



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

לפני כבוד השופט אמיר לוקשינסקי-גל

תובע

יוסי אקסל

ע"י ב"כ עוה"ד בועז נבל

נגד

נתבעות

1. כלמוביל טרייד-אין בע"מ

2. כלמוביל בע"מ

ע"י ב"כ עוה"ד דן שגיב

פסק דין

1 תביעה לפיצויים בסך 1,246,500 ₪ בגין אבדן להלכה של רכב מרצדס שרכש התובע מהנתבעת 2.
2 הרכב ניזוק בתאונה עצמית, שאת האשם בה מבקש התובע לייחס לנתבעות – בטענה לטיפול רשלני
3 באירוע של חדירת מים לרכב שהתרחש כשבועיים לפני התאונה. עילת תביעה נוספת הינה פגיעה
4 בפרטיות התובע בשל חדירה למחשב הרכב ללא רשותו ובניגוד לצו בית משפט.
5

תמצית העובדות

6
7
8 1. בתאריך 1.8.19 רכש התובע מהנתבעת 2 רכב מרצדס מדגם AMG GT שנת ייצור 2019, תמורת
9 סך של 1,146,288 ₪. מדובר ברכב יד ראשונה שמד הנסועה שלו עמד על 8,000 ק"מ, בתקופת
10 אחריות יצרן. הרכב נמכר באמצעות הנתבעת 2 (מקבוצת החברות של הנתבעת 1) העוסקת
11 בסחר בכלי רכב משומשים.

12
13 2. בתאריך 10.11.19 פנה התובע למרכז השירות של הנתבעות, והתלונן שנכנסים מים מהחלון
14 בעת שטיפה. בהתאם לדו"ח הכניסות של הרכב התלונה נבדקה ונמצא שהרכב תקין. לטענת
15 התובע, נציג מרכז השירות מר אלדרארגה מסר לתובע כי חדירת המים הינה כתוצאה מגומיות
16 יבשות, ואמר לו לשוב למרכז השירות אם חדירת המים תימשך.

17
18 יצוין כי באותו המועד התובע התלונן על שורה של תקלות נוספות: רעש ממתג חלונות צד נהג,
19 רעש ממתגים ימניים מגלגל ההגה, רעש ממגן רוח זכוכית, רעש מחלון נהג בכביש משובש,



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

התראת נוזל שמשות, רעש מהגג מעל ראש נהג, כיסא נהג במהירויות גבוהות משוחרר ורעש בעליה וירידה בממפרים. התלונות נבדקו ולמעט מספר ברגים שחוזקו הרכב נמצא תקין.

3. לטענת התובע מאחר שחדירת המים נמשכה ושוב הופיעו עקבות רטיבות, הוא חזר בתאריך 11.12.19 אל מרכז השירות, והפעם אכן זוהתה חדירת מים מגג הרכב.

אין מחלוקת שבשלב זה בוצע טיפול ברכב למניעת הישנות חדירת המים, וכן שבוצע ייבוש ברצפת הרכב שכלל פירוק והרכבה של הריפוד בצד הנהג (צד שמאל). עוד אין מחלוקת שהרכב הושב לתובע בחלוף כעשרה ימים בתאריך 22.12.19.

4. לטענת התובע בתצהירו לאחר שהרכב יצא ממרכז השירות החלו בעיות ברכב, והוא לא התנהג כמקודם. היו רעשים ורעידות של המנוע בהליך סרק, וכן נדלקו מספר נוריות התראה ("פעם מנורת מנוע, פעם נורה של מים, פעם נורה של פנצ'ר ואמרתי להם שמשוהו בפקודות לא טוב" – סעיף 21 לתצהיר התובע). לדבריו הוא התלונן ואמרו לו לא להתרגש ולהגיע ביום ראשון לבדיקה. אולם הוא לא חזר מאחר שבשבת התרחשה התאונה.

לעניין זה צירף התובע מספר תכתובות עם נציגות הנתבעות. כך למשל, בתאריך 31.12.19 הוא כתב: "אני לא שלם יותר עם הרכב שלי אחרי מה שקרה. בעיית יצרן לא בעיה שלי. מרגיש לי לא נכון להישאר איתו. אבוא להחליף אותו למשוהו יותר קטן עד שאחליט איזה מרצדס לקנות. מקווה שלא אתקל במכשולים אתכם" (עמ' 27 לתיק המוצגים של התובע).

עוד תכתובת שצירף (ללא תאריך, בסיכומי התובע נטען כי זה ב- 31.12.19 – בס' 66) עם מנהלת טרייד אין מרצדס: "מאז החדירת מים הרכב לא אותו רכב וגם זה הורג אותי בראש". התובע ביקש שיחליפו לו לרכב אחר (עמ' 22 לתיק המוצגים של התובע).

בתאריך 2.1.20 הוא צירף תמונה של לוח השעונים, וקרן השיבה לו: "התראה על חוסר בנוזל קירור, תקפוצ שיבדקו... רוב הסיכויים רק חסר מעט אבל תיגש שישללו נזילה". התובע כתב "אין מנוחה עם הרכב הזה" (עמ' 26 לתיק המוצגים של התובע).

בתאריך 1.1.20 הגיע התובע למרכז השירות להחלפת שני הצמיגים האחוריים, ללא קשר לשאר הסוגיות.



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

5. **התאונה:** בתאריך 4.1.20 נהג התובע עם זוגתו ברכבו בדרך רבין בפתח תקווה. מדובר בדרך ישרה עם שלושה נתיבי נסיעה. בצמוד לנתיב הימני מדרכה ועצי נוי. זמן מה לפני הנסיעה ירד גשם, ולטענת התובע נותרו שלוליות על הכביש בצד ימין ולכן נסע בנתיב השמאלי. על מנת להתאים את נהיגת הרכב לתנאי הדרך, וכפי ההנחיה שקיבל בהדרכה שקיבל בעת רכישת הרכב, הוא העביר את הרכב למצב "ספורט רגיל" הגורם להקשחת מתלי הרכב לצורך הגברת היציבות.

לטענתו, הוא נהג במהירות לא גבוהה ובדרך שוחח עם זוגתו "על הזיקנה שלנו". הוא לא ניסה לעקוף אף רכב. ואז התרחשה התאונה.

בתצהירו תיאר התובע את הדברים כך: **"לפתע ובזמן שאני מחזיק את שתי הידיים על ההגה וללא כל סיבה הנראית לי, החל הגה הרכב "להשתולל" ולהסתובב ימינה ושמאלה באופן עצמאי, תוך שאני מנסה "להילחם בו" וליישר ולייצב את הרכב".** תיאור דומה נמסר על ידי התובע בעדותו, אם כי חודד שאבדן השליטה לא התרחש מיד עם ההעברה למצב ספורט, אלא מספר דקות לאחר מכן (עמ' 32 לדיון ההוכחות הראשון 21.5.24 (להלן: דיון 1) ש' 28-30). עוד חודד, כי התאונה התרחשה כמה מאות מטרים לאחר שהנהג עמד ברמזור אדום. גם בת הזוג של התובע תיארה באופן דומה את התאונה, וציינה כי תוך כדי שהייתה בטלפון **"אני קולטת בזווית של העין את יוסי נאבק עם הרכב"**. העדה הדגימה תנועות של הסטת ההגה ימינה ושמאלה (עמ' 7 דיון 1, ש' 25-36, עמ' 18 ש' 16).

משלב זה התובע לא זוכר את אשר אירע. בחקירתו ציין כי התאונה **"גרמ[ה] לי להרבה בלאק... אני רק זוכר בכזה מסך חשוך שפשוט אני נלחמתי עם ההגה"** (עמ' 31 דיון 1, ש' 25-37).

אין מחלוקת כי במהלך התאונה הרכב סטה ימינה והסתחרר. הוא עלה על מדרכה, פגע בעץ, בעמוד תאורה, בחומה ובברז כיבוי עד שעצר. הרכב עצר במאונך לכביש בהטיה של כ- 90 מעלות שמאלה. גלגליו האחוריים על המדרכה הימנית ושאר הרכב מצוי על נתיב הנסיעה הימני.

התובע ובת זוגו חולצו מהרכב לאחר שלוחמי אש עקרו את דלת הנהג, ופנו לבית החולים בלינסון. את הרכב פינתה המשטרה אל מגרשה.

התביעה ומחלוקת מומחי הצדדים



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

6. כאמור, התובע מבקש לייחס את האשם לתאונה לנתבעות אשר לא טיפלו כיאות באירוע חדירת המים. התובע גיבה את תביעתו בחוות דעת מומחה מטעמו מר אפי שוורץ.

לזו טענת מומחה התובע הינה כי בק"מ 12,144 של הרכב, כ- 7 ק"מ עובר לתאונה שאירעה בק"מ 12,151, התרחש מקבץ תקלות תקשורת נתונים ברכב, ובהן תקלה במערכת בקרת היציבות (ESP). לטענתו, קיומה של התקלה נלמד בעיקר מכך שבק"מ 12,144 נמדדים נתוני קצה שלפיהם הרכב נמצא בסחרור, בבלימה חדה, ובהטיה קיצונית של ההגה שמאלה, וברור שלא אירעה התרחשות כזו 7 ק"מ לפני התאונה.

התקלה במערכת בקרת היציבות היא שהובילה לאבדן השליטה ברכב ולתאונה שהתרחשה בק"מ 12,151. התקלות נגרמו כתוצאה מרטיבות ברכב בצד הנוסע, אשר לא טופלה כיאות על ידי המוסך באירוע חדירת המים מאחר שהמוסך ייבש את צד הנהג בלבד, בעוד שכבלים חשובים שעלולים להינזק מרטיבות מצויים מתחת לרצפת צד הנוסע.

7. טענה נוספת של התובע הינה כי במהלך חקירת המשטרה את התאונה, הנתבעות אפשרו לנציג מטעם המשטרה או לנציג מטעמן לחדור אל מחשבי הרכב ללא רשותו, וזאת למרות שבית משפט דחה את בקשת הצו.

8. התובע תבע את הנזקים הבאים: 1,029,000 ₪ בגין הרכב (שווי הרכב במועד התאונה 1,329,000 ₪ בניכוי שרידי הרכב בסך 300,000 ₪); 120,000 ₪ בגין הפגיעה בפרטיות; 75,000 ₪ בגין עגמת נפש והוצאות שונות; 15,000 ₪ בגין שכ"ט מומחה; 7,500 ₪ בגין שכ"ט שמאי 7,500 ₪. סה"כ 1,246,500 ₪.

9. הנתבעות הכחישו התרשלות כלשהי מצידן. הן טענו שבטיפול באירוע חדירת המים, הרכב יובש כהלכה ושוחרר לתובע כשהוא תקין לחלוטין, ולאחר נסיעת מבחן. בפרק הזמן של כשבועיים עד למועד התאונה, התובע לא התלונן על חדירת מים נוספת.

הנתבעות בחנו את הרכב על ידי מומחים מטעמן – מר ארז מוספי והמהנדס מר יפים אוסיצ'נסקי. אלו מצאו כי כל מערכות הרכב לרבות מערכות הבטיחות פעלו באופן תקין עובר לאירוע התאונה. התקלות שנרשמו במערכות הרכב בק"מ 12,144, הן כתוצאה מהתאונה, ולא הגורם לה. הפער בין ק"מ 12,144 המופיע בדו"חות הבדיקה לבין הק"מ במד הנסועה 12,151 מקורו בפערים מותרים בין הנתונים הללו (עד 10 ק"מ) והוא לא מלמד על נסיעה נוספת של 7



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

ק"מ לאחר רישום התקלות. עוד טענו, כי עובר לתאונה נסע התובע במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך – 135 קמ"ש.

הנתבעות שללו פגיעה בפרטיות. הן טענו כי בדיקת הרכב על ידן נעשתה ברשותו ובהסכמתו של התובע, בהתאם למכתב בא-כוחו מתאריך 5.4.2020. בדיקת המחשב על ידי המשטרה, נעשתה על פי צו של בית המשפט.

10. להשלמת התמונה יצוין כי נגד התובע הוגש כתב אישום בגין התאונה, אולם המשטרה חזרה בה מכתב האישום בהיעדר ראיות מספיקות (נספח ט"ו לתיק המוצגים של התובע).

השתלשלות ההליך ומינוי מומחה מטעם בית המשפט

11. במסגרת ההליך שהתנהל לפניי, הגיש התובע תצהירים מטעמו ומטעם בת זוגו שנכחה עמו ברכב בזמן התאונה גב' יפעת גולן, וכן חוות דעת מומחה הרכב וחוות דעת שמאית שצורפו לכתב התביעה. בנוסף ביקש התובע לזמן את עובד הנתבעות מר אלדראגה.

הנתבעות הגישו תצהירים מטעם מר גיל טאוב מנהל השירות הארצי של הנתבעת 1, והגב' קרן מימון מנהלת מחלקת הפרימיום המוסך המרכזי של הנתבעת 1. בנוסף הן הגישו את חוות הדעת של מומחי הרכב וחוות דעת שמאית שצורפו לכתב ההגנה. הנתבעות ביקשו לזמן לעדות את רס"ב רון לב ארי, בוחן תנועה במשטרת ישראל שערך דו"ח ביחס לתאונה. הנתבעות ביקשו לזמן גם את המהנדס מר אסף אלפסי אשר הגיש חוות דעת עבור משטרת ישראל. בהחלטתי מתאריך 20.2.24 קבעתי שחוות הדעת של מר אלפסי שנכללה בתיק המשטרה שהגיש התובע בעצמו תהיה קבילה לעצם קיומה ולא לתוכנה, וכי הוא לא יחקר.

12. לנוכח המחלוקת המקצועית בסוגיית הכשל הנטען ברכב, מיניתי מומחה מטעם בית המשפט, מהנדס הרכב מר שמואל אביעד.

ייאמר כבר עתה, כי הגם שמומחה בית המשפט שלל את טענת מומחי הנתבעות שלפיה הרכב נסע במהירות של 135 קמ"ש עובר לתאונה (מהירות זו נמדדה בק"מ 11,536 למעלה מ- 600 ק"מ לפני התאונה – עמ' 9 לדיון ההוכחות השני מתאריך 26.5.24 ש' 26) עמדתו בסוגיה העיקרית הייתה כעמדתם – ברכב לא היה כשל טכני עובר לתאונה. בכלל זאת המומחה מצא כי התקלות שתועדו ברכב בק"מ 12,144 הן תוצאה של התאונה ולא הגורם לה, וכי הנתון



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

- 1 שהתאונה התרחשה בק"מ 12,151 בעוד שהתקלות וההתראות בדו"חות הבדיקה של הרכב
- 2 רשומות בק"מ 12,144 (פער העומד בבסיס חו"ד מומחה התובע) מקורו בפער מובנה בין
- 3 דו"חות הבדיקה לבין רישום הק"מ בלוח השעונים. בנוסף מצא מומחה בית המשפט, כי
- 4 מערכת בקרת היציבות (ESP) עבדה בעת התאונה ואף נכנסה לפעולה, וזאת בניגוד לטענת
- 5 מומחה התובע כי התרחשה בה תקלה.
- 6
- 7 13. בהמשך לדיון שהתקיים לאחר חוות הדעת (בתאריך 29.11.23) הסכימו הצדדים להמלצתי
- 8 לוותר הדדית על חקירות מומחי הצדדים, מבלי שחוות הדעת הפרטיות תוצאנה מהתיק,
- 9 ולהסתפק בחקירת מומחה בית המשפט. אלא שבהמשך התובע ביקש לחזור בו מהסכמה זו.
- 10 הנתבעות התנגדו לחזרתו מההסכמה. בהחלטה מתאריך 14.2.24 התרתי לתובע לחקור את
- 11 מומחי הנתבעות ובד בבד קבעתי כי אי חקירתו הנגדית של מומחה התובע על ידי הנתבעות –
- 12 לא תיזקף לחובתן והן תיחשבנה כמכחישות לחלוטין את חוות הדעת. בהחלטה התרתי
- 13 לנתבעות להודיע על רצון לחקור את מומחה התובע, אולם הן נותרו עם ההסכמה הדיונית ועם
- 14 האמור בהחלטתי מתאריך 14.2.24.
- 15
- 16 14. לעניין המחלוקת השמאית שבין מומחי הצדדים, הרי שזו התמצתה בפער בשווי השרידים
- 17 (300,000 ₪ כטענת התובע או 600,000 ₪ כטענת הנתבעים). כאן הצדדים הסכימו בסופו של
- 18 דבר להצעתי (למרות שההסכמה ניתנה רק לאחר שכבר מונה מומחה) להעמיד את שווי
- 19 השרידים על סך של 450,000 ₪ ולוותר על הצורך בחוות-דעת מומחה שמאי מטעם בית
- 20 המשפט.
- 21
- 22 15. ישיבות ההוכחות בתיק נפרשו על פני שלושה מועדים. בדיון ההוכחות הראשון בתאריך
- 23 21.5.24 ("דיון 1") נחקרו עדי התובע: התובע, הגב' גולן ומר אלדראגה; ועדי הנתבעות מר
- 24 טאוב והגב' מימון. בדיון ההוכחות השני מתאריך 26.5.24 ("דיון 2") נחקרו המומחים: מומחה
- 25 בית המשפט מר שמואל אביעד, ומומחי הנתבעות מר מוספי ומר אוסיצי'נסקי. במועד השלישי
- 26 בתאריך 12.9.24 נחקר בוחן המשטרה רס"ב לב-ארי.
- 27
- 28 16. לצערי ניסיונות פשרה והצעות קונקרטיות לא הבשילו לכדי הסכם. לאחר הגשת סיכומי
- 29 הצדדים, הגיעה העת להכריע.

דיון והכרעה



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

1

2 17. עילת התביעה העיקרית הינה הטענה לרשלנות הנתבעות באירוע חדירת המים, אשר גרמה
3 לכשל טכני ברכב שבעטיו התרחשה התאונה. כפי שנראה להלן – דינה של עילה זו להידחות.
4 עילת תביעה נוספת הינה הטענה לפגיעה בפרטיות בשל החיפוש במחשב הרכב. כפי שנראה
5 בהמשך, יש לקבל את טענת התובע במישור זה, אולם בנסיבות העניין הפיצוי שהוא זכאי לו
6 הינו ברף נמוך יחסית (10,000 ₪).

7

8

אדון בטענות כסדרן.

9

10

לא הוכחה עילת הרשלנות

11

12 18. השאלה העיקרית הטעונה הכרעה, שבעטיה התבקשה גם חוות דעת מטעם מומחה בית המשפט
13 הינה האם הוכח שהתאונה התרחשה כתוצאה מכשל טכני ברכב. כפי שניווכח להלן, התשובה
14 על כך היא בשלילה. די בזאת כדי לשלול קיום רכיב של קשר סיבתי בין הרשלנות הנטענת של
15 הנתבעות (שאף היא לא הוכחה כפי שנראה בהמשך) לבין הנזק. מכאן דינה של עילת התביעה
16 של רשלנות הנתבעות - להידחות.

17

18 19. כאמור לעיל, מומחה בית המשפט שלל קיומו של כשל טכני ברכב, וקבע שצבר התקלות שנרשמו
19 בדו"חות הבדיקה של הרכב בק"מ 12,144 הן התוצאה של התאונה, ולא הגורם לה.

20

21 כידוע היטב, לא בנקל יסטה בית המשפט מחוות דעתו של מומחה שמינה ו"סביר להניח שבית
22 המשפט יאמץ את ממצאיו של המומחה אלא אם כן נראית סיבה בולטת לעין שלא לעשות
23 זאת" (ע"א 293/88 חברת יצחק ניימן להשכרה בע"מ נ' רבי (31.12.88) בפסקה 4; ע"א 6510/20
24 מזרחי נ' כהן (12.12.21) בפסקה 6).

25

26 בענייננו עמדת המומחה מבוססת היטב, ואין כל עילה שלא לאמץ את חוות דעתו.

27

28 20. קביעה מהותית העומדת ביסוד חוות דעת מומחה בית המשפט הינה קיומו של פער מובנה בין
29 רישום הק"מ בדו"חות הבדיקה של הרכב, לבין רישום הק"מ במד הנסועה בצג השעונים. הפער
30 האמור מסביר שהתקלות שנרשמו בדו"חות בק"מ 12,144 התרחשו בפועל בעת התאונה בק"מ



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

12,151, ולא 7 ק"מ לפני התאונה כפי שסבר מומחה התובע (ושעל בסיס סברה זו הסיק קיומה של תקלת תקשורת 7 ק"מ לפני התאונה).

המומחה התבסס בעניין זה הן על ניסיונו המקצועי, והן על הבהרה מטעם היצרן שנשלחה בתאריך 12.8.22 שלפיה קודי התקלות בדו"חות נשמרים במרווחים של 16 ק"מ (ההבהרה הוגשה וסומנה במ/1). לפי הבהרת היצרן, כל קודי התקלות שנקלטים לדוגמא בטווח הקילומטרים 12,144-12,159, יירשמו בדו"חות ההתראות בק"מ 12,144. מכאן, וכן בהתבסס על אופי התקלות המתאימות להתרחשות התאונה (ראו פסקה 23 להלן) קבע המומחה כי צבר התקלות שנרשם בדו"חות הבדיקה בקילומטר 12,144, התרחש בפועל בעת התאונה בק"מ 12,151.

אזכיר כי התזה שביסוד חוות דעת מומחה התובע הינה שההתראות שנרשמו בק"מ 12,144 (המעידות בין השאר על בלימה חזקה, סחרור של הרכב והטיה קיצונית של ההגה שמאלה) לא אירעו במציאות, שכן התאונה התרחשה רק לאחר מכן בק"מ 12,151. מכאן הסיק מומחה התובע, כי 7 ק"מ עובר לתאונה נוצר נתק בתקשורת הנתונים במחשב. תקלת התקשורת, היא שגרמה לשיטתו לאבדן השליטה ברכב (ראו בין השאר סעיפים 24.3.33, 28 ו-29 לחוות דעת מומחה התובע).

לכן, השאלה האם קיים פער מובנה בין רישום הק"מ בדו"חות הרכב לבין הק"מ המופיע בצג השעונים כפי שקבע מומחה בית המשפט בין השאר לאור הבהרת היבואן, היא מהותית למחלוקת שנוצרה בענייננו. אם אכן קיים פער כזה כפי שקבע מומחה בית המשפט, הרי שיימצא שהנחת היסוד שעליה מושתתת חוות דעת מומחה התובע הינה שגויה, וחוות הדעת קורסת ולמצער מאבדת את עיקר משקלה.

21. הטענה העיקרית של התובע נגד קביעת מומחה בית המשפט בעניין הפער האמור ברישום הקילומטרים הינה שהמומחה התבסס על ראיה לא קבילה כביכול: הודעת דוא"ל של היצרן, שהוגשה שלא באמצעות עורך ההודעה ומבלי שהתאפשר לצדדים לחקור עליה.

אין בידי לקבל טענה זו.

ראשית, המומחה הבהיר כאמור בעדותו כי הוא התבסס על ניסיונו המקצועי. הפניה ליצרן הייתה כדי לקבל אישור נוסף, אשר תמך בסברתו המקורית של המומחה. לעניין זה אפנה למשל לעמ' 14 לדיון 2, ש' 7-8: "יש סטיות מהניסיון שלי גם ברכבים שיצא לי לבדוק. בוא נגיד



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

1 **סטייה עד 10 קילומטר זה משהו סביר...** "ובהמשך בש' 22-23: **"במקרה הזה לא הסתפקתי...**
2 **[ב]ניסיון שלי, אלא ביקשתי לקבל באמת תשובה יותר קונקרטית מהיצרן".**

3
4 שנית, מזווית דיני הראיות, הראיה המוגשת לבית המשפט היא חוות דעת המומחה, שקבילותה
5 הינה מכוח סעיף 20 לפקודת הראיות [נוסח חדש], תשל"א-1971. המומחה רשאי לערוך
6 בירורים הנדרשים לפי הבנתו המקצועית, ובדרך שגרה אלה עשויים לכלול הסתמכות על ראיות
7 שלא היו נחשבות כקבילות במשפט אילו היה מתבקש להגישן באופן עצמאי, כגון ספרות
8 מקצועית, נתונים שנאספו על ידי גורמים אחרים, שיחות עם אנשי מקצוע נוספים ועוד. אין כל
9 הכרח במישור הקבילות "להכשיר" את הראיות שהמומחה מתבסס עליהן באמצעות חקירה
10 של עורכיהן בבית המשפט. די בכך שהמומחה יפרט את הבסיס המקצועי והעובדתי למסקנותיו
11 באופן שיאפשר לבית המשפט ולצד שכנגד לבחון את הדברים ולעמוד על טיבם (ראו למשל ע"פ
12 566/89 מרציאנו נ' מדינת ישראל, פ"מ מו(4) 539, 545-548 [1992]; ע"א 4384/90 ואתורי נ'
13 בית החולים לניאדו ואח', פ"ד נא(2) 171, 183-185 [1997]; ע"א 2079/08 מדינת ישראל נ'
14 הקדש קרן עזרה ע"ש יעקב הייטנר 4.7.12, בפסקה 31; ת"א (י-ם) 9944-07-18 איפרגן נ'
15 ברנס (3.1.23) בפסקאות 16-21. כן ראו את הדרישה לצירוף רשימת אסמכתאות בתקנה 91(ב)
16 לתקנות סדר הדין האזרחי, תשע"ט-2018).

17
18 בענייננו, הפנייה ליצרן בוצעה תוך יידוע מלא של הצדדים. הפניה נעשתה לבקשת המומחה
19 באמצעות הנתבעת 1 (בכובעה כנציגת היצרן) כאשר ב"כ התובע עודכן על כך וקיבל בזמן אמת
20 העתק של המסמכים שעליהם התבסס המומחה בחוות הדעת (עמ' 15 לדיון 2 ש' 20-23, עמ' 17
21 ש' 16). לו רצה התובע, יכול היה לבקש לחקור את היצרן על תוכן המכתב, אולם הוא לא עשה
22 כן.

23
24 שלישית, במישור המשקל הראייתי, מצאתי כי הבהרת הקבלן הוכחה כמשקפת את המציאות
25 באופן מדויק, וזאת חרף החשש המובנה הנובע מכך שהפניה בוצעה באמצעות הנתבעת 1,
26 ולמרות שעורכי המסמך לא נחקרו.

27
28 הטעם לכך פשוט, ומתמטי. עיון בדו"חות הבדיקה, כפי שפורט גם בחוות הדעת של מומחה
29 התובע ושל מומחה בית המשפט, מעלה ארבעה מספרי ק"מ שונים שתועדו בדו"חות הבדיקה
30 כק"מ שהתרחשו בהם תקלות או התראות (בחלקן ללא כל קשר נטען לתאונה): 11,536;
31 12,096; ו-12,144. מכאן ישנה דרך אובייקטיבית לברר את טענת היצרן. אם אמנם
32 התקלות בדו"חות הבדיקה מתועדות במרווחים של 16 ק"מ, הרי שכל מספרי הק"מ שתועדו
33 בהן תקלות, נדרשים להתחלק ב-16 ללא שארית. בדיקה קלה מעלה שאכן כל ארבעת מספרי
34 הק"מ הללו – מתחלקים ב-16 בשלמותם.



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

- 1
2 מובן שדי בכך שאחד מנתוני הק"מ שבהם תועדו תקלות בדו"חות הבדיקה של הרכב לא היה
3 מתחלק ב- 16, בכדי להפריד את מכתב היצרן. מן העבר האחר ברור, ולא צריך להיות מומחה
4 לסטטיסטיקה לצורך זה, שבהינתן שכל ארבעת המספרים מתחלקים ב- 16, ההסתברות שתוכן
5 מכתבו של היצרן נכון הינה גבוהה ביותר (למעשה ההסתברות שטענתו שגויה הינה זניחה, בערך
6 1 חלקי 16 בחזקת 4, כלומר 1 חלקי 65,536).
7
8 אעיר כי בעמ' הפתיחה של הדו"ח נכתב מס' הקילומטר "האמיתי" הזהה ללוח השעונים
9 12,151, אולם אין בו משום תיעוד תקלה כלשהי ולכן הבהרת היצרן בדבר שמירת קודי תקלות
10 במרווחים של 16 ק"מ אינה רלבנטית ביחס אליו (ואף התובע לא טען אחרת).
11
12 22. למעשה די בכך שחוות דעת מומחה בית המשפט משמיטה את הבסיס לחוות דעת מומחה
13 התובע בכדי לחייב את דחיית התביעה. עם זאת אפנה למספר מסקנות נוספות בחוות דעת
14 מומחה בית המשפט, המחזקות את המסקנה שלפיה התאונה לא נבעה מכשל טכני ברכב.
15
16 23. מסקנת מומחה בית המשפט נשענת גם על מהותן של ההתראות והתקלות שנרשמו בדו"חות
17 הבדיקה של הרכב – כתואמות לתקלות הנגרמות מתאונה. מדובר בפגיעה פיזית בצמות חשמל,
18 בחיישנים, בקדם מותחן בחגורת בטיחות (כלומר – הרכב מתח את החגורה כדי להצמיד את
19 הנהג למושב – עמ' 365 לדיון 2, ש' 28-32) בפנסי תאורה וברכיבי חשמל נוספים ברכב. לדברי
20 המומחה אין בתקלות הללו כדי להוביל לתאונה שהתרחשה, והן אף לא תקלות שמקורן
21 בחדירת מים כפי שטען מומחה התובע.
22
23 בחקירתו הנגדית פירט המומחה עוד את עמדתו שלפיה מקור התקלות הוא מהתאונה. בכלל
24 זאת הוא ציין את התקלות שהתרחשו במכלולים חיצוניים ברכב, שאינם יכולים להיות
25 קשורים לחדירת מים בתא הנוסעים. כך למשל העיד: **"הקלאפה של הדוד עמעם, שהיא**
26 **נמצאת בכלל במערכת אגוז הפליטה... מנוע מגבים, מנוע וישרים קדמי, שהוא בכלל נמצא**
27 **מחוץ לתא הנוסעים... אלו מכלולים שלא נמצאים בכלל בתוך תא הנוסעים... וחדירת המים**
28 **הייתה לתוך תא הנוסעים, ולכן זה לא, האפשרות הזאת היא אפשרות שלא קיימת"** (עמ' 18
29 לדיון 2, ש' 35 – עמ' 19 ש' 6).
30
31 המומחה גם הסביר שאילו היו מתרחשות תקלות מחדירת מים שהיו משבשות את יחידות
32 הבקרה, אזי הייתה מופיע מיד התראה בלוח המכוונים על תקלות ביחידות הללו, כאשר "זה
33 לא המקרה שלנו... על פי היסטוריית הטיפול לא הייתה שום תקלה על איזושהי התראה,



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

1 **תקלה חשמלית** (עמ' 20 ש' 4-14). ב"כ התובע טען בפני המומחה כי לפי התכתובות בין
2 הצדדים, התובע התלונן שהרכב אינו תקין. הגם שהמומחה לא בחן את התכתובות הללו, הרי
3 שבפועל אין בהן טענה להידלקות נוריות התראה המלמדות על תקלת חשמל – אלא רק נורית
4 המלמדת על חוסר בנוזל קירור. התובע צירף תצלום של לוח השעונים, כך שאם הייתה תקלה
5 נוספת ניתן היה להיווכח בה (ראו פסקה 4 לעיל). עוד יצוין כי התובע אישר במענה לשאלתי, כי
6 לאחר שחרור הרכב מהמוסך בעקבות אירוע חדירת המים, הוא לא זיהה **חדירת מים נוספת**
7 (עמ' 55 דיון 1, ש' 20). התובע הוסיף ואמר כי כוונתו בכך שהרכב "**לא אותו הדבר**" אחרי אירוע
8 חדירת המים היא שהופיעו הרבה "נקודות" (התראות) וכי הוא הגיע למרכז השירות, והאיש
9 הטכני בדק ואמר "**זה התראות אל תתייחס**" (עמ' 5 ש' 29-31). ברם, יש קושי לייחס משקל
10 לדברים אלה, של הגעה למוסך במהלך השבועיים שלאחר שחרור הרכב ועד התאונה, שלא
11 הועלו בתצהיר. מדובר גם בהרחבת חזית, שב"כ הנתבעים התנגד לה בזמן אמת (עמ' 55 דיון 1,
12 ש' 35-37).

13

14 עוד הסביר המומחה שבאירוע התאונה בשל האימפקט התרחשה מעיכה פיזית של הרכב,
15 שגרמה לפגיעה גם במערכות החשמל, ובעקבות זאת הופיעו קודי התקלות (עמ' 21 דיון 2 ש' 18-
16 33).

17

18 מומחה בית המשפט הסביר יפה בחקירתו כי התזה של מומחה התובע שלפיה 7 ק"מ לפני
19 התאונה התרחשה תקלת תקשורת, לוקה בכשל נוסף, והוא התעלמות מקודי תקלות אחרים
20 המתאימים לאימפקט ברכב שנגרם מהתאונה כגון תקלות תאורה ונתקים. לדבריו: "**אתה לא**
21 **יכול לקחת מה שנוח, להגיד רגע, מה שקשור למערכת ה ABS, מערכת בקרת הייצוב, קרה**
22 **7 קילומטר לפני, אבל תקלות של תאורה, נתקים, נפגעו וכיוצא בזה, כתוצאה מאותו אימפקט**
23 **[...]-ה- 11,441 [צ"ל 12,144 - א' ל' ג'] זה בדיוק הקילומטרים זהים בכולם, אוקיי? כך**
24 **שהאירוע, אם תקבע שכל התקלות האלה אירעו 7 קילומטר לפני, זה אומר שכל הנתקים**
25 **והתאונה וכו' מופיעים שם. אוקיי? מה שלא סביר**" (עמ' 24 לדיון 2, ש' 34 – עמ' 25 ש' 3).

26

27 לכך יש להוסיף, כי ההתראות בדו"חות הבדיקה המצביעות אף **לשיטת מומחה התובע** על
28 בלימה חזקה, סחרור של הרכב והטיה קיצונית של ההגה שמאלה (להסבר מומחה בית המשפט
29 על קיומה של בלימה וסחרור על רקע גם הפרש מהירות בין הגלגלים לפי דו"חות הבדיקה, ראו
30 בעמ' 24 לדיון 2, ש' 10-4) מתאימות לאופן התרחשות התאונה. אין מחלוקת שרכב התובע נכנס
31 למצב של סחרור, כפי שניתן להיווכח למשל מהאופן שבו סיים הרכב את התאונה (מאונך
32 לכביש, חלקו האחורי על המדרכה, והחזית פונה לשמאל) וכן מעדות התובע עצמו שהעיד כי
33 חש שהגה הרכב "השתולל" והסתובב ימינה ושמאלה. גם סביר להניח כי בשלב זה (שבו התובע



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

- 1 העיד שהוא ניסה "להילחם" עם הרכב על מנת לייצבו) התובע לחץ בחוזקה על דוושת הבלם.
2 כלומר לא רק שסברת מומחה התובע שלפיה ההתראות נרשמו באופן שגוי 7 ק"מ עובר לתאונה
3 הינה שגויה, אלא **שההתראות מתאימות לאופן ההתרחשות הסביר של התאונה**. יצוין כי
4 התובע הדגיש בסיכומיו שבהתאם לעמדות כל המומחים, מהירות הרכב עובר לתאונה הייתה
5 נמוכה. אכן ניתן להבחין בקוד התקלה במערכת בקרת היציבות ESP (C032300) במהירויות
6 נמדדות בחיישני מהירות שונים בגלגלים של 28 קמ"ש, 42 קמ"ש, 12 קמ"ש ו- 24 קמ"ש (אין
7 מחלוקת שגם השוני במהירויות הגלגלים מלמד על סחרור של הרכב). ברם, יש לזכור כי בעת
8 הזו שבה נמדדו המהירויות הנמוכות יחסית, מתרחשת **בלימת חירום** (לחץ של 121 באר על
9 דוושת הבלם) כך שהרכב היה במהירות גבוהה יותר לפני הרגע שבו נשמרו נתוני ההתראה, ולא
10 ניתן לדעת מהי מהירות זו. כמו כן, אין בסיס מספק לטענה כי תאונה במהירויות שנמדדו
11 מלמדת על כך שהמקור לה הוא כשל טכני.
12
- 13 24. נקודה נוספת הינה שמומחה בית המשפט, בניגוד למומחה התובע, מצא שמערכת בקרת
14 היציבות - ESP וכן מערכת בלימת החירום - ABS **פעלו** בעת התאונה. כפי שניתן להיווכח
15 למשל בתצלום דו"ח הבדיקה בסעיף 24.3.33 לחוות דעת מומחה התובע (בהתראה C032300,
16 המופיע גם בבמ/2 שהוא דו"ח התקלות שעליו התבסס מומחה התובע בעמ' 12 מתוך 16) - נכתב
17 לגבי כל אחת מהמערכות הללו: AKTIV. מומחה בית המשפט הסביר כי הדבר מלמד על כך
18 שהמערכות נכנסו לפעולה: **"זה אומר שהמערכת זיהתה בלימת חירום והיא נכנסה לעבודה..."**
19 **אם זה לא היה נכנס בבלימת חירום אז היית רואה משהו אחר שם. אוקיי? זה מה שמחזק**
20 **את העובדה שהמערכות כן עבדו"** (עמ' 30 לדיון 2 ש' 34 – עמ' 31 ש' 4). אוסיף כי ניתן להיווכח
21 בהתראה נוספת בדו"ח – C05B500 (המופיעה מיד לאחר ההתראה הקודמת C032300) כי
22 מערכת ESP ו- ABS מופיעות כ NICHT AKTIV – כלומר הן כבר לא פעילות. התראה זו,
23 לפי נתוני המהירות (אפס) וההילוך (Parking) P - הינה לאחר עצירת הרכב (כפי שהסביר גם
24 מומחה בית המשפט, בעמ' 34 דיון 2, ש' 3-2 וש' 29-30). מכאן החיווי "פעיל" ו"לא פעיל" ביחס
25 למערכות הללו, נראה עקבי ותקין, באופן התומך בהסבר של מומחה בית המשפט לכך
26 שהמערכות הללו היו פעילות בעת התאונה.
27
- 28 25. עולה מהמקובץ, כי חוות דעת מומחה בית המשפט מבוססת היטב ומתיישבת עם חומר
29 הראיות. מכאן מצאתי לאמצה כאמור, ולקבוע כי התאונה לא התרחשה כתוצאה מכשל טכני
30 ברכב.
31



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

בנסיבות אלה, שבהן נמצא שהתאונה לא התרחשה בשל כשל טכני ברכב, אין צורך לבחון טענות נוספות שהועלו מטעם שני הצדדים. בכלל זאת אין צורך לעסוק בשאלה האם הנתבעות דאגו לייבש באירוע חדירת המים את צד הנהג בלבד והזניחו ברשלנות את צד הנוסע. עם זאת אעיר כי טענת התובע שצד הנוסע היה ספוג מים נשענת על כך שהמומחה מטעמו איתר שם וכן בדו"ש האוץ - רטיבות. אולם בדיקה זו של מומחה התובע נערכה כחודשיים לאחר קרות התאונה בתאריך 4.3.20 (סעיפים 11.8 ו- 11.9 לחוות הדעת) ולא ניתן לדעת האם לא חדרו מים במועד מאוחר לתאונה (גם אם התובע ביקש מהמשטרה לכסות את רכבו). אציין כי מומחה התובע איתר עקבות נוזל גם בעת פירוק ריפודי הרכב בצד הנהג, וכן בתוך דו"ש האוץ (עמ' 28 וסעיף 23.7 בעמ' 31 לחוות הדעת) וזאת למרות שאין מחלוקת שצד הנהג יובש. הדבר מחזק את האפשרות שאכן חדרו מים לרכב לאחר התאונה (אף אם המומחה כתב, ללא ביסוס כי בצד ימין כמות הנוזל הייתה רבה יותר).

גם טענות נוספות, כגון טענות התובע לסתירות כביכול בין מומחי הנתבעות, אינן דורשות דיון, מאחר שפסק הדין מתבסס על חוות דעת מומחה בית המשפט. התובע טען גם להיפוך נטל השכנוע בשל סעיף 41 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש] ("הדבר מעיד על עצמו"). אולם איני סבור שמתקיים איזה משלושת תנאיו **המצטברים** של הסעיף. התנאי הראשון לא מתקיים, מאחר שניתן לדעת את הנסיבות שגרמו לאירוע שהביא לנזק, וזאת באמצעות חוות דעת מומחה; התנאי השני לא מתקיים, מאחר שבנסיבות שבהן חלפו כשבועיים מתום התיקון במוסד עד למועד התאונה לא הוכח שלנתבעים הייתה שליטה מלאה על מערכות הרכב; התנאי השלישי לא מתקיים מאחר שאין ראיה לכך שהאירוע שגרם לנזק מתיישב טוב יותר עם המסקנה שהנתבעות כלל לא הוכח התרשלו מאשר המסקנה שנקטו בזהירות סבירה (לסעיף 41 הנדון למשל ע"א 8151/98 שטרנברג נ' צ'צ'יק, פ"ד נו(1) 539, 555 [2001]; רע"א 8752/06 לגונה לינן בע"מ נ' מוסד כחול לבן בע"מ (26.4.2007)). גם הרישום בכרטיס הרכב מכיל פירוט סביר של התיקון שנערך ולא מצאתי כשל בעניין זה. מכל מקום, מסקנתי מתבססת על כך ששוכנעתי מחוות דעת מומחה בית המשפט שהתאונה לא נגרמה בשל המחדל הנטען של הנתבעות, כך שגם אילו היה עובר נטל השכנוע לכתפי הנתבעות (והוא לא עובר לשכמן) – נמצא שהן עמדו בו.

כמו כן, אף אם המומחה לא ידע להסביר באופן ודאי אלא העלה השערות בנוגע להבדלים בין מספר פתיחת הסוויצ'ים בתקלות השונות, או אי פתיחת כריות האוויר, אין בכך כדי ללמד על הוכחת כשל טכני ברכב (ראו עמ' 35 ו- 36 לדיון 2).



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

26. סיכומם של דברים: בהתאם לראיות שהובאו בפניי מצאתי כי התאונה לא התרחשה בשל כשל
טכני ברכב. מכאן לא הוכח קשר סיבתי בין הרשלנות הנטענת של הנתבעות, שאף היא כאמור
לא הוכחה, לבין התאונה, ודין עילת הרשלנות להידחות.

הפגיעה בפרטיות

27. לטענת התובע, הנתבעות התרשלו בכך שאפשרו לנציג המשטרה או לנציג מטעמן לחדור אל
מחשבי הרכב ללא ידיעתו, בעוד שתאריך 16.1.20 דחתה כבי' השופטת אופיר כתבי את בקשת
צו החדירה שהמשטרה הגישה (נספח י' לתיק המוצגים של התובע). כמו כן, הצו הנוסף שלטענת
הנתבעות הן פעלו לפיו, מתאריך 28.1.20 הינו צו למסירת נתונים והוא לא התיר חדירה למחשב
הרכב. התובע מאשר כי נתן רשות לנתבעות באמצעות בא-כוחו לבדוק את הרכב, אולם זו ניתנה
בתאריך 5.4.20, לאחר שהרכב שוחרר כתפוס מידי המשטרה, בעוד שהבדיקה שעליה מלין
התובע בוצעה לפני כן. לטענתו בחדירה למחשבי הרכב נחשפות תכתובות וואטסאפ, רשימת
אנשי קשר, יומן שיחות, חיפוש ב GPS, והנתבעות הפרו את הפרטיות בכך שהעבירו את פלט
חדירת המחשב אל משטרת ישראל אשר לא הייתה זכאית לעיין במידע.

28. בחנתי את טענות הצדדים בעניין זה, ומצאתי כי יש לחייב את הנתבעות בפיצוי בראש נזק זה,
אולם ברף נמוך באופן יחסי.

29. לפי דו"ח היסטוריית הטיפולים (נספח ה' לתיק המוצגים לתצהיר התובע) בתאריך 24.2.20
נערכה על ידי הנתבעות בדיקת מחשב וסריקת דו"חות "לפי דרישת צו בית משפט". אולם,
הבקשה לצו החדירה למחשב הרכב נדחתה בתאריך 6.1.20 בנימוק ש"יש לפרט במסמך זה לאן
רוצים לחדור". כמו כן, כטענת התובע, הצו הנוסף מתאריך 28.1.20 שעליו ככל הנראה
התבססה בקשת המשטרה מהנתבעות - הוא צו המופנה לנתבעות להמצאת מסמכים: "פירוט
התיקונים, תקלות והטיפולים ברכב..." ולא לחדירה למחשב הרכב. לפיכך, החדירה למחשב
הרכב של התובע בתאריך 24.2.20 נעשתה ללא צו מתאים. אמנם, התובע לא הוכיח שכל
הרכיבים שטען נשמרים במחשב הרכב (כגון תכתובות וואטסאפ וחיפושי GPS) אולם לכל
הפחות בנוגע לרשימת אנשי קשר ומספרי טלפון נראה כי עמד בנטל השכנוע (כפי שאישר עובד
הנתבעות מר אלדרארגה בעמ' 18 לדיון 1 ש' 34-36. העד אמנם זומן לעדות על ידי התובע אולם
לא העיד לטובתו).

30.
31.
32. יחד עם זאת, טענות ההגנה של הנתבעות ממחישות את "הנסיבות המקלות" של המקרה דנא.



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

ראשית פעולת הנתבעות הייתה גם לשיטתו של התובע (וכפי שעולה מדו"ח היסטורית הטיפול) לפי דרישת המשטרה. הנתבעות לא היו חשופות למידע שהתברר בדיעבד, שהמשטרה פנתה קודם לכן לבית המשפט בבקשה לצו חדירה למחשב הרכב, ובקשתה נדחתה (מטעם טכני אמנם, שאפשר למשטרה לשוב ולפנות לאחר מתן פירוט מתאים). התובע אף לא חקר את הנתבעות בנקודה זו. אכן יש לצפות מהנתבעות לבדוק היטב את צווי בית המשפט ולהבין את תחומם ובכלל זאת את הצו למסירת נתונים מתאריך 24.2.20 (שאינו מתיר חדירה למחשב). הנתבעות לא טענו לתחולת ההגנה של סעיף 19(ב) לחוק הגנת הפרטיות, תשמ"א-1981 (הגנה בין השאר על מי שפועל מטעמה של רשות ביטחון, ובכללה משטרת ישראל, על פגיעה שנעשתה באופן סביר במסגרת תפקידו ולשם מילוי) וממילא נראה שבנסיבות שתוארו הגנה זו לא עומדת להן. עם זאת, יש בדברים כדי להפחית את גובה הפיצוי שבו ראוי לחייבן.

שנית, מכתב ב"כ התובע מתאריך 5.4.20 מגלה הסכמה עקרונית לפגיעה הנטענת בפרטיות כתוצאה מחדירה למחשב הרכב. המכתב מאשר לנתבעות לבדוק את הרכב בטרם מכירת שרידיו, על מנת למנוע מהן אפשרות להעלות במסגרת תביעה משפטית טענה של "נזק ראייתי". המכתב נשלח לאחר הבדיקה שבוצעה לבקשת המשטרה והוא צופה פני עתיד – ומכאן שאין בו כדי להכשיר את הבדיקה שבוצעה לפני מתן ההסכמה. אולם, מבחינה עניינית הבדיקה היא אותה בדיקה, ומכאן גם הפגיעה בפרטיות בשתי הבדיקות (זו שלפני אישור התובע וזו שלאחר מכ) – הינה דומה. סביר להניח, שאילו היה נשאל התובע טרם הבדיקה שנערכה לבקשת המשטרה, הוא היה מסכים לביצועה.

בנסיבות אלה, וגם בהיעדר טיעון לעניין גובה הנזק בסיכומי התובע, מצאתי לפסוק לתובע פיצוי ללא הוכחת נזק ברף נמוך יחסית בסך 10,000 ₪ בהתאם לסעיף 29א(ב)(1) לחוק הגנת הפרטיות.

סוף דבר

31. מכל הטעמים המפורטים – התביעה נדחתה.

המדובר בהליך שהצריך משאבים לא מבוטלים, בין השאר לנוכח הצורך להידרש לחוות דעת מומחים, 3 ישיבות הוכחות, וסיכומים. בסימום הטענה העיקרית של התובע, שהצריכה את עיקר משאבי ניהול התיק – נדחתה. הטענה המשנית של פגיעה בפרטיות התקבלה ברף נמוך. בנסיבות אלה, מצאתי לחייב את התובע בהוצאות הנתבעות בסך 50,000 ₪.



בית משפט השלום בפתח תקווה

ת"א 24738-12-21 אקסל נ' כלמוביל טרייד-אין בע"מ ואח'

תיק חיצוני: תיק עזר

המזכירות תשלח את פסק הדין לב"כ הצדדים בהתאם לכתובות בכתבי הטענות.

זכות ערעור – כדין.

ניתן היום, כ"ג אייר תשפ"ה, 21 מאי 2025, בהעדר הצדדים.

אמיר לוקשינסקי-גל, שופט