



בבית המשפט העליון

רע"א 3329/21

לפני:

כבוד השופט י' עמית
כבוד השופט ד' מינץ
כבוד השופטת י' וילנר

המבקשת:

שלמה חברה לביטוח בע"מ

ד ג נ

המשיב:

פלוגי

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט
המחוזי בתל אביב-יפו (הרכב כב' סגנית הנשיא י' שבח
והשופטים י' אטדגי ו-ש' יעקובוביץ') מיום 17.3.2021
בתיק א 007647-03-20

בשם המבקשת:

עו"ד שירין מארק

פסק-דין

השופטת י' וילנר:

האם תדלוק רכב מנועי, ובתוך כך, סגירת מיכל הדלק לאחר מילוי, עובר לתחילת הנסיעה ברכב, מהווה "שימוש ברכב מנועי" כהגדרתו בסעיף 1 לחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: **חוק הפיצויים או החוק**)? זו השאלה הנדונה בבקשת רשות הערעור שלפנינו. 1.

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (כב' סגנית הנשיא י' שבח, והשופטים י' אטדגי ו-ש' יעקובוביץ') בע"א 7647-03-20 מיום 7.3.2021, בגדרו נדחה באופן חלקי ערעור המבקשת על פסק דינו של בית משפט השלום בהרצליה (כב' השופט י' ברכיה) בת"א 58163-07-17 מיום 13.2.2020. בית משפט השלום קבע כי האירוע בגדרו ניזוק המשיב מהווה "תאונת דרכים", כהגדרתה בחוק הפיצויים, ועל כן חייב את המבקשת בתשלום פיצויים למשיב. בית המשפט המחוזי דחה את ערעור המבקשת לעניין החבות, וקיבל באופן חלקי את ערעורה באשר לגובה הנזק. 2.

רקע עובדתי

המקרה דנן הוא מקרה נוסף בו אנו נדרשים להגדרת המונח "תאונת דרכים" במסגרת חוק הפיצויים. עובדות המקרה, בלשונו של המשיב, נהג משאית המיועדת להובלת רכבים (להלן: **המובילית**), בתצהירו שהוגש לבית משפט השלום, הן כדלקמן: 3.

א. בתאריך 28.1.15 בסביבות השעה 07:00 הגעתי לתחנת דלק על מנת שאוכל לתדלק... את המובילית עליה נסעתי, שאוכל להמשיך את יום העבודה כמתוכנן.

ב. הריני מציין כי מובילית איננה בנויה בצורה דומה לרכב פרטי, ועלי לטפס על החלק האחורי של המובילית, לצורך פתיחת תא התדלוק, וכן לטפס פעם נוספת על מנת שאוכל לסגור אותו.

ג. לאחר סיום תדלוק המובילית ולפני שעליתי למובילית לצורך נסיעה, עליתי על החלק האחורי של המובילית לצורך סגירת תא התדלוק.

ד. מכיוון שהמשאית הייתה מועמסת, היה רווח צר להליכה ואני החלקתי ונפלתי בחוזקה על גבי... (להלן יכונה האירוע: **התאונה**).

המשיב הגיש לבית משפט השלום תביעה נגד המבקשת, היא המבטחת של המובילית, לתשלום פיצויים מכוח החוק. המוסד לביטוח לאומי קבע כי בגין התאונה (אשר הוכרה כתאונת עבודה) נותרה למשיב נכות צמיתה בתחום האורתופדי בשיעור של 9.75%. בפסק דינו קיבל בית משפט השלום את התביעה, וקבע כי יש לראות בהליכת המשיב על חלקה האחורי של המובילית אל עבר מכסה מיכל הדלק, כ"שימוש ברכב מנועי" הבא בגדר המונחים "נסיעה" ברכב או "כניסה" לתוכו, כהגדרתם בחוק הפיצויים. זאת, כך נקבע, מאחר שבעת האירוע התקיים מגע פיסי בין המשיב לבין המובילית, וכן היות שהפעולה אשר ביצע המשיב בשעה שנפל הייתה חיונית לנסיעה במובילית, שכן "אי אפשר לנסוע בלי דלק. ואי אפשר לנסוע עם מכסה תא דלק פתוח". בית משפט השלום הוסיף ותיאר בפסק דינו תקנות שונות מתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, המלמדות כי סגירת מיכל הדלק היא פעולה חיונית לנסיעה ולבטיחותה, וזאת "גם אם היא לא חלק פיזי מההליך המיכני של הנסיעה". נקבע עוד כי סגירת מיכל הדלק, וכמוה אף פעולת התדלוק, הן חלק אינטגרלי מהנסיעה במובילית. בית משפט השלום קבע, על-כן, כי המשיב נפגע במסגרת "תאונת דרכים", כהגדרתה בחוק, וכי הוא זכאי לפיצויים אשר הוערכו על-ידי בית משפט השלום בסך של כ-436 אלף ש"ח. 4.

5. המבקשת הגישה לבית המשפט המחוזי ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום, וזאת הן ביחס לקביעותיו בסוגיית החבות, והן ביחס לקביעותיו באשר לגובה הנזק. בין היתר, טענה המבקשת כי הפעולות אשר ביצע המשיב עובר לפילתו מהמובילית אינן באות בגדר "שימוש ברכב מנועי", וכי פסק דינו של בית משפט השלום אינו עולה בקנה אחד עם מגמת הפרשנות המצמצמת הנוהגת בפסיקה בכל הנוגע להוראות חוק הפיצויים. מנגד, סמך המשיב ידיו על פסק דינו של בית משפט השלום וטען, בין השאר, כי סגירת מיכל הדלק מהווה "פעולת

הכנה הכרחית לקראת הנסיעה", בעלת "קשר ישיר" להמשך נסיעה חוקית ובטיחותית במובילית.

יש להתבונן על פעולת סגירת מיכל הדלק כשהנהג ניצב על המובילית, כניסה לתא הנהג והתנעה – כפעולות רציפות בשרשרת אחת שנועדו לאפשר את התחלת הנסיעה, בשונה מהליכה לכוון הרכב, פתיחת מחסום, או פעולת התדלוק עצמה". 6. בפסק דינו מיום 7.3.2021 דחה בית המשפט המחוזי, כאמור, את ערעור המבקשת בסוגיית החבות. בין היתר, נקבע כי אכן התקיימו בפעולות המשיב עובר לתאונה הדרישות המצטברות לשם סיווגן כ"שימוש ברכב מנועי". בתוך כך, נקבע כי המשיב קיים מגע פיסי עם המובילית כאשר שב ועלה עליה לשם סגירת מיכל הדלק; כי סגירת מיכל הדלק היא פעולה חיונית לנסיעה מאחר שחל איסור לנסוע כאשר מכסה מיכל הדלק פתוח; וכי מדובר אף בפעולה אינטגרלית לנסיעה, שכן "

על פסק דין זה נסובה בקשת רשות הערעור שלפנינו.

הבקשה דן

. עוד נטען כי המשיב נפל מהמובילית במהלך פעולת התדלוק, אשר טרם הסתיימה כל עוד מיכל הדלק לא נסגר, וכי בפסיקה נקבע שאין לראות בתדלוק כלי רכב כנמנה עם "מטרות תחבורה", כהגדרתן בחוק הפיצויים. 7. בבקשתה דן שבה המבקשת על טענותיה לפני בית המשפט המחוזי וטוענת כי התאונה אינה באה בגדר "תאונת דרכים" לפי חוק הפיצויים, שכן הפעולה שביצע המשיב עובר לנפילתו אינה מהווה "שימוש ברכב מנועי"

לאחר שאקדח התדלוק הוחזר למקומו, ולפיכך, לטענתו, פעולת התדלוק תמה באותה העת. לשיטתו, יש לראות על-כן בסגירת מכסה מיכל הדלק כפעולה אחרונה לפני תחילת הנסיעה, המהווה שימוש מוכר לפי חוק הפיצויים. לחלופין, המשיב טוען כי הוא ניזוק עקב "טיפול דרך", משום שהכניסה לתחנת הדלק לא הייתה מתוכננת אלא נדרשה נוכח צורך פתאומי בביצוע נסיעה ארוכה, שעבורה לא היה מספיק דלק במיכל המובילית. 8. בתשובתו סומך המשיב את ידיו על פסקי הדין של הערכאות קמא. בתוך כך, המשיב מדגיש כי הוא עלה למובילית

דין והכרעה

כידוע, רשות ערעור ב"גלגול שלישי" תינתן אך במקרים בהם מתעוררת שאלה בעלת חשיבות משפטית או ציבורית החורגת מעניינם הפרטני של הצדדים הישירים להליך (ראו: תקנה 148א לתקנות סדר הדין האזרחי, התשע"ט-2018 (להלן: **התקנות**); וכן ראו: ר"ע 103/82 **חניון חיפה בע"מ נ' מצת אור (הדר חיפה) בע"מ**, פ"ד לו(3) 123 (1982)). 9.

– שאלה אשר טרם נדונה באופן ישיר על-ידי בית משפט זה. יתר על כן, הערכאות הדיוניות נדרשו לא אחת לשאלה האמורה, אך עיון בפסיקותיהן מעלה כי קיים חוסר אחידות במענה שניתן לה. משכך, אני סבורה כי ראוי להעמיד בענייננו הלכה על מכונה, ולכן יש לקבל את בקשת רשות הערעור שלפנינו ולדון בה כאילו ניתנה רשות לערער והוגש ערעור לפי הרשות שניתנה, מכוח תקנה 149(2)(ב) לתקנות. אקדים ואציין כי אני סבורה שדין הערעור להתקבל, וכך אציע לחבריי לעשות, מן הטעמים שיבוארו להלן. 10. בקשת רשות הערעור דנן מעוררת את השאלה האם פעולת התדלוק ברכב (ובתוך כך, סגירת מיכל הדלק לאחר מילוי), באה בגדר המונח "שימוש ברכב מנועי", כהגדרתו בחוק הפיצויים

"שימוש ברכב מנועי" לפי חוק הפיצויים

11. בסעיף 1 לחוק הפיצויים מוגדרת "תאונת דרכים" כ"מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה". על כל אחד מרכיביה של הגדרה זו נכתבו לאורך השנים תילי תילים של הלכות ופרשנויות בפסיקות של בית משפט זה, כמו גם בפסיקות הערכאות הדיוניות, ונדמה כי עוד היד נטויה.

הרכיב הרלוונטי העומד לבחינתנו בבקשת רשות הערעור דנן הוא "שימוש ברכב מנועי", וזה הוגדר בחוק כדלקמן: 12.

"נסיעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידה ממנו, החנייתו, דחיפתו או גרירתו, טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו, לרבות הידרדרות או התהפכות של הרכב או התנתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו תוך כדי נסיעה וכן הינתקות או נפילה כאמור מרכב עומד או חונה, שלא תוך כדי טיפולו של אדם ברכב במסגרת עבודתו ולמעט טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד" (ההדגשות הוספו, י.ו.).

באופן ספציפי, נדרשים אנו לבחון אם פעולת תדלוק המובילית אשר ביצע המשיב עובר לתאונה (ובתוך כך, אף הליכתו על גבי חלקה האחורי של המובילית אל עבר מיכל הדלק לשם סגירתו, לאחר מילוי דלק במיכל) – באה בגדר אחד מן השימושים המוכרים של "נסיעה ברכב", "כניסה לתוכו" או "טיפול-דרך". 13.

מענה על שאלה זו מחייבנו להידרש תחילה להיסטוריה החקיקתית והפרשנית של חוק הפיצויים, עליה עמדתי בהרחבה ברע"א 9136/17 פלוני נ' פלוני, פסקאות 14-20 (4.3.2018) (להלן: **רע"א 9136/17**), וברע"א 8744/18 מדינת ישראל נ' פלוני, פסקאות 14-22 (12.5.2019) (להלן: **רע"א 8744/18**). בתמצית המתחייבת יצוין כי נוסחו הנוכחי של חוק הפיצויים נחקק בשנת 1990 במסגרת תיקון מס' 8 לחוק (חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), התשנ"א-1990 (להלן: **תיקון מס' 8**)), אשר תכליתו הייתה להביא לצמצום הגדרת המונח "תאונת דרכים" המזכה בפיצויים לפי החוק, וזאת על רקע הפרשנות המרחיבה

שניתנה למונח זה בפסיקה עובר לתיקון. בתוך כך, אפוא, כלל תיקון מס' 8 הגדרה מפורטת וקזואיסטית למונח "שימוש ברכב מנועי", כמובא לעיל. 14.

ואולם, נדמה כי בתחילה לא פעל תיקון מס' 8 את פעולתו כדבעי, באשר בתי המשפט שבו והרחיבו את פרשנותם למונח "שימוש ברכב מנועי", תוך שנקבע כי ניתן להכליל בגדר מונח זה מגוון שימושים שונים, ובהם שימושי לוואי הרחוקים מהגדרתו המילולית והטבעית של "שימוש ברכב מנועי" (כהווייתו) (ראו למשל: רע"א 8061/95 **עוזר נ' אררט חברה לביטוח בע"מ**, פ"ד נ(3) 532, 563 (1996); וכן: ע"א 4469/95 **דראושה נ' אררט – חברה לביטוח בע"מ**, פ"ד נ(3) 475, 480 (1996), שם נקבע כי "הדרך הפרשנית הראויה הינה למצות את הפוטנציאל הפרשני הטמון ברשימה שקבע החוק... הדיבור 'נסיעה ברכב' הוא בעל רמת הפשטה גבוהה למדיי, באופן שניתן לכלול בחובו מצבים רבים... בלי שהם יופיעו בפירוט הקזואיסטי של ההגדרה"). כל זאת, עד לפסק דינו של בית משפט זה ברע"א 9084/05 **אג"ד בע"מ נ' ינטל** (29.10.2007). 15.

פסק הדין בעניין **ינטל** מהווה נקודת מפנה בפרשנות המונח "שימוש ברכב מנועי", שכן בגדרו נקבע כי הגדרתו העדכנית של "שימוש ברכב מנועי" בחוק הפיצויים היא רשימה סגורה, וכי אין עוד מקום לכלול בהגדרה זו שימושי לוואי אשר אינם מנויים בה. כלשונו של המשנה לנשיאה **א' ריבלין**, "ההבחנה בין 'שימוש עיקרי' ל'שימוש לוואי' שנועדה להרחיב את הגדרת 'השימוש ברכב' שוב אין לה נפקות, שכן ההבחנה הברורה היום היא בין דרכי שימוש הכלולות ברשימה הסגורה של 'דרכי השימוש בחוק לבין אלה שאינן בה'" (שם, בפסקה 7; וכן ראו: רע"א 9136/17, בפסקה 18; רע"א 8744/18, בפסקה 19 והאסמכתאות המופיעות שם). עוד נכתב בהקשר זה כי: 16.

"עמדה זו, הרואה ברשימת השימושים שבהגדרת המשנה רשימה סגורה, עולה בקנה אחד עם לשון החוק ועם תכליתו. החוק מנוסח בצורה קזואיסטית אשר אינה מקימה על-פי לשונה אפשרות להכיר באירועים שאינם נופלים למקרים המוזכרים בה במפורש כ-'שימוש ברכב מנועי'. בחינה של ההיסטוריה החקיקתית מעלה אף היא כי כוונת המחוקק הייתה ליצור רשימה סגורה של דרכי שימוש... תפיסת דרכי השימוש בהגדרת המשנה כרשימה סגורה מאיינת את האפשרות לקבוע כי שימושים נוספים, שאינם מוזכרים ברשימה... יבואו בגדר 'תאונת דרכים' לפי מבחן כוללני כזה או אחר..." (ראו: רע"א 5099/08 **נביל נ' הדר חברה לביטוח בע"מ**, פסקה 5 (4.2.2009)).

בנוסף, צוין בעניין **ינטל** כי יש להישמר מפני הרחבת המונח "שימוש ברכב מנועי", וכי שומה לפרשו לנוכח משמעותם הטבעית והיומיומית של השימושים המוזכרים המנויים בחוק לשם הגשמת תכליתו של תיקון מס' 8 כאמור (עניין **ינטל**, בפסקה 8; וכן ראו: עניין **נביל**, בפסקה 13; רע"א 883/11 **אריה חברה לביטוח בע"מ נ' מוחמד**, פסקה 9 (22.5.2011); רע"א 9136/17, בפסקאות 18-19). 17.

"נסיעה" ברכב ו"כניסה" לתוכו – המסגרת הנורמטיבית

על רקע ההקדמה האמורה, נבחן אפוא את השאלה המונחת לפתחנו – האם פעולת התדלוק באה בהגדרת המונח "שימוש ברכב מנועי"? 18.

על מנת להשיב על שאלה זו אנו נדרשים לפרשנות השימושים הנדונים בענייננו, ונפתח ב"נסיעה" ברכב וב"כניסה" לתוכו. אשר ל"נסיעה", נקבע זה מכבר בעניין **ינטל** כי זו כוללת אך פעולות המקיימות את שני התנאים המצטברים הבאים: 19.

האחד, כי מדובר בפעולות **החיוניות במובן הפיסי** לשם הנסיעה, וזאת להבדיל מפעולות הנדרשות מכוח הדין וכיוצא באלה. כך למשל, נקבע בעניין **ינטל** כי אין בסריקה ביטחונית המבוצעת לפני תחילת הנסיעה באוטובוס כדי לענות על הגדרת "נסיעה", בין היתר, מאחר שאין בה נחיצות **פיסית** לשם תחילת הנסיעה, וזאת אף אם הסריקה נדרשת על-פי דין, ובמובן זה היא חיונית לנסיעה במישור **החוקי** (ראו: שם, בפסקאות 7-8).

התנאי השני להגדרתה של פעולה כ"נסיעה", הוא כי פעולה זו תהא **חלק טבעי ואינטגרלי** מן הנסיעה עצמה. זאת, על מנת להוציא מגדר חוק הפיזיים פעולות כגון הליכה לכיוון הרכב, הרמת מחסום או הסרת מכשול המונע מן הרכב להתקדם בדרכו, שהן אמנם חיוניות במובן הפיסי לשם הנסיעה ברכב, אך אינן מהוות חלק אינטגרלי מפעולת הנסיעה עצמה (ראו למשל: עניין **ינטל**, בפסקה 7; ע"א (מחוזי חי') 08/242 **אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' שביט**, פסקאות 17 ו-22 לחוות דעתי (13.11.2008); וכן ראו לעניין הגדרתה של "נסיעה" ברכב מנועי: - רע"א 8744/18, בפסקאות 20-22).

על יסוד ההגדרה המתוארת של "נסיעה", הותוותה בפסיקה אף הגדרתן של "כניסה" לתוך הרכב ו"ירידה" הימנו. כך נקבעו שני מבחנים לבחינתה של פעולה – אם היא מהווה "כניסה" או "ירידה", אם לאו. המבחן הראשון הוא **מבחן טכני**, בגדרו יש לבדוק אם בעת התאונה היה הניזוק בגדרי "מתחם השימוש ברכב", אשר ראשיתו במגע בין הניזוק ובין הרכב וסופו בירידה מהרכב ורכישת עמידה יציבה מחוצה לו (יוער כי המתחם כולל אף את פתיחת דלת הרכב וסגירתה). אם הניזוק אכן בא בגדרי מתחם זה, יש להמשיך ולבחון את הפעולה הנדונה **על-פי המבחן המהותי**, הכולל את שני התנאים אשר נקבעו, כאמור, בעניין **ינטל** לשם הגדרתה של "נסיעה". בהתאם נקבע, אפוא, כי יש לבחון אם הפעולה הנדונה **חיונית במובן הפיסי** לשם הכניסה אל הרכב או הירידה ממנו, ואם היא מהווה **חלק טבעי ואינטגרלי** מפעולת הכניסה או הירידה (ראו: רע"א 8744/18 בפסקה 23). 20.

על רקע זה נקבע, למשל, כי הוצאת מטען אישי ממושב הרכב האחורי לא תחשב כשימוש מוכר מסוג "ירידה" מן הרכב, בין היתר, "היות שהוצאתו של מטען מן הרכב אינה חיונית במובן

ה'פיסי' לצורך השלמת הירידה ממנו, היינו, לצורך יציאה ממושב הנהג ועמידה יציבה על הקרקע שמחוצה לו" (ראו שם, בפסקה 28). הדברים יפים, כמובן, בשינויים המחויבים, אף בכל הנוגע להגדרתה של "כניסה" לרכב. 21.

סגירת מיכל דלק כחלק מפעולת התדלוק

בטרם שנבחן את השאלה האם פעולת התדלוק באה בגדר המונח "שימוש ברכב מנועי" לאור ההלכות הנזכרות, אציין כי אין בידי לקבל את טענת המשיב בתשובתו לבקשה, שלפיה יש להבחין בין פעולת התדלוק עצמה ובין סגירת מיכל הדלק, אשר כזכור, בוצעה על-ידו לאחר שסיים למלא את מיכל הדלק ועלה על חלקה האחורי של המובילית כדי לסגור את מכסה המיכל. כאמור, המשיב טוען כי סגירת מיכל הדלק אינה מהווה חלק מפעולת תדלוק המובילית, אלא מסמלת את תחילת הנסיעה בה. ואולם, להבחנה זו אין כל בסיס, שכן סגירת מיכל הדלק היא חלק בלתי נפרד מפעולת התדלוק – אשר ראשיתה בפתיחת מיכל הדלק, המשכה בהוצאת אקדח התדלוק ממקומו ובמילוי המיכל בדלק, וסיומה, מטבע הדברים, בהשבת האקדח לכנו ובסגירת מכסהו של מיכל הדלק. כל הבחנה בין חלקיה האמורים של פעולת התדלוק תהא מלאכותית, ותביא להגדרה מצומצמת מידי של פעולת התדלוק, באופן שאינו משקף כיאות את מהות הדברים. 22.

האם פעולת התדלוק באה בגדר "נסיעה" ברכב ו"כניסה" לתוכו

יישום ההלכות והמבחנים המתוארים לעיל מוביל לכלל מסקנה כי פעולת התדלוק איננה באה בגדר "נסיעה" ברכב או "כניסה" לתוכו, וזאת אף אם אצא מנקודת הנחה כי פעולה זו עשויה לקיים את המבחן הטכני של "מתחם השימוש ברכב" כאמור, במקרים בהם מתקיים מגע פיסי בין הניזוק ובין הרכב בעת התאונה. כמו כן, יצוין כי נראה שאין חולק על כך שתדלוק היא פעולה חיונית במובן הפיסי לשם הנסיעה ברכב, ומשכך עונה אף על תנאי החיוניות המהותי. 24.

יחד עם זאת, אני סבורה כי פעולת התדלוק אינה צולחת את התנאי המהותי השני, שלפיו נדרשת הפעולה הנדונה להיות **חלק טבעי ואינטגרלי** מן ה"כניסה" אל הרכב או ה"נסיעה" בו. אמת נכון הדבר, כי פעולת התדלוק קשורה בקשר קרוב והדוק לנסיעה ברכב, שכן היא נועדה לאפשר את פעולת הנסיעה. ברם, "ברי כי לא כל פעולה הקשורה, בקשר רחוק או קרוב, לנסיעה ברכב תיחשב 'נסיעה' על פי ההגדרה" (ראו: עניין **נביל**, בפסקה 6). הלכה למעשה, עסקינן בפעולה **נפרדת** אשר אינה חלק מן הנסיעה עצמה, ואף אינה חלק מהכניסה. זאת, בין היתר, מאחר שהיא מתרחשת מחוץ לרכב, לאחר עצירתו בתחנת הדלק, בעוד שהרכב חונה, ובמרבית המקרים, מנועו אף דומם (על הוצאתה של חניה במקום מותר מגדרי "שימוש ברכב מנועי" (להבדיל מהחניית הרכב, המהווה "שימוש ברכב מנועי" או מ"פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו" הנמנית עם החזקות המרבות להגדרת "תאונת דרכים") במסגרת תיקון מס' 8, ראו: אליעזר ריבלין **תאונת הדרכים** 219-217 (מהדורה חמישית, 2020), וכן ראו

דבריו שם, בעמוד 220, לפיהם אך התנעת הרכב מסמלת את סיום החניה ואת תחילת הנסיעה. ליישום דברים אלה על סיווג פעולת התדלוק, ראו ת"א (שלום ראשל"צ) 08/2356 **אזימוב נ' ביטוח חקלאי חברה לבטוח בע"מ**, פסקאות 11-14 (30.5.2010) (כב' השופטת מ' עמית-אניסמן)). 25.

לנוכח כל האמור, איני סבורה כי פעולת התדלוק, על כל פעולות המשנה שהיא כוללת, באה בגדר המונח "שימוש ברכב מנועי" כהגדרתו בחוק. היינו, משעה שאדם יוצא ממכוניתו בתחנת הדלק ומתייצב על הקרקע (ובכך סיים את פעולת הירידה מהרכב), ועד לשלב שבו הוא מתחיל בפעולה הפיזית של כניסה לרכבו לאחר שסיים את פעולת התדלוק – אין לראות את פעולותיו לשם תדלוק המכונית כ"שימוש ברכב מנועי". 26.

בהקשר זה אציין כי מסקנתי זו אף עולה בקנה אחד עם תכליתו האמורה של תיקון מס' 8 "להחזיר במידת האפשר את המושג 'תאונות דרכים' למשמעותו הפשוטה והיומיומית בעיני הציבור. לאמור, פגיעות המתרחשות החל מן העלייה אל הרכב בתחילת הנסיעה ועד לירידה ממנו בסיומה" (ראו עניין **נביל**, בפסקה 13). במבוכי ופיתולי הפרשנויות האופפות את חוק הפיצויים, דומה כי נשתכחה מאתנו, המשפטים, משמעותם היומיומית והברורה של מינוחים מובנים השגורים על שפתי רבים. נדמה, אפוא, את תשובתו של אדם מן היישוב למשמעות המונחים "נסיעה" ו"כניסה", ונראה כי זו תהא ברורה: תדלוק או סגירת מיכל הדלק – אינם נסיעה ברכב ואף אינם כניסה לתוכו. 27.

ואכן, לא אחת נקבע בפסיקת הערכאות הדיוניות כי תדלוק רכב אינו בא בגדר "נסיעה" ברכב או "כניסה" לתוכו (ראו: ע"א (מחוזי מרכז) 4805-04-08 **סעד נ' פרץ**, פסקה 5(ו) (31.3.2009) (כב' השופטים א' ש' שילה, מ' נד"ב ו-א' דודקביץ); עניין **אזימוב**, בפסקאות 11-12; ת"א (שלום חי') 11-11-29986 **נג'ם נ' עלי**, פסקה 9 (11.7.2013) (כב' השופטת ע' חן-ברק); ת"א (שלום י-ם) 12-06-32084 **גברא נ' מנורה חברה לביטוח בע"מ**, פסקה 8 (1.9.2015) (כב' השופט ע' עאסי); והשוו לעניין "ירידה" מרכב: ת"א (שלום ת"א) 20-06-57384 **פלונית נ' הפניקס חברה לביטוח בע"מ**, פסקה 11 (17.1.2021) (כב' השופטת א' מור-אל; להלן: ת"א 20-06-57384); וכן השוו עוד: ת"א (שלום ראשל"צ) 15-09-18185 **פלונית נ' שירביט חב' לביטוח בע"מ**, פסקה 13 (15.10.2016) (כב' השופט ג' שני; להלן: **עניין שירביט**); ריבלין, בעמוד 242 (בסמוך לה"ש 300)). מעניין להוסיף בהקשר זה, כי הלכה למעשה, מרבית פסקי הדין העוסקים בסיווג של פעולת תדלוק בחנו אך אם פעולה זו באה בגדר השימוש המוכר של "טיפול דרך" (ראו להלן בפסקה 37), ונראה כי התפיסה הרווחת היא כי שימושי ה"נסיעה" וה"כניסה" כלל אינם רלוונטיים בנדון. 28.

– על כל רכיביה – אינה באה בגדר "נסיעה" ברכב או "כניסה" לתוכו, נשוב לנסיבותיו הקונקרטיים של המקרה דנן. מן התיאור העובדתי המובא לעיל עולה כי עובר לתחילת התדלוק, המשיב סיים את נסיעתו במובילית ואף השלים את ירידתו ממנה (ראו והשוו: עניין **נג'ם**, בפסקה

9; עניין **גברא**, בפסקה 8; ת"א 57384-06-20, בפסקה 11). או אז פנה המשיב לבצע את פעולת התדלוק עצמה, אשר עתידה הייתה להימשך, כאמור לעיל, עד לסגירת מיכל הדלק של המובילית. עוד בדרכו אל מיכל הדלק, היינו, בטרם החל שלב ה"כניסה" אל המובילית או ה"נסיעה" בה כמובנה על-פי הפסיקה כאמור, נפל המשיב מן המובילית. לפיכך, אין לראות בנזקו של המשיב כנזק אשר נגרם בעקבות "שימוש ברכב מנועי", ולכן התאונה אינה באה בגדר "תאונת דרכים" המזכה בפיצויים לפי החוק. 29. משבאנו, אם כן, לכלל מסקנה כי פעולת התדלוק

[אע"פ במאמר מוסגר כי איני שותפה לעמדה שהובעה בפסק דינו של בית המשפט המחוזי, לפיה מיקום מיכל הדלק (בצדו של הרכב או על גביו) מהווה קריטריון רלוונטי לסיווג פעולת התדלוק לפי חוק הפיצויים. כשלעצמי, אני סבורה כי שומה עלינו לבחון את **מהות** הפעולות הנדונות ואת התאמתן לשימושים המוכרים המנויים בחוק הפיצויים, לאור תכלית החוק ופרשנותו הענפה בפסיקה, וזאת במנותק מהבחנות טכניות רנדומליות במבנה הרכבים הנדונים].

סגירת מיכל דלק כפעולה עצמאית

למעלה מן הצורך, ועל מנת שלא יצא הפסק חסר, אוסיף כי אף אם נבחין בין פעולת התדלוק ובין סגירת מיכל הדלק, כפי שטען, כאמור, המשיב, וכפי שקבעו הערכאות הדיוניות, הרי שפעולת הסגירה, כשלעצמה, בוודאי אינה באה בהגדרת "נסיעה" או "כניסה" לפי חוק הפיצויים. זאת, מאחר שפעולה זו אינה **חיונית במובן הפיסי** לשם הנסיעה ברכב או הכניסה לתוכו. 30.

פעולת סגירתו של מיכל דלק דומה במהותה, שלא לומר זהה, לקשירת מטען על גבי משאית **לקראת תחילת הנסיעה** – פעולה אשר סיווגה נדון במסגרת פסק הדין בעניין **נביל**. באותו עניין קבע בית משפט זה כי קשירת מטען על גבי משאית לקראת הנסיעה אינה מהווה חלק מן השימוש המוכר של "נסיעה" ברכב, בעיקרו של דבר, מכיוון שקשירת מטען אינה חיונית במובן הפיסי על מנת לאפשר את הנסיעה ברכב. כך כתב שם המשנה לנשיאה **א' ריבלין**: 31.

"אכן, פרשנות המונח 'נסיעה ברכב' הורחבה בפסיקה ונקבע כי היא חורגת מפעולת הנסיעה הפיסית ברכב, אך נראה כי המקרים הנופלים בגדריה חייבים להיות קשורים קשר ממשי לנסיעה בפועל. ודוק: הקשר צריך שיהא לפעולת הנסיעה עצמה, ולא רק לתוצאותיה. התנעת מנועו של הרכב היא חלק מן הנסיעה. בין הפעלתו של המנוע לבין תזוזת גלגלי הרכב על הכביש מפריד אך שחרור הבלם או שלוב הילוך למהלך תנועה. הפעלת המנוע היא גם תנאי פיסי לנסיעה; ללא התנעת הרכב לא יוכל הרכב לזוז ממקומו. לעומת זאת, **קשירת המטען אין בה כדי לשמש חסם פיסי המונע מהרכב להתחיל בנסיעה**" (שם, בפסקה 8; ההדגשה הוספה, י.ו.).

ואמנם, במקרה שלפנינו, קבעו הערכאות קמא כי פעולת סגירתו של מיכל הדלק היא חיונית לנסיעה במובילית, שכן "אי אפשר לנסוע עם מכסה תא דלק פתוח" (ראו פסקה 64 לפסק דינו של בית משפט השלום), או מן הטעם ש"חל איסור לנהוג ברכב כשמכסה תא הדלק שלו פתוח" (ראו פסקה 14 לפסק דינו של בית המשפט המחוזי; וכן ראו הוראות הדין המנויות בפסקה 66 לפסק דינו של בית משפט השלום). ואולם, כמבואר לעיל, יש להבחין בין חיוניותה **הפיסית** של הפעולה הנבחנת לשם הכניסה לרכב או הנסיעה בו, ובין נחיצותה מטעמים פונקציונליים (כגון שמירה על המטען שעל גבי הרכב ועל הדלק שמולא במיכל) או מטעמי בטיחות הנסיעה ברכב וחוקיותה (ראו: עניין **ינטל**, בפסקאות 7-8). משכך, בעוד שיש ממש בקביעות הערכאות קמא לפיהן סגירת מיכל הדלק נחוצה למען נסיעה רציפה, בטוחה וחוקית במובילית, הרי שברר כי **במובן הפיסי**, אין מניעה להיכנס אל המובילית ולנסוע בה כאשר מיכל הדלק עודנו פתוח. 32.

עוד יוער כי בית המשפט המחוזי סמך את קביעתו בדבר חיוניותה של סגירת מיכל הדלק לנסיעה במובילית, על פסק דינו של בית משפט זה בע"א 6936/11 **המגן חברה לביטוח בע"מ נ' פלוני** (17.3.2014), שבו נקבע כי טיפוס על מכולה המחוברת למשאית לשם מתיחת הברזנט אשר כיסה אותה מהווה שימוש מוכר מסוג "כניסה" לרכב מנועי. באותו עניין נקבע אמנם כי פעולת כיסוי המטען "נועדה לשם הכנת המשאית לקראת הנסיעה", אך זאת ביחס לבחינת התקיימותה של **מטרה תחבורתית** לשימוש המוכר הנדון. מכל מקום, פסק דין זה אינו כולל יישום של המבחנים המהותיים אשר נקבעו לשם הגדרת "נסיעה" בעניין **ינטל**, ואף הוחלו לאחר מכן על הגדרת "כניסה" ו"ירידה" במסגרת פסק הדין ברע"א 8744/18, ומשכך אין ללמוד ממנו לענייננו. 33.

אליה, כהגדרתם של שימושים אלה בחוק הפיצויים. זאת, בין אם תיבחן סגירת מיכל הדלק כחלק בלתי נפרד מפעולת התדלוק, ובין אם תיבחן כשלעצמה. 34. הנה כי כן, אני סבורה כי לא היה מקום לקבוע כי הליכה על גבי המובילית לשם סגירת מיכל הדלק מהווה "שימוש ברכב מנועי" מסוג "נסיעה" במובילית או "כניסה"

"טיפול דרך"

35. משבאתי לכלל מסקנה כי פעולת התדלוק אינה באה בגדר "נסיעה" ברכב מנועי או "כניסה" לתוכו, אפנה לבחון אם למרות זאת ניתן לראות בפעולה זו משום "שימוש ברכב מנועי" מסוג של "טיפול דרך", כטענת המשיב בתשובתו. אציין כבר עתה כי יש להשיב אף על שאלה זו בשלילה.

נביל הנזכר לעיל, כמו גם ברע"א 372/10 **הראל חברה לביטוח בע"מ נ' ספנייב** (16.6.2010), קבע בית משפט זה ארבעה תנאים לשם סיווגה של פעולה כ"טיפול דרך" לפי חוק הפיצויים, ואלו הם: (1) הפעולה הנדונה בוצעה ברכב או באחד מרכיביו; (2) הפעולה נעשתה בדרך; (3) הפעולה **נדרשה עקב אירוע פתאומי**; (4) מדובר בפעולה שאיננה טיפול מורכב ברכב הנעשה

ככלל על-ידי איש מקצוע (ראו: עניין **נביל**, בפסקאות 13-14; וכן ראו: עניין **ספנייב**, בפסקה 7).
36. בעניין

הערכאות הדיוניות עסקו לא אחת בשאלה אם תאונה המתרחשת במהלך תדלוק עשויה לעלות כדי "תאונת דרכים" אשר נגרמה עקב שימוש מוכר של "טיפול דרך", כהגדרתו בחוק הפיצויים. ברובם המוחלט של המקרים השיבו בתי המשפט לשאלה זו בשלילה, וזאת ככלל, בשל העובדה שפעולת התדלוק היא פעולה שגרתית, אשר לא מקיימת את התנאי לפיו הפעולה נדרשה בעקבות **אירוע פתאומי** (ראו, מיני רבים: עניין **אזימוב**, בפסקה 17; עניין **נג'ם**, בפסקה 8; ת"א (שלום נת') 8541-05-12 **גרינברג נ' דלק חברת הדלק הישראלית בע"מ**, פסקה 8 (17.2.2015) (כב' השופטת ח' שניצר-זאגא); עניין **שירביט**, בפסקה 9). ניתן למצוא אך מקרים בודדים בהם הכריעו הערכאות הדיוניות כי תדלוק אכן מהווה "טיפול דרך" לפי החוק (ראו: ת"א (שלום נת') 53215/08 **טל נ' כלל חברה לביטוח בע"מ** (27.7.2011) (כב' השופט א' קידר); ת"א (שלום ראשל"צ) 19663-09-13 **נעים נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בע"מ** (13.5.2014) (כב' השופטת א' סורוקר)). 37.

38. כך, כמות הדלק במיכל משתקפת, ככלל, במד הדלק המצוי לנגד עיני הנהג, ולכן לא ניתן לומר כי מחסור שגרתי בדלק, המחייב תדלוק, הוא משום מצב המתגלה באופן פתאומי ודורש טיפול בלתי צפוי (ראו למשל: עניין **שירביט**, בפסקאות 10-12). זאת, אף אם יעד הנסיעה משתנה באופן בלתי צפוי, כפי שטוען המשיב בעניינו. ואכן, אף אני סבורה, כמרביית הפסיקה בערכאות הדיוניות, כי יישום התנאים שנקבעו להגדרתה של פעולה כ"טיפול דרך" לפי החוק, מוביל לכלל מסקנה ברורה שלפיה תדלוק שגרתי של רכב אינו עולה כדי "טיפול דרך", באשר לא מתקיימת בו דרישת הפתאומיות, אשר פורשה בפסיקה כנוגעת ל"טיפולים בלתי צפויים שנתעורר הצורך בהם במהלך הנסיעה ולשם המשכתה" (ראו: עניין **ינטל**, בפסקה 9, המוזכר ומיושם אף בעניין **נביל**, בפסקאות 13-14).

39. אשר על כן, אני סבורה כי אין לראות בתדלוק המובילית, וממילא אף לא בסגירת מיכל הדלק בסיום התדלוק, משום "טיפול דרך" כהגדרתו בחוק הפיצויים.

סוף דבר

, ולקבוע כי המשיב לא ניזוק עקב "שימוש ברכב מנועי", כהגדרתו בחוק הפיצויים, ומשכך אינו בא בגדר "תאונת דרכים" כהגדרתה בסעיף 1 לחוק, ועל כן אינו זכאי לפיצוי מכוח החוק. 40. נוכח כל האמור לעיל, אציע לחבריי לקבל את הערעור, לבטל את פסקי הדין של הערכאות קמא

עוד אציע כי בנסיבות העניין, לא ייעשה צו להוצאות.

ש ו פ ט ת

השופט י' עמית:

אני מסכים.

ש ו פ ט

השופט ד' מינץ:

אני מסכים.

ש ו פ ט

הוחלט כאמור בפסק דינה של השופטת י' וילנר.

כ"ז בחשון התשפ"ב (2.11.2021). ניתן היום,

ש ו פ ט ת

ש ו פ ט

ש ו פ ט