

**בתי המשפט**

עא 001102/08		בית משפט מחוזי באר שבע	
תאריך: 14/09/2009		כב' השופט נ. הנדל ס. נ - אב"ד	
		כב' השופטת ש. זברת	
		כב' השופט א. ואגו	

בעניין:

קרנית - קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים

המערערת

ע"י ב"כ עו"ד א. בלגה

נגד

הכשרת הישוב חב' לביטוח בע"מ

המשיבה

ע"י ב"כ עו"ד א. כרמלי ואח'

מיני-רציו:

\* מחלוקת לעניין פרשנותו ויישומו הראוי, של סעיף 7(3) לחוק הפלת"ד, שכותרתו "הגבלת זכאותם של נפגעים". נפסק כי לא היה מקום לאבחן את המקרה דנא, מההלכה שנקבעה בעניין גרינברג ולוי (דנ"א 10017/02) וכי על המבטחת לשאת בפיצוי הנוסעת.

\* פרשנות – דין – חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים

\* נזיקין – פיצויים לנפגעי תאונות דרכים – פרשנות

\* נזיקין – פיצויים לנפגעי תאונות דרכים – זכאות

\* נזיקין – פיצויים לנפגעי תאונות דרכים – מדיניות החוק

מחלוקת לעניין פרשנותו ויישומו הראוי, של סעיף 7(3) לחוק הפלת"ד, שכותרתו "הגבלת זכאותם של נפגעים". בין אלה אשר נשללה זכותם לפיצויים עפ"י החוק, מצוי גם מי ש"נהג ברכב כשאינו לו רישיון לנהוג בו, למעט רישיון שפקע מחמת אי תשלום אגרה...". הנהג, בעניינו, היה בעל רישיון תקף לנהיגת רכב עד 4 טון, בסיווג 02, אולם רישיונו לנהוג במונית, מדרגה 05, נשלל עקב "פסילה מסוגת" של משרד הרישוי, מיום 8/05/01. התאונה התרחשה ביום 10/11/03, בעת שרכבו היה מוגדר כמונית. ביהמ"ש קמא איבחן את המקרה דנן, מעניין גרינברג ולוי (דנ"א 10017/02), בגדרו נקבעה הלכה, מפי 9 שופטים, שאם הנהג אוחז ברישיון המתאים לסוג הרכב מהיבט הגבלות או תנאים המתייחסים למימדיו הפיסיים האינהרנטיים, אך הופרו תנאים אחרים שאינם קשורים למאפיינים הפיסיים שלו, כי אז אין נשללת זכאותו לפיצויים. , ביהמ"ש קמא פסק, כי העובדה שכאן מדובר במי שנפסל רישיונו לסיווג 05, ולא במי ש"רק" הפר תנאי או הגבלה ברישיון, מטה את הכף לחובת הנהג כאן. נפסק, כי מי שרישיונו נפסל ע"י רשות מלנהוג ברכב המסווג כמונית, יוגדר כמי ש"אין לו רישיון לנהוג בו", אף אם יש לו רישיון תקף לנהוג

באותו רכב בדיוק, ומאותו סוג, כל עוד אין הוא מוגדר כמונית. ההלכות של ביהמ"ש העליון, אובחנו, הילכך, על בסיס הקביעה שיש לראות בפסילה כזו, כל עוד לא הוכח אחרת, משום עניין מהותי, ולא טכני, וכי יש באקט הפסילה משום "אמירה" פוזיטיבית של המדינה, כי מחזיק הרישיון פסול מנהיגה בשל עילה המחייבת פסילה עפ"י חוק, כפי ניסוחו של בימ"ש קמא. לטענת קרנית, פסה"ד נוגד את ההלכה המחייבת.

ביהמ"ש המחוזי, קיבל את הערעור, מהטעמים הבאים:

אין בנימוקי פסה"ד קמא לשכנע, שיש מקום לאבחן את המקרה דנן, בשל אלמנט הפסילה, מהמקרים המאופיינים בהלכות ביהמ"ש העליון, ולבדלו מאותו מקרה, כמעט זהה, שאף הובא כדוגמא ממחישה בפסה"ד גרינברג-לוי.

בסיווג ההפרה של התנאים וההגבלות על הרישיון, שבעטיים מגדירים אדם כנעדר רישיון, ומוחרג מחוק הפיצויים, אין מקום לקבוע כי פסילה מסווגת, המאפשרת נהיגה באותו סוג רכב, ובעל אותם מאפיינים פיסיים, הינה עניין מהותי לפי אותן הלכות.

במקרה כזה, כאשר הרשות בוחרת לאסור על הנהג להשתמש ברכב כמונית, אך מותירה בידו את הרישיון לעשות בו שימוש לצרכים אחרים, אין לומר שמדובר בעניין היורד לשורש כישוריו של הנהג, יכולתו לשלוט ברכב ולנהוג בו בביטחה, ואף כי להפרת האיסור, ולהמשך השימוש כמונית, יש השלכות במישור הדין הפילי, אין לדבר נפקות כאשר בוחרים זאת באספקלריה של חוק הפיצויים, והוראת ההחלטה, כפי שהתפרשה בפסיקה.

יצירת סיווג נוסף, ומעבר להגדרות שקבע ביהמ"ש העליון ביחס לדיות קיומו של רישיון לאותו "סוג רכב", וסיווג ההלכה במקרים של פסילה, ובוודאי קביעת תתי-סיווג נוספים כמשתמע מפסה"ד של ביהמ"ש קמא, כגון "הבחנת משנה", שעניינה סיבת הפסילה, אינם מתיישבים עם הרצון ליצור "וודאות משפטית ויציבות ביישום ההוראה", ועם הצורך "ליצור הסדר אחיד, עקבי וקוהרנטי וכן קביעת כללים בהירים, אשר יקלו על יישומו של סעיף 7(3) לחוק", כפי שחפצו להשיג שופטי ביהמ"ש העליון, בקובעם את ההלכה.

משיקולים אלה, אין זה מוצדק לנסות ולאבחן מקרה זה, הנוכחי, מאלה הדומים לו, שנדונו בעבר, ושההכרעה בהם יצרה הלכה ברורה ומחייבת של ביהמ"ש העליון, שהערכאות הדיוניות חייבות להלך אחריה.

לפיכך נקבע, כי סעיף 7(3) לחוק הפלת"ד, אינו ישים על נהיגת מיכאלשווילי בעת שנפגעה התובעת בתאונה הנדונה, ולכן, על המבטחת, הכשרת הישוב, לשאת, מכח תעודת הביטוח שהנפיקה לו, בפיצוי המגיע לאותה נוסעת על נזקיה.

## פסק דין

### כב' השופט א. ואנו:

השאלה המונחת ביסוד ערעור זה, כמו גם זו שהונחה בפני בימ"ש השלום, היא פרשנותו ויישומו הנכונים של סעיף 7(3) לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975 (להלן: החוק).

בערכאתנו מתמקד הדיון בשאלה אם צדק ביהמ"ש השלום כאשר אבחן את נשוא דיונו והחריגו מהמקרים שעליהם קיימת הלכה מחייבת של ביהמ"ש העליון, שנפסקה בהרכב של 9 שופטים, ומשפסק שעל הנדון כאן אין ליישמה.

העובדות אינן מורכבות, ואף אינן במחלוקת.

התובעת שעניינה הובא לערכאה דלמטה, נפגעה בתאונת דרכים עת נסעה ברכב הנהוג ע"י משה מיכאלשווילי (להלן: **הנהג**), שהוא אמנם משיב בערעור גם כיום, אך לא נטל חלק בהליך ולא התייצב לדיונים. היא עתרה לפצותה על נזקי הגוף שנגרמו בעטייה של התאונה. המשיבה, "הכשרת הישוב בע"מ", ביטחה את הרכב בביטוח חובה, אך טענה שהיא פטורה מלשלם לתובעת את נזקיה, לפי החוק, משום שבעת התאונה לא היה לנהג רישיון לנהוג ברכב, ועל כן לא חל הכיסוי הביטוחי שהנפיקה לו, ולפיכך המערערת, קרנית, היא בלבד בעלת דברה. כזכור, לפי הוראות פרק ג' של החוק, כאשר לנהוג ברכב אין ביטוח לפי הפקודה, או שהביטוח אינו מכסה את החבות הנדונה, אזי קרנית היא זו שתישא בפיצוי בשל נזקי הגוף שנגרמו לאלה שנפגעו בתאונה, ככל שאין בידם, בשל האמור, לתבוע את המבטח הרלוונטי.

עפ"י הוראת סעיף 7(3) לחוק הפיצויים, שכותרתו "הגבלת זכאותם של נפגעים", בין אלה אשר נשללה זכותם לפיצויים עפ"י החוק, מצוי גם מי ש"נהג ברכב כשאין לו רישיון לנהוג בו, למעט רישיון שפקע מחמת אי תשלום אגרה...".

הנהג, כאן, היה בעל רישיון תקף לנהיגת רכב עד 4 טון, בסיווג 02, אולם רישיונו לנהוג במונית, מדרגה 05, נשלל עקב "פסילה מסווגת" של משרד הרישוי, מיום 8/05/01, וכאשר התאונה התרחשה ביום 10/11/03, היה זה בעת שרכבו היה מוגדר, אכן, כמונית. מותר היה לו לנהוג ברכב פרטי עד 4 טון, וכזה היה במקורו רכב ה"פורד טרנזיט" שבו נהג, אולם, מעת שהרכב יובא לארץ והותאם לשמש כ"מונית-זוטובוס", נחוץ היה רישיון בדרגה 05 כדי לנהוג במונית זו.

במילים אחרות, הוא אחז ברישיון תקף לנהוג במונית, אלמלא הוגדרה כמונית, ואולם, בשל כך שהרכב היה מונית, אסור היה לו לנהוג בו, וזאת מחמת אותה פסילה "מסווגת", שהותירה אותו עם רישיון בדרגה 02 אך ללא הסיווג "המשודרג" שעניינו נהיגה במונית. (טעמיה של אותה פסילה לא נתבררו עד תום). אין חולק שהנהג אף היה מודע לכך, שכן לאחר התאונה ניסה להציג בפני בוחן משטרת רישיון מזוייף לדרגה 05.

קרנית טענה, בבימ"ש השלום, שאין היא בעלת דברה של התובעת, כי אם הכשרת הישוב, וזאת כיוון שההלכה המחייבת, כפי שנפסקה בעניין **גרינברג ולוי**, מפי 9 שופטים, במסגרת דיון נוסף, חלה על

העניין, ובגידרה, דין הוא שאם הנהג אוהז ברישיון המתאים **לסוג הרכב** מהיבט הגבלות או תנאים המתייחסים למימדיו הפיסיים האינהרנטיים, אך הופרו תנאים אחרים שאינם קשורים למאפיינים הפיסיים שלו, כי אז אין נשללת זכאותו לפיצויים (דנ"א 10017/02 קרנית, גרינברג ואח' נ' מגדל **חברה לביטוח בע"מ ואח', פ"ד נח(5) 639**). אותו נהג לא יוגדר, איפוא, כמי ש"אין לו רישיון לנהוג בו".

כך למשל, בערעורים המאוחדים שנדונו, באותה פרשה, אחד הנהגים נפגע בעת שלא הותקן הגה כח ברכבו, כנדרש עפ"י תנאי רישיון הנהיגה שלו, ואילו הנהג האחר, נפגע בתאונה כאשר נהג ברכב מסוג "אוטובוס זעיר", והיה מורשה להסיע עד 8 נוסעים, אך בפועל הסיע 10 נוסעים.

בשני המקרים, כאמור, משנקבע שהפרת תנאי או הגבלה ברישיון, שאינם נוגעים להיבטיו הפיסיים של הרכב, אין בה להקים את החריג שבחוק הפיצויים, נפסק, שהנהגים הללו זכאים לפיצוי מחברת הביטוח שהנפיקה להם את תעודות החובה.

המשנה לנשיא, (בדימו') ת. אור, סיכם את ההלכה, ואליו הצטרפו יתר השופטים, במילים "לאור לשון החוק ותכליתו אציע לחבריי כי סעיף 37(3) לחוק יחול רק באותם מקרים שבהם הנהג נוהג ברכב מסוג שונה, מבחינת מאפייניו הפיזיים, מזה המותר לו על-פי דרגת רישיונו. בכל מקרה אחר שבו מופרים תנאי או הגבלה בתנאי הרישיון, לא יחול סעיף 37(3) לחוק, ותופעל הסנקציה הקבועה בדיני התעבורה בלבד".

הרציונל לקביעת הלכה זו, הובהר בפסה"ד, ועניינו - הרצון להשיג איזון ראוי בין תכליתו הסוציאלית של חוק הפיצויים, והשאיפה שלא לצמצם את קשת הזכאים לפיצוי, לבין התכלית ההרתעתית-עונשית של סעיף ההחרגה דנן, וכן, הצורך לקבוע הסדר אחיד, עקבי, וקוהרנטי, שיקל ליישם את סעיף 37(3).

קרנית הצביעה על כך, שמהיבט נתוניו הפיסיים של הרכב, אותו "פורד טרנזיט" אינו שונה במאומה בין שהוא משמש כרכב פרטי, ובין כאשר הוא מסווג כמונית, ומשמותר לתובע לנהוג בו בתור רכב פרטי, אך פסול הוא מלהשתמש בו כמונית, אין בכך, לפי ההלכה שלעיל, כדי לכלול אותו בגדרי החריג של סעיף 37(3) לחוק.

המחלוקת הפרשנית הזו, הונחה להכרעתו של בימ"ש השלום באשקלון (כב' השופטת ד. כהן), זאת לאחר שהתובעת, הנפגעת, פוצתה, במסגרת פשרה, בגין נזקיה, והגופים המבטחים הותירו להתדיינות רק את השאלה מי מביניהם צריך לשאת בחבות, אשר אותה חילקו שווה בשווה עד אשר יוכרע הדבר.

בימ"ש קמא קיבל את עמדת הכשרת הישוב, וקבע, כי יש מקום לאבחן את המקרה הנדון מאלה שעמדו בפני ביהמ"ש העליון בפרשת גרינברג-לוי, וכי העובדה שכאן מדובר במי שנפסל רישיונו לסיווג 05, ולא במי ש"רק" הפר תנאי או הגבלה ברישיון, מטה את הכף לחובת הנהג כאן.

כב' השופטת כהן התייחסה לפרשנות שניתנה בפסקי דין מאוחרים יותר להלכת גרינברג-לוי ולמשמעות שיוחסה לקביעה שנעשתה באותה פרשה, ולפיה די בכך שיש לנהג רישיון תקף לאותו סוג רכב כדי שלא לשלול ממנו את חסות החוק, ונתנה משקל לפרשנות זו, שתומצתה ע"י המשנה לנשיאה, כב' השופט ריבלין בעניין **רביבו נ' אליהו (רע"א 4874/04)** [פורסם בנבו], ועיקרה, שההחלטה, ושליטת הפיצוי תחול על **"מקרים שבהם היעדר הרישיון נובע מעניין מהותי, בעוד שהיעדר רישיון מטעמים טכניים לא יאיין את הזכאות לפיצויים"**.

באותו מקרה, מדובר היה בנהג אשר לא חידש את רישיונו קרוב ל-20 שנה, והוא ביקש לראות בו כמי שרישיונו "פקע מחמת אי-תשלום אגרה", נסיבות שהחוק עצמו קבע שהן עניין טכני, באשר סוייג ונקבע, בסיפא של סעיף 7(3), שאין בו להוות "היעדר רישיון" במשמעות הרלוונטית. למרות זאת, קבע המשנה לנשיאה באותו עניין, שחלופי הזמן הכה רב, הפך את אי-חידוש הרישיון לעניין מהותי, משום שנוצר מצב שבו מרחף סימן שאלה סביב כשרותו ומיומנותו הנוכחיים של הנהג, ושוב אין לדעת אם ראוי לאפשר לו לאחוז בהגה, ושלא יסכן את סביבתו.

ברוח דברים אלה, קבעה השופטת קמא כי: **"פסילתו של אדם על ידי רשות (שיפוטית או מינהלית), היא ענין מהותי, ולמעשה עצם הנהיגה בזמן הפסילה ממקמת את פוטנציאל הסיכון הנשקף מן הנהג, ברף גבוה יותר ממי שנוהג ברכב תוך הפרת מגבלה או תנאי שברישיונו, הנסיבות המפורטות בענין לוי גרינברג או רביבו"**.

היות שלא הוברר עד תום נסיבות הפסילה וסיבתה, מוכנה היתה כב' השופטת כהן ליתן פתח אף לרזולוציה דקה יותר, והשאירה בצריך עיון שמא היתה פוסקת אחרת לו הנהג היה מראה כי פסילתו נבעה משיקולים טכניים בלבד, ולא מהותיים, ודבר זה לא נעשה.

נקבע, איפוא, כי מי שרישיונו נפסל ע"י רשות מלנהוג ברכב המסווג כמונית, יוגדר כמי ש"אין לו רישיון לנהוג בו", אף אם יש לו רישיון תקף לנהוג באותו רכב בדיוק, ומאותו סוג, כל עוד אין הוא מוגדר כמונית.

ההלכות של ביהמ"ש העליון, אובחנו, הילכך, על בסיס הקביעה שיש לראות בפסילה כזו, כל עוד לא הוכח אחרת, משום עניין מהותי, ולא טכני, וכי יש באקט הפסילה משום "אמירה" פוזיטיבית של המדינה, כי מחזיק הרישיון פסול מנהיגה בשל עילה המחייבת פסילה עפ"י חוק, כפי ניסוחו של בימ"ש קמא.

קרנית, אשר מיאנה להשלים עם תוצאה זו, וסבורה כי היא נוגדת את ההלכה המחייבת, הגישה את ערעורה שלפנינו, בעוד הכשרת הישוב תומכת בפסה"ד, מנימוקיו.

ב"כ המערערת, עו"ד בלגה, הצביע על כך, שבעניין גרינברג-לוי ניתנה ע"י השופט אור דוגמא, כמעט זהה לענייננו, בתור מקרה שבו אין מקום לשלול את הפיצוי ולהפעיל את החרג, ונאמר (עמ' 655) **"סעיף 7(3) לחוק לא יחול במקרה שנהג המחזיק ברישיון נהיגה דרגה 2, המאפשר לו לנהוג ב"רכב נוסעים פרטי", נפגע בתאונת דרכים שעה שהוא נוהג במונית, שלצורך נהיגה בה נדרש רישיון נהיגה דרגה 5. אם מבחינת סוג הרכב אין שוני בין השניים - לא יחול סעיף 7(3) לחוק"**.

עו"ד לירז, ב"כ המשיבה, התקשה להשיב על השאלה, כיצד ניתן ליישב הלכה מחייבת זו עם הקביעה, הלמעשה הפוכה, שנעשתה בפסה"ד הנדון כעת, והטעים, שכעת הרציונל הוא בכך שהרשויות החליטו במתכוון לשלול מהנהג את הרישיון לנהוג ברכב הזה, וזו לדבריו, סוגייה שלא נדונה ישירות בעניין גרינברג-לוי.

על כי אין בכך הבחנה אמיתית, ותשובה משכנעת, יעיד המצב המוזר, העלול להיווצר, למשל, אם הנפגעת, קורבן התאונה, היתה מוסעת ע"י אותו נהג, באותו רכב, אך ללא "הכובע" של מונית, תרתי-משמע, כגון מכח היכרות חברתית או משפחתית. עפ"י כל אמת מידה, דבר קיומה של הפסילה המסווגת לא היה משליך כלשהו על החלת סעיף 7(3), ונהיגתו או-אז היתה כשירה וחוקית מכח קיום הרישיון בדרגה 02, ולא היה נוצר כל קושי.

יוצא, שהרשות המוסמכת, לא קבעה ולא סברה, שמהיבט מהותי, ומבחינת כישורי הנהיגה, והסיכון לציבור, פסול הנהג מלעלות לכביש ולאחוז בהגה. מכל היבט כזה, אין שום הבחנה בין הסעת הנפגעת באותו רכב ממש, לכשיוגדר כמונית, או כאשר הוא מוגדר כרכב פרטי רגיל.

במחלוקת הפרשנית, שנפלה בין הצדדים, ובאשר להכרעת כב' השופטת קמא בעניין, דעתי היא שהדין עם המערערת, קרנית, וכי יש לקבל את ערעורה.

לטעמי, די בכך, שנקבע, בערכאתנו, כי אין בנימוקי פסה"ד קמא לשכנע, שיש מקום לאבחן את המקרה דנן, בשל אלמנט הפסילה, מהמקרים המאופיינים בהלכות ביהמ"ש העליון, ולבדלו מאותו מקרה, כמעט זהה, שאף הובא כדוגמא ממחישה בפסה"ד גרינברג-לוי.

בכל האמור בסיווג ההפרה של התנאים וההגבלות על הרישיון, שבעטיים מגדירים אדם כנעדר רישיון, ומוחרג מחוק הפיצויים, אין מקום לקבוע כי פסילה מסווגת, המאפשרת נהיגה באותו סוג רכב, ובעל אותם מאפיינים פיסיים, הינה עניין מהותי לפי אותן הלכות.

במקרה כזה, כאשר הרשות בוחרת לאסור על הנהג להשתמש ברכב כמונית, אך מותירה בידו את הרישיון לעשות בו שימוש לצרכים אחרים, אין לומר שמדובר בעניין היורד לשורש כישוריו של הנהג, יכולתו לשלוט ברכב ולנהוג בו בביטחה, ואף כי להפרת האיסור, ולהמשך השימוש במונית, יש השלכות במישור הדין הפלילי, אין לדבר נפקות כאשר בוחנים זאת באספקלריה של חוק הפיצויים, והוראת ההחלטה, כפי שהתפרשה בפסיקה.

יצירת סיווג נוסף, ומעבר להגדרות שקבע ביהמ"ש העליון ביחס לדיות קיומו של רישיון לאותו "סוג רכב", וסיווג ההלכה במקרים של פסילה, ובוודאי קביעת תתי-סיווג נוספים כמשתמע מפסה"ד שלפנינו, כגון "הבחנת משנה", שעניינה סיבת הפסילה, אינם מתיישבים עם הרצון ליצור "וודאות משפטית ויציבות ביישום ההוראה", ועם הצורך "ליצור הסדר אחיד, עקבי וקוהרנטי וכן קביעת כללים בהירים, אשר יקלו על יישומו של סעיף 37(3) לחוק", כפי שחפצו להשיג שופטי ביהמ"ש העליון, בקובעם את ההלכה, וכניסוחם של הנשיא ברק (עמ' 663 בעניין גרינברג) והשופט אור (עמ' 659, שם).

משיקולים אלה, אין זה מוצדק לנסות ולאבחן מקרה זה, הנוכחי, מאלה הדומים לו, שנדונו בעבר, ושהכרעה בהם יצרה הלכה ברורה ומחייבת של ביהמ"ש העליון, שהערכאות הדיוניות חייבות להלך אחריה.

משכך, אמליץ לחברי לקבל את הערעור, לאמץ את עמדת קרנית במחלוקת שבינה לבין הכשרת הישוב, ולקבוע, כי סעיף 37(3) לחוק הפלתי"ד, אינו ישים על נהיגת מיכאלשווילי בעת שנפגעה התובעת בתאונה הנדונה, ולכן, על המבטחת, הכשרת הישוב, לשאת, מכח תעודת הביטוח שהנפיקה לו, בפיצוי המגיע לאותה נוסעת על נזקיה.

יש לחייב את המשיבה בהוצאות המערערת ושכ"ט עו"ד בסכום של 7,500 ₪ ומע"מ.

א. ואגו - שופט

ס. הנשיא - נ. הנדל:

אני מסכים.

ס. הנשיא נ. הנדל - אב"ד

**השופטת - ש. דברת:**

אני מסכימה.

---

**ש. דברת - שופטת**

ניתן היום כ"א באלול, תשס"ט (10 בספטמבר 2009) בהעדר הצדדים.

נ. הנדל 54678313-1102/08

---

**א. ואגו - שופט**

---

**ש. דברת - שופטת**

---

**נ. הנדל - ס. נשיא****אב"ד**

נוסח מסמך זה כפוף לשינויי ניסוח ועריכה

[הודעה למנויים על עריכה ושינויים במסמכי פסיקה, חקיקה ועוד באתר נבו - הקש כאן](#)