרשנות לפיה אופניים אינם כלי רכב כמשמעו בחוק".
5. משכך, דחה בית המשפט קמא את התביעה נגד המשיבה 2 (היא קרנית) והורה כי התביעה נגד המשיב 1 (אשר רכב על האופניים החשמליים) תתנהל מכת פקודת הנזיקין [נוסח חדש] (להלן: "פקודת הנזיקין").
6. השאלה העומדת לפתחו של בית המשפט הנכבד בערעור שבכותרת, הינה האם ה"אופניים חשמליים" שהיו מעורבים בתאונה, הינם בגדר רכב מנועי לעניין חוק הפיצויים.
7. השאלה המשפטית האם "אופניים חשמליים" הינם בגדר רכב מנועי לעניין חוק הפיצויים אם לאו, העסיקה ומעסיקה את בתי המשפט על ערכאותיו השונות. לעת הזו, קיימות פסיקות

סותרות של בתי המשפט השלום¹ ותביעות רבות אחרות עדיין תלויות ועומדות בבתי המשפט.

האופניים החשמליים – כניסתו של כלי תחבורה חדש למרחב התעבורתי

8. האופניים החשמליים הפכו בשנים האחרונות לכלי תחבורה פופולארי, זמין ונגיש לציבור, המגלם בחובו יתרונות רבים. שימוש באופניים חשמליים מוביל להפחתת השימוש בכלי רכב ממונעים, מפחית את עומס התנועה בכבישים, יש בו להפחית את זיהום האוויר, להוות פתרון ירוק, לחסוך בדלק, ואף להשליך על בריאות הרוכב הנדרש לדווש במהלך השימוש בהם. לנוכח יתרונות אלה, מבקשת המדינה לעודד את השימוש באופניים חשמליים, כחלק מהמגמה לעודד את השימוש בתחבורה ירוקה בישראל בכלל.
9. עם זאת, ברי, כי השימוש הנרחב באופניים החשמליים, וכפועל יוצא כניסתם של כלים אלה לתוך המרחב התעבורתי, נותן אותותיו ומשפיע על משתמשי הדרך השונים.
10. סוגיית אסדרת הרכיבה על אופניים חשמליים היא סוגיה רחבה ומורכבת, אשר מעסיקה את הרשויות הפועלות לקידומה בהיבטים שונים כבר למעלה מעשור. במלאכה לא קלה זו נלקחים בחשבון שיקולים שלטוניים, תעבורתיים, ציבוריים, סביבתיים, כלכליים וביטוחיים מורכבים. העיסוק בנושא, על כלל היבטיו השונים, דורש שיקול ואיזון של מכלול שיקולים כבדי משקל ומשמעותיים, אשר מגלמים דרכי פעולה וחלופות שונות, ואשר הכרעה בהן עשויה לפגוע באחד מן האינטרסים או הזכויות של משתמשי הדרך השונים - רוכבי האופניים החשמליים, הולכי הרגל או נהגי כלי הרכב.
11. כאמור, בהליך שבכותרת התבקש היועץ המשפטי לממשלה, ליתן עמדתו באחת השאלות שהשימוש הגובר והולך באופניים חשמליים מעלה: האם "אופניים חשמליים" הם בגדר רכב מנועי לעניין חוק הפיצויים.
12. עמדת היועץ בשאלה המשפטית אשר הונחה לפתחו, כמפורט בהרחבה להלן, מתבססת על פרשנות תכליתית של הוראות הדין הרלבנטיות, אשר מהוות רק חלק מן האסדרה של סוגיה רחבה ומורכבת זו.

¹ בבתי משפט השלום ניתנו 2 פסקי דין נוספים בהם נקבע כי אופניים חשמליים אינם רכב מנועי כהגדרתו בחוק הפיצויים: ת.א. (שלום ת"א) 23489-01-13 ש.צ. נגד ביטוח ישיר חברה לביטוח ואח' (נבו, 24.10.2015); ת"א (שלום ת"א) 52142-03-16 א.מ. נגד ט.ג. (נבו, 10.11.2018) (נמצא בערעור). לעומת זאת, בת.א. (שלום כפר סבא) 43305-07-16 פלוני נגד ישיר איי. די. איי חברה לביטוח (נבו, 16.8.2017), הגיע בית המשפט השלום בכפר סבא למסקנה הפוכה, לפיה האופניים החשמליים מהווים "רכב מנועי" כהגדרתו בסעיף 1 לחוק הפיצויים.

ההבחנה בין אופניים חשמליים תקינים לאופניים חשמליים לא תקינים

13. כבר בפתח הדברים יאמר, כי היועץ המשפטי לממשלה סבור שיש להבחין בין אופניים חשמליים תקינים העומדים בתנאים שנקבעו בתקנות התעבורה לבין כאלה שאינם עומדים בתנאים אלה.

14. עמדת היועץ המשפטי לממשלה היא, כי אופניים חשמליים תקינים – אשר מאפייניהם הטכניים נקבעו בצורה ברורה בתקנות התעבורה – אינם עונים על הגדרת המונח "רכב מנועי" לעניין חוק הפיצויים.

15. לעומת זאת, בכל הנוגע לאופניים חשמליים שאינם עומדים בדרישות תקנות התעבורה (להלן: "אופניים חשמליים לא תקינים") ואשר הנסיעה בהם אסורה, סבור היועץ המשפטי לממשלה, כי הם עשויים להיחשב כ"רכב מנועי" לעניין חוק הפיצויים.

הוראות החוק הרלוונטיות לסוגיה הנדונה

16. טרם יפנה היועץ המשפטי לממשלה לניתוח המצב המשפטי, תובא סקירה של הוראות החוק הרלוונטיות לסוגיה העומדת במוקד הדיון.

17. פקודת התעבורה

א. בסעיף 1 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן "פקודת התעבורה" ו/או "הפקודה") מוגדרים המונחים "רכב" ו"רכב מנועי" כדלקמן:

"רכב - רכב הנע בכוח מיכני או הנגרר על ידי רכב או על ידי בהמה, וכן מכונה או מיתקן הנעים או הנגררים כאמור, לרבות אופניים ותלת-אופן, ולמעט רכב ששר התחבורה פטר אותו בצו מהוראות פקודה זו כולן או מקצתן.

רכב מנועי - רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרבות תלת אופנוע ואופנוע עם רכב צדי או עם גרור או בלעדיהם ולמעט רכב הנגרר על ידי רכב מנועי".

ב. סעיף 2 לפקודה, קובע חובת רישום ורישיון רכב. חריג לחובה זו נקבע בסעיף 18 לפקודה, המסמיך את שר התחבורה להתקין תקנות הפטורות בעל רכב מחובת רישום ורישיון רכב לפי סעיף 2 לפקודה.

ג. סעיף 10(א) לפקודה קובע חובת התזקת רישיון נהיגה תקף כתנאי לנהיגה ברכב מנועי באותו סוג, זולת אם קיים פטור בדין מחובת רישיון נהיגה.

18. תקנות התעבורה

א. אופניים חשמליים תקינים הם אופניים העונים על הגדרת "אופניים עם מנוע עזר" בסעיף 1 לתקנות התעבורה כדלקמן:

"אופניים עם מנוע עזר - אופניים בעלי שני גלגלים המורכבים זה אחרי

זה, שמוחקן בהם מנוע חשמלי, ושהתקיימו בהם כל אלה:

(1) ההספק המרבי של המנוע אינו עולה על 250 וואט;

(2) המנוע החשמלי מופעל באמצעות דוושות האופניים;

(3) כוח המנוע יורד עם העלייה במהירות האופניים ומפסיק את פעולתו כאשר מהירות האופניים עולה על 25 קמ"ש;

(4) מותקן בהם:

(א) צופר או פעמון

(ב) פנס קדמי בעל תאורה לבנה בהתאם לתקנה 132(1)

(ג) פנס אחורי בעל תאורה אדומה בהתאם לתקנה 132(2)

(ד) מחזירי אור בצבע צהוב על דוושות האופניים בהתאם לתקנה 132(3)

(ה) מחזיר אור מאחור בהתאם לתקנה 130(3)

(5) אם הם אופניים שנרכשו לפני יום ג' בתמוז התשע"ד (1 ביולי 2014)

(א) הם עומדים בדרישות תקן אירופי EN15194 (להלן – התקן האירופי), העומד לעיון הציבור באגף הרכב במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים בשעות עבודתו הרגילות ומשקלם הכולל אינו עולה על 30 ק"ג;

(ב) לא מורכבת בהם מצערת המאפשרת שליטה רציפה בהספק המנוע באמצעות היד

(6) אם הם אופניים שנרכשו במועד הקובע או לאחריו –

(א) הם עומדים בדרישות קן רשמי ת"י 15194 – אופניים: "אופניים עם מנוע עזר חשמלי – דרישות בטיחות ושיטות בדיקה" (להלן – התקן הרשמי), כתוקפו מזמן לזמן, שעותק שלו מופקד לעיון הציבור במשרדי מכון התקנים הישראלי, והפניה אליו מצויה באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים שכתובתו <http://www.mot.gov.il/>; בהעדר הפניה כאמור לא יהיה תוקף לתקן הרשמי לעניין תקנות אלה;

(ב) מורכבת בהם מצערת המאפשרת שליטה רציפה בהספק המנוע באמצעות היד, המפסיקה את פעולתה במהירות העולה על 6 קמ"ש

ב. תקנה 39טו לתקנות התעבורה מונה את התנאים בהם מותרת נהיגה והחזקה באופניים חשמליים תקינים, וזו לשונה:

"לא ינהג אדם באופניים שבהם מותקן מנוע עזר או יחזיק בהם בבעלותו, בין אם מתקיימות בהם פסקאות (5)(א) ו-(6)(א) בהגדרת אופניים עם מנוע עזר ובין אם לאו, אלא אם כן –

(1) מלאו לו שש עשרה שנים או יותר;

(2) באופניים כאמור התקיימו הדרישות האלה:

(א) אם נרכשו לפני המועד הקובע –

(1) המנוע החשמלי מופעל באמצעות דוושות האופניים בלבד;

(2) מסומן על גביהם מספר השלדה וסימון לפי התקן האירופי, לרבות סימון ההספק המרבי של המנוע החשמלי והמהירות המרבית של האופניים.....

(ב) אם נרכשו במועד הקובע או לאחריו –

(1) המצערת אינה מאפשרת שליטה רציפה בהספק המנוע במהירות העולה על 6 קמ"ש;

(2) מסומן על גביהם מספר שלדה וסימון בר-קיימא של המילים "אופניים עם מנוע עזר";

(3) הודבקה עליהם תווית בהתאם למאפיינים והמידות של הסימון שבתוספת הארבע עשרה, שתמוקם במקום מרכזי וגלוי לעין על גבי שלדת האופניים והתקיים בהם האמור באותה תווית."

ג. להשלמת התמונה יוער, כי ביום 1 ביולי 2019 בהתאם לתקנות התעבורה (תיקון מספר 5), התשע"ט-2019, תתווסף לתקנה 39טו דרישה נוספת בסופה:

"(3) התקיים בו אחד מאלה:

(א) ניתן לו רישיון נהיגה לפי סימן ב' לחלק ג', לרבות רישיון נהיגה שאיננו בתוקף, ולמעט רישיון נהיגה לפי תקנה 179;

(ב) עמד בהצלחה בבחינה עיונית לפי תקנה 205 לאחת מדרגות רישיון הנהיגה האמורות בפסקת משנה (א);

(ג) ניתן לו אישור מאת רשות הרישוי על עמידתו בהכשרה לנהיגה כאמור, בעניינים האמורים בתקנה 205;

(4) הוא חובש קסדת מגן, כאמור בסעיף 65 לפקודה, שמוצמד לה מחזיר אור שייראה בבירור על ידי המשתמשים האחרים בדרך."

ד. תקנה 39יז לתקנות התעבורה מעניקה לאופניים חשמליים תקניי פטור מחובת רישום ורישוי (לפי סעיף 2 לפקודת התעבורה) וכן מחובת רישיון נהיגה (לפי סעיף 10(א))

לפקודה).

ה. תקנות 134-א123 לתקנות התעבורה קובעות כללים לעניין הרכיבה באופניים (לרבות, אופניים חשמליים תקינים). כך, נקבע כי רוכב אופניים ירכב בכביש או בשביל אופניים, ולא על המדרכה או על חלק מהדרך המיועד להולכי רגל בלבד (ראה סעיפים 128-129 לתקנות התעבורה).

19. חוק הפיצויים

א. הגדרת המונח "תאונת דרכים" בחוק הפיצויים הינה הגדרה מורכבת ומסובכת. עם זאת, לעניין תובענה זו, רלוונטית ההגדרה הבסיסית של תאונת דרכים בסעיף 1 לחוק, אשר לפיה תאונת דרכים היא "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה.."

ב. סעיף 1 לחוק הפיצויים מגדיר "רכב מנועי" או "רכב" כדלקמן:

"רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית, לרבות רכבת, טרקטור, מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש ורכב נגרר או נתמך על ידי רכב מנועי, ולמעט כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות"

ג. סעיף 2(א) לחוק הפיצויים קובע כי "המשתמש ברכב מנועי (להלן - הנוהג) חייב לפצות את הנפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב".

ד. סעיף 7 לחוק הפיצויים מגדיר את המצבים, אשר בהתקיימם לא יהיו הנפגעים זכאים לפיצויים לפי חוק הפיצויים. הלכה למעשה קבע המחוקק, כי הביטוח לכלי הרכב יכסה את נזקי הגוף של כל הנפגעים, למעט מי שנהג ברכב מנועי ללא ביטוח כנדרש, ובמקרים מסוימים, גם בהיעדר רישיון נהיגה בתוקף. נוכח חשיבותו, יובא סעיף 7 לחוק, על סעיפיו הקטנים הרלוונטיים, כלשונו:

"7. הגבלת זכאותם של נפגעים

נפגעים אלה אינם זכאים לפי חוק זה:

...

(3) מי שנהג ברכב כשאין לו רישיון לנהוג בו, למעט רישיון שפקע מחמת אי תשלום אגרה או מחמת הגבלה שהוטלה לפי פרק ו' לחוק ההוצאה לפועל, התשכ"ז-1967;

...

(5) מי שנהג ברכב ללא ביטוח לפי פקודת הביטוח, או כשהביטוח שהיה לו לא כיסה את שימושו ברכב;

(6) בעל הרכב או המחזיק בו, שהתיר לאחר לנהוג ברכב כשאין לו ביטוח לפי פקודת הביטוח או כשהביטוח שיש לו אינו מכסה את החבות

הנדונה ושנפגע בתאונת דרכים שאירעה באותה נהיגה, בין בהיותו ברכב ובין מחוצה לו."

ה. סעיף 7א לחוק הפיצויים מסייג את הוראת סעיף 7(5) לחוק בקבעו כי "על אף האמור בסעיף 7(5), מי שנפגע כשנהג ברכב בהיתר מאת בעליו או את המחזיק בו, ללא ביטוח לפי פקודת הביטוח, או כשהביטוח אינו מכסה את שימוש ברכב, והוא לא ידע על כך ובנסיבות הענין גם לא היה סביר שיידע, יהא זכאי לתבוע פיצויים מן הקרן כפי שזכאי לכך נפגע לפי סעיף 12(ב)".

ו. סעיף 8 לחוק הפיצויים, אשר עניינו בייחוד עילה, קובע בס"ק (א): "מי שתאונת דרכים מקנה לו עילת תביעה על פי חוק זה, לרבות תביעה על פי ביטוח כאמור בסעיף 3(א)(2) ובסעיף 3(ד) לפקודת הביטוח, לא תהיה לו עילת תביעה על פי פקודת הנזיקין בשל נזק גוף, זולת אם נפגע בתאונה שנגרמה על ידי אדם אחר במתכוון".

אופניים חשמליים תקינים

20. עמדת היועץ המשפטי לממשלה הינה, כי אופניים חשמליים תקינים אינם "רכב" או "רכב מנועי" בהגדרת מונחים אלה בחוק הפיצויים.

21. עמדה זו מתבססת על מספר אדנים כפי שיפורט בהרחבה להלן. חלקם נסמכים על הפרשנות התכליתית של המונחים "רכב" או "רכב מנועי" בחוק הפיצויים, חלקם על שיקולי מדיניות ואחרים נסמכים על ההשלכות הנלוות לבחירה בפרשנות אחת על פני רעותה.

22. ראשית, אופניים חשמליים תקינים אינם ממלאים אחר הדרישה של "רכב הנע בכח מכני" בהגדרת "רכב" או "רכב מנועי" בחוק הפיצויים. שכן, בהתאם להוראות תקנות התעבורה המפורטות לעיל, רכיבה על אופניים חשמליים תקינים מחייבת את הרוכב בהם לדווש (ממהירות של 6 קמ"ש ומעלה), קרי – לעשות שימוש בכח השרירים שלו בדומה לרכיבה על אופניים רגילים. רכיבה על אופניים חשמליים תקינים אינה מחייבת את הרוכב בהם לעשות שימוש בכח המכני (קרי, במנוע החשמלי).

23. שנית, הסיכון התחבורתי הנשקף מאופניים חשמליים תקינים אינו נמנה עם סוג הסיכונים התחבורתיים שחוק הפיצויים נועד לעסוק בו ואין הצדקה להחילו עליהם. זאת, לנוכח העובדה שהיכולות הביצועיות של אופניים חשמליים תקינים – בהתבסס על המאפיינים הטכניים שלהם כגון המגבלה על הספק המנוע; חובת הרוכב לעשות שימוש בכח השרירים שלו ולדווש במהירות העולה על 6 קמ"ש; והפסקת פעולת המנוע כאשר המהירות עולה על 25 קמ"ש – דומות יותר ליכולות הביצועיות של אופניים רגילים ללא מנוע עזר, מאשר לאופנוע. ומשכך, הסיכון התחבורתי הנשקף מאופניים חשמליים תקינים הוא נמוך, בדומה יותר לסיכון הנשקף מאופניים רגילים ללא מנוע עזר, מאשר לאופנוע.

24. שלישית, תקנה 39 לתקנות התעבורה מעניקה לאופניים חשמליים תקינים פטור מחובת רישום ורישוי (לפי סעיף 2 לפקודת התעבורה) וכן מחובת רישיון נהיגה (לפי סעיף 10(א) לפקודה). בנסיבות אלו – בהן אין הסדרה של רישום ורישוי האופניים החשמליים ו/או של

רישיון הנהיגה בהם – אין אפשרות לבטח אותם בביטוח חובה, וכפועל יוצא לא ניתן להחיל עליהם את חוק הפיצויים.

25. רביעית, גם לו היה ניתן להתגבר על הקושי הנובע מהעדר רישום ורישוי של אופניים חשמליים תקינים, הרי שהטלת חובת ביטוח בנסיבות אלו מעוררת קשיים. ובמה דברים אמורים?

26. הטלת חובת ביטוח כאמור, משמעה הטלת עלות כספית משמעותית על המשתמשים באופניים חשמליים תקינים שידרשו לרכוש ביטוח כתנאי לשימוש בהם, לשם כיסוי נזקי גוף שעלולים להיגרם כתוצאה מעשיית השימוש בהם לרוכב ו/או לנוסע שהרכבתו על האופניים הייתה בהתאם לתקנות התעבורה ו/או להולך הרגל. הפרמייה הצפויה, אם תוטל חובת ביטוח, תהיה גבוהה מאוד, בעוד ששוויים של האופניים החשמליים הוא בדרך-כלל נמוך.

27. הטלת חובת ביטוח עלולה לגרום לתופעה נרחבת של תת ביטוח, בדומה למצב הקיים כיום בביטוח חובה לאופנועים (שם, על פי הערכות רשות שוק ההון כ-40% מהאופנועים אינם מבוטחים, וזאת בניגוד לדין).

28. תופעה של תת ביטוח כאמור, משמעה שהרוכבים על אופניים חשמליים תקינים שאינם מבוטחים בביטוח חובה כאמור, יחשבו למפרי חוק, שכן בהתאם לסעיף 2(ב) לפקודת הביטוח, השימוש ברכב ללא פוליסת ביטוח הוא בגדר עבירה פלילית. הטלת חובת ביטוח על אופניים חשמליים תקינים תוביל להפחתת השימוש בכלים אלה, דבר אשר חותר תחת מדיניות משרד התחבורה לעודד שימוש בתחבורה "ירוקה", כאמור בפתחה של עמדה זו.

29. התופעה של תת ביטוח כאמור, עלולה להוביל לתוצאה לא רצויה נוספת מבחינה חברתית, של השתת הנטל לשאת בנזקי גוף שעלולים להיגרם לרוכבי האופניים החשמליים התקינים, על הרוכבים עצמם. שכן, במקרה שבו אופניים חשמליים תקינים אשר אינם מבוטחים על אף קיומה של חובת ביטוח, היו מעורבים בתאונה עם "רכב מנועי" (כגון מכונית או אופנוע), תשלל זכאותו של רוכב האופניים החשמליים לפיצוי ממבטחת הרכב המנועי (נוכח הוראת סעיף 3(א) לחוק הפיצויים) ומקרנית (נוכח הוראת סעיף 5(7) לחוק הפיצויים).

30. לא זו אף זו, בתאונה של אופניים חשמליים תקינים, שאינה כוללת מעורבות של רכב אחר (מכונית או אופנוע), המשמעות של העדר קיומה של תעודת ביטוח במקרה שבו תוטל חובה כאמור, היא הטלת חובה על קרנית לפצות נפגעים כגון הולכי רגל או נוסע על אופניים חשמליים (שאינו הרוכב והוא אף אינו בעל האופניים או המחזיק בהם בהתאם להוראת סעיף 6(7) לחוק הפיצויים). עלויות אלו יושטו על הקופה הציבורית וכן על יתר ציבור המבוטחים (בדומה ובנוסף, לעלויות המושטות על ציבור המבוטחים כתוצאה מאחוזים נמוכים ברכישת ביטוח חובה לאופנועים).

31. כאמור, עמדת היועץ המשפטי לממשלה הינה, כי אופניים חשמליים תקינים אינם "רכב" או "רכב מנועי" כהגדרת מונחים אלה בחוק הפיצויים, ומשכך הם אינם מחוייבים בביטוח חובה לפי פקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970. במצב דברים זה, דין הרוכב ודין הנוסע באופניים חשמליים תקינים כדין רוכב אופניים

רגילים, ולמעשה, כדינו של הולך רגל. דהיינו, במקרה של תאונת דרכים בין אופניים חשמליים תקינים לבין רכב מנועי (כגון אופנוע או מכונית), החובה לפצות את רוכב האופניים והנוסע שלו תוטל, לפי הוראות חוק הפיצויים על מבטחת השימוש באופנוע או במכונית (ובהיעדר ביטוח החובה – על קרנית).

במקרה של תאונה עצמית של הרוכב באופניים חשמליים תקינים, מאחר שהם אינם נכנסים להגדרת "רכב" או "רכב מנועי" בחוק הפיצויים, הרי שאין המדובר ב"תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק וממילא חוק הפיצויים לא חל על המקרה. במקרה זה, הרוכב (וגם הנוסע) יוכל להגיש תביעת נזיקין נגד הגורם המעוול (למשל הגורם האחראי על תחזוקת הכביש או יצרן האופניים) מכוח דיני הנזיקין הכלליים, ככל שיש לו עילה לכך (וזאת, בהיעדר תחולה לעיקרון ייחוד העילה בחוק הפיצויים).

כמו כן אם פגע הרוכב באופניים חשמליים תקינים בהולך רגל, יוכל הולך הרגל להגיש תביעה נזיקית נגד הרוכב, ככל שיש לו עילה לכך על פי פקודת הנזיקין.

32. חשוב להדגיש, כי רוכב אופניים חשמליים תקינים יכול לרכוש ביטוח וולונטרי, המוצע כיום בשוק על ידי מספר חברות ביטוח, בדומה לרוכב אופניים רגילים – הכולל ביטוח תאונות אישיות (על מנת להבטיח זכאותו לקבלת פיצוי במקרה של פגיעה בתאונה עצמית) ו/או ביטוח אחריות צד ג' (על מנת לכסות את הסיכון שייתבע בתביעה נזיקית בגין נזקי גוף או רכוש שגרם לצד שלישי). ביטוח זה יעלם מן השוק אם ייפסק שאופניים חשמליים תקינים הם "רכב מנועי" ואם אכן יתממש החשש מפני תופעה נרחבת של תת-ביטוח, ייצא שניזוקים רבים ויותר ללא מקור לפיצוי.

אופניים חשמליים לא תקינים

33. אשר לאופניים חשמליים לא תקינים שהנסיעה בהם אסורה, סבור היועץ המשפטי לממשלה כי הם עשויים להיכנס להגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים.

34. אופניים חשמליים לא תקינים יענו על הגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים, כאשר הרכיבה בהם אינה מחייבת את הרוכב לדווש כלל והוא יכול לעשות בהם שימוש תוך הפעלת הכח המכני-חשמלי בלבד, או אז מתמלא התנאי של "רכב הנע בכח מכני". זהו גם המצב, מקום שבו האופניים החשמליים מהירים וכבדים יותר מאופניים חשמליים תקינים, ומשכך נושאים בחובם סיכון תחבורתי גבוה יותר המגלם פוטנציאל לנזקי גוף חמורים יותר, בדומה לאופנוע. סיכון תחבורתי זה בהחלט נמנה עם סוג הסיכונים התחבורתיים שחוק הפיצויים נועד לעסוק בו ומשכך יש הצדקה להחילו עליהם.

35. לעומת זאת, אופניים חשמליים לא תקינים אשר אינם עונים על ההגדרה של "אופניים עם מנוע עזר" בפקודת התעבורה אך ורק מכיוון שלא הותקן בהם צופר או פעמון ו/או כיוון שלא הותקנו בהם מחזירי אור בצבע צהוב על דוושות האופניים ו/או כיוון שנפל פגם בפנסים המותקנים בהם וכיוצא בזה, אינם עונים על הגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים. שכן, מקום שבו אי התיקניות של האופניים החשמליים אינה נובעת משינוי שהוכנס במאפיינים הטכניים המשפיע על היכולת הביצועית שלהם, הם נושאים בחובם את אותו הסיכון התחבורתי הגלום

באופניים רגילים, אשר אין חולק כי אינם עונים על הגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים.

36. יובהר, כי לא ניתן לבטח אופניים חשמליים לא תקינים (שאינם חוקיים), אשר עונים על הגדרת "רכב" או "רכב מנועי" בחוק הפיצויים, משום שמדובר בחוזה בלתי חוקי הבטל לפי סעיף 30 לחוק החוזים (חלק כללי), התשל"ג-1973.

37. הרכב באופניים חשמליים לא תקינים, אשר עונים להגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים, מסתכן באפשרות שאם תתרחש תאונת דרכים בינו לבין רכב מנועי (כגון אופנוע או מכונית), הוא לא יהיה זכאי לפיצוי מכוח חוק הפיצויים. זאת, מכיוון שבהתאם לסעיף 3(א) לחוק הפיצויים, כאשר מעורבים בתאונה מספר כלי רכב, המקור לזכאות הוא הפוליסה של כלי הרכב בו נהג הנפגע, ובהיעדרה של פוליסה, אין מקור לפיצוי לרכב (כאמור לעיל, חוזה בביטוח כלי חשמלי בלתי חוקי הוא חוזה בלתי חוקי). הרכב אף לא יהיה זכאי לפיצוי מקרנית בשל הפרת החובה לרכוש פוליסה (סעיף 5(7) לחוק הפיצויים) או בשל היעדר רישיון (סעיף 3(7) לחוק הפיצויים).

38. זאת ועוד, אם היה עם הרכב באופניים חשמליים לא תקינים העונים להגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים, גם נוסע, תהא לנסע זה עילת תביעה נגד קרנית.

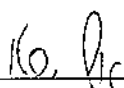
39. במקרה שבו נפגע הולך רגל מאופניים חשמליים לא תקינים העונים להגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים, תהא להולך הרגל עילת תביעה לפי חוק הפיצויים נגד קרנית (בהיעדרה של פוליסת ביטוח חובה). במקרים אלו, תעמוד לקרנית זכות חזרה לבעלי האופניים החשמליים הלא תקינים מכוח סעיף 9(א) לחוק הפיצויים.

40. היועץ המשפטי לממשלה סבור, כי תוצאה זו – היוצרת תמריץ שלילי לציבור לעשות שימוש באופניים חשמליים לא תקינים, ומנגד מטילה על קרנית ובכך למעשה על כלל ציבור המבוטחים בביטוח רכב מנועי, את הנטל לשאת בפיצויים של נפגעים תמי לב כתוצאה מתאונה שנגרמה בעקבות השימוש באופניים חשמליים לא תקינים – היא תוצאה רצויה מבחינה חברתית.

סיכום

41. עמדתו של היועץ המשפטי לממשלה היא, כי אופניים חשמליים תקינים, העונים על הגדרת המונח "אופניים עם מנוע עזר" בתקנה 1 לתקנות התעבורה אינם "רכב מנועי" כהגדרת מונח זה בחוק הפיצויים.

42. לעומתם, אופניים חשמליים לא תקינים, אשר הנסיעה בהם אסורה, עשויים להיחשב כ"רכב מנועי" לעניין חוק הפיצויים.



אילת שלו-בירנבאום, עו"ד

פרקליטות מחוז תל אביב (אזרחי)