

**בית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים**

**ע"א 6936/11**

**ע"א 7378/11**

לפני :  
כבוד השופטת ע' ארבל  
כבוד השופט י' דנציגר  
כבוד השופט א' שהם

המערערים בע"א 6936/11 :  
1. המגן חברה לביטוח בע"מ  
2. אבנר איגוד לביטוח נפגעי רכב בע"מ

המערער בע"א 7378/11 : פלוני

נ ג ד

המשיבים בע"א 6936/11 :  
1. פלוני  
2. רמניר בע"מ  
3. כלל חברה לביטוח בע"מ

המשיבים בע"א 7378/11 :  
1. המגן חברה לביטוח בע"מ  
2. אבנר איגוד לביטוח נפגעי רכב  
3. רמני בע"מ (משיבה פורמלית)  
4. כלל, חברה לביטוח בע"מ (משיבה פורמלית)

ערעורים על פסק דינו של בית המשפט המחוזי תל אביב  
מיום 21.07.2011 [בת"א 2017/05](#) [פורסם בנבו] שניתן על  
ידי כבוד שופט י' פרגו

תאריך הישיבה : ז' בתשרי תשע"ד (11.9.13)

בשם המערערים בע"א  
6936/11 ומשיבים 2-1  
בע"א 7378/11 :  
בשם המשיב 1 בע"א 6936/11  
והמערער בע"א 7378/11 :  
עו"ד י' דביר, עו"ד י' טויג  
עו"ד י' גוטמן

בשם המשיבים 3-2 בע"א  
6936/11 והמשיבים 4-3 בע"א  
7378/11 :  
עו"ד מ' רוזנברג

חקיקה שאוזכרה:

[חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975: סע' 1](#)

[פקודת הניזוקין \[נוסח חדש\]](#)

[תקנות סדר הדין האזרחי, תשמ"ד-1984: סע' 460\(ב\), 462](#)

[תקנות פיצויים לנפגעי תאונות דרכים \(חישוב פיצויים בשל נזק שאינו נזק ממון\), תשל"ו-1976](#)

מיני-רציו:

\* מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב נפילתו ממכולה המחוברת למשאית שייעודה לתובלה, כשמטרת העלייה למכולה הייתה לכסות את המטען בטרם הנסיעה, מהווה תאונת דרכים כהגדרתו בחוק הפלת"ד.

\* נזיקין – פיצויים לנפגעי תאונות דרכים – הגדרת תאונת דרכים

\* נזיקין – תאונת דרכים – שימוש ברכב

ערעור על פסק דין חלקי בגדרו נקבע כי לניזוק נגרם נזק כתוצאה מתאונת דרכים כהגדרתה בחוק הפלת"ד; וכן ערעור על פסה"ד, בגדרו נקבע סכום הפיצוי שעל המבטחות לשלם לניזוק בגין נזקיו. התאונה ארעה את עבד הניזוק כנהג משאית בחברת שינוע והפרדת פסולת. במסגרת עבודתו העמיס הניזוק מכולת פסולת על גבי משאית השייכת למעסיקתו. לאחר ההעמסה טיפס המערער על סולם שהיה מחובר למכולה במטרה למתוח את הברזנט שכיסה אותה. תוך כדי, ניתק שלב מהסולם והמערער נפל מהמכולה ארצה ונפגע בשתי ידיו. חברות הביטוח מערערות הן על פסק הדין החלקי, והן על פסק הדין הכספי. הניזוק (להלן גם המערער) מערער על פסק הדין הכספי.

ביהמ"ש העליון (מפי השופטת ע' ארבל בהסכמת השופטים י' דנציגר וא' שהם) דחה את הערעורים מהטעמים הבאים:

ההגדרה העיקרית לתאונת דרכים מונה מספר תנאים מצטברים, והרלוונטיים לענייננו הם – כי התקיים שימוש ברכב מנועי; כי השימוש נעשה למטרות תחבורה; וכי הנזק נגרם עקב אותו שימוש. כמו כן, קובע הסעיף הגדרת משנה לשימוש ברכב מנועי, תוך הגדרת חלופות עליהן יחול החוק, וכאלו שיוצאות מגדריו. שימוש עליו יחול החוק יכולה להיות "שימוש מוכר". החלופה הרלוונטית לענייננו היא החלופה של "כניסה לרכב".

כידוע, כניסה לרכב מתחילה ברגע שמתקיים מגע פיזי בין המשתמש לבין הרכב. בענייננו, אין חולק כי התקיים מגע פיזי בין הניזוק למכולה – בכך מתקיים השימוש המוכר של "כניסה לרכב". שכן, בחינת השימוש של כניסה לרכב צריכה להיעשות בראי אופי הרכב ותכליותיו, וכשמדובר במשאית תובלה יש להעמיד במוקד הבחינה את החשיבות והחיוניות של המכולה למימוש תכליתה של המשאית. משכל ייעודה של המשאית ככלי תחבורה גלום במכולת הפסולה המונחת עלייה, הרי שמכולה זו, מרגע שחברה למשאית, מהווה חלק בלתי נפרד ממנה.

אמנם, ניתן לומר כי עלייה על המכולה לצורך מתיחת כיסוי הברזנט היא גם פעולת לוואי של חריג הטעינה והפריקה, באשר היא נועדה להביא את תהליך הטעינה לסיומו, ומשכך הינה חלק אינטגרלי ממנו. ואולם, אף הנחה זו לא תביא לביטול הנפקות של ההכרה בפעולת המערער כ"כניסה לרכב".

הלכה היא כי אין בהתקיימות החריג של "פריקה וטעינה" כדי לשמוט את הקרקע תחת השימוש המוכר המתקיים במקביל.

למען הסר ספק ולמעלה מן הצורך, הובהר כי גם אם ניתן לסווג את פעולת המערער כשימוש מוכר נוסף מסוג "הינתקות או נפילה של חלק מן הרכב", אשר על פי הלכת ניר לי נסוג מפני חריג הטעינה והפריקה, אין הדבר גורע מקיומו של שימוש ה"כניסה" המתקיים בענייננו. היינו, שימוש ה"כניסה" גובר גם על שימוש של "הינתקות או נפילה".

כידוע, על מנת ש"כניסה לרכב" תענה להגדרת "תאונת דרכים", יש להראות כי השימוש ברכב נעשה "למטרות תחבורה". בענייננו, מטרת העלייה למשאית הייתה מתיחת הברזנט שנועד לכסות את המכולה, לאחר העמסתה. מבלי להידרש למעמדן של פעולות הפריקה וטעינה בהקשר זה, נפסק כי פעולה של כיסוי מטען ברכב תובלה, מקיים את התנאי של "מטרה תחבורתית". שכן, מטרת פעולה זו לשמור על שלמותו של המטען ולאפשר את הובלתו בבטחה. פעולה זו מסמלת את סיום תהליך הטעינה ותחילת תהליך ההובלה. מדובר בפעולה עצמאית שעניינה בהגשמת ייעודה של המשאית.

כן מתקיימים בעניינינו שני רכיבי הקשר הסיבתי הנדרשים (קשר סיבתי-עובדתי וקשר סיבתי-משפטי), בין השימוש שנעשה ברכב לבין הנזק שנגרם, היינו נפילתו של המערער מהמכולה.

אשר לרכיב העובדתי, נקודת המוצא היא כי נזקו של המערער נגרם עקב נפילתו מהמכולה במהלך עלייתו עליה. לולא עלה המערער על המכולה, הוא בוודאי לא היה נופל ונפגע. די בכך כדי לקבוע כי בנסיבות האירוע מתקיים קשר סיבתי עובדתי כנדרש.

כמו כן, מתקיים בעניינינו רכיב הקשר הסיבתי המשפטי. המבחן שנקבע בפסיקה לקיומו של קשר סיבתי משפטי בכל הנוגע לתאונות דרכים הוא מבחן הסיכון, כשלתוכו משולב מבחן השכל הישר. לפי מבחן הסיכון, רכיב זה מתקיים אם הסיכון שהתממש הוא סיכון עימו נועד חוק הפל"ד להתמודד ואשר בגינו ביקש להטיל אחריות. לאחר תיקון 8 לחוק, אשר אימץ את המבחן התחבורתי כמבחן תכליתי המנחה את מכלול הוראות חוק הפל"ד, אין ספק כי הסיכון מפניו נועד החוק להגן הוא סיכון תחבורתי; לאור מבחן השכל הישר, קשר סיבתי משפטי לא יתקיים מקום בו הקשר בין השימוש ברכב לסיכון שהתממש הוא מקרי בלבד, כך שהשימוש התחבורתי שנעשה ברכב לא תרם תרומה רלוונטית וממשית להתרחשות הנזק, אלא שהרכב היווה אך זירה להתרחשות התאונה. בנסיבות האירוע, נפילתו של המערער מן המכולה נופלת לגדרי הסיכון התחבורתי שנוצר אגב עליית המערער למשאית.

לאור המקובץ, המסקנה היא כי נפילת המערער במקרה דנן היא מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי, הוא כניסה לרכב, למטרות תחבורה. על כן, האחריות לנזקיו של המערער והחובה לפצותו, מוטלות על חברות הביטוח. לפיכך ערעורן על פסק הדין החלקי נדחה.

כן נדחו הערעורים על פסק הדין הכספי. הלכה היא כי התערבותה של ערכאת ערעור בגובה הפיצוי שנקבע היא מצומצמת, ותיעשה רק אם נמצאה טעות בולטת בפיצוי שנפסק. בראי הלכה זו, לא נמצא להתערב בפסה"ד.

## פסק-דין

השופטת ע' ארבל:

לפנינו ערעור על פסק דין חלקי של בית המשפט המחוזי בתל-אביב-יפו ב-

ת"א 2017/05 [פורסם בבנו] מיום 17.6.2008 (כב' השופטת צ' ברון) בגדרו נקבע כי

למערער נגרם נזק כתוצאה מתאונת דרכים כהגדרתה ב**חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, התשל"ה-1975 (להלן: חוק **הפלת"ד** או החוק); וכן ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל-אביב-יפו מיום 21.7.2011, אשר תוקן בפסק דין מיום 4.1.2012 (כב' השופט י' פרגון), בגדרו נקבע סכום הפיצוי אותו על המערערות בע"א 6936/11 והמשיבות 1-2 **בע"א 7378/11** [פורסם בנבן] לשלם למערער בגין נזקיו. נוכח העובדה שהערעורים מעוררים שאלות עובדתיות ומשפטיות משותפות, הוחלט לדון בהם במאוחד.

רקע והליכים

1. ענייננו בתאונה שארעה ביום 17.10.2001. המערער **בע"א 7378/11** [פורסם בנבן] והמשיב 1 בע"א 6936/11 (להלן: הניזוק או המערער), עבד אותה עת כנהג משאית בשירות המשיבה 3 בע"א 7378/11 והמשיבה 2 בע"א 6936/11, חברת שינוע והפרדת פסולת (להלן: המעסיקה). במסגרת עבודתו בשירותיה של המעסיקה ובחצרה, העמיס הניזוק מכולת פסולת על גבי משאית השייכת למעסיקה. לאחר ההעמסה טיפס המערער על סולם שהיה מחובר למכולה במטרה למתוח את הברזנט שכיסה אותה. בהגיעו לשלב האחרון בסולם ניתק השלב ממקומו והמערער נפל מן המכולה ארצה. כתוצאה מהנפילה המערער נפגע בשתי ידיו. בעקבות פגיעתו הגיש המערער תביעה בבית המשפט המחוזי נגד המעסיקה וחברת הביטוח שלה אשר מבטחת בין השאר תאונות עבודה (להלן ביחד: המשיבות) – בהתבסס על עילה מכוח **פקודת הניזוקין** [נוסח חדש]. זמן מה לאחר מכן הגיש המערער תביעה מתוקנת במסגרתה התווספה עילת תביעה מכוח חוק **הפלת"ד**. לתביעה המתוקנת צירף המערער כנתבעות את המערערות בע"א 6936/11 והמשיבות 1-2 **בע"א 7378/11**, [פורסם בנבן] המבטחות של המשאית (להלן: חברות הביטוח).

2. ביום 17.6.2008 ניתן פסק דין חלקי (כב' השופטת צ' ברון), שקבע כי האירוע הוא בגדר "תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק **הפלת"ד** וחייב את חברות הביטוח בפיצוי המערער בהתאם לחוק (להלן: פסק הדין החלקי). משכך, ונוכח עקרון ייחוד העילה, דחה בית המשפט המחוזי את התביעה נגד המשיבות, מבלי לדון בה לגופה. בפסק דין מיום 21.7.2011 קבע בית המשפט המחוזי (כב' השופט י' פרגון) את סכום הפיצוי שעל חברות הביטוח לשלם למערער בגין נזקיו (להלן: פסק הדין הכספי). עקב בקשה שהוגשה על ידי חברות הביטוח לתיקון טעות סופר, תוקן פסק הדין הכספי כך

שהופחתו הסכומים שנקבעו כתוצאה מטעויות חישוב טכניות של המע"מ והיוון הפיצוי.

בית המשפט המחוזי

3. בפסק הדין החלקי, נסמך בית המשפט על אופן התרחשות התאונה כפי שתואר על ידי המערער בעדותו, וקבע כי נפילת המערער נגרמה שעה שטיפס על המכולה המחוברת למשאית, ובעקבות הינתקות אחד משלבי סולם המכולה. בית המשפט קבע כי מדובר בפעולה של "כניסה לרכב" אשר עונה להגדרת "שימוש ברכב מנועי" לפי [סעיף 1 לחוק הפלת"ד](#). בית המשפט המחוזי לא התעלם מן הטענה כי ניתן לסווג את פעולת המערער גם כפעולת לוואי של טעינה, אשר הוצאה מהגדרת "תאונת דרכים" לאחר התיקון לחוק, וגם כשימוש מסוג "התנתקות או נפילה של חלק מהרכב" אשר נקבע כי נסוג אל מול חריג הטעינה והפריקה (ולכן אף הוא לא מביא לתוצאה לפיה מדובר בתאונת דרכים). ואולם, בית המשפט המחוזי התבסס על הלכה קיימת, לפיה כל עוד ניתן לסווג את הפעולה כשימוש המוכר על פי חוק [הפלת"ד](#), אין בקיומה של אפשרות סיווג נוספת, שאינה נכנסת להגדרת תאונת דרכים, כדי להוציא את הפעולה מגדרי החוק.

4. בפסק הדין המשלים, פסק בית המשפט פיצוי למערער בסכום כולל של 375,319 ₪ סכום הפיצוי מורכב ממספר ראשי נזק שהוכרו בפסק הדין, בניכוי סכומים ששולמו למערער מהמוסד לביטוח לאומי.

בגין נזק של הפסד השתכרות, קבע בית המשפט כי באשר לתקופה שתחילתה במועד התאונה וסופה בחודש אוגוסט 2006, זכאי המערער לפיצוי בגובה 716,091 ₪, בהתבסס על משכורתו של המערער בשלושת החודשים האחרונים עובר לתאונה, ומשלא הוכח כי פוטנציאל השתכרותו לפני התאונה היה גבוה ממשכורתו זו. עוד נקבע כי המערער פוטר מעבודתו ביום 18.6.2002 משלא נמצאה עבורו משרה התואמת את אישור רופא התעסוקה שהגבילו לעבודות משרדיות בלבד. המערער החל בתהליך שיקום אשר לא צלח. בהתאם לחוות דעת מומחה מטעם בית המשפט, נקבע כי הקושי בשיקום, המצוקה הכלכלית והגירושין שעבר המערער, הביאו להחמרה במצבו הנפשי והיוו גורם מרכזי להתמכרותו לאלכוהול. באפריל 2004 נשלל רישיונו של המערער בשל "אי התאמה אישיותית". בית המשפט קבע כי מדובר בהשלכה של התאונה, שכן המערער עבד כנהג משאית עד למועד האירוע במשך שמונה שנים רצופות. לצד זאת,

נקבע כי בחודש אוגוסט 2006 חל שינוי במצבו של המערער בהיבט התעסוקתי, עת התייצב מצבו הרפואי. במסגרת תהליך שיקום, סיים המערער קורס טכנאי P.C והחל לעבוד בעבודות מזדמנות. במועד מתן פסק הדין עבד כטכנאי חשמל. עם זאת, נקבע כי שוק העבודה שבפני המערער עודנו מצומצם, שכן הוא מוגבל ביכולתו לבצע עבודות כפיים, הוא איבד את מקצועו בעקבות נזקי התאונה, ואין וודאות שלאורך שנים יוכל המערער להתמיד בעבודה בה הוא מחזיק כיום או בכל עבודה אחרת המתאימה לכישוריו ולמגבלותיו הרפואיות. על כן, עבור תקופה שתחילתה בחודש אוגוסט 2006, נקבע פיצוי בגובה 1,100,000 ₪, בהתבסס על פוטנציאל ההשתכרות של המערער אל מול יכולת השתכרותו הנוכחית.

בגין נזק של כאב וסבל, פסק בית המשפט פיצוי בגובה 110,865 ₪ בהתאם [לתקנות הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים \(חישוב פיצויים בשל נזק שאינו נזק ממון\)](#), התשל"ו-1976, ובהתבסס על נכותו הרפואית המשוקללת (המורכבת מנכות אורטופדית ונכות נפשית). כמו כן, זיכה בית המשפט המחוזי את המערער בפיצוי עבור הוצאות סיעוד בגובה 250,000 ₪. נקבע כי מאז התאונה הצורך בסיעוד הלך ופחת, אך לא נעלם לחלוטין, וכי יש להניח שצורך זה יגבר בחלוף הזמן. באשר להוצאותיו הרפואיות נקבע כי על אף שרובן כוסו על ידי המוסד לביטוח לאומי, יש לפצותו בגין הוצאות רפואיות שלא כוסו, וכן לפסוק פיצוי נוסף מתוך הנחה כי בהמשך חייו יזדקק המערער לשירותים נוספים שאינם מכוסים על ידי המוסד לביטוח לאומי. בגין ראש נזק זה נפסק פיצוי בסכום גלובאלי של 15,000 ₪. מנגד, דחה בית המשפט את תביעת המערער לפיצוי בגין הוצאות נסיעה וניידות מוגברות עקב שלילת רישיון הנהיגה, משלא הוכח גידול בהוצאות בשל שימוש בתחבורה ציבורית.

5. חברות הביטוח הגישו ערעור הן על פסק הדין החלקי, והן על פסק הדין הכספי. ערעורו של המערער מופנה כלפי פסק הדין הכספי. ערעורים אלו מונחים לפנינו כעת.

יצוין כי ביום 21.11.2012 הגיש המערער בקשה לתיקון הודעת הערעור, לשם הוספת טענות נגד פסק הדין החלקי מיום 17.6.2008, כך שאם יתקבל ערעור חברות הביטוח, יחויבו המשיבות בפיצוי בגין נזקיו. בקשה זו נדחתה בהחלטת הרשמת ליאת בנמלך מיום 6.2.2013, בפרט בשל חלוף הזמן מיום מתן פסק הדין האמור (4.5 שנים) ולאור הסתמכותן של המשיבות על פסק דין זה. כעת, צירף המערער להליך זה בקשה

להפעלת סמכות לפי [תקנה 462 לתקנות סדר הדין האזרחי](#), התשמ"ד-1984 (להלן: תקנות סדר הדין האזרחי), בגדרה מבקש המערער כי אם יתקבלו טענות חברות הביטוח בכל הנוגע להגדרת תאונת דרכים (כפי שיפורטו להלן) יחזיר בית משפט זה את הדיון לבית המשפט קמא.

#### טענות הצדדים

6. בכל הנוגע להגדרת האירוע כתאונת דרכים, מותר המערער את ההחלטה לשיקול דעתו של בית המשפט, בכפוף לכך שאם תתקבל עמדת חברות הביטוח יוחזר הדיון לבית המשפט המחוזי לצורך בחינת חבות נזיקית מצד המשיבות. אשר לגובה הפיצוי שנפסק מלין המערער על החלטת בית המשפט שלא לפסוק לו פיצוי בגין הוצאות ניידות. לטענתו, שלילת הרישיון נגרמה בשל מצבו הנפשי הקשה, אשר הוכח שהוא תוצאה של התאונה. כמו כן, המערער סבור כי סכום הפיצוי שנפסק לו בגין הפסד השתכרות הוא נמוך מהפיצוי לו הוא זכאי ממספר טעמים: נטען כי ממוצע השכר של המערער בששת החודשים האחרונים טרם התאונה היה גבוה משקבע בית המשפט המחוזי. כן נטען כי בית המשפט המחוזי שגה בקביעתו כי לא הוכח פוטנציאל השתכרות גבוה ממשכורתו בפועל בשלושת החודשים האחרונים טרם התאונה. לבית המשפט המחוזי הוצגו ראיות המלמדות על מגמת עלייה בשכרו במסגרת עבודתו אצל המעסיקה, ויש להתחשב בעובדה שהוא צעיר בגילו, בן 36 שנים. עוד נטען כי נכותו התפקודית של המערער עולה על נכותו הרפואית, בפרט מאחר שלצד הנכות האורטופדית סובל המערער גם מנכות פסיכולוגית. "נזק משולב" זה מלמד על חומרה יתרה של השלכות הפגיעה על יכולת השתכרות הניזוק. יתר על כן, נטען כי שגה בית המשפט כשפסק פיצוי גלובלי כולל לתקופה שתחילתה בשנת 2006, כאשר בחלק מתקופה זו הוצגו ראיות המלמדות על השתכרות המערער בפועל.

7. ערעורן של חברות הביטוח מופנה הן כלפי פסק הדין החלקי, הן כלפי פסק הדין הכספי. אשר לפסק הדין החלקי טוענות חברות הביטוח כי הטיפול על סולם המכולה אינו בבחינת "כניסה לרכב", וכי המשאית והגורר אינם אלא ה"זירה" להתרחשות התאונה. בתוך כך סבורות חברות הביטוח כי משלא הוכח שהמכולה הייתה מחוברת באופן קבוע למשאית, אין לומר שכניסה למכולה היא כניסה למשאית, ולו בשל היעדר מגע פיזי בין המערער למשאית עצמה. כן נטען כי לא כל עלייה לרכב או ירידה ממנו במהלך פריקה או טעינה של רכב, תחשב שימוש מוכר של "כניסה לרכב או ירידה ממנו". לחלופין, נטען כי פעולת המערער, שנועדה לשם כיסוי המכולה, הוכרה

בפסיקה כפעולה נלווית ואינהרנטית לפעולת הטעינה אשר הוחרזה באופן ברור ומפורש מהגדרת תאונת דרכים. לפיכך, בנסיבות אלו גובר החריג של "פריקה וטעינה" על השימוש המוכר של "כניסה לרכב". יתר על כן, טוענות חברות הביטוח כי לא מתקיים בענייננו מרכיב נוסף בהגדרת תאונת דרכים, הוא המרכיב המחייב שהשימוש ייעשה "למטרות תחבורה". בתוך כך נטען כי, בניגוד לטענת המשיבות, לא הוכח שכיסוי המכולה נעשה לקראת יציאתו של המערער לדרכו. זאת ועוד, חברות הביטוח טוענות להיעדר קשר סיבתי בין האירוע לבין הנזק שנגרם. חברות הביטוח סבורות כי הנזק נגרם כתוצאה מהתממשות סיכון חיצוני לרכב הגלום במטען, וכי סיכון זה היה קיים אף אילו המכולה הייתה מונחת על הקרקע. אם כן, לעמדת חברות הביטוח, קבלת גישה לפיה ניתן להכליל סיכון זה בסיכונים הכרוכים בשימוש ברכב, מהווה הרחבה מוגזמת ובלתי רצויה של חוק [הפלת"ד](#), ואף נדחתה בפסיקה.

לחלופין, משיגות חברות הביטוח על גובה הפיצוי שנפסק למערער. נטען כי שגה בית המשפט כשהעמיד בבסיס חישוב פוטנציאל ההשתכרות של המערער את שכרו בשלושת החודשים שקדמו לתאונה בלבד. למעשה, לא ניתן משקל לעברו התעסוקתי של המערער אשר מאופיין בחוסר יציבות, ולשכרו של המערער בעבודותיו הקודמות שהיה נמוך ממשכורתו האחרונה. כמו כן, סבורות חברות הביטוח כי בית המשפט הפריז בהערכת חוסר היכולת של המערער לעבוד בעבודות פיזיות, בפרט לאור העובדה שמאז התאונה עבד הלה במגוון עבודות פיזיות בשכר סביר. לפיכך, נטען כי הפיצוי בגין הפסד השתכרות צריך לעמוד על 25% מהפיצוי שנפסק על ידי בית המשפט המחוזי. נוסף על האמור, משיגות חברות הביטוח על כך שתקופת אובדן כושר ההשתכרות נקבעה ל-57 חודשים ועל פסיקת פיצוי בגין ראשי נזק של "עזרת זולת" והוצאות רפואיות אשר כלל לא הוכחו.

8. המשיבות מבקשות להבהיר כי משלא הגיש המערער ערעור על פסק הדין החלקי, הרי שבכל הנוגע אליהן מדובר בפסק דין חלוט. משמעות הדבר היא כי גם אם תתקבל טענת חברות הביטוח לפיה אין מדובר בתאונת הדרכים, לא יהיה בכך כדי להקים זכות תביעה מחודשת נגד המשיבות.

לגופו של עניין, נטען כי טענות רבות המועלות על ידי חברות הביטוח לא נטענו בהליך בפני בית המשפט המחוזי, ועל כן דינן להידחות. כמו כן, סבורות המשיבות כי יש לדחות טענות אלו גם לגופן. המשיבות חוזרות על ההלכה, עליה

הסתמך בית המשפט המחוזי, לפיה קיומו של סיווג כפול של פעולה, ככזו שנכנסת לגדרי החוק וככזו שאינה, יש לתת עדיפות לסיווג המאפשר את תחולת החוק. כן טוענות המשיבות כי פעולת "טעינה" לצורכי הובלת המטען ברכב, כדוגמת כיסוי המטען, היא פעולה שנעשית "למטרות תחבורה". עוד טוענות המשיבות לקיומו של קשר סיבתי משפטי בין השימוש ברכב לבין הנזק שנגרם למערער, שכן נפילתו של המערער בעת עלייתו למשאית נכנסת למתחם הסיכון של שימוש במשאית כ"כלי תחבורה שמוביל משאות". לבסוף מציינות המשיבות כי על אף ששימוש מוכר מסוג "הינתקות" אינו גובר על החרג של "פריקה וטעינה", בענייננו אין זה השימוש היחיד שמתקיים ואין בקיומו כדי לשנות ממסקנתו של בית המשפט המחוזי.

דיון והכרעה

9. הערעורים שלפניי עוסקים בשתי שאלות נפרדות. האחת, שאלת האחריות לתאונה; והשנייה, שאלת גובה הפיצוי לו זכאי המערער בגין נזקי התאונה. אדון בשאלות אלו לפי סדרן.

9פ סק הדין החלקי – שאלת האחריות

10. בבסיס בחינת הערעורים שלפנינו עומדת התשתית העובדתית שנקבעה בפסק דינו החלקי של בית המשפט המחוזי, המושתתת בין היתר על עדות המערער. הצדדים לא חולקים על המסכת העובדתית האמורה, שתוארה לעיל. טענות הצדדים עוסקות במסקנות המשפטיות באשר להגדרת האירוע ולדין החל עליו. כך, מנסות חברות הביטוח לשכנע מדוע אין מדובר בתאונת דרכים כהגדרתה בחוק, ואילו המשיבות מנסות לשכנע מדוע האירוע אכן עונה להגדרת תאונת דרכים, כך שהאחריות לנזקים מוטלת על כתפי חברות הביטוח. מטענות הצדדים עולות מספר שאלות המצריכות בירור: האם הטיפוס על המכולה נכלל בהגדרת "כניסה לרכב"; האם עלייה על המכולה לשם כיסוייה נעשה ל"מטרות תחבורה"; האם נפילתו של המערער כתוצאה מהינתקות שלב בסולם המכולה ממקומו, נכנס בגדרי הסיכון התחבורתי ממנו נועד חוק [הפלת ד](#) להגן.

המסגרת הנורמטיבית

11. "תאונת דרכים" מוגדרת [בסעיף 1 לחוק הפלת ד](#) כך:

”תאונת דרכים – מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף  
עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה;

כן נקבעה הגדרת משנה לדיבור ”שימוש ברכב מנועי“, כדלקמן:

”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, לרבות הידרדרות או התהפכות של הרכב או התנתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו תוך כדי נסיעה וכן הינתקות או נפילה כאמור מרכב עומד או חונה, שלא תוך כדי טיפולו של אדם ברכב במסגרת עבודתו ולמעט טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד” (ההדגשות אינן במקור – ע.א.);

הגדרה זו עוגנה בחוק בשנת 1990 ([חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים](#) (תיקון מס' 8), התשנ"א-1990) (להלן: תיקון 8 לחוק)) אשר אימץ למעשה את המבחן התחבורתי והעדיפו על פני המבחן הייעודי שהיה מקובל קודם לתיקון ([רע"א 8061/95 עוזר נ' אררט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ\(3\) 532, 553 \(1996\)](#)) (להלן: פרשת עוזר)). הנה כי כן, ההגדרה העיקרית לתאונת דרכים מונה מספר תנאים מצטברים, והרלוונטיים לענייננו הם – כי התקיים שימוש ברכב מנועי; כי השימוש נעשה למטרות תחבורה; וכי הנזק נגרם עקב אותו שימוש. כמו כן, קובע הסעיף הגדרת משנה לשימוש ברכב מנועי, תוך הגדרת חלופות עליהן יחול החוק, וכאלו שיוצאות מגדריו. שימוש עליו יחול החוק יכונה להלן ”שימוש מוכר“.

12. השאלה הראשונה שעלינו לבחון, אם כן, היא האם נעשה במשאית שימוש מוכר. החלופה הרלוונטית לענייננו היא החלופה של ”כניסה לרכב“. כידוע, כניסה לרכב מתחילה ברגע שמתקיים מגע פיזי בין המשתמש לבין הרכב (ראו אליעזר ריבלין, תאונת הדרכים – תחולת החוק, סדרי דין וחישוב הפיצויים, עמ' 180-181 והפסיקה המוזכרת שם (מהדורה רביעית, 2012) (להלן: ריבלין)). בענייננו, אין חולק כי התקיים מגע פיזי בין הניזוק למכולה, ולטעמי בכך מתקיים השימוש המוכר של ”כניסה לרכב“. הרכב בו עסקינן הוא משאית להובלת מטען. במקרה דנן מדובר במטען מסוג פסולת. ניתן לומר כי כל ייעודה של המשאית ככלי תחבורה גלום במכולת הפסולת המונחת עלייה, ולפיכך מכולה זו, מרגע שחבורה למשאית, מהווה חלק בלתי נפרד ממנה. לפיכך, אין בידי לקבל את טענת חברות הביטוח לפיה המשאית והנגרר מהווים אך

זירה להתרחשות התאונה משום שהתאונה יכולה הייתה להתרחש גם שעה שהמכולה הייתה מונחת על הארץ. יובהר, השאלה אם עלייה למכולה היא בבחינת כניסה למשאית אינה טכנית אלא מהותית, ולא יכול שתעשה בהתאם לאפשרות פיזית של ניתוק בין המכולה למשאית. אימוץ טענה זו יוביל לתוצאה אבסורדית לפיה גם נפילה מגלגל המשאית או מהנגרר (אשר גם לעמדת חברות הביטוח הוא חלק בלתי נפרד מהמשאית בהקשר זה), לא ייחשבו לתאונת דרכים ויוצאו מתחולת החוק. ברי אפוא כי בחינת השימוש של כניסה לרכב צריכה להיעשות בראי אופי הרכב ותכליותיו, וכשמדובר במשאית תובלה יש להעמיד במוקד הבחינה את החשיבות והחיוניות של המכולה למימוש תכליתה של המשאית (כך גם נקבע ביחס לנפילה מיצול שחובר למשאית, ראו [רע"א 11043/05 אלטורי נ' אריה חברה ישראלית לביטוח בע"מ](#) [פורסם בנבו] (26.9.2006) (להלן: פרשת אלטורי); ראו גם [רע"א 10262/04 גפן נ' אליהו](#) [פורסם בנבו] (3.2.2005), והשוו גם [רע"א 418/03 אסם תעשיות מזון בע"מ נ' סמג'ה, פ"ד נט\(3\) 541](#) (2005) (להלן: פרשת אסם)). דומה כי בלי המכולה הייתה המשאית מאבדת את תכליתה. משכך, מצאתי כי עלייה על המכולה דינה כדין עלייה על המשאית עצמה, ולכן עליית המערער על המכולה מהווה שימוש מוכר מסוג "כניסה לרכב".

13. אמנם, ניתן לומר כי עלייה על המכולה לצורך מתיחת כיסוי הברזנט היא גם פעולת לוואי של חריג הטעינה והפריקה, באשר היא נועדה להביא את תהליך הטעינה לסיומו, ומשכך הינה חלק אינטגרלי ממנו (לעניין זה ראו [רע"א 6223/98 שיבלי נ' הדר, חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נב\(5\) 381, 383-384](#) (1998); [בג"ץ 7617/97 קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' אלשעאר, פ"ד נה\(1\) 861](#) (1999)). ואולם, אף הנחה זו לא תביא לביטול הנפקות של ההכרה בפעולת המערער כ"כניסה לרכב". הלכה היא כי אין בהתקיימות החריג של "פריקה וטעינה" כדי לשמוט את הקרקע תחת השימוש המוכר המתקיים במקביל (ראו פרשת אסם; כן ראו ריבלין, עמ' 237-241). פרשת אסם נתנה מענה ברור לסוגיה שהייתה שנויה במחלוקת בבתי המשפט זמן רב והובילה לפסיקות שונות במקרים דומים (יצחק אנגלרד, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, 106-107 (מהדורה רביעית, 2013) (להלן: אנגלרד)). על הלכה זו עמד בית המשפט המחוזי בהרחבה שאין צורך להוסיף עוד בנושא. די להזכיר שבאותה פרשה נאמר כי "גם אם נראה בפעולת העלייה לרכב או הירידה ממנו... כפעולת לוואי הקשורה בזיקה הדוקה לטעינה או לפריקה, גם אז לא תישלל תחולת החוק".

אם כן, משנוכחתי כי בנסיבות העניין נעשתה פעולה עצמאית של כניסה למשאית, חלופה המצוינת במפורש בהגדרת המשנה של "שימוש ברכב מנוע", מסקנתי היא כי תנאי זה של "שימוש ברכב מנוע" מתקיים בענייננו (פרשת אסס; ראו גם ריבלין, עמ' 184; אנגלרד, עמ' 146). למען הסר ספק ולמעלה מן הצורך, אבהיר כי מקובלת עליו קביעתו של בית המשפט המחוזי לפיה גם אם ניתן לסווג את פעולת המערער כשימוש מוכר נוסף מסוג "הינתקות או נפילה של חלק מן הרכב", אשר על פי הלכת ניר לי נסוג מפני חריג הטעינה והפריקה, אין הדבר גורע מקיומו של שימוש ה"כניסה" המתקיים בענייננו. ברי כי גם במצב זה מתקיימים הרציונאליים העומדים בבסיס הלכת אסס, לפיהם אין בקיומו של שימוש המוציא את המקרה מגדרי החוק, לגרוע משימוש המקיים את התנאים לתחולת החוק. מסקנה היא כי שימוש ה"כניסה" גובר גם על שימוש של "הינתקות או נפילה".

14. כידוע, לא כל כניסה לרכב עונה להגדרת "תאונת דרכים". הפסיקה הגדירה שימוש זה של "כניסה לרכב או ירידה ממנו" כשימוש לוואי תעבורתי, ונדרשת בחינה של מטרת השימוש בנסיבות העניין. במילים אחרות, בכדי לקבוע אם בתאונת דרכים עסקינן, השאלה השנייה שדורשת מענה היא האם השימוש ברכב נעשה "למטרות תחבורה" (רע"א 8548/96 פדידה נ' סהר חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נא(3) 825, 829 (1997) (להלן: פרשת פדידה); פרשת עוזר, עמ' 541; ע"א 4469/95 דראושה נ' אררט – חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 475, 481 (1996); ע"א 7984/99 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' זאהי, פ"ד נ(5) 733, 747 (2003) (להלן: פרשת אליהו)). בענייננו, אין חולק כי מטרת העלייה למשאית הייתה מתיחת הברזנט שנועד לכסות את המכולה, לאחר העמסתה. המשיבות טוענות כי משנקבע שכיסוי המכולה הוא למעשה פעולת לוואי של פריקה וטעינה ומהווה חלק אינטגרלי ממנה, משמעות הדבר היא כי פעולה זו נעשתה "למטרות תחבורה". אכן, פעולות של פריקה וטעינה הוכרו בפסיקה כפעולות בעלות אופי תחבורתי עוד בטרם תיקון 8 לחוק, ואילו גם לאחר התיקון הכירו פסקי דין של בית משפט זה בפעולות אלו כפעולות בעלות מאפיינים תחבורתיים. כך, נקבע כי גם לאחר החרגת פעולות אלו מהגדרת השימוש המוכר, אין מניעה מלקבוע כי ביצוע פעולות אלו, לצד שימוש מוכר, עונה על ההגדרה של שימוש "למטרות תחבורה" (למעמדן של פריקה וטעינה עובר לתיקון ראו ע"א 498/80 מדינת ישראל נ' קדר בע"מ, פ"ד לו(1) 492, 496 (1982) (להלן: פרשת עמ' 561; פרשת עוזר, עמ' 551; ע"א 7481/00 פטאפטה נ' הפניקס

הישראלי חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נו(3) 707, 720 (2002); וראו גם אנגלרד, עמ' 146; ריבלין, עמ' 158, 241-242).

ואולם, ובלי להידרש למעמדן של פעולות הפריקה וטעינה בהקשר זה, בהתבסס על עדותו של המערער ונסיבות האירוע, מסקנתי היא כי ממילא הוכחה התקיימות התנאי של "מטרה תחבורתית", היא נסיעה והובלת המטען. גם אם הדבר לא נאמר במפורש בעדותו של המערער, שכאמור היא התשתית העובדתית לענייננו, משתמע ממנה כי פעולת הכיסוי, אשר נעשתה לאחר סיום העמסת המכולה על המשאית על ידי המערער במסגרת עבודתו כנהג משאית, נועדה לשם הכנת המשאית לקראת נסיעה. מסקנה זו, העולה מעדותו של המערער, לא נתקפה בבית המשפט המחוזי, ואין מקום לתקיפתה כעת. פעולת כיסוי המטען קשורה בקשר הדוק לתהליך ההובלה שנועדה המשאית לבצע, שכן היא מבוצעת במטרה לשמור על שלמותו של המטען ולאפשר את הובלתו בבטחה. מדובר, אם כן, בפעולה עצמאית שעניינה בהגשמת ייעודה של המשאית (ראו והשוו רע"א 1300/00 הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ נ' כהן [פורסם בנבו] (22.8.2000); רע"א 7460/07 ביטוח חקלאי אגודה שיתופית מרכזית בע"מ נ' איזנברג, [פורסם בנבו] פס' 6 (27.3.2008) (להלן: פרשת איזנברג); ע"א 9474/02 "אבנר" אגוד לביטוח נפגעי רכב בע"מ נ' האחים לוינסון מהנדסים בע"מ, פ"ד נת(1) 337, 352-351 (2004)). כניסה לרכב תובלה לשם כיסוי המטען היא אינהרנטית לפעולת הנסיעה ונועדה לקדם את תהליך ההובלה, וזאת בשונה, למשל, מטיפול על סולם הרכב במטרה לתלות שלט פרסומת, או בכניסה לרכב במטרה לקחת דבר מה שנשכח בתוכו (השוו פרשת עוזר, עמ' 551; פרשת פדידה). ניתן לומר אפוא שפעולה זו מסמלת את סיום תהליך הטעינה ותחילת תהליך ההובלה (השוו פרשת אסם, עמ' 564; פרשת איזנברג, פס' 6; פרשת אליהו חברה לביטוח, עמ' 745; רע"א 6454/99 "אריה" חברה לביטוח בע"מ נ' דואני, פ"ד נו(3) 495, 504-505 (2002)). כך נאמר בנסיבות דומות בפרשה אחרת:

"המדובר בתאונה שאירעה תוך כדי פעולה אשר תכליתה היא עשיית שימוש תחבורתי – הובלת מטען – בכלי הרכב, ואשר היא חיונית לצורך הגשמת תכלית זו... התאונה במהלך פעילות אשר היוותה חלק חיוני ובלתי נפרד של התאמת הרכב לפעולת ההובלה, ועל-כן יש לראותה כפעולה, "למטרות תחבורה" במובן האמור לעיל" (ע"א 3024/94 יונאי נ' אררט, חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נא(5) 208, 222 (1997)).

על כן, מסקנתי היא כי השימוש שעשה המערער במשאית טרם נפילתו ממנה, נעשה במטרה לקדם את התכלית התחבורתית של המשאית, כך שמתקיים התנאי השני בדבר שימוש "למטרות תחבורה" (השוו לאמור בספרו של ריבלין, עמ' 184-186, ולהפניות שם; פרשת אלטורר).

15. משנקבע כי במקרה דנן התקיים שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה, נותר אפוא לבחון את שאלת קיומו של קשר סיבתי בין השימוש שנעשה ברכב לבין הנזק שנגרם, היינו נפילתו של המערער מהמכולה. תנאי זה המתבטא בדיבור "עקב" שבהגדרת תאונת דרכים, מורכב משני רכיבים: קשר סיבתי-עובדתי וקשר סיבתי-משפטי (ע"א 358/83 שולמן נ' ציון חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מב (2) 844, 862 (1988) (להלן: פרשת שולמן); ע"א 6000/93 עיזבון המנוח פואז קואסמה נ' רג'בי, פ"ד נ (3) 661, 667 (1996) (להלן: פרשת קואסמה)). אשר לרכיב הראשון, העובדתי, נקודת המוצא היא כי נזקו של המערער נגרם עקב נפילתו של המערער מהמכולה במהלך עלייתו עליה. לולא עלה המערער על המכולה, הוא בוודאי לא היה נופל ונפגע. די בכך כדי לקבוע כי בנסיבות האירוע מתקיים קשר סיבתי עובדתי כנדרש (פרשת קואסמה, עמ' 670).

כמו כן, מתקיים בענייננו רכיב הקשר הסיבתי המשפטי. המבחן שנקבע בפסיקה לקיומו של קשר סיבתי משפטי בכל הנוגע לתאונות דרכים הוא מבחן הסיכון, כשלתוכו משולב מבחן השכל הישר. למעשה, לפי מבחן הסיכון, רכיב זה מתקיים אם הסיכון שהתממש הוא סיכון עימו נועד חוק הפלת"ד להתמודד ואשר בגינו ביקש להטיל אחריות. לאחר תיקון 8 לחוק, אשר אימץ, כאמור, את המבחן התחבורתי כמבחן תכליתי המנחה את מכלול הוראות חוק הפלת"ד, לא יכול להיות ספק כי הסיכון מפניו נועד החוק להגן הוא סיכון תחבורתי. לאור מבחן השכל הישר, קשר סיבתי משפטי לא יתקיים מקום בו הקשר בין השימוש ברכב לסיכון שהתממש הוא מקרי בלבד, כך שהשימוש התחבורתי שנעשה ברכב לא תרם תרומה רלוונטית וממשית להתרחשות הנזק, אלא שהרכב היווה אך זירה להתרחשות התאונה (פרשת שולמן, עמ' 864-871; פרשת קואסמה, עמ' 668-669; דנ"א 4015/99 רותם חברה לביטוח בע"מ נ' מזאוי, פ"ד נ (3) 145, 160 (2003); ע"א 4204/98 המוסד לביטוח לאומי נ' מדינת ישראל – משרד הבינוי והשיכון, פ"ד נ (4) 867, 875-876 (1999)). בבחינת נסיבות האירוע שלפנינו, ובהתחשב בקביעות באשר לתנאים הקודמים שנדונו, מצאתי כי נפילתו של המערער מן המכולה נופלת לגדרי הסיכון התחבורתי שנוצר אגב עליית המערער

למשאית. שהרי, כבר קבעתי כי אין לומר שהמשאית היא "זירה בלבד" להתרחשות התאונה. אין להפריד, לעניין האירוע הנדון, בין המכולה ליתר חלקי המשאית, וברור שהקשר בין עליית המערער למשאית לבין נפילתו ממנה בשל הינתקות חלק מהרכב, אינו מקרי. נפילת המערער מהמשאית היא בוודאי אחד מהסיכונים המרכזיים הגלומים בפעולה של כניסה לרכב, סיכון שמאפייניו טמונים ברכב מעצם טבעו וטיבו ואינהרנטיים לשימוש בו. כל אלו מקיימים את הקשר הסיבתי המשפטי הנדרש.

בכך הושלמה בחינת האירוע, והמסקנה היא כי נפילת המערער במקרה דנן היא מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי, הוא כניסה לרכב, למטרות תחבורה. על כן, האחריות לנזקיו של המערער והחובה לפצותו, מוטלות על חברות הביטוח. אם תשמע דעתי, ערעורן על פסק הדין החלקי ידחה. יצוין כי בהינתן מסקנה זו איני נדרשת לבקשת המערער להוספת אסמכתא.

פסק הדין הכספי

16. הלכה היא כי התערבותה של ערכאת ערעור בגובה הפיצוי שנקבע היא מצומצמת, ותיעשה רק אם נמצאה טעות בולטת בפיצוי שנפסק ([ע"א 741/10](#) כהן נ' צים חברת השיט הישראלית בע"מ, [פורסם בנבו] פס' 8-9 (12.10.2010)). בראי הלכה זו, ולאחר בחינת טענות הצדדים שהועלו בפנינו בכתב ובעל-פה, מצאתי כי לא הייתה בפיהם טענה המצדיקה התערבות בפסק הדין הכספי של בית המשפט המחוזי. משהגעתי למסקנה כי אין מקום להתערב בנסיבות העניין בממצאים העובדתיים שקבע בית משפט קמא בפסק דינו, אשר ככלל מידת ההתערבות בהם במסגרת ערעור היא מצומצמת, מצאתי כי הממצאים שנקבעו בפסק הדין תומכים במסקנות המשפטיות שאליהן הגיע בית המשפט, וכי לא נפלה בפסק הדין כל טעות שבדין. משכך מתקיימים התנאים לדחיית הערעור מכוח [תקנה 460\(ב\) לתקנות סדר הדין האזרחי](#), תוך אימוץ ממצאיו ומסקנותיו של בית משפט קמא מנימוקיו.

אם תשמע דעתי, יידחו אפוא גם הערעורים על פסק הדין הכספי.

ש ו פ ט ת

השופט י' דנציגר:

אני מסכים.

ש ו פ ט

השופט א' שהם:

אני מסכים.

ש ו פ ט

הוחלט כאמור בפסק דינה של השופטת ע' ארבל.

ניתן היום, ט"ו באדר ב התשע"ד (17.3.2014).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט

העותק כפוף לשינויי עריכה וניסוח. 11069360\_B09.doc עכ  
מרכז מידע, טל' 077-2703333; אתר אינטרנט, [www.court.gov.il](http://www.court.gov.il)

ע' ארבל 54678313-6936/11  
נוסח מסמך זה כפוף לשינויי ניסוח ועריכה

[בעניין עריכה ושינויים במסמכי פסיקה, תקיקה ועוד באתר נבו – הקש כאן](#)