

נזיקין

תאונות דרכים שאינן "תאונות דרכים"

מגמות ובעיות בחוק הפיצויים ובפרשנותו: התאונה המכוונת כמקרה מבחן

מאת

ד"ר רון ש' קליינמן*

כל רע שיארע לאדם חוזר אל אחד משלשה מינים:
המין הראשון מן הרעות, מה שיארע לאדם מצד [ה]טבע...
מומים וחסרונות מלידה... ושקיעת האדמה...
והמין השני מן הרעות הוא מה שיארע לבני אדם זה מזה,
כהשתלטם זה על זה. והרעות הללו יותר מרעות המין הראשון...
כגון אדם האורב לאדם והורגו...
והמין השלישי מן הרעות הוא מה שיארע לאדם ממנו
מפעולתו הוא עצמו... והרעות האלה יותר מרעות המין השני
בהרבה... וזהו אשר ראוי לגנות עליו את הנפגע באמת, ולומר
לו כמו שנאמר מידכם היתה זאת לכם**.

בע"א 2199/99 עיזבון המנוח עודד לזר ז"ל נ' רשות הנמלים והרכבות
נקבע, כי תאונות דרכים שנגרמה על-ידי אדם מתוך רצון לשים קץ לחייו
אינה מוגדרת "תאונת דרכים" לפי חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים,
תשל"ה-1975. פסק דין זה הותיר מספר סוגיות מרכזיות הנוגעות לנושא
התאונה המכוונת בלא הכרעה.

מאמר זה בוחן את ההסדר החקיקתי בנושא תאונות דרכים מכוונות
ואת הפרשנות שניתנה לו בפסיקה, לאור שיקולי מדיניות משפטית. נסקרים
השינויים בנושא זה שבוצעו בתיקון מס' 8 לחוק וגורמיהם. כן מוצגים
השיקולים התיאורטיים הרלוונטיים לעניין תאונות דרכים מכוונות, ונבדק
האם וכיצד צריך להשפיע כל אחד מהם על תחולת החוק בסוגיה זו.

* מרצה, הפקולטה למשפטים, הקריה האקדמית, קרית אונו.
רוב תודות ליצחק אנגלרד, אסף יעקב, צפורה כהן, יעקב מרקס, אריאל פורת, אריה רייך ובני
שמואלי, על הערות מאירות עיניים לטיוטות קודמות של המאמר, וכן לליאת מרקוביץ' ואלי
שקד, על סיוע באיסוף החומר.
** רמב"ם, מורה נבוכים, חלק שלישי, פרק יב (תרגום ר"י קאפח, מהד' מוסד הרב קוק, ירושלים
תשל"ג, עמ' רצד-רצו).

המאמר עוסק בתאונות מכוונות מסוגים שונים, מהן על רקע עברייני ומהן על רקע התאבדותי, ודן בנפרד בכל אחד משלושת ה"שחקנים" הפוטנציאליים העשויים להיות מעורבים בתאונה המכוונת: מחולל התאונה, הקורבן המיועד וצד שלישי שלא הייתה כוונה לפגוע בו.

עניין התאונה המכוונת משמש במאמר זה גם כמקרה מבחן לבדיקת הבעיות שנוצרו בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים עקב תיקון מס' 8 לחוק ופרשנות בתי המשפט. בעיות אלו, אשר מודגמות במאמר, נחלקות לשני סוגים: בעיות ניסוח ובעיות הנוגעות לשיקולי מדיניות.

הטענה המרכזית הנטענת במאמר היא, כי פרשנות החזקה הממעטת של הגדרת "תאונת דרכים", הדנה בתאונות מכוונות, צריכה להיקבע בהתאם למבחן הסיכון התחבורתי; וכי מבחן זה ראוי שיגבר על שיקולי מדיניות אחרים המצויים בבסיס ההסדר בנושא התאונה המכוונת: השיקול הסוציאלי, העונשי וההרתעתי.

לאור מבחן הסיכון התחבורתי, אני מציע לאבחן בין שני סוגים של תאונות מכוונות שבהן מעורב צד שלישי: הסוג האחד, תאונות שבהן נזקו של הצד השלישי נגרם כתוצאה מן המעשה המכוון עצמו. במקרים מסוג זה לא נראה בצד השלישי כמי שנפגע ב"תאונת דרכים". הסוג השני, תאונות שבהן נזקו של הצד השלישי נגרם עקב מעורבותם של גורמים תחבורתיים במעשה המכוון. במקרים אלו הצד השלישי ייחשב כמי שנפגע ב"תאונת דרכים". בהקשר זה יש, לדעתי, להשיג על גישה אחרת שנקטה, באמרת אגב, בעניין לזר.

כדי לעגן בחוק את האבחנה האמורה, וכדי לפתור בעיות נוספות הנובעות מניסוחו הלקוי, מוצע נוסח חלופי לחזקה הממעטת. השינוי העיקרי בנוסח המוצע לעומת הנוסח הקיים הוא, שלפי הנוסח המוצע, החזקה הממעטת תגדיר מיהו הנפגע שהחוק אינו חל עליו, ולא איזה מאורע אינו נחשב "תאונת דרכים". נוסח זה יאפשר לאבחן בין המקרים השונים שבהם נפגע צד שלישי כתוצאה מתאונה מכוונת. אולם, גם אם לא ישונה נוסחו של החוק כמוצע, דעתי היא כי ניתן וראוי להגיע להסדר שהותווה במאמר זה באמצעות פרשנות שיפוטית של הנוסח הקיים לאור מבחן הסיכון התחבורתי.

א. מבוא

ב. הגדרת המונח "תאונת דרכים" בעקבות תיקון מס' 8 – מגמות ובעיות

1. בעיות בהגדרת "תאונת דרכים" שהתעוררו בעקבות תיקון מס' 8

(א) שאלת היחס בין ההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים" לבין החזקות המרבות

(ב) משפטים בעלי מבנה תחבירי לא-ברור

(ג) מגמות סותרות בתוך חוק הפיצויים

תאונות דרכים שאינן "תאונות דרכים"

2. הגישות השונות בפסיקה לגבי היקף תחולת חוק הפיצויים אחרי תיקון מס' 8
- ג. ההסדר בחוק הפיצויים — מחולל התאונה המכוונת, קורבנה המיועד ותלוייהם
- ד. תאונת דרכים מכוונת — שיקולים תיאורטיים
 1. מבחן הסיכון התחבורתי
 2. השיקול הסוציאלי — פיצוי לכל נפגע
 3. פיזור הנזק
 4. שיקולי צדק
 5. שיקולי הרתעה וענישה
- ה. תאונה מכוונת — בחינת ההסדר בחוק והפרשנות בפסיקה על רקע שיקולי מדיניות
 1. מחולל התאונה ותלוייו
 - (א) שיקולי מדיניות ובחינת הלכת לזר לאורם
 - (ב) תאונה שנגרמה "על ידי השפעתו של המעשה [המכוון] על השימוש ברכב המנוע"
 2. הקורבן המיועד
 3. צד שלישי שלא הייתה כל כוונה לפגוע בו
 - (א) צד שלישי שנפגע באקראי
 - (ב) צד שלישי שנפגע עקב טעות בזיהוי
 4. עניין מורתגא
- ו. הצעת נוסח חלופי לחוקה הממעטת של הגדרת "תאונת דרכים"
- ז. הגדרת הכוונה ורמת ההוכחה הנדרשות לעניין תאונה מכוונת
- ח. סיכום

א. מבוא

בפסק דין תקדימי של בית המשפט העליון בע"א 2199/99 עיזבון המנוח עודד לזר ז"ל נ' רשות הנמלים והרכבות¹ שניתן לאחרונה נקבע, כי תאונת דרכים שנגרמה על-ידי אדם מתוך רצון לשים קץ לחייו, אינה מוגדרת "תאונת דרכים" לפי חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975² (להלן — "חוק הפיצויים" או "החוק"). התופעה של תאונות דרכים התאבדותיות מוכרת זה מכבר בישראל ובעולם³.

1 פ"ד נו(1) 938 (להלן — "עניין לזר").

2 ס"ח 234.

3 C.W. Schmidt, J.W. Shaffer, H.I. Zlotowitz & R.S. Fisher "Suicide by Vehicle Crash" 134 *American J. of Psychiatry* (1977) 175-178; T. Imajo, "Suicide by motor vehicle", 28 *J. of Forensic Sciences* (1983) 83-89; R.L. Symonds "Psychiatric aspects of railway fatalities" 15 *Psychol. Med.* (1985) 609-621; N. Kuroda & D.J. Pounder, "Suicide on the Roads", 26 *J. of Safety Research* (1995) 256; J.F. Connolly, A. Cullen & O. McTigue "Single Road Traffic Deaths — Accident or Suicide?" 16 *Crisis* (1995) 85-89; M.J. Kelleher, P. Corcoran & B. Keohane "Suicide, Road Traffic and Cancer Deaths Among the Young in Ireland" 88 *Ir. Med. J.* (1996) 96-98; D.L. Peck & K. Warner "Accident or Suicide? Single-Vehicle Car Accidents and the Intent Hypothesis" 30 *Adolescence* (1995) 463-472; K. Hernetkoski & E. Keskinen "Self-Destruction in Finnish Motor Traffic Accidents in 1974-1992" 30 *Accid. Anal. & Prev.* (1998) 697-704

למרבה הצער, בשנים האחרונות עניינן של תאונות מכוונות — מהן על רקע עברייני ומהן על רקע התאבדותי — נדון בערכאות בישראל פעמים רבות למדי⁴. פסק הדין בעניין לזר פיזר מעט מן הערפל ששרר בערכאות הנמוכות בנושא זה, אולם הותר מספר סוגיות מרכזיות הנוגעות לשאלת התאונה המכוונת בלא הכרעה.

במוקד מאמר זה אבקש לבחון את ההסדר החקיקתי בנושא התאונה המכוונת ואת הפרשנות שניתנה לו בפסיקה, לאור שיקולי מדיניות משפטית. הדיון יעסוק בתאונות מכוונות מסוגים שונים ובדינם של שלושת ה"שחקנים" הפוטנציאליים⁵ העשויים להיות מעורבים בתאונה המכוונת: מחולל התאונה, הקורבן המיועד וצד שלישי שלא התכוונו לפגוע בו ואשר נפגע כתוצאה מן התאונה.

על תופעת "רולטת הכביש", ראו, למשל: J.P. Hes "Roulette of the Road: A New Kind of Suicide Attempt? A Preliminary Report" 10 *Crisis* (1989) 179-180; ברעם "רולטת קטלנית": <http://magazine.zula.co.il/read.article.php?id=1247&res=10>.

4 ראו: ת"א (עכו) 209/90 עמירם נ' קויפמן (לא פורסם, הובא אצל: מ' צלטנר חבות לפיצוי נפגעי תאונות דרכים: הפסיקה והדין 250(לה)49 (להלן — "עניין עמירם"); ת"א (חי) 1427/87 עובון המנוח צייכנר דוד נ' מדינת ישראל (לא פורסם, הובא אצל צלטנר, שם, בע' 1792) (להלן — "עניין צייכנר"); עניין לזר, לעיל הערה 1 (בשלושת המקרים — התאבדות בדרך של הידרסות על-ידי רכבת); ת"א (ת"א) 105141/98 אשרף נ' הפניקס הישראלי — חב' לביטוח בע"מ (לא פורסם, הובא אצל צלטנר, שם, בע' 7460) (להלן — "עניין אשרף"); ת"א (ב"ש) 6518/00 תמים (קטיין) נ' סספורטס (לא פורסם) (בשני המקרים — התאבדות בדרך של הידרסות על-ידי רכב); ע"א (ת"א) 1752/96 הראל נ' קופל נהיגה עצמית (לא פורסם, הובא אצל צלטנר, שם, בע' 5436) (להלן — "עניין הראל"); ת"א (ת"א) 18346/98 קרנית נ' קדוש (לא פורסם, הובא אצל צלטנר, שם, בע' 12120) (להלן — "עניין קדוש") (במקרה הראשון הנתבע האיץ רכבו כדי לפגוע בתובע אשר נמצא על הרכב, ובמקרה השני — כדי להפיל את המנוחה מעל מכסה המנוע); ת"א (ת"א) 1752/97 אלפרון נ' הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ, תקדין מחוזי 5816 (3)2001 (התובע נסע לאחור ואז ארע פיצוץ של חומר נפץ שהוטמן ברכבו); ת"א (ת"א) 2444/99, בש"א 8193/01 (ת"א) עיסאם נ' עבד טאיה, תקדין מחוזי 5160 (3)2001; ת"א (ת"א) 78696/99 עבדו נ' קרנית, תקדין שלום 224 (3)2002 (להלן — "עניין עבדו"); ע"א (ת"א) 3376/98 עצמון נ' קרנית (טרם פורסם) (להלן — עניין עצמון); ת"א (ת"א) 1120/99 אל אסד נ' אל אסד, תקדין מחוזי 2072 (4)2003 (להלן — "עניין אל אסד") (בארבעת המקרים האחרונים התובע/המערער נפגע במתכוון מרכב הנהוג על-ידי אחר).

מקרים אלו מצטרפים להליכים משפטיים רבים נוספים, שבהם טענו הנתבעים שמדובר בתאונה מכוונת, אך לא הצליחו להוכיח קיומה של כוונה מצד מחולל התאונה. ראו, למשל: ת"א (ת"א) 1439/90 עובון המנוחה ניבה בוקשפן ז"ל נ' "הראל" חברה לביטוח בע"מ, דינים מחוזי, כרך כו(7) 565 (להלן — "עניין בוקשפן"); ת"א (ת"א) 79915/92 ישראלי נ' שם-טוב (טרם פורסם, הובא אצל צלטנר, שם, בע' 1518) (להלן — "עניין ישראלי"); ת"א (חי) 1341/99 בבושקין נ' הכשרת הישוב — חברה לביטוח בע"מ (טרם פורסם, הובא אצל צלטנר, שם, בע' 10975) (להלן — "עניין בבושקין"); ת"א (אשקלון) 1563/99 קטני נ' "קרנית" (טרם פורסם, הובא אצל צלטנר, שם, בע' 9750); ת"א (ת"א) 62444/99 תנן נ' עסיס (טרם פורסם, הובא אצל צלטנר, שם, בע' 8026); בש"א (י"ם) 992/03 מורתג'א נ' קרנית (טרם פורסם, הובא אצל צלטנר, שם, בע' 11109) (להלן — "עניין מורתג'א").

5 כביטורו של השופט אור, בעניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 941, 953-955.

עניין התאונה המכוונת ישמש לנו גם כמקרה מבחן לבדיקת המגמות בפסיקה ביחס להיקף תחולת חוק הפיצויים למן שלהי שנת 1990, עת נכנס לתוקפו חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), התשנ"א-1990⁶ (להלן – "תיקון מס' 8"). נושא זה יעמידנו על מספר בעיות שנוצרו בעקבות התיקון לחוק ופרשנות בתי המשפט, ויאפשר לנו לבחון דרכים לפתרון.

להלן סדר הצגת הדברים: בפרק ב' של המאמר אעמוד על בעיות בהגדרת המונח "תאונת דרכים", שנוצרו בעקבות תיקון מס' 8, ועל המגמות השונות בפסיקה בשאלת היקף תחולתו של חוק הפיצויים. בפרק ג' יוצגו ההסדר שנקבע בחוק הפיצויים בנוסחו המקורי לגבי התאונה המכוונת, וכן השינויים שהוכנסו בו בתיקון מס' 8 וגורמיהם. פרק ד' יקדש לבחינת השיקולים התיאורטיים העומדים בבסיס חוק הפיצויים, ויסביר כיצד הם משפיעים על תחולתו ביחס לתאונה מכוונת. בפרק ה' ייבחנו באופן ביקורתי ההסדר בחוק והפרשנות בפסיקה לגבי השחקנים השונים המעורבים בתאונות מכוונות לסוגיהן. בפרק ו' יוצע נוסח חלופי לחזקה הממעטת של הגדרת "תאונת דרכים" בסעיף 1 לחוק. נוסח זה נועד להסדיר את נושא התאונה המכוונת בהתאם לשיקולי המדיניות שעליהם עמדת בפרקים ד' וה', ולהסיר את אי-הבהירות הקיימת היום לאור הנוסח הנוכחי. בפרק ז' ייבחנו שני רכיבים נוספים הנוגעים לעניין התאונה המכוונת: הגדרת הכוונה הנחוצה כדי שתאונה תיחשב מכוונת, ורמת ההוכחה הנדרשת כדי להוכיח קיומה של כוונה זו.

ב. הגדרת המונח "תאונת דרכים" בעקבות תיקון מס' 8 – מגמות ובעיות

"אָמור לו לאדם מן-היישוב כי אירוע שאירע לחיון הוא "תאונת דרכים" והוא ישיב ויאמר לך: תאונה – הבנתי, תאונת דרכים – מניין לי?... מה נעשה והתרחקנו מן הלשון, והשכל הישר שעיימנו גוזר עצמו מהגדרות מלאכותיות שהקשר ביניהן לבין חיי היומיום הוא רופף ורחוק"⁷.

"יסודות ההגדרה של 'תאונת דרכים' על פי החוק מחייבים בחינה פרטנית מדוקדקת לצורך יישומם על מערכת עובדתית נתונה. אולם מעבר לבחינה זו, מתחייבת ראייה כוללת של נסיבות הארוע על רקע תכליות חוק הפיצויים...

6 ס"ח 2. התיקון לחוק נכנס לתוקפו ביום 30.9.90.

7 דברי השופט מ' חשין ברע"א 6779/97 מנופי יהודה בע"מ נ' מזל – עבודות מתכת, פ"ד נו(1) 721, 731 (להלן – "עניין מנופי יהודה") (ההדגשה במקור). השוו לדברי השופט ס' ג'ובראן בע"א 9474/02 "אבנר" אגוד לביטוח נפגעי רכב בע"מ נ' האחים לוינסון מהנדסים בע"מ (טרם פורסם) (להלן – "עניין האחים לוינסון"): "דא עקא, וההיגיון הפשוט והבריא אינו תמיד מנת חלקו של חוק הפיצויים, והוא לא המדד היחיד לפיו יישם השופט את הוראותיו הסבוכות של חוק זה על העובדות שבפניו".

במסגרת זו ראוי להציב את השאלה האם אדם סביר, בהפעילו שכל ישר וביישמו מושגים הנקוטים בחיי יומיום, היה מסווג ארוע פלוני כתאונת דרכים... נדרשת קורלציה הדוקה בין מושגי החוק לבין מושגי החיים, וקיום קשר זה מתיישב בסופו של דבר עם כוונת החוק ותכליתו⁸.

אין זה מפליא, שמונחים השגורים בפינו בשפת יומיום לובשים פנים אחרות כאשר הם מופיעים בהקשר משפטי. כך דרכם של מונחים מקצועיים, ומונחים משפטיים בכלל זה. מטבע הדברים, מונחים בעולם המשפט מתעצבים לאור החקיקה והפסיקה ולאור תפיסות עולם וכללי פרשנות משפטיים.

אין, אפוא, כל ייחוד, ודומה כי גם אין בעיה, בפער שנוצר למן חקיקתו של חוק הפיצויים בין ההגדרה המשפטית של "תאונת דרכים" לבין הגדרתו של מונח זה בשפה היומיומית, ובכך שמאורע שנחשב על-ידי המשפטן כ"תאונת דרכים" אינו נחזה לעתים ככזה בעיניו של הדיוט. הבעייתיות מצויה כל כולה במגרש המשפטי, והיא נעוצה באי-הבהירות שנוצרה סביב ההגדרה המשפטית של "תאונת דרכים". דומני, כי מאז נחקק חוק הפיצויים לפני למעלה ממחצית יובל שנים, אחד הנושאים העיקריים, אם לא העיקרי שבהם, המעסיקים את בתי המשפט במקרים של תאונת דרכים הוא שאלת ההגדרה של המונח "תאונת דרכים".

תאמרו, כל הגדרה משפטית – תהא מדויקת ככל שתהא – טעונה פרשנות כאשר באים ליישמה על מציאות החיים; זו בדיוק מלאכתם של פרקליטים, שופטים ומלומדים. אכן, כך הוא. ברם, לגבי חוק הפיצויים אין מדובר רק בקשיי יישום במקרים מיוחדים או גבוליים, אלא, כפי שנראה להלן, בחוק המנוסח לעתים – למרות התיקונים שבוצעו בו, ולמרבית האירוניה, דווקא הודות לחלק מהם – בצורה לא ברורה. נוסף לניסוחו הבעייתי, מכיל החוק בתוכו גם מגמות סותרות. התוצאה היא שפעמים רבות למדי נאלצת הפסיקה להתלבט בשאלה האם להגדיר מקרים מסוימים כ"תאונת דרכים" אם לאו.

במרוצת השנים, פעם אחר פעם, הביעו בתי המשפט את שאיפתם לפתור את פרשנות המונח "תאונת דרכים" בדרך פשוטה וקלה יחסית, ובלא צורך "ליצור הבחנות דקות ודקיקות"⁹. לעת עתה, שאיפה זו טרם התגשמה.

8 דברי השופטת א' פרוקצ'יה בע"א 7984/99 אליהו – חברה לביטוח בע"מ נ' זאהי, תקדין עליון 2003(2) 2617, פסקה 17 לפסק הדין (להלן – "עניין זאהי") (ההדגשה שלי – ר' ק').

9 ראו דברי השופט (כתוארו אז) ברק בע"א 358/83 שולמן נ' ציון חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מב(2) 844 (להלן – "הלכת שולמן"), 855: "פרשנותו של הביטוי 'תאונת דרכים' התעוררה במקרים רבים בבתי המשפט... הכללה זו צריכה לשאוף להשגתן של מספר מטרות... יש לבחור, עד כמה שאפשר, בפתרון פשוט, שניתן יהא להפעילו בקלות יחסית, בלא שיהא צורך ליצור הבחנות דקות ודקיקות, השוללות כל ביטחון משפטי, והמתרחקות מהתמונה הכוללת". על הצורך להימנע מ"אבחנות דקיקות" בפרשנות חוק הפיצויים עמדו שופטי בית המשפט העליון גם בפסקי דין נוספים. ראו, למשל: ע"א 326/80 סואעד נ' טאהא, פ"ד לה(3) 197, 204; רע"א 8061/95 עוזר

1. בעיות בהגדרת "תאונת דרכים" שהתעוררו בעקבות תיקון מס' 8

תיקון מס' 8 נועד לצמצם את תחולת חוק הפיצויים ולהביא לבהירות באשר להגדרת "תאונת דרכים", אך לא השיג את מטרתו זו. אדרבה, הוא עורר אי-בהירויות רבות. הניסוח של חלק מן ההגדרות המופיעות בסעיף 1 לחוק מסורבל ופעמים אינו ברור דיו. ניסוחו הבעייתי של חוק הפיצויים והיעדר מגמה אחידה של הוראותיו, מאלצים את בתי המשפט להתמודד עם הסתירות שבו וליצור אבחנות דקיקות, אבחנות שכאמור כה רצו להימנע מהן. כל אלו גורמים, כמובן, לאי-וודאות משפטית ולריבוי התדיינות¹⁰.

להלן אסקור מספר בעיות בעניין הגדרת תאונת דרכים שהתעוררו בעקבות תיקון מס' 8.

(א) שאלת היחס בין ההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים" לבין החזקות המרכות במסגרת תיקון מס' 8 שונתה ההגדרה של "תאונת דרכים" באורח משמעותי. ההגדרה המקורית הייתה קצרה. בתיקון לחוק הפכה הגדרה זו, אשר עברה תיקון, להיות ההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים", ואלה נוספו שלוש חזקות מרכות וחזקה אחת ממעטת¹¹. החזקות המרכות מתארות שלושה מקרים שאותם "ראו כתאונת דרכים",

נ' ארט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 546, 532 (להלן – "עניין עוזר"); רע"א 1389/98 מזאוי נ' מדינת ישראל, פ"ד נ(3) 207, 230; דנ"א 4015/99 רותם חברה לביטוח בע"מ נ' מזאוי, פ"ד נ(3) 156, 145 (להלן – "עניין מזאוי"); ע"א 4204/98 המוסד לביטוח לאומי נ' מדינת ישראל – משרד הבינוי והשיכון, פ"ד נ(4) 867, 879; עניין מנופי יהודה, לעיל, הערה 7, בע' 728. ראו עוד: א' ריבלין תאונת הדרכים – סדרי דין וחשוב הפיצויים (מהדורה שלישית, תש"ס) 97–100.

10 על הרקע לחקיקת תיקון מס' 8, המגמות הסותרות המצויות בתוכו, ניסוחו הבעייתי ואי הבהירויות שיצר, ראו: מ' צלטנר "הגדרת השימוש ברכב" – עצירת הסחף הפרקליט מ (תשנ"א) 168, 179–174; א' פורת "דיני הנזיקין" ספר השנה של המשפט בישראל תשנ"א (תשנ"ב) 221, 240–222, "צמצום תחולתו של חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים"; י' אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים: עידכון משולב תשנ"ו (תשנ"ו), הקדמה וע' 48–87, במיוחד בע' 48–50; ריבלין, שם, בע' 42, 104–109; א' צור "דיני נזיקין – חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים" עיוני משפט כב (תשנ"ט) 239–253; ח' אריאל "סעיף 1 לחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975" הרשות השופטת 23 (תשנ"ו), 22–25; ח' אריאל "הבחנות דקות מידי לעניין הגדרת 'תאונת דרכים'" דין ואומר 11 (2000), 16, 18; עניין עוזר, שם, בע' 544–556. וראו עוד דברי ברק, שצוטטו בהלכת שולמן, שם, שם. לביקורת על לשונו הבלתי ברורה של החוק, עוד לפני תיקון מס' 8, ראו: ש' נתניהו "פתרון של בעיות בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים" ספר יצחק כהן (תשמ"ט) 365, 379.

11 ראוי יותר היה להשתמש במונח "חלופה מרבה/ממעטת". שכן, מדובר בהגדרה חלופית או משלימה להגדרה הבסיסית ולא ב"חזקה" במובנה המשפטי המקובל, המשמשת להוכחת עובדות כלשהן (presumption). ראו: צור, שם, בע' 240, הערה 4. ברם, השימוש במונח "חזקה מרבה/ממעטת" כבר השתרש בפסיקה, ולפיכך נקטנו אף אנו מונח זה.

והחזקה הממעטת — מקרה שאותו "לא יראו כתאונת דרכים". ההגדרה הבסיסית מכילה שלוש הגדרות, שכל אחת מהן מוגדרת בנפרד בסעיף 1 לחוק: "נוק גוף", "רכב מנועי" ו"שימוש ברכב מנועי". ההגדרה האחרונה נוספה אף היא במסגרת תיקון מס' 8 וגם היא מורכבת מהגדרה בסיסית, ריבוי ומיעוט¹².

טכניקה זו של ניסוח עוררה בפסיקה קשיי פרשנות רבים וזכתה לביקורת קשה של מלומדים ושופטים¹³. הקשיים נבעו מן היחס הלא ברור בין החזקות המרבות של הגדרת "תאונת דרכים" לבין ההגדרה הבסיסית על כל מרכיביה. עיקר הספק התמקד בשאלה, האם החזקות המרבות כפופות להגדרה הבסיסית, ובמיוחד למבחן הסיכון התחבורתי המצוי בה, או שהן עצמאיות¹⁴.

תשובה לשאלה זו ניתנה בעניין עוזר, שם נקבע, כי החזקות המרבות עומדות בפני עצמן ואינן כפופות להגדרה הבסיסית¹⁵.

(ב) משפטים בעלי מבנה תחבירי לא-ברור
ההגדרות של "תאונת דרכים" ושל "שימוש ברכב מנועי", אשר נוספו בתיקון מס' 8, מורכבות בחלקן ממשפטים ארוכים. עקב היעדר מילות קישור או פיסוק מתאימים, קשה לעתים להכריע מהו המבנה התחבירי של המשפט, וממילא מה כוונתו המדויקת. להלן נדון במספר בעיות תחביריות המתעוררות סביב הגדרת "שימוש ברכב מנועי"¹⁶. זו לשון ההגדרה:

[ההגדרה הבסיסית] "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,

12 גם הגדרת "רכב מנועי" בנויה באותו מבנה, אולם הגדרה זו מעוררת באופן יחסי פחות בעיות.
13 אנגלרד, לעיל הערה 10, בהקדמה ובמקורות המובאים שם, ובע' 50; עניין עוזר, לעיל הערה 9, בע' 553-555.

14 שאלה נוספת שעלתה היא, האם הריבוי המצוי בהגדרת "שימוש ברכב מנועי", על חלופותיו, גובר על הצורך בשימוש "למטרות תחבורה" שבהגדרה הבסיסית. ראו בעניין זה: ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 111, 137-138, 151-153; עניין האחים לוינסון, לעיל הערה 7. להתלבטויות נוספות הנובעות מטכניקת הניסוח של החוק, שחלקן נדון בפסיקה, ראו: אנגלרד, שם, בע' 63-64; ריבלין, שם, בע' 111-113 והערה 76.

15 עניין עוזר, לעיל הערה 9, בע' 558-560 (נזק שנגרם לאדם תוך כדי הטענת מטען על רכב עומד באמצעות מנוף שהורכב על הרכב. מצד אחד, מתקיימת החזקה המרבה השלישית של הגדרת "תאונת דרכים", שכן הנזק נגרם "עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב". מצד שני, הגדרת "שימוש ברכב מנועי" — המהווה חלק מן ההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים" — ממעטת "טעינתו של מטען... כשהרכב עומד").

16 גם החזקה הממעטת של הגדרת "תאונת דרכים" מעלה בעייתיות תחבירית. עניין זה יידון בהמשך.

	[ריבוי]	לרבות
	[חלופה 1]	הידרדרות או התהפכות של הרכב
	[חלופה 2]	או התנתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו תוך כדי נסיעה
	[חלופה 3]	וכן הינתקות או נפילה כאמור מרכב עומד או חונה, שלא תוך כדי טיפולו של אדם ברכב במסגרת עבודתו ולמעט
	[מיעוט]	טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד ¹⁷ .

כל אחד מחלקי ההגדרה מעורר קשיים תחביריים. לגבי ההגדרה הבסיסית, מקריאה ראשונה קשה לדעת, אם הסיפא "שנעשה..." שלא במסגרת עבודתו מתייחסת אל כל הפריטים הנזכרים בהגדרה או רק לפריט האחרון, דהיינו, "טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב". למותר לציין, כי לשאלה זו נפקות רבת משמעות באשר לתחולת החוק. אמנם, קריאה דקדנית מלמדת, כי האפשרות האחרונה היא הנכונה¹⁸. כך ניתן להסיק גם מבדיקת ההיסטוריה החקיקתית¹⁹. אולם, ניתן וראוי היה לעשות זאת באופן בהיר יותר; כל שנדרש הוא להוסיף את מילת הקישור "וכן" לפני המלים "טיפול-דרך". תוספת זו הייתה מלמדת שמדובר בפריט נפרד מקודמיו²⁰.

דוגמה דומה, בעייתית יותר מבחינה תחבירית, נוגעת לריבוי המופיע בהגדרה, והיא נדונה בפסק הדין בעניין קנאפו²¹. רכב הידרדרר במוסך, פגע בעובד וגרם לו נזק

17 חוק הפיצויים, סעיף 1, הגדרת "שימוש ברכב מנועי" (ההוספות בסוגריים וההדגשות שלי — ר' ק').

18 המילה "שנעשה" בלשון יחיד מלמדת, כי הסיפא מוסבת רק על פריט אחד. לו הייתה מוסבת על כל הפריטים הנזכרים לעיל היה צריך להיכתב: "שנעשו בידי המשתמש...". זאת ועוד, השימוש בפועל "שנעשה" מתאים לטיפול-דרך או תיקון-דרך, אך אינו מתאים לכמה מן הפריטים האחרים הנזכרים בהגדרה, דוגמת "נסיעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידה ממנו" (איך אומרים "לעשות נסיעה ברכב/כניסה לרכב"). חרף כל האמור, מנסח החוק לא היה צריך להסתמך על קריאה דקדנית והיה עליו להסיר את הספק בנקודה זו בצורה בהירה ובולטת לעין הקורא.

19 המחוקק התכוון לבטל את ההלכה שנקבעה בשורת פסקי דין של בית המשפט העליון, ולפיה פעולות של תיקון רכב או טיפול בו נחשבות ל"שימוש ברכב מנועי" ומזכות את הנפגע בפיצויים לפי החוק. על הלכה זו נמתחה ביקורת, ולאור זאת הוצע בהצעת החוק להגדיר "שימוש ברכב מנועי" כך: "הסעת הרכב... אולם טיפול ברכב או תיקונו לא ייחשבו כשימוש בו". ראו: הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), התש"ן-1989 (להלן — "הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (מהדורה שנייה תש"ן) 39-41; אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 75-76.

20 כך אכן נעשה בהמשך ההגדרה, לגבי החלופה השלישית של הריבוי. השוו לאמור להלן בהערה 23. ניתן אף היה לנסח בצורה בהירה עוד יותר: "אולם טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו, לא ייחשב כשימוש בו". השוו לניסוח בהצעת החוק, שם.

21 רע"א 9332/99 קנאפו נ' מגדל חברה לביטוח, פ"ד נו(2) 808.

גוף. התשובה לשאלה אם המאורע מוגדר כ"שימוש ברכב מנועי", וממילא כ"תאונת דרכים", תלויה בפרשנות הריבוי. השופט (כתוארו אז) אור מעלה את השאלה על מה מוסב הסייג שבסוף הריבוי "שלא תוך כדי טיפולו של אדם... במסגרת עבודתו". הוא מראה, כי משפט זה – המהווה, כאמור, רק חלק מן ההגדרה – יכול להתפרש מבחינה תחבירית בשלוש (!) דרכים שונות. הסייג יכול להיות מוסב:

- (א) על הריבוי כולו.
 (ב) על החלופות השנייה והשלישית של הריבוי ("או התנתקות... מרכב עומד או חונה").
 (ג) על החלופה השלישית של הריבוי בלבד ("וכן הינתקות... מרכב עומד או חונה")²².

לפי אפשרות (א), הידרדרות של רכב תוך כדי עבודה, כפי שאירע במקרה דנן, אינה "שימוש ברכב מנועי", וממילא אינה "תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק. לפי שתי האפשרויות האחרות, הידרדרות של רכב, הגם שהתרחשה תוך כדי טיפול במסגרת העבודה, היא "תאונת דרכים". השופט אור מכריע כאפשרות השלישית²³. גם המיעוט המופיע בסיפא של ההגדרה – "ולמעט טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד" – מעורר שאלה תחבירית. השאלה היא, האם המיעוט מוסב רק על החלופה השלישית של הריבוי הצמודה אליו ("הינתקות או נפילה... מרכב עומד או חונה"), על הריבוי כולו או על כל השימושים הנזכרים בהגדרה. לשאלה זו חשיבות במקרים שנכנסים הן להגדרה או לריבוי והן למיעוט, למשל: התהפכות רכב שאירעה תוך כדי פריקה או טעינה בזמן שהרכב עומד, וכן כניסה לתוך הרכב או ירידה ממנו תוך כדי פריקה או טעינה כאמור.

בספרות הובעה הדעה, שהמיעוט של הגדרת "שימוש ברכב מנועי" מוסב רק על החלופה השלישית של הריבוי ולא על שאר השימושים המופיעים בהגדרה. לפיכך, הריבוי של הידרדרות או התהפכות הוא עצמאי וגובר על המיעוט, וגם ההגדרה הבסיסית של "שימוש ברכב מנועי" גוברת על המיעוט²⁴. כך גם נפסק במספר פסקי דין שניתנו בבתי משפט השלום²⁵. בית המשפט העליון השאיר שאלה זו לעת עתה בצריך עיון²⁶.

22 שם, בע' 812.
 23 שם. הכרעתו מתבססת על ניתוח לשוני (המילה "וכן" מנתקת חלק זה של המשפט מקודמיו), דברי מלומדים ותכלית הוראת החוק.
 24 אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 58; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 147–153, 191.
 25 ראו: ת"א (ק"ש) 13/91 זיאד נ' לחמי (לא פורסם, הובא אצל צלטנר, לעיל הערה 4, בע' 1434); ת"א (נה"א) 534/92 אליאס נ' לוי (לא פורסם, הובא אצל צלטנר, שם, בע' 2034) (התהפכות רכב בעת פריקה); ת"א (י"ם) 352/93 חודתי נ' סהר חברה לביטוח בע"מ (טרם פורסם) (התהפכות רכב כתוצאה מפריקת מטען או העמסתו); ת"א (י"ם) 8379/01 טויוז נ' עילית חברה לביטוח בע"מ, תקדין שלום 2003(2) 2527 (ירידה מרכב למטרת פריקה או טעינה). ראו הנימוק, שם, בפסקה 6 לפסק דינה של השופטת ע' כהן. בפסק דין שניתן לאחרונה בבית המשפט המחוזי

(ג) מגמות סותרות בתוך חוק הפיצויים

המטרה המרכזית שעמדה ביסוד תיקון מס' 8 הייתה לצמצם את תחולת חוק הפיצויים באמצעות אימוץ מבחן הסיכון התחבורתי כמבחן המרכזי לתחולתו, ולהחליף את המבחן הייעודי שנקבע בפסיקה. הבעיה היא שתיקון מס' 8 לא הלך עם מגמה זו "לאורך כל הדרך"²⁷. נקבעה רשימה קזואיסטית של מקרים שיש לראותם או שאין לראותם כ"שימוש ברכב מנועי", כאשר לא כל המקרים מתיישבים עם מבחן הסיכון התחבורתי. להגדרת "תאונת דרכים" נוספו המילים "למטרות תחבורה", המשקפות כמובן את מבחן הסיכון התחבורתי. ברם, כאמור לעיל, נוספו חזקות מרבות וחזקה אחת ממעטת, וגם כאן אין תמיד התאמה בין החזקות לבין מבחן הסיכון התחבורתי. תיקון מס' 8 בוקר בחריפות על-ידי מלומדים ושופטים²⁸, אולם הצעת החוק שנועדה לתקנו²⁹ לא צלחה, ונכון להיום לא צפוי שתתקבל בעתיד הקרוב.

2. הגישות השונות בפסיקה לגבי היקף תחולת חוק הפיצויים אחרי תיקון מס' 8

המגמות הסותרות המצויות בחוק הפיצויים מאז נחקק תיקון מס' 8, הביאו לגישות שונות בקרב השופטים בערכאות הנמוכות. דומה, שניתן להצביע על שלוש גישות יסוד בפסיקה ביחס לתחולת חוק הפיצויים:

א. הגישה המצמצמת: יש מן השופטים הסבורים שיש להגשים את מגמתו של תיקון מס' 8 ולצמצם ככל הניתן את תחולת החוק. כדי להגיע לתוצאה זו הם נוקטים בשתי דרכי פרשנות מנוגדות ביחס למונחים המופיעים בהגדרות השונות. מחד גיסא, את המונחים המגדירים באופן חיובי "תאונת דרכים" – וביניהם מבחן הסיכון התחבורתי, החזקות המרבות של "תאונת דרכים" וההגדרה הבסיסית והריבוי של "שימוש ברכב מנועי" – הם מפרשים בדווקנות ובצמצום. מאידך גיסא, את המיעוטים המצויים בהגדרות הם מפרשים באופן מרחיב³⁰.

בירושלים נקבע, כי המיעוט אינו מוסב על מרכיבי ההגדרה הבסיסית המתייחסים למצב שבו הרכב עומד, אך לא הוכרע על אלו שימושים בדיוק הוא מוסב. ע"א (י"ם) 4318/03 טויוזר נ' עילית חברה לביטוח בע"מ (טרם פורסם) (ירידה מרכב למטרת פריקה).

26 עניין עוזר, לעיל הערה 9, בע' 566; ע"א 4469/95 דראושה נ' אורט – חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 475, 481; רע"א 5880/02 ניר לי שיפוצים ובנייה בע"מ נ' נורי, פ"ד נ(2) 614, פסקה 11 לפסק דינו של השופט אור. בעניין ניר לי נקבע, כי המיעוט מוסב על חלקו האחרון של הריבוי ("הינתקות או נפילה כאמור מרכב עומד או חונה"), אך לא הוכרע אם הוא מוסב גם על חלקי ההגדרה הקודמים.

27 כביטוי של הנשיא ברק בעניין עוזר, לעיל הערה 9, בע' 549, 552.

28 נושא זה נדון בספרות בהרחבה, ועל כן לא נרחיב עליו במסגרת מאמר זה. ראו: ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 83–203, 303–307; אנגלרד, לעיל הערה 10, בהקדמה ובע' 48–87. וראו עוד במקורות שצוינו לעיל הערה 10.

29 הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 9), התשנ"א–1991, ה"ח 123.

30 כך, למשל, במספר פסקי דין שניתנו בערכאות הנמוכות לגבי המיעוט של "טעינה" או "פריקה"

ב. הגישה המרחיבה: יש שופטים הנוקטים גישה פרשנית הפוכה. לדידם, אין לצמצם את זכאות הנפגעים מעבר ללשון המפורשת של המחוקק בתיקון מס' 8. לפיכך, יש ליתן פרשנות דווקנית ומצמצמת למיעוטים המצויים בהגדרות השונות. גישה זו שואפת לצמצם את תחולת תיקון מס' 8 ולהרחיב את תחולת החוק³¹.

ג. גישת ביניים: גישה זו, הנראית לנו עדיפה על שתי קודמותיה, גורסת שהפרשנות לחוק הפיצויים צריכה להיקבע על-פי מדיניות משפטית, ובמרכזה מבחן הסיכון התחבורתי. הפרשנות צריכה להתחשב במהות ההסדר של חוק הפיצויים ובאופיו, ואל לה להרחיב את תחולתו למקרים שאין להם כל קשר לסיכונים תחבורתיים. התוצאה עשויה להיות הרחבת האחריות או צמצומה, ואין לקבוע מראש גישה של הרחבה או צמצום. בית המשפט העליון, בפסיקתו מן השנים האחרונות, הולך בדרך זו³², וגם בספרות מצדדים בה³³.

נושא התאונה המכוונת הוא אחת הדוגמאות המובהקות לכמה מן התופעות שתוארו לעיל בפרק זה. במהלך הדיון להלן נגלה, כי שתי סיבות מרכזיות הקשו, ועדיין מקשות, על בתי המשפט בתחום זה. הסיבה הראשונה נעוצה במטרות החוק וביישומן הנכון במקרים השונים. הסיבה השנייה, קשיי פרשנות הנובעים מניסוח בעייתי של החוק.

ג. ההסדר בחוק הפיצויים – מחולל התאונה המכוונת, קורבנה המיועד ותלוייהם

תאונה מכוונת היא חריג בנוף תאונות הדרכים ה"רגילות", וככזו זכתה ליחס שונה

המופיע בהגדרת "שימוש ברכב מנועי". ראו: אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 57-58; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 184-185.

31 כך, למשל, בפסקי דין אחרים שניתנו בערכאות הנמוכות בנושא הנזכר בהערה הקודמת. ראו: אנגלרד, שם; ריבלין, שם, בע' 185-186.

32 ראו: ריבלין, שם, בע' 186-187 (לגבי המיעוט של טעינה ופריקה); הנשיא ברק בעניין עוזר, לעיל הערה 9, בע' 557 (לגבי החזקות המרבות והממעטות בהגדרות השונות); השופט ג'ובראן בעניין האחים לוינסון, לעיל הערה 7 (לגבי החלת מבחן הסיכון התחבורתי על הריבוי שבהגדרת "שימוש ברכב מנועי"); השופט אור בעניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 951-952 (לגבי תאונה מכוונת); השופטת פרוקצ'יה בעניין זאהי, לעיל הערה 8, פסקות 15 ו-17 לפסק דינה (לגבי החזקה המרבה של התפוצצות הרכב בפרט והגדרת "תאונת דרכים" בכלל). וראו דבריה שצוטטו לעיל, בטקסט ליד הערה 8; המשנה לנשיא אור ברע"א 1953/03 הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ נ' אדרי (טרם פורסם) (לגבי פרשנות החזקה המרבה של "פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו").

33 פורת, לעיל הערה 10; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 228-233. נראה שכך סבור גם אנגלרד. אמנם, מדבריו בחיבורו, לעיל הערה 10, בע' 59, נראה, לכאורה, שעדיפה בעיניו הגישה השנייה שהוצגה לעיל. ברם, דומני שכוונתו היא כי מבין שתי הגישות – המצמצמת והמרחיבה, אותן הזכיר שם – עדיפה בעיניו השנייה. וראו אנגלרד, שם, בע' 49, שצידד בגישת הביניים.

מצד המחוקק. ההסדר בחוק הפיצויים ביחס לתאונה מכוונת עבר שינוי משמעותי עם חקיקת תיקון מס' 8. להלן אסקור בקצרה את ההתפתחות בחקיקה ואת גורמיה. בטרם אבחן את ההסדר לגבי תאונה מכוונת, אציג בקצרה תחילה, כרקע לדיון, את העקרונות הכלליים של חוק הפיצויים.

חוק הפיצויים מעניק עילת תביעה לאדם שנגרם לו נזק גוף (להלן – "הנפגע") ב"תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק. האחריות לפיצוי הנפגע רובצת על המשתמש ברכב³⁴, ואם היה השימוש על-פי היתר מאת בעל הרכב או המחזיק בו – חלה האחריות גם על מתיר השימוש³⁵. באופן מעשי, כאשר הרכב מבוטח בכיטוח חובה כחוק, חברת הביטוח תשא במלוא הנזק³⁶. האחריות לפי החוק היא מוחלטת, ואינה תלויה באשם או באשם תורם מצד מי מן הגורמים המעורבים בתאונה³⁷.

בהתאם לעקרונות הכלליים הקבועים בפקודת הנזיקין [נוסח חדש], הזכאות לפיצויים בגין תאונת דרכים עומדת, באופן עקרוני, לנפגע הישיר מן התאונה, ואם מת – לעיזבונו או לתלוייו. "תלויים" הם קרובים מדרגה ראשונה של הנפגע (בן-זוג, הורה או ילד) שתובעים פיצויים בגין ההפסד הכספי שנגרם להם עקב מותו כתוצאה מן התאונה³⁸. אם תאונת דרכים גרמה לנזקי גוף אך לא למוות³⁹, – הזכאות לפיצויים עומדת לנפגע בלבד; מת הנפגע שלא עקב התאונה בטרם נפסקו לו פיצויים, עוברת זכאות זו לעיזבונו, קרי: ליורשיו. לעומת זאת, אם מותו של הנפגע נגרם כתוצאה מן התאונה (לפי מבחני הקשר הסיבתי), יכולים לתבוע הן העיזבון והן התלויים: העיזבון תובע בגין הנזק שנגרם לנפגע עצמו, ותלויי הנפגע זכאים לתבוע על אובדן התמיכה הכלכלית שנגרמה להם עקב מותו. זכאותם של התלויים נגזרת מזכאותו של הנפגע ואינה זכאות עצמאית⁴⁰.

בחוק הפיצויים, בנוסחו המקורי, הוגדר המונח "תאונת דרכים" בזו הלשון: "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי, בין בנסיעת הרכב

34 סעיף 2(א) לחוק.

35 סעיף 2(ב) לחוק.

36 פקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], תש"ל-1970, סעיפים 2-3.

37 סעיף 2(ג) לחוק.

38 זכאות התלויים לפיצויים מעוגנת בסעיפים 78-80 לפקודת הנזיקין. סעיף 4(א) לחוק הפיצויים מחיל, בין היתר, את סעיפים 19 ו-78 לפקודת הנזיקין (הזכאות לפיצויים של עיזבון ותלויים, בהתאמה). לפי סעיף 5(א) לחוק הפיצויים, "תלויים" הם "מי שזכאי לפיצויים לפי סעיף 78 לפקודת הנזיקין". וראו עוד: אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 185.

39 המועד הקובע לעניין האמור בפסקה זו הוא מועד מתן פסק הדין (או, לחלופין, מועד החתימה על הסכם פשרה בין הצדדים). זאת בהנחה שהפיצויים משולמים בתשלום חד-פעמי. במקרה כזה, שהוא המקרה הרווח, פסק הדין הוא סופי, גם אם בעתיד ימות הנפגע מכל סיבה שהיא. פסיקת פיצויים עתיים במקרה של תאונת דרכים היא נדירה. במקרה שבו נפסקו פיצויים עתיים ומאוחר יותר מת הנפגע, יחול הסדר שונה. ראו: אנגלרד, שם, בע' 201-209.

40 ראו למשל: ע"א 91/82, 449 גולדמן נ' "הסנה" חברה ישראלית לביטוח בע"מ, פ"ד לח(3) 505, 523 (להלן – "עניין גולדמן").

ובין בעמידתו⁴¹. ההגדרה היא קצרה ואינה מבחינה בין תאונה "רגילה", שאירעה במקרה, לבין תאונה מכוונת. משתיקת המחוקק בנקודה זו ניתן להסיק, כי גם תאונה מכוונת "תאונת דרכים" היא, והנפגע כתוצאה ממנה זכאי לפיצויים לפי החוק. מסקנה זו מתחזקת, כפי שניזכר מיד, כאשר בוחנים הוראות נוספות בחוק המקורי.

בניגוד לסעיף ההגדרות, שלא התייחס בשעתו לנושא התאונה המכוונת, זכה נושא זה להתייחסות מפורשת בשלושה סעיפים אחרים בחוק המקורי:

בסעיף 7 נמנתה רשימת מקרים שבהם נשללת מן הנפגע זכאות לפיצויים לפי החוק, וביניהם "מי שגרם לתאונה במתכוון";

בסעיף 8 נקבע עקרון "ייחוד העילה", ולפיו מי שחוק הפיצויים מקנה לו עילת תביעה לא יוכל לתבוע את נזקי הגוף שלו על-פי פקודת הנזיקין. בצד העיקרון נקבע חריג: "זולת אם נפגע בתאונה שנגרמה על ידי אדם אחר במתכוון";

בסעיף 9 נקבע, כי לחייב אחד לא תהא זכות חזרה על חייבים אחרים מכוח החוק, אך הוא יוכל לחזור על אחראי לתאונה המצוי באחד המצבים המנויים בסעיף 7, וביניהם, על מי שגרם לתאונה במתכוון⁴².

סעיפים 7–9 לחוק מוכיחים בעליל, כי בעת חקיקת חוק הפיצויים גרס המחוקק כי הוא חל גם על תאונה מכוונת. אלמלא סבר כך, לא היה כל צורך לקבוע בחוק הוראות מיוחדות למקרה מסוג זה.

לענייננו חשוב במיוחד סעיף 7. בסעיף 7(א) לחוק, בנוסחו המקורי, נקבעה רשימת מקרים — המהווים חריג להסדר הכללי — שבהם נשללת מן הנפגע הזכאות לפיצויים לפי החוק. המקרים שנמנו שם: מי שהשתמש ברכב ללא רשות, מי שנהג ברכב כשאין לו רישיון לנהוג בו, מי שהרכב שימש לו לביצוע פשע, ו"מי שגרם לתאונה במתכוון". בהצעת החוק נאמר, שהחריג האחרון נועד למי שנפגע בעת שנהג ברכב "מתוך כוונה לפגוע בעצמו או בזולת"⁴³.

הוראה משלימה לאמור נקבעה בסעיף 7(ב) לחוק, ולפיה תלויים בנפגע יש זכאות לפיצויים, גם אם הנפגע עצמו אינו זכאי לפיצויים בגין אחת החלופות המנויות בסעיף 7(א). מכאן, שגם אם הנפגע "גרם לתאונה במתכוון" — כאמור, בין למטרת התאבדות ובין כדי לפגוע באחרים — תלוייו היו זכאים בשעתם לתבוע פיצויים לפי החוק.

מן החוק בנוסחו המקורי עולה, אפוא, כי מי שגרם לתאונה במתכוון ונפגע בעצמו, אינו זכאי לפיצויים, אך תלוייו זכאים להם. לעומת זאת, אם כתוצאה מן התאונה

41 חוק הפיצויים, לעיל הערה 2, סעיף 1.

42 כך, למשל, אם קורבן מיועד של תאונה מכוונת תבע את חברת הביטוח של הרכב הפוגע, וזו שילמה לו פיצויים לפי החוק, יש לה זכות חזרה על מחולל התאונה המכוונת — סעיף 9(א)(1) לחוק. הניסוח של הסעיף אינו מדויק, והפרשנות המוצגת כאן היא בהתאם למשמעותו. ראו: אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 214–215.

43 הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ג–1973, ה"ח 408, סעיף 5 לדברי ההסבר.

המכוונת נפגע אדם שאינו מחולל התאונה — הוא זכאי לפיצויים ולא חלה עליו המגבלה של ייחוד העילה. דהיינו, הוא זכאי לתבוע פיצוי לנזקי גופו בין לפי חוק הפיצויים ובין לפי פקודת הנזיקין⁴⁴.

כמקובל בדיני הנזיקין, האחריות לפי חוק הפיצויים מותנית בקיומו של קשר סיבתי⁴⁵. המילים "נגרם" ו"עקב", המופיעות בהגדרת "תאונת דרכים", מציינות קשר סיבתי בין מעשה ותוצאה⁴⁶.

כדי שמאורע יוגדר כ"תאונת דרכים", לא די בשימוש ברכב מנועי בצירוף תוצאה של נזק גוף, אלא נחוץ שיתקיים קשר סיבתי בין ה"שימוש" לבין נזק הגוף שנגרם. הדרישה לקשר סיבתי לא השתנתה באופן עקרוני בעקבות תיקון מס' 478. עם זאת, דומה שהפרשנות שיש ליתן לקשר הסיבתי לאחר התיקון צריכה לשאוף להתאמה עם מבחן הסיכון התחבורתי⁴⁸.

הקשר הסיבתי שיש להוכיח לפי דיני הנזיקין הוא כפול: קשר סיבתי-עובדתי וקשר סיבתי-משפטי⁴⁹. המבחן שנקבע בפסיקה לקשר הסיבתי-עובדתי הוא, בדרך כלל, מבחן הסיבה בלעדית אין⁵⁰. שאלת הקשר הסיבתי-עובדתי היא שאלה שבעובדה, ועל הניזוק הנטל להראות שקשר זה התקיים. לעומת זאת, שאלת הקשר הסיבתי-משפטי תלויה

44 חוק הפיצויים, לעיל הערה 2, סעיף 8(א).
 45 ראו, למשל: הלכת שולמן, לעיל הערה 9, בע' 863 והאסמכתאות שם. על הקשר הסיבתי הנדרש לעניין חוק הפיצויים, ראו עוד: ש' מורד "על הקשר הסיבתי בין השימוש ברכב לבין הנזק, על-פי חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975", הפרקליט לג (תשמ"א) 272-280; א' ריבלין "ועוד על תאונת הדרכים ועל הקשר הסיבתי" הפרקליט לד (תשמ"א), 136-130; ריבלין, לעיל הערה 9, פרק שישי; אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 41-44.
 46 הוא הדין לגבי המילה "כתוצאה" המופיעה בחוקה הממעטת. ראו: י' אנגלרד דיני הנזיקין — תורת הנזיקין הכללית (ג' טדסקי עורך, תשל"ז) 191; הלכת שולמן, שם, בע' 862-865; עניין עוזר, לעיל הערה 9, בע' 547. הצורך בקשר סיבתי עולה גם מלשונו של סעיף 2(א) לחוק הפיצויים: "המשתמש ברכב מנועי (להלן — הנוהג) חייב לפצות את הנפגע על נזק הגוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב" (ההדגשה שלי — ר' ק').
 47 ראו: ע"א 6000/93 עיזבון המנוח פואז קואסמה נ' רג'בי, פ"ד נד (3) 661 (להלן — "עניין קואסמה"), 671-673; א' ריבלין "הגדרתה של תאונת דרכים: הלכות חדשות" הרשות השופטת 25 (תשנ"ז) 9, 14-15; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 208.
 48 ראו: אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 30, 42; עניין מזואי, לעיל הערה 9, בע' 152.
 49 על קשר סיבתי עובדתי ומשפטי באופן כללי, ראו: י' אנגלרד, לעיל הערה 46, בע' 178-233; י' גלעד "הסיבתיות במשפט הנזיקין הישראלי — בחינה מחודשת", משפטים יד (תשמ"ד) 15-47; פורת, לעיל הערה 10, בע' 240-256, "הגמשתה של דרישת הסיבתיות העובדתית לשם הרחבת היקף האחריות הנזיקית"; H.L.A. Hart & T. Honore *Causation in the Law* (Oxford, 2nd ed., 1985); R. Goldberg *Causation and Risk in the Law of Torts: Scientific Evidence and Medicinal Product Liability* (Oxford, 1999); J. Spier (ed.) *Unification of Tort Law: Causation* (Hague, 2000); A. Porat & A. Stein *Tort Liability Under Uncertainty* (Oxford, 2001); I.R. Freckleton & D. Mendelson *Causation in Law and Medicine* (Aldershot, 2002).
 50 במקרים מסוימים מבחן זה אינו מתאים, ויש להשתמש במבחן הִרְוִיָּה (Sufficiency).

בשיקולי מדיניות משפטית. לגבי חוק הפיצויים קבעה הפסיקה, שמדיניות משפטית ראויה מחייבת לאמץ את מבחן הסיכון, תוך שילובו במבחן השכל הישר, כאבן בוחן לתחולת החוק⁵¹. כך סוברים גם מלומדים⁵².

לאור הגדרת "תאונת דרכים" בסעיף 1 קבעה הפסיקה בשעתה, שהמבחן לתחולתו של חוק הפיצויים הוא "המבחן הייעודי", קרי: האם נזק הגוף אירע עקב שימוש של הרכב לייעודו הרגיל והטבעי⁵³. הפעלת מבחן הסיכון לאור המבחן הייעודי דרשה שנזק הגוף שנגרם "הוא בתחום הסיכון, שהשימוש (העיקרי והמשני) ברכב יוצר ואשר בגינו ביקש המחוקק ליתן פיצוי"⁵⁴.

על רקע זה באה לעולם הלכת שולמן⁵⁵. בעת התנעת מכוניתו של מר שולמן התפוצץ חומר נפץ שהוטמן במכונית, והפיצוץ גרם למותו. תלויי תבעו את חברת הביטוח שביטחה את השימוש ברכב מכוח חוק הפיצויים. במרכז הדיון עמדה השאלה, האם הפיצוץ שאירע ברכב הוא "תאונת דרכים". בית המשפט קבע, כי נזק שמקורו בפיצוץ כאמור הוא נזק שנגרם "עקב שימוש ברכב" ולכן המאורע הוא "תאונת דרכים" והתלויים זכאים לפיצויים.

הפסיקה שניתנה על רקע "המבחן הייעודי", ובמרכזה הלכת שולמן, עוררה ביקורת. נטען שחוק הפיצויים נועד לפצות רק בשל נזק הנובע מסיכון תחבורתי שהרכב גורם. אולם, אין זה ראוי להעניק מכוחו פיצויים בגין סיכונים שאינם תחבורתיים אלא נובעים מפעילות עבריינית כדוגמת המקרה נשוא הלכת שולמן. נזקים הנגרמים מסיכונים אלו אין להטילם על ציבור הנוהגים ברכב, אלא על כלל הציבור⁵⁶. הביקורת האמורה הובילה בסופו של דבר לחקיקת תיקון מס' 8.

תיקון מס' 8 שינה באופן משמעותי את הגדרת תאונת דרכים. להגדרה נוספו המילים "למטרות תחבורה", ובכך אימץ המחוקק, ביחס להגדרה הבסיסית, את "מבחן הסיכון התחבורתי". כן נוספו להגדרה שלוש חזקות מרבות וחזקה אחת ממעטת, העומדת במוקד דיוננו. זו האחרונה באה להוציא מתחולת החוק תאונה שנגרמה במתכוון (ואינה תוצאה של "פעולת איבה")⁵⁷.

כיום, לאחר תיקון מס' 8, מוגדרת "תאונת דרכים" בסעיף 1 לחוק בזו הלשון:

51 ראו: עניין שולמן, לעיל הערה 9, בע' 864–870; עניין קואסמה, לעיל הערה 47, בע' 670–671.
 52 אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 30–31; פורת, לעיל הערה 10, בע' 226–227; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 228–233.
 53 ראו, למשל: עניין שולמן, לעיל הערה 9, בע' 858; עניין עוזר, לעיל הערה 9, בע' 547.
 54 עניין שולמן, שם, בע' 867 (הסוגריים במקור).
 55 עניין שולמן, שם.
 56 ראו: אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 8; עניין עוזר, לעיל הערה 9, בע' 548–549.
 57 בתיקון מס' 8 שונתה הגדרת "נפגע". לפי התיקון, אם תאונת הדרכים נגרמה כתוצאה מ"פגיעת איבה", כהגדרתה בסעיף 1 לחוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה, תש"ל–1970, יוכל הנפגע לתבוע פיצויים רק במסגרת חוק זה.

<p>"מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה; יראו כתאונת דרכים גם מאורע... וכן מאורע... או מאורע...; ואולם לא יראו כתאונת דרכים מאורע שאירע כתוצאה ממעשה שנעשה במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אותו אדם, והנזק נגרם על ידי המעשה עצמו ולא על ידי השפעתו של המעשה על השימוש ברכב המנועי"⁵⁸.</p>	<p>[ההגדרה הבסיסית] [שלוש חזקות מרביות] [חזקה ממעטת] [סייג]</p>
---	---

החלופה הקבועה בסיפא של ההגדרה — המכונה בפסיקה ובספרות "החזקה הממעטת" — מוציאה מתחולת החוק תאונת דרכים שבוצעה במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אדם (להלן — "תאונה מכוונת"). מן החזקה הממעטת עולה, שמאורע או ייחשב ל"תאונת דרכים" אם נתקיימו בו שלושת התנאים המצטברים הבאים:

- (1) המאורע אירע כתוצאה ממעשה שכוון לגרום נזק לגוף או לרכוש.
- (2) המעשה כוון לגרום את הנזק האמור לאותו אדם שנגרם לו נזק הגוף בפועל.
- (3) נזק הגוף נגרם על-ידי המעשה עצמו, ולא על-ידי השפעת המעשה על השימוש ברכב המנועי⁵⁹.

החזקה הממעטת מסייגת את האמור לפניה. מקריאתה, על רקע הסעיף כולו, עולה כי מדובר במצב הטיפוסי הבא: א' מחולל מאורע המוגדר — לפי ההגדרה הבסיסית או לפי אחת החזקות המרביות — "תאונת דרכים", מתוך כוונה לגרום נזק לגופו או לרכושו של ב' (הוא ה"אדם" הנזכר פעמיים בסעיף, להלן — "הקורבן המיועד"), ומעשהו המכוון של א' גורם באופן ישיר לנזק גוף של הקורבן המיועד. החזקה הממעטת מורה, כי מאורע מכוון שכזה — הגם שמצויים בו, לכאורה, כל המרכיבים של "תאונת דרכים" — לא ייחשב "תאונת דרכים" לעניין חוק הפיצויים. הקורבן המיועד — ואם מת, עזבונו ותלוייו — לא יוכלו, אפוא, לתבוע פיצויים מכוח החוק, אלא רק מכוח פקודת הנזיקין⁶⁰.

58 חוק הפיצויים, סעיף 1 (ההוספות בסוגריים וההדגשות שלי — ר' ק').

59 בפרשנותם של שני התנאים האחרונים נדון להלן.

60 מי שתאונת דרכים מקנה לו עילת תביעה לפי חוק הפיצויים, אינו יכול לתבוע את נזק הגוף שסבל לפי פקודת הנזיקין. ברם, מי שנפגע בתאונה מכוונת — אין לו עילה לפי חוק הפיצויים, ולפיכך לא חל עליו עקרון ייחוד העילה. ראו: סעיף 8(א)(ג) לחוק הפיצויים. זאת ועוד, בסעיף 8(א) סיפא נקבע במפורש, שעקרון ייחוד העילה אינו חל על מי ש"נפגע בתאונה שנגרמה על ידי אדם אחר במתכוון". על נחיצותה של הוראה זו על רקע החזקה הממעטת, ראו: אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 151–152; אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 113, סעיף 210; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 421–423.

לפי הצעת החוק שעמדה בבסיס תיקון מס' 8, תאונה מכוונת מכל סוג שהוא הייתה צריכה להיות מוחרגת מתחולת חוק הפיצויים. סעיף 7(1), השולל פיצויים מנפגע שגרם לתאונה במתכוון, היה אמור להתייטר, והצעת החוק הורתה על מחיקתו⁶¹. ברם, בפועל אירע דבר אחר. סעיף 7(1) לא נמחק, ולחוקה הממעטת נוספה סיפא המסייגת אותה: "והנזק נגרם על ידי המעשה עצמו ולא על ידי השפעתו של המעשה על השימוש ברכב מנועי"⁶².

ראוי להדגיש את השוני המהותי שבין ההוראות בסעיפים 1 ו-7 לחוק. הגדרת תאונת דרכים שבסעיף 1 היא תנאי סף לתחולת הוראות החוק. מאורע שאינו נכנס בגדרה לא נחשב "תאונת דרכים", והחוק אינו חל עליו. לעומת זאת, סעיף 7 דן באותם מקרים שכבר עברו את מפתן החוק ומוגדרים כ"תאונת דרכים". הנפגעים שאליהם מתייחס סעיף זה היו אמורים להיות זכאים לפיצויים, אולם זכאות זו נשללה מהם על-ידי המחוקק מטעמים של תקנת הציבור⁶³.

ד. תאונת דרכים מכוונת – שיקולים תיאורטיים

1. מבחן הסיכון התחבורתי

כאמור לעיל, עד לתיקון מס' 8 פירשה הפסיקה את הגדרת "תאונת דרכים" לאור המבחן הייעודי⁶⁴. על מבחן זה נמתחה ביקורת בספרות, ובמרכזה עמדה הטענה, שמדיניות משפטית ראויה מחייבת לאמץ את "מבחן הסיכון התחבורתי" – ולא את "המבחן הייעודי" – כאבן בוחן לתחולת חוק הפיצויים⁶⁵.

תיקון מס' 8 עיגן את מבחן הסיכון התחבורתי כחלק מן ההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים"⁶⁶. החזקה הממעטת נוספה אף היא להגדרה מכוח מבחן הסיכון התחבורתי⁶⁷. אמנם, לא כל פרטי ההגדרה תואמים את מבחן הסיכון התחבורתי, ולעתים

61 ראו: הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), לעיל הערה 19, סעיף 2 ודברי ההסבר שם.

62 בסייג זה נדון להלן בסעיף ה.1(ב).

63 אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 117; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 240–241. וראו עוד להלן הטקסט ליד הערה 97.

64 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 53.

65 אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 30–31; פורת, לעיל הערה 10, בע' 226–227; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 228–233.

66 על-ידי הוספת המלים "למטרות תחבורה". ראו: עניין קואסמה, לעיל הערה 47, בע' 670–671; עניין עוזר, לעיל הערה 9, בע' 548–549.

67 ראו: דברי המבוא ודברי ההסבר לסעיף 1 להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), לעיל הערה 19; עניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 950–952. וראו עוד לעיל הטקסט ליד הערה 56.

אנוסים אנו במצוות המחוקק לסטות ממבחן זה⁶⁸. עם זאת, בכפוף לחריגים שנקבעו במפורש בחוק, אין בכך כדי לפגוע במעמדו של מבחן הסיכון התחבורתי כמבחן העיקרי לפרשנות חוק הפיצויים בכלל ולפרשנות החזקה הממעטת בפרט. מבחן הסיכון התחבורתי משיב על השאלה: האם השימוש ברכב למטרות תחבורה הוא שיצר (או לפחות הגביר) את הסיכון לנזק הגוף שאירע במקרה הנדון?⁶⁹

ניתן לטעון, שגם מאורע מכוון נכלל בגדר סיכון תחבורתי. לפי גישה זו, אם, למשל, פלוני נדרס במכוון על-ידי אלמוני, הרי שהפגיעה בו התאפשרה עקב הסיכון התחבורתי שיצר רכבו של אלמוני. אולם, דעתי היא כדעת הסוברים, שמאורע שבו אירעה פגיעה מכוונת – בין אם פגע מחולל התאונה בעצמו ובין אם פגע באדם אחר – אינו ראוי להיחשב "סיכון תחבורתי". זאת מן הטעם, שבמקרה כזה המאורע אינו תוצאה של הסיכונים של השימוש ברכב למטרות תחבורה, אלא תוצאה של שימוש ברכב כתחליף לכלי נשק, שימוש שאין לו כל קשר לסיכונים תחבורתיים⁷⁰. לפיכך, לא ראוי שדווקא ציבור הנוהגים ברכב ישא בתוצאותיו⁷¹.

אמת, מהפעלת מבחן הסיכון התחבורתי נגזרת תוצאה קשה עבור קורבנות של תאונות מכוונות ועבור תלוייהם. הללו עלולים במקרים רבים להיוותר בלא כל פיצוי⁷². עדיף היה לו הנפגע בתאונה העבריינית ותלוייו – בדומה למי שנפגע בתאונה שהיא "פגיעת איבה"⁷³ – היו זכאים לפיצויים מקרן מיוחדת לפיצוי נפגעי פעולות

68 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 28.

69 פורת, לעיל הערה 10, בע' 226; עניין עוזר, לעיל הערה 9, בע' 563–564. ובניסוח אחר: "השאלה שעלינו לשאול מעתה הינה, אם נזק הגוף שנגרם נופל למסגרת השימוש (העיקרי או המשני) של הרכב למטרות תחבורה". עניין קואסמה, לעיל הערה 47, בע' 673 (הסוגריים במקור). המבחן לחזקות המרבות – שונה. ראו: עניין עוזר, שם, בע' 551 ואילך.

70 זאת ועוד, בחלק מן המקרים הפגיעה בקורבן המיועד – בין אם מדובר בפגיעה באחר, על רקע עברייני, ובין אם בפגיעה עצמית, על רקע התאבדותי – יכולה הייתה להתבצע בסבירות גבוהה גם בלי רכב, על-ידי שימוש באמצעים קטלניים אחרים. אולם, ספק אם שיקול זה לבדו יש בו כדי להכריע. שכן, ייתכן כי במקרים אחרים השימוש ברכב מקל על מחולל התאונה המכוונת לבצע את זממו, וניתן בהחלט להניח שקיימים מצבים שבהם ללא השימוש ברכב הייתה הפגיעה בקורבן המיועד נמנעת כליל. השוו: פורת, לעיל הערה 10, בע' 228–229.

71 לתמיכה בדעה האחרונה, ראו: אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 46; פורת, שם. בשיטות המשפט של צרפת, גרמניה ומדינות שונות בארה"ב מצויות עמדות מנוגדות בשאלה זו. ראו: אנגלרד, שם, בע' 49–50.

72 כדי לזכות בפיצוי על נזקיהם, על הנפגע (או תלוייו) לאתר את מחולל התאונה המכוונת ולתבוע ממנו פיצוי בהתאם לפקודת הנזיקין. בחלק מן המקרים קשה לאתר את העבריין הפוגע ולהעמידו לדין. גם אם הדבר אפשרי, ספק אם ניתן יהא לגבות ממנו את מלוא הפיצויים. מלבד האמור, הנפגע או תלוייו זכאים לתבוע קצבת נכות או קצבת שאירים (בהתאמה) מן הביטוח הלאומי, בהתאם להוראות חוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב], התשנ"ה–1995. ברם, גם אם ימצאו זכאים, בדרך כלל שיעורי הקצבאות שמעניק הביטוח הלאומי נמוכים מאוד ביחס לפיצויים מכוח החוק או מכוח פקודת הנזיקין.

73 ראו סעיף 1 לחוק, הגדרת "נפגע".

עברייניות, הממומנת על-ידי כלל משלמי המסים⁷⁴. אולם, בהיעדרה של קרן כזו, אין כל צידוק להטיל נזקים אלו על כתפי ציבור הנוהגים⁷⁵.

2. השיקול הסוציאלי – פיצוי לכל נפגע

אחת המטרות העיקריות של דיני הנזיקין, ובכלל זה דיני התאונות, היא מתן פיצוי לניזוק והשבתו, עד כמה שהדבר ניתן, למצב שבו היה קודם שאירע המעשה הנזיקי⁷⁶. גם התכלית המרכזית שעמדה בבסיס הרפורמה שהביאה לחקיקת חוק הפיצויים הייתה סוציאלית: דאגה למתן פיצוי לכל נפגע אשר סבל נזק גוף כתוצאה מתאונת דרכים⁷⁷. תכליתו הסוציאלית של החוק עולה מהרקע ההיסטורי לחקיקתו⁷⁸, והיא נזכרת לא אחת גם בפסיקה⁷⁹.

74 ראו: א' ל' מילר "הצעה להבטחת פיצויים לנפגעים מפשע" משפטים יא (תשמ"א) 468. לאחרונה, בעקבות מספר מקרים של "חיסולי חשבונות" בין עבריינים, שבמהלכם נפגעו עובדי אורח תמימים, התעורר דיון ציבורי בנושא זה. ביום כ"ב במרחשוון תשס"ד (17.11.03) הונחה על שולחן הכנסת הצעת חוק פרטית של חברת הכנסת רוחמה אברהם, הצעת חוק הקרן לנפגעי עבירות פליליות, התשס"ד-2003. לפי ההצעה, תוקם קרן לנפגעי עבירות פליליות מסוג עוון או פשע, אשר תמומן מכיסם של מבצעי העבירות. כל אדם שהורשע בעבירה פלילית בפסק דין חלוט יחויב בתשלום "היטל כספי", אשר יועבר לקרן. גובה ה"היטל" ייקבע בתקנות שיתקין שר המשפטים לפי חומרת העבירה. הקרן תסייע לנפגעי העבירות על-פי אמות מידה שתיקבענה על ידי שר המשפטים בתקנות.

75 ראו: פורת, לעיל הערה 10, בע' 223. והשוו לדברי המבוא להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), לעיל הערה 19: "הפירוש האמור ל'שימוש ברכב' [שניתן בהלכת שולמן, ראו לעיל הטקסט ליד הערה 55 – ר' ק] מרחיב את תחולתו של החוק הרבה מעבר למטרות שלשמן חוקק, והוא מטיל עול כבד על ציבור הנהגים החייב בתשלום פרמיה גם עבור ביטוח פגיעות שאינן קשורות לסיכון תחבורתי... מוצע, איפוא... להגביל את התחולה למקרים שבהם השימוש ברכב הוא למטרות תחבורתיות בלבד... [ו]להוציא במפורש ממסגרת החוק את המקרים שארעו במכוון כדי לגרום נזק...".

76 ראו למשל: א' ברק דיני הנזיקין – תורת הנזיקין הכללית (ג' טרסקי עורך, תשל"ז) 25; ד"ג 15/88 מלך נ' קורנהויזר, פ"ד מד(2) 89, 95-96; D. Dewees & D. Duff *Exploring the Domain of Accident Law: Taking the Facts Seriously* (New York, 1996) 6-8, 26-39.

77 אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 4, 7; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 36; ד' מור "גורם ההרתעה במלחמה בתאונות דרכים" ספר לובנברג (תשמ"ח) 257, 287; י' מלך "עשור לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים" ספר יצחק פהן (תשמ"ט) 348.

78 ראו: המבוא להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ג-1973, לעיל הערה 43; ד"כ 68 (תשל"ג) 4000-4003.

79 ראו למשל: עניין גולדמן, לעיל הערה 40, בע' 517-518; ד"ג 30/83 כהנא נ' "סהר" חברה לביטוח, פ"ד לח(4) 543 (להלן – עניין כהנא), 547; רע"א 2853/96 קרנית – קרן לנפגעי תאונות דרכים נ' פרח, פ"ד נג(1) 680, 690 (להלן – "עניין פרח"); ע"א 4231/97 צור שמיר, חברה לביטוח בע"מ נ' נאה, פ"ד נג(2) 193, 200; ע"א 2856/00 שקוי נ' הדר חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נו(2) 518, 520; עניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 958; רע"א 9030/99 גרינברג נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נו(6) 926 (להלן – "עניין גרינברג"); 932; רע"א 3339/00 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' דהן, פ"ד נו(1) 503, פסקה 12 לפסק הדין (להלן – "עניין דהן"); רע"א 9121/00 לוי נ' "מנורה" – חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נו(5) 337, 348 (להלן – "עניין לוי").

עם זאת, ההסדר שבחוק מקיף פחות מהסדרים אחרים של ביטוח סוציאלי, כדוגמת זה הקבוע בחוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב], תשכ"ח-1968. שכן, בחוק הפיצויים קבועים מספר חריגים, שבהם הנפגע אינו זכאי לכל פיצוי⁸⁰. ראוי, אפוא, להיזהר מתייג מכליל של חוק הפיצויים כ"חוק סוציאלי", ומדויק יותר לכנותו, כדברי המשנה לנשיא בן פורת: "חוק בעל גוון סוציאלי (אם כי לא 'טהור')"⁸¹.

מן התכלית הסוציאלית שעמדה בבסיס חוק הפיצויים נגזרו מספר נפקויות, הן בקביעת פרטי ההסדר החקיקתי והן ביישומו של החוק הלכה למעשה על-ידי הפסיקה. באשר להסדר התחיקתי, חוק הפיצויים קובע כאמור, כי מי שנפגע בתאונת דרכים שאותה גרם במתכוון אינו זכאי לפיצויים לפי החוק. בכך סטה החוק מן התכלית הסוציאלית, והעדיף על פניה שיקולים של תקנת הציבור. אולם, לצד זאת הוסיף המחוקק וקבע בסעיף 7(ב) — כיום סעיף 7ב — כי תלוייו של אותו נפגע זכאים לפיצויים. סעיף זה, המעניק לתלויים זכאות לפיצויים גם במקרה שזו נשללה מן הנפגע, מושתת על נימוקים סוציאליים⁸².

התכלית הסוציאלית שביסוד החוק השפיעה גם על פרשנותו. בחלק מן המקרים היא הניעה את בתי המשפט לאמץ פרשנות מרחיבה ביותר לחוק הפיצויים, מתוך מגמה למנוע ככל האפשר מצב שבו נפגע או תלוייו — במקרה של מות הנפגע — ייוותרו בלא פיצוי⁸³. מגמה זו באה לידי ביטוי, בין היתר, בהענקת פרשנות רחבה למושגים "תאונת דרכים" ו"שימוש ברכב מנועי"⁸⁴. היא הביאה גם למתן פירוש צר ודוקני להוראות סעיף 7 לחוק, השוללות פיצויים מנפגע בנסיבות מסוימות⁸⁵. דומני, כי המדיניות הסוציאלית אינה צריכה להביא לפרשנות מרחיבה של החוק. חקיקה סוציאלית יש לפרש בהתאם למטרותיה, ואין להעניק מכוחה פיצוי מעבר לגבולות הראויים הנגזרים ממטרות אלו⁸⁶. חוק הפיצויים בכלל, וההוראות בעניין

80 הכוונה לחריגים המנויים בסעיף 7 לחוק.
 81 עניין כהנקה, לעיל הערה 79, בע' 547. ראו גם עניין גולדמן, לעיל הערה 40, בע' 522, "שההסדר [בחוק] אינו של 'ביטוח לאומי'... אלא של ביטוח רגיל, המטיל אחריות מוחלטת, אך כולל סייגים". בשני המקרים דובר על סעיף 7.
 82 ראו: ד' מור "מי יפצה תלוייו של נוהג חסר רישיון-נהיגה?" עיוני משפט יב (תשמ"ז) 345, 355, הערה 40; אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 121.
 83 ראו: עניין גרינברג, לעיל הערה 79 והאסמכתאות שם.
 84 אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 7, 46; עניין לוי, לעיל הערה 79, בפסקה 9 לפסק הדין. ראו גם דברי השופט שטרסברג-כהן בעניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 958: "על-מנת לשרת את תכלית החוק [התכלית הסוציאלית] — ר' ק' ראוי לנקוט פרשנות שאינה מוציאה מגדרו בנקל אירוע שבו כתוצאה משימוש ברכב נפגע אדם. כך יש — לדעתי — לפרש גם את החזקה הממטעת שבהגדרת 'תאונת דרכים'".
 85 עניין פרח, לעיל הערה 79, בע' 690-691, בהסתמך על הלכת שולמן, לעיל הערה 9 (וראו עוד להלן בהערה הבאה); עניין לוי, שם, בפסקות 19-20.
 86 השוו: אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 46-47. ראו גם דברי השופט (כתוארו אז) ברק ביחס להגדרת חוק הפיצויים כחוק סוציאלי: "גם לחוק סוציאלי או לחוק 'בעל גוון סוציאלי'... יש

תאונה מכוונת בפרט, צריכים להתפרש בהתאם לתכלית העומדת בבסיסם. מכאן, שעל התכלית הסוציאלית של החוק — ובכלל זה, גם של הסעיף הקובע את זכאותם של התלויים — להיות כפופה למבחן הסיכון התחבורתי⁸⁷. פרשנות ליברלית הפורצת גבולות אלו עלולה לחבל בהסדר כולו.

3. פיזור הנזק

פיזור הנזק נחשב, לדעת מספר מלומדים, אחד מן העקרונות החשובים של דיני הנזיקין⁸⁸. עיקרון זה שואף לצמצם את הנזק הכלכלי והחברתי שעלול להיגרם למזיק-יחיד הנושא בנזק, באמצעות העברת עול הפיצוי מכתפיו אל מספר רב של אנשים. מבחינה מעשית, פיזור הנזק מתבצע על-ידי העברת נטל הפיצוי מן המזיק אל גוף בעל "כיס עמוק", כדוגמת: המדינה, חברת ביטוח או יצרן ביחס לנזקי מוצריו. גוף זה "מפזר" את הנזק על פני קבוצה גדולה של בני אדם, בדרכים שונות (בהתאמה): בדרך של גביית מסים, גביית פרמיית ביטוח או על-ידי תמחור המוצר ובדרך זו לגול העלות אל כתפי הצרכנים⁸⁹. פיזור הנזק בדרך זו מגביר את סיכוייו של הניזוק לגבות את הפיצויים המגיעים לו.

כאמור לעיל, בבסיס הרפורמה בנושא תאונות הדרכים, אשר הביאה לחקיקת

גבולות" (הלכת שולמן, שם, בע' 858). עם זאת, בהמשך ציין, שכיוון שבמקרה הנדון מדובר בבעיה משפטית שאין לה פתרון חד-משמעי, "יש להעדיף פתרון המעניק פיצוי לניזוק והמפזר את המעמסה של הפיצוי על הציבור, על פני פתרון השולל ממנו פיצוי או המטיל את המעמסה על מזיק אינדיווידואלי" (שם, בע' 875).

87 השוו לדברי הנשיא ברק בעניין עוזר (לעיל הערה 9, בע' 548, הנסמכים על דבריו בהלכת שולמן, שם): "לא מצאנו תועלת באיפיון החוק כחוק סוציאלי או כחוק לא סוציאלי. גרסנו כי יש לתת לחוק הפיצויים פירוש מאוזן, באופן שנוקם הנגרמים בשל סיכונים הנוצרים על-ידי השימוש בכלי רכב... יוטלו, בדרך של 'פיזור הנזק', על כלל המשתמשים בכלי רכב". וראו עוד לעיל בהערה הקודמת. כוונתנו, כמובן, לאותן תאונות הנכנסות להגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים". כאמור לעיל, החזקות המרבות של ההגדרה אינן מתיישבות תמיד עם מבחן הסיכון התחבורתי.

88 ראו: G. Calabresi *The Costs of Accidents: A Legal and Economic Analysis* (London-New Haven, 1970) 39–45; J.G. Fleming *The Law of Torts* (North Ryde, 9th ed., 1998) 11–12; P.S. Atiyah *Atiyah's Accidents Compensation and the Law* (London, 6th ed., by P. Cane, 1999) 353–356; ברק, לעיל הערה 74, בע' 28–30; ד' מור "אחריות למוצרים פגומים — שיקולי מדיניות" עיוני משפט ו (תשל"ח) 78; י' גלעד "אחריות חמורה למוצרים — האחריות למוצרים פגומים תש"ם–1980" מחקרי משפט ח (תש"ן) 179, 187–192 (להלן — "המאמר הראשון"); י' גלעד "על גבולות ההרתעה היעילה בדיני-הנזיקין" משפטים כב (תשנ"ג) 421, במיוחד בע' 431–433, 492–495 (להלן — "המאמר השני"); ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 32–36.

89 התמחור נעשה באופן שמחיר המוצר יכול לאלץ את עלות תוחלת הנזק הצפויה ואת עלות מניעת הנזק. בדרך כלל, היצרן מבטח את עצמו בחברת ביטוח מפני הנזקים הצפויים מן המוצר. ראו: Calabresi, *ibid*; מור, שם; גלעד במאמר הראשון, שם; גלעד במאמר השני, שם, בע' 433.

חוק הפיצויים, מצויה תכלית סוציאלית. תכלית זו מושתתת על עקרון פיזור הנזק. בהתאם לעיקרון זה, הסיכון הנובע מן השימוש ברכב מנועי מוטל לא על הנפגע או הפוגע האינדיבידואליים, אלא על כלל ציבור המשתמשים ברכב⁹⁰. פיזור נזק הגוף שנגרם בתאונות דרכים נעשה באמצעות מנגנון ביטוח. לפי החוק, כל נהג חייב לבטח את השימוש ברכב מנועי בביטוח חובה. חברות הביטוח גובות מכל ציבור בעלי הרכב פרמיות, ומחויבות לפצות עבור נזקי גוף שאירעו עקב "תאונת דרכים".

דומה, כי ביחס לנושא התאונה המכוונת אין בעקרון פיזור הנזק כדי להנחותו בקביעת ההסדר החקיקתי ההולם או בבחירת דרך הפרשנות הראויה של החוק. פיזור הנזק הוא מנגנון טכני שבאמצעותו מתפזר נזק הגוף שנגרם על-ידי המזיק על פני ציבור הנהגים. ברם, טכניקה זו כפופה למבחן המהותי שבבסיס ההסדר, מבחן הסיכון התחבורתי, וכן לתכליות נוספות הנוגעות לענייננו, שיקולי צדק ושיקולי הרתעה וענישה (שיידונו להלן).

השיקול של פיזור הנזק אין בו, אפוא, כדי להביא לא לפרשנות רחבה של החוק, ואף לא לפרשנות מצמצמת שלו, אלא, כדברי השופט (כתוארו אז) ברק, ל"פירוש מאוזן", התואם את התכלית המקורית של החוק⁹¹. פרשנות מצמצמת לחוק תביא להטלת כל העלות הכספית של התאונה על כתפי הפוגע או הנפגע או שניהם יחד (בהתאם למידת אשמו של כל אחד מהם בגרימת התאונה). מנגד, גם פרשנות מרחיבה, אשר תביא להחלת החוק על מצבים שאינם נכנסים בגדרו באופן טבעי, אינה ראויה. פרשנות שכזו "תפזר" על כלל ציבור המשתמשים ברכב נזקים שאינם נובעים מן הסיכונים הרגילים של השימוש ברכב למטרות תחבורה, אלא מסיכונים אחרים לגמרי⁹².

4. שיקולי צדק

דיני הנזיקין הקלאסיים, הבנויים על משטר של אשם, מניחים שמעוול אחראי לתוצאות המזיקות שגרם, אולם אדם שהזיק בלא שדבק בו אשם, אינו צריך לפצות על נזקים שגרמה התנהגותו. יש שהסבירו זאת במושגים של צדק מתקן, הן צדק כלפי המזיק והן צדק כלפי הניזוק⁹³.

90 ראו: עניין סואעד, לעיל הערה 9, בע' 204; הלכת שולמן, לעיל הערה 9, בע' 875; עניין לוי, לעיל הערה 79; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 35-36.

91 עניין סואעד, שם, בע' 204 (לגבי הגדרת המונח "שימוש ברכב מנועי" בחוק הפיצויים).
92 השוו לדברי ברק, שם.

93 אין בכוונתי לדון במסגרת זו בהגדרה של שיקולי צדק מתקן בדיני הנזיקין. לצורך פסקה זו, אני מאמץ את עמדתם של פוזנר, ויינריב ואחרים, שלפיה עקרון הצדק המתקן מחייב משטר של רשלנות. על שיקולי צדק בכלל, וצדק מתקן בפרט, כבסיס לדיני הנזיקין, ראו: ברק, לעיל הערה 74, בע' 28; 11-20; 28; I. England *The Philosophy of Tort Law* (Aldershot, 1993); א' פורת "אחריות קיבוצית בדיני-נזיקין" משפטים כג (תשנ"ד) 311, 330-333; א' פורת "דיני נזיקין: עולת הרשלנות על-פי פסיקתו של בית-המשפט העליון מנקודת-מבט תיאורטית" ספר השנה של

ההסדר שקובע חוק הפיצויים, המטיל אחריות מוחלטת על המשתמש ברכב גם כאשר הנזק נגרם באשמת הניזוק, אינו מתיישב מעצם טיבו עם שיקולי צדק מתקן. מצד המזיק, אין זה צודק שתוטל עליו אחריות כאשר לא דבק בו כל אשם. מצד הניזוק, הצדק מחייב שכאשר הניזוק אשם בגרימת הנזק, עליו לשאת בנזק בעצמו ואין זה ראוי כי נזקו יוטל על כתפי המזיק.

שלילת פיצויים לפי החוק מנפגע אשר גרם לתאונה במתכוון היא ראויה מן הזווית של שיקולי צדק, שכן התנהגותו של הניזוק היא שגרמה לנזקו. לעומת זאת, שלילת זכאות לפיצויים מקורבנה המיועד של תאונה מכוונת או מצד שלישי שנפגע כתוצאה ממנה, אינה מוצדקת. במקרים אלו הנזק נגרם באשמת המזיק. בניזוק לא דבק כל אשם, ואין כל הצדקה לשלול ממנו את הזכאות לפיצויים מכוח החוק⁹⁴. כאשר לזכאותם של התלויים לפיצויים לפי החוק, זו צריכה להיקבע בהתאם לזכאותו של הנפגע, שכן זכאותם לפיצויים נגזרת מזכאותו⁹⁵.

5. שיקולי הרתעה וענישה

סעיף 7 לחוק מונה רשימה של מקרים שבהם נשללת מן הנפגע זכאותו לפיצויים לפי החוק, וביניהם "מי שגרם לתאונה במתכוון". ההוראה שבסעיף 7 היא עונשית ומגמתה לשלול ממי שהתנהגותו פגומה את זכאותו לפיצויים מכוח החוק⁹⁶. לפי הפסיקה והספרות, ההוראה העונשית של סעיף 7 נגזרת מטעמים של "תקנת הציבור" ו"שלא יהא חוטא נשכר"⁹⁷.

המשפט בישראל השנ"ו (תשנ"ז) 373, 376-381; א' פורת "רשלנות ואינטרסים" עיוני משפט כד (תשס"א) 275, 278-281.

94 אמנם, במקרים אלו הניזוק יכול לתבוע פיצויים מן המזיק מכוח פקודת הניזוקין. ראו סעיף 8(ג) לחוק. ברם, מדובר בתביעה אישית נגד המזיק, אשר יכול להימצא חדל פירעון, והניזוק לא יוכל לתבוע את מבטח השימוש ברכב.

95 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 40.

96 ראו: הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 6), התשמ"ח-1988, ה"ח 197, בדברי ההסבר לסעיפים 7 ו-8; אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 117; מור, לעיל, הערה 77, בע' 287, הערה 136, ובע' 293. אמנם, נפגע לפי סעיף 7 לחוק זכאי לתבוע פיצויים ממי שגרם לו את הנזק מכוח פקודת הניזוקין (בהנחה שאין מדובר בתאונה עצמית). ראו סעיף 8(ג) לחוק. ברם, ככל שמדובר בנפגע שגרם לתאונה במתכוון, סיכויו להצליח בתביעתו אפסיים. שכן, תביעה לפי פקודת הניזוקין מבוססת על מבחני אשם, ובמקרה זה קרוב לוודאי שאשמו המכריע של הנפגע ישלול (או יקטין באופן משמעותי) את אשמו של המזיק. ראו: אנגלרד, שם, בע' 120.

97 ראו: דברי השופט ח' כהן בע"א 422/78 סלמון נ' תאגיד לפי חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, פ"ד לג(2) 701, 704: "מי שפשע וגרם לתאונה במעשה עבירה, למשל, לא יהא זכאי לפיצויים, שלא יהא חוטא נשכר"; דברי השופט ד' לוינ' בעניין גולדמן, לעיל, הערה 40, בע' 519; עניין גרינברג, לעיל הערה 79, בע' 932; עניין דהן, לעיל הערה 79, בפסקות 13-14. עקרון "תקנת הציבור" מעוגן בסעיף 30 לחוק החוזים (חלק כללי), תשל"ג-1973. על השימוש בעיקרון זה לביסוס התכלית העונשית האמורה, ראו: עניין גולדמן, שם; עניין לזר, לעיל, הערה

את סעיף 7 יש להבין גם על רקע עקרונות כלליים בדיני הביטוח, שכן האחריות המוחלטת לפי חוק הפיצויים מבטאת במהותה רעיון של ביטוח⁹⁸. בדיני ביטוח מקובל, כי זכאותו של מבוטח לתגמולי ביטוח נשללת במקרה של נזק שנגרם במתכוון (Willful Misconduct), דוגמת הצתה מכוונת. הטעם לכך הוא, כי חוזה הביטוח נועד להגן על המבוטח מפני התממשות סיכון, להבדיל מהתרחשותו של אירוע ודאי. מקרה הביטוח, מעצם טיבו, מחייב מידה של אי־ודאות. אחריות המבטח מוגבלת לנזקים הנובעים מאירועים מקריים או בלתי צפויים. גרימת נזק במתכוון על־ידי המבוטח אינה סיכון שניתן לבטח מפניו. זאת ועוד, שלילת תגמולי ביטוח ממבוטח שגרם למקרה הביטוח במתכוון מתחייבת גם מטעמים של תקנת הציבור ודרישת תום הלב בקיום חוזה⁹⁹.

עיקרון זה מעוגן כיום בסעיף 26 לחוק חוזה הביטוח, התשמ"א–1981. שלילת זכאותו של נפגע שגרם לתאונה במתכוון הינה יישום של עיקרון זה ביחס למקרה של תאונת דרכים¹⁰⁰.

התכלית העונשית שבבסיס סעיף 7 עומדת בניגוד למטרתו הסוציאלית של החוק ליתן פיצוי לכל מי שסבל נזק גוף כתוצאה מתאונת דרכים. כדי לרכך מגמה עונשית זו, ובהתאם למגמה הסוציאלית, העניק המחוקק תלוויים בנפגע זכאות עצמאית לפיצויים, אשר אינה תלויה בזכאותו של הנפגע¹⁰¹.

נוסף למגמה העונשית של הסעיף, שלובה בו גם מגמה הרתעתית. הרתעה היא אחת המטרות המרכזיות של דיני הנזיקין. באמצעות דיני הנזיקין מכוונת החברה את התנהגותם של בני אדם ומעודדת אותם להיזהר בביצוע פעילויות. המטרה היא למזער את העלויות הנגרמות עקב תאונות ואת עלויות מניעתן¹⁰².

סעיף 7 נועד להרתיע אנשים מהתנהגות פגומה באמצעות שלילת זכאותם לפיצויים במקרה של תאונת דרכים¹⁰³. שלילת הזכאות לפיצויים מהווה, אם כן, הן אמצעי הרתעה

1, בע' 944, 949; עניין לוי, לעיל הערה 79, בפסקות 11 ו-15 לפסק הדין; י' גלעד "על ההתאמה בין ההיבט הנזיקי להיבט החוזי של הסדר הפיצוי לנפגעי תאונות־דרכים" משפטים כג (תשנ"ד) 389, 404. וראו עוד: ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 36, 237; אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 117, 119–120, 144; ד' מור "מי יפצה נוהג חסר ביטוח אישי שנפגע בתאונת דרכים?" מחקרי משפט ב (תשמ"ב) 141, 163; מור, לעיל הערה 82, בע' 350; מור, לעיל הערה 75, בע' 287. אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 4.

98 מ' יפרח ור' חרל"פ ששון — דיני ביטוח (מהדורה שנייה, 2001) 129–133; י' אליאס דיני ביטוח (תשס"ב, כרך א) 196–197, 461–465.

100 עניין גולדמן, לעיל הערה 40, בע' 519. חרף הדמיון, ההסדרים הקבועים בחוק חוזה הביטוח ובחוק הפיצויים ביחס למעשים מכוונים אינם זהים. ראו להלן סעיף ה.4, הדין בנימוק [ב].

101 חוק הפיצויים, לעיל הערה 2, סעיף 7(ב), כיום סעיף 7 לחוק. ראו עוד: אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 117.

102 ראו למשל: 88; Calabresi, *supra* note 88, at pp. 5–6, 15–26; Dewees & Duff, *supra* note 76, at pp. 5–6, 15–26; גלעד במאמר הראשון, לעיל הערה 88, בע' 183–187; גלעד במאמר השני, לעיל הערה 88.

103 ראו: מור, במקורות שצוינו לעיל הערה 97; גלעד במאמר השני, לעיל הערה 88, בע' 495;

שנועד להמריץ נהגים מלכתחילה (*ex ante*) שלא לבצע את ההתנהגות הפגומה הנזכרת בסעיף, והן אמצעי ענישה אשר נועד להעניש בדיעבד (*ex post*) את מי שבכל זאת סרח וביצע התנהגות פגומה זו.

לגבי מקומו של שיקול ההרתעה ביחס לתאונה מכוונת, דומני שיש להבחין בין ההסדר שהיה קיים לפני תיקון מס' 8 לבין זה הקיים אחריו. לפני התיקון, נושא שלילת הפיצויים בתאונה מכוונת הוסדר בסעיף 7 בלבד, ובמוקד סעיף זה עמדו שיקולי ענישה. אמנם, כל ענישה יוצרת גם הרתעה. ברם, דומה כי מגמת הענישה היא שנתפסה בשעתה על-ידי המחוקק כשיקול הדומיננטי העומד ביסוד סעיף 7, ואילו מגמת ההרתעה נתפסה, אם בכלל, כשיקול משני. זאת מסיקים אנו מן העובדה שהמחוקק שלל את הזכאות לפיצויים לפי החוק ממי שגרם לתאונה במתכוון, אך העניק זכאות לתלוייו. קביעה זו עשויה להתיישב עם שיקולי ענישה, אך אינה עולה בקנה אחד עם שיקולי הרתעה. נבאר דברינו.

משיקולי ענישה נגזר, כי ממחולל תאונה שנפגע ראוי לשלול פיצויים, אך לא כן מתלוייו. מחולל התאונה חטא וראוי לעונשו ולשלול פיצוייו, אבל תלוייו לא פשעו, ואין כל הצדקה לעונשם ולשלול את זכאותם לפיצויים. ענישת תלוייו של מחולל תאונה באמצעות שלילת זכאותם לפיצויים היא בבחינת "אבות אכלו בוסר ושיני בנים תקחינה"!¹⁰⁴.

לעומת זאת, שיקולי הרתעה יביאונו למסקנה, כי יש לשלול פיצויים גם מתלוייו של מחולל תאונה. שלילה שכזו עשויה להרתיע מתאבד-פוטנציאלי מלמש את זממו, מתוך דאגה שתלוייו ייותרו בחוסר כל: מצד אחד, בלא התמיכה הכספית שהעניק להם בחייו, ומן הצד השני, בלא כל פיצוי על אובדנה. כדי להרתיע אדם מלשים קץ לחייו באמצעות תאונת דרכים, לא די לשלול את הזכאות לפיצויים מעוזבוננו. כל עוד לא תישלל זכאות זו גם מתלוייו של המתאבד, עלול אדם שמאס בחייו לומר לעצמו: "אם כבר גמרתי אומר לשים קץ לחיי, עדיף שאעשה זאת באמצעות תאונת דרכים. כך לפחות 'אסדר' את משפחתי מבחינה כלכלית"¹⁰⁵. מידת ההרתעה שתעצם לאין ערוך אם ידע אותו מתאבד-פוטנציאלי, שאם יממש את זממו, לא יזכו תלוייו לפיצויים מכוח החוק¹⁰⁶.

אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 117, 214; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 36; עניין לוי, לעיל הערה 79, סעיפים 12-16 לפסק דינו של השופט ריבלין — לגבי סעיף 7, סעיפים קטנים (1), (3), (5) ו-(6). לדבריו, שלילת הפיצויים בסעיפים קטנים (2) ו-(4) נובעת "משיקולים עונשיים-טהורים" ולא משיקולי הרתעה; עניין גרינברג, לעיל הערה 79, בע' 932-933; עניין דהן, לעיל הערה 79, בפסקות 13-16.

104 ירמיהו לא, כח. השוו למובא להלן הערה 110.

105 על כך שסעיף 7(ב) לחוק המקורי מתמרץ התאבדות בכביש, ראו: מור, לעיל הערה 82, בע' 353, הערה 34.

106 להבהרת הטעון השתמשתי בפסקה זו בדוגמה של מתאבד. הטעון נכון, כמוכן, גם לגבי תאונה עבריינית המכוונת לפגוע באחר, ואשר מטבעה עלולה לסכן גם את מחוללה. כדי להרתיע באופן

מעשה ברור, כי לו עמדה לנגד עיני המחוקק השאיפה להגיע להרתעה מרבית של הנפגעים המנויים בסעיף 7 – וכיניהם מי שגרם לתאונה במתכוון – היה עליו לשלול את הזכאות לפיצויים גם מתלוייו. הכרעת המחוקק בסעיף 7(ב) לחוק – בעקבות הצעת ועדת החוקה¹⁰⁷ – להעניק לתלויים זכאות לפיצויים מורה, כי המגמה העונשית, בשילוב התכלית הסוציאלית, היא שהדריכה אותו. כך עולה בבירור מדברי יו"ר ועדת החוקה דאז, ח"כ זרח ורהפטיג, המסביר את מטרתו של הסעיף: "התלויים אינם צריכים לסבול בשל חטא הנפגע... בחינת הפסוק: 'לא יומתו אבות על בנים, ובנים לא יומתו על אבות, איש בחטאו יומתו' [דברים כד, טז – ר' ק']". אם הנפגע פשע או גרם את התאונה ומשום כך לא מגיע לו פיצוי, מה היא אשמת הילדים הקטנים התלויים בו? להם צריך להבטיח פיצויים"¹⁰⁸. דברים דומים כתבו בפסקי דיניהם שופטי בית המשפט העליון ד' לוי¹⁰⁹ ואור¹¹⁰.

שונה הוא המצב כיום, לאחר תיקון מס' 8, כאשר הגדרת "תאונת דרכים" בסעיף 1 מוציאה את התאונה המכוונת כליל מתחולת החוק, הן ביחס למחולל התאונה והן ביחס לתלוייו. אמנם, שינוי זה נבע מאימוץ מבחן הסיכון התחבורתי ולא משיקולי הרתעה. אולם, באופן מעשי הוא הביא להגברת ההרתעה כלפי מחולל תאונה פוטנציאלי. שכן כעת, שלא כבעבר, אם אדם נהרג כתוצאה מתאונה שנגרמה על-ידו במתכוון, לא יזכו גם תלוייו לפיצויים.

ה. תאונה מכוונת – בחינת ההסדר בחוק והפרשנות בפסיקה על רקע שיקולי מדיניות

בתאונה מכוונת עשויים להיות מעורבים שלושה צדדים: מחולל התאונה, הקורבן המיועד וצד שלישי שנפגע כתוצאה ממנה. המקרים המשתייכים לקטגוריה הכללית של "תאונה מכוונת" נחלקים באופן בסיסי לשני סוגים: תאונה שנועדה לפגוע בפלוני (הקורבן המיועד), בדרך כלל על רקע עברייני, ותאונה שבוצעה על-ידי מחולל

מרבי מביצוע מעשה שכזה שומה על המחוקק לקבוע, שאם ימות מחולל התאונה כתוצאה ממנה – לא יהיו תלוייו זכאים לפיצויים.

107 סעיף 7(ב) לחוק לא הופיע בהצעת החוק המקורית והוסף לחוק בעקבות הדיונים בוועדת החוקה. ראו: ד"כ 74 (תשל"ה) 3953, בע' 3954.

108 ש.ב.

109 עניין גולדמן, לעיל, הערה 40, בע' 519–521 (לגבי אדם שנהג בלא רשיון): "על רקע מטרתו העונשית של הסעיף ברורה גם התוספת שבסעיף-קטן (ב) שלו... סעיף זה מגמתו אמנם עונשית, ומכאן שלילת הזכות מהנפגע, אך אין הסעיף מבקש להעניש את התלויים בנפגע שנפטר".

110 עניין לזר, לעיל, הערה 1, בע' 944 (לגבי אדם שהתאבד באמצעות תאונה): "ההיגיון המונח ביסוד סעיף זה [סעיף 7 לחוק – ר' ק'] הוא בכך שאין בנימוק של תקנת הציבור, העומד כאמור ביסוד שלילת הפיצוי מהנפגעים עצמם, כדי להצדיק מניעת פיצוי מהתלויים, בבחינת 'אבות אכלו בוסר ושיני בנים תקהינה?!'".

למטרת התאבדות¹¹¹. כל אחד מן הסוגים הללו מתפצל אף הוא לכמה מצבים אפשריים: תאונה שבה נפגע אותו פלוני שמחולל התאונה התכוון לפגוע בו (בתאונה עבריינית – הקורבן המיועד, בתאונה התאבדותית – מחולל התאונה עצמו) ורק הוא; ותאונה שכוונה לפגוע בפלוני ופגעה גם (או רק) באלמוני. הפגיעה הלא-מכוונת באלמוני יכולה להיגרם בשל גורמים מגוונים: אי הבחנה בו בשל תנאי מזג אוויר, איבוד שליטה ברכב, טעות בזיהוי הקורבן המיועד ועוד.

פרק זה יעסוק בתאונות מכוונות מכל הסוגים שתוארו לעיל. הדיון להלן ייערך בנפרד לגבי כל אחד משלושת ה"שחקנים" המעורבים בתאונה המכוונת.

1. מחולל התאונה ותלוייו

(א) שיקולי מדיניות ובחינת הלכת לזר לאורם

ניתן לחשוב על מספר סיטואציות אפשריות של תאונה מכוונת, שבאמצעותה עשוי אדם לגרום – לעצמו או לאחרים – לנזק גוף (כהגדרתו בסעיף 1 לחוק). מחולל התאונה עשוי להיות: נהג, אשר גורם במתכוון לתאונה (למשל, על-ידי התנגשות ברכב אחר או בקיר או על-ידי דרדור רכבו לטהום); הולך רגל, אשר קופץ אל מתחת גלגלי רכב; או נוסע ברכב, אשר גורם לנהג לבצע תאונה (למשל, על-ידי הסטה פתאומית של ידו האוחזת בהגה).

האם מאורע שנגרם באחת מן הדרכים הללו ראוי להיחשב "תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק?

לגבי זכאותו של מחולל התאונה לפיצויים, לא מתעורר קושי, לא מצד נוסח החוק ולא מצד שיקולי מדיניות. סעיף 17(1) לחוק שולל במפורש זכאות לפיצויים ממי שגרם לתאונה במתכוון. כאמור, הוראה זו נועדה להרתיע נהגים ולהעניש נהג שעשה כן ונפגע. התכליות של הרתעה וענישה גוברות במקרה זה על המגמה הסוציאלית שבבסיס החוק. סעיף 17(1) מתחייב גם ממבחן הסיכון התחבורתי. תאונה מכוונת אינה שימוש ברכב למטרות תחבורה, ואין כל הצדקה שתוצאותיה תוטלנה על כתפי ציבור הנהגים. תוצאה זו ראויה גם משיקולי צדק. לעיל דיברנו על צדק ביחס למזיק וביחס לניזוק. במקרה דנן, הניזוק הוא גם המזיק אשר גרם לאירוע. אין זה צודק כי ניזוק שכזה יזכה לפיצויים, וודאי שאין זה מוצדק שניזוקיו יוטלו על כתפי כלל ציבור הנהגים ברכב.

ביחס לתלוייו של מחולל התאונה – העניין מורכב יותר. נפתח בפרשנות הוראות החוק ואחר כך נעבור לשיקולי מדיניות. לפני תיקון מס' 8, כאשר נפגע מחולל התאונה – אפילו אם כיוון לפגוע בעצמו ולא באחרים – היו תלוייו זכאים לפיצויים לפי

111 ייתכנו מקרים שבהם כוונת מחולל התאונה היא לגרום לעצמו נזק גוף בלבד, אך לא לשים קץ לחייו. לענייננו אין לכך חשיבות, ושני המקרים יכוננו להלן "תאונה התאבדותית".

החוק¹¹². כאמור, קביעה זו נבעה מן המגמה העונשית שעמדה ביסוד סעיף 7 לחוק. תוצאה זו זכתה לביקורת בספרות¹¹³. כיום, לאחר תיקון מס' 8, שאלת זכאות התלויים צריכה להיות מוכרעת לאור פרשנות החזקה הממעטת שנוספה להגדרת "תאונת דרכים". אם תאונה מכוונת מוגדרת "תאונת דרכים", יש תחולה לחוק. ואם כן, אף שמחולל התאונה אינו זכאי לפיצויים לפי סעיף 7(1) לחוק, תלוייו יהיו זכאים לפיצויים¹¹⁴. מנגד, אם תאונה מכוונת אינה "תאונת דרכים" – התלויים ייוותרו בלא פיצוי לפי חוק הפיצויים¹¹⁵. בספרות נחלקו הדעות לגבי מתאבד באמצעות תאונה (להלן – "המתאבד"). המחלוקת נבעה מן הניסוח הלא־ברור של החזקה הממעטת, והתמקדה בפרשנות הביטוי "אותו אדם": האם ביטוי זה מתייחס רק למצב שבו הסב מחולל התאונה נזק לאדם אחר, או שמא גם למצב שבו גרם נזק לעצמו?¹¹⁶ מבדיקת ההיסטוריה החקיקתית עולה, שהחזקה הממעטת נועדה להוציא מגדר תחולת החוק תאונה שכוונה כלפי אחר במסגרת פעילות עבריינית, כדוגמת עניין שולמן¹¹⁷. אולם, במהלך שלבי החקיקה של תיקון מס' 8 לא ניתנה הדעת על האפשרות של גרימת תאונה למטרת התאבדות¹¹⁸. לעומת הספק בפרשנות הסעיף, משיקולי מדיניות נגזר באופן ברור שיש למנוע מן המתאבד ומתלוייו מלהיכנס בשערי חוק הפיצויים. כאמור, המבחן הראוי לתחולת חוק הפיצויים בכלל – ולתחולת ההסדר בנושא התאונה המכוונת בפרט – הוא מבחן הסיכון התחבורתי¹¹⁹. החוק נועד להסדיר פיצויים לנזקים שנגרמים עקב

112 מכוח סעיף 7(ב) לחוק בנוסחו המקורי.

113 מור, לעיל הערה 82, בע' 353, הערה 34; אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 121.

114 מכוח סעיף 7ב לחוק.

115 זאת ועוד, גם מכוח פקודת הניזוקין לא יוכלו התלויים לתבוע את עזבונו של מחולל התאונה על הנזק שהלה הסב להם בחוללו את התאונה. הסיבה היא, שתביעת התלויים כלפי המזיק נגזרת מתביעתו של הנפגע (הניזוק הישיר) כלפיו. ראו לעיל הטקסט ליד הערה 40. כאשר הניזוק גרם את הנזק לעצמו, אין לו זכות תביעה בנוזיקין, שכן אדם אינו אחראי כלפי עצמו ואינו יכול לתבוע את עצמו, וממילא אין זכות כזו גם לתלוייו. על כך שאדם אינו אחראי בנוזיקין כלפי עצמו, ראו: אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 5, 101 הערה 181. עם זאת, התלויים עשויים להיות זכאים לקצבת שארים מן הביטוח הלאומי. וראו לעיל הערה 72.

116 אנגלרד (לעיל הערה 10, בע' 52–53, 101) סבר, שהביטוי "אותו אדם" מתייחס לנפגע שאינו מחולל התאונה המכוונת, אך תלויי מתאבד זכאים לפיצויים מכוח סעיף 7ב. גם צלטנר (לעיל הערה 10, בע' 177) סבר כך, בלא לנמק. לעומתם, ריבלין (לעיל הערה 9, בע' 132–133, 237–240) גרס ש"אותו אדם" כולל גם מתאבד.

117 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 55.

118 ראו: הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), לעיל הערה 19, ודברי ההסבר לסעיף 1; עניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 950–952. מעניין לציין, כי בעת שנחקק סעיף 7(א)(1) לחוק המקורי, השולל פיצויים ממי שגרם לתאונה במתכוון, נתן המחוקק את דעתו על האפשרות של נהג המחולל תאונה כדי לפגוע בעצמו. ראו לעיל הטקסט ליד הערה 43.

119 ראו לעיל הטקסט ליד הערות 65–67.

סיכונים תחבורתיים שיוצר השימוש ברכב. תאונה מכוונת למטרת התאבדות אינה סיכון הכרוך בשימוש ברכב למטרות תחבורה¹²⁰. אין כל מקום להבחין בין תלוייו של מי שחולל במתכוון תאונה עבריינית ומצא את מותו במהלכה לבין תלוייו של מתאבד. בשני המקרים אין כל הצדקה להטיל על ציבור הנוהגים ברכב לשאת בפיצוי לנזקים שנגרמו¹²¹. שיקולי הרתעה מחייבים אף הם שלילת פיצויים מן המתאבד ומתלוייו¹²². נושא התאונה ההתאבדותית הוכרע לאחרונה בפסק דין מקיף, אשר ניתן בבית המשפט העליון בעניין לזר¹²³. המנוח, עודד לזר, נשכב על פסי רכבת במטרה להתאבד ונדרס למוות על-ידי רכבת נוסעת. תלוייו הגישו תביעה מכוח חוק הפיצויים נגד רשות הנמלים והרכבות ונגד חברות הביטוח שביטחו את השימוש ברכבת. בית המשפט העליון פסק, כי החזקה הממעטת כוללת גם מתאבד, ולפיכך – בכפוף לתנאי השלישי ("והנזק נגרם על ידי המעשה עצמו"), אשר התקיים במקרה הנדון – אין לעיזבוננו של מתאבד או לתלוייו עילת תביעה לפי חוק הפיצויים. לדעת בית המשפט, מלשון החוק עולה שהחזקה הממעטת אינה תלויה בזהות הנפגע (האם הוא מחולל התאונה או אדם אחר), ואינה מבחינה בין מניעים שונים לעשיית המעשה המכוון (פעילות עבריינית או התאבדות). כל שנדרש על-פיה הוא, שהמעשה נעשה במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אדם ספציפי, ולכן היא חלה גם על מתאבד שביצע את המעשה מתוך כוונה לפגוע בעצמו. בית המשפט הסתמך גם על מבחן הסיכון התחבורתי¹²⁴.

התוצאה בעניין לזר היא, כאמור, ראויה. ברם, יש מקום להעיר על עניינים אחדים:

1. פרט למבחן הסיכון התחבורתי מציין השופט (כתוארו אז) אור, כי מסקנתו רצויה גם מצד "האינטרס הציבורי". שכן, אין זה מתקבל על הדעת שאדם המבקש להתאבד יוכל להטיל את התמיכה במשפחתו על ציבור הנהגים – מכוח סעיף 7 לחוק – על-ידי שישתמש בכלי רכב למטרה זו¹²⁵.

ראוי להדגיש, כי תוצאת פסק הדין מוצדקת לא רק מצד "האינטרס הציבורי", אלא, לא פחות מכך, גם מצד שיקולי הרתעה. לשון אחרת, לא רק שאין זה צודק

120 ראו לעיל הטקסט ליד הערות 69–71.

121 ראוי לציין, כי גם אנגלרד מודה שמבחינת מדיניות משפטית לא ראוי שתלוייו של מתאבד יזכו לפיצויים. עם זאת, לדעתו, נחוץ לשם כך שינוי בחוק. ראו: אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 53.

122 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 105.

123 עניין לזר, לעיל הערה 1. בית המשפט העליון חזר ואישר את ההלכה שנפסקה בעניין לזר. ראו: ע"א 2976/00 הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ נ' לידאווי, תקדין עליון (3)2002 (2877 (להלן – "עניין לידאווי").

124 עניין לזר, שם, בע' 948–952, 958–959. שיקול נוסף שהוזכר: אין מקום להבחין בין תלוייו של קורבן לתאונה עבריינית, שאינם זכאים לפיצויים מכוח החזקה הממעטת, לבין תלוייו של מתאבד (שם, בע' 953).

125 שם, בע' 953.

שציבור הנהגים ישא בנטל הפיצוי של התלויים, אלא שאין זה ראוי כלל, משיקולי הרתעה, שתלויי מתאבד יזכו לפיצוי כלשהו¹²⁶.

מעניין לציין, כי למרות שפסק הדין בעניין לזר עוסק בהרחבה בתכלית של החזקה הממעטת, שיקולי הרתעה אינם נזכרים בו¹²⁷. נראה לי, שהסיבה לכך היא שבפסיקה הקודמת ובספרות, שבעקבותיהן הלכו השופטים, דנו בנושא התאונה המכוונת – הן העבריינית והן ההתאבדותית – בעיקר על רקע מבחן הסיכון התחבורתי ולא מן הזווית של שיקולי הרתעה¹²⁸. נוסף לתכלית התחבורתית מזכירים השופטים אור ושטרסברג-כהן, בהקשר לסעיף 7(1) לחוק, את התכלית העונשית¹²⁹, שאף היא נזכרה בפסיקה ובספרות, כאמור לעיל¹³⁰.

2. השופט אור קובע, שהחזקה הממעטת דורשת שמחולל התאונה יתכוון "המעשה שעשה יפגע 'באותו אדם' ספציפי שבו הוא התכוון לפגוע או ברכושו"¹³¹. בהקשר זה יש להעיר, שמדיניות ראויה מחייבת, שלצורך התקיימות החזקה הממעטת די שמחולל התאונה התכוון לפגוע בבני אדם – או בקבוצת בני אדם מסוימת – באופן כללי, גם אם לא התכוון לפגוע באדם ספציפי מתוכם. זו היא הפרשנות המקובלת בספרות¹³². כך גם נפסק לאחרונה באחד המקרים בבית משפט השלום¹³³.

3. השופטת שטרסברג-כהן מוסיפה שני נימוקים התומכים במסקנה שמאורע שבו גורם אדם לעצמו נזק במתכוון לא יוגדר כ"תאונת דרכים", וממילא תישלל הזכאות לפיצויים לפי החוק ממנו ומתלוייו: (א) לא ניתן לראות במאורע שגורם אדם לעצמו במתכוון – "תאונה". (ב) "שלא יצא חוטא נשכר"¹³⁴.

לגבי הנימוק הראשון, אכן מבחינה מילולית-מושגית, המונח "תאונה מכוונת" הוא תרתי דסתרי (אוקסימורון), לפחות מנקודת ראותו של מחולל התאונה¹³⁵. אולם, עד כמה שהדבר עשוי להישמע מוזר, מבחינה משפטית חוק הפיצויים – לפי ניסוחו כיום – הופך מצב זה לאפשרי, אפילו ביחס למחולל התאונה. במילים אחרות, לפי

126 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 105.
 127 השוו לפסקי הדין בעניין לוי (לעיל הערה 79), עניין גרינברג (לעיל הערה 79, בע' 932–933) ועניין דהן (לעיל הערה 79, בפסקות 13–16). שלושת פסקי הדין עוסקים בסעיף 7(3) לחוק ודנים בשיקולי הרתעה לצד שיקולי ענישה.
 128 ראו: ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 237–240; פורת, לעיל הערה 10; אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 48–53.
 129 ראו דברי השופט אור, לעיל הערה 110; לדברי השופטת שטרסברג-כהן, ראו להלן הטקסט ליד הערה 137.
 130 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 97.
 131 עניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 955–956 (ההדגשה שלי – ר' ק').
 132 ראו: אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 51; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 132, הערה 131 ובע' 243.
 133 ראו: עניין עבדו, לעיל הערה 4.
 134 עניין לזר, לעיל, הערה 1, בע' 959, מול האות א.
 135 ראו: ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 235.

החוק ייתכנו מקרים של תאונות שנגרמו כתוצאה ממעשה מכוון של הנפגע, ובכל זאת יוגדרו כתאונות דרכים "רגילה" ולא כ"תאונה מכוונת". הא כיצד?
 התשובה לפרדוקס-לכאורה זה מצויה בסיפא של החזקה הממעטת. כפי שנראה להלן, אם, למשל, בחר אדם להתאבד על-ידי ירי בראשו בעודו נוהג, והירי לא פגע בו אך גרם לו לאובדן שליטה ובעקבותיה להתנגשות – נראה בכך, במצוות המחוקק, "תאונת דרכים"¹³⁶.

4. הנימוק השני שהעלתה השופטת שטרסברג-כהן לשלילת הזכאות לפיצויים לפי החוק ממחולל התאונה ומתלוייו, הוא: "שלא יצא חוטא נשכר". ביטוי זה מדבר על "חטא" ומשקף באופן ברור מגמה עונשית¹³⁷. הוא הובא בפסיקה גם בעבר כצידוק לשלילת הזכאות לפיצויים מן הנפגע מכוח סעיף 7 לחוק¹³⁸.

אולם, דומה שיש להבחין בהקשר זה בין מחולל התאונה לבין תלוייו. אכן, ממחולל התאונה ראוי לשלול את הזכאות לפיצויים כדי "שלא יהא חוטא נשכר". ברם, לצורך הכרעה בזכאותם של התלויים, שהיא השאלה שעמדה לדיון בעניין לזר, לא היה די בהבאת שיקול עונשי זה. אדרבה, מן הפן העונשי אין כל הצדקה לשלול פיצויים מן התלויים, שכן הם לא "חטאו" ואין להם כל חלק בגרימת התאונה. לעומת זאת, שיקולי הרתעה – אשר, כאמור לעיל, לא נזכרו על-ידי בית המשפט בעניין לזר – מחייבים לשלול פיצויים גם מן התלויים, כדי להרתיע את מחולל התאונה¹³⁹.

(ב) תאונה שנגרמה "על ידי השפעתו של המעשה [המכוון] על השימוש ברכב המנועי" התנאי השלישי של החזקה הממעטת (להלן – "הסייג") מסייג את תחולתה למקרים שבהם הנזק אירע "על ידי המעשה [המכוון] עצמו". אולם, אם המעשה המכוון גרם לנזקו של הנפגע – ולאור עניין לזר, גם לנזקו של מחולל התאונה עצמו – "על ידי השפעתו של המעשה [המכוון] על השימוש ברכב המנועי", אזי החזקה הממעטת אינה חלה והמאורע ייחשב "תאונת דרכים".

דומני, כי הסייג מתיישב עם מבחן הסיכון התחבורתי¹⁴⁰. ממבחן זה נגזר, כי גם כאשר מדובר במעשה מכוון, אם נזקו של הקורבן המיועד נגרם עקב מעורבות של גורם

136 ראו להלן הטקסט ליד הערות 143–145.

137 מקורו של הניב "שלא יהא חוטא נשכר" בספרות התלמודית, ושם הוא מופיע בהקשר למי שביצע עבירה או מעשה בלתי ראוי במזיד. ראו, למשל: משנה, חלה, ב, ז; כתובות, יא, א; שם, לו, ב; סוטה, טו, א; גיטין, נה, ב.

138 ראו לעיל הערה 97. על שלילת זכויות כספיות של אדם (בעיקר זכויות לרווחים שהופקו עקב מעשה פסול) מחמת "שלא יהא חוטא נשכר", ראו: ד' פרידמן דיני עשיית עושר ולא במשפט (מהדורה שנייה תשנ"ח, כרך א) 594–601.

139 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 105.

140 ראוי לציין, כי יש מי שסבורים שהסייג אינו מתיישב עם מבחן הסיכון התחבורתי. ראו: פורת, לעיל הערה 10, בע' 230; ובעקבותיו, השופט אור בעניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 957.

תחבורתי מלבד המעשה המכוון, יש לראות במאורע "תאונת דרכים" והנפגע יהא זכאי לפיצויים לפי החוק.

לשם המחשה ניטול את הדוגמה הבאה: א' משליך אבן על רכבו של ב', במגמה לפגוע ברכב או ב-ב' היושב בתוכו. האבן אינה פוגעת בגופו של ב', אך גורמת לו לאבד שליטה על הרכב. הוא סוטה לנתיב הנגדי ושם מתנגש חזיתית ברכב הבא מולו. לאור האמור בסייג, אף שהמאורע החל במעשה מכוון, ב' יהא זכאי לפיצויים לפי החוק. זאת מן הטעם שנזקי הגוף של ב' לא נגרמו על-ידי "המעשה [המכוון] עצמו" (השלכת האבן), אלא על-ידי "השפעתו של המעשה על השימוש ברכב המנועי" (אובדן השליטה וההתנגשות החזיתית). נזקו של ב' נגרם, במידה מרעית, בשל סיכונים תחבורתיים רגילים¹⁴¹.

נראה לנו, כי ביחס לקורבן המיועד ההבחנה האמורה מתיישבת עם שיקולי מדיניות ראויים¹⁴². לעומת זאת, החלת הסייג ביחס לתלוייו של מחולל התאונה היא בעייתית. נדגים זאת באמצעות המקרה הבא: א' בוחר לשים קץ לחייו על-ידי ירי בראשו בעודו נוהג¹⁴³. הכדור מחטיא את מטרתו ופוגע בחלון האחורי של הרכב. א' נבהל מקול הנפץ, מאבד את השליטה ברכב, מתנגש בעמוד ונפגע¹⁴⁴. החלת הסייג על מקרה זה תביא לתוצאה הבאה: כיוון שהנזק נגרם על-ידי "השפעתו של המעשה [המכוון] על השימוש ברכב המנועי" ולא על-ידי "המעשה עצמו", המאורע הוא "תאונת דרכים". מ-א' עצמו תישלל הזכאות לפיצויים מכוח סעיף 7(1) לחוק, כי גרם לתאונה "במתכוון", אולם תלוייו יהיו זכאים לפיצויים לפי סעיף 7 לחוק¹⁴⁵.

תוצאה זו אינה ראויה. גם אם נגרוס כי מקרה זה עומד במבחן הסיכון התחבורתי¹⁴⁶, יש לשלול את הזכאות לפיצויים — הן ממחולל התאונה והן מתלוייו — מכוח שיקולי הרתעה¹⁴⁷. דעתנו היא, אפוא, כי אין להחיל את הסייג ביחס למחולל התאונה. לגבי פרשנות הסייג יש להודות, כי ייתכנו מקרים שבהם ייקשה לקבוע אם הסייג

141 זו גם הפרשנות שניתנה לסייג בספרות. ראו: צלטנר, לעיל הערה 10, בע' 175; אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 54; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 234.

142 לדעתנו, הבחנה זו יפה גם ביחס לצד השלישי. ראו להלן סעיף 3.

143 על קיומם של מקרים כאלו, ראו: G.K. Murphy "Suicide by Gunshot While Driving an Automobile" 10 *American J. of Forensic Med. Pathol.* (1989) 285–288.

144 נקטנו דוגמה של תאונה התאבדותית, אולם האמור בטקסט יפה באותה מידה גם לגבי תאונה עבריינית בנסיבות דומות. למשל, א' דורס במכוון את ב'. מעוצמת המכה, א' מאבד את השליטה ברכבו, מתהפך ונפגע. גם במקרה זה, נזקו של א' נגרם על-ידי "השפעתו של המעשה [המכוון] על השימוש ברכב המנועי" ולא על-ידי "המעשה עצמו".

145 הפעלת הסייג תביא, לכאורה, לאותה תוצאה גם במקרה של מתאבד שחיבל בכלמי מכוניתו שלו והידרדר לתהום. ראו: אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 52. כאמור בסמוך, תוצאה זו אינה ראויה.

146 כאמור, יש הסוברים שהסייג אינו מתיישב עם מבחן הסיכון התחבורתי (ראו לעיל הערה 140). לדידם, ברי שגם המקרה דלעיל אינו עומד במבחן הסיכון התחבורתי.

147 ראו לעיל הטקסט ליד הערות 105–106.

מתקיים אם לאו. לדוגמה: א' מחבל בכלמי מכוניתו של ב' במגמה לפגוע בו. ב' לא מצליח לבלום, מתנגש במבנה ונפגע. לא קל להכריע, האם הנזק במקרה הנדון נגרם כתוצאה מן "המעשה [המכוון] עצמו" או בשל "השפעתו של המעשה על השימוש ברכב המנועי". עם זאת, היות ועסקינן בשאלת פרשנות הנוגעת לתחולת החוק, הרי שההכרעה בה צריכה להיגזר, בהתאם לאמור לעיל, ממבחן הסיכון התחבורתי¹⁴⁸. בחינת הדוגמה דלעיל לאור מבחן זה תוביל לתמיכה באפשרות האחרונה¹⁴⁹.

בהקשר לקושי הפרשני שמעורר הסייג, ראוי להעיר על פסק הדין בעניין אל אסד¹⁵⁰, שניתן לאחרונה. שאלת החבות לפי חוק הפיצויים בתיק זה הסתמכה על הרשעת הנתבע בתיק הפלילי שהוגש נגדו. לפי העובדות שנקבעו בהליך הפלילי, הנתבע נסע ברכבו כ-200-250 מטר ופגע במנוח. בית המשפט הרשיע את הנתבע בהריגה בקובעו ש"היתה לנתבע כוונה לפגוע במנוח", ועוד קבע: "המנוח נהרג לא מהפגיעה הישירה של הטנדר אלא מפיליה ממכסה המנוע, לאחר שהטנדר פגע בו. בנפילתו נחבל בראשו מחפץ קשיח שהיה על האדמה"¹⁵¹.

שופטת בית המשפט המחוזי צ' ברון נדרשה להכריע בפרשנות הסייג של החזקה הממעטת ביחס לתלויי הקורבן המיועד, שאלה שהושארה בצריך עיון בעניין לזר. על סמך דברי השופט אור בעניין לזר היא קובעת, כי הסייג מושתת על מבחן הסיכון התחבורתי¹⁵²; וכי ההבחנה היא בין נזק שנגרם "במישרין" מן המעשה המכוון לבין נזק שנגרם כתוצאה עקיפה שלו¹⁵³.

השופטת משווה בין המקרה דנן לבין שני מקרים אחרים של תאונות מכוונות שנדונו בפסיקה: האחד, עניין לזר, שם מתאבד השליך עצמו על פסי רכבת "ובמעשה זה גרם במישרין שהרכבת הנוסעת תפגע בו"; השני, עניין גרנות¹⁵⁴, שם הונחה קורבן הרצח על האדמה והמכונית דרסה אותה פעמיים. במקרה האחרון, "לא נעשה במכונית באותה שעה כל שימוש תחבורתי רגיל... המכונית שימשה אך ורק לצרכי דריסת הקרבן ולא למטרה תחבורתית כלשהי"¹⁵⁵.

לאור כל האמור קובעת השופטת: "הטנדר בו נהג הנתבע בענייננו שימש למטרות

148 כך סבורים גם: אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 54; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 130, הערה 118. שניהם מעירים על הקושי בפרשנות הסייג.

149 אנגלרד, שם; ריבלין, שם. פורת, לעיל הערה 10, בע' 230, סבור אף הוא שהסייג מביא לתוצאה זו. אולם, כאמור לעיל, לדעתו הסייג כולו אינו מתיישב עם מבחן הסיכון התחבורתי.

150 עניין אל אסד, לעיל הערה 4.

151 שם. הרשעת הנתבע בהריגה, ולא ברצח, נבעה מן העובדה כי לא הוכח שהייתה לנתבע כוונה לגרום למותו של המנוח, הגם שהוכח שהייתה לו כוונה לפגוע במנוח.

152 השופטת מצטטת מדברי השופט אור בעניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 956.

153 השוו לדבריו המפורשים של השופט אור בעניין לזר, שם: "בתנאי המסייג ביקש המחוקק להבחין בין נזק שהוא תוצאה ישירה של המעשה המכוון לבין נזק שנגרם כתוצאה עקיפה שלו".

154 ע"פ 79/87 גרנות נ' מד"י, פ"ד מג(3) 617.

155 עניין אל אסד, לעיל הערה 4 (ההדגשה במקור).

תחבורה רגילות, שהרי הוא נהג בו עובר לאירוע לפחות כ-250 מטר לכיוון ביתו. הזיקה לסיכון תחבורתי רגיל חזקה במקרה דנן הרבה יותר מאשר במקרה שהמעשה המכוון גרם במישרין לנזק¹⁵⁶. מכאן מסקנתה, כי בנידוננו יש תחולה לסייג של החזקה הממעטת, וממילא לחוק הפיצויים כולו, ולפיכך רשאים התובעים לתבוע פיצויים כתלויים במנוח.

כאמור לעיל, גם אנו בדעה, כי הסייג נגזר ממבחן הסיכון התחבורתי. עם זאת, ובכל הכבוד, חלוקים אנו על יישומו של מבחן זה במקרה שלפנינו:

1. העובדה שהנתבע נסע 250 מטר ברכב בטרם פגע במנוח אינה הופכת את השימוש ברכב בעת הפגיעה המכוונת לשימוש "למטרות תחבורה רגילות". לדעתנו, יש לפצל את האירוע לשני חלקים נפרדים. בחלק הראשון – הנסיעה עד לפגיעה במנוח – שימש הרכב "למטרות תחבורה" (רגילות). לו נפגע אדם בשלב זה עקב השימוש ברכב, הוא היה מוגדר כמי שנפגע ב"תאונת דרכים". לעומת זאת, בחלקו השני של האירוע – הפגיעה המכוונת במנוח – שימש הרכב ככלי משחית ולא למטרות תחבורה. למרות סמיכות הזמנים, לעניין תחולתה של החזקה הממעטת, חלק זה הוא "מאורע" נפרד מקודמו. אין, אפוא, כל רלוונטיות לשאלה, אם הנתבע נסע או לא נסע ברכב בטרם ביצע את התאונה המכוונת.

2. באשר לאירוע המכוון עצמו, דומה שהשופטת נאחזת בכך שהמנוח לא נהרג "במישרין" מפגיעת הרכב בו, אלא כתוצאה מנפילתו ממכסה המנוע ובעקבותיה מן החבלה שספג בראשו. עובדה זו מסייעת בידה לראות את המקרה הנדון כבעל זיקה חזקה ל"סיכון תחבורתי רגיל", ומאפשרת לה לאבחן אותו ממקרים שבהם "המעשה המכוון גרם במישרין לנזק".

גם כאן מתקשים אנו להסכים עם קביעתו של בית המשפט. מה בין ניזוק שנדרס במתכוון בשוכבו על הכביש וגופו לא נע בעת הדריסה (כדוגמת המקרה בעניין גרנות), לבין חברו שהועף הצדה ונחבט בעמוד או שנזרק מעלה אל מכסה המנוע ומשם הוטח באדמה ונחבל? לטעמי, בשני המקרים המעשה המכוון "גרם במישרין לנזק", או בלשון הסייג – הנזק נגרם "על ידי המעשה [המכוון] עצמו" ולא "על ידי השפעתו של המעשה על השימוש ברכב המנועי". שכן, מעופו של הנפגע עקב התנגשות מכוונת בו אינו גורם תחבורתי נוסף המעורב במעשה המכוון, אלא תוצאה טבעית של "המעשה עצמו"¹⁵⁷.

156 ש.ב.

157 השוו לאמור להלן בהערה 186. ראוי לציין, כי בשני מקרים דומים למקרה דנן, שבהם האיץ הנתבע את רכבו במכוון כדי לפגוע בתובע שהיה על הרכב או כדי להפילו מעל מכסה המנוע, נקבע כי המאורע אינו "תאונת דרכים". ראו עניין הראל ועניין קדוש, לעיל הערה 4.

ניתן לשער, כי לנגד עיני השופטת ברון עמד גורלם של התלויים במנוח¹⁵⁸. אולם, מהפעלת מבחן הסיכון התחבורתי, שהוא כאמור המבחן המכריע לעניין תחולת חוק הפיצויים, נגזר, לדעתנו, כי במקרה הנדון מתקיימת החזקה הממעטת (ולא הסייג שלה), ולפיכך אין תחולה לחוק הפיצויים¹⁵⁹.

2. הקורבן המיועד

אדם שנפגע כתוצאה מתאונה שביצע אחר במתכוון כדי לפגוע בו — והנזק נגרם "על ידי המעשה [המתכוון] עצמו"¹⁶⁰ — לא נפגע ב"תאונת דרכים" ואינו זכאי לפיצויים לפי החוק. מסקנה זו עולה בבירור מן החזקה הממעטת¹⁶¹. יתר על כן, המקרה של תאונה עבריינית שכוונה לפגוע באדם ספציפי הוא בדיוק המקרה שלשמו נחקקה החזקה הממעטת¹⁶². כך אמנם פוסקות הערכאות הנמוכות למן חקיקת תיקון מס' 163⁸. כך סבר, באמרת אגב, גם השופט אור בעניין לזר¹⁶⁴, אולם טרם נקבעה הלכה פסוקה בנושא זה בבית המשפט העליון¹⁶⁵.

אמנם, תוצאה זו אינה מתיישבת עם התכלית הסוציאלית, שעניינה מתן פיצוי לניזוק בתאונה, ואף לא עם תכליות ההרתעה והענישה. אין דרך להרתיע קורבן מיועד של תאונה מכוונת, אשר אינו יוזם את התאונה ובדרך כלל גם אינו יכול למונעה. ודאי שאין להענישו בשלילת פיצוייו.

- 158 על כך שהרצון להעניק פיצויים לתלויים גורם לעתים לבית המשפט ליתן פרשנות מרחיבה לחוק הפיצויים, ראו לעיל הטקסט ליד הערות 83–84.
- 159 לאחר שמאמר זה כבר ירד למכש הדפוס ניתן פסק הדין ברע"א 855/04 דולב חברה לביטוח בע"מ נ' אל אסד (טרם פורסם) (ניתן ביום 19.5.04). השופט ריבלין בפסק דינו ביטל את החלטתו של בית המשפט המחוזי מנימוקים זהים לאלו שהוצגו על ידינו לעיל, וקבע שהמאורע שבו מצא המנוח את מותו אינו "תאונת דרכים" כהגדרתה בסעיף 1 לחוק הפיצויים.
- 160 כנדרש על-פי הסייג של החזקה הממעטת. ראו לעיל סעיף ה.1(ב).
- 161 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 60.
- 162 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 55.
- 163 ראו, למשל, המקורות שצוינו לעיל הערה 4. משלל פסקי הדין וההחלטות שניתנו בנושא זה למן תיקון מס' 8 מצאתי רק במקום אחד התבטאות (אף היא, באמרת אגב) שלפיה, אין לשלול מקורבן מיועד של תאונה מכוונת ("נפגע תמים") פיצויים מכוח החוק. ראו להלן סעיף ה.4, נימוק ג, והדיון שם.
- 164 עניין לזר, לעיל, הערה 1, בע' 953–955. השופטת שטרסברג-כהן (שם, בע' 959) השאירה נושא זה בצריך עיון. בעניין עצמון, לעיל הערה 4, השתית בית המשפט המחוזי בת"א את פסק דינו, בין היתר, על דברי השופט אור בעניין לזר, שם.
- 165 בדחותו את הבקשה לדיון נוסף בעניין לזר, חוזר ומבהיר בית המשפט העליון, כי פסק הדין בערעור הכריע רק בעניינם של המתאבד ותלוייו. ברם, הוא "לא בא, כאמור בו, להכריע בזכויותיהם של נפגעים אחרים בתאונה שנעשתה במתכוון או בזכויות התלויים בהם". ראו: דנ"א 9840/01 עזבון המנוח עודד לזר ז"ל נ' רשות הנמלים והרכבות, תקדין עליון 2002(3) 2442.

ברם, כאמור לעיל, המבחן הראוי לתחולת החוק הוא מבחן הסיכון התחבורתי¹⁶⁶. ממבחן זה נגזר, כי חרף התוצאה הקשה עבור הקורבן המיועד ותלוייו, יש לשלול מהם את הזכאות לפיצויים לפי החוק. שכן, הפגיעה במקרה זה אינה נובעת מן הסיכונים של השימוש התחבורתי ברכב, ואין כל הצדקה שתוטל על ציבור הנוהגים ברכב¹⁶⁷.

3. צד שלישי שלא הייתה כל כוונה לפגוע בו

(א) צד שלישי שנפגע באקראי

כאמור לעיל, בעניין לזר נקבע, כי תאונה התאבדותית נכנסת לחזקה הממעטת ואינה מוגדרת כ"תאונת דרכים", ולפיכך המתאבד ותלוייו אינם זכאים לפיצויים לפי החוק. אולם, מה יהא הדין אם במהלך ניסיון ההתאבדות נפגע גם (או רק) אדם אחר, יהא זה עובר אורח, נהג או נוסע ברכב (להלן – "צד שלישי")? האם לאותו אדם תהא עילת תביעה לפי חוק הפיצויים?

למעשה, השאלה נוגעת לכל סוגי התאונות המכוונות: אדם חולל תאונה מתוך כוונה לגרום נזק לגופו או לרכושו של פלוני – מחולל התאונה עצמו או אדם אחר – ולבסוף נגרם נזק גוף גם (או רק) לצד שלישי שלא הייתה כל כוונה לפגוע בו. האם הצד השלישי זכאי לפיצויים לפי החוק?

לשאלה זו טרם ניתן מענה בפסיקתו של בית המשפט העליון, וגם בעניין לזר היא נותרה בלא הכרעה¹⁶⁸. הקושי לחלץ את התשובה ממילות החוק נובע, שוב, מן הניסוח הלא-מוצלח של החזקה הממעטת. זו האחרונה מוציאה מתחולת החוק "מאורע שאירע כתוצאה ממעשה שנעשה במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אותו אדם" וקובעת ש"לא יראו [מאורע כזה] כתאונת דרכים". ניסוח זה מוליד שלוש דרכי פרשנות שונות. הספק הבסיסי הוא, האם החזקה הממעטת דורשת לשם התקיימותה:

(1) רק קיומו של מעשה מכוון, שנועד לגרום לאדם כלשהו נזק גוף או נזק רכוש, אף אם בפועל כוונה זו לא התממשה¹⁶⁹.
או שמא:

(2) גם יסוד של תוצאה, כלומר: מעשה מכוון אשר גרם בפועל נזק גוף לאותו אדם שבו, או ברכושו, כיוון מחולל המעשה לפגוע.

166 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 65.

167 ראו לעיל הטקסט ליד הערות 70–75.

168 ראו לעיל הערה 164. השופט אור התייחס לעניין זה באמרת אגב, ודבריו יידונו להלן.

169 פרשנות זו היא שעמדה ביסוד הנוסח של החזקה הממעטת בהצעת החוק. ראו: דברי המבוא ודברי ההסבר להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), לעיל הערה 19. הנוסח הסופי של החוק שונה לחלוטין. עם זאת, כפי שנראה להלן, עובדה זו לא מנעה מבית המשפט העליון בעניין לזר לפרש בדרך דומה גם את הנוסח שבחוק.

לפי אפשרות (1) — כל תאונה שנגרמה במתכוון אינה "תאונת דרכים", ואין כל חשיבות לשאלה מי נפגע בפועל: הקורבן המיועד, צד שלישי או שניהם גם יחד. לפי אפשרות (2) — המצב מורכב יותר. אם לא נפגע הקורבן המיועד, לא תחול החזקה הממעטת והמאורע יוגדר, לגבי כל האחרים שנפגעו, כ"תאונת דרכים". ברם, אם נפגע הקורבן המיועד ויחד עמו נפגעו אחרים, נפתחות שתי אפשרויות:

(א2) החזקה הממעטת מגדירה את המאורע המכוון כמאורע שאינו "תאונת דרכים". בהתקיים התוצאה, קרי: פגיעה בקורבן המיועד, החזקה הממעטת חלה והמאורע המכוון מוצא מהגדרת "תאונת דרכים" ביחס לכל המעורבים בו, הן הקורבן המיועד והן אחרים שנפגעו עמו.

(ב2) החזקה הממעטת מגדירה את הנפגע שאליו כוון המעשה כמי שלא נפגע ב"תאונת דרכים".

בהתקיים התוצאה כאמור, החזקה הממעטת חלה ביחס לקורבן המיועד בלבד, אולם לא ביחס לאחרים שנפגעו עמו בלא שהייתה כוונה לפגוע בהם.

לפי אפשרות (ב2), המשמעות היא שהמונח "תאונת דרכים" הופך להיות יחסי. כלומר, תאונה מכוונת לא תיחשב "תאונת דרכים" ביחס לקורבן המיועד, אך תיחשב ככזו לגבי צד שלישי שנפגע באותה תאונה. בית המשפט המחוזי בעניין לזר צידד באפשרות זו¹⁷⁰, וגם בספרות הובעה הדעה שתוצאה זו מוצדקת לאור מבחן הסיכון התחבורתי¹⁷¹.

השופט אור בעניין לזר דוחה את הגישה הרואה במונח "תאונת דרכים" מונח יחסי, והוא מצדד, באמרת אגב, באפשרות (1) דלעיל. את קביעתו זו הוא משתית — מלבד על לשון הסעיף — גם על שיקולי מדיניות ועל תכלית החוק: אין כל היגיון שסיווג מאורע כ"תאונת דרכים" יהא תלוי בתוצאותיו של המעשה המכוון, אלא בעצם התקיימותו. תכלית החזקה הממעטת הייתה להוציא מתחולת החוק כל תאונה שנגרמה במתכוון, ואחת היא אם נפגע הקורבן המיועד או צד שלישי. זאת ועוד, אין לקבל מצב שבו "אותו אירוע עצמו היה מהווה תאונת דרכים עבור מחולל התאונה ועבור צד ג' אך לא עבור הנפגע שמחולל התאונה התכוון לפגוע בו". הטעם לכך הוא, שגישה כזו תביא בלא צידוק ל"הפליה הקשה... בין התלויים השונים"¹⁷².

170 ע"א (ת"א) 722/98 עזבון המנוח עודד לזר ז"ל נ' רשות הנמלים והרכבות (לא פורסם, הובא אצל צלטנר, לעיל הערה 4, בע' 5981), סעיף 5 לפסק דינה של השופטת ה' גרסטל. דבריה צוטטו בעניין לזר, לעיל הערה 118, בע' 947, וראו עוד שם, בע' 954.

171 פורת, לעיל הערה 10, בע' 226–230 ובהערה 40. לדבריו, תוצאה זו מוצדקת חרף "חוסר אלגנטיות מסוים" שיש בהפיכת המונח "תאונת דרכים" למונח יחסי. צלטנר גורס, כי תוצאה זו נגזרת מלשון החוק. ראו: צלטנר, לעיל הערה 10, בע' 175, 177; צלטנר, לעיל הערה 4, בע' 9–3. וראו עוד להלן.

172 עניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 955. השופטת שטרסברג-כהן (שם, בע' 959) השאירה נושא זה בצריך עיון.

בכל הכבוד, דומני שיש להשיג הן על הדיוק מלשון הסעיף והן על חלק משיקולי המדיניות. ביחס לניתוח הלשוני, לדברי השופט אור, מלשון החזקה הממעטת עולה, כי די שמחולל התאונה התכוון לגרום לאדם מסוים נזק, אך "אין נדרש שהנזק שאירע כתוצאה מהמעשה המכוון פגע בפועל בקורבן המיועד"¹⁷³. לנו נראה, כי מבחינה תחבירית יש לקרוא את הביטוי "אותו אדם" שבחזקה הממעטת כמתייחס ל"אדם" שהוזכר בפתח ההגדרה: "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף". כלומר, מדובר על כוונה לגרום נזק לגופו או לרכושו של "אותו אדם" שנגרם לו נזק הגוף בפועל¹⁷⁴. מלשון הסעיף עולה, אם כן, שלא כדברי השופט אור, כי רק מאורע מכוון שבו נפגע הקורבן המיועד — יוצא מהגדרת "תאונת דרכים".

החזקה הממעטת, על-פי לשונה, מגדירה את ה"מאורע" ואינה מבחינה בין ה"שחקנים" השונים אשר עשויים להיות מעורבים בתאונה¹⁷⁵. מלשון הסעיף בניסוחו כיום נגזרת, אפוא, התוצאה הבאה [אפשרות (א2) דלעיל]: אם נפגע הקורבן המיועד ויחד עמו נפגע צד שלישי, "לא יראו" את המאורע כ"תאונת דרכים" גם ביחס לצד השלישי. לעומת זאת, אם לא נפגע הקורבן המיועד אך נפגע צד שלישי — החזקה הממעטת אינה חלה והמאורע ייחשב "תאונת דרכים". תוצאה זו אינה ראויה. אין כל הצדקה לכך שזכאותו לפיצויים של הצד השלישי תיקבע על בסיס השאלה האם נפגע יחד עמו הקורבן המיועד אם לאו.

אולם, פרשנותה של החזקה הממעטת ראוי לה שתוכרע לא על-פי ניתוח תחבירי של הסעיף, אלא, כאמור לעיל, על-פי מבחן הסיכון התחבורתי¹⁷⁶. תמימי דעים אנו עם דברי השופט אור, כי החזקה הממעטת משקפת את אימוץ מבחן הסיכון התחבורתי, וכי תכליתה להוציא מתחולת החוק "סיכונים של שימוש ברכב שאינם נובעים באופן טיפוסי משימוש ברכב למטרות תחבורה"¹⁷⁷. ברם, שלא כדבריו, סבורים אנו כי ממבחן הסיכון התחבורתי נגזר שבמקרים מסוימים יש להבחין — ביחס לאותו מאורע — בין הקורבן המיועד לבין צד שלישי.

נבאר דברינו¹⁷⁸. לדעתנו, לגבי צד שלישי אשר נפגע בתאונה מכוונת יש להבחין בין שני סוגים של מקרים: מקרים שבהם הנזק לצד השלישי נגרם כתוצאה מן המעשה המכוון בלבד, ומקרים שבהם הנזק נגרם כתוצאה ממעורבות של "גורמים תחבורתיים" מלבד המעשה המכוון עצמו. להלן נדגים כל אחד מן הסוגים (בכל הדוגמאות להלן: א' = מחולל התאונה, ב' = הקורבן המיועד, ג' = צד שלישי).

173 שם, בע' 954. לעומתו, לדעת השופטת שטרסברג-כהן (שם, בע' 958), המונח "אותו אדם" מכוון בעיקר אל מחולל ה"מעשה" שגרם נזק לעצמו במתכוון.

174 כך סבור גם פורת, לעיל הערה 10, בע' 225 ובהערה 21.

175 בנקודה זו תמימי דעים אנו עם השופט אור. ראו עניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 955.

176 כך סבור גם השופט אור, עניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 954.

177 שם.

178 את ההבחנה המוצעת להלן ליכנתי יחד עם ידידי, מרדכי מאיר, ותודתי נתונה לו על כך.

סוג א: הצד השלישי נפגע מן המעשה המכוון עצמו בלא שהייתה מעורבות של גורמים תחבורתיים

בקטגוריה זו ייכללו, למשל, מקרים אלו:

1. א' מחולל תאונה מתוך כוונה לפגוע ב-ב'. ג' עומד בצמוד ל-ב' ועקב כך נפגע יחד עמו.
2. א' מטמין חומר נפץ ברכבו של ב', במגמה שיופעל בעת שב' יתניע את הרכב. ג' — בן משפחתו של ב' או חברו — נוטל רשות מ-ב' להשתמש ברכבו. הוא מתניע את הרכב ונפגע בעת ההתנעה.
3. א' נוסע במהירות גבוהה כדי להתנגש חזיתית ב-ב'. ג' היא נוסעת תמימה, היושבת ליד א' ואינה יודעת דבר על כוונתו. א' מתנגש כמתוכנן ברכבו של ב'. מעוצמת ההתנגשות נפגעים, מלבד ב', גם א' ו-ג'.
4. א', נהג רכב, מחליט לשים קץ לחייו באמצעות התנגשות חזיתית של רכבו ברכב חונה אשר ייקרה בדרכו. הוא רואה את רכבו של ג' עומד בצד הדרך ומתנגש בו בעוצמה רבה. מעוצמת המכה נהרגים א' ו-ג', היושב באותה עת ברכבו¹⁷⁹.

בכל המקרים שתוארו לעיל, הצד השלישי (ג') נפגע כתוצאה מן המעשה המכוון עצמו, בלא שהיו מעורבים בו גורמים "תחבורתיים" נוספים, קרי: גורמים שהנם חלק מן הסיכונים הרגילים של שימוש ברכב למטרות תחבורה. במקרים מסוג זה, דעתנו היא כדעת השופט אור, שהמאורע אינו צריך להיחשב "תאונת דרכים" ביחס לכל המעורבים, ובכללם הצד השלישי. קביעה זו נגזרת, כאמור, ממבחן הסיכון התחבורתי, שכן תאונה מכוונת אינה בגדר "סיכון תחבורתי". יכול בעל דין לטעון: והלא הצד השלישי הוא אדם תמים, ומנקודת מבטו אירעה תאונת דרכים "רגילה". אין זה צודק, אפוא, לשלול ממנו פיצויים לפי החוק. התשובה לטענה זו היא:

א. מבחן הסיכון התחבורתי משקיף על המאורע לאור ידיעת העובדות לאשורן, לאחר מעשה, ולא דרך עיניו של הנפגע או של הצופה מן הצד בשעת מעשה. אכן, מאורע מכוון נחזה לעתים כ"תאונת דרכים". ברם, אין זו אלא התחזות ותחפושת. מדובר במאורע עברייני (או התאבדותי) העוטה למראית עין אצטלה של תאונת דרכים, אשר בינו ובין סיכונים תחבורתיים אין ולא כלום. משום כך,

179 שונה היה המצב לו רכבו של ג' היה בתנועה בעת ש-א' החליט להתנגש בו חזיתית. במקרה כזה הפגיעה ב-ג' הוחמרה עקב מעורבותו של גורם תחבורתי מלבד המעשה המכוון של א': האנרגיה הקינטית של רכבו של ג', הנגזרת מן המהירות שבה נע הרכב וממסתו. ספק אם ניתן להפריד בין נזקי הגוף שהיו מתרחשים לו עמד רכבו של ג' לבין אלו שנוספו עקב תנועתו. מכל מקום, במקרה זה נזקיו של ג' (או לפחות, הנזקים שנוספו עקב תנועת רכבו) ראויים לפיצוי לפי מבחן הסיכון התחבורתי.

במקרים מסוג זה אין כל צידוק שציבור הנוהגים ישא בנזקיו של הצד השלישי, בדיוק כפי שאין כל צידוק שישא בנזקיו של הקורבן המיועד¹⁸⁰.
 ב. גם באשר לשיקולי צדק אין הבדל עקרוני בין הצד השלישי לבין הקורבן המיועד. בשני המקרים מדובר בקורבנות תמימים של מאורע מכוון שחולל אחר, שאין זה צודק להותיר אותם או את תלוייהם בלא פיצוי¹⁸¹. עדיף היה, כמובן, לו הייתה בנמצא קרן, הממומנת מכספי משלמי המסים, שתפקידה לפצות קורבנות של פעילות עבריינית. אולם, כאמור לעיל, בהיעדר קרן שכזו, אין כל הצדקה שדווקא ציבור הנוהגים ברכב ישא בנטל הפיצוי¹⁸². שכן, כפי שכבר צוין, על התכלית הסוציאלית של חוק הפיצויים להיות כפופה למבחן הסיכון התחבורתי¹⁸³.

סוג ב: הצד השלישי נפגע כתוצאה ממעורבות של גורמים תחבורתיים במעשה המכוון בקטגוריה זו ייכללו, למשל, המקרים הבאים:

1. א' דורס במתכוון את ב', מאבד שליטה על ההגה, סוטה הצדה ופוגע ב-ג'.
2. א' דורס במתכוון את ב', ותוך כדי כך מחליק רכבו על שלולית מים או על כתם שמן והוא פוגע ב-ג'.
3. א' מתכוון להתנגש רק ב-ב', אך עקב תנאי מזג אוויר קשים או תקלה בתאורה, אינו מבחין ב-ג' העומד בקרבת מקום ופוגע גם בו.
4. א' מבקש לשים קץ לחייו על-ידי השלכת עצמו מתחת לגלגלי רכב. הוא קופץ לעבר רכבו של ג', בעודו נוסע לתומו בכביש. מעוצמת ההתנגשות עם א' מתהפך רכבו של ג' ואף הוא נפגע¹⁸⁴.

במקרים מן הסוג האחרון, לעומת קודמיהם, הפגיעה ב-ג' נגרמה (או לפחות הוחמרה)¹⁸⁵ עקב מעורבות של גורמים "תחבורתיים", כגון: החלקה על מים או על שמן, תנאי ראות קשים ואיבוד שליטה ברכב עקב התנגשות, המביאה לסטיית הרכב הצדה או להתהפכותו. גורמים אלו לא היו חלק מן המעשה המכוון עצמו. משום כך, למרות שמדובר במאורע שביצע א' במתכוון כלפי ב' (בדוגמה מס' 4: כלפי עצמו), הרי שמעורבות הגורמים התחבורתיים בפגיעה ב-ג' הופכת את המאורע — ביחס

180 מי שאינו מקבל את הטענה המוצגת בפסקה זו יצטרך להתמודד — גם ביחס לקורבן המיועד — עם הטענה, כי מנקודת מבטו של הנפגע (התמים) אירעה תאונת דרכים "רגילה".

181 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 94.

182 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 75.

183 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 87.

184 לדוגמה זו ניתן לצרף צדדים שלישיים נוספים שעלולים להיפגע עקב התאונה ההתאבדותית שחולל א': נוסעים ברכבו של ג', נהגים ברכבים אחרים שהתנגשו ברכבו של ג' או עוברי אורח שנפגעו מהתהפכות רכבו של ג'.

185 לדוגמה שבה מעורבות הגורם התחבורתי לא גרמה לפגיעה ב-ג', אלא רק הביאה להחמרתה, ראו לעיל הערה 178.

ל-ג' — ל"תאונת דרכים". לעומת זאת, הקורבן המיועד (ב') נפגע עקב המעשה המכוון עצמו, בלא שהייתה לגורמים תחבורתיים רגילים כל השפעה על הפגיעה בו. לפיכך, ב' לא ייחשב כמי שנפגע ב"תאונת דרכים", ולא יהא זכאי לפיצויים לפי החוק.

מטבע הדברים, הקביעה אם במקרה נתון הייתה מעורבות של גורמים תחבורתיים במעשה המכוון או לא עשויה, לעתים, להיות קשה¹⁸⁶. עם זאת, דומני שהבחנה זו מתחייבת ממבחן הסיכון התחבורתי וכי מקרי הגבול צריכים להיות מוכרעים על-פי מבחן זה¹⁸⁷.

לדרכנו, אם כן, המונח "תאונת דרכים" עשוי להיות יחסי, ופעמים שאותו מאורע ייחשב "תאונת דרכים" לגבי הקורבן המיועד אך לא ייחשב ככזה לגבי צד שלישי¹⁸⁸. אולם ראוי להבהיר, כי ההבחנה שהצענו אינה נעוצה בכוונתו של מחולל התאונה, קרי: בשאלה האם הנפגע הוא מי שמחולל התאונה התכוון לפגוע בו או לא¹⁸⁹. ההבחנה תלויה בשאלה, אם הפגיעה ארעה עקב המעשה המכוון בלבד או שמא עקב מעורבותם של גורמים תחבורתיים במעשה המכוון.

זאת ועוד, דומני שההבחנה המוצעת עולה בקנה אחד עם הסייג של החזקה הממעטת, המצמצם את תחולתה למקרים שבהם נזקו של הנפגע נגרם "על ידי המעשה [המכוון] עצמו ולא על ידי השפעתו של המעשה על השימוש ברכב המנועי"¹⁹⁰. ראוי, אפוא, לפרש את הסייג האמור בהתאם להבחנה המוצעת.

לסיכום פרק זה, לדעת השופט אור בעניין לזר, תאונה שבוצעה במתכוון אינה נחשבת "תאונת דרכים" ביחס לכל המעורבים בה, ובכללם הצד השלישי. מן העבר השני, בספרות הובעה הדעה, כי צד שלישי שלא הייתה כוונה לפגוע בו, להבדיל מן

186 השוו לאמור לעיל בטקסט ליד הערה 148.

187 דוגמה למקרה גבולי ביחס לפגיעה בצד שלישי: הולך רגל עומד בריחוק מקום מזירת ההתנגשות המכוונת בקורבן המיועד, ונפגע מחלק מתכתי שנתלש מרכבו של מחולל התאונה ועף לעברו. האם במקרה זה הפגיעה אירעה כתוצאה מן המעשה המכוון עצמו, או שמא יש לראות בהתפזרות שברי הרכב עקב ההתנגשות מעורבות של גורם תחבורתי במעשה המכוון? בהנחה שהתעופפות השברים נבעה מעוצמת ההתנגשות המכוונת בלבד ולא מגורמים נוספים, נטייתי היא לאפשרות הראשונה.

188 בכך מצטרפים אנו לדעה שהובעה זה מכבר בספרות. ראו לעיל הערה 170. עם זאת, בספרות גרסו, כי הצד השלישי ייחשב תמיד כמי שנפגע ב"תאונת דרכים", ואילו אנו מציעים לאבחן בין שני סוגים של צד שלישי.

189 בהבחנה זו דגלה השופט גרסטל בעניין לזר, לעיל הערה 169; ובעקבותיה, בית משפט השלום בעניין אשרף, לעיל הערה 4. כן דגלו בה כמה מן המלומדים, ראו לעיל הערה 170. היא עולה גם מחלק מדיוני ועדת הכנסת שעסקו בחזקה הממעטת (עניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 955), והיא שעמדה, כנראה, ביסוד הוספת המילים "אותו אדם" לנוסח שבהצעת החוק. ראו: השופט גרסטל, שם; צלטנר, לעיל הערה 4, בע' יא-9-3. אולם, לדעתנו, ממבחן הסיכון התחבורתי נגזרת הבחנה אחרת, כאמור בסמוך בגוף הטקסט.

190 על הסייג ופרשנותו עמדנו לעיל סעיף ה.1.(ב).

הקורבן המיועד, ייחשב תמיד כמי שנפגע ב"תאונת דרכים". אנו הצענו ללכת בדרך שלישית, דרך ביניים, ולאבחן בין שני סוגים של מקרים: הסוג האחד, תאונות שבהן נזקו של הצד השלישי נגרם כתוצאה מן המעשה המכוון עצמו. במקרים מסוג זה לא נראה בצד השלישי כמי שנפגע ב"תאונת דרכים". הסוג השני של המקרים, תאונות שבהן נזקו של הצד השלישי נגרם עקב מעורבותם של גורמים תחבורתיים במעשה המכוון. במקרים אלו הצד השלישי ייחשב כמי שנפגע ב"תאונת דרכים". הוספנו, כי ניתן לגזור הבחנה זו מן הסייג של החזקה הממעטת.

(ב) צד שלישי שנפגע עקב טעות בזיהוי

מה דינו של אדם שנפגע בתאונה עקב מעשה מכוון כלפיו, אך לאחר מעשה הוברר שהייתה טעות בזיהויו וכי הכוונה הייתה לפגוע באדם אחר?

בספרות הובעה הדעה, שאין זו תאונה מכוונת, ולפיכך הניזוק יוגדר כמי שנפגע ב"תאונת דרכים" ויהא זכאי לפיצויים לפי החוק. תוצאה זו עוגנה בתכלית הסוציאלית של החוק. היות והחזקה הממעטת היא חריג לתכלית הכללית של חוק הפיצויים – מתן פיצוי לכל ניזוק, בלא זיקה לשאלת האשם – יש ליתן ליסוד הכוונה פירוש מצמצם¹⁹¹. לפיכך, כך נטען, נחוצה כוונה ממשית של מחולל התאונה לפגוע בקורבן המיועד ואין לייחס לראשון "כוונה מועברת". גישה זו אף נתמכת בלשון הסעיף. החזקה הממעטת דורשת שהמעשה יכוון ל"אותו אדם" שנפגע בפועל, ודרישה זו אינה מתמלאת במקרה דנן¹⁹². עוד נטען, כי לעניין הזכאות לפיצויים לפי החוק, אין להבדיל בין צד שלישי שכלל לא התכוונו לפגוע בו לבין נפגע שהוברר לאחר הפגיעה בו כי הייתה טעות בזיהויו¹⁹³.

עמדתנו בנקודה זו שונה. באשר לביטוי "אותו אדם", כבר הוער לעיל שמדובר בניסוח בעייתי¹⁹⁴ ולכן קשה להתבסס עליו לצורך הכרעה בשאלה זאת¹⁹⁵. ברור, שהכרעה בשאלה כגון דא צריכה להיגזר ממדיניות משפטית¹⁹⁶. זאת ועוד, גם ההסתמכות על פרשנות מצמצמת מכוח השיקול הסוציאלי היא בעייתית. שכן, כאמור

191 פרשנות זו תואמת את הגישה המרחיבה את תחולתו של חוק הפיצויים, אשר הוצגה לעיל פרק ב.2.

192 אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 51–52; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 132, הערה 131, ובע' 242–243. על מהות הכוונה הנדרשת לעניין תאונה מכוונת, ראו עוד להלן פרק ז.

193 צלטנר, לעיל הערה 10, בע' 177.

194 ראו לעיל הערה 116, והטקסט לידה, וכן לעיל הערה 188.

195 יתר על כן, הסתמכות על ביטוי זה יכולה להוביל באותה מידה גם למסקנה הפוכה. ניתן לטעון, כי למחולל התאונה הייתה כוונה לגרום נזק ל"אותו אדם" אשר נפגע בפועל, אלא שהייתה לו טעות לגבי זהותו של הלה. טעות זו אינה מאיינת את הכוונה לגרום נזק לנפגע, וכוונה זו היא שמוציאה את המאורע מתחולת חוק הפיצויים.

196 השוו: אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 118–119; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 242.

לעיל, תחולתו של חוק הפיצויים צריכה להיקבע בהתאם למבחן הסיכון התחבורתי, ועל התכלית הסוציאלית להיות כפופה למבחן זה¹⁹⁷. לדעתנו, בחינת המקרה של טעות בזיהוי לאור מבחן הסיכון התחבורתי מובילה למסקנה, כי יש לשלול את תחולת החוק על מקרה זה. תאונה שפגעה בפלוני במתכוון, גם אם מתוך טעות, אינה תולדה של הסיכונים הרגילים של השימוש ברכב למטרות תחבורה. טעות מעין זו יכולה לקרות באותה מידה למי שמנסה לפגוע בגופו של הזולת גם בדרכים אחרות (כדוגמת ירי, הרעלה וכד'). אין, אפוא, כל הצדקה לכך שציבור הנוהגים ברכב ישא בתוצאות אירוע מכוון שכזה¹⁹⁸. בסיכום, דינו של מי שנפגע בתאונה מכוונת עקב טעות בזיהוי – ונזקו נגרם "על ידי המעשה [המכוון] עצמו"¹⁹⁹ – צריך להיות כדינו של הקורבן המיועד שנפגע באותן נסיבות. לאור מבחן הסיכון התחבורתי יש לשלול את הזכאות לפיצויים לפי החוק משניהם (ומתלוייהם).

4. עניין מורתג'א

בעניין מורתג'א נדונה בקשה לחייב את קרנית במתן התחייבות לשאת בהוצאות אשפוזו של המבקש בבית החולים סורוקה (להלן – "בית החולים"). נהגת הסיטה את רכבה לעבר קבוצת פלסטינים בקרבת מחסום ארז, וכתוצאה מכך נפגע המבקש באורח אנוש ואושפז בבית החולים. נגד הנהגת הוגש כתב אישום בגין ניסיון לרצח ובו נטען, כי התאונה בוצעה על ידה במתכוון. זהות חברת הביטוח אשר ביטחה את השימוש ברכב הפוגע, אם בכלל, לא הייתה ידועה. בנסיבות אלו, בהיעדר יכולת לתבוע את חברת הביטוח, הופנתה תביעת המבקש כלפי קרנית²⁰⁰. המחלוקת בין המבקש ובין קרנית התמקדה בשאלה, האם המאורע נחשב "תאונת דרכים" לפי חוק הפיצויים או שמא נכנס הוא לחזקה הממעטת.

בית המשפט המחוזי בירושלים נעתר לבקשה. תמימי דעים אנו עם התוצאה אליה הגיע בית המשפט, אך דומה שחלק מן הנימוקים שעמדו בבסיס החלטה זו דורשים

197 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 87.

198 ניתן, לכאורה, לטעון, שהטעות בזיהוי נגרמת במקרים רבים דווקא משום שהפגיעה המכוונת מבוצעת באמצעות רכב או בשל גורמים "תחבורתיים" נוספים, למשל: מחמת מהירות הנסיעה, שדה ראייה מוגבל של היושב בתוך הרכב, תנאי מזג אוויר המקשים על הראות וכד'. ואם כך, יש לראות את המאורע כעומד במבחן הסיכון התחבורתי. ברם, דומני שיש לדחות טענה זו. שכן, נזקי הגוף של הנפגע – להבדיל מן הטעות בזיהוי – נגרמו כתוצאה ממעשה מכוון ולא עקב השימוש הרגיל ברכב למטרות תחבורה. לפיכך, אין כל הצדקה שציבור הנוהגים ברכב יישא בעלותם.

199 כנדרש על-פי הסייג של החזקה הממעטת. ראו לעיל סעיף ה.1(ב).

200 מכוח סעיף 12(א)(2) לחוק הפיצויים.

עיון מחודש. אמנם, מדובר בהחלטה קצרה למדי ולא בפסק דין מנומק. עם זאת, דומני שעיון בהחלטה ובנימוקיה עשוי לתרום לליבוך הנושא העומד במרכז דיוננו. שלושה נימוקים עמדו בבסיס ההחלטה בעניין מורתג'א. להלן נבחן נימוקים אלו אחד לאחד²⁰¹:

נימוק א: כדי להוכיח שמדובר בתאונת דרכים מכוונת – שלפי החזקה הממעטת מוחרגת מהגדרת "תאונת דרכים" – על הנתבע (בעניינו, קרנית) לבוא כשבאמתחתו "הוכחה וקביעה עובדתית" שאכן הייתה כוונה של הנהג הפוגע (לגרום נזק לגופו או לרכושו של אדם)²⁰². במקרה דנן, נגד הנהגת הפוגעת הוגש רק כתב אישום. כתב אישום יכול, לכל היותר, להעלות חשד שהמבקש נפגע במתכוון, אך אין בו כדי להוכיח שאכן כך היה.

אכן, כיוון שעסקינן בחריג להגדרה, הנטל להוכיח שתאונה נגרמה "במתכוון" מוטל על הנתבע. אם העלה רק חשד או ספק באשר למניעיו של מחולל התאונה ולא הוכיח שהייתה לו כוונה – לא הרים את הנטל, והמאורע יוגדר כ"תאונת דרכים"²⁰³. די היה, אפוא, בנימוק זה כדי להכריע בגורל הבקשה.

נימוק ב: בסעיף 26 לחוק חוזה הביטוח, התשמ"א–1981 (להלן – "חוק חוזה הביטוח") נקבע: "נגרם מקרה הביטוח בידי המבוטח או בידי המוטב במתכוון, פטור המבטח מחבותו". מסעיף זה מסיק בית המשפט, כי "אם יוכח שהאירוע נגרם במתכוון, כי אז אין לאירוע כיסוי ביטוחי והמקרה נכנס לגדרו של סעיף 12(2) [צ"ל: סעיף 12(א)2] – ר' ק" לחוק. כלומר, קרנית אמורה להיכנס בנעלי חברת הביטוח ולפצות את הנפגע, מכוח החוק"²⁰⁴.

במלוא הכבוד, דומני שהיסק זה בטעות יסודו. בסעיף 73 לחוק חוזה הביטוח נאמר: "הוראות חוק זה יחולו כשאין בפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל–1970 או בחוק אחר הוראות מיוחדות לענין הנדון". נושא פיצויים בגין תאונות דרכים בכלל, ובגין תאונות מכוונות בפרט, מוסדר באופן ספציפי בחוק הפיצויים ובפקודת הביטוח. אין אפוא תחולה בעניין זה לסעיף 26 לחוק חוזה הביטוח, ובית המשפט לא היה צריך להיזקק כלל לסעיף זה²⁰⁵.

201 עניין מורתג'א, לעיל הערה 4. מטעמי נוחות, הנימוקים יוצגו להלן שלא לפי הסדר שבו הוצגו על-ידי בית המשפט.

202 בית המשפט קובע, שיש צורך להוכיח "כוונה של ממש, העולה כדי מזימה ישירה". הוא מסתמך על הלכת בנא ועל דברי ריבלין, אשר יידונו להלן, בטקסט ליד הערה 226.

203 ראו להלן הטקסט ליד הערה 235. שאלת רמת ההוכחה הנדרשת תידון אף היא להלן, שם.

204 עניין מורתג'א, לעיל הערה 4.

205 לאותה טעות נתפס גם בית המשפט בעניין בוקשפן, לעיל הערה 4, שגרס כי ביחס לתאונה שנגרמה במתכוון יש להחיל על פוליסת הביטוח את סעיף 26 לחוק חוזה הביטוח. לביקורת על כך, ראו: אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 101–102.

יודגש, לאי־תחולתו של סעיף 26 לחוק חוזה הביטוח על תאונה מכוונת יש נפקויות מעשיות בעלות משמעות רבה:

(1) לדברי בית המשפט, מסעיף זה עולה, כי בכל מקרה של תאונה מכוונת "אין לאירוע כיסוי ביטוחי", קרי: אין תוקף לפוליסת ביטוח החובה. לפיכך, הנפגע לא יוכל לתבוע פיצויים מן המבטח, אך יוכל לתובעם מקרנית מכוח סעיף 12 לחוק. ברם, כאמור, דינה של תאונה מכוונת אינו צריך להיקבע לפי חוק חוזה הביטוח אלא לפי חוק הפיצויים. לפי החזקה הממעטת, תאונה שנגרמה במתכוון אינה "תאונת דרכים" כלל, והתוצאה: הנפגע לא יוכל לתבוע פיצויים לפי החוק, לא מחברת הביטוח וגם לא מקרנית²⁰⁶.

(2) לו היינו מחילים על תאונה מכוונת את סעיף 26 לחוק חוזה הביטוח, התוצאה הייתה כי בכל מקרה של תאונה שנגרמה "במתכוון" כדי לפגוע באחר, פטור היה המבטח מן החובה לפצות את הנפגע, ואם הלה מת כתוצאה מן התאונה — מלפצות את עזבונו ותלויו. אולם, לפי חוק הפיצויים — שהוא כאמור החוק הרלוונטי לענייננו — גם כאשר מדובר בתאונה מכוונת, אם הנזק נגרם לא "על ידי המעשה [המתכוון] עצמו", אלא "על ידי השפעתו של המעשה [המתכוון] על השימוש ברכב המנועי" — המאורע מוגדר כ"תאונת דרכים" והנפגע ותלויו זכאים לפיצויים לפי החוק²⁰⁷.

(3) הפרשנות שניתנה בפסיקה למונח "במתכוון" בסעיף 26 לחוק חוזה הביטוח שונה מזו שניתנה למונח "במתכוון" בסעיפים 1 ו-7(1) לחוק הפיצויים. כדי לשלול מנפגע בתאונת דרכים את הזכאות לפיצויים מכוח החוק, די שהתאונה נגרמה בכוונה. לעומת זאת, כדי לפטור מבטח מחבותו במקרים שעליהם חל חוק חוזה הביטוח, לא די שמקרה הביטוח נגרם בכוונה, אלא יש להוכיח שמדובר באירוע שנגרם בכוונה מתוך רצון לזכות בתגמולי ביטוח, כדוגמת הצתה מכוונת או ביום פריצה²⁰⁸.

נימוק ג: לפי בית המשפט, גם אם הייתה במקרה דנן הוכחה לכוונתה של הנהגת לגרום לתאונה —

"הוצאת האירוע דנן מהגדרת תאונת דרכים, כאשר מדובר בנפגע תמים ולא באדם שגרם לתאונה במתכוון, עומדת בניגוד לרוחו של החוק ולמטרות להן נועד ולשמן נחקק. לא אחת נקבע כי חוק הפיצויים הוא חוק סוציאלי, כפי שהדברים נאמרו בדברי הכנסת... והפעלת החרג על נפגע תמים יש בה כדי לכרסם במהותו של החוק"²⁰⁹.

206 לפי סעיף 12 לחוק, רק "נפגע הזכאי לפיצויים לפי חוק זה" — היינו, חוק הפיצויים — זכאי, בתנאים הקבועים בסעיף, לתבוע את קרנית. ברם, תאונה מכוונת אינה "תאונת דרכים", ולפיכך מי שנפגע בה אינו "זכאי לפיצויים לפי חוק זה".

207 ראו הסיפא לחזקה הממעטת של הגדרת "תאונת דרכים" בסעיף 1 לחוק. וראו לעיל סעיף ה.1(ב).

208 ראו, למשל: ע"א 2016/00 רוזנצוויט נ' רוזנבליט, פ"ד נו(4) 511, 522.

209 עניין מורתגיא, לעיל הערה 4.

גם כאן חלוקים אנו על דברי בית המשפט. ראשית, הקביעה כי קורבן מיועד של תאונה מכוונת אינו זכאי לפיצויים לפי החוק, עולה בכירור מלשון החזקה הממעטת ולפיה "לא יראו כתאונת דרכים" תאונה אשר נגרמה במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של "אותו אדם"²¹⁰.

זאת ועוד, שלילת הזכאות לפיצויים מקורבן מיועד של תאונה אינה מנוגדת כלל לרוח החוק ולמטרותיו. אדרבה, תוצאה זו מתחייבת, כפי שהוסבר לעיל, ממבחן הסיכון התחבורתי. אמת, במקרה זה לא מתגשמת התכלית הסוציאלית של החוק, שכן הנפגע — שהנו חף מפשע — אינו זוכה לפיצוי. ברם, כאמור לעיל, בסוגיית התאונה המכוונת מבחן הסיכון התחבורתי גובר על השיקול הסוציאלי²¹¹.

לדעתנו, אם כן, לו היה מוכח בעניין מורתג'א כי הנהגת התכוונה לפגוע ברכבה בקבוצת הפלסטינים, אזי המאורע היה נכנס לחזקה הממעטת²¹² והנפגע לא היה זכאי כלל לפיצויים מכוח החוק, לא מן המבטח (במידה והיה) ולא מקרנית²¹³.

ראוי לציין, כי בית המשפט היה מודע לכך, שבעניין לזר נאמר שאדם שנפגע כתוצאה מתאונה מכוונת שחולל אחר כדי לפגוע בו נכלל בחזקה הממעטת ואינו זכאי לפיצוי לפי החוק. אולם בית המשפט מעיר, בצדק, כי דברים אלו נאמרו בעניין לזר כאמרת אגב ולפיכך אינם מחייבים²¹⁴.

ו. הצעת נוסח חלופי לחזקה הממעטת של הגדרת "תאונת דרכים"

לקראת סיומו של פסק הדין בערעור בעניין לזר, שנדון בהרחבה לעיל, ולאחר שהצביע על הבעייתיות בהוראות החוק הנוגעות לתאונה מכוונת, פונה בית המשפט העליון בקריאה למחוקק: "טוב יעשה המחוקק אם ייתן דעתו על כל האמור לעיל ויתקן את

210 ראו לעיל הטקסט ליד הערות 160–161 וליד הערה 173.

211 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 165.

212 כפי שצוין לעיל, בטקסט ליד הערה 132, כדי שתאונה תיחשב "תאונה מכוונת" לעניין החזקה הממעטת, די שמחוללה התכוון לפגוע בקבוצת אנשים גם אם לא הייתה לו כוונה לפגוע באדם ספציפי מתוך אותה קבוצה.

213 אין בכך כדי לשלול את זכאותו של הנפגע לפיצויים מכוח פקודת הנזיקין. ראו סעיף 8(ג) לחוק. ברי, כי תביעה לפיצויים לפי פקודת הנזיקין לא תופנה כנגד מבטח הרכב (או קרנית, אם הרכב לא היה מבטח) אלא כנגד הנהגת בלבד.

214 כידוע, במקרים רבים ההבחנה בין רציו לאוביטר, קרי: בין גרעין פסק הדין לבין אמרות-אגב, אינה פשוטה. ראו, למשל: ח' ה' כהן "אוביטר ז"ל והגינות לאי"ט" — בעקבות בג"צ 164/97 קונטרם בע"מ נ' משרד האוצר" משפטים לא (תשס"א) 415–432. עם זאת, במקרה דנן קביעתו של בית המשפט נתמכת בדבריו המפורשים של השופט אור בעניין לזר (לעיל הערה 1, בע' 955), וכן בדברים ברורים בעניין זה שנאמרו בהחלטה בדיון הנוסף בעניין לזר. ראו הציטוט הנזכר לעיל הערה 164.

הדורש תיקון"²¹⁵. בית המשפט חוזר על קריאתו לתיקון החוק בדיון הנוסף בעניין לזר: "יש בנוסח החוק כדי לעורר קושי, והוא עשוי להביא לתוצאות בלתי-רצויות. טוב יעשה, לפיכך, המחוקק, אם יתן דעתו לצורך לבחון מחדש את הסוגייה כולה"²¹⁶. קריאות אלו של בית המשפט העליון מצטרפות לביקורת שנמתחה בספרות על ההסדר שנקבע בתיקון מס' 8 בעניין התאונה המכוונת²¹⁷.

מן הנוסח הנוכחי של סעיף 1 לחוק, בצירוף הפרשנות שהוצעה על-ידי השופט אור בעניין לזר עולה, כי תאונה אשר כוונה לפגוע בגופו או ברכושו של אדם אינה "תאונת דרכים" ביחס לכל המעורבים. צד שלישי שנפגע בתאונה שכוונה כנגד אחר לא יוכל, אפוא, לתבוע פיצויים לפי החוק, גם אם הפגיעה בו (להבדיל מן הפגיעה בקורבן המיועד) אירעה עקב מעורבות של גורמים תחבורתיים במעשה המכוון. לטעמנו, כפי שהוסבר לעיל, תוצאה זו אינה מתיישבת עם מבחן הסיכון התחבורתי²¹⁸.

להלן אנסה להיענות לקריאתו של בית המשפט ולסייע בידי המחוקק. כדי לתקן את המצב, מוצע בזאת שהחזקה הממעטת תגדיר מיהו הנפגע שהחוק אינו חל עליו, ולא איזה מאורע אינו נחשב "תאונת דרכים". הניסוח המוצע להלן יאפשר לאבחן, בהתאם לעמדה שהבענו לעיל, בין המקרים השונים של צד שלישי אשר עלול להיפגע כתוצאה מתאונה מכוונת. כמו כן, הוא יאפשר לכלול בחזקה הממעטת את ההוראה הקבועה כיום בסעיף 7(1) לחוק, ובמקביל למחוקק סעיף זה, כפי שהוצע בהצעת החוק בשעתה. בכך תהא תרומה נוספת לבהירות החוק²¹⁹.

הצעתנו היא לנסח את החזקה הממעטת של הגדרת "תאונת דרכים" באופן הבא:

"מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה; ...	[ההגדרה הבסיסית]
יראו כתאונת דרכים גם מאורע... וכן מאורע... או מאורע...;	[שלוש חזקות מרבות]
ואולם	[חזקה ממעטת]
אדם שנפגע במאורע כאמור שהוא תוצאה ממעשה שנעשה	[חלופה 1]

²¹⁵ עניין לזר, שם, בע' 960, דברי השופט ט' שטרסברג-כהן. והשוו לדברי השופט אור (שם, בע' 946), הקובע בהסתמך על אנגלרד (להלן הערה 216), ש"כל הטיפול בתאונות מכוונות במסגרת החוק הוא בלתי אנליטי ובלתי שיטתי".

²¹⁶ ראו הבקשה לדיון נוסף בעניין לזר, לעיל הערה 164.

²¹⁷ ראו, למשל: פורת, לעיל הערה 10, בע' 230; אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 52-54.

²¹⁸ ראו לעיל הטקסט ליד הערה 177 ואילך.

²¹⁹ כאמור, החזקה הממעטת שבסעיף 1, שנוספה במסגרת תיקון מס' 8, שללה את תחולת חוק הפיצויים על תאונה מכוונת. לאור זאת התעוררה בפסיקה ובספרות השאלה, לאיזו תכלית נחוץ כעת, לאחר התיקון, סעיף 7(1). ראו בעניין זה: ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 133, 237-242; עניין לזר, לעיל הערה 1, בע' 946-947, 956, 960.

על ידי אדם אחר במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אדם, [סייג]
והנזק נגרם על ידי המעשה עצמו, ולא על ידי השפעתו של המעשה על השימוש ברכב המנועי²²⁰, [חלופה 2]
או שנפגע במאורע כאמור שהוא תוצאה ממעשה שאותו גרם הוא במתכוון, לא ייחשב כמי שנפגע בתאונת דרכים".

להלן ננסה להראות, כי נוסחו של הסעיף המוצע על שתי חלופותיו, וקריאתו במשולב עם הרישא של ההגדרה, יתנו מענה בהיר, המתיישב עם מבחן הסיכון התחבורתי, לכל הנושאים שנדרונו לעיל.

1. קורבנה המיועד של תאונה מכוונת שחולל אדם אחר

חלופה 1 לנוסח המוצע עוסקת בתאונה מכוונת שבה נפגע מי שאינו מחולל התאונה. לפי חלופה 1, אדם שנפגע "במאורע כאמור", קרי: במאורע המוגדר "תאונת דרכים" לפי ההגדרה הבסיסית או אחת החזקות המרבית – לא ייחשב כמי שנפגע ב"תאונת דרכים" אם נזק הגוף שנגרם לו הוא תוצאה ממעשה שכוון על ידי אדם אחר כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אדם. זאת, בתנאי שנזקו של הנפגע נגרם "על ידי המעשה המכוון עצמו".

חלופה 1 לנוסח המוצע מגדירה, אפוא, במדויק מיהו האדם שחוק הפיצויים אינו חל עליו: כל מי שנפגע בתאונה מכוונת שחולל זולתו ונזקו נגרם מן המעשה המכוון עצמו, בלא מעורבות של גורמים תחבורתיים נוספים. לפי הנוסח המוצע, אין נפקא מינה אם מטרתו של מחולל התאונה המכוונת הייתה לפגוע באחרים או בעצמו. הקורבן המיועד ייכלל אפוא, בדרך כלל, בחלופה זו²²¹, וחוק הפיצויים לא יחול עליו ועל תלויו.

2. צד שלישי שנפגע בתאונה מכוונת

הנוסח של חלופה 1 מבהיר, שהיא חלה גם על צד שלישי שנפגע בתאונה מכוונת. שכן, הסעיף מסתפק במעשה מכוון שנועד לגרום נזק לגופו או לרכושו של "אדם", ואינו דורש כוונה לגרום נזק ל"אותו אדם" שנפגע בפועל²²².

220 השינוי במיקומו של הסייג נובע מעמדתנו לעיל סעיף ה.1(ב), לפיה אין להחיל את הסייג על החלופה השנייה (תאונה שבה נפגע מחולל התאונה). וראו עוד להלן סעיף 4.

221 "בדרך כלל", להוציא מקרים שבהם נזקו נגרם, כאמור בסייג, לא "על ידי המעשה [המכוון] עצמו", אלא על-ידי "השפעתו של המעשה על השימוש ברכב המנועי". ראו לעיל סעיף ה.1(ב). במקרים אלו הוא ייחשב כמי שנפגע בתאונת דרכים.

222 כפי שצוין לעיל, הביטוי "אותו אדם" המופיע בסעיף בנוסחו העכשווי יוצר קשיי פרשנות רבים.

הנוסח המוצע יאפשר לאבחן, כפי שהצענו לעיל, בין שני סוגים של צד שלישי. צד שלישי שנפגע בתאונה מכוונת "על ידי המעשה [המכוון] עצמו" – לא ייחשב כמי שנפגע בתאונת דרכים. לעומתו, צד שלישי שנפגע "על ידי השפעתו של המעשה [המכוון] על השימוש ברכב המנוע", היינו: עקב מעורבות של גורמים תחבורתיים נוספים במעשה המכוון – ייחשב כמי שנפגע בתאונת דרכים, והוא ותלוייו יהיו זכאים לפיצויים לפי החוק.

3. אדם שנפגע בתאונה מכוונת עקב טעות בזיהוי

גם במצב של פגיעה מכוונת עקב טעות בזיהוי, חלופה 1 תחול על הנפגע. לצורך התקיימות החזקה הממעטת על-פי הנוסח המוצע, די בכך שמדובר במעשה מכוון ואין חשיבות לשאלה מי נפגע בפועל. במלים אחרות, די שנזקו של הנפגע נגרם כתוצאה ממעשה שכוון "לגרום נזק לגופו או לרכושו של אדם [כלשהו]", אך לא נדרשת כוונה של מחולל התאונה לפגוע דווקא בו. מי שנפגע עקב טעות בזיהוי – ונזקו נגרם "על ידי המעשה [המכוון] עצמו" – לא ייחשב כמי שנפגע ב"תאונת דרכים", ובדומה לקורבן המיועד לא יהיו זכאים לפיצויים לפי החוק לא הוא ולא תלוייו.

4. מחולל התאונה המכוונת שהתכוון לפגוע באחר או להתאבד ונפגע בעצמו

חלופה 2 לנוסח המוצע עוסקת בתאונה מכוונת שבה נפגע מחולל התאונה עצמו. לפי חלופה 2, אדם שנפגע בתאונה לא ייחשב כמי שנפגע ב"תאונת דרכים", אם נזק הגוף שנגרם לו הוא תוצאה ממעשה שאותו גרם הוא במתכוון. זאת, בין אם נפגע כתוצאה מניסיון מכוון לפגוע בעצמו (כדוגמת ההתאבדות בעניין לזר), ובין אם נפגע תוך שניסה לפגוע באחר.

בניגוד לנוסחו של החוק כיום, לפי הנוסח המוצע לא יחול הסייג של החזקה הממעטת לגבי מחולל התאונה. לפיכך, בין אם נפגע הלה מן המעשה המכוון עצמו ובין אם כתוצאה ממעורבות של גורמים תחבורתיים נוספים, לא תהא זכאות לפי חוק הפיצויים, לא לנפגע ולא לתלוייו.

הניסוח של חלופה 2 נועד להבהיר עוד, שביחס לשלילת זכאותו לפיצויים של מחולל תאונה אשר נועדה לפגוע באחר, די בכוונה לפגוע באחר ואין חשיבות לתוצאה. לפיכך, אדם שנפגע מתאונה שאותה גרם במו ידיו כדי לגרום נזק לזולתו, לא ייכנס בשעריו של חוק הפיצויים, בין אם נפגע הזולת יחד עמו ובין אם לאו²²³. והערה חשובה בסיומו של פרק זה. גם אם לא ישונה נוסחו של חוק הפיצויים כמוצע לעיל, ניתן וראוי, לדעתנו, להגיע להסדר שהותווה לעיל באמצעות פרשנות

²²³ כזכור, בנקודה זו התעוררו בספרות ובפסיקה ספקות ביחס לנוסחו של הסעיף כיום. ראו לעיל הטקסט ליד הערות 167–174.

שיפוטית של הנוסח הקיים²²⁴. פרשנות זו צריכה להסתמך בראש ובראשונה, כמוסבר לעיל, על מבחן הסיכון התחבורתי.

ז. הגדרת הכוונה ורמת ההוכחה הנדרשות לעניין תאונה מכוונת

סעיפים 1 ו-7(1) לחוק הפיצויים העוסקים בתאונה מכוונת, ואשר נדונו לעיל, דורשים כוונה. המחוקק לא הגדיר את טיב הכוונה, ההופכת תאונה רגילה לתאונה שנגרמה "במתכוון". בספרות הובעה, בדרך כלל, הדעה כי ליסוד הכוונה יש ליתן פרשנות מצמצמת, שאינה זהה למבחני הכוונה במשפט הפלילי. לא די בפזיזות או במודעות, ואפילו לא בהסתברות קרובה לוודאי לאפשרות שתיגרם תאונה, אלא נדרשת כוונה ממשית, הכוללת רצון לגרימת נזק לגופו או לרכושו²²⁵ של אדם²²⁶.

עמדה זו אומצה על-ידי בית המשפט העליון בעניין בנא²²⁷. בית המשפט קבע, שהסעיף דורש "כוונה של ממש, העולה כדי מזימה ישירה, ואין די בהוכחת רשלנות או פזיזות"²²⁸. הדיון בעניין בנא עסק בסעיף 7(1) לחוק, אולם דומה כי פרשנות זו תחול גם על הכוונה הנחוצה כדי להגדיר תאונה מכוונת לפי סעיף 1 לחוק²²⁹. הניתן לייחס "כוונה" לאדם הלוקה בנפשו המשליך עצמו אל מתחת גלגלי רכב או מבצע עם רכבו תאונה מכוונת ונפגע? לעתים עולה טענה, ולפיה אדם שהתאבד

224 ראו לעיל הטקסט ליד הערה 188, והערה 194.

225 נדרשת כוונה לגרום לנפגע באמצעות התאונה נזק, אך לא די בכוונה להפחידו או להרגיזו באמצעות הרכב. ראו: ת"א (י"ם) 736/95 עדרי נ' "קרנית" (לא פורסם, הובא אצל צלטנר, לעיל הערה 4, בע' 3978), השופט א' רובינשטיין. (קבוצת טרקטורונים התקרבה במהירות וברעש אל סוסו של התובע, הלה נבהל מהרעש ופגע בסוסו באחד מכלי הרכב).

226 אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 118-119; אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 51; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 242-246. אמנם, סעיף 7(1) לחוק מדבר על כוונה לגרום "לתאונה" ואינו מזכיר כוונה לגרימת נזק. אולם, ראוי לפרשו, בהתאמה לסעיף 1, כדורש כוונה לגרום נזק גוף או נזק רכוש. ריבלין, שם, בע' 245-246. לעומתם, פ' גולדשטיין ביטוח נפגעי תאונות דרכים (תשל"ח) 212, קובע, בלא לנמק, כי משמעות המונח "במתכוון" ודרך יישומו תוכרענה על-פי מבחני המשפט הפלילי.

227 ע"א 1342/99 בנא נ' אררט – חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נד(3) 433 (להלן – "עניין בנא"). השופט דורנר. המערער סטה מנתיב הנסיעה והתנגש חזיתית במשאית. תנאי הראות היו טובים, הכביש היה תקין, לא נמצא פגם ברכב שהיה עשוי לגרום לסטייתו והמערער לא סיפק הסבר סביר לסטייה. המערער היה רווק חסר מקצוע. בעברו התמכר לסמים ולא לכוהול, ולאחר התאונה היה שרוי במצב נפשי קשה.

228 שם, בע' 435, בהסתמך על דברי ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 243. ההלכה שנקבעה בעניין בנא אומצה בפסיקה שניתנה מאז. ראו למשל: עניין בבושקין, לעיל הערה 4, בפסקה יח לפסק דינו של השופט י' גריל; עניין מורתגיא, לעיל הערה 4.

229 לדעת המלומדים, הפרשנות שיש ליתן למונח "במתכוון" שבסעיף 1 לחוק צריכה להיות זהה לזו הניתנת לאותו מונח שבסעיף 7(1) לחוק. ראו: אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 51; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 242-246.

באמצעות תאונת דרכים היה מצוי במצב נפשי כה מעורער עד כי לא ניתן לייחס לו כוונה כלשהי, וממילא אין כאן מאורע שנעשה "במתכוון", אלא תאונת דרכים רגילה. בספרות הובעה הדעה, כי ביחס לאדם הסובל ממחלת נפש שגרם לתאונה ונפגע, יש לנקוט גישה מקלה ואין לשלול את זכאותו לפי סעיף 7(1) לחוק. לפי גישה זו, גם אם מחלת הנפש רק פגמה בכושר ההכרעה ולא הביאה להעדרו המוחלט של כושר שיפוט, יש להכיר בזכאותו של הנפגע לפיצויים לפי החוק. הטעם שניתן לגישה זו הוא, כי לגבי אדם הלוקה בנפשו אין מקום לגישה עונשית של שלילת זכאות²³⁰. עמדה זו הוחלה גם ביחס לכוונה הנחוצה כדי להגדיר תאונה מכוונת לפי סעיף 1 לחוק. היינו, כל מי שנפגע מתאונה שנגרמה עקב מחלת נפש לא ייחשב כמי שנפגע בתאונה מכוונת, וחוק הפיצויים יחול עליו²³¹.

לעומת זאת, במספר פסקי דין שניתנו בסוגיה זו בערכאות הנמוכות – ואשר עסקו בהולכי רגל לקויי נפש, שהשליכו עצמם מתחת לגלגלי רכבת או אוטובוס – נקבעה עמדה מחמירה יותר כלפיהם וכלפי תלוייהם. לפי עמדה זו, יש לאבחן בין העדר כושר שיפוט מלא לחלקי. רק במקרה שמחולל התאונה שנפגע היה נעדר לגמרי כושר שיפוט ושליטה על מעשיו, כגון שפעל במצב פסיכוטי, אין לייחס לו כוונת התאבדות. ברם, אם מדובר בכושר שיפוט לקוי אך מספיק לשם קבלת החלטה, גם אם דיכאון או מחלת נפש אחרת הם שהביאו את מחולל התאונה למעשה ההתאבדות, אין בכך כדי לפגוע ביסוד הכוונה. במקרה כזה מתקיימת החזקה הממעטת ולפיכך לא תהא תחולה לחוק הפיצויים²³². יש מקום לבחון, האם פסיקה זו – לפיה "כושר לקוי המתיר בצידו כושר שפיטה מספיק ליכולת מוגבלת של שליטה עצמית" אינו שולל כוונה²³³ – מתיישבת עם ההלכה שנקבעה בעניין בנא, הדורשת "כוונה של ממש, העולה כדי מזימה ישירה"²³⁴. למיטב ידיעתי, טרם נקבעה הלכה פסוקה בנושא זה²³⁵.

230 אנגלרד, לעיל הערה 19, בע' 120; אנגלרד, לעיל הערה 10, בע' 101; ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 247–248, 426.

231 אנגלרד, לעיל הערה 10, שם; ריבלין, שם, בע' 247. וראו גם לעיל הערה 228. מן ההיבט העונשי, הנפגעים התמימים שלא גרמו לתאונה, ודאי אינם ראויים לעונש.

232 עניין עמירם, לעיל הערה 4, בפסקה 8 לפסק הדין; עניין צייכנר, לעיל הערה 4; עניין אשרף, לעיל הערה 4.

233 עניין עמירם, שם.

234 עניין בנא, לעיל הערה 210, בע' 435. ראוי לציין, כי פסקי הדין שנזכרו לעיל הערה 231, ניתנו לפני שנקבעה ההלכה בעניין בנא. על שאלת ההתאמה להלכה שנפסקה בעניין בנא העיר ר' וורמברנד "מיהו 'הנהג המתאבד'?" - <http://www.psakdin.co.il/weekly/history/20030324/>. לנו נראה ששתי ההלכות אינן סותרות אלא משלימות. גם לאדם הלוקה בנפשו עשוי להיות, לעתים, כושר שיפוט מספיק כדי שנוכל לייחס לו כוונה. ברם, לאור ההלכה בעניין בנא, על מנת שמאורע ייחשב לתאונה מכוונת ויוצא מתחולת החוק, יש להוכיח כי למחולל התאונה הייתה "כוונה של ממש", קרי: רצון לגרום לעצמו (או לאחר) נזק, ולא פחות מכך.

235 השופט אור בעניין לזר (לעיל הערה 1, בע' 945) מציין, כי היות וטענה זו לא עלתה מצד הנתבעים אין הוא נדרש להכריע בה.

התקיימות יסודות החזקה הממעטת של הגדרת "תאונת דרכים" שוללת את הזכאות לפי חוק הפיצויים. לפיכך, נטל הראייה כי תאונה נגרמה במתכוון מוטל על הטוען כך, בדרך כלל, הנתבע²³⁶. כאשר לרמת ההוכחה, בית המשפט העליון קבע בשני פסקי דין שניתנו לאחרונה, כי הטוען לקיומה של כוונה מצד הנפגע לגרום לתאונה צריך להוכיח טענתו ברמת ההוכחה הרגילה הדרושה במשפט אזרחי, קרי, בעודף הסתברות²³⁷. בעניין לידאווי דחה בית המשפט במפורש את הגישה שנוקטת במספר פסקי דין של בתי המשפט דלמטה, ולפיה הוכחת כוונה לגרום לתאונה דורשת רמת הוכחה גבוהה יותר מזו הנדרשת במשפט אזרחי, אך נמוכה מזו הנדרשת במשפט פלילי²³⁸. עם זאת, בית המשפט הבהיר, כי אף שאין מדובר ברמת הוכחה שונה, כמות הראיות הנדרשת להוכחת טענה נגזרת מנסיבות המקרה וממהות הטענה. לפיכך, כאשר נתבע מייחס לתובע כוונה לגרום לתאונה, שהיא התנהגות חריגה ויוצאת דופן, הוא יידרש להביא ראיות בכמות ובמשקל שדי בהן כדי לשכנע בצדקת טענתו²³⁹. הלכת לידאווי תואמת את הכלל המקובל בדיני הנזיקין ולפיו, גם את היסודות השונים של האשם – וביניהם מצבם הנפשי של המזיק או הנזוק – די להוכיח, כמו בכל משפט אזרחי, בעודף הסתברות²⁴⁰.

ח. סיכום

מאמר זה בחן את ההסדר החקיקתי הקבוע בחוק הפיצויים בנושא תאונות דרכים מכוונות ואת הפרשנות שניתנה לו בפסיקה, לאור שיקולי מדיניות משפטית. נסקרו בו השינויים בנושא זה שבוצעו בתיקון מס' 8 לחוק וגורמיהם. כן הוצגו השיקולים

236 ראו: ריבלין, לעיל הערה 9, בע' 114, 129. הנתבעות הן, בדרך כלל, חברת הביטוח או קרנית. כתבנו "בדרך כלל", כי ייתכנו מצבים שבהם דווקא התובע (הנפגע) יטען לקיומה של תאונה מכוונת. אם התובע בעל כושר השתכרות גבוה והוא מעריך שאשמת מחולל התאונה (למשל, נהג שפגע בו במתכוון) ברורה מעל כל ספק וניתן יהא להוכיחה בנקל, אפשר שיעדיף להשתחרר מתחולת חוק הפיצויים ומן התקרה הקבועה בסעיף 4(א)(1) לחוק, ולתבוע לפי פקודת הנזיקין, שבה אין תקרה לפיצויים שבהם עשוי התובע לזכות. לאור עקרון ייחוד העילה שבסעיף 8 לחוק, התובע יהא זכאי לעשות כן רק אם יוכיח שהתאונה נגרמה במתכוון, שכן אז אין תחולה לחוק הפיצויים על המקרה הנדון.

237 עניין בנא, לעיל הערה 226, בע' 436; עניין לידאווי, לעיל הערה 123, בסעיף 5 לפסק דינו של השופט ריבלין.

238 ראו: ת"א (חי') 146/91 ויצמן נ' ויצמן, פ"מ תשנ"ב(ג) 485, 491 (השופט ח' אריאל): "דרושה הוכחה שהיא מעין 'רמה שלישית', רמה שבין הדרישה במשפט האזרחי לבין הדרישה במשפט הפלילי"; ת"א (נצ') 477/96 לידאווי נ' הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ (לא פורסם, הובא אצל צלטנר, לעיל הערה 4, בע' 7091) (השופט י' כהן).

239 עניין לידאווי, לעיל הערה 123, בסעיף 5 לפסק דינו של השופט ריבלין.

240 אנגלרד, לעיל הערה 46, בע' 156.

התיאורטיים הרלוונטיים לעניין תאונות דרכים מכוונות, ונבדק האם וכיצד צריך להשפיע כל אחד מהם על תחולת החוק בסוגיה זו.
נושא התאונה המכוונת שימש במאמר זה גם כ- test case לבחינת הבעיות שנוצרו בחוק הפיצויים ובפרשנותו עקב תיקון מס' 8. כפי שנוכחנו, בעיות אלו נחלקות לשני סוגים:

- (א) בעיות ניסוח: ניסוח לא בהיר דיו של החוק, מבנה תחבירי לא ברור של משפטים וטכניקת ניסוח בעייתית של כמה מן ההגדרות בסעיף 1 לחוק: הגדרה בסיסית ובצדה ריבויים ומיעוטים.
(ב) בעיות של שיקולי מדיניות: מגמות סותרות בתוך החוק, וכן פרשנות שיפוטית אשר אינה עולה תמיד בקנה אחד עם שיקולי המדיניות הראויים.

בעקבות המגמות הסותרות בתיקון מס' 8 נוצרו בפסיקה של הערכאות הנמוכות מספר גישות ביחס לתחולת חוק הפיצויים. ניתן להצביע על שלוש גישות יסוד: גישה המצמצמת את תחולת החוק ככל הניתן, גישה המרחיבה את תחולתו, וגישה ביניים, שבה צידדנו, המפרשת את החוק בהתאם למבחן הסיכון התחבורתי. בית המשפט העליון, בפסקי דינו מן השנים האחרונות, אוחז בגישה האחרונה.

התחקות אחר השינויים שעבר ההסדר שבחוק הפיצויים בדבר תאונות מכוונות מלמדת, כי שינויים אלו משקפים תמורה בשיקולי המדיניות שנתפסו כרלוונטיים לנושא. עד חקיקת תיקון מס' 8 הושם הדגש על שיקולי ענישה – שהתבטאו בשלילת הזכאות לפיצויים מכוח החוק ממחולל התאונה אך לא מתלוייו – ולא על שיקולי הרתעה. החזקה הממעטת, שנוספה במסגרת תיקון מס' 8, העבירה את מרכז הכובד – בהתאם למגמתו העיקרית של תיקון זה – למבחן הסיכון התחבורתי. בהתאם למבחן זה, הוציאה החזקה הממעטת את התאונה המכוונת מתחולת החוק, וכתוצאה מכך נשללה הזכאות לפיצויים גם מתלוייו של מחולל התאונה המכוונת. כאמור, שינוי חקיקתי זה נבע ממבחן הסיכון התחבורתי, אולם באופן מעשי התוצאה האמורה תורמת גם להגברת ההרתעה כלפי מחולל תאונה פוטנציאלי.

טענתנו המרכזית הייתה, כי פרשנות החזקה הממעטת הדנה בתאונה מכוונת צריכה להיקבע בהתאם למבחן הסיכון התחבורתי; וכי מבחן זה ראוי שיגבר על שיקולי מדיניות אחרים המצויים בבסיס ההסדר בנושא התאונה המכוונת: השיקול הסוציאלי, העונשי וההרתעתי.

השגתנו על הפרשנות שנקט השופט אור (באמרת אגב) בעניין לזר נוגעת, בעיקרה, לצד שלישי שנפגע בתאונה מכוונת. לדעת השופט אור, תאונה שבוצעה במתכוון היא מאורע שאינו נחשב "תאונת דרכים" ביחס לכל "השחקנים" המעורבים בו, ובכללם הצד השלישי, וממילא בשום מצב לא תהא לו ולתלוייו זכאות לפיצויים לפי החוק. לעומת זאת, לדעתנו, לאור מבחן הסיכון התחבורתי יש לאבחן בין שני סוגים של

תאונות מכוונות שבהן מעורב צד שלישי: הסוג האחד, תאונות שבהן נזקו של הצד השלישי נגרם כתוצאה מן המעשה המכוון עצמו. במקרים מסוג זה לא נראה בצד השלישי כמי שנפגע ב"תאונת דרכים". הסוג השני, תאונות שבהן נזקו של הצד השלישי נגרם עקב מעורבותם של גורמים תחבורתיים במעשה המכוון. במקרים אלו הצד השלישי ייחשב כמי שנפגע ב"תאונת דרכים". לפי דעתנו, ניתן לגזור אבחנה זו, בדרך של פרשנות, מן הסייג המופיע בסיפא של החזקה הממעטת.

כדי לעגן בחוק את ההסדר הראוי לדעתנו, וכדי לפתור בעיות נוספות הנובעות מן הניסוח הלקוי, הצענו נוסח חלופי לחזקה הממעטת. השינוי המרכזי בנוסח המוצע לעומת הנוסח הקיים הוא, שלפי הנוסח המוצע, החזקה הממעטת תגדיר מיהו הנפגע שהחוק אינו חל עליו, ולא איזה מאורע אינו נחשב "תאונת דרכים". נוסח זה יאפשר לאבחן, בהתאם לאמור לעיל, בין המקרים השונים שבהם נפגע צד שלישי כתוצאה מתאונה מכוונת.

שינוי נוסף ביחס לנוסח הקיים נוגע להיקף תחולת הסייג של החזקה הממעטת. הסייג מאבחן בין נזק שנגרם ישירות מן המעשה המכוון לבין נזק שנגרם כתוצאה מהתערבותם של גורמים תחבורתיים במעשה המכוון. לטעמנו, לאור מבחן הסיכון התחבורתי אבחנה זו ראויה ביחס לקורבן מיועד ולצד שלישי אשר נפגעו בתאונה מכוונת. לעומת זאת, ביחס למחולל תאונה שנפגע, אבחנה זו אינה ראויה מכוח שיקולי הרתעה. הנוסח המוצע משקף עמדה זו.

הוספנו, כי אפילו לא ישונה נוסחו של חוק הפיצויים כמוצע, ניתן וראוי להגיע להסדר שהותווה במאמר זה באמצעות פרשנות שיפוטית של הנוסח הקיים לאור מבחן הסיכון התחבורתי.

באשר להגדרת המונח "במתכוון", בית המשפט העליון קבע, כי ליסוד הכוונה יש ליתן פרשנות מצמצמת, וכי נדרשת "כוונה של ממש, העולה כדי מזימה ישירה" לגרום נזק לגוף או לרכוש. קביעה זו נאמרה ביחס לסעיף 7(1) לחוק, אך דומה שהיא יפה גם ביחס לכוונה הנחוצה כדי להגדיר מאורע כתאונה מכוונת לפי סעיף 1 לחוק. נטל הראיה להוכיח כי מדובר בתאונה מכוונת מוטל על הטוען כך. באשר לרמת ההוכחה קבעה הפסיקה, כי את יסוד הכוונה די להוכיח בעודף הסתברות, כמקובל במשפט אזרחי.

ביחס להתאבדות (או ניסיון התאבדות) מחמת מחלת נפש, טרם נקבעה הלכה פסוקה. בספרות הובעה הדעה, כי יש לנקוט גישה מקלה, וכי גם אם מחלת הנפש רק פגמה בכושר ההכרעה של מחולל התאונה, ולא הביאה להיעדרו המוחלט של כושר השיפוט, אין לשלול ממנו את זכאותו לפיצויים לפי סעיף 7(1) לחוק. עמדה זו הוחלה גם ביחס לכוונה הנחוצה כדי להגדיר תאונה מכוונת לפי סעיף 1 לחוק. משכך, כל מי שנפגע בתאונה שנגרמה עקב מחלת נפש לא ייחשב כמי שנפגע בתאונה מכוונת, והוא — ואם מת, עיזבונו ותלוייו — יהיו זכאים לפיצויים מכוח החוק.

לעומת זאת, במספר פסקי דין שניתנו בסוגיה זו בערכאות הנמוכות – ואשר עסקו בהולכי רגל לקויי נפש, שהשליכו עצמם מתחת לגלגלי רכבת או אוטובוס – נקבעה עמדה מחמירה יותר, ולפיה יש לאבחן בין היעדר כושר שיפוט מלא לחלקי. לפי עמדה זו, רק בהיעדר כושר שיפוט מוחלט, כגון במצב פסיכוטי, אין לייחס למחולל התאונה שנפגע כוונת התאבדות, ולפיכך הוא – ואם מת, עיזבונו ותלוייו – יהיו זכאים לפיצויים. ברם, מצב של כושר שיפוט לקוי אך מספיק לשם קבלת החלטה, אינו פוגע ביסוד הכוונה, גם אם דיכאון או מחלת נפש אחרת הם שגרמו לניסיון ההתאבדות.