



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

לפני כבוד השופט עוז ניר נאוי

### המבקש 4

עופר דקר

ע"י ב"כ עוה"ד דוד מזרחי ותומר אפלדורף

נגד

### המשיבה 8

**Mercedes-Benz Group AG (לשעבר Daimler AG)**

ע"י ב"כ עוה"ד טל אייל בוגר, ד"ר נועה זקין ובר שקד  
משרד פישר ושות'

### החלטה

(בבקשה לאישור התובענה כייצוגית)

- 1 לפני בקשת מר עופר דקר (להלן: "המבקש"), אשר הוגשה יחד עם אחרים (להלן: "המבקשים")
- 2 לאשר תובענה שהגישו נגד 10 יצרניות ויבואניות רכבים ובתוכן חברת Mercedes-Benz Group
- 3 AG, יצרנית רכבי "Mercedes-Benz" (לשעבר Daimler AG, להלן: "מרצדס" או "המשיבה"),
- 4 כייצוגית, בטענה לכשל בכריות אוויר, מתוצרת חברת Takata Corporation (להלן: "טאקאטה"),
- 5 אשר הותקנו על פי הנטען ברכבי המשיבה (להלן: "בקשת האישור").
- 6
- 7 2. כפי שיפורט להלן, יבואניות הרכבים נמחקו ויתר היצרניות הגיעו להסכמי פשרה, לאחר שביצעו
- 8 "ריקול" וכריות האוויר הוחלפו. מרצדס, אשר אף היא החלה לבצע "ריקול", ללא קשר לתובענה
- 9 לטענתה, עמדה על טענותיה כי יש לדחות את הבקשה ולפיקד נשמעה הבקשה בעניינה בלבד.
- 10
- 11 3. השאלה המרכזית נושא ענייננו היא אם התקלה הנטענת בכריות האוויר ברכביה של המשיבה (ביחס
- 12 לדגמי E, ויטו, ספרינטר, ML, ו- SLK) עולה כדי תקלת בטיחות סדרתית המחייבת ביצוע
- 13 "ריקול" על ידי המשיבה אם לאו. כאשר בשלב זה של ההליך, ולצורך אישור התובענה כייצוגית, די
- 14 לנו בכך שישנה אפשרות סבירה כי כך יוכרע.
- 15
- 16 רקע – בקשת האישור, התשובה והתגובה לתשובה
- 17
- 18 בקשת האישור והעובדות שנטענו במסגרתה
- 19 4. עניינה של התובענה בטענת המבקש ואחרים לזלזול בחיי אדם של תושבי ישראל, הנוסעים ברכבים
- 20 מתוצרת המשיבות. נטען כי המשיבות ובכללן המשיבה, יודעות לכל המאוחר משנת 2014 על הסכנה



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 הנשקפת לנוסעים בישראל, אשר מותקנות ברכביהם כריות אוויר מתוצרת חברת טאקאטה Takata Corporation (סעיף 1).
- 2
- 3 5. עוד נטען, כי הסכנה גוברת באזורים לחים וחמים, כמו האקלים הישראלי, ומכאן שקיים צורך מידי לחייב את המשיבות לביצוע בדיקה מקיפה בישראל, לאיתור כלל כלי הרכב בהם מותקנת הכרית מסכנת החיים, ולפרסם את ממצאי הבדיקה, כך שכל חבר קבוצה יוכל לבחור אם להמשיך להשתמש ברכב עד שתוחלף כרית האוויר, אם לאו (סעיף 11).
- 4
- 5
- 6 6. לטענת המבקשים, מדובר בתקלה בטיחותית סדרתית העלולה לפצוע ואף להרוג נוסעי רכבים במושבים הקדמיים, עקב פיזור שבבי מתכת, הנגרמים מפיצוץ מיכל חומר האמוניום ניטרט המצוי בכריות, בעוצמה חזקה מדי בעת פתיחת כריות האוויר, תקלה אשר כבר גרמה לפציעתם של מאות אנשים ברחבי העולם ולמותם של 23 אנשים (פרק א').
- 7
- 8 7. מספר ההרוגים, כך נטען, הביא לפתיחת חקירה מצד מנהל הבטיחות הכפוף למשרד התחבורה בארה"ב THE NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION (NHTSA) – להלן: "מנהל הבטיחות בארה"ב", חקירה אשר הובילה לממצאי פגם מסכן החיים, בכריות האוויר.
- 9
- 10 8. חרף זאת וחרף ידיעתן, המשיכו המשיבות לרכוש כריות אוויר פגומות מחברת טאקאטה, להתקין אותן ברכביהן ממניעים כלכליים ותפעוליים. המשיבות אף המשיכו למכור לציבור בישראל את המכוניות מבלי ליידע אותן על קיום התקלה.
- 11
- 12 9. כנגד טאקאטה התנהל הליך פלילי בארה"ב במסגרתו, כך נטען, חתמה הנהלת טאקאטה על הסדר טיעון בו הוסכם כי תשלם פיצוי בסך של כמיליארד דולר, וכן התחייבה להגיש תכנית לביצוע ריקול לכ – 100,000,000 רכבים.
- 13
- 14 10. המבקשים פרטו רשימת דגמי רכבים מתוצרת המשיבות בהם מותקנות כריות האוויר הפגומות ואשר לגביהם יצאה קריאה חוזרת (recall) בעולם. אשר למרצדס, פרטו הודעות ריקול מטעם מנהל הבטיחות בארה"ב וריקול באוסטרליה (עמודים 18-19 לבקשה). עוד פורט כי מרצדס ביצעה בארץ ריקול לדגמי C, GLA, GLC, בלבד וכי נדרש ריקול ביחס לדגמי E, ויטו, ספרינטר, ML, ו-SLK (עמוד 12 לבקשה). נטען אף כי הריקול בישראל בוצע למאות כלי רכב (באמצעות היבואנית כלמוביל בע"מ - המשיבה 7), לאחר שקריאה חוזרת זהה בוצעה בחו"ל.
- 15
- 16 11. חרף זאת נמנעה מרצדס מלהרחיב קריאה זו, כאשר זו הורחבה בחו"ל לגבי דגמים נוספים ושנתונים נוספים (סעיף 14).
- 17
- 18 12. בתמיכה לטענותיהם צרפו המבקשים לבקשת האישור הסדרי פשרה, כתבות עיתונאיות, פרסומים ותחקירים.
- 19
- 20 13. המבקשים ביססו את בקשת האישור, בין היתר, על עילות נזיקיות (לרבות רשלנות והפרת חובות חקוקות מתחום דיני הצרכנות והרכב), עילות חוזיות, ודיני עשיית עושר ולא במשפט. בעיקר הפנו
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 המבקשים להוראות נוהל 22/2007 של משרד התחבורה בדבר קריאה חוזרת למוצרי תעבורה  
2 פגומים, תקנות התעבורה, הפרת צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב),  
3 תשל"ט – 1978 וטענו להפרת הוראות חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשע"ו – 2016.  
4 14. עוד טענו המבקשים כי במקרה דנן, כאשר היצרניות עצמן יצאו בקריאות שירות ברחבי העולם, הרי  
5 שהנטל להוכיח כי לא התרשלו, צריך להיות על המשיבות, בהתאם להוראות סעיפים 38 ו – 41  
6 בפקודת הנזיקין.  
7 15. בשים לב לנטען, ביקשו המבקשים, כי יינתן צו המורה למשיבות לבצע באופן מיידי קריאות חוזרות  
8 בהתאם לאמור בסעיף 16(ג) בצו הפיקוח על יבוא רכב ומתן שירותים לרכב, וכן לחייבן להוציא  
9 הודעה מפורטת למשרד התחבורה ולכלל הלקוחות, בדבר רכבים שקיים בהם חשש כי הותקנו בהם  
10 כריות אוויר תקולות מתוצרת טאקאטה (סעיפים 17.3 – 17.4 ו – 260 בבקשת האישור). כן נטען  
11 לנזקים ממוניים (סעיפים 97 ואילך לבקשה) ושאינם ממוניים (סעיף 76 ואילך לבקשה).  
12  
13 תשובת המשיבה והעובדות שנטענו במסגרתה  
14 16. המשיבה השיבה לבקשת האישור, וטענה באופן כללי כי יש לדחותה על הסף, ולחלופין לגופה. נטען  
15 כי טוב היה לו הבקשה לא היתה מוגשת כלל שכן הכתובת המתאימה לטענות בבקשה היא חברת  
16 טאקאטה, יצרנית כריות האוויר.  
17 17. נטען כי הבקשה נעדרת תשתית ראייתית מינימלית, משזו נשענת על ראיות בלתי קבילות ולא נתמכה  
18 בחוות דעת מומחה כנדרש. עוד נטען, כי הבקשה אינה מגלה עילת תביעה נגד מרצדס בהעדר קיומו  
19 של נזק ומשלא מתקיימים אף יתר רכיבי עילות התביעה, וכן כי לא מתקיימים התנאים לאישור  
20 התביעה כייצוגית.  
21 18. מרצדס טוענת כי ההנחה בבסיס הבקשה כי קיים פגם בטיחותי סדרתי היא טענה שגויה, ומכל  
22 מקום וכאמור, מדובר בטענה מובהקת שבמומחיות, אך חרף זאת המבקשים לא טרחו לצרף חוות  
23 דעת מתאימה לבקשת האישור.  
24 19. לשיטת מרצדס, יש לסלק את הבקשה על הסף שכן למבקש (בעל רכב Mercedes-Benz) אין עילת  
25 תביעה אישית שעה שרכש את רכבו בשוק המשני, יותר משנתיים לאחר שפורסם דו"ח הרשות  
26 האמריקנית לבטיחות בדרכים (NHTSA), וממילא לאחר כל אותם פרסומים פומביים בדבר התקלה  
27 בכריות האוויר, אשר נמצאה ברכבי יצרניות אחרות ולא ברכבי המשיבה, פרסומים בהם תמכו  
28 המבקשים את בקשת האישור. לפיכך, המבקש לא הוטעה, לא הוסתר ממנו דבר ובוודאי שהמשיבה  
29 לא התעשרה על חשבוננו.  
30 20. נטען אף כי למבקש כלל לא נגרם נזק שכן מעולם לא ארע הכשל המתואר בבקשת האישור ברכבו  
31 ואף לא ברכבי המשיבה, לא בישראל ולא בעולם.  
32 21. המשיבה טענה כי אינה מודעת לאף לא תקרית אחת שארעה ברכביה לא בישראל ולא בשום מקום  
33 בעולם; כי "פגם" הנטען אינו קיים ברכביה, בהתבסס על בדיקות רבות שערכה טאקאטה; וכי לא



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 נמצאה ולו בדיקה אחת המצביעה על פגם בכריות האוויר ברכבי Mercedes-Benz, וזאת משום
- 2 שכריות האוויר שלה הן מוצר אינדיבידואלי [המשיבה הבחינה בין הרכבים הפרטיים אותם הגדירה
- 3 כרכבי מרצדס בנץ ואילו את הרכבים המסחריים כרכבי ספרינטר (ה"ש 3 בעמוד 18 לתשובה)].
- 4 22. המשיבה הדגישה כי כריות האוויר הן רק חלק אחד מתוך מערכת שלמה ומורכבת שמגינה על נוסעי
- 5 הרכב בזמן התנגשות, הכוללת גם חגורת בטיחות, מערכת מתיחת החגורה, כריות אוויר צדדיות
- 6 וכריות אוויר של פלג הגוף העליון, חיישנים ויחידת בקרה לכלל מערכת הבטיחות - מערכת הידועה
- 7 בשם Supplemental Restraint System – SRS. כנטען, כל מערכות ה – SRS בכל אחד מרכבי
- 8 המשיבה, הן למעשה מוצר בהתאמה אישית אשר עוצב במיוחד ורק עבור אותו הרכב.
- 9 23. מרצדס שבה והדגישה כי לכל אורך ההתקשרות עם חברת טאקאטה, המוצרים שסיפקה האחרונה
- 10 למשיבה תאמו את תוצאות הבדיקות והמידע שטאקאטה סיפקה לה, כדי להראות שהיא אכן
- 11 עומדת בדרישות ובאפיון המחמיר שהציבה המשיבה, כמו גם בהוראות הרגולציה. למשיבה
- 12 ולטאקאטה מערכת יחסים ארוכת שנים עוד לפני שכריות האוויר דנו עם מנגנון הניפוח מבוסס
- 13 חומר הנעה (Propellant) בשם אמוניום חנקתי (Ammonium Nitrate) ללא סופח לחות Non –
- 14 PSAN – desiccated Phase Stabilized Ammonium Nitrate, הוצעו למשיבה על ידי טאקאטה.
- 15 24. המשיבה אף הדגישה בתשובתה כי בתקופה הרלוונטית לבקשת האישור היא לא רכשה את מנגנוני
- 16 הניפוח (Inflators) של כריות האוויר באופן נפרד, אלא רכשה דגם מלא של כרית אוויר, כאשר מנגנון
- 17 הניפוח הוא רק מרכיב אחד בו. צוין כי המשיבה רכשה כריות אוויר משלושה ספקים בהם טאקאטה
- 18 וכולם נדרשו לעמוד בדרישות ובאפיונים שהציבה להם, כמו גם בסטנדרטים הרגולטורים.
- 19 25. המשיבה ציינה, בין היתר, כי בשנת 2000 לערך הוצעה הטכנולוגיה של כריות אוויר הכוללות מנגנון
- 20 ניפוח PSAN ללא סופח לחות, כאשר באותה תקופה יצרניות אחרות כבר עשו שימוש בכריות אלה.
- 21 טאקאטה הציגה למשיבה את הכריות כאיכותיות ובטיחותיות והדגישה את היתרונות הרבים בהם.
- 22 טאקאטה לא יידעה את המשיבה על חסרונות כלשהם ובוודאי שלא לקיומו של סיכון אפשרי של
- 23 ירידה באיכות חומר ההנעה או לקרעים במנגנון הניפוח. לפיכך, זו היתה בחירה ראויה והגיונית
- 24 מבחינה טכנית.
- 25 26. המשיבה ציינה כי עד לפני אמצע שנת 2014 התופעה של ירידה באיכות כריות האוויר מסוג PSAN
- 26 לא היתה מוכרת לה, לא היה אף לא מקרה אחד ברחבי העולם שיכול היה לאמת את קיומה של
- 27 תקלה בכריות האוויר שלה דווקא, ועדיין אין דרך לקבוע באופן מדעי האם מנגנון הניפוח עלול
- 28 להתפרק ברכב מסויים. גם כיום אין כל ראיה להסיק שמנגנוני הניפוח ברכבי המשיבה אינם
- 29 מתפקדים כראוי.
- 30 27. עוד צוין כי ביחס למנגנוני הניפוח PSAN ללא סופח לחות, כריות האוויר המותקנות ברכבים
- 31 הפרטיים של המשיבה מכילות אך ורק מנגנון ניפוח מסוג PSDI-5 המצוי בצד הנהג או לחלופין
- 32 מנגנון הניפוח מסוג PSPI-2 המצוי בצד הנוסע. בשונה מהם, חלק מהרכבים המסחריים היו מצוידים
- 33 במנגנון ניפוח מסוג SDI בצד הנהג ומסוג SPI בצד הנוסע.



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 28. הודגש כי הגם שיצרניות רכב אחרות השתמשו במנגנוני הניפוח השונים של טאקאטה, הרי שכל
- 2 מערכת כרית אוויר היא מוצר אינדיווידואלי, ניתן להשתמש בו ברכב ספציפי ולא ניתן להחליף בין
- 3 כריות אוויר ברכבי המשיבה בכריות אוויר של יצרניות אחרות. לתמיכה בכך צרפה המשיבה חוו"ד
- 4 של המומחה מרק וורנר תוך שצוין כי בשל ההתאמות וההבדלים, לא ניתן לומר כי הסיכון במנגנוני
- 5 המשיבה זהה ליצרניות הרכב האחרות. גם ביצועי השטח של רכבי המשיבה לא הראו כל בעיה
- 6 סיסטמטית עם כריות האוויר של טאקאטה מסוג PSAN.
- 7 29. המשיבה ציינה כי המקרים הראשונים בהם דווח על קרעים במנגנוני ניפוח של טאקאטה, היו
- 8 בכריות בהן לא עשתה המשיבה שימוש (סעיפים 114-115 לתשובה).
- 9 30. כך, בחודש אפריל 2013 יצרניות הונדה, טויוטה, מזדה וניסן הכריזו על ריקול ביחס לכשלושה
- 10 מיליון כלי רכב מתוצרתן, בהן הותקנו כריות אוויר של טאקאטה שכן האחרונה טענה שחומר
- 11 ההנעה במנגנוני הניפוח בהם יוצר באופן לא נכון או שנחשף ללחות, באופן לא תקין.
- 12 31. המשיבה קיימה מיד שיחה עם טאקאטה שהבטיחה למשיבה שאין לכך כל השפעה על מנגנוני הניפוח
- 13 ברכביה. המשיבה אימתה את הצהרת טאקאטה ונוכחה לגלות כי מערכות כריות האוויר שהיא
- 14 רכשה היו מחוץ לטווח הזמנים שהוגדר באותו ריקול (נספח 3, מכתב יו"ר דירקטוריון טאקאטה
- 15 מיום 12.4.2013).
- 16 32. בחודש יוני 2014 מנהל הבטיחות בארה"ב פתח בחקירה בקשר לכריות האוויר של טאקאטה
- 17 ברכבים מסוימים, מודל 2002-2006 של יצרניות הונדה, מזדה, קרייזלר וטויוטה אך רכבי המשיבה
- 18 לא נכללו.
- 19 33. בתאריך 25.6.2014 במענה לפנייתה של חברת בת של המשיבה (DTNA) נענתה האחרונה על ידי
- 20 טאקאטה שבהתבסס על המידע הקיים, המשיבה אינה מושפעת מאותו ריקול.
- 21 34. המשיבה מתארת כי פעם אחר פעם במהלך השנים 2014-2015 נפגשה עם נציגי טאקאטה ששבו
- 22 והבהירו שהריקול אינו קשור לרכבי המשיבה וזאת גם כאשר המשיבה התעקשה לקבל מידע ספציפי
- 23 על רכבי BMW אשר בהם נעשה שימוש במנגנון ניפוח PSPI הדומה למנגנון 2-PSPI ברכבי
- 24 המשיבה.
- 25 35. באפריל 2015 המשיבה החלה לדון עם מעבדה עצמאית ובלתי תלויה (ICT) במחקרי המעבדה ביחס
- 26 לגורם לתקריות של טאקאטה.
- 27 36. המשיבה ציינה כי בתאריך 18.5.2015 הוצא צו מוסכם שהוציא מנהל הבטיחות בארה"ב לטאקאטה
- 28 ובהתאם הגישה האחרונה DIR – Defect Information Report עבור מנגנוני ניפוח שלה מדגם
- 29 SPI. בתגובה ל – DIR הרגולטורי של טאקאטה, כלי רכב אלה עברו תהליך ריקול בארה"ב על ידי
- 30 יצרניות הרכב שהושפעו מכך, לרבות רכבי Sprinter המסחריים של המשיבה, שבהם היה מנגנון
- 31 זה אך כנטען על ידי המשיבה לא היתה השפעה על הרכבים הפרטיים.
- 32 37. בסתיו 2015 ביקש מנהל הבטיחות בארה"ב מכלל יצרניות הרכב לקבל מידע ביחס לרכבים בהם
- 33 מותקנות כריות אוויר של טאקאטה מסוג PSAN. מנהל הבטיחות שוחח לראשונה עם המשיבה



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 בחודש 10/2015 והמשיבה שיתפה פעולה והעבירה מכתב ובו התייחסות לכל רכבי המשיבה בהם  
2 מותקן מנגנון ניפוח מסוג PSDI-5, מתוצרת טאקאטה.  
3 38. בתאריך 9.11.2015 שלחה טאקאטה מכתב נוסף למשיבה ובו הסבר על אודות צו מוסכם נוסף  
4 שהוצא על ידי מנהל הבטיחות בארה"ב לטאקאטה.  
5 39. המשיבה ציינה בתשובתה, כי בתאריך 18.1.2016 התקיימה שיחת ועידה בין טאקאטה למשיבה  
6 במסגרתה טאקאטה עדכנה את המשיבה על תקריות ביחס למנגנוני הניפוח מסוג PSDI-5 ו-SDI.  
7 למחרת, התקיימה פגישה, במסגרתה נאמר לראשונה כי **מנגנון הניפוח מסוג SDI (מהסוג שממש**  
8 **רכבים מסחריים מדגם ספרינטר) נקרע בשטח, ברכב של יצרנית רכב אחרת.** עוד נאמר, שבבדיקות  
9 שנערכו **נקרעו גם מספר מנגנוני ניפוח מסוג PSDI-5 שנוצרו בשנים 2003 - 2004**, ושנלקחו מרכבים  
10 של יצרניות רכב אחרות. המשיבה ביקשה להבהיר שמנגנוני הניפוח האמורים שנקרעו, לא נוצרו  
11 בשום פס ייצור שייצר את מנגנוני הניפוח לרכבי Mercedes-Benz (סעיף 134 בתשובה לבקשת  
12 האישור).  
13 40. בתאריך 22.1.2016 שלשה ימים לאחר הפגישה האחרונה עם טאקאטה, מנהל הבטיחות בארה"ב  
14 הודיע על ריקול מתקרב של מנגנוני הניפוח PSDI-5 ו-SDI.  
15 41. בתאריך 25.1.2016 טאקאטה הגישה DIR רגולטורי **למנהל הבטיחות בארה"ב, ומנהל הבטיחות**  
16 **בארה"ב הכריז באופן רשמי על ריקול של מנגנוני הניפוח מסוג PSDI-5 ו-SDI ברכבים שנמכרו**  
17 **בארה"ב וזאת ללא הבחנה אם התרחשה בהם בפועל התקרית המדוברת, אם לאו. על פי ה- DIR**  
18 **של טאקאטה, לחומר ההנעה מסוג PSAN ללא סופח לחות יש נטייה להתפרק (Degrade) כאשר**  
19 **הוא נחשף לטמפרטורה גבוהה וללחות לאורך זמן.**  
20 42. בתאריך 3.2.2016 נפגשה המשיבה עם מנהל הבטיחות בארה"ב כדי לדון ב- DIR הרגולטורי של  
21 טאקאטה.  
22 43. בתאריך 8.2.2016 הגישה המשיבה גם כן DIR רגולטורי והכריזה על ריקול לכל רכבי תוצרתה  
23 בארה"ב בהם מנגנוני הניפוח של טאקאטה מסוג PSDI-5 ללא סופח לחות, כ- 840,000 רכבים  
24 בסך הכל וביום 11.2.2016 יצאה בריקול לגבי מעל 136,000 רכבי Sprinter בארה"ב, בהם מנגנון  
25 ניפוח מסוג SDI.  
26 44. המשיבה הדגישה כי בארה"ב לאחר שיצרן מגיש DIR רגולטורי למנהל הבטיחות, ככל שאותו רכיב  
27 מותקן ברכבים של יותר מיצרנית אחת, יצרניות הרכב נדרשות גם הן להגיש DIR רגולטורי משלהן,  
28 ביחס לרכבים בהם מותקן אותו רכיב. המשיבה טענה כי עשתה כן למרות שמעולם לא אירעה  
29 תקרית בשטח עם מנגנוני הניפוח מתוצרת טאקאטה ברכבים הפרטיים, ברחבי העולם (סעיף 137).  
30 45. בתאריך 5.5.2016 מנהל הבטיחות פרסם צו מוסכם מתוקן שחייב את טאקאטה להגיש DIR על כלל  
31 כריות האוויר הקדמיות מתוצרתה בהן מנגנון ניפוח מסוג PSAN ללא סופח לחות בארה"ב. **הריקול**  
32 **כלל 1.4 מיליון רכבי המשיבה הפרטיים בארה"ב בהם מנגנון ניפוח מסוג PSDI-5 ו-PSPI-2**  
33 **ורכבי Sprinter בהם מנגנוני ניפוח מסוג SDI ו-SPI.**



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 46. הריקול ברכבים הפרטיים של המשיבה כלל את החלפת כל כריות האוויר של טאקאטה מסוג
- 2 PSAN ללא סופח לחות ומאחר וכריות האוויר תוכננו באופן אינטגרלי, המשיבה דרשה להנדס
- 3 מחדש את המערכת כולה.
- 4 47. גם באוסטרליה ביצעה המשיבה ריקול וגם הוא נבע מדרישות הרגולטור. להבדיל מאלה, הרגולטור
- 5 בגרמניה ה – KBA בחן את תוצאות הבדיקות והחליט שלא להורות על ריקול של מנגנוני הניפוח
- 6 מסוג PSAN ברכבי המשיבה הפרטיים. המשיבה שבה והדגישה כי אינה מודעת לאף לא תקרית
- 7 אחת של קרע בכריות האוויר של טאקאטה ברכביה הפרטיים.
- 8 48. המשיבה טענה כי החליטה לבצע גם בדיקות מטעמה למנגנוני הניפוח, וכי במסגרת בדיקות מעבדה
- 9 התגלו ממצאים בודדים ביחס למנגנון הניפוח מדגם PSPI-2 אשר נמצא בצד הנוסע, ואשר
- 10 עלולים, אם כי לא ללא ספק, להיות מקושרים לסימפטומים שתוארו על ידי טקאטה, וכי
- 11 לשיטתה, האנומליות הללו אינן מלמדות על פגם המקים סיכון המצריך ביצוע קריאה חוזרת (סעיף
- 12 151 בתשובה לבקשת האישור).
- 13 49. עוד טענה כי בשל מחויבותה לבטיחות לקוחותיה ולשם הזהירות בלבד, בחודש יולי 2019 [לאחר
- 14 הגשת הבקשה דנן-נ.ע.] החליטה לבצע קריאה חוזרת עולמית לכל רכביה אשר מותקנות בהם כריות
- 15 האוויר הרלוונטיות מתוצרת טקאטה (סעיף 11, 13, 154 ופרק ג.2.ח. בתשובה לבקשת האישור). זאת
- 16 למרות שמומחה מטעמה מסביר בחוות דעתו שהוא בדק באופן אישי מנגנוני ניפוח רבים שנלקחו
- 17 ברכבי המשיבה הפרטיים והוא לא מצא שום הוכחה לקיומו של פגם.
- 18 50. לאור כל אלה המשיבה טענה כי בקשת האישור אינה מגלה עילה והיא נעדרת כל נזק שכן הנזק הוא
- 19 תיאורטי ואינו בר פיצוי. בהתאם אין נזק ממוני ונזק שאינו ממוני שכן הסיכון לא התממש ומכאן
- 20 שאין פגיעה באוטונומיה ואף יש לדחות את טענות המבקשים לחוסר נוחות שהיא למעשה אותה
- 21 טענה.
- 22
- 23 התגובה לתשובה
- 24 51. בתגובת המבקשים לתשובת המשיבה, טענו כי המשיבה נתפסה בתשובתה בשקר מהותי שיש בו כדי
- 25 לדחות את גרסתה.
- 26 52. כך ובין השאר טענו כי הכחשותיה בדבר קריאות השירות שבוצעו בישראל נסתרות, בשים לב
- 27 לפרסומים שבוצעו באתר הרשמי של משרד התחבורה (סעיפים 55-56 לתגובה לתשובה). עוד טענו,
- 28 כי בעקבות בקשת האישור החלה המשיבה לבצע קריאת שירות והחלפה של כריות אוויר בכל
- 29 הרכבים, ודי בכך כדי להצדיק גמול מיוחד למבקשים ושכ"ט לבאי כוחם, כמו גם להעביר את הנטל
- 30 אליה להסביר מדוע לא פעלה כך קודם לכן.
- 31 53. בנוסף טענו, כי המשיבה מודה בסעיף 151 בתשובתה, כי במסגרת בדיקות מעבדה התגלו ממצאים
- 32 בודדים, אך בדיקות אלו לא צורפו, ואף לא צוין אחוז הכשלים; לפיכך, חזקה היא שהמסמכים לא



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 צורפו משום שהיה בהם לפעול נגדה. כך גם טענו, כי אין בחוות הדעת מטעמה כדי לסייע לה,  
2 בנסיבות בהן בחרה לצאת בקריאה חוזרת כלל עולמית, אשר יש בה להעיד בעד עצמה.  
3 54. עוד נטען, כי במקרה דנן אין כל צורך בחוות דעת, שעה שהטענות העובדתיות ביחס לפגמים מוכחות  
4 באמצעות פרסומים רשמיים של חברת טאקאטה, של רגולטורים אקטיביים בחו"ל, קריאות שירות  
5 ומכתבים רשמיים, וממילא טענות המבקשים אינן מוכחשות, בבחינת "הודאה והדחה".  
6 55. אשר לעילתו האישית של המבקש 4 נטען, כי כל עוד לא תוקן הרכב, הרכב צפוי לספוג ירידת ערך.  
7 אשר לידיעתו הנטענת בדבר הפגמים האמורים – במועד הגשת הבקשה המשיבה לא ביצעה כל  
8 קריאה בעברית שפונה לקהל הישראלי, ואין כל חזקת ידיעה ללקוח שהוא הדיוט, על הודעות בחו"ל.  
9 המבקשים הוסיפו, כי אפילו ייקבע שאין לו עילה אישית, הרי שאין בכך לדחות את הבקשה, ובית  
10 המשפט יכול לאשר את ניהול התובענה תוך החלפתו.  
11

### ההליכים

12  
13 56. כפי שפורט לעיל, המשיבות כולן הגיעו להסדרי פשרה אשר אושרו. על מנת שלא להכביד תפורט  
14 תמצית ההליכים הרלבנטית בלבד.  
15 57. בתאריך 7.2.2019 הוגשה הבקשה, בהמשך הוגשו כתבי טענות (תשובות ותגובות), ההליכים כנגד  
16 היבואניות עוכבו ובהמשך נמחקו בהסכמה (החלטת כבוד השופט רמי אמיר מיום 16.11.2021),  
17 וזאת בשל הכרת היצרניות בסמכות השיפוט ובשל התחייבותן לביצוע "ריקול".  
18 58. בהמשך, פנו הצדדים לגישור ממושך בפני עו"ד עמוס גבריאל, אשר לא צלח, כשבין לבין אושר  
19 הסדר פשרה עם משיבות 9 ו-10.  
20 59. בתאריך 7.2.2023, לאחר פרישתו של כבוד השופט רמי אמיר, הועבר ההליך לטיפולו. בדיון הראשון  
21 שקיימתי בתאריך 18.6.2023, ובשים לב לכך שנטען כי הליכי הריקול בוצעו, הוצע מתווה לפיו  
22 יוסכם כי התובענה מיצתה את עצמה, המבקשים יוותרו על סעדים כספיים, לא יישמעו עדים,  
23 והצדדים יטענו באשר לסוגיית הגמול והטרחה.  
24 60. המבקשים הסכימו למתווה וציינו כי ככל שמשיבה כלשהי תסרב לו, הם עומדים על הכרעה  
25 בבקשתם לגילוי מסמכים, שהוגשה בתחילתם של ההליכים וטרם הוכרעה עד כה. המשיבות  
26 האחרות, למעט המשיבה דנן, הסכימו בסופו של יום למתווה מתוקן, לאחר ליבון של מחלוקות בכל  
27 הקשור לאופן סיום ההליכים וכן לאחר קיומם של שני דיונים נוספים בתאריך 17.12.2023 ובתאריך  
28 22.1.2024, כשבמסגרת הדיון האחרון הוספו תנאים למתווה. לאחר קבלת אישורים מטעם  
29 המשיבות הרלבנטיות, פעולה אשר ארכה זמן, הוגש הסדר פשרה, ופסק דין המאשר את הסדר  
30 הפשרה ניתן בתאריך 4.12.2024 (על תיקונו מיום 15.12.2024).  
31





## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 61. בין לבין, המשיבה דחתה את המתווה והגישה בקשת סילוק על הסף, אשר נקבע כי תידון במסגרת  
2 דיון בבקשת האישור (החלטה מיום 2.8.2023).
- 3 62. לאחר מכן, התקבלה בחלקה בקשת המבקשים לגילוי מסמכים [אשר הוגשה טרם פנו הצדדים  
4 להליך גישורי; החלטה מיום 1.2.2024]. בהמשך נדרשתי לטענות המבקשים כי המשיבה לא קיימה  
5 את החלטתי ואף לעיון במסמכים חסויים, והעניין הוכרע בהחלטתי מיום 9.4.2024, במסגרתה  
6 קבעתי כי על המשיבה לבצע מספר השלמות תוך דחיית חלק מטענות המבקשים; כמו כן, קבלתי  
7 את עמדת המשיבה לחסיונם של חלק מהמסמכים שנמסרו ואשר כללו השחרות [בהחלטות מיום  
8 30.4.2024 ומיום 6.5.2024].
- 9 63. בשל המצב הביטחוני נדחו מועדי ההוכחות, והוגשו בקשות שונות פעם אחר פעם. כך, המשיבה  
10 הגישה בקשות שונות ובכללן בקשה להשלמת חוות דעת מומחה (30.4.2024), סמוך לשמיעת  
11 ההוכחות, אשר נדחתה בהחלטתי מיום 15.5.2024; בקשה נוספת לקיום דיון ההוכחות בהיוועדות  
12 חזותית בשל המצב הביטחוני (לאחר שבקשה קודמת שהגישה נמחקה בהמלצתי בשים לב למועד  
13 ההוכחות אותה עת). בקשה זו של המשיבה התקבלה בהחלטתי מיום 14.5.2024 במסגרתה הוריתי  
14 כי עדי המשיבה ישמעו ב – VC. אף בכל הקשור למספר הנציגים אשר ישהו בחדר בו ישבו עדי  
15 המשיבה, במהלך שמיעת עדותם ב – VC, נדרשה התערבות בית המשפט והעניין הוכרע בהחלטתי  
16 מיום 31.5.2024.
- 17 64. מנגד אף המבקשים נזכרו ערב ישיבת ההוכחות להגיש בקשה לצירוף ראיות וזו התקבלה באופן  
18 חלקי, בהחלטתי מיום 11.7.2024. בין לבין עוד נדרשתי להחלטות הקשורות עם מספר המתורגמנים  
19 שישוהו לבקשת המשיבה באולם בית המשפט בארץ ובחו"ל, ועוד.
- 20 65. בתאריכים 16.7.2024 – 17.7.2024 נשמעו עדי הצדדים, המבקש מחד גיסא ומר מארק וורנר,  
21 המומחה מטעם המשיבה (16.7.2024) וכן פרופסור רודלפו שונבורג (17.7.2024). המבקש ויתר על  
22 חקירת העד הנוסף מטעם המשיבה, מר רנה האם.
- 23 66. לבקשת המשיבה 8, הוריתי בתאריך 11.11.2024 על מספר תיקונים בפרוטוקולים.
- 24 67. סיכומי הצדדים הוגשו (המבקשים בתאריך 1.12.2024; והמשיבה בתאריך 2.3.2025) ומכאן  
25 לטענותיהם בסיכומים, ולאחר מכן נפנה לדיון ולהכרעה.

### עיקר טענות הצדדים בסיכומיהם

#### עיקר טענות המבקש

- 30 68. המבקש הפנה להחלטת בית המשפט בבקשת גילוי המסמכים (מיום 1.2.2024), וטען כי כבר  
31 במסגרתה נקבע כי קיימת תשתית ראייתית ראשונית נדרשת וכי הודאות המשיבה בקיומה של  
32 תקלה באוסטרליה ובארה"ב כפי שהוצגו בבקשת האישור, מספיקים לקביעת קיומה של תשתית



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 כאמור. עוד טען כי במסגרת שמיעת הבקשה הוכח כי קיימת אפשרות סבירה שהתובענה תוכרע  
2 לטובת הקבוצה, וכי מתקיימים התנאים הנדרשים לאישור תובענה ייצוגית.  
3
- 4 69. העובדות שביסוד התובענה אינן במחלוקת. הקריאות החוזרות שבוצעו בישראל כמו גם התממשות  
5 הסיכון בארה"ב, מלמדות היטב על מסוכנות כריות האוויר. המשיבה הסתירה כי בשנים 2017 ו –  
6 ביצעה קריאות שירות לכריות אוויר בישראל ובכך יש כדי ללמד על המסוכנות שהמשיבה  
7 ראתה בכריות האוויר. טענת המשיבה כי בדיקות מעבדה ממרץ 2019 הן שהובילו לביצוע קריאת  
8 השירות אינה סבירה שכן מסוכנות כריות האוויר היתה ידועה עוד בשנת 2016. בניגוד לטענות  
9 המשיבה, קריאות השירות נולדו בעקבות ההליך המשפטי דן.  
10
- 11 70. הוכח במסגרת חקירות עדי המשיבה, וודאי ברמת ההוכחה הנדרשת לשלב מקדמי זה של ההליך,  
12 כי המשיבה העמידה בידעין את המשתמשים ברכביה בישראל בסיכון בטיחותי חמור והקריאות  
13 הבטיחותיות בישראל נעשו אך ורק בעקבות בקשת האישור דן. כמדינה חמה, עם שינויי  
14 טמפרטורות ולחות, ישראל שייכת לאזור מזג אוויר A ולכן דורגה כמדינה באזור עדיפות ראשון,  
15 כפי שאישרה ב"כ המשיבה (ישיבת יום 16.11.2021).  
16
- 17 71. אין בקריאות החוזרות שבוצעו לאחר תחילתו של ההליך כדי ליתר את המשך ההליכים, שכן  
18 קריאת השירות טרם הסתיימה והמבקשים תבעו פיצוי כספי. יש לאשר את התובענה הייצוגית כדי  
19 להבטיח השלמת ביצוע ריקול בטיחותי להחלפת כריות האוויר, ביחס לכל הרכבים הרלבנטיים. כמו  
20 כן, יש לחייבה בפיצוי חברי הקבוצה בגין העמדתם בסיכון, פגיעה באוטונומיה, בזכות הבחירה,  
21 חוסר נוחות ועוגמת נפש ויתר הסעדים שנדרשו בבקשת האישור.  
22
- 23 72. למבקש רכב מסוג מרצדס בנץ E400 בו מותקנות כריות אוויר טאקאטה המסוכנות – דגם  
24 שהמשיבה ביצעה בו ריקול בארה"ב, באוסטרליה ובמדינות אחרות אך לא בישראל. עדותו של  
25 המבקש היתה מהימנה, קוהרנטית ושלמה. אין בעובדה כי המבקש רכש רכב יד שניה כדי לשלול את  
26 עילת התביעה שלו.  
27
- 28 73. בשים לב לכך שהמשיבה ידעה עוד בשנים 2015-2016 על תקלה בטיחותית סדרתית בכריות האוויר,  
29 עת החלה לבצע קריאות שירות במיליוני כלי רכב ברחבי העולם, ובכל זאת המתינה 5 שנים עד  
30 לביצוע קריאת שירות בארץ, יש כדי לבסס עילות תביעה ובכללן הפרת חובות חקוקות של צו  
31 הפיקוח על השירותים, תקנות התעבורה וחוק רישוי רכב. המשיבה אף עוולה בעוולת הרשלנות,  
32 הפרה את חובת תום הלב, את חובותיה מכח חוק המכר, חוק הגנת הצרכן ועוד.



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 74. עדי המשיבה לא ביססו את הגנתה אלא להיפך. הוכח כי המשיבה נוקטת במדיניות של שקר והסתרה  
2 שנפקותה היעדר ערך להגנתה. לא הובאו העדים הרלבנטיים ובכלל זה הגורם האחראי על ביצוע  
3 ריקולים אצל המשיבה. חוות דעת המומחה מטעם המשיבה חסרת ערך שכן הלה לא בדק את  
4 הממצאים שהתגלו בבדיקות המשיבה והמעידים על מסוכנותן של כריות האוויר. כמו כן, לא ערך  
5 בדיקות נדרשות. המומחה אף לא נתן מענה מדוע המשיבה לא נקטה משנה זהירות כפי שקבע מנהל  
6 הבטיחות בארה"ב, גם בישראל.

7

8

### עיקר טענות המשיבה

9

10 75. הריקול בוצע בזמן, לא נמצא שום פגם ולא נגרמה פגיעה לחברי הקבוצה. הריקול בישראל הושלם  
11 זה מכבר, על בסיס החלטה מקצועית ומטעמי זהירות בלבד, שכן לא הייתה תקלת בטיחות סדרתית  
12 ברכבי מרצדס, ולא הוכחה כזאת.

13

14 76. לא הוכחה שום עילת תביעה נגד מרצדס. אין נזק ממוני - המבקש זנח את טענתו לנזקים ממוניים,  
15 וממילא אין בה ממש. כך גם המבקש לא הוכיח שהתנאים לפיצוי בגין נזקים בלתי ממוניים  
16 מתקיימים, ואלו גם לא הוכחו לגופם.

17

18 77. התנאים לאישור תובענה ייצוגית אינם מתקיימים. תובענה ייצוגית אינה הדרך היעילה וההוגנת  
19 להכרעה במחלוקת, למבקש אין עילת תביעה אישית, התובענה אינה מעוררת שאלות משותפות,  
20 סיכויי התובענה קלושים וענייני הקבוצה אינם מנוהלים באופן הולם ובתום לב.

21

22 78. נטל ההוכחה על המבקש, ואין שום הצדקה להיפוך הנטל.

23

24 79. המבקש ויתר על חקירתו של מר Ham שהוא הגורם המקצועי בעל הידע על יישום הריקולים  
25 במדינות שונות ותצהירו לא נסתר; לפיכך אין למבקש אלא להלין על עצמו. בהתאם ריקולים  
26 שבוצעו בארה"ב ובאוסטרליה אינם רלבנטיים שכן בוצעו לדרישת הרגולטור ואילו הרגולטור  
27 הגרמני לא מצא כל פגם המצדיק ביצוע ריקול.

28

29

30

31

32



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

### עיקר טענות המבקש בסיכומי התשובה

- 1  
2  
3 80. הגנת המשיבה היא הגנת בדים וכעת ברור כי קיימת אפשרות סבירה והרבה מעל לכך כי התובענה  
4 הייצוגית תתקבל. למשיבה אין הסברים ולמצער הסברים מספקים לסתירות מהותיות העולות  
5 בטיעוני הגנתה.  
6  
7 81. סירובה של המשיבה לגלות את המסמכים הרלבנטיים שקדמו להחלטה לביצוע ריקול, שהם בבחינת  
8 ראיית הזהב, מלמד כי ראיות אלה אינם לטובתה של המשיבה וחזקה שההליכים הייצוגיים בישראל  
9 ובמדינות אחרות, היו הגורם המרכזי להחלטה לביצוע קריאות שירות, תוך מתן עדיפות לישראל.  
10  
11 82. נזקו האישי שח המבקש הוכח ברמה הנדרשת לשלב זה של ההליך. המבקש הצהיר כי לו היה יודע  
12 על הפגם בכריות האוויר לא בטוח שהיה רוכש את הרכב, וודאי שלא היה משלם עליו את הסכום  
13 ששולם. כך גם הצהיר מפורשות על התסכול והכעס שאחזו בו והעריך את נזקיו בסך של כ- 5,500  
14 ₪. המשיבה לא חקרה את המבקש בעניין זה.  
15  
16 83. סיכומי המשיבה רוויים בטענות עובדתיות חדשות בניגוד לדין, ללא כל תימוכין. המשיבה היא יצרן  
17 הרכב, היא זו שיודעת מדוע קריאות השירות בוצעו וכל המידע נמצא ברשותה.  
18  
19 84. העד מר רנה האם, אינו עד מפתח ואינו איש מחלקת קריאות השירות. כך אישר פרופסור שונבורג  
20 וכך מלמד תצהירו.  
21

### דיון והכרעה

22  
23  
24 לאחר שקראתי את כתבי הטענות, שמעתי את עדי הצדדים, קראתי את סיכומיהם, ושקלתי את  
25 טענותיהם, הגעתי לכלל מסקנה כי יש לאשר את התובענה כייצוגית כנגד המשיבה; להלן טעמי.

### התנאים לאישור תובענה ייצוגית

26  
27  
28  
29 85. כידוע, התנאים לאישורה של תובענה ייצוגית קבועים בין היתר בהוראות סעיפים 3, 4 ו- 8 בחוק  
30 תובענות ייצוגיות, התשס"ו - 2006 (להלן: "החוק" או "חוק תובענות ייצוגיות"), ובכללם כי למבקש  
31 עלת תביעה אישית; התובענה בעניין הקבוע בתוספת השניה; התובענה מעוררת שאלות מהותיות



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 של עובדה ומשפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה וקיימת אפשרות סבירה שהן יוכרעו בתובענה  
2 לטובת הקבוצה. כמו כן, כי דרך זו היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בנסיבות הענין,  
3 וכי קיים יסוד סביר להניח כי עניינם של חברי הקבוצה יוצג וינוהל בדרך הולמת ובתום לב.  
4
- 5 86. כפי שהבהיר בית המשפט העליון, תכלית התנאים האמורים היא לוודא כי השימוש שיעשה בכלי  
6 החשוב של התובענה הייצוגית, יעשה אך ורק במקרים מתאימים. כפי שנכתב לא פעם, התובענה  
7 הייצוגית היא כלי חשוב ויעיל לציבור, אך עם זאת, טמונות בכלי זה גם סכנות המחייבות לעשות בו  
8 שימוש זהיר ומושכל, ואלו שהולידו את הצורך במנגנונים הקבועים בהוראות הסעיפים הנ"ל [רע"א  
9 3489/09 מגדל חברה לביטוח בע"מ נ' חברת צפוי מתכות עמק זבולון בע"מ (11.4.2013) (להלן:  
10 "עניין מתכות"), בפסקה 40].  
11
- 12 87. בעניין מתכות, חזר בית המשפט העליון וחידד כי כלי התובענה הייצוגית טומן בחובו סכנות לא  
13 מבוטלות עבור הנתבעים, לרבות חשיפה לנזק כלכלי ופגיעה במוניטין, ואף השפעה לא מבוטלת על  
14 הדו"חות הכספיים:  
15
- 16 "... טמונה בה גם סכנה של הגשת תובענות סרק שמטרתן הפעלת לחץ על  
17 הנתבע להגיע לפשרה. זאת ועוד: אישור התובענה כייצוגית, כשלעצמו, חושף  
18 במקרים רבים את הגוף הנתבע לנזק כלכלי ולפגיעה במוניטין. הוא מחייב את  
19 הנתבע לפתוח במערכה משפטית, מקצועית ותדמיתית על-מנת להתגונן בפני  
20 התובענה. יש לו השפעה (לעיתים משמעותית) על הדו"חות הכספיים של  
21 הנתבע. אישור התובענה עלול לדחוק את הנתבע להגיע לפשרה ובלבד שלא  
22 יצטרך לשאת בעלויות ניהולו של ההליך." [עניין מתכות, בפסקה 39; ראו גם  
23 רע"א 2128/09 הפניקס חברה לביטוח בע"מ נ' רחמים עמוסי (5.7.2012) מפי  
24 כבוד השופט ריבלין].  
25
- 26 88. בשים לב לדברים, וכדי שלא לפגוע בנתבעים יתר על המידה, נדרש מי שמבקש לאשר תובענה  
27 כייצוגית לצלוח שלב מקדמי, במסגרתו עליו להניח בפני בית המשפט תשתית משפטית וראייתית  
28 התומכת בתביעתו, תוך שבית המשפט נדרש "להיכנס לעובי הקורה" ולבחון היטב משפטית  
29 ועובדתית אם מתקיימים התנאים לאישור התובענה כייצוגית:  
30
- 31 41. מטרתו של שלב מקדמי זה היא למנוע אישורן של תובענות סרק, וזאת מבלי  
32 להרתיע תובעים מהגשת תובענות ייצוגיות צודקות. בפסיקתו של בית משפט זה  
33 נקבע כי מי שמבקש לאשר תובענה כייצוגית חייב לשכנע את בית המשפט במידת



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 הסבירות הראויה – ולא על פי האמור בכתב התביעה בלבד – כי הוא עומד בכל  
 2 התנאים לאישור תובענה כייצוגית, ובכלל זה בדרישה לקיום עילת תביעה אישית  
 3 [...] המבחינים לאישורה של תובענה ייצוגית הם מחמירים מאלה שעל-פיהם  
 4 נבחנת בקשה לסילוק על הסף של תביעה רגילה. על התובע הייצוגי להניח בפני בית  
 5 המשפט תשתית משפטית וראייתית התומכת לכאורה בתביעתו. בשונה מן התובע  
 6 בתביעה רגילה, המבקש לאשר תובענה כייצוגית אינו יכול להסתפק בעובדות  
 7 הנטענות בכתב התביעה, אלא מוטלת עליו החובה להוכיחן באופן לכאורי. במקרה  
 8 הצורך, המבקש צריך לתמוך את טענותיו בתצהירים ובמסמכים הרלוונטיים. בית  
 9 המשפט שדן בבקשה נדרש להיכנס לעובי הקורה, ולבחון היטב – משפטית  
 10 ועובדתית – האם מתקיימים התנאים לאישור התובענה כייצוגית (עניין מגן וקשת,  
 11 בעמ' 328; עניין רייכרט, בעמ' 291-292). מבחינים אלה לא נקבעו בעלמא, אלא נועדו  
 12 להביא לשימוש מושכל בכלי התובענה הייצוגית, לנוכח השפעתו המכרעת על  
 13 הנתבעים ועל התנהלותם העסקית, כמוסבר לעיל. [עניין מתכות, פסקה 41 לפסק  
 14 דינה של כבוד השופטת ברק ארז (דעת הרוב), ההדגשות שלי – נ.ע.; וראו גם רע"א  
 15 9778/16 זליגמן נ' הפניקס החברה לביטוח בע"מ (מפי כבוד השופטת וילנר)].

### העברת הנטל אל כתפי המשיבה

19 89. בית המשפט העליון עמד לא פעם על פערי המידע בהליכי תובענות ייצוגיות. אמנם, וככלל, אין  
 20 באמור כדי להצדיק היפוך אינהרנטי של נטל ההוכחה, כפי שנפסק "הכלל הוא שחורף פערי המידע  
 21 והקשיים הראייתיים הניצבים בדרכו של המבקש, עליו הראיה בדבר קיומה של הקבוצה ובדבר  
 22 התאמת עניינה הליך ייצוגי." [ע"א 2112/17 גרסט נ' נטוויז'ן בע"מ (2.9.2018)], בפסקאות 42-43  
 23 (להלן: "עניין גרסט").

25 90. עם זאת, בית המשפט העליון הכיר בכך שעשויים להיות מצבים חריגים, בהם יהיה זה מוצדק  
 26 להעביר את נטל הראיה, וקבע כי "אין לנעול את השער מפני אפשרות זו" [עניין גרסט]. כאשר טיבו  
 27 של העניין או התשתית הראייתית שכן גובשה היא "כה 'מחשידה'", וכאשר ניכר כי בידי העוסק  
 28 להפריך תשתית ראייתית זו, אפשרות זו נותרת על הפרק [עניין גרסט, פסקה 39]:

30 "אף לעמדתני קיים קושי בלתי מבוטל בהיפוך נטל הראיה כאשר עסקינן  
 31 בביסוסה של קבוצת נפגעים המתאימה לבירור בהליך ייצוגי – אף על-פי שאין  
 32 לנעול את השער מפני אפשרות זו. אין לכחד; האפשרות של הצבת רף ראיית  
 33 נמוך והפיכת נטל הראיה כלפי העוסק, מתאימה יותר בנוגע לסיכויי התובענה,



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 באותם מצבים שבהם יש עובדות וראיות בקשר לעילת התביעה המצויות בידי  
 2 העוסק. במצב דברים שכזה, כאשר המבקש מגבש תשתית ראשונית לתביעתו  
 3 ואילו העוסק נמנע מלהפריכה, יתכן שיהא די בכך על מנת לבסס את סיכויי  
 4 התביעה בשלב המקדמי של בקשת האישור. מסקנה שכזו אינה אלא יישום של  
 5 ה"כלל הנקוט על ידי בית המשפט מימים ימימה, שמעמידים בעל דין בחזקתו,  
 6 שלא ימנע מבית המשפט ראייה, שהיא לטובתו, ואם נמנע מהבאת ראייה  
 7 רלבנטית שהיא בהישג ידו, ואין לו לכך הסבר סביר, ניתן להסיק, שאילו הובאה  
 8 הראיה, היתה פועלת נגדו. כלל זה מקובל ומושרש הן במשפטים אזרחיים והן  
 9 במשפטים פליליים, וככל שהראיה יותר משמעותית, כן רשאי בית המשפט  
 10 להסיק מאי הצגתה מסקנות מכריעות יותר וקיצוניות יותר נגד מי שנמנע  
 11 מהצגתה" (ע"א 548/78 פלוני נ' פלוני, פ"ד (1) 736, 760 (1980); וראו הישום,  
 12 בדעת מיעוט, בעניין מגדל, בפסקה 16 לפסק הדין של השופט ע' פוגלמן). באותם  
 13 מצבים ניתן יהא לקבוע, כי די בתשתית הראשונית שהציג המבקש – ובהעד  
 14 הצגת ראיות סותרות על-ידי העוסק – על מנת לצלוח את הרף הדרוש לאישור  
 15 התובענה כייצוגית."  
 16

17 91. במקרה דנן, וכפי שעוד יפורט להלן, לאחר שמיעת הראיות בבקשת האישור, הגעתי לכלל מסקנה כי  
 18 הוצגו די עובדות וראיות המצביעות על תשתית ראשונית לבקשת האישור, בדבר קיומה של תקלת  
 19 בטיחות סדרתית אשר הצדיקה ריקול. ראיותיה של המשיבה, אך חיזקו וביססו את החשדות שעלו  
 20 מבקשת האישור, ובשים לב לאמור, אף סבורני כי עסקינן במקרה החרג המצדיק את היפוך הנטל  
 21 (כפי שטען המבקש במסגרת בקשת האישור – סעיפים 225-227).

### בקשת המשיבה לסילוק התובענה על הסף

25 92. בהתאם להחלטתי מתאריך 2.8.2023, אדון תחילה בטענות המשיבה לסילוק על הסף (בקשה 104  
 26 מתאריך 26.7.2023). אזכיר כי המשיבה טענה כי בקשת האישור לא נתמכה בחוות דעת להוכחת  
 27 פגם בטיחותי סדרתי, באופן השומט את הקרקע תחת בקשת האישור. עוד נטען כי הבקשה הפכה  
 28 מיותרת משהחליטה המשיבה על ביצוע ריקול, אשר הושלם (סעיף 6 לבקשת הסילוק). כך, נטען כי  
 29 נכון ל- 13.6.2023 כריות אוויר הוחלפו בלפחות ב- 92% מרכבי הנוסעים ובלפחות ב- 74%  
 30 מהרכבים המסחריים הזכאים. בסיכומיה טענה המשיבה כי נכון לחודש יולי 2024, הוחלפו הכריות  
 31 ב- 93% מרכבי הנוסעים וב- 89.7% מרכבי הספרינטר, ללא עלות (סעיפים 1 ו-7 בסיכומי המשיבה).  
 32 אסמכתאות לתמיכה באמור, לא הובאו.  
 33



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

93. לאחר ששקלתי את טענות הצדדים, לא מצאתי לסלק את התובענה על הסף מהטעמים שהעלתה המשיבה, שכן הבירור במסגרת שמיעת הראיות רק ביסס וחיזק את טענות המבקש, ואף הביאני לכלל מסקנה, כפי שפורט לעיל, כי המקרה דנן לא רק שאינו מצדיק את סילוק הבקשה על הסף, אלא אף מצדיק את העברת הנטל לכתפי המשיבה. סבורני כי כתבי הטענות כשלעצמם על נספחיהם הציגו תשתית ראייתית כזו אשר העלתה תהיות בקשר עם התנהלות המשיבה, ובוודאי הצדיקו את שמיעת העדים.

94. כפי שקבעתי עוד במסגרת החלטתי בבקשת גילוי המסמכים מתאריך 1.2.2024 הבקשה כללה תשתית ראייתית ראשונית, אשר חוזקה בתשובת המשיבה ואשר יפה אף להכרעה זו, בין היתר, כדלהלן:

34. במקרה דנן, המבקשים הציגו בבקשת האישור, מסמכים של המשיבה מהם עולה כי המשיבה מודה בקיומה של תקלה בכריות האוויר באוסטרליה ובארצות הברית, לכל הפחות במספר דגמים ובמספר שנות ייצור [נספח יג לבקשת האישור].

[...]

39. יובהר כי איני מקל ראש בחובה לנהוג בזהירות בקביעת חזקות לחובת יצרן דווקא משום שהחליט (על פי הנטען) להיטיב עם לקוחותיו, כפי שטוענת המשיבה במקרה דנן. אכן ישנו חשש כי יהיה בכך להרתיע יצרנים מלקיחת אחריות [...]. עם זאת, סבורני כי בשים לב לכל האמור במקרה דנן, קיימת תשתית ראייתית ראשונית להתקיימותם של התנאים המפורטים בהוראות סעיף 8(א) בחוק, המצדיקה היעדרות מסוימת וחלקית לבקשה בשלב זה.

95. טעמים אלה קבלו חיזוק ותמיכה במסגרת שמיעת הראיות.

96. כפי שפורט בהחלטתי הנ"ל, קריאת תשובתה של המשיבה כשלעצמה, עוררה שאלות מדוע זה לא ביצעה ריקול שנים מספר קודם לחודש יולי 2019, המועד בו החליטה על ביצוע ריקול כלל עולמי ובכלל זה בישראל. זאת, בין היתר, בשים לב להליכים שהתנהלו בארה"ב על פני מספר שנים וביצוע מספר ריקולים על ידי המשיבה הן בארה"ב והן באוסטרליה ואף במדינות אחרות כפי שהודו עדי המשיבה רק במסגרת החקירה הנגדית.





## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 97. אכן, וכפי שטענה המשיבה, הרגולטור בגרמניה לא סבר כי יש מקום לבצע ריקול, ובישראל לא קיים  
2 רגולטור דוגמת ארה"ב. עם זאת, התנהלות המשיבה, כמו גם טענות נוספות הנוגעות להסתרת ביצוע  
3 ריקולים בישראל בשנים 2017-2018, שלא נסרתו, הצריכו לכל הפחות בירור עובדתי במסגרת  
4 הבקשה (החלטתי מיום 2.8.2023; ראו גם פרק ד' לסיכומי התשובה מטעם המבקש).
- 5
- 6 98. אמנם, קיומם של הליכי ריקול במדינות אחרות אינם מלמדים בהכרח על קיומה של תקלה סדרתית  
7 המצדיקה קריאה חוזרת אף במדינתנו. עם זאת, התנהלותה של המשיבה עצמה, במסגרת הדיון  
8 בבקשת האישור, הביאה אותי למסקנה כי אין לסלק את התובענה על הסף, ואף השתכנעתי כי יש  
9 מקום לאשר את הבקשה, ולהמשיך ולברר את התובענה כייצוגית.
- 10
- 11 99. כפי שעוד יפורט להלן, התמונה שעלתה מהחקירות הנגדיות חיזקה ביתר שאת את התשתית  
12 הראייתית, ולא נסתרה טענת המבקש בדבר קיומה של תקלה בכריות האוויר, תקלה אשר, למצער  
13 לכאורה, בשלב זה לא ניתן לשלול כי מדובר בתקלת בטיחות סדרתית המצדיקה ביצוע "ריקול".
- 14
- 15 100. טענות המשיבה כי התנהלותה היתה כדבעי כאשר בטיחות הנוסעים לנגד עיניה, מעוררות קושי  
16 בשים לב לראיות שהוצגו ואי הבאתם של עדים רלבנטיים. אף עילתו של המבקש לא נשללה ועדותו  
17 היתה מהימנה עלי וקוהרנטית. חרף טענות המשיבה אף לא ניתן לומר כי הבקשה התייתרה וכי ניתן  
18 לקבוע באופן ברור כבר עתה כי חברי הקבוצה לא יהיו זכאים לפיצוי כספי כלשהו.
- 19
- 20 101. בנסיבות אלה איני סבור כי יש מקום לדחות את הבקשה על הסף.
- 21
- 22 **הוכח ברמת ההוכחה הנדרשת בשלב מקדמי זה, כי בכריות האוויר היתה תקלה - אשר קיימת**  
23 **אפשרות סבירה כי היא תקלה בטיחותית סדרתית המחייבת ביצוע ריקול**
- 24
- 25 102. תנאי לביצועה של קריאת שירות חוזרת – "ריקול", הוא תקלת בטיחות סדרתית.
- 26
- 27 103. הוראות סעיף 50 בחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 (להלן: "חוק רישוי  
28 שירותים") מסדירות את הליך הקריאה החוזרת. מהוראות סעיף 50(ב) עולה כי כאשר נודע על  
29 תקלת בטיחות סדרתית, יש להודיע על כך לציבור, כמו גם ליידע את כל בעלי כלי הרכב הרשומים,  
30 להזמין אותם למוסכי השירות ולטפל בתקלה בהתאם להוראות היצרן:
- 31



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1                    50". (א) יבואן ישיר יטפל במוסכי השירות שלו בתקלת בטיחות סדרתית בכל  
2                    רכב מתוצר שהוא מייבא, ולא ידרוש מבעל הרכב תשלום כלשהו בעד הטיפול,  
3                    למעט עלויות נלוות כאמור בסעיף 52 אם הרכב יובא לפי סעיף 33.  
4                    (ב) נודע ליבואן ישיר, בין בהודעה של יצרן הרכב ובין בדרך אחרת, על תקלת  
5                    בטיחות סדרתית ברכב מתוצר שהוא מייבא –  
6                    (1) יודיע בכתב על תקלת הבטיחות הסדרתית למנהל ולמוסכי השירות של  
7                    היבואן;  
8                    (2) יפרסם הודעה לציבור על תקלת הבטיחות הסדרתית בדרך ובמועד שקבע  
9                    השר;  
10                    (3) יודיע בכתב על תקלת הבטיחות הסדרתית לכל בעלי כלי הרכב הרשומים  
11                    בישראל שייבא ושהתקלה נוגעת אליהם, יזמין אותם למוסכי השירות שלו לשם  
12                    טיפול בתקלה, ויטפל בתקלה בהתאם להוראות היצרן, והכול בלא תשלום...."  
13  
14                    104. למען שלמות התמונה יצוין כי הוראות מתאימות נקבעו במסגרת תקנה 8 בתקנות רישוי שירותים  
15                    ומקצועות בענף הרכב (ייבוא רכב ושיווק, תיווך בייבוא אישי ואגרות), תשע"ז-2016, גם בנוגע  
16                    ליבואני רכב.  
17  
18                    105. תקלת בטיחות סדרתית הוגדרה במסגרת סעיף 2 לחוק רישוי שירותים כדלהלן:  
19  
20                    "תקלת בטיחות סדרתית" – תקלה סדרתית ברכב הקשורה לפעולת הרכב,  
21                    שלדעת יצרן הרכב עלולה לגרום סיכון בטיחותי למשתמשים בו או לכלל הציבור  
22                    ולפיכך הודיע עליה היצרן, למעט יצרן שהוא בעל רישיון ליצור רכב ושיווקו;"  
23  
24                    106. העולה מן האמור הוא כי תנאי לביצועה של קריאת שירות חוזרת הוא תקלת בטיחות סדרתית.  
25                    כאמור, סבורני כי המבקש הוכיח בראיות וברמת ההוכחה הנדרשת, כי קיימת אפשרות סבירה כי  
26                    זו אכן קיימת. ודוקו.  
27  
28                    107. כאמור, אין די בקיומו של הליך ריקול במדינה אחרת, כדי ללמד על תקלת בטיחות סדרתית בפרט  
29                    שבענייננו הרגולטור בגרמניה לא סבר כי יש צורך בכך. אלא שצבר האירועים כמו גם מצגי המשיבה,  
30                    בין היתר, בארה"ב, מלמדים כי גם היא סברה כי התקלה שקיימת היא תקלה משמעותית המחייבת  
31                    התערבות, בדיקה והחלפה, וזאת הרבה קודם לשנת 2019. המשיבה לא הוכיחה את טענתה כי רכביה  
32                    שונים מרכבים של יצרניות רכב אחרות, ובעיקר - לא הוכיחה את טענתה כי הרכבים בישראל שונים



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 מן הרכבים בהם היא עצמה ביצעה קריאות חוזרות במדינות אחרות בעולם. כפי שהבהרתי לעיל,  
2 סבורני כי נטל ההוכחה בעניין זה צריך להיות מוטל על המשיבה.  
3
- 4 108. כפי שפורט בתצהירו של פרופסור שונבורג בתמיכה לתשובת המשיבה, החל משנת 2013 החלה סדרת  
5 אירועים אשר לכל הפחות הייתה צריכה להדליק נורות אדומות בדבר קיומה של תקלה העלולה  
6 לגרום לסיכון בטיחותי. תחילה בוצעו קריאות חוזרות בטיחותיות וחקירות לרכבים של יצרניות  
7 אחרות - שלשה מיליון רכבי הונדה, טויוטה, מאזדה וניסן (סעיף 7.1 לתצהיר שונבורג). ביולי 2014  
8 נפתחה חקירה של מנהל הבטיחות ביחס לכריות אוויר של טאקאטה המותקנות ברכבי הונדה, ניסן,  
9 מאזדה, קרייזלר, וטויוטה (סעיף 7.5 לתצהיר). באותו חודש, יולי 2014, המשיבה מודעת לכך כי גם  
10 רכבי BMW נכללים בריקול ביחס לכריות אוויר SPSI הדומות לכריות PSPI-2 המותקנות ברכבי  
11 המשיבה ועל כן המשיבה ביקשה הבהרות מטאקאטה (סעיף 7.7 לשונבורג).  
12
- 13 109. במאי 2015, טאקאטה כבר מפרסמת DIR לכריות האוויר SPI של רכבי הספרינטר של המשיבה  
14 (סעיף 7.13 לשונבורג). ב – 9.11.2015 טאקאטה שלחה למשיבה מכתב שבו הוסבר כי ניתן צו מוסכם  
15 נוסף על ידי מנהל הבטיחות הקובע כי מנהל הבטיחות גילה עובדות ונסיבות המלמדות כי ייתכן  
16 שטאקאטה הפרה את חוק הבטיחות ותקנותיו (סעיף 7.17 לשונבורג). ואז בתאריך 18.1.2016  
17 טאקאטה מודיעה למשיבה כי מנגנון ניפוח SDI הנמצא ברכבי הספרינטר נקרע בשטח ברכב של  
18 יצרן אחר. כמו כן, כי קיימים ממצאים לכשלים דומים במספר מנגנוני ניפוח מסוג PSDI-5 שנקצרו  
19 מרכבים שאינם של המשיבה (סעיף 7.19 לשונבורג). שונבורג מציין כי נמסר למשיבה כי אותם  
20 מנגנוני ניפוח לא יוצרו באף פס ייצור שייצר מנגנוני ניפוח עבור רכבי המשיבה.  
21
- 22 110. שונבורג תאר כי בתאריך 22.1.2016 מנהל הבטיחות מודיע על ריקול במנגנונים הני"ל SDI ו- PSDI-  
23 5, טאקאטה מגישה דו"חות DIR ומכריזה על ריקול בכלי רכב שנמכרו בארה"ב, ללא קשר לרכבים  
24 בהם אירוע תקריות בשטח (8.1 לשונבורג).  
25
- 26 111. ב - 8.2.2016 המשיבה בעצמה מגישה DIR ומבצעת ריקול לרכבים בארה"ב שבהם מותקן מנגנון  
27 PSDI-5 – 840,000 כלי רכב וב – 11.2.2016 ריקול לרכבי ספרינטר עם מנגנון SDI – 136,000 כלי  
28 רכב (8.3 לשונבורג). נזכיר כי רכבי ספרינטר, הם בין הרכבים אשר אליהם מתייחסת בקשה זו.  
29 בעקבות DIR נוסף של טאקאטה במאי 2016 למנגנוני ניפוח המכילים PSAN ללא סופח לחות,  
30 ביצעה המשיבה ריקול נוסף לכלמעלה מ – 1.4 מליון כלי רכב של המשיבה בארה"ב המצוידים  
31 במנגנוני ניפוח PSDI-5 ו- PSPI-2 מתוצרת טאקאטה הן הפרטיים והן רכבי ספרינטר המצוידים  
32 במנגנוני SDI ו- SPI של טאקאטה (סעיף 8.4 לשונבורג).  
33



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 112. פחות או יותר במקביל לאירועים אלו, וכפי שציין המבקש, נקבע בדו"ח מנהל הבטיחות מתאריך  
2 30.6.2016 (נספח C לתשובת המשיבה) כי טאקאטה מסרה מידע לא מדוייק, וכי לא מילאה באופן  
3 מלא את הוראות מנהל הבטיחות [בעמוד 83 לדו"ח]:

4

5 **(3) Takata failed to clarify inaccurate information provided to**  
6 **NHTSA; and**  
7 **(4) Takata failed to comply fully with NHTSA's special orders from**  
8 **October 30 and November 18, 2014"**

9

10 **Fact Sheet:** " כך גם, וכפי שעולה ממסמך של מנהל הבטיחות מחודש מאי 2016, אשר כותרתו " **May 2016 Takata Recall Expansion**  
11 [צורף כנספח E לחוות דעתו של המהנדס מארק וורנר,  
12 המומחה מטעם המשיבה וצורף לתשובת המשיבה], החוקרים של מנהל הבטיחות הגיעו למסקנה כי  
13 גם בהעדר תקלות בייצור, כריות האוויר של טאקאטה נשחקות בתלות של משך הזמן, טמפרטורה  
14 ולחות. כאשר ביחס לרכבים באזור A בהם טמפרטורה גבוהה ולחות, נקבע כי הכריות הופכות  
15 מסוכנות החל מ- 6 שנים עד 9 שנים לקיומן.

16

17 114. בשים לב לאמור, טענות ב"כ המבקש כי כריות האוויר מסוכנות ללא קשר למפעל, סוג הרכב וכו'  
18 (בסעיף 23 לסיכומים), אינן בלתי מתקבלות על הדעת, ודי בכך בשלב זה.

19

20 115. הדברים חשובים, בשים לב לטענתה של המשיבה כי כריות האוויר שלה לא יוצרו באותו פס ייצור  
21 בו יוצרו מנגנוני הניפוח שנקרעו (סעיף 134 בתשובת המשיבה; סעיף 6 בתצהיר שונבורג; סעיף 33  
22 בסיכומי המשיבה).

23

24 116. במאמר מוסגר ובהקשר זה יוער כי המבקש טען בסיכומיו כי טענתה זו נסתרה בנספחי תשובתה  
25 שלה (סעיף 64 בסיכומי המבקש), מהן עלה כי גם המשיבה ייצרה במפעל ב - **Monclova**, כפי  
26 שעלה ממכתב טקאטה למשיבה מתאריך 28.10.2014 אשר צורף כנספח 4 לתשובה. המשיבה חידדה  
27 בסיכומיה (סעיף 33 בסיכומיה) כי לא קיבלה מנגנון ניפוח מפס הייצור הספציפי ולא מהמפעל,  
28 ולפיכך אין לקבל את טענות המבקש כי הטענה נסתרה.

29

30 117. מכל מקום, בין אם מדובר בפס ייצור או במפעל, בשים לב למסקנת מנהל הבטיחות כי הכריות  
31 מסוכנות גם בהעדר תקלות בייצור, הרי שממילא לא ניתן לשלול את הסיכון בהסתמך על טיעון פס  
32 הייצור.

33



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 118. זאת ועוד, במסגרת הריקולים שביצעה, למשל באוסטרליה, השיבה המשיבה במענה לשאלה של  
2 לקוח כי כרית האוויר שהוחלפה עלולה להרוג או לפצוע פציעה חמורה:

3

ראה לעניין זה ראה לדוגמא מאתר מרצדס באוסטרליה (שאלות ותשובות):

What if my vehicle has had a frontal airbag replaced following a collision or other incident that any replacement airbag installed in the vehicle may be faulty and require replacement?

The replaced airbag in your vehicle may also be faulty and **it could kill or seriously injure you and other people and require replacement**, you **MUST** contact us on 1300 659 307 between 8.30am and 5.00pm, or email [takata\\_au@daimler.com](mailto:takata_au@daimler.com), or contact your closest authorized retailer to arrange for the airbag to be checked.

4

5

6 119. המשיבה כאמור טענה בתשובתה, בהסתמך על תצהירו של פרופסור שונבורג, כי למשיבה לא היו  
7 אירועים מאומתים בעולם, ועד היום אין דרך לדעת באופן מדעי אם כרית במנגנון ספציפי או ברכב  
8 ספציפי עשויה להישחק [סעיף 5.4 בתצהיר שונבורג]:

9

meet different requirements. Daimler has had no confirmed real-world incidents and there is still no way to scientifically determine whether non-desiccated PSAN will degrade in a specific inflator design or in a particular vehicle (despite substantial investigation by many authorities, independent test labs, e.g., ICT Fraunhofer Institute, OEMs, and others), so there was no reason to suspect any issue.

10

11

12 120. אפילו אם היו הדברים נכונים, ועד לשנת 2014 לא הייתה לה "סיבה לחשוד", לאחר שבארה"ב  
13 ובמדינות גדולות נוספות סוגיית כריות האוויר של טאקאטה הטרידה את הרשויות, בלשון המעטה,  
14 הרי שמאז מים רבים עברו בנהר, והתעלמותה מהמצב, למצער במדינתנו, עד לשנת 2019, לכל  
15 הפחות מעוררת שאלות. בכל הכבוד, לא השתכנעתי מראיות המשיבה כי לא ניתן ללמוד מיצרניות  
16 אחרות לענייננו, ואף לא כי הריקולים שביצעה בעולם אינם צריכים ללמד על תקלה בטיחותית.

17

18 121. המשיבה עצמה ביצעה בדיקות עצמאיות אשר אף מהם עלו ממצאים (לשיטתה בודדים) ביחס  
19 למנגנון הניפוח **PSPI-2** היכולים להיות מקושרים לממצאי טאקאטה (סעיף 151 לתשובה). לטענת  
20 המשיבה, אלמלא האנומליות בבדיקות בחודש מרץ 2019, ככל הנראה לא היה מבוצע ריקול בכלל  
21 (סעיף 13 בסיכומי המשיבה).

22



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 122. אף אם יהיה מי שיאמר שהמשיבה נהגה באופן אחראי, וביצעה בדיקות ואף תשובתה כוללת גילויים  
2 רבים אשר יכולים ללמד על תום לב ומקצועיות, סבורני כי התמונה שעלתה מכלל הראיות וחקירות  
3 העדים היא תמונה אשר למצער מעוררת שאלות אשר מחייבת המשך בירור.  
4
- 5 123. ראשית, ישנו קושי בטענת המשיבה כי השתכנעה לבצע ריקול בגלל בדיקה שנערכה במרץ 2019,  
6 במהלכה מנגנון ניפוח אחד הראה לחץ גבוה מהרגיל, אך לא נקרע; זאת כאשר לא השתכנעה לעשות  
7 כן, לאחר בדיקה מחודש אוקטובר 2018 במהלכה כן נקרע מנגנון ניפוח (סעיפים 12 – 13 בסיכומי  
8 המשיבה). סבורני כי עצם ביצוע הריקול בשנת 2019 לאחר הגשתה של התובענה דנן, בנסיבות אלו,  
9 תומך יותר בכך שהריקול נעשה בעקבות התובענה, מאשר בעקבות הבדיקה האמורה.  
10
- 11 124. שנית, במהלך חקירתו של פרופסור שונבורג התברר כי המשיבה ביצעה ריקולים במדינות נוספות  
12 בעולם, מעבר לארה"ב ואוסטרליה. כך, התברר כי בוצע ריקול אף ביפן, כאשר פרופ' שונבורג לא  
13 ידע להסביר מדוע עובדה זו לא פורטה על ידי המשיבה (ראו עדותו בעמודים 196-197). כשנשאל  
14 האם היו ריקולים נוספים השיב כי הוא לא אחראי על הריקולים אלא לפיתוח כריות האוויר "ויכול  
15 להיות שיש מדינות נוספות" (עמוד 198, שורות 1-3). המשיבה לא טרחה לזמן את הגורם הרלבנטי  
16 אצלה בעניין זה.  
17
- 18 125. בהמשך עלה מעדותו כי בוצע ריקול גם בקנדה ואף ענין זה לא פורט (עמודים 205-206). אמנם העד  
19 ציין כי מדובר בריקולים בהן חויבה המשיבה, אלא שלא הובאו על כך ראיות, העד שהעיד על כך טען  
20 שהוא לא שייך למחלקה הרלבנטית וברור כי אף ענין זה עורר תהיות של ממש.  
21
- 22 126. שלישית, המשיבה הכחישה בתשובתה כי ביצעה הליך ריקול במדינת ישראל בשנת 2017 (ביחס  
23 לדגמים מסויימים), כפי שנטען בבקשה וטענה כי: "ריקול נטען זה לא היה ולא נברא!". טענתה זו  
24 נסתרה במסגרת התגובה לתשובה (מיום 1.12.2019), שם הובאו ראיות לכך כי עוד בתאריך  
25 12.7.2018 בוצע ריקול על ידי יבואנית מרצדס חברת כלמוביל ושם תואר הליקוי "גוף מנגנון מחולל  
26 הגז לכרית האוויר עלול לפרוץ בזמן הפעלת כרית האויר", כדלהלן:  
27



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

קריאה חוזרת לרכב מתוצר MERCEDES BENZ דגם GLA, GLC, C CLASS

(הודעות יצרני רכב)

קריאה מס' 12337 משנת 2018 לרכב מתאריך יצור: 01/01/2018 ועד: 31/12/2018

תיאור הליקוי: גוף מנגנון מחולל הגז לכרית האוויר עלול לפרוץ בזמן הפעלת כרית האוויר

יבואן: כלמוביל מרצדס | טל': 03-9153030

תגיות: 2018

חמישי, 12 יולי 2018

1  
2  
3  
4

127. עוד קודם לכן, בתאריך 12.12.2017, יבואן נוסף בשם "קבוצת עמק איילון" מצא לבצע ריקול בשל מה שהוגדר "יחידת ניפוח כרית אוויר צד נהג עלולה לפזר חלקיקי מתכת בזמן פתיחה":

קריאה חוזרת לרכב מתוצר MERCEDES BENZ דגם E, C, A, CLA, GLA

(הודעות יצרני רכב)

קריאה מס' 12138 משנת 2017 לרכב מתאריך יצור: 01/01/2011 ועד: 31/12/2016

תיאור הליקוי: יחידת ניפוח כרית אוויר צד נהג עלולה לפזר חלקיקי מתכת בזמן פתיחה

יבואן: קבוצת עמק איילון | טל': 03-9153030

תגיות: 2017

שלישי, 12 דצמבר 2017

5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14

128. המשיבה טענה בסיכומיה כי הריקול שמספרו 12337 הוא של יבואן מקביל (סעיף 108 בסיכומי המשיבה), וכי הריקול שמספרו 12138 הוא בשל עניין שאין לו שום קשר לתקלה הנטענת (סעיף 108 בסיכומי המשיבה). המשיבה ככל הנראה נתפסה לכלל טעות, שכן הריקול שמספרו 12337 בוצע על ידי "כלמוביל מרצדס" בשנת 2018, והריקול משנת 2017 שמספרו 12138, הוא שבוצע על ידי היבואן המקביל. אולם בכל מקרה, ובניגוד לטענות המשיבה, שני הריקולים מתייחסים לליקוי בכרית האוויר אשר לפחות על פניו נראה בהחלט קשור לתקלה הנטענת במקרה דנן (ראו פרק ד' לסיכומי התשובה).

15  
16  
17  
18  
19

129. סבורני כי לא יכול להיות חולק כי כל תקלה במערכת כריות האוויר כשלעצמה היא בעלת פוטנציאל להיחשב כתקלת בטיחות. לא כל שכן במקרה דנן, בו עולה חשש ממשי לתקלה אשר במסגרתה מתפזרים שבבי מתכת, כתוצאה מפיצוץ בעת פתיחת כריות האוויר או כאשר גוף מנגנון מחולל הגז לכרית, עלול לפרוץ. כפי שעלה מחומר הראיות, מדובר בתקלה אשר כבר גרמה בפועל לפציעתם של מאות אנשים ברחבי העולם, ואף למספר לא מבוטל של מקרי מוות.

20  
21  
22  
23

130. המשיבה חלקה על כך ושבה וטענה כי לא הונחה תשתית בהיעדר חוות דעת ועוד, וכי עשתה את שעשתה מתוך דאגה לבטחונם ושלומם של לקוחותיה, למען הזהירות ויהיה מי שיאמר למעלה מן הצורך ו – "just in case". כאמור, הוצגו די ראיות המספיקות לשלב זה אשר יש בהן להטיל ספק



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 בהתנהלות המשיבה מחד גיסא ולתמוך באישורה של הבקשה מאידך גיסא, וכפי שציינתי לעיל,  
2 סבורני כי עסקינן במקרה החריג המצדיק את היפוך הנטל.  
3
- 4 131. מכל מקום, מצופה היה כי עדיה של המשיבה יבססו את טענותיה כי המשיבה אכן התנהלה כדבעי  
5 ולמרות שלא היה כל מקום לכך, ביצעה ריקול למען הזהירות. אלא שלא כך ארע וסבורני כי  
6 במסגרת החקירות הוכח ברמת ההוכחה הנדרשת לשלב זה כי המשיבה לא פעלה באופן מספק,  
7 למצער לכאורה, עת לא הכריזה על ריקול כולל אף בישראל, שנים קודם למועד בו בוצע, חרף הסיכון  
8 הבטיחותי אשר הוצג, כאמור ברמה הנדרשת בשלב זה. ודוק.  
9
- 10 132. המשיבה הסתמכה על חוות דעתו של המהנדס וורנר, לפיה בקיומו של הליך ריקול רגולטורי במדינות  
11 ארה"ב ואוסטרליה אין כדי להעיד על קיומו של פגם נטען (סעיף 143, 185 לתשובתה). עוד טענה כי  
12 החלטת הריקול בישראל בוצעה למען הזהירות בלבד למעלה מן הצורך. המומחה וורנר בדק, על פי  
13 הנתען, מנגנוני ניפוח רבים, והסיק כי לא קיים פגם, והמשמעות היא שכריות האוויר ברכבי המשיבה  
14 מושא בקשת האישור הן כריות אוויר תקינות והן יישארו כאלה גם לאחר הליך הריקול העולמי עליו  
15 החליטה המשיבה ביוזמתה ובאופן וולנטרי. לשיטתו, החלטה זו נובעת מהחלטה שרירותית של  
16 החברה שהתקבלה למעלה מן הצורך ולשם הזהירות (סעיף 186).
- 17
- 18 133. אלא שלא כך הוכח במסגרת שמיעת ההוכחות, ולמצער לא באופן המצדיק את דחיית בקשת  
19 האישור.  
20
- 21 134. ראשית, וכפי שכבר צוין לעיל, המשיבה נמנעה מהעדת הגורם הרלבנטי המעורב בהחלטת ביצוע  
22 הריקול והעדים שהביאה כלל לא היו מעורבים בה. כפי שהעיד העד המרכזי מטעם המשיבה: "אני  
23 לא יכול לתת נתונים קונקרטיים. אני יכול רק לנחש. לא הייתי אחראי לריקולים." (עמוד 208,  
24 שורות 9-10). המשיבה לא הביאה כל עד רלבנטי לעניין זה, למרות שדובר בריקולים שבוצעו  
25 במדינות שונות וכללו למצער 2,000,000 כלי רכב (עדות שונבורג, עמוד 207 שורה 18).  
26
- 27 135. המשיבה טענה כי הביאה את מר רנה האם, אשר על חקירתו המבקש ויתר (סעיף 109 בסיכומי  
28 המשיבה). אלא שכל שהצהיר מר רנה האם, הוא כי הוא עובד כמהנדס בקרת איכות, וכי הריקולים  
29 בארה"ב ובאוסטרליה בוצעו בשל דרישות הרגולטורים (סעיף 4.1 בתצהיר רנה האם). האם לא  
30 הצהיר דבר בנוגע לריקולים ביפן, בקנדה ובמדינות נוספות בעולם, כפי שעלה מעדותו של שונבורג,  
31 כפי שמצופה ממי שמשתייך כנטען למחלקת הריקולים.  
32





## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 136. יתר על כן, פרופ' שונבורג העיד כי מר רנה האם אינו קשור להחלטה אם עושים ריקול או לא  
2 : (17.7.2024, בעמוד 265, שורות 17-24):

3			
	17	עו"ד מזרחי:	תאשר לי בבקשה שמר רנהאם הוא הפונקציה בחברה
	18		שצריכה להמליץ, לקבל החלטה, אם עושים ריקול או לא.
	19	מתורגמנית:	Bestätigen Sie bitte, dass herr Hamm die Funktionen
	20		in der Firma inne hatte zu empfehlen wann ein Recall
	21		eingeleitet werden Soll und wann nicht. Herr Hamm.
	22		Renee Hamm.
	23	ר. שונבורג:	ja, der ist nicht verantwortlich fuer den Recall.
4	24	מתורגמנית:	לא, הוא לא אתראי להחלטה.

5  
6 137. כמו כן, במענה לשאלה מדוע לא זומן נציג המחלקה העוסקת בריקולים, העיד שונבורג כי יש לשאול  
7 את עורכי הדין (בעמודים 198-199). לו אכן מר האם היה הנציג הרלבנטי יש להניח כי שונבורג היה  
8 מפנה אליו (ראו פרק ה' לסיכומי התשובה מטעם המבקש).

9  
10 138. בשים לב לעדותו של פרופ' שונבורג, ובניגוד לטענות המשיבה בסיכומיה, לויתור על חקירתו של מר  
11 האם אין כל השלכה בעניין זה. ומעבר לאמור - בניגוד לטענת המשיבה, שונבורג עצמו הודה כי  
12 המשיבה יצאה בהודעת ריקול גם משום חשש לסכנת הנוסעים: "לא. א(נ)חנו גם התחלנו בריקולים  
13 כשאנחנו חשבנו, או חששנו, שיש חשש לסכנת הנוסעים" (עמוד 230, שורות 24-25; עמוד 232,  
14 שורות 23-24; ההדגשות שלי-נ.ע.). כלומר, לא למעלה מן הצורך אלא ביצוע הריקול היה משום  
15 החשש, ההגיוני ביותר נוכח האמור, לבטיחות לקוחות המשיבה.

16  
17 139. שונבורג העיד כי מנגנוני הניפוח בארה"ב היו גם מנגנוני הניפוח שהותקנו בישראל (עמוד 240,  
18 שורה 26), מה שמעורר עוד את תהייה מדוע המתינה המשיבה לביצוע הריקול בישראל כ"כ הרבה  
19 שנים. שונבורג לא הצליח לספק תשובה לשאלה מדוע חברה שהבטיחות אצלה מעל לכל, אינה  
20 מבצעת ריקול בכל המדינות בהן מותקנות אותן מערכות, כאשר אלה מוחלפות במדינות אחרות  
21 (עמודים 243-244). לא כל שכן, כאשר מדובר במדינה חמה ולחה כישראל, אשר על פניו, היא  
22 מדינה בעלת מאפיינים המגבירים את הסכנה שבכריות האוויר.

23



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 140. כאשר נשאל מדוע מדינת ישראל בה מותקנות בדיוק אותן כריות, שונה ממדינות אחרות בהן  
2 המשיבה לא הצליחה לשכנע את הרגולטורים שהכריות אינן מסוכנות, השיב כי "אנחנו לא היינו  
3 משוכנעים שהמנגנון הניפוח הוא מסוכן" (עמוד 248). אך תשובה זו אינה מתיישבת עם תשובתו  
4 לעיל, לפיה הריקולים החלו כאשר חששו לסכנת הנוסעים.  
5
- 6 141. זאת ועוד, שונבורג, אשר תפקידו במשיבה הוגדר כמנהל בטיחות, עמידות והגנה מפני קורוזיה,  
7 העיד, כאמור, כי הוא לא אחראי לביצוע ריקולים אלא לפיתוח כריות האוויר (עמוד 198 שורות 18-  
8 20 עמוד 199 שורות 1-2) וממילא לא ידע להסביר מדוע דווקא בוצע הריקול בשנת 2019 (עמוד 283).  
9 שונבורג גם לא הסביר מדוע ובאיזה אופן כריות האוויר אצל המשיבה שונות מכריות האוויר אצל  
10 יצרניות אחרות.  
11
- 12 142. בשים לב לכל אלו, ועוד, התרשמותי הכללית הייתה כי שונבורג לא נתן מענה לשאלות רבות שעלו,  
13 ואשר מצדיקות המשך בירור, כפי שאף צוין בסיכומי המבקש (סעיף 66 לסיכומי המבקש). שונבורג  
14 אף טען כי ביצעו מעל 15,000 בדיקות (בעמוד 252, שורה 19), אלא שממצאים אלו עליהם העיד  
15 שונבורג, כלל לא הוצגו ואף בכך יש לתמוך באמור.  
16
- 17 143. שונבורג אמנם העיד כי הוא לא שמע על התביעה בישראל וזה לא קבע את ההחלטה (בעמוד 269,  
18 שורות 3, 8, 9, 14). אולם משהעיד כי ההנהלה הטכנית היא שמקבלת את ההחלטה (בעמוד 266,  
19 שורות 8, 10, 18), ואיש מן ההנהלה לא הובא, הרי שלא ניתן להסתפק בעדות זו.  
20
- 21 144. עדותו של מארק וורנר, חיזקה אף היא את התהיות, וחוות דעתו התבררה כשטחית ולא ממצה.  
22
- 23 145. ראשית, המדגם המייצג בבסיס חוות דעתו, אשר נטען לגביו כי כלל מנגנוני ניפוח רבים, התברר  
24 כמדגם של 30 יחידות בלבד (בעמוד 98, שורה 11). זאת, כאשר לטענתו קריעת כרית האוויר היא  
25 מקרה נדיר יותר מפגיעת ברק (עמוד 66, שורה 18). ושאל השואל, כיצד ניתן באמת לבסס בחינה  
26 כלשהי על 30 יחידות בלבד?! וורנר הודה כי רק במסגרת החקירה הנגדית קרא לראשונה סעיפים  
27 רלבנטיים בתצהירו של שונבורג וניסה לתת להם פרשנות כשבין היתר טען כי אין מדובר באירועים  
28 הרלבנטיים לבקשה (עמוד 71, שורות 1-12).  
29
- 30 146. אשר לתרחיש שנבחן במסגרת הבדיקות, הפנה לשונבורג שכן כלל לא בדק זאת בעצמו (עמוד 71,  
31 שורות 21-26) ואף הודה כי כלל לא קרא את תצהירו של שונבורג לפני הדיון למרות שהצהיר כי  
32 הסתמך על תצהירו (עמודים 71-72) ואף לא שוחח עמו כלל (עמוד 84).



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1  
2 147. וורנר כלל לא היה מודע לבדיקות מעבדה שביצעה המשיבה ואשר פורטו בתצהירו של שונבורג  
3 ולפיהן נקרעו מנגנוני ניפוח ב- 10/18 וב- 11/17, כמפורט בסעיפים 9.8-9.10 לתצהירו של שונבורג  
4 (עמוד 69, שורות 18-23). כפי שטענו ב"כ המבקש, וורנר אף לא טרח להתייחס לממצאים השליליים  
5 שנמצאו בבדיקות במסגרת חוות דעתו (עמוד 72 שורות 21-27). גם את ההבדלים להם טענה מרצדס  
6 בין כריות האוויר שלה לכריות האוויר האחרות, הודה וורנר כי לא בדק.

7  
8 148. מצופה היה כי יבדוק ולו לשם ההליכים דנן, כריות אוויר בישראל וישווה לכריות האוויר בארה"ב.  
9 דא עקא, עדותו עלה כי גם זאת לא עשה, לא בדק ולו כרית אחת בישראל, והניח הנחות שונות  
10 ומשונות, ולא מבוססות (עמוד 96 שורות 18-23; עמוד 101, שורה 1). בהסבריו מודע לא עשה כן, לא  
11 היה כדי ליתן מענה של ממש (עמוד 101), זאת בפרט שהמשיבה טענה כי ביצעה 15,000 טסטים,  
12 אליבא דשונבורג, עליהם כלל לא ידע. וורנר אף לא טרח לבדוק את הממצאים שהתקבלו בבדיקות  
13 המשיבה ולא שוחח עם אחראי הבטיחות במשיבה (עמודים 73-74).

14  
15 149. וורנר ניסה להסביר מדוע ההחלטה לבצע ריקול בארה"ב היתה נכונה אך לא לישראל וטען (בעמוד  
16 89) לשלל שיקולים ובכללם להבדלים בין הרכבים, שיקולי מזג אוויר ועוד. כשנשאל (בעמוד 91)  
17 האם הוא מודע לכך שבישראל יש רכבים זהים ותנאי מזג אוויר גרועים יותר מאלה שבארה"ב, השיב  
18 שלא מדובר באותם רכבים (עמוד 92). כשנשאל איך הוא יודע שלא מדובר באותם רכבים ובאותן  
19 כריות אוויר, השיב תשובה כללית שלא לימדה על בדיקה של ממש והפנה לידע הכללי והניסיון  
20 האישי שלו, מבלי להביא ולו בדל של ראיה (עמוד 93 מספור תחתון).

21  
22 150. די באמור כדי לקבוע שלא ניתן לבסס את טענות המשיבה על חוות דעת זו. המבקשים הביאו  
23 דוגמאות רבות בסיכומיהם לשטחיותה של חוות דעתו של וורנר, וטענותיהם בעניין זה מקובלות  
24 עלי.

### סיכום ביניים

25  
26  
27  
28 151. עדי המשיבה חיזקו את הראיות התומכות בבקשת האישור, כי התקלה בעטיה בוצעו ריקולים  
29 במספר מדינות היתה תקלה בטיחותית אשר עוררה חשש לבטחונם של הנוסעים. לפיכך קיימת  
30 אפשרות סבירה כי טענות המבקשים בעניין הצורך בביצוע ריקול, יתקבלו.

31  
32 152. בנקודה זו ראיתי להפנות אף לתהיותיו של כתב הרכב גיל מלמד בכתבותיו אשר צורפו לבקשה  
33 כנספחים ד' ו- ה'.



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 153. אכן, כתבת עיתון אינה ככלל ראייה עליה ניתן לבסס תשתית ראייתית נדרשת לאישור תובענה  
2 ייצוגית [ראו למשל: רע"א 8562/06 פופיק נ' פזגז 1993 בע"מ (15.4.2007)]. אלא שבשים לב למפורט  
3 לעיל, השאלות שהעלה במקומן ורלבנטיות גם לענייננו.  
4

5 154. כך בתאריך 24.2.2015 פורסמה בעיתון מעריב כתבתו של מלמד: "לא זזים: כריות אוויר מסוכנות  
6 מותקנות כנראה ברכבים בישראל. בארצות הברית מתנהלת חקירה אינטנסיבית בנושא, היצרנית  
7 סופגת קנסות על בסיס יומי, ובמקביל יותר מ-17 מיליון כלי רכב נקראו לתיקון ואצלנו? הרשויות  
8 אפילו לא מספקות תשובות"; כתבות מטרידות נוספות מיום 11.10.2016 (נספח ו' – "סליחה  
9 ששאלנו: משרד התחבורה לא יודע מתי תמותו") ומיום 27.4.2018 (נספח ד' – "עשרות אלפי  
10 ישראלים בסכנת מוות, משרד התחבורה מתעלם").  
11

### הריקול מבוצע בעקבות התובענה למצער לכאורה

12  
13  
14 155. בניגוד לטענותיה של המשיבה, ועל פניו, נראה כי הריקול בישראל קשור בהגשת התובענה, ואין זה  
15 בלתי מתקבל על הדעת כי אם זו לא היה מוגשת, היתה ממשיכה המשיבה בהתנהלותה בעצלתיים  
16 תוך ניסיון להצדיק את מחדליה באי ביצוע ריקול, גם במדינת ישראל. כפי שטען המבקש, שינוי  
17 בהתנהלות המשיבה לאחר הגשת הבקשה, מקשה על קבלת טענותיה ומעביר אליה את נטל השכנוע  
18 להסביר מדוע לא עשתה כן קודם לכן.  
19

20 156. המשיבה בחרה שלא לחשוף מסמכים שעל פניהם הם מהותיים, בשים לב לטענת חסיון שהתקבלה.  
21 אלא שהתנהלות זו תומכת אף היא בטענות המבקש בדומה לאי העדת עד, שכן חשיפת מסמכים  
22 אלה יכול שהיה בה, כדי לפעול לרעת המשיבה (ראו גם עמוד 274 לפרוטוקול). ודוקו.  
23

24 157. ההחלטה על ביצוע הריקול העולמי הוצגה כשהיא ברובה מושחרת (בקשה 123 של המבקשים מיום  
25 24.3.2024). לא הוצגו פרוטוקולים של ישיבות אשר התקיימו בעניין והובילו להחלטה. ב"כ המשיבה  
26 עמדה על התנגדותה לחשיפת פרטים על אודות ההחלטה במסגרת החקירות הנגדיות, כפי שאף טען  
27 ב"כ המבקש (עמוד 273, שורות 22-24). כל זאת שברקע עדותו של שונבורג המאשר כי התקיימו  
28 ישיבות בעניין וכי המליץ על ביצוע ריקול (עמוד 268, שורה 11).  
29

30 158. בשים לב לראיות שהוצגו ולעדים שנשמעו סבורני כי המשיבה לא עמדה בשלב מקדמי זה בנטל  
31 להראות כי הריקול אינו קשור לתובענה והראיות דווקא מלמדות להיפך, למצער לכאורה.  
32



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

### האם התובענה מיצתה את עצמה

159. המשיבה לא הציגה ראיות כי הריקול הושלם, וכך אף עדי המשיבה לא ידעו פרטים על אודות סטטוס ההליך (עדות שונבורג בעמוד 273, שורה 3). עם זאת, המשיבה הפנתה לטענות המבקש בערעור לבית המשפט העליון נגד ההחלטה בעניין שכר הטרחה והגמול למבקשים 2-3, שם נכתב כי ההליך דנן ממשיך להתברר בקשר לסעדים נוספים מלבד הריקול (סעיף 8 בסיכומי המשיבה).

160. אף אם אניח כי הריקול הושלם, הרי שיש לברר את טענות המבקש לנזקים אשר נתבעו במסגרת התביעה ולא ניתן לומר כבר עתה כי הנזק הוא תיאורטי - הן הנזקים הממוניים (סעיפים 97 ואילך לבקשה) והן שאינם ממוניים (סעיף 76 ואילך לבקשה; ראו גם פרק ג' לסיכומי התשובה המקובל עלי). בשים לב לאמור, לא ראיתי לקבוע כי התובענה מיצתה את עצמה.

### יתר התנאים לאישור תובענה ייצוגית

תביעה שניתן להגיש בה בקשה לאישור תובענה ייצוגית (סעיף 3 א)

161. התביעה מוגשת מכח פרט 1 לתוספת השניה לחוק - תביעה נגד עוסק ובכלל זה יצרן.

### עילת תביעה אישית

162. כפי שפורט לעיל המשיבה טענה כי המבקש נעדר עילת תביעה אישית שכן רכש את רכבו בשוק המשני, לאחר הפרסומים בקשר עם כריות האוויר של טאקאטה ולאחר ההודעה על הריקול בקשר עם רכבי המשיבה בארה"ב. בנסיבות אלה אין הוא יכול לטעון לקיומם של "הסתרה" או "נזק".

163. לא מצאתי לקבל את טענת המשיבה כי המבקש נעדר עילת תביעה אישית. טענות המבקש כי נחשף לסוגיית כריות האוויר לאחר שרכש את הרכב לא נסתרה. המבקש הצהיר כי התוודע לביצוע הריקולים בארה"ב ובאוסטרליה לאחר שרכש את רכבו ורק אז פנה לבא כוחו (סעיף 14). טענות אלה לא נסתרו בחקירתו (עמוד 9; עמוד 10, 14-18; עמוד 11; עמוד 26, שורה 26; עמוד 27, שורות 3-4). בהתאם העיד כי נדרש להגיע למוסך לצורך ביצוע ההחלפה וזו ארכה שעתיים (עמוד 32, שורות 11-12).



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 19-02-17556 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 164. משלא נסתרו טענות המבקש לנזקים הרי שעניין זה יהיה עלינו לברר במסגרת התובענה גופה.

2

3 165. אף טענות המשיבה כי עסקינן בנזק תיאורטי צריכות להתברר, ומכל מקום לא ניתן לקבוע כך כבר  
4 עתה. כך, המבקש טען כי הוא זכאי להחזר הוצאות בגין הפסד ימי עבודה, זמן, דלק נסיעות ועוד,  
5 בקשר עם ביצוע הריקול וכן פיצוי בגין פגיעה באוטונומיה (סעיף 231 לבקשת האישור). כמו גם,  
6 הועלו טענות ירידת ערך.

7

8 166. בשים לב לאמור, הנני קובע כי קיימת עילת תביעה אישית ברמת ההוכחה הנדרשת לשלב האישור.

9

### העילות העומדות למבקש

10

11  
12 167. בשים לב למפורט לעיל הרי שהעילות הרלוונטיות הן הפרת החובות הקבועות בצו הפיקוח, חוק  
13 רישוי שירותים בענף הרכב ותקנות התעבורה; הוראות שונות בחוק הגנת הצרכן, לרבות הטעיה  
14 והפרת חובות הגילוי, הפרת חוזה, רשלנות ועשיית עושר.

15

### שאלות מהותיות המשותפות לכלל חברי הקבוצה

16

17  
18 168. האם מדובר בתקלת בטיחות סדרתית; האם הופרו הוראות החוק הרלבנטיות המחייבות ביצוע  
19 קריאה חוזרת; האם המשיבה התרשלה והאם הפרה את חובותיה מכח חוק המכר; האם התקיימו  
20 יתר העילות, כמפורט לעיל. כמו כן, היקף הנזק שנגרם לחברי הקבוצה והאם על המשיבה לשאת בו.

21

### התובענה היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה והיא תנוהל בתום לב

22

23  
24 169. בנסיבות המפורטות לעיל סבורני כי אף התנאי הקבוע בסעיף 8 (א) (2) לחוק התובענות הייצוגיות  
25 מתקיים שכן התובענה הייצוגית היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בין הצדדים. זאת,  
26 בין היתר, בשים לב לכך כי קיימת קבוצה של בעלי רכבים אשר יכול ונפגעו מהפרת הוראות הדין  
27 שפורטו לעיל כמו גם חובות המשיבה ובעניין זה מקובלות עלי טענות המבקש.

28

29 170. כך אף באשר לתנאים הקבועים בסעיפים 8 (א) (3) ו- (4) כי עניינם של חברי הקבוצה ינוהל בדרך  
30 הולמת ובתום לב וממילא לא נטען ולא הוכח אחרת.

31

32



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

### הנזק

171. בשאלה מהו נזקם של בעלי הרכבים הן הממוני והן הלא ממוני, איני נדרש להכריע עתה, והעניין יתברר במסגרת התובענה גופה.

### הקבוצה

172. אשר לקיומה של קבוצה, סבורני כי המבקש עמד ברף ההוכחה הנדרש להוכחת קיומה של קבוצה אשר נפגעה באופן דומה [ראו והשוו: ע"א 2112/17 ע"א 2112-17 גרסט נ' נטוויז'ן בע"מ (2.9.2018), שם נקבע כי המבקש לא הוכיח קיומה של קבוצה אלא תקלות נקודתיות].

173. המבקש הגדיר את הקבוצה בבקשתו כך: "כל מי שרכש/שכר/חכר/השתמש/נסע/החזיק רכב מתוצרת המשיבה אשר מותקנת בו כרית אוויר מתוצרת Takata Corporation לרבות אך לא רק רכב שיובא על ידי המשיבה 7 או על ידי יבואנים מקבילים אחרים, או שיובא ביבוא אישי, או רכבים אלה שנרכשו בשוק יד שניה בישראל".

174. סבורני כי ישנו קושי להגדיר את הקבוצה באופן כה רחב, אף בשים לב להוראות החוק, וסבורני כי טענות המשיבה בעניין זה אינן משוללות יסוד. אף הוראות חוק רישוי שירותים קובעות כי ההודעה על תקלת הבטיחות הסדרתית תימסר "לכל בעלי כלי הרכב הרשומים בישראל שייבא ושהתקלה נוגעת אליהם". בשים לב לאמור, סבורני כי הגדרת הקבוצה ככוללת גם את כל מי שהחזיק ברכב לזמן קצר היא מרחיקת לכת.

175. עם זאת, ואף בשים לב לקושי האמור, לא ראיתי להגביל את הקבוצה כבר בשלב זה משעניין זה לא התברר די הצורך במסגרת שמיעת הבקשה, וסבורני כי ניתן יהיה להכריע בכך בשלב התובענה.

### סיכום

176. אני מאשר את הבקשה לאישור התובענה כייצוגית.

177. המשיבה תישא בהוצאות המבקש בסך 5,000 ₪ ובשכר טרחה בגין הדיון בבקשת האישור בסך 75,000 ₪.



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 178. הקבוצה בשמה תנוהל התובענה: "כל מי שרכש/שכר/חכר/השתמש/נסע/החזיק רכב מתוצרת  
2 המשיבה אשר מותקנת בו כרית אוויר מתוצאת Takata Corporation לרבות אך לא רק רכב  
3 שיובא על ידי המשיבה 7 או על ידי יבואנים מקבילים אחרים, או שיובא ביבוא אישי, או רכבים אלה  
4 שנרכשו בשוק יד שניה בישראל".
- 5
- 6 179. זהות התובע המייצג ובאי כוחו כמפורט בכותרת ההחלטה.
- 7
- 8 180. עילות התביעה: הפרת צו הפיקוח, תקנות התעבורה, חוק רישוי שירותי רכב; רשלנות; עשיית עושר;  
9 הפרת חוק המכר; הפרת הוראות חוק הגנת הצרכן.
- 10
- 11 181. שאלות משותפות: האם ברכבי המשיבה היתה תקלה העולה כדי תקלה בטיחותית סדרתית? האם  
12 התקלה חייבה ביצוע ריקול? האם הריקול בוצע בעקבות התובענה? האם התקלה מקימה עילת  
13 תביעה מכח העילות שפורטו בבקשה? האם התקלה גרמה נזק ואם כן מהו שיעורו.
- 14
- 15 182. סעדים: הצהרתי כי המשיבה הפרה את הוראות הדין; צו המורה למשיבה לבצע ריקול; פיצוי כספי;  
16 הארכת תוקף האחריות על כריות האוויר ל – 3 שנים לפחות מיום תיקונן, השבת כל הסכומים  
17 ששילמו בעלי הרכבים עבור תיקוני תקלות, ללא הגבלת זמן פנייה למשיבה. כמו כן ולאחר קבלת  
18 בקשת האישור לחייב את המשיבה לגבות ולשמור את כל הנתונים הרלבנטיים לתובענה והנוגעים  
19 לחברי הקבוצה כמפורט בבקשה.
- 20
- 21 183. המשיבה תפרסם מודעה על אישור התובענה הייצוגית, בהתאם לסעיף 25(א)(1) לחוק תובענות  
22 ייצוגיות. נוסח ההודעה יכלול את הפרטים הנדרשים על פי סעיף 14(א) לחוק בהתאם להחלטה זו  
23 וכן הבהרה בדבר זכותו של חבר בקבוצה לצאת מהקבוצה לפי סעיף 11 לחוק תובענות ייצוגיות.  
24 ההודעה תפורסם בשני עיתונים נפוצים בעברית ובעיתון נפוץ בשפה הערבית. גודל האותיות בפרסום  
25 לא יפחת מ-5 מ"מ. המשיבה תשא בעלות הפרסום. נוסח ההודעה יועבר לב"כ המבקש, יהיה על  
26 דעתם, ויובא לאישורי תוך 20 יום.
- 27
- 28 184. כתב הגנה יוגש עד ליום 4.5.2025. הצדדים ישלימו הליכי גילוי ועיון בהתאם להוראות פרק ט'  
29 לתקנות לא יאוחר מיום 10.6.2025 ובקשות יש להגיש עד ליום 24.6.2025.
- 30
- 31 185. נקבע לישיבה מקדמית ליום 20.7.2025 שעה 09:00.
- 32





## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"צ 17556-02-19 בר-און ואח' נ' יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 186. הצדדים ישלחו עותק מהחלטתי זו למנהל בתי המשפט לשם רישומה בפנקס התובענות הייצוגיות.

2

3

ניתנה היום, כ"ג אדר תשפ"ה, 23 מרץ 2025, בהעדר הצדדים.

4

עוז ניר נאור, שופט

5

6