



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 16990-11-24

לפני: כבוד השופט דוד מינץ
כבוד השופטת יעל וילנר
כבוד השופטת גילה כנפי-שטיינץ

העותר: איגוד המוסכים בישראל (מלכ"ר)

נגד

המשיבים: 1. רשות שוק ההון, ביטוח וחיסכון
2. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
3. איגוד חברות הביטוח בישראל

עתירה למתן צו על תנאי

תאריך הישיבה: כ"ג בטבת התשפ"ו (12 ינואר 2026)

בשם העותר: עו"ד יוסי אפל; עו"ד נריה מיכאלי

בשם משיבים 1-2: עו"ד רועי שויקה

בשם משיב 3: עו"ד רנאטו יאראק; עו"ד יאראק

פסק-דין

השופט דוד מינץ:

בעתירה שלפנינו מתבקש ביטול חוזרים שפרסמה משיבה 1, רשות שוק ההון, ביטוח וחיסכון (להלן: הרשות) ביום 15.5.2024 – חוזר ביטוח 2024-1-6 (להלן: חוזר) הגשת תכניות ביטוח) וחוזר ביטוח 2024-1-7 (להלן: תיקון החוזר המאוחד, וביחד החוזרים). כן מבוקש כי נורה על ביטול הכרעה עקרונית שפרסמה הרשות ביום 19.9.2023 (להלן: ההכרעה העקרונית) בעניין קיזוז תגמולי ביטוח בגין עלות חלקי חילוף.

הרקע לעתירה

1. בתמצית, השינויים הרגולטוריים שבמוקד העתירה נעוצים בכשל שוק מתמשך בענף חלקי החילוף לכלי רכב (להלן: הענף ו-החלפים בהתאמה). כשל שוק זה נוצר עקב מבנה ייחודי בענף, שבו קביעת מחיר החלפים אינה מתבצעת בתנאי תחרות חופשית. במקום זאת, במשך שנים, שמאי הרכב שהעריכו את נזקי כלי הרכב עבור חברות הביטוח



נדרשו לציין בשומותיהם את מחיר חלקי החילוף הנדרשים לשם תיקון כלי הרכב בהתאם למחירוני היבואן של החלפים, ללא התייחסות למתן הנחות או זיכויים מהיבואן. מחירוניהם אלו, שנקבעו על ידי יבואני החלפים, היו גבוהים באופן ניכר ממחירם הריאלי של החלפים בשוק בפועל, שכן חברות הביטוח והמוסכים היו רוכשים את החלפים מהיבואנים בהנחות משמעותיות שהיו עשויות להגיע לעשרות אחוזי הנחה ממחיר המחירון. כך נוצר פער משמעותי בין המחיר הרשמי היקר של החלפים לבין מחירם הריאלי בשוק החופשי. במקרים בהם מבוטח בחר לתקן את רכבו במוסך הסדר – היינו מוסך שיש לו הסדר עם חברת ביטוח המשלמת לו עבור שירותי תיקון בהתאם להסדר ביניהם (להלן: מוסך הסדר) – מחיר החלפים ישולם בהתאם לאותו הסדר. אולם, במקרים בהם המבוטח בחר לתקן את רכבו במוסך שאינו בהסדר עם חברת הביטוח (להלן: מוסך שאינו בהסדר), נאלצו חברות הביטוח לשלם את המחיר הגבוה של החלפים בהתאם לשומה. כתוצאה מכך התשלומים של תביעות הביטוח עלו באופן ניכר, הואיל ועלות התיקונים חושבה על בסיס מחירי החלפים המופרזים. אלא שעלייה זו התגלגלה בסוף לכתפי המבוטחים באמצעות פרמיות ביטוח גבוהות יותר. בנוסף, מחירי החלפים המנופחים גרמו לכך שכלי רכב רבים הוכרזו כ"אובדן גמור" או "אובדן להלכה" ("טוטאל לוס") אף ללא צורך, בשל העובדה שעלות תיקונם הייתה גבוהה ביחס לשווים, דבר שהוסיף לנטל הכלכלי על המבטחים והמבוטחים כאחד.

2. כשל שוק זה, על השלכותיו השליליות, הוכר על ידי מספר גורמים ממשלתיים, ביניהם מבקר המדינה (דו"ח מבקר המדינה מחודש מרץ 2022 בעניין התחרותיות בענף הרכב) ורשות התחרות. הטיפול הממשלתי והרגולטורי בכשל החל כבר בשנת 2012 עם המלצות הוועדה הציבורית להגברת התחרותיות בענף הרכב שהוגשו לשר התחבורה והבטיחות בדרכים. בהמשך לכך, בשנת 2016 הגיש צוות משותף למשרד התחבורה והרשות מתווה מוסכם לוועדת הכלכלה של הכנסת, שכלל עקרונות כמו הרחבת מעגל המוסכים אשר בהסדר עם חברות הביטוח ופיקוח על מחירי החלפים. אולם, למרות הסכמות עקרוניות אלו, לא הצליחו משיבים 1-2 (להלן: המדינה) למצוא פתרון מוסכם לכשלים הקיימים, והצוות המשותף לא הגיש את ממצאיו לוועדת הכלכלה, מה שהוביל להיעדר קידום אסדרה בפועל. בחלוף מספר שנים, ביום 24.2.2023 התקבלה החלטת ממשלה מספר 196 שעניינה "חלקי חילוף לרכבים", שנועדה להוזיל את פרמיות הביטוח ולהגביר את התחרות בענף. ההחלטה קבעה כי שרת התחבורה תפרסם מדד עלויות תחזוקת רכב שיבוסס על נתוני אמת של עלויות חלפים וטיפולים, ותנחה את השמאים במסגרת ההנחיות המקצועיות לבסס את שומותיהם על מחירי שוק החלפים.

3. עוד עובר להחלטת הממשלה, בשלהי שנת 2022, החלו חברות ביטוח ליישם פרקטיקה של קיזוז תגמולי ביטוח המשולמים למבוטחים שבחרו לתקן את רכבם במוסך שאינו בהסדר. הקיזוז נעשה בגין ההפרש הקיים בין מחירי החלפים שצוטטו בשומה לבין המחיר שחברות הביטוח היו משלמות על רכישת החלפים אם אלה היו נרכשות מהספקים שלהן (להלן: פרקטיקת הקיזוזים). העותר פנה לרשות ולמשרד התחבורה בדרישה להפסיק את הפרקטיקה, אך משלא קיבל מענה מספק, הגיש ביום 16.3.2023 עתירה לבית משפט זה (בג"ץ 2252/23). במהלך דיון שהתקיים בעתירה ביום 1.7.2024, ולאחר שהרשות פרסמה ביום 15.5.2024 את החוזרים מושא העתירה דנן, המליץ בית המשפט לעותר למחוק את העתירה ולהגיש עתירה חדשה התוקפת את חוקיות ההוראות החדשות, תוך שקילת זהות הערכאה המתאימה. בהתאם להמלצה זו, ביום 30.7.2024 הגיש העותר עתירה חדשה לבית המשפט לעניינים מינהליים בתל אביב-יפו (עת"מ 76587-07-24). ביום 12.9.2024, יום עבודה אחד בלבד לפני המועד האחרון להגשת תגובת המשיבים לעתירה כפי שנקבע על ידי בית המשפט, פרסמה הרשות את ההכרעה העקרונית ואת החוזרים ברשומות. המשיבים טענו כי פרסום זה נובע מכך שמדובר בהוראות "בנות פועל תחיקתי", ועל כן הסמכות העניינית לדון בהן נתונה לבית משפט זה בשבתו כבית משפט גבוה לצדק. בהחלטה מיום 7.10.2024 קיבל בית המשפט לעניינים מינהליים טענה זו, והורה על מחיקת העתירה. בעקבות כך, הוגשה העתירה שלפנינו.

4. בטרם נפנה לטענות הצדדים והשתלשלות העניינים בעתירה, נסביר בקצרה על ההכרעה העקרונית שנתקבלה על ידי הרשות ועל החוזרים מושא העתירה.

5. ההכרעה העקרונית, שניתנה על ידי הרשות ביום 19.9.2023 ופורסמה ברשומות ביום 12.9.2024, עוסקת בקביעת כללים לתשלום תגמולי ביטוח מופחתים "בביטוח רכב רכוש". ההכרעה קובעת כי חברות ביטוח רשאיות להפחית תגמולי ביטוח בגין עלות חלפים בהתאם לעיקרון הקטנת הנזק. זאת לאחר מתן גילוי מובהק וברור למבוטח, הן בהצעת הביטוח והן בסמוך לאחר קרות אירוע ביטוח, לגבי אופן התנהלות חברת הביטוח והאפשרות להפחית את תגמולי הביטוח אם יתקן המבוטח את רכבו במוסך שאינו בהסדר. ההכרעה התבססה על סעיף 61 לחוק חוזה הביטוח, התשמ"א-1981 (להלן: חוק חוזה הביטוח) העוסק בחובת הקטנת הנזק המוטלת על המבוטח, ועל סמכויות הממונה על שוק ההון ביטוח וחיסכון (להלן: הממונה) לפי סעיף 62 לחוק הפיקוח על שירותים פיננסיים (ביטוח), התשמ"א-1981 (להלן: חוק הפיקוח).

6. כאמור חוזר הגשת תכניות ביטוח פורסם ביום 15.5.2024, והוא נכנס לתוקף ביום 1.9.2024 ופורסם ברשומות ביום 12.9.2024. החוזר מעגן את עקרונות ההכרעה העקרונית וקובע במפורש כי חברות הביטוח רשאיות לנכות חלק מתגמולי הביטוח למבוטח שבחר לתקן את רכבו במוסך שאינו בהסדר. ניכוי זה מבוסס על ההפרש הקיים בין מחיר יבואן החלפים כפי שנקבע על ידי השמאי המעריך את נזקי הרכב, לבין הסכום שחברת הביטוח הייתה משלמת עבור אותם חלפים מספקיה שלה. לחלופין, הניכוי ייעשה לפי ההנחה הניתנת לחברת הביטוח על ידי מוסך הסדר, כאשר החוזר אינו מפרט איזו מבין החלופות יש ליישם. החוזר כולל גם מנגנון "אד-הוק" להפחתת השתתפות עצמית במקרים בהם מוסך שאינו בהסדר מסכים לתנאי המבטחת לתיקון ספציפי.

7. תיקון החוזר המאוחד העוסק בהסדרת אופן עבודת חברת ביטוח מול שמאי הרכב והמוסכים פורסם גם הוא כאמור ביום 15.5.2024, והוא נועד להחליף את חוזר ביטוח 2007-1-8 שעיגן את זכות המבוטח לבחור "שמאי חוץ" ואת איסור השפעת המבטח על שיקול דעת השמאי (להלן: חוזר ביטוח 2007-1-8). החוזר קובע, בין היתר, הוראות לעניין התקשרות מבטח עם מוסכים, חובה לחתום על הסכמי התקשרות זהים עם מוסכים בעלי מאפיינים דומים, ואיסורים על סירוב להתקשר עם מוסכים על בסיס היקף פעילותם או גודלם. אולם, בשונה מחוזר הגשת תכניות ביטוח, תחילתו של חוזר זה הותנתה בחתימתה של שרת התחבורה על הוראות מקצועיות לעניין מחיר שוק של מוצר תעבורה. נכון להיום, אין צפי מתי הוראות אלו יפורסמו, ועל כן החוזר טרם נכנס לתוקף.

טענות הצדדים והשתלשלות הדיון בעתירה

8. העותר טוען כי ההכרעה העקרונית, המכשירה את פרקטיקת הקיזוזים בכפוף לגילוי נאות למבוטח, היא בלתי חוקית ודינה בטלות. ההכרעה מבוססת על פרשנות שגויה ומרחיקת לכת של סעיף 61 לחוק חוזה הביטוח, המטיל על המבוטח חובה להקטין את נזקו. חובה זו אינה יכולה להצדיק כפיית המבוטח לתקן את רכבו במוסך הסדר, ופנייה למוסך שאינו בהסדר אינה מהווה הפרה של חובה זו. ההכרעה מאיינת את תפקיד השמאי ואת השומה המחייבת שהוא קובע, ובכך מחזירה את המצב לניגוד העניינים שנפסל בבג"ץ 7721/96 איגוד שמאי ביטוח בישראל נ' המפקחת על הביטוח, פ"ד נה(3) 625 (2001) (להלן: עניין איגוד שמאי ביטוח), בו נקבע כי שמאות על ידי שמאי בית של חברת הביטוח עולה כדי ניגוד עניינים. בנוסף, ההכרעה מעניקה לחברות הביטוח שליטה מוחלטת על קביעת מחירי החלפים ותגמולי הביטוח, תוך יצירת ניגוד עניינים מובנה. כמו כן, ההכרעה העקרונית פורסמה ברשומות ביום 12.9.2024 ותחולתה נקבעה מיום

19.9.2023, ומדובר בתחולה רטרואקטיבית בלתי סבירה, מה שהופך את הקיזוזים שבוצעו לפני הפרסום לבלתי חוקיים.

9. אשר לחוזר הגשת תכניות ביטוח, נטען כי חוזר זה סותר חזיתית את הסדר השמאים הקיים (חוזר 8-1-2007) ואת הוראות התיקון לחוזר המאוחד, בכך שהוא מאפשר לחברות הביטוח לקזז את תגמולי הביטוח המשולמים למבוטחים על פי מחירוני הספקים שלהן או בהתאם להנחות מוסכי ההסדר, ללא צורך בהצגת שומה נגדית או ערעור לשמאי מכריע. חוזר זה, לשיטת העותר, יוצר ניגוד עניינים מובנה ופסול, שכן הוא מעניק לחברות הביטוח שליטה בלתי מוגבלת על קביעת גובה התגמולים, תוך העדפת האינטרס הכלכלי שלהן. החוזר גם יוצר אפליה אסורה וחמורה בין מוסכים שבהסדר למוסכים שאינם בהסדר. הוא אינו כולל מנגנוני פיקוח ובקרה על מחירי החלפים המוצגים על ידי חברות הביטוח, ואינו דורש גילוי נאות וברור למבוטח לגבי אופן ביצוע הקיזוז, ובכך פוגע ביכולתו לקבל החלטה מושכלת.

10. אשר לתיקון החוזר המאוחד, נטען כי למרות מטרתו המוצהרת להרחיב את רשימת המוסכים שבהסדר, החוזר אינו מבטל בפועל את מוסדי ההסדר ואינו מרחיב את הרשימה באופן משמעותי, אלא מנציח את האפליה הקיימת. החוזר מותיר בידי חברות הביטוח את ההחלטה על התקשרות עם מוסכים ואת קביעת הקריטריונים לכך, תוך התעלמות מאינטרס מובהק שלהן לצמצם את מספר המוסכים. כמו כן, החוזר אינו מבטל פוליסות "סגורות", המגבילות את חופש הבחירה של המבוטחים, והוא מנוגד להסכמות קודמות בין הרגולטורים משנת 2016 שקבעו ביטול מוחלט של מוסדי ההסדר. היעדר קריטריונים ברורים ושוויוניים להתקשרות עם מוסכים בחוזר זה מעצים אפוא את הפגיעה בתחרות ובשוויון.

11. עוד נטען כי אסדרת הרשות בכללותה משמעותה העברת סמכויות שלטוניות לגופים עסקיים ומסחריים ללא פיקוח הולם, תוך התפרקות הרשות מתפקידה כרגולטור. האסדרה מפלה בין מוסכים שבהסדר לבין מוסכים שאינם בהסדר ומצמצמת את התחרות בשוק תיקוני הרכב, תוך דחיקת מוסכים רבים שאינם בהסדר מחוץ לשוק. היא גם מאיימת על קיומם הכלכלי של המוסכים הללו באמצעות שלילת רווחיות ממכירת חלפים, שהיא בסיס פרנסתם, וכופה עליהם לעבוד בתנאי הפסד תוך ריקון כוח המיקוח שלהם.

12. בתגובה המקדמית מטעם המדינה נטען כי דין העתירה להידחות על הסף בשל היעדר תשתית עובדתית, בשלות והיעדר עילה להתערבות, וכן דינה להידחות לגופה. אשר לעילות הסף. ראשית, העתירה נעדרת מסד עובדתי קונקרטי מצד העותר, הכולל נתונים שיבססו את טענותיו הכוללניות בדבר פגיעה בחופש העיסוק של המוסכים. שנית, בהקשר זה, ובמיוחד ביחס לתיקון לחוזר המאוחד שטרם נכנס לתוקף, העתירה אינה בשלה לדיון, שכן טרם הצטברו נתונים עובדתיים לתמוך בטענות העותר. בית המשפט זה אינו נוהג להתערב בהוראות שטרם נכנסו לתוקף וטרם נצברו נתונים לגבי יישומן. שלישית, האסדרה מושא העתירה היא תוצר של עבודה מקצועית רבת שנים שפורסמה לאחר שמיעת כלל הגורמים בעלי העניין ואיזון ביניהם תוך שקילת כלל השיקולים הרלוונטיים לעניין. מדובר בסוגיה מורכבת המערבת אינטרסים רבים ושונים, ובית המשפט קבע בעבר בעניין איגוד שמאי ביטוח כי פתרון בעיות מסוג זה הוא מתפקידו ומסמכותו של הרגולטור המקצועי, ולא של בית המשפט. לפיכך, אין מקום להחליף את שיקול דעתו של הממונה בשיקול דעתו של בית המשפט, במיוחד לאור המומחיות הייחודית של הרשות.

13. אשר לגופן של הטענות בעתירה, המדינה הדגישה כי האסדרה נועדה לטפל בכשל שוק משמעותי בתחום חלפי הרכב. כשל זה, שנובע מקביעת מחיר חלפים בשומה לפי מחירוני יבואנים ללא הנחות, הוביל לעלייה תלולה במחירי החלפים ובהתאם להתייקרות פרמיות ביטוח הרכב. מטרת האסדרה היא למנוע התייקרות נוספת, לאפשר לצרכן המבוטח לשלם תמורה ריאלית עבור תיקון רכבו, ולקדם תחרות משוכללת בשוק "המרובע" של חברות הביטוח, המבוטחים, המוסכים והשמאים. האסדרה היא תוצר של הליך מנהלי תקין וסדור שנערך במשך שנים, וקובעת איזונים ראויים בין השחקנים השונים, לרבות שיפור היחסים בין חברות הביטוח והמוסכים וצמצום ניגודי עניינים.

14. באשר להכרעה העקרונית וחוזר הגשת תכניות הביטוח, אלו אינם פוגעים בעבודת השמאים כפי שהיא. זאת שכן תפקידו של השמאי מתמצה בקביעת סוג החלפים הנדרשים לתיקון ואומדן עלות העבודה, אך לא בקביעת מחיר השוק הסופי של החלפים, שכן מחיר המחירון שמצוין בשומה אינו משקף בהכרח את המחיר הריאלי. האסדרה אינה מתערבת בסמכותם המקצועית של השמאים, אלא מיישמת את זכותה של חברת הביטוח, מכוח חובת הקטנת הנזק של המבוטח, להקטין את הנזק על בסיס אותם חלפים שנקבעו בשומה, אך במחיר מוזל יותר שהיא יכולה להשיג.

15. בנוסף על האמור, ההכרעה העקרונית וחוזר הגשת תכניות הביטוח אינם קובעים הוראות נורמטיביות חדשות, אלא מיישמים את הדין הקיים (חובת הקטנת הנזק וזכות המבטח לבחור את דרך הפיצוי). ההוראה הנורמטיבית החדשה שכן נקבעה היא רק לעניין חובת גילוי בולט של המבטחת, מה שמאפשר השבת כספים במקרים של אי-גילוי. חוזר הגשת תכניות הביטוח אף מטיב עם המוסכים שאינם בהסדר בכך שהוא כולל התייחסות לעמלות מוסכים, מאפשר למוסכים לקבל תנאי הסדר "אד-הוק", וקובע שיעורי מינימום כתוספת למחיר החלפים. אשר לתיקון לחוזר המאוחד, חוזר זה נועד לשפר את מצב הצרכן, לחזק את מעמד השמאים ועצמאותם ולהגביר תחרות על ידי הרחבת מוסכי ההסדר ודרישה לפוליסות המאפשרות בחירה חופשית במוסך אשר יתקן את רכבו. טענות העותר לפגיעה כלכלית ורגולציה כושלת נטענו ללא ביסוס עובדתי, כאשר הרשות פועלת להגן על הציבור מפני מחירי חלפים מופרזים ואין מדובר ב"שבי רגולטורי".

16. בתגובתו המקדמית של משיב 3, איגוד חברות הביטוח בישראל, נטען כי העתירה מתעלמת מכשל השוק העומד בבסיס האסדרה שגורם לנזקים של מאות מיליוני שקלים לציבור המבוטחים ולחברות הביטוח. כשל זה מתבטא בכך ששמאי רכב מחויבים לתמחר חלפים לפי מחירוני יבואנים גבוהים, בעוד שבפועל המוסכים רוכשים אותם בהנחות משמעותיות ומגלגלים את ההפרש לכיסם, על חשבון המבטחים והצרכנים. טענות העותר לפגיעה ב"מודל העסקי" של המוסכים אינן מצדיקות שימור כשל שוק המבוסס על רווח עודף על חשבון הציבור. בנוסף, העתירה ביחס לתיקון החוזר המאוחד היא מוקדמת, שכן חוזר זה טרם נכנס לתוקף ותלוי בתיקון ההוראות המקצועיות לעניין מחיר שוק של מוצר תעבורה. ביחס להכרעה העקרונית ולחוזר הגשת תכניות ביטוח, נטען כי אלו עוסקים במימוש חובת הקטנת הנזק המוטלת על המבוטח לפי חוק חוזה הביטוח – עיקרון יסוד במשפט הפרטי – ואינם נוגעים למוסכים. לפיכך העותר נעדר זכות עמידה בעניינם. האסדרה סבירה, פועלת לטובת ציבור המבוטחים, ואינה מקימה כל עילה להתערבות בה.

17. בהחלטה מיום 6.1.2025 לאחר דיון שהתקיים באותו יום, הורה בית המשפט למדינה להגיש הודעת עדכון לגבי אישור שרת התחבורה את תיקון ההוראות המקצועיות לעניין עבודתם של שמאי רכב. ביום 23.1.2025 הגיש העותר בקשה למתן צווי ביניים בה התבקש להקפיא לאלתר את תוקפם של ההכרעה העקרונית וחוזר הגשת תכניות ביטוח. וביום 19.2.2025 נדחתה הבקשה ונקבע כי לא התרחש שינוי נסיבות המצדיק מתן צווי ביניים.

18. ביום 12.5.2025 הגישה המדינה הודעה מעדכנת. נמסר כי שרת התחבורה דחתה את המלצת המועצה המייעצת לעניין מחיר השוק למוצרי תעבורה, מה שהביא לכך שהתנאי לכניסתו לתוקף של תיקון החוזר המאוחד ביום 1.5.2025 לא התקיים, ועל כן חוזר זה טרם נכנס לתוקף. עוד צוין כי ההנחיה המקצועית לשמאי הרכב ביחס לאופן קביעת מחיר מוצרי תעבורה תישאר כפי שנקבעה מכוח צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (שמאי רכב), התש"ם-1980, כלומר מחיר מחירון יבואן ללא זיכויים. העותר התייחס להודעה המעדכנת וטען כי ההודעה מחזקת את עילת ההתערבות השיפוטית וביקש מבית המשפט לעיין מחדש בהחלטתו מיום 19.2.2025 שדחתה את בקשתו למתן צווי ביניים, ולהורות על הקפאת תוקפם של ההכרעה העקרונית וחוזר הגשת תכניות ביטוח. משיב 3 הגיש אף הוא התייחסות להודעת העדכון, בה הביע תמיכה בעמדת המדינה וטען כי אין מקום למתן צו ביניים. לאחר עיון בהודעה המעדכנת ובתגובות הצדדים, נקבע כי העתירה תיקבע לדיון, ולא נמצא כי בבקשת העותר לסעד זמני יש כדי להצדיק שינוי מההחלטה מיום 19.2.2025, ועל כן היא נדחתה.

19. עוד עובר לקיום הדיון, ביום 7.1.2026 הגישה המדינה הודעת עדכון נוספת בה נמסר כי התיקון לחוזר המאוחד טרם נכנס לתוקף, מכיוון ששרת התחבורה עוד לא חתמה על הוראות מקצועיות כאמור; כי משרד התחבורה החליט שלא לכלול את סוגיית מחיר החלפים בתקנות שיקודמו לעת הזו; וכי מחיר מוצרי התעבורה ימשיך להיקבע לפי חוות דעת מקצועית של שמאי הרכב. צוין כי האסדרה שבתוקף הובילה לירידה ממוצעת של כ-7% בפרמיות ביטוח רכב רכוש (בחודשים יוני-נובמבר 2025), וביטול הוראות הרשות עלול להביא לביטול מגמה חיובית זו ולעלייה מחודשת בפרמיות, ובכך לפגוע בציבור המבוטחים.

20. בתגובת העותר להודעת העדכון האמורה, נטען כי האמור בהודעה לא רק שאינו מסייע למשיבים, אלא דווקא מחזק את עילת ההתערבות באסדרה. ההודעה מתארת הימנעות רגולטורית, דחייה וחוסר הכרעה, בעוד פרקטיקת הקיזוזים ממשיכה לפעול ולהסיט את נקודת הייחוס מיישום מקצועי ניטראלי למחיר לא שקוף ולא שוויוני. קיים פער עמוק בין משרד התחבורה לרשות, היוצר משטר רגולטורי שאינו יכול לדור בכפיפה אחת ומחייב הכרעה שיפוטית. אשר לטענת המדינה בדבר ירידת פרמיות הביטוח, טענה זו אינה מבוססת ואינה מתיישבת עם המציאות, וכי כל ירידה (אם קיימת) נבעה מהוראות ישירות לחברות הביטוח לאחר הגשת העתירה ולא מהאסדרה עצמה.

21. ביום 12.1.2026 התקיים דיון המשך לפנינו בו הצדדים שבו על טענותיהם.

דיון והכרעה

22. לאחר עיון בטענות הצדדים, בהודעות העדכון מטעם המדינה, בתגובות העותר ומשיב 3 והדיונים שהתקיימו, הגעתי לכלל מסקנה כי דין חלק מהעתירה להידחות מחמת היותה מוקדמת וחלקה האחר בשל היעדר עילה להתערבות, וכך אמליץ לחברותיי שנעשה.

23. על מנת למקד את הדיון אתיחס תחילה לטענות העותר בנוגע לתיקון לחוזר המאוחד. חוזר זה אינו בתוקף בשל החלטת שרת התחבורה לדחות את ההמלצות בנוגע להוראות המקצועיות לעניין "מחיר שוק" של מוצר תעבורה. בהתאם לכך, לא קודם תיקון ההוראות בנושא. משכך, חלק זה של העתירה הינו מוקדם ודינו להידחות (בג"ץ 9244/20 6103/22 החברה להגנת הטבע נ' שרת הפנים, פסקה 10 (14.11.2022); בג"ץ 9244/20 המועצה המקומית קדימה-צורן נ' שר הפנים, פסקה 8 (30.6.2021)).

24. אשר לסעד של ביטול האסדרה. נקודת המוצא היא, וזו גם נקודת הסיום, כי בהינתן שמדובר בהתערבות באסדרה שקבעה רשות מקצועית שאמונה על שקילת השיקולים הנדרשים לשם קבלת החלטה, מידת התערבות בית משפט זה בשיקול דעתה של הרשות תהיה מצומצמת ביותר (בג"ץ 5328/24 קרונברג נ' ממשלת ישראל, פסקאות 7-6 (5.12.2024); בג"ץ 5263/16 נשר - מפעלי מלט ישראלים בע"מ נ' המשרד להגנת הסביבה, פסקה 11 (23.7.2018); עניין איגוד שמאי ביטוח, עמ' 645). אקדים ואומר כי בענייננו גם לא מצאתי טעם מבורר להתערבות באסדרה.

25. הרציונל לכלל לפיו בית משפט זה אינו מחליף את שיקול דעת המאסדר בשיקול דעתו שלו, נעוץ במאפיינים הייחודיים של רשויות מאסדרות הנדרשות לשיקול ולאזן בין שיקולים מקצועיים שונים הדורשים מומחיות מיוחדת. כפי שאמרתי זה מכבר בדנ"א 4960/18 זליגמן נ' הפניקס חברה לביטוח בע"מ (4.7.2021) שעסק במשקל שיש ליתן לעמדת המאסדר (הרשות) להנחיותיו:

"אחד המאפיינים המרכזיים של המדינה המודרנית הוא האסדרה. אסדרה באה לידי ביטוי בשלוש פעולות שלטוניות עיקריות: יצירת כללים, פיקוח עליהם ואכיפתם או ביצועם (בג"ץ 8205/17 פרטנר תקשורת בע"מ נ' שר התקשורת, פסקה 33 (22.5.2018); איילת הוכמן, אלון חספר ודן לרגמן "מדברים על רגולציה: על

המושג 'רגולציה' ומקומו במשפט הישראלי" מסדירים רגולציה: משפט ומדיניות 47, 60 (ישי בלנק, דוד לוי-פאור ורועי קרייטנר עורכים, 2016)). האסדרה בישראל מקיפה וכוללת תחומים בעלי מורכבות רבה. מרכיב עיקרי בהליך האסדרה הוא מומחיותו של המאסדר בתחומו, והשאלות המונחות לפתחו כרוכות מטבען בשיקולים מקצועיים מובהקים ששקילתם מצריכה מומחיות מיוחדת וביצוע איזונים מורכבים (ראו: בג"ץ 6274/11 דלק חברת הדלק הישראלית בע"מ נ' שר האוצר, פסקה 11 (26.11.2012)) (פסקה 3 לחוות דעת).

26. דברים אלו נכונים בענייננו בו ברקע לאסדרה עומד כשל שוק מתמשך, שמתבטא בכך שבמקרים בהם מבוטח העדיף לתקן את רכבו במוסך שאינו בהסדר עם חברת ביטוח, היה פער בין מחיר החלפים שצוטטו בשומת השמאי שהעריך את נזקי הרכב לבין מחיר השוק שלהם בפועל. פער זה הושת על המבוטחים בדרך של עליית פרמיות הביטוח לאורך השנים. לאחר תקופה ארוכה בה לא נעשה דבר לתיקון כשל השוק, החלו חברות ביטוח לעשות שימוש בפרקטיקת "הקיזוזים", וזו אושרה בסופו של יום בהכרעה העקרונית. ההכרעה קובעת את היקף חובת הגילוי שחלה על המבטח, הן בעת כריתת חוזה הביטוח והן בעת קרות אירוע ביטוח; את האיסור שחל על המבטח להפחית מתגמולי הביטוח אם המבוטח פעל בתום לב ותיקן את רכבו במוסך שאינו בהסדר, אך לא יודע מראש ובאופן ברור על ידי חברת הביטוח בדבר המשמעויות של צעד זה; את חובת ההשבה במקרים בהם לא נעשה גילוי מלא כנדרש; ואת חובת המבטחים לדווח באופן מפורט לרשות על המקרים בהם בוצעה הפחתה בטרם פרסום ההכרעה העקרונית. בכך לא נפל כל פגם. רחוק מכך.

27. פרקטיקת הקיזוזים מושתתת על סעיף 61 לחוק חוזה הביטוח המחייב את הניזוק להקטין את נזקו (ראו גם סעיף 14 לחוק החוזים (תרופות בשל הפרת חוזה), התשל"א-1970). חובה זו מתבטאת בענייננו בחובת המבוטח לפנות למבטחת בסמוך לקרות אירוע ביטוח ולקבל את הנחייתה לגבי אופן הטיפול ברכב, גם ללא קשר להכרעה העקרונית. חובת המבוטח לקבל את הנחיית המבטחת כאשר לאופן הטיפול ברכבו לאחר תאונה נובעת גם מסעיף 4 לפוליסה התקנית לפיו המבטח אינו חייב בהכרח לתקן את הרכב הפגוע. סעיף זה קובע כי "המבטח יוכל, על פי שיקול דעתו, לבחור בין דרכי הפיצוי הבאות: תשלום ערך הנזק או האבדן במזומן, תיקון הרכב, החלפתו ברכב מסוג ואיכות דומים או החלפת חלק ממנו". מכאן נובע, כי בהלימה לאמור בביטוי שבסעיף 61 לחוק חוזה הביטוח "או אמצעים שהמבטח הורה לו לנקוט", יכולה המבטחת להורות למבוטח על האמצעים שעליו לנקוט. זאת, בכפוף כאמור לחובת גילוי רחבה ומפורשת כפי שגם

נקבע בהכרעה העקרונית, הן בפוליסת הביטוח והן לאחר קרות אירוע ביטוח, עובר לתיקון הרכב. בכלל זה על המבטחת להביא לידיעת המבוטח כי אם יבחר לתקן את רכבו במוסך שאינו בהסדר, והמוסך לא יתאם את אופן הטיפול מול חברת הביטוח, אזי היא תהיה רשאית לקזז את הפער במחירי החלפים. ניתן אף להיווכח כי הרשות הייתה ערה לקושי הנובע מקיזוז ללא גילוי מלא ומתן בחירה למבוטח האם לתקן את רכבו במוסך הסדר או במוסך שאינו בהסדר, ולצורך כך הורתה למבטחות להשיב למבוטחים כספים במקרים בהם לא קוימה חובה זו. הרשות אף הורתה למבטחות לעדכן אותה על המקרים בהם בוצע קיזוז, ובעמדת המדינה נכתב כי הושבו כ-1.3 מיליון שקלים בעקבות בדיקת הרשות.

28. אשר לטענת העותר בנוגע לסבירות הרטרואקטיביות של תחולת ההכרעה העקרונית. אכן הכרעה זו פורסמה באתר הרשות ביום 19.9.2023, הודעה על פרסומה ברשומות ניתנה ביום 12.9.2024, ותוקפה נקבע ליום 19.9.2023. ברם, בהתאם לסעיף 111 א(א) לחוק הפיקוח, אין חובה לפרסם ברשומות את הוראות הממונה שניתנו מכוח החוק האמור, אך על הממונה לפרסם ברשומות הודעה על מתן הוראות שהן בנות פועל תחיקתי. ואכן, ההכרעה העקרונית ניתנה מכוח סמכות הממונה בהתאם לסעיף 62 א(א) לחוק הפיקוח, והיא כמו גם חוזר הגשת תכניות ביטוח הן הוראות בנות פועל תחיקתי, שכן הן עונות על המבחנים שנקבעו בפסיקה לאפיון תקנה ברת פועל תחיקתי. היינו: יסוד הנורמטיביות – ההוראות קובעות נורמה משפטית המביאה לשינוי במשפט הנוהג במדינה; ויסוד הכלליות – ההוראות מופנות אל הציבור כולו או לחלק בלתי מסוים שבו (ע"פ 213/56 היועץ המשפטי לממשלה נ' אלכסנדרוביץ, פ"ד יא 701 695 (1957); ע"א 4069/07 מדינת ישראל-הרשות הארצית לשירותי דת נ' לוי (30.6.2009); דפנה ברק-ארז משפט מנהלי כרך א 331-332 (2010)). אכן, בהתאם לחזקה מן הדין, תחולתה של חקיקה ובכלל זה תקנה בת פועל תחיקתי היא צופה פני עתיד, שכן החלה למפרע עלולה לגרום לאי-צדק, פגיעה בזכויות, בוודאות ובצפיות של הפרט (בג"ץ 9098/01 גניס נ' משרד הבינוי והשיכון, פ"ד נט(4) 258 241 (2004); דנ"א 3993/07 פקיד שומה ירושלים 3 נ' איקאפוד בע"מ, פסקה 31 (14.7.2011)). ברוח זו קובע סעיף 17 לפקודת הפרשנות [נוסח חדש] קובע כי "תקנות בנות-פעל תחיקתי יפורסמו ברשומות, ותחילת תקפן ביום פרסומן, אם אין הוראה אחרת בענין זה". הביטוי "הוראה אחרת בענין זה" פורש כדרישה להסמכה מפורשת או משתמעת בחוק המסמך (בג"ץ 2933/94 רשות שדות התעופה נ' בית הדין הארצי לעבודה, פ"ד נ(3) 862 837 (1996); בג"ץ 5290/97 עזרא – תנועת הנוער החרדי לאומי בא"י נ' השר לענייני דתות, נא(5) 410 418-421 (1997)). בענייננו, סעיף 111 א(א) לחוק הפיקוח, קובע כי הממונה יכול לקבוע במועד הפרסום

ברשומות את מועד תחילתן, וזו נקבעה למועד הפרסום באתר הרשות. מכאן כי הרשות הייתה רשאית לקבוע תחולה למפרע. בנוסף, תחולה זו היא סבירה בשים לב לחובה הקיימת בדין למבוטח להקטין את נזקו, לפרסום ההכרעה באתר הרשות כבר ביום 19.9.2023 ולהנחיות ההכרעה העקרונית. יוער כי יישום פרקטיקת הקיזוזים עובר להכרעה העקרונית נובע מהדין, ומכל מקום, כפי שפורט לעיל, הרשות הורתה למבטחות להשיב למבוטחים כספים שקוזזו במקרים שבהם לא קוימה חובת הגילוי בהתאם להכרעה העקרונית.

29. באשר לטענה המרכזית שמעלה העותר כיום לפיה אין להותיר על כנה אסדרה חלקית המקבעת את התעלמות חברות הביטוח משומות רשמיות של שמאי רכב בנוגע לחלפים, ואשר מחליטות על דעת עצמן איך לתמחר את מחיר החלפים. האסדרה שבתוקף, קרי ההכרעה העקרונית וחוזר הגשת תכניות ביטוח, עומדת בפני עצמה. זאת, הגם שיש להצר על היעדר השלמת האסדרה בדרך של כניסת התיקון לחוזר המאוחד לתוקף.

30. בנוסף, חובתו של שמאי לפעול בהגינות ותוך הפעלת שיקול דעת עצמאי ובלתי תלוי מעוגנת בסעיף 158 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 (ראו גם: עניין איגוד שמאי ביטוח, עמ' 655-657). יחד עם זאת, לא כל מרכיבי השומה הם עניין של שיקול דעת מקצועי שאין להתערב בו. כך, בהתאם להנחיות מקצועיות לשמאים שפרסם משרד התחבורה ביום 1.6.2015 אשר טרם עודכנו, יש לכלול בשומה התייחסות, בין השאר, למרכיבים הבאים: תיאור הנזק והסבר מילולי על אודות הנזק והחלקים הנדרשים להחלפה או לתיקון; פירוט מלא של החלפים הדרושים, סיווגם ומחירם הקטלוגי בשוק החלפים לצרכן; פירוט כמות שעות העבודה המוערכות על ידי השמאי; קביעה האם כתוצאה מהפגיעה יש לבצע בדיקת תקינות לרכב; קביעת אחוז הנזק הגולמי ליום האירוע; קביעת שווי הרכב מושא חוות הדעת; סיכום עלות הנזק; וכך פירוט ירידת הערך והמלצות השמאי. עינינו הרואות כי בפירוט ההתייחסות הנוגעת למחיר החלפים, על השמאי לציין את מחירם הקטלוגי של החלפים בשוק לצרכן, זאת לאחר קביעתו המקצועיות בנוגע לנזק שנגרם לרכב ולחלפים הנדרשים. אין בציון מחירם הקטלוגי של החלפים משום קביעה שמאית מקצועית, אלא פעולה טכנית לצורך סיכום עלות הנזק. יוצא אפוא, כי האסדרה הקיימת אינה מתעלמת מקביעות שמאיות מקצועיות הניתנות בשומות רכב, וכי אין מניעה כי רכיב זה בשומה יתומחר אחרת בגדרי חובת המבוטח להקטין את נזקו, הנחיות ההכרעה העקרונית וחוזר הגשת תכניות ביטוח.

31. ולפני סיום. קשה שלא להתייחס לכך שעולה מהעתירה תמונה מטרידה לפיה מה שנתפס כפגיעה על ידי פלוני (הרשות, המבטחים וציבור המבוטחים) נחוה כהטבה על ידי אלמוני (המוסכים שאינם בהסדר). העותר אינו מסתיר את העובדה כי זעקתו נגד האסדרה נעוצה בפגיעה ברווחיות המוסכים שאינם בהסדר, שכן לדבריו האסדרה שוללת ממוסכים אלה רווחים ממכירת החלפים המהווים את עיקר פרנסתם (פסקה 145 לעתירה). ברם, אין להלום מצב בו טענות העותר נגד האסדרה נועדו לאפשר המשך כשל שוק שהמוסכים אותם הוא מייצג הם הגורם שמפיק רווח ממנו על חשבון המבוטחים. טוב אפוא עשתה הרשות באסדרת כשל שוק מתמשך זה לטובת המבוטחים. אמנם מלאכת האסדרה טרם נשלמה, אך מוטב אסדרה חלקית המתקנת כשל שוק מאשר הותרת מצב מעוות על כנו.

כאמור, העתירה נדחית. העותר יישא בהוצאות משיבים 1-2 בסך של 20,000 ש"ח ובהוצאות משיב 3 בסך של 20,000 ש"ח גם כן.



דוד מינץ
שופט

השופטת גילה כנפי-שטייניץ:

קראתי בעיון את חוות דעתו של חברי, השופט ד' מינץ, ואני שותפה לעמדתו באשר לרוחב שיקול הדעת המינהלי המסור למאסדר, ולפיכך כי דין העתירה להידחות. לצד זאת, ראיתי להעיר מספר הערות.

1. ראשית, כפי שהוסבר על ידי המשיבים, האסדרה שבענייננו (חוזר הגשת תכניות ביטוח, להלן: האסדרה) נועדה לפתור כשל שוק הנובע מן ההנחיות המקצועיות לשמאי הרכב שנקבעו על-ידי משרד התחבורה מכוח צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (שמאי רכב), התש"ם-1980 (להלן: צו הפיקוח). אלה הנחו את שמאי הרכב לקבוע את מחיר חלפי הרכב על פי מחירון היבואן ללא זיכויים או הנחות – באופן המתמרץ קביעת מחיר מופרז שאינו תואם את מחירם הריאלי בשוק החופשי. רגולציה זו יצרה עיוות של שוק הביטוח באופן המגדיל את שומות הנזק ואת חבויות חברות הביטוח, ומייקר את פרמיות ביטוחי הרכב המושגות על כלל ציבור המבוטחים. עם זאת, מהודעות העדכון האחרונות

שהוגשו מטעם המדינה נמסר, כי "עקב שגגה" צו הפיקוח פקע כבר ביום 18.2.2025, וכי "חידוש תוקפו של צו הפיקוח אינו צפוי בטווח הזמן הנראה לעין". עוד הובהר כי משמעות הדבר היא פקיעת תוקפן של ההוראות המקצועיות לשמאי הרכב, אותן הוראות שעמדו ביסוד כשל השוק האמור. בנסיבות אלה, משנשמט הבסיס לכשל, מן הראוי שהמאסדר יוסיף ויעקוב אחר ההתפתחויות בתחום שומות הנזק ויבחן האם יש להוסיף ולנקוט בפרקטיקת הקיזוזים שהותרה למבטחות חרף שינוי מהותי זה בנסיבות.

2. שנית, פרקטיקת הקיזוזים בה נוהגות חברות הביטוח לגבי מחיר החלפים, אשר בצוק העיתים קיבלה גושפנקא מן המאסדר, מעבירה למעשה את המילה האחרונה לעניין שומת הנזק מן השמאי לחברת הביטוח. אף אם דה-יורה השמאי קובע את שומת הנזק הפורמאלית, הרי שדה-פקטו את השומה הסופית מכתובה המבטחת עצמה, באמצעות מנגנון ההפחתה של מחיר החלפים. האסדרה מתירה לחברת הביטוח לנכות למבוטח חלק מתגמולי הביטוח להם הוא זכאי, בגין ההפרש בין מחיר היבואן שציין השמאי בשומתו ל"בין הסכום אותו הייתה משלמת חברת הביטוח עבור אותם החלפים אם אלה היו נרכשים מספקי חלפים איתם התקשרה" או "בגין הנחה הניתנת על ידי מוסך על סך עלות התיקון". לשיטת איגוד חברות הביטוח, מדובר ב"מחיר שוק אמיתי" שבין מוכר מרצון לקונה מרצון, אולם לכאורה מדובר במחיר שנקבע על ידי המבטחות על פי מנגנון שאינו מבוקר ואינו שקוף, ולמצער אינו שקוף למבוטח. מן הראוי שהמאסדר ייתן דעתו לסוגיה זו.

3. סוגיה נוספת וחשובה העולה מן האסדרה נוגעת להיקף חובת הקטנת הנזק המוטלת על המבוטח מכוח הוראת סעיף 61 לחוק חוזה הביטוח, התשמ"א-1981 (להלן: חוק חוזה הביטוח). כפי שטענו הצדדים לאורך ההליך, בהמתנה להכרעה בעתירה דנן, ובהתאם לפסק דינו של בית משפט זה, עוכבו עשרות רבות של תביעות לתשלום תגמולי ביטוח שהגישו מבוטחים בגין פרקטיקת הקיזוזים בה נוקטות חברות הביטוח (רע"א 64797-03-25 בסול נ' איי.די.איי. חברה לביטוח בע"מ (26.5.2025)). זאת, בין היתר, לאור האפשרות שההכרעה בעתירה שלפנינו תגדור את היקף חובת הקטנת הנזק המוטלת על המבוטח (שם, בפסקה 13). מטבע הדברים, אין עתירה מסוג זה האכסניה ההולמת לדיון בסוגיה זו לגופה; ובהליך שלפנינו לא לובן אופן יישומה של האסדרה האמורה במישור היחסים שבין המבטחת למבוטח בחיי המעשה, בפרט מקום בו המוסך אינו מקבל את מחיר המבטחת.

לצד זאת, למותר לציין כי אין באסדרה כדי לשנות מהוראות הדין. כך, בעוד שאין חולק על הנטל הרובץ לפתחו של ניזוק להקטין את נזקו, ברי כי נטל זה אינו

מוחלט. כפי שנקבע לא אחת בעבר, הניזוק אינו חייב לצאת מגדרו בנסותו למלא חובה זו, אשר הוגבלה על-ידי המחוקק לאחת משתי חלופות: "נקיטת אמצעים סבירים או אמצעים שהמבטח הורה לו לנקוט" (סעיף 61(א) לחוק חוזה הביטוח; כן ראו: ע"א 531/71 לכוביצר נ' רודה, פ"ד כו(2) 113, 118 (1972); ע"א 252/86 גולדפרב נ' כלל חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מה(4) 45, 53 (1991); ע"א 4431/17 פלוני נ' פלוני, פסקאות 57-58 (3.10.2019). לדיון בדרישת האמצעים הסבירים ראו גם: ירון אליאס דיני ביטוח 1005 (מהדורה שלישית 2016) (להלן: אליאס); שחר ולר חוק חוזה הביטוח, תשמ"א-1981 כרך ב 239-241 (2005) (להלן: ולר)). ביחס לחלופה השנייה הוער, כי הוראות המבטח צריכות אף הן להיות סבירות (ראו והשוו: שם, בעמ' 240). כך למשל, שאלה היא, האם ציפייה כי המבוטח ישמש כגורם המקשר והמתאם בין המבטחת, כספקית החלפים, לבין המוסך, מקום בו התיאום הלוגיסטי עלול להתברר כמורכב ומכביד, הינה דרישה סבירה; והאם בכל מקרה ומקרה דרישת מבטחת כי מבוטח יוותר על המוסך בו הוא נוהג לתקן את רכבו לטובת מוסך הסדר, מקום בו חוזה הביטוח מאפשר לו תיקון במוסך לפי בחירתו – עומדת במבחן הסבירות.

בהקשר זה יש לזכור כי בהתאם לחוק ולהלכה, על מאמץ ומשאבים סבירים שהושקעו על-ידי מבוטח להקטנת הנזק, חב המבטח בשיפוי (ראו: סעיף 61(ב) לחוק חוזה הביטוח; ע"א 405/23 AIG ישראל חברה לביטוח בע"מ נ' פלונית, פסקאות 13-14 (7.8.2025) (להלן: עניין AIG); ולר, בעמ' 242; אליאס, בעמ' 1011-1013). ממילא, כאשר חברת הביטוח מבצעת קיזוז של הפער בין מחיר החלף על פי השומה למחיר החלף שהיא רוכשת מספקיה, עליה להביא בחשבון את העלויות (זמן, טרחה וכסף) שעל המבוטח להוציא לשם השגת אותו מחיר. הדעת נותנת כי אילו נדרש המבוטח להשקיע תשומות נרחבות כדי לחסוך למבטחת סכום מסוים, יהיה זכאי לשיפוי בגין מאמציו. קיזוז אוטומטי של מלוא החיסכון מתעלם לכאורה מעלויות אלה, ועשוי להוביל לתוצאה שבה סכום הקיזוז עולה על הסכום שראוי היה לדרוש מהמבוטח, תוך חשש להתעשרות שלא כדין של המבטח על חשבון המבוטח (עניין AIG, בפסקה 14).

4. לבסוף, יש לזכור כי מלכתחילה "כשל השוק" הוא למעשה יציר הרגולציה הקיימת, הן ההנחיות המקצועיות לשמאים הנקבעות על-ידי משרד התחבורה. זו מבוססת על שמאות על פי מחיר מחירון ומתמרצת את ספקי החלפים לקבוע מחירי מחירון גבוהים, באופן המפר את האיזון בין השחקנים השונים בשוק הביטוח. כפי שהוסבר בעמדת הממונה על התחרות מיום 24.11.2024, הפתרון הפשוט והישיר לכשל השוק האמור הוא תיקון ההנחיות לשמאים באופן ששומת הנזק תשקף את מחיר השוק של

החלפים, ובאופן זה יושב האיזון לשוק הביטוח על כל שחקניו. זה שנים נעשה ניסיון לקדם שינוי ההנחיות באופן האמור, עד כה ללא תוצאות (וראו: החלטת ממשלה 196 מיום 24.2.2023; המלצת המועצה המייעצת לעניין שמאי הרכב שלא התקבלה). יש לקוות שתימצא הדרך להביא הדבר על פתרונו במסגרת הסדרת ענף שמאות הרכב בכללותו.



גילה כנפי-שטייניץ
שופטת

כבוד השופטת יעל וילנר:

אני מסכימה לפסק דינו של חברי, השופט דוד מינץ.

כמו כן אני מסכימה להערתה של חברתי השופטת גילה כנפי שטייניץ בייחס להיקף חובת הקטנת הנזק המוטלת על המבוטח, כי אין באסדרה כדי לשנות מהוראות הדין, וכי הנטל הרובץ על ניזוק להקטין את ניזקו אינו מוחלט ותלוי בנסיבות כל מקרה ומקרה.



יעל וילנר
שופטת

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט דוד מינץ.

ניתן היום, ז' אדר תשפ"ו (24 פברואר 2026).



גילה כנפי-שטייניץ
שופטת



יעל וילנר
שופטת



דוד מינץ
שופט