

משפטן נזיקין? הגעת ליעד

לאחרונה ראתה אור המהדורה הרביעית של ספרו של יצחק אנגלרד "פיצויים לנפגעי תאונות דרכים". הספר מקיף, יסודי, שיטתי ועדכני, ומרים תרומה חשובה להבנת הדין הנוהג ולביקורתו. זהו כלי עזר חיוני לכל משפטן העוסק בתחום הרחב של פיצויים לנפגעי תאונות דרכים

רון פרי

תם; שלילת הזכאות; ריבוי אחראים; ייחוד העילה; הערכת הפיצויים; תשלומים עיתיים; זכויות חזרה והשבה של הנושאים בחבות; וסדרי דין מיוחדים (תשלום תכוף, תביעה נגד קרנית, מינוי מומחים רפואיים וקביעת דרגת נכות לפי דין אחר). לנוכח רוחב היריעה אתמקד בתיקוני חקיקה בעלי חשיבות מעשית רבה שנעשו או הוצעו בשנים האחרונות ונדונים לראשונה במהדורה הרביעית. ראשית, תיקון מס' 23 לחוק משנת 2009 העביר את האחריות ואת החבות בגין שירותי בריאות הכלולים בסל הבריאות מנהג הרכב המעורב בתאונה ומבטחו אל קופות החולים (סעיפים 2(ב), 5(ה) לחוק וסעיף 3(ה) לפקודת ביטוח רכב מנועי). הנהג והמבטח חבים בגין שירותי בריאות רק אם אינם כלולים בסל הבריאות או שהנפגע אינו מכוסה על ידי חוק ביטוח בריאות ממלכתי. עם ביטול חבות המבטחים הוחלפה גם זכותם של ספקי השירותים הרפואיים להגיש

המהדורה הראשונה של ספרו של פרופ' יצחק אנגלרד "פיצויים לנפגעי תאונות דרכים" התפרסמה בשנת 1978, זמן קצר לאחר כניסתו לתוקף של חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים. בלית פסיקה ובהעדר כתיבה אקדמית הציג אנגלרד ניתוח נחשורני, מקורי ושיטתי של הקושיות הפרשניות. לאחרונה ראתה אור המהדורה הרביעית של הספר, אשר מתמודדת בין היתר עם התיקונים שנעשו בחוק, עם הצעות לתיקון העומדות על הפרק ועם מאות פסקי דין שהצטברו מאז חקיקת החוק ועוסקים בפרשנות



פרופ' רון פרי, פרופסור מן המניין, הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת חיפה

**מטרת תיקון מס' 23 הייתה
לייעל את מערכת היחסים
בין הנפגעים, חברות הביטוח
וקופות החולים, שהסתבכה
עם חקיקת חוק ביטוח
בריאות ממלכתי. אנגלרד
מעיר כי בפועל גורם התיקון
לתסבוכות חדשות ואף
להכבדה על נפגעים**

הוראותיו וביישומן. הספר שהקיף 238 עמודים במהדורתו הראשונה התרחב ל-642 עמודים שבהם מאוזכרים כ-1,800 פסקי דין במהדורה הרביעית. המהדורה החדשה שומרת כקודמותיה על מבנה של עשרה פרקים: דברי מבוא על ההיסטוריה החקיקתית ועל מרכיבי ההסדר; הגדרת המושג "תאונות דרכים"; הגורמים הנושאים בחבות והתנאים המיוחדים לחבר-



של המבטח מצויה בסמכות בית המשפט האזרחי. לכאורה עלול התיקון לאלץ את הנפגע להתדיין בשתי ערכאות נפרדות; ברם ברע"א 1886/11 **הראל חברה לביטוח בע"מ נ' פלוני** נקבע שלבית המשפט האזרחי סמכות נגררת לדון בשאלת היקף סל הב-ריאות. אנגלרד חושש שהכרעה במסגרת סמכות נג-ררת עלולה להביא למצב של הכרעות סותרות בשתי ערכאות, אך לדעתי אין להפריז בחשיבותו המעשית של חשש זה. כדי להקל עוד יותר על נפגעים נפסק בעניין הראל ש"במסגרת הדיון בתשלום התכופ די בראיה לכאורה לכך שטיפול מסוים אינו כלול בסל הבריאות". כלומר, אפשר לפסוק תשלומים תכופים בגין טיפול רפואי "מקום בו השתכנע בית המשפט, לאותה עת, כי הנפגע אינו מקבל מקופת החולים טיפול רפואי שלו הוא נזקק".

שנית, בשנת 2011 פרסם משרד המשפטים תז-כיר הצעת חוק בעניין מומחים רפואיים. כיום מר-

תביעת שיפוי נגד המבטחים בהסדר חדש (סעיפים 112-101 לחוק): המבטחים מעבירים אחוז מסוים מהפרמיות לקרנית, זו מעבירה את אותם כספים למוסד לביטוח לאומי, והמוסד מעבירם לקופות החולים על פי כללי הקצאה שנקבעו לפי חוק ביטוח בריאות ממלכתי. ההסדר הוחל גם על תשלומים תכופים (סעיף 5(ה) לחוק).

מטרת התיקון הייתה לייעל את מערכת היחסים בין הנפגעים, חברות הביטוח וקופות החולים, שה-סתבכה עם חקיקת חוק ביטוח בריאות ממלכתי, ובעיקר למונע תביעות בין קופות חולים למבט-חות. אלא שאנגלרד מעיר כי בפועל גורם התיקון לתסבוכות חדשות ואף להכבדה על נפגעים. אחת הבעיות המרכזיות היא שבעוד השאלות הנוגעות ליחסים בין הנפגע לקופת החולים, לרבות שאלת היכללותו של שירות בסל הבריאות, מצויות בסמ-כותו הייחודית של בית הדין לעבודה, שאלת חבותו

סדר הנושא על ידי סעיף 6 לחוק ועל ידי התקנות שהותקנו מכוחו. ככלל, הצדדים לתביעה לפי החוק אינם רשאים להגיש חוות דעת רפואיות. נפגע הטור ען שנגרמה לו נכות כתוצאה מתאונת דרכים צריך לצרף לתביעה בקשה למינוי מומחה רפואי, ואם בית המשפט מוצא ראשית ראייה לכך שנגרמה נכות הוא ממנה מומחה בתחומים שבהם הדבר נדרש. תז' כיר הצעת החוק אמור לחולל רפורמה בתחום זה,

ואלה עיקריה: (1) נשיאי בתי המשפט יוסמכו להורות על העברת תובענה שהוגשה בה בקשה לקביעת נכות לדיון בפני רשם "בתיקים קלים ולא-מסובכים". בתיקים שלא יועברו לדיון בפני רשם תיקבע הנכות על ידי מומחה מטעם בית המשפט בדומה למצב הקיים היום. בתיקים שבהם ידון רשם יעביר הרשם את הבקשה לוועדת מומחים שתוכל לדון בה בדין יחיד. אם הוועדה תקבע נכות של עד עשרה אחוזים יקבע הרשם את גובה הפיצוי, ואם הוועדה תקבע נכות העולה על עשרה אחוזים יועבר התיק להמשך דיון בפני שופט. על החלטת הוועדה יהיה אפשר לערור, ועל החלטת ועדת הערר יהיה אפשר לערער בעניינים משפטיים בלבד לבית משפט לעניינים מינהליים. (2) תור-כב רשימת מומחים רפואיים, וחברי ועדת מומחים, חברי

ועדת ערר ומומחים מטעם בית המשפט ימונו רק מרשימה זו. (3) יבוטל סעיף 6 לחוק שלפיו במ-קרה שנקבעה דרגת נכות לפי דין אחר (למשל, חוק הביטוח הלאומי), קביעה זו מחייבת. על פי ההצעה תיקבע הנכות באופן בלעדי בהליך החדש. (4) המודל החדש יופעל גם במסגרת בקשה לתשלום תכוף.

ההצעה נועדה להבטיח "הליך מהיר ויעיל", אך אנגלרד סבור, בצדק, שהמרכיב הראשון יגרום דווקא

לסרבול ההליכים. קשה לראות כיצד החלפת מומחה ממונה בוועדת מומחים – שעל החלטתה ניתן לערור בפני ועדת ערר, אשר גם החלטתה נתונה לערעור – עשויה לתרום ליעול ההליך. לא זו אף זו: לביטול סעיף 6 אין הסבר של ממש, ולא ברור כיצד הוספת דיון בדרגת הנכות במקרים שלא דרשו זאת עד היום תייעל את הדיון. לבסוף, בהתחשב במטרת התשלום התכוף (עזרה מיידית לקורבן על ידי תשלום סכומים

שאינם שנויים במחלוקת), הפניה לוועדה רפואית במק-רה של בקשה לתשלום תכוף נראית משונה בלשון המע-טה. אם כן, המעיין בתזכיר אינו יכול שלא לתהות אם בכלל קיים קלקול המצריך תיקון, ואם מנגנון כה מור-כב ומסורבל אכן ייתן פתרון ראוי לבעיה, ככל שישנה.

שלישית, במהלך שנת 2012 הגישה הממשלה את הצעת תיקון מס' 24. כל העוסק בדיני נזיקין ער למור-רכבות ולחוסר הבהירות של ההגדרות בסעיף 1 לחוק ויח-סי הגומלין ביניהן, אשר גררו ליטיגציה נרחבת בשאלות פרשניות ויישומיות. תיקון מס' 24 נועד לפשט את ההג-דרות כך: (1) בהגדרת המושג "תאונת דרכים" תבוטל לח-לוטין "קבוצת הריבוי", ותנו-סח מחדש החזקה הממעטת הנוגעת למעשה מכוון שלא השפיע על השימוש ברכב. (2)

הגדרת המושג "שימוש ברכב מנועי" תוחלף ברשי-מת פעילויות שהן בגדר שימוש, תוך שמירת החזקה הממעטת לעניין טעינה ופריקה. (3) הגדרת המושג "רכב מנועי" תתוקן על ידי הוספת דרישה לכשי-רות משפטית לנוע בכביש ביחס ל"מכונות ניידות" המצויות בקבוצת הריבוי, והחלפת קבוצת המיעוט בהפניה לרשימה שבתוספת לחוק תוך מתן סמכות לשר המשפטים לעדכנה. הרשימה הראשונית תוסיף

שינוי אחד נועד לעגן את ההלכה שלפיה מעשה שנעשה במתכוון כולל גם התאבדות וניסיון התאבדות. אנגלרד סבר מאז ומעולם כי התאבדות אינה נכנסת למסגרת השימוש ברכב לצורכי תחבורה

ביחס למושג "שימוש ברכב מנועי" מעגנת ההצעה את ההלכה שלפיה "תיקון או טיפול דרך" הוא רק זה הנדרש במהלך הנסיעה לצורך המשך הנסיעה המיידית, וזאת בהתאם לגישה שבה צידד אנגלרד

לקבוצת המיעוט הקיימת קלנועית, סגויי, קורקינט חשמלי ואופניים ממונעים. הצעת התיקון הוגשה בשנית ביולי 2013, לאחר שהספר יצא לאור.

שינוי אחד בחזקה הממעטת בהגדרת "תאונת דר" כים" נועד לעגן את הלכת ע"א 2199/99 לזר נ' רשות הנמלים והרכבות, שלפיה מעשה שנעשה במתכוון כולל גם מקרה של התאבדות וניסיון התאבדות. אנגלרד סבר מאז ומעולם כי התאבדות אינה נכ"ס

סת למסגרת השימוש ברכב לצורכי תחבורה, וכי לא ראוי שהמבקש להתאבד יטיל את התמיכה במשפחתו על ציבור הנהגים. לכן תיקון זה, כמו ההלכה העומדת ביסודו, אינם מעוררים קושי מיוחד. שינוי נוסף נוגע למקרים שבהם נעשה מעשה בכוונה לפגוע, אולם הנפגעים אינם אלה שהעושה התכוון לפגוע בהם. בעניין לזר סבר הש"ר פט תיאודור אור שהחזקה הממעטת חלה גם על נפגעים לא-מכוונים, ואילו השופטת טובה שטרסברג-כהן סברה שהחזקה אינה חלה עליהם. אנגלרד צידד בעמדה האחרונה כי החזקה חלה רק ביחס למי שהמעשה כוון לפגוע בו. הצעת החוק מכריעה בפלוגתא זו ומקבלת במפורש את עמדתו של אנגלרד. בקבוצת הריבוי בהגדרת "תאונת דרכים" נמצאים כיום שלושה מקרים: הת-

מפח? סיפורו של חוק פיצויים לנפגעי תאונות דר" כים", עיוני משפט כח 147 (2004). כל עוד צמצום בבסיס החבות אינו מיתרגם לירידה בפרמיות, הוא תורם בעיקר להגדלת הרווחיות של חברות הביטוח. ביחס למושג "שימוש ברכב מנועי" מבקשת ההצעה לחולל כמה שינויים. בין היתר היא מעגנת את ההלכה שלפיה "תיקון או טיפול דרך" הוא רק זה הנדרש במהלך הנסיעה לצורך המשך הנסיעה המיידית, וזאת

בהתאם לגישה התחבורתית שבה צידד אנגלרד עוד לפני שנחקק תיקון מס' 8. לחזקה הממעטת לעניין טעינה ופריקה מבקשת ההצעה להוסיף שהמונח "טעינה או פריקה" כולל פעולות הנדרשות כדי לאפשר את הטעינה או את הפריקה. אנגלרד מסביר כי אף שתוספת זו פותרת סוגיות פרשניות אחדות, כגון תאונות אגב כניסה לתוך הרכב ועלייה עליו, היא מותירה בעיות פרשנות רבות ללא פתרון ואף מעוררת בעיות חדשות; לכן אין בה תועלת.

הוספת דרישה לכשירות משפטית לנוע בכביש ביחס למכונה נידת המצויה בקבוצת הריבוי של הגדרת "רכב מנועי" אינה אלא עיגון סטטוטורי להלכת רע"א 3534/97 אטליס נ' ישראל, אשר אימצה את עמדתו של אנגלרד בעניין זה; והענקת סמכות לשר המשפטים לע-

דכן את קבוצת המיעוט נובעת מן הצורך בגמישות בשל קצב ההתקדמות הטכנולוגית.

לסיכום, המהדורה הרביעית של ספרו של אנגלרד, כמו קודמותיה, היא ספר מקיף, יסודי, שיטתי ועדכני המרים תרומה חשובה להבנת הדין הנוהג ולביקורתו. בלי ספק מדובר בכלי עזר חיוני לכל משפטן העוסק בתחום הרחב של פיצויים לנפגעי תאונות דרכים.



642 עמודים ו-1,800 פסקי דין. יצחק אנגלרד. למטה: כריכת הספר



פוצצות או התלקחות של רכב, פגיעה ברכב שחנה במקום אסור וניצול הכוח המכני של הרכב בלי שינוי ייעודו. את החזקות הנוגעות להתפוצצות ולהתלקחות ולניצול הכוח המכני הייתה כוונה לבטל כבר בתחילת שנות ה-90, אך הניסיונות עלו בתוהו. הצעת החוק מבקשת לבטל את קבוצת הריבוי כולה. שינוי זה משתלב במגמה של צמצום העילה והיקף החבות על פי החוק, עליה עמדתי במאמר "מהפך או