

פרוטוקול מס' 313

מישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט  
תל-אביב, כ"ח אדר א' תשל"ג - 2.3.73, שעה 9.30

נ כ ח ו :

חברי הועדה:  
י. גולדשמידט - היו"ר  
י. ארידור  
ר. ארזי  
מ. ביבי  
מ. בן-פורת

מוזמנים:  
ד"ר שבת - משרד המשפטים

מזכירת הועדה:  
ר. מלחי  
קצרנית:  
מ. איזנברג

סדר-היום:  
א. חוק לתיקון פקודת ביטוח רכב מנועי  
(סיכוני צד שלישי), תשל"ב - 1972;

ב. חוק לתיקון פקודת ביטוח כלי רכב מנועי  
(סיכוני צד שלישי) (נוסח חדש) תשל"ב-  
1972 (הצעת חוק של חבר הכנסת משה שחל).

-----

א. חוק לתיקון פקודת ביטוח רכב מנועי  
(סיכוני צד שלישי), תשל"ב-1972

הלו"ר י. גולדשמידט: אני פותח את הישיבה.

אנו ממשיכים בדיון בהצעת חוק לתיקון פקודת ביטוח רכב מנועי (סיכוני צד שלישי), תשל"ב-1972.

רשות הדיבור לד"ר שבת.

ד"ר שבת:

אקדים מספר מלים על פקודת ביטוח רכב מנועי. פקודה זו מחייבת כל אדם הנוהג ברכב מנועי להיות מבוטח בחברת בטוח. יתכנו יוצאים ומן הכלל. ואכן שר האוצר רשאי לפטור מחובה זו רשות מקומית וכן גופים גדולים שיש להם 100 מכוניות. ברור שגם הממשלה פטורה מחובת ביטוח. כל זה בא כי הבטוח בא להגן על הצד הנפגע שיקבל את המגיע לו. וכאשר קיימים גופים גדולים בעלי גיבוי כספי מספיק, אפשר לפטור אותם מחובה זו. הפטור לגופים אלה נקבע בסעיפים 4-5 לפקודה.

הפקודה שומרת במידה ניכרת על זכויות הנפגעים. סעיף 13 לפקודה קובע את חובת המבטח להמשיך בביטוח במקרה של שנוי בבעלות הרכב. במידה ואדם מוכר רכב, מי שחייב בבטוח הוא הרוכש. וזה באותם תנאים שנקבעו בסעיף 13, וזה בניגוד לכללים של חוזים לפיהם חוזה נערר בין שני צדדים.

סעיף 15 בא להגן על המבוטח ועל הנפגעים כאשר הוא שולל אפשרות לקבוע בחוזה הגבלות.

סעיפים 19 ו-21 לפקודה הם הסעיפים הרלבנטיים. בסעיף 19 נאמר, שאם ניתן פסק דין נגד מבוטח, הרי חברת הבטוח חייבת לשלם ישירות לצד הנפגע. וזאת אף אם היא זכאית לבטל את הפוליסה מעיקרית. אבל כסיפא נאמר: הכל בכפוף לסעיפים 22 עד 26. זאת אומרת סעיף 19 קובע חבות חברת הבטוח לשלם בצורה כללית, אבל הכל כפוף לסעיפים 22-26 ובין הסעיפים 22-26 ישנם שני סעיפים שאנו רוצים לתקן והם הסעיפים 24 ו-25. סעיפים 24 ו-25 חורגים מהחבות הכללית של חברת הבטוח.

בחלקו הראשון קובע סעיף 24 לפקודה, שאם לפני שאירעה התאונה הפוליסה בוטלה בהסכמה הדדית של הצדדים או בתוקף הוראה שבה, אין חברת הבטוח חייבת לשלם לניזוג או לשאיריו. הוראה זו תואמת את כללי החוזים שאין תוקף לחוזה שבוטל. עם זאת על מנת לשמור על זכויותיו של הניזוק ושל שאיריו, נאמר בחלקו השני של הסעיף:

"אולם אם היתה סיבת הביטול, או אחת הסיבות לכך, כרוכה בכשרו של בעל הפוליסה לנהוג ברכב, בדרכי נהיגתו ברכב או בהיותו פרוע או מופרע, לא יהיה לביטול תוקף כלפי הניזוק או שאיריו אלא כעבור שבעה ימים לאחר שניתנה הודעה על ביטולה לרשות הרישוי".

את החלק הראשון של הסעיף, איננו מציעים

לשנות.

משמעותו של החלק השני של הסעיף היא, שבמקרים מספציפים המפורטים, כלומר נהיגה ברכב בהיות המבוטח פרוע או מופרע, אין לביטול תוקף אלא כעבור תקופה מסויימת. זאת אומרת שמאריכים את אחריותו של המבטח לעוד 7 ימים. ו-7 ימים אלה הם לאחר שניתנה הודעה על הביטול לרשות הרישוי.

אנו מציעים שלושה שנויים בחלק השני של הסעיף. א) אנו הופכים את הסעיף לכללי. איננו מסתפקים במקרים הספציפים של דרכי נהיגה ברכב או בהיות המבוטח פרוע או מופרע, אלא בכל מקרה שהפוליסה בוטלה צריך לחת שהות למבוטח לבטל את רכבו בחברת ביטוח אחרת

המטרה שלנו בתיקון זה לקבוע שאחריותו של המבטח מוארכת לאחר שהפוליסה בוטלה בכל מקרה ולא רק במקרים שנקבעו בסעיף 24. המטרה היא לאפשר למבוטח, לאחר שהסתכסך עם חברת הבטוח או לאחר שקברת הביטוח בגלל תנאים מסויימים בחוזה שאפשרו לה זאת, בטלה את הפוליסה, ונתנה הודעה למבוטח שהפוליסה מבוטלה, לבטח את רכבו בחברה אחרת. לכן אנו מאריכים את תקופת אחריותה של חברת הבטוח.

הוראה דומה קבע המפקח על עסקי בטוח, בהתייעצות עם חברות הבטוח, לגבי כל הבטוחים האחרים.

השנוי השני הוא, להאריך את התקופה מ-7 ימים עד 71 יום. אנו חושבים ש-7 ימים אינם מספיקים ויש להאריך את התקופה עד 21 יום.

השנוי השלישי הוא לגבי חישוב הזמן. בהצעה שלפניכם כתוב: ממתן ההודעה על ביטול הפוליסה לרשות הרישוי. לאחר שבחנו את העניין, ראינו שרשות הרישוי אינה מטפלת בבטוחים. חשבנו שמוטב למסור הודעת הבטול למבוטח, לבעל הפוליסה. ומיום ההודעה למבוטח מחשבים את התקופה של 21 יום.

אלה הם השנויים המוצעים בסעיף 24.

ש. פרידמן: אינני בקיא בנושא כלי רכב ובבטוח כלי רכב. אני מבקש לדעת אם אין חיוב חוקי לבטח רכב?

ד"ר שבת: אמרתי שמטרת הפקודה לחייב כל אדם הנוהג ברחב לבטח את רכבו.

ש. פרידמן: אתם מניחים שהתקופה של 21 יום היא תקופה סבירה?

ד"ר שבת: היום התקופה היא 7 ימים והיא קצרה מדי. אנו מציעים להאריכה ל-21 יום. ברור שזה מטיל נטל נוסף על חברות הבטוח.

ש. פרידמן: האם אנו רשאים להטיל נטל נוסף על המבטח מבלי שיהיה חייב בו? מה זכותנו לעשות זאת?

מ. ביבי: אני מבין שמוקד הבעיה היא הארכת התקופה. אם מישהו נפגע בתקופה של 7 ימים או 21 יום כמוצע, האם זכויותיו לא חפגענה? האם אין צורך לנקוט באמצעי נסוף, כדי שאוחו בעל רכב לא ינהג אלא כאשר הוא מבוטח?

אתם השמטתם את ההוראה בדבר מתן הודעה על ביטול הפוליסה למשרד הרישוי. אני לא שוכנעתי שצריך לבטל הוראה זו; נתאר לעצמנו שהנהג בעל הפוליסה הוא חולה נפש. חברת הבטוח יודעת על כך. אינני חושב שאפשר שלא להודיע על ביטול הפוליסה לרשות הרישוי. אם רשות הרישוי יודעת שפלוגי חולה נפש, היא צריכה מיד לשלול את רשיון הנהיגה שלו.

מ. בן-פורת: אני מבין שהמדובר על ביטול הפוליסה לפני תום תקופת הפוליסה. מה שמפריע לי הוא, שאנו מטילים אחריות נוספת על חברת הביטוח בתקופה של 21 יום. לכן הייתי רוצה לדעת, מה עושה חברת הבטוח כדי לקבוע שפלוגי מופרע או פרוע. משלוח הודעה על בטול הפוליסה אינו מספיק. עד עכשו משרד הרישוי קיבל הודעה והוא יכול היה להתערב. עכשו מציעים לבטל את מסירת ההודעה לרשות הרישוי. וחברת הבטוח היא שיכולה להפסיק את הפוליסה מתוך טענה שאדם הוא מופרע.

איזו זכות יש לנו להטיל עומס של אחריות נוספת על חברת הבטוח? האם קיימתם מגע עם חברות הבטוח לפני הכנת

הצעת החוק ומה היתה עמדתך? אם לא היה מגע עם חברות הבטוח, אני מציע שנזמין את נציגי חברות הבטוח ונשמע דעתם.

היו"ר י. גולדשמידט:  
אני מבקש הבהרה נוספת לגבי ביטול הפוליסה. ברור שצריך להיות גבול כמה זמן אחרי בטול הפוליסה נושאת החברה באחריות. התשובה שצריך לתת שהות למבוטח לחפש חברת בטוח אחרת, איננה משכנעת כל כך.

החוק כאילו נותן כיסוי לטובת הניזוק האפשרי. אבל למעשה הוא נותן גיבוי לעבריין, שאף על פי שהודיעו לו שאין לו בטוח נסע ברכבו ללא בטוח וגרם לתאונה. לא נאמר דבר, אם זה מחייב את המבוטח לשלם לחברת הבטוח את דמי הבטוח לתקופה הנוספת. כאן אנו מטילים לטובת הצבור הנזוק הפוטנציאלי חובה נוספת על חברת הבטוח, מבלי שהמבוטחים יצטרך לשלם לחברת הבטוח.

ר. ארזי:  
מדוע הסכמנו לזאת לתקופה של 7 ימים, ואיננו מוכנים להסכים לזאת לתקופה של 21 יום?

י. ארידור:  
אני שותף להרגשה שהדברים אינם ברורים. כיוון שאני חושב שזה אחד החוקים הקשים, אני מציע שנזמין לוועדה את פרופ' דניאל פרידמן שהוא המומחה בארץ לבטוח כלי רכב. הוא כתב על נושא זה שני ספרים, ורצוי שנשמע דעתו.

אם היינו מסתפקים ב-7 ימים, וההודעה היתה נמסרת למבוטח ולא למשרד הרישוי, זה היה צריך לענות על השאלה. מי שקיבל הודעה על בטול הפוליסה, צריך תוך 7 ימים לסדר בטוח אחר, או להשביח את רכבו. אינני רואה סיבה שאדם שפוליסת הבטוח שלו בוטלה משום שהוא נוהג בהיותו פרוע ומופרע - ימשיך לנהוג ברכב 21 יום ללא בטוח.

אם בוטלה פוליסה בתוקף סעיף בחוזה, האם גם על כך צריכה לבוא הודעה, או שחברות הבטוח יכניסו סעיפים המבטלים את הפוליסה מלכתחילה? יכולה חברת בטוח לבוא ולהגיד: כאשר אנו מבטלים פוליסה בהסכמה הדדית או לפי חוזה, תופסת ההוראה של 7 ימים או 21 יום. אבל אם יכניסו הוראה שהחוזה ייחשב כבטל מלכתחילה, כאילו לא היה קיים בכלל, אינני יודע איך נכשיר אותו לגבי הנזוק לפי סעיף 24. סעיף 24 אומר שלא יהיה תוקף לבטול. אבל אם יחברר שלחוזה לא היה תוקף, כל הסיפא של סעיף 24 לא תחול.

ר. ארזי:  
אני מוכן ברצון לשמוע את פרופ' פרידמן. אני חושב שאנו צריכים לשמוע את נציגי חברות הבטוח. אבל דעתי לגבי הצעת החוק חיובית. במבוא לחוק נאמר מהי מטרתו: "מטרת החיקון היא להרחיב את זכויותיו של הנפגע כלפי חברות הבטוח". נשאלת השאלה, האם על ידי הרחבת הזכויות, אנו פוגעים בחברות הבטוח? אותה שאלה היתה יכולה להשאל, כאשר המחוקק החליט על 7 ימים. מדוע 7 ימים כן ו-21 יום - לא? ההגיון בקביעת 7 ימים היה, שלאחר שאדם קיבל הודעה על בטול הפוליסה, צריך לתת לו אפשרות לסדר פוליסה בחברת בטוח אחרת. עכשו באים ואומרים ש-7 ימים אינם מספיקים, כי נוכחו לדעת שהזמן הדרוש לאדם כדי לסדר פוליסת בטוח בחסרה אחרת הוא 21 יום.

אינני מתאר לי שמשרד המשפטים היה מביא הצעת חוק שהוא יודע מראש שהיא תתקל בהתנגדות של חברות הבטוח. והעניין איננו רק בהתנגדות אינטרסנטית אלא בהתנגדות צבורית.

נכון הוא שאנו מאריכים תקופת האחריות של חברת הבטוח. אבל אם היא חדע זאה מראש, יכול להיות שהיא תחליט, להעלות דמי בטוח בגלל סיבה זו. מאידך הנפגע ימצא במצב טוב יותר, כי אנו מאריכים את אחריות חברת הבטוח לתקופה נוספת.

אני אינני רואה בהצעת חוק זו פגיעה

חמורה בחברות הבטוח.

מ. בן-פורח: מדוע אתה חושב שצריך לרחם על נהג שמצווה להשבית את כלי רכבו, באשר הוא מהווה סכנה בנהיגתו הפרועה והמופרעת?

ר. ארזי: אני רוצה להקל על הנפגע, על אותו אדם אומלל שנפגע כחוצאה מנהיגתו של המבוטח.

ד"ר שבת: אנו שלחנו הצעת החוק, עוד בשלבים הראשונים, לחברות הבטוח. והתגובה שלהן הייתה שלילית, אבל מבלי להביא נימוקים. הם שאלו: מדוע לא להשתמש במוסד הקרוי "משרד מבטחי מכוניות"? זהו מוסד וולנטרי שהוקם על ידי חברות הבטוח. כל חברת בטוח משלישה אחוז מסויים מרווחיה או מהונה לקרן זו. והקרן צריכה לשלם במקרים שחברות הבטוח אינן משלמות. יקרן זו משלמת במקרה של תאונת פגע וברח או כאשר אין פוליסה. אנו בדקנו את הדברים ולפי דעתנו מוסד זה אינו ממלא את תפקידו. נסינו לבדוק אם אפשר לקבוע למוסד זה סטטוס חוקי והתברר שהדבר אינו נכון.

אנו פנינו לאוניברסיטה ופרופ' פרידמן גם הוא חיונה דיעה שלילית על הצעת החוק, שוב מבלי לתת נימוקים. גם הוא שאל: מדוע לא להשתמש במוסד הקרוי משרד מבטחי מכוניות?

י. ארידור: אני חושב שמוסד זה הוא בלוף.

ד"ר שבת: אני ראיתי מה ההון של הקרן. ומה שהקרן משלמת זה אפס לעומת מה שיש להם בקופה.

אני חושב שפרופ' פרידמן יכול להאיר נקודה זו.

נשאלה שאלה, האם אנו זכאים להטיל חיובים על המבטחי? חברות הבטוח עוסקות בעסק מסויים שהוא בטוח. ואנו מכניסים למסגרת שלהם חיובים שונים. גם הפקודה קובעת כל מיני סייגים לגבי העברת רכב בסעיף 13, ובסעיף 15 יש הגבלות שאין להן תוקף לגבי צד שלישי. ובדרך כלל חברות הבטוח מחזיקות מעמד. ענין ההארכה איננו המצאה שלנו. זה נמצא גם בפקודה ובחוקים הקונסיננטלים לא רק לגבי בטוח רכב מנועי, אלא לגבי כל הבטוחים. אם אתה יוצא מנקודת השקפה שהבטוח הוא דבר חשוב ואדם צריך שיהיה לו בטוח - אינך יכול להעמיד אדם בפני עובדה שאתה מבטל לו את הבטוח, ולא לתת לו אפשרות לבטח את עצמו מחדש.

נניח שבפוליסה היה כתוב שאם יקרו לבעליה יותר ממספר מסויים של תאונות, רשאית החברה לבטל את הפוליסה ובכל עת שחברת הבטוח תרצה היא רשאית לבטל את הפוליסה. והיא שולחת הודעת בטול למבוטח. הבטוח צריך היה להמשיך עד סוף מרס. אינך יכול להשבית סתם כך רכבו של אדם. אתה צריך לתת לו שהות להסדיר את הבטוח. בדרך כלל אדם שאין רוצים להמשיך פוליסת הבטוח שלו, הוא בעייתי. צריך לתת לו שהות להסדיר לעצמו בטוח.

הארכת התקופה אני רואה כחלק מהחובות

של חברות הבטוח.

נשאלה שאלה, מה יש לעשות על מנת למנוע נהיגה בלי בטוח ומדוע מחקנו את ההודעה למשרד הרישוי. היו לנו ויכוחים רבים עם משרד התחבורה. אנו היינו מעוניינים שמשרד הרישוי יקבל את ההודעה ולא רק יתייק אותה, אלא יטפל בה. אנשי משרד התחבורה שיכנעו אותנו שזה לא יתן. הם נתנו מספר הודעות על ביטול פוליסות וראינו שזה מהווה עומס. בסופו של דבר קיימת המשטרה בודקת בטוח אצלה הנוהגים ברכב. פעם בשנה צריך - הנהג לחדש את רשיונו. משרד הרישוי הביא נימוקים-נוספים. הם רוצים לקבוע שהעברת בעלות על רכלי רכב תיעשה על ידי הבנקים. אם כך, למי תשלח את ההודעה ומי יוכל לדעת עליה? בשל סיבות אלו ויתרנו על ההודעה למשרד הרישוי. אנו סבורים שגם הפיקוח של המשטרה וגם הענשים הקבועים בחוקים צריכים להביא לכך שאנשים

לא יסעו בכלי רכב בלי רשיון. נאמר לנו שמעטים הם האנשים הנוסעים בכלי רכב ללא רשיון. הארכת התקופה ל-21 יום באה לצמצם מספר זה. כי אנו רוצים לתת אפשרות לאדם לחדש את הבטוח. ואנו חושבים ש-21 יום זו תקופה שאפילו אדם בעייתי יכול לחדש ביטוחו.

מ. ביבי: כמה ביטולי פוליסות היו על פי סעיף 24?

ד"ר שבת: איננו יכולים לדעת. משרד הרישוי טוען שאם הוא צריך לתת אינפורמציה ולספל בכל המקרים של/פוליסות - כולל העברת רכב! ושליית רישון, זה ענין של 250,000 בקשות לשנה.

לשאלתו של חבר הכנסת בן-פורת, האם חברה בטוח יכולה לבטל פוליסה באופן שרירותי - החשובה היא לא; אבל כאשר יש בפוליסה תנאים המאפשרים זאת, היא יכולה לעשות זאת. אנו באים לכסות ביטול כחוק של הפוליסה ולא ביטול שרירותי.

מ. בן-פורת: אנו עוזרים לאותו מופרע ופרוע להמשיך לנהוג עוד 21 יום.

ד"ר שבת: מטרת התיקון איננה לאפשר לו להמשיך לנהוג אלא לאפשר לנפגע על ידי אותו מופרע לקבל את המגיע לו מחברת הבטוח. זהו הסיכון של חברות הבטוח.

מ. בן-פורת: למה לא נפסיק את נהיגתו?

היו"ר י. גולדשמידט: אתה מציע שתהיה הוראה, שאם סיבת ביטול הפוליסה היתה א' או ב', הארכת התקופה אינה חלה. זוהי תפנית של 180 מעלות.

ד"ר שבת: ניסינו להסדיר זאת על ידי משרד הרישוי. אך הדבר לא ניתן. חברות הבטוח אין להן כל אמצעי לדעת אם אדם הוא חולה נפש. חברת הבטוח נודע לה שאדם חולה נפש, רק לאחר התאונה. ואז ממילא מתערבת המשטרה ופוסלת את הרשיון.

אני הבאתי את ההסברים של משרד הרישוי. אם הועדה מעוניינת לשמוע את רנשי משרד הרישוי - בבקשה.

ההצעה הראשונה היתה מנוסחת כך שצריך להודיע למשרד הרישוי על בטול הפוליסה. ומשרד הרישוי צריך להזמין אותו אדם ולתת לו התראה, ולבדוק אם יש לו בטוח או לא, ואף לבדוק מצב בריאותו. כי לפי פקודת התעבורה, סמכות זו נחונה למשרד הרישוי. אבל בדיונים הרבים שקיימנו משרד התחבורה התנגד לכך. כי מחי אתה תופס את בעל הרכב? כאשר קורית תאונה. אם המשטרה באה אליו, הוא יכול לטעון: אינני נוהג ברכב. אם זה בשעת נסיעה, אז ממילא המשטרה בדוקת. על כל פנים הייתי מציע לוועדה לשמוע את נציגי משרד התחבורה.

לשאלה, האם חברה הבטוח תוכל לתבוע מהמזיק את הנזק - ההארכה זו נכללת בפעילות הרגילה של חברות הבטוח. זה מקובל בארצות הקונטיננט. ואנו חושבים שזה אחד הסיכונים של חברה בטוח.

שאלה נוספת, האם אין לחייב את המבוטח בתשלום פרמיה נוספת; אתה מכסה עוד שלושה שבועות, תשלם פרמיה נוספת.

מ. ביבי: אני לא הייתי אומר בעד 3 שבועות, אלא מכסימום בעד שלושה שבועות, כי יכול להיות שהאדם יצליח לסדר בטוח חדש כעבור יומים.

היו"ר י. גולדשמידט: זו השאלה שהצגתי בדיון הקודם - האפשרות של ביטוח בשתי חברות בטוח.

י. ארידור: ברגע שחברה אחת מבטלת פוליסה, חברה אחרת אינה רוצה לבטח. ואז מעבירים את האיש לפול והפול גובה פרמיה ספסרית.

ד"ר שבת: חבר הכנסת ארידור עורר את השאלה, האם אין למנוע אפשרות מחברות הבטוח על ידי אמצעים חוקיים ובלתי חוקיים להחגבר על סעיף זה. אם אתם מקבלים את העקרון של התיקון לסעיף 24, נבדוק כיצד למנוע מחברות הבטוח נקיטת אמצעים שימנע הפעלת סעיף 24.

ר. ארזי: עיינתי בפרוטוקול של הדיון שנערך בקריאה ראשונה של הצעת החוק במליאת הכנסת. ובין היתר נאמר על ידי סגן שר האוצר: "החברה תהיה רשאית לחזור אל המבוטח שלה ולתבוע ממנו מה ששילמה. אך זו שאלה שבתחום היחסים שבין המבוטח וחברת הבטוח ואין לה השלכות על הנפגעים, כלומר על הצד השלישי".

הדגש הוא אפוא על הרחבת ההגנה והזכויות של הנפגע. והשאלה העקרונית היא, האם אנו רוצים להרחיב את הזכויות של הנפגע או לא? מה תוצאות הדבר לגבי היחסים בין המבוטח ובין חברת הבטוח, זו שאלה אחרת.

אני החזקתי בדעתי שיש הגיון בהצעת חוק זו. ומשרד המשפטים ראוי לשבח על הבאת הצעת חוק זו.

מ. ביבי: אין שלילה בהצעת חוק זו. יש בה חיוב. כלומר, מבחינה עקרונית אנו צריכים לקבל את ההצעה. על הפרטים נוכל להחליט לאחר דיון. אבל עדיין לא הבינתי עמדת משרד הרישוי. ברור שאי אפשר לבטל ב-350 בקשות להעברת כלי רכב וביטול פוליסות. אבל אינני חושב שבתחומי חוק זה יכנסו אלפי מקרים. גם אם יש כמה אלפי מקרים, אין זה עומס גדול מדי על המחשב של רשות הרישוי. לכן אינני מבין מדוע משרד המשפטים קיבל את הטיעון של משרד הרישוי. משום כך אני מציע שנשמע את אנשי משרד הרישוי.

היו"ר י. גולדשמידט: לכאורה, אילו היינו משאירים חובת ההודעה למשרד הרישוי, עומס העבודה על משרד הרישוי והגבלותיו, היו מחייבים אותנו להאריך את התקופה מ-7 ל-21 יום. אם אנו מוציאים את משרד הרישוי, מדוע לא נשאיר 7 ימים? אם ההודעה נמסרת לאיש הפרטי, מדוע אינו יכול לחדש את הבטוח ב-7 ימים? כאן יכולה להיות טענה שבנסיבות בהן הפסיקו את הבטוח, 7 ימים אינם מספיקים לחדש את הבטוח. אני יכולתי להבין שסיבת ההארכת התקופה היא רק בזה שמשרד הרישוי אינו יכול למלא פונקציה זו.

ד"ר שבת: היות ואנו מבטלים את ההודעה למשרד הרישוי וקובעים שההודעה תמסר למבוטח, תקופה של 7 ימים אינה מספיקה. דרושה תקופה של 21 יום.

לפי החוקים הקיימים משרד הרישוי בוחן אם לאדם יש בטוח רק באותו יום שהוא בא לחדש את הרישוי. למחרת יתכן שכבר אין לו בטוח. \*תכך שחברת הבטוח הסכימה לכסות אותו לחדש ימים. ואחר כך אינה ממשיכה בטוח. אם היינו רוצים שמשרד הרישוי ימלא תפקיד בענין בטוח רכב, היינו מסילים עליו נטל שאיננו בפרופורציה מתאימה. אבל בקור שאנשי משרד התחבורה יוכלו לתת הסברים יותר מלאים.

הייתי מציע שהועדה תזמין גם את המפקח

על הבטוח.

היו"ר י. גולדשמידט:

אנו נזמין נציגי חברות הבטוח, המפקח  
על התחבורה, משרד התחבורה ומומחה לענייני

בטוח כלי רכב.

א. אנקוריון:

אינני רואה מי מייצג את האינטרסים  
של המבוטחים.

מ. בן-פורת:

אנו מייצגים את המבוטחים.

א. אנקוריון:

הצעת התיקון נראית לי חיובית. אבל מהנוסח  
המוצע עלול להשתמע שגם החביעה צריכה  
לבוא תוך 21 יום. הרעיון הוא שאם קורה משהו תוך 21 יום, זה מכוסה.  
אבך מהניסוח המוצע, הדבר אינו ברור. לכן הייתי מציע להבהיר שכל  
עילת נזיקין שנוצרה תוך 21 יום אלה היא חוקית.

היו"ר י. גולדשמידט:

לא ננקטה עמדה שלילית לגבי הצעת החוק.  
הדיעה הכללית היא חיובית. הצגנו מספר שאלות

הטעונות הבהרה.

אני הייתי מציע שעבשו נעבור להצעת

החוק של חבר הכנסת שחל.

אני מפנה תשומת לבכם שבהצעת החוק הקודמת  
יש עוד סעיף.

ד"ר שבת:

נחזור להצעת החוק הקודמת לאחר שמיעת  
הנציגים שהחלטנו עליהם.

היו"ר י. גולדשמידט:

ב. חוק לתיקון פקודת ביטוח כלי רכב מנועי (סיכוני צד שלישי),  
(נוסח חדש), תשל"ב-1972 (הצעת חוק של חבר הכנסת משה שחל)

היו"ר י. גולדשמידט: אנו עוברים להצעת החוק של חבר הכנסת שחל.

אני מצטער שחבר הכנסת שחל איננו. הזמנו  
אותו לישיבה אך הוא נמצא בוועדת הכספים ולא יכול להתפנות. אין זה  
מונע מאתנו לעיין בהצעת החוק שלו.

נשמע דברי הסבר מפי ד"ר שבת.

ד"ר שבת: סעיף 19 לפקודה מאפשר לנפגע לפנות ישירות

לחברת הבטוח על מנת לקבל את הפצויים.  
סעיף 29 דן על מקרה של פשיטת רגל. כאשר אדם פושט את הרגל, נשאלת  
השאלה, איך מחלקים את החובות בין הנושים שלו.

ר. ארזי: מי הוא האדם?

ד"ר שבת: אדם שנהג ברכב ופגע בהולך רגל. בסעיף 29

לפקודה כתוב: "במקום שאדם מבוטח מפני  
חבות טעונת ביטוח והוא פשט רגל נעשה המבוטח חב כלפי צד שלישי;  
זאת אומרת הנוהג ברכב נעשה חב כלפי צד שלישי. וזכויותיו של המבוטח  
כלפי המבטח לפי החוזה, כלומר אותה חב, יעברו לצד השלישי שכלפיו  
נוצרה אותה חבות. זאת אומרת, במידה ונפגע אדם שלישי, יש לו זכות  
לפנות ישירות לחברת הבטוח ולקבל את הפצויים. זאת אומרת שהזכות  
שלו אינה נכללת ברכוש של הפוגע, כי אילו הייתה נכללת ברכושו, כל הנושים  
היו רשאים לחלק מה שחברת הבטוח חייבת לשלם.

האם קרה מקרה שמבוטח פשט את הרגל  
וזכויותיו עברו לנושיו ולא לצד שלישי

מ. ביבי:

שנפגע?

ד"ר שבת:  
ניקח לדוגמה מקרה שמעביד מבטח את עובדיו  
בסכום העולה על זה שכתוב בחוק הבטוח  
הלאומי. המעביד רוצה לכסות את עצמו מעל למה שקבוע בחוק הבטוח  
הלאומי. נניח שמעביד זה פשט את הרגל. מי שעשה את החוזה עם חברת הבטוח  
זה המעביד. זאת אומרת שחברת הבטוח חייבת לשלם למעביד. היא אינה  
חייבת דבר לצד הנפגע. החוזה לא נעשה בין חברת הבטוח ובין הנפגע, אלא  
בין חברת הבטוח ובין המעביד. וחברת הבטוח צריכה לשלם למבוטח, למעביד.  
במקרה שאותו מבוטח פשט את הרגל, וחברת הבטוח שילמה לו סכום מסויים,  
הרי שסכום זה נכלל בנכסיו. והכלל לפי דיני פשיטת רגל, שהנושאים  
מחלקים את נכסיו. זאת אומרת שהנושאים יחלקו לא רק את כל המטלטלין  
והנכסים אלא גם את הזכויות שלו, לרבות הזכויות בחברת הבטוח.

לגבי רכב מנועי קבעה הפקודה בסעיף 29  
יוצא מן הכלל. במקרה של תאונת דרכים יש לאדם שנפגע זכות לפנות  
במישרין לחברת הבטוח ולקבל את הכסף המגיע לו. והכסף המגיע לו אינו  
נכנס לכיסו של בעל הפוליסה.

חבר הכנסת שחל מציע להרחיב הוראה זו על  
בטוחי חיים. כיום סעיף 29 אינו חל על מעביד שביטח את עצמו כנגד  
מה שהיה חייב לעובדיו מעל למה שהוא חייב לקבל מהבטוח הלאומי.

בתחום שבין מעביד ועובד קרה מקרה שחברה  
ביטחה עובדיה מעל לבטוח הלאומי, והיא נכנסה לפירוק. חברת הבטוח  
טענה שאינה חייבת שום דבר. ואילו הנושאים טענו שלהם מגיע הפצוי המגיע  
לפועל שניזוק. והפועל טען טענתו האישית: אני רוצה את הפצויים האישיים.  
בלת המשפט יצא מענין זה על ידי כך שנתן לניזוק מה שמגיע לו מחברת  
הבטוח. אבל הוא הסתמך על סעיף 29 הקודם, לפני התיקון משנת תשכ"ח,  
בו היה כתוב: "כל אדם מבוטח". בית המשפט העליון פירש בסעיף 29  
חל על כל מבוטח ולא רק על בטוח כלי רכב. ועל יסוד פירוש זה נתן  
בית המשפט העליון את הזכות לנתבע לקבל מחברת הבטוח כל המגיע לו.  
פסק דין זה מופיע בפסקי-דין כ"ד, כרך ראשון, ע/א 14/69.

קיצורו של דבר, מה שמציע חבר הכנסת שחל  
הוא להרחיב את סעיף 29. זאת אומרת להעניק זכות לנפגע לא רק בתאונות  
דרכים אלא בכל בטוח אחריות.

י. ארידור:  
אני מתייחס בחיוב להצעה. אבל אני מציע לדחות  
את הדיון עד לאחר שנשמע את חבר הכנסת שחל.

לפני שבוע, כאשר דנו 'בחוק לתיקון פקודת  
הראיות, על התיקון לחוק בתי המשפט, חבר הכנסת אנקוריון ואנוכי טענו  
שסעיף מסויים, אם כי הוא נכלל בתיקון לחוק בתי המשפט, חל גם על בתי  
הדין לעבודה. נאמר לנו שהפירוש שלנו אינו מתקבל על הדעת. והנה עכשו  
אנו שמעים על פסק דין של בית המשפט העליון הקובע שסעיף מסויים חל  
על תאונות עבודה, למרות שהוא נכלל בחוק שכותרתו - "בטוח כלי רכב  
מנועי".

ד"ר שבת:  
עם כל הכבוד, יש הבדל בין שני המקרים.  
בסעיף שקדם לסעיף 29, נאמר: "כל מבוטח".  
ואילו בפקודת הראיות מדובר על בית משפט, ובתי המשפט הוגדרו בחוק  
בתי המשפט.

א. אנקוריון:  
אני מסכים שיבוא בעל השור ויעיד על שורו.  
אני מבקש שכאשר נדון בהצעת חוק זו, תהיה  
בתיק כל פקודת ביטוח כלי רכב מנועי.

י. ארידור:  
ואני מציע שיהיה בתיק גם פסק הדין של  
בית המשפט העליון.

אני מבין שמשמעות ההצעה של חברי הכנסת  
ארידור ואנקוריון היא, שנפסיק את הדיון

היו"ר י. גולדשמידט:

בהצעת חוק זו.

משונה בעיני שבמסגרת פקודת בטוח כלי רכב

מ. ביבי:

מביאים הצעת חוק הבאה להסדיר יחסים שבין עובד ומעביד.

אילו היית קורא דברי ההסבר להצעת החוק,  
הכל היה נהיר לך.

ר. ארזי:

הישיבה נעולה.

היו"ר י. גולדשמידט:

הישיבה ננעלה בשעה 11.15.