

בתי המשפט

עא 003374/06		בית משפט מחוזי תל אביב-יפו	
01/09/2008	תאריך:	הרכב: ישעיהו שנלר, שופט – אב"ד	
		ד"ר קובי ורדי – שופט	
		שמואל ברוך - שופט	

בעניין:

1. כלל חברה לביטוח בע"מ

2. אבנר- איגוד לביטוח נפגעי רכב בע"מ

המערערות

ע"י ב"כ עו"ד אורי ירון

נגד

1. קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים

ע"י ב"כ עו"ד אלון בלגה

2. פרץ אסף

3. פרץ שירן

4. פרץ שולה

5. פרץ יוסף

6. ברדה שושנה

7. ברדה עמוס

המשיבים**משיבים מס' 2-7 - משיבים פורמאליים**

לפסק-דין בשלום (2006-09-11): [תא 87573/98 ברדה מורן נ' כלל חברה לביטוח בע"מ](#) שופטים: ח. וינבאום וולצקי עו"ד: ע. צדקוני, א. ירון, א. בלגה

מיני-רציו:

* לצורך שלילת כיסוי ביטוחי לפי ס' 7(3) לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, נדרשת "ידיעה ממשית" בדבר פסילת רשיון נהיגה, כנדרש בס' 67 לפקודת התעבורה, ואין די בידיעה קונסטרוקטיבית, כדי להצדיק שלילת כיסוי ביטוחי.

* נזיקין – פיצויים לנפגעי תאונות דרכים – זכאות

* נזיקין – פיצויים לנפגעי תאונות דרכים – פיצויים

* נזיקין – פיצויים לנפגעי תאונות דרכים – פרשנות

* פרשנות – דין – חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים

* תעבורה – ענישה – פסילת רישיון

* תעבורה – רישוי – רישיון נהיגה

בימ"ש קמא קבע כי מאחר שלא הוכחה ידיעה ממשית של נהג רכב, שנהרג בתאונה יחד עם אשה נוספת (להלן: המנוחה), אודות שלילת רישיונו לפני התאונה, הרי שנהיגתו במועד התאונה, לא היתה בניגוד לתנאי פוליסת הביטוח שהוצאה לו ולא נעשתה בהעדר כיסוי ביטוחי תקף. משכך, קבע כי החבות לפיצוי יורשי ותלויי המנוחה מכוח חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: החוק), מוטל על המערערות. מכאן הערעור.

בית המשפט המחוזי דחה את הערעור ופסק כי:

כבר נפסק כי באין הודעה לנהג, אין לראותו כמי שנוהג בזמן פסילה. אין לתחום בגבולות קשיחים את אופני המסירה של הודעה לנהג על דבר פסילת רישיונו. הודעה יכולה להיות בדרכים שונות, ובלבד שתהיה הודעה. במקרה של פסילת רישיון ע"י בימ"ש, החבות של המבטח תפקע רק לאחר שהנהג המבוטח מודע לפסילה או לפחות נמסר לו פסה"ד בדרך המקובלת. אין להחמיר את דרישה הידיעה עת דנים בקיומו של כיסוי ביטוחי, ולהרחיבה עד כדי ידיעה קונסטרוקטיבית.

פרשנות המרחיבה את תחולת ס' 7(3) לחוק, הכוללת בחובה ידיעה קונסטרוקטיבית, בכל מקרה בו מדובר בפסילה "מהותית" של רישיון הנהיגה שמקורה בהרשעה בעבירת תעבורה, תפגע בקבוצה רחבה של נפגעים, ובכך תחתור תחת תכליתו הסוציאלית של החוק. אין רלוונטיות כלשהי לאופן ולסוג הפסילה בעת ההחלטה מהו סוג הידיעה הנדרשת לצורך הפעלת ס' 7(3). בענייננו, גם מלשונה של תעודת הביטוח ניתן להבין שהכיסוי הביטוחי תקף רק כאשר הנוהג ברכב הנו בעל רישיון נהיגה ולא נפסל מלקבל או להחזיק רישיון כזה. מכאן, שמי שנפסק לחובתו עונש של פסילת רישיון, הדורשת הוכחת ידיעה ממשית על הטלת עונש הפסילה - יישלל ממנו גם הכיסוי הביטוחי.

פסק דין

השופט ש. ברון:

זהו ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום בתל אביב (כבוד השופטת חדוה וינבאום-וולצקי) מיום 11.9.06 (ת"א 87573/98 [פורסם בנבו]), בו נקבעה חבות המערערות, כלל חברה לביטוח בע"מ ואבנר - איגוד לביטוח נפגעי רכב בע"מ (להלן: "המערערות") לפיצוי המשיבים הפורמאליים והן חויבו להשיב למשיבה מס' 1 (להלן:

"המשיבה" או "קרנית") את הסכומים אותם שילמה למשיבים הפורמאליים (על-פי הסכם פשרה שהושג), בצירוף הפרשי הצמדה וריבית כחוק, הוצאות ושכ"ט עו"ד.

רקע עובדתי:

ביום 28.12.91 ארעה תאונת דרכים (להלן: "התאונה"), שבה נהרגה אסתר ברדה ז"ל (להלן: "המנוחה"). באותה תאונה נהרג גם נהג הרכב, חיים קזרוב ז"ל (להלן: "הנהג").

עוד בטרם קרות התאונה, הוגש נגד הנהג כתב אישום לבית משפט השלום לתעבורה באשקלון, בגין עבירה של נהיגה בעת פסילה. בתאריך 21.11.89 הורשע הנהג ומשלא התייצב לדיון, נגזר דינו בהעדרו. גזר הדין כלל פסילה על תנאי ל 6 חודשים למשך שנתיים.

ביום 11.11.90 עבר הנהג עבירת תנועה נוספת אשר בגינה הוגש נגדו לבית משפט השלום לתעבורה בתל אביב, כתב אישום נוסף בגין עבירה של נהיגה בחוסר זהירות, אי מסירת פרטים ואי דיווח על התאונה למשטרה לאחר שנפגע בה אדם.

ביום 13.10.91 התקיים דיון בהעדרו של הנהג, שגם הפעם לא התייצב לדיון, והוא הורשע ודינו נגזר. גזר הדין כלל פסילה בפועל ל-6 חודשים, לאחר הפעלת עונש הפסילה על תנאי שנפסק על ידי בית משפט השלום לתעבורה באשקלון.

גזר הדין מיום 13.10.91 נשלח פעמיים, באמצעות דואר רשום, לכתובתו של הנהג, אך לא נדרש על ידו. ביום 29.1.92 נעשה ניסיון לבצע לנהג מסירה אישית של גזר הדין, באמצעות המשטרה, אך אז התברר כי הוא נהרג בתאונה.

בית משפט קמא קבע בפסק דינו כי מאחר שלא הוכחה ידיעה ממשית של הנהג אודות שלילת רישיונו לפני התאונה, הרי שנהיגתו במועד התאונה מיום 28.12.91 לא הייתה בניגוד לתנאי פוליסת הביטוח שהוצאה לו ולא נעשתה בהעדר כיסוי ביטוחי תקף. משכך, קבע בית משפט קמא כי החבות לפיצוי יורשי ותלויי המנוחה מכוח [חוק פיצויים](#) [לנפגעי תאונות דרכים](#), התשל"ה-1975 (להלן: "חוק הפיצויים"), מוטל על שכמי הנתבעות, הן המערערות בתיק זה.

טיעוני המערערות:

המערערות, מהן נרכשה פוליסת הביטוח של הנהג, טענו כי שגה בית משפט קמא בהחלטתו וכי נהיגתו של הנהג המנוח ברכב הייתה ללא רישיון וללא כיסוי ביטוחי.

לטענת המערערות טעה בית משפט קמא בקובעו כי אין להבחין בין "פסילה אזרחית" לבין "פסילה פלילית", ובקובעו כי ה"ידיעה הממשית" הנדרשת על פי סעיף 67 [לפקודת התעבורה](#) לצורך הרשעה בעבירה של נהיגה בזמן פסילה, נדרשת גם בדין האזרחי. בעניין זה טענו המערערות כי טעה בית משפט קמא כאשר ניסה להקיש מסעיף 67 [לפקודת התעבורה](#) שעניינו, כאמור, באחריות פלילית, על האחריות האזרחית של מבטחת על פי חוזה הביטוח שלה עם המבוטח.

כמו כן טענו המערערות, כי טעה בית משפט קמא משלא בחן את שאלת קיומו או העדרו של כיסוי ביטוחי לתאונה בשני מישורים - במישור חוק הפיצויים, ובמישור הפוליסה שהוצאה על ידי המערערות, על כל תנאיה.

ב"כ המערערות הפנה בהודעת הערעור לסעיף 37(3) לחוק הפיצויים, שם לטענתו, לא מצא המחוקק להתנות את הגבלת זכאותו של נפגע לפיצויים ב"ידיעה" כלשהי מצד הנהג - הנפגע, בדבר פסילת רישיונו אלא בחר לסייג את שלילת הזכאות לפיצויים רק למקרה בו רישיון הנהיגה של נהג אשר נפגע בתאונה פקע מחמת אי תשלום האגרה. ב"כ המערערות הבהיר כי ברי לכל כי זה אינו המקרה שלפנינו. במקרה שלפנינו מדובר בפסילה "מהותית" של רישיון הנהיגה של הנהג, פסילה שמקורה בהרשעה בעבירת תעבורה ובהפעלת עונש פסילה על תנאי שהושת על הנהג עוד קודם, בגין עבירה קודמת. מכאן, שלטענתו, לא יכול להיות ספק כי ממועד גזר הדין בו הוטלה הפסילה ואילך הייתה הפסילה ברת תוקף. הנהג המנוח נהג ברכב כשאינו לו רישיון לנהוג בו ומשכך הוא אינו נכלל בגדר הנפגעים הזכאים לפיצוי על פי חוק זה ותלויי המנוחה, הם המשיבים הפורמאליים, זכאים, לשיטת המערערות לתבוע את הפיצויים המגיעים להם מהמשיבה בלבד.

לטענת המערערות, טעה בית משפט קמא משלא התחשב בהיבט הציבורי של נהיגה בעת פסילה, המחייב שלילת הכיסוי הביטוחי במקרים בהם נפסל רישיון הנהיגה פסילה "מהותית" וזאת גם אם לא הוכחה "ידיעה ממשית" של הנהג אודות פסילת רישיונו. פסק דינו של בית משפט קמא, לטענת המערערות, עלול לעודד נהגים עבריינים לנהוג בזמן פסילה מבלי שיטרחו להתייצב לדיונים בעניינם ומבלי שיטרחו לברר את תוצאותיהם, ביודעם כי גם אם נפסל רישיונם בהעדרם, כל עוד לא הודע להם על כך מפורשות, הם ממשיכים ליהנות מכיסוי ביטוחי תקף לנהיגתם העבריינית. יתרה מכך, טענו המערערות כי גזר הדין בעניין הפסילה הומצא לנהג באמצעות דואר רשום לאותה כתובת בה בוצעה קודם לכן מסירה כדין של ההזמנה לדיון, אלא שהנהג הוא זה שבחר

שלא לדרוש את דברי הדואר שנשלחו לו ופסק דינו של בית משפט קמא עלול לעודד נהגים אחרים מסוגו של הנהג לנהוג כמוהו.

לטענת המערערות, תכליתו ההרתעתית והעונשית של חוק הפיצויים מחייבת שלילת הכיסוי הביטוחי והגבלת זכות הפיצוי בכל מקרה בו יוכח כי נפסל רישיון הנהיגה פסילה "מהותית" על ידי בית המשפט המוסמך וזאת גם ללא הוכחת ידיעתו של הנהג אודות פסילת רישיונו.

בנוסף, טענו המערערות, כי טעה בית משפט קמא משלא התייחס לתעודת הביטוח הספציפית שהוצאה על ידי המערערות לרכב שהיה נהוג על ידי המנוח, תנאיה וסייגיה. בתעודה זו נקבע מפורשות כי הכיסוי הביטוחי יינתן כאשר: "האדם הנוהג... הנו בעל רישיון בר תוקף בישראל... או שהנוהג ברכב היה בעל רישיון כאמור ולא נפסל מלקבל או להחזיק רישיון כזה על פי הוראות שבחיקוק, פסק דין או החלטות של בית משפט או רשות מוסמכת אחרת". מכאן, שלשיטת המערערות גם מנוסח תעודת הביטוח שהוצאה על ידן עולה כי לא נדרשת ידיעה כלשהי אודות פסילה כתנאי להפעלת סייגיה.

טענה נוספת שהעלה ב"כ המערערות היא כי טעה בית משפט קמא משלא התייחס לעובדה כי פסילת רישיונו של הנהג לא הגיעה "יש מאין" וללא התראה מוקדמת. מדובר בהפעלת עונש פסילה על תנאי שהושת על הנהג בעבירה קודמת, עונש לו היה הנהג מודע וכן הוכח כי הנהג המנוח זומן כדין לדיון שהתקיים ביום 13.10.91, בו נגזרה עליו השלילה בפועל אך הוא בחר שלא להתייצב.

לטענת המערערות, טעה בית משפט קמא כשבחר להתעלם מהעובדה שגם אם לא הייתה לנהג ידיעה ממשית בדבר פסילת רישיונו, הרי שהייתה לו ידיעה קונסטרוקטיבית מכיוון שידע הן על הפסילה על תנאי והן על הדיון שנקבע בעניינו. לשיטת המערערות, גם אם ימצא כי נדרשת הוכחת ידיעה כלשהי מצד הנהג באשר לפסילה שהוטלה עליו, הרי שיש לקבוע כי ידיעה זו אינה נדרשת להיות "ידיעה ממשית" ודי בידיעה קונסטרוקטיבית שהייתה לנהג בדבר הפסלות בכדי להצדיק את שלילת הכיסוי הביטוחי.

כן טענו המערערות שבנסיבות, גם אם לא הייתה לנהג המנוח "ידיעה ממשית" בדבר פסילת הרישיון, הרי שבהחלט הייתה מצידו "עצימת עיניים" נפשעת, מפני שלמרות שידע הן על הפסילה על תנאי התלויה כנגדו והן על הדיון שנקבע בעניינו בעבירת

התעבורה הנוספת שעבר, בחר שלא לבדוק את תוצאות פסק הדין, לאחר שלא התייצב לדיון וכל זאת תוך אדישות מוחלטת לתוצאות אלה ותוך שהוא ממשיך לנהוג ברכבו כקודם.

המערערות ביקשו בהודעת הערעור שלהן לבטל את פסק דינו בשאלת החבות של בית משפט קמא מיום 11.9.06, לדחות את התביעה כנגד המערערות ולחייב את המשיבה להחזיר למערערות את הסכומים ששולמו על ידה למשיבים הפורמאליים כמימון ביניים, בצירוף הצמדה וריבית.

לאחר שהוגשו סיכומי המערערות, התבקשו אלה להגיש תוספת והשלמה לאור ובהתייחס לפסק דינו של בית המשפט העליון בע"א 11924/05 שומרה בע"מ נ' עזבון המנוחה בתיה ממו ז"ל ואח' (פורסם בבנו), פסק דין מיום 20.6.07 (להלן: "פרשת שומרה").

בהתייחסותן לפסק הדין, טענו המערערות כי בית המשפט העליון הסתפק באמירה לאקונית לפיה בכל הנוגע ליסוד הנפשי הנדרש לצורך שלילת הזכאות לפיצוי על פי חוק הפיצויים ו/או לשלילת הכיסוי הביטוחי על פי תעודת ביטוח החובה שהוצאה למבוטח, ראוי שילך הדין האזרחי בעקבות הדין הפלילי הקובע נחיצותה של "ידיעה ממשית". בית המשפט העליון, לטענתן של המערערות, לא נדרש כלל לדיון בשאלה העומדת לדיון בענייננו- החלתן של נורמות פליליות על המשפט האזרחי בכלל ועל חוק הפיצויים בפרט וכן לא נדרש לפרשנותו של סעיף 7(3) לחוק הפיצויים.

המערערות שבו וטענו כי אינן מבקשות לערער על ההלכה המחייבת המתייחסת ליסוד הנפשי הנדרש מנהג לצורך הרשעתו בעבירה של נהיגה בפסילה, אך זאת, לטענתן, אך ורק ככל שהדברים אמורים לגבי המישור הפלילי בלבד. יחד עם זאת, לשיטתן של המערערות, היסוד הנפשי הנדרש לצורך שלילת הזכאות לפיצוי לפי חוק הפיצויים ו/או לפי תעודת הביטוח שהוצאה לנהג הנו שונה ואחר מזה הנדרש במישור הפלילי לצורך הרשעה בעבירת הנהיגה בזמן פסילה.

בהקשר זה, לטענת המערערות, אין מקום להחלתן האוטומטית של נורמות מהמשפט הפלילי על המשפט האזרחי בכלל ועל חוק הפיצויים, בפרט.

המערערות הפנו לפסיקה בה דן בית המשפט העליון בפרשנותו של סעיף 7(6) לחוק הפיצויים, שגם הוא כמו סעיף 7(3) "שותק" בכל הנוגע ליסוד הנפשי הנדרש לצורך שלילת הזכאות לפיצוי. שם קבע בית המשפט כי יש לפרש את הסעיף כדורש יסוד נפשי של "אשם" מצד בעלי הרכב וכי די במחדל רשלני מצדו על מנת שתישלל זכאותו

לפיצויים, כלומר, די בכך ש"סביר היה שיידע". לטענת המערערות, משנקבע כי יש לפרש את הוראות סעיף 7 לחוק, על כל סעיפי המשנה שלו כדורשות יסוד של "אשם" כתנאי לשלילת הזכאות לפיצוי ומשנקבע כי אותו "אשם", אינו רק מודעות של ממש, אין כל הצדקה לפרש את הוראת סעיף 7(3) לחוק כדורשת דרגת אשם גבוהה יותר של "ידיעה ממשית".

יתרה מכך, טענו המערערות, כי משביקש המחוקק לדרוש יסוד נפשי של ידיעה, ציין זאת בלשון ברורה ומפורשת בגוף הסעיף, כפי שעשה זאת בסעיף 7(2) לחוק- בו צוין בפירוש כי תישלל זכותו לפיצויים של מי שהיה מצוי ברכב וידע שנוהגים בו ללא רשות. לטענת המערערות טעות חמורה תהיה ליתן לסעיף 7(3) פרשנות מרחיקת לכת הקובעת כי נדרשת "ידיעה ממשית" וזאת מפני שהיא עלולה ליצור מצב אבסורדי בו יינתן יתרון לנהג הנופל בגדרו של סעיף 7(3) האמור לעומת נהגים הנופלים בגדרי סעיף 7א לפיו תישלל זכאותו לפיצויים של נהג שנהג ברכב בהיתר מאת בעליו, אך ללא ביטוח, גם אם לא הייתה לא "ידיעה ממשית".

בסיכום התייחסותן של המערערות לפרשת שומרה שבו אלה והבהירו שלטעמן, לא ניתנו תשובות על ידי בית המשפט העליון לסוגיות שהועלו על ידן במסגרת ערעור זה ומשכך ביקשו להכריע בסוגיות אלה על רקע מטרותיו ותכליתו של חוק הפיצויים.

טענות קרנית:

המשיבה, קרנית - קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים - תאגיד ציבורי שהוקם מכוח חוק הפיצויים, אשר נועד לפצות נפגעי תאונות דרכים שאין בידם לתבוע מבוטח אחר היכול לפצותם בגין הנזקים שנגרמו להם.

לטענת המשיבה, הטענה אותה העלו המערערות בערעור זה, הנה טענה שהועלתה לא אחת על ידי חברות ביטוח בשנים האחרונות, והיא, ההפרדה הנדרשת לטעמן בין פסילה אזרחית לפסילה פלילית. לטענתה, פסק דינו של בית משפט קמא הוא אחד מאותם פסקי דין שדנו בסוגיה ודחו את עמדת המערערות כאשר קבעו כי בעניין זה אין לאבחן בין התוצאה הפלילית לתוצאה האזרחית של עבירת הנהיגה בעת פסילה וכי בשתייהן נדרשת ידיעה בפועל של הנהג על פסילת רישיונו.

המשיבה הפנתה בסיכומיה לדבריו של בית המשפט העליון בפרשת שומרה לפיהם בעניין זה ראוי לדין האזרחי ללכת בעקבות הדין הפלילי, כאשר פסילת רישיון אינה שלמה כל עוד לא הודעה לנוהג.

לטענתה, בהינתן פסק דינו זה של בית המשפט העליון, הרי ש"ירד המסך" על טענות המערערות המועלות בערעור זה ודין הערעור להדחות.

המשיבה הלינה בסיכומיה על ניסיונות המערערות לטעון כי אין לפסוק בענייננו על פי ההלכה שיצאה מפי בית המשפט העליון בפרשת שומרה ועל טענותיהן כי בית המשפט העליון נמנע מלנמק את אמירתו. המשיבה שבה וטענה כי ההלכה שנקבעה בפרשת שומרה הנה הלכה פסוקה ואין למערערות אלא להרכין ראשן מולה ולכבדה.

לכאורה, טענה המשיבה כי יכולה הייתה להסתפק בהפניה להלכה שנקבעה בפרשת שומרה, אך בכל זאת ביקשה להוסיף נימוקים משלה.

בראשית דבריה, שבה המשיבה וחידדה את טענתה העיקרית, לפיה אין פסילה אזרחית לחוד ופסילה פלילית לחוד, זאת כפי שנקבע בפרשת שומרה ובפסקי דין רבים לפניו.

המשיבה חזרה בסיכומיה על עובדות המקרה, אך שבה והצביעה על העובדה כי אין מחלוקת כי עד ליום התאונה לא נמסר ולא הודע לנהג על גזר הדין שפסל את רישיונו. כמו כן הצביעה המשיבה על העובדה שגזר הדין בו נגזר על הנהג עונש של פסילה על תנאי ניתן אף הוא בהעדר הנאשם וכן על העובדה שהעבירות בהן הואשם בכתב האישום האחרון, לא היו כאלה שחייבו הפעלה "אוטומטית" של הפסילה על תנאי.

לטענת המשיבה, אין לקבל את טענת המערערות כי די היה שיוכח כי לנהג הייתה ידיעה קונסטרוקטיבית בדבר הפסילה כדי להחשיבו כפסול לנהיגה לצורך פוליסת הביטוח וזאת בעקבות קביעתו של בית המשפט העליון בפרשת שומרה, לפיה רק מקום בו נמסרה לנהג הודעה על גזר דינו או רק מקום שבו הוכח שהוא ידע, ידיעה בפועל, כי נגזר עליו עונש פסילה- רק אז ייחשב כמי שנהג בעת פסילה.

פסילת רישיון נהיגה, לטענת המשיבה, הנה עונש ייחודי, יציר המשפט הפלילי, ששורשיו נטועים בדיני התעבורה ודי בכך כדי לקבוע כי אין מקום ליצירת הפסילה האזרחית כפי שמציעות המערערות שהרי, לא יעלה על הדעת, כי הדין האזרחי יחמיר יותר מהדין הפלילי.

מטרת חוק הפיצויים, אינה עונשית, מלבד החריגים שקבע המחוקק בסעיף 7 לחוק הפיצויים ומשכך, לא ניתן להחמיר עם נהג, במסגרת תביעת נזיקין, יותר ממה שהחוק הפלילי מחמיר עימו.

לעניין הוראות פוליסת הביטוח, טענה המשיבה כי אף מטענת המערערות עצמן, לפיה הכיסוי הביטוחי תקף רק כאשר הנוהג ברכב הנו בעל רישיון נהיגה ולא נפסל מלקבל או

להחזיק רישיון כזה, עולה כי מי שנפסק לחובתו של הנהג עונש של פסילת הרישיון, קרי פסילה פלילית, הדורשת הוכחת ידיעה בפועל על הטלת העונש-יישול ממנו גם הכיסוי הביטוחי.

המשיבה הפנתה בסיכומיה ל**דנ"א 10017/02 קרנית - קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ**, פ"ד נח(5) 639, עמ' 655-656, שם נקבע כי סעיף 7 לחוק הפיצויים הנו סעיף מיוחד ומיועד רק למקרים חריגים, בהם אשמתו של הנפגע, היא כה רבה עד שראוי כי יופקעו זכויותיו לפיצויים. מכאן שלטענת המשיבה, רק מי שנהג כשהוא יודע בפועל כי רישיונו נפסל, ניתן לאמור עליו כי אשמתו הנה כה רבה, עד שראוי כי יופקעו זכויותיו לפיצויים.

בסיכום דבריה טענה המשיבה כי התוצאה אליה הגיע בית המשפט העליון בפרשת שומרה היא קביעת מדיניות משפטית לעניין היקף תחולתו של החריג בסעיף 7(3) לחוק הפיצויים, ממנה עולה כי יש להעדיף את התכלית החברתית של החוק, לפיה אין להותיר נפגעי תאונות דרכים, נעדרי פיצוי, למול התכלית ההרתעתית שהנה תכלית המשנה של חוק זה.

תגובת המערערות:

המערערות, בתגובתן לסיכומי המשיבה טענו כי אין לקבל את טענת המשיבה, לפיה לא יעלה על הדעת, כי הדין האזרחי יחמיר יותר מהדין הפלילי. טיעון זה, לשיטת המערערות, אין לו על מה שיסמוך מכיוון שבמציאות קיימים לא מעט מקרים בהם החמיר הדין האזרחי יותר מהדין הפלילי.

באשר ל"הרמוניה החקיקתית" בין חוק הפיצויים ו**פקודת התעבורה**, הרי שזו, לטענת המערערות, לא תיפגע גם אם תתקבלנה טענותיהן כי יש להבחין בין הרשעה פלילית בעבירה של נהיגה בפסילה ובין ההשלכות האזרחיות של עונש הפסילה בכל הקשור לכיסוי ביטוחי, וזאת מכיוון שעצם המונח "פסילה" משמעותו זהה הן בחוק הפיצויים והן בפקודת התעבורה. ההבדל, לשיטת המערערות, נעוץ רק בנפקות השונה שיש ליתן למונח זה במישור הפלילי לעומת זו שיש ליתן לו במישור האזרחי.

המערערות הבהירו כי אינן מבקשות בערעור זה לשלול כיסוי ביטוחי באופן אוטומטי מכל נהג שרישיונו נפסל, אלא מבקשות בכל מקרה לגופו, לפנות אל ההיגיון והשכל הישר המחייבים כי היסוד הנפשי הנדרש לצורך הפעלת החריג הקבוע בסעיף 7(3) לחוק

הפיצויים יהיה שווה ערך ליסוד הנפשי הנדרש בסעיף 7א לחוק הפיצויים, כלומר: שהנהג ידע, או סביר היה שידע על עונש הפסילה.

דין

סעיף 67 [לפקודת התעבורה](#) קובע כי :

"מי שהודע לו שנפסל מקבל או מהחזיק רישיון נהיגה, וכל עוד הפסילה בתקפה הוא נוהג ברכב שנהיגתו אסורה בלי רישיון לפי פקודה זו, או מי שנוהג בניגוד לתנאים שנוספו ברישיונו כל עוד הם בתקפם, או מי שהודע לו כי נפסל מהחזיק ברישיון רכב וכל עוד הפסילה בתקפה הוא משתמש באותו רכב או מרשה להשתמש בו או מי שנהג או הרשה לאחר לנהוג ברכב בניגוד להודעת איסור שימוש או צו איסור שימוש, דינו - מאסר שלוש שנים או קנס מאה אלף לירות, או שני העונשים כאחד".
(ההדגשה שלי- ש.ב.)

סעיף 7(3) לחוק הפיצויים קובע כי :

"נפגעים אלה אינם זכאים לפיצויים לפי חוק זה:

(1) ...

(2) ...

(3) מי שנהג ברכב כשאינו לו רישיון לנהוג בו למעט רישיון שפקע

מחמת אי תשלום אגרה;

(4) ...

השאלה העומדת לפנינו בערעור זה היא האם היה מקום לקביעתו של בית משפט קמא בדבר "הידיעה הממשית" הנדרשת לצורך שלילת כיסוי ביטוחי לפי סעיף 7(3) לחוק

הפיצויים, כפי זו הנדרשת בסעיף 67 [לפקודת התעבורה](#), או שמא די בדיעה קונסטרוקטיבית בדבר פסילת רישיון נהיגה כדי להצדיק שלילת כיסוי ביטוחי? לאחר שקראתי, ושבתי ועיינתי בטענות הצדדים, נחה דעתי כי דין הערעור להידחות. ביום 20.6.07 ניתן פסק דינו המנחה של בית המשפט העליון בפרשת שומרה. שם, נשפט נהג בהעדרו ונגזר עליו עונש של פסילת רישיונו. הודעה בעל פה בדבר הפסילה לא נמסרה לו וכך גם לא שוגרה אליו הודעה בכתב. בית המשפט דחה את טענת חברת הביטוח כי מאחר שהנהג ידע על משפטו וידע גם על עונש הפסילה על תנאי אשר היה תלוי ועומד נגדו, יש להתייחס אליו כבעל ידיעה קונסטרוקטיבית על עונש הפסילה. וכך נקבע בפרשת שומרה:

"המחלוקת, כאמור, מתמקדת בשאלה אם בענייננו נשללת אחריותה של חברת הביטוח מכיוון שהמשיב 6 נהג ברכב בזמן פסילה (קרי: ללא רישיון - ראו סעיף 37(3) [לחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים](#), התשל"ה-1975). בית המשפט המחוזי קבע - וזו קביעה עובדתית - שבזמן התאונה טרם הודע לנהג על שלילת רישיונו. לפי פסיקתו של בית המשפט העליון, המתבססת על לשונו של סעיף 67 [לפקודת התעבורה](#), באין הודעה לנהג - אין לראות באחרון כמי שנוהג בזמן פסילה. אמנם, אין לתחום בגבולות קשיחים את אופני המסירה של הודעה לנהג על דבר פסילת רישיונו. כך, למשל, נפסק כי "לא יכול להיות כל ספק כי מסירת הודעה על-ידי משרד הרישוי, ותהיה זו אף הודעה בעל פה, או הודעה דומה על ידי רשות משטרתית או פקיד של בית המשפט, הם בגדר מילוי היסוד של מתן 'הודעה' העולה מן האמור בסעיף 67 הנ"ל" ([רע"פ 729/92 שיטרית נ' מדינת ישראל, פ"ד מו\(1\) 873 \(1992\)](#)). הנה כי-כן, הודעה יכולה להיות בדרכים שונות, ובלבד שאמנם תהיה הודעה".

עוד קבע בית המשפט העליון בפרשת שומרה כי :

"הנה כי-כן, הדין הפלילי מחייב שייודע לנאשם דבר שלילת רישיונו. התוודעות זו תיעשה ברגיל בדרך של מסירת הודעה, והיא בבחינת יסוד הכרחי ההופך את הנהיגה ברכב - לאסורה. "השילוב שבין סעיפים 42(א) ו- 67 לפקודה מלמד" - כך נפסק בפרשה מן העת האחרונה - "את אלה: ראשית, תחילתה של התקופה בה נהיגתו של נאשם ברכב אסורה, היא מיום שנפסל בפניו על ידי בית המשפט, או מיום שדבר הפסילה שניתנה בהיעדרו, הודע לו..." (רע"פ 4446/04 ביטון נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו), ניתן ביום 6.10.2005); (ההדגשה הוספה). כך בדין הפלילי ובעניין זה, נראה כי הדין האזרחי ראוי לו שילך בעקבותיו."

בהתייחסותן לפסק דינו של בית המשפט העליון בפרשת שומרה, טענו המערערות כי בית המשפט העליון לא נדרש לדיון בסוגיות כפי אלו שהועלו על ידן בערעור זה. אינני סבור שאלה פני הדברים ולטעמי, המערערות מנסות, באופן מלאכותי במקצת, לשוב ולעורר דיון בשאלה שנדונה והוכרעה. עם זאת ואולי על מנת להפיס את דעת פרקליטיהן המלומדים של המערערות, אוסיף ואתייחס למספר טעמים שעמדו בבסיס טענותיהן:

א. עוד בטרם יצאה ההלכה שנקבעה בפרשת שומרה, נדחה, לא אחת, על ידי בתי המשפט רעיון ה"ידיעה הקונסטרוקטיבית" כאשר הכלל לפיו פעלו בתי המשפט היה כי בכל מקרה בו מדובר בשלילת זכות קניינית, יש להוכיח מודעות בעת עשיית המעשה שתוצאותיו הן אובדן זכויות, ועל כך כתב פרופסור יצחק אנגלרד בספרו, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, מהדורה שלישית, עמוד 286:

" בית המשפט הרחיב את הרעיון הזה גם על פירוש פוליסת הביטוח, דהיינו: במקרה של פסילת הרישיון על ידי בית המשפט, החבות של המבטח תפקע רק לאחר שהנהג המבוטח מודע לפסילה או לפחות נמסר לו פסק הדין בדרך המקובלת. בשל המטרה העונשית של שלילת הזכאות, יש עניין רב בגישה זו של בית המשפט... מסקנתו של בית המשפט, כי פסילת רישיון אינה תקפה כלפי הנוהג כל עוד לא הודע עליה, נראית לנו נכונה גם ללא קבלת העיקרון הכללי של הצורך בקיום מודעות. במילים אחרות, פסילת הרישיון, בתור שכזו, אינה שלמה כל עוד לא הודעה לנוהג."

משכך, ומשנקבע, כאמור, לא אחת בפסיקה, כי גישת ה"ידיעה הקונסטרוקטיבית" אינה יכולה לעמוד במקרים בהם נשללת מאדם זכות קניינית ומשנקבע כי כאשר מדובר באותה מסכת עובדתית ונדרשת "ידיעה ממשית" לצורך הרשעה בפלילים בעבירה של נהיגה ללא רישיון, הרי שאין להחמיר את דרישה הידיעה בבואנו לדון בקיומו של הכיסוי הביטוחי ולהרחיבה עד כדי "ידיעה הקונסטרוקטיבית".

ב. אין לקבל את טענת המערערות, לפיה ההיגיון והשכל הישר מחייבים כי היסוד הנפשי הנדרש לצורך הפעלת החריג הקבוע בסעיף 7(3) לחוק הפיצויים יהיה שווה ערך ליסוד הנפשי הנדרש בסעיף 7א לחוק הפיצויים, כלומר: שהנהג ידע, או סביר היה שידע על עונש הפסילה.

לא בכדי בחר המחוקק להבדיל בין הסעיפים ולציין בלשון ברורה בסעיף 7א לחוק הפיצויים כי על אף האמור בסעיף 7(5), זכאי לתבוע פיצויים מי שנהג ברכב ונפגע, ולא ידע וגם לא סביר היה שידע כי הנו נוהג ברכב ללא ביטוח, בעוד שבסעיף 7(3) אין כל זכר לנושא הידיעה. מכאן, משבחר המחוקק "לשתוק" בעניין הידיעה בסעיף זה, אין לפרשו ברוח סעיף 7א לחוק הפיצויים וכל שנותר הוא לפנות לפסיקה עליה עמדתי לעיל ולהכריע על פיה.

ג. לא אחת דובר בפסיקה על האיזון הראוי בין תכליתו הסוציאלית של חוק הפיצויים לתכליתו ההרתעתית-עונשית של סעיף 7(3). פרשנות המרחיבה את תחולת סעיף 7(3), כפי זו המוצעת על ידי המערערות והכוללת בחובה ידיעה קונסטרוקטיבית, בכל מקרה שבו מדובר בפסילה "מהותית" של רישיון הנהיגה, שמקורה בהרשעה בעבירת תעבורה, תפגע בקבוצה רחבה של נפגעים, ובכך תחתור תחת תכליתו הסוציאלית של חוק הפיצויים. כך לדוגמא, אם לא היה מדובר, במקרה דנן, בתביעת התלויים אלא בתביעת הנהג עצמו.

דעתי היא, כי בפרשנות זו יש ליתן מקום מרכזי לתכלית הסוציאלית של חוק הפיצויים וברוח זו יש לפרש את סעיף 7(3), ולהימנע מלהרחיב את דרישת הידיעה לכדי ידיעה קונסטרוקטיבית, תוך שמירה על אחידות בכל הקשור לדרישת הידיעה, בין חוק הפיצויים לבין פקודת התעבורה.

אין לקבל את טענת המערערות כי יש, בעניין זה, להבחין בין פסילה "מהותית" של רישיון הנהיגה לבין פסילה שאינה כזו, לצורך פרשנותה של דרישת הידיעה

בסעיף 7(3) לחוק הפיצויים. לא מצאתי כי קיימת רלוונטיות כלשהי לאופן ולסוג הפסילה בבואנו להחליט מהו סוג הידיעה הנדרשת לצורך הפעלתו של סעיף 7(3).

ד. אם נפנה ללשון תעודת הביטוח עצמה ונתעלם לרגע מהוראות החוק והפסיקה, כפי שביקשו המערערות לעשות, הרי שגם מלשונה הברורה של תעודת הביטוח ניתן להבין שהכיסוי הביטוחי תקף רק כאשר הנוהג ברכב הנו בעל רישיון נהיגה ולא נפסל מלקבל או להחזיק רישיון כזה. מכאן, שמי שנפסק לחובתו עונש של פסילת רישיון, קרי פסילה פלילית כהגדרת המערערות, הדורשת הוכחת ידיעה ממשית על הטלת עונש הפסילה-יישול ממנו גם הכיסוי הביטוחי.

ה. טעם נוסף שהעלתה המשיבה בשולי דבריה, הוא כי לא ניתן להסתמך על העובדה שהנהג ידע על הפסילה על תנאי, כדי להוכיח ידיעה. לטענתה, העבירות במקרה הזה לא חייבו הפעלה אוטומטית של עונש הפסילה. אני סבור כי יש טעם בטענה זו, באשר גם אם ידע הנהג על עונש הפסילה על תנאי, וגם אם ידע על קיומו של המשפט בעניינו, אך בחר שלא להופיע, לא ניתן לצפות ממנו שיגלה כישורים משפטיים ויסיק שעונש הפסילה על תנאי יופעל על ידי בית המשפט, שעה שאין טענה לפיה חובה היה על בית משפט השלום לתעבורה להפעיל את עונש המאסר המותנה, שעל קיומו ידע.

סיכומם של דברים: משיצאה הלכה קובעת ומחייבת תחת ידו של בית המשפט העליון, הרי שלא ניתן לסטות ממנה. יחד עם זאת משנטען על ידי המערערות כי לא נמצאו בפסק דינו של בית המשפט העליון תשובות לשאלות ותהיות אשר הועלו על ידן בערעור זה, בחרתי להתייחס לגופן של טענות אלה.

לו דעתי תישמע, ידחה הערעור והמערערות תישאנה בשכר טרחת פרקליטי המשיבה בסך 30,000 ₪, בצירוף מע"מ, בתוספת הפרשי הצמדה וריבית כחוק מהיום ועד לתשלום המלא הפועל.

ש' ברוך, שופט

השופט ישעיהו שנלר - אב"ד :

אני מסכים ומצטרף לאמור בחוות דעתו המקיפה של חברי, כבי' השופט שמואל ברוך.

י' שנלר, שופט, אב"ד

השופט ד"ר קובי ורדי :

אני מסכים.

ד"ר קובי ורדי, שופט

אשר על כן, הוחלט כאמור בחוות דעתו של כבי' השופט שמואל ברוך.

המזכירות תמציא העתק מפסק הדין לב"כ הצדדים.

ניתן היום א' אלול, תשס"ח (1.9.08).

ישעיהו שנלר 3374/06-54678313

ש' ברוך, שופט

ד"ר קובי ורדי, שופט

י' שנלר, שופט,

אב"ד

נוסח מסמך זה כפוף לשינויי ניסוח ועריכה