

בית המשפט העליון  
בג"ץ 6917/17  
ול שלומית אסל בר לביא נ. מדינת ישראל - המפקח  
תאריך הגשה: 06/09/17

בבית המשפט העליון בירושלים  
בשבתו כבית המשפט הגבוה לצדק

בעניין:

שלומית אסל בר לביא, עו"ד ת.ז. 037710985  
ע"י ב"כ עוה"ד ישראל אסל  
מרחי זיבוטינסקי 7 (מגדל משח אביב) רמת גן 52520  
טל: 03-5756030; פקס: 03-5756031  
דוא"ל: assallaw@zahav.net.il

העותרת:

- נ ג ד -

המשיבים: 1. מדינת ישראל - המפקח על הביטוח באגף שוק ההון הביטוח

והחיסכון במשרד האוצר

2. מדינת ישראל - משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

3. מדינת ישראל - משרד המשפטים

המשיבים 1-3 באמצעות פרקליטות המדינה  
רחי צלאח א-דין 31, ירושלים.

4. "הפול" המאגר הישראלי לביטוחי רכב  
מרחי האצ"ל 1 ראשון לציון

5. קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים  
מדרך מנחם בגין 23 תל אביב



## עתירה למתן צו על תנאי

1. לעתירה זו ישנה חשיבות ציבורית רבה ועניינה החלטתם של המשיבים 1-3 (להלן: "המשיבים ו/או המדינה") שלא להנפיק פוליסות ביטוח חובה בהתאם לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], תש"ל-1970 (להלן: "הפקודה") לאופניים וקורקינטים חשמליים (להלן: "הכלים החשמליים").
2. העדר האפשרות לרכוש ביטוח חובה לכלים החשמליים גורם לכך שמשתמשים בכלים חשמליים, שנגרמו להם נזקי גוף בתאונות דרכים נתקלים בקשיים רבים לקבל פיצויי מכוח חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים תשל"ה-1975 (להלן: "חוק הפלת"ד או החוק").
3. זאת ועוד, העדר האפשרות לבטח כלים חשמליים, בשילוב האחריות המוטלת על נוהג ברכב מכוח סעיף 2 לחוק חושפת את המשתמשים בכלים החשמליים או בעליהם כמתירי שימוש לתביעות חזרה של המשיבה 5, כאשר תטענה היא שהשתמשו ו/או התירו שימוש בכלי חשמלי ללא ביטוח חובה וזאת בהתעלמות מעצם העובדה שהמשיבים לא מאפשרים לרכוש ביטוח חובה לכלי חשמלי.

4. נוכח המצב הקיים, החליטה העותרת שלא לקחת סיכון וביקשה לרכוש ביטוח חובה לאופניים חשמליים, מתברר שלא קיימת אפשרות לרכוש ביטוח חובה אפילו אצל המשיב .4
5. מידי יום קורות תאונות רבות בין כלים חשמליים לרכבים מנועיים, רוכבים נהרגים, נפגעים באורח אנוש וקשה ובמקרים רבים נותרים ללא כיסוי ביטוחי.
6. מבוקש לקבוע דיון דחוף בעתירה שעוסקת הלכה למעשה בדיני נפשות.

### הצווים המבוקשים:

7. בית המשפט הנכבד מתבקש ליתן צווים על תנאי כדלקמן:
- א. מבוקש ליתן צו על תנאי, המופנה למשיבים לבוא וליתן טעם מדוע לא יקבע תעריפי ביטוח חובה לכלים החשמליים ויורה למשיב 4 למכור פוליסות ביטוח חובה לציבור המשתמשים בכלים החשמליים.
- ב. מבוקש ליתן צו על תנאי המופנה למשיבים לבוא וליתן טעם, מדוע לא יפעל להוסיף את הכלים החשמליים למרשם הרכבים במשרד הרישוי, ינפיק להם לוחיות רישוי, רישיון רכב, מנגנון העברת בעלות ויאפשר למשיב 4 גישה לבסיס נתונים לצורך עריכת ביטוח.
- ג. בשים לב לכך שכיסוי ביטוחי מותנה בקיום רישיון נהיגה בתוקף, מבוקש ליתן צו על תנאי המופנה למשיבים לבוא וליתן טעם מדוע לא יפעל להנפיק רישיונות נהיגה מיוחדים למשתמשים בכלים החשמליים שאינם מחזיקים כלל ברישיון נהיגה.
- ד. ככול שהמדינה תודיע על כוונתה לאפשר מכירת ביטוח חובה לכלים חשמליים. מתבקש בית המשפט הנכבד לקבוע "מועד קובע" אשר רק לאחריו יראו את המשתמשים בכלים החשמליים כמשתמשים ברכב מנועי משום שרק במועד הקובע עמדה בפניהם האפשרות לרכוש ביטוח חובה. (למנגנון דומה ראה ע"א 1324/07 ליאור המר נ' פרופ' עמי עמית ואח')

## זהות הצדדים

8. העותרת עורכת דין במקצועה, עוסקת בייצוג נפגעי תאונות דרכים, העותרת אזרחית שומרת חוק וברשותה אופניים חשמליים.

9. לעותרת התברר שעמדת המדינה לפיה אין צורך בביטוח חובה לכלים חשמליים מוטלת בספק ואינה מקובלת על חלק מחברות הביטוח בישראל.

10. הלכה למעשה, תרף קביעה זו של המדינה חלק מחברות הביטוח טוענות ההיפך. לטענתם, הכלים החשמליים הינם כלי רכב מנועי המחויב בעריכת ביטוח חובה. פועל יוצא מכך מסרבות חברות אלו לפצות משתמשים בכלים חשמליים שנפגעו בגופם בתאונה שבה היה מעורב רכב המבוטח על ידם.

11. ביום 16.8.17 ניתן פסק דין של כב' השי' אלדד נבו בת.א. 43305-07-16 (שלום כפר סבא) פלוני נ' ביטוח ישיר (להלן: "עניין פלוני") שהגדיל מאוד את הספק, ואת אי הודאות, בית המשפט קבע שאופניים חשמליים הם "כלי רכב מנוע" כמשמעות מונח זה בחוק הפלתי"ד ועל כן יש לבטחם בביטוח חובה.

**מצ"ב עותק מפסק הדין מסומן כנספח א'**

12. נוכח המצב הקיים, החליטה העותרת שאין היא מוכנה לקחת כל סיכון שתיפגע חלילה, ואם "יש ספק אז אין ספק" לכן החליטה לרכוש ביטוח חובה לאופניים החשמליים.

13. העותרת פנתה לסוכן ביטוח וביקשה לברר האם ניתן לרכוש ביטוח חובה לאופניים חשמליים, נמסר לה כי אין בנמצא חברת ביטוח אחת המוכרת ביטוח חובה לאופניים חשמליים.

14. העותרת לא ויתרה פנתה למוקד מכירת ביטוח של המשיב 4 לבדוק את האפשרות לרכוש ביטוח לאופניים חשמליים. במוקד השיבו לעותרת שאינם מוכרים ביטוח חובה לאופניים חשמליים, קורקינטים וקלנועיות. המשיב 4 הפנה את העותרת למפקחת על הביטוח. **מצ"ב תמליל של השיחה שנערכה עם "הפול" ביום 29.8.17 מסומן כנספח ב'**

15. בשיחה זו עם המשיב 4 התברר שהוא מתחמק מתובתו למכור גם פוליסות ביטוח חובה לקלנועית למרות שנקבע ע"י המשיב 1 תעריף ביטוח לכלי זה ומכירת ביטוח זה אושרה על ידו.

16. המשיב 1, הינו המפקח על הביטוח, אשר אמון על פיקוח ואסדרה של כל נושא פוליסות ביטוח החובה לרכב מנועי וקביעת תעריפי הביטוח.
17. תקנות ביטוח רכב מנועי (הסדר ביטוח שיורי ומנגנון לקביעת התעריף), תשס"א-2001 (להלן: "תקנות הביטוח") קובעות כי המשיב 1 הוא הרשות המוסמכת לקבוע תעריפי ביטוח חובה לכלי רכב מנועיים.
18. מכוח סמכותו מוסמך המשיב 1 לכפות על המשיב 4 למכור פוליסות ביטוח חובה לכלים מיוחדים.
19. ביום 7.1.16 הוציא המשיב 1 "תיקון הוראות החוזר המאוחד בענף ביטוח רכב חובה" (להלן: "החוזר") מעיון בחוזר עולה שהמשיב 1 קבע תעריפים לביטוח חובה של "רכב מיוחד" כמו קלנוע, קלנועית, רבנוע, רכינוע/סגווי, עגלת גולף, רכבת שעשועים, גורר מטוסים.  
מצ"ב עותק מהחוזר מסומן כנספח ג'
20. לעומת זאת בכל הקשור לכלים החשמליים אין כל התייחסות בחוזר, המשיב 1 החליט שלא להפעיל את סמכותו החוקית לקבוע תעריפי ביטוח ולהורות על מכירת פוליסות לכלים אלו.
21. לאחר עיון בחוזר מיד עלתה השאלה, מדוע יש ביטוח לרכינע אך לקורקינט או אופניים אין? התשובה לכך כנראה נעוצה במספר הכלים הקיימים בשוק. כל הכלים המיוחדים שנקבע שניתן לבטח מספרם מצומצם בין עשרות לאלפים בודדים. לעומת זאת, בכבישי הערים יש כבר מעל למאה אלף כלים חשמליים.
22. אין זה מקרה שמאה אלף הכלים החשמליים לא קיבלו כיסוי ביטוחי, הסיבה לכך היא שהטיפול של המשיב 1 בעניין ביטוח החובה לכלים החשמליים נעשה באיחור, לאחר שהסוסים ברחו מהאורווה, והארץ הוצפה בכלים שלא נרשמו במרשם מסודר. בהעדר מרשם המאפשר זיהוי של הבעלים לא ניתן לערוך ביטוח חובה.
23. המשיב 1 מצא דרך קלה לחלץ את עצמו מהבעיה אליה נקלע ופשוט החליט לקבוע שהכלים החשמליים אינם רכב מנועי ואין חובה לבטחם.
24. לעומת זאת קלנועית, שביחס אליה נקבע באופן ברור בפסיקת בית המשפט שהיא סוג של עגלת נכים, שאין צורך לבטחה, קבע המשיב 1 בחוזר את עלות הפרמיה וחורה למשיב 4 למכור פוליסה לכלי זה.
25. מחובתו של המשיב 1 לדאוג להתאמה במובן זו שכל כלי שהינו רכב מנועי כהגדרת מונח זה בחוק הפלתי"ד יהיה לו פתרון ביטוחי, לא יתכן מצב שכלי מסוים יוגדר ע"י בית

המשפט כרכב מנועי המחוייב בביטוח אך בפועל לא ניתן לרכוש עבורו ביטוח. זה בדיוק מה שקורה כעת עם הכלים החשמליים דבר שמעולם לא היה כמותו.  
26. בסיכום דיון מיום 14.8.14 בנושא אופניים חשמליים שהתקיים במשרד התחבורה כך פטר המשיב 1 את עצמו מהצורך לעשות ביטוח :

א. סוגיית הביטוח קיבלה מענה יחסית מלא בכך שנקבע שהאופניים יעברו לכביש. במצב דברים זה, עיקר הנפגעים יהיו מכלי רכב, כאשר לרכבים יש ביטוח שמכסה את הנפגע. מצייין כי הביטוח לא בהכרח מכסה תאונות במקרה בו עוברים על החוק. בהתאם לכך רוכבי אופניים שישעו על המדרכה לא יהיה להם כיסוי ביטוחי.

ב. לעניין תאונות עצמיות ישנן פוליסות ביטוח המכסות נזקים אלו.  
מצ"ב סיכום דיון מיום 14.8.14 מסומן כנספח ד'

27. מהמשיב 1 נדרש להוציא הנחיות למשיב 4 ולקבוע תעריפי ביטוח לכלים החשמליים ולהורות למשיב 4 להנפיק לכלים אלו פוליסות ביטוח חובה מתאימות.

28. המשיב 2, משרד התחבורה, הינו המשרד האמון על רישום כלי רכב מנועיים במרשם במשרד הרישוי, מנפיק רישיונות רכב, מספרי רישוי ורישיונות נהיגה. משרד התחבורה עסק רבות בנושא הכלים החשמליים. גם משרד התחבורה "התעורר" רק לאחר שאלפי כלים עלו על הכבישים והארץ היתה תוהו ובוהו.

29. ממכתב העמדה של מנכ"ל משרד התחבורה מר עוזי יצחקי עולה בברור שהטיפול בנושא רישום הכלים נעשה מאוחר מאוד והפך להיות מורכב:

"מדיניות הממשלה בכלל ומשרד התחבורה בפרט להתאים ברוב המקרים את המדיניות והתקינה לנעשה באירופה, כאשר באירופה אין חובת רישוי ורישום לאופניים חשמליים. מעבר לזה, ההצעה לרישום ורישוי הינה מורכבת ביותר ובעלת השלכות ארגוניות ותקציביות. כמו כן, מדובר בתוכנית רחבת היקף הדורשת היערכות מקצועית, ובכלל זה הכשרת בתי ספר ומורים לנהיגה. קביעת מבחני נהיגה לאופניים ועוד. הצעה זו כפי שהיא עלולה להביא להרס הענף, דבר שהמשרד מתנגד לו."

"עמדת המשרד הינה שיש לשמר את ענף האופניים החשמליים ולא לקבוע תנאים שיהרסו אותו לחלוטין. בהתאם המשרד מתנגד לחובת רישום ורישוי לאופניים חשמליים ובכלל זה גם להתקנת לוחיות רישוי"

בנוגע לסוגיית הביטוח ציין מר יצחקי:

"סוגיית הביטוח מוסדרת בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים ומופיעה בפקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש) התשי"ל 1970. נכון להיום, לא קיימת חובת ביטוח לאופניים חשמליים, כך נפסק לאחרונה בת.א (ת"א) 23489-01-13 ש.צ.נ' ביטוח ישיר חברה לביטוח בע"מ (תלוי ועומד ערעור על פסק דין זה). יחד עם זאת חשוב לציין כי ניתן לרכוש ביטוח לאופניים חשמליים".

**מצ"ב מכתבו של מר יצחקי מסומן כנספח ה'**

30. ממשרד התחבורה נדרש להוסיף למאגר הרכבים הקיים את הכלים החשמליים, להנפיק להם רישיונות רכב, לוחיות רישוי ורישיון נהיגה מתאים על מנת שניתן יהיה לבטחם.

31. המשיב 3, הינו משרד המשפטים, המשיב 3 באמצעות עו"ד תמר קלהורה ניסה בעבר להעלות את סוגית הכלים החשמליים לדיון בוועדת החוקה חוק ומשפט במסגרת תיקון 25 לחוק הפלתי"ד.

32. ועדת החוקה דנה ביום 26.2.14 בתיקון 25 לחוק הפלתי"ד בו הוצע להחריג את האופניים החשמליים מהגדרת רכב מנועי. במהלך ישיבה זו נדונו נושאים רבים אחרים העוסקים בתיקון חוק הפלתי"ד אך בסופו של דבר עניין האופניים החשמליים לא עלה על סדר היום ולא נדון ע"י הועדה.

**מצ"ב פרוטוקול הועדה מס' 151 מיום 26.2.14 מסומן כנספח ו'**

33. מאז הדיון בוועדה ועד היום לא פעל המשיב 3 להעלות שוב את הנושא לדיון בוועדה והנושא נותר פרוץ.

34. ביום 13.2.17 הוגשה ביוזמת מספר חברי כנסת הצעת חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון-חובת ביטוח אופניים עם מנוע עזר) התשע"ז-2017 שביקשה להטיל חובת ביטוח על אופניים עם מנוע עזר תוך התעלמות מהצורך ברישום הכלים לצורך ביטוח.

**מצ"ב עותק מהצעת החוק מסומנת כנספח ז'**

35. המשיב 3 עסק רבות גם בנושא רישיונות נהיגה לרוכבי אופניים בסוף הושאר המצב כפי שהוא לפיו אין צורך ברישיון נהיגה או הכשרה בסיסית לנסוע על הכביש עם כלי חשמלי.

36. משיב 4, הינו המאגר הישראלי לביטוחי רכב, הינו מבטח שירי, אשר הוקם מכוח תקנות הביטוח הוא כפוף למפקחת על הביטוח, המשיב 4 נועד לתת מענה ביטוחי למי שלא הצליח לרכוש פוליסת ביטוח בחברת ביטוח עבור הרכב שברשותו. אצל המשיב 4 לא ניתן לרכוש פוליסת ביטוח לכלים חשמליים.

37. המשיב 4 הוא למעשה הזרוע מבצעת הביטוח של המשיב 1, הוא פועל בהתאם להנחיותיה, נכון למועד הגשת העתירה, המשיב 1 לא הורה למשיב 4 למכור ביטוח לכלים חשמליים.

38. משיבה 5 היא קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים אשר הוקמה מכוח חוק הפלת"ד. תפקיד הקרן לפצות נפגעי תאונות דרכים אשר אין בידם להיפרע מאת מבטח בגלל העדר ביטוח חובה, העדר רישיון נהיגה או משום שפרטי הרכב הפוגע אינם ידועים.

39. קרנית ממומנת הלכה למעשה מכלל ציבור הנהגים שרוכשים ביטוח חובה, אחוז מסוים מהפרמיה המתקבלת בגין פוליסות ביטוח החובה שנמכרות ע"י חברות הביטוח מועברות על ידי המבטחות לקרנית. כך נושא ציבור המשתמשים בכלי רכב מנועיים בנטל הפיצוי של נפגעי תאונות דרכים שאין להם דרך להיפרע מאת מבטח.

40. בעמדת קרנית שהועברה לח"מ ביום 28.8.17 צוין כי לקרן יש עניין ואינטרס בנושא העתירה ומבחינה דיונית אינה מתנגדת להכללתה כמשיבה בעתירה. קרנית ציינה שתשיב לעתירה לגופו של עניין ככול שיורה על כך בית המשפט.

41. מעבר לדרוש ציינה קרנית כי עמדתה העקרונית היא שאופניים חשמליים אינם כלי רכב מנועי כמשמעות המונח בחוק הפלת"ד.  
**מצ"ב עמדת קרנית מיום 28.8.17 מסומנת כנספח ח'**

#### מחדל המשיבים במציאת פתרון ביטוחי ורישום הכלים

42. המשיבים במהלך העשור האחרון, אפשרו באמצעות היתרי יבוא להציף את המדינה בכלים חשמליים, נמכרו עשרות אלפי כלים. המדינה דאגה לבצע רגולציה של כל נושא התקינה של הכלים החשמליים והתאמת המאפיינים הטכניים של כל אחד מהכלים המיובאים לתקנים אירופאים או ישראלים. הרגולציה נעשתה רק לאחר שעשרות אלפי כלים עלו לכביש.

43. המדינה פעלה לתקן את תקנות התעבורה, תשכ"א – 1961. רק בשנת 2014 הוסדר נושא האופניים החשמליים (אופניים עם מנוע עזר) בתקנה 39 טז. ובשנת 2016 הוסדר עניין הקורקינט החשמלי (גלגינוע) בתקנה 39 יח"1. ביחס לכלים אלו אף ניתן פטור מחובת רישום וחובת רישיון נהיגה.

44. תיקון פקודת התעבורה היה חלק מהפתרון שחיפשה המדינה לעצמה למחדל שיצרה, הפתרון נבחר תוך התעלמות מכך שתכלית פקודת התעבורה שונה מתכלית חוק הפלת"ד. ראה סעיף 22 לפסק דינו של בית המשפט העליון בעניין בע"א 2606/06 דיויד שפורן נ' זק תורג'מן (11.5.10) (להלן: "עניין שפורן").

45. המדינה קבעה שניתן לרכב על אופניים חשמליים החל מגיל 14 אך זאת רק בשבילי אופניים, על רוכבים מגיל 16 ומעלה נאסרה נסיעה על המדרכה והם אולצו "לרדת" מהמדרכה לכביש, החל מחודש ספטמבר 2017 יוטלו קנסות כבדים על רוכבים שיסעו על המדרכה.

46. במציאות הקיימת בערים אין תשתיות מתאימות לכלים חשמליים וקיים מחסור חמור בשבילי אופניים דבר שהביא לכך שכל הרוכבים מכל הגילאים מוצאים את עצמם נוסעים על הכביש, לצד רכבים, אוטובוסים, משאיות ענק וציוד כבד.

47. נוצר מצב שבכבישי הערים, נוסעים ילדים נערים ומבוגרים מבלי שיש להם הכרה בסיסית עם חוקי התנועה או הבנה של משמעות התמרור והסימונים על הכביש. המדינה לא דרשה מרוכבים אלו מבחן תיאוריה בסיסי בטרם הורידה אותם מהמדרכה לכביש.

48. בעקבות הורדת הרוכבים מהמדרכה לכביש (כדי למנוע פגיעה בהולכי רגל) עלה מספר התאונות הקשות בין רכבים לכלים חשמליים ומספר הפצועים באורח קשה וההרוגים זינק.

49. המדינה הורידה את הרוכבים לכביש והפקירה אותם לא רק בפן ההכשרה לנהיגה אלא גם בפן הכיסוי הביטוחי. המדינה לא פעלה למצוא למשתמשים בכלים החשמליים פתרונות של ביטוח חובה. נכון להיום, המצב הוא ששום חברת ביטוח בישראל, כולל המשיב 4, אינה מוכנה למכור פוליסת ביטוח חובה לכלים החשמליים. וזאת כאשר דווקא ציבור הרוכבים על הכביש חשוף לסיכון רב של פגיעה מרכב מנועי.

#### המצב אליו נקלע ציבור המשתמשים

50. המשתמשים בכלים החשמליים נכנסו ל"מלכוד 22". מחד, נטען ואף נקבע שאופניים חשמליים הם כלי רכב מנועי שיש לרכוש עבורם ביטוח חובה. המשמעות היא שרוכב שירכב ללא ביטוח ויפצע מרכב לא יהיה זכאי לפיצוי ממבטחת הרכב. במקרה שכלי חשמלי פוגע בהולך רגל, צפוי הנפגע לתבוע את קרנית וזו מצידה תשלח הודעה לצד ג' כנגד הרוכב.

51. מאידך, המדינה סבורה שאין צורך במנגנון לביטוח חובה לכלים חשמליים. על כן, אין המשתמשים בכלים החשמליים יכולים לרכוש ביטוח חובה לכיסוי חבות שיכולה להיות מוטלת עליהם. במקרה של פגיעה בהולך רגל או במקרה שנוסע נוסף שרכב עימם נפצע בתאונה. **כיצד אמור הציבור הרחב לפעול במצב שכזה?**

52. עמדתם העקרונית של המשיבים כפי שהובאה בסיכומי דיון במשרד התחבורה, הינה שאין צורך לבטח את הכלים החשמליים.



53. בת.א מחוזי תל אביב 15-01-28807 פני ברקוביץ נ' קרנית ומדינת ישראל. (להלן: "עניין ברקוביץ") הוגשה תביעת פיצויים בשל נזק גוף של שבעה הולכי רגל שנפגעו מאופניים חשמליים. המדינה הודיעה לבית המשפט, באמצעות עו"ד שושי נרי, ב"כ היועץ המשפטי לממשלה כי עמדתה בתיק זה ובתיקים נוספים היא שאופניים חשמליים אינם כלי רכב מנועי המחויב בביטוח חובה המדינה עומדת על עמדתה זו.

54. למרות עמדה זו של המדינה, חברות הביטוח לא "יישרו קו" והן טוענות כי המשתמשים בכלים חשמליים שנפגעו בתאונת דרכים עם רכב מנועי אינם זכאים לפיצוי בגין נזקי הגוף שנגרמו להם בתאונת דרכים עם רכב המבוטח על ידם. כך נוצר מצב שהמשתמשים נותרו ללא אפשרות לרכוש ביטוח וללא כיסוי מחברת הביטוח של הרכב שפגע בהם.

55. כפי שנסביר בהמשך, המפקחת על הביטוח הניחה שאין צורך בביטוח חובה, מאחר שממילא רוב המשתמשים רוכבים על הכביש והם מבוטחים ע"י הרכבים הפוגעים. מתברר שהנחה זו כלל אינה נכונה ובפועל צפוי שמספר חברות ביטוח המכחישות את חבותן ילך ויגדל.

#### סקירה קצרה של הקשיים המתעוררים בתיקי פלתי"ד בגלל בעית הביטוח

56. העיקרון הבסיסי עליו מבוסס חוק הפלתי"ד הוא שניתן לרכוש ביטוח חובה לרכב מנועי ככול שאין בנמצא ביטוח חובה בחברת ביטוח מסחרית, ניתן לרכוש ביטוח מתאים אצל המשיב 4, כמבטח שיו"ר. בדיוק לשם מטרה זו הוקם המשיב 4.

57. כמובן שלצורך קבלת כיסוי ביטוחי יש להתזיק ברישיון נהיגה מתאים לסוג הרכב, בהעדר רישיון נהיגה הביטוח אינו בתוקף.

58. חוק הפלתי"ד אינו בנוי ואינו ערוך להתמודד עם עשרות אלפי כלים חשמליים שאינם רשומים במרשם מסודר, כלים ללא רישיון רכב, ללא לוחיות רישוי, והלכה למעשה אין כל אפשרות לזהותם ולזהות את בעליהם, פועל יוצא מכך גם אין אפשרות לבטחם.

59. כאשר נעשה ניסיון "למתוח" את חוק הפלתי"ד כך שיחול גם על כלים שאין כל אפשרות לרכוש עבורם ביטוח חובה נוצרים קשיים מהותיים ובעיות משפטיות סבוכות ומורכבות מאוד.

60. כדי להמחיש לבית המשפט הנכבד את הקשיים שמעוררת הבעיה העקרונית נשוא עתירה זו, נערוך סקירה קצרה, של מספר תיקים, שכל אחד מהם, ממחיש מזווית אחרת את הבעייתיות שנגרמת כאשר מנסים להחיל את חוק הפלתי"ד על כלי שלא ניתן לרכוש עבורו ביטוח.

61. כמובן שבבתי המשפט ברחבי הארץ תלויים ועומדים עוד אלפי מקרים ובהחלט יתכן שמתעוררות בעיות משפטיות מורכבות יותר כאן קיבצנו קורטוב מהבעיות.
62. הפצועים שהשתמשו בכלים חשמליים מתמודדים עם הכחשת חבות מצד חברות הביטוח של הרכבים הפוגעים המסרבות לפצותם בגין הנזק שנגרם להם בטענה שרכבו על כלי רכב מנועי שאינו מבוטח בביטוח חובה. הטענה עולה בהתעלם מהעובדה שאין למשתמשים בכלים החשמליים כל אפשרות לרכוש ביטוח חובה.
63. סוגיית הכלים החשמליים היא סוגיה ייחודית, כל שופט הדין בסוגיה רואה את שיקולי המדיניות המתאימים לו כפי השקפת עולמו ובהתאם לכך קובע האם אופניים חשמליים הם רכב מנועי שיש לבטחו כך נוצרת אי ודאות משפטית בנושא העוסק בדיני נפשות.
64. כך למשל כבי' השי' די"ר מנחם קליין בת.א (ת"א) 23489-01-13 ש.צ.נ' ביטוח ישיר חברה לביטוח (להלן: "עניין ש.צ.נ") קבע כי אופניים חשמליים אינם כלי רכב מנועי ואין צורך לבטחם. על פי השקפת עולמו של השופט קליין הוא נתן עדיפות לשיקולי מדיניות כמו שמירה על איכות סביבה, מתן אמצעי תחבורה זול והקלה על עומס התנועה בכבישים. **מצ"ב עותק פסק הדין מסומן כנספח ט'**
65. לעומת זו ישנה דעה אחרת, של כבי' השי' אלדד נבו שמעדיף את בטיחות ציבור הולכי הרגל שנפגעו מכלי חשמלי. כאמור ביום 16.8.17 ניתן פסק דין בעניין פלוני, במסגרת פסק הדין, קבע ביהמ"ש שאופניים חשמליים הם רכב מנועי המחויב בביטוח חובה. פועל יוצא מקביעה זו נדחתה תביעת הרוכב שנפגע מרכב מנועי.
66. הקביעה לפיה אופניים חשמליים מחויבים בביטוח חובה, למעשה מעניקה לציבור הולכי הרגל שנפגע מאופניים חשמליים אפשרות לתבוע את קרנית. אך זאת, על חשבון שלילת הזכאות לפיצוי מציבור הרוכבים שהורד לכביש ונזקם בתאונות עם רכב מנועי קשה מאוד. למעשה נוצר מצב שהציבור (באמצעות קרנית) צריך לשלם בגין נזק שגרמו כלים של ציבור משתמשים שלא שילם ביטוח חובה ולמעשה לא השתתף במימון הקרן.
67. בת.א (אשדוד) 4909-06-14 עידן בן סימון נ' שומרה חברה לביטוח החלטה מיום 31.5.15 ציין כבי' השי' עמית כהן כי המאפיינים של האופניים החשמליים די דומים לקורקינט מכאני לגבי קבע בית המשפט העליון בעניין שפורן כי מדובר בצעצוע. **מצ"ב עותק מההחלטה מסומן כנספח י'**
68. בעניין ברקוביץ הוגשה לבית המשפט המחוזי בתל אביב תביעה של מספר הולכי רגל שנפגעו מאופניים חשמליים ביקשו להכיר באופניים חשמליים ככלי רכב מנועי ולהורות לקרנית לשלם להם את נזקייהם מאחר שפגע בהם רכב שאינו מבוטח.

69. בת"א 17-02-44958 (מחוזי ת"א) רות איפרגון ו 21 אח' נ' קרנית ומדינת ישראל (משרד התחבורה והמפקח על הביטוח), הוגשה תביעת נזיקין נוספת שריכזה 21 תובעים שנפגעו מאופניים חשמליים, חלקם הולכי רגל, חלקם רוכבים שנפגעו בתאונות עצמיות, וחלקם בהתנגשות בין כלים חשמליים.
70. המדינה וקרנית הגישו בקשה לסילוק התביעה על הסף בטענה שהנזק של כל אחר מהתובעים אינו בסמכות בית המשפט המחוזי. המדינה הוסיפה וטענה כי המקום להעלאת הטענות הוא בהליך מינהלי, בהחלטה שניתנה ע"י כב' הש' אורנה לוי ביום 27.8.17 נמחקה התביעה, ובית המשפט הורה לכל אחד מהתובעים להגיש את תביעתו באופן נפרד לבית המשפט המוסמך.
71. כעת, כל אחד מתיקים אלו יהפוך לתיק מרובה צדדים, המדינה, קרנית, רשויות מקומיות, הורים ילדים, מומחים לאופניים וקורקינטים כולם יבואו לבית המשפט לדון בשאלה האם כלי זה או אחר הוא כלי רכב מנועי שיש לבטחו. והכל כאשר ממילא לא ניתן לרכוש ביטוח לשום סוג של כלים אלו.
72. המעורבות של קרנית במקרים אלו יוצרת כאוס משפטי ועיוותי דין של ממש, כפי שקורה בת.א 14-03-62850 (שלום תל אביב) בנזש אדיר נ' שומרה וקרנית (להלן: "עניין בנזש") במקרה זה רכבו על קורקינט חשמלי ילד וילדה בני 13, רכב המבוטח בחברת הביטוח שומרה פגע בילדים ופצע אותם באורח בינוני עד קשה ונותרו עם נכויות משמעותיות.
73. בעניין שפורן התעוררה השאלה האם קורקינט בעל מנוע בנזין הוא כלי רכב מנועי שיש לבטחו בית המשפט העליון קבע שמדובר בצעצוע ולא רכב מנועי.
74. בבתי המשפט עולות טענות שקורקינטים החשמליים ואופניים חשמליים אינם אותו צעצוע שהיה בעניין שפורן ויש לקבוע לגביהם שמדובר ברכב שיש לבטחו. שומרה מבטחת הרכב בעניין בנזש כפרה באחריותה לפצות את הילדים, בטענה שהילדים רכבו על קורקינט חשמלי.
75. בלית ברירה, נוכח טענת שומרה בעניין בנזש התובעת נאלצה לתקן את התביעה ולצרף את קרנית בטענה חלופית שאם קורקינט חשמלי הוא רכב שיש לבטח, כטענת שומרה, זכאית התובעת לפיצוי מקרנית בהיותה נוסעת תמימה "ברכב" שאינו מבוטח.
76. קרנית מצידה הזדרזה לשלוח לילד ולהוריו הודעה לצד ג' וטענה שלפי סעיף 9 לחוק הפלתי"ד זכאית קרנית לשיפוי מהילד מאחר שהיה נהג בקורקינט המעורב בתאונה והחזיק בכלי שאינו מבוטח בביטוח חובה. כנגד הורי הילד טענה קרנית כי החורים התירו שימוש "בכלי" שאין לו ביטוח חובה.

77. האבסורד הוא שאין להורים כל אפשרות לרכוש ביטוח חובה שיכסה תבות מכוח חוק הפלתי"ד וממילא לילדים אין רישיון נהיגה. בהורים לא דבק כל יסוד של אשם במובן הנחוץ לתחולת סעיף 9 לחוק.

78. שומרה מעלה טיעון ביחס לקורקינט בעניין בנוש לפיו מדובר בכלי מדגם אחר מזה שהיה בעניין שפורן ומזה שנדון בת.א (נצ') 12-01-49223 עזבון המנוח איל קולביץ' ז"ל נ' טרקר ישראל (פורסם בנבו מיום 16.3.14).  
**מצ"ב עותק מפסק הדין מסומן כנספח יא'**

79. נוצר מצב שבתי המשפט צריכים לדון בכל כלי וכלי ומאפייניו הטכניים, האם הוא שונה או דומה לקורקינט שנדון בעניין שפורן, כאשר המציאות היא שנמכרים מאות סוגים של קורקינטים וכלים חשמליים שממילא המדינה אינה מאפשרת לבטח אף לא אחד מהם.

80. בעניין ברקוביץ נאלצים הורים לילד קטן להתמודד מול תביעת חזרה של קרנית, ובית המשפט המחוזי צריך להתמודד עם הצורך להעיד את הילד ולחשוף אותו לחוויה קשה של חקירה נגדית ע"י מספר עורכי דין.

81. בעניין ת.א 16-02-39309 (שלום ת"א) סאלמה עבד אל לטיף נ' שירביט חברה לביטוח נפגע נער בן 14 שעמד עם אופניו החשמליים על המדרכה, רכב סטה מנתיבו עלה על המדרכה פגע בנער ושבר את שתי רגליו. חברת הביטוח שירביט טענה כי הנער אינו זכאי לפיצויים מאחר שבזמן התאונה השתמש באופניים חשמליים שאינם מבוטחים.

82. תיק זה מעורר גם את סוגיית השימוש ברכב מנועי, מתי מתחיל השימוש ומתי מסתיים השימוש. שאלות שהן ממילא מורכבות כאשר מדובר ברכב רגיל והופכות להיות מורכבות יותר כאשר עסקינן באופניים חשמליים.  
**מצ"ב כתב ההגנה שהוגש מטעם שירביט חברה לביטוח מסומן כנספח יב'**

83. הטענה שיש לרכוש ביטוח חובה לאופניים חשמליים, מתעלמת מכך, שלצורך קבלת כיסוי מכוח פוליסת ביטוח חובה חייב הנהג גם להתזיק רישיון נהיגה בתוקף. וזאת כאשר המדינה החליטה שלא להנפיק רישיונות נהיגה לכלים אלו.

## סיכום

84. מידי יום קורות תאונות רבות שבהן מעורבים כלים חשמליים. ילדים, נערים ומבוגרים נפצעים בדרגות חומרה שונות. המשתמשים בכלים החשמליים נותרים ללא כיסוי ביטוחי.
85. בתי המשפט צריכים להתמודד עם טרגדיות אנושיות, להקדיש אלפי שעות התדיינות שהינם זמן שיפוטי יקר ולהישחק בעניין שאין לו פתרון נקודתי.
86. מבוקש למצוא פתרון דחוף לסוגיה זו, מידי יום נפצעים ו/או נהרגים משתמשים נוספים.
87. העותרת סבורה שבגלל החשיבות העקרונית של סוגיה זו שצריכה לחול על ציבור של למעלה מ-100,000 משתמשים בכלים החשמליים, חשוב וצריך שעניין זה יבוא על פתרונו ברמה הרוחבית באמצעות הגשת עתירה לבג"צ שיורה למדינה למצוא הסדר כולל לביטוח הכלים החשמליים.
88. העותרת והח"מ מוכנים לתרום מכל זמנם ומרצם ולסייע במציאת פתרון לסוגיה ובלבד שהעותרת והנפגעים לא יעמדו מול שוקת שבורה במקרה של תאונה חלילה.
89. גילוי נאות, הח"מ מייצג נפגעים בדרגות חומרה שונות שנפגעו מכלי רכב מנועי עת שעשו שימוש בכלי חשמלי. ובכלל זה, מייצג הח"מ את הילד שנפגע בעניין סאלמה ואת הקטין והוריו בעניין בנזש שנתבעו בתביעת החזרה של קרנית.
90. מבוקש לזמן את הצדדים כולם לדיון בפני בג"צ ולדון בעתירה, ובכך לאפשר מסגרת דיונית גמישה שתאפשר לבית המשפט הנכבד ולמשיבים את מרווח התמרון הנחוץ כל כך כדי להתמודד עם סוגיה ייחודית בעלת משמעות רוחבית שציבור המשתמשים ברכב מעולם לא התמודד עימה בעבר.
91. מבוקש ליתן צווים על תנאי כפי שמבוקש בפתח העתירה לדון בעתירה לגופה ולהפוך את הצווים למוחלטים.

  
ישראל אסל, עו"ד  
ב"כ העותרת