

# מדינת ישראל



**לשכת ראש מינהל בכיר תנועה**  
**אגף א' רישוי ופיקוח**  
טל: 03-5657154  
פקס: 03-5613583

כ' בסיוון תשפ"ד  
26 ביוני 2024  
סימוכין: 4000-0401-2024-004236

## הנדון: מרשם מועצה מייעצת שמאי רכב - 26/6/2024

ביום 26/06/2024 התכנסה המועצה המייעצת לעניין שמאי רכב במשרדי אגף הרכב, תל אביב, שהתקיימה מתוקף סעיף 160 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב התשע"ו – 2016 (להלן "החוק").

### השתתפו:

אליאס עזאם	-	משרד התחבורה	-	יו"ר
עו"ד הדר הלל	-	משרד התחבורה	-	מ"מ
חלי ברון	-	משרד התחבורה	-	חברה ומרכזת המועצה
אורי גורביץ	-	נציג שמאי רכב	-	חבר
עמוס כחלון	-	נציג שמאי רכב	-	חבר
רפי דגן	-	נציג שמאי רכב	-	חבר
שמואל זקן	-	נציג הממונה על שוק ההון	-	מ"מ
ירון ויינרוב	-	נציג משטרת ישראל	-	חבר
עו"ד איתן גברא	-	נציג ציבור	-	חבר

### משקיפים ממשרד התחבורה:

מהנדסת עינת סגל – מנהלת בכירה אגף הרכב (באמצעות חיבור מרחוק ZOOM)

עו"ד חוה ראובני - הלשכה משפטית משרד התחבורה

משה קירמאיר – מנהל אגף א' רישוי ופיקוח

ענאן חרבאוי - מנהל תחום הסמכה, משרד התחבורה

## מדינת ישראל

יו"ר המועצה פתח את הדיון לאחר שנוכח שקיים המניין החוקי לפי סעיף 162 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב התשע"ו – 2016 (להלן: "החוק"). היו"ר נשא דברי פתיחה והזכיר לחברי המועצה שחלים עליהם, בשינויים המחויבים, הוראות סעיפים 62 עד 66 לחוק, לעניין סייגים למינוי, הפסקת כהונה, ניגוד עניינים, החלת דינים על חברי המועצה שאינם עובדי המדינה ותוקף פעולות.

ראש מנהל תנועה, רו"ח ומהנדס אדי בן ליש נשא דברי ברכה ואיחל למועצה עבודה מועילה ופוריה.

### נושא 1: תוכנית הלימוד של השמאים

השתתף בדיון:

ויסאם איוב – ממונה ארצי, משרד העבודה

מר איוב הציג מצגת בשם "עדכון תכנית לימודים שמאות רכב 2024". המצגת מפרטת את התכנים בכלל והחדשים בפרט לתוכנית הלימודים של שמאי הרכב שהוכן בשיתוף פעולה מלא עם נציגי משרד התחבורה. לא כל מי שלמד שמאות רכב משתלב בשוק העבודה, הנתונים מראים שרק כ-10 אחוז משתלבים בשוק עבודה. אנו מזהים שחלק מהשמאים החדשים מתקשים לענות על שאלות בסיסיות.

הצורך לריענון תכנית הלימודים לשמאי רכב עלה עקב שינויים טכנולוגיים בעולם הרכב כגון רכב חשמלי/היברידי, מערכות בטיחות, רכב אוטונומי ואבטחת סייבר. כמו כן, כניסת טכניקות ציוד ויישור מרכבי רכב, הדבקות פח וכו'. שינויים טכנולוגיים בעבודת השמאי הבאים לידי ביטוי בתכנות ממוחשבות, מאגרי מידע ודיווח דיגיטלי על הורדת רכבים מיומנויות דיגיטליות, הצורך ללימוד עצמאי, ולכן נכנס גם קורס דיגיטלי בחינם ובו אמורים ללמוד את הפרק ארגון ואתיקה מקצועית, כל הנושאים הם לומדים בקמפוס איי אל. בסוף הלמידה העצמית הוא נבחן.

מי שלא עובר, נוספו דרישות כניסה, רוב ההנדסאים באים כדי לעבוד עבודה נקייה, אחרי שהם מסיימים את הלימודים הם פונים ללימודי שמאות, ולא מבינים שצריך להיות מקצועי והוא חייב להיות בעל ניסיון וידע רב בתחום. הם היעד לתחום השמאים, נוסף לדרישות על פי החוק ניסיון מעשי של לפחות שנה במוסך. נוסף פרק עבודה מעשית מה שלא היה בעבר, ביצוע שומה בשטח, אין פטור להנדסאים מחלק המכונאות.

בשולי הדברים - השתלמות חדשה לשמאים:

אם משרד התחבורה קובע השתלמות לשמאים, נקבע מתוקף החוק וזה חובה.

תוכנית ההשתלמות שתוכן יחד עם משרד העבודה תובא לדיון הקרוב במועצה המייעצת.

## מדינת ישראל

### הערות חברי המועצה על תכנית הלימוד:

- יש להכניס תכנים שכוללים הכרות עם רכב "מיוחד" כגון (צמ"ה, דו-גלגלי, משאיות).
- מבקשים ממשרד העבודה ומשרד התחבורה להכין תכנית השתלמות לשמאי הרכב שתובא לדיון המועצה.

### הצבעה:

יו"ר המועצה מבקש לערוך הצבעה על אישור תכנית הלימודים שהונחה בפני חברי המועצה בכפוף להמלצות לעיל.  
בעד – פה אחד.

### נושא 2 – תקנה 9(ב)(9) מחיר מוצר תעבורה

מאחר ויש מספר דוברים לנושא השני, יו"ר המועצה ביקש שהמועצה תקבל החלטה מהו פרק הזמן המתאים שיש לתת לדוברים. בשים לב שרוב הדוברים הספיקו לשלוח התייחסות בכתב למועצה טרם הדיון, הוצע כי פרק הזמן יהיה כרבע שעה לכל דובר.

### הצבעה:

עד רבע שעה לכל דובר – בעד כל החברים.  
נציג משטרת ישראל – יימנע בהצבעה הבאה. יצא עקב סיבות אישיות.

### נשאו דברים בדיון:

רונן לוי – יו"ר איגוד המוסכים, עו"ד עופר שפירא, עו"ד עדי שוחט – משרד שיבולת.  
יוסי סקורניק – יו"ר איגוד יבואני החלפים לרכב  
עו"ד יצחק מלכא – יו"ר ועדת הביקורת באיגוד השמאים - ענף הרכב  
יגאל חטב – שמאי רכב  
עו"ד אמיר בננו – בעל מוסך

יו"ר המועצה: אזכיר לחברי המועצה שרוב הדוברים שלחו את התייחסותם בכתב טרם הדיון. יש כאלה ששלחו אתמול בערב והיום ולכן לא הספקנו להפיץ לכם.

## מדינת ישראל

יוסי סקורניק – איגוד לשכות המסחר:

רוצה להתחיל בהערה אחת לדעתי לא יכול להתקיים דיון כזה ללא נציגי יבואני החלפים התחליפיים. לנו כמפיצי החלפים יש תפקיד ראשי בכל הענף הזה, רוב החלפים שמגיעים למוסך מגיעים דרכנו, אנחנו גם יבואנים של תחליפיים והרכש מתבצע מיבואן הרכב או מחו"ל.

מחיר החלק הוא לא רק מחיר הקניה שלו, הוא כולל גם עלות אחסון הובלה ומימון.

רק השינוע עולה כ-4 מיליון ₪ בהפצת חלפים למוסכים.

אנחנו רוכשים מיבואני הרכב בכמה שיטות, ולכל שיטת רכישה יש מחיר אחר, מועצה כזאת שלא יודעת איך קונים ומשנעים חלקים לא יכולה לקבוע את מחיר החלק.

קונים לפעמים מרוכז, לפעמים שוטף.

אי אפשר לייבא מסין חלפים לכלי רכב המיובאים מסין אם אני לא היבואן הישראלי הישיר של היצרן הסיני. לא ניתן לקבל את החלק.

פשלה של המשרד, טסלה לא מוכרת לסוחר חלפים רק לבעל הרכב או למוסך.

טסלה לוקחת כסף במזומן מראש עבור הזמנת חלפים שלא תמיד נמצאים אצלה במלאי בארץ, ובעלי טסלה מחכים לחלף מעבר לזמן הקבוע בחוק. איך אתם לא יודעים את זה ורוצים לקבוע מחירים?.

השמאי אמור להגיע למוסך ולקבוע את מחיר החלף שאינו המחיר שלי. לטענתי אין זה תפקידו.

עינת סגל : השמאי מצטט מחיר ולא קובע מחיר.

יוסי סקורניק : מחיר החלק יכול לקבוע רק היבואן ולא משהו אחר, החלף נרכש בהנחות שונות, אינכם יכולים לקבוע אותם. רק היבואן חשוף לנתוני העלויות בכל תנאי ובכל זמן, והמשרד חייב להטיל את החובה על כל היבואנים לפרסם את המחירון שלהם. זה כן אפשרי.

חברות הביטוח מקימות מעין יבואני חלפים קטנים והמחירים שלהם מוזנים למערכת השמאות דבר שיכול לגרום למחירים נמוכים. יש מקרים שיבואנים אלה אין להם את הסחורה בכלל. לכן הציטוטים של חב' ביטוח לא מקובל. צריך לעשות סף של כניסה לתוכנה, לא להתיר לכל יבואן להזין מחירים למערכות השמאות.

משה קירמאיר : אולי נשקול לחייב את חברות הביטוח ברישיון סחר במוצרי תעבורה של משרד התחבורה?

יוסי סקורניק : לא מתנגד. יש ספקי חלפים בבעלות חברות ביטוח.

אם ספק החלפים מוכר בהנחה לחברת הביטוח, המוסך נפגע, התוצאה המוסך יתקן פחות טוב. יש לקחת בחשבון גם את המוסך. ספק חלפים תמיד יכול לשחק בהנחה.

## מדינת ישראל

אם מורידים את הרווח של המוסך מהחלפים, ממה ירוויח המוסך? התוצאה התיקון יהיה פחות טוב.  
חברות הביטוח העלו את מחירי הפרמיות.  
משרד התחבורה או השמאים לא צריכים להתערב במחיר החלק.

איך השמאי עורך שומה?  
יפנה לרכוש מהיבואן. לשמאי אין את הידע לתמחר את החלקים.

אורי גורביץ: השמאי לא קובע את מחיר החלק.

יוסי סקורניק: דבר אחרון, אני מרגיש שהתנהלות המשרד כלפיי כמו מלפני 30 שנה, מחכה במסדרון, לא זומנו מראש לדיון, יו"ר המועצה הקצה לי 5 דקות ואומר לי תצא לאחר מכן.

יו"ר המועצה: החוק קובע את הרכב המועצה. איגוד יבואני החלפים אינו חבר במועצה. אף אחד לא מעל החוק, זה החוק, ככה נהגתי, וכך אנהג. השמעת את דבריך תודה רבה אתה רשאי לצאת.

שמואל זקן: ניסינו להביא לאיזונים בהסדר החדש. לתת לשמאי את הכלים לציין את מחיר החלק בשומה, זה יביא לירידה בעלות התביעות, ופחות הורדות רכבים בגלל עלות החלקים. כל הצדדים מבינים שצריך להגיע להגדרת מחיר, כך שכולם יוכלו להתפרנס בכבוד.

עמוס כחלון: החלק אף פעם לא יכול לעלות יותר ממחיר החלק אצל יבואן הרכב.

שמואל זקן: אנחנו מתכוונים למחיר בפועל פלוס עמלה.

יגאל חטב - שמאי

איציק מלכה – שמאי

יגאל חטב: קיבלתי את ההגדרה החדשה מחיר של מוצר תעבורה. לדעתי לפי סעיף 153 לחוק לא חושב שמחיר החלק נכנס בגדר הוראות מקצועיות.

יו"ר המועצה: בהגדרת שומת רכב בפרק א' מטרה והגדרות בחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב התשע"ו – 2016, מצויין כי שומת רכב כוללת בין היתר עלות התיקון.

יגאל חטב: על פי החוקים הקיימים להיום שיש הגדרה מה המחיר, מבקש לדעת מה ההבדל.

## מדינת ישראל

רוצים להוריד את מחירי החלפים תשתמשו בחוק הפיקוח. כבר יש בחוק הגדרה למחיר מוצר תעבורה ולרשות כבר יש סמכות בעניין הזה. מציע לעשות פיקוח על המחירים.

משה קירמאיר: אין לנו סמכות לקבוע פיקוח על המחירים.

עו"ד חוה ראובני: ועדת מחירים באוצר מחליט מה בר פיקוח ומה לא, לא משרד התחבורה בעצמו.

יצחק מלכה: אני רואה מספר בעיות, הראשונה מוסך שאינו בהסדר, לקבוע לו מחיר הנמוך ביניהם אינו בהכרח הכי טוב או הכי איכותי. אנחנו, השמאים, לא רוצים להתעסק בהנחות, רוצים תוכנה שתתן את שם חב' הביטוח, איך מנורה קונה את החלק, ולפי זה אחליט, זה לא התחום שלי אני מבקש שתעיינו בהצעה שלי,

עינת סגל: אנחנו לא יורדים לפרטים של "איך", ובאיזה תוכנה, הרגולטור במסגרת החקיקה לא מתעסק ב"איך", כדי לא ליצור חסמי כניסה או העדפה לתוכנה אחת על פני השנייה. אנחנו רואים שלא נדרש, כל אחד בענף יחליט איך הוא מיישם את החוק/רגולציה.

יצחק מלכה: אני חושב שנכון להיום זה באינטרנט יש מחירונים יש הכל וזה כלי עבודה. לא מבטל את שיקול הדעת של השמאי.

רפי דגן: עלינו לבחור את סוג ואופי החלק, לא ענייני ההנחה. השמאי יצטט את מחיר החלק לפי הפרסומים של יבואני החלפים.

עו"ד אמיר בננו – נציג איגוד הפחחים (בעל מוסך)

גילוי נאות: יש היכרות בין איתן גברא חבר המועצה לבין אמיר (למדו יחד לפני 15 שנים). אין קשר אישי ומקצועי מעבר לכך.

לגבי הנוסח המוצע – בכל הקשור למחיר מוצר התעבורה יש בלגן מוסך צריך להרוויח על מנת לתת שירות טוב ללקוח. כולם צריכים להיות בהסדר. אף אחד לא מפר את התנאים ולכן חברות הביטוח עושות מה שהן רוצות. הפניקס מקזזים ללקוח 67%. יוצא שהלקוח עשה ביטוח והוא מקבל 33% בלבד מהנזק שנגרם לרכב שלו. כלומר הפגיעה כאן היא רק במבוטח/באזרח. בעל הרכב לא יכול להבחין בטיב התיקון. האזרח יידע שהרכב לא תוקן טוב רק כאשר הוא ימכור את הרכב.

איך מוסך מרוויח? הנוסחה פשוטה: רווח לחלקים + עבודה = רווח.

אם מורידים את המחיר לחלקים – מחיר העבודה יעלה. כל הנוסח הזה לא שווה אם אין הבנה שהמוסך צריך להרוויח. והעבודה לא תהיה טובה. מהי הגדרת מחיר שוק? למה לא מנסים להגדיר שוק למכונאות?

## מדינת ישראל

משרד התחבורה צריך לנתח את הדוחות הכספיים של מוסכים ולקבוע כמה הם מרוויחים ואז לקבוע כמה תעלה שעת עבודה... והמשרד יחליט ולא חברות הביטוח יקבעו לנו מה יהיו המחירים. למה לתת לחברות הביטוח להתערב כמה המוסך ירוויח?

רפי דגן: הרשות צריכה לקבוע מה תהיה שעת עבודה, מה יהיה מחיר מוצר תעבורה. לא יעלה על הדעת שפריט ייובא לארץ במחיר מסוים והוא יוכפל בצורה קיצונית.

עינת סגל: אנחנו לא קובעים מחיר, כל מה שנקבע הוא המנגנון שיש לפעול לפיו.

אמיר בננו: חברות הביטוח מרוויחות והמוסכים אלה שנחנקים, וחשוב להבין שבאופן הזה הצרכן הוא זה שיינזק כי המוסך לא יתקן את הרכב בצורה טובה.

רון לוי – יו"ר איגוד המוסכים בישראל

עו"ד עופר שפירא

עו"ד עדי שוחט

ממשרד שיבולת

עו"ד עופר שפירא:

אני מפנה למכתבנו מיום 23.6.24 (בשל טעות סופר נכתב 23.6.23) בו פירטנו את טענותינו בנוגע לנוסח המוצע על ידכם.

מהנוסח עולה אפליה אסורה בין מוסך הסדר למוסך שאינו בהסדר: מוסך בהסדר צריך לקבל את המחיר בתיאום עם חברת הביטוח, ומוסך שלא בהסדר יקבל את המחיר הנמוך מבין השניים – או מחיר ספק החלפים של חברות הביטוח או מחיר מוסך ההסדר.

כלומר, בבסיס ברגע שהניסוח בהצעה הוא לפי הנמוך, המוסך שבהסדר יקבל יותר ממוסך שאינו בהסדר, אז לא יכול להיות שהמחיר שמוסך הסדר יקבל יהיה יותר גבוה מהמוסך שאינו בהסדר.

## מדינת ישראל

נקודה נוספת – יש בג"צ 7721/96 – איגוד שמאי הביטוח נ' המפקח על הביטוח, שם העליון קבע שהשמאים לא יכולים להיות במצב של ניגוד עניינים בין האינטרסים של בעל הרכב לאינטרסים של חברת הביטוח. למעשה בהצעה שלכם מתעלמים מהחלטת ביהמ"ש.

כאשר ההצעה היא ששמאי הביטוח יסתמך על חברות הביטוח בין אם מדובר במוסך הסדר ובין אם לא.

ביהמ"ש פסל את הקשר שבין השמאים לחברות הביטוח. ההצעה שעולה כאן לדיון מחזירה את הגלגל אחורה והשמאי חוזר להיות תלוי בחברת הביטוח.

עניין נוסף, מה זה מחיר השוק? המחיר שקיים בשוק. המילים שכתובות בהצעה הן פיקציה, כי אותן מילים כפופות להנחות שנותנים המוסכים לחברות הביטוח או מחירי ספקי החלפים של חברות הביטוח. אולם, חברות הביטוח הן לא השוק. הן חלק גדול מהשוק אבל השוק מורכב גם מאנשים אחרים ולא רק חברות הביטוח. ולכן מחיר השוק צריך להיות לא רק של חברות הביטוח.

נקודה רביעית: ברגע שנקבע שזה מחיר של חברות הביטוח, מוסכים שאינם בהסדר – יקנו את החלפים בהפסד, כיוון שאין להם הנחות שיש למוסכים בהסכם עם חברות ביטוח. כלומר בהגדרה מוסך שאינו בהסדר יפסיד כסף. יש נתח גדול של מוסכים שאינם בהסדר. זה לא הוגן, לא ראוי ולא חוקי.

נקודה חמישית: אין בהצעה קריטריונים לגבי הנתונים שימסרו חברות הביטוח לשמאים, וכך הן ימסרו נתונים סלקטיביים לשמאי. אין שקיפות מובנית בהצעה. כל הכוח בידי חברות הביטוח.

נקודה שישית: אין פיקוח על חברות הביטוח. אין בהצעה מנגנון שיכול לבדוק זאת.

נקודה שביעית: אם חברת הביטוח תקבע את העמלה, האינטרס הכלכלי שלה לקבוע עמלה ששואפת לאפס, שלא תהיה לה משמעות כלכלית כלפי המוסך. יש בהצעה מילים שהן פיקציה.

לרשות ההון – יש אינטרס לדאוג לחברות הביטוח.

שמואל זקן : חולק על זה ואומר שהרשות דואגת לצרכן.

עו"ד שפירא: בעניין זה יש פסקי דין של בית המשפט העליון. מי שיאשר את ההצעה זה רשות שוק ההון. משרד התחבורה לא יידע את העמלה מבחינה כלכלית כנראה שהיא תהיה שווה ל-0.

## מדינת ישראל

לסיכום, ההצעה יכולה לפגוע אנושות במוסכים. המוסכים תלויים גם ברווחים ממכירת חלפים ולא ניתן להתעלם מכך. ההצעה תהיה גורם מרכזי לכך שמבוטחים שמתקנים במוסכים שאינם בהסדר – יעברו למוסכים בהסדר ולמוסכים שאינם בהסדר לא יישארו לקוחות. וכאן יש פגיעה בתחרות. יישארו מעט מוסכים וכך המחירים יעלו. לטעמנו, הפתרון לא יכול להיות לתת את השליטה על מכירת החלפים לחברות הביטוח. לא מחליפים כשל בעוול.

רונן: שרת התחבורה סיכמה בחודש אפריל, שהפיקוח על מחירי החלפים יהיה של משרד התחבורה (19 פריטים). ולא יהיה פיקוח של השמאים וחברות הביטוח. שלא יהיה בעל עניין מעורב. השרה גם הנחתה לפקח על תעריפי העבודה והצבע. בפגישה נכחו כשלושה עשר אנשים שהיו עדים להנחיותיה של השרה.

עינת סגל: לא יצא סיכום פורמלי מהשרה. יש צורך לדייק – שאנחנו מדברים על הגדרת מחיר. ההתערבות היא רק כשמדובר בתביעה. לא נוגעים במספרים כשמגדירים את מחיר השוק (מחיר מוצר תעבורה).

שמואל זקן: ברור שהחברות ישאפו להוריד כמה שיותר, והמוסכים יעלו כמה שיותר. פה התפקיד של הרגולטור – להיכנס ולמנוע מצב ששחקן אחד רומס שחקן אחר ומכך נפגע השחקן. רשות שוק ההון מטרתה לאזן בין השחקנים. הרבה מוסכים פתחו את הספרים ואין הבדלים בין עלויות החלפים בין המוסכים לבין חברות הביטוח, ומקומות שיש הבדל, זו מטרת העמלה.

### דיון המועצה:

עינת סגל: חושבת שצריך לשקול להוריד את המילים: הנמוך מבניהם.

יו"ר המועצה: הסתיימו הדוברים. עכשיו אני מבקש לשמוע את חברי המועצה.

אורי גורביץ: לצערי הרב, משרד התחבורה בגד בשמאים, בכל מה שהיה לנו קדוש, הכל עבר. אנחנו צריכים לחיות, אף אחד לא מדבר על השכר טרחה שלנו, זה שאנחנו באים מתוך רצון לעזור למשרד התחבורה לא עזר לנו. זה שרשות שוק ההון הושיטה יד והסכימה להסדר באיזה נוסח יוגדר מחיר שוק, והיא תטפל בנושא שכר טרחה לשמאי, אני מוכן ללכת בדרכם, אני שמאי עצמאי 30 שנה שמאי, יודע מה טוב לאוטו, אף שמאי לא קובע את מחיר החלק, יש מחירון זה המחיר, רוצים הנחה תעשו בגוף החשבון, לא מענייני.

מחיר החלק יש מחיר אחד.

אבד לנו עמוד השידרה, גם אם אני לא שלם אני תומך ברשות שוק ההון ולא במשרד התחבורה, הם מדברים על שכר טרחה ואתם לא. מותר, רק צריך ללכת בדרך המלך. לפני ספטמבר צריך לצאת עם מודל שכר טרחה לשמאי, משהו צריך להשתנות, ואם לא, זה לא מעניין אותי בכלל.

## מדינת ישראל

רציתם שמאי רנדומלי, סתמנו את הפה, מה זה רנדומלי, 30 שנים אני עובד שמאי רכב, אני ושמאי חדש מקבלים את אותה העבודה?, אם זה נוח לכם אז אני סותם את הפה.  
כל מי שהופיע היום בא להגיד שאנחנו עדינים מדי.

רשות התחרות אמרה אסור להחתיים את השמאים על חוזה, אבל בפועל היה חתום בהסדר. בכל זאת, אני מתחייב לעבוד על פי הנחיות משרדי התחבורה. (פניה ליו"ר המועצה) תבין זה לא משהו אישי, אתה יודעת את הערכה אליך, לא יכול להיות, אתם לא יכולים לטפל בשכר טרחה, אז אני (השמאי) כפוף לאוצר, זה היה בשליטה שלכם והוצאתם את זה. יש כשל בשוק הזה, יש כשל בהתנהלות שנוצר כשביטלתם את צו הפיקוח. ההצעה הזאת ברגע הראשון דנה באופציות (בהגדרת גבולות). ישבנו באוצר ושינינו, קיבלתי שאני לא יכול לשנות אותה, ההצעה הראשונה דיברה על גבולות גיזרה של הנחות ושל כאלה דברים, שוב כי האוצר ביקש, לא קיבלתם ומחקתם את זה. אבל הנייר הסופי שיצא צריך להיות בהיר ונהיר לכל שמאי, פשוט. גם אם נסגור היום צריך להבין שזה הליבה של העניין. מה שלא פוגע בשיקול דעת השמאי אז אין לי בעיה.

חברי הועדה קיבלו מטען מספיק וצריכים לעבד בראש ולדעתי אין מקום להצביע היום.

רפי דגן: מצטרף לדבריו של אורי, כל המוסכים צריך לתקן תיקוני תאונות ללא הפליה.  
לעניין המחירים, שמאי אין לו את היכולת לקבוע את המחיר. שהתוכנות יקבלו הנחיה לספק בתוכנות עשרה יבואנים או שמונה שיהיה מגוון לשמאי. שמאי לא צריך לקבוע את מחיר החלק אלא רק את סוג החלק בתיאום עם המנהל המקצועי.

שמואל זקן: כל אחד מחליט מה שהוא רוצה, המטרה שהמחיר שנרשם בשומה יהיה המחיר בפועל. אף אחד לא יתערב לשמאים איזה חלק ואיזה עבודה נדרשת, מה שאומרת ההגדרה להפסיק עם הפיקציה של מחירי מחירון של היבואנים. המחיר בו מוכרים את החלק בפועל זה מה שאתם כשמאים תרשמו שם. כדי לא להביא למצב שהמחיר יהיה גבוה ומנופח, שיהיה קרוב לעלות האמתית שלו ולרשום מחיר ריאלי ולא מחיר מנותק. רוצים להגיע למקום שתרשמו מחיר ריאלי. שכר טרחה ראוי לשמאי יאפשר לשמאי לעשות עבודה טובה יותר ולעקוב אחר התיקון. גמול הוגן.

רפי דגן: מחיר ריאלי, מנגד מי קובע את המחיר הריאלי?

שמואל זקן: לנו אין התנגדות להגדרות שיעלו להצבעה.

יו"ר המועצה: משרד התחבורה הציע הצעה ומעלה אותה להצבעה.

## מדינת ישראל

### תקנה 9(ב)9 לתקנות השמאים - הצעה ראשונה:

"מוסך הסדר" - מוסך עמו קיים לחברת הביטוח חוזה התקשרות הכולל תנאי תשלום שנקבעו מראש;

"מחיר של מוצר תעבורה" – מחיר של מוצר תעבורה שהמוכר כאמור יכול לספקו במועד הקבוע בסעיף 48 (ג) לחוק, והמחושב במועד עריכת שומת הרכב לפי אחד מאלה:

(1) אם ביקש בעל הרכב לבצע את התיקון במוסך שבהסדר קבוע וכולל עם מבטח - כפי שנקבע במסגרת ההסדר, ובתנאי שהמבטח סיפק את תנאי ההסדר לשמאי הרכב;

(2) אם ביקש בעל הרכב לבצע את התיקון במוסך שאינו שבהסדר עם מבטח - אחד מאלה, לפי הנמוך ביניהם:

(א) במכירה ממוכר מרצון שהוא בעל רישיון להפעלת מוסך לקונה מרצון, תוך שהובאו בחשבון ההנחות שנותנים מוסכים למבטחים במסגרת הסדר כולל וקבוע מראש, בהסתמך על נתוני ההנחות כאמור שהמבטח סיפק לשמאי הרכב;

(ב) מחיר הכולל הנחה שקיבל מבטח מבעל רישיון לסחר במוצרי תעבורה בתוספת עמלה למוסך שתחושב בהתאם לתנאי תכנית הביטוח הרלוונטית כפי שאושרה על ידי הממונה על שוק ההון, הביטוח והחיסכון.

הצבעה:

חבר מועצה:	הצבעה:
רפי דגן	נגד
אורי גורביץ	נגד
שמואל זקן	בעד
איתן גברא	נגד
עמוס כחלון	נגד
אליאס עזאם	בעד
ירון וינרב	נמנע
הדר הלל	בעד
חלי לוי ברון	בעד

### תקנה 9(ב)9 לתקנות השמאים - הצעה שנייה:

"מוסך הסדר" - מוסך עמו קיים לחברת הביטוח חוזה התקשרות הכולל תנאי תשלום שנקבעו מראש;

"מחיר של מוצר תעבורה" – מחיר של מוצר תעבורה שהמוכר כאמור יכול לספקו במועד הקבוע בסעיף 48 (ג) לחוק, והמחושב במועד עריכת שומת הרכב לפי אחד מאלה:

(3) אם ביקש בעל הרכב לבצע את התיקון במוסך שבהסדר קבוע וכולל עם מבטח - כפי שנקבע במסגרת ההסדר, ובתנאי שהמבטח סיפק את תנאי ההסדר לשמאי הרכב באמצעות תוכנות השמאות.

## מדינת ישראל

(4) אם ביקש בעל הרכב לבצע את התיקון במוסך שאינו שבהסדר עם מבטח, אחד מאלה:

(א) מחיר הכולל הנחה שקיבל מבטח מבעל רישיון לסחר במוצרי תעבורה בתוספת עמלה למוסך שתחושב בהתאם לתנאי תכנית הביטוח הרלוונטית כפי שאושרה על ידי הממונה על שוק ההון, הביטוח והחיסכון ובתנאי שהמבטח סיפק את המחיר כולל הנחה לשמאי הרכב באמצעות תוכנות השמאות.

(ב) אם הגיעו המוסך והמבטחת להסכמה כי התיקון יחושב כך שמחיר המוצר יהיה כמחיר המתקבל במכירה ממוכר מרצון שהוא בעל רישיון להפעלת מוסך לקונה מרצון, תוך שהובאו בחשבון ההנחות שנותנים מוסכים למבטחים במסגרת הסדר כולל וקבוע מראש, בהסתמך על נתוני ההנחות כאמור שהמבטח סיפק לשמאי הרכב, באמצעות תוכנות השמאות.

חבר מועצה:	הצבעה:
רפי דגן	בעד
אורי גורביץ	בעד
שמואל זקן	בעד
איתן גברא	בעד
עמוס כחלון	בעד
אליאס עזאם	בעד
ירון וינרב	נמנע
הדר הלל	בעד
חלי לוי ברון	בעד

יו"ר המועצה מכריז שההצעה השנייה התקבלה פה אחד, המלצת המועצה ופירוט הדיון תובא בפני כבוד השרה תא"ל מירי רגב.

עו"ד חוה ראובני: הנוסח של "באמצעות תוכנת שמאים" יכול להיכלל בתקנה, והדבר תלוי באישור הנוסח של משרד המשפטים.

הישיבה ננעלה.

רשמה : חלי ברון