

החלטה	ח' טבת תשפ"ו, 28/12/2025 בקשה 6 בתיק 5672-03-24 שופט איתי רגב
לתגובה עד 14.1.26. שתיקה, בצירוף אישור מסירה, כהסכמה. ת"פ 15.1.26. *** נחתם דיגיטלית ***	

התובע:

טובה גור'ג ת.ז. 203764535
מרח' אל גזאלי 16, חיפה
ע"י ב"כ עוה"ד אריאל פרייברג
מרח' אבא הלל 7, רמת גן
טל': 03-7412358 פקס: 077-3180983
דוא"ל: frei.ariel@gmail.com

- נ ג ד -

הנתבעת:

1. יהודה הראל מושל ת.ז. 66748237
מרח' עזר ויצמן 14, חוד השרון

2. קרנית - קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים ת.ז. 500500376
מרח' מנחם בגין 23 תל אביב
טלפון: 03-7111667 פקס: 03-7111667
דוא"ל: tyiot@karnit.co.il

ע"י ב"כ עוה"ד אלון בלגה (מ.ר. 11133)
ו/או עוה"ד גלית ביק-אשכנזי ו/או עוה"ד טל י.כץ
ו/או עוה"ד שרון כהן ו/או עוה"ד מיכאל בלגה
ו/או עוה"ד מריאנה פולוטובסקי
מרח' ז'בוטינסקי 35 ר"ג 5251108
"מגדלי התאומים" (מגדל 2, קומה 6)
טל: 03-6134555 פקס: 03-6134556
דוא"ל: belaga@netvision.net.il

3. המאגר הישראלי לביטוח רכב חובה – הפול
ע"י ב"כ עוה"ד שרה פריש ואח'

-נגד-

צד ג':

יהודה הראל מושל ת.ז. 66748237
מרח' עזר ויצמן 14, חוד השרון

המועד האחרון להגשה: 26.12.25

הודעה מטעם קרנית והתובע

1. בזיקה להחלטת כב' בית המשפט הנכבד מיום 10.11.25 מוגשת הודעה מוסכמת זו.
2. קרנית מתכבדת לצרף את פסק דינו של בית המשפט העליון: רע"א 67114-01-02 פלוני נ' קרנית ואח' (ניתן ביום 22.12.25), אשר קובע כי מוטוקרוס אינו רכב מנועי כמשמעותו בחוק הפלתי, שעה שעיקר ייעודו הוא לא לתחבורה יבשתית.
3. משכך מבוקש, בהסכמה, לדחות את התביעה כנגד קרנית אודות התאונה מיום 2.7.2018 ובנסיבות ללא צו להוצאות; כמו כן מבוקש למחוק את ההודעה לצד ג' אשר שלחה קרנית (לא התגונן).

מיכאל בלגה, עו"ד
ב"כ קרנית

אריאל פרייברג, עו"ד
ב"כ התובע

תוכן הנספחים (עמוד 1 מתוך 1)

עמוד

שם המסמך

4

פסק דין בעליון (עמודים 4 עד 28)

נספח 1:



נספח 1 :

(28) פסק דין בעליון

(עמודים 4 עד 28)





בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

רע"א 67114-01-25

לפני: כבוד הנשיא יצחק עמית
כבוד השופטת יעל וילנר
כבוד השופטת גילה כנפי-שטייניץ

המבקש: פלוני

נגד

המשיבים: 1. פייסל אסעד
2. קרנית – קרן לפיצוי נפגעי תאונת דרכים

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי
בנוף הגליל-נצרת (כב' השופטים נ' טאהא, ת' נסים שי ו-נ'
גולומב) בע"א 72327-09-24 מיום 29.12.2024

בשם המבקש: עו"ד יואב ציוני
בשם המשיב 1: עו"ד מארון אבו נסאר
בשם המשיבה 2: עו"ד אלון בלגה

פסק-דין



הנשיא יצחק עמית:

השאלה העומדת להכרעתנו היא אם חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 חל על תאונה שבה היה מעורב אופנוע מוטוקרוס, שהוכר כעבר כבעל רישיון "כלי תחרותי" לפי חוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו-2005 (להלן: חוק הפיצויים ו-חוק הנהיגה הספורטיבית או החוק, בהתאמה). בפרט מתעוררת שאלת פרשנותו של סעיף 15 בחוק הפיצויים, המסייג את תחולתו על "כלי תחרותי" ומורה כדלקמן:

סייג לתחולה על כלי תחרותי
15ב. הוראות חוק זה לא יחולו לגבי שימוש בכלי תחרותי, שניתן עליו רישיון כלי תחרותי, למעט שימוש בכלי כאמור בעת נהיגה ספורטיבית בקטע קישור או בעת נהיגה שאינה נהיגה ספורטיבית, שהותרה לפי סעיף 12(ד) לחוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו-2005; לענין זה, "כלי תחרותי", "נהיגה ספורטיבית", "רישיון כלי תחרותי" ו"קטע קישור" – כמשמעותם בחוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו-2005.



בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בנוף הגליל-נצרת (השופטים ע' טאהא, ת' נסים שי ו-ע' גולומב) בע"א 72327-09-24 מיום 29.12.2024, במסגרתו נדחה ערעור המבקש על פסק דינו החלקי של בית משפט השלום בנוף הגליל-נצרת (השופט א' טל) בת"א 31249-05-19 מיום 3.7.2024, שבו נקבע כי על התאונה שבה נפגע המבקש לא חל חוק הפיצויים.

רקע דרוש לעניין ופסקי הדין של הערכאות קמא

1. המבקש נפגע ביום 31.3.2018, בסמוך לביתו בכפר אכסאל, מאופנוע מוטוקרוס מסוג קוואסקי KX450F נהוג על ידי המשיב 1 (להלן: אופנוע המוטוקרוס ו-המשיב, בהתאמה). כתוצאה מהתאונה איבד המבקש את הכרתו ונגרמו לו נזקי גוף שונים. בעקבות האירוע הוגש כנגד המשיב כתב אישום לבית המשפט לתעבורה בנוף הגליל-נצרת (ת"ד 2957-04-19 (להלן: תיק התעבורה)), וביום 14.9.2022 הורשע המשיב על פי הודאתו בכתב אישום מתוקן, בעבירה של נהיגה בקלות ראש (סעיף 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה)); ובעבירה של נהיגה במהירות בלתי סבירה (תקנה 51 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: תקנות התעבורה)).

2. קודם לכן, במהלך חודש מאי 2019, הגיש המבקש לבית המשפט השלום בנוף הגליל-נצרת תביעה כנגד המשיב וכנגד המשיבה 2, קרנית – קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים (להלן: קרנית). בתמצית, המבקש טען בתביעתו כי מאחר שבמועד התאונה לא היה ברשות המשיב ביטוח חובה תקף, וכי מכיוון שהתאונה בה נפגע מהווה "תאונת דרכים" כמשמעותה בחוק הפיצויים – אזי גם קרנית היא נתבעת דרושה בהליך. בהתאם לכך טען המבקש כי המשיב וקרנית חבים ביחד ולחוד לפצותו בגין נזקי התאונה.

בהמשך, ולנוכח טענת קרנית כי אין תחולה לחוק הפיצויים, הוגש כתב תביעה מתוקן, שבמסגרתו הוסיף המבקש טענות נזיקיות כלפי המשיב. כך, המבקש טען כי על המשיב מוטל הנטל להראות שלא נהג ברשלנות שהובילה לתאונה, זאת בהתאם לסעיף 41 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש] (להלן: פקודת הנזיקין); כי אופנוע המוטוקרוס הוא בגדר "דבר מסוכן" כהגדרתו בפקודת הנזיקין, ומכאן שהנטל על המשיב להראות שלא התרשל בנהיגתו; וכי המשיב הפר חובות חקוקות הקבועות בפקודת התעבורה, בתקנות התעבורה ובחוק הנהיגה הספורטיבית.



3. מנגד, המשיב טען כי המבקש הוא מי שהוביל לתאונה, בכך שהתפרץ לכביש בפתאומיות, ולפיכך הסתכן מרצון כאמור בסעיף 5 לפקודת הנזיקין. בהקשר זה הפנה המשיב לתיק התעבורה, ולקביעה שם כי אינו חב באחריות לתאונה, ובהמשך לכך טען כי יש לייחס למבקש אשם תורם בשיעור 100% לקרות התאונה.

קרנית מצידה טענה כאמור להיעדר תחולת חוק הפיצויים. לטענתה, בהתאם לסעיף 15 ב לחוק הפיצויים די בכך שאופנוע המוטוקרוס המעורב בתאונה עונה על הגדרת "כלי תחבורתי" בחוק הנהיגה הספורטיבית, בצירוף העובדה שניתן לו בעבר רישיון כלי תחבורתי, כדי להוציאו מגדר תחולת חוק הפיצויים. קרנית עמדה על כך שתוקף רישיון הכלי התחבורתי של אופנוע המוטוקרוס פג ביום 13.10.2017, והוא חודש רק לאחר התאונה, ביום 9.1.2019, ופג בחלוף שנה. נתונים אלה נסמכו על תעודת עובד ציבור שניתנה מטעם ראש הרשות לנהיגה ספורטיבית, (להלן: ראש הרשות לנהיגה ספורטיבית). בתוך כך טענה קרנית כי מלשון התיבה "שניתן עליו רישיון כלי תחבורתי" שבסעיף 15 ב לחוק הפיצויים נובעת המסקנה שדי בכך שבעבר ניתן לרכב רישיון כלי תחבורתי, כדי "לצאת" מגדר חוק הפיצויים. מעבר לכך, קרנית הוסיפה וטענה כי אופנוע המוטוקרוס ממילא אינו "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים, ולפיכך גם מטעם זה אין תחולה להוראות חוק הפיצויים על התאונה. מבלי לגרוע מטענותיה, קרנית הגישה הודעת צד שלישי נגד המשיב. לטענתה, המשיב היה הנהג, הבעלים או המחזיק באופנוע המוטוקרוס המעורב בתאונה, כאשר לאופנוע המוטוקרוס לא היה ביטוח תקף לפי פקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970 (להלן: פקודת הביטוח). לפיכך, טענה קרנית כי היא זכאית להיפרע מהמשיב, בכל סכום שבו תחוב.

4. בית משפט השלום הורה על פיצול הדיון, כך שבשלב הראשון נבחנה שאלת חבות המשיבים. בהמשך לכך, ביום 3.7.2024 ניתן פסק דינו החלקי של בית משפט השלום ונקבע כי חוק הפיצויים אינו חל על התאונה שבה נפגע המבקש, אולם נקבע כי יש להטיל אחריות נזיקית על המשיב לפי פקודת הנזיקין, תוך ייחוס אשם תורם משמעותי למבקש.

בית המשפט עמד על הוראת סעיף 15 ב לחוק הפיצויים, הקובעת כי חוק הפיצויים אינו חל על כלי תחבורתי שניתן לו רישיון כלי תחבורתי, בכפוף לשני חריגים: כאשר מדובר בנהיגה ב"קטע קישורי", או כאשר מדובר בנהיגה שאינה ספורטיבית שהותרה לפי חוק הנהיגה הספורטיבית. מכאן פנה בית המשפט לפרש את התיבה "שניתן



עליו רישיון כלי תחרוטי", והדגיש כי סעיף 15ב לחוק הפיצויים מפנה להגדרת רישיון כלי תחרותי שבסעיף 6(א) לחוק הנהיגה הספורטיבית, הקובעת כי:

רישיון כלי תחרותי
6. (א) לא ינהג אדם בכלי תחרותי נהיגה ספורטיבית, ולא ירשה לאחר לנהוג בכלי תחרותי שברשותו נהיגה ספורטיבית, אלא אם כן יש על הכלי התחרותי רישיון תקף שנתנה הרשות המוסמכת לפי הוראות סעיף זה (בחוק זה – רישיון כלי תחרותי), ובהתאם לתנאי הרישיון.

על יסוד הוראה זו קבע בית משפט השלום כי לשם נהיגה בכלי תחרותי נדרש רישיון שניתן לכלי התחרותי, וכי עליו להיות "תקף". משכך, נדחתה טענת קרנית שלפיה לתוקפו של הרישיון אין נפקות לעניין עצם תחולת סעיף 15ב לחוק הפיצויים; ומאחר שרישיון הכלי התחרותי של אופנוע המוטוקרוס לא היה בתוקף במועד התאונה, נקבע שהכלל שבסעיף 15ב לחוק הפיצויים לא חל. לאחר מכן, ולמעלה מן הצורך, פנה בית המשפט לבחון את שני החריגים הנוספים שבסעיף, והגיע למסקנה שהם אינם מתקיימים, שכן התאונה לא אירעה ב"קטע קישור", ואין מדובר בנהיגה שאינה ספורטיבית שהותרה בחוק הנהיגה הספורטיבית. על יסוד דברים אלה נקבע שהוראת ההחרגה שבסעיף 15ב לחוק הפיצויים אינה חלה, ובית המשפט הוסיף ובחן את יתר ההוראות הרלוונטיות בחוק הפיצויים על נסיבות התאונה.



5. בשלב הבא בחן בית משפט השלום אם אופנוע המוטוקרוס המעורב מהווה "רכב מנועי" לצורך תחולת חוק הפיצויים. בית המשפט ציין כי עיקר המחלוקת בין הצדדים נסבה על השאלה אם עיקר ייעודו של אופנוע המוטוקרוס הוא לשמש לתחבורה יבשתית. לשאלה זו נדרש בית המשפט על סמך הראיות שהונחו לפניו, ובכלל זה המפרט הטכני של אופנוע המוטוקרוס מטעם היצרן, עדותו של נציג היבואן באשר למפרט ועדותו של ראש הרשות לנהיגה ספורטיבית. לאחר סקירת חומרים אלה, קבע בית המשפט כי אופנוע המוטוקרוס נעדר ייעוד תחבורתי, ולחלופין, אין זה עיקר ייעודו. בית המשפט הטעים את קביעתו בכך שאופנוע המוטוקרוס נועד לשימוש במסלולי מרוץ סגורים לצורכי תחרויות ופעלולים, וכי מסלולים אלה מתוחמים למיקום גיאוגרפי מצומצם ומוגדר, שמחוץ לו אין אופנוע המוטוקרוס מיועד לנוע אלא כשהוא נגרר על גבי עגלה. עוד צוין כי אופנוע המוטוקרוס נושא רישיון "אפור", להבדיל מרכבים רגילים בעלי רישיון "צהוב", והוא נעדר אביזרים בסיסיים הקיימים ברכב "צהוב", המאפשרים לנוע בבטיחות בהתאם לכללים ולתקנות התעבורה. לפיכך נקבע כי אופנוע המוטוקרוס אינו מהווה "רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפיצויים, ועל כן חוק זה לא חל על נסיבות התאונה, כך שהתביעה כלפי קרנית נדחתה.



בהמשך לכך פנה בית המשפט לבחון את העילות הנזיקיות של המבקש כלפי המשיב. בעניין זה נקבע כי המשיב התרשל בהתנהלותו ואף הפר חובות חקוקות, כך שעליו לחוב בנזקי המבקש. עם זאת, נקבע כי יש לייחס למבקש אשם תורם בשיעור משמעותי, מאחר שירד לכביש ועמד במשך כארבע שניות במרכזו, כשירדו על מותניו ומבטו ממוקד במשיב, ורק בשנייה האחרונה ניסה להתחמק מפגיעת האופנוע. בהתאם לכך נקבע כי יש לחלק את האחריות לתאונה באופן שבו המשיב יישא באחריות בשיעור של 60%, ואילו המבקש בשיעור של 40%.

6. המבקש ערער על פסק דינו החלקי של בית משפט השלום, בטענה כי יש להחיל את חוק הפיצויים על התאונה. בית המשפט המחוזי דחה את הערעור בפסק דין מיום 29.12.2024, אך זאת מטעמים שונים מאלו שנקבעו על ידי בית משפט השלום. נקבע כי הן לשון הסעיף הן תכלית חוק הנהיגה הספורטיבית, תומכות בקביעה שלפיה תחולת הסעיף אינה מותנית בכך שרישיון הכלי התחרותי יהיה תקף בעת התאונה. לכן, יש לפרש את סעיף 15 ב לחוק הפיצויים כך שהוא מחריג מתחולת חוק זה אירוע תאונתי שנגרם כתוצאה משימוש בכלי תחרותי שניתן עליו רישיון כלי תחרותי; כלומר, כלי שהרשות המוסמכת הכירה בו בעבר, בהתאם להוראות חוק הנהיגה הספורטיבית, כ"כלי תחרותי", והוא נרשם במרשם הכלים התחרותיים והוצא עליו רישיון לפי תקנות הנהיגה הספורטיבית (רישיון כלי תחרותי), התש"ע-2010 (להלן: תקנות רישוי כלי תחרותי). לנוכח קביעה זו, בית המשפט המחוזי לא נדרש לשאלת סיווג אופנוע המוטוקרוס כ"רכב מנועי" לפי חוק הפיצויים, אף שציין כי שאלה זו בעלת פנים לכאן ולכאן.



מכאן בקשת רשות הערעור שלפנינו.

בקשת רשות הערעור

7. לדברי המבקש, בקשת רשות הערעור מעוררת שתי שאלות עקרוניות המצדיקות דיון ב"גלגול שלישי": השאלה הראשונה עוסקת בפרשנות סעיף 15 ב לחוק הפיצויים – אם נדרש רישיון תקף לכלי תחרותי בעת התאונה לצורך תחולת הסעיף; השאלה השנייה נוגעת לסיווג אופנוע המוטוקרוס כ"רכב מנועי" לפי חוק הפיצויים. בכל הנוגע לשאלה הראשונה, המבקש סומך ידיו על הנמקת בית משפט השלום. לשיטתו, בהתאם לסעיף 15 (א) לחוק הנהיגה הספורטיבית, הכלי התחרותי "שניתן עליו רישיון כלי תחרותי" מחויב בביטוח נהיגה ספורטיבית תקף. על יסוד הוראה זו טוען המבקש כי פסיקת בית המשפט המחוזי מנתקת בין תוקף הרישיון ובין הביטוח, ולשיטתו אין היגיון בפרשנות



המניחה שסעיף 15ב מסייג את תחולתו של חוק הפיצויים כדי להפנות למנגנון ביטוחי אחר (שבחוק הנהיגה הספורטיבית), כאשר מנגנון זה נעדר היתכנות בהיעדר רישיון תקף לכלי תחרותי.

8. בכל הנוגע לשאלה השנייה, המבקש גורס כי אופנוע המוטוקרוס הוא "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים, באשר עיקר ייעודו לשמש לתחרות יבשתית, שכן הוא נוסע ממקום למקום כשהוא מוביל את הרוכב עליו, בין אם הוא נוסע בשטח ובין אם הוא נוסע בכביש. ככזה, כך טוען המבקש, אופנוע המוטוקרוס יוצר סיכון תעבורתי. עוד נטען כי גם נסיעה במסלולים סגורים באה בגדר תחרות יבשתית והיא יוצרת סיכון תעבורתי. המבקש מצביע על כך שבנסיבות התאונה שבמוקד ההליך, המשיב אף עשה שימוש באופנוע המוטוקרוס שלא לצרכים תחרותיים, אלא לצרכי נהיגה ממקום למקום. בתוך כך, המבקש משווה את אופנוע המוטוקרוס למלגזה, שהוכרה בנסיבות מסוימות בפסיקת בית משפט זה כ"רכב מנועי" (רע"א 613/95 קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' נחום, פ"ד נא(4) 659 (1997) (להלן: עניין נחום)); לדבריו, אותם רציונליים שנקבעו בעניין נחום, רלוונטיים לאופנוע המוטוקרוס. בנוסף, לאופנוע המוטוקרוס יש מאפיינים טכניים ופיזיים הדומים לאופנועי כביש, המעידים על פוטנציאל סיכון תעבורתי דומה. לבסוף, המבקש טוען כי עצם קיומו של סעיף 15ב לחוק הפיצויים – אשר נועד להוציא כלי תחרותי בעל רישיון תקף מגדר חוק הפיצויים – מלמד כי המחוקק הכיר בכך שמדובר ב"רכב מנועי", שאחרת לא היה נדרש להוציאו מתחולת חוק הפיצויים.



9. בתשובתה לבקשת רשות הערעור, קרנית טוענת שיש לדחות את הבקשה, ומציגה את עמדתה ביחס לקביעות הערכאות קמא. בעניין פרשנות סעיף 15ב לחוק הפיצויים, קרנית מבקש לאמץ את קביעתו של בית המשפט המחוזי. בעניין סיווג אופנוע המוטוקרוס כ"רכב מנועי", קרנית נסמכת על פסק דינו של בית משפט השלום. כך, קרנית סבורה כי העובדה שניתן רישיון כלי תחרותי, גם אם הרישיון פקע, מספיקה כדי להכניס את כלי הרכב בגדרי החריג הקבוע בסעיף 15ב לחוק הפיצויים. נטען כי עצם רישום כלי תחרותי על פי חוק הנהיגה הספורטיבית, שולל אפשרות לרושמו לפי פקודת התעבורה ותקנותיה ככלי המורשה לנוע בכבישים. נתון זה, כך טוענת קרנית, ממחיש את ההפרדה הסטטוטורית הקיימת בין כלים תחרותיים לכלים הנעים בכבישי הארץ. עוד נטען כי פקיעת תוקפו של רישיון כלי תחרותי אינה מבטלת את העובדה שהכלי נותר רשום ככזה ברשות לנהיגה ספורטיבית, מכוח תקנות רישוי כלי תחרותי, ואינה משליכה על העובדה שהוצא לו רישיון כלי תחרותי עקב כך. קרנית מפנה לכך שסעיף 6 לחוק הנהיגה הספורטיבית נוקט במילים "רישיון תקף" ביחס לנהיגה בכלי, ואילו סעיף 15ב לחוק

הפיצויים מנוסח באופן שונה: "שניתן עליו רישיון כלי תחרותי". מכאן, לטענתה, עולה כי תוקף הרישיון נדרש רק לעניין הנהיגה בכלי, ולא כתנאי להגדרתו בתור כלי תחרותי. עוד טוענת קרנית כי כל עוד רישיון כלי תחרותי לא בוטל בהתאם לתקנות רישוי כלי תחרותי, הרישיון שריר וקיים (גם אם אינו עומד עוד בתוקף). להמחשת הדברים, קרנית מציינת כי לעניין חוק הפיצויים, העובדה שלכלי רכב מסוים לא היה רישיון רכב תקף ביום התאונה, אינה שוללת את מעמדו לצורך חוק הפיצויים.

בכל הנוגע לשאלת סיווג אופנוע המוטוקרוס כ"רכב מנועי", קרנית טוענת כי ייעודו של כלי לפי חוק הפיצויים נקבעת לפי טבעו בעת ייצורו, בהתאם לנתוני היצרן, ולא לפי השימוש שנעשה בו בעת התאונה. בהמשך לכך טוענת קרנית כי על פי מפרט היצרן מטרתו של אופנוע המוטוקרוס היא "לסיים כל מרוץ במקום הראשון בפודיום". עוד מפנה קרנית לרישיון כלי תחרותי שניתן לאופנוע המוטוקרוס ולפיו הוא "מיועד לנוע במסלול סגור מאושר בלבד". בהקשר זה נסמכת קרנית על קביעות בתי המשפט הנוגעת לרכבי קארטינג (ע"א (מחוזי י-ם) 1208/96 אורנשטיין נ' שמעון, פסקה 6 (22.6.1997); ת"א (שלום ת"א) 41680/05 מירב נ' פארק נחשונים, פסקה 7 (11.10.2007)). קרנית מדגישה כי רכב קארטינג הוא כלי המשמש לעיתים גם בתחרויות ספורט מוטורי, ולא נועד לשמש לתחבורה יבשתית, אלא לשעשוע והנאה; לטענת קרנית, קביעה זו יפה גם ביחס לאופנוע המוטוקרוס. מנגד, לשיטתה אין דמיון בין מלגזה ובין אופנוע מוטוקרוס ולכן אין ללמוד מהקביעות בעניין נחום לעניינו. מעבר לכך, קרנית מציינת כי אופנוע המוטוקרוס מיוצר ביפן ומיובא לישראל רק לשם שימוש בתחום הספורט המוטורי תחת מגבלות חוק הנהיגה הספורטיבית ותקנות רישוי כלי תחרותי. קרנית מוסיפה כי חל איסור על נסיעה עם אופנוע המוטוקרוס אפילו מהחניה בחצר עד למסלול המרוצים, כך שהעברתו בדרכים חייבת להתבצע על גבי עגלה נגררת. בהתאם לאמור גורסת קרנית כי אופנוע המוטוקרוס הוא כלי המיועד רק לתחרויות ומרוצים, ונעדר ייעוד תחבורתי.



10. המשיב אף הוא מתנגד בתשובתו לבקשת רשות הערעור. לעמדתו, הבקשה אינה עומדת באמות המידה המחמירות לבחינתה בדרך של "גלגול שלישי". מסיבותיו שלו, בחר המשיב שלא להתייחס לשאלות המשפטיות שעל הפרק, ומיקד את תשובתו בסוגיית האחריות לתאונה. לדבריו, מרגע שהמבקש עמד בכביש, התאונה הייתה בלתי נמנעת, ויש לראות את המבקש כמי שהסתכן מרצון ולחלופין, יש לייחס לו אשם תורם לתאונה בשיעור של 100%.

11. לאחר עיון בבקשת רשות הערעור ובתשובות שהוגשו, החלטתי לעשות שימוש בסמכותי לפי תקנה 149(2)(ב) לתקנות סדר הדין האזרחי, התשע"ט-2018 ולדון בבקשה כאילו ניתנה רשות ערעור והוגש ערעור על פי הרשות שניתנה. זאת מן הטעם שהשאלות המתעוררות בעניין תחולת חוק הפיצויים ויחסו עם חוק הנהיגה הספורטיבית תורגות מעניינם של הצדדים. לפיכך, המבקש יכונה מעתה "המערער".

12. ענייננו מציב כאמור שתי שאלות משפטיות מרכזיות: השאלה הראשונה עוסקת בתחולתו של חוק הפיצויים ובפרשנות סעיף 15 לחוק זה, ובפרט במשמעות הביטוי "שניתן עליו רישיון כלי תחבורה" וביחס בין הוראה זו ובין חוק הנהיגה הספורטיבית. השאלה השנייה, שהצורך לדון בה ייגזר מהתשובה שניתנת לשאלה הראשונה, היא האם אופנוע המוטוקרוס הנדון מהווה "רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפיצויים.

אקדים אחרית לראשית ואציין כבר עתה, כי לטעמי, סעיף 15 לחוק הפיצויים אינו מוציא מתחולת חוק הפיצויים כל כלי תחבורה רק משום שבעבר ניתן לגביו רישיון כלי תחבורה. לצד זאת, אינני סבור כי אופנוע המוטוקרוס הנדון בא בגדר "רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפיצויים – ועל כן אציע לחברותיי לדחות את ערעור המערער, הכל כפי שיפורט להלן.

פרשנות סעיף 15 לחוק הפיצויים

13. עלינו להידרש תחילה לשאלת תחולתו של חוק הפיצויים בראי סעיף 15, המסייג את תחולתו בנסיבות מסוימות על "כלי תחבורה". כאמור, הערכאות קמא הגיעו למסקנות סותרות באשר לפירוש התיבה "שניתן עליו רישיון כלי תחבורה" שבסעיף. בית המשפט המחוזי קבע כי לשאלת תוקפו של רישיון כלי תחבורה אין משמעות, ואילו בית משפט השלום קבע שלצורך תחולת הסייג שבסעיף 15 לחוק הפיצויים נדרש שחרישיון יהיה בתוקף.

במחלוקת זו שבין הערכאות קמא מקובלת עלי מסקנת בית משפט השלום. איני סבור כי תחולת הסייג שבסעיף 15 מושתתת על כלל של "נגעת-נסעת", שלפיו עצם הוצאת רישיון כלי תחבורה בנקודה כלשהי בעבר קובעת לצמיתות את מסלולו הנורמטיבי של הכלי ומונעת את תחולת חוק הפיצויים בכל עת. כך בתמצית וכעת בהרחבה.

14. עניין לנו בפרשנות דבר חקיקה. עקרונות הפרשנות התכליתית כפי שאלו הותוו בפסיקת בית משפט זה, מורים כי פרשנות חקיקה תיעשה בדירוג, בשלושה שלבים: בשלב הראשון, על הפרשן לבחון את לשון החקיקה, התוחמת את גדר הפרשנויות שהחוק יכול לשאת. בשלב זה יש לחלץ מלשון החוק את המשמעויות שנמצאות במתחם האפשרויות הלשוניות, ולהסיר משמעויות שהלשון אינה יכולה לשאת (בג"ץ 5158/21 גורטלר נ' שר הרווחה, פסקה 18 (28.12.2023) (להלן: עניין גורטלר)). הפרשנות המילולית אמנם טומנת בחובה גמישות מסוימת, אולם אין למתוח גבול הלשון בצורה מלאכותית (בג"ץ 1765/22 משרד תומך ורשה עורכי דין נ' שרת הפנים, פסקה 23 (3.7.2022) (להלן: עניין ורשה)). תנאי להכרה בחלופה פרשנית מסוימת בגדרי השלב הראשון הוא קיום עיגון לשוני, אפילו מינימלי, היות שגבול הפרשנות הוא גבול הלשון (עע"ם 7825/19 יוניון מוטורס בע"מ נ' משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, פסקה 13 (18.10.2020) (להלן: עניין יוניון מוטורס); ע"א 165/82 קיבוץ חצור נ' פקיד שומה רחובות, פ"ד לט (2) 70, 74 (1985)).

בשלב השני, ככל שבחינת לשון החוק הותירה יותר מאפשרות פרשנית אחת, יידרש הפרשן לפנות ולבחון את תכלית החקיקה, ולבחור מבין האפשרויות את הפרשנות שמגשימה תכלית זו בצורה הטובה ביותר (עע"ם 4846/20 פז חברת נפט בע"מ נ' יושב ראש מועצת שמאי מקרקעין, פסקה 13 (30.8.2022); רע"א 1431/17 סלומון נ' הרשות לזכויות ניצולי שואה, פסקה 28 (16.11.2017); ע"א 8863/07 ב.מ.כפרים דדו בע"מ נ' מנהל מע"מ חיפה, פסקה 18 (28.3.2010); עע"ם 4955/07 הוועדה המקומית לתכנון ולבניה רעננה נ' קרן תורה ועבודה, פ"ד סד (2) 353, 376 (2010)).

בשלב השלישי, אם נמצא כי מתקיימות מספר תכליות לחוק, יש להפעיל שיקול דעת שיפוטי לבחינת התכלית הראויה מבין התכליות השונות (ע"א 1617/10 מנהל מיסוי מקרקעין נ' נח"אש, פסקה 7 (3.5.2012); בג"ץ 6247/04 גורודצקי נ' שר הפנים, פסקה 19 (23.3.2010); ראו גם: אהרן ברק פרשנות במשפט כרך שני – פרשנות החקיקה 80-81 (1993) (להלן: ברק, פרשנות החקיקה)).

15. תכליתו של דבר חקיקה מורכבת משני רבדים: התכלית הסובייקטיבית והתכלית האובייקטיבית. התכלית הסובייקטיבית בוחנת את המטרה שהמחוקק ביקש לקדם באמצעות החוק, כפי שעמדה בפועל לנגד עיניו (עניין ורשה, בפסקה 23; ראו גם: אהרן ברק פרשנות תכליתית במשפט 400 (2003)). זוהי "כוונת המחוקק" עת נחקק דבר החקיקה הספציפי, והיא נלמדת מתוך ההיסטוריה החקיקתית, כפי שהיא באה לידי ביטוי,

בין היתר, בדברי ההסבר להצעת החוק, או בהתייחסות המחוקקים אליה תוך כרי הלך החקיקה במליאת הכנסת או בוועדותיה (רע"א 9128/17 מרכז רפואי צאנו בית חולים לניאדו נ' פלונית, פסקה 34 (18.7.2022) (להלן: עניין לניאדו); בג"ץ 6637/16 לוונשטיין לוי נ' מדינת ישראל, פסקה 18 (18.4.2017); ע"א 8622/07 רוטמן נ' מע"צ החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ, פסקה 34 (14.5.2012); ראו גם: ברק, פרשנות החקיקה, בעמ' 386-390). התכלית האובייקטיבית כוללת את המטרות, הערכים והעקרונות שאותם נועד להגשים כל דבר חקיקה בחברה דמוקרטית מודרנית והיא מופיעה ברמות הפשטה שונות (עניין גורטלר, בפסקה 19; עניין יוניון מוטורס, בפסקה 13; ראו גם: ברק, פרשנות החקיקה, בעמ' 249-250).

סעיף 15 לחוק הפיצויים – רכיב הלשון

16. כאמור, חוק הפיצויים מסייג את תחולתו, בתנאים מסוימים, מכלים תחרותיים. ההוראה שפרשנותה ניצבת במוקד ענייננו קבועה בסעיף 15 לחוק זה. מפאת חשיבותה לדיון, אשוב ואביא את הוראת הסעיף כלשונה:

סייג לתחולה על כלי תחרותי
15. הוראות חוק זה לא יחולו לגבי שימוש בכלי תחרותי, שניתן עליו רישיון כלי תחרותי, למעט שימוש בכלי כאמור בעת נהיגה ספורטיבית בקטע קישור או בעת נהיגה שאינה נהיגה ספורטיבית, שהותרה לפי סעיף 12(ד) לחוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו-2005; לענין זה, "כלי תחרותי", "נהיגה ספורטיבית", "רישיון כלי תחרותי" ו"קטע קישור" – כמשמעותם בחוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו-2005.



17. המערער וקרנית חלוקים על פרשנות התיבה "שניתן עליו רישיון כלי תחרותי". ניתן להיווכח כי תיבה זו, כמו גם מונחים נוספים שבסעיף 15 לחוק הפיצויים נשענים במידה רבה על מונחים שנקבעו בחוק הנהיגה הספורטיבית. אין זה מפתיע, שכן סעיף 15 נחקק במסגרת חוק הנהיגה הספורטיבית, בסעיף 34, כתיקון עקיף לחוק הפיצויים. על כן ההסדרים החוקיים שנקבעו בחוק הנהיגה הספורטיבית מקרינים על פרשנותו של סעיף 15 לחוק הפיצויים ומכוונים אותה, הן במישור הלשוני הן במישור התכליתי.

פירושו של דבר שבכל הנוגע למישור הלשוני, עלינו תחילה לפנות לחוק הנהיגה הספורטיבית ולבחון כיצד כל אותם מונחים שעליהם נסמך סעיף 15 לחוק הפיצויים הוגדרו.

18. חוק הנהיגה הספורטיבית נחקק בשנת 2005 ותכליתו – אליה נדרש בהרחבה בהמשך – לאפשר קיום פעילות ספורטיבית בתחום המוטורי בישראל. החוק נחקק בין השאר בעקבות המלצות הוועדה הבין-משרדית לספורט המוטורי בישראל, שהוקמה בשנת 2000 על ידי שר המדע, התרבות והספורט. בהרכב הוועדה השתתפו נציגי משרד המדע, התרבות והספורט, משרד התחבורה והמשרד לביטחון הפנים. הוועדה ציינה כי הספורט המוטורי אינו מוסדר, וכי היעדר הסדרה חוקית וארגונית מוביל לקיום תחרויות בלתי מבוקרות, כשתחרויות אלה נערכות בלא אמצעי בטיחות, תוך סיכון הנהגים והמשתמשים בדרך. בהתאם, בסיכום עבודתה המליצה הוועדה למסד את הספורט המוטורי בישראל באמצעות חקיקה (ראו בדברי ההסבר להצעת חוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ה-2004, ה"ח הממשלה 474 (להלן: הצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם המחשלה)).

19. חוק הנהיגה הספורטיבית מגדיר בסעיף 1 "נהיגה ספורטיבית" כ"נהיגה בכלי תחרותי, בעת תחרות או בעת פעילות ספורט אחרת, לרבות נהיגה כאמור לשם אימון, דירוג או הצבה בתחרות, ניסוי או הדרכה". בתוך כך, האפשרות לנהוג נהיגה ספורטיבית כפופה להוראות חוק הנהיגה הספורטיבית, המחייבות רישוי "כפול" ומתאים (סעיף 2 לחוק). כך, לנהג נדרש רישיון נהיגה ספורטיבית לפי סעיף 7 לחוק הנהיגה הספורטיבית המונפק בהתאם לתקנות הנהיגה הספורטיבית (רישיון לנהיגה ספורטיבית), התשע"א-2010; וכן נדרש רישיון כלי תחרותי לכלי לפי סעיף 6 לחוק, הניתן לפי תקנות רישוי כלי תחרותי. החוק אף מורה על הקמתה של רשות רגולטורית מוסמכת שתפעל בתחום – הרשות לנהיגה ספורטיבית (סעיף 3 לחוק).

20. בבחינת הגדרת המונח "כלי תחרותי", חוק הנהיגה הספורטיבית מותיר בידי השר הממונה – שר התרבות והספורט – את הסמכות לקבוע מהו כלי תחרותי ("השר יקבע, בשם לב לכללי הנהיגה הספורטיבית, כלים מנועיים שניתן לנהוג בהם נהיגה ספורטיבית, ככלים תחרותיים" (סעיף 2(ב) לחוק הנהיגה הספורטיבית)). בהתאם, תקנות רישוי כלי תחרותי מונות בין היתר, ובאופן רחב, את הכלים הבאים בגדר "כלים תחרותיים": מכונית – רכב מנועי בעל ארבעה גלגלים לפחות, במשקל של עד 3.5 טון (תקנה 2(1) לתקנות רישוי כלי תחרותי); אופנוע כהגדרתו בתקנות התעבורה (תקנה 2(3) לתקנות רישוי כלי תחרותי); וכן כלים מנועיים נוספים בהם "טרקטורון", "קארט", "באגי" ו"רכב שטח" (תקנות 2(4)-2(7) לתקנות רישוי כלי תחרותי). כל אלה נמנים עם הכלים שניתן לכאורה לנהוג בהם נהיגה ספורטיבית.



21. הגם שמנעד הכלים שעשויים להיחשב ככלים תחרותיים הוא רחב, האפשרות לנהוג נהיגה ספורטיבית בכלי תחרותי כפופה כאמור לרישוי מתאים. זהו אותו "רישיון כלי תחרותי" שהגדרתו קבועה בסעיף 6(א) לחוק הנהיגה הספורטיבית, שצוטט לעיל ומפאת חשיבותו לנדון אשוב ואביא את נוסחו:

רישיון כלי תחרותי
 6. (א) לא ינהג אדם בכלי תחרותי נהיגה ספורטיבית, ולא ירשה לאחר לנהוג בכלי תחרותי שברשותו נהיגה ספורטיבית, אלא אם כן יש על הכלי התחרותי רישיון תקף שנתנה הרשות המוסמכת לפי הוראות סעיף זה (בחוק זה – רישיון כלי תחרותי), ובהתאם לתנאי הרישיון.

ניתן להיווכח שההגדרה שבסעיף 6(א) לחוק הנהיגה הספורטיבית משליכה באופן ישיר על סעיף 15ב לחוק הפיצויים, שכן סעיף 6(א) הוא המקור הנורמטיבי למונח "רישיון כלי תחרותי" שעליו נסמך סעיף 15ב לחוק הפיצויים.

22. ומכאן חזרה לפרשנות הלשונית של סעיף 15ב לחוק הפיצויים. השאלה שלפנינו נוגעת, כזכור, לשאלת משמעות התיבה "שניתן עליו רישיון כלי תחרותי". לשיטת המערער, לצורך החלת סעיף 15ב לחוק פיצויים נדרש רישיון כלי תחרותי תקף. בהקשר זה נסמך המערער על הוראת סעיף 6(א) לחוק הנהיגה הספורטיבית המגדירה רישיון כלי תחרותי כ"רישיון תקף שנתנה הרשות המוסמכת". מן העבר השני ניצבת פרשנות קרנית, שלפיה אין צורך בקיומו של רישיון כלי תחרותי תקף, ודי בכך שניתן לכלי רישיון כלי תחרותי בעבר כדי להוציאו מגדר חוק הפיצויים.

23. להשקפתי, שתי התזות האמורות מוצאות עיגון בלשון סעיף 15ב לחוק הפיצויים. כך, ניתן להסכים עם עמדת המערער, כי מאחר שסעיף 6(א) לחוק הנהיגה הספורטיבית עושה שימוש במונח "רישיון תקף" לצורך הגדרת רישיון כלי תחרותי, אזי נדרש רישיון תקף לצורך תחולת סעיף 15 לחוק הפיצויים. לצד זאת, ניתן למצוא עיגון גם לעמדת קרנית שלפיה התיבה "שניתן עליו רישיון כלי תחרותי" צופה פני עבר ואינה מתמקדת בשאלת תוקפו של הרישיון. זאת, שכן סעיף 6(א) לחוק הנהיגה הספורטיבית אמנם מתייחס לשאלת תוקפו של הרישיון, אך הוא עושה זאת בבחינה צופה פני עבר "[...] רישיון תקף שנתנה הרשות המוסמכת [...]". פרשנות זו מקבלת תימוכין גם מעיון בנוסחה הלשונית של הוראה נוספת המצויה בסעיף 30(א) לחוק הנהיגה הספורטיבית:

אחריות בנזיקין
 30. (א) בתובענה בשל נזק גוף שנגרם על ידי כלי תחרותי שיש עליו רישיון כלי תחרותי, עקב נהיגה ספורטיבית

שנערכה לפי הוראות חוק זה, על הנתבע הראיה שלא
היתה התרשלות מצדו.

24. עיינו הרואות כי בהוראה מקבילה שנקבעה בחוק הנהיגה הספורטיבית, שנחקקה יחד עם סעיף 15 ב לחוק הפיצויים, המחוקק לכאורה ראה לנכון להבחין בין זמן הווה ביחס לקיומו של רישיון כלי תחבורתי ("שיש עליו" בסעיף 30(א) לחוק) ובין זמן עבר ("שניתן עליו" בסעיף 15 ב לחוק הפיצויים). אולם, השאלה היא אם משלילת תחולה על העבר שבסעיף 30(א) לחוק הנהיגה הספורטיבית, ניתן ללמוד את ההזן; משמע, האם סעיף 15 ב לחוק הפיצויים יחול בכל מקרה שבו בעבר הוצא רישיון כלי תחבורתי, ללא קשר לתוקפו?

נראה לי שלא ניתן להסיק מסקנה זו על סמך לשון החוק בלבד. אבאר.

25. עלינו לנקוט משנה זהירות קודם לשימוש בעיקרון הפרשני שלפיו מכלל ה"הן" ניתן לשמוע את ה"לאו" (רע"א 9048/07 הרשות הפלסטינית נ' גולדמן, פסקה 13 (2.5.2010) (להלן: עניין גולדמן)). הוראה מפורשת בעניין מסוים אינה מלמדת בהכרח על הסדר שלילי. לעיתים היא מצביעה על הקסר (לאקונה) שיש להשלימו, ולעיתים היא מלמדת על חוסר נקיטת עמדה בסוגיה. ייתכן שההוראה המפורשת נוסחה לשם הזהירות בלבד, לשם הסרת ספק; וייתכן שנוסחה שלא בקפידה, בלי שהמחוקק ביקש לייצר השתמעות שלילית (עניין לניאדו, בפסקה 43; רע"א 8233/08 כובשי נ' עו"ד שוורץ, פ"ד סד(2) 207, 224 (2010); ראו גם: ברק, פרשנות החקיקה, בעמ' 112-115). תחת זאת, כדי לבחון האם היסק כאמור אפשרי, עלינו לעמוד על תכלית החקיקה העומדת בבסיס הלשון (עניין גולדמן, בפסקה 13).

26. מהאמור עד כה עולה כי לשון סעיף 15 ב לחוק הפיצויים אינה מספקת תשובה חותכת וחד משמעית לשאלה שניצבת במוקד ענייננו. בהתאם, אין לקבוע בשלב זה כי אחת מן הפרשנויות המוצעות נופלת מחוץ ל"מתחם האפשרויות הלשוניות", ולפיכך עלינו להמשיך לשלב הבא של הניתוח הפרשני (עניין יוניון מוטורס, בפסקה 15; בג"ץ 6301/18 פחננסקי כץ נ' שרת המשפטים, פסקה 35 לפסק דינו של השופט ע' פוגלמן (27.12.2018)).

תכליות סעיף 15ב לחוק הפיצויים בראי חוק הנהיגה הספורטיבית

27. נפנה ללמוד על תכליתו הסובייקטיבית של סעיף 15ב לחוק הפיצויים כפי שזו עולה מההיסטוריה החקיקתית שלו. כאמור, הסעיף נחקק במסגרת תיקון עקיף לחוק הפיצויים שנחקק כחלק מחוק הנהיגה הספורטיבית, ומכאן שעלינו להתחקות אחר תכליתו של חוק זה.

מקורותיו של חוק הנהיגה הספורטיבית הם במספר הצעות חוק שונות שמוזגו – הצעת חוק הספורט התחרותי בנהיגה, התשס"ג-2003, פ/1227, שבהמשך נהפכה להצעת חוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ד-2004, ה"ח הכנסת 140 (להלן: הצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם הכנסת) ומוזגה עם הצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם הממשלה (ראו: פרוטוקול ישיבה 378 של ועדת הכלכלה, הכנסת ה-16, 3 (14.3.2005); פרוטוקול ישיבה 240 של ועדת הכנסת, הכנסת ה-16, 4 (6.6.2005)). הצעות החוק האמורות נדונו תחילה בוועדת הכלכלה של הכנסת ובהמשך הועברו לדיון בוועדת החינוך, התרבות והספורט של הכנסת (להלן: ועדת החינוך, התרבות והספורט) (פרוטוקול ישיבה 273 של ועדת הכנסת, הכנסת ה-16, 2-3 (28.11.2005)).



28. כפי שעולה מהצעות החוק, תכליתו של חוק הנהיגה הספורטיבית היא בראש ובראשונה להסדיר את תחום הנהיגה הספורטיבית בישראל. בתוך כך, המחוקק היה ער לקושי הטמון בהחלת חוק הפיצויים על נהיגה ספורטיבית, והצעות החוק השונות ניסו לתת מענה לקושי זה. אלא שסייג תחולת חוק הפיצויים על כלי תחרותי – כפי שבסופו של דבר נקבע בסעיף 15ב – מקורו בהצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם הממשלה. בעוד שבהצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם הכנסת הוצעו שני נוסחים אפשריים שנועדו להוציא "מאורע בעת נהיגה ספורטיבית" מהגדרת תאונת דרכים שבחוק הפיצויים (הצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם הכנסת, בעמ' 149), בהצעת החוק מטעם המחשלה הוצע מנגנון שונה, המוציא כלים תחרותיים, בתור שכאלה, מתחולת חוק הפיצויים. כלומר, לפי הגדרה זו אין צורך להידרש להגדרת "תאונת דרכים" שעה שבכפוף לתנאים מסוימים שהוצעו, מלכתחילה אין תחולה לחוק הפיצויים על כל אירוע שבו מעורב אותו כלי. כאמור, הנוסח שבסופו של דבר נחקק, הוא בעיקרו זה שהופיע בהצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם הממשלה, שם הופיעה התיבה שמצויה במחלוקת בין הצדדים בהליך דנן – "שניתן עליו רישיון כלי תחרותי" (הצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם הממשלה, בעמ' 496).

29. על פי הצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם הממשלה, סעיף 15ב לחוק הפיצויים (שנחקק כזכור כתיקון עקיף, בסעיף 34 לחוק הנהיגה הספורטיבית) נועד להיות הסדר משלים להוראות שנחקקו בסופו של דבר בסעיפים 15, 23(ג) ו-35 לחוק הנהיגה הספורטיבית, שעניינם הסדרת הרובד הביטוחי של הנהיגה הספורטיבית. כך, סעיף 15(א) לחוק הנהיגה הספורטיבית קובע חובת ביטוח לכלי תחבורה, שניתן עליו רישיון כלי תחבורה:

חובת ביטוח

15. (א) לא ישתמש אדם, ולא יגרום ולא יניח שאדם אחר ישתמש, בכלי תחבורה שניתן עליו רישיון כלי תחבורה, אלא אם כן יש על שימוש שלו או של האדם האחר באותו כלי תחבורה, פוליסת ביטוח בת-תוקף שהוציא מבטח, לפי הוראות שיקבע השר, בהתייעצות עם הממונה על שוק ההון, המבטחת את בעל הכלי התחבורתי ואת הנוהג בו כמפורט להלן:

(1) מפני חבות בשל חילוץ, פינוי, טיפול רפואי, עזרה, שירותי סיעוד ושירותי שיקום שיינתנו לנוהג בכלי התחבורה, בשל נזק גוף שנגרם לו עקב נהיגה ספורטיבית שנערכה לפי הוראות חוק זה;

(2) מפני חבות בשל נזק גוף שנגרם לאדם על ידי כלי תחבורה עקב נהיגה ספורטיבית, למעט לנוהג בכלי התחבורה.



בהמשך להוראה זו, סעיף 23(ג) לחוק הנהיגה הספורטיבית קובע את הסנקציה העונשית החלה על מי שפועל בניגוד להוראות סעיף 15 לחוק. נקבע כי מי שמשתמש בכלי תחבורה "שניתן עליו רישיון כלי תחבורה" או מאפשר לאחר להשתמש בו, בלי שפוליסת ביטוח תקפה מכסה את השימוש שלו או של האחר בכלי התחבורה, צפוי לשנת מאסר או לקנס של עד 75,300 ש"ח. לכך מתווסף האמור בסעיף 35 לחוק הנהיגה הספורטיבית, הנוגע לפקודת הביטוח. סעיף זה קובע, בדומה לסעיף 34 לחוק הנהיגה הספורטיבית – שבאמצעותו נחקק סעיף 15ב לחוק הפיצויים – הוראה זוהי בפקודת הביטוח המסייגת את הוראות פקודה זו לגבי "[...] שימוש בכלי תחבורה שניתן עליו רישיון כלי תחבורה [...]"] (סעיף 51א לפקודת הביטוח).

30. הצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם הממשלה קושרת בין כלל סעיפי החקיקה האמורים, ומבהירה כי לאורן נקבע הסייג שבסעיף 15ב לחוק הפיצויים. כך, בדברי ההסבר לסעיפים 15, 23(ד), 33 ו-34 להצעת החוק (סעיפים שנהפכו בהמשך לסעיפים 15, 23(ג), 34 ו-35 בנוסח החוק הסופי) נאמר כי:

"מוצע כי על שימוש בכלי תחרותי בעת נהיגה ספורטיבית, תחול חובת הוצאה של פוליסת ביטוח מיוחדת, אשר תבטח הנהג מפני חבות בשל חילוף, פינוי, טיפול רפואי, עזרה, שירותי סיעוד ושירותי שיקום שניתנו לנהג בכלי תחרותי, בשל נזק גוף שנגרם לו עקב נהיגה ספורטיבית. כמו כן, על הפוליסה לבטח את הנהג מפני חבות בשל נזק גוף שנגרם לאחר על ידי כלי תחרותי, למעט למי שנהג בכלי תחרותי בנהיגה ספורטיבית באותו אירוע (אשר אמור להיות מבוטח אף הוא לפי סעיף זה).

לאור ההוראה האמורה, מוצע כי חוק הפיצויים ופקודת הביטוח יתוקנו כך שהוראותיהם לא יחולו לגבי שימוש בכלי תחרותי שניתן עליו רישיון לפי הוראות סעיף 6, אלא אם כן השימוש בכלי הוא בעת נהיגה ספורטיבית בקטע קישור" [ההדגשה הוספה – י"ע] (הצעת חוק הנהיגה הספורטיבית מטעם הממשלה, בעמ' 487-488).

31. הנה כי כן, מדברי ההסבר עולה תכלית ברורה. החרגת חוק הפיצויים נשענת על הנחת המחוקק שפעילות הנהיגה הספורטיבית מבוטחת במסגרת ביטוחית ייעודית אחרת, שהוסדרה בסעיף 15 לחוק הנהיגה הספורטיבית. מנגנון ביטוח זה חל רק מקום שבו קיים רישיון כלי תחרותי תקף. כך, למשל, התקנות שהותקנו מכוח סעיף 15 לחוק מבהירות כי הכיסוי הביטוחי לנהגים ולצד ג' חל על נזקים או תאונות שאירעו "עקב נהיגה ספורטיבית" (תקנות 1-2 לתקנות הנהיגה הספורטיבית (חובת ביטוח), התש"ע-2009). כזכור, סעיף 2 לחוק קובע כי נהיגה ספורטיבית טעונה רישוי כפול: הן לנהג, הן לכלי התחרותי. מכאן שבהיעדר רישיון כלי תחרותי תקף לא ניתן לבטח את הפעילות הספורטיבית בהתאם להסדר המיוחד שנקבע, ומתוך כך לא מתקיימת התשתית הנדרשת להפעלת הסייג שבסעיף 15 לחוק הפיצויים באופן שאליו כיוון המחוקק.

התכלית הסובייקטיבית מצביעה אפוא על כך שהחרגת חוק הפיצויים חלה רק כאשר הכלי התחרותי מצוי תחת משטר רישוי תקף. מקום שבו הרישיון פקע ואינו מאפשר את תחולת מנגנון הביטוח הייעודי שנקבע בחוק הנהיגה הספורטיבית, אין יסוד להחלת הסייג שבסעיף 15 לחוק הפיצויים.

במילים אחרות, יישום כלל "נגעת-נסעת" – שלפיו עצם הוצאת רישיון כלי תחרותי בעבר מסיגה את חוק הפיצויים באופן אוטומטי גם כאשר הרישיון אינו תקף עוד – מוביל למצב שבו כלי תחרותי שאינו מבוטח בביטוח ייעודי יוצא מגדר תחולת חוק הפיצויים, בלא שקיים מנגנון אחר המעניק כיסוי לנזק גוף שנגרם מפעילות תחרותית או מפעילות אחרת. תוצאה זו אינה מתיישבת עם התכלית הסובייקטיבית של חוק הנהיגה

ספורטיבית, שנועדה להעביר את הסיכון הביטוחי ממסגרת חוק הפיצויים למסגרת ביטוחית חלופית, ולא ליצור "חלל ביטוחי".

32. ניתן אף להגיע למסקנה דומה בעזרת בחינת הסביבה החקיקתית שבה פועל סעיף 15 ב לחוק הפיצויים. נזכיר כי כוונת המחוקק נבחנת בראי דבר החקיקה כולו, שכן "מתוך לשונו של דבר החקיקה, מסוגו ומטיפוס הסדריו ניתן לעמוד בצורה אמינה על כוונתו של המחוקק ועל המטרות שהוא נועד להסדירן בחברה" (בג"ץ 693/91 אפרת נ' הממונה על מרשם האוכלוסין במשרד הפנים, פ"ד מז(1) 749, 763 (1993); ראו גם: עניין ורשה, בפסקה 33). בענייננו, סעיף חקיקה מקביל – סעיף 12(ג)(1) לחוק הנהיגה הספורטיבית – מלמד שעצם הוצאת רישיון כלי תחרותי בעבר לא נועדה בהכרח להסיג את תחולת חוק הפיצויים לעד. הסעיף קובע הסדר שלפיו ניתן להתלות ולבטל רישיון כלי תחרותי, כך שלא מדובר בסטטוס קשיח שאינו ניתן לשינוי. לשם בהירות הדברים, נביא את נוסחו של סעיף 12 בשלמותו:

שימוש מותר בכלי תחרותי שניתן עליו רישיון
12. (א) כלי תחרותי, שניתן עליו רישיון כלי תחרותי, וקודם למתן הרישיון כאמור לא נרשם כרכב ולא ניתן עליו רישיון רכב, לפי הוראות פקודת התעבורה, לא יירשם ולא יינתן עליו רישיון, לפי הוראות הפקודה האמורה.

(ב) לא ינהג אדם בכלי תחרותי שניתן עליו רישיון כלי תחרותי אלא בנהיגה ספורטיבית, ואין ברישיון הכלי התחרותי כדי להוות אישור לכל שימוש בו שלא לצורך נהיגה כאמור.

(ג) (1) על אף הוראות סעיף קטן (ב), כלי תחרותי מסוג שקבע שר התחבורה, שניתן עליו רישיון כלי תחרותי, וקודם למתן הרישיון כאמור נרשם כרכב וניתן עליו רישיון רכב, לפי הוראות פקודת התעבורה, יותלה הרישיון שניתן לפי הוראות הפקודה כאמור, ושר התחבורה, בהתייעצות עם השר, רשאי לקבוע תנאים לביטול התליית הרישיון, ובלבד שרישיון הכלי התחרותי יבוטל או יותלה;

(2) שר התחבורה רשאי לקבוע סוגי כלים תחרותיים אשר משניתן עליהם רישיון כלי תחרותי, יבוטל רישיון הרכב שניתן עליהם לפי הוראות פקודת התעבורה, ולא יהיה ניתן עוד לחדשו.

(ד) (1) על אף הוראות סעיף זה, שר התחבורה רשאי, בהתייעצות עם השר לביטחון הפנים ועם השר, לקבוע הוראות בדבר נהיגה בכלי תחרותי שניתן עליו רישיון כלי תחרותי, שאינה נהיגה ספורטיבית, בקטע דרך או בשטח אחר שאינו מסלול מרוץ מאושר, וזאת לצורך הגעה למסלול המרוץ המאושר, עזיבתו או לצורך ענין אחר



הקשור במישרין במירוצ, באופן ובתנאים שיקבע, ובלבד שהשתכנע שבנהיגה כאמור לא ייגרם כל סיכון לציבור;
(2) 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 בסעיף 17 ותחולת הוראות חוק הפיצויים כאמור בסעיף 30(ג).

33. כפי שניתן להיווכח, בהתאם לסעיף 12(א) לחוק, כלי תחבורה שניתן לו רישיון תחבורה לפני שניתן לו רישיון רכב, לא יינתן לו רישיון רכב בהתאם לפקודת התעבורה. התכלית שביסוד סעיף זה הוסברה על ידי היועצת המשפטית של ועדת החינוך, התרבות והספורט בעת הכנת הצעת החוק לקריאה שנייה ושלישית: "אסביר את הכוונה: כשרכב הוא רכב תחבורה, הוא רק רכב תחבורה. לא יהיה לו רישוי גם לפי פקודת התעבורה" (פרוטוקול ישיבה 510 של ועדת החינוך, התרבות והספורט, הכנסת ה-16, 22.11.2005) (להלן: פרוטוקול ישיבה 510 של ועדת החינוך, התרבות והספורט). על כן, ביסוד ההוראה מצוי רצון המחוקק לייצר הפרדה בין כלים שנועדו לתחבורה ובין כלים שנועדו לספורט מוטורי, במובן זה שבכפוף לחריגים מסוימים – כלים אלו לא ינועו במקביל על אותה דרך (השוו לסעיף 12(ד) לחוק, המאפשר כחריג לכלל זה, נהיגה ב"קטע דרך או בשטח אחר שאינו מסלול מירוצ מאושר, וזאת לצורך הגעה למסלול המירוצ המאושר, עזיבתו או לצורך ענין אחר הקשור במישרין במירוצ, באופן ובתנאים שיקבע, ובלבד שהשתכנע שבנהיגה כאמור לא ייגרם כל סיכון לציבור", ולדיון הער שנערך לגבי נוסח הסעיף בפרוטוקול ישיבה 510 א של ועדת החינוך, התרבות והספורט, הכנסת ה-16, 17-18.11.2005)).



34. סעיף 12(ג), שנוסף לחוק במהלך הדיונים להכנתו לקריאה שנייה ושלישית, ממשיך את הקו הנורמטיבי שהתווה המחוקק: הוא אינו מאפשר להתזיק בו זמנית הן ברישיון כלי תחבורה, הן ברישיון כלי רכב "רגיל" ביחס לכלי רכב מסוים, אך הוא מאפשר ורסטיליות בין הרישיונות מקום שבו רישיון הרכב הונפק לפני רישיון הכלי תחבורה. כך, יכול כלי הרכב לשאת בתקופה מסוימת רישיון כלי תחבורה, ובתקופה אחרת ברישיון רכב רגיל. בלשון היועצת המשפטית של ועדת החינוך, התרבות והספורט: "בכל זמן נתון יכול להיות או כלי תחבורה או כלי נהיגה" (פרוטוקול ישיבה 510 של ועדת החינוך, התרבות והספורט, בעמ' 27).

35. על יסוד סעיף 12(ג) לחוק נקבעו תקנות הנהיגה הספורטיבית (קביעת סוגי כלים תחבורתיים שרישיון הרכב שלהם יבוטל או יותלה), התש"ע-2010. תקנות אלה מאפשרות,

בין היתר, להתלות רישיון רכב של כלי תחבורה שהוא אופנוע או טרקטורון שהוסבו זמנית לצורך נהיגה ספורטיבית, וכן להשיב את רישיון הרכב בכפוף לעמידה בבדיקת כשירות. למעשה, גמישות זו מתבקשת לנוכח ההגדרה הרחבה של קבוצת הכלים שעשויים לבוא בגדר המונח "כלי תחבורה" בהתאם להגדרות החוק ותקנות רישוי כלי תחבורה כאמור לעיל; והיא מאפשרת לאותם בעלי כלים "דואליים" להתלות את רישיון הרכב שלהם לקראת אירוע נהיגה ספורטיבית – תחת פיקוח של בוחן טכני מוסמך מטעם הרשות לנהיגה ספורטיבית – ו"להמיר" אותו באופן זמני לרישיון כלי תחבורה. בתום האירוע, ניתן להשיב את הכלי לכשירות "רגילה" ורישיון הרכב יוחזר לו בתלות בבחינה של בוחן טכני (ראו: נוהל הרשות לנהיגה ספורטיבית "נוהל התלייה ממושכת של רישיון רכב על פי פקודת התעבורה, הנפקת רישיון כלי תחבורה זמני והשבה לכשירות (סיום התליית רישיון רכב)" (19.6.2022)).

מן המקובץ עולה כי חוק הנהיגה הספורטיבית אינו קובע סטטוס רישיון כלי תחבורה המלווה את הכלי לצמיתות. ההסדר שבסעיף 12 מציג גם מעמד רישיון כלי תחבורה "זמני", שאותו ניתן להמיר ברישיון רכב רגיל. מנגנון זה סותר את התפיסה שלפיה עצם הוצאת רישיון כלי תחבורה בעבר מספיקה כדי להחיל את הסייג שבסעיף 15 לחוק הפיצויים בכל עת, ללא קשר לתוקפו של אותו רישיון. שכן מרגע שרישיון הרכב הושב לכלי, אזי רישיון הכלי התחבורתי אינו תקף ולא חל על הכלי ההסדר שבסעיף 15 לחוק הפיצויים.

36. מדברים אלה עולה כי התכלית הסובייקטיבית של סעיף 15 לחוק הפיצויים תומכת בפרשנות שלפיה תחולת הסעיף מותנית בקיומו של רישיון כלי תחבורה תקף. תוצאה זו גם מתיישבת עם התכלית האובייקטיבית של חוק נהיגה ספורטיבית, המבקשת להבטיח כי השימוש בכלי תחבורה ייעשה רק במסגרת מוסדרת ומפוקחת, והיא אף מתיישבת עם אחת מהתכליות האובייקטיביות של חוק הפיצויים – הטלת חובת ביטוח אישי המכסה את המשתמש ברכב בגין נזקי גוף שנגרמו לו עקב התאונה (רע"א 1736/17 פלוני נ' המאגר הישראלי לביטוח רכב ("הפול"), פסקה 17 (24.8.2017)).

37. המסקנה הנובעת מן האמור היא כי יש לפרש את התיבה "שניתן עליו רישיון כלי תחבורה" שבסעיף 15 לחוק הפיצויים כמתייחסת לרישיון כלי תחבורה תקף. מכאן, ומאחר שבענייננו לאופנוע המוטוקרוס לא היה רישיון כלי תחבורה תקף במועד התאונה, הרי שסעיף 15 אינו מוציא את תחולת חוק הפיצויים במקרה דנן, ועל כן עלינו להמשיך ולבחון האם התאונה היא בגדר "תאונת דרכים" כמשמעותה בחוק זה.



על התיבות "רכב מנועי" ו"עיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית"

38. בית המשפט המחוזי לא נדרש לבחון אם מדובר ב"תאונת דרכים" לפי חוק הפיצויים, וזאת לנוכח מסקנתו בדבר היעדר תחולת חוק הפיצויים על נסיבות המקרה. מטעם זה במיוחד ראיתי לנכון להתייחס לשאלה בהרחבה, משזו למעשה לא נדונה לפנינו ב"גלגול שלישי" אלא ב"גלגול שני".

39. חוק הפיצויים קובע מהי "תאונת דרכים" לצורך תחולתו, כשהגדרה העיקרית למונח זה בסעיף 1 היא "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה". עוד מורה סעיף 1 לחוק הפיצויים כי "רכב מנועי" הוא "רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית [...]". הגדרה זו מבוססת על ארבעה מרכיבים: (1) "רכב"; (2) "הנע בכוח מיכני"; (3) "על פני הקרקע"; ו-(4) "עיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית". בענייננו, המחלוקת מתמקדת במרכיב הרביעי, ובשאלה אם עיקר ייעודו של אופנוע המוטוקרוס הוא לשמש לתחבורה יבשתית.

40. הדרישה כי "עיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית" מחייבת עמידה בשני תנאים מצטברים: האחד, שלפחות אחד הייעודים של הרכב יהיה לשמש לתחבורה יבשתית; והשני, כי מבין ייעודיו השונים, הייעוד התחבורתי יהיה עיקר ייעודו של הרכב. לצורך בחינה זו, עלינו לבחון את ייעודו של הרכב על פי טיבו ומאפייניו, ולא על פי הנסיבות הספציפיות שבהן נעשה ברכב שימוש בעת התאונה (ע"א 2606/06 שפון נ' תורג'מן, פסקה 14 (11.5.2010) (להלן: עניין שפון); ע"א 7984/99 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' נסרה זאהי, פ"ד נז(5) 733, 743 (2003); ראו גם: אליעזר ריבלין תאונת הדרכים – תחולת החוק, סדרי דין וחשוב הפיצויים 131 (מהדורה חמישית 2020) (להלן: ריבלין)).

41. בעניין נחום הובהר כי המונח "עיקר יעודו" מוכרע לפי הסיכון הדומיננטי הגלום בפעילות הרכב. אם עיקר הסיכון שהוא מייצר הוא סיכון תעבורתי, ניתן לראות בו רכב שמיועד לתחבורה יבשתית. לעומת זאת, אם הסיכונים העיקריים הנלווים לשימוש ברכב אינם תעבורתיים, הסיכון התחבורתי תופס בו מקום משני בלבד, ואין הצדקה לכלול אותו בגדר "רכב מנועי" (שם, בעמ' 669). מכאן שנקודת מרכז הכובד מצויה במושג "תחבורה" – ואין המדובר בכשירות הרכב לנוע בדרכים גרידא, אלא בתכליתו הממשית (ראו: יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 62 (מהדורה חמישית 2022) (להלן: אנגלרד)).

42. המונח "תחבורה יבשתית" פורש בפסיקה כמעבר יבשתי לשם הובלת אנשים או מטענים ממקום למקום, כשבמעבר זה טמון סיכון תעבורתי (רע"א 3521/20 קיבוץ עין חרוד מאוחד נ' פלוני, פסקה 21 (9.11.2020); עניין נחום, בעמ' 667-668; ראו גם: אנגלד, בעמ' 62; דיבלין, בעמ' 130-131). על פרשנות מושג זה עמד הנשיא ברק:

"למושג 'תחבורה יבשתית' – על רקע התכלית התעבורתית שהוא נועד להגשים – יש היבט 'גיאוגרפי' שעניינו העברת אנשים או מטען ממקום גיאוגרפי אחד למקום גיאוגרפי אחר. אין לדבר על 'תחבורה יבשתית' ועל סיכון תעבורתי בגדריו של מקום גיאוגרפי אחד. הגדרתו של 'מקום גיאוגרפי' וקביעת גבולותיו הן בעיה פרשנית קשה. כך, למשל, לעתים 'מקום גיאוגרפי' הוא כה ניכר וגדול, עד כי ניתן לדבר על מקומות גיאוגרפיים שונים בגדריו. התשובה לשאלות השונות תמצא לא בהבחנות ארכיטקטוניות או גיאוגרפיות, אלא בפנייה למטרת החוק ולתכליתו. עניין לנו בשני מקומות גיאוגרפיים רק כאשר המעבר מהאחד לאחר יוצר סיכון תעבורתי. סיכון כזה אינו קיים במסגרתו של מקום גיאוגרפי אחד" (ע"א 5847/96 חברה ישראלית לקירור והספקה בע"מ נ' טובח, פ"ד נ(3) 819, 831 (1996)).

43. בעת בחינת היבט הסיכון התעבורתי, גם אם הסיכון גדל בשל מהירות הרכיבה או הנסיעה, הרי שמהירות כשלעצמה אינה קריטריון להגדרת "רכב מנועי". ההגדרה הבסיסית בחוק הפיצויים מתמקדת בייעודו העיקרי של הכלי לשמש לתחבורה יבשתית, ולא בפרמטרים משתנים כמו מהירות הנסיעה (רע"א 7451/19 עזבון אטולין נ' דרויש, פסקה 44 לפסק דיני (12.10.2020) (להלן: עניין דרויש)).

אופנוע המוטוקרוס

44. יישום אמות המידה האמורות על ענייננו מוביל למסקנה כי אופנוע המוטוקרוס שבמוקד ההליך אינו בא בגדר "רכב מנועי", שכן עיקר ייעודו אינו לשמש לתחבורה יבשתית. מסקנה זו נשענת על מאפייניו של אופנוע המוטוקרוס ועל הממצאים שנקבעו על ידי בית משפט השלום. ממילא יצוין כי איני סבור שבנסיבות העניין המערער עמד בנטל הראיה להראות כי אכן מדובר ב"רכב מנועי" (השוו: עניין שפרן, בפסקה ז).

45. תחילה, יש לדרחות את טענת המערער שלפיה עצם קיומו של סעיף 15 לחוק הפיצויים מלמד שהמחוקק הכיר בכך שכלים תחרותיים הם בגדר "רכב מנועי", שאחרת לא היה צורך להוציאם מתחולת חוק זה. בהקשר זה יש לומר את המובן מאליו: קיומו

או היעדרו של סעיף 15 ב אינו משנה את החובה לבחון אם הכלי הנדון בא בגדר "רכב מנועי". בחינה זו מתחייבת מעצם מבנהו של חוק הפיצויים והוראותיו. אוסיף כי ההגדרה הרחבה שבחוק הנהיגה הספורטיבית לאותם כלים העשויים לבוא בגדר "כלי תחרותי", כמו גם ההסדר הדואלי שבסעיף 12 (ג) לחוק, תומכים אף הם במסקנה כי סעיף 15 ב אינו מיותר בחינה של הגדרת "רכב מנועי" לגופו של עניין.

מכאן לבחינת ייעודו של אופנוע המוטוקרוס נושא ההליך.

46. על ייעודו של אופנוע המוטוקרוס ניתן ללמוד בראש ובראשונה ממפרט היצרן של האופנוע, שצורף כנספח 2 לתשובת קרנית לבקשת רשות הערעור, ממנו עולה כי "ה-KX450F הוא אופנוע מוטוקרוס שתוכנן ונבנה למטרה אחת בלבד – לסיים כל מרוץ במקום הראשון בפודיום [...] אופנוע שטח מוטוקרוס עם המנוע החזק ביותר בקטגוריה [...] יש למכונה הזאת את כל התכונות להבטיח את המקום הראשון בכל מרוץ! [...] מתאים לבעלי רישיון ספורט מוטורי בלבד" [ההדגשה במקור – י"ע].

הנה כי כן, תכליתו המוצהרת של אופנוע המוטוקרוס מלמדת כי הכלי נבנה לצורך פעילות ספורטיבית מובהקת בתנאי שטח ותחרות, ולא לצורך מעבר יבשתי ממקום למקום.

47. מסקנה זו עולה בקנה אחד עם עדותו של עו"ד עומר צור, נציג "מטרו מוטור", היבואן של אופנוע המוטוקרוס שבמוקד התאונה, בעת דיון ההוכחות בבית משפט השלום. עו"ד צור תיאר את הכלי באופן הבא: "אופנוע עם מנוע 450 סמ"ק אופנוע מוטו קרוס, מיועד לשימוש ככלי תחרותי לאנשים עם רישיון ספורט מוטורי [...] למי שרוכב על כלי תחרותי מהסוג הזה, צריך להיות לו רישיון ספורט מוטורי, זה רישיון אפור" (עמ' 112-113 לפרוטוקול הדיון מיום 18.7.2023); עוד הצביע על כך ש"מסלולי מוטו קרוס הם מעגליים" (שם, בעמ' 105). כך גם עולה מחקירתו של ראש הרשות לנהיגה ספורטיבית: "עקרונית, כלי תחרותי מסוג זה מיועד לנוע במסלול מירוצים סגור כהגדרתו בחוק [...], יכול לנוע על עפר על אספלט" (שם, בעמ' 76). כלומר, אופנוע המוטוקרוס נועד בראש ובראשונה לפעילות תחרותית במסלול מרוץ, כשלצורך הנהיגה בו מחויב הנהג להחזיק ברישיון נהיגה ספורטיבית. מכאן שהרכב נעדר ייעוד תחרותי, שכן אין בפעילות זו היבט גיאוגרפי של העברת אנשים או מטענים ממקום למקום, ולמצער לא מדובר בעיקר ייעודו; וממילא אין הוא יוצר סיכון תעבורתי במובנו של חוק הפיצויים.



יפים בהקשר זה הדברים שנכתבו בספרות ביחס להיעדר תחולת חוק הפיצויים על רכב קארטינג שנועד למטרות שעשוע:

”הקארטינג לא נועד לשמש לתחבורה יבשתית אלא לשעשוע ולהנאה. אין די בעצם יכולתו של כלי לנוע על פני הקרקע כדי להביאו בכלל כלי הרכב. השימוש בו מתבצע בשטח תחום ומוגבל, מעגלי בדרך כלל, שנועד לכך, עד שספק רב הוא אם ניתן לומר עליו כי הוא נע ממקום גיאוגרפי אחד למשנהו. מכל מקום אין הוא עונה על הגדרת הרכב המנועי. נפסק כי אין מדובר ברכב מנועי שכן ייעודו היחיד הוא שעשוע וממילא אין עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית. נקבע כי הוא לא נועד לתחבורה יבשתית וכי אין הוא נע ממקום גיאוגרפי אחד למשנהו [...]” (ריבלין, בעמ’ 163-164).

כמו הקארטינג, גם אופנוע המוטוקרוס אינו ממלא כל ייעוד תחבורתי; הוא נועד לכתחילה לפעילות ספורטיבית מובהקת, ואינו ממלא פונקציה של מעבר בין מקומות גיאוגרפיים. השימוש בו נעשה בתוך מסגרת ייעודית של מסלולים “סגורים”, ואינו יוצר מעבר גיאוגרפי כלשהו. על כן, בהיעדר פונקציה תחבורתית מרכזית, אופנוע המוטוקרוס אינו עונה להגדרת “רכב מנועי” שבחוק הפיצויים.

48. אינדיקציה נוספת לקביעה זו נלמדת ממסמכי “הזמנת הכלי מהיבואן” של אופנוע המוטוקרוס (נספח 1 למסמכים שצורפו להליך בבית משפט השלום ביום 14.12.2023). תחת מסמכים אלה צורף כתב התחייבות מצד קונה הכלי מהיבואן, שלפיו מצהיר הקונה שידוע לו כי:

”הכלי שנרכש על ידי מוגדר ככלי תחבורתי בעל רישיון כלי תחבורתי כמשמעותם בתקנות הנהיגה הספורטיבית (רישיון כלי תחבורתי), התש”ע 2010, לפיכך מוסכם כי חלות על הנהיגה ברכב המגבלות הקבועות בחוק ובתקנותיו מכוחן, ולא אוכל לנהוג בכלי זה אלא לצורך נהיגה ספורטיבית בלבד ואין ברשיון הכלי התחבורתי כדיו להוות אישור לכל שימוש בו שלא לצורך נהיגה כאמור” [ההדגשה הוספה – י”ע].

מן ההצהרה עולה כי רוכש אופנוע המוטוקרוס מהיבואן, מודע לכך שהכלי מוגדר על פי דין ככלי תחבורתי וכפוף באופן בלעדי למשטר הנהיגה הקבוע בחוק הנהיגה הספורטיבית. הרוכש מצהיר כי הוא מודע לכך שהשימוש היחיד המותר בו הוא נהיגה ספורטיבית, ולפיכך ייעודו המוצהר איננו תחבורה יבשתית, אלא נהיגה ספורטיבית בלבד.



על כן, אין לראות באופן הוטוקרוס כ"רכב מנועי" לצורך תחולת חוק הפיצויים, ומכאן שאין לראות בתאונה שבה נפגע המבקש כ"תאונת דרכים" כמשמעותה בחוק זה.

49. טרם סיום יצוין כי לא נעלמה מעיני קביעת בית משפט השלום בנדון – אשר נסמכה על מאפייניו הטכניים של אופן הוטוקרוס, על כך שאין באפשרותו לקבל רישיון רכב "צהוב", ועל כך שהרכב נעדר אביזרים המאפשרים לנוע בבטיחות על הכביש בהתאם לכללי הדין ולתקנות התעבורה. בעניין דריוש, שעסק בתחולת חוק הפיצויים על אופניים חשמליים, עמדתי על כך שאמנם אין חפיפה בין הגדרת "רכב" על פי פקודת התעבורה ובין ההגדרה של "רכב מנועי" על פי חוק הפיצויים. עם זאת, הותרתי בצריך עיון את האפשרות לפרש ההגדרה הבסיסית של "רכב מנועי" בחוק הפיצויים ככוללת רכיב נוסף, רכיב חמישי – שלפיו הרכב טעון רישיון רישום לפי סעיף 2 לפקודת התעבורה, טעון רישיון נהיגה לפי סעיף 10 לפקודת התעבורה, וקיימת אפשרות לרכוש לגביו ביטוח חובה על פי פקודת הביטוח (שם, בפסקה 65; לגישה שונה ראו: ריבלין, בעמ' 163).

ואולם, מאחר שהמסקנה בענייננו הושתתה על בחינת הייעוד העיקרי של אופן הוטוקרוס המעורב בתאונה, ולא על שאלת הרישוי והביטוח, לא מצאתי צורך להידרש לסוגיה זו במסגרת ההליך דנן וראיתי להותיר אותה גם הפעם בצריך עיון.

סוף דבר

50. על יסוד מכלול הנימוקים שפורטו, נמצאנו למדים כי לצורך תחולת סעיף 15ב לחוק הפיצויים נדרש כי לכלי התחרותי יהיה רישיון כלי תחרותי תקף במועד התאונה. עוד הוברר כי חרף העובדה שבנסיבות המקרה סעיף 15ב לחוק הפיצויים אינו חל, אין בענייננו תחולה לחוק הפיצויים מאחר שאופן הוטוקרוס שבמוקד ההליך אינו בגדר "רכב מנועי" כמשמעותו בחוק זה.

על כן אציע לחברותיי כי תינתן רשות ערעור בנסיבות, וכי ייקבע שהערעור שנדון על פי הרשות שניתנה – יידחה. בנסיבות העניין, ולנוכח המסקנות אליהן הגעתי, אציע שלא ייעשה צו להוצאות בערכאה זו.



יצחק עמית
נשיא

השופטת יעל וילנר:

אני מסכימה.



יעל וילנר
שופטת

השופטת גילה כנפי-שטייניץ:

אני מסכימה.




גילה כנפי-שטייניץ
שופטת



לפיכך, הוחלט כאמור בפסק דינו של הנשיא יצחק עמית.

ניתן היום, ב' בטבת התשפ"ו (22.12.2025).



גילה כנפי-שטייניץ
שופטת



יעל וילנר
שופטת



יצחק עמית
נשיא