

הרחבת הגדרת המונח "תאונת דרכים" בפסיקת בתי המשפט העליון/ עו"ד רינת דמרי פרי

בחנית השאלה האם אירוע מסוים עונה להגדרת תאונת דרכים מתחילה בהגדרה הבסיסית המפורטת בסעיף 1 לחוק הפיצויים לנפגעי תאונת דרכים, תשל"ה-1975, שם נקבע כי תאונת דרכים הינה "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה".

בתיקון מספר 8 לחוק הפיצויים התווסף סעיף המגדיר את המונח שימוש ברכב מנועי כ: נסיעה ברכב, כניסה לרכב או יציאה ממנו, החניית רכב, דחיפת וגרירת רכב, טיפול או תיקון דרך שנעשה על ידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו, התדרדרות או התהפכות של רכב, התנתקות או נפילה של חלק מרכב או מטענו תוך כדי נסיעה ו/או במצב בו הרכב חונה או עומד.

בנוסף, במסגרת התיקון לחוק נקבעו שלוש חזקות מרבות, בהתקיימן יש להכיר באירוע כתאונת דרכים:

א. אירוע שהתרחש עקב התפוצצות או התלקחות של הרכב, שנגרמו בשל רכיב של הרכב או בשל חומר אחר שהם חיוניים לכושר נסיעתו, גם אם אירעו על-ידי גורם שמחוץ לרכב.

ב. אירוע שנגרם עקב פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו.

ג. אירוע או משגרים עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי.

הגדרת השימוש והחזקות המרבות לא גובשו מתוך תפיסה אחידה, שכן חלק מ"השימושים" והחזקות המפורטים בתיקון לחוק מתנגשים עם התנאי הכלול בהגדרה הבסיסית של תאונת דרכים, לפיו על השימוש ברכב המנועי להיות מבוצע "לצרכי תחבורה".

כך לדוגמא, הידרדרות או התהפכות של רכב, התנתקות או נפילה של חלק מרכב עומד או מטענו הלכה למעשה אינן שימוש ברכב, אלא התרחשויות לא מכוונות, ועל כן אין הן יכולות להיות מבוצעות לצרכי תחבורה. בנוסף, הכרה באירוע שנגרם עקב ניצול הכוח המכני של הרכב כתאונת דרכים מתנגשת גם היא פעמים רבות עם הגדרת סעיף 1 לפיה על השימוש להיות לצרכי תחבורה.

חוסר האחידות דלעיל עורר קשיים פרשניים רבים. על מנת להתמודד עם הקושי שיצר המחוקק, צמצמו בתי המשפט בצורה משמעותית את המבחן ששימש לצורך בחינת יעודם התחבורתי של דרכי שימוש כגון "הידרדרות או התהפכות של רכב, התנתקות או נפילה של חלק מרכב עומד או מטענו". הצמצום בוצע באמצעות קביעה כי יש לבחון את ייעודו התחבורתי של השימוש על פי רצף הפעולות שבוצע בכלי הרכב, וכי די בעובדה שברצף הפעולות הייתה פעולה אחת שהינה בעלת ייעוד תחבורתי, כדי להכיר באירוע כולו כבעל ייעוד תחבורתי.

בהתאם לאמור לעיל ברע"א 6168/11 כלל חברה לביטוח בע"מ נ' שפסו דן כבוד השופט דנציגר בערעור שהוגש על פסק דינו של בית המשפט המחוזי לפיו אירוע שהתרחש שעה שהתובע עסק בניקוי חלונות חימוניים כשהוא נמצא בתוך סל שהורם על ידי מלגזה שהייתה במצב סרק (בלם היד נמשך והנהג לחץ על דוושת הבלם) כתוצאה מעלייתה של המלגזה על מכסה ביוב שנמצא על המדרכה, כתאונת דרכים.

השופט דנציגר דחה את הערעור, וקבע כי בנסיבות המקרה בהן המלגזה שימשה לשינועו של התובע מחלון לחלון תוך ניצול כשירותה התחבורתית להעברת מטענים, יש לראות את מכלול הפעולות כולו כמיועד למטרות תחבורה ולהכיר בתאונה כתאונת דרכים, וזאת למרות שהתאונה אירעה בזמן שהמלגזה עמדה.

בפסק דינו הזכיר השופט דנציגר את הצעתו של המלומד אליעזר ריבלין בספרו תאונת הדרכים, לפיה כאשר בוחנים את השימושים המפורטים בחוק הפיצויים יש להתעלם כליל ממבחן הייעוד התחבורתי ולראותם כחזקה מרבה המקימה תחולה לחוק הפיצויים גם בהיעדר סיכון תחבורתי או סיכון תחבורתי מובהק. השופט דנציגר לא הכריע בנושא והותיר את השאלה האם במקרים בהם אירעה הידרדרות או התהפכות של כלי רכב אין כל צורך להתחקות אחר המטרות שעמדו ביסוד השימוש בצריך עיון.

ברע"א 7163/17 הפניקס חברה לביטוח בע"מ נ' המוסד לביטוח לאומי, השופט עמית הרחיב את הפרשנות של הייעוד התחבורתי בהגדרת תאונת דרכים אף יותר מהשופט דנציגר בפס"ד שפסו, וקבע כי תאונה שהתרחשה בעת שהנפגע עסק בחיפוי בניין באבן כאשר הוא עומד על סל יעודי שהורם באמצעות מנוף של משאית- שלא הייתה מונעת וקובעה למקומה באמצעות מתקן מתאים- כאשר הסל התנתק ונפל לקרקע, הינה תאונת דרכים, בין היתר, בקובעו כי:

אני נוטה לקבל את הטענה כי בדרך כלל יש חשיבות לשאלה אם מנוע הרכב פעל בזמן התאונה. עם זאת, במקרה של התנתקות חלק מרכב, קשה לייחס לכך משקל מכריע, משום שההגדרה בחוק כוללת במפורש הינתקות "מרכב עומד או חונה". לפנינו דוגמה נוספת שניסוחו של החוק מוביל אותנו לתוצאה כמעט אבסורדית, ומטיל עלינו לדמיין הינתקות חלק מרכב חונה שהיא גם "למטרות תחבורה". אך בהינתן דבר המחוקק, המסקנה כי המקרה הנוכחי נופל בהגדרה זו היא מסקנה אפשרית, ותלויה בפרטים העובדתיים הקונקרטיים, כגון משך הזמן שבו המשאית עמדה במקום בכל אחת מנקודות העבודה. לסיכום: יש להותיר על כנה את הקביעה כי ההקשר התעבורתי של האירוע מקיים את התנאי של "למטרות תחבורה".

בפסק הדין ציין השופט עמית כי פסק דינו מחזיק את הדעה שהביע המלומד ריבלין לפיה יש לראות את סוגי האירועים הנכללים בהגדרת שימוש ברכב מנועי כחזקות מרבות העומדות בפני עצמן, ועל כן אינן דורשות הוכחת ייעוד תחבורתי. לדבריו, גישה זו תפתור ותפשט בעיות רבות ותחסוך את הצורך בהחנות דקיקות בין מקרה למקרה, אולם גם הוא, כמו השופט דנציגר לא הכריע בנושא והותיר את הדברים בצריך עיון.

הרושם שעולה מפסקי הדין הוא כי בתי המשפט פועלים לתיקון הבעייתיות בחוק הפיצויים באמצעים פרשניים, מצמצמים את המבחן התחבורתי במקרים שהוכרו כשימוש ברכב מנועי בחוק הפיצויים הגם שאינם בעלי ייעוד או סיכון תחבורתי, ובכך מרחיבים את גדר המקרים שנכנסים להגדרת תאונת דרכים גם למקרים שנדמה שחורגים מכוונת המחוקק, לרבות מקרים בהם כלי הרכב לא היה מונע ואף קובע למקומו.

נוכח המפורט לעיל, לא מן הנמנע שבעתיד יאמצו בתי המשפט גישתו של המלומד ריבלין לפיה יש לראות בדרכי השימוש המפורטים בחוק הפיצויים כחזקות מרבות בהתקיימן עונה המקרה להגדרת תאונת דרכים, מבלי לבחון את הייעוד התחבורתי של השימוש, שכן גישה זו תוביל לאחידות ותפתור את בעיית חוסר האחידות בחוק הפיצויים.