

מדינת ישראל



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

לשכת סמנכ"ל בכיר תנועה
רח' בנק ישראל 5, בנין ג'נרי A
ת.ד. 867, ירושלים 91008
טל': 02-6663280-1
פקס: 02-6663226
תאריך: כ"ה באייר, התשע"ו
02 יוני 2016
סימוכין: 10654016
תיק:

לכבוד
ח"כ איתן כבל
י"ר ועדת הכלכלה
הכנסת
ירושלים

הנדון: מוסכי הסדר ורשימת השמאים

על פי בקשתך מיום 28.3.16, בדיון של ועדת הכלכלה בנושא "חוק רישוי שירותים לרכב" (להלן – "החוק"), משרד התחבורה בחן עם משרד האוצר את נושאי רשימת השמאים ומוסכי ההסדר. נציגי הממשלה שמעו ונפגשו עם הגורמים הרלוונטיים וביניהם: איגוד השמאים, איגוד המוסכים, איגוד חברות הביטוח והמועצה לצרכנות. במהלך הדיונים עלה כי לא ניתן להגיע לנוסח מוסכם בין הצדדים, להלן עמדת משרד התחבורה.
להלן רשימת הנושאים שנבחנו:

א. רשימת שמאים

ב. רשימת מוסכי הסדר

רשימת שמאים

רקע:

- במצב שהיה נהוג בעבר חברות ביטוח העסיקו שמאי בית כשכירים הקובעים את שומת הנזק לאחר קרות מקרה הביטוח לרכב המבוטח והמבוטח בחר בעצמו, בדרך כלל באמצעות סוכן הביטוח שלו.
- בפסיקת בית המשפט העליון הוטל על המפקח על הביטוח במשרד האוצר להפעיל את סמכותו, כדי לקבוע הסדר שיאזן כראוי, בהתאם לתכלית החוק, בין הצורך להגן על המבוטחים לבין הזכות של חברות הביטוח להעסיק שמאי בית לצרכי בקרה.

3) בחודש יוני 2002 פורסם חוזר של המפקח על הביטוח שמטרתו הייתה לצמצם את ניגוד העניינים בפעולת שמאי ביטוח. באפריל 2007 פורסם חוזר חדש אשר במסגרתו הורחבה רשימת השמאים.

4) מטרת ההסדר שנקבע ב-2007 הייתה לצמצם את ניגוד העניינים בפעולת שמאי ביטוח רכב, באמצעות שילוב של זכות בחירה של המבוטח בשמאי חוץ מתוך רשימה רחבה דיה של שמאי חוץ מחד גיסא, לבין זכותה של חברת הביטוח לבחור את שמאי החוץ שיכללו ברשימה מאידך גיסא. בנוסף, נקבע כי שומה זו תהא השומה הקובעת. במקביל, נקבע מנגנון ערעור מהיר הן למבטח והן למבוטח. החוזר קבע גם הוראות המרחיבות את הגילוי הניתן למבוטח על ידי חיוב העברה של הצעת התיקון והשומה לידי. בגיבוש ההסדר הובאו בחשבון גם עלות התהליך, יעילותו ומהירותו שגם הם בגדר אינטרס חשוב של המבוטחים.

5) במצבים בהם שמאי תלוי בגורם שמזמין אותו, הוא נתון להשפעתו. תפקיד השמאי מחייב אותו להיות אובייקטיבי בשיקול דעתו. פגיעה במאפיין זה של תפקיד השמאי, עלולה להיווצר כאשר רק גורם אחד בוחר בשמאי (המוסך, סוכן הביטוח, המבטח או המבוטח) שאז השמאי עלול לראות עצמו מחויב באופן בלעדי לגורם שבחר בו.

ההצעות שנבחנו:

6) להלן עיקרי ההצעות שעלו בדיונים:

א) שינוי בהתנהלות מאגר השמאים - מאגר שמאים יכלול את כל השמאים בעלי רישיון שהביעו עניין להיכלל בו, הבחירה תיעשה באופן אקראי על בסיס פרמטרים שיוגדרו מראש, ערעור על שומה קובעת יתבצע באמצעות המנגנון של שמאי מכריע.

ב) ביטול רשימת השמאים - כך שהמבוטח יבחר את השמאי בין אם מדובר בשמאי שהומלץ על ידי חברת הביטוח ובין אם מדובר בשמאי פרטי. ההליך יכלול מנגנון שמאי מכריע אשר ייתן מענה באופן המהיר.

עמדת משרד התחבורה:

7) לאחר שמיעת כל הגורמים הרלוונטיים, עמדת משרד התחבורה הינה שיש לבטל את רשימת השמאים ולאפשר בחירה חופשית למבוטח לבחור בשמאי שייבצע עבורו את השומה, כך שהשמאי לא יושפע מעמדת חברת הביטוח ו/או המוסך ועם זאת המבוטח לא יבצע תיקון ברכב בטרם אישור של חברת הביטוח בדו"ח השמאי או למינוי שמאי מטעמה ובכפוף לנוהל של משרד התחבורה בתחומי השמאות והמוסכים. כמו כן נדרש יהיה לוודא על ידי מנגנון הליך מהיר להכרעה במקרה של שומות נגדיות (מנגנון שמאי מכריע).

רשימת מוסכי הסדר

רקע:

8) תקנות הפיקוח על עסקי ביטוח (תנאי חוזה לביטוח רכב פרטי), התשמ"ו-1986 קובעות כי מבטח רשאי לשלם את ערך הנזק או האבדן במזומן אך גם רשאי לתקן את הרכב. בשל כך, ובשל יתרונו לגודל הוא מספק את תיקון הרכב באמצעות התקשרות עם מוסכי הסדר. בהתקשרות האמורה, חברת הביטוח מתחייבת להפנות אל המוסך לקוחות רבים בתמורה לקבלת מחירים מוזלים. ההסכם בין מוסכי ההסדר וחברות הביטוח עבור תיקון רכביהם הינו הסכם המועיל לשני הצדדים.

9) בסיטואציה זו מתקיים ניגוד אינטרסים מובנה בין בעל הרכב, המוסך וחברת הביטוח, המוסך מצדו רוצה להרוויח על התיקון ועל מוצרי התעבורה שדרושים לכך ואילו חברת הביטוח רוצה לחסוך ולהוזיל את עלות תיקון הרכב למינימום האפשרי. כאשר בעל הרכב מעוניין בתיקונים ובחלפים ולקבל רכב אחרי טיפול טוב ומקצועי.

10) כיום יש כ- 600 מוסכים שהתקשרו עם חברות ביטוח, מוסכים אלו, המטפלים בתביעות נזיקין, חייבים להיות עם הסמכה לטיפול צבע ופחחות. נכון להיום ישנם כ- 1,400 מוסכים בעלי הסמכה כאמור.

11) חשוב להדגיש כי ללא קשר להחלטה בעניין פעילות מוסכי ההסדר, משרד התחבורה פועל להורדת מחירי מוצרי התעבורה וזאת בין היתר על ידי יישום סעיפי חוק רישוי שירותים לרכב, כגון: יבוא מקביל של מוצרי התעבורה, הורדת חסמי הייבוא, פרסום מחירוניהם של מוצרי תעבורה, חיוב הצגת יותר ממוצר תעבורה אחד ללקוח ועוד.

הצעות שנבחנו:

12) להלן עיקרי הצעות שעלו בדיונים:

א. הרחבת כמות מוסכי ההסדר - להגדיל את שיעור המוסכים שיוכלו לתת שירות באמצעות חברות הביטוח ולהגדיל את פריסת השירות למבוטחים ולאפשר הזדמנות לכלל המוסכים להיכנס לשוק זה. יחד עם זאת, נושא ההשתתפות העצמית הנמוכה יישאר בעינו. חברות הביטוח יחוייבו לפרסם את הקריטריונים בהם צריך לעמוד מוסך כדי להיות מוסך הסדר של חברת הביטוח. מוסך שעומד בכל הדרישות שיפורסמו ומעוניין להיות מוסך הסדר, יוכל להיות כזה.

ב. ביטול מוסכי ההסדר - הצורך במוסך הסדר נבע מהרצון של חברות הביטוח לשלוט בתהליך התיקון ולוודא מחיר תיקון סביר, אפשרות לקבל דרך הסדר הנחה על חלקי החילוף ולתת שירות טוב יותר לאזרח. עם זאת ההבנה לאורך השנים מדרך תפעול זאת היא שמוסכי הסדר מושפעים מאד מלחצים שונים כך שהאיזון שאמור להתקיים בדבר איכות התיקון עלול להיות מופר. ההצעה היא לבטל את מוסכי ההסדר ולאפשר שוק חופשי בתיקוני הרכב כך שהתחרות על שירות איכותי ללקוח תתקיים בין מוסכים באשר הם ללא בקרה ושליטה של חברות הביטוח. כמובן שאופציה זאת יכולה

להתקיים רק בהינתן פתרון הולם לכשל שוק בתחום חלקי החילוף אשר מצוי בהליכי עבודה כחלק מחוק רישוי שירותים לרכב ובמסגרת מדיניות משרד התחבורה בנושא מוצרי תעבורה.

עמדת משרד התחבורה:

13) לאחר שמיעת כל הגורמים הרלוונטיים, עמדת משרד התחבורה הינה שיש לבטל את מוסכי ההסדר לאחר יישום החוק ומדיניות המשרד בנוגע להגברת התחרותיות והשקיפות בתחום מוצרי התעבורה ובכלל זה פיקוח בעיקרי החלפים בתיקוני התאונות.

לסיכום, לאור האמור לעיל עמדת משרד התחבורה הינה לבטל הן את רשימת השמאים והן את רשימת מוסכי ההסדר.

בברכה,
אבנר פלור
מהנדס אבנר פלור
סמנכ"ל בכיר תנועה

העתקים:
חה"כ ישראל כ"ץ – שר התחבורה והמודיעין
מר עוזי יצחקי – המנהל הכללי
גב' לאה ורון – מנהלת ועדת הכלכלה, הכנסת
עו"ד מלי סיטון – היועצת המשפטית