

איגוד שמאי ביטוח בישראל (ע"ר)
איגוד השמאים

ISRAEL LOSS ADJUSTERS ASSOCIATION

רחוב גרשון 18 (קומה ג') ת.ד. 57177 תל אביב מיקוד 61571
טלפון: 03-5611516/76 פקס: 03-5615515
דוא"ל: igud@shamaeim.co.il אתר: www.shamaeim.co.il



מנחה לחישוב ערכי רכב וירידת ערך

טבת תשע"א - ינואר 2011

לכבוד

חברי ענף הרכב

חוברת מנחה לחישוב ערכי רכב וירידת ערך - עדכון 2010

נכבדינו!

על פי תורת השמאות ובהמשך ליסודות שהניחה ועדת ששון (ע"ש מי שעמד בראשה, הפרופ' עוה"ד דוד ששון המנוח), שמונתה ע"י המפקח על הביטוח דאז לקבוע אמות מידה לירידת ערך רכב, איגוד השמאים שאימץ את המלצות הוועדה, מעדכן מעת לעת את החוברת המנחה לקביעת ירידת הערך על בסיס מחקר וניסיונם המקצועי של חברי האיגוד וחברי הוועדות המקצועיות בכלל, התפתחות והשינויים בענף הרכב ופסיקות בתי המשפט בפרט.

חישוב ירידת הערך לרכב, מבוסס על ההנחה כי תיקון הרכב בוצע ברמה מקצועית נאותה ומקובלת. יובהר, במידה ורכב לא תוקן כראוי, אין עסקינן בנושא ירידת ערך אלא, יש להחזיר את הרכב להשלמת התיקון במוסד או לחילופין להעריך בחוות הדעת את עלות התיקון החוזר **בכסף** ולא באחוז מערך הרכב.

חוות דעת ותביעות לפיצויים בגין ירידת ערך התנהלו בארץ מזה עשרות שנים. לאור אסכולות שונות, גישות שונות ופערי אמדן גדולים, נוצר צורך לבדיקה מקפת של הנושא.

במהלך שנת 1994 הוקמה ועדת מומחים במינוי האוצר - הממונה על שוק ההון והביטוח בעקבות פסק דין שניתן בבית המשפט העליון ע"י הנשיא דאז השופט שמגר בתיק רע"א 3577/93 הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ נגד אהרון מוריאנו, לצורך הפקת מסקנות וקביעת פרמטרים לנושא ירידת הערך הנובעת ממקרה ביטוח המוגדר בפוליסת הביטוח ומחוצה לה. לוועדה זו מונו נציגי ציבור, נציגי משרד התחבורה, נציגי הפיקוח על הביטוח, שמאים וחברות ביטוח. במסגרת ועדה זו נערך מחקר מקיף לעניין חישוב אומדן ירידת ערך.

בסיום עבודתה, הגישה הועדה את מסקנותיה למפקח על הביטוח ולמשרד התחבורה, אולם למרבה הצער, מסקנות הועדה נותרו בידי המשרדים ולא פורסמו בציבור, כמתבקש.

בעקבות פרשנות בג"ץ את הפוליסה התקנית והכללת מרכיב ירידת ערך הרכב בפוליסה, החליט איגוד השמאים, להוציא לאור, חוברת מנחה לשמאי לצורך חישוב אומדן ירידת ערך רכב, המתבססת בבסיסה על המלצות הוועדה. חוברת זו באה לתת בידי שמאי הרכב כלים ומענה ולגבש קריטריונים ברורים והנחיות בסיסיות לחישוב אומדן ירידת ערך לרכב שניזוק באירוע נזק ביטוחי כלשהו - תאונה, שריפה, זדון, הצפה וכיו"ב או מכל סיבה אחרת ללא קשר לביטוח ומכל ההיבט שהוא.

הועדה המקצועית של איגוד השמאים התכנסה מספר פעמים בהרכב של כ- 30 שמאים ותיקים ודנה בכל סעיף וסעיף ממרכיבי ירידת ערך. בעקבות החלטת הועדה המקצועית הוצאה "חברת מנחה לחישוב ערכי רכב וירידת ערך לרכב פרטי ומסחרי עד 4 טון".

חברת זו הוצאה לאור לראשונה בנובמבר 1995 והתקבלה על דעת כל העוסקים בענף והפכה בעיני רבים "לאורים ותומים" בנושא הגישה לאומדן ירידת הערך על כל היבטיה. במהלך שנת 2004, הוציא איגוד השמאים עדכון לחוברת הראשונה כשבשנים 2005 ו- 2007 נערכו בה שינויים והתאמות למצב השוק.

על חשיבות החוברת המנחה לירידת ערך אמרה כבוד השופטת מרים ליפשיץ-פריבס מבימ"ש השלום (י-ם) 5686/07 מיום 30/12/07 בכר יעקב נ' AIG חברה לביטוח:

"...המלצות ועדת ששון, שאומצו ע"י איגוד שמאי הביטוח, נקבעו ע"י ועדה ממלכתית שמונתה לצורך קביעת אמות מידה לחישוב ערכי רכב וירידת ערך. מטרת מינוי הוועדה הייתה, לקבוע קריטריונים וכלים ליצירת בסיס נתונים והערכה אחידים ככל שניתן, בין השמאים, כך שהפיצוי ינתן באופן שיוויוני, ולא כל שמאי, יתן הערכתו לפי "ידו הארוכה" ובאופן סובייקטיבי לפי אמות מידה שלו, ניסיונו ומומחיותו הוא. בשימוש בהמלצות, יטב למבוטחים, אל מול מבטחיהם וייטב גם למבטחים, אל מול מבטחיהם וביחס לצדדים שלישיים, שנוזקו. עיון בהמלצות מלמד, על קביעת ערכים מדידים, כמו גם הנחיות כלליות להערכת ירידת ערך הרכב (על אימוץ המלצות ועדת ששון, ראה: בש"א (ת"א) 2373/03 משעול וייקי נ' סהר ציון חברה לפיתוח תק-על 2005 (1)799)".

מוגשת לפניכם חוברת מנחה לחישוב אומדן ירידת ערך, שעדכונה החל במהלך שנת 2009-2010, לאור השינויים המתבקשים בשל פסיקות בתי המשפט והתנהגות השוק. אנו תקווה כי חוברת מקצועית זו תמשיך ותשמש אתכם העוסקים בענף ותסייע לכם בעבודתכם.

אנו מודים לכל החברים באשר הם שנטלו חלק בעדכון חוברת זו. השקעתכם – הצלחת כולנו.

תודה מיוחדת לחברנו עמוס ז'ורבסקי על העזרה הרבה בעדכון החוברת, בעצות המקצועיות הנבונות ומתן דגש על הדיוק בשפה.

תודה והוקרה נוספת לחברי ועד ענף הרכב שפעלו ועמלו להוצאת חוברת זו לאור:

ויצמן מאיר – סגן יו"ר ענף הרכב	דניאל רפי	מלכה יצחק
לוי אמנון – מזכיר ועד ענף הרכב	אביגל יובל	טל מוטי

בכבוד רב,

עזרא שוהם	יהודה יגן	עו"ד אורי גורביץ
יו"ר האיגוד	יו"ר ענף רכב	יו"ר הועדה המקצועית הארצית

תוכן העניינים

<u>עמוד</u>	<u>נושא</u>
4	פרק 1 - מבוא -----
4	פרק 2 - הערות כלליות לקביעת שווי רכב -----
5-6	פרק 3 - הערות כלליות לקביעת ירידת ערך -----
7-8	פרק 4 - גורמים המשפיעים על ירידת הערך -----
9	פרק 5 - ירידת ערך - כללי -----
10	פרק 6 - טבלת אחוזי ירידת ערך - נזק בחזית הרכב -----
11	פרק 7 - טבלת אחוזי ירידת ערך - נזק בחלק אחורי -----
12	פרק 8 - טבלת אחוזי ירידת ערך - נזק בצד הרכב -----
13	פרק 9 - טבלת אחוזי ירידת ערך - נזק בגג הרכב -----
13	פרק 10 - ירידת ערך לשלדה נפרדת (שסי) -----
14-15	פרק 11 - ירידת ערך הנובעת מצביעה לא מקורית -----
15	פרק 12 - ירידת ערך הנובעת מהצפה -----
16	פרק 13 - חישוב ירידת ערך הנובעת מתיקון חלק מתפרק -----
17-18	פרק 14 - דוגמא לחוות דעת לירידת ערך -----
19-22	פרק 15 - פעילות איגוד השמאים למען הציבור -----
23-26	פרק 16 - כללי האתיקה המחייבים את השמאים -----

פרק 1 - מבוא:

- 1.1 החוברת המנחה לקביעת ירידת ערך לרכב פרטי ומסחרי עד 4 טון, מיועדת לשמש כלי עבודה בידי שמאי רכב מוסמך שתפקידו, הנובע מהחוק והפסיקה הוא, הערכת שווי רכב וקביעת ירידת ערכו הנובעת מהינזקותו של רכב באירוע תאונתי ו/או מכל סיבה אחרת.
- 1.2 החוברת מתבססת על ניסיונם המקצועי רב השנים של חברי ועד ענף הרכב והועדה המקצועית של איגוד שמאי ביטוח בישראל, אשר תרמו וערכו את החוברת לשימוש של העוסקים בענף שמאות הרכב.
- 1.3 **להזכירכם - בסופו של יום השמאי הוא שקובע את ירידת הערך וחוברת זו אינה מחליפה את שיקול דעתו אלא מהווה כלי עזר בידו, כאמור לעיל.**

פרק 2 - הערות כלליות לקביעת שווי הרכב:

- 2.1 הבסיס לקביעת שווי הרכב, הינו המחירון המקובל בשוק בכפוף לפרמטרים ולקריטריונים המפורטים בו.
 - 2.2 שווי הרכב מושפע מהגורמים הבאים:
 - 2.2.1 - מספר הק"מ שעבר הרכב, ביחס למלוא תקופת השימוש.
 - 2.2.2 - אירועים תאונתיים קודמים בעברו של הרכב ו/או הכרזתו "אובדן להלכה".
 - 2.2.3 - מצב התחזוקה הכללית של הרכב (מכני ומרכב).
 - 2.2.4 – סוג ומספר הבעלים ("ידיים") שהחזיקו ברכב.
 - 2.2.5 - תוספות שונות שהותקנו ברכב.
- הערה - אופי השימוש ברכב ומצבו, עשוי גם הוא להשפיע על ערכו בנוסף לרשימת המשתנים המופיעים בחוברת, בכפוף לבדיקה ולהערכת שמאי רכב.**

פרק 3 - הערות כלליות לחישוב ירידת הערך:

- 3.1 חישוב ירידת ערך רכב, יעשה אך ורק בידי שמאי רכב מוסמך **ובכפוף לשיקול דעתו הבלעדית**, לאחר בדיקתו את הרכב בגמר התיקון ו/או במהלכו ויוגש באמצעות דו"ח שמאות נפרד (מומלץ אך לא חובה) ומפורט לכל סעיף.
- 3.2 ירידת הערך תחושב לכלי רכב פרטיים ומסחריים המיועדים להסעת נוסעים כולל "רכב שטח", ללא קשר לגיל הרכב ובכפוף לאמור לעיל ולשיקול דעת השמאי.
- 3.3 ירידת הערך לכלי רכב מסחריים המיועדים להובלת מטען, תחושב בכפוף למצבו הכללי של הרכב ולשיקול דעתו המנומק של השמאי. אין מניעה להשתמש בהמלצות החוברת לשמש כבסיס לחישוב ירידת ערך לכלי רכב מעל 4 טון ואחרים.
- 3.4 תחשיב ירידת הערך ברכב מסחרי עד 4 טון המיועד להולכת נוסעים, כולל "רכב שטח", יהיה זהה לרכב פרטי.
- 3.5 ברכב מסחרי עד 4 טון, המיועד להובלת מטענים, ירידת הערך תהיה פחותה בשיעור של עד 25% מחישוב ירידת ערך לרכב פרטי.
- 3.6 חישוב ירידת ערך לרכב, מבוסס על ההנחה כי תיקון הרכב בוצע במלואו בכפוף לדו"ח השמאי וברמה מקצועית נאותה ומקובלת. יובהר, במידה ורכב לא תוקן כראוי, אין עסקינן בנושא ירידת ערך, אלא יש להחזיר את הרכב להשלמת התיקון במוסך או לחילופין להעריך בחוות הדעת את עלות התיקון החוזר **בכסף ולא באחוז מערך הרכב**. רק במידה והתיקון החוזר לא עלה יפה וסימניו ניכרים, יוערך התיקון הלקוי כירידת ערך וזו תצוין בחוות הדעת, כנובעת מתיקון לקוי, תוך מתן פירוט לממצאי השמאי.
- 3.7 ההמלצות הרשומות בטבלאות מהוות את אחוז (%) ירידת הערך המקסימאלית הנובעת מחיתוך והחלפת החלק, בעוד שבתיקונו, תחושב ירידת הערך באופן יחסי לחומרת הפגיעה בו ובכפוף לשיקול דעתו של השמאי.

3.8 ברכב שניזוק בעבר בחלק מסוים וניזוק בו שנית באירוע נשוא חוות דעת השמאי, יתייחס השמאי כדלקמן:

3.8.1 - חלק מתפרק שתוקן בעבר והוחלף באחר (ללא פגם) באירוע נשוא התביעה, תופחת ירידת ערך הרכב, באופן יחסי להטבה שנוצרה.

3.8.2 - חלק שאינו מתפרק אשר ניזוק בעבר וניזוק באופן קשה יותר באירוע נשוא התביעה, יופחת שיעור ירידת הערך הקודמת באותו חלק מירידת הערך הנוכחית, וזו תחושב מערכו הריאלי של הרכב עובר למועד האירוע השני, קרי, לאחר הפחתת ערכו של הרכב בשל האירוע הראשון.

3.8.3 – רכב שניזוק בעברו ונקבעה לגביו ירידת ערך, תופחת זו מערכו של הרכב בבוא השמאי לקבוע ירידת ערך בגין אירוע תאונתי אחר ובמוקד אחר, המצריך קביעת ירידת ערך.

3.9 בנוקי שריפה, תחושב ירידת הערך, בהתאם לאמות המידה המפורטות בחוברת ולשיקול דעתו של השמאי.

3.10 הערכים המופיעים בחוברת, משקפים את ירידת הערך המסחרית שנגרמה לרכב על כל היבטיה, הנובעת מהתאונה.

3.11 חישוב ירידת ערך הצפויה לרכב אשר לא תוקן בפועל, יקבע על פי אמות המידה הכלולות בחוברת זו בכפוף למסמך המפרט את אומדן הנזק, תוך ציון העובדה שהרכב טרם תוקן.

3.12 ירידת הערך הנובעת מהחלפת חלק מרותך הצמוד לחלק מרותך אחר, בחיבור משותף והמוחלף גם הוא, תחושב ירידת הערך המצטברת לחלקים המוחלפים, בניכוי 20%.

3.13 הגם שהחוברת לא דנה בכך, אין כל מניעה שזו תשמש כבסיס לקביעת ירידת ערך ליתר כלי הרכב, על סוגיהם השונים, הכל בכפוף לשיקול דעתו של השמאי הבודק ונימוקיו המפורטים בחוות הדעת.

פרק 4 - הגורמים המשפיעים על ירידת הערך:

4.1 רכב פרטי ומסחרי עד 4 טון שניזוק בתאונה, ירידת ערכו תושפע מהמשתנים הבאים:

4.1.1 - חומרת הפגיעה – עוצמתה ועומק חדירת הפגיעה למרכב הרכב.

4.1.2 - סוגי חיבור החלקים – חיבור ע"י ברגים, הדבקה או ע"י ריתוך.

4.1.3 - פגיעות בחלקים מכאניים שתוקנו.

4.1.4 - בוצעו תיקוני צבע חלקי או מלא (בכפוף לטבלה בהמשך) ומצבו הכללי של הרכב.

4.1.5 - קביעת ירידת הערך מתבססת על ההנחה כי תיקון הרכב בוצע/יבוצע במלואו, עפ"י הוראות היצרן וברמה מקצועית נאותה ומקובלת שאם לא כן יש להחזירו להמשך ו/או לשלמת התיקון במוסך, או לחילופין, לקבוע את הסכום הנדרש לתיקון החוזר בכסף ולא כאחוז מערך הרכב (ראה לעיל).

4.1.6 – תחשיב ירידת הערך בחוברת, כפוף לביצוע עבודות תיקון הרכב, בהתאם להוראות היצרן תוך שימוש **בחלפים מקוריים ו/או חלקי OEM** (חדשים או משומשים, בהתאם לנסיבות). שימוש **בחלפים תחליפיים** ו/או תואמים העומדים בדרישות משרד התחבורה, יגרמו להגדלת ירידת ערך הרכב, ולהלן ההסבר: אין חולק על כך, שחלק מרכב תחליפי, נחות במידה כזו או אחרת, מחלק מקורי של יצרן הרכב ו/או זה המאושר על ידו. ההבדל בין חלק מקורי של יצרן הרכב, לחלק תחליפי, נוגע במספר גורמים, וביניהם, איכות הפח מבחינה מטלורגית (שימוש בפחים מאיכות נחותה לחיסכון בעלויות היצור), שימוש בפחים בעובי נמוך מהפח בחלק מקורי, (להוזלת עלויות היצור), דבר המהווה הגדלת הסיכון הבטיחותי בעת תאונה. החלק התחליפי אינו מתאים במדויק למרכב הרכב ו/או לקווי המרכב, מיגון החלק התחליפי כנגד שיתוך (קורוזיה), אינו עומד **באמות המידה של יצרן הרכב**, העיבוד והגימור של החלק התחליפי ירוד ואינו עומד **באמות המידה של יצרן הרכב**. השימוש הרחב בחלקי מרכב תחליפיים בתיקון רכב לאחר תאונה, נובע בעיקרו, מרצון להוזלת עלויות התיקון, כתוצאה מפערים גדולים במחיר, בין חלק מקורי לחלק תחליפי.

הרכבת חלקי מרכב תחליפיים, משליך על שוויו של הרכב, דבר הבא לידי ביטוי, בייחוד בכלי רכב חדשים יחסית (עד 5 שנים). מכאן נולד הצורך להקים מנגנון לפיצוי הבעלים על הירידה בשווי הרכב, במקרה של שימוש בחלקים תחליפיים, בעת תיקון רכב שגילו עד 5 שנים. לאור האמור לעיל, לאור פסק הדין המצ"ב ובכפוף לשיקול דעתו של השמאי, הנו ממליצים לקבוע ירידת ערך הרכב עקב שימוש בחלק תחליפי, **בנוסף** לזו הנגרמת מהתאונה, כדלקמן:

- בגין חלק המתפרק באמצעות ברגים, תהיה ירידת הערך בשיעור שבין 0.25% לבין 0.5%, בהתאם לאיכות החלק התחליפי וביחס לתקופת השימוש ברכב.
- ירידת ערך הרכב עקב שימוש בחלק תחליפי, המרותך למרכב הרכב, תהיה התוספת בשיעור שבין 0.5% לבין 1%, וזאת, מעבר לירידת הערך המפורטת בחוברת להחלפת החלק הנדון ובהתאם לאיכות החלק התחליפי וביחס לתקופת השימוש ברכב.

לעניין זה נתן כבוד השופט ארנברג גד את דעתו כדלקמן: "אני מעריך את **ירידת הערך שמקורה בשימוש בחלפים שאינם מקוריים בשיעור של 10% מערך הרכב...**" (בימ"ש תביעות קטנות י"ם ת.ק. 1251/09 מיום 23/4/2009).

- 4.2 החלפת חלקים מתפרקים ע"י ברגים, מסמרות והדבקה, כולל חלקים מכאניים, בחלקים מקוריים ובהרכבה זהה לזו של היצרן, לא תגרום לירידת ערך, למעט בעבור צביעתם ולהחלפת מכלל מנוע (כאמור להלן), והכל בכפוף לשיקול דעתו של השמאי.
- 4.3 בהחלפת שמשה מקורית מודבקת, קדמית ו/או אחורית, ברכב עד גיל 5 שנים (למעט שמשה מודבקת בדלת או בדופן הרכב), ירידת הערך תהיה בשיעור של 0.5% מערכו של הרכב, זאת בהחלפת השמשה המקורית (ראשונה) בלבד.
- 4.4 כתוצאה משיפוץ פגוש קדמי/אחורי המקורי שברכב, ירידת הערך בגין השיפוץ תהיה בשיעור של 0.5% מערכו של הרכב ובתנאי שזה השיפוץ הראשון שבוצע במכלול.
- 4.5 בעת החלפת מכלל מנוע לרכב שגילו עד 5 שנים תיגרם לרכב ירידת ערך בשיעור עד 5% מערכו, בכפוף לקביעת השמאי ונימוקיו.

פרק 5 - ירידת ערך רכב - כללי

ירידת ערכו של רכב, כתוצאה מתאונה או מכל סיבה אחרת, בהכרח הינה ירידת ערך מסחרית, והיא פועל יוצא ורק אחד ממספר גורמים, המשפיעים על מחיר הרכב בעת מכירתו, כשלכל אחד מהגורמים, משקל משלו.

הדעה הרווחת בשוק הרכב גורסת כי ירידת הערך, מעצם הגדרתה, הינה הפרש המחיר שבין הערך הנקוב במחירון הרכב המקובל, לבין המחיר שמתקבל בפועל בעבור הרכב, בהליך מכירה שבין מוכר מרצון לקונה מרצון - **ולא היא**.

ירידת ערך הרכב, הנובעת מאירוע תאונתי או מכל סיבה אחרת, מהווה רק חלק מהפסד התמורה הכללית, הגלומה בכל רכב המוצע למכירה. הפסד בתמורה הכללית, תלוי במספר גורמים המשפיעים על המחיר שמתקבל בעבור הרכב בסיומה של עסקת המכר והם:

1. מצבו הכללי של שוק הרכב (היצע מול ביקוש).
2. סחירותו של דגם הרכב, בשוק הרכב המשומש (סחירות גבוהה או נמוכה).
3. תאונות בעברו של הרכב, מיקום הפגיעות במרכב הרכב ובשלדה **ובאם היה הרכב בעברו "אובדן להלכה"**.
4. רמה ואיכות תיקון הרכב מתאונה/תאונות בעברו וסוג החלפים בהם השתמשו.
5. זהות ומספר הבעלים בעברו של הרכב ואופי השימוש שנעשה ברכב.
6. מצב התחזוקה של הרכב, מצב חלקי המרכב ומצב מכלליו המכאניים.
7. מספר הקילומטרים שעבר הרכב במהלך השימוש בו.
8. כישוריהם המסחריים של מבצעי עסקת המכר, המוכר והקונה.

עולה מהמקובץ, שירידת ערך הרכב הנובעת מאירוע תאונתי, מהווה רק חלק מהגורמים שיביאו להפרש בין מחיר המחירון לבין המחיר שמתקבל בפועל בסיומה של עסקת המכר. לעניין זה יפים דבריו של כבוד השופט פרידמן שנאמרו בזו הלשון: **".. ברור גם שממילא, ככל שיאמצו בתי המשפט אומדן ירידת ערך על פי הפער שבין מחיר העסקה בפועל לבין מחיר מחירון, לא יהא תמריץ אפילו למוכר לנהל מו"מ רציני על המחיר, שכן מה שלא יקבל במסגרת עסקת המכר – יקבל מבית המשפט בתביעה עתידית. אף מטעם זה לא יכול מחיר העסקה שבפועל ביחס למחיר המחירון לשמש קריטריון קובע בשאלה האם נגרמה ירידת ערך ואם כן באיזה שעור.."** (ת.ק. 556/07 חיפה 26/2/07)

פרק 6 - טבלת אחוזי ירידת ערך בגין אירוע תאונתי חזית ברכב פרטי/מסחרי עד 4 טון:

מס'י	סוג הפגיעה	% י.ע.
6.1	פגיעה בפח חזית כולל גשר חזית עליון מרותך	עד 5.0%
6.2	פגיעה בפנל פח חזית מרותך, יחידה אחת ברכב מסחרי	עד 7.0%
6.3	פגיעה בכנף קדמית מרותכת	עד 4.0%
6.4 (1)	פגיעה בדופן פנימית בתא מנוע	עד 7.0%
6.5 (1)	פגיעה בקצה דופן פנימית בתא מנוע	עד 3.0%
6.6 (2)	פגיעה בקורת חיזוק אורכית (שלדה) עד נקי ריתום המתלה	עד 4.0%
6.7 (2)	פגיעה בקורת חיזוק אורכית (שלדה) עד לקו ציר האופנים	עד 7.0%
6.8 (2)	פגיעה בקורת חיזוק אורכית (שלדה) מעבר לקו ציר האופנים	עד 9.0%
6.9 (3)	פגיעה בקורת רוחב מחברת שלדת מרכב	עד 3.0%
6.10	פגיעה בקיר האש (מחיצת תא מנוע)	עד 10.0%
6.11	פגיעה ברצפה קדמית ברכב מסחרי	עד 6.0%
6.12	פגיעה בבית אופן (גלגל) קדמי ברכב מסחרי	עד 5.0%
6.13	שיפוץ פגוש קדמי (שיפוץ ראשון לפגוש מקורי)	עד 0.5%

הערות:

(1) סעיפים אלה אינם מצטברים אחד לשני.

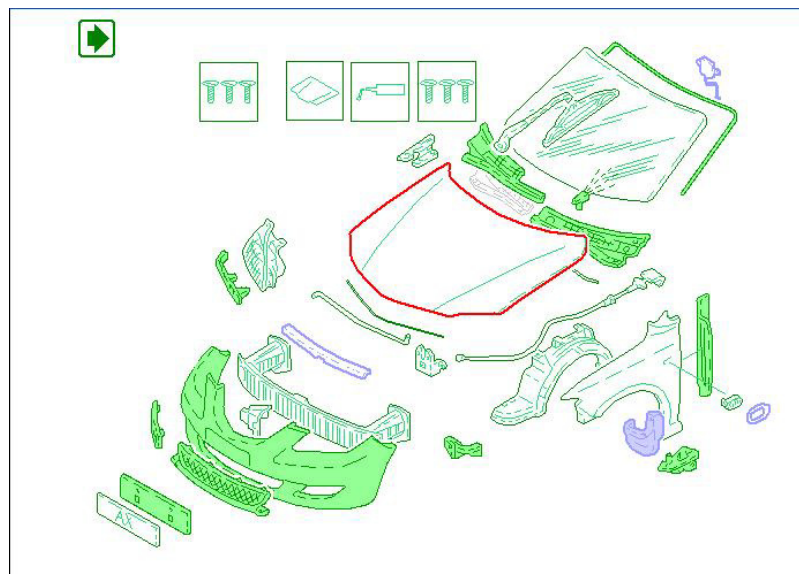
(2) סעיפים אלה אינם מצטברים אחד לשני

(3) החלפת קורת רוחב כיחידה אחת עם פח חזית יתווסף 1.0%

לסעיף 6.1 לעיל.

** לעניין י.ע. לחלקים המרותכים יחד, ראה סעיף 3.12

*** לעניין שימוש בחלקים תחליפיים, ראה סעיף 4.1.6



טון:

מס'	סוג הפגיעה	% י.ע.
7.1	פגיעה בפח דופן אחורית	עד 5.0%
7.2	פגיעה בכנף אחורית מרותכת (ברכב 4 דלתות)	עד 7.0%
7.3	פגיעה בכנף אחורית מרותכת (ברכב 3 דלתות)	עד 7.0%
7.4 (1)	פגיעה ברצפה אחורית (פח) עד קו ציר האופנים	עד 6.0%
7.5 (1)	פגיעה ברצפה אחורית (פח) מעבר לקו ציר האופנים	עד 8.0%
7.6	פגיעה בקורת אורך (שילדה) עד ציר האופנים	עד 5.0%
7.7	פגיעה בקורת אורך (שילדה) מעבר לציר האופנים	עד 7.0%
7.8	פגיעה בקורה אחורית מחברת שלדות	עד 3.0%
7.9	פגיעה בכנף פנימית אחורית (נושאת בולם זעזועים)	עד 5.0%
7.10	שיפוץ פגוש אחורי (שיפוץ ראשון לפגוש מקורי)	עד 0.5%

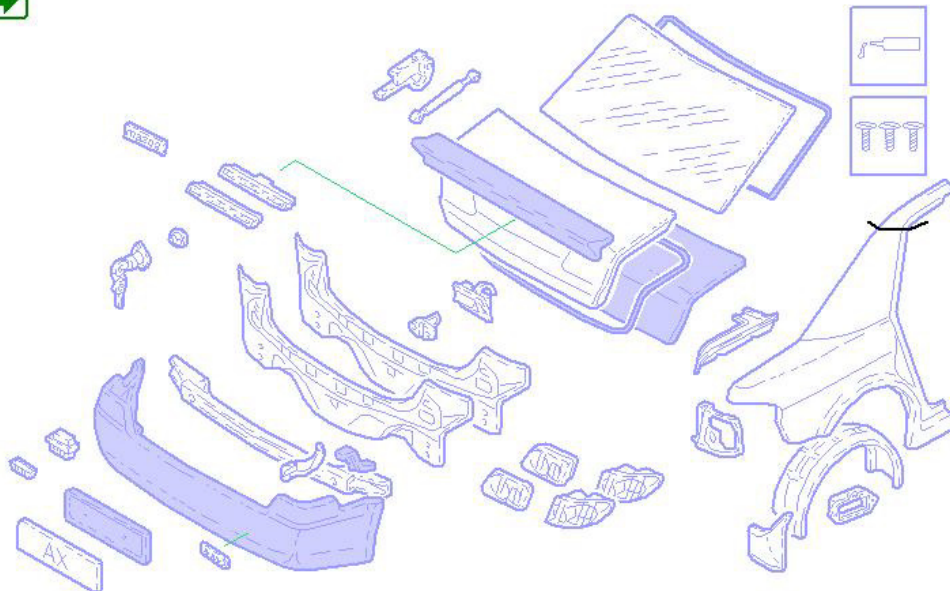
הערות:

(1) סעיפים אלו אינם מצטברים אחד לשני.

** לעניין י.ע לחלקים המרותכים יחד, ראה סעיף 3.12

*** לעניין שימוש בחלקים תחליפיים, ראה סעיף 4.1.6

מרכב אחורי (1) 1714



פרק 8 - טבלת אחוזי ירידת ערך בגין אירוע תאונתי בצד הרכב פרטי / מסחרי עד 4 טון:

מס'	סוג פגיעה	% י.ע.
8.1 *	פגיעה בסף מפתן חיזוני	עד 4.0%
8.2 *	פגיעה בסף מפתן פנימי	עד 3.0%
8.3	פגיעה בעמוד מרכב אמצעי	עד 4.0%
8.4	פגיעה בעמוד מרכב קדמי	עד 5.0%
8.5	פגיעה בעמוד מרכב אחורי	עד 3.0%
8.6	פגיעה בקורת רוחב (חיזוק) ברצפת תא נוסעים	עד 3.0%
8.7	פגיעה ברצפת תא נוסעים	עד 7.0%
8.8 (1)	פגיעה בדופן צד ברכב מסחרי אחוד	עד 6.0%
8.9	פגיעה בבטנה לדופן צד ברכב מסחרי אחוד (כל ביטנה)	עד 4.0%

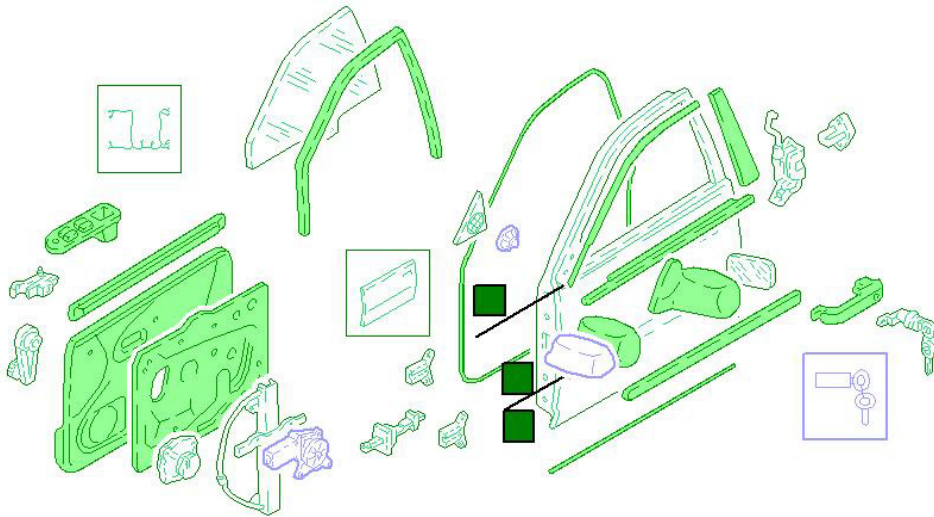
הערות:

(1) לכל חלק בדופן, עד מקסימום 10.0% לכל הצד.

* סעיפים אלה מצטברים האחד לשני.

** לעניין י.ע לחלקים המרותכים יחד, ראה סעיף 3.12.

*** לעניין שימוש בחלקים תחליפיים, ראה סעיף 4.1.6.



פרק 9 - טבלת אחוזי ירידת ערך בגין אירוע תאונתי לגג הרכב:

9.1 גג אחוד (לא כולל צבע)

מס'	סוג הרכב	% י.ע
9.1.1	רכב פרטי רגיל ומסחרי בלתי אחוד	עד 11.0%
9.1.2	רכב סטיישן ומסחרי אחוד	עד 13.0%
	* לעניין שימוש בחלקים תחליפיים, ראה סעיף 4.1.6	

9.2 גג קליפה אמצעית / סף גג (לא כולל צבע).

מס'	החלק המוחלף	% י.ע
9.2.1	גג – קליפה מרכזית	עד 9.0%
9.2.2	קורת צד בגג	עד 4.0%
	* לעניין שימוש בחלקים תחליפיים, ראה סעיף 4.1.6	

פרק 10 - ירידת ערך עקב פגיעה בשלדה:

10.1 נזק לשלדת מסגרת (שסי) נפרדת (לא תת שלדה), ברכב פרטי ומסחרי עד 4 טון מהווה ירידת ערך בשיעור של עד 15.0%.

10.2 החלפת שילדת מסגרת (שסי) נפרדת, בשלמותה, כולל הטבעת מספר שילדה, מהווה ירידת ערך בשיעור קבוע של 10.0%.

10.3 הטבעת מס' שילדה לא מקורי (על כל סוג שלדה/מרכב), מהווה ירידת ערך בשיעור קבוע של 5.0%.

פרק 11 - ירידת ערך הנובעת מצביעה לא מקורית:

11.1 - כללי:

11.1.1 – צביעת הרכב מהווה חלק מירידת הערך שנגרמת לרכב בין אם נצבע חלק אחד או שנצבעו מספר חלקים ובין אם מדובר בחלק מתפרק או בחלק קבוע.

11.1.2 - לקביעת ירידת הערך בגין צביעת חלקי מרכב יש להתייחס לצביעתם כחלק יחסי מצביעת כל הרכב שהערכים לגביו מופיעים בטבלאות 11.2, 11.3 להלן.

11.1.3 – על אף שהטבלה מתייחסת לרכב שגילו עד 3 שנים אין כל מניעה לקבוע ירידת ערך, בשל צביעת הרכב וחלקיו, **גם לרכב שגילו מעל ל- 3 שנים**, עפ"י שיקול דעתו המקצועי של השמאי בחוות דעתו, כשהבסיס לקביעה הינם הערכים המופיעים בטבלה לרכב שבשימוש 3 שנים.

11.2 - טבלת אחוזי החלקים משטח מעטפת הרכב

רכב 3 דלתות (משוכלל לתחשיב י.ע.ב %)		רכב 4 דלתות (משוכלל לתחשיב י.ע.ב %)		החלק
5.0%	(0.50%)	5.0%	(0.50%)	כנף קדמית/ כנף אחורית לא מקושרת לגג
8.5%	(1.00%)	6.5%	(0.75%)	דלת קדמית/אחורית
13.0%	(1.50%)	13.0%	(1.25%)	מכסה תא מנוע
9.0%	(1.00%)	9.0%	(0.75%)	מכסה תא מטען
3.0%	(0.75%)	3.0%	(0.75%)	מגן קדמי ואחורי

הערות:

* טבלה זו מבטאת ממוצעים גלובליים המבוססים על % חלקי המרכב הניזוקים ביחס לשטח מעטפת הרכב. במקרים חריגים יש לבטא את התחשיב הספציפי לחלק היחודי.
* הערכים המפורטים בסוגריים הינם השכלול לתחשיב ירידת הערך באחוזים שיתווספו להערכת ירידת הערך.

3.11 - טבלת אחוזי ירידת ערך הרכב כתוצאה מצביעה כללית וצביעת חלפים שאינם

מתפרקים:

שנה 3 (עד 36 ח') **	שנה 2 (עד 24 ח')	שנה 1 (עד 12 ח')	הפריט הנצבע
10.0%	11.0%	13.0%	צבע כללי
3.0%	4.0%	5.0%	צביעת גג אחוד
2.0%	3.0%	4.0%	צביעת קליפת גג מרכזית
0.5%	1.0%	1.0%	צביעת קורת צד בגג
1.0%	2.0%	2.0%	צביעת כנף אח' *

הערות:

* סעיף זה תקף אך ורק לכנף אחורית מולחמת המקושרת לגג ללא קו הפרדה ונצבעת גם קורת צד בגג, לכנף אחורית ברכב 2 דלתות יש להוסיף 25% לקביעה הנ"ל .

** לרכבים שגילם מעל ל- 3 שנים ירידת הערך תהא זהה למופיע בעמודה זו, ותחושב מערכו של הרלוונטי עובר למועד הבדיקה וכנגזרת ממצבו הכללי, ללא קשר לגיל הרכב ובכפוף לשיקול דעתו המנומקת של השמאי. חלק מהרכב ו/או כולו שנצבע בעברו, אין בגינו ירידת ערך בשל הצביעה החוזרת.

פרק 12 - ירידת ערך כתוצאה מהצפה:

א ח ו ז י ר י ד ת ה ע ר ך		
המים שהציפו	עד גובה תחתית לוח המחוונים	מעל גובה תחתית לוח המחוונים
מים מתוקים	עד 10.0 %	עד 15.0 %
מים מלוחים	עד 20.0 %	עד 25.0 %

פרק 13 - חישוב ירידת הערך הנובעת מתיקון חלק מתפרק לכלי רכב עד גיל 5 שנים:

13.1 להלן נוסחת חישוב אחוז ירידת הערך בתיקון חלק מתפרק:

$$P = \frac{A \times C}{B \times D} \times K$$

A - ערך רכב נוכחי .

B - ערך רכב חדש או מחליפו המקביל (דגם חדש לאחר הפסקת הייצור) .

C - מחיר תיקון החלק הפגוע בשקלים .

D - ערך החלקים בשקלים .

K = 4 ערך קבוע

P - אחוז ירידת ערך לרכב הנובעת מתיקון חלק מתפרק .

13.2 דוגמא לחישוב ירידת ערך הנובעת מתיקון חלק מתפרק:

מחיר כלי הרכב החדש 100,000 ₪ מחיר הרכב בשוק הרכב (בהתאם למחירון) מ90,000 ₪ ברכב נפגע מכסה מנוע ששווי 1,600 ₪ . מחיר תיקון מכסה מנוע 300 ₪ . מהי ירידת ערך הרכב באחוזים אם יתוקן החלק ויורכב ברכב ? בכמה ₪ מסתכמת ירידת הערך ?

A = 90,000 ₪ ערך הרכב במחירון

B = 100,000 ₪ ערך רכב חדש

C = 300 ₪ ערך התיקון בש"ח (מקדם חומרת הנזק)

D = 1,600 ₪ ערך החלק כחדש

K = 4 מקדם קבוע

P = ? % ירידת הערך

N = ירידת הערך בשקלים .

$$P = \frac{A \times C}{B \times D} \times K = \frac{90,000 \times 300 \times 4}{100,000 \times 1,600} = \frac{108}{160} = 0.67$$

$$\underline{P = 0.67 \%}$$

$$N = \frac{P \times A}{100} = \frac{0.67 \times 90,000}{100} = 603$$

$$\underline{N = 603 \text{ ₪}}$$

פרק 14 - חוות דעת לירידת הערך – דוגמא:

מומלץ ורצוי, אך לא חובה, לערוך חוות דעת לירידת ערך בנפרד מחוות דעת לעניין הנזק שנגרם לרכב. חוות דעת נפרדת, מומלץ שתעשה במתכונת הבאה:

מס' רכב _____ סוג הרכב _____ מד אוץ _____

מקרה מיום _____ דוח שמאי מס' _____

עלות הנזק _____ שיעור הנזק הגולמי _____

כותרת אחת מתוכנות השמאות המקובלות

מבוא:

נתבקשתי לקבוע את ירידת הערך שנגרמה לרכב שפרטיו לעיל בשל אירוע תאונתי שנגרם בחלקו הקדמי/אחורי צד... (למחוק המיותר).

את הרכב בדקתי לפני, במהלך ובסיום תיקונו (לציין מועדים) או בדקתי את הצילומים שערך השמאי שטיפל בנזק ובדקתי את הרכב לאחר סיום התיקון בו (לציין המקרה הרלוונטי ולמחוק היתר).

ממצאי בדיקתי:

הרכב שנפגע בחלקו הקדמי/אחורי וכו' תוקן במקצועיות הראויה והמקובלת בארץ וירידת הערך שנגרמה לרכב בעטיו של האירוע התאונתי הוערכה על ידי כמפורט בטבלה להלן.

הערה: במקרה והתיקון לא עלה יפה על השמאי לפרט, **קודם** לקביעת ירידת הערך, את עלותו בכסף של התיקון החוזר ועל כתפי מי להשית אותם, ראה לדוגמא בהמשך.

מס' סעיף	סוג הפגיעה	% י.ע.	סיבת י.ע.
6.1	פגיעה בפח חזית כולל גשר חזית עליון מולחם	5.0%	הוחלף בשלמות
6.4	פגיעה בדופן פנימית בתא מנוע	2.0%	נזק קל בקצה הדופן
6.6	פגיעה בקורת חיזוק אורכית עד קו ציר	3.0%	נזק בינוני
6.8	פגיעה בקורת רוחב מחברת שלדה	3.0%	הוחלף בשלמות
11.3	צביעת מכסה, דלת וכו' המהווים % משטח המעטפת	2.0%	צבע מתכתי, פנינה וכו'
	סה"כ י.ע לרכב	15.0%	

ערך הרכב

מחיר הרכב במחירון 8/2009 קוד דגם 1234567
תוספת/הפחתות הפרמטרים שבמחירון
ועפ"י שיקול דעתו של השמאי
מחיר הרכב המחושב

₪ _____

לאור האמור לעיל סך ירידת הערך שנגרמה לרכב הינה

₪ _____

הריני לאשר כי הרכב נבדק על ידי ולמיטב ידיעתי המקצועית והצהרת בעל הרכב, לא היתה פגיעה קודמת במוקד הנדון בהערכת זו .

הצהרת השמאי

_____ חתימת השמאי

_____ תאריך הבדיקה

לדוגמא - במידה והתיקון לא עלה יפה יש כאמור להכניס סעיף זה לפני הטבלה המפורטת את ירידת הערך כמפורט להלן :

בבדיקתי נוכחתי כי נשארו עיוותים בפח דופן/בקורת שילדה/ וכיו"ב (לפרט בהתאם לממצאים) ויש להחזיר הרכב להמשך התיקונים במוסך המתקן.

את התיקון החוזר הערכתי כדלקמן :

עבודות פחחות כולל : יישור פח חזית 1,000.- ₪

תיקוני צבע 500.- ₪

סה"כ 1,500.- ₪

בהנחה שהתיקון החוזר יתבצע ברמה המקצועית הראויה תיגרם לרכב ירידת ערך כמפורט להלן בטבלה שבחוות הדעת ובאם התיקון לא יעלה יפה, יוסיף השמאי לחוות דעתו תוספת בעבור ירידת ערך הנובעת מהתיקון הלקוי ויעריכה בהתאם לשיקוליו.



איגוד שמאי ביטוח בישראל – עבר, הווה ועתיד

רקע היסטורי

בשנת 1950 הוקם "האיגוד הישראלי של שמאים בוחנים"; מייסדיו היו קבוצת שמאים, שעיקרם יוצאי אירופה, שעסקו כבר בעבר, בצורה זו או אחרת, במקצוע השמאות בארצות מוצאם, ומיעוטם תושבי הארץ.

מרביתם של החברים המייסדים, מנו אז כ-18 שמאים, מהם 10 שמאי רכב (שנקראו אז "סקציית מכוניות") וכ-8 שמאים להערכת רכוש כללי - (רכוש לא מוגדר, שאינו רכב).

במהלך שנות קיומו של האיגוד, מהיווסדו ועד היום, צמח והתרחב האיגוד ואף עבר כמה שינויים.

במתכונתו הנוכחית כולל צירופם של הענפים: **אש ואלמנטרי (מ-1950) רכב (מ-1950), חקלאות (מ-1974) ימי (מ-1970) וציוד חקלאי – צ.מ.ה (מ-1980).**

עד לשנת 1966 נקרא האיגוד בשם - "האיגוד הישראלי של שמאים ובוחני ביטוח". האיגוד נרשם כעמותה בשנת 1966, ובשמו הנוכחי - "איגוד שמאי ביטוח בישראל".

העמותה נרשמה מחדש במסגרת "החוק העותומני" של האגודות עפ"י חוק העמותות הישראלי (ס.60 לחוק העמותות התש"ם – 1980) רק במאי 1982.

ראוי לציין, כי הכרה תחקיקתית ראשונה **למקצוע השמאות** ולאגוד שמאים כלשהו במדינה הייתה בשנת 1953 ב"חוק מילווה חובה, תשי"ג-1953 - מינוי שמאים לעניין הערכת רכוש" - שפורסם בילקוט הפרסומים, 322 כ"ו בכסלו תשי"ד 3.12.1953.

במסגרת זו אושרו לראשונה 44 שמאים לעסוק במקצוע השמאות לעניין הערכת רכוש (רכב ואלמנטרי), מרביתם של שמאים אלו היו ממייסדיו הראשונים של האיגוד דאז.

האיגוד הוקם ונוסד ע"י קומץ של "שמאים פרטיים" בלבד (כך הם נקראו אז), בשנות ה-60 הצטרפו לאיגוד מספר קטן של שמאי פנים (שמאי בית) של חברות ביטוח. כחמש חברות העסיקו אז שמאי בית אחד או שניים, והעסקתם בוצעה במקביל להעסקת השמאים הפרטיים, שהם השמאים העצמאיים דהיום.

עיקר העבודה נמסרה לשמאים העצמאיים ע"י מח' התביעות/מח' השמאות של חברות הביטוח ו/או באמצעות סוכני ביטוח (בד"כ עפ"י רשימת שמאים שהייתה מקובלת עליהן).

שמאי הרכב עבדו עד לשנת 1982 ללא בסיס תחיקתי (כמו גם יתר ענפי השמאות – למעט שמאי מקרקעין). בשנת 1982 פורסם "צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (שמאי רכב) תש"ם – 1980", במסגרתו הוסדר מעמדם של שמאי הרכב בדין.

ממועד זה, נזקק כל שמאי רכב לרישיון לעסוק בשמאות רכב מטעם משרד התחבורה עפ"י הקריטריונים שנקבעו בצו.

מאז 1990 הלך וגדל מס' שמאי הבית בהדרגה, וביתר שאת (במאות אחוזים) בשנים 1944 – 2000. בכך החלה השתלטותן המסיבית של חברות הביטוח על נושא השמאות; בתחילה בנושאי שמאות הרכב ובעת האחרונה אף בשמאות הרכוש.

תוך כדי כך, חוייבו סוכני ביטוח לעבוד עם שמאות הבית במקום שמאי החוץ, כפי שהיה מקובל קודם לכן.

איגודנו, ביחד עם המועצה הישראלית לצרכנות (שליד משרד המסחר והתעשייה), הגישו עתירה לבג"צ נגד המפקח על הביטוח.

כמשיבים הופיעו 7 חברות ביטוח ובתוכם אף לשכת סוכני ביטוח. ב-15.4.2001 ניתן פס"ד ע"י השופטים בעתירה – בראשותו של נשיא בימ"ש העליון השופט א. ברק ולצידו כב' השופטים זמיר ובייניש – שעיקריו, כי אין לשלם תגמולי ביטוח על סמך חו"ד יחידה של שמאי בית (משום היותו בניגוד עניינים, וכי הינו פסול).

כפוף לפס"ד זה, פורסם "**הסדר שמאות רכב**" מטעם המפקח על הביטוח, שנכנס לתוקף מחייב ב-1 בינואר 2003 ולאחרונה שונה ועודכן.

פעילות איגוד השמאים למען הציבור

איגוד שמאי ביטוח בישראל, הינו גוף השמאות היציג הגדול ביותר במדינה, מבחינת מספר השמאים המאוגדים בו אשר כולל בתוכו ענפי שמאות רבים (כפי שיפורט בהמשך) ופרוש על פני כל רחבי הארץ.

האיגוד פתוח לכל אדם שחפץ להימנות על חבריו, כפוף לתנאי הקבלה המקצועיים, ההשכלתיים והאחרים הנדרשים על פי תקנון האיגוד (ראה התקנות באתרנו).

בין מטרותיו העיקריות של האיגוד (ראה תקנון האיגוד המלא באתר):

- הגנה וקידום ענייניהם המקצועיים והאחרים של חבריו.
- לפעול למען העשרת הידע של החברים, הקניית השכלה וידע מקצועי הדרוש לעיסוק במקצוע השמאות לענפיו.
- לפעול למען הסדר העיסוק בחוק (הצעת חוק שמאי ביטוח נמצאת בכנסת בהליך תחיקתי).
- לפעול בשיתוף פעולה עם המבטחים, הרשויות המוסמכות, הגופים והמוסדות בכל הנוגע למקצוענו.

איגודנו משמש כשותף בכיר ופעיל (באמצעות חלק מחברי האיגוד) במוסדות ההשכלה לשמאות כגון:

- המכללה לביטוח בנושאי השמאות: האלמנטרית והחקלאית (כולל בלימודי B.A. בביטוח).
- הטכניון ומוסדות לימוד מאושרים בנושא: לימודי שמאות רכב דו-שנתי.
- משרד התחבורה בנושא: הכנת תוכניות הלימודים לשמאי רכב, אתיקה וכו'.

השכלה כללית ומקצועית :

חברי האיגוד הינם בוגרי אחד או יותר ממוסדות ההשכלה הנ"ל, וביניהם מומחים בענפי המקצוע השונים. בנוסף להשכלתם והתמחותם בנושאי השמאות הייחודיים, רבים מחברי האיגוד, על ענפיו השונים, הינם בעלי השכלה אקדמית (עיונית ומקצועית) בתחומים שונים וביניהם: מהנדסים, עו"ד, כלכלנים, אגרונומים, הנדסאים ועוד.

חברי האיגוד נדרשים להתעדכנות בידע המקצועי בתחומים חדשים ונוספים במסגרת השתלמויות איגודיות, ימי עיון וסמינרים, גם ע"י מומחים המובאים מבחוץ.

הרכב ענפי האיגוד :

1. ענף הרכב
2. ענף אש ואלמנטרי
3. ענף נזקי חקלאות
4. ענף ציוד מכני הנדסי
5. ענף ימי

חברי האיגוד הם שמאים עצמאיים, בעלי משרדים, ושכירים העובדים ו/או מופעלים ע"י משרדי שמאים ברחבי הארץ, חלקם של כלל השמאים, העוסקים ביותר מענף אחד.

ענפי האיגוד מפעילים וועדות מקצועיות ייחודיות המטפלות במחלוקות שבין שמאים לבין: חברי איגוד המוסכים, חברות ביטוח, סוכני ביטוח, עורכי דין, מבוטחים וכן על פי בקשות בתי המשפט השונים ברחבי הארץ לבוררות, גישור והגשת "חוות דעת מומחה".

הפעלת האיגוד:

האיגוד פועל ומושתת עפ"י תקנון העמותה המחייב את חבריו, הפעלתו כגוף מבוצעת ע"י חברי הוועד המרכזי והנשיאות המבצעת את החלטותיו.

חברי הוועדים נבחרים בבחירות, אחת לשנתיים, כאשר לכל ענף נציג בוועד המרכזי (כל החברים פועלים בהתנדבות ועל חשבונם).

האיגוד מעסיק בשכר בעלי מקצוע נדרשים כגון: יועץ משפטי, רואה חשבון וכו'.

כללי אתיקה מקצועית

1. כלל שמאי הרכב כפופים לכללי ההתנהגות המוכתבים ע"י משרד התחבורה והמתחלקים לשתי קבוצות:

א. **כללי התנהגות** - הנכללים בכללי האתיקה של האיגוד

ב. **עיסוקים האסורים על שמאי רכב** והם:

- לא יעסוק שמאי בעיסקי ביטוח
- לא יעסוק שמאי בתיווך כלי רכב, חלקי חילוף, שרידי רכב או מוצרי תעבורה.
- שמאי לא ישמש מנהל מקצועי במפעל לשרותי תחזוקת רכב כהגדרתן בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (מוסכים ומפעלים לכלי רכב) תש"ל-1970.
- שמאי רכב לא ישמש כקצין בטיחות במפעל כמשמעותו בחלק י' לתקנות התעבורה תשנ"א-1961.

2. כלל השמאים חברי איגוד השמאים כפופים גם לכללי האתיקה, שהינם חלק מתקנון האיגוד, המחייבים כל חבר איגוד והם:

אתיקה היא תפיסה סדורה של האידיאל המעשי, המנחה את התנהגותו של נושא תפקיד או בעל מקצוע אשר אותו עליו לקיים או אשר אליו עליו לפחות לשאוף בפעילותו בתפקידו או במקצועו. נאמנות מחייבת הגינות, יושר, ענייניות, שוויון, סבירות ואיסור הימצאות בניגוד עניינים (מדברי השופט שמגר).

- א. במתן שרות מקצועי, יפעל חבר האיגוד בנאמנות, במסירות, בהגינות, ללא משוא פנים וללא תלות בגורם כלשהו, תוך שמירה על כבוד המקצוע ומטרות האיגוד כפי שנקבעו בתקנון ו/או בהחלטות הוועד המרכזי.
- ב. שמאי יקפיד בנכונות המידע, שימסור לשולחיו, ויגיש את הערכתו ומסקנותיו בחוות דעתו, לפי מיטב שיקול דעתו המקצועי בכפוף לדין ולכללי האתיקה.
- ג. לא יחתום שמאי על חוות דעת, שלא נערכה על סמך ממצאי בדיקתו הפיזית (הממשית), בדיקתו הפיזית של שותפו, של שמאי אחר במשרדו או של **מתמחה**, שהועסק על ידו. הבדיקה הפיזית טרם תחילת התיקון ו/או טרם ביצוע שינוי בנכס ובמידה ונשוא הבדיקה קיים.
- ד. שמאי ימנע ממתן שרות מקצועי בעניין, שיש לו בו ו/או למי מטעמו נגיעה אישית, בין אם במישרין ובין אם בעקיפין.
- ה. לא ירכוש שמאי רכוש או ניצולת לגביהם נתן חוות דעת מקצועית.
- ו. לא ירכוש לו שמאי שום טובת הנאה חומרית כלשהי בעניין, הנמצא בטיפולו המקצועי, פרט לשכר טרחתו.

ז. לא ילווה שמאי כסף, ייתן תמורה, דמי תווך, מענק או חלק משכר טרחתו, כדי להשיג עבודה מקצועית.

ח. לא ידרוש שמאי ולא יקבל שכר טרחתו, אלא מלקוחו או מטעם לקוחו. שכר הטרחה יינתן בכסף ולא בכל צורה אחרת.

ט. שמאי לא ידרוש מלקוחו שכר טרחה נמוך מהמקובל בין חברי האיגוד לגבי אותו שרות, ובמידה ויקבע שכר טרחה מינימאלי ע"י האיגוד- לא יקבל שכר נמוך מזה שנקבע בתעריף.

י. רשאי שמאי, לפי שיקול דעתו, לא לקבל עניין לטיפולו.

יא. החליט שמאי להפסיק טיפול לפני סיומו, ייתן ללא דיחוי הודעה על כך ללקוחו, וחובה עליו, במידת האפשר להפסיק הטיפול בצורה שלא תפגע בענייניו של לקוחו, עם הפסקת הטיפול, יגיש השמאי דו"ח על פעולותיו וממצאיו ללקוחו.

יב. שמאי לא יעסוק באופן כלשהו, בין בעצמו בין ובאמצעות אחרים, לא במישרין ולא בעקיפין, כסוכן ביטוח, בתיווך לרכישת ביטוח, במסחר ובתיווך מכירת חלקי חילוף ו/או ברכוש ו/או בניצולת, למעט בענפים בהם נהוג להטיל את משימת המכירה על השמאי ע"י המבטח, במסחר ובתיקון כלי רכב וצמ"ה ובכל ענף ו/או מקצוע שיש לו נגיעה ישירה ו/או עקיפה לענף השמאות שבו הוא עוסק, וכן לא יעסוק בכל עיסוק אחר, שאינו הולם את כבוד המקצוע.

יג. לא יזום שמאי, אחת הפעולות המנויות להלן, לא יעשה אותן, לא ישתתף בהן ולא ייתן את הסכמתו:

1. שמטרתן פרסומת לעצמו כעוסק בשמאות שלא עלפי המותר כמפורט בסעיף

28 כב. בפרק זה שבתקנון.

2. שיש בהן תחרות בלתי הוגנת בחבריו או רכישת לקוחות בדרך שאינה הולמת

את כבוד המקצוע.

טו. שמאי:

1. ישמור בסוד כל דבר שהובא לידיעתו במהלך עבודתו המקצועית, זולת אם הסכים הלקוח במפורש.

2. ינקוט אמצעים סבירים להבטיח שבני-אדם העובדים בשרותו לרבות שמאי אחר, ישמרו על סודיות העניינים המגיעים לידיעתם במהלך העבודה.

טז. שמאי שטיפל בעניין מסוים למען לקוח אחד, לא יטפל לאחר מכן בקשר לאותו עניין נגד אותו לקוח, אלא אם הלקוח הראשון נתן את הסכמתו לכך. תקנה זו לא חלה על גילוי בהליך משפטי, חקירה או חיפוש שנערכו כדין.

- יז. בכל עניין יגלה שמאי יחס חברי כלפי שמאי אחר, ולא ימנע מחברו כל הקלה, שאין בה כדי לפגוע בעניינו של לקוחו.
- יח. לא יקבל שמאי בידועין עניין שהוא בטיפולו של שמאי אחר, שהופנה אליו ע"י אותו לקוח, אלא אם מסר הודעה על כך לשמאי האחר, מיד כשנדע לו על טיפולו של השמאי האחר באותו עניין.
- יט. שמאי שהתבקש לחוות דעה לגבי חוות דעתו של שמאי אחר, יתייחס לגופו של עניין ולא יתייחס במפורש, ברמז, או בכל צורה אחרת לרמתו המקצועית, סגנונו ונוסח חוות הדעת של אותו שמאי ויערוך בירור עם השמאי המבוקר לגבי הנקודות השנויות במחלוקת ביניהם.
- כ. נתמנה יותר משמאי אחד למתן שרות מקצועי בעניין מסוים, ישתפו השמאים פעולה ביניהם ויסייעו אחד לשני בעבודתם, אלא אם כן יהיה בגילוי ובסיוע משום פגיעה באינטרסים שלהם או של שולחיהם.
- כא. שמאי המזמין אצל חברו שרות מקצועי למען לקוחו, יהא אחראי כלפיו לסילוק שכרו והוצאותיו, זולת אם הותנה עם החבר במפורש אחרת.
- כב. לא יפרסם שמאי בחוות דעתו ו/או בכל אמצעי פרסום אחר בידועין או ברשלנות דבר שאינו אמת, אינו מדויק, מטעה או מסלף.
- כג. לא יטפל שמאי בלקוח ו/או במקרה ולא ימשיך הטיפול בהם אם קיים חשש שלא יוכל למלא את חובתו המקצועית כלפיו, בשל עניין אישי שלו, או בשל התחייבות או חובת נאמנות שיש לו כלפי אחר.
- כד. לא יתן שמאי חוות דעת לשני בעלי עניין בעלי אינטרסים מנוגדים, אלא אם הסכימו הצדדים לכך בחתימתם בכתב.
- כה. לא יעלה שמאי, בין בעל פה ובין בכתב, טענה עובדתית ו/או מקצועית, הקשורה לתחום מקצועו, בידועו שאינה נכונה.
- כו. לא יפעל שמאי חבר איגוד ולא יחוה דעתו, בין במישרין ובין בעקיפין, כנגד המטרות, התקנון ואינטרס האיגוד.
- כז. לא יעסוק חבר ולא יחוה דעתו בנושא ו/או בענף שאינו חבר בו, אלא אם כן עבר הכשרה מתאימה לעסוק באותו נושא ו/או ענף ואין מניעה חוקית לעיסוקו ובאישור וועד הענף.

ועדה מקצועית לענף הרכב

במסגרת מטרותיו של איגוד השמאים, מעמיד האיגוד לרשות הציבור את הוועדה המקצועית האזורית.

בכל אזור עומדת לרשות ציבור השמאים חברי האיגוד, ציבור בעלי הרכב ובתי המשפט ועדה מקצועית המונה 3 שמאים, המתמנה אד הוק למקרה, והדנה בכל נושא מקצועי המובא בפניה ופוסקת את החלטתה המחייבת.

להלן נוהל זימון וועדה מקצועית:

- בקשה למינוי וועדה מקצועית תישלח למזכירות האיגוד בצרף כל החומר הרלוונטי הדרוש לבירור המחלוקת.
- מזכירות האיגוד בהתייעצות עם יו"ר הענף ו/או יו"ר הוועדה המקצועית הארצית ו/או יו"ר הוועדה המקצועית האזורית, יחליטו באיזה אזור ישמע התיק וימנו את צוות השמאים.
- יו"ר הוועדה יקבע את מיקום הדיון, ידאג לזמן את הצדדים, ינהל פרוטוקול בדיון שישקף את הלך הדיון ודברי הצדדים.
- החלטת הוועדה שממסקנותיה עלול להפגע אחד הצדדים, יוזמן הצד שנפגע להגיב על מסקנות הוועדה בתוך 7 ימים.
- מסקנות יה הסופיות של הוועדה יועברו באמצעות המזכירות ליו"ר הענף שיעבירם לנוגעים בדבר ויחליט על פירסומם (הנוהל המלא והמפורט מופיע ביומן השמאי ובאתר האינטרנט של האיגוד).

איגוד שמאי ביטוח בישראל (ע"ר)

איגוד השמאים

ISRAEL LOSS ADJUSTERS ASSOCIATION

רחוב גרשון 18 (קומה ג') ת.ד. 57177 תל אביב מיקוד 61571
טלפון: 03-5611516/76 פקס: 03-5615515
דוא"ל: igud@shamaeim.co.il אתר: www.shamaeim.co.il

