

| | | | | | | |
|--|----|---|------|-------------------|------------|------------|
| 21.49x15.87 | 31 | 4 | עמוד | הארץ - THE MARKER | 19/03/2012 | 31290870-0 |
| איגוד שמאי הביטוח בישראל איגוד השמאי - 16780 | | | | | | |

חברות הביטוח לחצו, המדינה התקפלה: מכוניות שנפגעו בתאונות יחזרו לכביש במחיר מנופח

תחקיר TheMarker

משרד התחבורה החליט להוסיף הערה לרישיונות של מכוניות שניזוקו קשות בתאונה - כדי למנוע את הסתרת מצבן מהרוכשים • חברות הביטוח, שנהנו מהנהוג הקודם, פעלו לביטול ההחלטה ("הן עברו לגור במשרד התחבורה") • גם שמאים התגייסו ("חברות הביטוח הן מקור הפרנסה העיקרי שלהם") - ומשרד התחבורה התקפל כעבור חודשיים בלבד • דניאל שמיל ואבי בריאלי עמ' 4-6

ההסדר הקיים טוב לכולם - למעט הצרכן הסופי

1 שמאי מעריך את הנזק למכונית שנפגעה בתאונה ב-50%-60% מערכה

2 חברת הביטוח מצהירה על "אובדן גמור להלכה"

3 המכונית עוברת לרשותה של חברת הביטוח, שמפצה את הבעלים בערכה המלא

4 חברת הביטוח מוכרת את המכונית לסוחר רכב, והוא משפץ אותה

5 המכונית נמכרת במגרש רכב מבלי שמצבה המכני ידוע לקונה



תצלום: עבדאללה שמא

משרד התחבורה נכנע, ומכוניות שנהרסו בתאונה יימכרו בלי ליידע את הקונה

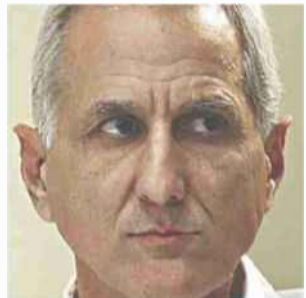
תחקיר TheMarker משרד התחבורה בישר לפני כשלושה חודשים כי במקרה שמכונית עברה תאונה קשה - תהיה חובה לציין זאת ברישיון הרכב • לא חלפו חודשיים, והמשרד ביטל בשקט את ההוראה • הסיבה: חברות הביטוח שמוכרות את המכוניות ההרוסות - איימו, סוחר הרכב לחצו, השמאים אולצו לשתף פעולה ופעילי ליכוד גויסו לשכנע

מאת דניאל שמיל ואבי בראלי

הלך האוטו שלושת התרחישים במקרים של תאונה



« אדווה, צעירה מאזור חיפה, הגישה באחרונה למשרד התחבורה תלונה נגד סוחר רכב מקומי. לטענתה, הסוחר לא סיפר לה שהמכונית שרכשה ממנו ב-80 אלף שקל עברה תאונה קשה, שאתריה הועברה מבעליה לרשות חברת הביטוח שלו, וזו מכרה אותה לסוחר רכב. השווי האמיתי של המכונית היה קרוב יותר ל-30 אלף שקל. ואולם מה שהטריד יותר את אדווה, כך ניתן לשער, היתה העובדה שעד שגילתה את סיפור הריקע, היא נסעה בלי שהיתה מודעת לכך, ברכב שעבר תאונה קשה, ואף תוג בעבר תחת המזנה "אובדן גמור להלכה" - כלומר רכב שניזק בעלות גבוהה ממחצית מערכו. אדווה היתה יכולה לאתר



יו"ר עוף הרכב באיגוד השמאים, יהודה יגן: "כשחברות הביטוח הן מקור הפרנסה המרכזי של השמאים, אז הן אלה שמחליטות מהמשרד הממוזג אם הרכב יכול לחזור לכביש"



מונ"ל חברת הטרייד-אין אוטו דיל, תומר דותן: "הדרך היחידה לבדוק אם מכונית נפגעה בתאונת דונים היא דרך קשרים וקומבינות, ולכן לקוח פרטי לא יכול להגיע למידע הזה"

את הנוהל החדש. במכתב לקוני ששיגר אל שמאי הרכב במדינה, כתב המשרד כי "תוקפה של ההוראה נקבע ל-60 יום, היות שמדובר בנושא מורכב הכולל היבטים מקצועיים וכלכליים, המחייבים בחינה חוזרת".

מידע? דרך קשרים וקומבינות

את הסיבה לתפנית המהירה יש התולים בכסף הגדול שמגלגלת הנישה האפורה של המכוניות שהוגדרו "אובדן להלכה" - כסף שממנו נהנים חברות ביטוח, שמאים ומגרשי הרכב והחלפים, בוכות הסתרת עברו של הרכב מהלקוח. חברות הביטוח מסווגות את המכוניות שעברו תאונות לשלוש קבוצות. בקבוצה הראשונה

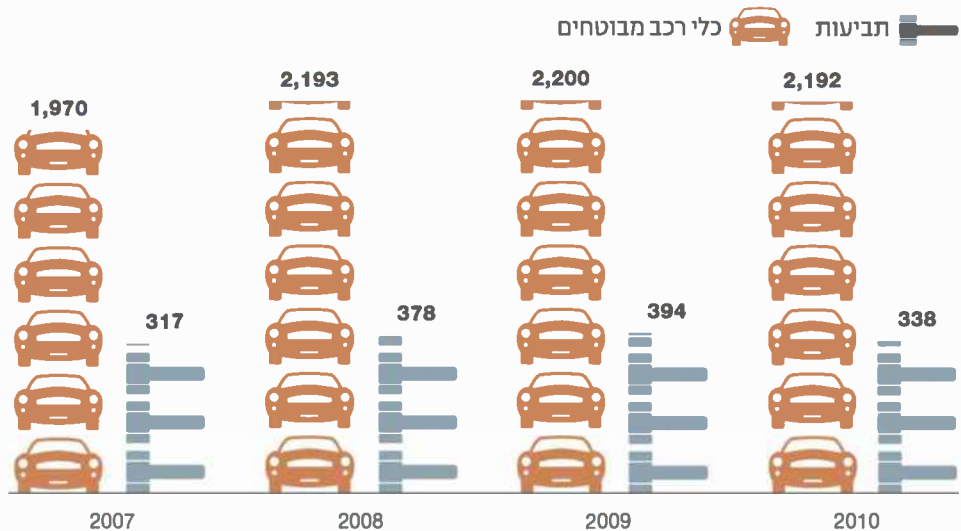
מקרים כאלה, יכולה חברת הביטוח לפצות את המבוטח במלוא ערך הביטוח כאילו מדובר בטוטאל לוס, ולמכור את המכונית לסוחר רכב שמשפץ אותה ומוכר אותה הלאה - לרוב מבלי להצהיר שמדובר במכונית אחרי תאונה. הדבר נעשה כשאחזקת חברת הביטוח והסוחר ברכב לתקופת התיקון והמכירה נעשית ברישום סף, שאינו מחייב בהוספת "יד". כמו כן, חברת הביטוח לא מחויבת כלל בדיווח על כך למשרד התחבורה. באופן שכזה, נמנעת חברת הביטוח ממימון תיקון יקר, סוחר הרכב נהנה ממרווח שיוק גבוה, משרד התחבורה מתעלם מהגעשה תחת אפו - ורק הקונה התמים הבא בשרשרת משלם עבור הרכב מחיר גבוה

נכללות מכוניות שעברו תאונה קלה יחסית, ולכן הן עוברות תיקון וחוזרות לבעליהן, תוך שחברת הביטוח מפצה אותם על סכום התיקון ועל ידיות הערך. בקבוצה השנייה נמצאות מכוניות שעברו תאונה קשה שבגינה נגרם להן נזק העולה על 60% מערכן. מכוניות אלה מוגדרות במצב של "אובדן גמור" (טוטאל לוס). הן מורדות מהכביש, תוך שהשמאי מחויב להפקיד את רישיון במשרד הרישוי, וחברת הביטוח מוכרת את שרידיהן לסוחר גרוטאות בערך נמוך. בין שתי הקטגוריות המוכרות האלה יש קבוצת מכוניות שלישית, רשמית פחות, תחת ההגדרה "אובדן גמור להלכה", שנוגעת למקרים שבהם הנזק שנגרם למכונית גבוה מ-50% משויה - אך נמוך מ-60%.

מדי, מבלי לדעת את עברו. את טיבה האמיתי של הרכישה יגלה הלקוח רק באקראי, אם יבקש למכור בעתיד את הרכב (ובדיקה מכנית מדוקדקת תגלה זאת), או אם יבקש מחברת הביטוח לפצותו אחרי תאונה אחרת, וזו "תיזכר" או לגלות לו כי ערכה של המכונית הפגועה נמוך בהרבה. "הדרך היחידה לבדוק אם מכונית היתה ברשות חברת ביטוח היא דרך קשרים וקומבינות, ולכן לקוח פרטי לא יכול להגיע למידע הזה", אומר מנכ"ל חברת הטרייד-אין אוטו דיל, תומר דותן. "רק

| | | | | | |
|--|----|--------|-------------------|------------|------------|
| 26.73x21.14 | 33 | עמוד 4 | הארץ - THE MARKER | 19/03/2012 | 31290910-5 |
| איגוד שמאי הביטוח בישראל איגוד השמאי - 16780 | | | | | |

ביטוח על גלגלים מספר התביעות נגד חברות הביטוח ומספר כלי הרכב המבוטחים בישראל, נאלפים



מקור: עיבודי אגף שוק ההון, ביטוח וחסכון במשרד האוצר לנתוני חברות הביטוח



הלוקוח יגלה את ירידת הערך רק כשלתברת הביטוח יהיה נוח

השמאים מתיישרים

קמפיין הלחצים של חברות הביטוח לא היה התגובה היחידה שגררה עמה החלטת המשרד. באורח פלא, מרגע פרסום הנוהל צנח מספר הדיווחים על מקרי "אובדן להלכה" מ-800 בחודש (לפי הערכות) ל-120 בלבד. חברות הביטוח העדיפו לשלוח את המבוטחים לתקן את רכבם באופן עצמאי, מאשר להסתכן באובדן ערך הרכב בשוק המשושמות. "ברגע שהכנסת את המושג 'אובדן להלכה' לרישיון, הערך של הרכב ירד, והוא נהפך לגרוטאה", מסביר יו"ד ענף הרכב באיגוד השמאים, יהודה יגן. "חברות הביטוח תיקנו פתאום מכוניות, ונתנו לבעלים פיצוי גלובלי. אם הבעלים רצו למכור, חברת הביטוח השיבה שילכו לסוחר רכב וישלימו את ההכנסה. לשר התחבורה היתה כוונה טובה, אבל הביצוע היה קלוקל. אם חברות הביטוח יתנו פיצוי מלא עבור תיקון במקרים של 'אובדן להלכה' ולא יוכלו למכור את המכונית במצב נסיעה לסוחר, פרמיות הביטוח יעלו

ב-25%. אני לא בטוח שהצרכנים רוצים את זה". לתהייה כיצד פתחו לפתע השומות המקצועיות שהנפיקו "אובדן גמור להלכה", הודה יגן כי שמאי הרכב שבדקים את המכונית תלויים בחברות הביטוח לפרנסתם, ולכן סכום הנוק שהם קובעים מתאים לכאורה לאינטרסים של החברות: "יש לי חברים שחררים לפרנסתם, וכשחברות ביטוח הן מקור הפרנסה המרכזי, הן יכולות להחליט שלא לעבוד עם שמאים מסוימים. יש לחצים כאלה יומיום", מצייר יגן תמונה מראיגה של המציאות. "יש לחברות כוח כלכלי אדיר, והסוכנים והשמאים מתיישרים. חברות הביטוח מורות לשמאים במפורש לרווח על הנוק לפני שהוא מועבר ליריעת הצרכן. למעשה, הן מחליטות מהמשרד הממחג אם רכב יכול לחזור לכביש, ואם תרצה לפנות למפקח על הביטוח, מתברר שהטיפול בתלונה יארך שלוש שנים - בדיוק כמו תקופת ההתיישנות", מוסיף יגן. מאיגוד חברות הביטוח

סירבו להגיב לרברים. כאשר לטענות בדבר סיכול הוראת משרד התחבורה לרישום "אובדן להלכה" ברישיון הרכב, העדיפו באיגוד חברות הביטוח שלא להגיב. ואולם לדברי מקורות בענף, הוראת הנוהל ממילא לא היתה הוגנת, כי היתה רלוונטית רק בדרכ מבוטח - ומכאן, כאמור, שלא חלה על ציי הרכב ומכוניות הליסינג, שאינן מבוטחות כביטוח מקיף. "משרד התחבורה קבע כי הנוק הגולמי למכונית יחושב לפי גובה החלפים ללא הנחה, ובגלל המחירים המונופוליסטיים של היבואנים - אתה מגיע לסכומים אדירים, אף שסכום התיקון האמיתי הוא הרבה יותר נמוך", העירו המקורות. "אם לא נתקן את המכונית ונמכור אותה הלאה, המבוטח יעשה זאת בעצמו, ועליו לא יחולו החובות והנהלים שחלים עלינו. דווקא הנוהל החדש יכול להעלות על הכביש מכוניות מסוכנות ולא תקינות". לדבריהם, מתוקף חוק איסור שימוש בחלפים משומשים, מחויבת חברת הביטוח להחזיק את רישיון הרכב ברשותה עד

כשהביטוח צריך לשלם כסף או הם נהפכים חכמים, ויודעים לומר שהמכונית הוגדרה כבר 'אובדן להלכה'. לכן זה צריך להיות ברישיון הרכב, נקודה". למעשה, "אובדן גמור להלכה" היה מונח חזוי בלבד, שקיבל תוקף משפטי בפוליסת הביטוח התקנית רק לפני כעשור, בניגוד ל"אובדן הגמור" שמעוגן בתקנות התעבורה. הרווח שהסב הסדר זה לשחקנים הביא לגאות בפופולריות שלו, ולעתים גם להורדת הרף להכרזה על "אובדן להלכה" לנוק של 40%-45% מהערך. אלא שאת החגיגה הפריע לפני שלושה חודשים משרד התחבורה, שהחליט כאמור להפסיק את הסתרה וליידע את הקונה בעבר של המכונית שזה עתה רכש. אלא שמהלך זה, כצפוי, לא עבר בשקט. "מאז שההוראה נכנסה לתוקף, איגוד חברות הביטוח עבר לגור במשרד התחבורה", מתאר יו"ד איגוד המוסכים, רונן לוי, את שאירע לאחר הודעת המשרד. "חברות הביטוח לחצו ולחצו. הן טענו כי הן מופלות לרעה מול חברות הליסינג (שמכוניותיהן לא מבוטחות כביטוח מקיף - ולכן חמקו מתחולת ההוראה, ד"ש וא"ב), ואף איימו לעתור לבג"ץ. במשרד בדקו את האפשרות להחיל את חובת הדיווח גם על חברות הליסינג, אבל תחת זאת ביטלו לבסוף את הנוהל".



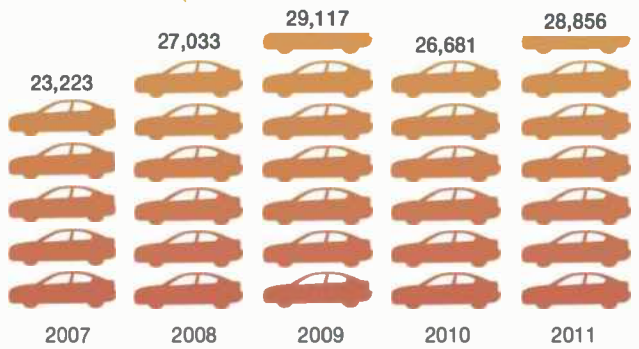
"המוסכים יזמו את הנוהל"

אלא שעל רקע הוויכוח המקצועי, הועלו בימים האחרונים טענות לגלישת המאבק גם לפסים פוליטיים, וזאת בשל המשמעויות הכלכליות הכבדות שמגלמת הנישה הנדונה. גורמים בענף טענו בימים האחרונים באוזני TheMarker כי מאבקן של חברות הביטוח הסתייע, בין היתר, בפניות ששיגרו למשרד התחבורה כמה מהשחקנים הכבדים בסדר המכוניות והחלפים בישראל, ש"טופחו" לכאורה בידי

שווידאה שהרכב עבר תיקון ובריקה לפי שורת נהלים ותקנות. "המצב כיום שבו כולם חושדים, לא סומכים על המוכר ובודקים את הרכב, עדיף על מציאות שבה מסתפקים בדיווח על 'אובדן להלכה' ומניחים שהרכב תקין", העירו המקורות בענף הביטוח ספק בציניות, והזכירו את החוק שמחייב סוחרי רכב וחברות ביטוח למסור מידע מלא על המכונית (ראו מסגרת).



רישום מכוניות כטוטאל לוס



מקור: משרד התחבורה

ביטוח רווחי סך דמי ביטוח רכב בישראל, במיליוני שקלים



מקור: עיבודי אגף שוק ההון, ביטוח וחסכון במשרד האוצר לתנאי חברות הביטוח

חברות הביטוח לאורך השנים, וכעת נפגעו מהפיחות החד במספר כלי הרכב שהופנו אליהם לשיפוץ ולמכירה הלאה. לטענת הגורמים, למשרד התחבורה אף הגיעו פניות מצד פעילי ליכוד בולטים, שגויסו בידי גורמים עלומים כדי להפוך את ההוראה ולהחזיר את המצב לקדמותו. יו"ר איגוד סוחרי הרכב, אורי רגמי, מסר כי "לסוחרי רכב אין בעיה עם סוגיית האובדן להלכה. אנו לא קונים מכוניות שעברו תאונות. האינטרס הוא של מפרקים ובעלי מגרשי גרוטאות. אני חושב שעבוד האזרה, הרישום ברישיון היה רווקא טוב".

מנגד, טענו גורמים אחרים בענף כי עצם הוראת משרד התחבורה לשינוי הדיווח ברישיון הרכב, היתה נגועה בשיקולים אינטרסנטיים-פוליטיים. לטענתם, הסכמת המשרד לחייב רישום "אובדן להלכה" ברישיון התאפשרה בתמיכת איגוד המוסכים, שלחץ לפרסומה לטענתם, האיגוד עשה זאת לכאורה כדי להחזיר למוסכים את הלקוח הפרטי והרווחי יותר. במשרד התחבורה ממהרים לתלות את האשם באחרים: "הבסיס של הנוהל היה רעוע", הסביר סמנכ"ל בכיר לתנועה במשרד התחבורה, עוזי יצחקי. "התחלנו להריץ את הנוהל, עלו בעיות משפטיות, וקיבלנו חוות דעת מאגף שוק ההון כאוצר וממשרד המשפטים, שעניינה החלת הנוהל לא רק מכוניות מבוטחות - אלא על כל כלי הרכב. חברות הליסינג וההשכרה השתלטו על שוק המשומשות, ושם התחילו חגיגות. היו לנו מקרים של קונים תמימים שקנו רכב, שעברו עליהם בעיניים והעלימו מהם מידע".

לדבריו, ההחלטה לבטל את ההוראה נבעה גם מהשלכותיה: "חברות הביטוח ניצלו את

המציאות כשטח, וראו שבנקים משמעותיים אפשר לשלוח את המבוטח הפרטי לתקן את רכבו היכן שירצה. פתאום החלו לעבוד מכוניות לשטחים בניגוד לחוק, ובלי לוודא שטופלו כנדרש".

אלא שבינתיים מתכננים איגודי המוסכים, השמאים, המועצה לצרכנות ועמותת הצלחה (גוף צרכני) לצאת במהלך משולב להחזרת הוראת משרד התחבורה לתוקפה. גם איגוד יבואני הרכב הצטרף לחבורה, ואף פנה בנושא לח"כ אמנון כהן (ש"ס) וביקש את התערבותו בנושא. "למיטב ידיעתנו, הנוהל בוטל בשל לחץ שהופעל על משרד התחבורה בידי גורמים שונים בעלי אינטרס למנוע פרסום מידע זה לאורח", כתב לכהן מנכ"ל יבואני הרכב, יהודה רודד, וקרא לקדם את עיגון הנוהל בחקיקה. אלא שיצחקי מחפש בינתיים אחר פתרונות אחרים. לדבריו, הפתרון נעוץ בהקמת מאגר מידע משותף לחברות הביטוח, שיאפשר שליפת מידע בידי כל לקוח תמורת סכום סמלי. "תמורת עשרה שקלים יוכל כל לקוח לקבל מידע על זהות בעל הרכב, מספר הפוליסה, סוג הנזק שעבר ושיעור ירידת ערך", אומר יצחקי.

מאיגוד חברות הביטוח נמסר: "בימים אלה נבחר הספק שיקים את המערכת ואנו מקווים שניתן יהיה להפעילה בהקדם. אנו שמחים שמשרד התחבורה רואה בחיוב את הקמת המאגר ומבקשים לאפשר לציבור נגישות אליו באמצעות משרדי הרישוי".

אלא שגם פתרון זה רחוק מלהוות בשרה, וממילא לא ייושם בהכרח במהירות. הרעיון להקים מאגר מידע משותף לא נולד אתמול. חברות הביטוח קיבלו מידי רשות ההגבלים העסקיים את האישור להקמתו כבר ביוני 2011, אך לא מיהרו עד כה ליישמו. בנוסף, שאלת המידע שיימסר במאגר נותרה עדיין פתוחה. בניגוד לכוננת יצחקי, חברות הביטוח לא ימהרו להסכים לציון ירידת הערך המדויקת של הרכב הנפגע.

"אנו מנסים למנוע קביעת אות קיין לכל רכב", מורים מקורות בענף הביטוח. "ברוח מזה תוקן, אבל לא מה היתה קביעת השמאי - שבוססה הרי על מחירי חלפים מקוריים, במחירי ברוטו, ללא הנחות", הם אומרים. במלים אחרות, חברות הביטוח יוכלו לכאורה להמשיך בנוהל הקיים: לרשום נזק בשיעור 55% מערך הרכב הנפגע, לתקנו במחצית המחיר, למכור אותו הלאה באמצעות סוחרי הרכב - ולגלות ללקוח הסופי את ירידת הערך האמיתית רק כשה יהיה נוח להן.

גילוי נאות - אבל לא נגיש

150 אלף שקל. אלא שלא מעט סחורים פועלים כיום באופן לא מודשה, ועוקפים את התקנות באמצעות מכירת מכונית הרשומה על שם קרובי משפחתם. כך גם מחייב כיום החוק את חברות הביטוח והמוסכים לשמור מידע על מכוניות שעברו דרכם למשך שבע שנים, אבל במקרה של רכישה מאדם פרטי (ולא מסוחר), על הלקוח לכתת רגליו בין כמה חברות ביטוח ומוסכים כדי לקבל את המידע. הצעת חוק שמגבש בימים אלה החוג הצעיר במפלגת העבודה מציעה, לפיכך, להקים מאגר מידע ממשלתי, שסיפק נתונים על הבעלויות הקודמות של המכרז, הטיפולים שעברה והנזקים שספגה.

דניאל שמיל

רובשי המכוניות המשומשות בישראל יכולים כיום לדעת על המכנית שהם רוכשים יותר מבעבר - אך לא תמיד מצליחים לממש את היכולת הזו.

רישום הקילומטראז' במבחן הרישוי השנתי (סטס) נהפך אמנם לחובה, וצימצם את תופעת הקיי-לומטראז'. "חוק הגילוי הנאות" שחוקק ב-2008: חוק מכירת רכב משומש (וכאות למידע וגילוי נאות), חייב את סוחרי הרכב למסור מידע מלא על המכרז ניה שמכרו. הסוחר נדרש למלא בטופס מיוחד את פרטיו, את פרטי הבעלים הקודמים של הרכב וכן את עברו הבטיחותי. אם הטופס לא נמסר לרוכש, הוא יכול לבטל את העסקה והסוחר חשוף לקנס של

