



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בסי"ד  
תי"א 2248-01-17  
לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

התובע:

ד.י.א.

נגד

הנתבעים:

1. דוד שמעיה דודי בר טל  
2. שומרה חב' לביטוח בע"מ

נגד

צד ג':

הפניקס חברה לביטוח בע"מ

### פסק דין

#### רקע

לפני תביעה על פי חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשלי"ה- 1975 (להלן: " חוק הפלת"די").  
התובע, יליד 1977, עובד חברת סירוס אלקטרוניקה, נפגע בתאונה ביום 22.01.15, בזמן שעסק בתיקון הרכב שקיבל ממקום העבודה (להלן: "הפורד") בעזרת רכב חברו (להלן: "מזדה"). לאחר שחיבר את כבלי החתנעה בין המצברים של הרכבים, משך את כבל החאצה של המזדה ורכב המזדה קפץ קדימה ומחץ את התובע אל רכב הפורד.  
נתבע 1 הינו מר דוד בר טל נהג המזדה, נתבעת 2 "שומרה" מבטחת המזדה, וצד ג' הינה "הפניקס" מבטחת הפורד.  
התאונה הוכרה כתאונת עבודה על ידי המוסד לביטוח לאומי אשר קבע כי לתובע נכות משוקללת צמיתה בשיעור של 51.26% והפעיל את תקנה 15 בשליש כך שנכותו הצמיתה הכוללת נקבעה בשיעור של 69% במלי"ל.  
הצדדים חלוקים בעניין האחריות לנוקי התובע ולעניין גובה הנזק.  
הצדדים הגישו תחשיבי נזק בהסתמך על קביעות המלייל ומשסירב התובע להצעת הפשרה מטעם בית המשפט, נקבע התיק להוכחות.  
בין לבין, נקבע התיק לשיבת פישור ביום 10.11.19 אך התובע לא הגיש תגובתו להצעת כב' השופטת סיגל דומניץ סומך שהוצעה בישיבה.



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בס"ד  
תי"א 2248-01-17  
לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

דיון ההוכחות התקיים בהקלטה ביום 13.07.20. בו העידו התובע ורעייתו מטעם התביעה ומר דוד שמעיה בר טל מטעם ההגנה. הצדדים הגישו סיכומיהם בכתב. פסק דיני זה יהיה תמציתי כהנחיית תקנה 129 (ב) לתקנות סדר הדין האזרחי תשס"ח – 2018, שנכנסו לתוקף (בשעטו"ב) ביום 1.1.21.

### טענות הצדדים

לטענת התביעה, מאחר והתובע לא עשה שימוש ברכבו, הרי שהתאונה אינה תאונה מעורבת ונזקי התאונה על נתבעת 2 בלבד, ובמידה וסכום הנזק שיפסק יבלע בתוך תשלומי המלל הרי שלתובע זכות לקבל 25% מנזקו. ב"כ נתבעת 2 המלומד טוען כי התובע השתמש ברכב והרכיב הנכון בהגדרה הינו "נסיעה". התובע החל בנסיעה בעלותו לרכב בפעם הראשונה ולמרות ההמתנה לסיוע, הנסיעה לא הסתיימה. לחילופין השימוש נוגע לרכיב "תיקון דרך" שכן התובע עסק בתיקון דרך ועומד במבחנים שקבעו בפסיקה ובמיוחד במבחן תעבורתי התקף להיום. התובע נחשב משתמש ברכב שכן הינו נהג הרכב ומתקיימים מבחני השליטה. משכך רק צד ג' אחראי לנזקי התובע לפי סעיף 3א' לפלת"ד.

לאחר הגשת הסיכומים הפנה ב"כ נתבעת 2 את בית המשפט לע"א 6990/19 פלונית ג' איילון חברה לביטוח בע"מ (05.11.20) שנדון בבית משפט העליון ולטעמו יש בתוצאה (תשלום הפיצוי) בכדי לתמוך בטענותיו.

לחילופין טוען ב"כ הנתבעת כי גם אם נניח שהתובע הינו הולך רגל הרי שנעשה שימוש ברכב, שכן הרכב חנה ברחוב בצד שמאל במקום אסור, ובמקרה כזה מאחר ושהה מחוץ לרכב והתאונה מעורבת בין שתי מכוניות אזי עלות נזקי התובע אמורה להתחלק בין הנתבעים וצד ג', לפי סעיף 3 ב' לפלת"ד.

לטענת ב"כ התובע המלומדת, התובע לא השתמש ברכב, שכן הרכב עדיין לא נסע, חלף זמן מאז ניסיון ההתנעה הראשון ועד שחברו הגיע, ולכן המקרה אינו נופל בהגדרת טיפול דרך.

לעניין החזקה חניה במקום אסור/ מסוכן טוענת ב"כ התובע כי מדובר בהרחבת חזית אסורה, ולגופו של ענין, מדובר בהרחבת חניה רחבה מאוד, ובכביש ללא מוצא ומשכך אין מדובר בחניה הגורמת לסיכון תעבורתי.



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בס"ד

ת"א 2248-01-17

לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

צד ג' מצטרף לתובע בטענותיו לעניין החבות ומוסיף כי התובע לא נפגע כמשתמש ברכבו כי המבחן שנסיעה מתחילה עם כניסה לרכב כבר נדחה ולכן כניסתו לרכב בבוקר לא היוותה תחילת נסיעה.

משלא התחילה נסיעה גם הגדרת תיקון דרך אינה חלה על המקרה.

לעניין טענת חניה אסורה, טוען ב"כ צד ג' המלומד כי חנית הרכב ברחבת החניה לא היוותה סיכון תחבורתי ומשכך לא עומד בהגדרת חניה אסורה.

ב"כ צד ג' טוען כי הודעת צד ג' נשלחה ללא כל בסיס עובדתי או משפטי וגרמו לצד ג' הוצאות מרובות ומבקש מבית המשפט להטיל על הנתבעים הוצאות משפט ושכ"ט משמעותי.

השאלות העומדות בפנינו הן: האם, מתי ובאיזה אופן התחיל השימוש ברכב התובע, ומה מעמדו של התובע.

### דיון והכרעה

#### סיכום עובדתי

כפי העולה מחומר הראיות בתיק, התובע השתמש דרך קבע ברכב שקיבל מהעבודה (רכב דוקאטו) רכב זה התקלקל ולכן סופק לו רכב חלופי (פורד) בבעלות המוסך (משה גמרו) והמבוטח על ידי משה גמרו. רכב הפורד נמסר לתובע במשרדי החברה על ידי שחר, קצין הרכב של החברה (עמ' 39 ש' 21 לפרוט' מיום 13.07.20). התובע החנה את רכבו ערב לפני התאונה ברחוב שהינו שילוב של רחבת חניה ורחוב ללא מוצא, מול ביתו.

בבוקר יום התאונה הגיע התובע לרכב, ניסה להתניע אך נוכח כי המצבר ריק והרכב לא מגיב. התובע התקשר למקום עבודתו ל"נריה מהמחסן" ומשם נמסר לו "שיסתדר העיקר שיגיע למשרדי החברה". התובע התקשר לחברו דוד בר טל שיגיע לסייע בידו להניע את הרכב עם כבלים, פתח מכסה מנוע, סגר את דלת הרכב, הרים מכסה מנוע והמתין לחברו כחצי שעה עד בואו.

בחקירתו התברר כי יתכן ואף עלה לביתו במשך הזמן הזה, ואשתו העידה כי יתכן שכך היה אך אינה זוכרת. מר דוד בר טל העמיד את רכב המזדה, כך שחזית רכבו אל מול חזית רכב התובע השאיר את המנוע פועל ובהילוך נסיעה, כשידית הבלם יד משוכת, פתח את מכסה המנוע ובשלב מסוים יצא מרכבו. (עמ' 59 ש' 13 לפרוט').



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בסי"ד

ת"א 2248-01-17

לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

התובע תרים את מכסה המנוע של רכב המזדה, חיבר את חבליים בין שני המצברים ולאחר מכן משך את כבל ההאצה של רכב המזדה. התובע טען שעשה זאת מתסיבה שגודלו של המצבר של המזדה הינו 65 אמפר ואילו מצבר הפורד 95 אמפר ובשל כך היה צורך להטעין את המצבר של הפורד כ-10 דק בטרם ינסה להניע, וכדי לתת יותר כוח למצבר משך את כבל התאוצה של המזדה. כתוצאה מפעולה זו קפץ רכב המזדה פעמיים כאשר בפעם הראשונה התובע הסתובב כמעט ואז משך בשנית ובקפיצה השנייה רכב המזדה מחץ אותו לרכב הפורד. (עמ' 14 ש' 26 ובהמשך עמ' 43 ש' 19 לפרוט').

למעט ענין מסירת הרכב החלופי אין מחלוקת בין הצדדים ועדויותיהם של עדי התביעה נשמעות מהימנות בעיני ומשכך נראה כי כך היו פני הדברים.

לענין טענת הרכב החלופי כרכב מעביד טוענת התגנה כי לא הובאו העדים שהוזמנו לכך ואף לא הוגשו מסמכים המאשרים את גרסת התובע, זאת על אף שזומנו העדים על ידי התגנה והחגנה אף קיבלה הזדמנות להגיש את מסמכי מסירת הרכב ולזמן את העדים שנית, כך שלענין זה קיימת רק עדותו של התובע. אמנם אין אסמכתא המאשרת כי רכב זה הינו רכב שנמסר לחברה לשימוש של התובע והעדים שיעלו להעיד על כך לא זומנו אך זוהי גרסתו של התובע ושל צד ג' וכך גם עולה מחקירתו של ידי החוקר מטעם הנתבעת ואיני רואה שיש לקבוע אחרת.

### הכרעה משפטית

הפלוגתא העיקרית בעניינו נסובה על השאלה האם נכלל השימוש ברכב התובע בגדרה של תאונת דרכים, כהגדרתה בסעיף 1 לחוק הפלת"ד:

**"תאונת דרכים" - מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה; ידאו כתאונת דרכים גם מאורע שאירע עקב ... וכן מאורע שנגרם עקב פגיעת ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו".**

הגדרת ה"שימוש" בחוק הפלת"ד הנה כלהלן:

**"שימוש ברכב מנועי" - נסיעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידה ממנו, החנייתו, דחיפתו או גרירתו, טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו, ..."**

הגדרת ה"שימוש" מפרטת מספר מצבים אשר התרחשותם מהווה שימוש ברכב מנועי, וביניהם "נסיעה" "כניסה לתוכו או ירידה ממנו" "טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב".



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בס"ד  
ת"א 2248-01-17  
לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

המחוקק נמנע מלהגדיר את פרשנות המונחים הללו וחשאייר את מלאכת הפרשנות לבתי המשפט, אשר תעשה בהתאם לתכלית החקיקתית שביסודו של תיקון מספר 8 לחוק הפלת"ד ובהתאם לכללי הפרשנות הנוהגים והשכל הישר.

ברע"א 9084-05 אג"ד בע"מ נ' ינטל (29.10.07) נדחתה הגישה המרחיבה שניתנה עד אז בפסיקה למושג נסיעה, ונקבע כי ההבחנה בין שימוש עיקרי לשימוש לוואי, שנועדה להרחיב את הגדרת שימוש ברכב, שוב אין לה נפקות.

ברע"א 5099-08 נביל נ' הדר חברה לביטוח (04.02.09) חזר בית המשפט העליון על גישה זו וקבע כי כאשר חנהג הגיע ליעדו ודומם את המנוע הסתיימה הנסיעה.

על מנת שנוכל לקבוע כי המדובר ב"תיקון דרך", יש להשתכנע שהטיפול ברכב עומד במבחן הסיכון התעבורתי של שימוש ברכב (ראו: י' אנגלרד, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, עדכון משולב, תשנ"ו, 77-76; ע"א 8061/95 עוזר נ' אררט, פ"ד נ(3) 532, 565).

ברע"א 8061/95 עוזר נ' אררט התקבלה הבחנה בין "טיפול-בית" לבין "טיפול-דרך". בבואנו לתת פירוש למונחים שבחוק, עלינו "להתאים את מהותם של השימושים העיקריים ושימושי הלוואי לפרטי ההגדרה של הדיבור "שימוש" ולמבחן התעבורתי המונח ביסוד "ההגדרה הבסיסית".

ברע"א 4469/95 דראושה נ' אררט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 475 נקבע כי ה"טיפול" הוא "טיפול-דרך" אם הוא "נועד למנוע או להקטין את הסיכון התעבורתי והוא נעשה אגב הנסיעה או לצורך המשכתה המיידית".

לשם הכרעה בסוגיה דנן, יש לעמוד בכמה מבחנים, הראשון ביניהם, מבחן הגיאוגרפי, על-פי מבחן זה "טיפול דרך" חייב להיעשות בדרך במובנה הגיאוגרפי, ומשום כך טיפול הנעשה בבית או בחצרים של מקום העבודה אינו "טיפול דרך" (רעא 5099/08 חסן נביל נ' הדר חברה לביטוח בע"מ עמוד 8).

יוצא מכך כי תיקון דרך מחייב כי תחל נסיעה כהגדרתה בפסיקה וכל תיקון או טיפול הנעשה לפני או אחרי הנסיעה יוגדר כתיקון או טיפול בית שאינו נכלל בהגדרת השימוש ברכב.

מבחן נוסף הוא מבחן הזמן. מבחן זה קושר בין פעולת הטיפול ברכב לפעולת הנסיעה בו. רק טיפולים הנעשים בסמיכות לפעולת הנסיעה (או במהלכה) מהווים "טיפול דרך". המבחן השלישי הוא מבחן המהות, הבוחן את סוג הטיפול שבוצע ברכב.



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בס"ד

ת"א 2248-01-17

לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

בעניין חסן חני"ל נקבע (בעמ' 9) בזו הלשון:

**" תיקון וטיפול שצפוי מכל נהג ברכב לעשותו ואין מצפים ממנו להזמין בעל מקצוע לתיקון כזה או להביא את הרכב למוסד לשם תיקונו. החלפת גלגל, מילוי מים, הוספת שמן, החלפת נורה ואולי גם החלפת 'חגורה' הם טיפולים ותיקונים שנהגים נוהגים לעשות בעצמם, ולא נזקקים בהם למוסכים דווקא"**

מבחן אחרון נוסף, הוא מבחן "הבודי", אשר קובע כי טיפול הדרך חייב להתבצע ברכב עצמו, או באחד מרכיביו (ע"א (מחוזי חיפה) 242/08 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' שביט (13.11.2008)).

ברע"א 9136/17 פלוני נ' פלוני (04.03.18) צויין בהאי לישנה:

**"סיכום הדברים עד כה מעלה כי פרשנותו של המנוח "שימוש" ברכב מנועי, כחלק מהגדרתה של "תאונת דרכים", עבר תמורות משמעותיות. תחילתה של הדרך הייתה בפרשנות המרחיבה שניתנה בפסיקה למנוח זה, פרשנות אשר נשמרה אף לאחר תיקון מס' 8 אשר נועד לצמצמה. מגמת הצמצום של הגדרת השימוש החלה עם פסיקתו של המשנה לנשיאה (כתוארו אז) א' ריבלין בעניין ינטל, ובהמשך התבססה מגמה זו בפסיקה של הערכאות הדיוניות כמפורט בהרחבה לעיל. פרשנות מצמצמת זו, לפיה אין עוד מקום לכלול בגדר המונח שימוש גם שימושי לוואי שאינם מנויים בהוראת סעיף 1 לחוק, היא הפרשנות המקובלת בפסיקת בתי המשפט בעת הזו, והיא אף עולה בקנה אחד עם לשון החוק ועם מובנו הפשוט, הטבעי והמקובל של המונח "שימוש" ברכב."**

### מן הכלל אל הפרט

אין חולק כי התובע נפגע ב"תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק הפלת"ד. המחלוקת בין הצדדים היא, האם יש לראותו כמשתמש בפורד בעת התרחשות התאונה – שאז תוטל האחריות לתאונה ולתשלום הפיצויים על מבטחת הפורד בלבד, או שמא רכב הפורד הוא "זירה" בלבד והתובע נפגע מרכב המזדה בלבד בהיותו הולך רגל – ואז תוטל האחריות לתאונה ולתשלום הפיצויים על מבטחת רכב זה. אפשרות נוספת היא כי מדובר בתאונה מעורבת שבה מעורבות הן הפורד והן המזדה, ואז משתתפות המבטחות של הרכבים המעורבים בתאונה, באחריות על נזקו של התובע.

לפיכך עלינו לבחון את השימוש שנעשה ברכב הפורד.



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בס"ד  
ת"א 2248-01-17  
לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריז) קליין

### "נסיעה"

השימוש הראשון המופיע בסעיף 1 לחוק הינו ה"נסיעה". כאמור המגמה כיום בפסיקה, לצמצם את היקפו של המונח נסיעה, ויש לכלול בתוכו רק פעולות הקשורות קשר ישיר וקרוב לצורך הנסיעה עצמה.

פעולות כגון עליה וכניסה לרכב וסיבוב המפתח לצורך התנעת הרכב הינן פעולות חובה בכל נסיעה, קשורות קשר קרוב לנסיעה, ועונות הן למבחן הייעודי של השימוש ברכב והן על פי הגישה התחבורתית שנתקבלה בתיקון ה 8 לחוק ומשכך נראה כי אין חולק כי אם הייתה מתרחשת תאונה במהלך אחד השלבים הללו התאונה הייתה נכנסת בגדרת של ההיגד "שימוש", "נסיעה" או "כניסה לרכב". אלא שהתובע לא הצליח להניע את הפורד, ה"נסיעה" לא התממשה. המנוע לא השמיע רעש ואף לא קפץ או קירטע. התובע ירד מהרכב כשמכסה המנוע פתוח, סגר את הדלת וכנראה אף עלה לביתו במהלך הזמן שבין ניסיון ההתנעת להגעת חברו. משכך אני סבור שהירידה הסתיימה, ושאל הייתה "נסיעה", נסיעה זו תמה. (ראה רעא 9136/17 פלוני נ' פלוני (04.03.18)).

התובע יצא מביתו, והמתין לחברו ליד הרכב. החבר הגיע ונעמד מול חזית הפורד. התובע חיבר את כבלי החשמל בין מצברי הרכבים ולאחר מכן משך בכבל התאוצה של המזדה במטרה להטעין את הפורד ובכך גרם למזדה שמנועה פעל ובהילוך נסיעה, לקפוץ קדימה. אני סבור שניסיון להטעין את הפורד לפני הנסיעה בעזרת כבלים מרכב אחר, אינה פעולה רגילה של התנעת רכב על ידי סיבוב המפתח כפי שעושים בכל נהיגה רגילה, ומשכך פעולת חיבור הכבלים וניסיון ההטענה של הפורד דומה יותר לטיפול או תיקון אך לא יכולה לבא בגדרת של "נסיעה".

### "תיקון דרך"

כפי שראינו לעיל התבחנה בין תיקון דרך ותיקון בית אינה פשוטה. תחילה נזכיר כי לאחר סיומה של ה"נסיעה" במהלך ניסיון ההתנעה הראשון, לא התחילה כל נסיעה חדשה, לא לפי המבחן הגאוגרפי ולא לפי המבחן התחבורתי, ואף לא כניסה או עליה לרכב. משלא התחילה נסיעה כמשמעותה בחוק ובפסיקה, ואף לא פעולה הקשורה קשר קרוב לנסיעה אלא פעולות תיקון או טיפול למטרת טעינת מצבר הרכב, אני סבור שיש להגדיר את פעולות התובע כתיקון בית או טיפול בית ומשכך הגדרת תיקון דרך לא מתקיימת במקרה דנן.



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בס"ד  
ת"א 2248-01-17  
לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

גם למבחן הסיכון התעבורתי אין הלימה במקרה שלנו משום שחטיפול לא נועד לצורך חקטנת סיכון אלא לאפשר התנעת הרכב.

### "חניה אסורה"

ברע"א 3436/09 ביטוח ישיר חברה לביטוח בע"מ נ' הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ (12.06.2009) נקבע בעמ' 7:

"כאשר קיימים מס' כלי רכב הקשורים לתאונה יש לקבוע את האחריות לפיצוי הניזוקים במספר שלבים: בשלב ראשון יש לבחון אם כלי הרכב הקשורים לתאונה נחשבים ככלי רכב מעורבים לפי הגדרת "תאונת דרכים" בס' 1 לחוק - הגדרה הדורשת, בין השאר, "שימוש" ברכב או התקיימות של אחת מהחזקות המרבות, וקש"ס בין ה"שימוש" או החזקה לתאונה. אם רק אחד מכלי הרכב הוא רכב מעורב, רק חברת הביטוח שביטחה אותו תהא אחראית לפצות את הניזוקים; בשלב שני, אם יש יותר מכלי רכב אחד המעורב בתאונה, יש לפנות לס' 3 לחוק כדי לקבוע מי מבין כלי הרכב אחראי לפצות את הניזוק. לשם כך יש לקבוע אם חלק מהניזוקים או כולם הם "נוסעים", ואותם תהא אחראית לפצות רק חברת הביטוח של הרכב שבו הם "נסעו". כאשר מדובר בנפגעים שאינם נוסעים, והתקיים מגע פיסי בין כלי הרכב או בין כלי רכב לניזוקים, חברת הביטוח של כלי הרכב חבות ביחד ולחוד לפי ס' 3(ב) לחוק."

נפסק כי כל אחת מן החזקות עומדת בפני עצמה, ובהתקיים יסודותיה של החזקה, ניתן לקבוע כי המקרה מחוזה תאונת דרכים (רע"א 8061/95 עוזר נ' ארט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 532, 555-556 (1996))

אחת הדרכים לקבוע כי רכב אכן היה מעורב בתאונת דרכים, היא השימוש בחזקה המרבה "חניה אסורה" מסעיף ההגדרות לחוק הפלתי"ד.

המונח "חניה אסורה", התפרש בפסיקה "כחניה במקום או באופן היוצרים סיכון תעבורתי, בין שמדובר בחניה מותרת על-פי דין ובין שמדובר בחניה שיש עליה איסור בדין" (ע"א 1675/06 ארט חברה לביטוח בע"מ נ' מנוה חברה לביטוח בע"מ (2007); רע"א 1953/03 הכשרת היישוב חברה לביטוח בע"מ נ' אדרי, פ"ד נח(1) 817 (2003).

ברע"א 1953/03 הכשרת היישוב חברה לביטוח בע"מ נ' אדרי, פ"ד נח(1) 817 (2003) בעמ' 817 – 818, נפסק ש (מתוך ה"רציו"):





## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בס"ד

ת"א 2248-01-17

לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

**א. (1) החזקה המרבה הקבועה בהגדרת "תאונת דרכים" שבסעיף 1 לחוק מתייחסת למאורע שנגרם עקב פגיעה ברכב שחנה "במקום שאסור לחנות בו" (להלן – החזקה המרבה). לעניין זה קבעה הפסיקה כי יש לקשור בין איסור החניה לבין יצירת סיכון תחבורתי (822ב).**

**(2) ייתכנו ארבעה מצבים אפשריים ביחס שבין חניה בניגוד לדין לבין זו המהווה סיכון תחבורתי:**

הראשון, מצב שבו החניה אסורה על-פי דין ואינה יוצרת סיכון תחבורתי. במקרה זה אין תחולה לחזקה המרבה. מצב שני ייתכן כאשר החניה אסורה על-פי דין ויש בה סיכון תחבורתי, שאז יש תחולה לחזקה המרבה. שלישית, כאשר החניה מותרת על-פי דין ואינה יוצרת סיכון תחבורתי. אף במצב זה אין תחולה לחזקה המרבה. רביעית, כאשר החניה מותרת על-פי דין, אולם יש בה סיכון תחבורתי. נסיבות המקרה הנדון מקיימות את המצב הרביעי, ויש לקבוע כי בהתקיים מצב זה חלה החזקה המרבה שבהגדרת "תאונת דרכים" לפי החוק (822ג – ה, 824א – ב, ה).

**ב. (1) יש לפרש את המונח "חניה אסורה" שבחזקה המרבה כחניה במקום או באופן היוצרים סיכון תחבורתי בין שמדובר בחניה מותרת על-פי דין ובין שמדובר בחניה שיש עליה איסור בדין. הקריטריון ל"חניה במקום שאסור לחנות בו" צריך להיות הסיכון התחבורתי אשר חניה כזאת יוצרת. אמנם, בדרך-כלל המונח "איסור" מכוון לאיסור נורמטיבי, היינו איסור על-פי דין, אולם כאשר בוחנים את תכלית החוק עולה כי הוא אימץ את מבחן "הסיכון התחבורתי" כמבחן הקובע לעניין "חניה אסורה" (824ה, 825א).**

**(2) כך, חניה תהא "חניה אסורה" גם במקרה שאין במקום שלט או תמרור האוסר חניה, אולם עצם החניה במקום זה מהווה סיכון תחבורתי. לעומת זאת חניה במקום שאינו מהווה סיכון תחבורתי לא תיחשב "חניה אסורה" גם אם יש במקום שלט האוסר חניה במקום זה. אמנם, האיסור שבדין יכול לשמש במקרים רבים אינדיקציה לכך שבחניה גלום סיכון תחבורתי ולהפך, אולם אין להסתמך באופן בלעדי על תקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן – התקנות) לעניין הקביעה כי החניה גרמה לסיכון תחבורתי, ויש לקבוע זאת על-פי נסיבותיו של כל מקרה (825ב)."**

במקרה של אדרי הרכב חנה בדרך בין עירונית וחנה ע"פ דין. במקרה שלנו הרכבים חנו ברחוב רחב ללא מוצא משולב בחניה אשר לא הוכח כי עמד משמאל לכביש בכביש שאינו חד סטרי אלא לכל היותר עמד משמאל לתמונה. לא הוכח כי הרכב חנה בניגוד לתנועה. ובכל זאת עדיין עלינו לקבוע האם יצר בחנייתו סיכון תעבורתי.

בחמשך פסח"ד אדרי דלעיל נכתב:



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בס"ד

ת"א 2248-01-17

לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

**"...חניית רכב בשולי הכביש בדרך בין-עירונית כבנסיבות דנן יוצרת סיכון תחבורתי. אמנם, חניית הרכב שבו ישב הנפגע הייתה מותרת בנסיבות המקרה על-פי דין בשל תקנה 69(ה) לתקנות, המתירה להחנות רכב בשולי הכביש בדרך שאינה עירונית כאשר הרכב יצא מכלל פעולה, אולם יש בחניה כזו סיכון תחבורתי, הגלום בכל חניה בשולי דרך בין-עירונית. לעניין זה אין חשיבות שלא החניה בשולי הכביש היא שהייתה "הסיבה המכרעת" לתאונה דנן אלא סטיית הרכב הפוגע. היות שהרכב במקרה הנדון חנה במקום היוצר סיכון תחבורתי, יש לקבוע כי חלה החזקה המרבה..."**

ובהמשך נכתב ש :

**"...בספרות ובמסיקה הובהר לעניין מבחן הסיכון התחבורתי, כי אין צורך להידרש לבחינה קונקרטיה האם המיקום הספציפי בו חנה הרכב במקרה מסוים יצר סיכון תחבורתי, אלא די בכך שחניית רכב באותו מקום, למשל, בשולי הכביש בדרך בין-עירונית, ככלל יוצרת סיכון תחבורתי בתור שכזה".**

אשר על כן בענייננו עלינו להחליט האם חניה כמו זו של הפורד מהווה סיכון תעבורתי. כפי שראינו בעניין אדרי אין לנו צורך לבדוק האם הסיבה המכרעת לקרות התאונה היא החניה האסורה או כי גרמה להפרעה לתנועה.

לדידי בנסיבות שלפנינו ניתן לומר כי חנייה לצד הדרך בכביש דו נתיבי רחב משולב חניה בעיר ולא בדרך בין עירונית, אינו יוצר סיכון תעבורתי.

גם אם נאמר כי חניה שכזו יוצרת סיכון תעבורתי עלינו לשאול האם קיים קשר סיבתי בין הסיכון התעבורתי שבחניה לבין התממשות הנזק.

לאחר בחינת הרכיבים העובדתיים הנדרשים להתקיימותה של החזקה, קרי לאחר שנבחנה השאלה האם החניה היא אסורה בשל הסיכון התחבורתי הגלום בה, יש להוסיף ולבחון האם בנסיבות המקרה מתקיים קשר סיבתי משפטי בין החנייה האסורה לבין הנזק. דרישה זו, נובעת מהתנאי "מאורע שנגרם עקב פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו", שבסעיף 1 (ראו רע"א 7501/11 יוני אברמוב נ' מיטל בכר (06.03.12), ע"א 1675/06 אררט חברה לביטוח בע"מ נ' מנוה חברה לביטוח בע"מ, (31.10.07) ובמילים אחרות האם התממש הסיכון אותו יצרו הרכבים בחנייתם. (ראו ע"א 4430/12 הכשרת היישוב חברה לביטוח בע"מ נ' סלימאן אלעסווי (01.07.14), ע"א 201/13 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' מדינת ישראל (11.05.15)).



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בסי"ד  
תי"א 2248-01-17  
לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

הסיכון שנגרם בחנייה האסורה הוא שרכבים לא יצליחו לעבור יתנגשו ברכבים החונים ואנשים יפגעו מכך. לא זה הסיכון שהתממש במקרה שלפנינו, ואיני רואה כל קשר סיבתי בין חניה בעלת סיכון תעבורתי לבין התאונה שבפנינו.

לפיכך אני סבור כי לא חלה החזקה המרבה חניה אסורה.

משקבענו כי רכב הפורד לא השתתף בתאונה הרי שהודעת צד ג' נדחית ואנו פטורים מלהכריע בשאלה האם הפורד נחשב "רכב מעביד", ועל הנתבעים בלבד לשאת בעלות ניזוקו של התובע.

מקובלות עלי טענות התובע וצד ג' על כי אין מקום לחסתמך כחוא זה על תהפניה לע"א 6990/19 פלוגית נ' איילון חברה לביטוח בע"מ (05.11.20), שכן נסיבות המקרה שם שונות, שם המנוע כבר היה מונע וכן הנזק נגרם לתובע מרכבו של נתבע 1 ולא מרכבו שלו כך שלא ניתן להסיק מכך דבר לעניין מגמת הפסיקה בבתי המשפט.

### חישוב הנזק

כאמור, התאונה הוכרה כתאונת עבודה על ידי המוסד לביטוח לאומי אשר קבע כי לתובע נכות משוקללת צמיתה בשיעור של 51.26% בגין נזק לכלי הדם ברגל שמאל (40%), צלקת מכערת ומכאיבה (5%), נכות נפשית (10%) ופגיעה עצבית (5%). בהתאם לסעיף 6 ב' לחוק הפלת"ד קביעה זו מתייבת לעניינינו ונכותו הרפואית הצמיתה של התובע הינה בשיעור 51.26%.

### נכות תפקודית

לאחר שעיינתי ושקלתי את טענות הצדדים, ומונחה על ידי הפסיקה לפיה בדרך כלל הנכות הרפואית משקפת נאמנה את הנכות התפקודית, ומשלא מצאתי טיעונים כבדי משקל בכדי לחרוג מכך לחומרא או לקולא (ראה למשל ע"א 3049/93 גירגיסיאן נ' רמזי ואח' פ"ד נב(3) 792), הנני קובע כי נכותו התפקודית של התובע בעקבות התאונה תהה דומה לנכויות הרפואיות (העיגול נובע מהפחתה בצלקת), קרי 50%.

### הפסדי שכר לעבר



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בס"ד

ת"א 2248-01-17

לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריז) קליין

התובע טוען כי עבד כשכיר ועצמאי, הפער בין דוחות המע"מ לדוחות השנתיים של מס הכנסה מוסבר במכתבה של רו"ח שבתחילת השנה היה התובע עוסק פטור ולכן לא הופיעו סכומים אלו בדוחות המע"מ וכי יש לחשב את בסיס השכר לפי 5,969 ₪ כשכיר ועוד 9,028 ₪ כעצמאי ובסה"כ 14,997 ₪ ובסה"כ הפסדי שכר לעבר 927,804 ₪ הכוללים 410,261 ₪ מהוונים להיום עבור תקופת שיקום של 27 חודשים. לגבי התקופה מתום הלימודים ועד ליום החישוב ובמשך 16 חודשים, חישב התובע 116,117 ₪.

הנתבעת טוענת, כי לא ניתן לחבר את נתוני השתכרותו השנתיים כעצמאי ביחד עם השתכרותו כשכיר, שכן התובע לא עבד במקביל בשתי עבודות, ולעניין עבודתו כעצמאי לא ניתן להתחשב רק בשנה אחת אלא יש להתייחס לכמה שנים, ומציע להעמיד את בסיס השכר על סך 8,000 ₪ לחודש. בסה"כ חישב ב"כ הנתבעת את הפסדי השתכרותו של התובע לעבר בסכום של 214,000 ₪.

מדוחות התובע לשנת 2015 עולה, כי התובע השתכר סכום של 20,496 ₪ המתייחס כפי הנראה לשלושת השבועות הראשונים של השנה עד למועד התאונה.

אני סבור כי יכול אדם לעבוד בשתי עבודות ויש האוחזים גם בשלוש משרות ואף יותר אך יש גם טעם מסוים בטענות ההגנה בכך שהכנסות מעבודתו בשתי המשרות לא יהיו בגובה סכומיהן כשתי עבודות במשרה יחידה וסבור כי יש לשלם הפסדי השתכרות גם עבור תקופת השיקום.

משעיינתי בדוחות שהגיש התובע אני סבור כי יש לקבוע את גובה השתכרותו עובר לתאונה כעצמאי בסכום של 8,000 ₪ וכשכיר בסכום של 6,000 ₪.

משכך אני סבור כי יש לחשב את הפסדי השתכרותו של התובע לעבר בסך 720,500 ₪, לפי חישוב כדלקמן:

### עבודה כשכיר

1. רופא תעסוקתי קבע כי התובע אינו כשיר לעבודה עד ליום 15.06.16. לפיכך הפסדי

שכר מלאים לתקופה שמיום התאונה ועד ליום 15.06.16 שה"כ 17 חודשים X 6,000 ₪ = 102,000 ₪.

2. בתקופת הביניים שמתום כושר ועד ליום 01.03.17, יום תחילת הלימודים - 8.5

חודשיים X 6,000 X 50% = 25,500 ₪.



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בסי"ד

תי"א 2248-01-17

לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

3. הפסדי השכר בתקופת השיקום במשך 27 חודשים  $6,000 \times 81,000 =$  ₪.

4. מסיום הלימודים ביום 30.06.19 ועד היום 18 חודשים  $6,000 \times 50\% = 54,000$  ₪.

₪.

סה"כ הפסדי השתכרות לעבר כשכיר – 262,500 ₪.

### עבודה כעצמאי

1. רופא תעסוקתי קבע כי התובע אינו כשיר לעבודה עד ליום 15.06.16. לפיכך הפסדי

שכר מלאים לתקופה שמיום התאונה ועד ליום 15.06.16 סה"כ 17 חודשים  $8,000 \times$

₪ = 136,000.

2. בתקופת הביניים שמתום כושר ועד ליום 01.03.17, יום תחילת הלימודים - 8.5

חודשיים  $8,000 \times 50\% = 34,000$  ₪.

3. הפסדי השכר בתקופת השיקום במשך 27 חודשים  $8,000 \times 216,000 =$  ₪.

4. מסיום הלימודים ביום 30.06.19 ועד היום 18 חודשים  $8,000 \times 50\% = 72,000$  ₪.

₪.

סה"כ הפסדי השתכרות מעבודתו כעצמאי 458,000 ₪.

### הפסדי שכר לעתיד

התובע חישב את הפסדי כושר השתכרותו לעתיד כעצמאי עד לגיל 70 וכשכיר עד לגיל 67 ובסה"כ הגיע לסכום של 2,329,603 ₪.

הנתבע טוען כי התובע זנח את חלומו להיות עצמאי וחציע לחשב את הפסדי כושר השתכרותו של התובע עד לגיל 68 525,600 ₪ ולהוסיף 6.25% בגין פנסיה 32,850 ₪.

אולי ניתן היה לקחת בחשבון השבחת השכר לזידי, אולם התביעה לא פרסה בפניי בסיס עובדתי מספק באשר להשבחת השכר. משכך, אינני מתייחס לכך בפסק הדין.

חישוב הפסדי השכר לעתיד יעשה לפי הפרמטרים כלהלן:

1. פגיעה בכושר ההשתכרות – 50%.

2. שכר בסיסי קובע כשכיר – 6,000 ₪.

3. חודשי השתכרות לעתיד כשכיר 288.



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בסי"ד  
תיא 2248-01-17  
לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריז) קליין

4. מקדם היוון: 205.1240

להלן נוסחת החישוב:  $205.124 \times 6000 \times 50\% = 615,372$  ₪.

1. פגיעה בכושר ההשתכרות – 50%.
2. שכר בסיסי קובע כעצמאי – 8,000 ₪.
3. חודשי השתכרות לעתיד כעצמאי 324.
4. מקדם היוון: 221.8768

להלן נוסחת החישוב:  $221.8768 \times 8,000 \times 50\% = 887,507$  ₪.

סה"כ הפסדי השתכרות לעתיד 1,502,879 ₪.

### הפסדי פנסיה

לסכומי הפסדי השכר דלעיל יש להוסיף פיצוי נוסף בשיעור 12.5% בגין ההפסדים הסוציאליים, כולל פנסיה, שעתידים להיגרם לתובע כשכיר (ראו ת.א. 7470/05 מ.ט. ואח' נ' המגן בע"מ ואח', (14.11.11), ות.א. 621/06 יונס ואח' נ' ביטוח ישיר בע"מ ואח' (26.5.11), ובסה"כ 109,734 ₪.

### עזרת הזולת

התובע דורש בגין העזרה שקיבל מבני משפחתו סכום של 418,000 ₪ ואילו הנתבעת 2 טוענת כי התובע לא הציג כל ראיה בדבר הצורך בעזרת הזולת אך סבורה כי ניתן להציע סכום גלובאלי של 15,000 ₪ לעבר אך ללא פיצוי לעתיד.  
ככל שמדובר לעבר, אנו עוסקים בנוק מיוחד אשר יש לו הוכיחו בראיות של ממש (ע"א 327/81 ברמלי נ' חפוז פ"ד לח(3) 588, 580). יחד עם זאת, אי אפשר להתעלם ממצבו הרפואי והתפקודי של התובע כפי שאלו עולים מהמסמכים שצורפו לתיק בית המשפט. לפי הפסיקה (ע"א 151/84 שאדיה חורי נ' בית החולים "המשפחה הקדושה", מב (1) 779) עזרת בני משפחה מעבר למקובל (וזהו תיק בו אני מאמין שהעזרה חרגה מהמקובל בין בני משפחה) מצדיקה הענקת פיצוי בגין ראש נוק זה.



## בית משפט השלום בתל אביב - יפו

בס"ד  
תי"א 2248-01-17  
לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

אי לכך, הנני קובע כי בגין ראש נזק זה יש מקום לפיצוי התובעים, בסכום גלובלי בסך 100,000 ש"ח.

### הוצאות רפואיות ונסיעות

התביעה סבורה כי יש לפצות את התובע בגין ראש נזק זה בסך של 235,000 ₪ תוך שהיא מבססת חישובה על סך של 700 ₪ לחודש, בתוספת הוצאות מוכחות שהוגשה לתיק המוצגים יחד עם התיעוד הרפואי. הנתבעת מנגד סבורה, כי התובע קיבל סיוע מהמוסד לביטוח לאומי וכי אין לו הוצאות ניידות מיוחדות, שכן התובע נוהג ברכבו ומגיע בעצמו למחוז חפצו. לאחר עיון בטענות הצדדים, ובתיק המוצגים, תפצה הנתבעת את התובע בסכום גלובלי סביר של 30,000 ₪ בגין הוצאות רפואיות ונסיעות לעבר ולעתיד.

### כאב וסבל

הנתבעת תפצה את התובע, בגין ראש נזק זה, בסך מעוגל של 96,000 ₪, לפי חישוב: נכות צמיתה בשיעור 51.26% בתוספת 21 ימי אשפוז בהפחתת גיל ובצירוף הפרשי הצמדה וריבית.

סה"כ נזקו של התובע 2,559,113 ₪.

### ניכוי תשלומי המלל

מכל הסכומים שצוינו לעיל ינוכו תגמולי המל"ל בסך 3,313,487 ₪, כשהם משוערכים להיום וכוללים את דמי חשיקום, דבר שמביא לבליעת התביעה.

יחד עם זאת בעניינינו חל בסעיף 330 לחוק הביטוח הלאומי, קובע:

"(ג) הגיש הזכאי לגמלה תביעה לפיצויים נגד הצד השלישי, ובאותה שעה לא הוגשה תביעת המוסד לפי סעיף 328(א), והזכאי לגמלה הודיע למוסד על הגשת תביעתו, יהא הזכאי לגמלה זכאי לפחות ל- 25% מסך כל הפיצויים שנפסקו באותה תביעה.



**בית משפט השלום בתל אביב - יפו**


בס"ד  
תי"א 2248-01-17  
לפני כבוד השופט בכיר מנחם (מריו) קליין

(ד) הודעה כאמור בסעיפים קטנים (ב) ו-ג) תישלח בדואר רשום,  
תוך זמן סביר שיאפשר דיון מאוחד בתביעות המוסד והזכאי  
לגמלה."

לאור סעיף 330 ג' לחוק הביטוח הלאומי תשלם הנתבעת 25% מסך הנזק לתובע בסך  
2,559,113 ₪ בצירוף הוצאות משפט ושכ"ט עו"ד בשיעור 15.4%. מסכום זה יש להפחית את  
הסכום ששולם לתובע כתשלום תכוף, בסך 84,146 ₪, כשהוא משוערך להיום.  
כאמור, הודעת צד ג' נידחת והנתבעים ישלמו לצד ג' הוצאות משפט בגין החליך ובנוסף  
שכ"ט עו"ד בסך 70,000 ₪.

**המזכירות תמציא פסק דין זה לצדדים בדואר רשום**

ניתן היום, כ"ח טבת תשפ"א, 09 ינואר 2021, בהעדר הצדדים.

  
מנחם (מריו) קליין, שופט בכיר