



בבית המשפט העליון

רע"א 7839/14

לפני: כבוד המשנה לנשיאה א' רובינשטיין
כבוד השופט י' עמית
כבוד השופט צ' זילברטל

המבקשת: רבקה אהרון

נגד

המשיבים: 1. שירביט-חברה לביטוח בע"מ
2. מכוניות אורדן (1992) בע"מ
3. שלמה (מכלוף) אלקיים
4. בועז-מכונאי רכב בע"מ

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי
בחיפה מיום 20.10.14 בע"א 4537-04-14 ובע"א 48845-04-14
14 שניתן על ידי כבוד השופט ר' סוקול

בשם המבקשת: עו"ד משה ברקוביץ
בשם המשיבה 1: עו"ד פז מוזר
בשם המשיבה 2: עו"ד אבשלום נגר
בשם המשיב 3: אינו מיוצג
בשם המשיבה 4: עו"ד אמיר רוזנברג

פסק-דין

המשנה לנשיאה א' רובינשטיין:

א. בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בחיפה (השופט ר' סוקול), מיום 20.10.14, בע"א 4537-04-14 ובע"א 48845-04-14 שדן בערעורים על פסק דינו של בית משפט השלום בחיפה (השופט י' פרידמן). האם חבה חברת ביטוח באחריות נזיקית כלפי צד שלישי אשר רכש בשרשור ממנה רכב שניזוק בתאונת דרכים אך לא תוקן כדין?

ב. ביום 22.3.08 ניזוק רכבה של פלונית בתאונת דרכים. הרכב היה מבוטח בפוליסה לביטוח נזקי רכוש בשירביט-חברה לביטוח בע"מ, היא המשיבה 1 (להלן שירביט). עם קבלת הודעה על מקרה הביטוח שלחה שירביט שמאי מטעמה כדי להעריך את היקף הנזקים שנגרמו לרכב. ביום 27.3.08 ניתנה חוות דעתו של השמאי, שהעריך כי עלות התיקון של המכונית היא 35,781 ש"ח, וכי ערך הרכב ליום מקרה הביטוח הוא 74,888 ש"ח. מאחר שהנזק היה בהיקף של 46% משווי הרכב, הוצע למבוטחת על פי הוראות פוליסת הביטוח שלא לתקן את הרכב, ושולם לה סכום השווה ל-90% מערכו, תמורת העברת הבעלות ברכב לשירביט. כאן המקום לציין, כי ביום 1.1.09 נחתם הסכם כללי בין שירביט לבין חברת מכוניות אורדן (1992) בע"מ, היא המשיבה 2 (להלן אורדן), שלפיו שירביט תמכור לאורדן כלי רכב ניזוקים אשר יועברו לשטחי אחסון או למוסכים מורשים לצורך תיקונם או פירוקם. בהסכם נכתב כי רשיונות כלי הרכב יישמרו בידי שירביט, ולא יועברו לאורדן עד שזו תמציא אישורים כנדרש על פי דין בדבר תיקונם. הרכב נושא הבקשה הועבר לאורדן לאחר העברתו לשירביט, וזו מכרה את הרכב לסוחר בשם פדל עג'לוני (להלן עג'לוני). בהסכם המכר לעג'לוני מיום 1.5.08 נרשם מפורשות שמדובר ברכב "לאחר תאונה". עג'לוני התחייב, בין השאר, לתקן את הרכב במוסך מורשה, ולבצע העברת בעלות תוך 48 שעות "מיום ההודעה על קבלת הרשיונות". בשלב כלשהו הגיע הרכב כנראה מידי עג'לוני לידי שלמה מחלוף אלקיים, הוא המשיב 3 (להלן אלקיים), שניהל עסק למכירת מכוניות ("רכב סאלי"). הבעלות ברכב הועברה במרמה ותוך שימוש במסמכים מזויפים. ביום 1.8.09 (כבר בעת תחולתו של הסכם שירביט-אורדן מ-1.1.09) רכשה המבקשת מאלקיים את הרכב תמורת 60,000 ש"ח, כך לטענתה. הרכב נבדק עובר לרכישתו במוסך "בועז מכוני רכב בע"מ", הוא המשיב 4 (להלן מכוון בועז). בדו"ח מכוון בועז צוין כי מכלולים רבים ברכב אינם תקינים, וכי "הרכב לאחר תאונה". עוד צוין כי קיימים ליקויי מרכב בעלי משמעות גבוהה, ובהם "תיקון עמודים – אמצעי קדמי-אחורי".

ג. המבקשת הגישה לבית משפט השלום תביעה, שבמסגרתה עתרה לחייב את אלקיים, שירביט ומכון בועז לפצותה בגין ההפסדים שנגרמו לה כתוצאה מרכישת הרכב. שירביט הגישה הודעת צד שלישי נגד אורדן. אורדן הגישה הודעת צד רביעי נגד עג'לוני. מאחר שאלקיים לא התייצב לדיונים בבית המשפט, ניתן נגדו פסק דין בהעדר התייצבות ביום 22.11.12. בפסק הדין נקבע כי עסקת המכר בין המבקשת לאלקיים בטלה, ולכן על אלקיים להשיב לידי המבקשת את סכום הרכישה בניכוי דמי שימוש ראויים ותיקונים. בסך הכול חויב אלקיים לשלם למבקשת סך 48,025 ש"ח, וכן, הוצאות משפט ושכר טרחת עורכי-דין. נפסק כי עם ביצוע התשלום, תשיב המבקשת את הרכב לאלקיים. ואולם, מאחר שהחוב הפסוק לא שולם, נותר הרכב בידי המבקשת.

ד. בית משפט השלום קבע בפסק דינו נושא הבקשה דנן, כי אין בהוראות ההסכם שנחתם בין שירביט לבין אורדן כדי לפטור את שירביט מאחריותה לתיקון הרכב, זאת בהתאם לאמור בתקנה 309 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961. נקבע, כי אף אם אין בתקנה 309 כדי להטיל את חובת התיקון על מבטח, יש להטיל אחריות על שירביט מכוח התרשלותה בהקמת מנגנון אפקטיבי להבטיח כי הרכב יתוקן. בית המשפט קבע כי המבקשת ידעה שהרכב ניזוק בתאונה, בעקבות דו"ח מכון בועז אך לא ייחס לה אשם תורם, משלא נטען הדבר כלפיה. התביעה נגד מכון בועז נדחתה משלא הוכחה רשלנותו. בית המשפט קבע כי לא הוכח שהרכב נרכש תמורת 60,000 ש"ח, ולכן חייב את שירביט לפצות את המבקשת – לפי חישוב שערך – בסך 43,076 ש"ח, ונקבע כי על אורדן לפצות את שירביט בכל תשלום שתשלם. על פסק הדין הוגשו שני ערעורים לבית המשפט המחוזי בחיפה, על ידי שירביט ועל ידי אורדן.

ה. בית המשפט המחוזי קיבל את שני הערעורים, בקבעו כי לא הוכחה אחריותה של שירביט כלפי המבקשת, ובהעדר אחריות על שירביט, אין בסיס לחיובה של אורדן בשיפוי. בית המשפט קבע כי תקנה 309 הנזכרת קובעת רק איסור שימוש או איסור מתן היתר לשימוש, אך אין בתקנה או בדין אחר רמז

לאיסור על העברת בעלות. בית המשפט ציין, כי תפקיד חברות הביטוח לבטח מפני התרחשות סיכונים ולשלם תגמולי ביטוח למבוטח אם אירע מקרה ביטוח, והן אינן בעלות מוסכים לתיקונים. העברת הבעלות ברכב ניזוק למבטח נועדה – כנקבע – להבטיח את כספו של המבוטח, ולא להטיל את חובת התיקון על חברת הביטוח. בית המשפט הוסיף כי סעיף 3 לחוק הגבלת השימוש ורישום פעולות בחלקי רכב משומשים (מניעת גניבות), תשנ"ח-1998 (להלן חוק הגבלת השימוש), מתייחס מפורשות למקרה, שבו מבטח קיבל לבעלותו רכב ניזוק וביכולתו למכור אותו לשם תיקון. מסעיף זה למד בית המשפט כי המחוקק לא התכוון למנוע מחברות ביטוח למכור כלי רכב ניזוקים, אלא התיר להן לעשות כן בתנאים שנקבעו בדין. עוד נפסק, כי לא יתכן לגזור מתקנה 309 חובה המנוגדת לאפשרויות העומדות בפני המבטח, אשר נקבעו מפורשות בחוק הגבלת השימוש.

ו. בית המשפט המחוזי קבע גם, כי שירביט הייתה יכולה ורשאית לצפות כי אורדן – חברה שעסקה רכישת כלי רכב ניזוקים – תפעל על פי הוראות ההסכם שנחתם ביניהן, ותדאג לתיקון הרכב ולקבלת תעודת בדיקה. בית המשפט פסק כי די בכך שמבטח ימכור את הרכב למי שמתמחה בדבר, כדי למלא אחר הוראות סעיף 3 לחוק הגבלת השימוש, תוך שיוודא כי הרוכש יודע על האיסור שבדין לעשות שימוש ברכב – כדי לפטור את המבטח מאחריות. בית המשפט לא סבר שניתן להטיל חובה על כל מבטח לצפות כי בעל דברו יפר את ההסכם, הקובע חובת תיקון תוך 9 חודשים והתחייבות שלא ייעשה שימוש עד לתיקון, ואת הדין. כן נקבע כי אין מקום להטיל על מבטח אחריות כלפי רוכש אפשרי של רכב ניזוק רק מחמת היותו של המבטח מונע הנזק הזול ביותר, לכאורה; ועוד, אין זה בטוח שהמבטח הוא מונע הנזק הזול, ונראה כי הרוכש הוא המונע הזול, מה גם שחל עליו הכלל "ייזהר הקונה" (סעיף 13 לחוק המכר, תשכ"ח-1968).

ז. עוד אמר בית המשפט המחוזי, כי לא ניתן להטיל על שירביט אחריות לצפות שסוחר הרכב יזייפו מסמכים ויעבירו את רישום הבעלות ברכב שניזוק, אף שרשיונות הרכב המקוריים מוחזקים בידה. לפיכך הסיק בית המשפט כי לא היה מקום להטיל אחריות על שירביט להפסדים שנגרמו למבקשת. עוד נקבע, כי אפילו היה מקום להטיל על שירביט אחריות, היה ראוי לקבוע כי למבקשת אשם תורם,

שכן רכשה את הרכב לאחר שהובהר לה שניזוק בתאונה; כן נפסק, כי היה ראוי לשקול את חובת הקטנת הנזק המוטלת על המבקשת, שכן לכאורה עלות תיקון הרכב הייתה נמוכה, בסך כ-3,800 ש"ח, וכי לכל היותר, זכאית הייתה לפיצוי משירביט בגין עלות החזרת הרכב לשימוש. על פסק הדין הגישה המבקשת את הבקשה הנוכחית לרשות ערעור.

בקשת רשות הערעור והתגובה

ח. לטענת המבקשת, עניינה של הבקשה הוא משמעותה ויישומה של תקנה 309; ולדבריה, סוגיה זו מועלית לראשונה לפתחו של בית משפט זה. לטענת המבקשת, אם נאסר שימוש ברכב, נאסרת גם העברת הבעלות בו, אשר תיתכן רק לאחר תיקון על ידי מוסך מורשה; לכן – כנטען – הפרה שירביט חובה חקוקה, לפי תקנה 309, בכך שהרשתה לאורדן להשתמש ברכב או ליתן לאחר לעשות שימוש בו בלא שתוקן על ידי מוסך מורשה. לדברי המבקשת, שירביט ואורדן התעשרו שלא כדין ממכירת הרכב, תוך עקיפת תקנה 309. עוד טוענת המבקשת כי שירביט התרשלה במכירת הרכב לאורדן משלא פיקחה על תיקונו. לדברי המבקשת, היה על שירביט לצפות את האפשרות שאורדן, שאינה מוסך מורשה, תעביר את הרכב בין סוכני רכב שונים, ואת האפשרות שהרכב יתוקן תיקון לא מקצועי ויהיה סכנה בטיחותית בעלייתו לכביש, כפי שאירע. המבקשת מציינת כי הרכב נמכר לאורדן בחודש מארס או אפריל 2008, וכי ההסכם בין שירביט לאורדן נחתם רק ביום 8.1.09, כשמונה חודשים לאחר מכירת הרכב, ולכן לטענתה אינו רלבנטי לענייננו. מכל מקום, סבורה היא כי אורדן אינה מי "שמתמחה בדבר" שמסירה לו פוטרת, ולכן לא היה מקום לפטור את שירביט מאחריות. לדברי המבקשת, זיוף רישיונות הרכב התאפשר בשל מחדלה של שירביט והתרשלותה.

ט. המבקשת מוסיפה כי חובת תיקון הרכב אינה מנוגדת לחוק הגבלת השימוש, שכן חוק זה דן ברכב שניזוק ב"אבדן גמור" או בנזק רגיל, ולא ב"אבדן להלכה". לכן לדעת המבקשת, תקנה 309 היא החלה במקרה דנן. לטענת המבקשת, אין להטיל עליה אשם תורם, ובודאי לא את כל האחריות. לדעתה, עלות חשיפת הליקויים והפגמים הטמונים ב"אבדן להלכה" היא, כפי שציין השמאי מטעם

שירביט, כ-35,000 ש"ח. לדעת המבקשת, הותרת פסק הדין של בית המשפט המחוזי על כנו משגרת לשירביט ולחברות הביטוח מסר של הסרת חובה ואחריות מעצמן לדאוג, כי כלי רכב שניזוקו ב"אבדן להלכה" יחזרו לכביש ללא תיקון כדין, תוך סיכון חיי אדם.

י. בהתאם להחלטה מיום 16.12.14 הגישו שירביט ואורדן את תשובותיהן לבקשה. שירביט טוענת כי המבקשת לא הציגה שאלות משפטיות כלליות החורגות מעניינם הספציפי של בעלי הדין ולכן אין הצדקה לתת לה רשות לערער. לטענתה, המקרה בו רכב שהיה מעורב בתאונת דרכים והועלה לכביש כשאינו בטיחותי, בניגוד לתקנה 309, הוא נדיר, וכי עשתה כל שביכולתה למנוע מצב זה. שירביט טוענת עוד, כי הסכום הנכון ששולם בעבור הרכב היה 55,000 ש"ח ולא כפי שטוענת המבקשת. לגוף הבקשה, טוענת שירביט כי צדק בית המשפט המחוזי כשקבע שתקנה 309 אינה אוסרת עליה להעביר בעלות או החזקה ברכב לאורדן, שכן התקנה אוסרת על שימוש או על מתן היתר שימוש ברכב עד לתיקונו. בהתאם, העבירה שירביט את הרכב לידי אורדן, תוך הוראה מפורשת האוסרת על השימוש בו, בעוד רשיונות הרכב נותרו בידיה. שירביט מדגישה, כי המבקשת רכשה את רכבה והבעלות בו הועברה על שמה תוך מעורבות גורמים עברייניים. לטענתה אין בהתנהלותה שלה משום הפרת חובה חקוקה, שכן לא יכלה לצפות את המעשה הפלילי של העברת הבעלות ברכב ללא רשיונות הרכב המקוריים. לפיכך, לטענתה, נותק בנסיבות הקשר הסיבתי שבינה לבין מכירת הרכב. שירביט מוסיפה, כי המבקשת דורשת סכומי כסף שאינם מגיעים לה, ומנסה להתעשר על חשבונה, ללא צירוף כל ראייה המצביעה על עלות תיקון הרכב וקבלת תעודת בדיקה שלפיה הרכב בטוח לנסיעה. לדעת שירביט, לכל היותר, זכאית המבקשת להשבת המצב לקדמותו; כלומר, לקבלת העלות של תיקון הרכב בסך של כ-4,000 ש"ח, בהתאם לתקנה 309, אך לא לבטל את הסכם הרכישה. שירביט מזכירה כי הרכב נמצא ברשות המבקשת עד היום ואינו מתוקן, וכי המבקשת רכשה את הרכב כשידעה שהיה מעורב בתאונה. לטענת שירביט, אכן יש מקום למנוע מצב בו כל רכב שאינם תקינים ינועו בכבישים; ועם זאת, אין זה מחובתה או מיכולתה למנוע התרחשות מעשים פליליים, כמו במקרה דנן. לחלופין, טוענת שירביט כי אם

תתקבל טענת המבקשת, זכאית שירביט לשיפוי מלא מאורדן בהתאם להסכם ביניהן.

יא. אורדן טוענת בתשובתה כי אין בינה לבין המבקשת יריבות, שכן לא נתבעה על ידי המבקשת בבית משפט השלום. אורדן מציינת, כי היא חברה ותיקה העוסקת ברכישת כלי רכב לאחר תאונה מחברות ביטוח ובמכירתם לצדדים שלישיים, סוחרי רכב, לצורך תיקונם בהתאם לתקנה 309; זאת – על פי רשיון סחר שהונפק לה ממשרד התחבורה. לדברי אורדן, ייפוי הכח ורישיון הרכב נשארים אצל חברת הביטוח עד לביצוע התיקון, וכי זו הערובה לכך שהרכב יחזור לכביש מתוקן. כך פעלה אורדן, לטענתה, כשמכרה את הרכב נושא הדיון לסוחר הרכב עג'לוני. אורדן טוענת כי לא עלה בדעתה שעג'לוני יעביר את הבעלות תוך זיוף רישיון הרכב. מעשה פלילי זה, ניתק, לדעת אורדן, את הקשר הסיבתי בינה לבין מכירת הרכב. לדעת אורדן, פעלה יחד עם שירביט בהתאם לדין, לא התרשלה ולא עצמה עיניה, אלא אף הגישה תלונה במשטרה נגד עג'לוני מחשש שייעשה שימוש ברכב ללא תיקונו. עוד מוסיפה אורדן כי המבקשת התרשלה בכך שהתעלמה מדו"ח מכון בועז. לטענת אורדן, המבקשת לא הצביעה על כל טעות שנפלה בפסק הדין של בית המשפט המחוזי אשר מצדיקה התערבות של ערכאת הערעור, או על שאלה משפטית מיוחדת המצדיקה דיון בגלגול שלישי.

דיון והכרעה

יב. החלטתי להציע לחבריי לפעול בהתאם לסמכותנו בתקנה 410 לתקנות סדר הדין האזרחי, תשמ"ד-1984, לדון בבקשת רשות הערעור כבערעור, אך לא להיעתר לו. סבורני כי ענייננו מצדיק דיון בגלגול שלישי בשל נסיבות המקרה והשלכותיו האפשריות על הציבור, בצד הרצון להגיע לתוצאה צודקת. על כן אינו תחום לנסיבות הפרטניות אשר בשכמותן לא תינתן ככלל רשות ערעור בגלגול שלישי (ראו רע"א 4395/14 כהן נ' הכשרה חברה לביטוח (19.8.14), פסקה ו'). לגוף הדברים, אציע לחבריי כאמור שלא להיעתר לערעור, כפי שיוסבר.

יג. תחילה בצד הנורמטיבי: השאלה האם חברת הביטוח חבה באחריות נזיקת כלפי צד שלישי שרכש ממנה – אם גם בשרשור – רכב שניזוק בתאונת דרכים ועבר לבעלותה אך לא תוקן כדין, דומה שהגיעה לפתחו של בית משפט זה לראשונה כעת. דבר זה אמנם מעיד כנראה על נדירות הסיטואציה, וראיה לדבר שכל שנמצא בתקדימים שבמאגרים הם שני פסקי דין של בית משפט השלום אליהם נידרש. עם זאת, סבורני כי יש לבחון את המקרה דנן מנקודת מבט כללית, ולקבוע מהו סטנדרט התנהגות המצופה מחברות הביטוח, מסוחרים וממוסכים בנוגע לכלי רכב שניזוקו בתאונות. דעת לנכון נקל, כי תקנות התעבורה לא נועדו אלא ובמוטעם לשמור על חיי אדם, ובהקשר דנא – לפקח על כלי רכב שעברו תאונות אשר בהן נפגעו מכלולי בטיחות שבהם, לבל יהוו סכנה בטיחותית לנוסעים ברכב עצמו וליתר המשתמשים בכביש, בטרם יתוקנו (ככל שתיקון אפשרי כל עיקר). על רקע האמור יש לבחון האם ניתן לפרש את תקנה 309 עקרונית כפי טענת המבקשת, ולקבוע כי חברת הביטוח חבה באחריות נזיקת כלפי מי שרכש רכב אשר ניזוק בתאונה ולא תוקן כדין. כידוע, לפרסום תקנות אין קודמת "הצעת תקנות" כמו בחוקים, חרף חשיבותן לעתים קרובות, ועל כן על פי רוב לא קל לעמוד על תולדותיהן החקיקתיות מן המקור, בדומה לניתן לגבי חוקים. חוששני, בכפוף להערות דלהלן, כי המבקשת הרחיקה לכת יתר על המידה במשאלתה המשפטית. אם גם העלתה שאלה ראויה.

יד. אמנם, "אין להשלים עם מצב ששרידי רכב שלא הוגדר כרכב לפירוק יתגלגלו לשוק ללא כל משגיח", ועם המציאות בה "...מתגלגלים בכבישינו אלפי כלי רכב שאיש לא בדק את בטיחותם" (ראו דברי השופטת ח' פלינר בת"א (שלום ת"א) 30610/04 קינק נ' AIG חברה לביטוח בע"מ, פסקאות 37, 28 (2011); ראו גם פסק דינו של השופט (כתארו אז) ז"ר ק' ורדי בת"א (שלום ת"א) 24447/00 בזם נ' איילון חברה לביטוח בע"מ (1.3.2005)). ראוי לפרש את המצב הנורמטיבי כדי להעמיד "מניעה הרמטית" ככל האפשר של היתכנות נסיעה על הכביש לרכב שניזוק קשה, בחינת "נפילה בין הכסאות": רכב שאסור לו בטיחותית להיות על הכביש, יש להבטיח שלא יעלה לכביש. מטבע האנוש, "פרצה קוראת לגנב", וככל שהפרצות ייסגרו כן תושג התכלית הבטיחותית. ואולם, דומה כי מה שניתן הוא,

על פי הדין הקיים, להדק ככל הניתן את הדרך שבה תבטיח חברת הביטוח מקבלת הרכב הניזוק את קיומן של הוראות הדין, כפי שיפורט.

טו. הנה תקנה 309(א) בנוסחה טרם תוקן בתשע"ד (תיקון שהוסיף הוראות מפורטות באשר לבדיקתו המקצועית של התיקון ואישורה):

"309(א) בעליו של רכב, קצין בטיחות או מי שהשליטה על הרכב בידי, לא ישתמש ברכב ולא ירשה לאחר להשתמש בו אם נגרם בו נזק למערכת ההיגוי ולבלמים, לשלדת המרכב מעבר לקו הגלגלים, פגיעה בין הסרנים, בעמודי המרכב כשהשלדה היא חלק אינטגרלי של המרכב, או כשהשלדה היא חלק מהרכב, אלא לאחר שהרכב תוקן וניתנה עליו תעודת בדיקה בידי מנהל מקצועי במוסך מורשה, הרשאי לתת תעודות בדיקה אינה – צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (מוסכים ומפעלים לכלי רכב), תש"ל-1970 (להלן מוסך מורשה).

(ב) לא ניתנה תעודת בדיקה באמור בתקנת משנה (א), יודיע על כך המנהל המקצועי במוסך המורשה לרשות הרישוי".

התיקון בתשע"ד הוסיף, כאמור, הוראות מפורטות בקשר לפיקוח המקצועי, ונביא רק את רישת התקנה במתכונתה הנוכחית; לענייננו שלנו – שאלת הפרשנות באשר למשמעות האופרטיבית של התקנה – אין הבדל של ממש בנוסחים. ועם זאת, מפרטנותו של התיקון מתשע"ד ניתן ללמוד על רצון מחוקק-המשנה להדק את הליכי הבדיקה המקצועית, ויש לברך על כך. הנה רישת נוסח תשע"ד:

"בעליו של רכב, קצין בטיחות או מי שהשליטה על הרכב בידי, לא ישתמש ברכב ולא ירשה לאחר להשתמש בו, אם נגרם בו נזק למערכת ההיגוי, לבלמים, לשלדה, לקורת האורך, לקורת הרוחב, לחלקי המרכב שמעבר לקו ציר הגלגלים הקדמיים והאחוריים, למסגרת גג המרכב, לרצפת המרכב בתא הנוסעים או למערכת המתלים הקדמיים והאחוריים או נזק שגרם לפתיחת כריות אוויר, אלא לאחר שהרכב תוקן במפעל וניתנה עליו תעודת בדיקה בידי מנהל מקצועי של מפעל בודק הערוכה לפי טופס 1 שבתוספת השלוש עשרה (להלן – תעודת בדיקה)".

טז. על פי תקנה 309 נאסר על בעל רכב, קצין בטיחות או מי שהשליטה על הרכב בידו, להשתמש ברכב או להרשות לאחר להשתמש בו, אם נגרם נזק לרכב, כמפורט בתקנה, עד להשלמת התיקון וקבלת תעודת בדיקה של מוסך מורשה. זאת להבדיל, מהיעדר איסור על העברת הבעלות ברכב, בכפוף למגבלות הדין, כמובן – והדבר זה רלבנטי לענייננו. על רקע נסיבות המקרה דנן, יתכן שעל מחוקק-המשנה לשוב ולעיין בתקנה 309, ובשאלה האם יש מקום אף להדק את תנאי העברת הבעלות ברכב שניזוק, מחברת הביטוח אל גורם שלישי, עד לתיקונו וקבלת תעודת בדיקה. מכל מקום, עסקינן בתפקיד בסיסי שהוטל על המחזיק בשליטה ברכב להיות "שומר סף" כדי להבטיח את תכלית התקנה, קרי, בטיחות לנוסעים ולבאי הכביש. אכן, בית המשפט המחוזי ביקש שלא להטיל על חברת הביטוח חובה שמעבר לתפקיד הביטוחי "בטהרתו", ואולם, השאלה כאן קודמת לצורך לצפות שמא יעשה מאן דהו שימוש לרעה בעת החזיקו ברכב, והיא נדרשת למצב הבסיס, של הצורך להבטיח את מניעת השימוש ברכב הניזוק, וזו חובה חקוקה. כיצד על הבעלים לעמוד בחובה זו?

יז. נידרש עתה לסעיף 3 לחוק הגבלת שימוש, שהוזכר אף הוא על ידי בית המשפט המחוזי, והמורה בנוסחו (בפסקאות 1-2) טרם תיקונו בתשע"ד:

"(1) החליט המבטח להעביר את הרכב לפירוק כללי – יעבירו רק למי שמורשה לכך לפי דין, ויחזיר את רשיון הרכב לרשות הרישוי;
 (2) מכר המבטח את הרכב, שלא למטרת פירוק כללי אלא לשם תיקון, יחזיק המבטח ברשיון הרכב ולא יעבירו לרוכש הרכב אלא אם כן הרוכש המציא לו אישור של מוסך, שניתן לו רישיון על פי דין, ולפיו תוקן הרכב, ואם הוחלף חלק, הורכב במקומו חלק חדש, או חלק משומש שנרשם לפי הוראות חוק זה."

לשלמות התמונה נביא את הנוסח הנוכחי (לאחר תיקון תשע"ד) בסעיפים

קטנים 1-2:

"3. (א) שילם מבטח תגמולי ביטוח לבעל רכב ורכש בו זכות לבעלות מכוח הסכם עם בעל הרכב או מכוח הוראה על פי דין, יחולו הוראות אלה:

- (1) הודיע שמאי רכב לרשות הרישוי על רכב באבדן גמור או החליט המבטח להעביר את הרכב לפירוק כללי – יעביר המבטח את הרכב לעסק שמורשה לפי דין לעסוק בפירוק כלי רכב ויחזיר את רישיון הרכב לרשות הרישוי;
- (2) מכר המבטח רכב שלא למטרת פירוק כללי אלא לשם תיקון –
- (א) ימציא לרוכש הרכב עותק מחוות דעת שמאי הרכב שבדק את הרכב לאחר קרות הנזק, אם ישנה;
- (ב) יחזיק ברשותו את רישיון הרכב ולא יעבירו לרוכש הרכב, אלא אם כן אותו רוכש המציא לו אישור של מוסך שניתן לו רישיון לפי דין ושלפיו תוקן הרכב, ואם הוחלף חלק, הורכב במקומו חלק חדש או חלק משומש שנרשם לפי הוראות חוק זה;
- (ג) ישמור מסמכים שהומצאו לו לפי סעיף זה ולפי סעיף 7 לתקופה כפי שיקבע השר...".

על פי סעיף זה בפני המבטח שתי אפשרויות: האחת, העברת הרכב לפירוק. במקרה כזה, חלה על המבטח חובה למסור את הרכב רק למי שמורשה לכך, ולהשיב את רישיון הרכב למשרד הרישוי; השניה, להעביר את הרכב למוסך לשם תיקונו, ובמקרה כזה נקבעות הוראות מפורטות כדי שרישיון הרכב לא יועבר לרוכש אלא לאחר אישור התיקון כהלכתו, והדבר הוטעם בתיקון החוק בתשע"ד (ספר החוקים 464); וראו הצעת החוק (תיקון 8), הצעות חוק – הממשלה תשע"ד, 412. אכן, בית המשפט המחוזי סבר, אל נכון לטעמי, כי המחוקק לא התכוון למנוע מחברות הביטוח למכור כלי רכב שניזוקו – אלא שמכירה זו מותנית בתנאים "חזקים". העברת בעלות-כך; אך גם נקיטת צעדים ככל שניתן להבטיח אי שימוש בלא תיקון. עיינתי בהצעת החוק המקורית (הצעת חוק להסדרת השימוש בכלי רכב משומשים (הוראת שעה), תשנ"ח-1997, הצעות חוק תשנ"ח, 94). יסודה של ההצעה בתחום שונה, קרי, בבעיות הקשות של גניבת כלי רכב, ומטרתה המקורית היתה למנוע שימוש בחלקי רכב גנובים (עמ' 95), והוא לוז חוק השימוש בכלי רכב. כך עולה כמובן גם מכותרת החוק. אלא שברי כי תוצאתו המעשית, אם כי המשתלשלת הגיונית וכך ראוי, חורגת מנושא הגניבות אל עולם הבטיחות; והדברים עולים מנוסח סעיף 3, בלא שנאריך במקום שניתן לקצר.

יח. כאמור, בחוזה שנחתם בין שירביט לבין אורדן הוקם מנגנון להעברת הבעלות ברכב משירביט. חוזה מפורט זה מיום 1.1.09 סעיף 2(ו) קובע כי

"הרוכש מתחייב לשמור על כלי הרכב בשטח האחסון או במוסך מורשה לצורך תיקון בלבד ולא להעבירו לאחר, לא לעשות בו שימוש לכל צורך שהוא, לרבות תיקון הרכב עד למועד העברת הבעלות של הרכב על שם החברה ומתן אישור בכתב לרוכש". סעיף 2(י"א) קובע כי רשיונות הרכב יישמרו בשירביט, עד להמצאת תיעוד באשר לתיקון ותעודת תקינות לפי תקנה 309; אלא שבמקרה דנן החוזה לא מומש – אורדן התרשלה ומכרה את הרכב לסוחר בלא וידוא התיקון – והרכב נושא הדיון חזר לכביש ללא תעודת בדיקה. במלים אחרות, המנגנון שהוקם בהסכם שנחתם בין שירביט לבין אורדן לא מנע את מכירת הרכב למבקשת תוך הפרת החוק וזיוף רשיונות הרכב. לעניין זה עיינתי בזכרון הדברים בין אורדן לעג'לוני שבאמצעותו נמכר הרכב. מסמך זה אינו משביע רצון, לשון המעטה, זהו טופס דל שאין בו כל הנחוי מבחינת תקנה 309 וסעיף 3 לחוק הגבלת השימוש, וגם אין בו בהירות, לשון המעטה; למשל, הסעיף 14 בו נאמר "הקונה אחראי לבצע העברת בעלות בתקופה של 48 שעות מיום ההודעה על קבלת הרשיונות. הקונה מתחייב לתקן את הרכב במוסך מורשה..."; לא הוסבר באילו רשיונות מדובר, וגם לא נאמר כי המדובר ברכב שחלות עליו הוראות הדין בעקבות הנזק (נאמר בכתב יד "הרכב לאחר תאונה במצבו הנוכחי"). הסתום מרובה על הנגלה. לטעמי התרשלה אורדן, בהעברת הרכב לעג'לוני, אלא שהיא איננה נתבעת בתיק אלא שירביט בלבד, על המשתמע, ולכך איפוא משמעות באשר לתוצאה.

יט. בשילוב בין תקנה 309 לסעיף 3 לחוק הגבלת השימוש, נראה כי המדיניות השיפוטית מחייבת אותנו לפעול למניעת "זליגה" של כלי רכב ניזוקים לכביש מה חובתה של מערכת הביטוח? דבר זה מביאנו לסעיף 15 לפקודת הנזיקין (נוסח חדש) שזו לשונו:

"לענין פקודה זו, העושה חוזה עם אדם אחר, שאיננו עובדו או שלוחו, על מנת שיעשה למענו מעשה פלוני, לא יהא חב על עוולה שתצמח תוך כדי עשיית אותו מעשה; הוראה זו לא תחול באחת מאלה:
 (1) הוא התרשל בבחירת בעל חוזהו;
 (2) הוא התערב בעבודתו של בעל חוזהו באופן שגרם לפגיעה או לנזק;
 (3) הוא הרשה או אישר את המעשה שגרם לפגיעה או לנזק;

- (4) הוא היה אחראי מכוח חיקוק לעשיית המעשה שביצעו מסר לקבלן עצמאי;
 (5) הדבר שלעשייתו נעשה החוזה היה שלא-כדין".

לפי סעיף זה רשאית היתה שירביט למסור את הרכב לידי אורדן, כמעין "קבלן משנה" שלה, תוך שרשיון הרכב מוחזק כ"בטוחה". אך האם מתקיימת אחת החלופות שבסעיף 15, המטילות בכל זאת חובה? למשל (פסקה 1) "הוא מתרשל בבחירת בעל חוזהו"? מסופקני אם ניתן לומר, נוכח הוראותיו של חוזה שירביט-אורדן, ששירביט התרשלה, שהרי הפרות יתכנו תמיד; ואולם, במבט לעתיד, וכלימוד לקח, בהתקשרה עם חברה כמו אורדן כ"קבלן משנה", עליה להבטיח כי חוזי המכירה של אורדן יוצגו לפניה כחלק מהתחייבות אורדן, כדי להבטיח ככל הניתן קיומם של תקנה 309 וסעיף 3 לחוק הגבלת השימוש, ויהיו מקובלים עליה על פי ייעוץ משפטי כדי לעמוד בהוראות הדין. כל אלה, נוכח המטרה החשובה של "ונשמרתם מא' ד לנפשותיכם" (דברים ד', ט"ו) ו"כל המקיים נפש אחת מעלה עליו הכתוב כאילו קיים עולם מלא" (משנה סנהדרין ד', ה'). חוזה אורדן – עג'לוני אינו עונה על כך. אציין כאן במאמר מוסגר, כי איני רואה הבדל מהותי לענייננו בין אבדן גמור ל"אבדן להלכה", שהוא התייחסות אופרטיבית לאבדן כאילו היה "גמור" (total loss) גם אם לא היה כזה, אלא פגיעה מסיבית שחברת הביטוח אינה רואה את תיקונה ככדאי כלכלית; יוזכר "רכב באבדן גמור" מוגדר בחוק הגבלת השימוש ככזה שניזוק ב-60% משווי (סעיף 1).

כ. סוף דבר: בנסיבות, על פי הסכם שירביט-אורדן אין מקום לבוא חשבון עם שירביט, גם אם במבט לעתיד יש בהחלט מקום ל"מקצה שיפורים" באשר לדרישותיה מאורדן. גם אם החובה העולה מן התקנה להשבית את הרכב, מגבשת לכאורה חובת זהירות כלפי כולי עלמא, וצדדים שלישיים בכלל, נוכח סעיף 15 לפקודת הנזיקין אין לומר כי שירביט התרשלה על-ידי בחירת קבלן המשנה, דבר שהיתה זכאית לו. ואחר כל אלה, אפילו סברנו אחרת, השכל הישר מחייבנו במקרה דנא שלא להתעלם מידיעתה בפועל של המבקשת כי הרכב ניזוק בתאונה בעקבות הבדיקה שערכה טרם רכישתו במכון בועז; היא החליטה לרכוש את הרכב חרף

התוצאה (במחיר שגובהו היה שנוי במחלוקת בבתי המשפט הקודמים). גם משום כך נראה כי אין המבקשת זכאית לפיצוי בגין ההפסדים שנגרמו לה כתוצאה מרכישת הרכב.

כא. נטעים איפוא: חברת ביטוח המעבירה לבעלותה רכב שניזוק צריכה להבטיח ככל הניתן כי הוראות תקנה 309 לתקנות התעבורה וסעיף 3 לחוק השימוש בכלי רכב יכובדו. החוק אינו מונע ממנה להעביר בעלות, תוך החזקת הרישיון בידיה כ"בטוחה". ואולם, החוזה שלה עם קבלן-המשנה המתקן את הרכב צריך לכלול הוראות ברורות, לרבות הצגת נוסח חוזה מחייב לגבי מכירת הרכב על-ידי אותו קבלן משנה לצדדים נוספים. גם אם תמיד ימצאו עוברי עבירה ומפרי חוזים, יש לעשות את המירב להידוק הבטוחות, כדי שלא יארע מה שקרה כאן, וזו דרך לכך. במקרה דנא משאין יריבות בין המבקשת לאורדן, בנוסף לידיעת המבקשת כאמור, איננו רואים מקום לקבלת הערעור.

כב. הואיל והוצפה שאלה שיש לה לכאורה רלבנטיות כללית באשר לבטיחות, נבקש כי פסק הדין יועבר ליעוץ המשפטי של משרד התחבורה ולמפקח על הביטוח, לכל שימצאו לנכון. בנסיבות העניין לא ייעשה צו להוצאות.

המשנה לנשיאה

השופט י' עמית:

אני מסכים.

ש ו פ ט

השופט צ' זילברטל:

אני מסכים.

ש ו פ ט

לפיכך הוחלט כאמור בפסק דינו של המשנה לנשיאה א' רובינשטיין.

ניתן היום, ז' באדר התשע"ה (26.2.2015).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

המשנה לנשיאה