



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

רע"א 48599-09-24

לפני: כבוד השופט עופר גרוסקופף

המבקשת: טסלה מוטורס ישראל בע"מ

נגד

המשיבים: 1. פרדי בננו

2. ארז נאור

בקשת רשות ערעור על החלטת בית המשפט המחוזי מרכז
בלוד מיום 4.6.2024 בת"צ 45015-01-23 שניתנה על ידי כבוד
השופט עוז ניר נאוי

בשם המבקשת: עו"ד דרור קדם; עו"ד רומן מגריל

החלטה

לפניי בקשת רשות ערעור על החלטת בית המשפט המחוזי מרכז בלוד (כב' השופט עוז ניר נאוי) בת"צ 45015-01-23 מיום 4.6.2024, במסגרתה נדונו מספר בקשות, ובכלל זה נדחתה בקשת המבקשת למחיקת תגובת המשיבים לתשובת המבקשת לבקשה לאישור תובענה כייצוגית, ולמצער מחיקת חלקים ממנה, וכן מחיקת חוות דעת המומחה וחלק מהנספחים שצורפו אליה.

רקע והשתלשלות העניינים

1. ביום 18.1.2023 הגישו המשיבים, מר פרדי בננו ומר ארז נאור (להלן: המבקשים המייצגים), תביעה ובקשה לאישור תובענה כייצוגית נגד המבקשת, חברת טסלה מוטורס ישראל בע"מ (להלן: טסלה), לפי פרט 1 לתוספת השנייה לחוק תובענות ייצוגיות, התשס"ו-2006: "תביעה נגד עוסק, כהגדרתו בחוק הגנת הצרכן, בקשר לענין שבינו לבין לקוח, בין אם התקשרו בעסקה ובין אם לאו" (להלן: בקשת האישור). עניינה של בקשת האישור בטענה כי רכבים אשר נמכרו על ידי טסלה כרכבים הכוללים מערכת התרעה המבוססת על חיישנים על-קוליים (להלן: רכבי הקבוצה ו-החיישנים, בהתאמה) – סופקו בלעדיה החל מחודש אוקטובר 2022, וזאת מבלי שנאמר דבר בעניין ללקוחות.

2. ביום 24.7.2023 השיבה טסלה לבקשת האישור (להלן: תשובת טסלה או התשובה), וטענה, בעיקרו של דבר, כי רכבי הקבוצה סופקו על ידה כאשר הם מצוידים בכלל מערכות ההתרעה והבטיחות. אכן, בעבר כללו הרכבים שסופקו על ידה גם מערכת חיישנים, ואולם השימוש בה נעשה רק במסגרת יישום "עוזר החניה" (להלן: עוזר החניה), שהוא "יישום עזר בלבד", ואשר אינו חלק ממערכת הבטיחות של הרכב (סעיף 4 לתשובה). הובהר, כי החל מחודש נובמבר 2022, כחלק ממהלך גלובלי של החברה, לא מותקנים יותר חיישנים ברכביה (להלן: השינוי). עוד הובהר, כי לאור השינוי, עוזר החניה מתבסס כיום על מערכת המצלמות שקיימת ברכבים. על פי הנטען, השינוי הוביל לכך שעוזר החניה לא היה פעיל ברכבים מאותו המועד ועד שבחלוף כארבעה חודשים, ביום 28.3.2023, טסלה ביצעה עדכון תוכנה מקוון אשר הוביל לחזרתו לפעולה (להלן: עדכון התוכנה). בהינתן פרק הזמן הקצר שבו עוזר החניה לא היה פעיל (העומד לכל היותר על כארבעה חודשים, כתלות במועד אספקת הרכב), והחשיבות הפחותה שלו באופן כללי, טסלה סבורה כי לא נגרם ללקוחות נזק המצדיק את ניהול התובענה כייצוגית. עוד הוסיפה טסלה, כי למרות שהשינוי אינו מהותי היא הודיעה עליו ללקוחותיה טרם מסירת הרכבים: מי שהזמין רכב עד ליום 8.4.2022 עודכן באמצעות חשבון הטסלה הפרטי של הלקוח; והחל מיום 9.4.2022, עדכנה טסלה את לקוחותיה באמצעות אתר האינטרנט שלה.

3. בהמשך, ביום 13.9.2023 הגישו המבקשים המייצגים תגובה לתשובת טסלה (להלן: התגובה לתשובה), במסגרתה נטען, בין השאר, כי עוזר החניה שהיה זמין לרכבים לאחר עדכון התוכנה, דהיינו זה המבוסס על מערכת המצלמות, פועל בצורה פחות טובה מאשר עוזר החניה המקורי, דהיינו זה הפועל באמצעות החיישנים. לתמיכה בטענה זו, צורפה חוות דעתו של מר שמואל אביעד, מהנדס מכונות ורכב ושמאי רכב מוסמך (להלן: חוות דעת המומחה), ממנה עולה, על פי הנטען, כי "מערכת החיישנים טובה ומדויקת בהרבה ממערכת המצלמות, עד כי לא ניתן לתת אמון במערכת המצלמות" (סעיף 2 לתגובה לתשובה). לעמדת המבקשים המייצגים, היעדרו המוחלט של עוזר החניה למשך מספר חודשים, וקיומה של חלופה נחותה בעת הזו, אינם עניין זניח – זאת, לאור החשיבות של עוזר החניה עבורם, ובעיקר מפני שהלכה למעשה רכבי הקבוצה טובים פחות מאלו שהובטחו להם. אם כן, המבקשים המייצגים גורסים כי השינוי שבוצע הינו "בעל השפעה מהותית", ולפיכך טסלה הייתה צריכה לבקש את הסכמתם לגביו, וכן להודיע עליו, וזאת היא לא עשתה החל מיום 9.4.2022, עת הפסיקה לשלוח הודעות אישיות. לבסוף, ציינו המבקשים המייצגים כי לא הוגשה חוות דעת המומחה בעת הגשת בקשת האישור בינואר 2023, היות שבאותה עת עוזר החניה לא היה פעיל ברכבי הקבוצה.

4. בחלוף כשבוע, ביום 21.9.2023, הגישה טסלה בקשה למחיקת התגובה לתשובה ולמצער חלקים ממנה (להלן: בקשת המחיקה), בטענה כי התגובה לתשובה מהווה "בקשת אישור חדשה, במסווה של תגובה לתשובה" (סעיף 1 לבקשת המחיקה). כך, בעוד בקשת האישור עוסקת בטענה כי מערכת ההתרעה לא סופקה ברכבים, התגובה לתשובה (וכן חוות דעת המומחה שצורפה לה) מתמקדת בכך שתפקודו של עוזר החניה (המעודכן) שסופק הוא לקוי.

5. ביני לביני, ובהמלצת בית המשפט קמא, קיימו הצדדים הידברות במטרה לנסות ולהגיע להסכמות אשר יש בהן כדי לייתר את ההכרעה בבקשת האישור. משהליך ההידברות לא נשא פרי, התבקשו הצדדים להגיש רשימת בקשות עדכנית בכתב. בעקבות זאת, ביום 9.5.2024 חזרה טסלה על בקשתה למחיקת התגובה לתשובה, ולחלופין למחיקת חלקים ממנה, וכן להוצאת חוות דעת המומחה שצורפה לה. בתוך כך, טסלה טענה כי הטענות המועלות בתגובה לתשובה אינן מהוות מענה ישיר לתשובה שהגישה, וכי מבוססות הן על מערכת נתונים שונה לחלוטין שאינה תואמת את הגדרת הקבוצה, עילות התביעה והסעדים שהוגדרו בבקשת האישור. לפיכך, היה על המבקשים המייצגים לבקש לתקן את בקשת האישור או למחוק אותה ולהגיש אחרת תחתיה, ולא לחרוג מגבולות המותר במסגרת התגובה לתשובה.

6. מנגד, בהתייחסותם מיום 30.5.2024, טענו המבקשים המייצגים, בעיקרו של דבר, כי התגובה לתשובה נועדה להתמודד עם טענות ההגנה שעלו בתשובתה של טסלה, ובפרט עם הטענה כי עדכון התוכנה איין את נזקי הקבוצה. בכלל זה, המבקשים המייצגים טוענים כי הם לא היו יכולים להעלות טענות אלה או לצרף את חוות דעת המומחה בעת הגשת בקשת האישור, שכן באותה עת עדכון התוכנה טרם בוצע; כי הם לא היו יכולים לצפות את טענות טסלה ביחס לעוזר החניה; וכי התגובה לתשובה אינה מתיימרת לשנות את הגדרת הקבוצה או להוסיף עילות וסעדים חדשים. כמו כן, נטען כי הסעד המתאים לבקשת המחיקה הוא לאפשר לטסלה להגיש תשובה משלימה מטעמה.

החלטת בית המשפט קמא

7. ביום 4.6.2024 דחה בית המשפט קמא את בקשת המחיקה. לאחר שסקר את הקביעות שנקבעו בעניין רע"א 141/23 ברנר נ' סאני תקשורת בע"מ (20.4.2023) (להלן: עניין סאני), מצא בית המשפט כי על אף שבתגובה לתשובה נוסף נדבך עובדתי חדש

ביחס לעוזר החניה (בדבר תפקודו הלקוי, להבדיל מהיעדרו), במועד הגשת בקשת האישור עוזר החניה לא היה פעיל ברכבי הקבוצה, ולכן המבקשים המייצגים לא היו יכולים באותו שלב לצרף טענות וראיות הנוגעות לאיכות תפקודו או למועד שבו הוא יחזור לפעול. המבקשים המייצגים אף לא היו יכולים לצפות את המועד שבו עוזר החניה יחזור לפעילות, ובוודאי לא את רמת תפקודו. בית המשפט הוסיף כי בניגוד לנטען על ידי טסלה, התגובה לתשובה אינה משנה את הגדרת הקבוצה או את עילות התביעה, אלא אך מבהירה כי לשיטת המבקשים המייצגים הנזק לרכבי הקבוצה עודנו קיים, אף לאחר עדכון התוכנה. בנוסף, בית המשפט ציין כי אין לקבל את ניסיון טסלה להבחין בין "מערכת ההתרעה" (שהוזכרה בבקשת האישור) לבין "עוזר החניה" (שהוזכר בתגובה לתשובה), שכן לא מדובר בעניינים שונים, חרף השימוש השונה במונחים. מכל מקום, בית המשפט ציין כי מחיקת התגובה לתשובה היא צעד חריף אשר אין הצדקה לנקוט בו בנסיבות העניין, וחלף זאת התיר לטסלה להגיש כתב טענות משלים.

מכאן בקשת רשות הערעור שלפניי.

8. לשלמות התמונה יצוין כי לבקשת טסלה, ובהיעדר התנגדות מטעם המבקשים המייצגים, ביום 26.6.2024 הורה בית המשפט קמא על עיכוב ביצוע ההחלטה עד למתן הכרעה בבקשת רשות הערעור דנן (אשר בשעתו טרם הוגשה, אך טסלה ציינה כי היא מתעתדת להגישה).

בקשת רשות הערעור

9. בבקשת רשות הערעור, טסלה חוזרת על עיקרי הטענות שהעלתה בפני בית המשפט קמא, ובהן הטענה שהתגובה לתשובה עוסקת במציאות עובדתית מסוימת (עוזר החניה קיים ברכבי הקבוצה אבל לא פועל כראוי), השונה מזו שעומדת בבסיס בקשת האישור (היעדר מערכת התרעה). לנוכח זאת, הרי שעילת התביעה המקורית אינה רלוונטית עוד – וכך גם הסעד המבוקש, הגדרת הקבוצה והתשתית המשפטית עליה מבוסס ההליך. משכך, טסלה גורסת כי אין זה ברור מפני מה היא מתגוננת בהליך, והגשת כתב טענות משלים לא תפתור זאת אלא רק תוסיף לסרבול ההליך. עוד נטען, כי בית המשפט שגה בכך שהסתמך על האמור בעניין טאני, שעה שבענייננו חל שינוי במציאות העובדתית ממועד הגשת בקשת האישור; ובכל מקרה התגובה לתשובה אינה עונה על המבחנים שנקבעו בעניין טאני.

10. דין בקשת רשות הערעור להידחות, אף ללא צורך בתשובת המבקשים המייצגים. כידוע, החלטה בעניין מחיקת כתבי טענות היא החלטה דיונית המצויה בלב שיקול הדעת הרחב המסור לערכאה הדיונית, ומשכך ערכאת הערעור תיטה שלא להתערב בה, למעט במקרים חריגים (רע"א 7818/09 Merck Sharp & Dohme (israel 1996) Ltd נ' אוחנה, פסקה 2 (11.1.2010); רע"א 1637/22 רובינשטיין נ' שופרסל בע"מ, פסקה 10 (3.10.2022); רע"א 8591/23 פיוצ'ר ממורי בע"מ נ' אייל, פסקה 15 (25.1.2024) (להלן: עניין פיוצ'ר)). המקרה שלפניי אינו נמנה עם המקרים המצדיקים התערבות.

11. הלכה ידועה היא כי אין מקום לכלול בכתב התגובה לתשובה לבקשה לאישור תובענה כייצוגית טענות חדשות אשר לא הועלו בבקשת האישור או ראיות שלא צורפו אליה, אלא אם בית המשפט נתן לכך היתר מראש. אולם, אישור זה לא נדרש כאשר מדובר בטענות וראיות שהן בבחינת "מענה ישיר" לטענות ההגנה שהועלו בכתב התשובה (מבחן זה כונה בפסיקה מבחן המענה הישיר. ראו, מיני רבים: רע"א 9018/16 סולומנוב נ' לאומי קארד בע"מ, פסקה 7 (1.3.2017); רע"א 6135/17 נוישטיין נ' מיקרוסופט ישראל בע"מ, פסקה 4 (25.10.2017); רע"א 4215/19 The Procter & Gamble Company נ' אלמוג, פסקה 7 (30.10.2019); רע"א 3055/22 גושן נ' סאנופי אוונטיס ישראל בע"מ, פסקה 10 (6.6.2023)). על אופן הפעלת מבחן המענה הישיר, ושלוש מבחני העזר שנקבעו בעניינו בפסיקה, עמדתי בעניין סאני בהרחבה, והמעוניין להעמיק יעיין שם. בענייננו, יישום מבחני העזר מוליך למסקנה כי האמור בתגובה לתשובה, לרבות בחוות דעת המומחה ובנספחים שצורפו לה, מהווים מענה ישיר לתשובת טסלה. אפרט בקצרה.

12. הלכה למעשה, אין מחלוקת של ממש באשר למבחן העזר הראשון, שעניינו באי צירוף טענות וראיות אשר בשקידה ראויה ניתן היה לצרף עוד בבקשת האישור, ואף לא ביחס למבחן העזר השלישי, על פיו יש לבחון מה צפו, או היו יכולים לצפות, מגישי בקשת האישור שיעמוד במוקד המחלוקת בהליך. לזו טענותיה של טסלה מופנית כלפי מבחן העזר השני, לפיו אין לאפשר הוספת ראיות או טענות אשר מוסיפות נדבך משפטי או עובדתי חדש לקו הטיעון שננקט בבקשת האישור. ברם, כפי שצינתי בעניין סאני:

שלושת מבחני העזר הללו, כשמש כן הם – מבחני עזר. אין הם עומדים בפני עצמם, ואין הם מיועדים להחליף את מבחן המענה הישיר. לפיכך, התקיימות אחד ממבחני

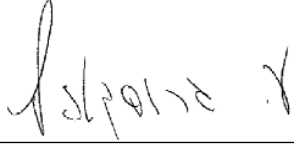
העזר הללו, או יותר, אינה מחייבת, מניה וביה, את המסקנה כי כתב התגובה חורג מגדר המותר. כך, למשל, גם אם ייקבע כי ראיה או טענה מסוימת היו אמורות להיכלל בבקשת האישור, וכי מגישי בקשת האישור לא פעלו בשקידה ראויה (כלומר, אי-עמידה במבחן העזר הראשון), או כי יש בהן כדי להוסיף נדבך עובדתי או משפטי חדש למחלוקת (קרי, אי-עמידה במבחן העזר השני), אך מנגד, כי מגישי בקשת האישור לא צפו ולא צריכים היו לצפות כי טענה או ראיה אלו יידרשו על מנת להשיב לטענות העומדות במרכז טיעוני ההגנה מטעם הנתבע (דהיינו, צליחת מבחן העזר השלישי) – ייתכן עדיין מקום לקבוע שבראיית המכלול, כתב התגובה מהווה מענה ישיר לטענות ולעובדות שהוצגו בכתב התשובה, ולפיכך הוגש כדין (שם, בפסקה 16).

בית המשפט קמא התרשם כי זהו המצב בענייננו, וכך סבור גם אני.

13. כזכור, בקשת האישור, אשר הוגשה בינואר 2023, נשענה על הטענה כי רכבי הקבוצה סופקו ללא מערכת התרעה, כשכוונת מגישי הבקשה, הלכה למעשה, היה להעדרה של מערכת חיישנים. מתשובת טסלה עולה כי אכן החל מנובמבר 2022 רכביה מסופקים ללא מערכת חיישנים, ואולם לטענתה אין בכך דבר, מאחר שמערכת זו שימשה רק לצורך עוזר החניה, אשר החל מסוף מרץ 2023 חזר לפעילות מלאה על בסיס מערכת הפעלה אחרת (מצלמות ולא חיישנים), שהיא לשיטתה אף טובה יותר. בתגובה לתשובה עמדו המבקשים המייצגים על הנזק שנגרם במהלך התקופה שבה לא פעל עוזר החניה (דהיינו, מהשינוי ועד לעדכון התוכנה), והוסיפו שגם לאחר מכן לא אוין לשיטתם הנזק מהסרת מערכת החיישנים במלואו, בשל נחיתות תפקודית במערכת ההפעלה החדשה לעומת זו הישנה – טענה אותה תמכו בחוות דעת המומחה. אכן, יש בטענות אלה כדי להוסיף נדבך נוסף למחלוקת בין הצדדים. ואולם, המדובר, כפי שנקל להיווכח, בטענות המהוות מענה ישיר לטענות ההגנה של טסלה, שאינן אלא חידוד גדרי המחלוקת בין הצדדים. ודוק, עילת התביעה נותרה כשהייתה (אי הספקת המוצר שהובטח), ולכל היותר נתחם היקף הנזק בצורה אחרת לאור האמור בתשובת טסלה (העדר עוזר חניה בתקופה שבין השינוי לבין עדכון התוכנה, ועוזר חניה נחות לאחר עדכון התוכנה). משאלה פני הדברים, ובשים לב לכך שהותר לטסלה להגיש תשובה משלימה, מסקנת בית המשפט קמא לא רק שהיא צודקת אלא שהיא אף מתבקשת בענייננו.

14. סוף דבר: בקשת רשות הערעור נדחית. טסלה תישא בהוצאות המבקשים המייצגים בסך של 5,000 ש"ח. בקביעת סכום זה הבאתי בחשבון את העובדה שלא התבקשה תשובה.

ניתנה היום, י"ב בכסלו התשפ"ה (13.12.2024).



עופר גרוסקופף
שופט