

איגוד השמאים בישראל



יולי 2024

**מדריך מקצועי לקביעת ערכי
רכב וירידת ערך מסחרית, על
כל היבטיה, שנגרמו לרכב
מתאונה או מכל סיבה אחרת**

סיוון תשפ"ד יולי 2024

לכבוד חברי ענף הרכב

מדריך מקצועי לחישוב ערכי רכב וירידת ערך - עדכון 2024

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, אימץ איגוד השמאים את המלצות הוועדה ומעדכן מעת לעת את המלצותיה המקצועיות לקביעת ירידת הערך על בסיס מחקר וניסיונם המקצועי של חברי האיגוד וחברי הוועדות המקצועיות בכלל, התפתחות והשינויים בענף הרכב ופסיקות בתי המשפט, בפרט.

חוות דעת ותביעות לפיצויים בגין ירידת ערך התנהלו ומתנהלות בארץ מזה עשרות שנים. לאור אסכולות שונות, גישות שונות ופערי אומדן גדולים, נוצר הצורך בבדיקה מקפת של הנושא ובקביעת מדדים שימשו את השמאי בקביעתו, על פי שיקול דעתו המקצועית.

במהלך שנת 1994 הוקמה ועדת מומחים, במינוי המפקח על הביטוח - 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 וחברות הביטוח. בוועדה זו השתתף, כנציג השמאים והאיגוד, אחד מחבריו הוותיקים והמקצועיים, השמאי עמי מימון, כאיש המקצוע היחיד שנטל חלק בקביעת אמות המידה¹,

בעקבות פרשנות בית המשפט העליון את הפוליסה והכללת מרכיב ירידת ערך הרכב כחלק מהאירוע, החליט איגוד השמאים לאמץ את המלצות הוועדה ולהוציאן לאור כמדריך מקצועי ("החוברת" בכינויה הקודם) לשמאי לצורך חישוב אומדן ירידת ערך רכב. מדריך מקצועי זה בא לתת בידי שמאי הרכב כלים וקריטריונים 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 היבט שהוא.

¹ להלן נוסח כתב המינוי של המפקח לחברי הוועדה: "הנכם מתמנים בזה לוועדה שתבחן ותמליץ בפני על מתכונת מומלצת לכיסוי נזק הנובע מירידת ערך של כלי רכב כתוצאה ממקרה ביטוח במסגרת הפוליסה התקנית או מחוצה לה"

הנחיה מקצועית זו הוצאה לאור לראשונה בנובמבר 1995 והתקבלה באהדה 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 ראשון להנחיה כשבמהלך השנים נערכו בה שינויים והתאמות למצב השוק, ומאז מתעדכנת ההנחיה ומתאימה עצמה להתנהלות השוק, בתי המשפט וניסיון החברים.

על חשיבות החוברת המנחה לירידת ערך יפים דבריה של 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, ייתן הערכתו לפי "ידו הארוכה" ובאופן סובייקטיבי לפי אמות מידה שלו, גיסונו ומומחיותו הוא. בשימוש בהמלצות, ייטב למבוטחים, אל מול מבטחיהם וייטב גם למבטחים, אל מול מבטחיהם וביחס לצדדים שלישיים, שניזוקו. עיון בהמלצות מלמד, על קביעת ערכים מדידים, כמו גם הנחיות כלליות להערכת ירידת ערך הרכב.²

מוגש לכם מדריך מקצועי לחישוב אומדן ירידת ערך, המעודכן ליולי 2024, לאור השינויים המתבקשים בשל פסיקות בתי המשפט והתנהגות השוק. אנו תקווה כי המלצות מדריך מקצועי זה ימשיכו וישמשו אתכם, העוסקים בענף, ויסייע לכם בעבודתכם.

אנו מודים לכל החברים באשר הם שנטלו חלק בעדכון מדריך זה. השקעתכם – הצלחת כולנו.

בכבוד רב,

עו"ד דורון חבקין	יהודה יגן	עו"ד אורי גורביץ
יו"ר האיגוד	יו"ר ענף רכב	יו"ר הועדה המקצועית הארצית

² על אימוץ המלצות ועדת ששון, ראה: בש"א (ת"א) 2373/03 משעול ויקי נ' סהר ציון חברה לפיתוח תק-על 2005 (799(1).

תוכן העניינים

פרק	נושא	עמוד
פרק 1	מבוא	4
פרק 2	הערות כלליות לקביעת שווי רכב	5
פרק 3	הערות כלליות לקביעת ירידת ערך	5
פרק 4	הגורמים המשפיעים על ירידת הערך	7
פרק 5	טבלת אחוזי ירידת ערך - נזק בחזית הרכב	9
פרק 6	טבלת אחוזי ירידת ערך - נזק בחלק אחורי של הרכב	10
פרק 7	טבלת אחוזי ירידת ערך - נזק בצד הרכב	11
פרק 8	טבלת אחוזי ירידת ערך - נזק בגג הרכב	12
פרק 9	ירידת הערך לשלדה נפרדת (שסי)	12
פרק 10	ירידת ערך הנובעת מצביעה לא מקורית	13
פרק 11	ירידת ערך הנובעת מהצפה	14
פרק 12	חישוב ירידת ערך הנובעת כתוצאה מפירוקים והרכבות	14
פרק 13	חישוב ירידת ערך הנובעת מפגיעת ברד	15
פרק 14	חישוב ירידת ערך הנובעת מתיקון חלק מתפרק	16
פרק 15	דוגמא לחוות דעת לירידת ערך	17
	פעילות איגוד השמאים עבר, הווה עתיד	19
	כללי האתיקה המחייבים את השמאים	23
	וועדה מקצועית לענף הרכב	26

פרק 1 - מבוא:

1.1 מדריך מקצועי זה לקביעת ירידת ערך לכלי רכב, מיועד לשמש כלי עבודה בידי שמאי רכב מוסמך שתפקידו, הנובע מחוק רישוי שירותים ומקצועות לרכב, לערוך שומה כהגדרתה:

"שומת רכב" – חוות דעת הכוללת לפחות אחד מהמפורטים להלן, וכן הערכת שווי הרכב, אם נדרשת, הנלווית לאחד מאלה, ופרטים נוספים אם נקבעו לפי סעיף 153:

(1) פירוט התיקון הנדרש ברכב שנגרם לו נזק כדי להחזיר את מצב הרכב לקדמותו, שלא במסגרת הצעה לקבלת שירות במוסך;

(2) הערכת עלות התיקון כאמור בפסקה (1), שלא במסגרת הצעה לקבלת שירות במוסך;

(3) הערכת השינוי בערכו של הרכב עקב נזק שנגרם לו, ואם לא ניתן לתקנו - קביעה כי הרכב הוא רכב באובדן גמור לפי פקודת התעבורה;

1.2 לעניין זה יפים דבריו של כבוד השופט קינר מבית המשפט המחוזי מרכז³: "...אין מחלוקת כי מומחה התובעת אינו שמאי רכב. בהינתן האמור לעיל, אני סבור כי נוכח האיסור הקיים על .. (שמאי התובע) ליתן שומה והערכת שווי של רכב ונזקים שנגרמו לרכב, חלק ניכר מחוות דעתו אינו יכול להתקבל, והכוונה היא לחלקי חוות הדעת העוסקים בנזקים שנגרמו לעגורן ולירידת הערך אותו קבע המומחה".

1.3 המדריך מתבסס על ניסיונם המקצועי רב השנים של חברי ועד ענף הרכב והועדה המקצועית של איגוד שמאי ביטוח בישראל, אשר תרמו וערכו את המדריך לשימושם של העוסקים בענף שמאות הרכב.

1.4 להזכירכם - בסופו של יום השמאי אשר בודק את הרכב ועורך את שומת הרכב בהתאם להוראות החוק, התקנות, ההנחיות המקצועיות שהוציא משרד התחבורה ושיקול דעתו המקצועי הוא שקובע את שיעור ירידת הערך ומדריך מקצועי זה אינו מחליף את שיקול דעתו אלא מהווה כלי עזר בידו.

³ ת"א 44889-01-12 מנופי אבי בע"מ ואח' נ' אורתם סהר הנדסה בע"מ ואח' (פורסם אפריל 2020)

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 שהשאירו בו "צלקות ממשיות"⁴ ו/או הכרזתו "אובדן להלכה"⁵.

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.

2.2.6 – התרשמות כללית של השמאי ממצב הרכב.

הערה - אופי השימוש ברכב ומצבו, עשוי גם הוא להשפיע על ערכו בנוסף לרשימת המשתנים שלעיל, 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 הבלעדי והמנומק**, לאחר בדיקתו הפיזית את הרכב בגמר התיקון ו/או במהלכו ויוגש בסעיף נפרד בחוות דעתו או באמצעות דו"ח שמאות נפרד (מומלץ אך לא חובה) אשר יפרט את הסעיפים בגינם קבע השמאי את ירידת הערך.

3.2 ירידת הערך תחושב לכלי רכב פרטיים ומסחריים המיועדים להסעת נוסעים כולל "רכב שטח", תהיה זהה לרכב פרטי, ללא קשר לגיל הרכב ובכפוף לאמור לכלל כללי החוברת 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 כבסיס לחישוב ירידת ערך לכלי רכב מעל 3.5 טון ואחרים לרבות משאיות וכלי צמ"ה. ברכב מסחרי מעל 3.5 טון, המיועד להובלת מטענים, ירידת הערך תהיה פחותה בשיעור של עד 25% מחישוב ירידת ערך לרכב פרטי.

⁴ "צלקות ממשיות" = חיתוך והחלפת חלקים בריתוך, יישור חלקי מרכב ושימוש בחומר מילוי, צביעה לא מקורית וכיו"ב.

⁵ בהתאם לשיעור ירידת הערך שנקבעה על ידי השמאי שהכריז על הרכב "אובדן להלכה".

3.4 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 **בעלות כספית ולא באחוז מערך הרכב**. רק במידה והתיקון החוזר לא עלה יפה וסימניו ניכרים ככאלה **שלא** ניתן לשפרם, יבוא הדבר לידי ביטוי **בתוספת** לשיעור ירידת הערך המומלצת לאותו החלק.

3.5 ההמלצות הרשומות בטבלאות מהוות את אחוז (%) ירידת הערך המקסימאלית הנובעת מחיתוך והחלפת החלק, בעוד שבתיקונו, תחושב ירידת הערך באופן יחסי לחומרת הפגיעה בו, לתוצאות תיקונו ובכפוף לשיקול דעתו של השמאי.

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

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

3.6.2 - חלק שאינו מתפרק אשר ניזוק בעבר, וניזוק באופן קשה יותר באירוע נשוא חוות הדעת, 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.

3.6.3 – רכב שניזוק בעברו ונקבעה לגביו אחוז ירידת ערך, יופחת אחוז זה מערכו של הרכב בבוא השמאי לקבוע ירידת ערך בגין אירוע תאונתי אחר ובמוקד אחר, המצריך קביעת ירידת ערך.

3.7 בנזקי שריפה, תחושב ירידת הערך, בהתאם לאמות המידה המפורטות הנחיה זו ובכפוף לשיקול דעתו של השמאי.

3.8 הערכים המופיעים בהנחיה זו, משקפים את ירידת הערך **המסחרית**⁶ שנגרמה לרכב על כל היבטיה, הנובעת מהתאונה.

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

⁶ לעניין זה נצטט את עמדת פרקליטות מחוז המרכז שניתנה לבקשת בימ"ש המחוז, כדלקמן: "...ההבחנה בין ירידת ערך טכנית ומסחרית היא מלאכותית (ובלתי אפשרית). ירידת הערך המסחרית כוללת בתוכה את כל הנסיבות שאופפות את ירידת הערך בפועל ואין אפשרות להפריד בין הרכיבים השונים".

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

3.11 הגם שמדריך זה אינו דן בכך, אין כל מניעה שהוא ישמש 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 3.5 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 - תחשיב ירידת הערך, 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

יחסית 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, הננו ממליצים לקבוע פרמטר נוסף לירידת ערך הרכב עקב שימוש בחלק תחליפי, **בנוסף** לזו הנגרמת מהתאונה, כדלקמן:

- בגין חלק המתפרק באמצעות ברגים, תהיה ירידת הערך בשיעור עד **1.0% - 3.0%** בהתאם לאיכות וכמות החלקים התחליפיים וביחס לתקופת השימוש ברכב.
- ירידת ערך הרכב עקב שימוש בחלק תחליפי, המרותך למרכב הרכב, תהיה התוספת בשיעור עד **2.5%** לבין **3.5%**, וזאת, מעבר לירידת הערך המפורטת בהנחיה זו להחלפת החלק הנדון ובהתאם לאיכות החלק התחליפי וביחס לתקופת השימוש ברכב.

לעניין זה יפים דבריו של כבוד השופט ארנברג גד כדלקמן: **"... אני מעריך את ירידת הערך שמקורה בשימוש בחלפים שאינם מקוריים בשיעור של 10% מערך הרכב..."**⁷.

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, להחלפת מכלל מנוע ולאמור בסעיף 13 (להלן), והכל בכפוף לשיקול דעתו של השמאי ונימוקיו.

4.3 למען הסר ספק, אין קשר והתאמה בין נוסח מכוני הבדיקה לקניה המתייחס לכאורה ל"משמעות" הפגיעה (אותה לא ראו לנגד עיניהם, לפני ובמהלך תיקון הרכב) לבין קביעתו המקצועית של השמאי לגבי ההתייחסות לפגיעה ברכב ולירידת הערך המסחרית בגינה.

4.4 הערה לכלל ההמלצות במדריך העוסקות בתיקון חלקי מרכב: לאור העובדה שמתרבים כלי הרכב העשויים מאלומיניום, שתיקונם שונה מתיקון חלקי פח פלדה, ו"הצלקות" עליהם משמעותיות יותר, אנו ממליצים להוסיף תוספת של **20%** לשיעור ירידת הערך שקבע השמאי כנגזר מהמדריך,

⁷ בימ"ש תביעות קטנות י"ם ת.ק. 1251/09 (מיום 23/4/2009).

פרק 5 - טבלת אחוזי ירידת ערך בגין אירוע תאונתי חזית הרכב

מס'	סוג הפגיעה	% י"ע *	הערות
5.1	פגיעה בפח חזית כולל גשר חזית עליון מרותך	עד 7.0%	
5.2	פגיעה בפנל חזית מרותך – יחידה אחת ברכב מסחרי	עד 7.0%	
5.3	פגיעה בכנף קדמית מרותכת	עד 5.0%	
5.4	פגיעה בדופן פנימית בתא מנוע	עד 8.0%	הערה א'
5.5	פגיעה בקצה דופן פנימית בתא מנוע	עד 4.0%	הערה א'
5.6	פגיעה בקורת חיזוק אורכית (שלדה) עד נק' קדמית ריתום המתלה	עד 5.0%	הערה ב'
5.7	פגיעה בקורת חיזוק אורכית (שלדה) עד לקו ציר האופנים	עד 8.0%	הערה ב'
5.8	פגיעה בקורת חיזוק אורכית (שלדה) מעבר לקו ציר האופנים	עד 12.0%	הערה ב'
5.9	פגיעה בקורת רוחב מחברת שלדת מרכב	עד 5.0%	הערה ג'
5.10	פגיעה בקיר האש (מחיצת תא מנוע)	עד 15.0%	
5.11	פגיעה ברצפה קדמית ברכב מסחרי (לא כולל עמוד מרכב)	עד 8.0%	
5.12	פגיעה בבית אופן (גלגל) קדמי ברכב מסחרי	עד 5.0%	
5.13	שיפוץ פגוש קדמי (שיפוץ ראשון לפגוש מקורי לא כולל צביעה)	עד 1.0%	
5.14	יישור כנף קדמית/מכסה מנוע	עד 1.0%	
הערות לטבלה			
*	עד = י"ע מקסימלית לסעיף		
א'	סעיפים אלה אינם מצטברים אחד לשני.		
ב'	סעיפים אלה אינם מצטברים אחד לשני		
ג'	החלפת קורת רוחב כיחידה אחת עם פח חזית יתווסף 1.0%		
	לעניין י.ע. לחלקים המרותכים יחד, ראה סעיף 3.10		
	לעניין שימוש בחלקים תחליפיים, ראה סעיף 4.1.5		
	לעניין קביעת ירידת ערך לרכב שמרכבו עשוי אלומיניום, ראה סעיף 4.4.		

פרק 6 - טבלת אחוזי ירידת ערך בגין אירוע תאונתי מאחור

מס'	סוג הפגיעה	% י"ע *	הערות
6.1	פגיעה בפח דופן אחורית	עד 7.0%	
6.2	פגיעה בכנף אחורית מרותכת (ברכב 4 דלתות)	עד 10.0%	
6.3	פגיעה בכנף אחורית מרותכת (ברכב 3 דלתות)	עד 12.0%	
6.4	פגיעה ברצפה אחורית (פח) עד קו ציר האופנים	עד 8.0%	הערה א'
6.5	פגיעה ברצפה אחורית (פח) מעבר לקו ציר האופנים	עד 10.0%	הערה א'
6.6	פגיעה בקורת אורך (שילדה) עד ציר האופנים	עד 8.0%	הערה ב'
6.7	פגיעה בקורת אורך (שילדה) מעבר לציר האופנים	עד 12.0%	הערה ב'
6.8	פגיעה בקורה אחורית מחברת שלדות	עד 3.0%	
6.9	פגיעה בכנף פנימית אחורית (נושאת בולם זעזועים)	עד 5.0%	
6.10	שיפוץ פגוש אחורי (שיפוץ ראשון לפגוש מקורי, לא כולל צביעה)	עד 1.0%	
6.11	החלפת רצפת תא מטען מודבקת	עד 3.0%	
6.12	יישור מכסה תא מטען	עד 1.0%	
הערות לטבלה			
*	עד = י"ע מקסימלית לסעיף		
א'	סעיפים אלה אינם מצטברים אחד לשני.		
ב'	סעיפים אלה אינם מצטברים אחד לשני		
	לעניין י.ע. לחלקים המרותכים יחד, ראה סעיף 3.10		
	לעניין שימוש בחלקים תחליפיים, ראה סעיף 4.1.5		
	לעניין קביעת ירידת ערך לרכב שמרכבו עשוי אלומיניום, ראה סעיף 4.4.		

פרק 7 - טבלת אחוזי ירידת ערך בגין אירוע תאונתי בצד הרכב

מס'	סוג הפגיעה	% י"ע *	הערות
7.1	פגיעה בסף מפתן חיצוני	עד 5.0%	הערה א'
7.2	פגיעה בסף מפתן פנימי	עד 5.0%	הערה א'
7.3	פגיעה בפח חיצוני עמוד מרכב אמצעי ("קליפת עמוד")	עד 5.0%	הערה א
7.4	פגיעה בליבת עמוד מרכב	עד 5.0%	הערה א
7.5	פגיעה בפח חיצוני עמוד מרכב קדמי ("קליפת עמוד")	עד 5.0%	הערה א
7.6	פגיעה בליבת עמוד מרכב	עד 5.0%	הערה א
7.7	פגיעה בפח חיצוני עמוד מרכב אחורי ("קליפת עמוד")	עד 5.0%	הערה א
7.8	פגיעה בליבת עמוד מרכב	עד 5.0%	הערה א
7.9	פגיעה בקורת רוחב (חיזוק) ברצפת תא נוסעים	עד 5.0%	
7.10	פגיעה ברצפת תא נוסעים	עד 7.0%	
7.11	פגיעה בפח דופן צד ברכב מסחרי אחוד	עד 8.0%	הערה ב'
7.12	פגיעה בבטנה לדופן צד ברכב מסחרי אחוד (כל ביטנה)	עד 5.0%	
7.13	החלפת פח ציפוי לדלת	עד 1.0%	
7.14	יישור דלת	עד 1.0%	
הערות לטבלה			
*	עד = י"ע מקסימלית לסעיף		
א'	סעיפים אלה מצטברים אחד לשני.		
ב'	לכל חלק בדופן, עד מקסימום 10.0% לכל הצד.		
	לעניין י.ע. לחלקים המרוחקים יחד, ראה סעיף 3.10		
	לעניין שימוש בחלקים תחליפיים, ראה סעיף 4.1.5		
	לעניין קביעת ירידת ערך לרכב שמרכבו עשוי אלומיניום, ראה סעיף 4.4.		

פרק 8 - טבלת אחוזי ירידת ערך בגין אירוע תאונתי לגג הרכב

8.1 - גג אחוד (לא כולל צבע)

מס'	סוג הפגיעה	% י"ע *	הערות
8.1.1	פגיעה בגג פח רכב פרטי רגיל ומסחרי בלתי אחוד	עד 15.0%	
8.1.2	פגיעה בגג פח רכב סטיישן ומסחרי אחוד	עד 15.0%	
8.1.3	פגיעה בקורת רוחב ("קשת")	עד 2.0%	הערה א'
הערות לטבלה			
*	עד = י"ע מקסימלית לסעיף		
א'	קורת חיזוק מתחת לקליפת הגג.		
	לעניין שימוש בחלקים תחליפיים, ראה סעיף 4.1.5		
	לעניין קביעת ירידת ערך לרכב שמרכבו עשוי אלומיניום, ראה סעיף 4.4.		

8.2 - גג קליפה אמצעית / סף גג (לא כולל צבע).

מס'	סוג הפגיעה	% י"ע *	הערות
9.2.1	גג – קליפה מרכזית	עד 10.0%	
9.2.2	קורת צד בגג	עד 5.0%	הערה א'
הערות לטבלה			
*	עד = י"ע מקסימלית לסעיף		
א'	לכל צד		
	לעניין שימוש בחלקים תחליפיים, ראה סעיף 4.1.5		
	לעניין קביעת ירידת ערך לרכב שמרכבו עשוי אלומיניום, ראה סעיף 4.4.		

פרק 9 - ירידת ערך עקב פגיעה בשלדה נפרדת:

- 9.1 נזק לשלדת מסגרת (שסי) נפרדת (לא תת שלדה), ברכב פרטי ומסחרי עד 3.5 טון מהווה ירידת ערך בשיעור של עד 15.0%.
- 9.2 החלפת שילדת מסגרת (שסי) נפרדת, בשלמותה, כולל הטבעת מספר שילדה, מהווה ירידת ערך בשיעור קבוע של 10.0%.
- 9.3 הטבעת מס' שילדה לא מקורי (על כל סוג שלדה/מרכב), מהווה ירידת ערך בשיעור קבוע של 5.0%.

פרק 10 - ירידת ערך הנובעת מצביעה לא מקורית

10.1 - כללי:

10.1.1 – צביעת הרכב, לרבות "טישטוש" שנדרש, מהווה חלק מירידת הערך שנגרמת לרכב בין אם נצבע חלק אחד או שנצבעו מספר חלקים ובין אם מדובר בחלק מתפרק או בחלק קבוע.

10.1.2 - לקביעת ירידת הערך בגין צביעת חלקי מרכב יש להתייחס לצביעתם כחלק יחסי (טבלה 10.2) מצביעת כל הרכב שהערכים לגביו מופיעים בטבלאות 10.3 להלן.

10.1.3 – 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, כשהבסיס לקביעה הינם הערכים המופיעים בטבלה לרכב שבשימוש 3 שנים.

10.2 - טבלת אחוזי החלקים משטח מעטפת הרכב

מס'	החלק	3 דלתות	4 דלתות
10.2.1	כנף קדמית	5.0% (1.0%)	5.0% (1.0%)
10.2.2	כנף אחורית לא מקושרת לגג	5.0% (1.0%)	ראו ס' 10.3.5
10.2.3	דלת קדמית/אחורית	8.5% (1.0%)	6.5% (1.0%)
10.2.4	מכסה תא מנוע	13.0% (1.5%)	13.0% (1.5%)
10.2.5	מכסה תא מטען	9.0% (1.0%)	9.0% (1.0%)
10.2.6	מגן קדמי ואחורי	3.0% (1.0%)	3.0% (1.5%)
הערות			
* טבלה זו מבטאת ממוצעים גלובליים המבוססים על % חלקי המרכב הניזוקים ביחס לשטח מעטפת הרכב. במקרים חריגים יש לבטא את התחשיב הספציפי לחלק הייחודי.			
* הערכים המפורטים בסוגריים הינם שכלול ממוצע לתחשיב ירידת הערך באחוזים שיתווספו להערכת ירידת הערך.			

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

מתפרקים:

מס'	הפריט הנצבע	שנה 1 (עד 12 ח')	שנה 2 (עד 24 ח')	שנה 3 (עד 36 ח') *	הערות
10.3.1	צבע כללי	15.0%	12.0%	10.0%	
10.3.2	צביעת גג אחוד	5.0%	4.0%	3.0%	
10.3.3	צביעת קליפת גג מרכזית	4.0%	3.0%	2.0%	
10.3.4	צביעת קורת צד בגג	1.0%	1.0%	0.5%	
10.3.5	צביעת כנף אח' *	2.0%	2.0%	1.0%	א'
הערות					
*	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.				
א'	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.				

פרק 11 - ירידת ערך כתוצאה מהצפה

א ח ו ז י ר י ד ת ה ע ר ך			
מס'	המים שהציפו	עד גובה תחתית לוח המחוונים	מעל גובה תחתית לוח המחוונים
11.1	מים מתוקים	עד 10.0 %	עד 20.0%
11.2	מים מלוחים	עד 25.0%	עד 30.0%

פרק 12 - ירידת ערך כתוצאה מפירוקים והרכבות

12.1 - בהחלפת שמשה מקורית (הראשונה) מודבקת, (למעט שמשה מודבקת בדלת או בדופן הרכב וחלון נפתח בגג), לרכב שגילו עד 5 שנים, תהיה ירידת הערך כדלקמן:

אחוז ירידת ערך להחלפת שמשות קד', אח', גג		
סעיף	פריט	ירידת ערך
12.1.1	שמשה קדמית/אחורית מקורית	1.0%
12.1.2	גג זכוכית פנורמית	3.0%

12.2 - בעת החלפת מכלל מנוע (לא כולל מנוע חשמלי), שלם או "חצי מנוע", לרכב שגילו עד 5 שנים תיגרם לרכב ירידת ערך בכפוף לקביעת השמאי ונימוקיו, כדלקמן:

שנה ראשונה	5.0%
שנה שנייה	4.0%
שנה שלישית	3.0%
שנה רביעית	2.0%
שנה חמישית	1.0%

12.3 - החלפת מכלל ריפוד לוח מחוונים (דשבורד) תגרום ירידת ערך בשיעור 1.0% מערכו.

פרק 13 – ירידת ערך הנובעת מפגיעת ברד

13.1 – אין חולק כי פגיעת ברד בחלקי המרכב גורמת לירידת ערך שערכיה משתנים בהתאם לסוג וצורת התיקון הנדרש לבצע ברכב.

13.2 – תיקון נזקי ברד בשיטה המקובלת של יישור ו/או החלפת חלקי מרכב פגועים וצביעתם, תחושב ירידת הערך בגינן על פי ההמלצות בהנחיה זו.

13.3 – תיקון פגיעות ברד בשיטת PDR המעלימה את סימני הפגיעה ללא צורך ביישור ובצביעת חלקי מרכב, הינה ברוב המקרים השיטה המומלצת שבה נשמרת מקוריות הרכב ובגינה מומלץ להעריך את ירידת הערך בשיעור של עד 5.0%⁸ מערכו של הרכב, בכפוף ליתר המשתנים המשפיעים על ערכו של הרכב. הערה: בקביעה "עד" הכוונה בהתאם להיקף הפגיעה בחלקי המרכב.

⁸ קביעת ירידת ערך בטווח שבין 0% ל- 5% תיגזר מכמות הפגיעות, מעוצמתן, ממספר החלקים הנפגעים, מגיל הרכב ומצבו, מעברו התאונתי ומשיקול דעתו של השמאי.

14. חישוב ירידת הערך הנובעת מתיקון חלק מתפרק לכלי רכב עד גיל 5 שנים

14.1 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 .

14.2 דוגמא לחישוב ירידת ערך הנובעת מתיקון חלק מתפרק:

מחיר כלי הרכב החדש 100,000 ₪ מחיר הרכב בשוק הרכב (בהתאם למחירון) 90,000 ₪. 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

D = 1,600 ₪ ערך החלק כחדש

K = 4 (מקדם קבוע)

P = % ירידת הערך

N = ירידת הערך בשקלים

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

$$P = 0.67 \%$$

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

$$N = 603 \text{ ₪}$$

פרק 15 - 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' סע'	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 הייתה פגיעה קודמת במוקד הנדון בהערכתי זו .

הצהרת השמאי

תאריך הבדיקה _____ חתימת השמאי _____

לדוגמא - במידה והתיקון לא עלה יפה יש כאמור להכניס סעיף זה לפני הטבלה המפרטת 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.-

הערה: בהנחה שהתיקון החוזר יתבצע ברמה המקצועית הראויה תיגרם לרכב ירידת ערך כמפורט להלן בטבלה שבחוות הדעת ובאם התיקון לא יעלה יפה, כי לא ניתן לבצעו בפועל, יקח השמאי בשיקוליו **הגדלת** ירידת ערך הנובעת מהתיקון ויעריכה בהתאם לשיקוליו בקובעו את ירידת הערך המומלצת לאותו החלק.

איגוד השמאים בישראל – עבר, הווה ועתיד

רקע היסטורי

בשנת 1950 הוקם "**האיגוד הישראלי של שמאים בוחנים**"; מייסדיו היו קבוצת שמאים, שעסקו כבר בעבר, בצורה זו או אחרת, במקצוע השמאות בארצות מוצאם, 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, מיום היווסדו 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) ו**ציוד 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**", החל מ- 06/2016.

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** ולאגודת 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 לאגוד 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 1994 – 2000. בכך החלה השתלטותן המסיבית של חברות הביטוח על נושא השמאות; בתחילה בנושאי שמאות הרכב ובעת האחרונה אף בשמאות הרכוש.

תוך כדי כך, חויבו 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 לראשונה בשנת 2002 "**הסדר שמאות רכב**" מטעם המפקח על הביטוח, שנכנס לתוקף מחייב ב-1 בינואר 2003 עודכן בשנת 2007 (הידוע כחוזר ביטוח רכב רכוש וצד ג' 8-1-2007) ששולב בקודקס הרגולציה (קובץ הנחיות) של רשות שוק ההון.

ב - 21/05/2019 הופצה טיוטה לשינוי החוזר אך בשל מורכבותה, התנגדות לסעיפים מתוכה והפרושים המשפטיים הנובעים ממנה, היא טרם אושרה.

חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב 2016 – פעילות האיגוד

בעקבות דוח "ועדת שלדור" שנגנז ובהמשך דוח "ועדת זליכה" ובעקבותיו דוח "הועדה ליישום מסקנות ועדת זליכה", הוגשה ביום 11/06/2013 לסדר היום בכנסת הצעת החוק, שעברה ב- 24/06/2013 בקריאה ראשונה והועברה לדיונים בוועדת הכלכלה. עיקרי החוק הינם פתיחת שוק חופשי ותחרותי, מקצועיות, שקיפות ושיפור השרות לציבור ומסגרתו רושינו כל העוסקים במקצועות הרכב.

ב-27/04/2013 החלו הדיונים בוועדה. בטיוטת החוק הוגדרה השומה "הערכת את עלות הנזק בלבד".

בדיון סוער שנערך בישיבה מיום 22/07/2014 מול התנגדות גופים מסוימים במשק ובסיוע גופים אחרים ונציגי משרד התחבורה שונה נוסח סעיף ההגדרה והשומה כוללת קביעת:

א. הערכת הנזק,

ב. חישוב שווי הרכב,

ג. הערכת השינוי בערך הרכב (ירידת ערך).

לאחר כ- 40 ישיבות בוועדת הכלכלה, ביום 28/06/2016 החוק הועבר למליאה ואושר בקריאה שניה ושלישית. החוק כולל 15 פרקים (פרק ט' - דן בשמאים) ו- 253 סעיפים. עד היום טרם תוקנו מרבית התקנות ובכללם ב"פרק ט' – שמאי רכב" וטרם אושרו חברי בית הדין המשמעתי לשמאים.

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 עפ"י סעיפי החוק (חוק רישוי שירותים ומקצועות לענף הרכב 2016) פרק ט' וההנחיות המקצועיות לשמאים 2015 אשר טרם הוגדרו כתקנות לחוק.
 - 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 וההקלאית (כולל בלימודי B.A. בביטוח).
 - מוסדות לימוד מאושרים בנושא: לימודי שמאות רכב דו-שנתי.
 - משרד התחבורה בנושא: הכנת תכניות 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 וכן שמאי בית העובדים כשכירים בחברות הביטוח, חלקם של כלל השמאים עוסקים 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

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

על שמאי לפעול עפ"י "הנחיות מקצועיות לשמאים 2015" שפורסמו באתר משרד התחבורה ולפרק ט' ב"חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב 2016"

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

א. כללי התנהגות – ראה פרק ג' בהנחיות מקצועיות לשמאים 2015

ב. עיסוקים האסורים על שמאי רכב והם:

- לא יעסוק שמאי בעסקי ביטוח
- לא יעסוק שמאי בתיווך כלי רכב, חלקי חילוף, שרידי רכב או מוצרי תעבורה.
- שמאי לא ישמש מנהל מקצועי במפעל לשירותי 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:

- 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 טרחתו נמוך מהמקובל בין חברי האיגוד לגבי אותו שרות, ובמידה ויקבע שכר טרחת מינימאלי ע"י האיגוד – לא יקבל שכר נמוך מזה שנקבע בתעריף.
- י. רשאי שמאי, לפי שיקול דעתו, לא לקבל עניין לטיפולו, ובתנאי שנימק נימוק ענייני ומשכנע המונע ממנו ליתן הערכה אובייקטיבית.
- 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"ח 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 על פי המותר כמפורט בסעיף 28 כב. בפרק זה שבתקנון.
- (2) שיש בהן תחרות בלתי הוגנת בחבריו או רכישת לקוחות בדרך שאינה הולמת את כבוד המקצוע.

יד. 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.

טו 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.

טז בכל עניין יגלה שמאי יחס חברי כלפי שמאי אחר, ולא ימנע מחברו כל הקלה, שאין בה כדי לפגוע בעניינו של לקוחו.

יז 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 כשנודע לו על טיפולו של השמאי האחר באותו עניין.

יח 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.

יט 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.

כ שמאי המזמין אצל חברו שרות מקצועי למען לקוחו, יהא אחראי כלפיו לסילוק שכרו והוצאותיו, זולת אם הותנה עם החבר במפורש אחרת.

כא לא יפרסם שמאי בחוות דעתו ו/או בכל אמצעי פרסום אחר בידועין או ברשלנות דבר שאינו אמת, אינו מדויק, מטעה או מסלף.

כב 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.

כג לא ייתן שמאי חוות דעת לשני בעלי עניין בעלי אינטרסים מנוגדים, אלא אם הסכימו הצדדים לכך בחתימתם בכתב.

כד לא יעלה שמאי, בין בעל פה ובין בכתב, טענה עובדתית ו/או מקצועית, הקשורה לתחום מקצועו, בידועו שאינה נכונה.

כה לא יפעל שמאי חבר איגוד ולא יחוזה דעתו, בין במישרין ובין בעקיפין, כנגד המטרות, התקנון ואינטרס האיגוד.

כו לא יעסוק חבר ולא יחווה 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 1-3 שמאים, המתמנה אד הוק למקרה, והדנה בכל נושא מקצועי המובא בפניה ופוסקת את החלטתה המחייבת.

להלן תקציר נוהל זימון וועדה מקצועית:

- בקשה למינוי וועדה מקצועית תישלח למזכירות האיגוד בצרוף 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 שמסקנותיה עלול להיפגע אחד הצדדים, יוזמן הצד שנפגע להגיב על מסקנות הוועדה בתוך 7 ימים.
- מסקנותיה הסופיות של הוועדה יועברו באמצעות המזכירות ליו"ר הענף שיעבירם לנוגעים בדבר ויחליט על פרסומם (הנוהל המלא והמפורט מופיע ביומן השמאי ובאתר האינטרנט של האיגוד).



איגוד השמאים בישראל – ועד ענף הרכב - הוועדה המקצועית

נובמבר 24'

לכבוד

חברי ענף הרכב

הנדון: ירידת ערך הרכב בשל ניזקי ברד

1. לאור התופעה האקלימית המתרחשת כמעט מידי שנה, ניתנת במדריך תשומת לב לנושא ירידת הערך הנגרמת לרכב כתוצאה מפגיעת ברד ומתיקון הרכב, כשלכנגד עינינו עומד העיקרון של החזרת המצב לקדמותו, ככל האפשר, כשאינן חולק כי פגיעת ברד בחלקי המרכב גורמת לירידת ערך שערכיה משתנים בהתאם לסוג וצורת התיקון הנדרש לבצע ברכב, כשמוכרות כיום שתי שיטות עיקריות:

א. תיקון נזקי ברד בשיטה המקובלת של יישור ו/או החלפת חלקי מרכב פגועים וצביעתם, תחושב ירידת הערך לרכב על פי ההמלצות בסעיפי המדריך המקצועי.
ב. תיקון פגיעות ברד בשיטת PDR המעלימה את סימני הפגיעה ללא צורך ביישור ובצביעת חלקי מרכב, הינה ברוב המקרים השיטה המומלצת שבה נשמרת מקוריות הרכב (ככל האפשר) ובגינה מומלץ להעריך את ירידת הערך בשיעור של עד 5.0% מערכו של הרכב, בכפוף ליתר המשתנים המשפיעים על ערכו של הרכב. הערה: בקביעה "עד" הכוונה בהתאם להיקף הפגיעה בחלקי המרכב.

2. הנימוק המקצועי לקביעת ירידת ערך לרכב שתוקן בשיטת PDR נמצא בתחום הנדסת החומרים (שאינה בתחום מומחיות השמאי) וההסבר בתמצית הינו: "מתכת שעברה מעוות בתחום הפלסטי (זהו המצב בפגיעת ברד), עוברת שינוי בתכונות המכניות, ומעוות בכיוון ההפוך רק מוסיף על השינויים בתכונות המתכת מהמצב המקורי".

3. כל האמור לעיל הינו בגדר המלצה הכפופה להחלטתו המנומקת של השמאי.

בברכה,

הוועדה המקצועית

¹ קביעת ירידת ערך בטווח שבין 0% ל- 5% תיגזר מכמות הפגיעות, מעוצמתן, ממספר החלקים הנפגעים, מגיל הרכב ומצבו, מעברו התאונתי ובכפוף לשיקול דעתו של השמאי.

