

התובעים:

1. נויה קלדרון ת.ז. מס' 329484786
ע"י אפוטרופסיה הטבעיים איציק ומיטל קלדרון
2. איציק קלדרון ת.ז. 25612300
3. מיטל קלדרון ת.ז. 032914772
מרח' הרי ירושלים 41, לפיד
ע"י ב"כ עוה"ד אריאל פרייברג ואח'
מרחוב אבא הלל 7, רמת גן
טל: 03-7412358 פקס: 077-3180983
דוא"ל: frei.arir@gmail.com

- נ ג ד -

הנתבעות:

1. מיטל קלדרון ת.ז. 032914772
2. הפניקס חברה לביטוח בע"מ ח.פ. 520023185
מדרך השלום 53
גבעתיים
טל': 03-7332202 פקס: 03-7337872
ע"י ב"כ עוה"ד זהבה פלושניק (מ.ר. 11894)
מרחוב אבן גבירול 68
תל-אביב 64952
טל': 03-6968434 פקס: 03-6918545
כתובת דו"אל: ysecretary@walla.co.il

השלמת טיעון

בזיקה להחלטת כב' בית המשפט מיום 29.1.26, מתכבדת הנתבעת לפרט טענותיה כלהלן:

1. ראשית, יש לציין כי בהתאם לנטען בתובענה – סעיף 6 : בתאריך 13.4.26.... היה הרכב מעורב בתאונה חזיתית קשה עם רכב אחר...".
2. מעדות התובעת וביתה במשטרה, עולה כי תיאור האירוע ע"י התובעות אינו מדויק כלל, בלשון המעטה.
3. לציין כי בשום שלב לא הודתה הנתבעת בנסיבות האירוע.
4. מתיק המשטרה, עולה, כי בפועל במועד התאונה רכבה של התובעת חנה בחניית אוטובוס, והיא המתינה לביתה, שרכבה בעצירה.

וכפי שמציינת אם התובעת :

" ת. כן עמדתי. הבת שלי בדיוק נכנסה לאוטו ומזל שהספיקה לסגור את הדלת.
ש. האם הבת שלך הספיקה לחגור חגורת בטיחות ?
ת. לא, היא לא הספיקה ולא התחלתי בנסיעה".

5. עוד להוסיף כי כנגד נהג רכב צד ג' הוגש כתב אישום.
6. בנסיבות האמורות טוענת הנתבעת כי על התובעת לפעול לתיקון כתב התביעה על דרך צירוף נהג הרכב, הימנו נפגעו התובעות בפועל, כשהן במצב חנייה, וטרם החלו בנסיעה.

7. ברע"א 19904-10-24 קרנית-הקרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ – פורסם בבנו, שם נקבע, בין היתר:

"...מטרה זו עולה בקנה אחד עם תכליתו היסודית של חוק הפיצויים - להגביר את הפשטות והיעילות שבבירור תביעות נזקי גוף שנגרמו בתאונות דרכים, וכן עם ההלכה המושרשת אשר נובעת מתכלית זו, שלפיה יש לפרש את הוראות החוק באמצעות כללי הכרעה ברורים, אחידים ועקביים, תוך הימנעות מיצירת אבחנות דקיקות".

ובהמשך:

"בעניינינו קרנית טוענת עצירת הרכב במפרץ בצד הדרך, והוצאת דבר מאכל מתא המטען עבור הילדות ששהו ברכב, היא חלק מה"נסיעה" כמשמעותה בחוק. אולם, אינני סבורה כי פעולות אלה, עצירת הרכב בצד הדרך ויצאה ממנו לשם הוצאת דבר מאכל מתא המטען – חיוניות מבחינה פיזית לביצוע הנסיעה".

"למעלה מן הצורך, אציין כי אף איני סבורה שעצירת הרכב בדרך לצורך הוצאת דבר מאכל מתא המטען מקיימת את התנאי ההכרחי השני הנזכר לעיל, לפיו על הפעולה הנדונה להיות חלק "טבעי ואינטגרלי" מפעולת הנסיעה במובנה הפשוט הילדות ששהו ברכב צעקו "והרעישו עולמות".

8. למעלה מן הנדרש, יש לבחון את שאלת הקשר הסיבתי – העובדתי והמשפטי - אין ולא יכולה להיות מחלוקת כי רכיב זה של הקשר הסיבתי הוא מרכיב אותו חובה לבחון, עת עסקינן בתאונות דרכים.

אין חולק כי הפגיעה בתובעות, עת הרכב בעצירה, ארעה בגין פגיעת רכב צד ג' ובקשר סיבתי ישיר עם אופן נהיגתו.

סעיף 1 לחוק הפיצויים מגדיר תאונות דרכים כך:

"תאונות דרכים – מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה..."

להגדרה כוללת זו מתלווה הגדרת משנה המתארת מהו "שימוש ברכב מנועי":

"נסיעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידה ממנו, החנייתו, דחיפתו או גרירתו, טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו..."
תיקון מספר 8 לחוק הפיצויים הצר את גבולות "השימוש ברכב מנועי", כשקבע את הדרישה התחבורתית - **"למטרות תחבורה"** בהגדרה הבסיסית של תאונות דרכים. ויודגש, הדרישה לקיומה של "מטרה תחבורתית", חלה גם על הגדרת המשנה של **"שימוש ברכב מנועי"**, וגם ביחס לשימושים שאינם מטיבם וטבעם למטרות תחבורה, ואשר כונו על ידי בית המשפט "התרחשויות", כאשר ביחס לאלה האחרונים נבחנת קיומה או העדרה של מטרה תחבורתית בראי ההקשר של ההתרחשות (**רע"א 7460/07** **ביטוח חקלאי אגודה שיתופית מרכזית בע"מ נ' טל איזנברג** (לא פורסם, 27.3.08)).

ראה דנ"א 4015/99 **רותם חברה לביטוח בע"מ נ' נאסיף מזאווי**

" אשר למונח **"עקב"** נקבע כי הוא מצביע על מבחן סיבתי. מבחן זה כולל בחובו הן את המבחן הסיבתי עובדתי המתמצה לרוב בסיבה בלעדית, הן את הקשר הסיבתי משפטי. תוכנו של הקשר הסיבתי משפטי לעניין היחס בין ה"שימוש" ברכב מנועי לבין נזק הגוף הנגרם כתוצאה מכך הוא **מבחן "הגורם הממשי"**. מבחן זה מתמלא תוכן על פי מבחן הסיכון. על פי מבחן הסיכון, **השימוש בכלי רכב הוא גורם ממשי לנזק הגוף אם הנזק הוא בתחום הסיכון שהשימוש (העיקרי והמשני) ברכב יוצר, ואשר בגינו ביקש המחוקק ליתן פיצוי**. בפסיקה נקבע כי ניתן לשלב לתוך מבחן הסיכון את מבחן השכל הישר. .. מבחן כללי זה מסייע לגדר את גבולות הקשר הסיבתי משפטי לנסיבות מתאימות. על מנת שנוזק ייגרם עקב שימוש ברכב מנועי נדרש כי נקודת המגע בין השימוש לסיכון לא תסתכם ב"הזדמנות" בלבד. קשר סיבתי **יישלל מקום שבו ההתנהגות תורמת לאירוע גורם הנזק רק במונחים של הימצאות הניזוק ברכב מבחינת הזמן והמקום, אך לא משום בחינה רלוונטית אחרת לעניין שימוש ברכב**.

במקרה דן הנזק לא נגרם עקב "שימוש ברכב מנועי" כמשמעותו בחוק. על פי מבחן השכל הישר, השימוש ברכב לא תרם תרומה רלוונטית כלשהי לנזק שנגרם. עצם נוכחותם של הנוסעים ברכב היא לבדה אינה תרומה כזו. פליטת כדור מנשק אינה סיכון אופייני לנסיעה ברכב, והיא אינה נכללת בין הסיכונים של שימוש ברכב. הסיכון יכול להתרחש באותה מידת

שכיחות בכל מקום, לפיכך התבוננות על כלל הנסיבות במקרה דנן תוך הפעלת שכל ישר, כשהשאלה היא אם הירי שגרם לנזק הגוף למשיב נגרם כתוצאה מהסיכון של שימוש ברכב, מחייבת תשובה שלילית.

9. במקרה דנן, נהיר ונעלה מכל ספק, כי התובעות נחבלו מרכבו של נהג רכב צד ג', עת היו במצב חנייה.

במבחני שאלת הקשר הסיבתי, חבלת התובעות ארעה מפגיעה ישירה ע"י רכב צד ג', וללא קשר עם רכבה היא.

ראה בהקשר, לשאלת הקשר הסיבתי אף רע"א 885/18 – עיריית נס ציונה.

10. סעיף 1 לחוק הפיצויים מגדיר תאונת דרכים כך:

"תאונת דרכים – מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה..."

להגדרה כוללת זו מתלווה הגדרת משנה המתארת מהו "שימוש ברכב מנועי":

"נסיעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידה ממנו, החנייתו, דחיפתו או גרירתו, טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו..."
תיקון מספר 8 לחוק הפיצויים הצר את גבולות "השימוש ברכב מנועי", כשקבע את הדרישה התחבורתית - **"למטרות תחבורה"** בהגדרה הבסיסית של תאונת דרכים. ויודגש, הדרישה לקיומה של "מטרה תחבורתית", חלה גם על הגדרת המשנה של **"שימוש ברכב מנועי"**, וגם ביחס לשימושים שאינם מטיבם וטבעם למטרות תחבורה, ואשר כונו על ידי בית המשפט "התרחשויות", כאשר ביחס לאלה האחרונים נבחנת קיומה או העדרה של מטרה תחבורתית בראי ההקשר של ההתרחשות (רע"א 7460/07 ביטוח חקלאי אגודה שיתופית מרכזית בע"מ נ' טל אייזנברג (לא פורסם, 27.3.08)). שהרי לא כל עלייה לרכב ו/או ירידה ממנו מהווים תאונת דרכים.

ראה בעניין זה:

רע"א 8548/96 פדידה יחיאל נגד סהר חברה ישראלית לביטוח בע"מ, פ"ד נא(3) 825 (1997), שם דחה בית המשפט העליון את הגישה, לפיה כל ירידה מרכב מיועדת למטרת תחבורה במובן החוק. באותה פרשה החנה נהג משאית במפעל לייצור בלוקים את המשאית בחצר המפעל על מנת שיעשה בה תיקון מסוים וירד מהמשאית. זמן קצר לאחר מכן נזקק הנהג למצת סיגריות שהשאיר במשאית. על כן חזר הנהג למשאית כדי ליטול את המצת וכשירד מתא הנהג במדרגות המשאית, מעד ונפגע. בפסק הדין בעניין פדידה, קבע בית המשפט העליון (מפי כב' השופט אור) כי:

"פעולה של עליה לרכב או ירידה ממנו היא אחד משימושי הלוואי התחבורתיים. כדי שפעולה זו תחשב לשימוש ברכב למטרות תחבורה, תנאי הוא שהיא תהיה קשורה בעשיית שימוש ברכב למטרות תחבורתיות. מכאן, שלא כל פגיעה בתאונה בעת עליה לרכב או ירידה ממנו, תחשב לתאונת דרכים. כדי לקבוע אם בתאונת דרכים עסקינן, נדרשת הקביעה לאלו מטרות היו העליה לרכב או הירידה ממנו..."

בעניין פדידה נקבע כי העובדה שהמבקש נפל ממדרגות הרכב היא אקראית ואין בה לשנות מטיב הסיכון שהתממש, אשר לא היה סיכון תעבורתי. (וראו גם: ע"א 3024/94 יונאי נ' אררט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נא(5) 208, 221 – 222 (1997); ע"א 7984/99 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' נסרה זאחי, פ"ד נז(5) 733, 747 – 748 (2003)).

11. יישבה בתוך רכב, בהמתנה למאן דהוא, אינה מהווה שימוש תחבורתי.

12. ראה אף את מגמת הצמצום ברע"א 4393/22 פלוני ואח' נ' הראל חברה לביטוח בע"מ ואח'.

ברע" 8744/18 מדינת ישראל נ' פלוני, קבע בית המשפט העליון כי כל אותן פעולות שאינן נדרשות במובן הפיזי לנסיעה, אינן מהוות "שימוש".

ע"א 5470/18 שלמה חברה לביטוח בע"מ נ' פלונית –
"הטעם העיקרי לכך הוא השימוש של המשיבה ברכב לא היה "למטרות תחבורה".
ברע"א 8548/96 פדידה נ' סחר, חברה ישראלית לביטוח בע"מ, פ"ד נא (3) 825 (1997)
(להלן: עניין פדידה) החנה המבקש את משאיתו בחצר מפעל לצורך ביצוע תיקון כלשהו. הוא ירד מהמשאית, אך חזר תוך זמן קצר על מנת לקחת מצית שהשאיר במשאית ובעת ירידתו ממדרגות המשאית, נפל ונפגע. נקבע, כי אמנם עליה וירידה מרכב ממלאת אתר שימוש הלוואי התעבורתי, אך אין מדובר בשימוש ברכב למטרות תעבורתיות: "מכאן, שלא 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" (שם, בפסקה 6).
הלכת פדידה יפה לענייננו. בשני המקרים הרכב חנה והיה בעצירה מוחלטת, והניזוקים הגיעו אליו על מנת לקחת דבר מה. בעניין פדידה הניזוק נפגע בעת ירידתו מהרכב לאחר שכבר נכנס לרכב, ואילו בענייננו המשיבה נפגעה לאחר שפתחה את דלתו הימנית-אחורית של הרכב ואך רכנה פנימה. פתיחת הדלת והרכינה לתוך הרכב לא היו למטרה תעבורתית, כפי שבעניין פדידה, הירידה מהמשאית לאחר שנאספה ממנו מצית אינה מקיימת מטרה זו.

ע"א 2457/19 פלונית נ' כלל חברה לביטוח בע"מ

"המבחן לבחינת התקיימותה של מטרתה תחבורתית הוא המבחן התחבורתי, שעניינו בשאלה – האם השימוש שנעשה ברכב נופל בגדרו של סיכון תעבורתי (אליעזר ריבלין תאונת הדרכים – תחולת החוק, סדרי דין וחישוב הפיצויים 156 (מהדורה רביעית, 2012); עניין עוזר, בפסקה 29)).
במקרה דנן, המבקשת עלתה לאוטובוס כדי לוודא את המוכנות לנסיעה וכדי לאסוף את רשימת הנוכחות, שעה שהנהג המתין מחוץ לרכב. בנסיבות אלה, עלייתה לאוטובוס וירידתה ממנו לא היו קשורות לייעודו התחבורתי ולא חשפו אותה לסיכון תעבורתי, ולכן אין מתקיים לגביה התנאי של "למטרות תחבורה". הטענה שפעולותיה נועדו לאפשר את נסיעתם של התלמידים אינה רלוונטית, שכן אין בה כדי לשנות את העובדה שהשימוש הנדון אינו כרוך בסיכון תעבורתי.
בית משפט זה נדרש בעבר לעניין דומה, ופסק כי סריקה ביטחונית שערך נהג אוטובוס ברכבו עובר לתחילת הנסיעה אינה פעולה שנעשתה "למטרות תחבורה", אלא למטרות ביטחוניות ובטיחותיות (רע"א 9084/05 אג"ד בע"מ נ' ינטל, [פורסם בנבו] בפסקאות 10-11 (29.10.2007) (להלן: עניין ינטל)). בדומה, בדיקת נוכחות ווידוא מוכנות התלמידים לנסיעה הן פעולות שנועדו למניעת סיכונים שאינם תעבורתיים, כמו הותרת תלמיד מאחור. ניתן לומר כי עניין ינטל יפה למקרה שלפנינו על דרך של קל וחומר...".

13. לאו המפורט לעיל, נראה כי במועד האירוע לא עשו התובעת שימוש ברכב. הרכב חנה בחניית אוטובוסים, היה בעצירה. ואז הגית רכב צד ג' ופגע ברכב.

14. לאור האמור, הנתבעת סבורה כי על התובעות לפעול לצירוף נהג רכב צד ג' ומבטחיו.