



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

**בפני: כבוד השופט ישעיהו שנלר, סגן נשיא – אב"ד
כבוד השופט קובי ורדי, סגן נשיא
כבוד השופטת עינת רביד**

המערערת:

פלונית
ע"י ב"כ עוה"ד יונית נחום

נגד

המשיבים:

1. אור בן שרון זילברשטיין
ע"י ב"כ עוה"ד עומרי איילינג

2. קרנית - קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים
ע"י ב"כ עוה"ד אלון בלגה

3. היועץ המשפטי לממשלה
ע"י ב"כ עו"ד מפרקליטות מחוז תל אביב (אזרחי)

פסק דין

1

2

השופט ישעיהו שנלר, סג"נ:

3

1. ערעור על פסק דינו החלקי של בית משפט השלום בתל אביב-יפו (כב' השופט יובל גזית) מיום 18.10.2018 (ת"א 40657-07-16), בתביעה שהגישה המערערת, אשר נפגעה כהולכת רגל מפגיעת אופניים חשמליים עליהם רכב המשיב 1 (להלן: **המשיב**) (להלן: **אופניים חשמליים**).

6

7

2. בית המשפט קמא בחן האם אופניים חשמליים עונים להגדרת "כלי רכב מנועי" כשמשמעו בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: **החוק** או **חוק הפיצויים**), כאשר החלק המהותי של ההגדרה בחוק אשר היה שנוי במחלוקת הינו: "הנע בכוח מיכני".

10

בית המשפט קבע כי אופניים חשמליים אינם "כלי רכב מנועי", שכן הכח המרכזי והבולט בהפעלתם הינו הכח הפיזי, הגובר, לצורך ההגדרה המשפטית, על הכח המיכני.

12

בהתאם, בית המשפט דחה את התביעה כנגד המשיבה 2 (להלן: **קרנית**) וקבע כי התביעה כנגד המשיב תתנהל מכח פקודת הנזיקין [נוסח חדש] (להלן: **הפקודה** או **פקודת הנזיקין**).

14

15

הרקע העובדתי:

16

3. ביום 5.2.2015 חצתה המערערת, ילידת 1949, את הכביש במעבר חציה באור ירוק ונפגעה על ידי המשיב, אשר חצה את הצומת באור אדום עת רכב על אופניים חשמליים (להלן: **התאונה**).

17



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 כנגד המשיב הוגש כתב אישום בגין התאונה. המשיב הודה בעובדות כתב האישום, הורשע ונשא
2 בעונש במסגרת הסדר טיעון.

3
4 4. אין חולק כי המשיב נהג באופניים החשמליים, בעת שאלו לא היו מבוטחים בביטוח חובה
5 או בביטוח אחר, כך גם האופניים החשמליים אשר היו מעורבים בתאונה נרכשו מיבואן, המייבא
6 אופניים תקינים ולא הוכח שבוצעו באופניים החשמליים דגן שינויים או "שיפורים".
7 משכך, עונים האופניים החשמליים עליהם רכב המשיב על הגדרת "אופניים עם מנוע עזר" בתקנות
8 התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: **התקנות או תקנות התעבורה**).

9 **אופניים חשמליים – הוראות הדין:**

10 5. בפברואר 2010 התקין משרד התחבורה את תקנות התעבורה (תיקון והוראת שעה),
11 התש"ע-2010, בהן הוגדרו אופניים חשמליים כ-"אופניים עם מנוע עזר".
12 הוראת השעה קבעה, בין היתר, כי ההספק המרבי של המנוע לא יעלה על 250 וואט ומהירות
13 האופניים החשמליים לא תעלה על 25 קמ"ש, כאשר המנוע החשמלי, יופעל באמצעות דוושות
14 האופניים. גיל הרוכב המזערי יהיה 14 שנים וללא חובת רישוי ורישום. הוראת השעה פורסמה ב-
15 4.2.2010 ותוקפה פג ב-4.3.2011.

16
17 6. רק בשנת 2014 התווספה הגדרה חדשה לסעיף 1, סעיף ההגדרות, בתקנות התעבורה –
18 **אופניים עם מנוע עזר**.

19 אופניים חשמליים תקינים, בהתאם להגדרה בתקנות, הם אופניים בעלי שני גלגלים המורכבים זה
20 אחרי זה שמותקן בהם מנוע חשמלי, כאשר בין היתר נקבע כי המנוע החשמלי מופעל באמצעות
21 דוושות האופניים, כי כוח המנוע יורד עם העלייה במהירות האופניים וכי המנוע מפסיק את פעולתו
22 כאשר מהירות האופניים עולה על 25 קמ"ש:

23
24 "אופניים עם מנוע עזר" – אופניים בעלי שני גלגלים המורכבים זה אחרי זה,

25 שמותקן בהם מנוע חשמלי, ושהתקיימו בהם כל אלה:

26 (1) ההספק המרבי של המנוע אינו עולה על 250 וואט;

27 (2) המנוע החשמלי מופעל באמצעות דוושות האופניים;

28 (3) כוח המנוע יורד עם העלייה במהירות האופניים ומפסיק את פעולתו כאשר

29 מהירות האופניים עולה על 25 קמ"ש;

30 (4) מותקן בהם:

31 (א) צופר או פעמון;

32 (ב) פנס קדמי בעל תאורה לבנה בהתאם לתקנה 132(1);

33 (ג) פנס אחורי בעל תאורה אדומה בהתאם לתקנה 132(2);



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

- 1 (ד) מחזירי אור בצבע צהוב על דוושות האופניים בהתאם לתקנה 132(3);
- 2 (ה) מחזיר אור מאחור בהתאם לתקנה 130(3);
- 3 (5) אם הם אופניים שנרכשו לפני יום ג' בתמוז התשע"ד (1 ביולי 2014) (להלן
- 4 בתקנה זו ובסימן ב'3 בפרק השני – המועד הקובע) –
- 5 (א) הם עומדים בדרישות תקן אירופי EN15194 (להלן – התקן האירופי),
- 6 העומד לעיון הציבור באגף הרכב במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים
- 7 בשעות עבודתו הרגילות ומשקלם הכולל אינו עולה על 30 ק"ג;
- 8 לא מורכבת בהם מצערת המאפשרת שליטה רציפה בהספק המנוע
- 9 באמצעות היד;
- 10 (6) אם הם אופניים שנרכשו במועד הקובע או לאחריו –
- 11 (א) הם עומדים בדרישות תקן רשמי ת"י 15194 – אופניים: "אופניים
- 12 עם מנוע עזר חשמלי – דרישות בטיחות ושיטות בדיקה" (להלן – התקן
- 13 הרשמי), כתוקפו מזמן לזמן, שעותק שלו מופקד לעיון הציבור במשרד
- 14 מכון התקנים הישראלי, והפניה אליו מצויה באתר האינטרנט של משרד
- 15 התחבורה והבטיחות בדרכים שכתובתו: <http://www.mot.gov.il/>;
- 16 בהעדר הפניה כאמור לא יהיה תוקף לתקן הרשמי לעניין תקנות אלה;
- 17 (ב) מורכבת בהם מצערת המאפשרת שליטה רציפה בהספק המנוע
- 18 באמצעות היד, המפסיקה את פעולתה במהירות העולה על 6 קמ"ש;
- 19 (7) הם מסומנים בתווית בהתאם לדרישות התקן האירופי והתקן הרשמי כאמור
- 20 בפסקאות (5)(א) ו-(6)(א), לפי העניין;".
- 21 (ההדגשות כאן ולהלן לא במקור אלא אם צוין אחרת).

22

23 7. תקנה 36טז לתקנות מונה את התנאים בהם מותרת נהיגה והחזקה באופניים חשמליים

24 תקינים. באופניים חשמליים תקינים שנרכשו לפני המועד הקובע, קיימת חובה כי המנוע החשמלי

25 מופעל באמצעות דוושות האופניים בלבד, כאשר באופניים חשמליים תקינים שנרכשו במועד הקובע

26 או אחריו, קיימת חובה כי המצערת אינה מאפשרת שליטה רציפה ידנית בהספק המנוע במהירות

27 העולה על 6 קמ"ש:

- 28
- 29 "לא ינהג אדם באופניים שבהם מותקן מנוע עזר או יחזיק בהם בבעלותו, בין אם
- 30 מתקיימות בהם פסקאות (5)(א) ו-(6)(א) בהגדרת אופניים עם מנוע עזר ובין אם לאו,
- 31 אלא אם כן –
- 32 (1) מלאו לו שש עשרה שנים או יותר;
- 33 (2) באופניים כאמור התקיימו הדרישות האלה:
- 34 (א) אם נרכשו לפני המועד הקובע –



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

- 1 המנוע החשמלי מופעל באמצעות דוושות האופניים (1)
2 בלבד;
3 (2) מסומן על גביהם מספר השלדה וסימון לפי התקן
4 האירופי, לרבות סימון ההספק המרבי של המנוע
5 החשמלי והמהירות המרבית של האופניים;
6 יראו אופניים המסומנים לפי פסקת משנה (2) כאילו נרכשו לפני המועד
7 הקובע זולת אם מספר השלדה, תאריך הייצור או אמצעי זיהוי אחר על
8 האופניים מעידים אחרת;
9 (ב) אם נרכשו במועד הקובע או לאחריו –
10 (1) המצערת אינה מאפשרת שליטה רציפה בהספק המנוע
11 במהירות העולה על 6 קמ"ש;
12 (2) מסומן על גביהם מספר שלדה וסימון בר-קיימא של
13 המילים "אופניים עם מנוע עזר";
14 (3) הודבקה עליהם תווית בהתאם למאפיינים והמידות של
15 הסימון שבתוספת הארבע עשרה, שתמוקם במקום
16 מרכזי וגלוי לעין על גבי שלדת האופניים והתקיים בהם
17 האמור באותה תווית;
18 (3) התקיים בו אחד מאלה:
19 (א) ניתן לו רישיון נהיגה לפי סימן ב' לחלק ג', לרבות רישיון נהיגה
20 שאיננו בתוקף, ולמעט רישיון נהיגה לפי תקנה 179;
21 (ב) עמד בהצלחה בבחינה עיונית לפי תקנה 205 לאחת מדרגות רישיון
22 הנהיגה האמורות בפסקת משנה (א);
23 (ג) ניתן לו אישור מאת רשות הרישוי על עמידתו בהכשרה לנהיגה
24 כאמור, בעניינים האמורים בתקנה 205;
25 (4) הוא חובש קסדת מגן, כאמור בסעיף 65 לפקודה, שמוצמד לה מחזיר אור
26 שייראה בבירור על ידי המשתמשים האחרים בדרך."
27
28 8. להשלמת התמונה יוער כי בתיקון תקנות התעבורה ממאי 2016 נקבע כי גיל הרכיבה
29 המזערי של אופניים חשמליים יהיה 16 שנים. כמו כן, רק ביום 1.7.2019 התווספו הדרישות
30 הנוספות אשר מופיעות בס"ק (3) ו-(4) באשר לצורך בחבישת קסדה וברישיון נהיגה או הסמכה
31 הכוללת הכשרה בידע תיאורטי, המקנים אפשרות לרכוב על אופניים חשמליים.
32
33 9. בנוסף, נקבע איסור לבצע שינויים באופניים חשמליים תקינים, כך שיחדל בהם האמור
34 בתווית הסימון כאמור בתוספת הארבע-עשרה, בתקנה 139טז:



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 "לא ישנה אדם את המבנה של אופניים עם מנוע עזר, באופן שיגרום לכך שיחדל
2 מלהתקיים בהם האמור בתווית הסימון כאמור בתוספת הארבע-עשרה, ואם הוא
3 יצרן, יבואן או משווק של אופניים עם מנוע עזר – באופן שיחדלו מלהתקיים בהם
4 פסקאות (1) עד (7) להגדרה אופניים עם מנוע עזר או דרישות תקנה 39טז(2)(א) או
5 (ב), לפי העניין, כולן או חלקן."

7 10. בתווית הסימון בתוספת ארבע עשרה, נקבע בין היתר כי הספק המנוע של אופניים
8 חשמליים יהיה W250 וכי המהירות המרבית של אופניים חשמליים תהא 25 קמ"ש (בהתאם
9 לתיקון משנת 2016 במקום "מתחת לגיל 14" יבוא "מתחת לגיל 16"):

11 **סימון אופניים עם מנוע עזר לפי התקן הרשמי**
12 **(תקנה 39טז(2)(ב)(3))**



13
14
15
16 11. תקנה 39 לתקנות מעניקה לאופניים חשמליים תקניים פטור מחובת רישום ורישוי וכן
17 מחובת רישיון נהיגה:

19 "נהג אדם באופניים שבהם מותקן מנוע עזר או החזיק בהם בבעלותו לפי תקנה 39טז,
20 יהיה פטור –

21 (1) מחובת רישום ורישוי לפי סעיף 2 לפקודה;

22 (2) מחובת רישיון נהיגה לפי סעיף 10(א) לפקודה."



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1
2 12. תקנות 123א-134 לתקנות קובעות כללים לעניין הרכיבה באופניים, לרבות אופניים
3 חשמליים תקינים, וכך בין היתר נקבע בתקנות 128-129 לתקנות, כי רוכב אופניים ירכב בכביש או
4 בשביל אופניים ולא על המדרכה או על חלק מהדרך המיועד להולכי רגל בלבד:

5
6 "128. הרוכב על אופניים ירכב קרוב ככל האפשר לשפתו הימנית של הכביש וינהג
7 בזהירות ובמיוחד בעברו רכב העומד או בעקפו רכב הנע באותו כיוון.

8
9 129. (א) לא ירכב אדם על אופניים על מדרכה או על חלק מהדרך המיועד להולכי
10 רגל בלבד; אולם מותר להולך רגל להוביל אופניים על המדרכה אם אין בכך הפרעה
11 להולכי רגל.

12 (ב) הוקצה בדרך שביל אופניים וסומן בתמרור מתאים לא ירכב רוכב אופניים בכל
13 חלק אחר של הדרך אלא בשביל האופניים.

14 (ג) לא ירכב אדם על אופניים במנהרה.

15 (ד) (נמחקה).

16 (ה) על אף האמור בתקנה 128, בדרך שאינה עירונית, שבה שול הדרך פנוי ומיוצב
17 באספלט, ירכב רוכב אופניים בשול, קרוב ככל הניתן לשפתו הימנית.

18 (ו) לא ירכב אדם שגילו פחות משנים עשרה שנים על אופניים בדרך שאינה
19 עירונית.

20 (ז) לא יעבור רוכב אופניים במעבר חציה ברכיבה אלא במעבר חציה לרוכבי אופניים
21 המסומן בתמרור 812; ואולם מותר להולך רגל להוביל אופניים במעבר חציה לצורך
22 חציית כביש."

23
24 13. יוער כי באוגוסט 2016 נחקק החוק לייעול הפיקוח והאכיפה העירוניים ברשויות
25 המקומיות (תעבורה), התשע"ו-2016, ונקבע שהרשויות המקומיות, באישור המועצות שלהן,
26 רשאיות לפעול לאכיפת עבירות תעבורה בתחום שיפוטן. בהתאם, החל מספטמבר 2017 הועבר
27 הפיקוח לעיריות כך שגם פקחים שלהן יוכלו לרשום דו"חות לרוכבים על רכיבת אופניים חשמליים
28 במדרכה כאשר לא קיים שביל אופניים, זאת בדומה לשוטרים.

29
30 14. הנה כי כן, העקרונות של הגדרת אופניים חשמליים והקשור לרכיבה עליהם, היות
31 האופניים עם מנוע עזר, אשר מוגבל בהספקו.

32 כך, עד מהירות של 6 קמ"ש ניתן להפעיל המנוע ללא דיווש, מעל מהירות זאת ועד למהירות של 25
33 קמ"ש תנאי הכרחי לפעילות המנוע, דיווש בלבד, ומעבר למהירות זאת, המנוע חדל מלפעול, תוך
34 איסור להפעלת המנוע או חידול פעולתו באמצעות מצערת ידנית.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 בנוסף, איסור לרכיבה במדרכה, אלא רק בכביש, ופטור מרישום האופניים החשמליים והיזקקות
2 לרישיון נהיגה.

3

4 15. על רקע האמור נבחן את פסק הדין מושא הערעור וטענות הצדדים.

5

6 **פסק הדין של בית משפט קמא:**

7 16. בית המשפט קמא קבע כי אין הקבלה ואין לערוך הקבלה בין חוק הפיצויים לבין תקנות
8 התעבורה, וכי הגם ולפי התקנות, האופניים המסוימים אינם אופנוע, יש לבחון האם לפי החוק,
9 האופניים הינם "כלי רכב", בהתחשב בכך שהאופניים החשמליים אינם מצויינים בהגדרה הבסיסית
10 של החוק ואף לא בהגדרה המרבה או הממעטת.

11 נוכח ריבוי התאונות, נזקי הגוף הקשים והסערה הציבורית סביב הרכיבה על אופניים חשמליים
12 ואכיפת החוק, בית המשפט קמא סבר כי המחוקק צריך לתת דעתו, באופן מפורש, להתייחסות
13 המשפטית הראויה ל-"מעמד" האופניים החשמליים.

14

15 17. כאמור, בית המשפט קמא קבע כי החלק המהותי של ההגדרה בחוק הנתון במחלוקת הינו:
16 "לנוע בכוח מיכני", אשר נתון לפרשנות בית המשפט.

17 מחד גיסא, מבחינה טכנית ניתן להפעיל את האופניים כאופניים רגילים, נטולי מנוע על דרך הדיווש.
18 מאידך גיסא, הפעלת המנוע החשמלי כרוכה (ממהירות של 6 קמ"ש ומעלה) בהפעלת הדוושות,
19 דהיינו כי השימוש בכח הפיזי של הרוכב הינו חיוני ואין בלתו.

20 לעומתו, השימוש בכח ה-"מיכני", החשמלי, אפשרי אך אינו חיוני, וייתכן רק בשילוב הכח הפיזי
21 של הרוכב.

22 משום כך, בית המשפט קמא קבע כי הכח המרכזי והבולט הינו הכח הפיזי, הגובר, לצורך ההגדרה
23 המשפטית, על הכח המיכני.

24 בהתאם, נקבע כי מטעם זה האופניים החשמליים אינם ממלאים אחר כל המרכיבים המנויים בחוק
25 על מנת שייחשבו כ-"כלי רכב" כמשמעו בחוק.

26

27 18. בית המשפט אף התייחס לשיקולי מדיניות אשר תומכים בפרשנות לפיה אופניים חשמליים
28 אינם כלי רכב כמשמעו בחוק, ובין היתר העובדה שעסקינן במספר רב מאוד של אופניים חשמליים
29 הנעים בדרכים, והיתרונות של האופניים החשמליים, כגון: גודלם ומשקלם, העדר זיהום סביבתי,
30 נפח, הקלה על עומס תנועה, סיוע לאוכלוסיות צעירות ודלות באמצעים להתנייד ממקום למקום,
31 ומנגד להעדר ביטוח ויכולת לבטח את מרביתם.

32 בהתאם, נקבע כאמור, כי התביעה כנגד קרנית תדחה והתביעה כנגד המשיב תתנהל מכח הפקודה.

33

34



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

תמצית טענות הצדדים בערעור:

טענות המערערת:

19. לפי הערכות, בישראל נעים כיום יותר מרבע מיליון זוגות אופניים חשמליים ועל אף היתרונות באופניים החשמליים, אשר מאפשרים להתנייד בזריזות וביעילות ומסייעים בהפחתת העומס בכבישים, קיימת לאחרונה עלייה חדה במספר הנפגעים – זינוק של 800% במספר הנפגעים מאופניים חשמליים תוך שלוש שנים – הן רוכבי אופניים והן הולכי רגל. יוער כי הטיעונים מטעם המערערת נסמכו גם על טענות שנטענו, לכאורה, בהליכים אחרים, וכאשר עו"ד אילן קנר אף ביקש להצטרף כמייצג "הולכי רגל" כידיד בית המשפט, אולם לא מצאנו כי התקיימו התנאים לצרוף שכזה.

20. נוסף על כך, נטען כי האופניים החשמליים מונעים באמצעות מנוע חשמלי המקבל כוח מסוללה חשמלית וכי ההבדל בין אופניים חשמליים לאופנוע חשמלי הוא בהספק המנוע ובמשקל. כן נטען כי בסוגים מסוימים של אופניים חשמליים הפעלת המנוע נעשית על ידי דיווש, בחלקם על ידי מצערת וייתכן שבעתיד, הנעת האופניים תתבצע באמצעות הטלפון, שלט או כל אמצעי אחר.

21. לשיטתה, הדין מגדיר מהו "רכב מנועי" לעניין החוק, כאשר החוק מבחין בין רכב הנע בכוח פיזי, כגון אופניים שאינם חשמליים או עגלה הרתומה לסוס, לבין רכב הנע בכוח מכאני, כגון מכונית נוסעים, טרקטור או קטר.

משכך, אופניים חשמליים עונים על הגדרת רכב מנועי – הם נעים באמצעות הכח המכני, על פני הקרקע, עיקר ייעודם לתחבורה יבשתית והסיכון הדומיננטי בפעולתם הוא הסיכון התעבורתי. כן נטען כי לאור הלכות בית המשפט העליון, לו היו אופניים רגילים מופעלים על ידי כוח מכני, היו נכנסים להגדרת "רכב מנועי", בהפנותה לע"א 2606/06 שפורן נ' תורג'מן (11.5.2010) אשר דן בקורקינט חשמלי (להלן: עניין שפורן).

עוד נטען כי אין ליצור ניגוד בין הדין לבין מדיניות משפטית, אלא יש להפעיל שיקולי מדיניות משפטית מקום בו קיים ניגוד בין ערכים ואינטרסים ובראי של צורכי החברה, ולא מקום בו החוק נותן מענה ברור ומובהק שאזי על בית המשפט ליישם את הגדרת החוק.

22. יתר על כן, על בית המשפט להגדיר אופניים חשמליים כ-"רכב מנועי" מתוך הנחה שאם המחוקק יסבור כי אין מקומם של אופניים חשמליים להיכלל בחוק, יוכל לתקן את הגדרת החוק בנושא, כפי שעשה בעבר בהתייחס לכיסא גלגלים ומדרגות נעות.

כך גם, בעקבות פרשנותו המרחיבה של בית המשפט עת קבע כי רכבת ועגורן הינם כלי רכב, תוקנה הגדרת "רכב מנועי" וכן התווסף מבחן תחבורתי להגדרת תאונת דרכים.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1

2

טענות המשיב:

3

23. כדרכו בהליך בבית המשפט קמא, גם בערכאה זו המשיב השאיר ההכרעה בשאלת סיווגו של אירוע התאונה, האם נכנס בגדרי החוק, לשיקול דעתו של בית המשפט, באופן שלמעשה הדין ערעור נסוב בפועל, בין המערערת לקרנית.

6

7

טענות קרנית:

8

24. המחוקק לא קבע האם הנעת "רכב מנועי" תהיה רק בעזרת כוח מיכני, ואף לא קבע האם תנאי זה פירושו "בעיקר" הנעת הכלי על ידי כוח מיכני.

9

10

בהתאם, נטען על ידי קרנית כי בעת בחינת הגדרת "רכב מנועי" לפי החוק, יש להשתמש במבחן "העיקר והטפל" באשר לשני הכוחות המפעילים אופניים חשמליים – האחד, הוא כוח רגליו של הרוכב והשני הוא כוח מיכני, כוחו של המנוע החשמלי.

12

13

14

25. הרעיון המרכזי העומד מאחורי אופניים חשמליים הוא קיומו של מנוע-עזר חשמלי שמיועד לסייע לרוכב להגיע בקלות למהירות הנסיעה ללא צורך במאמץ פיזי רב, כאשר בתחילת הנסיעה, או כשהמהירות יורדת עקב תלילות הדרך, מסייע המנוע החשמלי להנעת האופניים במקביל לדיווש על ידי הרוכב, אך כאשר מתגברת המהירות מפחית המנוע את כוחו וכאשר מגיע הרוכב למהירות התקנית, 25 קמ"ש, מפסיק המנוע החשמלי באופן סופי את תרומתו להנעת האופניים.

18

19

20

26. בהתאם, אם כלי מונע בעיקר באמצעות דיווש, אין בעובדה כי ניתן להיעזר לשם הנעת הכלי גם בעזרת מנוע-עזר כדי שיהיה כלי "הנע בכוח מיכני על פני הקרקע", שכן באופניים חשמליים עיקר כוח ההנעה הוא כוחו הפיזי של הרוכב בסובבו את הדוושות, ואילו המנוע החשמלי הוא אך "כוח עזר", משני וטפל לכוח העיקרי אשר מיועד להפעיל את האופניים, כוח אנושי, שאינו כוח מכני.

23

24

25

27. באשר לשיקולי מדיניות משפטית, נטען על ידי קרנית כי לשיקולים אלה משקל לא מבוטל בסוגיה זו, כאשר השימוש באופניים חשמליים הוא חלק בלתי נפרד ממצאות החיים בעשור האחרון, והשימוש בהם, במאזן הכולל, מביא יתרון רב לציבור עקב ההפחתה בשימוש בתחבורה מזהמת בכבישי ערי ישראל הפקוקים לעייפה, ולאור אפשרות הניידות הזולה לצעירים וסטודנטים ועוד.

27

28

כך גם אין חולק כי המחוקק הגיע למסקנה כי יש לעודד את השימוש באופניים חשמליים, למרות הסכנות הכרוכות בכך, עת פטר כלים אלו מרישוי, רישום ורישיון נהיגה, והגדרתם כרכב מנועי

30

31

תמנע, בפועל, את השימוש בכלים אלו אשר אינם מזהמים ונגישים לאוכלוסיות פחות אמידות.

32

33



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 נוסף על כך, נטען על ידי קרנית כי החלת משטר "ביטוח חובה" על כלים שאינם רשומים
2 במרשם רשמי, ולכן אינם נושאים לוחית רישוי, אינה מעשית וניתן להניח שלא תמצא חברת ביטוח
3 שתסכים לבטח בפרמיה סבירה שימוש בכלי אוטומטי, באופן אשר יביא לכך שרוב האופניים
4 החשמליים לא יבוטחו, כך שבפועל יגרם יותר נזק מתועלת ותקלה לציבור.
5 כך גם נטען כי הציבור לא יופקר עקב קביעה כי אופניים חשמליים אינם "רכב מנועי" לעניין החוק,
6 שכן הולכי רגל, אשר הם לרוב הנפגעים היותר קלים, יפוצו לפי דיני הנזיקין הכלליים. כך גם רוכבי
7 אופניים חשמליים שיתנגשו ברכב מנועי, תאונות שבהן נגרמים מרבית הנזקים הקשים, יפוצו על
8 ידי מבטחי אותם רכבים, ובהעדר ביטוח לרכב – על ידי קרנית.
9 מנגד, קביעה כי אופניים חשמליים הם רכב מנועי החייב בביטוח חובה, תגרום לשחרור חברות
10 הביטוח מפיצוי רוכב האופניים החשמליים, בטענה כי אלה נהגו ברכב מנועי החייב בביטוח חובה,
11 ונפגעים קשים אלה לא יוכלו לזכות בפיצויים, הגם שנדרסו או נפגעו מרכב מנועי המבוטח כחוק
12 בביטוח חובה.

13

14 **עמדת היועץ המשפטי לממשלה:**

15 29. מעיון בפסק הדין של בית המשפט קמא ובטענות הצדדים, ובהתחשב ב-"השלכות רוחב"
16 של ההכרעה בסוגיות האמורות, התבקשה עמדת היועץ המשפטי לממשלה (להלן: **היועמ"ש**),
17 לרבות עמדתו בייחס לצירופו להליך.
18 ביום 25.6.2019 הגיש היועמ"ש את עמדתו והודיע על החלטתו להתייצב להליך.

19

20 30. היועמ"ש סבור כי יש להבחין בין אופניים חשמליים תקינים העומדים בתנאים שנקבעו
21 בתקנות לבין כאלה שאינם עומדים בתנאים אלה, בהתבסס על מספר אדנים.
22 נטען כי אופניים חשמליים תקינים, אשר מאפייניהם הטכניים נקבעו בצורה ברורה בתקנות, אינם
23 עונים על הגדרת המונח רכב מנועי לעניין החוק. מנגד, אופניים חשמליים שאינם עומדים בדרישות
24 התקנות, ואשר הנסיעה בהם אסורה, עשויים להיחשב כ-"רכב מנועי" לעניין החוק.

25

26 31. לגופה של מחלוקת, רכיבה על אופניים חשמליים תקינים מחייבת את הרוכב בהם לדווש,
27 ממהירות של 6 קמ"ש ומעלה, באופן שמצריך שימוש בכח השרירים שלו, בדומה לרכיבה על
28 אופניים רגילים, וכאשר רכיבה על אופניים חשמליים תקינים אינה מחייבת את הרוכב בהם לעשות
29 שימוש בכח המכני כלל.

30 כך נטען, כי היכולות הביצועיות של אופניים חשמליים תקינים דומות יותר ליכולות ביצועיות של
31 אופניים רגילים ללא מנוע עזר, מאשר לאופנוע, ומשכך הסיכון התחבורתי הנשקף מאופניים
32 חשמליים תקינים הוא נמוך, בדומה יותר לסיכון הנשקף מאופניים רגילים ללא מנוע עזר, מאשר
33 לאופנוע ואינו נמנה עם סוג הסיכונים התחבורתיים שהחוק נועד להגן מפניהם ואין הצדקה להחילו
34 עליהם.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 עוד נטען, כי התקנות מעניקות לאופניים חשמליים תקניים, פטור מחובת רישום ורישוי וכן מחובת
2 רישיון נהיגה, ובנסיבות אלה אין אפשרות לבטח אותם בביטוח חובה, וכפועל יוצא לא ניתן להחיל
3 עליהם את החוק.
4
5 32. יתר על כן, הטלת חובת ביטוח בנסיבות האמורות על אופניים חשמליים תקניים מעוררת
6 מספר קשיים.
7 ראשית, הטלת חובת ביטוח תביא לעלות כספית משמעותית על המשתמשים באופניים חשמליים
8 תקניים, לאור הפרמיה אשר צפויה להיות גבוהה מאוד, בעוד ששוויים של אופניים חשמליים הוא
9 בדרך כלל נמוך.
10 שנית, הטלת חובת ביטוח עלולה לגרום לתופעה נרחבת של תת ביטוח, בדומה למצב הקיים כיום
11 בביטוח חובה לאופנועים, כאשר המשמעות היא שהרוכבים על אופניים חשמליים תקניים שאינם
12 מבוטחים בביטוח חובה יחשבו למפרי חוק, לעבריינים, באופן אשר חותר תחת מדיניות משרד
13 התחבורה לעודד שימוש בתחבורה "ירוקה".
14 שלישית, הטלת חובת ביטוח תוביל לתוצאה לא רצויה מבחינה חברתית, כאשר במקרה שבו
15 אופניים חשמליים תקניים אשר אינם מבוטחים על אף קיומה של חובת ביטוח, יהיו מעורבים
16 בתאונה עם "רכב מנועי" תישלל זכאותו של רוכב האופניים החשמליים לפיצוי ממבטחת הרכב
17 המנועי ומקרנית נוכח הוראות החוק.
18 כמו כן, במקרה תאונה של אופניים חשמליים תקניים, שאינה כוללת מעורבות של רכב אחר,
19 המשמעות של העדר קיומה של תעודת ביטוח במקרה שבו תוטל חובה כאמור, הטלת חובה על
20 קרנית לפצות נפגעים כגון הולך רגל או נוסע על האופניים החשמליים, שאינו הרוכב, ואף אינו בעל
21 האופניים או המחזיק בהם – עלויות אשר יושתו על הקופה הציבורית וכן על יתר ציבור המבוטחים.
22
23 33. לאור עמדת היועמ"ש, אשר בפועל משווה דין אופניים חשמליים תקניים כדין רוכב אופניים
24 רגילים או כדינו של הולך רגל, אזי במקרה של תאונת דרכים בין אופניים חשמליים תקניים לבין
25 רכב מנועי, החובה לפצות את רוכב האופניים והנוסע שלו תוטל על מבטחת השימוש ברכב המנועי,
26 ובהיעדר ביטוח לרכב המנועי – על קרנית.
27 בהתאם, במקרה של תאונה עצמית של אופניים חשמליים תקניים או פגיעת רוכב אופניים חשמליים
28 תקניים בהולך רגל, בהנחה ואינם נכנסים להגדרת "רכב מנועי", אזי אין מדובר בתאונת דרכים
29 ולכן החוק לא חל על תאונה שכזו. במקרה זה, ניתן להגיש תביעה נזיקית נגד הגורם המעוול מכוח
30 דיני הנזיקין הכלליים, ככל שיש עילה לכך על פי פקודת הנזיקין.
31 כמובן, רוכב אופניים חשמליים תקניים יכול לרכוש ביטוח וולונטרי, המוצע כיום בשוק על ידי
32 מספר חברות ביטוח, בדומה לרוכב אופניים רגילים, הכולל ביטוח תאונות אישיות ו/או ביטוח
33 אחריות צד ג'. אולם, ביטוח זה ייעלם מהשוק אם ייפסק שאופניים חשמליים תקניים הם "רכב



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 מנוע"י, ואם אכן יתממש החשש מפני תופעה של תת-ביטוח, ייצא שניזוקים רבים יוותרו ללא מקור
2 לפיצוי.

3

4 34. בהתאם לעמדת היועמ"ש, אופנים חשמליים לא תקינים עשויים להיכנס להגדרת "רכב
5 מנוע"י בחוק, זאת כאשר הרכיבה בהם אינה מחייבת את הרוכב לדווש כלל, והרוכב יכול לעשות
6 בהם שימוש, תוך הפעלת הכח המכני-חשמלי בלבד.

7 נטען כי במקרה זה האופניים החשמליים מהירים וכבדים יותר מאופניים חשמליים תקינים,
8 ומשכך נושאים בחובם סיכון תחבורתי גבוה יותר המגלם פוטנציאל לנזקי גוף חמורים יותר, בדומה
9 לאופנוע.

10 עם זאת, אופניים חשמליים אשר אינם תקינים אך ורק מכיוון שלא הותקן בהם צופר, פעמון,
11 מחזירי אור בצבע צהוב על דוושות האופניים או כיוון שנפל פגם בפנסים המותקנים בהם וכיוצא
12 בזה, אינם עונים בשל כך בלבד, על הגדרת "רכב מנוע"י בחוק, שכן מקום שבו אי התיקניות של
13 האופניים החשמליים אינה נובעת משינוי שהוכנס במאפיינים הטכניים המשפיע על היכולת
14 הביצועית שלהם, הם נושאים בחובם את אותו סיכון תחבורתי הגלום באופניים רגילים.

15

16 35. עוד נטען כי לא ניתן לבטח אופניים חשמליים לא תקינים, מפאת אי חוקיותם, משום
17 שמדובר בחוזה בלתי חוקי הבטל לפי סעיף 30 לחוק החוזים (חלק כללי), התשל"ג-1973.

18 בהתאם, במידה ותתרחש תאונה בין אופניים חשמליים לא תקינים, אשר עונים להגדרת "רכב
19 מנוע"י בחוק, לבין רכב מנועי אחר, רוכב האופניים לא יהיה זכאי לפיצוי מכח החוק, שכן בהיעדרה
20 של פוליסה, אין מקור לפיצוי לרוכב, אשר לא יהיה אף זכאי לפיצוי מקרנית, בשל הפרת החובה
21 לרכוש פוליסת ביטוח או בשל היעדר רישיון.

22 משכך, אם ייחשבו אופניים חשמליים לא תקינים כעונים להגדרת "רכב מנוע"י בחוק, גם נוסע, או
23 במקרה של פגיעה בהולך רגל, תהא לנוסע ולהולך הרגל עילת תביעה נגד קרנית. במקרים אלה,
24 תעמוד לקרנית זכות חזרה לבעלי האופניים החשמליים הלא תקינים מכח החוק.

25 תוצאה זו יוצרת תמריץ שלילי לציבור לעשות שימוש באופניים חשמליים לא תקינים, ומנגד מטילה
26 על קרנית, ובכך למעשה על כלל ציבור המובטחים בביטוח רכב מנועי, את הנטל לשאת בפיצויים
27 של נפגעים תמי לב כתוצאה מתאונה שנגרמה בעקבות השימוש באופניים חשמליים לא תקינים.

28

29

הוראות חוק הפיצויים:

30 36. כעולה מטיעוני הצדדים, עלינו להידרש בראש ובראשונה להוראותיו של חוק הפיצויים
31 לשם הכרעה במחלוקת. כך יש מקום להפנות להתייחסות הפסיקה ודעת המלומדים.

32

33 37. הגדרת "תאונת דרכים" בסעיף 1 לחוק, קובעת כי מדובר במאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף
34 עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 סעיף 2(א) לחוק קובע כי המשתמש ברכב מנועי חייב לפצות את הנפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת
2 דרכים שבה מעורב הרכב.

3
4 38. סעיף 7 לחוק מגדיר מצבים אשר בהתקיימם נשללת הזכאות של הנפגעים בפיצויים, כאשר
5 הלכה למעשה נקבע כי הביטוח לכלי הרכב יכסה את נזקי הגוף של כל הנפגעים, למעט מי שנהג
6 ברכב מנועי ללא ביטוח כנדרש, ובמקרים מסוימים גם בהיעדר רישיון נהיגה בתוקף:

7
8 "נפגעים אלה אינם זכאים לפי חוק זה:

9 (1) מי שגרם לתאונה במתכוון;

10 (2) מי שנהג ברכב תוך הפרת החוק לתיקון דיני העונשין (שימוש ברכב ללא
11 רשות), תשכ"ד-1964, וכן מי שהיה מצוי ברכב ביוזעו שהנוהגים בו כאמור;

12 (3) מי שנהג ברכב כשאין לו רישיון לנהוג בו, למעט רישיון שפקע מחמת אי
13 תשלום אגרה או מחמת הגבלה שהוטלה לפי פרק ו' לחוק ההוצאה לפועל,
14 התשכ"ז-1967;

15 (4) מי שהרכב שימש לו, או סייע בידו, לביצוע פשע;

16 (5) מי שנהג ברכב ללא ביטוח לפי פקודת הביטוח, או כשהביטוח שהיה לו לא
17 כיסה את שימושו ברכב;

18 (6) בעל הרכב או המחזיק בו, שהתיר לאחר לנהוג ברכב כשאין לו ביטוח לפי
19 פקודת הביטוח או כשהביטוח שיש לו אינו מכסה את החבות הנדונה ושנפגע בתאונת
20 דרכים שאירעה באותה נהיגה, בין בהיותו ברכב ובין מחוצה לו.

21
22 39. סעיף 7א לחוק מסייג את הוראת סעיף 7(5) לחוק בקבעו כי "על אף האמור בסעיף 7(5),
23 מי שנפגע כשנהג ברכב בהיתר מאת בעליו או את המחזיק בו, ללא ביטוח לפי פקודת הביטוח, או
24 כשהביטוח אינו מכסה את שימושו ברכב, והוא לא ידע על כך ובנסיבות הענין גם לא היה סביר
25 שיידע, יהא זכאי לתבוע פיצויים מן הקרן כפי שזכאי לכך נפגע לפי סעיף 12(ב)".

26
27 40. הגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים אשר מצויה בסעיף 1 מגדירה "רכב מנועי" או "רכב":
28 "רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית, לרבות רכבת,
29 טרקטור, מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש ורכב נגרר או נתמד על ידי רכב מנועי,
30 ולמעט כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות".

31
32 41. על אף שאופניים חשמליים אינם עונים להגדרה של "רכב" לפי פקודת התעבורה [נוסח
33 חדש] (להלן: פקודת התעבורה), היות והם פטורים מהוראות הפקודה, דהיינו פטורים מחובת
34 רישום לפי סעיף 2 לפקודת התעבורה, וכן פטורים מחובת רישיון נהיגה לפי סעיף 10 לפקודת



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 התעבורה, וזאת על-פי סעיף 39 לתקנות התעבורה, עדיין יש לבחון את חובת הפיצוי לאור הגדרת
2 "רכב מנועי" בחוק הפיצויים.

3
4 42. כאמור בפסיקה, יכול ולא יהיה הכרח שתהיה חפיפה בין שתי ההגדרות, ויכולים להיות
5 מקרים שההגדרות לא תהינה חופפות. במקרים כגון אלה, לכאורה, ההגדרה הקובעת לצורך בחינה
6 האם מדובר בתאונת דרכים הנכללת בחוק הפיצויים היא ההגדרה שבחוק זה. מנגד, ההגדרה
7 שבפקודת התעבורה רלוונטית לעניין הכשירות הנורמטיבית, שאינה, לכאורה, מעניינת, ועל כן יש
8 לבחון האם מדובר ב-"רכב מנועי" בהתאם לחוק הפיצויים (ראו לעניין זה ע"א (ת"א) 1640/08
9 פרחיה נ' אברהם (22.12.2009) (להלן: עניין פרחיה)).

10 הגדרתו של מושג המפתח "רכב מנועי", שבחוק הפיצויים מתפרשת מהחוק עצמו ומתכליתו
11 החקיקתית, העובדה שמחוקק המשנה בחר להוציא את האופניים החשמליים מהגדרת "רכב
12 מנועי" בפקודת התעבורה היות ואינה חייבת ברישום ורישוי, לכאורה אינה רלוונטית לענייננו.

13
14 43. עיקר המחלוקת באשר לאפיון אופניים חשמליים בהתאם להגדרה בחוק הפיצויים נוגעת
15 לביטוי "הנע בכוח מיכני", כאשר השאלה אינה אם בשעת התאונה הונע הרכב בכוח מיכני, אלא אם
16 בשעת התאונה ניתן היה לעשות שימוש בכוח המיכני של הרכב. "רכב המונע בכוח מיכני" אינו אלא
17 רכב הנע בכוח מוטורי. גם רכב אשר מותקן בו מנוע, וזה לא הופעל בעת הנסיעה למשל, כלי רכב
18 שנדחף או הידרדר בירידה, או אופניים הנושאים מנוע עזר שהופעלו באמצעות דוושת רגל הם "רכב
19 מנועי" כמשמעותו בחוק והשימוש שנעשה בו הוא בגדר - "שימוש ברכב מנועי", כהגדרתו בחוק
20 הפיצויים (אליעזר ריבלין, תאונת הדרכים, תחולת החוק סדרי דין וחישוב הפיצויים, 91 (מהדורה
21 רביעית, 2011)).

22 יחד עם זאת, דברים אלה מופיעים כבר במהדורה הראשונה של הספר, משנת 1993, ועל כן ברי כי
23 לא מדובר באופניים חשמליים תקינים כפי שמופיעים כיום בתקנות, אלא יותר סביר כי הערה זו
24 מתייחסת לקטנועים קטנים, "טוסטוסים", ששם הטכני היה "אופניים עם מנוע עזר", אשר היו
25 נפוצים בשנות ה-60 וה-70, שאת חלקם היה ניתן להתניע בעזרת זוג דוושות, אולם עיקר התנועה
26 הייתה באמצעות מנוע בנזין ולכן כלי זה נחשב לרכב מנועי לעניין חוק הפיצויים.

27
28 44. בשאלה זו דן גם יצחק אנגלרד בספרו:

29
30 "מתי נחשב רכב "נע בכוח מיכני"? שאלה זו מתעוררת בעיקר שעה שבכלי הרכב
31 מותקן אמנם מנוע, אך לא הופעל בזמן הנסיעה (כגון אופניים שאפשר להפעילם
32 באמצעות הדוושות), או לא היה ראוי להפעלה בגלל קלקול. שאלות אלה נידונו בעבר
33 במסגרת פקודת הביטוח והחוק האנגלי המקביל. העקרון שנתקבל הוא כי המבחן
34 אינו השימוש שנעשה בפועל ברכב בשעת המקרה, אלא אפשרות השימוש שניתן



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 לעשות בכלי הרכב באותה שעה. השאלה היא יותר מורכבת שעה שהמנוע מקולקל
2 או אף חסר. הנטייה היא להכיר באופי הממונע של הרכב, כל זמן שקיימים אפשרות
3 וסיכוי לתיקון או להתקנת המנוע. יש איפוא חשיבות לייעודו של הכלי, עליו אפשר
4 ללמוד מכוונותיו של מחזיקו, כפי שהן עולות מן הנסיבות". (יצחק אנגלרד, פיצויים
5 לנפגעי תאונות דרכים, 45 (מהדורה רביעית, 2013)).

6

7 45. לעניין שאלת עיקר ייעודם של אופניים חשמליים לשמש לתחבורה יבשתית, נפסק ברע"א
8 613/95 קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' נחום, פ"ד נא(4) 659 (1997) כי בביטוי זה התכוון
9 המחוקק לצמצם את הגדרת "רכב מנועי" לאותם כלים אשר הסיכון הדומיננטי בפעולתם הוא
10 הסיכון התעבורתי:

11

12 "עולה מכך, כי הביטוי "עיקר יעודו" יתפרש על-פי הסיכון הדומיננטי הגלום
13 בפעולתו של הרכב. בביטוי "עיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית" התכוון המחוקק
14 לצמצם את הגדרת "רכב מנועי" לאותם כלים אשר הסיכון הדומיננטי בפעולתם הוא
15 הסיכון התעבורתי. כאשר הסיכונים העיקריים הטמונים ברכב הם סיכונים שאינם
16 תעבורתיים, והסיכון התעבורתי אינו הסיכון העיקרי, בטלה ההצדקה העניינית
17 לכלול את הרכב במסגרת חוק הפיצויים, הקובע, כאמור, משטר של אחריות
18 מוחלטת".

19

20 דומה כי אופניים חשמליים נכללים באמור.

21

22 46. כאשר בית המשפט נדרש לבחון בעניין שפורן האם קורקינט חשמלי עונה על ההגדרה של
23 "רכב מנועי" בחוק, נקבע כי אף שהוא מונע בכח מיכני, הקורקינט החשמלי לפי אשר היה מקובל
24 אז אינו עונה על הגדרת "רכב מנועי" שכן עיקר ייעודו אינו לתחבורה יבשתית, אלא עיקר ייעודו
25 לשעשוע:

26

27 "על פי תוכן של ההגדרות האמורות, נראה לי כי אין הקורקינט המכני מקיים את
28 דרישת הייעוד "לשמש לתחבורה יבשתית". ככל שעלה מהנתונים שהובאו בהליך
29 זה, כלי זה אינו מיועד לשמש לתחבורה יבשתית, וממילא הייעוד התעבורתי אינו
30 עיקר ייעודו. הקורקינט המכני נבנה ונקנה כצעצוע לילדים ובני נוער, וכדי שישמש
31 כלי משחק בידיהם, ויסב להם שעשוע. הוא מחליף את הקורקינט הפשוט, המוכר
32 מימים עברו, שהיה מורכב מלוח עץ, שני גלגלים וידיעות שבהם שחקו ילדים בחצרות
33 הבתים, ולעיתים אף על מדרכות בשכונות מגוריהם. ההתפתחות הטכנולוגית הביאה
34 לשכלולו של כלי משחק זה, על ידי איבזורו במנוע בנזין המכיל ליטר אחד של בנזין,



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 המאפשר את תנועתו במהירות ממוצעת של 24 קמ"ש, ומקסימלית – 32 קמ"ש. הוא
2 מוגבל לנסיעה למרחק קצר ביותר בשכונת המגורים. הוא נקנה בחנות צעצועים
3 במחיר של \$100. אין עליו מושב כלשהו, אין בו תיבת הילוכים, וחסרים בו מכווני
4 איתות, פנסי תאורה, צופר ומראת-צד. טיבו של הקורקינט המכני, וייעודו העיקרי,
5 מכוונים למשחק ולשעשוע. הוא אינו מכוון לשמש לייעוד תחבורתי לאור מגבלותיו
6 האינהרנטיות בכמות הדלק ובמרחק הקצר שאותו הוא יכול לעבור. מאפיינים
7 מצטברים אלה מקשים על סיווגו של הקורקינט המכני כ"רכב מנועי" על פי החוק.
8 הוא דומה יותר במהותו למכוניות המונעות בכח מכני הנוסעות כשעשוע בלונה פארק,
9 שאינן מהוות "רכב מנועי" לצורך חוק הפיצויים, משעיקר ייעודם אינו לשמש
10 לתחבורה יבשתית.

11 (...)

12 חרף הסיכונים המתלווים לשימוש בקורקינט המכני בתורת כלי משחק, שבעטיים
13 נאסרה ככל הנראה הבאתו לארץ והשימוש בו, אין הוא נכנס למסגרת הגדרת "רכב
14 מנועי" לצורך חוק הפיצויים, בין לפי ההגדרה הבסיסית, ובין לפי ההגדרה המרבה.
15 אף שהוא מונע בכח מכני, עיקר ייעודו אינו לתחבורה יבשתית, זאת, אף שהסיכון
16 משימוש בקורקינט אינו מבוטל. באנלוגיה מסויימת ניתן להזכיר את השימוש
17 באופניים בכבישי הארץ, אשר אינם מוגדרים כ"רכב מנועי" מאחר שאינם מונעים
18 בכח מכני. לפיכך, השימוש בהם אינו מכוסה על ידי חוק הפיצויים אף שהסיכון
19 מהם, בין לרוכב האופניים ובין להולכי הרגל, עלול להיות רב ביותר, עד כדי סיכון
20 חיים".

21
22 47. בעניין פרחיה נבחנה השאלה האם קלנועית הינה "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים.
23 בפסק הדין נקבע כי הקלנועית מופעלת על ידי מנוע בלבד ואין ספק שהיא כלי תחבורה יבשתי, אולם
24 מטעמי מדיניות משפטית, מצא בית המשפט לנכון לפטור את הכלי מתחולתו של חוק הפיצויים
25 באמצעות סיווגו כ-"כסא גלגלים ממונע", כשהמטרה הייתה לאפשר לאותם נכים או קשישים
26 להשתמש בכלים אלו ללא ביטוח חובה, שהרי הטלת ביטוח חובה תחייב את הקשישים והנכים
27 ברישיון נהיגה וסרבול וייקור השימוש בקלנועית:

28
29 "זאת ועוד, העובדה שהמחוקק פטר את הקלנועית מחובת רישום ורישוי ואסר
30 באופן עקרוני את תנועתה על הכביש, והגביל אותה ככלל לנסיעה על המדרכה
31 בדומה להולך רגל, מחזקת אף היא את המסקנה כי המחוקק ביקש להשוות בין
32 הקלנועית כפי שהיא מוגדרת בתקנות התעבורה לבין כסא הגלגלים במובנו הקלאסי,
33 ומשכך והיות והקלנועית לא יוצרת סיכון תחבורתי גבוה יותר משעשוי ליצור כסא
34 הגלגלים, אני סבור כי מוצדק לכלול את הקלנועית, כפי שהיא מוגדרת בתקנות



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 התעבורה, במצבי המיעוט בהגדרת "רכב מנועי" בחוק הפלת"ד. כמו כן, פרשנות זו
2 יוצרת הרמוניה חקיקתית ומונעת מצבי חסר ביטוח שעלולים להיגרם במצב בו מצד
3 אחד, אין חובת רישוי ומאידיך, יש חובת ביטוח על-פי פקודת הביטוח."
4

5 דהיינו פרשנות הנלמדת מכלל הוראות הדין.
6

7 48. לבסוף בפרק זה יש להפנות גם לפסק הדין אשר ניתן לאחרונה בבית המשפט המחוזי בחיפה
8 (כבי' השופט כמאל סעב) בו נקבע כי אופניים חשמליים מהווים "רכב מנועי" כהגדרתו בסעיף 1 לחוק
9 הפיצויים בת"א (חיי) 14-06-10767 אסולין נ' דרויש (27.9.2019) (להלן: עניין אסולין), שכן אופניים
10 חשמליים נכנסים לגדרו של אחד ממצבי הריבוי.

11 בפסק דין זה נקבע כי כוונת המחוקק בהסרת הריבוי "אופנוע עם רכב צידי, תלת אופנוע, אופניים
12 ותלת אופן עם מנוע עזר" אשר הופיע בהגדרת "רכב מנועי" בעבר, לא הייתה להוציא את "האופניים
13 עם מנוע עזר" מהגדרת המונח "רכב מנועי" לפי חוק הפיצויים, והם נשמטו מתוך הגדרה זו בשל
14 ריבוי שאינו נחוץ. הנחה זו התבססה על הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 5),
15 התשמ"ב-1982 (ה"ח 1566, התשמ"ב, 81):

16
17 **"ריבוי 'אופנוע עם רכב צידי, תלת אופנוע, אופניים ותלת אופן עם מנוע עזר', המופיע**
18 **בהגדרת 'רכב מנועי', בא בעקבות הנוסח הקודם של הגדרת רכב מנועי בפקודת**
19 **ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970. הוברר כי ריבוי זה אינו נחוץ נוכח**
20 **ההגדרה הרחבה של 'רכב', ומוצע לבטלו".**
21

22 49. כמו כן, נקבע כי כוונת המחוקק מתחדדת עוד יותר לאור הצעת החוק פיצויים לנפגעי
23 תאונות דרכים (תיקון – חובת ביטוח אופניים עם מנוע עזר), התשע"ז-2017, הצעה שמונחת בימים
24 אלה על שולחן הכנסת לדיון מוקדם ומטרתה להסדיר את מעמד האופניים החשמליים בחוק
25 הפיצויים:
26

27 **"בהצעת חוק זו מוצע להוסיף להגדרה "רכב מנועי או רכב" בחוק הפלת"ד גם**
28 **אופניים חשמליים. מאחר שפקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש), התש"ל-1970,**
29 **מגדירה "רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפלת"ד, רכיבה באופניים חשמליים תחייב**
30 **רכישת פוליסת ביטוח מתאימה, ובאופן זה יובטח כיסוי ביטוחי למעורבים בתאונות**
31 **אופניים חשמליים".**
32

33 50. כאמור, נקבע שם כי אופניים חשמליים נכנסים לגדרו של אחד ממצבי הריבוי. בהתאם,
34 קבע בית המשפט בעניין אסולין כי בהתחשב בכך שהאופניים החשמליים מעולם לא צוידו ברישיון



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 רכב, לא הוצאה לגביהם תעודת ביטוח לכיסוי השימוש בהם, ולא נדרש רישיון נהיגה לנוהגים בהם,
2 ובהתחשב בכך שסעיף 7(5) לחוק הפיצויים קובע כי נפגע לא יהיה זכאי לפי החוק לפיצוי אם נהג
3 ברכב ללא ביטוח, נדחתה התביעה בעילה מכוח חוק הפיצויים.
4 וראו גם הפסיקה של הערכאות הדיוניות המפורטות בעניין אסולין.
5

משפט משווה

7 51. טרם שנידרש לאשר הובא עד כה, מהראוי לבחון הוראות הדין במשפט משווה. זאת הן
8 בהתייחס לכשירות הנורמטיבית, קרי הוראות המתייחסות לאופניים חשמליים, בנוסף, ככל
9 שקיימות הוראות בשאלת חובת הביטוח.
10

ארצות הברית

12 52. The Federal Consumer Product Safety Act.15 U.S.C 2085(b) (להלן: **חוק הגנת**
13 **הצרכן הפדרלי**) מגדיר אופניים חשמליים תקינים ככלי רכב דו-גלגלי או תלת-גלגלי עם דוושות
14 שיכול לנוע בסיוע מנוע חשמלי המפיק 750 וואט (1 כ"ס), הנע במהירות מקסימלית של 20 מיילים
15 לשעה (כ-32 קמ"ש) במישור מרוצף בעזרת המנוע בלבד, בעת שרוכב עליהם רוכב במשקל של 170
16 ליבראות (כ-77 ק"ג):
17

"(b) Definition

19 **For the purpose of this section, the term "low-speed electric bicycle"**
20 **means a two- or three-wheeled vehicle with fully operable pedals and**
21 **an electric motor of less than 750 watts (1 h.p.), whose maximum speed**
22 **on a paved level surface, when powered solely by such a motor while**
23 **ridden by an operator who weighs 170 pounds, is less than 20 mph."**
24

25 53. בהתאם לחוק הגנת הצרכן הפדרלי, כללי הוועדה לבטיחות מוצרי הצריכה לצרכן ארצות
26 הברית (להלן: CPSC) קובעים כי אופניים חשמליים תקינים מוגדרים כאופניים רגילים, פטורים
27 מסיווג של רכב מנועי, ובלבד שהם עומדים בתנאים הקבועים בחוק הגנת הצרכן הפדרלי ובהתאם
28 כפופים לתקנות ה-CPSC (Federal Register Volume 68, Issue 29 (February 12, 2003)):
29

30 **"Public Law 107-319, 116 Stat. 2776 (the Act), enacted December**
31 **4, 2002, subjects low-speed electric bicycles to the Commission's**



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 existing regulations at 16 CFR part 1512 and 16 CFR 1500.18(a)(12)
2 for bicycles that are solely human powered."
3

4 54. זאת, בניגוד לאופניים חשמליים המיוצרים מסחרית, החורגים ממגבלות הספק ומהירות.
5 אלה מוסדרים על ידי משרד התחבורה של ארצות הברית (DOT) והמנהל הלאומי לבטיחות
6 בתעבורה בכבישים המהירים (NHTSA) הפדרליים ומוגדרים כרכב מנועי, ועליהם לעמוד בדרישות
7 בטיחות נוספות (Consumer Product Safety Commission 16 CRF Part 1512: Requirements
8 for Low-Speed Bicycles).

9
10 55. קביעת הכללים בקשר לשימוש באופניים החשמליים, לרבות קביעת הסדרים לגבי נסיעתם
11 על כבישים, מדרכות ושבילים נמצאת תחת אחריות מדינתית בארצות הברית – הן החקיקה והן
12 סמכות השיפוט.

13
14 56. כך, לדוגמה, על פי החוק באריזונה, Arizona Revised Statutes Title 28.
15 Transportation §28-733. Restrictions on use of controlled access highway, אופניים
16 חשמליים ממונעים ותלת אופן העונים להגדרה על פי החוק החל, אינם כפופים לדרישות הרישוי,
17 הביטוח או הרישום, וניתן להשתמש בהם בכל כביש המורשה לשימוש על ידי אופניים רגילים, כולל
18 שימוש במסלולי אופניים משולבים עם כבישים לרכב. ככל שהדבר לא נאסר באופן ספציפי, ניתן
19 להפעיל אופניים חשמליים בשבילים רב-שימושיים המיועדים לטיולי הליכה, אופניים, רכיבה על
20 סוסים או שימוש אחר שאינו ממונע, ועל שבילים המיועדים לשימוש בלעדי באופניים. לא נדרש
21 רישיון נהיגה, אך כל מי שרוכב על האופניים בכבישי אריזונה חייב להוכיח זהות.
22 אופניים או תלת אופן חשמליים ממונעים מוגדרים בחוק כאופניים או תלת אופן אשר מצוידים
23 במנוע עזר העשוי להיות ממונע עצמאית, המופעל במהירויות של פחות מעשרים מייל לשעה (כ-32
24 קמ"ש).

25 אופניים חשמליים הפועלים במהירות של עשרים מיילים לשעה ויותר, אך פחות מעשרים וחמישה
26 מיילים לשעה (כ-40 קמ"ש) עשויים להירשם לשימוש חוקי בכבישים כטוסטוס, ומעל עשרים
27 וחמישה מיילים לשעה כטוסטוס רשום אשר דורש הרשאת "M" ברישיון הנהיגה של הרוכב.
28 יחד עם זאת, על רוכבי טוסטוסים באריזונה נאסר להשתמש בנתיבי אופניים בכבישים אשר
29 משמשים רכב מנועי.

30 החוק באריזונה המסדיר אופניים חשמליים ממונעים מאפשר לרשויות מקומיות לאמץ תקנות
31 המסדירות אופניים חשמליים מעבר לחוק וכן תקנות האוסרות לחלוטין על הפעלת אופניים
32 חשמליים בתחומן.
33



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 57. החל מה- 14 במאי 2019, נוספה הגדרה חדשה לתקנות התעבורה **בניו-ג'רזי**, 2013 New
2 Jersey Revised Statutes Title 39 - MOTOR VEHICLES AND TRAFFIC
3 REGULATION אופניים חשמליים במהירות נמוכה - כלי רכב דו-גלגלי או תלת-גלגלי עם דוושות
4 שיכול לנוע בסיוע מנוע חשמלי המפיק 750 וואט, הנע במהירות מקסימלית של 20 מיילים לשעה
5 (כ-32 קמ"ש) במישור מרוצף בעזרת המנוע בלבד, בעת שרוכב עליהם רוכב במשקל של 170 ליבראות
6 (כ-77 ק"ג).
7 בנוסף, הורחבה ההגדרה הקיימת של "אופניים ממונעים" באופן שתכלול - בנוסף לרכבים המונעים
8 בגז, כמו טוסטוסים - אופניים חשמליים שיכולים להגיע למהירויות בין 20 מייל ל- 28 מייל (כ-45
9 קמ"ש). עבור רכבים אלה, יש צורך ברישיון נהיגה ורישום.
10 על פי התקנות הקודמות, כל האופניים החשמליים סווגו כאופניים ממונעים, טוסטוסים, היה צורך
11 ברישום, אך למעשה לא ניתן היה לרשום אותם מכיוון שהחוק נכתב רק לרכבים המונעים בגז.
12 החקיקה החדשה, החלה גם על אופניים המופעלים בסיוע דוושות וגם על אופניים המופעלים עם
13 מצערת, מסירה אופניים אלקטרוניים מאותו אזור אפור מבחינת החוק.
14 לפי ההגדרה החדשה לתקנות התעבורה בניו ג'רזי, בכל הנוגע לאופניים חשמליים במהירות נמוכה
15 (class 1) אין דרישה לרישיון, רישום וביטוח.

האיחוד האירופי

18 58. הנחיית האיחוד האירופי 2002/24/EC פוטרת מרישיון כלי רכב העונים על ההגדרה של
19 אופניים חשמליים תקינים: אופניים המופעלים בסיוע דוושות המצוידים במנוע עזר חשמלי בעלי
20 הספק מדורג מקסימאלי רציף של 0.25 קילוואט, אשר מתנתק בהגיעם למהירות של 25 קמ"ש או
21 אם רוכב האופניים מפסיק לדווש.
22 כמו בכל הנחיות האיחוד האירופי, המדינות החברות באיחוד האירופי רשאיות להסדיר את
23 הדרישות בחקיקה המדינתית. ב-1 בינואר 2016 בוטלה הוראת 2002/24/EC על ידי תקנה
24 168/2013, אולם ההגדרה נותרה זהה במהותה.

26 59. **בבלגיה**, בהתאם לחוקים טכניים אשר התקבלו בתאריך 9.9.2016 ו-17.11.2017 קיימים
27 שלושה סוגים של אופניים:
28

- 29 (1) אופניים אלקטרוניים - 250 וואט, מוגבלים ל-25 קמ"ש, לכל הגילאים ללא קסדה.
- 30 (2) אופניים ממונעים - 1000 וואט, מוגבלים ל-25 קמ"ש, מעל 16 שנים, עם תעודת התאמה,
31 ללא צורך בקסדה.
- 32 (3) דוושות מהירות - 4000 וולט מוגבלים ל-45 קמ"ש, המסווגות כטוסטוס באשר לכל
33 הדרישות.
34



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 לפי החוקים הטכניים אופניים אשר מוגבלים ל-25 קמ"ש אינם חייבים בביטוח, ואלו המגיעים ל-
2 45 קמ"ש חייבים בכל הדרישות של אופנוע, כולל רישיון, רישום וביטוח.

3
4 60. **בפינלנד**, בהתאם לחוק הרכב, לאופניים חשמליים תקניים מנוע חשמלי של 250 וואט,
5 כאשר המהירות מוגבלת ל-25 קמ"ש. כמו כן, המנוע אינו מחליף דיווש, אלא רק מסייע לפעולת
6 הדיווש.
7 ניתן להשתמש באופניים חשמליים עם הספק של 250-1000 וואט, אך עם ביטוח מתאים.

8
9 61. **בממלכה המאוחדת**, המשטר המשפטי שונה בין האי הבריטי לבין המצב בצפון אירלנד.
10 בבריטניה, בהתאם לתקנות המסדירות את הנושא, The Electrically Assisted Pedal Cycles
11 Regulations 2015 (Amendment) אשר תוקנו ב-2015, אופניים חשמליים, הנקראים
12 Electrically Assisted Pedal Cycle חייבים לעמוד בתנאים הבאים: בעלי פדלים, בעלי מנוע
13 חשמלי שאינו עולה על כוח מקסימלי מתמשך של 250 וואט, ושהמנוע מפסיק לפעול מעבר למהירות
14 של 15.5 מטר לשעה. במידה והם עומדים בתנאים אלו הם נחשבים כאופניים (pedal bike) ולא
15 ככלי רכב (motor vehicle) כפי שמוגדר בחוק המסדיר את נושא כלי הרכב, ה-Road Traffic
16 Regulation Act 1984, 1988. בהתאם, מותר לרכוב עליהם בכל מקום המותר לרכיבה על אופניים,
17 מגיל 14 ומעלה, ולא חלים עליהם כל הדרישות החלות על כלי רכב בהתאם לחוק זה ובהן רישיון,
18 רישום, מיסוי וביטוח.

19 בצפון אירלנד, הפרלמנט המקומי לא חוקק את התיקון לחוק משנת 2015, כפי שהתקבל בבריטניה.
20 לכן, עדיין חל שם המצב המשפטי הקודם על פיו כל אופניים ממונעים נחשבים כאופנוע (motor
21 cycle) ולפיכך חלות על אופניים חשמליים בצפון אירלנד כל הדרישות החלות על אופנוע, כולל
22 רישיון, רישום וביטוח.

קנדה

23
24
25 62. מאז שנת 2000, תקנות הבטיחות ברכב מנועי בקנדה, Canada's Motor Vehicle Safety
26 Regulations (MVSR), הגדירו אופניים חשמליים כקטגוריה נפרדת אשר אינה דורשת רישיון
27 להפעלה - PAB. האופניים החשמליים מוגדרים כיום כרכב דו-גלגלי או תלת-גלגלי המצויד בכידון
28 ובדוושות, מנוע חשמלי בהספק מקסימלי של 500 וואט, ומהירות מרבית של 32 קמ"ש מהמנוע
29 בלבד במישור. דרישות אחרות כוללות תווית המודבקת באופן קבוע מהיצרן במקום בולט בו מצוין
30 כי הרכב הוא אופניים חשמליים הממלא אחר הדרישות החוקיות שהיו בתוקף בעת הייצור.
31 על פי החוק הפדרלי, למחוזות השונים עצמאות להסדיר את השימוש באופניים חשמליים.
32



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 63. כך, למשל, בניו-ברונסוויק, בהתאם לחוק הבטיחות ברכב מנועי, Motor Vehicle Act,
2 הוספו מספר תנאים לאפשר נסיעה על אופנים חשמליים כמו היקף גלגלים של 9 אינץ', פנס לילה
3 ומושב לפחות 27 אינץ' מהקרקע.
4 קיימת חובה לרשום את האופניים החשמליים כאשר הרשם יתיר לרשום אופניים חשמליים אם
5 אלה עומדים בתקן הבטיחות ברכב מנועי בקנדה, Canada Motor Vehicle Safety Standards,
6 כאופנוע עם מהירות מוגבלת, או קטנוע כפי שנעשה בעבר עם אופניים המונעים על ידי גז. אם הרכב
7 יוצר לאחר 1988 הוא יישא תווית ציית המציינת שהוא עומד בתקנים אלה. המפעיל יהיה כפוף לכל
8 הדרישות המוטלות על מפעילי אופניים המונעים על ידי מנוע.
9 אם לאופניים החשמליים מנוע עם הספק מקסימלי של W500, והמנוע מפסיק לעבוד כשהאופניים
10 נוסעות במהירות העולה על 32 קמ"ש, הם יכולים להיחשב כאופניים וכל דרישות המוצעות לרוכבי
11 אופניים חלות.
12 יחד עם זאת, אם באופניים החשמליים מנוע חשמלי שההספק שלו עולה על 500 וואט או שניתן
13 להגיע איתם למהירות העולה על 32 קמ"ש, ניתן לרשום את האופניים החשמליים ולנסוע בכבישי
14 ניו-ברונסוויק רק לאחר קבלת אישור על ידי מהנדס מוסמך, לאחר שמצא כי האופניים החשמליים
15 בטוחים לתפעול.
16 יצרני אופניים חשמליים חייבים להדביק תווית קבועה, במקום בולט, ובו כתוב בשתי השפות
17 הרשמיות שהרכב הוא אופניים חשמליים כהגדרתו בתקנות לפי חוק הבטיחות ברכב מנועי.
18 לאופניים אלקטרוניים תוצרת בית לא תהיה תווית כזו.
19 מכל מקום, אופניים חשמליים עם הספק מקסימלי של 500 וואט, שמפסיק לעבוד מעל מהירות של
20 32 קמ"ש, אינן חייבות ברישיון, רישום וביטוח.

אוסטרליה

23 64. האופניים החשמליים מוגדרים על ידי תקנות הרכב האוסטרלים, Motor Vehicle
24 Standards Act 1989 Cwth, כאופניים שיש להם מנוע עזר עם תפוקת כוח מרבית שאינה עולה על
25 200 וואט ללא מגבלת מהירות. כל מדינה אחראית להסדיר את השימוש באופניים חשמליים ובעת
26 שכיום המצב בכל המדינות, אופניים חשמליים הינם רכב אשר אינו דורש רישוי או רישום.
27 ממועד ה-30.5.2012, באוסטרליה נוספה קטגוריית אופניים חשמליים חדשה המשתמשת במודל
28 האיחוד האירופי לפי תקן EN15194. הקטגוריה החדשה מאפשרת אופניים חשמליים בעלי מנוע
29 עם הספק מדורג רציף מקסימלי של 250 וואט, שניתן להפעיל אותו רק על ידי דיווש מעל 6 קמ"ש,
30 ועליו להפסיק כאשר המהירות מגיעה ל-25 קמ"ש – אופניים חשמליים אלה מוגדרים כאופניים
31 רגילים.
32 אם מנוע האופניים עובר את ה-250 וואט, אזי הם חורגים מקטגוריית אופניים חשמליים, הם
33 נחשבים כאופנוע וחייבים ברישיון וביטוח. אופניים העומדים בקטגוריה של אופניים חשמליים
34 אינם חייבים ברישיון, רישום וביטוח.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1

2 .65 בהתאם לכללי התעבורה ובטיחות לאופניים חשמליים בקווינסלנד, Bicycle road rules
3 and safety, ניתן לרכב על אופניים חשמליים בכל הכבישים והשבילים, למעט במקומות שבהם
4 אופניים אסורים.

5 כדי שאופניים חשמליים יהיו חוקיים נדרש מנוע חשמלי ולהיכלל באחת מהגדרות הבאות:

6

7 1. אופניים עם מנוע חשמלי בעל הספק מקסימלי של 200 וואט בסך הכל, כאשר המנוע
8 מסייע לפעולת הדוושות בלבד.

9 2. פדאלק - אופניים עם מנוע חשמלי בעל הספק מקסימלי של 250 וואט, אך המנוע מפסיק
10 פעולתו במהירות של 25 קמ"ש ויש להשתמש בדוושות כדי לשמור על הפעלת המנוע. סוג
11 אופניים חשמליים זה חייב לעמוד בתקן האירופי (EN15194), על האופניים החשמליים
12 צריך להיות סימון קבוע המראה שהם עומדים בתקן זה.

13

14 אופניים ממונעים עם מנוע בעירה פנימית, או מנוע חשמלי המסוגל לייצר מעל 200 וואט (פרט
15 לפדאלק), או עם מנוע חשמלי המהווה את מקור הכוח העיקרי לאופניים, חייב לעמוד בדרישות
16 כללי העיצוב האוסטרליים, Australian Design Rules, באשר לאופנועים ולהירשם, כדי שיהיה
17 ניתן לרכב עליהם באופן חוקי בכבישים.

18 אופניים העומדים בתנאים של אופניים חשמליים אינם חייבים ברישום רישיון וביטוח.

19

20 ניו-זילנד

21 .66 בהתאם להודעה Power-assisted Cycles (Declaration Not to be Motor Vehicles)
22 Notice 2013, הוכנסה הגדרה חדשה לתקנות "AB" – אופניים חשמליים עם מנוע עזר אחד או
23 יותר, עם תפוקת כוח מקסימלית משולבת שאינה עולה על 300 וואט.

24 בהתאם לעמדת משרד התחבורה בניו-זילנד, החוק מתייחס לאופניים חשמליים כאל אופניים
25 גגילים ולא לאופנועים. המשמעות היא שאין צורך לרשום אותם או להעניק להם רישיון.
26 יחד עם זאת, אם ההספק של מנוע העזר הוא מעל 300 וואט ובמנוע בעירה, זהו "רכב בעל עוצמה
27 נמוכה" וכללי הטוסטוס חלים. באופן ספציפי, יש צורך ברישיון נהיגה ורישום.

28

29 ברזיל

30 .67 לפי החוק בברזיל, Contran – Resolução n° 315/2009, אופניים חשמליים תקינים נעים
31 בכוח מקסימלי של 4 כ"ס, המשקל המקסימלי כולל הנהג, הנוסע והמטען אינו עולה על 140 ק"ג
32 והמהירות המקסימלית שנקבעה על ידי היצרן אינה עולה על 50 קמ"ש.

33 על פי התקנות, Resolução n° 168/04, נהג באופניים חשמליים חייב ברישיון מיוחד וכן קוד
34 התחבורה מחייב חבישת קסדה והתקנת לוחית זיהוי בחלק האחורי של האופניים החשמליים.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1

2

הודו

3 68. החוק ההודי מחייב אישור של איגוד חקר הרכב של הודו, Automotive Research

4 Association of India (להלן: ARAI) לכל הרכבים החשמליים.

5 כלי רכב עם הספק מקסימלי של 250 וואט ובעל מהירות הנמוכה מ-30 קמ"ש אינם דורשים אישור

6 - מכאן שלא נדרשים לעבור תהליך בדיקה מלא, אלא צריכים לקבל דו"ח פטור מה-ARAI.

7 מנגד, כלי רכב חזקים יותר צריכים לעבור תהליך בדיקה מלא בעקבות כללי התעבורה בהודו,

8 Central Motor Vehicles Rules (CMVR), 1989.

9 תקנות אלה לא תוקנו על ידי משרדי התחבורה האזרחיים, והרכבים אינם נדרשים לקבל רישיון

10 לנהיגה, לשאת ביטוח או לחבוש קסדה.

11 כלי רכב אשר אינו צריך אישור מה- ARAI לא חלים עליו גם שאר החובות החלות על כלי רכב

12 (motor vehicle) ובהן חובת ביטוח.

13

14

היישום הראוי

15 69. טרם שנידרש ליישום הראוי, יש לחזור על הטענות המרכזיות של כל אחת מהגישות, כולל

16 האינטרסים הספציפיים, אשר לאורם יש להכריע בשאלה האם אופניים חשמליים, ובשלב זה,

17 ענייננו באופניים חשמליים תקינים, נכללים בגדר "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים, על כל

18 המשתמע מכך, אם לאו.

19 כמובן, שההכרעה אמורה להתייחס הן לשאלות הפרשניות הקשורות לכך, אשר חלקן הובאו לעיל,

20 והנסמכות על הכתוב או שינוי הכתוב, והן לשאלות הקשורות למדיניות הראויה.

21 ודוק, להכרעה לכאן או לכאן, יש השלכה על תאונות רבות הקשורות לאופניים חשמליים, אוכלוסיה

22 רבת משתתפים. דהיינו, לא מדובר, לדוגמא, על מלגזה וכד' אלא בכלי לו נזקקים רבים לרבות

23 קטינים.

24

25 70. מהנטען בפנינו עולה כי התשובה לצד העקרוני נעוצה בטוען ובאינטרס אותו הוא מייצג,

26 זאת גם בהתעלם מהנסיבות הספציפיות של המקרה דן.

27 כפי שהובא לעיל "השחקנים" הקשורים לנפגעים בנזקי גוף, יכול ויהיו, הנוהג באופניים החשמליים,

28 נוסע נלווה, הולך רגל שנפגע מהאופניים החשמליים ובעל הרכב או מבטחו אשר ארעה תאונה בין

29 האופניים החשמליים לבין אותו רכב ובעת שנהג האופניים החשמליים נפגע בגופו או הרכב עמו.

30 דומה, כי תהא ההכרעה אשר תהא, התוצאה כי יכול ומי מהמעורבים כדלעיל, ואשר נפגע בתאונה

31 הקשורה לאופניים החשמליים, ימצא עצמו ללא כיסוי לנזקיו או כיסוי חלקי בלבד.

32

33 71. הגישה שיוצגה מטעם המערערת, הינה הגישה הרואה צורך כי יהיה כיסוי ביטוחי להולכי

34 רגל אשר נפגעו ועלולים להיפגע מאופניים חשמליים, וכפי שאכן אירע למערערת.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 בהתאם, נטען כי יש לראות באופניים חשמליים ככלי רכב לכל דבר ועניין בהתאם לחוק הפיצויים,
2 ועל כן ככל שנהג האופניים החשמליים ערך ביטוח (לרבות וולונטרי), אזי יקבל הולך הרגל את
3 הפיצוי מהמבטחת, ובהעדר עריכת ביטוח שכזה, הרי קרנית תישא בפיצוי ויכול ותחזור לנהג
4 האופניים החשמליים. דברים אלו יכול ויהיו יפים גם ביחס לרוכב נלווה שנפגע.
5 יתר על כן, הכרה בגישה זו כמוה כהכרה באחריות המוחלטת.
6 מנגד, הגישה האחרת, מציבה את נהג האופניים החשמליים במרכז הזירה, ובהתייחס דווקא
7 לתאונות בהן הוא נפגע נזק גופני. אכן, ככל שמדובר בתאונה עצמית וללא מעורבות גורם אחר,
8 ימצא עצמו הנהג ללא פיצוי. אולם, ככל שמדובר בתאונה הקשורה לרכב אחר, אזי יקבל הנהג את
9 הפיצוי על נזקיו ממבטחת אותו רכב או מקרנית, ככל שלא היה ביטוח לרכב.
10 בהתאם, גם דינו של רוכב, ייגזר מקבלת גישה זו או אחרת.
11
12 72. בהתייחס לשתי הגישות, עולה כי נקודת המוצא, לפחות לעת הזו, כי בעלי או מחזיקי
13 אופניים חשמליים וכך גם הנוהגים בהם, לא יזדרזו לנסות ולערוך ביטוח, לאור העלויות הרבות,
14 וכפי שנטען אודות המצב השורר בכל הקשור לתת ביטוח בנושא אופנועים.
15 יתר על כן, הועלתה אף הטענה כי ככל שיהיה מדובר בביטוח חובה, הרי לאור החובה הכללית,
16 יופסק הביטוח הוולונטרי.
17 לכל האמור, יש להוסיף את המדיניות אשר לכאורה אין מי שחולק עליה, בדבר הרצון להעזר
18 בשימוש באופניים חשמליים על מנת לאפשר שימוש מוגבר באופניים שכאלו, תוך חיסכון בעלויות
19 וכך גם הקלה על עומס התנועה. בנוסף, אפשרות לשימוש בגיל צעיר יותר ואף על ידי אוכלוסיה
20 חלשה יותר.
21 האופניים החשמליים הפכו בשנים האחרונות לכלי תחבורה פופולארי, זמין ונגיש לציבור, המגלם
22 בחובו יתרונות רבים. בהתאם לעמדת היועמ"ש, שימוש באופניים חשמליים מוביל להפחתת
23 השימוש בכלי רכב ממונעים, מפחית את עומס התנועה בכבישים, יש בו להפחית את זיהום האוויר,
24 להוות פתרון ירוק, לחסוך בדלק, ואף להשליך על בריאות הרוכב הנדרש לדווש במהלך השימוש
25 בהם.
26 בהתאם, ולנוכח יתרונות אלה, מבקשת המדינה לעודד את השימוש באופניים חשמליים, כחלק
27 מהמגמה לעודד את השימוש בתחבורה ירוקה בישראל בכלל.
28
29 73. על אף שהמחוקק הסדיר בתקנות התעבורה את השימוש באופניים חשמליים, ואף חזר
30 והסדיר לאחרונה שוב בתיקון מספר 5 משנת 2019 מגבלות נוספות על הרוכבים באופניים חשמליים
31 תקניים, המחוקק לא מצא לנכון לתקן את חוק הפיצויים ולהנחות האם אופניים חשמליים תקניים,
32 וגם אלה שלא, עונים על הגדרת "רכב מנוע" בחוק הפיצויים.
33 לאור השימוש הגובר באופניים חשמליים והעדר המענה בחוק, על בית המשפט לתת פרשנות
34 להגדרה "רכב מנוע" ביחס לאופניים חשמליים.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

- 1 קביעת בית המשפט לסווג את האופניים החשמליים כרכב מנועי או אם לאו, הינה, כאמור,
2 החלטה על סיווג גורף אשר תקבע בעצם את ההחצנה השלילית של עלויות התאונות בין הולכי רגל
3 לבין רוכבי אופניים חשמליים על אחד מהשניים.
4 על בית המשפט לתת ביטוי למישור היחסים הפנימי בין הצדדים במרחב התעבורתי – הולכי הרגל,
5 הרוכבים על אופניים חשמליים והנוסעים בכלי הרכב. לצורך האמור יש לבצע איזון בין האינטרסים
6 המתנגשים תחילה ורק לאחר מכן לקבוע את המצב המשפטי הראוי.
7 כאמור, האפשרות הראשונה הינה סיווג האופניים החשמליים כרכב מנועי, במצב שכזה עלויות
8 התאונות שבין רוכבי אופניים חשמליים לבין הולכי רגל יושתו על רוכבי האופניים החשמליים אשר
9 יידרשו לרכוש ביטוח חובה אשר יפזר את הנזק בין כל רוכבי האופניים החשמליים אשר ירכשו
10 פוליסת ביטוח חובה.
11 מנגד, האפשרות השנייה, הינה קביעה כי אופניים חשמליים אינם רכב מנועי, ובמצב זה בעת תאונה
12 בין אופניים חשמליים להולכי רגל, על הולכי הרגל יהיה לתבוע מכוח פקודת הנזיקין באופן שאלה
13 יצטרכו להוכיח רשלנות ועל רוכבי האופניים החשמליים לא יחול משטר אחריות מוחלטת ולכן
14 יהיה קשה יותר להוכיח את תביעתם ולקבל פיצוי על הנזק שנגרם להם.
15 כמו כן, באפשרות זו לא תמיד להולכי הרגל יהיה מהיכן להיפרע ובהתחשב בסכומים המדוברים
16 וביכולת הכלכלית של רוכבי האופניים החשמליים והעדר גוף ביטוחי, אשר יכול להשיב את המצב
17 לקדמותו.
18
19 74. כאשר מסווגים את האופניים כרכב מנועי נוצר חוסר איזון בין הסיכון הכללי שציבור
20 המשתמשים גורם, לבין ההגבלות והחייבים שיחולו עליו במישור היחסים הפנימי בינו לציבור
21 הולכי הרגל ונהגי כלי הרכב האחרים. סיווג שכזה מוביל בסופו של דבר לכשל שוק שיתבטא בכך
22 שציבור משתמשי האופניים, סביר להניח יפסיק את השימוש בכלים אלו, באופן שימנע את כל
23 היתרונות אשר גלומים באופניים חשמליים כגון התרומה לאיכות הסביבה ולתחבורה ירוקה וכן
24 הפחתת עומס התנועה בכבישים.
25 אלה שלא יפסיקו להשתמש באופניים החשמליים, רוב הסיכויים כי לא ירכשו פוליסת ביטוח חובה,
26 על אף חובה שכזאת, בדומה לאשר מתרחש, כאמור, בנוגע לאופנועים ואף צפוי כי תת הביטוח
27 באשר לאופניים חשמליים יהיה אף חמור יותר.
28
29 76. על רקע האמור, נעבור לבחינת הפרשנות הראויה של החוק בהתייחס לאופניים חשמליים.
30 כאמור, לצורך הגדרת רכב כ-"רכב מנועי" יש צורך שזה ינוע בעזרת כוח מכני, אך המחוקק לא קבע
31 האם הנעת אותו "רכב מנועי" תהיה רק בעזרת אותו כוח מיכני, ואף לא קבע האם התנאי הני"ל
32 פירושו בעיקר הנעת הכלי על ידי הכוח המיכני.
33 אם נבחן מהפן המילולי בלבד, ולאור הפסיקה אשר הכירה בכך שדי בכך שקיים פוטנציאל של הרכב
34 להיות מונע על ידי כוח מיכני ואין חשיבות אם בשעת התאונה אכן הופעל אותו כוח מיכני, נשאלת



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

- 1 השאלה האם עצם העובדה שקיים מנוע עזר אשר בעזרת פעולת דיווש ניתן להפעילו במהירות
2 העולה על 6 קמ"ש, מספיקה לצורך הגדרת האופניים החשמליים כ-"רכב מנוע" לענין חוק
3 הפיצויים, או שמא קיים צורך כי עיקר הכוח המניע את האופניים החשמליים יהיה כוח מכני אשר
4 מסופק על ידי מנוע העזר אשר מותקן באופניים החשמליים.
5 בברירה זו, לענין פירושו של החוק, עלינו למצוא את הפתרון המטיב ביותר מבחינת שיקולי
6 המדיניות, לא כאפשרות הטובה ביותר אלא ככזו אשר מתיישבת עם אפשרות לפרשנות ראויה של
7 החוק.
8 אכן, הנושא קורא להסדר מטעם המחוקק, ולא בכדי אף התבקשה עמדתו של היועמ"ש על ידי בית
9 המשפט, וזו היא אמנם קריאתנו למחוקק.
10
11 77. משנדרשים אנו לשאלה זו יש מקום לבחון את אשר עולה מהמשפט המשווה ואשר נעשה
12 במדינות רבות אחרות.
13 במדינות רבות קיימת הגדרה לאופניים חשמליים תקינים אשר לרוב לא דורשים רישיון, רישוי
14 וביטוח בגלל המאפיינים שלהם אשר דומים בעיקרם לאופניים רגילים. בהתאם, כל כלי רכב אשר
15 לא מתאים להגדרות אלה של אופניים חשמליים תקינים, מוחרג מהתנאים להם זוכים אופניים
16 חשמליים תקינים ולרוב נחשבים לאופנוע או נדרשים לעבור בדיקות קפדניות, לשאת לוחית רישוי,
17 רכישת ביטוח מתאים ועוד.
18 מדינות רבות, כמו ישראל, אימצו את תקן האיחוד האירופי באשר לאופניים חשמליים תקינים,
19 במיוחד יש להפנות להוראות הפטורות מעריכת ביטוח במדינות רבות, ובמיוחד באופניים
20 חשמליים, העומדים בתקן האירופי, ולא בכדי.
21
22 78. סבורני כי גם המחוקק בישראל סבר כי אופניים חשמליים תקינים אכן דומים לאופניים
23 רגילים ומהווים את אותו סיכון תחבורתי, כאמור, אופניים חשמליים תקינים בישראל יכולים
24 להגיע למהירות של 6 קמ"ש ללא דיווש כלל, אך מעל למהירות זו על רוכב האופניים החשמליים
25 לדווש כדי להניע את מנוע העזר. כמו כן, כאשר האופניים החשמליים מגיעים למהירות 25 קמ"ש
26 מנוע העזר מפסיק לעבוד ועל רוכב האופניים לדווש עצמאית כדי לעבור מהירות זו.
27 כאמור, שונים הדברים לכאורה בסוגיית האופניים החשמליים הלא תקינים אשר כוללים בחובם
28 סיכון תחבורתי גבוה יותר, כאשר חלקם יכולים להגיע למהירויות גבוהות הרבה יותר מ-25 קמ"ש
29 ללא שימוש בדוושות, יכולים להיות כבדים יותר ובהתאם גם מסוכנים יותר ודומים במהותם
30 לאופנועים.
31
32 79. כמו כן, אין להתעלם מהמדיניות שנקטה למעבר של נסיעת אופניים חשמליים מהמדרכה
33 אל הכביש ולא בכדי. מעבר זה משנה את "פוטנציאל הנפגעים האפשריים".



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 דומה כי בכל מקרה, נזקי הגוף אשר עלולים להתרחש הם דווקא לרוכבי האופניים החשמליים
2 בתאונה עצמית או עם מעורבות רכב מנועי ולא להולכי רגל, למעט אותם מקרים של היות הולכי
3 רגל בכביש, לרבות במעבר חציה.
4 בלשון אחרת, "הזירה" שעלינו לבחון אינה מדרכה בה האפשרות לתאונה מול הולכי רגל היא רבה
5 יותר, אלא לתאונה בכביש, שם, כאמור, אפשרות המגע מול הולכי רגל פחותה יותר.
6 משכך, אם אופניים חשמליים יהיו מעורבים בתאונה עם "רכב מנועי", בהנחה ואופניים חשמליים
7 תקניים לא מוגדרים כ-"רכב מנועי", הרי דינו של רוכב אופניים חשמליים כדינו של הולך רגל,
8 ובאופן שהחובה לפצותו, לפי הוראות חוק הפיצויים, על מבטחת השימוש ברכב המנועי ובהעדר
9 ביטוח לרכב המנועי – על קרנית, כאשר האמור מתייחס הן לנהג האופניים והן לנוסע עמו.
10 לא למותר לציין, כי גישה זו לא תעמיס הוצאות יתר על עלות ביטוחי מכוניות מול הגישה האחרת
11 והעלות הנצרכת לעריכת ביטוח לכלל רוכבי האופניים החשמליים.

12
13 80. שיקול נוסף שיש להיזקק לו, ההוראות הקובעות כי אופניים חשמליים תקינים פטורים
14 מרישום וכך גם פטור מרישיון נהיגה, הגם שנדרשת הכשרה מסוימת במקום רישיון הנהיגה.
15 יתר על כן, קביעה כי אופניים חשמליים נכללים בגדרי רכב מנועי בהתאם לחוק הפיצויים, תשליך
16 על חובת עריכת ביטוח ביחס לכלי הפטור מרישום וכך גם נהיגה בו אינה נזקקת לרישיון.
17 אמנם בעניין פרחיה נזקקנו ליחס בין ההוראות השונות שבדין, אולם גם שם צוין כי יש לנסות
18 ולהגיע להרמוניה חקיקתית כפי שהובאו הדברים לעיל.
19 בלשון אחרת, ודומה כי מקרה אסולין יוכיח, תוצאת קביעה כי מדובר ברכב מנועי לפי חוק
20 הפיצויים, וזאת בהיבט רטרואקטיבי, משמעותה כי נוכח האמור מדובר על נהיגה ברכב ללא ביטוח
21 ובאופן שחלות הוראות סעיף 57(5) לחוק הפיצויים על כל המשתמע מכך. כל זאת, בהתייחס לאותו
22 צעיר שנהג באופניים חשמליים וכאשר לא סבר, במיוחד אם מדובר בתאונת דרכים אשר ארעה לפני
23 שנים, כי עליו להתצטייד בביטוח.
24 יתר על כן, אכן האופניים החשמליים "הורדו" לכביש, אולם כל זאת תוך קביעת מגבלות בהתייחס
25 לאופניים החשמליים על מנת שמבחינת הכשירות הנורמטיבית, יחולו המגבלות הברורות והחד
26 משמעיות.

27
28 81. מגבלות אלו כוללות, בראש ובראשונה, את המגבלה בשימוש בכוח המיכני והיזקקות לכוח
29 האישי של הדיווש, ככל שעוסקים אנו במהירות העולה על 6 קמ"ש. יתר על כן, ככל שהמהירות
30 עולה יעילות המנוע פוחתת עד הפסקת פעולתו כליל, בעת שהמהירות מגיעה ל-25 קמ"ש.
31 ודוק, האמור בהתאם לתקן האירופי וכפי שמצאנו במסגרת המשפט המשווה, מגבלות שכאלו.
32 דומה כי לא בכדי קיימות אותן מגבלות אשר שוברן לצדן, דהיינו אותו עידוד לשימוש בכלי זה, תוך
33 פטור מרישום וכאמור גם מרישיון נהיגה. נראה כי בדומה לאשר הבאנו לעיל מאירופה ואף
34 ממקומות נוספים, פטור שכזה מוביל גם לפטור מביטוח.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 מכל מקום, סבורני כי מבחינת המדיניות הראויה, לרבות אשר הוסבר לעיל, התוצאה הראויה אשר
2 עולה בקנה אחד, לכאורה, עם הוראות הדין השונות, כי אופניים חשמליים לא יחשבו כרכב מנועי
3 לצורכי הוראות חוק הפיצויים, דהיינו גם שחרור מחובת ביטוח.

4
5 82. בהתייחס לאופניים חשמליים לא תקינים, מוצע על-ידי היועמ"ש כי אלו יוגדרו כ-"רכב
6 מנועי", בהתאם למאפיינים אשר פורטו לעיל ויחילו, לכאורה, עריכת ביטוח חובה על רוכב
7 האופניים החשמליים, אשר גם אינם חוקיים.

8 יחד עם זאת, לפי עמדת היועמ"ש, לרוכבי האופניים החשמליים הלא תקינים אין אפשרות לבטח
9 את האופניים החשמליים, שכן מדובר בחוזה בלתי חוקי הבטל לפי סעיף 30 לחוק החוזים (חלק
10 כללי), התשל"ג-1973.

11 אכן ניתן להבין הרצון לאותו "תמריץ שלילי", בעמדת היועמ"ש, אך סבורני כי ראוי שנדרש,
12 במסגרת ההכרעה דנן, למושא העובדות דנן, דהיינו אופניים חשמליים תקינים.

13
14 83. ודוק, מבלי לקבוע מסמרות, דומה כי אשר נקבע על ידי בית המשפט העליון בעניין שפורן
15 לא עומד במבחן הזמן.

16 אכן, לפני כעשור, כאשר ניתן פסק הדין, קורקינטים חשמליים שימשו בעיקר כשעשוע, ולא כאמצעי
17 תחבורה, אך כיום הדברים שונים, ומעת שכלי זה הפך לכלי תחבורה לכל דבר ועניין ומשמש בעיקר
18 כאמצעי תחבורה, כאשר גם הקורקינטים החשמליים הפכו בשנים האחרונות לכלי תחבורה
19 פופולארי, זמין ונגיש לציבור והימצאותם על כבישי ישראל עובדה מוגמרת כבר מספר שנים
20 בכמויות גדולות.

21 ספק אם בית המשפט העליון היה נדרש כיום להכריע בשאלה דומה, היה פוסק באותה דרך, בעיקר
22 לאור העובדה שמלבד הרכיב של "עיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית", בית המשפט יכול והיה
23 פוסק כי מדובר ב-"רכב מנועי", לאור העובדה שלא הייתה מחלוקת כי מדובר ברכב הנע בכח מיכני.
24 עם זאת, אין אנו מחוויים דעתנו גם בנושא הקורקינט החשמלי, לרבות מאחר והצדדים לא נדרשו
25 לטיעון בנושא זה, וכך גם יכול ובגין שיקולים אלו או אחרים המסקנה תהא שונה.
26 מכל מקום, נדרשנו לכך על מנת להביא לידי ביטוי את האבחנה בין שימוש בקורקינט חשמלי אשר
27 מופעל בו הכוח המיכני במלואו, לבין האופניים החשמליים התקינים, אשר הכוח המכני משמש
28 כעזר לדיווש ואף מוגבל בשימוש בו.

29
30 84. באשר לעניין אסולין, דומה כי דווקא לאור הצעת החוק אשר הונחה לאחרונה על שולחן
31 הכנסת לדיון מוקדם, אשר בגדרה מבוקש לתקן את הגדרת "רכב מנועי" כך שאופניים חשמליים
32 עם מנוע עזר מתווספים מפורשות להגדרה, גילה המחוקק דעתו כי המצב המשפטי דהיום, לכאורה,
33 אינו כולל אופניים חשמליים וכי יש צורך בתיקון החוק כדי שאלה יכללו בהגדרה, לשיטת אותם
34 מציעים, הגם שלאור אשר פורט לעיל קיימת גם הגישה ההפוכה.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 18-10-56471 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 לגופה של הטענה, הרי גם אם ההצעה עלתה על מנת לישב את המחלוקת בשאלה זו, נראה כי אין
2 בכך שהגדרת "רכב מנועי" כללה בעברה ריבוי של "אופניים חשמליים עם מנוע עזר", וכאשר נטען
3 כי הוסר, הואיל ולא היה נחוץ, כדי ללמדנו כי אופניים חשמליים כיום נכנסים להגדרה של "רכב
4 מנועי" בחוק הפיצויים.
5 ראשית, כאמור, הריבוי "אופניים עם מנוע עזר" כפי שהופיעו בחוק הפיצויים בעבר, אינו מתייחס
6 לאופניים חשמליים כמופיע כיום בתקנות, אלא יותר סביר כי ריבוי זה מתייחס לקטנועים קטנים,
7 ששםם הטכני היה "אופניים עם מנוע עזר", וכינויים העממי "טוסטוס", אשר היו נפוצים בשנות ה-
8 60 וה-70, שאת חלקם היה ניתן להתניע בעזרת זוג דוושות, אולם עיקר ההנעה הייתה מנוע בנוין
9 ולכן כלי זה נחשב לרכב מנועי לעניין חוק הפיצויים (וראו לעיל בפרק המשפט המשווה הוראות
10 דומות ביחס למנוע שכזה).
11 שנית, אין ללמוד מהשמטת הריבוי "אופניים עם מנוע עזר", לאור ההגדרה הרחבה של "רכב מנועי",
12 כדי לפטור את בית המשפט מלפרש הגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים בכל מקרה ומקרה ועל בית
13 המשפט להידרש ולבחון האם אופניים חשמליים אשר נמצאים בשימוש כיום נכנסים להגדרה זו.
14
15 85. במאמר מוסגר, למעשה עתירת המערערת במקרה דנן לקבוע אודות המצב המשפטי הראוי
16 כפי ששרר לטענתה בתחילת שנת 2015 בעת קרות התאונה, וכאשר דומה כי אין להשוות ולהסיק
17 מהמצב דהיום על המצב דאז, על מנת להכריע בשאלה שעמדה במחלוקת.
18 יתר על כן, דומה כי גם אם היינו מגיעים להכרעה שונה, מהראוי היה לשקול יישום נורמה זו במבט
19 לעתיד על מנת לאפשר נקיטת הנדרש בגין פרשנות שכזו, לרבות על ידי המחוקק, וכשדברים אלו
20 יפים אף ביתר שאת מעת שבעניין אסולין מדובר היה בשנת 2013 ובנסיבות בהן המנוח אשר רכב
21 על אופניו נפגע על ידי רכב אחר אשר פגע בו ואשר היה מבוטח וכאשר נוכח קביעת בית המשפט שם
22 כי מדובר ברכב מנועי החב בביטוח, נקבע כי התובעים שם לא יהיו רשאים להיפרע מנהג הרכב
23 והמבטחת.
24 וראו הדיון בסוגיה זו במסגרת רע"א 8925/04 **סולל בונה בניין ותשתיות בע"מ נ' עזבון המנוח**
25 **אחמד עבד אלחמיד ז"ל** (27.2.06), וזאת בהתייחס לפרשת אטינגר (ע"א 140/00 **עזבון המנוח מיכאל**
26 **אטינגר ז"ל נ' החברה לשיקום ופיתוח הרובע היהודי בעיר העתיקה בירושלים בע"מ**, פ"ד נח(4)
27 486, וכן ראו בעמ"ש (ת"א) 33549-04-16 **פלוני נ' פלוני** (2.11.17), וזאת בהתייחס לבע"מ 919/15
28 **פלוני נ' פלונית** (19.7.17)).
29
30 86. כמפורט לעיל, עמדת היועמ"ש שהובאה בפנינו סוברת כי יש מקום לקבוע מחד גיסא
31 שאופניים חשמליים תקינים אינם נכללים בהגדרת רכב מנועי, בחינת חוק הפיצויים. מאידך גיסא,
32 לשיטה זו יש לקבוע במסגרת ההליך דנן כי אופניים חשמליים שאינם תקינים עשויים להיכלל
33 בהגדרה זו, בגדר הרתעה.
34 עוד הודגש על ידי היועמ"ש אותו קושי לבטח אופניים חשמליים שאינם תקינים.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 אולם, סבורני כי אין מקום לקבוע מסמרות בשאלה האחרונה הואיל וענייננו בשאלה של אופניים
2 חשמליים תקינים והאם יש לראותם כרכב מנועי, תוך שכמובן ככל שידרש הדבר בעת מצוא, יאמר
3 בית המשפט או המחוקק את דברו גם בכל הקשור לאופניים חשמליים שאינם תקינים.
4 עם זאת, מצאנו לנכון לציין גישה זו ומטעם המדינה, לרבות שיהיה בכך משום תידוע למשתמשים
5 השונים באופניים חשמליים שאינם תקינים במובנים דלעיל.

6
7 87. ואכן, ממש בימים אלו פורסם כי הדרג המקצועי במשרד התחבורה, תומך באימוץ התקינה
8 האירופית, המאפשרת נהיגה באופניים חשמליים במהירות של עד 45 קמ"ש, אולם בתנאים כשל
9 קטנוע, כולל חובת רשיון וביטוח חובה.
10 דהיינו, הסדרה של אופניים חשמליים "בלתי תקינים דהיום" ואשר מכלל הן (ביחס לחובת הביטוח
11 המוצעת דווקא בסיכון מוגבר זה) נשמע לאו (באופניים החשמליים התקינים דהיום), אשר ימשיכו
12 להחשב כדין אופניים שאינם נכללים בחוק הפיצויים (ראו **כלכליסט** מיום 6.11.19 "האופניים
13 החשמליים המהירים בדרך לישראל").

סיכומם של דברים:

14
15
16 88. הסוגיה אשר הוצבה לפתחנו עניינה בשאלת סיווג אופניים חשמליים תקינים, בחינת חוק
17 הפיצויים.
18 בשונה ממקרים אחרים, ההכרעה דן יש לה השלכה על המשתמשים הרבים באופניים חשמליים,
19 אופניים אשר הפכו כיום לאחד מאמצעי התחבורה הנפוצים, במיוחד בשטחים עירוניים. יתר על כן,
20 מדובר גם במשתמשים קטינים, אשר נסיעתם הועברה לכבישים, על כל המשתמע מכך.
21 דומה כי כל נהג הנוהג בשטח עירוני, מתפלל כי לא יפגע באופניים שכאלה וכך גם שהאופניים לא
22 יפגעו ברכבו, ולעיתים בתום נסיעה שכזו, אתה חפץ "לברך הגומל".
23 ברור כי ההכרעה דן, לא תפתור את הקשיים הרבים והסכנות הרבות האורבות כתוצאה מהשימוש
24 הרב באופניים חשמליים, ולכן פנייתנו למחוקק על מנת שישדיר בצורה הנאותה ביותר, את השימוש
25 באופניים חשמליים, ובין השאר, את הסוגיה לה נזקקנו בפסק הדין, סוגיה אחת מתוך הסוגיות
26 שיש להסדירן.

27
28 89. הנה כי כן, מצד אחד נדרשנו לרוכבי האופניים החשמליים, בין אם מדובר בנהג ובין אם
29 מדובר בנוסע, וכשלעיתים נוסע יכול להיות גם ילד רך בשנים אשר מי מהוריו משתמש באופניים
30 החשמליים על מנת להביאו לגן הילדים וכד'.
31 מצד שני, נזקקנו לאותם אלה שעלולים להיפגע מאותם אופניים חשמליים. בעבר, בעת שניתן היה
32 לנסוע במדרכות, מדובר היה על הולכי רגל רבים, וכאשר כיום בנסיעה בכבישים, מדובר למעשה
33 במשתמשים באופניים החשמליים.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 לשם הכרעה בשאלה זו בחנו את ההוראות השונות שבדין בהתייחס לאופניים חשמליים
2 שכאלו, וכך גם את המשמעות להכרעה בהתאם לגישה האחת מול הגישה האחרת.
3 עוד נדרשנו להוראות שבדין במסגרת משפט משווה, ובהתאם גם הסקנו את אשר נראה מבחינת
4 המדיניות הראויה.
5 נראה שגם מבחינה פרשנית מילולית, עולה מסקנתנו בקנה אחד עם אותה דרישה של הפעלת הרכב
6 על ידי כוח מיכני ולא הפעלתו על ידי דיווש וסיוע של כוח מיכני בלבד. במיוחד יפים הדברים נוכח
7 אותן מגבלות שנקבעו בכל הקשור לתקינות אופניים חשמליים על מנת שיוכרו כאלו מבחינת
8 הכשירות הנורמטיבית, וכאשר התוצאה מתיישבת עם מגבלות אלו תוך הרמוניה חקיקתית
9 המתיישבת עם המפורט לעיל.

10

11 90. כאמור, הגם שכך, דומה כי אכן הגיעה העת שהמחוקק יאמר דברו באופן מפורש, על מנת
12 שאותו ספק שהתעורר במסגרת הפסיקה, ימצא פתרונו גם בדבר חקיקה.

13

14 92. לאור כל האמור לעיל, ובהתחשב בכך שהאופניים החשמליים אשר נדונים במקרה דנן היו
15 אופניים חשמליים תקינים, אמליץ לחברי להרכיב לדחות את הערעור תוך קביעה כי אופניים
16 חשמליים תקינים אינם עונים על הגדרת "רכב מנוע" בחוק הפיצויים, ומשכך אינם נזקקים
17 לעריכת ביטוח.

18

19 93. כל צד יישא בהוצאותיו.

20

21 94. העירבון שהפקידה המערערת יוחזר לה באמצעות ב"כ.

22

23

24

ישעיהו שנלר, שופט, סג"ן

25

26

השופט קובי ורדי, סג"ן:

27

28

29

30

31

32

33

אופניו של חברי השופט שנלר נסעו ברחבי ובקצווי תבל בטיול מעמיק ומקיף שאני מצטרף (בדיעבד)
ליומן המסע שלו שבו דבר דבור על אופניו, כאשר מסקנותיו תואמות גם לעמדת היועמ"ש לגבי
אופניים חשמליות תקינות (ובלא להכריע לגבי אופניים חשמליות לא תקינות).

אני מצטרף גם לקריאותיו של חברי למחוקק שצריך להדביק ולהשלים בחקיקה זריזה את הפער
שיוצרת המציאות מעולם המשפט ולהסדיר את הנושא באופן ברור ומפורט במתווה שיוביל את
המציאות ויכתיבה ולא ייגרר אחריה וכן מוסיף קריאה משלי לרשויות ליישם ולהגביר את פעולות



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

1 האכיפה בתחום זה, כמו לגבי גיל הרוכבים, חבישת קסדה והאיסור לבצע שינויים באופניים
2 חשמליים תקינים, פעולות שיבטיחו את שלומם וביטחונם של ציבור הרוכבים והציבור כולו החשוף
3 לסיכון יומיומי כתוצאה משימוש לא מוסדר ו/או לא מבוקר.

קובי ורדי, שופט, סג"נ

8
9

השופטת עינת רביד:

10

11 אני מצטרפת לפסק דינו המקיף והמפורט של חברי השופט שנלר, שהביא בהרחבה את המצב
12 החקיקתי בנושא זה; השיקולים השונים בסוגיה זו, שיש להם פנים לכאן ולכאן; ואף פנה במחקרו
13 המקיף למדינות הים, אשר השכילו להתמודד עם סוגיה זו בחקיקה, כפי שמן הראוי שיעשה
14 ובהקדם גם על ידי המחוקק בישראל. כן אני מצטרפת להערות חברי השופט ורדי וקריאתו למחוקק
15 ולרשויות האכיפה.

15

16 לצערי, ההכרעה בתיק זה מותירה "חללים" בדרך, נפגעים (הולכי רגל) אשר הפיצוי להם יהיה רק
17 על פי פקודת הנזיקין (תוך שיאלצו להידרש לנושא ה"אחריות" ולנסות לקבל פיצוי בהיעדר חברת
18 ביטוח) וכן רוכב האופניים עצמו, אשר לא יהא לו מושיע בדמות חברת ביטוח במקרה של תאונה
19 עצמית. יחד עם זאת, פתרון זה מקנה לרוכב האופניים פיצוי מחברת ביטוח/קרנית במקרה של
20 תאונה עם רכב מנועי, בדומה להולך רגל, וטוב שכך.

20

21 דומה כי פתרון זה כיום הוא הרע במיעוטו.

21

22 האופניים "הורדו" לכביש, ולכן הסיכון הגדול ביותר לרוכבי האופניים הוא פגיעה ממכוניות, ולכן
23 פסק הדין נותן למעשה פתרון ביטוחי.

23

24 הפתרון הנכון מערכתית הוא כמובן סלילת מסלולים ייעודיים לאופניים בכבישים במקביל לנתיבי
25 הרכבים, כאשר בהיעדרם של נתיבים אלה במרבית הכבישים, ולנוכח הסיכון לפגיעה משמעותית
26 מרכב הנוסע בכביש המשותף לרכבים ולאופניים, הרי שהפתרון של כיסוי ביטוחי דרך ביטוח הרכב
27 הפוגע וללא צורך להידרש לסוגיית האחריות - הוא פתרון נכון לעת הזו.

27

28 יחד עם זאת, ולמרות שהורדת האופניים לכביש הקטינה את המגע בין רוכבי האופניים לבין הולכי
29 הרגל, אין להתעלם מכך שבמעברי חצייה או במדרכות "מעורבות" (מדרכות להולכי רגל ולאופניים
30 בנתיבים מסומנים משלהם), עדיין המגע יכול להיות משמעותי תוך פגיעה בהולך הרגל, וללא חברת
31 ביטוח ו/או קרנית עלול הולך הרגל להיפצע קשה ולהיות ללא סעד זמין ברגעיו הקשים. נראה כי
32 בסוגיה זו יש מקום לחקיקה ספציפית ללא קשר לסוגיית "הרכב המנועי" בפלת"ד, כך שניתן יהיה
33 לחייב את קרנית בפיצוי הולך הרגל שנפגע, ולא להותירו להתמודד ללא ביטוח, כאשר קרנית מצידה
34 תוכל לחזור לרוכב האופניים ולגבות ממנו את שנדרשה לשלם.

34

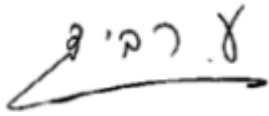


בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 56471-10-18 פלונית נ' זילברשטיין ואח'

17.11.2019

- 1 כמובן שרוכב האופניים רשאי לעשות לעצמו ביטוח וולנטרי לפגיעה בצד ג' ו/או לתאונה עצמית, אך
2 עניין זה יש להותיר בשלב זה לאהבת/שנאת הסיכון של הרוכב ללא התערבות המחוקק.

3 

4 עינת רביד, שופטת

5

6

7

8

הוחלט בהתאם לפסק דינו של השופט שנלר.

המזכירות תמציא העתק מפסק הדין לבאי כוח הצדדים.

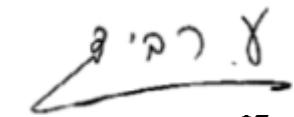
ניתן היום, י"ט חשון תש"פ, 17 נובמבר 2019.

9

10

11

12

13 

14 עינת רביד, שופטת


קובי זיב
שופט, סג"נ


ישעיהו שנלר,
שופט, סג"נ

13

14