

מרדכי ברנס ת.ז. 053334132 בית - רח' לשם 16 מבשרת ציון
כתובת לדואר - ת.ד. 171 בית זית 90815 דוא"ל k9@013.net
נייד 050-9009700 בית 02-5332781 פקס 03-5423554

העותר, בעצמו

נ ג ד

משרד התחבורה

המשיב

באמצעות פרקליטות המדינה מחוז ירושלים

עתירה מנהלית נגד החלטת המשיב לא להתיר תיקון ריקול (קריאה לתיקון) לרכב המיובא ביבוא אישי ע"י העותר וכל אזרח ישראלי המייבא רכב ביבוא אישי (להלן "המייבא") מארה"ב, המהווה כ- 0.2% מהיבוא לישראל, אחרי תשלומי המכס ואחרי השחרור מהנמל באופן נגיש וללא עלויות מיותרות, אלא לפני השחרור מהמכס והנמל ובעלויות כבדות (להלן "ההחלטה").

וזאת תוך שהוא עושה אפליה אסורה ולא חוקית מכיוון שהוא כן מתיר למונופולין היבואנים המסחריים (להלן "היבואנים") ולכל מי שרכש רכב מהיבואנים, ולכל המייבאים מאירופה, מדובר על כ- 99.8% מכלי הרכב המיובאים לישראל, לבצע את תיקון הריקול לאחר השחרור מהמכס והנמל.

בכך המשיב פועל בניגוד לאינטרס הציבורי, משתמש בסמכותו באופן שרירותי ולא חוקי, עושה עוולות צרכניות חמורות, פוגע בתחרות בענף והכל בניגוד לחובתו ע"פ תפקידו כמשרת הציבור ובניגוד לסעיף 1 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב תשע"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי") המחייב אותו באופן ברור ביותר, ושלא משתמע לשני פנים, להגברת התחרות ולהגנת הצרכן.

תוכן עניינים בעמוד !!!

I רקע כללי

1. לישראל מיובאים בשנים האחרונות בממוצע כ- 300,000 כלי רכב בשנה (מתוך העיתונות), אשר מתוכם בממוצע רק כ- 2,000 כלי רכב מיובאים ביבוא אישי (ע"פ חוק חופש המידע). המספר הזניח של כלי רכב המיובאים ביבוא אישי, המהווים פחות מ- 0.7 אחוז, מעיד על כשל חמור אצל המשיב בהבנת חובתו לתמוך ביבוא האישי לצורך הגברת התחרות בענף וכדי להתמודד עם מונופולין (יבוא רכב מיצרן) של היבואנים המסחריים (להלן "היבואנים"). כשל שנעשה בניגוד למדיניות המוצהרת של ממשלת ישראל וגם של שר התחבורה בעצמו, כשל שלדעתו של העותר נעשה במזיד ע"י הפקיד הבכיר ביותר אצל המשיב הממונה על הנושא - סמנכ"ל תנועה מר אבנר פלור, שפועל כגיס חמישי לטובת היבואנים, ממניעים זרים, וכפי שהעותר הוכיח כבר פעמים רבות וכפי שיפורט בהמשך.
2. חובתו של המשיב ע"פ מדיניות הממשלה ע"פ האינטרס הציבורי ע"פ תפקידו כמשרת הציבור וכמי שממונה על חוק הרישוי לתמוך ביבוא האישי כולל ליזום אפליה מתקנת לטובת היבוא האישי.
3. המשיב חייב למנוע ממר אבנר פלור ופקידים בכירים אחרים כמו מנהלת אגף הרכב גבי עינת סגל לפגוע ביבוא האישי ע"י אפליה אסורה, ולעודד את התחרות בענף כמשקל נגד השימוש האסור שעושים היבואנים במעמדם כמונופולין! המשיב צריך לשאוף להגדיל את הנתח של היבוא האישי בענף להיקף של לפחות 3% מהיבוא הכללי לישראל, דהיינו, פי 4 מהמצב כיום, אך במקום זאת מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה וגבי עינת סגל מנהלת אגף הרכב עושים כל מאמץ כדי לדכא ולסבך את היבוא האישי כולל בהוראות מחמירות ושלא לצורך באופן תיקון ריקול של רכב ביבוא אישי בשלב בקשת הרישיון יבוא ושלב השחרור מהמכס וגורמים לעלויות נוספות במתכוון של אלפי שקלים.
4. ענייננו נוגע לאחד מהנושאים שהמשיב עושה בו אפליה אסורה לטובת היבואנים – אופן ביצוע תיקון ריקול לרכב ביבוא אישי לרכב המיובא מארה"ב בלבד, 0.2% מהיבוא לישראל לבי רכב המיובא מאירופה שלא נדרש לזה ומהווה כ- 0.5% מהיבוא לישראל.
5. בשנת 2016 נקראו לתיקון ריקול 50,000 וב- 2017 35,000 רק כלי רכב מתוצרת טוטה, ולכן ניתן לומר כי מדובר על עשרות אלפי כלי רכב בשנה הנקראים לתיקון ריקול בשנה, לגבי כל התוצרים. ובכל העולם מדובר על מיליוני כלי רכב. בעוד שביבוא האישי מדובר על עשרות בודדות של כלי רכב בלבד.
6. ריקול - RECALL מילה באנגלית שמשמעותה קריאה לתיקון של יצרן במקרה והתגלה ליקוי המוצר. הביטוי אינו רק בתחום הרכב אלא בכל ענפי הייצור כמו מקררים מזגנים משחקים ועוד ועוד.
7. ריקול לכלי רכב ע"פ אתר משרד התחבורה -

"... בעולם מיוצרים מיליוני כלי רכב ע"י יצרנים שונים, חלק מכלי הרכב החדשים המשווקים בישראל. לעיתים מאתר יצרן הרכב ליקוי בטיחותי ברכב ששווק על ידו, המחייב לקרוא לרכב לבצע תיקון בטיחותי במוסכי הרשת של היבואן. באחריות היבואן לזמן את בעלי הרכב הנקראים בקריאה לצורך התיקון. תיקון הליקוי אינו כרוך בתשלום כל שהוא.

חובה על בעל הרכב להביא את רכבו לתיקון תוך שישה חודשים מיום קבלת ההודעה, במידה ולא יופיע לתיקון הנדרש, לא יחודש רישיון רכבו וללא תתאפשר העבר בעלות...."

8. היבואנים כשהם מייבאים מאות אלפי כלי רכב לישראל בשנה, כולל רכב מארה"ב, פטורים מדיווח לגבי ריקול פתוח (ריקול פתוח, משמעו ריקול שטרם תוקן) בכלי הרכב שהם מייבאים, והם מקבלים רישיונות יבוא ע"י המשיב ללא כל תלות וללא כל קשר לעניין הריקול. היבואנים מתקנים ריקול פתוח לאחר שחרור הרכב מהמכס ולאחר היציאה מהנמל ובתנאים הנוחים להם ללא כל עלויות נוספות.
9. עתירה זו באה למנוע את האפליה בין היבואנים שמתקנים עשרות אלפי ריקולים בשנה לאחר השחרור מהמכס ללא כל תוספת עלויות של הובלה יקרה בתנאי מחסן ערובה, לבין עד עשרות כלי רכב בשנה, המיובאים ביבוא אישי מארה"ב הנדרשים לתקן הריקול בתנאים מיוחדים בעלות נוספת של אלפי שקלים תוך פגיעה צרכנית חמורה.
10. גם כלי הרכב המיובאים ביבוא אישי מאירופה, המהווים כ- 70% מהיבוא אישי, להערכת העותר, לא נדרשים לעניין הריקול בשלב בקשת הרישיון יבוא ובשלב השחרור מהמכס. כלי רכב המיובאים מאירופה נדרשים לתיקון ריקול פתוח רק לאחר השחרור מהמכס ולפני בדיקת התקינות.
11. בדיקת תקינות לרכב ביבוא אישי - הינה בדיקה יסודית של כל רכב המיובא לישראל ביבוא אישי, ברמה גבוהה יותר מבחינת רישוי שנתית (טסט) וזוהה לבדיקה ע"פ תקנה 309 לתקנות התעבורה לגבי רכב שעבר תאונה עם נזק חמור בשלדת הרכב. הבדיקה נעשית רק ע"י מכוני רישוי לרכב שקיבלו הרשאה מיוחדת לבצע בדיקת תקינות, וזאת רק לאחר שהמשיב בדק שיש להם כוח אדם מקצועי וציוד מיוחד לבחינת כלי רכב והעניק להם הסמכה לבצע בדיקת תקינות לרכב ביבוא אישי (להלן "מכון מורשה"). בדיקת התקינות כוללת בדיקה האם לרכב יש ריקול פתוח. במידה והמכון המורשה מגלה כי לרכב המיובא יש ריקול פתוח, המכון לא יאשר כי הרכב תקין לנסיעה בישראל והמייבא לא יוכל להשלים את תהליך הרישוי, ולא יוכל לקבל רישיון קבוע לרכב לאחר שיעברו 3 חודשים מעת שקיבל המייבא רישיון זמני לאחר שחרור הרכב מהנמל. המכוני המורשים בודקים את עניין הריקול באמצעות מאגרי מידע של יצרני הרכב ומשרד התחבורה, וכפי שכל מכוני הרישוי בישראל עושים בעת בדיקת רישוי לרכב ליותר מ- 3 מיליון כלי רכב בישראל.
12. רכב ביבוא אישי מארה"ב (כ- 30% מהיבוא האישי לישראל, ע"פ הערכת העותר), נדרשים בבקשת רישיון יבוא להוכיח כי לרכב אין ריקול פתוח באמצעות מסמך CARFAX מצ"ב דוגמה **עת/1**.
13. לרכב המגיע מאירופה אין CARFAX ולכן לא ניתן לבדוק אצלו הימצאות ריקול פתוח, אך למרות זאת המשיבים מעניקים רישיונות יבוא ע"פ התקינה האירופאית. לציון כי אין כל הבדל בסיכוי שתהיה קריאת ריקול לרכב המגיע מאירופה יפן או קוראיה לבין רכב המגיע מארה"ב או מכל מקום אחר.
14. כיוון שהמשיב קבע כי אין כל חשש בטיחותי מהימצאות ריקול ב- 300 מאות אלף כלי הרכב המיובאים לישראל כל שנה ע"י היבואנים, ומעשרות אלפי המקרים של קריאה לריקול בשנה המתגלים ב- 3 מיליון כלי רכב בישראל תודות למאות מכוני הרישוי הפרוסים בישראל ובדקים המצאות ריקול, ואין חשש בטיחותי מכ- 1,400 כלי רכב המיובאים בשנה ביבוא אישי מאירופה כי הוא יודע שבדיקת התקינות במכוני הרישוי תאתר קריאות ריקול פתוחות, לכן המשיב אינו יכול לחשוש מכ- 600 כלי רכב המיובאים בשנה מארה"ב ואין לו כל סיבה לאנוס אותם לבצע תיקון ריקול בעלויות של אלפי שקלים לפני השחרור מהנמל. מה שאומר כי החלטת המשיב בהתייחס להיבט הבטיחותי, וכפי שנרמז לעותר, רק לגבי רכב ביבוא אישי תוצר ארה"ב הינה החלטה לא סבירה באופן קיצוני.
15. עתירה זו נוגעת לאפליה האסורה והעלויות הנוספות שמטיל המשיב על רכב ביבוא אישי מארה"ב לצורך תיקון ריקול פתוח, בעוד לכל הרכבים המיובאים ע"י היבואנים, כמו גם רכב ביבוא אישי מאירופה עניין הריקול כלל לא נבדק מה שמהווה אפליה אסורה.
16. למיצוי הליכים העותר פנה למשיב פעמים רבות בעניין, מנהלת אגף הרכב והסמנכ"ל הנכבד כלל לא טרחו לענות על פניות העותר בניגוד לתפקידם ולחוק.

17. לציין כי בעניין ריקול פתוח של רכב מארה"ב שהעותר טיפל רק בשידור בקשת רישיון יבוא, בזכות רישיון שיש ברשותו מצ"ב **עת/2** ותוך שהוא גובה סכום של 250 ₪ בלבד, גבי' עינת סגל מנהלת אגף הרכב הזמינה את העותר לשימוע בעניין, ולאחר 5 חודשים (פרק זמן לא חוקי) מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה המשמש כמנהל לצורך חוק הרישוי הטיל עיצום על העותר בסך 50,690 ₪.
18. העיצום הכספי המופרז שהטיל מר אבנר פלור של פי 200 ממחיר השירות שנתן העותר למייבא נעשה בניגוד גמור לחוק, וברור כי זה ניסיון נקמה של מר אבנר פלור בעותר שחושף את הבגידה שלו באינטרס הציבורי פעם אחר פעם ומפרסם זאת לציבור. העותר לא חושש מהעיצום הכספי מכיוון שהוא נעשה בניגוד לחוק והעותר בטוח כי בית משפט השלום שדן בערעורו תיק עש"א 70251-03-19 יזכה אותו.
19. העיצום הכספי נעשה נגד העותר בגין טענות שפעל בניגוד לתנאי הרישיון שניתן לו, ואינו קשור לעניינה של עתירה זו, דהיינו, מתי צריך לתקן ריקול ברכב שיובא מארה"ב.
20. העותר טרח להודיע על כוונתו להגיש עתירה גם ליועמ"ש תנועה עו"ד דוד טמיר, שלדעת העותר הינו הצדיק היחידי בסדום ובהתייחס לפקידות הבכירה ביותר בתחום הרכב אצל המשיב, כיוון שהוא מתנהג באופן סביר ביותר ומתוך הבנה משפטית אובייקטיבית ומתייחס לאינטרס הציבורי, אם כי הוא מוגבל בתוקף תפקידו לנושא מדיניות, הודיע לעותר כי הדבר יובא לדיון חוזר באגף הרכב באופן חלקי בלבד. מכיוון שהעותר מכיר היטב את מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה ואת כל שאר הנפשות הפועלות בענייננו, ומניסיונו הרב, העותר יודע שהם יעשו כל שטיק וטריק כדי להתחמק ממתן מענה לשאלות העולות מעתירה זו, ובגלל הזמן שחלף, ובגין שהעוולה מתמשכת בכל יום, לעותר לא נותרה כל ברירה אלא להגיש עתירה זו.

II זכות "העמידה" של העותר

21. עתירה זו הינה בעניין אישי הנוגע להחלטות המשיב ופקידיו שנעשו נגד העותר באופן אישי וכפי שיפורט היטב בעתירה לפחות בשני מקרים בעבר ולגבי רכב שהעותר או בני משפחתו ירצו לייבא מארה"ב בעתיד.
22. עתירה זו הינה גם חלק מהמאבק הציבורי שמנהל העותר נגד המשיב משנת 2009 בגין הפגיעה שהוא עושה באינטרס הציבורי בנושא יבוא רכב ובגין האפליה שהוא עושה לטובת היבואנים והבירוקרטיה שאין כדוגמתה בעולם המערבי מצ"ב רשימה של נושאים ועתירות שהעותר כבר טיפל בהם **עת/3**.

III השתלשלות האירועים

23. יבוא אישי של רכב פרטי לצורך שימוש אישי או/ו משפחתי ברישיון יבוא 33613 (להלן "מקרה א')."

א. ב 31/5/2018 העותר טיפל רק בשידור בקשה לרישיון יבוא של רכב, בהסתמך על רישיון מתווך ביבוא אישי שיש ברשותו עת/2, וגבה על כך 250 ₪ בלבד! העותר לא היה מעורב בכל אספקט אחר של מקרה א'! לא באיתור הרכב, לא ברכישתו ולא בהשטתה שלו. העותר שידר את בקשת הרישיון יבוא כלשכת שירות לשידור בקשות, שירות שהמשיב לא נותן ולא מעודד ומהווה עוד הוכחה לכשל של המשיב בחוסר התמיכה שלו, בלשון המעטה, ביבוא האישי.

- ב. העותר רואה בעזרה שהוא נותן לאזרחי ישראל לייבא רכב ביבוא אישי חלק מהשליחות הציבורית שהוא לקח על עצמו לאור הכשלים הרבים שחשף אצל המשיב בעניין, ובעיקר בגין הפגיעה באינטרס הציבורי והאפליה שהמשיב עושה לטובת מונופולין יבואני הרכב וכפי שהוא עושה בענייננו וכפי שהוא עושה על כל צעד ושעל.
- ג. העותר נתן שירות כלשכת שירות כנגד הכשלים של המשיב שבמקום לעזור לציבור הוא חוסם את משרדו בפני האזרח הקטן שפשוט לא יכול להיכנס למשרדו של המשיב, ולא נותן לציבור אפילו שעות קבלה בטלפון כדי שיוכל לשדר את בקשת הרישיון יבוא בעצמו.
- ד. כן המשיב חוסם את משרדו ולא מאפשר קבלת קהל הן במשרד והן בטלפון, לא בעניין הריקול ולא בכל עניין אחר. אך ליבואנים הוא פורס שטיח אדום ויש להם אפשרות להגיע למשרד המשיב בכל יום ושעה שיחפצו ואף מאפשר להם לטלפון אליו 24/7.
- ה. העותר קיבל מבעל הרכב מסמך המאשר כי הריקול תוקן אך בדיעבד התברר כי הריקול לא תוקן ולכן העותר הגיש את הבקשה לרישיון יבוא כאילו תוקן וכאילו לא היה קיים ריקול פתוח ברכב.
- ו. ברור לכל כי מי שמשלם את תיקון הריקול הוא היצרן, ולכן אין כל מניע לאף אחד להימנע מתיקון הריקול, וצריכים לזכור כי 99.8% מהרכב המיובא לישראל עניין הריקול כלל לא נבדק לפני השחרור מהמכס והיציאה מהנמל! היבואנים ורכב ביבוא אישי מאירופה פטורים מכל עניין הריקול לפני המכס ולפני היציאה מנמל.
- ז. הסמכות המאשרת של רישיונות יבוא רכב אישי גב' סימה ראובן סירבה לתת לעותר רישיון יבוא ודרשה כי לפני מתן הרישיון יבוא יבוצע תיקון הריקול והעותר העביר דרישה זו למייבא.
- ח. בהמשך כשהתברר כי הרכב הושט לארץ בניגוד לנוהל יבוא ללא רישיון יבוא העותר נכנס לעובי הקורה בהתנדבות וללא כל תשלום לאחר שהבין את העוולה הצרכנית שהמשיב עומד להטיל על המייבא באמצעות גב' סימה ראובן שהורתה, וע"פ דבריה לאחר התייעצות עם כל הגורמים הנוגעים לדבר וזה ברור שהייתה כאן התערבות אישית של מנהלת אגף הרכב והנהלים של הסמכ"ל, ולמרות שבעבר כן ניתן אישור לתקן ריקול בארץ במקרים דומים דרשה כי הרכב יוחזר לארה"ב ושם יתוקן הריקול, ורק אח"כ תיבחן הבקשה לרישיון יבוא.
- ט. העותר המליץ למייבא לפנות בעתירה מנהלית ובקשה לצו ביניים נגד המשיב, אך זה טען כי הוא לא מוכן להיות מעורב בשום משפט ובשום עימות מול הרשויות מכיוון שיש לו חששות כבדים בעת שהוא מגיע לעימות עם הרשויות ומעדיף להיעתר להוראה כי זה פוגע בבריאות הרופפת שלו.
- י. המייבא הורה לעותר לא להגיע לכל עימות עם המשיב בענייננו, ולכן העותר לא חושף את שמו.
- יא. הרכב הושט לארה"ב ע"י בעל הרכב בעלות של כ- 30,000 ₪ מה שמהווה עוולה צרכנית חמורה.
- יב. הריקול תוקן בארה"ב ואח"כ העותר הגיש בקשה חדשה לרישיון יבוא שמספרה 34416, והסמכות למתן רישיונות יבוא למייבאים הוציאה רישיון יבוא עבור הרכב. הרכב הושט לארץ מארה"ב בפעם השנייה ושחרר מהמכס, ובעל הרכב משתמש בו בארץ.

עניין זה מהווה עוולה צרכנית המנוגדת לחובתו של המשיב ע"פ סעיף 1 לחוק הרישוי להגן על הצרכן ולמנוע עוולות צרכניות, אך המשיב במקום להגן על הצרכן גרם לו בעצמו עוולה צרכנית בלתי נסלחת ולנזק כספי חמור ביותר בהיקף של כ- 30,000 ₪!

24. יש לזכור כי לא נגרם כל נזק לאף אחד במידה והריקול לא מתוקן לפני השחרור מהמכס ולפני היציאה מהנמל. וזאת כפי שזה נעשה ב 99.8% מכלי הרכב המיובאים לארץ!!!

25. מקרה ב' יבוא אישי ע"י עוסק להסעת נוסעים בשכר כרכב אשכול מסוג לימוזינה למורה דרך.

- א. במקרה זה העותר היה יותר מעורב, שכן מדובר ביבוא לימוזינה לצורכי עוסק שהוא מורה דרך כרכב אשכול, עניין שבו המשיבים מתעלים על עצמם בהתעמרות שהם עושים למייבא, ולכאורה ע"פ תפיסתו הבלתי חוקית של הממונה על כולם – מר אבנר פלור שעושה כל מאמץ כדי למנוע יבוא אישי ע"י עוסק או לפחות לצמצם אותו ככל האפשר.
- ב. העתר עתר נגד המשיב עת"מ 65005-01-18 שביטל נוהל יבוא לימוזינה ע"י מורה דרך באופן חד צדדי ושלא לצורך. בפסק הדין נקבע כי המשיב יקים נוהל חדש תחתיו עד 7/5/2019 !
- ג. הסיבה לכאורה שהמשיב ביטל את נוהל יבוא לימוזינה הקודם היא כדי להיטיב עם יבואן מסחרי של לימוזינות הפועל בשיתוף פעולה לא הולם עם מר אבנר פלור הסמנכ"ל, ולא רק שלא בודקים לו את עניין הריקול אלא מר אבנר פלור ושלוחיו עוברים על תקנות התעבורה כשהם מאפשרים ליבואן המסחרי לייבא רכב המיועד להסעת נוסעים בשכר כרכב פרטי וכדי שיהיה פטור מהתקינה הישראלית ודרישות החובה לרכב המיועד להסעת נוסעים בשכר. ממש עבריינים !
- ד. העותר קיבל רישיון יבוא 32973 ב 15/3/2018, הרכב הגיע לארץ בחודש אוגוסט אבל בגלל טענות המכס שמקוריות הרכב אינה ארה"ב כפי שצוין ברישיון יבוא אלא קנדה, עניין שנמצא עדיין בבירור שכן לטענת העותר הסכם הסחר עם ארה"ב מורה לעשות כך, נאלץ העותר לבקש בקשת רישיון יבוא חדשה, והתברר כי לרכב יש ריקול פתוח שהתגלה במהלך השטת הרכב לארץ.
- ה. הממונה על מתן רישיונות יבוא למייבאים, גב' סימה ראובן סירבה לאשר תיקון הריקול לאחר השחרור מהמכס והנמל בטענה כי קיבלה הוראות מהממונים שלה, אלא רק באמצעות מובילית בתנאי מחסן ערובה, דהיינו, רק מובילית המאושרת ע"י המכס בעלות של 4,000 ₪!!! זו עוולה צרכנית אסורה ובלתי נסלחת המנוגדת לסעיף 1 לחוק הרישוי!
- ו. בתאריך 9/10/2018 הרכב שוחרר מהמכס וקיבל רישיון זמני, הרכב נבחן ע"י מהנדס מחלקת תקינה במשך 3 דקות ע"י מהנדס רביד פאר בנוכחות העותר, ובגין שמצא ליקויים במדבקה של הרכב, טעות דפוס באחריות יצרן הרכב שעשה אינסוף טעויות בתווית בגלל דרישות התקינה הישראליות הזרות לו, טעות שתוקנה, מחלקת תקינה מסרבת לאפשר לבצע לרכב בדיקת תקינות! אך מכיוון שהעותר "איים בעתירה" וידוע לכל שהוא לא יהסס לעתור נגד המשיבים הם אמנם החליטו לתת לרכב הארכה של רישיון זמני בפעם השנייה, דהיינו, נתנו אישור נסיעה בישראל לרכב ביבוא אישי שמעולם לא נבחן בישראל בבדיקת תקינות ואולי יש לו קריאות ריקול או אולי משהו לא תקין בו, הם מסרבים לאפשר לבצע בדיקת תקינות לרכב. ולכן ניתן לומר בפה מלא כי לא הבטיחות מעניינת את המשיב ועובדיו אחרים אלא משהו אחר ומשיקולים זרים!
- ז. במשך 5 חודשים הלימוזינה הזו נוסעת ללא בדיקת תקינות ברישיון רכב זמני תוך שהוא מהווה פוטנציאל לסכנה בטיחותית בכבישי ארצנו וזאת גם בניגוד לנוהל יבוא שמחייב ביצוע בדיקת תקינות באופן מידי, כמו גם זו עבירה על סעיף 1 לחוק הרישוי " הגנה על שלום הציבור ובטיחותו ...". המחייב את המשיבים לדאוג לבטיחות בדרכים, ורק בגלל שלדעתם של המשיבים זה יכול לשרת אותם בהפעלת לחץ על העותר שירים ידיים בפעולות שהוא עושה נגדם.
- ח. זו הוכחה כי המשיבים פועלים ממניעים זרים, ולטענתם כי הם מפלים לרעה רכב ביבוא אישי מתוצר ארה"ב בטענה של דאגה לבטיחות בדרכים ושלום הציבור אין כל שחר!!!

VI עניינה של עתירה

26. החלטת המשיבים לכפות על מייבא רכב ביבוא אישי מארה"ב לתקן ריקול בעלויות של אלפי שקלים וזאת למרות שהתיקון עצמו נעשה ללא תשלום במימון מלא של היצרן במוסכי היבואנים וכמפורט:

א. במקרה שיש רישיון יבוא באמצעות הובלה במובילית בתנאי מחסן ערובה מהנמל למוסך יבואן בעלות של כ- 4,000 ש"ח.

ב. במקרה שאין לו רישיון יבוא כופים לשלוח את הרכב לארה"ב בעלות של עשרות אלפי שקלים.

27. הבקשה לסעד בעתירה זו היא להורות למשיב לפעול ע"פ תפקידו וע"פ סעיף 1 לחוק הרישוי

א. כדי להגן על הצרכן מעוולות צרכניות שגורם המשיב במו ידיו.

ב. כדי לעודד את התחרות בענף באמצעות היבוא האיש.

V סמכותו של בית המשפט

28. סמכותו של בית המשפט ע"פ חוק בתי משפט מנהליים, תש"ס-2000

א. ע"פ סעיף 2 לחוק בתי "הגדרות"

" "החלטה של רשות" – החלטה של רשות במילוי תפקיד ציבורי על פי דין,
לרבות העדר החלטה וכן מעשה או מחדל. "

ב. ע"פ סעיף 5 לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, תש"ס-2000 "בית משפט לעניינים מנהליים ידון באלה -

" (1) עתירה נגד החלטה של רשות או של גוף המנוי בתוספת הראשונה בעניין
המנוי בתוספת הראשונה ..."

ע"פ סעיף 14 תעבורה בתוספת הראשונה

(א) " החלטה של רשות לפי פקודת התעבורה, לרבות החלטה
בענייני רישוי ובטיחות של נהגים, רכב. .. "

(ז) " החלטה של רשות לפי חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף
הרכב, התשע"ו-2016 " (להלן " חוק הרישוי ")

VI הצדדים לעתירה

29. העותר

א. מורה דרך משנת 1994 המסיע תיירים בהסעות סיור באמצעות רכב אשכול שברשותו במשך 25 שנים. העותר מאוד אוהב את עבודתו אשר מפרנסת אותו בכבוד.

ב. מרגע שהעותר נחשף לעוולות המשיב והפקידים הבכירים העובדים אצלו נגד האזרח הקטן, ולעובדה שבמקום לשרת את הציבור הם מתעמרים בו החליט להקדיש את חייו כדי לסכל את הפשעים שהם עושים נגד האזרח הקטן.

ג. הכל התחיל ברצונו של העותר לעשות יבוא אישי לרכב מסוג סברבן ולהפעילו כרכב אשכול לעיסוקו כמורה דרך, וזאת בגלל שיבואן יונברסל מוטורס שהינו מונופולין ביבוא שברולט, קדילאק ואיסוזו ובעלים של חברת אוויס בישראל הפסיק לייבא רכב זה. אבל מר אבנר פלור כמנהל אגף הרכב סירב להעניק לו רישיון יבוא בטענה כי זה אסור ע"פ פרשנותו לחוק, פרשנות שהמציא כדי לעזור ליבואנים! ולכן העותר עתר נגד משרד התחבורה בג"ץ 7006/07. במהלך הדיון בעתירה נוכח העותר בעוולות שמר אבנר פלור עושה לאזרח הקטן. כבוד הבג"ץ הוציא צו נגד המשיב

**" ניתן בזה צו על תנאי מדוע לא יותר יבוא חריג
של כלי רכב לצורך הפעלתם על פי רישיון סיור ותיור כרכב
אשכול להסעת תיירים, כפי שהיה בנוהל שהיה בעבר
בתוקף. "**

ד. משמש בהתנדבות כיו"ר אגודת אשכול משנת 2009 ופעל רבות כדי לשנות נהלים, צווים, תקנות התעבורה, ואת חוק הרישוי בניגוד לדעתו של המשיב.

ה. העותר הצליח לבדו באמצעות יכולתו הכלכלית המצומצמת לפעול נגד המשיב בנושאים רבים ועניין זה בדומה לאחרים הוא עושה כדי לטפל בעוולה שנעשתה לו אישית אך גם לרבים אחרים.

ו. משמש בהתנדבות כמנהל 40 משרדי הסעות סיור תודות לעתירותיו נגד המשיב וחוסר לחבריו אלפי שקלים שהמשיב אנס את מורי הדרך לשלם כאריסים לתאגידים מסחריים.

ז. עוסק גם כיועץ יבוא אישי ורישוי רכב בעיקר בהתנדבות, אבל יש לו הכנסה צדדית נוספת של כ- 25,000 ₪ בשנה כשהוא נותן שירותי לשכת שירות לשידור בקשות לרישיונות לרכב ביבוא אישי וזאת בגין שהמשיב לא נותן שירות שכזה ומתנגד באופן לא חוקי כי העותר ייתן שירות שכזה.

30. המשיב הינו הרגולטור בנושא תחבורה בכלל ובנושא יבוא אישי לרכב בפרט, ואשר ע"פ חוק הרישוי

סעיף 1 מחויב להגן על האזרח הקטן מעוולות צרכניות ולפתוח את השוק לתחרות, אך במקום עושה את ההיפך הגמור מייסר את האזרח הקטן גם בשוטים וגם בעקרבים ומדכא את היבוא האישי באמצעות נהלים לא חוקיים שנועדו למנוע תחרות ולהעדיף את האינטרסים של היבואנים המסחריים כמו עניינה של עתירה זו שהינה עוולה צרכנית חמורה שמפלה לרעה את האזרח הקטן ומונעת תיקון קריאה לתיקון בצורה זולה ע"י נסיעה למוסך לאחר השחרור מהמכס והיציאה מהנמל.

א. כתוצאה מהדיכוי שעושה המשיב למייבאים באמצעות בירוקרטיה רבה ובגין אי מתן מענה נגיש לשאלות הרבות שיש למייבאים באמצעות שעות פתיחה למשרד או במענה טלפוני, היבוא האישי לישראל מהווה פחות מ 0.7% מהיבוא לישראל, למרות שהפוטנציאל וחלוקת השוק צריכה להיות לפחות פי 4 ולפחות 3% כדי לתמוך בתחרות בענף וכנדרש ע"פ חוק רישוי סעיף 1.

ב. דוגמה לכשל המוחלט של המשיב והאפליה הלא חוקית שהוא עושה נגד האזרח הקטן המנסה

לעשות יבוא אישי היא העובדה שלאזרח הקטן אין כלל קבלת קהל במשרד ואין כלל קבלת קהל

טלפונית ! הכל צריך לעבור דרך המוקד הטלפוני של משרד התחבורה והעותר שעוסק בתחום מעולם לא זכה להתקשר ישירות טלפונית לממונים על תחום יבוא, הכל רק בכתב או באמצעות מוקד משרד התחבורה וקבלת מענה רק לאחר כמה ימים, ואילו ליבואני המסחריים יש דלת פתוחה ושטיח אדום וטלפונים למענה מידי כל יום ! זו אפליה לא חוקית המונעת מתוך החלטה ברורה ומושכלת לפגוע ביבוא האישי ולפגוע באינטרס הציבורי!

ג. העובדה כי אין לשכת שירות למבקשים לעשות יבוא אישי מעידה על כשל חמור של המשיב,

וכאשר העותר ניסה לתת שירות כזה מר אבנר פלור הטיל עליו עיצום מנהלתי לא חוקי בסך

250,690 ₪ על שירות בעלות 250 ₪. העניין מתברר בבית המשפט עש"א 70251-03-19.

ד. המשיב ממשיך להעסיק את מר אבנר פלור כסמנכ"ל תנועה, לשעבר מנהל אגף הרכב, כממונה

על יבוא רכב לישראל בעוד העותר הוכיח פעמים רבות שמר אבנר פלור פועל במזיד נגד היבוא האישי, ולכאורה יש לו תפיסת עולם אסורה ע"פ החוק והמנוגדת לתפקידו כמשרת ציבור בכך שהוא פועל בניגוד לאינטרס הציבורי פוגע ביבוא האישי ככל יכולתו, למשל הוא קבע שלמייבאים ביבוא אישי לא תינתן אפשרות להיכנס למשרדי משרד התחבורה ברח' המלאכה בת"א ולא תינתן שעות קבלה טלפונית בעוד ליבואני הרכב המסחריים שהם מונופולין בפועל של יבוא רכב מיצרן הוא פורס שטיח אדום, יש להם שעות קבלה במשרד ובטלפון ללא הגבלה !!!

1. מר אבנר פלור לאורך כל דרכה של ועדת זליכה ואח"כ בעת הקמת חוק הרישוי עשה הכל

כדי להקשות ולצמצם את היבוא האישי לישראל והוכיח פעם אחר פעם כי הוא פועל כגיס חמישי לטובת יבואני הרכב וכדי למנוע תחרות וחובתו של שר התחבורה לסלקו מתפקידו כממונה על עניין יבוא רכב לישראל!

2. העותר הצליח להוכיח בבג"ץ 7006/07 נגד המשיב ונגד היבואנים ונגד מר אבנר פלור

ששימש כמנהל אגף הרכב כי מר אבנר פלור אינו מבין מהו האינטרס הציבורי! ואינו מבין מה משמעות חופש העיסוק, ובית המשפט הוציא צו תנאי נגד המשיב ונגד דעתו של מר אבנר פלור וחייב אותו לאפשר למורי דרך לייבא רכב לצורך עיסוקם.

3. בנקודה זו היה על מר אבנר פלור להפנים את פסיקת הבג"ץ ולפעול בהתאם לצו על תנאי,

אבל מר אבנר פלור נאמן לדרכו הנלוזה, פעל בתכסיסנות לא חוקית ושינה את צו היבוא

החופשי כך שיותר יבוא רק לרכב שאינו מיובא ע"י יבואן, צו יבוא חופשי (תיקון),

התשע"א-2011). דהיינו, רק פחות מאחוז מכלל כלי הרכב המיובאים לארץ. וזה ברור

כשמש כי מר אבנר פלור עשה זאת משיקולים זרים ובגין שהוא משמש כגיס חמישי ליבואנים ובוגד באינטרס הציבורי.

(4) העותר פעל נגד מר אבנר פלור, שקודם להיות סמנכ"ל, ע"פ פקודת ביזיון בית המשפט, ומר

אבנר פלור נאלץ לשנות את צו היבוא החופשי בשנית כך שמורה דרך **יוכל לייבא כל סוג**

של רכב – צו יבוא חופשי (תיקון) התשע"ו-2015.

(5) כבר בנקודה זו זה ברור כשמש בצהריים כי מר אבנר פלור כשל בתפקידו בעניין יבוא אישי

של רכב וכי הוא בוגד באינטרס הציבורי וכי הוא משמש כגיס חמישי עבור היבואנים משיקולים זרים האסורים עליו ואינו ראוי להתקרב לנושא. אבל למרות תלונות של המערער למבקר המדינה ולשר התחבורה מר אבנר פלור נשאר במשרד התחבורה כסמנכ"ל תנועה.

(6) בשלב זה אם מר אבנר פלור היה מפנים מהו האינטרס הציבורי ע"פ מדיניות ממשלת ישראל

ומשרד התחבורה וע"פ פסיקת בג"ץ כי יש לאפשר יבוא אישי רחב ככל האפשר וגם ע"י עוסק בכלל ומורי דרך בפרט, היה אולי אפשר לחשוב כי למר אבנר פלור תלויה זכות החפות וכי העותר דן אותו לכף חובה בשוגג. אבל התנהלותו של מר אבנר פלור בעת העברת חוק הרישוי בכנסת הוכיחה באופן שלא משתמע לשני פנים כי מר אבנר פלור בוגד באינטרס הציבורי ופועל כגיס חמישי לטובת מונופולין יבואני הרכב, וחובתו של המשיב לאסור עליו לטפל בכל הקשור ליבוא אישי וכמפורט:

(א) מר אבנר פלור שהיה בעל התפקיד המרכזי בהכנת חוק הרישוי דאג כי בסעיף יבוא

אישי ע"י עוסק יהיה כתוב כי **עוסק יוכל לעשות יבוא אישי רק של רכב שאינו**

מיובא ע"י יבואן! המערער מיד כשקרא את עזות המצח של מר אבנר פלור השקיע ימים רבים בוועדת הכלכלה כדי למנוע ממר אבנר פלור לפעול כגיס חמישי לטובת יבואני הרכב.

(ב) לאחר ימים רבים של התקנת חוק הרישוי בוועדת הכלכלה ב- 25/1/2016 ט"ו

בשבט הגיע זמן הקראתו של סעיף 33 לחוק, סעיף שמר אבנר פלור נתלה בו רבות כדי לבצע את מעשה הבגידה שלו. אבל מולו התייצב העותר שיצא נגדו והצליח לשנות את ניסוח החוק כך **שעוסק יוכל לייבא כל רכב**. זו הוכחה מכרעת

המעידה על קו מחשבתו הבלתי חוקי של מר אבנר פלור שפעל בניגוד למדיניות משרד התחבורה בניגוד לבג"ץ 7006/07 בניגוד להכרעה ע"פ פקודת ביזיון בית המשפט ובניגוד לאינטרס הציבורי!!!

(ג) העותר פעל ע"פ מצפונו והתעמת מול מר אבנר פלור בוועדת הכלכלה, והוא זכה

לתמיכתם הן של שר התחבורה שנכח במקום וגער בצעקות במר אבנר פלור "... **תעשה מה שהציבור רוצה!**..." והן של חברי הכנסת בוועדת הכלכלה שתמכו בהצעת העותר מול הצעתו הבוגדנית של מר אבנר פלור, אשר ללא מורא התעמת בצעקות עם שר התחבורה וחברי הוועדה שנזפו בו מול כל עשרות הנוכחים.

(ד) בסופו של יום ועדת הכלכלה הכניסה לסעיף 33 את כל מבוקשו של העותר בשם

האינטרס הציבורי שעוסק יוכל לייבא כל רכב, וגם שיהיה ניתן לייבא גם רכב להסעת נוסעים גדול יותר מסוג M 2. לצערו של העותר מר אבנר פלור הצליח גם כאן לצמצם את ההצעה רק לאוטובוס זעיר ולא כל M2. העותר יטפל בזה בעתיד.

VI הטיעונים לעתירה

31. **המשיב עושה אפליה אסורה ולא חוקית** כאשר הוא מחייב רכב המיובא ביבוא אישי מארה"ב, המהווה רק כ 0.2% מהיבוא לישראל ורק כ- 30% מהיבוא אישי, להוכיח אי הימצאות ריקול לפני קבלת רישיון יבוא, ואם נמצא ריקול הרי הוא דורש לתקנה לפני השחרור מהמכס והיציאה מהנמל בעלויות הובלה יקרות מאוד, בעוד שהוא פוטר את היבואנים מאירופה וגם מארה"ב, וגם את המייבאים מאירופה המהווים 99.8% מהיבוא לישראל מהתניית בדיקת ריקול כתנאי לקבלת רישיון יבוא, ומאפשר להם לשחרר את הרכב מהמכס ולצאת מהנמל גם אם יש להם ריקול פתוח. וכדי לתקן את הריקול הוא מאפשר להם לתקנו בנסיעה למוסך בעלות אפסית.

32. **עלות הובלת הרכב לתיקון הריקול בישראל באמצעות מובילית בתנאי מחסן ערובה הינה כ- 4,000 ₪ ובמקרה שהוא דורש לתקן בארה"ב מדובר על כ- 30,000 ₪! בכך המשיב מייקר את הרכב ביבוא אישי באופן ניכר** ולא רק שהוא גורם לעוולה צרכנית אסורה אל הוא גם פוגע בתחרות בענף בניגוד לסעיף 1 לחוק הרישוי.

33. **תיקון הריקול הינו חינוך ובאחריות היצרן בכל העולם**, ובוזה שהמשיב לא מאפשר תיקון של כל רכב המגיע לארץ גם אם ללא רישיון יבוא זה פגיעה בנורמה בינלאומית המחייבת תיקון הריקול בדרך הקצרה והיעילה ביותר. לשלוח רכב מישראל לארה"ב לתיקון זו עוולה נוראית שרק פקידים מרושעים במיוחד לא מבינים את העוולה וחוסר הצדק שבכך.

34. **לאף אחד בעולם, כולל למדינת ישראל לא נגרם כל נזק במידה והריקול מתוקן אחרי השחרור מהמכס ואחרי היציאה מהנמל. וזאת כפי שזה נעשה ביותר מ- 99.8% מכלי הרכב המיובאים לארץ!!!** ולכן הנוהל המחייב מייבא מארה"ב לתקן ריקול בעלויות כבדות הינו נוהל פסול שיש לבטלו לאלתר.

VII סיכום

35. המשיב באמצעות הפקידים הבכירים ביותר שלו ובמיוחד מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה וגב' עינת סגל – מנהלת אגף הרכב פועלים בניגוד לחובתם ע"פ תפקידם המחייב אותם לפעול למען האינטרס הציבורי ולא נגדו. הם פועלים בניגוד לדין וערכי המדינה בעת שעושים אפליה אסורה ומעדיפים את האינטרסים של היבואנים ופוגעים באזרח הקטן ובנוסף :

- א. המשיב אינו פועל ע"פ נורמה בינלאומית של תיקון ריקול בדרך הקצרה והנוחה ביותר.
- ב. המשיב פוגע בעיסוקו של העותר כיועץ רישוי ויבוא אישי של רכב בנוהל לא חוקי.
- ג. המשיב פוגע בעותר בעת שהוא רוצה לייבא לעצמו רכב לצורך עיסוקו כמורה דרך וכפי שעשה בבג"ץ 7006/07 כנ"ל במשך שנים, ובכל מייבא רכב מארה"ב בעוולה צרכנית לא חוקית.
- ד. המשיב פוגע בתחרות בענף באופן המנוגד לסעיף 1 של חוק הרישוי

לאור האמור לעיל מבקש העותר מבית המשפט הנכבד להיעתר לבקשתו של העותר לתת את כל הסעד הנדרש כמפורט בהמשך ובעיקר **להורות למשיב לאפשר תיקון ריקול של רכב ביבוא אישי לאחר שחרור הרכב מהנמל ולפני בדיקת התקינות.**

VIII הסעד המבוקש מבית המשפט הנכבד

1. להורות למשיב לפעול ע"פ תפקידו המינהל התקין, החוק וערכי המדינה ולהתיר תיקון ריקול למייבא רכב ביבוא אישי מארה"ב במוסכי היבואנים ללא עלות ועל חשבון היצרן ע"פ הדין, לאחר השחרור מהמכס והיציאה מהנמל ולפני בדיקת התקינות, מדובר בעד עשרות מקרים בשנה, וכפי שהוא מאפשר לעשרות אלפי מקרים אחרים בשנה. ולא כפי שהוא מורה לעשות באמצעות מובילית בעלויות של אלפי שקלים תוך שהוא גורם לעוולה צרכנית אסורה. ובנוסף:
- א. להתיר גם לרכב שהגיע לארץ גם ללא רישיון לבצע תיקון ריקול כנ"ל לאחר השחרור מהמכס, מדובר על מקרים בודדים בשנה. ובכך הוא לא יוכל למנוע טיפול בבקשת הרישיון יבוא וכפי שעשה לעותר במקרה א'. וזאת כדי למנוע אפליה נוספת שעושה המשיב בעת שהוא כן מטפל ונותן רישיונות יבוא בעשרות בקשות בשנה של רכב שהגיע לארץ ללא רישיון יבוא מאירופה שעניין הריקול כלל לא נבדק אצלם, אך גם מארה"ב שאין להם ריקול פתוח. והמשיב מנפיק להם רישיון יבוא גם אם המייבאים פעלו בניגוד לנוהל אך בקנס של 5% מערך הרכב. ולא כפי שהוא מורה לעשות לשלוח את הרכב לתיקון בארה"ב תוך שהוא גורם לעוולה צרכנית חמורה ביותר שאסורה ע"פ החוק.
- ב. להפסיק לעשות אפליה נגד האזרח הקטן לטובת היבואנים בנושא ריקול ובכל נושא אחר.
- ג. לפעול ע"פ האינטרס הציבורי וחוק הרישוי להגביר את התחרות ע"י אפליה מתקנת לטובת היבוא האישי הן בעניין הריקול ובכל עניין אחר ולא להתעמר בעותר ובכל המייבא רכב ביבוא אישי גם בשוטים וגם בעקרבים.
- ד. להקצות שעות קבלה בתחום יבוא אישי לרכב במשרד או בטלפון, לכל מי שנדרש למידע או הכנת בקשת הרישיונות יבוא הן בנושא ריקול והן בכל נושא אחר.
- ה. להנגיש את המידע לגבי ריקול באמצעות אתר האינטרנט שלו, ולהסביר באופן מפורט כיצד ניתן לבחון הימצאות ריקול פתוח בכל רכב.
- ו. לאסור על מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה לפעול בנושא יבוא אישי, בגין שהעותר הוכיח כבר פעמים רבות כי הוא בוגד באינטרס הציבורי ובגין שהוא פועל כגיס חמישי לטובת היבואנים ופוגע באזרח הקטן המנסה לעשות יבוא אישי של רכב לישראל.
- ז. להטמיע במנהלת אגף הרכב גב' עינת סגל את מדיניות המשיב שמעודד יבוא אישי ולא כפי שהיא נוהגת לעשות למנוע ולפגוע ביבוא האישי בכל דרך הפתוחה בפניה כולל בעניין זה.



ולראיה באתי על החתום,

מרדכי ברנס, העותר

היום, ג' סיון תשע"ט, 06 יוני 2019

תוכן עניינים עמ' 12

עמודים

1-3	1. העתירה ורק כללי
3-5	2. עניינה של העתירה
5-8	3. הצדדים לעתירה
8	4. סמכותו של בית המשפט
9	5. תיאור המצב והבקשה לצו ביניים
9-11	6. הטענות לצו ביניים
11	7. הסעד המבוקש בצו ביניים

רשימת נספחים עמ' 12

<u>עמודים</u>	<u>פרוט</u>	<u>מסומן</u>
13	רשיון רכב זמני ללימוזינה עד לתאריך 10/4/2019	עת/ 1.
14	רשיון מתווך רכב ביבוא אישי של העותר	עת/ 2.
15	רשיון להפעלת משרד להסעות סיור "צורי היעלים"	עת/ 3.
16	רשיון סיור ללימוזינה	עת/ 4.
17	אישור הארכת רשיון רכב זמני עד 10/7/2019	עת/ 5.

עת/1 – נספח 1 רשיון רכב זמני לימוזינה

עת/2 – רשיון מתווך ביבוא אישי לרכב



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

מדינת ישראל

משרד התחבורה
אגף הרכב ושירותי תחזוקה

רישיון מתווך ביבוא אישי

בהתאם לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב,

התשע"ו – 2016

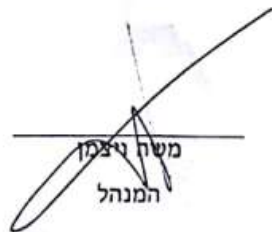
בתוקף סמכותי לפי החוק האמור הנני מאשר בזה כי

מר מרדכי ברנס מ.ע. 053334132

בעל/ת רישיון לעסוק כמתווך ביבוא אישי

רישיון זה אישי ואינו ניתן להעברה, ניתן בחתימת ידי היום:
כד' לחודש ניסן שנת תשע"ז.

בתוקף עד: 20.4.2023


משה ניצמן
המנהל



עת/3 – רישיון משרד הסעות סיור "צורי היעלים" 4141

עת/5 – אישור להאריך רישיון רכב זמני בעוד 3 חודשים, דהיינו סה"כ 9 חודשים!

ועד לתאריך 10/7/2019