

משה מאירזידה ת.ז. 013351192

בעניינו:

ע"י ב"כ נאור יair ממן ו/או אח'
משרד עזה"ד נאור יair ממן
מרחוב הטוס 1 הוד השרון
טל': 073-7690445 ; פקס : 073-7690444

"ה המבקש";

- גג -

1. קרסו מוטורס בע"מ מ.ח. 514065283

ע"י ב"כ אהרן מיכאלי ו/או יהודה רוזנטל ו/או רוני לפן ו/או חן פלג ו/או אח'
משרד גולדפרב זיגמן ושות', עורך דין
מייגאל אלון 98, תל אביב 6789141
טל': 03-6089999 ; פקס : 03-6089909

2. Automobile Dacia S.A. (חברה דקה)

ע"י ב"כ רון פלג ו/או נועם גילאון ו/או אח'
משרד מיתר ליקוורניק גבע לשם טל ושות', עורך דין
מדרךABA הלל סילבר 16, רמת-גן 5250608
טל': 03-6103111 ; פקס : 03-6103100

"ה המשיבות";

תשובה לבקשת אישור תובענה ייצוגית

בהתאם להחלטות בית המשפט הנכבד מיום 12.6.2019, מתכבדת המשיבה 2, Automobile Dacia S.A. (להלן – "דאסיה") להשיב לבקשת המתוקנת לאישור התביעה שבcobotratת כתובענה ייצוגית (להלן – "בקשת האישור").

על יסוד האמור בתשובה זו, מתקבש בית המשפט הנכבד לדוחות את בקשה האישור ביחס לדאסיה. כמו כן, מתקבש בית המשפט הנכבד לחייב את המבקש בהוצאותיה הריאליות של דאסיה הכרוכות בהכנות תשובה זו ובשער טרחת עורך דין.

תשובה זו נתמכת בתקהיו החתום של מר Thomas Mansion, המשמש כמנהל פרויקט יחידת ה-*Powertrain* בקבוצת רנו, בה נכללת דאסיה. מפאת העובדה כי מדובר בתושב זר ובשים לב ללוחות הזמנים, עותק מאומת כדין יוגש לבית המשפט הנכבד בהקדם.

כן נתמכת תשובה זו בחוות דעת מטעם השמאו מר עמי מימון, מומחה מקצועית ומוערך שבאמתחתו שרות שנות ניסיון.

כל ההדגשות המופיעות בתשובה זו אינן מופיעות במקור, אלא אם צוין אחרת.

נום גילאון, עורך דין

רון פלא, עורך דין

מיתר ליקוורניק גבע לשם טל ושות', עורך דין
באי כוח המשיבה 2

א. פתח דבר

1. בבקשת האישור נטען כי רכבים מסוימים מותוצרת דאצ'יה סובלים מערב רב של "תקלות" ו"כשלים" בתיבת הילוקים. לשיטת המבוקש, "תקלות" אלה, הכוללת בין היתר רעדות, שיחוי והתקדרות במדרון, פוגעת בשימושיות הרכיב ובנוחות הנסעה, ואף עלות כדי سيكون בטיחותי המכחיב קריאה חזורת (recall). משהמשיבות הסטיירו מהcrcנים את קיומו של ה"תקלה", כך נטען, הרי לנו תביעה ייצוגית "קלאסית".
2. דא עקא, כאשר צוללים לתוך פרטיה של בקשת האישור, מגלים תמונה אחרת למגרי. עיון בה חושף כי היא יוצרת ערובה בין ה"כשלים" הנטענים השוניים, אינה מסבירה מדוע מלכתחילה מדובר ב"כשלים", אינה מציגה ولو ראשית ראייה לכך שמדובר בתופעות סדרתיות (להבדיל מתקלות פרטניות), ונשענת על חוות דעת שטחית, רועעה, ומלאת חרורים (לשון המעטה), שניתנה על ידי מומחה שpong ביקורת חריפה מבתי המשפט בהזדמנויות רבות. בכל הכבוד, די היה בכך כדי לקובע כי המבוקש לא עומד בנטל המוטל עליו.
3. ואולם, דאצ'יה, שהשירותיות והאמינות הם נר לרוגליה, ואשר זהה הפעם הריאונה שבה היא נתבעת בישראל, אינה מעוניינת להסתפק בזכין מחדליו של המבוקש, ותחת זאת תבקש לעשות סדר בדברים ולהראות, ללא כחל וסרק, כי אין בטענותיו כל ממש.
4. כפי שיפורט להלן, כל כלי הרכיב הנכללים בקבוצה המיומרת עומדים בכל דרישות התקינה והרגולציה, ועbero בחצלה את מסננות בקרת האיכות הקפדיות של דאצ'יה. **בפועל, אף לא אחד מהבשלים הנטענים בבקשת האישור הוא בגדר "בשל" או "תקלה" סדרתית – בוודאי שלא בטיחותית.** לכל היותר מדובר במאפיינים אינהרנטיים לתיבות הילוקים רובוטיות חד-מצמדיות באשר הן, לרבות מהסוג שהותקן ברכבו של המבוקש. למה הדבר Mbps? לroxsh שמהליט לknut רכב בעל תיבת הילוקים ידנית, ובודיעיד מלין על כך שתיבת זו מאלצת אותו לבצע "זינוק בעלייה" כשרכבו ממוקם במדרון תלול, פן יתדרדר לאחר. הטענה שמדובר ב"כשל בטיחותי סדרתי שהוסתר" היא כמובן טענת אבסורד שיש לדוחותה בשתי ידיים.
5. ודוק, מבין ה"כשלים" הנטענים בבקשת האישור, רק ביחס לאחד – רעדות מוגברות בתחילת נסעה – הצלבו אצל דאצ'יה, כתוצאה מותהלייני בקרת איכות ושירותים קפדיניים, אינדייקציות המעידות על כך שמדובר בתופעה שאינה פרטנית בהכרה. למרות שמדובר בתופעה שלילת המתרחשת רק בкли רכב מסוימים שבhem מותקנת תיבת הילוקים רובוטית חד-מצמדית מדגם JS3, שלא שיקפה סיוכה לטשחו ולא הובילה לחorigה מתќן לטשחו (לרבות TKNI NVH – Noise, Vibration, Harshness), המשמשים בין היתר למדידת הרעדות ברכב), למרות שמדובר בתופעה שדווחה על-ידי פחות מ-10% מהלקחות, ולמרות שלא חלה עלייה כל חובה לעשות כן, החליטה דאצ'יה לפצח במאם לספק מענה לתופעה. לבסוף, לאחר שנה וחצי של פיתוח, הוטמע המענה, על חשבונו של המשיבות, במעט 90% מהרכיבים הרלוונטיים בשוק הישראלי, ובחצלה מרובה מאוד. וכל זאת – זמן רב לפני הגשתה של בקשת האישור דן.
6. מדובר בתהליק נפוץ בענף הרכיב, הסולולאר, ובענפים רבים אחרים בעלי נגיעה טכנולוגית: לאחר שיוק הדגט, מגלה הייצור כי היבט מסוים אינו אופטימאלי, מנתח את המידע, מפתח פתרון, ומטמיע אותו בקרוב לקוחותיו וכן בקוווי ייצור חדשים, הגם שלא חלה עליו חובה לעשות כן. זהו הליק טבעי ורצוי של משוב, למידה ושיפור, שבודאי מיטיב עם הcrcנים, וממילא לא ניתן להסיק ממנו כי במוצר המקורי נפל פגס.
7. בכל הכבוד, יצרנית רכב המונהת באופן הזה רואה לשבח, ולא לגנאי. יצרנית שמקפידה על תהליכי בקרה פנימיים שמאפשרים לשפר את איכות המוצר לאורך זמן. יצרנית שכאשר היא נתקלת בחשד שמא היבט

מסויים של המוצר אינו אופטימלי – גם אם לא מדובר בכשל תכוני או פגם בייצור, וגם אם לא מדובר בעניין מהותי או בטיחותי – מחייבת השקיע, מרצויה החופשי, משאבים ניכרים בפיתוח ויישום של מענה – והכל בשם שביעות רצון לקוחותה. התנהלות שכזו יש לעודד, וברור כי בקשת האישור עשויה לבדוק החפץ. לא בצד נקבע, אך לאחרונה כי "תאגידים שהטמעו הליבי בקרה, ציות ואכיפה פנימיים, שמטרחש לבצע בקרת איכות ייעלה, ולמנוע הפרות ותקלות יתרמו למלחמה בעולות CRCנויות יותר מפיזיות אקרה שיטות באמצעות הגשת תובענה ייצוגית זו או אחרת" (ת"ץ (מחוזי ת"א) 16-08-32117 גילמור נ' הנסיך מפעל לייצור טחינה בע"מ, פסקה 3.12 (פורסם בנבו, 26.2.2019) (להלן – "ענין טחינת הנסיך"). עיקרונו זה יפה לעניינו מקל וחומר, שכן תופעת הרעדות אינה פגם המחייב טיפול, אלא תופעה שדאיתיה בחרה מיוזמתה לספק לה מענה, ממניעים שירותים גריידא.

לא מדובר אפוא בשבע תקלות בטיחותיות שהוסתרו (כשיטת המבוקש) אלא בתופעה ייחודית של ביצועים תחת-օptrימליים של תיבות ההלוכם, שאינה מהותית או בטיחותית, ושדאיתיה לא רק שלא הסתירה, אלא בחרה לחתה לה מענה מיוזמתה ועל חשבונה. לא זה המקום לעשות שימוש בכלים התובענה הייצוגית. 8.

ב. פרק עובדי

ב(1). על אודות מותג דאציה

9. דאציה היא יצרנית הרכב רומנית שנוסדה בשנת 1966. בשנת 1999 נרכשה דאציה על ידי יצרנית הרכב הצרפתית רנו, וכיום היא מהווה חלק מקבוצת רנו-ניסאן-מיツוביishi. דאציה משוקת את רכבייה בישראל החל משנת 2015 באמצעות היבואן שלה, קרסו מוטורס בע"מ (להלן – "קרים").

10. דאציה דוגלת בייצור כלי רכב אמנים הנמכרים במחירים כמעט שווים לכל נפש, תוך שימוש חדש על תמורהגובה לכיסף (value for money). מאפיינים אלו הוכחו עצם כנקודות המכירה הבולטות של המותג. ואכן, המבוקש רכש את רכבו במחיר הנמוך בלבדי (ואף עשרות-אלפי) שקלים בהשוואה לחלק מהדגמים המתחרים מאותו סגמנט. بد בבד עם מחויבות החברה לייצור כלי רכב חסכוניים במחירים נוחים, דאציה מחויבת לעמידה בסטנדרטים ובתקני בטיחות בינלאומיים. כל דגמי דאציה עוברים תהליכי בקרת איכות קפדי – לפני, תוך כדי, ולאחר הייצור – ועומדים בכל הדרישות הרגולטוריות הרגולונטיות, בטיחותיות ואחרות. מערך בקרת האיכות כולל בדיקות וולונטאריות שדאציה מבצעת לאחר הייצור והשיווק, איסוף נתונים מתמיד, ובקרה שוטפת בכל הקשור לשבעות רצון ותלונות מצד לקוחות.

ב(2). הרכבים אינם סובלים מ"פגמים" או "בשלים" סדרתיים

11. לטענת המבוקש, רכבי דאציה מוגנים סנדרו ולוגן שווקו בישראל לוקים בשבועה כשלים סדרתיים, כדלקמן : (1) הרכיב מדדר לאחור במורד שיפוע תלול למורות היוטו מכון בהילוך קדמי, או מעבר מדוושת הבלם לדושת הגז (סעיפים 6, 17 ו-44 לבקשת האישור ; סעיף 6.4.1 לחות דעת סע) ; (2) קיימת השהיה בלתי צפוייה בתחילת נסיעה משלב שילוב ההילוך בתיבת ההלוכם לבין תנעת הרכיב (סעיפים 7, 17 ו-44 לבקשת האישור ; סעיף 6.4.7 לחות דעת סע) ; (3) קיימת השהיה ניכרת בהחלפת ההלוכם (סעיף 44 לבקשת האישור ; סעיף 4.4 לחות דעת סע) ; (4) הרכיב רוטט ב מהירות איטיות, למשל, בפקקים (סעיף 44 לבקשת האישור ; סעיף 6.4.6 לחות דעת סע) ; (5) אין מגנון עצירה מעבר בין הילוך קדמי לאחור (סעיף 44 לבקשת האישור ; סעיף 6.4.3 לחות דעת סע) ; (6) ברכיב נדלקת נורית שירות לא התראה (סעיפים 35,

36 ו-38 לבקשת אישור); ו-(7) הרכב סובל מרעדות בתחילת נסעה (סעיפים 5, 17, 44-1 לבקשת אישור; סעיפים 1-4 ו-6.4.2 לחוות דעת טער) (להלן: **"טופעת הרעדות"**).

12. למעשה, ועל אף שהמבחן פטר עצמו מהבחנה זו, טענותיו מתייחסות לדגמי סנדרו ולוגאן בעלי תיבת הילוכים רובוטית חד-מצמדית בלבד, בדומה לתיבת הילוכים ברכבו שלו. כפי שנראה להלן, מדובר במידע מהותי אשר שומט את הקרקע תחת עיקר טענותיו. בין אם הוכמן בכוונה ובין אם הושמט מפהת חוסר היכרות עם המטריה, הדבר מעורר שפקות של ממש בדבר התאמתו לשמש כתובע יציגי בנסיבות העניין.

13. מכל מקום, ייאמר בבירור – **לא מדובר ב"כשלים" או "פגמים", בודאי ובודאי שלא בטיחותיים**. ככל הדוגמים הנכללים בקבוצה הנטענת קיבלו את מלאה האישורים הרגולטוריים הנדרשים, ועברו את מסננות בקרת האיכות הקפנית של_DAC. להלן נתיחס **לייכלים** הנטענים השונים ונראה כי אין בהם ממש.

ב(2).1. בשלים נטענים 1-3 איןם אלא מאפיינים אינהרנטיים של תיבת הילוכים

14. מקובל לסוג את סוג תיבות הילוכים בתעשיית הרכב לשתי משפחות: ידניות ואוטומטיות. בתיבת הילוכים ידנית, הנהג הוא זה שמבצע את העברת הילוכים, וזאת באמצעות שימוש במוט הילוכים ודושת המכאנד (קלאץ'). בכלל, יתרונותיה של תיבת הילוכים הידנית הם שליטה רבה יותר של הנהג, תצורת דלק נמוכה יותר, ואמינות גבוהה יחסית.

15. משפחת תיבות הילוכים האוטומטיות כוללת מספר סוגי של תיבות, הנבדלים זה מזה בשורה של פרטורים, לרבות אופן הפעולה וחווית השימוש. אלו כוללים, בין היתר, תיבה "פלנטרית", תיבה "רציפה", תיבת רובוטית חד-מצמדית, ותיבה רובוטית דו-מצמדית. המשותף לתיבות אלה הוא מון אפשרות לנаг ליהנות מהעברת הילוכים אוטומטית ללא שימוש במוט הילוכים או בדושת המכאנד.

16. ברכבו של המבחן מותקנת תיבת הילוכים ורובוטית חד-מצמדית מדגם "JS3". תיבות הילוכים ורובוטיות חד-מצמדיות הן יצור כלאים המשלב בין המאפיינים של התיבה הידנית והאוטומטית: מבחינה מכאנית, העברת הילוכים מתבצעת באופן דומה להעברת הילוכים בתיבה ידנית – שילוב הילוך הרצוי מתבצע באמצעות מצמד מכני – אלא שבמקום נהג, מחשב יוזם את העברת הילוכים (ومכאן הכינוי "ירובוטי").

17. יתרונותיה של התיבה הרובוטית החד-מצמדית בהשוואה לתיבות אוטומטיות אחרות נעצים בראש ובראשונה באמינות, בתצורת דלק, ובעלות-תועלת גבוהה. יחד עם זאת, מפני שתיבה מסווגזה "מחקה" את פעילותה של תיבה ידנית, מאפיינים מסוימים של נהיגה ברכב בעל תיבת הילוכים ידנית – כגון שייחוי קל בתחילת נסעה ובמעבר בין הילוכים, והתדרדרות קלה לאחריו ו/או פנימית (המקרה ביצוע של "זינוק בעליה") – מאפיינים גם את השימוש בה. מטעמים אלה, נהיגה באמצעות תיבה רובוטית חד-מצמדית עשויה להיתפס כפחות "חלה" או "מעודנת" ומעט יותר "גסה" בהשוואה לתיבות אוטומטיות אחרות.

18. ודוק, האמור לעיל הוא בבחינת "מוסכлот יסוד" בתעשיית הרכב – מדובר במאפיינים מכניים אינהרנטיים לסוג התיבה, שאינם ייחודיים לכך זה או אחר. ניתן להיווכח במאפיינים אלו בנקל במהלך נסיעת מבחון קצרה (בודאי כאשר הרוכש הפוטנציאלי מORG בטיבת אוטומטיות מסווג "חלק" או "מעודן" יותר). ניסיו המבחן להציג את היכלים הנטענים כ-"טופעת אקריאות" שהופיעו "ללא כל אינדיקטיה מוקדמת" (ראה למשל סעיפים 15 ו-16 לתחביר המבחן), הוא אפוא שגוי ואף מטעה. הדבר משל לאדם שרכש רכב עם תיבת הילוכים ידנית, וטען עתה כי **מאפייניה האינהרנטיים** – כגון הצורך לבצע זינוק בעלייה כאשר הרכב במדרון – הם בבחינת "כשל" או "פגם". אלא שטענה מסווג זה יש לדוחות בשתי ידיים.

19. הנה כי כן, שלושת הכשלים הנטענים הראשוניים אינם "כשל" או "תקלה", וממילא לא כזו שנסקרו ממנה סיכון בלשונו. צורך בביצוע "זינוק בעלייה", שהו קל בתחילת נסיעה ושיינוי מסויים בהעברת ההילוכים הם מאפיינים אינגרנטיים וידועים של סוג התגובה שנייתן היה להבחן בהם בנקול בנסיעת מבחן לא ארכחה. אף מהנדס נמרי ציון בביוור כי אין במצאה כל פגם בהקשרים אלו. למעלה מן הצורך, ולמעט ההסר כל ספק בעניין זה, אילו היו שלושת הכשלים הנטענים חורגים מהגroma או משקפים "תקלה" או "פגם", הדבר היה מתגלה, בדרגת ודאות גובהה, במהלך תהליך הבקרה הפנימי וההקפדי המבוצע על ידי דאצ'יה. אפס, לדברי המצהיר מטעם דאצ'יה, אין בידי דאצ'יה כל תיעוד או ראייה המעידים על קיומם של תקללה או פגם סדרתיים בקשר עם שלושת הכשלים הנטענים הראשוניים.

ב(2).2. כשלים נטענים 4-6 אינם "כשלים" ומילא אינם "סדרתיים"

20. המשותף לשכשלים נטענים 4-6 הוא כי מדובר בטענות ריקות, נעדרות כל תימוכין, אשר אין בהן כדי להציביע ולוי על ראיסתו של כשל.

21. כך, ביחס לכשל נטען מס' 4 (רעидות בנסעה איטית), אין לו רראשית ראייה לכך שמדובר ברעידות החורגות מהגroma (ככל שהן קיימות), לטיבה לרעידות, או לכך שמדובר בבעיה שאינה ייחודית רק למבחן. זאת לא בכדי – רעידות קלות בנסעה איטית או פקוקה אין חריגות בתעשיות הרכב, ומאפיינות רכבים רבים. הליד הבקרה והבטחת האיכות של דאצ'יה איןו מספק כל אינדיקציה לחריגות בהקשר זה, לא בהשווואה לתקון המחייב ולא ביחס לשביעות רצון הלקוות, וממצאו של מהנדס נמרי מашים זאת. גם אם נניח כי המבחן חש רעידות באופן סובייקטיבי, בין כך לבין קיומו של פגם אובייקטיבי, רוחקה הדרך.

22. כך, ביחס לכשל נטען מס' 5 (היעדר מעזר בידית ההילוכים), הטענה כי לא קיימים מעזר שוגوية בתכללית. כמפורט בתצהיר התומך בתשובה זו, מעזר קיימים גם קיימים (ומוטמע בתוכנה של תיבת ההילוכים, שאוთה המומחה מטעם המבחן כלל לא טrho לבודוק), וזאת בתוסוף למגנון המספק התראה קולית כאשר הרכב מצוי בהילוך אחריו. דאצ'יה אף אישרה כי המנגנונים הרלוונטיים עומדים בכל דרישות הבטיחות החלות.

23. כך גם ביחס לכשל נטען מס' 6 (נוריות שירות שנדלקת) – כמפורט בתצהיר התומך בתשובה זו, נוריות שירות יכולת להידלק ממגוון סיבות אפשריות. אין בידיה של דאצ'יה כל אינדיקציה לתקלה סדרתית או סדרת תלונות הנוגעות להדלקת נוריות שירות ללא סיבה. דומה אפוא כי גם "כשל" נטען זה, ככל שאכן מדובר בכשל וזה מוכחש מכל וכל, הוא לכל היוטר מצב ייחודי לרכבו של המבחן.

ב(2).3. גם תופעת הרuidות אינה בבחינת כשל

24. במהלך חודש נובמבר 2016 נודע לדאצ'יה על הצטבותות תלונות מצד לקוחות ברוחבי העולם, לפחות רכבים מסוימים סבלו מתופעה של רuidות בתחילה הנסעה. למרות שהתופעה דווחה על-ידי שיורר נמוך מאוד יחסית של פחות מ-10% מהלקוות, ולמרות שהרכבים עמדו בכל הדרישות הרגולטורית, החלייטה דאצ'יה לבדוק את התופעה. הבדיקה הייתה יוזמה וולנטארית של דאצ'יה, חברה החוררת על דגלה את שביעות רצון לקוותיה, ומקפידה על הליקי בברית איכות גם לאחר השיווק, ולא הייתה כל חובה שתעשה כן.

25. מהבדיקה שערוכה דאצ'יה עליה כי תופעת הרuidות משפיעת על רכבי סנדרו ולוגאן בעלי תיבת הhilocs רובוטית חד-מצמדית מדגם JS3 – תיבת המותקנת בדגמי דאצ'יה מסויימים הנמכרים ב-30 מדינות, לרבות בישראל, וכן ברכבו של המבחן. עוד העلتהבדיקה כי הרuidות המדוחחות אין נובעות מכשל בתכוננו או בייצור, וכי חרף התופעה, הרכבים הרלוונטיים עומדים בכל התקנים והדרישות הרגולטוריות הרלוונטיות

(לרובות תקנים לעניין בטיחות ורuidות). חurf כך, ומגלי שחלה עליה חובה לעשות כן, החלטה דאצ'יה בפיקוחה מענה "after-sale" במטרה להפחית את הרuidות המדווחות. ודוק, עצם ההחלטה לפתח מענה אין משמעה כי מדובר ב"תקלה" או "פגס", אלא לכל היוטר הכרה בכך כי עבר חלק קטן מהלקוחות, הרuidות הן תחת אופטימאליות, וכי טעמי **שירותים מצדייקים פיתוח מענה עבורם באופן ולונטארי.**

.26. פיתוח המענה לתופעת הרuidות הושלם בחודש מרץ 2018 והיה זמין לשוק הישראלי כבר בחודש אפריל 2018. המענה כלל עדכון תוכנה, כאשר רק בהתאם מקרים שבהם הרכיבים המכאניים הרלוונטיים (ובראשם המצמד) סבלו מבלאי משמעותית כתוצאה מהשימוש ברכב, נדרשה בנוסף גם החלפה של הרכיבים הללו בחדשים (שאחת, עדכון התוכנה לא יהיה אפקטיבי).

.27. מכיוון שהרuidות לא עוררו דאגה בטיחותית והמענה ניתן כמחווה שירותית גרידא, דאצ'יה לא נדרשה להזכיר על Recall (וראו פסקה 48 להלן), ובמקום זאת ביקש מקרים להטמע את הפתרון במסגרת הביקורים השגרתיים של הלקוחות המרכזיים השירות של קרסו. הטמעת הפתרון – לרבות בהתאם מקרים שבהם בנוסף לעדכון התוכנה נדרשה התקינה של רכיבים מכאניים חדשים – בוצעה על חשבון המשיבות.

.28. כמפורט בתצהיר התומך בתגובה זו, מאז תחילת השיווק ועד לזמן הפתרון בישראל, הובאו לישראל כ-**2000** מהרכיבים הרלוונטיים, כאשר למעלה מ-90% מהרכיבים הללו עברו את עדכון התוכנה. רק כ-12% מהרכיבים נדרשו בנוסף לעדכון התוכנה גם להחליפים (עקב בלאי טבעי). בסך הכל, **פחות מ-10** מכוניות נדרשו לתיקונים נוספים לאחר עדכון התוכנה וכן לאחר החלפת רכיבים. לעומת זאת, **שיעור הצלחת הפתרון בישראל עומד על מעלת מ-99%**. וידגוש, ככל שהמבקש הינו אחד מthose לקוחות ספורים שהפתרונו לא נחל הצלחה עבورو, מדובר במקרה חריג המהווה **פחות מאשר** מכלל הקבוצה בישראל.

.29. ודוק, הצלחת הפתרון משתקפת גם מנתוני שירות הלקוחות העולםwid של דאצ'יה, לפייהם שיעור התלונות ביחס לרכיבים הרלוונטיים ירד מכ-10% לפני יישום הפתרון, **פחות מאשר(!)** לאחר הטמעת הפתרון.

ב(3). ה"תשתיות העובדתית" שהונחה על ידי המבקש לוקה בחסר (לשון המיטה)

.30. כדיוע, "הלכה היא כי המבקש בקשת אישור לתביעה יציגות נדרש להציג **תשתיות למאורית הנבחנת על-פי כללים לפיהם לא ניתן להסתפק בעובדות הנטענות בכתב התביעה אלא יש להציג בטיעונים ובראיות לבואריות בסיסי – עובדתי ומשפטי – התומך בתביעה..." (ע"א 12/7928 אי. אד. אם טכנולוגיות בע"מ נ' פרטנר תקשורת בע"מ, פס' 23 לחווות דעתו של כב' הש' גיבוראן (פורסם בנבו, 22.1.2015)). בעניינינו, מבסס המבקש את בקשת האישור על שלוש "ראיות" מרכזיות: תצהירו שלו, תצהיר מטעם הגבי ישראלה גילסון, וחווות דעת מומחה מטעם מר דני סער. דא עקא, כפי שנמחייב להלן, עיון ב"ראיות" אלה מבahir כי לא די בהן כדי להקים "בסיס עובדתי ממשי" התומך בבקשת האישור, וזאת המובהק.**

ב(3).1. משקלת של חוות דעת סער – כמשקל נזח

.31. המאגרים המשפטיים מלאים כרימון בפסק-דין המטילים דווי במקצועיותו ויושרתו של סער. כמעט מכל מותב שיפוטי שבפניו הופיעו כמומחה, ספ' סער ביקורת, בין אם על שטויות חוות דעתו, על היעדר בדיקה, על פגמים אתומים חמורים, ועוד. אלא שבמוקם להפניהם את הביקורת ולשפר את דרכיו, בחר כנראה לנשות ולחמוק ממנה באמצעות שינוי תוכן של שמו – מ"דני סעד"י לדניאל רוז" ולבסוף לדני סער".

.32. ראה למשל את שנקבע בת"א 99/83897 וזונה נ' אמנה (פורסם בנבו, 4.12.2001) לגבי סער (אז, סעד):

"טענתו הכללית והשטחית של המומחה דני סעד... ניתנה מבלי שהלה או מציעי ההצעה רוא את המכונה... בשל שטחות חווה"ד... נאלץ נתבע 1 לחזור בו מהודעה לצד ג' לאחרCHKירתו הנגדית של המומחה" (שם, בעמ' 8).

.33. וכן בת"א 3224/02 **לקטיבי חברה לפיתוח בע"מ נ' סחרה חברה לביטוח בע"מ**, פס' 4(ב) (פורסם בנבו, 4.1.2006), שם "ערק" סער (או כאמור, סעד) לשורות התובעת באותו התקיק, ומסר לה חוות דעת נגדית המבוססת על מידע וחומרם שליקט מהתמחה עבורה הנتابעת(!), אשר שכחה בשעתו את שירותו של מר עמי מימון (המומחה מטעם המשיבה 2 דכאן), ליתן חוות דעת בעניינה:

"שלא לצורך אוסף כי אם היה צורך בהכרעתך כאמור, כי אז למוגנות לבני היתי צריכה לפסוק על פי חוות דעת מר סעד **יעצם** הגשתה רואיה **לכל גינוי.** מר סעד בדק את המשאית בעת שעבד **במתמחה** **במשרדו** של מר עמי מימון **über** הנتابעת, חזה את **הקיים ותוך ניצול מידע** וחומר שהגיע לידי **בנציג** **בלגין** **הATABUTA AT CHOWAT** **DEUTUO.** **תמהני אם בכך לאחר מעבר לפסי האתיקה בלבד והמביין יבין.**".

.34. וראה גם את הדברים שנאמרו בת"א 13-01-1998 **מוסא נ' צ'מפיקון מוטורס בע"מ** (פורסם בנבו, 24.10.2014), שם כבר התייצב דני סער בשמו דהיום, ואף מונה כמומחה מטעם בית-המשפט. אלא שגם אז לא עלה בידו לסור מדרכו, ובית המשפט נאלץ להורות על פסילת מינויו:

"אין מנוס מביטול מינויו של המומחה... הפגמים יורדים לשורשו של עניין ומעוררים את החזקה שעומדת בסיסו סמכותו של המומחה להוגג באובייקטיביות, באופן ענייני ונטול פניות" (שם, פס' 18-16).

.35. מפאת קוצר היריעה, נבקש להפנות את בית המשפט הנכבד גם לאמור בת"א 4611/04 **איברהים נ' סוכנות אותו דיל מפירות רבב בע"מ**, פס' 11-10 (פורסם בנבו, 31.7.2008; ת"א (ב"ש) 1825/04 **רפאל נ' מאיר**, בPsi 7 (פורסם בנבו, 8.7.2009; תא"מ 13-01-23420 **טלטי נ' מושך המשפטים בע"מ**, פס' 12 (פורסם בנבו, 13.5.2014); ות"א 12-02-3177-02-תורג בע"מ נ' **מכשורי תנועה ומכוניות (2004)** בע"מ, פס' 15-14-18-20, 41-36 (פורסם בנבו, 19.2.2015)).

.36. ודוק, חוות הדעת פגומה מיסודה לא רק לגופו של מומחה, אלא גם לגופו של עניין. **ראשית**, הסעיף הבודד בחווות הדעת שモתאר את הבדיקות שערך כביבול סער (ס' 6) הוא סעיף שטхи ולקוני. לא ניתן להסיק ממנו דבר על טיב הבדיקות: מה בדיק נמדד, באילו אמצעים ובאיזה שיטה, מה היו הממצאים המדוייקים, ועוד. **שניית**, מחוות הדעת עולה בבירור כי סער לא טרח לבדוק את תוכנת תיבת ההילוכים. אילו היה עשה כן, היה מגלת בקלות כי עיקרו של המענה לתופעת הרעדות הוא עדכון תוכנה, בעוד החלפת הרכבים המקוריים היא אמצעי משלים שנדרש רק במקרים של בלאי טבעי. באופן דומה, בדיקת התוכנה הייתה מוכיחה שהמעצור שלטענתו לא קיים – קיימים גם קיימים. **שלישית**, סער לא טרח לעמוד על סוג תיבת ההילוכים ומאפייניה, הגם שכאמר, אלו משליכים במישרין על השאלה האם לפניו "פגס" או שמא מאפיין אינהרנטי לסוג התיבה. **רביעית**, חוות הדעת אינה מספקת מידע באשר לאפקטיביות המענה לתופעת הרעדות. כך למשל, סער טוען שבדק את רכבו של מר בוסקילה ביום 1.2.2018, אלא שבמועד זה המענה לתופעת הרעדות טרם היה זמין, וסער לא טרח לבצע בדיקה חזרת לאחר שהפתרון הוטמע. כך גם, למשל, בבדיקה שערכה לכוארה ברכבו של מר סוייסה ביום 26.8.2018 (לאחר שהפתרון היה זמין בארץ) אין כל התייחסות לשאלת האם מר סוייסה ביצע את עדכון התוכנה ו/או האם נדרש להחליפ רכיבים מכניים במסגרת העדכון. **חמישית**, סער אינו עושה שימוש במסילות המידה המקובלות להערכת תפוקוד רכיבים. להמחשה, " מבחן 3 השניות" המוזכר בסעיף 7.1 לחווות דעתו, כלל איינו מוכר בתעשיית ייצור הרכבים, וממילא איינו כלל בתקינה המחייבת. מנגד, הוא לא מתייחס לשום תקן בינלאומי מוכר (לרבות תקני NVH – Noise, Vibration,

– המשמשים בין היתר למדידת הרעדות ברכב). **ושישית**, סער כלל לא טרח לבדוק רכבים מדגמים לוגאן, והסתפק, מסיבה לא ברורה, בבדיקה רכבים מדגם סנדרו.

ב(3). גם בתצהירים אין כדי לשיער למבחן

37. תצהירו של המבחן ממחיש במובהק מדוע תביעתו אינה מתאימה להתרברר כייצוגית. התצהיר אינו כולל אינדיקטיות לכך שלתופעות שהוא חווה (לשיטתו) יש מכנה משותף, או לכך שהן תולדה של פגס או תקלת סדרתיים. היפך הוא הנכו – עיקר התצהיר מוקדש לתיאור השתלשלות עובדתית סובכת מול מרכזיות השירות של קרסו. הדעת נותנת כי השתלשלות חריגה זו היא ייחודית למבחן, בוודאי על רק העובה שבישראל, **פחות מעשרה רכבים** נאלצו לשוב למוסך מסוים שהמענה לתופעת הרעדות לא סייע להם. לשונו אחר, לא די בתצהיר זה כדי לבסס טענה לפגס או כשל רוחבי – בין אם בטיחותי ובין אם אחר.

38. הוא הדין גם ביחס לתצהירה של הגבי גילסון (שהוגש ללא מתן רשות). סעיף 4 לתצהיר זה מתאר תקלת פרטנית – עצירת הרכב באמצע נסעה – שהמבחן עצמו כלל לא חוות (!). מקום שני המצהירים חוו תקלות שונות בתכליות, המסקנה המתבקשת היא כי לא סבלו מאותנו פגס רוחבי (מוחחש), אלא שככל אחד סבל מתקלה ספרטיפית, נקודתית, ופרטית. מילא, בניגוד לנرمזה בסעיף 3 לתצהיר, המענה לתופעת הרעדות כלל לא היה זמין "במהלך 2017" (אלא רק באפריל 2018), וכן ספק אם מענה זה הוטמע ברכבה של המצהירה, ואין כל יסוד לטעון כי עצירת הרכב באמצע הנסעה קשורה לתופעת הרעדות באיזושהו או אף.

ג. פרק משפטי

39. בפרק ג' לבקשת האישור מועלות שורה של עילות משפטיות, מן היקב ומן הגורן, ש מרביתן נטענות באופן סתמי ולא כל פירוט מספק (וממילא ללא יישום על נסיבות העניין). להלן נראה כי אין בהן כל ממש.

ג(1). אין בנסיבות עילית תביעה לפי חוק הגנת הצרכן

40. לצורך הוכחת עילית הטעיה לפי סעיף 2(א) לחוק הגנת הצרכן, נדרש המבחן להוכיח שלושה תנאים מצטברים: כי המחדל הטבעי "עלול להטעת צרכן בכל עניין מהותי לעסקה"; קיומו של נזק; וקשר סיבתי בין הטעיה לבין הנזק שנגרם (דנ"א 5712/01 **בזק חברה ישראלית לתשורת בע"מ**, פס' 14 לחות דעתו של השופט (כתוארו אז) חשיין (פורסם בנבו, 11.8.2003)). בפרק זה תINU דאציה שישנם מספר טעימים משמעותיים שבಗינם אין לראותו ב"כשלים" הנטענים מסוים פרטיהם מהותיים החיברים בגילוי.

41. **הטעם הראשון** הוא כי לא מדובר ב"פגמים" או "כשלים", בוודאי שלא בטיחותיים. **כל אותן** "תופעות" נטענות אינן עלות כדי חריגה מתkon מהייב – בין אם זהה הנוגע לבטיחות ובין אם זהה הנוגע לנוחות. עיקר טרונייתו (הסובייקטיבית) של המבחן נגורת ממאפיינים אינהרנטיים, גלויים וידועים של תיבותות רובוטיות חד-מצמדיות, ואלו כמובן אינם גורעים מאיכותו או טיבו של הרכב או מהיכולת לעשות בו שימוש סביר.

42. **הטעם השני** הוא כי תופעת הרעדות לא יכולה להיחשב "עניין מהותי". **פעם אחת**, מסוים שמדובר בתקלה סובייקטיבית וקלת-ערך, שתלויה ברגישות של כל נהג ונוהג, ואשר מתרחשת בתחילת נסעה בלבד. **פעם שנייה**, מסוים שלמרות התופעה, עומדים הרכבים בכלל התקנים החלים, לרבות תקני NAV הנוגעים לרעדות. **פעם שלישיית**, מסוים שישעור התלונות בגין התופעה עמד (לפניהם פיתוח המענה) על פחות מ-10%. **האם העובה שפחחות מעשיית מהऋית מהרכנים חשובים שהיבט ספציפי מאוד של הרכב מוביל לחווית שימוש**

סובייקטיבית תת-אופטימלית היא כשלעצמה פרט מהותי החביב בגילוי התשובה הסבירה היחידה היא "לא" נחרץ. פעם רבייה, משומש שכולה מחוות הדעת השמאית התומכת בתשובה דנא, תופעת הרעדות "אינה מפחיתה משמעותית מערכו של הנכס" (כלשון סעיף 4(א) לחוק הגנת הרכן).

.43 הטעם השלישי הוא שגם אם נניח לשם הדיוון שיש בנסיבות "פגס" או "תקלה" (ולא כך הדבר), דבר קיומו-node לעדאייה רק בחודש נובמבר 2016, **בחזי שנה לאחר שה המבקש רכש את רכבו.** דהיינו, במועד המכירה, לא ניתן לומר כי מדובר ב"כל פגס או איות נחוצה או תוכנה אחרת היודיעים [לעוסק]" (השו סעיף 4(א) לחוק הגנת הרכן), ולא ניתן לומר שדאצ'יה הייתה חייבות בגילוי מידע שטרם הגיע לידיתה. המשמעות היא שה המבקש בלבד הכי אינו מחזק בעילת הטעה אישית, בדרישת סעיף 4(א)(1) לחוק תובענות ייצוגיות.

.44 הטעם הרביעי הוא כי המבקש לא ביצע נסיעת מב奸. המשמעות של עובדה זו היא אחת ממשתיים: או שחוויות הנסיעה אינה מהותית עבורו (ולכן כלל לא טרח לבצע נסיעת מב奸), או שהיא כן מהותית, ואז כלל לא ברור כיצד יכול לטעון ש"הוטעה" ביחס למאפיין גלי שיכול היה לאתרו במקרה בנסיבות נסיעת מב奸 קקרה.

.45 הטעם החמישי הוא טיב העיטה כמכלול. המבקש לא פנה לרכוש רכב יוקרה ברבע מיליון שקלים המתפאר באיכות נסיעה מעודנת, בעל תיבת הילוקים אוטומטי-פלטנרטית בעלי שמונה הילוקים. הוא מלכתחילה שם פעמיי לרכוש רכב של מותג דאצ'יה (שהחרט על דגלו תמורה לכיסף ואמינות, ולא יוקרה, נוחות או עידון) המצויד בתיבת הילוקים רובוטית חד-מצמדית (שבاופן קטגוררי מתאפשרת על חווית נסיעה פחות מעודנת לטובות אמינות וחסכוון בעליונות). נוכח בחירותו של המבקש ברכב בעל תיבת הילוקים רובוטית חד-מצמדית מבית דאצ'יה, ובשים לב לכך שלא טרח לבצע נסיעת מב奸, הדברים שנאמרו בת"צ (מחוזי ת"א) 42818-11-12 **כהן נ' ליאמן שליט בע"מ, פס' 76** (פורסם בנבו, 20.07.2015), מתאימים לעניינו ככפפה ליה:

"טענת הטעה צריכה להבחן על פי אמות מידת של היגיון ושכל ישר. אין מדובר במוצר שלצרן "הסביר" אין מידע וכיולת לדעת מה תכונתו והוא נסמך על האינפורמציה הנמסרת לו על ידי בעל מוצר או פרסום (כמו תרופה, זכויות במרקיעין, וכיוצא"ב)... משעה שככל המידע גלי וברור לעיני הרכן, קשה לקבל את הטענה בדבר הטעה צרכנית... **динי הגנת הרכן נועד אומנם למנוע הטעה, אך לא נועד להסיר מן הרכן אחראיות בסיסית ושימוש בשכל ישר בעת רכישת המוצר.**"

.46 הנה כי כן, הטענה כי דאצ'יה מוחייבת לגנות שפלח קטן מלוקחותיה חוות תחושה סובייקטיבית של רעדות מוגברות – כאשר מדובר במותג שאינו מתיימר למכור נוחות ועידון יוצאי דופן (אלא חסכוון, אמינות, שימושיות, ותמורה גבוהה לכיסף) וכאשר ידוע שעלו אינס הפרמטרים שבהם מצטיניות תיבות הילוקים מהסוג הנבחר – היא מוקנית ביותר.

ג(2). אין בנסיבות עילית תביעה לפי חוק המכר

.47 המבקש טועון, בלקוניות ניכרת, כי המשיבות הפרו את הוראות חוק המכר, התשכ"ח-1968 (להלן – "חוק המכר"), "בין היתר", את סעיף 11 (אי-התאמה). גם בטענה זו אין ממש. ראשית, משайн כל קשר חזוי בין דאצ'יה לבין מי מחברי הקבוצה הנטענת, לא מתקיימת לגביה הדרישה ל"הקניית נכס תמורה מחייב" (סעיף 1 לחוק המכר). בהיעדר הסכם מכיר, לא קמה עילה מכוח חוק המכר. שנית, המבקש לא טعن, וממילא לא הוכיח, כי עמד בחובות הבדיקה וההודעה על אודות אי-התאמה הנטענת מכוח סעיפים 13-16 לחוק המכר (ת"צ 18451-04-11 גד נ' **קיימברלי שיוק בע"מ, פס' 22** (פורסם בנבו, 2014.7.4)). מכל מקום, עניין זה מצריך הוכחה פרטנית לגבי כל אחד מחברי הקבוצה, כי עמד בחובות המוטלות עליו לפי חוק המכר לצורך מתן סע

לפי חוק זה, באופן שאינו הולם הлик ייצוגי. שלישית, מミלא אין כל "אי-התאמה" בנסיבות. כפי שהוסבר בהרבה לעיל, העובדה שדאציה בחרה מיזומתה לספק מענה לביצועים תות-אופטימאליים ביחס להיבט אחד של תיבת הילכים (שבאו לידי בתחוםו סובייקטיבית של חלק קטן מהלכות, ולא עלו כדי חפורה של תקן כלשהו), אינה יכולה ללמוד כי ביחס לאותו היבט היה קיים "פגס" או "תקלה" אובייקטיביים (ובדיקתה הפנימית של דאציה אף שללה כשל בתכנון או פגס ביצור). רביעית, כמפורט בס' 28 לחוק המכר, אי-התאמה מזכה את הרוכש בשלוש תרופות חולפות המוציאות זו את זו: אכיפה, ביטול או ניכוי. משום שהבחירה ביןין היא אינדיבידואלית, אין לבצע במסגרת ייצוגית.

ג(3). דאציה לא הפרה את דיני רישוי ענף הרכב

48. לפי ס' 23, 41 ו-50 לחוק הרישוי בענף הרכב, התשע"ו-2016, וס' 8 לתקנות רישוי שירותים ומڪצועות בענף הרכב (ייבוא רכב ושיוקו, תיווך בייבוא אישי ואגרות), התשע"ז-2016, החובה לבצע קריאה חוזרת (recall), החלת רק בשעה שקיים מידע בדבר "תקלה בטיחותית סדרתית". עניינו, לעומת זאת, לא מדובר ב"תקלה", ומミלא לא "בטיחותית". לכן, המשיבות לא היו חייבות בהודעה על קריאה חוזרת.

ג(4). לבקשת לא עומדות עילות תביעה מכוח חוק החזיות

49. כאמור לעיל, בהיעדר כל ריביות חוזית בין דאציה לבין מי מחברי הקבוצה הנטענת, דין הטענות להידחות. מミלא, אין מקום לברר טענות חוזיות מעין אלה באסניה של תביעה ייצוגית. ראשית, הכרעה בהן מחייבת בחינת המשא ומתן הפרטני מול כל לקוח, והתחקות אחר המציגים שהוצגו לו או שלא הוצגו לו (ת"ץ (מחוזי מרכז) 11-02-53368 ניצנים עיצוב גנים בע"מ נ' סונול ישראל בע"מ, פס' 56 א (פורסם בנבו, 8.12.2013) (להלן – "ענין סונול"). שנית, מימוש ברירת הביטול וההשבה שעשויה להיות מוקנית לצד שטעה או הוטעה היא עניין אינדיוידואלי שאינו מתאים להתרבר במסגרת תביעה ייצוגית (שם, פסקה 56 ג). שלישית, השבה בנסיבות העניין לא זאת בלבד שאינה אפשרית (דאציה לא קיבלה דבר ממש מחברי הקבוצה), אלא כרוכה בחישוב גובה ההשבה הפרטני המגיע לכל חבר הקבוצה, כנגזרת מדף השימוש שלו ברכב (בש"א (מחוזי ת"א) 1895/05 שאול נ' תדיראן מוצרי צריכה בע"מ, פס' 54 (פורסם בנבו, 14.2.2008)).

ג(5). טענות עלילות – רשות ו הפרת חובה חוקה

50. מן הלקונות שבה הועלו,ברי כי מדובר בעילות שנעודו אך להأدיר את בקשה האישור, הגם שלגופן אין בהן ממש. כך, בהקשר של הפרת חובה חוקה, נתען באופן סטמי להפרת חיקוקים שונים כגון "תקנות התעבורה", מבלי שצינו סעיפים או חובות ספציפיים. זאת בניגוד מפורש לכל פיו ללא ציון החובות הספציפיות שנטען כי הופרו, תדחה הטענה על הסף (ראה למשל ת"ץ (מחוזי ח) 14-01-15623 גלוונברג נ' שם השקעות בע"מ, פס' 32 (פורסם בנבו, 12.7.2015)). כך גם ביחס לעולות הרשות. במקרה לעורך ניתוח, ולוי תמציתי, של יסודות העולה, המבקש מעדייף להניח את המבוקש בקובעו כי "אין חולק כי נגרם לקבוצה שייצוגה מתבקש נזק עקב לכך" (ס' 63 לבקשת האישור). אלא שבכך, לא יצא המבקש ידי חובתו.

ד. היעדר נזק וקשר סיבתי

51. בנסיבות העניין, הגם שישודות הנזק וקשר הסיבתי הם תנאים הכרחיים לגיבוש טענת הטעיה צרכנית, לא עלה בידי המבקש לבססם כדבי. רחוק מכך.

ראשית יוער כי חלקו הארי של הנזק הנטען מוחרג במסגרת כתוב האחריות שניתן לבקשת. מכל מקום, הטענה לירידת ערך של 20,000 ש"ח מותבשת על שתי פסקאות סתמיות בחווות דעתך (פס' 9.1 ו-9.2). טענה זו נשענת באופן בלעדי על "נסינו המڪוצועי" ו"הערכתו המڪוצועית" של עורך (شمאלם מוטלים בספק של ממש, כאמור). עורך לא טרח לעורך בדיקה שמאית סודורה, לא בדק מהירוי מהירותים, לא דגם עסקאות בשוק החופשי, לא השווה בין רכבים שהומתמע בהם המענה לתופעת הרעדות לבין אלה שלא, ולא בחר כיצד השפיעו תופעות דומות על רכבים אחרים בשוק. פסקוט כלום.

כפי שקרה חוות הדעת השמאית המצורפת – חוות דעת מקצועית, סודורה ומונומקט – אילו היה עורך בודק כראוי, היה מגלה על נקלה שהרכבים הכלולים בקבוצה לא סבלו מירידת ערך עוזפת כלשהי, וממילא לא כזו שניתן ליהסה לאיזו מהתופעות הנטעןות בבקשת האישור. מסקנה זו מתיישבת עם השכל הישר – מקום שעיקר התופעות הנטעןות הן לא יותר ממאפיינים אינגרנטיים ומוכרים של כלי הרכב, ומקום שתופעת הרעדות זכתה לمعנה מוצלח על חשבונו של המשיבו, אין כל יסוד לצפות לירידת ערך כלשהי.

משאלת הקשר הסיבתי פוטר עצמו המבקש לחלוtin. אין בבקשת אישור או בחוות הדעת התומכת בה דבר וחצי דבר שיש בו כדי לבסס קשר סיבתי, עובדתי או משפטי, בין ההפרות הנטעןות (והמוחש) לבין הנזק (והמוחש). ההסבר המתבקש לכך הוא שגם המבקש יודע כי קשר סיבתי – אין. ואכן, הדעת נתנת כי המבקש (כמו יתר חברי הקבוצה) היה רוכש את רכבו כך או כך. נזכיר כי התופעות המתוארות בבקשת אישור הן תופעות אינגרנטיות ומוכרות, שלכל היותר יוצרות תחושה סובייקטיבית של חוסר עידון בשלבים מסוימים של הנסיעה. מתן גילוי על אודותות תופעות אלה (שכלל איינו נדרש כאמור) לא נניא את הרוכשים הפוטנציאליים, בודאי ובודאי כאשר פנו לידועין לרכוש רכב ממוגן שמתגאה במהירות נוח ותמורה גבוהה לכיסף, ולא בעידון, נוחות או פאר.

ה. התנאים לאישור תובענה הייצוגית אינם מתקיימים

התובענה הייצוגית הנה מכשיר רב עצמה, בעל שימושים חברתיים וככלכליים עצומה, הטומן בחובו סכנות רבות הן לחבריו הקבוצתיים המיוצגים, הן לנتابעים, הן לציבור בכללו (ראה למשל: רע"א 3126/00 מדינת ישראל נ' א.ש.ת. ניהול פרויקטים וכוח אדם בע"מ, פ"ד נז(3) 237 (2003)).

על מנת לרשן את הסכנות הקיימות במושך התובענה הייצוגית, נקבעו מנוגנים שעניינים הגנה מפני שימוש לרעה במושך זה, וזאת, בין היתר, על-ידי ההליך המקדמי של בחינת אישור התובענה הייצוגית, במסגרתו על המבקש לצלוח את המשוכחות הקבועות בחוק תובענות ייצוגות, התשס"ו-2006 (להלן – "החוק") : קיומה של עילית תביעה אישית, קבועו בסעיף 4(א)(1) לחוק, לצד עמידה בתנאים שנקבעו בסעיף 8(א) לחוק. להלן מעמוד על כך שה המבקש איינו עומד בדרישות החוק לאישור תובענותו הייצוגית.

ה(1). סעיף 4(א)(1) לחוק – היעדר עילית תביעה אישית המעוררת שאלות משותפות

בניגוד לדרישת סעיף 4(א)(1) לחוק, לבקשת אין בנסיבות העניין עילית תביעה אישית, וממילא לא כזו המעוררת שאלות משותפות לכל חברי הקבוצה. טענתו העיקרית של המבקש היא הטעיה צרכנית על דרכ של מחדל. אלא שכאמור בפסקה 43 לעיל, המבקש רכש את רכבו זמן רב לפני שהתופעה של שיטותו היה על דעתיה לגלותה בכלל נודעה לה. זאת ועוד, המבקש הוא אחד מתוך מספר לקוחות בודדים שנקרו חזרה למרכו השירות לאחר הטמעת עדכון התוכנה. השתלשלות העובדתית המתוארת על ידי המבקש סבוכה

ויחודית, ובוודאי שונה מזו שאפיינה את כל אותן הלקוחות הרבים שברכביים הוטמע המענה בהצלחה. התאמתו של המבוקש ליצוג את הקבוצה הנטענת מוטלת אפוא בספק (לשון המעתה).

ח(2). סעיף 8(א)(1) לחוק – סיכוי של בקשה האישור הם קלושים

58. בתשובה זו עליה בדיי דאציה להוכיח **שהסבירי שביקשת האישור תתקבל הוא נזון ביותר**, אם בכלל קיימים. כך, מעבר לעובדה שהمبוקש לא תמך את בקשתו בריאות הדורות, ולא ביסס את עילוונו הנטענות ולו באופן בימיינמלי ביותר, מתברר כי דאציה פולח בדיקת מצופה מיצרנית רכב אחראית (ואף לעלה מכ). במקום לשבח את דאציה, בחר המבוקש להטיר עליה טענות סרק בדבר "תקלות בטיחותיות מוסטרות". והכל, מבלי לבדוק את הדברים לעומק, כנדרש וכמצופה ממי שמתיימר ליצוג קבוצה.

ח(3). סעיף 8(א)(1) לחוק – בקשה האישור אינה מעוררת שאלות משותפות של עובדה או משפט

59. כידוע, שונות משמעותית בין חברי הקבוצה מצדיקה דחיהה של בקשה האישור (ע"א 10085/08 **תנובה י' ראבי** (פורסם בנבו, 4.12.2011)). בעניינו, השונות היא משמעותית עד כדי כך שרב הדומה על השונה.

60. כך למשל, חברי הקבוצה נבדלים זה מזה במקרים שהוצגו להם בעת תהליך הרכישה. גם לשיטת המבוקש, הרי שלצורך ביטוס קיומה של עילה יש להתחקות אחר המקרים הקונקרטיים שהוצעו לכל אחד ואחד מחברי הקבוצה בעל-פה. כבר נפסק כי בירור פרטני שכזה אינו מתאים לתובענה יציגות (ענין **סונול** לעיל).

61. כך, למשל, חברי הקבוצה נבדלים זה מהז בשאלת אפקטיביות עדכון התוכנה. עבור חלקה הארי של הקבוצה הנטענת, עדכון התוכנה הוטמע בהצלחה, ועבור חלק מסוים נוסף – באוטם רכבים שהסתפיקו לציבור בלבד טبعי משמעותי – נדרש גם החלפה של רכבים מוכנים. בסך הכל, **פחות מעשרה** רכבים נדרשו לחזור למועד לאחר החלפת הרכבים. בין כל אחת משלוש הקבוצות הללו קיימת שונות ביחס עצם קיומו של נזק, כמו גם ביחס לנسبות הפרטניות של הטיפול במרכזי השירות. ממילא, אין הצדקה לאפשר תובענה יציגות בשם פחות מעשרה רכבים, בודאי כאשר נסיבותיהם הפרטניות שונות זו מזו.

62. כך למשל, לעניין שאלת הקשר הסיבתי, יש חשיבות להתחקות אחר היסטוריית השימוש הפרטנית של כל רכב ורכב – קילומטראי, דפוס, תדרות ותוואי הנהיגה, מידת הבלאי, היסטוריית טיפולים ותאונות, ועוד כיו"ב. מדובר בבדיקה פרטנית וסבוכה, ואין כל הצדקה לעรอง אותה במסגרת של תביעה יציגות.

63. כך למשל, ברי כי קיימת שונות רבה בכל הקשור להעדפותיהם של חברי הקבוצה – לרבות בשאלת עד כמה ייחסו חשיבות לשאלת הנוחות מלכתחילה, ועד כמה הוטרדו מטופעת הרעדות בדייעד (אם בכלל). לא מדובר בשאלות צידיות, אלא בשאלות הנוגעות לבן של הפלוגתאות בתיק.

ח(1). סעיף 8(א)(2) – תובענה יציגות איננה הדרך היילה וההוגנת להכרעה במחוזות

64. לשיטת המבוקש, בקשה האישור היא בעלת "חשיבות חברתית וציבורית", והיא "תוהוה תמרור לכל חברות הרכב, היבואנים והמשווקים להימנע מהטעייה הציבור ומהציג מגוי שווא" (ס' 71-72 לבקשת האישור). ברם, כפי שתשובה זו מוכיחה, **זהו דווקא המקרה הפרטיגמי בו אין לנו את התובענה כיציגות**.

65. דאציה מבצעת מיוזמתה בקשרות איות ושירותים קפדיות, לפि ואחרי השיווק. משגילתת תופעה במסגרת חלק מהלקוחות חשים כי היבט מסוים של תיבת ההילוכים אינו אופטימאלי, בחרה מיוזמתה להעמק

בנושא. גם כשלגילהה שלא מדובר בתקלה או פגם, ושהאין כל סיכון בטיחותי או הפרה של תקון, בחירה להשקיע מאמצים רבים בפיתוח מענה. את המענה עצמו הטמעה על חשבונה, למורות שלא הייתה חייבת לעשות כן, ובהצלחה משחררת. **אם גם במרקמים כאלו יהיו יצירנים חשובים לתביעה ייצוגית, ניטול מהם את התMRI**
להשكيיע בבדיקה ושיפור מתמידים, בידיעה כי יהיו חשופים לתביעות בין כה וכפה.

66. בהקשר זה, הדברים שנקבעו אך לאחרונה בעניין **טחינת הנסיך** פנים לענייננו מקל וחומר. באותו מקרה מדובר על יצורן שלקח אחריות על **תקלה**, בעוד שבמקרה דנן מדובר ביצורן שההר, מזומתו ועל חשבונו, כתוצאה מסטנדרטים גבוהים של בקרת איכות ושירות, **לשפר את חוותה הנעה אף שלא היה מדובר ב'תקלה' או 'ליקויי' כלל.** מפתח חשיבות הדברים, נביאם כלהלן:

"**במרקמים של תקלות... אשר אין מגיעות כדי רשלנות זדונית, התנהלות שיטיתית או מכוונת, ובמיוחד כאשר עוד טרם הוגש התביעה הייצוגית הנتابע מפרשם בנסיבות את דבר התקלה, ומפיצה מיזמתו את הלקוחות - בכלל, לא יהיה זה מוצדק לנחל את התביעה הייצוגית.** דרישת מעוסק כי ניהול עסק יהיה עם "אפס תקלות" הינה דרישת כמעט בלתי אפשרית, שניסינו לעמוד בה יביא לעלויות מחירם. אין הכוונה לאשר לעוסקים להתנהל ברשלנות, ללא אמצעי בקרת איכות. אולם, מקום שאין מדובר בתקלות חוזרות... ולא נטען כי אין להן בקרת איכות כאמור, **איyi אישור התביעה הייצוגית תזיק יותר מאשר תועיל**... במצב בו הספק נטל אחריות על אשר איירע והחל לפעול לתקן הליקוי עוד בטרם הגשת התביעה או**י בכלל לא מתקיים התנאי ולפיו ניהול ההליך במסגרת התביעה הייצוגית הינו הדרך וההגנת להכרעה בחלוקת...**

יש ליתן תMRIים... להטמעו נали בקרת איכות מיטביים ולקחת אחריות על תקלות בכלל שהן קורות. אישור לניהול התביעה הייצוגית לגבי חברה שהטמעה הליבי בקרת איכות ולקחת אחריות, תגרום לתMRI הפוך." (שם, פס' 2).

67. הנה כי כן, במקום ליצור תMRIים רצויים, עלולה בקשה האישור דנן לעשות בדיקת ההיפך.

ה(2). סעיפים 8(א)(3) ו-8(א)(4) לחוק – עניינה של הקבוצה לא ייצג בדרך הולמת ובתום לב

68. סעיף 8(א)(3) לחוק מחייב שיימצא כי "קיים יסוד סביר להניח כי עניינים של כל חברי הקבוצה ייצג ויונח בדרך הולמת". בתוך כך, המבקש נדרש לסטודנט גבוה מזה הנדרש מטופע רגיל, ומהוויב לפועל "**בסיסדיות ובconduct ראש"**" (רעד'א 08/2444 שופרסל בע"מ נ' כהן, פס' 9(א) (פורסם בנבו, 21.12.2008)). בהתאם, נקבע כי ככל שהמבקש לא ביסס כדבוי את נזקיו, ותחת זאת נקבע בסכום תביעה שרירותי ומופרז, עלול הדבר להצדיק את דחיתת בקשה האישור מטעם זה לבדו (רעד'א 15/2282 פסגות קופות גמל ופנסיה בע"מ נ' לוי, פס' 18 (פורסם בנבו, 8.7.2015)). עיוון בבקשת האישור מראה בבירור כי בענייננו סטנדרט זה לא קיים. בקשה האישור אינה כוללת פירוט עובדתי המתקרב לרף הנדרש ומתבססת על ראיות שמשקלן נמוך ביותר, בהן תAMILIIM משיחות וואטסאף וחוזות דעת מומחה אשר ספג בყילותות רבות לאורך השנים (זו היא בלשון המעתה). סכום הנזק שנטבע – 30,000 ש"ח לכל אחד מחברי הקבוצה – הוא סכום שרירותי המותבס על חוות דעת שטחית וכולנית של מומחה מטעמו. והעיקר – המבקש לא מהסס להטיל דופי ביושרתה של דאצ'יה, הגם שפעלה באופן ראוי, ובambil שטרח לבסס את דבריו כדבוי מבעוד מועד.

ו. סוף דבר

69. נוכח כל האמור, מבקשת בית המשפט הנכבד לדוחות את בקשה האישור, ולהשיט על המבקש את הוצאתה הראיליות של דאצ'יה בגין הכנת התשובה דנא.

Affidavit

I the undersigned, Thomas MANSION holder of the French Passport 15AP79319, having been cautioned that I must state the truth and that I shall be liable for the penalties prescribed by law if I do not do so, hereby declare the following:

1. I am making this affidavit in support of the response on behalf of Automobile Dacia S.A (hereinafter: "**Dacia**") to the amended motion to certify the claim as a class action in C.A, 56065-12-18 **Moshe Meirzada v. Carasso Motors Ltd. and ors.**, which is being heard by the Central District Court-Lod (hereinafter: the "**Motion to Certify**").
2. I currently serve as Powertrain Unit Project Manager at the Renault Group. I am the Chief Product Engineer of Automatized Manual Transmission & Dual Clutch Transmission. I was previously the Chief Engineer for SW & Tuning for all automatic transmissions at the Renault Group.
3. The statements made in my affidavit below are based on my personal knowledge and/or on information provided to me during my work and on the basis of documents I have reviewed. All statements in this affidavit are true to the best of my knowledge and belief.

A. Background

4. Dacia is a Romanian automobile manufacturer that was founded in 1966. As of September 1999, Dacia is a subsidiary of the French manufacturer Renault, and as such, is a part of the Renault-Nissan-Mitsubishi Group. Dacia vehicles are sold in more than 110 countries. Vehicles with a robotized JS3 transmission, the same transmission model used in the Applicant's vehicle, are sold in 30 countries, including Israel.
5. Dacia has been selling its vehicles in Israel since 2015 through its importer, Carasso Motors Ltd. (hereinafter: "**Carasso**"). Carrasso has marketed a variety of Dacia models in Israel, including, among others, the Sandero, Logan, Duster, Lodgy and Dokker.
6. In Israel and elsewhere, the Dacia brand prides itself on its value-for-money, reliable vehicles and competitive pricing, which have generally proven to be the brand's key selling point.
7. Dacia is committed to high quality and safety standards in all the vehicles it manufactures. Naturally, all of Dacia's models comply with all applicable regulatory requirements. Dacia Vehicles undergo extensive quality assurance procedure before and after manufacturing, to ensure all standards and requirements are met.

B. The Alleged Technical Defects

8. After reviewing the Motion to Certify, I understand that the Applicant alleges that Sandero and Logan vehicles with robotic transmissions marketed in Israel have suffered from several serial technical defects: (1) vibrations and/or judder during the beginning of the ride (hereinafter: the "**judder issue**"); (2) the vehicle rolls down a steep hill, despite being in the opposite gear, or whilst moving the foot from the brake pedal to the gas pedal; (3) there is a noticeable and unpredictable delay, during the beginning of the ride, between the shift to "Drive" and the beginning of vehicle movement; (4) there is a significant delay in the shifting of gears; (5) there is no stopping mechanism between "drive" and "reverse" shifts"; (6) the vehicle vibrates at slow speeds (e.g., when "crawling" in heavy traffic); and (7) a service light comes on for no apparent reason.
9. As part of its quality assurance and customer service programs, Dacia regularly performs tests and collects data – before, during, and after its vehicles are manufactured and marketed – in order to detect and deal with any potential technical issues. Thus, had the issues alleged by the Applicant been the result of a serial manufacturing defects or other design flaws, this would have, with a great degree of certainty, been detected through the information collected and tracked by Dacia.
10. To the best of my knowledge, there is no documentation or evidence of any widespread issue concerning issues 2-7 mentioned above. At any rate, as will be explained below, these are not flaws or defects, but rather characteristics of the vehicles, which comply with all applicable regulatory and safety requirements.
11. As to issues number 2-4; the Sandero and Logan vehicles cited in the Motion to Certify are fitted with single clutch robotic transmission of the JS3 model, similar to the Applicant's vehicle. Such transmissions are different from other types of automatic transmissions, such as "planetary", "CVT" or "direct shift" gearboxes, both in function and in "feel". The main attribute of single clutch robotic transmissions is their combination of durability, fuel economy, and cost-effectiveness. In terms of their operation, they are intended to "imitate" manual gearshifting. Thus, gear shifting in this type of gearshift naturally tends to be more pronounced and noticeable, and may feature short delays when shifting into gear. Similarly, just as with a manual transmission when the clutch is pressed by the driver, some movement backwards, forwards or downhill may be experienced even if the vehicle is in the opposite or "neutral" shifts. Therefore, rather than "defects" or "flaws", issues 2-4 are actually a general characteristic of this type of gearbox, in line with customer expectations and the industry standard, and can easily be noticed during a test drive, especially if the driver has previously driven using other types of gearboxes. While a consumer may have a subjective preference to the "feel" of one type of gearbox or other, these characteristics objectively pose no safety concern whatsoever.

12. As a footnote, I should mention that the "three second test" allegedly applied by the expert on behalf of the Applicants is unfamiliar in the vehicle manufacturing industry, and is not included in any of the binding regulations.
13. As to issue number 5; the Applicant's model does have a stopping mechanism in place, which is controlled by the software of the gearbox, as well as a buzzer which provides sound confirming the reverse gear is engaged. Dacia has validated that this mechanism meets all applicable safety requirements.
14. As to issue number 6; vehicle vibrations in slow, "crawling" traffic are not uncommon in the vehicle industry. Dacia's quality assurance procedure, as well as customer satisfaction data, provide no evidence of any abnormally pronounced vibrations.
15. As to issue number 7; service lights may turn on for a wide variety of reasons and on many different circumstances. Dacia has no record of a serial defect involving service lights.

C. The Judder Issue

16. During November 2016, Dacia was informed of customer complaints, which alleged that certain vehicles were suffering from excessive vibration, or "judder", during the beginning of the ride, which in turn caused them certain discomfort. This phenomenon had been reported by a relatively very low percentage of fewer than 10% of customers.
17. Dacia then investigated the issue, and found that it affects certain vehicles with a "JS3" single-clutch robotized gearbox. Its conclusion was that there is no design flaw, and that despite the alleged judder, the vehicles comply with all applicable safety and regulatory standards, including NVH Noise, Vibration, Harshness) standards which are used, inter alia, for measuring juddering in a vehicle.
18. However, Dacia wanted to ensure its customers' utmost satisfaction, and thus initiated work on the development of an after-sales solution which could reduce the alleged judder. It should be stressed that there was no regulatory or safety requirement which required Dacia to do so, and it acted solely out of its goodwill and commitment to customer satisfaction.
19. The development of the solution was completed during March 2018 and was made available in Israel on April 2018. The solution consisted of a software update, and – in cases where the relevant components have suffered considerable wear and tear – a replacement of parts as well. As the judder issue was solely a customer satisfaction issue which posed no safety concerns, Dacia was not required to declare an official "recall" in Israel, and instead requested that Carrasco to implement the solution in all new vehicles and during customers' routine visits to service centers – free of charge.

20. Overall, since the beginning of marketing and until the availability of the solution in Israel, approximately 2000 relevant Sandero and Logan vehicles went on the road in Israel. Over 90% of these vehicles have undergone this solution, and only around 12% required the parts replacement in addition to the software update. In total, less than 10 cars required further fixes after the solution was implemented, meaning that the solution has more than a 99% success rate in Israel.
21. The success of the aftermarket solution is also reflected in Dacia's global customer service data, as the complaint rate dropped from 9.5% prior to the implementation of the solution, to 0.5% after the implementation of the solution.

D. The Applicant's Vehicle

22. According to our data, the vehicle purchased by the Applicant on 19.5.2016 and was delivered to him on 23.5.2016.
23. After checking all the test drives documents of this period (May, 2016) we came to know that **the Applicant did not take the car for test drive before purchasing it.**

E. Statement of Truth:

24. This is my name, this is my signature, and the contents of my affidavit are true.

Signature: _____

Full Name: Thomas MANSION

Date: July 12th, 2019

SUBSCRIBED AND SWORN TO

Before me this _____ day of July, 2019 in Paris, France by Mr. Thomas MANSION, who proved to me on the basis of satisfactory evidence to be the person who appeared before me.

Produced identification

Type of ID: French passport n°15AP79319

Signature of Notary Public

הנדון: חוות דעת של מומחה

ת"צ 18-12-56065 משה מאירידה (להלן "ה המבקש" ו"הבקשה") נ-
גרסתו מוטורס בע"מ – A AUTOMOBILE DACIA S.A (מקבוצת רנו)

אני החתום מטה, עמי מימון ת"ז 8495954, שמי רכב מוסמך, הרשם בפנקס שמי הרכב במשרד התחבורה (תעודת מס' 117), נתבקשתי ע"י דאציה חוות דעת המקצועית בעניין הנדון. אני נותן חוות דעת זו במקום עדות בבית המשפט, ואני מצהיר בזאת כי ידוע לי שלענין הוראות החוק הפלילי בדבר עדות שקר בשבועה בבית המשפט, דין חוות דעת זו כשהיא חתומה על ידי, כדי עדות שניתנית בשבועה בבית המשפט.

A. כללי

עמי מימון
 שם המומחה:

מימון חברה לשמאות וסקרים בע"מ
 משרד הפועל ע"פ נוהלי תקן 9001 O.S.I. של LVN בפיקוח מוסד הטכניון
 מען: החרש 36 הוד השרון

השכללה וניסיון מקצועי: שרתתי בצה"ל כמכונאי שלב 10, כבחן וכשמי פיקודי (במיל').

בוגר קורס שמאות בטכניון.

בעל תעודת שמי מוסמך מס' 117 מטעם משרד התחבורה.

בוגר קורס קציני בטיחות בתעשייה בטכניון.

עובד בשמאות רכב משנת 1970.

התוויתי את הכללים לחישוב ירידת ערך והקשר בכך מתוקף חברותי בוועדת ששן במינוי משרד האוצר. מדובר בוועדת מומחים שהוקמה בשנת 1994 על ידי הממונה על שוק ההון והbijוט בעקבות פסק דין שנייתן בבית המשפט העליון ע"י הנשיא שмагר (בתיק רע"א 3577/93 הפניקס הישראלי) חברה לביטוח בע"מ נגד אהרון מוריאנן, לצורך הפקת מסקנות וקביעת פרמטרים לנושא ירידת הערך הנובעת מקרה ביטוח המוגדר בפוליסט הביטוח ומחייב לה. לוועדה מונו נציגי ציבור, נציגי משרד התחבורה, נציגי הפיקוח על הביטוח, שמי וחברות ביטוח, ואני כיהןתי בה כשמי מומחה יחיד וכחבר בה מן המניין. במסגרת ועדה זו נערך על ידי, בשיתוף נציג משרד התחבורה מהנדס וילנסקי זיל', מחקר מקיף לעניין חישוב אומדן וירידת ערך. איגוד השמאים אימץ את המלצות הוועדה, וمعدכן מעת לעת



את החברת המנהה על בסיס מחקר וניסיון חברי הוועדה המקצועית של האיגוד בגין התפתחות ושינויים במבנה הרכב, התנוגות השוק וPsiיקות בתא משפט.

כיהנתי כי"ר הוועדה המקצועית באיגוד השמאים (1994-2005).

אני מכחן כימם חבר/מ"מ בוועדה המיעצת ל"רשות" במשרד התחבורה.

שיםשתי כבחן למקצוע השמאים, בעל כתוב מינוי מס' 1 מאי משרד התחבורה בין השנים 1984-2000.

שיםשתי והנני חבר בגופים הבאים:

- בأיגוד השמאים בישראל (חבר בענף רכב, ציוד מכני הנדס)
- במוסד מחקר גורמי תאונות דרכים UVU – בגרמניה
- באיגוד הישראלי לדיני ביטוח AIDA

הנני משמש יועץ לגופים הבאים:

- יועץ מגון ואיתור לצרבי המיגונים
- יועץ מגון כל רכב ולסיכון אש ויישום מערכות
- יועץ ליבואני רכב

פרטי רכב התובע:

מס' רישוי:	33-745-33
שלדה מס' :	UU155DAG0088924
תוצר:	דאצ'יה
דגם:	X52BB4AZLO סנדרו סטפוי O
מועד עליה לנכיב:	5/2016
מס' מנוע:	בנזין
תיבת הילוכים:	אוטומטית רובוטית חד-מצמדית דגם JS3
מועד מסירה:	23.05.2016

רשימת המסמכים אשר עמדו לרשותי במהלך כתיבת חוות דעת זו:

- בקשה לאישור תובענה ייצוגית מיום 24.12.2018 (שתוכננה ביום 25.2.2019)
- ອומדן מנהה לחישוב ערכיו רכב וירידת ערך של איגוד שמאן ביטוח בישראל מהדורה 2011
- נתונים עובדיים שנתקבלו במשרד המשיפה 2 לרבות מידע על רכבו של המבוקש.



**ב. גילוי נאות**

למן גילי נאות אצ"נ כי שרוו בעבר יחס עובדה בין ובין השמאלי דני סער (המומחה מטעם המבוקש, להלן: "סער"), שהועסק על ידי כמתמחה למקצוע השמאות מחודש אפריל 1998 ועד Mai 1999 (שםו באותה תקופה היה דני סעד). עבדתו במשרד הופסקה בסמוך למועד קבלת רישיון העיסוק שלו בשמאות רכב, ולמייטב ידיעתי בהמשך הוא שינה את שמו לדניאל רוז ואחר כך לשם בו הוא מתפרק חיים. לפיכך הופתעתם כשהבחנתי כי הלה ציין בפרק רקע מקצועני של חוות דעתו כי בשנת 1998 עסק כ"מנהל תחום מוסכים וצד מכאני הנדסי במשרד שמאים". כאשרណע לי כי סער הוא השמאלי שנtan את חוות הדעת לתובע ידעת' בכר את ע"ד גילאן, ב"כ המשיבה 2.

ג. מבוא

1. בקשה האישור לתביעה הייצוגית (להלן: "הבקשה לאישור"), הוגשה נגד קרטסו מוטורס בע"מ המשמשת כנציג קבוצת רנו בארץ ושיווקת את רכבי AUTOMOBILE DACIA SA (להלן: "דאצ'יה"), ונגד דאצ'יה שהינה יצרנית הרכב הנמנית על קבוצת רנו.
2. מדובר על תביעתו של מר משה מאירזה (להלן: "המבקר"), אשר רכש דגם דאצ'יה Sandero Stepway בעל תיבת הילוכים רובוטית מסווג JSJ בשנת 2016.
3. המבוקש טוען לכשלים בתיבת ההילוכים בדגמי דאצ'יה מסווג Sandero ו-Logan בעלי תיבת הילוכים רובוטיות חד-מצמדיות, לרבות בעית רעדות בתחום נסעה ואי אחיזת הרכב בזמן בעליה. מטעמי נוחות בלבד יכונו שני סוגי הרכבים להלן "הרכבים מושא התביעה".
4. בקשה האישור נסמכת על חוות דעת שמאית לא ממושפרת מיום 23.12.2018 שנערכה ע"י השמאלי סער, רישיון עסק בשמאות מס' 763 משנת 1999. בחוות דעתו של סער נטען בין היתר כי "המשיבות גרמו לכך שערכו של הרכב בשוק יד שנייה ירד באופן משמעותי וכי צוינו בעקבות הבעיות שהתגלו ולא טופלו". להערכתו של סער, קיימת ירידת מסחרית עודפת לרכבים מושא התביעה שאינה פחותה מ-30% מרכיב (סעיף 9 חוות דעת סער).
5. השאלה שהתקשתתי לבחון היא האם זוהתה ירידת ערך מסחרית חריגה או עודפת לרכיבים מושא התביעה. בפרט, נתקשתי לבדוק את התנוגות "שוק המשמשות" של כלי הרכב שבנדון ממשתקף במחironim הרלוונטיים, ולעורך השוואה בין התוצאות השוק לכלி הרכב מושא התביעה לבין כל רכבי אחרים.

ד. מתודולוגיה של חוות דעת זו

6. כדי לראות האם ביחס לרכיבים מושא התביעה קיימת ירידת ערך שנתית **עודפת**, ועל מנת לקבל תמונה מלאה ככל הניתן, בוחנתי את השינוי במחיר המחרונים הרלוונטי בחמשה חתכים שונים:
 - א. בהשוואה לשוק כולו, קרי האם הייתה ירידת עודפת מעבר לתנודות המחרונים הנורמליות בשוק כלי הרכב המשמשים;
 - ב. בהשוואה למוכניות דומות מאותן קטגוריות של הרכבים;
 - ג. בהשוואה לדגמי חברות אחרות עם תיבת הילוכים רובוטית חד-מצמדית;
 - ד. בהשוואה לדגמי דאצ'יה זהים עם תיבת הילוכים ידנית





ה. בהשוואה לדגמים אחרים בשוק שידוע על כשל מבונה שקיים בהם בעקבות ריקול, תלונות צרכניות /או תביעות יציגות שהתקבלו.

7. בארץ קיימים 2 מחירים מובילים עליהם נסמכים קבועות ערכי הרכב לצורך חישוב ערך ובasis למסחר:

א. מחירן לוי יצחק – מחירן שעליו מתבססת בעיקר "תעשייה הביטוח", הן לתיחסם פרמיית הביטוח והן לפיצוי מבוטחים. ע"פ דברי הסבר של המחברון, בסיס הנתונים נשען על סקרי שוק.

ב. מחירן יד 2 – מחירן המתבסס על נתוני של המסחר בкли רכב משומשים. מחירן זה מבוסס על לוח פרסום לממכר כל רכב משומשים שעל פי נורמות עסקאות מרבות.

8. אין ספק כי המחיר המבוקש נתון למקח וכי חלק בלתי נפרד מהעסקה קשור במימונתו של המוכר, סבלנותו, אורך רוחו ומצוקתו הכספית במועד ביצוע העסקה וכמוון במאפייני הרכב המשומש כגון: מועד עליית הרכב לכיביש, מס' הבעלות, סוג הבעלות, מס' הק"מ שגemu הרכב, מצבו הפיזי והטכני של הרכב, כגון האם היה מעורב בתאונת הייצור וביקוש לדגם מסוים; מגמות צרכניות כגון העדרת "ג'יפונים" או רכבים היברידיים, וכו'. במקרים אחרות, ירידת ערך של רכב ספציפי היא עניין אינדיבידואלי, הנגזר מבדיקה פרטנית של מאפייני הרכב. יחד עם זאת, שימוש במחירים ובמחירים ממוצעים הוא כאמור אמצעי שמאלי מקובל לצורך אומדן ירידת הערך, איתור מגמות, וכיוצא באלה.

9. בחומר דעת זו בחרתי ללקט גם נתונים מפרסומים אונטטיים של מוכרי כל רכב אשר פרסמו בפועל בלוח מכירות יד 2, זאת מנקודת המוצא שערcisים אלו משקפיםUrclsים קרובים לשוק הממשי (שכן הצעת מכירה במחיר תלוש מהמציאות לא תענה).

10. על מנת לקבוע הפסד ממוצע נכוון קבעתי ממוצע לאבדן ערך כל רכב בין ערך משנתון מסוים ביחס לערך רכב חדש וחלוקתו למס' שנות השימוש, וזאת תוך חישוב ממוצע של שלושת הגורמים המשפיעים כדלקמן:

- לוח מודעות כל רכב למכירה של יד 2 (אם קיים נתון לדגם).
- מחירן מכוניות משומשות וחדות מוקבצת לוי יצחק.
- מחירן יד 2 .

ה. ניתוח

1. ירידת ערך ממוצעת בשוק – כללי

11. בענף השמאות מקובל לומר, ככל אצבע כי ה不忘初心ה הערך, השנתית הממוצעת של רכב היא כ- 15% בשנה הראשונה, כ- 12% בשנה השנייה, כ- 10% בשנה השלישי ואילך. ה不忘初心ה זו פוחתת בשנתיות מעל שנים מעל 6 שנים.

12. ה不忘初心ה הערך נוטה להשתנות בין סגמנטים וקטגוריות. כך, ברכבי יוקרה נראה על פי רוב ה不忘初心ה ערך גדול יותר בשנים הראשונות בעוד שברכבים זולים יחסית, נצפה לה不忘初心ה כמפורט בסעיף 11abis לב Ci ב 3 השנים הראשונות ה不忘初心ה מואצת.





2. ירידת הערך של הרכבים נשוא התובענה

لهן טבלת סקירה של רכבי דאצ'יה Sandero ו-Logan בעלי תיבת רובוטית חד-מצמדית, כפי שפורסמו למכירה בחודש יוני 2019 בלוח מכירות יד 2" ו- כפי שפורסמו במחירון יצחק לוי יד 2 :

מספר מדעה	יחס וטוג	שנה	יב	ק"מ	בעלת יד 2	מחיר יד 2	מחיר יד 2019	מחיר יד 2019	מחיר חדש	מחיר בין מוחלט	הפחזה בין מוחלט	מחיר חדש	הפחזה בין מוחלט	מספר מדעה
	דאצ'יה סנדרו Stepway	2015	אין כל כל למפריה בד 2											
13.00%	-34.17%	-40.75%	-42.99%	78,990	46,800	45,034	52,000	30,000	1	2016	Stepway	דאצ'יה סנדרו Stepway	61526719	
13.40%	-36.95%	-40.75%	-40.58%	78,990	46,800	46,939	49,800	9,800	1	2016	Stepway	דאצ'יה סנדרו Stepway	48758316	
13.50%	-37.97%	-40.75%	-44.21%	78,990	46,800	44,067	49,000	59,000	1	2016	Stepway	דאצ'יה סנדרו Stepway	72001931	
13.80%	-40.50%	-40.75%	-42.99%	78,990	46,800	45,034	47,000	30,000	1	2016	Stepway	דאצ'יה סנדרו Stepway	64000836	
13.80%	-40.50%	-40.75%	-44.93%	78,990	46,800	43,500	47,000	40,000	1	2016	Stepway	דאצ'יה סנדרו Stepway	55174075	
14.00%	-43.66%	-40.75%	-43.73%	78,990	46,800	44,446	44,500	53,000	1	2016	Stepway	דאצ'יה סנדרו Stepway	76978755	
14.20%	-44.93%	-40.75%	-42.40%	78,990	46,800	45,500	43,500	40,000	1	2016	Stepway	דאצ'יה סנדרו Stepway	96180496	
16.60%	-34.17%	-30.50%	-35.43%	78,990	54,900	51,000	52,000	30,000	1	2017	Stepway	דאצ'יה סנדרו Stepway	98782503	
	דאצ'יה לאגיאן	2017	לימוד	50,000				52,000		2018	Stepway	דאצ'יה סנדרו Stepway	68768960	
14.60%	-37.49%	-45.37%	-48.70%	79,990	43,700	41,035	50,000	60,000	1	2016	Stepway	דאצ'יה לאגיאן Stepway	54170758	
21.38%	-46.24%	-41.12%	-40.28%	79,990	47,100	47,768	43,000	31,000	2	2017	Stepway	דאצ'יה לאגיאן Stepway	62805819	

(טבלה מס' 1)

מנתונים אלו עולה כי ממוצע ירידת הערך השנתית הוא בשיעור של כ- 14.8%, אשר תואם לדגמי יצרנים איקוטיים ונמנה על הסף התחתון של אבדן ערך (בהתחשב, בין היתר, בשנתון של הרכבים).

3. דגמים מסוימים קטגוריות של הרכבים נשוא התובענה:

להלן נתונים של 4 דגמי רכב של יצרני רכב אחרים מקטגוריות דומות – סיטראן C1, סוזוקי סלריו, מיצובישי אטראס, פיאט טיפו

מספר מדעה	יחס וטוג	שנה	יב	ק"מ	בעלת יד 2	מחיר יד 2	מחיר יד 2019	מחיר יד 2019	מחיר חדש	מחיר בין מוחלט	הפחזה בין מוחלט	מחיר חדש	הפחזה בין מוחלט	מספר מדעה	
	C1 סיטראן	2014	73,000	1	2014	30,959	28,000	28,000	32,000	44,500	2	2015	סיטראן C1	46891248	
12.00%	-59.41%	-65.65%	-55.13%	68,990	23,700	30,959	30,959	30,000	36,358	33,800	1	2014	סיטראן C1	53610842	
12.66%	-53.62%	-51.01%	-47.30%	68,990	38,200	39,529	43,500	17,500	40,000	59,000	2	2016	סיטראן C1	62466612	
13.80%	-36.95%	-44.63%	-42.70%	68,990	43,700	43,557	37,000	59,000	44,000	43,500	1	2016	סיטראן C1	86215797	
19.98%	-46.37%	-36.66%	-36.86%	68,990	52,900	50,880	55,000	32,000	49,000	43,500	1	2018	סיטראן C1	44607684	
23.28%	-20.28%	-23.32%	-26.25%	68,990											
	סוזוקי סלריו	2016	75,000	1	2016	30,712	39,000	39,000	44,000	45,000	1	2017	סוזוקי סלריו	58702543	
15.48%	-42.64%	-41.90%	-54.83%	67,990	39,500	30,712	30,712	30,000	38,689	35,400	2	2017	סוזוקי סלריו	53452133	
19.55%	-35.28%	-33.37%	-48.66%	67,990	42,000	43,935	49,000	12,000	47,213	42,000	1	2018	סוזוקי סלריו	49885203	
28.45%	-27.93%	-22.05%	-35.38%	67,990	53,000	53,000	53,000	21,000	58,893	53,000	2	2017	מיצובישי אטראס	55146024	
	מיצובישי אטראס	2014	108,000	2	2014	31,360	29,000	29,000	30,000	106,000	96,900	1	2015	מיצובישי אטראס	89602936
13.78%	-70.07%	-69.04%	-67.64%	96,900	30,000	31,360	31,360	30,000	38,689	35,400	1	2016	מיצובישי אטראס	42849499	
16.04%	-69.04%	-63.47%	-60.07%	96,900	42,000	47,213	43,500	114,000	47,213	42,000	1	2016	מיצובישי אטראס	78353113	
18.11%	-55.11%	-56.66%	-51.28%	96,900	42,000	47,213	43,500	21,000	58,893	53,000	2	2017	פיאט טיפו	99060935	
23.32%	-45.30%	-55.42%	-39.22%	96,900	43,200	58,893	53,000	33,700	59,900	53,000	2	2017	פיאט טיפו	44286741	
	פיאט טיפו	2018	30,000	2	2018	78,883	83,000	83,000	58,000	73,500	66,493	2	2017	פיאט טיפו	85245830
13.20%	-45.00%	-37.72%	-36.13%	101,000	62,900	64,505	55,555	33,700	66,493	62,900	2	2016	פיאט טיפו		
17.00%	-40.69%	-27.23%	-34.17%	101,000	73,500	59,900	59,900	30,000	58,000	66,493	2	2017	פיאט טיפו		
17.86%	-17.82%	-13.86%	-21.90%	101,000	87,000	78,883	83,000	30,000	83,000	78,883	2	2018	פיאט טיפו		

(טבלה מס' 2)

מנתונים אלו עולה כי בנגד לנטען ע"י סער, הרכבים נשוא התובענה שומרים על מערכת להלוטין ואף טוב יותר מכל רכב דומים של יצרנים אחרים (מוציאעים: סיטראן C1, סוזוקי סלריו 21.16%, מיצובישי אטראס 17.8%, פיאט טיפו 16.02%).





ממוצע הפחיתה שנתה	הפחיתה בין מחור חדש לחדש 'ע' השנויות	הפחיתה בין מחור 2 לחישב לחישב	הפחיתה בין מחור 2 לחישב לחישב	רכב חדש לי' יצחק 2019	רכב חדש לי' יצחק 2019	מחור לי' יצחק יוני 2019	מחור גדיש בדרש 2	בעלות	ק"מ	שנה	יד	'ץח זוג'	מס' מדעה
8.37%	-84.41%	-83.31%	-83.52%	153,990	25,700	25,380	24,000	פרטיות	220,000	4	2009	סקודה אוקטובה	48305191
8.80%	-81.82%	-79.48%	-78.14%	153,990	31,600	33,665	28,000	פרטיות	113,000	5	2010	סקודה אוקטובה	42304904
10.00%	-81.82%	-82.21%	-76.15%	153,990	27,400	36,720	28,000	פרטיות	160,000	4	2011	סקודה אוקטובה	96107915
10.60%	-70.78%	-78.70%	-74.50%	153,990	32,800	39,270	45,000	פרטיות	113,000	2	2012	סקודה אוקטובה	51445598

(טבלה מס' 5)

16. ערך הפסד ממוצע בחישוב ערכי הרכב הנסחרים ביחס לערכם מחדש לשנה של 9.5% - ממוצע לחלווטין למרות ה"ירקורד" לכואורה במדיה ו"בשוק".

17. לשם השוואה, בוחנתי גם את המקירה הנודע של דוזשת התאוצה נתפסת בדגמי טויטה, שהתרחש בדגמי ראב 4 (נובמבר 2005 – נובמבר 2009) ודגמי קורולה (אוקטובר 2006 – ינואר 2010).
מקירה בטיחותי חמור שגם גבה חי אדם, להלן הממצאים ביחס לאותם הדגמים:

ממוצע הפחיתה שנתה	הפחיתה בין מחור חדש לחדש 'ע' השנויות	הפחיתה בין מחור 2 לחישב לחישב	הפחיתה בין מחור 2 לחישב לחישב	מחור לי' יצחק 2019	רכב חדש לי' יצחק 2019	מחור לי' יצחק יוני 2019	מחור גדיש בדרש 2	בעלות	ק"מ	שנה	יד	'ץח זוג'	מס' מדעה
6.11%	-84.20%	-86.62%	-86.05%	189,900	25,400	26,500	30,000	פרטיות	2	2005	טוויטה ראב 4 (קצר)	94197472	
6.44%	-81.04%	-84.73%	-85.62%	189,900	29,000	27,300	36,000	פרטיות	325,000	1	2006	טוויטה ראב 4 (קצר)	58772778
6.28%													
7.30%	-81.94%	-80.29%	-79.91%	132,900	26,200	26,700	24,000	פרטיות	87,000		2008	טוויטה קורולה	87311443
7.60%	-75.17%	-77.43%	-75.55%	132,900	30,000	32,500	33,000	פרטיות	168,000		2009	טוויטה קורולה	72890938
8.14%	-72.91%	-74.12%	-72.91%	132,900	34,400	36,000	36,000	פרטיות	158,000		2010	טוויטה קורולה	98977889
7.68%													

(טבלה מס' 7)

בחישובי ערכי הרכב הנסחרים ביחס לערכם מחדש, מתאפשרת תוצאה של הפסד ממוצע של 6.28% לשנה לדגם ראב 4 – 7.68% לשנה לדגם טויטה קורולה.

ו. התייחסות לחוות דעת השמאיע

18. בדומה לניסיוני הקודם עם מר סער, גם במקרה דין מקצועיתו, כפי שעולה מחוות דעתו, מעלה שאלות. חוות הדעת לוקה במחסור עובדתי ממשועוט, עד כי לא ניתן לאבחן בצורה מקצועית. מר סער קובע כי בסתemap על ניסינו המקצועית קיימת ירידת ערך מסחריות שאינה פחותה מ-30% מערךו של הרכב. ובמהירותן כל' הרכב המשמשים, ללא תיאור הבדיקה שערך. חוות דעת סער (לכל הפחות בעניין ירידת הערך) מבוססת על השערות ומקורות עולמיים, ואינו מפנה לשום מחקר או נתונים השוואתיים מהם שבאת מסקנותיו.

19. בפרט יש להציג כי השמאיע סער אינו מציין על איזה מחירון הוא הتبוסס (אם בכלל), והוא עומד על ההבדלים בין המחרינומים הקיימים.

20. בנוסף, סער כלל אינו עומד על סוג תיבת ההילוכים (תיבה רובוטית חד-מצמדית) ואינו נותן את הדעת להשלכות האפשריות של פרט זה בכל הקשור לנזק הנטען על ידו.





21. מחובטו של שמא רכב מקצוע, הקובל עובדות נחרצות כבנדון, לבסס את קביעתו באופן מקצועי ובין השאר ע"פ הנדרש מההנחיות מקצועיות לשמא תור הצגת ממצאים ברורים, מתועדים המעידים על כך. עבודת השמאות אינה מבוססת על "הנחות" או על "תחושים". אומדן נזק תמיד חייב להתבסס על עובדות ממשיות, שהשמה עצמו נכון בנוח בהן על יסוד בדיקות שער. בדיקות אלה מוכיחות בתיעוד והמחשה בפני' מקבל חווות הדעת.
22. בכל הבוד, על בסיס מיטב הבנתי וניסיוני, חוות דעת סער אינה עומדת באמונות המידה המקצועית המקובלות בתחום השמאות.

ד. סיכום ומסקנות

23. בחינת ערכי רכבים מייצגים בהשוואה לרכיבים נשוא התבוננה, בקטגוריות שונות, הראתה שלא נמצא ירידה עדפת (כלומר ירידה שהיא מעבר לתנודות המחרים הנורמליות בשוק), במחיר בשוק המשמש של הרכיבים נשוא התבוננה. כאשר בוחנתי ערכי כל רכב של חברות אחרות בקטgoriyת "סופר מיני", "מיני" ו"תת-משפחה" – דגמים מקבילים לרכיבים נשוא התבוננה – אף מצאתי כי ירידת הערך של הרכיבים נשוא התבוננה דומה ואף נמוכה יותר.
24. התוצאה שלאליה הגעתי במקורה Dunn אינה מפתיעה, וזאת מהנסיבות הבאות:
25. ראשית, כשלים שונים המטופלים באמצעות קריאות שירות וערכוני תוכנה נהיו שכיחים מאוד בשנים האחרונות באופן כללי, ובפרט בכל הקשור לטיבות הילוכים. הניסיון המקצועי והנתונים אותם הצגתי לעיל מלמדים כי השוק מגלה אידישות לקריאות שירות אלו, והם אינם גורמים, ככלעכם, לירידות ערך. הדבר נכון גם לגבי תקלות בטיחותיות בהן היה ריקול מנדרורי, והוא נכון במיוחד למקרים כמו המקרה Dunn, בהם לא מדובר בעניין בטיחותי, אלא בתופעה הקשורה לחווית המשמש שטופלה ע"פ הנמרס ליזמת היצרנית. הניסיון מלמד כי הרכנים מבינים כי קריאות שירות כאמור אין פוגמות ברכב, ולעתים אף משפרות אותו.
26. שנית, מניסיוני, לתיבת הילוכים רובוטית חד-מצמדית יש מוניטין כתיבה שעיקר יתרונה בעלות נמוכה, וחיסכון משמעותית בתוצאות דלק. על רקע זה, ניתן להבין מדוע קיים פלח הרכנים שיבחר לקנות את הרכיבים מושא התבוננה בשוק הרכיבים המשומשים מבלי לייחס משקל לקריאות שירות מן הסוג שמדובר בהליך זה ומוביל להירתע מ탈ונות כאלה או אחרת באשר לרעדות ופעולה לא רהוטה של התיבה.
27. שלישית, בעולם השמאות יש גם חשיבות מסוימת למוגג ומעמדו בשוק. המותג דאצ'יה הוא מוגג עיר יחסית בשוק הישראלי, שמשוק עצמו מלכתחילה כזכה שמתאים "לכל כיס", ואני מתימר לספק רכבים בעלי איכות ניחה מעודנת או רהוטה במיוחד (בהשוואה, למשל, לרכיבי יוקרה או רכבים מסוימים של יצרנים צרפתיים הנוטנים דגש על נוחות). גם מסיבה זו, לא מפליא אותי כי התופעות המתוארות בבקשת אישור לא קיבלו ביטוי בשוק המשמשות של רכבי המוגג.





28. רבעית, החלפת רכיב מתכלה, דוגמת בלמים או מצמד (כפי שמתואר על ידי המבוקש) אינו גורר ירידת ערך כשלעצמו. בפועל, החלפת רכיבים מתקלים, למשל בעת הטיפול השנתי, דוחק משפרת, על פי רוב, את מצבו של הרכב.

29. לsicום, אין כל בסיס לטענה כי קיימת ירידת ערךewoodת לרכביםמושא התביעה, ועל בסיס הנתונים שבחנתי, אין סוד לצפות ירידה צאת גם בעתיד.

בכבוד רב,

עמי מימון, שמאן

רישיון משרד התכנובורה מס' 117

