

מרדכי ברנס ת.ז. 053334132
בית - רח' לשם 16 מבשרת ציון טל' 02-5332718
דואר - ת.ד 171 בית זית 90815 נייד 050-9009700
דוא"ל k9@013.net פקס 03-5423554

העותר, בעצמו

נ ג ד

משרד התחבורה
מר אבנר פלור – סמנכ"ל תנועה (להלן "המנהל")
באמצעות פרקליטות המדינה מחוז ירושלים

המשיב

עתירה מנהלית בנושא הסדרת עיסוק.

בגין המחדל בסעיף ג. 2 לעדכון מס' 1 מתאריך 16/12/2019 לנוהל 01/12 "נוהל למתן רישיון יבוא אישי/מסחרי של רכב סיור למורה דרך ולמשרד הסעות סיור (להלן "הנוהל"), נוהל שהוקם **רק תודות למאמצי העותר**, ובהתייחס למושג "...שימוש העסקי-עצמי..." על פי סעיף 33(ב)(1) לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשע"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי").

ובגין ההחלטה מתאריך 28/1/2020, **האוסרים על מורה הדרך שייבא רכב אשכול ביבוא אישי להפעילו באמצעות נהג אחר, ומגבילים אותו לנהיגה באופן אישי בלבד** (להלן "ההגבלה").

דהיינו, **רק מורה הדרך שייבא את הרכב רק הוא יכול לנהוג ברכב באופן אישי בלבד ולא כל נהג מורשה אחר**. וזאת למרות שהפעלתו של הרכב ע"י אחר מיועדת לשימוש העסקי העצמי של המייבא, וכנהוג בענף ההסעות מימים ימימה וע"פ החוק גם באמצעות נהג אחר.

בפועל, ההגבלה חלה על כל רכב שיובא ביבוא אישי ע"י עוסק, ולא רק על רכב אשכול שיובא ע"י מורה דרך, והיא פוגעת באופן לא חוקי בזכויות יסוד מוגנות, ומנוגדת לחוקי מדינת ישראל וערכיה.

ההגבלה לא חלה על רכב שנרכש מיבואן מסחרי, ומהווה אפליה אסורה. ההגבלה נעשתה שלא לצורך ולתכלית לא ראויה, ופוגעת באינטרס הציבורי. **ההגבלה הוקמה ע"י המנהל למטרה אחת בלבד כדי לשרת את האינטרסים של יבואני הרכב המסחריים ולפגוע ביבוא אישי ע"י עוסק וזאת ע"פ מדיניות פרטית אסורה של המנהל וכפי שהוא עושה מזה שנים רבות!**

תוכן עניינים ופירוט נספחים בעמ' 19

מוגשת בזאת לבית המשפט הנכבד עתירה מנהלית כנגד המשיב בגין המחדל וההחלטה (להלן "המחדל") מהסיבות הבאות:

א. המחדל מנוגד לאופי הפעילות של ענף ההסעות מימים ימימה.

- 1) בענף המוניות הדומה מאוד לענף רכבי אשכול, ואשר גם הוא נפגע במידה שווה מהמחדל, השכרת רישיונות למונית לאחר מהווה כמעט 50% מהענף.
- 2) בענף הסעות נוסעים העסקת קבלני משנה ונהגים שכירים מהווה את מרבית הענף.
- 3) בענף החלוקה הקמעונאי העברת זכויות חלוקה להפעלה ע"י אחר הם בשגרה.

ב. המחדל מנוגד לחוק הרישוי סעיף 33(ב)(1) שאין בו כל הגבלה. אם המחוקק היה רוצה להטיל

הגבלה כלשהי היה חייב לציין זאת בבירור, שכן מדובר על פגיעה בזכויות יסוד מוגנות.

ג. המחדל מנוגד לחוק מס ערך מוסף, תשל"ו-1975 (להלן " חוק המע"מ "). סעיף 2 לחוק

הרישוי מגדיר עוסק"ו "עוסק מורשה" על פי חוק המע"מ – "עוסק" – מי שמוכר נכס או נותן שירות במהלך עסקיו...", לכן כל הקשור להפעלת רכב ע"י עוסק במהלך עיסוקו נמצא בגדרותיו של חוק המע"מ. הפעלת רכב באמצעות נהיגה של אחר הינו שירות לכל דבר שבגינו המייבא מוציא חשבונית מס כעוסק, ועושה עסקה ע"פ הגדרתה בחוק המע"מ לצורך עיסוקו העצמי. אין במושג "שימוש עסקי-עצמי כל קשר או הטלת מגבלה לגבי מי שנוהג ברכב.

ד. המחדל פוגע בחופש העיסוק ובזכות הקניין באופן לא מידתי ושלא לצורך. הפעלת רכב בענף

ההסעות ע"י נהג או מפעיל אחר נהוג מימים ימימה והינו צורך מהותי מסיבות רבות,

לדוגמה: כאשר לעוסק יש יותר מרכב אחד כמו העותר, או כאשר בעל הרכב חולה, או כשיש עבודה של משמרות של יותר מ - 12 שעות המותרות לנהיגה ברכב ציבורי ע"י נהג אחד ע"פ תקנה התעבורה 168 א, או במקרה שנדרש מורה דרך הבקיא בשפה זרה אחרת או עובד בעל מומחיות כמו גלישת מצוקים או פעילות אתגרית אחרת שמורה הדרך אינו שולט בהם וכו' .

ה. המחדל גורם לאפליה אסורה, שכן הוא מגביל רק את היבוא האישי, ולא את היבוא המסחרי.

ו. האפליה פוגעת בתחרות בענף הרכב בניגוד לסעיף 1 לחוק הרישוי, שכן הוא מנסה לכפות על

עוסק לרכוש רכב רק מיבואן מסחרי שיעלו מחירים, וזאת בנוסף לעושק שהם עושים למורי הדרך ובעלי מוניות כאשר לא מעבירים להם את מלוא הטבת המס המגיעה להם.

ז. המחדל הינו בניגוד לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת

רכב), תשמ"ה-1985 (להלן "צו הפיקוח") המחייב בעל רכב הרשום במשרד הסעות לפעול במסגרת משרד ההסעות שבו הוא רשום וע"פ הנחיותיו לגבי סידור העבודה.

ח. המחדל מנוגד לצו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (תיקון מס' 19 והוראת שעה

מס' 14) התשע"ו-2015 (להלן "צו תעריף המכס") שהותקן רק תודות למאמצי העותר ובעזרת

בג"ץ 5973/13 העותר ואח' נגד משרד התחבורה, משרד התיירות, רשות המיסים ואח' שאינו בו

את ההגבלה וכל מורה דרך בעל רישיון ציבורי יכול לנהוג ברכב אשכול. סעיף (ג) (ג3) "רכב

אשכולי" – כלי רכב שהתקיימו בו כל התנאים האלה:

- (1) הרכב הוא "רכב סיור" או "רכב מדברי" או "אוטובוס סיור", ולרכב רישיון להסעת סיור לפי צו הפיקוח, וכל עוד הרישיון בתוקף.
- (2) בעל הרכב הוא מורה דרך כמשמעותו בתקנות שירותי תיירות (מורי דרך) התשכ"ז-1967, ובעל רישיון נהיגה מדרגה D1 לפי תקנה 184 לתקנות התעבורה או דרגה D לפי תקנה 185 לתקנות התעבורה, או שלבעל הרכב ניתן רישיון למשרד להסעות לפי סעיפים 23 או 24 לצו הפיקוח.
- (3) סעיף (3) מנכ"ל משרד התיירות אישר כי בעל הרכב עומד בתנאים הקבועים בחוזר מנכ"ל משרד התיירות "נוהל לאישור רכישת ואחזקת רכב אשכול בהטבת מס" המתפרסם באתר האינטרנט של משרד התיירות וכל עוד הוא עומד בתנאים כאמור.

ט. המחדל מנוגד לחוזר מנכ"ל משרד התיירות 9/2015 – מתוקן מתאריך 26/9/2017 המסדירים את הנוהל לאישור רכישת ואחזקת רכב אשכול בהטבת מס ע"פ צו תעריף המכס וכמפורט :

- (1) בניגוד לסעיף 3.1.2 "רכב אשכול חייב להיות רשום ומופעל במסגרת "משרד להסעות סיור ברכב סיור או ברכב מדברי" כמפורט בצו הפיקוח."
- (2) בניגוד לסעיף 3.2 המאפשר לכל מורה בעל רישיון רכב ציבורי לנהוג ברכב.
- (3) בניגוד לסעיף 4.1.3 המחייב בעת רכישה ראשונית של רכב אשכול "עמידה במכסת ימי עבודה של הנהג/הרכב", דהיינו, אם הרכב מופעל ע"י אחר הרי זה גם נחשב במכסת ימי העבודה. ואם רק בעל הרכב ינהג לא יגיע למכסה הנדרשת.
- (4) בניגוד לסעיף 4.2.3 בעניין חידוש שנתי "הרכב שימש בפועל להפעלת סיורים..." דהיינו, מדובר על הרכב בלבד ולא מדובר בעל הרכב, ולכן יכול להיות מופעל גם ע"י אחר.

י. המשיב מוסיף חטא על פשע כשאינו מפרסם את ההגבלה החמורה שהוא מטיל ברישיונות היבוא שהוא מנפיק , וזאת בניגוד לחובת הפרסום הנאות החלה על המשיב.

המחדל מנוגד לאינטרס הציבורי ומשרת רק את האינטרסים של יבואני הרכב המסחריים. ותואם את מדיניותו הפרטית והאסורה שמפעיל מר אבנר פלור – סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה "המנהל" הנוכחי, ע"פ הגדרתו בסעיף 2 לחוק הרישוי, כדי לפגוע ביבוא אישי ע"י עוסק באמצעות אפליה אסורה ולא חוקית, וכפי שהעותר הוכיח פעמים רבות - בבג"ץ 7006/07, בעת התקנת תיקון לצו יבוא חופשי ובעת התקנת סעיף 33 לחוק הרישוי בכנסת ועוד ועוד וכמפורט בנספח **1/ע** המצ"ב.

2. הסעד המבוקש מבית משפט נכבד זה, להוציא צו על תנאי נגד המשיב המורה לו להתייצב וליתן טעם: **מדוע מורה דרך ועוסק בכלל אינם יכולים להפעיל רכב שיבא ביבוא אישי לצורך עיסוקם העצמי, גם באמצעות נהג אחר, וכפי שהיה בנוהל הקודם, נוהל שהוקם רק תודות למאמצי העותר, ובעזרת צו על תנאי בג"ץ 7006/07, העותר ואח' נגד המשיב, וכפי שנהוג בענף ההסעות מימים ימימה?** מצ"ב נספח **2/ע** הצו על תנאי.

I. התשתית העובדתית.

3. רק תודות למאמציו של העותר התאפשר בישראל יבוא אישי של כל רכב ע"י עוסק משנת 2017!

וזאת למרות התנגדותו העיקשת של "המנהל" הנוכחי, מר אבנר פלור, שניסה לפגוע ולצמצם מאוד את היבוא אישי של רכב ע"י עוסק רק לרכב שאינו מיובא ע"י יבואן, וכפי שהוא מנסה לעשות גם בעניינה של עתירה זו. העותר השקיע ימי עבודה רבים בדיונים בוועדת הכלכלה של הכנסת (להלן "הוועדה") כדי לתקן את הצעת חוק הרישוי שהוקמה ע"י המנהל בתוקף תפקידו, ולמרות התנגדויות נמרצות של המנהל בוועדה, לבסוף בתאריך 25/1/2016 ט"ו בשבט התשע"ו, פרוטוקול 144, תוקן סעיף 33(ב)(1) לחוק הרישוי, ורק תודות למעורבותו האישית של העותר, עוסק רשאי לעשות יבוא אישי של כל רכב, ובוטל הנוסח המצמצם מאוד את היבוא אישי ע"י עוסק שהותקן ע"י המנהל

בהצעת החוק - רק לרכב שאינו מיובא ע"י יבואן. שר התחבורה מר ישראל כץ וחברי הכנסת בוועדת תמכו והעדיפו את הצעתו של העותר מכיוון שהיא משרתת את האינטרס הציבורי, והיסו את התנגדויותיו של המנהל שנועדו לתכלית אחת בלבד – לשרת את האינטרסים של יבואני הרכב המסחריים באמצעות אפליה! והורו למנהל לכבד את הצעתו של העותר, ולהישמע להנחיות חברי הכנסת שכן הם הריבון והמחוקק ולא המנהל! האמת טפחה לכל הנוכחים בפנים, כי זה היה ברור לכל שהמנהל מונע ע"י שיקולים זרים ונוהג כגיס חמישי לטובתם של יבואני הרכב המסחריים! עניינה של עתירה זו הוא ניסיון נואל נוסף של המנהל לפגוע ביבוא אישי ע"י עוסק! למטרה יחידה – לשרת את האינטרסים של היבואנים המסחריים שהם הנהנים היחידים מהמחדל.

4. מר אבנר פלור "המנהל" הנוכחי, וע"פ תפקידו, היה אחראי באופן אישי על הכנת הצעת החוק מטעם

המשיב, סעיף 31(א) להצעת החוק מ-2015, "ואם הוא עוסק – הרכב הוא מדגם שאינו מיובא על ידי יבואן רכב מסחרי ומיועד להסעת נוסעים בשכר או להובלת טובין בשר לצורך עסקי-עצמי...", וכאמור רק תודות למאמציי העותר הנוסח שונה, והפך לסעיף 33(ב)(1). בהצעת החוק מ-2013 כלל לא ניתנה האפשרות של יבוא אישי ע"י עוסק, אך תודות לתזכורת מבג"ץ 7006/07 ותיקון צו היבוא החופשי מ-2015 המנהל נאלץ להכניס גם יבוא אישי ע"י עוסק להצעת החוק מ-2015! אך בתרגיל עוקץ שנועד להוליך שולל את השר וחברי הכנסת וכאמור, המנהל בסעיף 31 להצעת החוק מגביל יבוא אישי ע"י עוסק רק לרכב שאינו מיובא ע"י יבואן! מה שמהווה הוכחה נחרצת לחוסר מקצועיות משווע של המנהל במקרה הטוב, שאמור להיות "המומחה מספר 1 במשרד התחבורה לרכב בישראל", מכיוון שמדובר על כשל מקצועי ופגיעה צרכנית חמורים מהסיבות הבאות:

- א. היצע סוגי כלי הרכב שאינו מיובא ע"י יבואן מצומצם מאוד.
- ב. רכב שאינו מיובא ע"י יבואן אין מי שייתן אחריות יצרן בישראל.
- ג. רכב שאינו מיובא ע"י יבואן אין תיקון תקלות סדרתיות (להלן "ריקולי") ע"י נציג היצרן.
- ד. רכב שאינו מיובא ע"י יבואן אין מוסכים מנוסים שנותנים שירותי אחזקה.
- ה. רכב שאינו מיובא ע"י יבואן אין בארץ חלקי חילוף זמינים והזמנתם מחו"ל אורכת זמן רב.

ובמקרה הרע, מדובר בפגיעה צרכנית נפשית שנעשתה במזיד ע"י המנהל תוך בגידה באינטרס הציבורי לטובת היבואנים המסחריים, וזאת מכיוון שהמנהל **עשה בדיוק את אותו תרגיל עוקץ בעבר כאשר ניסה לאיין את הצו על תנאי בבג"ץ 7006/07 כנ"ל ! וכמו בעניינה של עתירה זו**. צורף נספח עת/1, המוכיח באופן שלא משתמע לשני פנים כי למר אבנר פלור "המנהל" יש מדיניות פרטית משלו המהווה כשל מקצועי חמור ולכאורה, הוא פועל כגיס חמישי השתול בשירות הציבורי לטובתם של היבואנים מסחריים, הנהנים היחידים מממנה, וזאת עוד מתפקידו כמנהל אגף הרכב לפני 13 שנים, בשנת 2007, ומעת שהעותר פגשו לראשונה בבג"ץ 7006/07.

5. עדות והוכחה נוספת לבגידה החמורה של המנהל באינטרס הציבורי היא העובדה כי ממש באותו זמן שהוא נאלץ לתקן ולתת תרופה למעשה ההונאה שלו, תודות למאמצי העותר, בעת שהוא נאלץ לפעול ע"פ צו על תנאי שניתן נגדו בבג"ץ 7006/07 העותר ואח' נ' המשיב מצ"ב נספח עת/2, **ומכיוון שהמנהל תיקן ב- 2011 באופן כושל המנוגד לחוק ולאינטרס הציבורי את צו יבוא חופשי** (תיקון), התשע"א-2011 סעיף 3 (2), **"... ודגם הרכב לא מיובא לארץ על ידי יבואן כהגדרתו ..."** ממש באותו זמן שהמנהל נאלץ לתקן בשנית, **ורק תודות למאמצי העותר**, את צו יבוא חופשי (תיקון), התשע"ו-2015, ובעוד הוא מוחק את ההגבלה האסורה שהטיל על מורה דרך בעת שעושה יבוא אישי של רכב אשכול בתיקון הצו הנ"ל משנת 2011, **"... המילים "ודגם הרכב לא מיובא לארץ על ידי יבואן כהגדרתו בצו ... - יימחקו"**. **ולמרות שכל הדיוט חייב ללמוד ולהבין מהטעות הנ"ל מהו האינטרס הציבורי, ומהי האתיקה המקצועית הנדרשת, המנהל עושה בדיוק את אותו תרגיל עוקץ והונאה גם בהתקנת הצעת חוק הרישוי**, ומנסה להגביל את היבוא אישי ע"י עוסק כנ"ל **רק לרכב שאינו מיובא ע"י יבואן גם בחוק הרישוי !**

6. המערכה הנ"ל המפורטת בנספח עת/1 **מעידה על כשל תפקודי חמור של המנהל הן מבחינה מקצועית והן מבחינת הנאמנות שלו לאינטרס הציבורי, לחוק ולערכי המדינה**. וזה ברור מעל לכל ספק כי גם בעניינה של עתירה זו **המנהל מונע משיקולים זרים המשרתים רק את היבואנים המסחריים**.

7. המנהל עושה ככל יכולתו כדי לנקום בעותר שחשף את בגידתו באינטרס הציבורי, והוא מנצל את סמכותו באופן שרירותי כדי לפגוע בעותר. המנהל הטיל על העותר עיצום מנהלי בסך 50,000 ₪ על שירות שהעותר גבה בגינו 250 ₪ בלבד! עניין שלא קשור לעניינה של עתירה זו אך מעיד על האופן הבלתי חוקי שבו המנהל משתמש בסמכותו, כמו במשטרים אפלים! סכום העיצום בוטל בגין שהיה לא חוקי בעש"א 70251-03-19. גם "האשם" שבגינו הוטל עיצום כספי על העותר, שנבע מאפליה אחרת, שעשה המשיב לטובת היבואנים המסחריים, בוטל. כיום **ורק תודות למאמצי העותר ניתן לייבא רכב ביבוא אישי עם ריקול פתוח ולתקנו בארץ ולמנוע פגיעה צרכנית חמורה שגרם המנהל !** שחייב תיקון רכב ביבוא אישי שהגיע לארץ בחו"ל, בעלויות של עשרות אלפי שקלים!

8. **העותר נתקל לראשונה במחדל** בעת שטיפל בבקשה לרישיון יבוא לרכב ביבוא אישי עבור עמיתו חברו ולקוחו מורה הדרך חיים חזן, היום בן 83, (הקשר של העותר עם החבר חיים חזן התעמק בעת שהעותר טיפל, כיו"ר אגודת אשכול, אגודה המייצגת מורי דרך בעלי רכב אשכול, בהחלטה לא חוקית של משרד התיירות עת"מ 38031-10-17 ברנס ואח' נ' משרד התיירות, שביטל את רישיון מורה הדרך

לחבר חיים חזן לצמיתות, בעיקר בגין אפליה מחמת גיל, כשנטען שהוא זקן אז בן 81. בית המשפט ביטל את ההחלטה ורישיון מורה הדרך הוחזר. העותר הצליח להוכיח כי ועדת האתיקה של משרד התיירות שכללה 2 סמנכ"לים יועמ"ש ומנהלת אגף להכשרת מקצועית לוקים בהבנת כללי האתיקה. וזאת בעיסוקו כמתווך ביבוא אישי, מצ"ב **3/עת** רישיון מתווך ביבוא אישי, וכמנהל משרד הסעות סיור מצ"ב **4/עת** רישיון משרד הסעות צורי היעלים, הנדרש לצורך קבלת רישיון יבוא ע"י עוסק בענף ההסעות (העותר משמש כמנהל ל 40 משרדי הסעות נוספים, שהוקמו רק תודות למאמצי העותר ועת"מ 12895-02-12, העותר נגד המשיב, שניסה "למסור" את מורי הדרך בידי תאגידים מסחריים שעסקו אותם, והתאפשר התאגדות ובעלות עצמית של מורי הדרך) וכמפורט:

- א. הרכב היה מסוג לימוזינה שיועד להפעלה כרכב אשכול להסעת תיירים, שיובא ביבוא אישי ע"י עוסק שהוא מורה דרך (להלן "הלימוזינה") לצורך עיסוקו בהסעות סיור ע"פ צו הפיקוח.
- ב. לצורך קבלת רישיון יבוא נדרש רכב סיור -אשכול אישור רישום רכב סיור (אשכול) מיסוי מלא מטעם הרשות לתחבורה ציבורית חתום ע"י המפקח על התעבורה מצ"ב **5/עת** (להלן "אישור רישום"), המאשר כי "הלימוזינה תשמש להסעת סיור במסגרת החברה הנ"ל".

1) רק בזכות אישור הרישום מטעם משרד הסעות צורי היעלים, שהעותר משמש כמנהלו כנ"ל, המשיב הנפיק רישיון יבוא ללימוזינה מצ"ב **6/עת**.

2) ברישיון היבוא לא רק שאין כל הגבלה או איסור על אופן השימוש בלימוזינה, למעט שאי אפשר למכור למי שאינו מורה דרך סעיף 7 לרישיון, אלא ע"פ אישור הרישום, המהווה בסיס לרישיון היבוא, הלימוזינה מחויבת לפעול ע"י משרד להסעות.

הרישיונות והרגולציה על רכב הסעות והנוהג בהם נובעים מהעובדה כי הם לצורך הסעות בשכר כמפורט בתקנה 84 לתקנות התעבורה, ולכן נדרשים לעמוד בתקינה מיוחדת, ביטוח מיוחד להסעת נוסעים בשכר ועוד. והנהגים נדרשים לרישיונות נהיגה $D1 + D$ כמפורט בתקנות התעבורה 184 + 185, אבל בשום מקרה אין הגבלה מי הנהג למעט כשירותו.

ג. לאחר יבוא הלימוזינה לארץ, הרשות לתחבורה ציבורית הנפיקה רישיון להסעת סיור מצ"ב **7/עת** המחייב בכותרת שברישיון "לבצע הסעות סיור ברכב סיור במסגרת משרד ההסעות:" דהיינו, לכל רכב שרשום במשרד הסעות, כולל כמובן רכב שיובא ביבוא אישי, אין חירות לעשות מה שברצונו, אלא הוא מחויב לפעול ע"פ הוראות של משרד ההסעות שבו הוא רשום.

בנוסף, בסעיף 1 לתנאים, מי שמפעיל את הרכב " הנוהג ברכב חייב להיות בעל רישיון נהיגה מסוג מונית / אוטובוס ובעל תעודת מורה דרך מוסמך בתוקף. ", ואין כל הגבלה לגבי זהותו של הנוהג וכנהוג בענף ההסעות מימים ימימה שמבוסס על קבלני משנה ונהגים שכירים.

9. למשיב היו טענות רבות נגד יבוא הלימוזינה שעיקרן

- א. כי ברכב יעשה שימוש (ינהג) אחר, ובאופן דומה מאוד לעניינה של עתירה זו.
- ב. נעשה שינוי מרכב. עניין שאין לו כל קשר לעתירה זו.
- ג. טענות לזיוף נתוני הרכב באמצעות תווית זיהוי. עניין שאין לו כל קשר לענייננו.

10. בתאריך 31/12/2018 שלח המשיב מכתב הזמנה לשימוע בגין כוונתו לבטל את רישיון היבוא של הלימוזינה סימוכין 27855518 בסעיף 12 למכתב הזימון לשימוע, נטען " ... התעורר במשרדנו החשד, לפיו גם **ביחס לזהותו של מי שעתיד לעשות שימוש ברכב בפועל**, נמסר במסגרת הבקשה מתוקנת מידע כוזב, וכי למעשה, על אף שבקשת רישיון היבוא הוגשה בשמך, מי שעתיד לעשות בו שימוש הוא מר יהודה לביאב, בעל חברת הלימוזינות "עלית לימוזינות בע"מ" "... בהמשך ובהחלטה של "רשות מוסמכת ליבוא" בסיום הליך שימוע מתאריך 22 יולי 2019 סימוכין-4000-0405-2019-05333 ובהמשך לטיעוניו של העותר נקבע :

א. סעיף 14 (דיון) " ... מעורבותו המבקש בתהליך יבוא הרכב לישראל הייתה מזערית בלבד, ונוצר הרושם לפיו המבקש היווה אך כגורם שנעשה שימוש בפרטיו האישיים לצורך הבאת הרכב ארצה, זאת כדי להצביע לכאורה על עמידה בהוראות סעיף 33 לחוק, המתירות יבוא אישי של כלי רכב לשימוש העסקי – אישי של המייבא, זאת על אף שהלכה למעשה, אין לו כל כוונה להשתמש ברכב לשימוש העסקי- אישי, והרכב משמש חברת הסעות."

בסעיף 14 הנ"ל, הרשות המוסמכת טעתה בשימוש במילים שימוש עסקי-אישי, שכן בחוק כתוב " לשימוש העסקי- עצמי". אך טעות זו מבהיר היטב כי החלטתה מבוססת על המחדל, כי העוסק שהינו בעל הרכב, במקרה זה הינו מורה דרך, **יכול לעשות שימוש ברכב רק כשהוא נוהג בו באופן אישי, ולאחר, אסור לנהוג ולהפעיל את ברכב.**

ב. סעיף 29 " ... אינני יכול להתעלם מן העובדה כי יבוא הרכב נשוא החלטה זו נעשה באופן תרמיתי, תוך הצגת מצג שווא לרשויות המוסמכות הרלוונטיות, לפיו הרכב מיובא ביבוא אישי על ידי המבקש במסגרת עיסוקו כמורה דרך, לצורך שימוש העסקי-עצמי ולכן עומד לכאורה בדרישות החוק, אולם בפועל התברר כי **הרכב משמש חברת הסעות**, ולא את המבקש עצמו. " המבהיר היטב את משמעות המחדל - כי אחר לא יכול לנהוג ברכב.

ג. סעיף 39 " ... אני מורה על ביטול רישיון היבוא "...". המשיב לא אפשר תיקון הליקויים שהתגלו ברכב והרכב בסופו של יום יוצא לחו"ל תוך שנגרם נזק צרכני חמור למייבא.

11. **עתירה זו אינה תוקפת כל הקשור לעת"מ 3633-09-19** והחלטה שנתן מר איציק סרור שהינו "הרשות המוסמכת ליבוא" בתאריך 31/7/2018, **שנה וחצי לפני הוצאת הנוהל החדש מתאריך 18/12/2019 והחלטה מתאריך 26/1/2020 הנתקפים בעתירה זו.** ההתייחסות לעת"מ 3633-09-19 נועדה לצורך הבנת הפרשנות והמשמעות של ההגבלה שמטיל המשיב בנוהל החדש ובהחלטה, מה שמהווה את המחדל, **עניין שיש קושי רב להבינו הן מהנוהל והן מההחלטה.**

12. העותר ערער באמצעות עת"מ 3633-09-19 על החלטת הרשות המוסמכת ליבוא לבטל את רישיון היבוא. פס"ד דחה את הערעור וביטול רישיון היבוא נותר בתוקף.

13. למרות שפרשנותו של המשיב לגבי סעיף 33(ב) לחוק הרישוי "**לשימוש עסקי-עצמי**" הופיע בטיעונים בעת"מ 3633-09-19, **בית המשפט לא נתן כל החלטה או פסיקה פרטנית לעניינה של עתירה זו.** לציין כי עתירה זו מתייחסת לגבי החלטה ומחדל חדשים כנ"ל.

14. העותר הגיש ערעור לבית המשפט העליון עע"מ 8496/19. אך בגלל שבעל הרכב החליט מסיבות השמורות עימו לייצא את הרכב בחזרה לחו"ל הערעור התייתר, והעותר שאינו בעל הלימוזינה, ולא היה שותף לרכישת הלימוזינה, אלא רק נתן שירותי ייעוץ ומילא טופס לבקשת רישיון יבוא נאלץ למשוך את הערעור וזאת כמובן מבלי שזכותו להגיש עתירה בעניין אחר ודומה נפגעה. כבוד בית המשפט העליון קיבל את הבקשה לבטל את הערעור והחזיר לעותר את האגרה.

15. לאור האמור לעיל ולהלן **המשיב לא יוכל להישען על פס"ד בעת"מ 3633-09-19 כמעשה בית דין בעניינה הפרטני של עתירה זו**. בעת"מ 3633-09-19 נתקפה החלטה פרטנית אחרת של המשיב שניתנה ביולי 2018, בעוד המחדל הנתקף בעתירה זו נגד הנוהל מתאריך 18/12/2019 ונגד ההחלטה מתאריך 16/1/2020 שניתנה לבקשת העותר מ- 18/1/2020 נעשה כשנה וחצי אח"כ. ההחלטה ופסק הדין בעת"מ 3633-09-19 היו בגין מכלול רב של עניינים ולא התמקדו בעניינה של עתירה זו ולכן אין אפשרות להקיש מפס"ד בעת"מ 3633-09-19 לענייננו.

II עניינה של העתירה.

16. ב- 8/4/2019 נמסר לעותר טיוטת עדכון נוהל 01/12 למתן רישיון יבוא אישי/מסחרי של רכב סיור למורה דרך ולמשרד הסעות סיור (להלן "הנוהל"), וזאת לאחר שהמשיב ביטל את הנוהל מתאריך 2/1/2012 באופן לא חוקי, נוהל שהוקם רק תודות למאמצי העותר ובעזרת צו על תנאי בבג"ץ 7006/07 העותר ואח' נ' המשיב, צורף עת/2. גם עדכון הנוהל נעשה רק תודות למאמצי העותר ובעזרת פס"ד בעת"מ 65005-01-18 העותר נ' המשיב, שחייב את המשיב להוציא את הנוהל מחדש.

17. **סעיף ג.2** לנוהל אומר " הרכב מיועד לשימוש העסקי-עצמי של מורה דרך בלבד...". רק תודות לניסיון העותר מהעבר במקרה של הלימוזינה כנ"ל ובעת"מ 3363-09-19 הבין העותר כי המשיב מטיל הגבלה חמורה על השימוש ברכב, הגבלה שלא הייתה בנוהל הקודם, הגבלה האוסרת לנהג אחר לנהוג ברכב שיובא לצורך עיסוק - עצמי. לכן ערער העותר על הנוהל למנהלת אגף הרכב.

18. העותר לא קיבל תשובה על הערותיו לטיוטת הנוהל ממנהלת אגף הרכב, ולמרות ששלח תזכורות ואף פנה בתאריך 30/11/2019 לבית המשפט עת"מ 65005-01-18 ע"פ פקודת ביזיון בית המשפט, שכן המשיב התעלם מפסק הדין שהורה למשיב להוציא את הנוהל מחדש.

19. בתאריך 16/12/2019 המשיב הוציא את עדכון 1 לנוהל 01/12 נוהל למתן רישיון יבוא אישי/מסחרי של רכב סיור למורה דרך ולמשרד הסעות סיור (להלן "הנוהל"). פרק ג' סעיף 2 " ייעוד הרכב – הרכב מיועד לשימוש העסקי-עצמי של מורה דרך בלבד למתן שירותי סיור ", ומבלי להתייחס כלל לבקשתו של העותר לתקנו. ולכן בתאריך 18/12 פנה העותר למנהל, כממונה על המנהלת של אגף הרכב שלא טרחה לענות לבקשתו של העותר לתקן את טיוטת הנוהל כנ"ל, וזאת ע"פ סמכותו כמנהל ע"פ חוק הרישוי, וכמי שהיה אחראי באופן אישי על התקנת חוק הרישוי, בבקשה לתקן את הנוהל בעיקר בגין עניינה של עתירה זו מצ"ב הבקשה מסומנת **עת/8**. **וכך כותב העותר למנהל בבקשה :**

(1) **בסעיף 4 לבקשה פרק "רקע חיקוק"** " בהמשך לחוק מס ערך מוסף, תשל"ו-1975, המגדיר את המושג עוסק בחוק הרישוי כנ"ל, ואשר מגדיר את המושג ציוד – הכולל רכב בכלל ובעניינינו רכב סיוור ביבוא אישי, "נכס ששימש, משמש או נועד לשמש לעוסק בעסקיו" **דהיינו בחוק מע"מ אין כל מגבלה להפעיל את הרכב ע"י אחר**. והמגדיר בסעיף 1 הגדרות (תיקון מס' 3) תשל"ט עסקה (1) "מכירת נכס או מתן שירות ע"י עוסק במהלך עסקו, לרבות מכירת ציוד. " הגדרה שאינה מגבילה את העיסוק ברכב רק בנהיגה הפיזית שלו אלא גם מתן שירות של העברה לאחר לצורך עבודה ובמיוחד כאשר מדובר בהוראות הניתנות ממשרד ההסעות שבו הוא רשום. "

(2) **בסעיף 7 לבקשה** " בהמשך לנוהל מנכ"ל משרד התיירות **המתיר העברת רכב אשכול למורה דרך לצורך הסעת סיוור**, ע"פ סעיפים 3.1, 3.2, 4.1, 4.2. " "

(3) **בסעיף 8 לבקשה** " בהמשך לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעות סיוור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשמ"ה-1985 וע"פ הוראות המפקח על התעבורה ורישיון להסעת סיוור **המחייב הפעלת הרכב באמצעות משרד הסעות וע"פ הנחיותיו בלבד**. " "

(4) **בסעיף 12 לבקשה** " בסעיף ג. 2. כתוב "הרכב מיועד לשימושו של המייבא בלבד ...". כמו גם הפרשנות של אדוני בהחלטה הנ"ל ובעת"מ 3633-09-19 שמורה דרך שעשה יבוא אישי של רכב סיוור אינו רשאי להעביר את הרכב להפעלה ע"י מורה דרך אחר, זו פרשנות מוטעית מהסיבות הנוספות הבאות:

- (1) בישיבת ועדת הכלכלה בתאריך 25.1.2019 פרוטוקול 144 ועדת הכלכלה הסכימה לשנות את הצעת החוק ע"פ בקשתי ובניגוד לדעתך אדוני, וזאת משום שהצעתו של אדוני הייתה מנוגדת לאינטרס הציבורי.
- (2) חוק הרישוי בסעיף הגדרות מגדיר עוסק ע"פ חוק מע"מ, וחוק מע"מ בסעיף ציוד, הכולל גם רכב, לא מגביל העברתו לאחר.
- (3) אין כל סיבה למנוע ממורה דרך, ע"פ עיסוקו, להעביר את הרכב סיוור שלו לאחר תמורת תשלום לכל מטרה חוקית! הרי זו עסקה ע"פ חוק מע"מ. מניעת העיסוק הזה של העברת רכב לאחר תמורת תשלום היא מבחינת פגיעה בחופש העיסוק.
- (4) העברת רכב סיוור לצורך עבודה תוך קבלת תשלום מוגדרת כעסקה ע"פ חוק מע"מ ולכן היא משמשת לעיסוק עצמי של עוסק כדין!
- (5) ההגבלה נועדה לתכלית לא ראויה המנוגדת לאינטרס הציבורי, שכן כל ייעודה לאנוס את מורה הדרך שעיסוקו העברת רכב סיוור לאחר לרכוש את הרכב מיבואן מסחרי. שכן אם ארכוש את הרכב מיבואן מסחרי אוכל להעביר לאחר, אבל אם ארכוש בעצמי ואעשה יבוא אישי לא אוכל להעביר לאחר. זו התכלית היחידה להגבלה הזו, תכלית לא ראויה מכל הבחינות ולכן פסולה מן היסוד.
- (6) ההגבלה מנוגדת לחופש העיסוק, שכן זכותו של כל אדם לעסוק בכל אשר יחפוץ כולל העברת רכב שברשותו לשימוש ע"י אחר, כמובן במגבלות המותר לרכב סיוור.
- (7) ההגבלה מנוגדת לרישיון להסעות סיוור שעל פיו ניתן לבצע הסעות סיוור במסגרת משרד ההסעות שבו הוא רשום. ומשרד ההסעות יכול להציב תנאים לגבי הפעלת הרכב כמו לדוגמה אם הוא נדרש לעבוד כמה משמרות ביום או במידה ובעל הרכב חולה והוא אינו יכול לבצע את העבודה בעצמו ונדרש למצוא מחליף שיעבוד עם הרכב לעבודה המתוכננת, או אם לבעל הרכב יש רכב סיוור אחר והוא עוסק בעבודה אחרת.
- (8) בסעיף 13 לבקשה "לאור האמור לעיל אני מבקש לשנות את הנוהל ... למחוק את המילים בסעיף 2.ב "לשימושו של המייבא בלבד". "

20. המנהל החליט להטיל על מנהלת אגף הרכב לענות על הבקשה, אך אי אפשר לטעות הקול והידיים של "המנהל", כמו גם הסמכות, ובכל מקרה מדובר כאן על מדיניות הנקבעת ע"י הנהלת המשרד, כמו גם יש לזכור כי המנהל היה אחראי באופן אישי על התקנת הצעת חוק הרישוי ע"פ תפקידו.

21. ואלה עיקרי הטיעונים בהחלטת המשיב הנ"ל מצ"ב עת/9 ובהתייחס לבקשת העותר עת/8:

א. בסעיף 7 למענה " ייעוד השימוש ברכב המיובא בייבוא אישי מוסדר תחת סעיף 33(ב)(1) לחוק בזאת הלשון: "הרכב מיועד לשימוש האישי או המשפחתי, ואם הוא עוסק – הרכב מיועד לשימוש העסקי – עצמי". ראה לנכון המחוקק לקבוע כי ככל ומדובר בייבוא אישי של עוסק, הרי שהרכב מיועד לשימוש העסקי העצמי של אותו עוסק. כלומר, עוסק המייבא רכב בייבוא אישי, רשאי לעשות ברכב שימוש עסקי מכל הסוג, ובלבד שיהיה בשימוש עצמי שלו, והוא אינו רשאי להעביר את הרכב לשימוש העסקי של אדם או עוסק אחר. יובהר כי בקשתך למחיקת המילים "לשימוש של המייבא בלבד", תהיה הוראה הנוגדת הלכה למעשה, את האמור בסעיף 33(ב)(1) לחוק.

ב. בסעיף 8 "לאור כל האמור לעיל, אין בידי להיענות לבקשותיך לתיקון הוראת הנוהל כמפורט בסעיף 13 במכתבך.

22. המשיב, וכהרגלו, לא התייחס לטיעוני העותר, ולא מנמק כנדרש ע"פ החוק לתיקון סדרי המינהל (החלטות והנמקות), תשי"ט-1958 ובניגוד להנחיה 3.1004 של היועמ"ש לממשלה " החובה לנמק נוצרה כדי שהאזרח הנוגע בדבר יוכל לשקוד על זכויותיו ולהשיג על סירוב מצד הרשות בדרכים הפתוחות בפניו, חובת ההנמקה היא תריס בפני השרירות, וזו האחרונה עלולה לדבוק לא רק בהחלטה של פרט המפעיל סמכויות, אלא גם בזו של חבר אנשים העושה כן.

23. לסיכום, ולאור האמור לעיל, ניתן להגדיר את המחדל וההגבלה הלא חוקית שמטיל המשיב על עוסק בגין המושג " שימוש עסקי – עצמי" כי "מורה דרך", כמו גם כל עוסק אחר, המייבא רכב בייבוא אישי אינו רשאי להשתמש ברכב לשימוש העסקי העצמי באמצעות נהג אחר, המשיב מתייחס למושג שימוש עסקי – עצמי למי שנוהג ברכב או מפעילו (להלן "ההגבלה").

24. טענתו של העותר נגד המחדל מהטעמים המפורטים לעיל ולהלן, מכיוון שהעברת רכב המיועד להסעות לנהיגה / הפעלה ע"י אחר הינה חלק בסיסי מהעיסוק בענף ההסעות בכלל והסעות סיוור בפרט, מימים ימימה. 50% מרישיונות למונית מושכרים לעוסקים אחרים, 30% מרכבי ההסעות בישראל מופעלים ע"י קבלני משנה והרוב המכריע של רכבי ההסעות מופעלים ע"י נהגים שכירים.

במושג לשימוש עסקי-עצמי, אין משום הטלת כל מגבלה לגבי מי נוהג ברכב אלא משום תיאור בלבד של השימוש העסקי! אם המחוקק היה רוצה למנוע ולהגביל את הנהיגה ע"י אחר הוא היה מציין בפירוש את המגבלה, שכן מדובר בהגבלה חמורה שפוגעת באופן לא מידתי בזכויות יסוד. בכל מקרה המושג "לשימוש עסקי-עצמי" נמצא בגדרותיו של חוק המע"מ ולא בהקשר לנהיגה או ההפעלה שלו. ובעת שמורה דרך משתמש באחר לנהיגה ברכב הוא עושה שימוש עסקי – עצמי מכיוון שהוא נותן שירות, מוציא חשבונית מס, ומקבל תשלום עבור זה, ואין כל מניעה להשתמש באחר לנהיגה ברכב לצורך ביצוע עסקה וזאת ע"פ כל דין וכנהוג מימים ימימה בענף ההסעות.

25. העותר גאה לומר שרק תודות למאמצי הותקן סעיף 33 (ב) (1) בוועדה כך שהוא כולל יבוא אישי של כל רכב ע"י עוסק, וזאת למרות התנגדויות נחרצות וצעקניות של המנהל שיזם ופעל ועשה ככל יכולתו לצמצם את היבוא האישי ע"י עוסק רק לרכב שאינו מיובא ע"י יבואן. העותר היה נוכח ושותף מלא בהקמת סעיף 33(ב)(1) ובשום מצב הוועדה לא התכוונה ולא הטילה הגבלה כה חמורה, והמשיב כלל לא העלה עניין זה בעת התקנת הסעיף בחוק. אם המשיב או המחוקק היו רוצים להטיל מגבלה כה חמורה, ולצמצם מאוד את זכות הקניין, ולפגוע בחופש העיסוק, ולסטות מהנהוג בענף ההסעות מימים ימימה, ולהורות כי רק לעוסק שהינו בעל הרכב מותר לנהוג, זה היה חייב להיות מצוין בפירוש, וכנדרש ע"פ חוק יסוד חופש העיסוק "אין פוגעים בחופש העיסוק אלא בחוק ההולם את ערכיה של מדינת ישראל"...", ולא להסתתר אחרי פרשנות שהוצאה מהקשרה.

III סמכותו של בית המשפט הנכבד

26. סמכותו של בית המשפט הנכבד לדון בעתירה זו הינה על פי סעיף 5 לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, תש"ס-2000 ועל פי סעיף 14 בתוספת הראשונה.

27. עניינה של עתירה זו הינו המחדל המונע מכל נהג כשיר לנהוג ולהפעיל רכב בבעלות עוסק בכלל ומורה דרך בפרט שיובא בייבוא אישי עניין המהווה " סכסוך בין אדם לרשות" בנוגע ל "החלטה של רשות", ע"פ ההגדרה בסעיף 2 לחוק בתי משפט מנהליים " החלטה של רשות במילוי תפקיד ציבורי על פי דין, לרבות העדר החלטה וכן מעשה או מחדל. " והכל ע"פ סעיף 2 לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, תש"ס-2000.

IV הצדדים לעתירה.

28. **המשיב** ובמיוחד מי שניתנה בידו הסמכות לפעול ע"פ סעיף 2 לחוק הרישוי "המנהל", כמו גם מי

שע"פ תפקידו הכין עיצב והתקין את הצעת חוק הרישוי הינו המנהל כיום מר אבנר פלור – סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה (להלן "המנהל").

א. המנהל היה ממונה על הקמת הצעת חוק הרישוי. בהצעה המקורית לחוק הרישוי משנת 2013 המנהל כלל הוסיף את האפשרות של יבוא אישי ע"י עוסק. רק בעקבות מאמציו של העותר לתקן את צו היבוא החופשי בשנית - צו יבוא חופשי (תיקון), התשע"ו-2015 נאלץ המנהל להכניס את האפשרות של יבוא אישי ע"י עוסק לבסיס הצעת החוק, בסעיף 31 ואח"כ זה הפך לסעיף 33 בחוק עצמו.

ב. המנהל בתוקף תפקידו ממונה על יישום חוק הרישוי. המנהל נמצא בראש הפירמידה במינהל תנועה במשרד התחבורה הקשור לרכב, וממונה על כל העובדים הקשורים למינהל תנועה כולל מנהלת אגף הרכב ולכלל הקשור ליבוא רכב לישראל. בפועל המנהל הוא שמתווה את המדיניות השוטפת במשרד התחבורה בכל הקשור ליבוא רכב לישראל. למנהל סמכויות מנהליות רבות והוא הרגולטור של מינהל תנועה הכולל בתוכו את כל הקשור לכלי רכב.

ג. המנהל מחויב ע"פ תפקידו כמשרת ציבור לפעול אך ורק ע"פ האינטרס הציבורי והחוק ואסור לו בשום מצב לפעול משיקולים זרים ולהעדיף את האינטרסים של יבואני הרכב המסחריים.

ד. בענייננו כמו בעניינים רבים אחרים הקשורים ליבוא אישי ע"י עוסק וע"פ נספח עת/1 הוכיח העותר באופן שלא משתמע לשני פנים, כי המנהל פועל באופן קבוע ממניעים זרים המשרתים רק את האינטרסים של היבואנים המסחריים, וכי הוא פוגע באופן קבוע באינטרס הציבורי.

29. העותר

א. נולד בישראל בשנת 1955, נלחם במלחמת יום כיפור כתותחן וכמפקד טנק והוא עוד לא בן 19, פגע בטנקים וחיילי אויב רבים, חווה אבדן של חברים לנשק והיה עד למצבים קשים מאוד באזור התעלה בסיני. ב- 21 אוקטובר 73 נפצע במהלך הלחימה באזור "החוה הסינית". גופו החלים במהירות והעותר חזר לשרת בצה"ל, עשה קורס קצינים ושירת כקצין בעיקר בתחום רכב ולוגיסטיקה והגיע לדרגת רס"ן, מכאן החלה בקיאותו בענף הרכב. בשנת 1981 בגיל 26 ולאחר השלמת הסכם השלום עם מצרים, השתחרר מצה"ל ונקלע למאבק פנימי קשה כשהבין יחד עם כל ישראל כי ניתן היה למנוע את המלחמה הנוראית שגבתה קורבנות כה רבים, ולכן החליט העותר לעזוב את הארץ לצמיתות, מפני שלדעתו המדינה בגדה בו וחבריו. 7 שנים עבד בניגריה כמנהל לוגיסטי של חברת בנייה, שנה בלונדון בלוגיסטיקה של סחר בינ"ל בפרחים, ושנתיים בקליפורניה כמורה דרך לישראלים אשר במהלכן מצא סוף סוף שקט לנפשו וגילה את המקצוע שהוא אוהב ועוסק בו עד היום "מורה דרך" והחל להתגעגע לישראל.

- ב. בשנת 1994 החליט העותר לחזור למולדתו האהובה ישראל, השתתף בקורס מורי דרך וקיבל רישיון הדרכה, ומאז הוראת הדרך לתיירים והסעתם ברחבי הארץ הינו עיסוקו העיקרי. עיסוק שבו הוא מיישם את אהבת הארץ הנטועה בו. בשנת 1997 העותר קיבל רישיון לרכב סוור-אשכול בהטבת מס (פטור ממס כמו מונית), אשר הוא מחדש כל שנה וכנדרש.
- ג. בשנת 2005 ביקש מהמשיב רישיון ליבוא אישי של רכב אשכול לצורך עיסוקו אך סורב ע"י מנהלת אגף הרכב בזמנו גב' חוה יערי. לאחר מיצוי הליכים, בשנת 2007 עתר יחד עם חבריו נגד המשיב בג"ץ 7006/07. העותר שימש כמייצג. בשנת 2011 זכה בבג"ץ וקיבל לזכותו צו על תנאי נגד המשיב עת/2.
- ד. במהלך הדיונים בבג"ץ 7006/07 נתקל בהתנהלות נפסדת ושערורייתית של משרת ציבור מנהל אגף הרכב המנהל דהיום אשר הביע ללא כל חשש את ההתנגדות ליבוא אישי ע"י מורה דרך בפרט ועוסק בכלל תוך פגיעה באינטרס הציבורי, ותוך שהוא מציג מדיניות פרטית שאינה תואמת את המדיניות של משרד התחבורה בנושא, באופן המעיד כי המנהל מונע ע"פ אינטרסים זרים המשרתים רק את יבואני הרכב המסחריים בלבד.
- ה. הזעזוע שחוה העותר מהבגידה באינטרס הציבורי של המנהל ופעולותיו כגיס חמישי לטובת יבואני הרכב, גרמו לעותר להקדיש את חייו כדי למנוע מהמנהל לפגוע באינטרס הציבורי.
- ו. הקים את אגודת אשכול ופעל רבות נגד עוולות המנהל ומשרתי ציבור אחרים וכמפורט בנספח **עת/10 המצ"ב**.

V הטיעונים לעתירה

30. סעיף 2 לחוק הרישוי מגדיר "עוסק" ו"עוסק מורשה" על פי חוק מס ערך מוסף, תשל"ו-1975 (להלן "חוק המע"מ") **ולכן כל הקשור לעניין עוסק ועיסוק בחוק הרישוי נמצא בגדרותיו של חוק המע"מ ולא בתקנות התעבורה כפי שעולה מהמחדל** :

"עוסק" – מי שמוכר נכס או נותן שירות במהלך עסקיו, ובלבד שאינו מלכ"ר או מוסד כספי, וכן מי שעושה עסקת אקראי."

"עסקה" "מכירת נכס או מתן שירות בידי עוסק במהלך עסקיו, לרבות מכירת ציוד."

הפעלת רכב באמצעות אחר הינו שירות לכל דבר המהווה עסקה של עוסק לצורך עיסוקו העצמי, לפיכך הפרשנות הינה בסתירה לחוק המע"מ ולכן בטלה מעיקרה.

31. סעיף 33(ב) לחוק הרישוי "המבקש לייבא רכב לשימוש אישי זכאי לקבל רישיון יבוא רכב, אחד בשנה, בהתקיים כל אלה : "

32. סעיף 33(ב)(1) "הרכב מיועד לשימוש האישי או המשפחתי, **ואם הוא עוסק – הרכב מיועד לשימוש העסקי-עצמי**. " המושג "לשימוש העסקי-עצמי" הינו מקבילה לשימוש האישי או המשפחתי לגבי רכב שיובא לשימוש פרטי, ואין בו כל הגבלה האוסרת הפעלת הרכב ע"י אחר ע"י נהג אחר, או מפעיל אחר או קבלן משנה שהם עוסקים וכנהוג בענף ההסעות מימים ימימה.

א. העותר היה שותף באופן אישי בהתקנת סעיף 33(ב)(1) בוועדת הכלכלה של הכנסת ובהקשר לעוסק, **העותר שינה את הצעת החוק בוועדה בניגוד לדעתו של המנהל**, ובביאור שנתן המשיב בעת התקנת הנוסח הסופי של סעיף זה לא נאמרה מילה וחצי מילה לגבי המחדל וכי מוטלת מגבלה כלשהיא לגבי חופש העיסוק של העוסק בהפעלתו ע"י אחר.

שר התחבורה וחברי הכנסת כיבדו וקיבלו את דעתו של העותר למרות התנגדותו החריפה והצעקנית של המנהל. העותר לא התנגד לניסוח הזה, למרות שבמצב העניינים בוועדת הכלכלה העותר היה יכול לעשות כמעט כל מה שביקש לאור העובדה כי חשף את בגידתו של המנהל באינטרס הציבורי, וזה היה ברור בעת התקנת הסעיף כי מדובר בניסוח המתייחס לעוסק שפועל לצורך "עסקי-עצמי" דהיינו, במקביל לשימוש אישי פרטי, וזאת לצורך עסקו העצמיים. בעת התקנת החוק לא היה כל צל צילה של כוונה לפגוע בזכויות יסוד מוגנות בחוקי היסוד בעוסק ולתת הגבלה הפוגעת באופן מהותי את השימוש ברכב בענף ההסעות.

ב. אם המחוקק היה רוצה להגביל את השימוש ע"י אחר, היה אומר זאת במפורש, בפה מלא, ולא בפרשנות לא טבעית המנוגדת לאופיו של ענף ההסעות המבוסס על הפעלת רכבי הסעות באמצעות קבלני משנה ונהגים שכירים, והמנהל שהינו סמנכ"ל במשרד התחבורה שממונה על הרשות לתחבורה ציבורית צריך לדעת כי מגבלה שכזו אינה סבירה באופן קיצוני! אבל כנראה המוטיבציה של המנהל לשרת את אדונו היבואנים המסחריים פשוט מעבירה אותו על דעתו!

ג. המשמעות של המילים עסקי-עצמי היא כי המייבא, וכדי להפעיל את הרכב לצרכים העסקיים העצמיים שלו, מבצע עסקאות ע"פ חוק המע"מ, כל סוג עסקה גם אם העסקה היא באמצעות הפעלת הרכב ע"י אחר. גם כאן המהות של העסקה נמצאת בגדרותיו של חוק המע"מ סעיף 1 הגדרות לחוק המע"מ (1) " **מכירת נכס או מתן שירות בידי עוסק במהלך עסקו, לרבות מכירת ציוד** ". ובעת שעוסק מפעיל את הרכב באמצעות אחר ע"פ ההרשאה ובפיקוח משרד ההסעות שבו הוא רשום והוא מוציא חשבונית מס עבור העסקה – זו המשמעות של "שימוש עסקי-עצמי". ואין לזה כל קשר אם גם עוסק אחר ביצע עסקה באותה הזדמנות שבעל הרכב עשה עסקה או במידה והעוסק שכר שירותיו של נהג שכיר שקיבל שכר עבור עבודתו. חוק המע"מ רוצה שיהיו כמה שיותר עסקאות כדי לגבות כמה שיותר מע"מ, ואין בחוק המע"מ כל כוונה להגביל עסקאות. בחוק המע"מ כמו גם בחוק הרישוי אין כל כוונה להגביל את חופש העיסוק, ובכל מקרה גם אם היו רוצים להגביל את חפש העיסוק זו הייתה חובה ע"פ כל דין לפרט זאת באופן ברור ושלא יתפרש לשני פנים.

ד. חוסר הסבירות של הפרשנות היא גם בהתייחס לעובדה שיש עוסקים רבים בענף ההסעות שיש להם יותר מרכב אחד, כמו העותר שיש לו שני רכבי הסעות מ.ר. 964157 ו- 2228139, איך המנהל חושב כי העותר יכול לעבוד על שני כלי רכב בו זמנית? בנוסף וע"פ החיים יכול לקרות כי העוסק חולה, או מפאת גילו הוא יכול לעבוד רק שעות בודדות, האם מישו חושב כי בעסק של הסעות, רכב הסעות ישבות ממלאכה רק בגלל שהרכב יובא בייבוא אישי?

ולכן הפרשנות של המשיב כי "שימוש עסקי – עצמי" משמעו כי אחר לא יכול לנהוג ולהפעיל את רכב ביבוא אישי למרות ייעוד כאמצעי ייצור כולל הפעלה באמצעות אחר, אלא רק בעל הרכב יכול לנהוג ולהפעיל את הרכב באופן אישי בעצמו, אין לה כל בסיס בחוק הרישוי ולא בחוק המע"מ.

33. **המחדל פוגע שלא לצורך, לתכלית שאינה ראויה ובמידה העולה על הנדרש בזכויות יסוד מוגנות** – חופש העיסוק וזכות הקניין של עוסק בכלל ומורה דרך בפרט ולכן אינה חוקית.

א. למשיב אסור לפגוע בזכות הקניין של אדם שרכש רכב כדי להתפרנס באמצעות הפעלתו ע"י אחר, **זה מנוגד לחוק יסוד כבוד האדם וחירותו המגן על זכות הקניין של כל אדם.**

ב. **למשיב אסור לפגוע בחופש העיסוק** של אדם שלצורך עיסוקו העצמי מבקש להשקיע את כספו ברכישת רכב הסעות ולהפעילו באמצעות כל אחד, אם בעצמו או אם באמצעות עוסק אחר או תאגיד או שכיר שעובד אצלו. כל הגבלה שלא מאפשרת את חופש העיסוק ושנעשית שלא לצורך ולתכלית לא ראויה היא פגיעה לא חוקית בזכויות יסוד המוגנות בחוק יסוד חופש העיסוק ולכן בטלה. במיוחד לאור העובדה שזה אופי העיסוק העצמי בענף ההסעות.

34. **המחדל גורם לאפליה אסורה** ! שכן אם עוסק ירכוש רכב מיבואן מסחרי הוא כן יוכל להפעיל את רכבו באמצעות אחר. **הנהנים היחידים מההחלטה הם יבואני הרכב המסחריים** .

35. האפליה האסורה פוגעת בתחרות בענף הרכב בניגוד לסעיף 1 לחוק הרישוי, בעת שהיא **מפלה לרעה באופן לא חוקי את השימוש ברכב ביבוא אישי ע"י עוסק** כשהיא אוסרת הפעלתו באמצעות אחר, כאשר מנגד המשיב אינו מגביל רכב שיובא ע"י יבואן מסחרי.

דהיינו, אם עוסק ירכוש רכב מיבואן הוא יוכל להפעילו בידיי אחר אבל אם הוא ייבא את הרכב בייבוא אישי הוא לא יוכל להפעילו בידיי אחר. **זו אפליה אסורה ולא חוקית!**

אפליה זו מונהגת תדיר ובמזיד ע"י המנהל בכל הקשור לייבוא אישי בכלל וע"י עוסק בפרט וכפי שהעותר הוכיח פעמים רבות, ובמיוחד בבג"ץ 7006/07 ובעת התקנת תיקון לצו יבוא חופשי ובעת התקנת סעיף 33 לחוק הרישוי בכנסת וכמפורט בנספח עת/1 המצ"ב. המנהל פוגע במזיד ביבוא האישי ע"י עוסק משיקולים זרים המטיבים רק עם היבואנים המסחריים, תוך בגידה באינטרס הציבורי.

36. המחדל הינו בניגוד לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשמ"ה-1985 (להלן "הצו"). הצו מחייב בעל רכב הרשום במשרד הסעות לפעול ע"פ הוראות משרד ההסעות שבו הוא רשום. ע"פ המחדל, עוסק בעל רכב הסעות שמסיבות שונות לא יכול לבצע הסעה ברכב משרד ההסעות ששם רשום הרכב אינו יכול להפעילו בכל הסעה ולכן מנוגד לצו.

37. עניין נוסף ההופך את המחדל ללא חוקי, הינו אופן יישומו ע"י המשיב בעת מתן רישיון יבוא, המשיב כלל לא רושם את ההגבלה ברישיון היבוא, למרות שהוא חייב **לפרסם באופן ברור ובולט בריש גלי ולא בהיחבא על פי כל דין מגבלה כה חמורה שהוא מטיל על מורה דרך המייבא רכב ביבוא אישי.**

38. יבוא של רכב הסעות ע"י עוסק, כולל רכב אשכול המיובא ע"י מורה דרך, מחייב אישור רישום של משרד ההסעות שבו רשום ומופעל רכב ההסעות המיובא ע"י עוסק בייבוא אישי עת/4. ללא אישור הרישום המשיב לא מנפיק רישיון יבוא. דהיינו, הרישיון יבוא מונפק רק תודות ובזכות משרד ההסעות שמסכים להפעיל את רכב ההסעות בין שורותיו. האישור רישום מעיד עוד לפני יבוא הרכב כי "הרכב ישמש להסעת סיור במסגרת החברה הנ"ל." המשמעות לכך היא כי מי שמפעיל את הרכב הינו משרד ההסעות שבו רשום הרכב והעוסק שהינו בעל הרכב חייב לפעול ע"פ הוראות המשרד בו הוא רשום! ככה עובד כל ענף ההסעות בישראל. דהיינו, הרכב לפעמים צריך לעבוד במשמרות, או לעיתים צריך לתת שירות בשפות שונות שמורה הדרך בעל הרכב אינו שולט בהן, או שמתקבלת עבודה חדשה ומורה הדרך עוסק בעבודה אחרת והוא אינו יכול לבצע 2 עבודות בו זמנית. לכן יש משרד הסעות שמטפל בכל סידור העבודה, והכל כדי שתהינה יותר עסקאות ויותר הכנסות לרכב ולמדינה.

39. מרכיב עיקרי בענף ההסעות הוא רכישת רכבי הסעות והפעלתם ע"י אחרים, הן באמצעות עוסקים אחרים או באמצעות נהגים שכירים. ברגע שהמשיב מונע מעוסק השקעה ברכב נוסף להסעה הוא פוגע בחופש העיסוק בצורה חמורה ביותר אך גם פוגע בכלכלת מדינת ישראל באופן לא סביר ולא חוקי.

40. עוסק רשאי להשקיע את כספו בכל צורה לצורך עיסוקו העצמי, כולל השקעה ברכישת רכב נוסף שיפעיל אותו באמצעות קבלן משנה / נהג שכיר, מפעיל אחר, ככל שימצא לנכון! לעותר אסור לנהוג בעצמו מעל 12 שעות רצוף ע"פ החוק, הוא לא יכול לנהוג על שני כלי רכב שבבעלותו, בעתיד ומפאת גילו לא יוכל לעבוד שעות רבות, ולגבי רכב אשכול יש גם את עניין השפה. העותר דובר אנגלית ורומנית וכשיש לו עסקה עם תייר דובר סינית או רוסית או כל שפה שהעותר לא שולט בה הוא מעביר את הרכב להפעלה ע"י מורה דרך שכן שולט בשפה הנדרשת. ככה הענף פועל מימים ימימה! המחדל מהווה פגיעה אסורה בעיסוקו העצמי של העותר, בזכויות יסוד מוגנות, בחוקי המדינה וערכיה.

41. **הנהנים היחידים מהמחדל הם יבואנים מסחריים!**

המנהל הפועל ע"פ מדיניותו הפרטית האסורה, כמפורט בנספח עת/1, מגביר את כוחם המונופוליסטי של יבואני הרכב המסחריים ומאפשר להם לייקר את מחירי הרכב באופן לא הוגן, במקרה של רכב אשכול ומוניות הוא גם מאפשר להם לעשוק חלק מהטבת המס.

בכך המנהל בוגד בתפקידו ופועל כגייס חמישי לטובת היבואנים המסחריים ונגד העוסקים בישראל!

המחדל שבגיננו מורה דרך או כל עוסק מוגבל בהפעלת רכב שייבא בייבוא אישי רק בנהיגה שלו אישית היא פרי יצירתו המעוות של המנהל הנוכחי מר אבנר פלור שעושה כל מאמץ כדי לפגוע ביבוא אישי ע"י עוסק. וכפי שהעותר כבר הוכיח מעל לכל ספק סביר בנספח עת'1, ובנוסף המחדל אינו חוקי מהסיבות הבאות:

א. מכיוון שנעשה **בניגוד לנוהל המקורי שהיה בעבר בתוקף** מתאריך 2/1/2011, נוהל שהוקם רק תודות למאמצי העותר **ובניגוד לצו על תנאי שנתן בג"ץ 7006/07** העותר ואח' נ' המשיב.

ב. מכיוון שהינו **מנוגד לסעיף 33(ב)1 לחוק הרישוי** שאינו אוסר על מורה דרך או כל עוסק אחר להפעיל את הרכב המיובא לצורך עסקי – עצמי באמצעות נהג או מפעיל אחר.

ג. מכיוון שנעשה **בניגוד לאינטרס הציבורי שלא לצורך משיקולים זרים** שכל ייעודו הינו לתכלית אסורה ולא ראויה! לטובת האינטרסים של יבואני הרכב המסחריים!

ד. מכיוון שהוא **פוגע בזכויות יסוד מוגנות** של מורי הדרך וכל העוסקים.

ה. מכיוון שהוא **מנוגד לאופי הפעילות וייעודו של ענף ההסעות** מימים ימימה.

ו. מכיוון שהוא **עושה אפליה אסורה** בין יבוא אישי ע"י עוסק וייבוא ע"י יבואן מסחרי.

ז. מכיוון שהאפליה הנ"ל **פוגעת בתחרות בענף הרכב** בניגוד לסעיף 1 לחוק הרישוי.

ח. מכיוון שהוא **מנוגד לחוק המע"מ** אשר בגדרו נמצא המושג "עוסק" ו "עסקה".

ט. מכיוון שהוא **מנוגד לצו הפיקוח**.

י. מכיוון שהוא **מנוגד לצו תעריף המכס ונוהל רכב אשכול**.

יא. מכיוון שהמשיב **אינו מפרסם את ההגבלה ברישיון היבוא** שמנפיק למורה דרך / עוסק.

יב. מכיוון שהמחדל **מנוגד למדיניות המוצהרת של משרד התחבורה** והוא משרת רק מדיניותו הפרטית האישית של המנהל **שפועל משיקולים זרים במתכונת של גיס חמישי** הנועד לשרת את האינטרסים של בעלי ההון בלבד – יבואני הרכב המסחריים.

43. לאור האמור לעיל מתבקש בית משפט נכבד זה להוציא צו על תנאי נגד המשיב המורה לו להתייצב וליתן טעם :

מדוע הוא פועל על פי המחדל ואוסר על מורה דרך להפעיל רכב אשכול שייבא ביבוא אישי לצורך עיסוקו העצמי באמצעות אחר (עוסק אחר / קבלן משנה / נהג שכיר / מפעיל) וכפי שהיה בנוהל הקודם, וע"פ צו על תנאי בבג"ץ 7006/07, כמו גם על כל עוסק אחר ?

ובעת שהמשיב נותן טעם למחדל המתואר בעתירה זו, מתבקש בית המשפט הנכבד לחייב את המשיב להתייחס לכל השאלות הבאות העולות מעתירה זו :

א. מהי התכלית של ההחלטה שבגינה המשיב מרשה לעצמו לפגוע בזכויות יסוד מוגנות – חופש העיסוק וכבוד האדם וחירותו של מורה דרך המייבא רכב ביבוא אישי, כמו גם כל עוסק אחר המייבא מונית, רכב הסעות, רכב מדברי וכו'.

ב. מדוע המשיב פועל בניגוד לאופי ענף רכב אשכול ורכבי הסעות, שפועלים מימים ימימה בעיקר באמצעות מורה דרך אחר, עוסק אחר, קבלני משנה ונהגים שכירים. ובענף המוניות מדובר על כ- 50% מהמוניות פועלות ע"פ רישיון להפעלת מונית מושכר. הסמכות למתן רישיונות יבוא מנפיקה רישיונות ליבוא אישי למונית גם על בסיס רישיון להפעלת מונית מושכר!

ג. מדוע המשיב עושה אפליה האסורה במדינת ישראל, בין רכב שיובא ביבוא אישי ע"י עוסק, לרכב שיובא ע"י יבואן רכב מסחרי.

ד. מדוע המשיב מרשה לעצמו לפגוע בתחרות בענף הרכב, בניגוד לסעיף 1 לחוק הרישוי, באמצעות האפליה הנ"ל שהוא עושה לטובת האינטרסים המסחריים של יבואני הרכב המסחריים, בעוד הוא פוגע ומגביל את היבוא האישי של רכב ע"י מורה דרך וע"י עוסק.

ה. מדוע המשיב פועל בניגוד לחוק המע"מ המכיר בכל שירות כעסקה לצורך עיסוק עצמי, כולל מתן שירות של הפעלת רכב אשכול ע"י אחר.

ו. מדוע ההחלטה מנוגדת לצו הפיקוח, לצו תעריף המכס ולנוהל רכב אשכול המתירים הפעלת רכב אשכול ע"י אחר.

ז. מדוע המשיב בעת שהוא מנפיק רישיונות יבוא הוא לא מפרסם את ההגבלה החמורה שהוא מטיל על מורה דרך ועל כל עוסק אחר, וכנדרש ממנו ע"פ תפקידו המינהל התקין והחוק.

ולראיה באתי על החתום, מרדכי ברנס, העותר

היום, 27 מאי 2020, ד' ניסן תש"פ, 48 לעומר

תוכן עניינים עתירה בעניין עוסק עמ' 19

עמודים

1-2	1. העתירה
3-8	2. פרק I התשתית העובדתית
8-11	3. פרק II עניינה של העתירה
11	4. פרק III סמכותו של בית המשפט
12-13	5. פרק IV הצדדים לעתירה
13-16	6. פרק V הטיעונים לעתירה
17	7. פרק VI סיכום
18	8. פרק VII הסעד המבוקש
19	9. תוכן עניינים + רשימת נספחים

רשימת נספחים עמ' 19

<u>עמודים</u>	<u>פרוט</u>	<u>מסומן</u>
20-25	הראיות נגד המנהל מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה "המנהל"	עת/ 1.
26	צו על תנאי נגד המשיב בג"ץ 7006/07	עת/ 2.
27	רישיון מתווך ביבוא אישי ע"ש מרדכי ברנס, העותר.	עת/ 3.
28	רישיון משרד הסעות "צורי היעלים" שהעותר משמש כמנהלו	עת/ 4.
29	אישור רישום רכב סיור במיסים מלאים	עת/ 5.
30	רישיון יבוא שבו אין כל אזהרה לגבי ההגבלה שמטיל המשיב	עת/ 6.
31	רישיון להסעת סיור	עת/ 7.
32-33	בקשה לשנות נוהל יבוא אישי רכב ע"י מורה דרך. מטעם העותר.	עת/ 8.
34-35	החלטת המשיב מתאריך 28/1/2020, לא להיעתר לבקשת העותר.	עת/ 9.
36-40	נושאים שטופלו ע"י העותר בעיקר נגד המשיב.	עת/ 10.

1. הראיות נגד מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה "המנהל" המוכיחות כי השיקול המנהלי שלו לקוי מהיסוד וכי הוא פועל ע"פ שיקולים זרים נגד האינטרס הציבורי ביבוא אישי של רכב ע"י עוסק, כמו גם הוא נגוע בכשלים תמוריים הפוסלים אותו מכל מעורבות בנושא יבוא אישי ע"י עוסק.

א. בג"ץ 7006/07 .

ב. התקנת סעיף 33 של חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב התשמ"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי") בוועדת הכלכלה של הכנסת.

I בג"ץ 7006/07

2. בג"ץ 7006/07 - בשנת 2007 הגיש העותר יחד עם חבריו עיזאת אבו רביעה ויוסי יערי עתירה לבג"ץ נגד החלטתו של מר אבנר פלור בתפקידו כמנהל אגף הרכב - לא להנפיק רישיון יבוא אישי לרכב סיור לצורך עיסוקם כמורי דרך המסיעים תיירים ברכבי סיור-אשכול, העותר ייצג את עצמו ואת חבריו.

סיבות רבות יש לעותר ועמיתיו מורי הדרך לעשות יבוא אישי, אחת הסיבות היא העובדה כי היבואן המסחרי עושק חלק מהטבת המס הניתנת למורי דרך. היבואן מנצל את מעמדו כמונופולין של יבוא רכב מיצרן, כדי לעשות רווח נוסף ולא הוגן! והכל בחסות ותמיכת המשיב.

א. במהלך הבג"ץ המנהל דרש כי העותרים יצרפו את יבואני הרכב המסחריים (להלן "היבואנים") כמשיבים לעתירה כמי שעשויים להיפגע ממתן רישיונות יבוא לעותרים ומורי דרך אחרים וזאת למרות שהם מונופולין בפועל של יבוא רכב מיצרן וכי הם מקבלים מהמשיב רישיונות יבוא לכלי רכב ללא הגבלת כמות, וכי הנפקת רישיונות יבוא הינו עניין המצוי בידי מדינת ישראל ואינו בבעלות היבואנים. אך ע"פ החלטת הבג"ץ הם צורפו לעתירה.

ב. 4 שנים לאחר הגשת העתירה ולאחר עיכובים רבים שעשה המשיב בתחבולותיו, כבוד הבג"ץ פסק נגד המשיב ונגד יבואני הרכב ואף חייבם בחלקים שווים לשלם את הוצאות העותרים ובתאריך 16.2.2011 הוציא צו על תנאי נגד המשיב (להלן "הצו על תנאי"), המצ"ב, האומר -

"... מצווה בית המשפט כי יצא מלפניו צו על תנאי המכוון אל המשיבים והמורה להם להתייצב וליתן טעם 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."

ג. בשלב זה ניתן היה לסלוח למנהל בתפקידו כמנהל אגף הרכב שאולי טעה בתום לב ללא כל כוונת זדון, למרות שיש כאן כשל מקצועי בלתי נסלח הזועק לשמיים של מי שאמור להיות האדם הכי מקצועי בענף הרכב מטעם הציבור, אשר חייב למען האינטרס הציבורי לפתוח את ענף הרכב לתחרות כמשימה עיקרית שלו. והוא לא יכול לאפשר מצב שלרכב המיובא בייבוא אישי לא יהיה מי שייתן אתריות, שירות אחזקה וחלפים ולכן אין כאן מקום לטעות בתום לב, זה נעשה במזיד, וכפי שיוכת כאן כי המנהל עושה את אותו "טריק" שוב ושוב, מה שמעיד באופן שאינו משתמע לשני פנים כי המנהל פועל במזיד נגד ייבוא אישי ע"י עוסק בניגוד לאינטרס הציבורי וכי הוא מונע משיקולים זרים.

3. הצו על תנאי אילץ את המנהל לפעול לתיקון – צו יבוא חופשי (תיקון), התשע"א-2011 (להלן "תיקון הצו הראשון") מצ"ב, תיקון סעיף 4 לצו העיקרי סעיף 3 (2). אך המנהל במקום לפעול ע"פ החוק, כטאמן הציבור וכנדרש מתפקידו, הוא ניצל את תפקידו לרעה והפעיל את סמכותו המנהלית והמקצועית כדי לבצע תרגיל "עוקץ" מעשה מרמה והפרת אמונים תוך פגיעה באינטרס הציבורי בדרך של רמיה ונוכלות – להלן תיקון הצו הראשון :

" בסופו יבוא " או אם הוא בעל דישיון מודה דרך בתוקף שניתן לו לפי תקנות שירותי תיירות (גזרה דרך), התשכ"ז-1967, המייבא רכב סיור כהגדרתו בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, ובלבד שהרכב ישמש את המייבא רכב סיור כהגדרתו בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), התשמ"ה-1985,

ודגם הרכב לא מיובא לארץ על ידי יבואן

כהגדרתו בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב), התשל"ט-1978.

4. הוספת המילים " ודגם הרכב לא מיובא לארץ על ידי יבואן " מאיינים את הצו על תנאי, ועדות לכשל מקצועי חמור ביותר אצל מי שאמור להיות הגורם המקצועי ביותר בישראל בענף הרכב וכמפורט:

א. אין מוסכים לצורך שירותי תחזוקה, כיוון שהרכב לא מיובא ע"י יבואנים אין בארץ מוסכים בעלי ניסיון והכשרה כדי לתחזק כלי רכב אלו.

ב. אין מלאי של חלקי חילוף בישראל, כיוון שאין יבואנים ואין מוסכים שמטפלים בכלי רכב כאלה. לכן כל תיקון תקלה יכולה לארוך זמן רב ובינתיים מורה הדרך שנדרש לרכב לצורך עיסוקו מושבת מעבודה.

ג. אין מי שיודיע וייתקן קריאות לתיקון (להלן "ריקול") לרכב, מה שגורם לכשל בטיחותי חמור בעת שהרכב ייסע בכבישי הארץ מבלי שכלל יהיה מודע ששיש לו ריקול, ומבלי שיוכל לתקן את הריקול. להלן ("הכשל המקצועי").

5. בנוסף המילים " **ודגם הרכב לא מיובא לארץ על ידי יבואן** " גורמים **למחזל צרכני חמור ביותר** הפוגע בכל מי שמייבא רכב ביבוא אישי מכיוון שאין אחריות - אין כל גורם בישראל שייתן אחריות לרכב מכל המשתמע מכך ע"פ חוק הגנת הצרכן. בפועל מי שרוכש רכב ללא אחריות שם את כספו על קרן הצבי (להלן "הכשל הצרכני").

6. בנוסף, המילים " **ודגם הרכב לא מיובא לארץ על ידי יבואן** " גורמים לפגיעה חמורה בחופש העיסוק של מורה דרך בעת שהרוב המכריע של דגמי הרכב בעולם והפועלים בישראל אסורים לו וזאת רק מהסיבה שהם מיובאים ע"י יבואן מסחרי, (להלן "תיקון הצו הראשון").

7. האמור לעיל מוכיח על **כשל מקצועי חמור** מאין כמוהו, **מחזל צרכני אסור, ופגיעה לא חוקית בחופש העיסוק**, אשר יתדיו מהווים כשל ערכי ותפקודי בלתי נסלחים של הגורם המקצועי הבכיר ביותר בשירות הציבורי בנוגע לכלי רכב – מנהל אגף הרכב מר אבנר פלור.

8. לא צריך להיות מוחה רכב גדול כדי להבין שהנתנים היחידים מהמצב הבלתי סביר **שיצר מנהל אגף הרכב מר אבנר פלור הינם יבואני הרכב המסחריים**.

9. זה לקח לעותר עוד 4 שנים כדי לגרום למנהל לתקן את תיקון הצו הראשון, עד שלבסוף המנהל תיקן בשנית - צו יבוא חופשי (תיקון), התשע"ו-2015

"בסעיף 4(3)ג) לצו יבוא חופשי ...

המילים ודגם הרכב לא מיובא לארץ על ידי יבואן ... – יימחקו.

(להלן "תיקון הצו השני").

10. וכך רק לאחר 4 שנים מפסיקת בג"ץ, וכעשור מעת שהעותר ביקש רישיון יבוא לרכב אשכול לשימושו העסקי להסעת תיירים הואיל המשיב לפעול ע"פ חובתו כמשרת הציבור, וע"פ חובתו ע"פ המינהל התקין החוק וערכי המדינה ונתן אפשרות למורה דרך לייבא באופן אישי רכב סיוור – אשכול לעיסוקו בהסעת תיירים ולא רק באמצעות יבואן מסחרי העושק אותו.

11. בשנת 2016 העותר רכש בחו"ל רכב מסוג לנדרובר דיסקברי 4 בן שנה עם 25,000 ק"מ ב- 200,000 ש"ח כרכב סיוור – אשכול לצורך הסעת סיוור לתיירים. היבואן בארץ דרש עבור רכב חדש 400,000 ₪, מחיר הכולל הטבת מס. דהיינו **העותר הצליח לחסוך סכום דמיוני של 200,000 ₪ !!!** זהו חיסכון עצום לכל אדם ובוודאי לעוסק עצמאי קטן כמו העותר וחבריו מורי הדרך, מדובר על שכר עבודה של כשנה וחצי !!!

יצא המרצע מן השק, זו בדיוק הסיבה מדוע המנהל עשה הכל כדי למנוע יבוא אישי ע"י עוסק ! רק כדי לשרת את האינטרסים של היבואנים המסחריים!

II הצעת חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב

12. בעקבות התרעומת הגוברת של הציבור על יוקר המתייה בישראל והניצול שעשו היבואנים במעמד כמנופולין בפועל של יבוא רכב מיצרן בחסותו של המשיב ופקידים רמי דרג כדוגמת המנהל, הקים שר התחבורה ישראל כץ את הוועדה הציבורית להגברת התחרותיות בענף הרכב בראשותו של פרופ' ירון זליכה. העותר מקווה שגם תרומתו הצנועה בבג"ץ 7006/07 ובתיקון צו היבוא החופשי הביאו בסופו של דבר את המשיב להכין את הצעת חוק רישוי שירותים לרכב, התשע"ג-2013 אך בה לא ניתן לעוסק לעשות יבוא אישי של רכב, אך בעקבות התחלפות הממשלה החוק התעכב ובסופו של דבר הוסדר את"כ ע"פ הצעת חוק רישוי שירותים לרכבתשע"ו-2015 (להלן "הצעת החוק") שבו כן התאפשר לעוסק לעשות יבוא אישי. העותר מקווה שהוא היה אחד הגורמים לשינוי המבורך וזאת תודות למאמציו לתקן את צו היבוא.

13. בהצעת החוק סעיף 31 (א) "ייבוא לשימוש אישי או עסקי-עצמי שאח"כ הפך להיות סעיף 33 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף, התשע"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי") נכתב

"... ואם הוא עוסק – הרכב הוא מדגם שאינו מיובא על ידי יבואן מסחרי ..."

14. הזהות בין הצעת החוק לבין המילים בתיקון הצו הראשון חשפה בפני העותר באופן שלא משתמע לשני פנים כי המנהל אחראי על הניסוח הפוגעני הזה, לא היה כל ספק מכיוון שהניסוח היה זהה כי כל כוונתו של המנהל היא לפגוע בייבוא אישי ע"י עוסק, וכפי שכבר עשה בעת התקנת תיקון הצו הראשון.

15. אם עד שלב זה העותר לא האמין באופן מוחלט לחשדות שהיו מול עיניו, בשלב זה החשדות הפכו לראיות מוצקות כי המנהל הינו גיס חמישי ומשרת את היבואנים המסחריים! בהצעת החוק עשה המנהל את השימוש בדיוק באותם מילים של תיקון הצו הראשון **"... הרכב הוא מדגם שאינו מיובא על ידי יבואן מסחרי ..."**. וחמור שבעתים היא העובדה שהמנהל ממש לאחרונה אוקטובר 2015 התקין את תיקון הצו השני.

16. מדובר כאן על אותו כשל מקצועי, אותו מחדל צרכני, אותה פגיעה בתופש העיסוק שפגע המנהל במזיד במורי הדרך, **כעת המנהל פוגע בכל העוסקים!**

17. העותר החליט לפעול נגד המנהל בוועדת הכלכלה של הכנסת. העותר שהינו עוסק עצמאי קטן שאין ברשותו אמצעים רבים החליט להקדיש את חייו למלחמה במנהל המושחת, העותר השקיע ימים רבים בהשתתפות בדיונים של ועדת הכלכלה של הכנסת בעת שהתקינה לקריאה שניה ושלישית את חוק הרישוי. לציין לטובה את הוועדה שהתייחסה לעותר בכבוד והזמינה אותו אליה בחיבוק תם. העותר לא יכול היה שלא להבחין בעוצמתם של היבואנים המסחריים בוועדה מצד אחד, אבל בנחישותו של שר התחבורה וגם חברי הכנסת להעביר את החוק שאמור להכניס קצת תחרות בענף הרכב ולמנוע את השליטה המוחלטת של יבואני הרכב במחירי הרכב בישראל.

18. אנשים טועים לחשוב שהמחירים בישראל יקרים בגלל המיסים, אך אם מקזזים את המיסוי מגלים כי כלי הרכב בישראל יקרים בעיקר בגלל בירוקרטיה שהמנהל משיט על הענף שמעצימה את כוחם המונופוליסטי של היבואנים.

19. בתאריך 25/1/2016 ט"ו בשבט התשע"ו שעה 09:30 לאחר ימים רבים של דיוניים בנושאים אחרים **התקיים הדיון בסעיף 33 לחוק הרישוי פרוטוקול מס' 144**.

עמ' 34 העותר מרדכי ברנס "אוקיי, אבל מי יעשה כאן תחרות ליבואנים? עוסק כמוני. אני מורה דרך בעל רכב "אשכול" והעסק שלי קשור מאוד לרכב, אני צריך את הרכב. כמוני יש 200,000 אנשים, אנשים שזה העיסוק שלהם. ועד עכשיו משרד התחבורה סירב לאפשר לנו לעשות ייבוא אישי." "

עמ' 35 היו"ר דוד ביטן: "למה אתם מסרבים החוק לא מסרב.

קריאות

אבנר פלור: "ספציפית לבעיה של "אשכול" אנחנו מאפשרים ונותנים. אני לא יודע על מה אתה מדבר. אנחנו רוצים להרחיב כרגע בחקיקה. ההיפך."

היו"ר דוד ביטן: "איפה תראה לי את ההרחבה בחוק."

בהמשך עמ' 35

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

"מה מונע ממנו להביא היום? למה יש ביניכם ויכוח? (בתגובה להאשמות של העותר נגד אבנר פלור שמונע ייבוא אישי ע"י עוסק.)

אבנר פלור: אני לא יודע מה הוויכוח ...

העותר מרדכי ברנס: "... הוא לא יודע. עשר שנים הוא לא יודע. בבג"ץ הוא לא יודע. **צריך למחוק 31(א) "מדגם שאינו מיובא על ידי יבואן רכב מסחרי."**

היו"ר דוד ביטן: נכון. מקובל.

מרדכי ברנס: "את זה צריך למחוק."

היו"ר ביטן: "אנחנו מקבלים את ההערה הזאת."

בהמשך המנהל ויועמ"ש עו"ד חוה ראובני עוד ניסו להתנגד לתיקון, אמרו דברים רבים ובצעקות נגד התיקון אבל היו"ר הועדה וגם השר ישראל כץ הסו אותם והעבירו את התיקון להצעת החוק כפי שהעותר מרדכי ברנס ביקש

שעוסק יוכל לייבא כל רכב, ולא רק רכב שאינו מיובא ע"י יבואן.

20. שני העניינים הנ"ל אינם העניינים היתידים המוכיחים בנושא יבוא אישי של רכב ע"י עוסק את הכשל המקצועי, המחדל הצרכני והפגיעה שעושה המנהל בחופש העיסוק של העוסקים אבל אלה שני עניינים הקשורים אחד לשני, אחד קרה בבית המשפט העליון והשני בכנסת ומוכיחים כי השיקול המנהלי של המנהל לקוי מהיסוד וכי הוא פועל ע"פ שיקולים זרים נגד האינטרס הציבורי ביבוא אישי של רכב ע"י עוסק, כמו גם הוא נגוע בכשלים חמורים הפוסלים אותו מכל מעורבות בנושא יבוא אישי ע"י עוסק.

21. לסיכום האמור לעיל הח"מ הוכיח באופן שלא משתמע לשני פנים כי מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה "המנהל" בהגדרתו ע"פ חוק הרישוי בוגד באינטרס הציבורי ופועל כגיס חמישי לטובת יבואני הרכב בעניין יבוא אישי של רכב ע"י עוסק.

ולראיה באתי על התתום

היום 25 מאי 2020, ב' סיון תש"פ, 46 לעומר

מרדכי ברנס, העותר

בית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 7006/07

בפני: כבוד הנשיאה ד' ביניש
כבוד השופטת ע' ארבל
כבוד השופט ח' מלצר

העותרים: 1. עיזאת אבו רביעה
2. יוסי יערי
3. מרדכי ברנש

נגד

המשיבים: 1. מדינת ישראל [משרד התחבורה]
2. איגוד יבואני הרכב

צו על תנאי

על יסוד צתירה זו שהוכאה היום לפני בית-משפט זה, מצווה בית-המשפט כי ייצא מלפניו צו על תנאי המכוון אל המשיבים והמורה להם להתייצב וליתן טעם מדוע לא יותר יבוא חריג של כלי רכב לצורך הפעלתם על פי רישיון סיור ותיוור כרכב אשכול להסעת חיירים, כפי שהיה בנוהל שהיה בעבר בתוקף.

המשיבים יגישו תשובתם, אם רצונם בכך, חוך 45 ימים מיום המצאת כתב זה, לבית-המשפט ולבעלי-הדין ישירות.

היום, י"ב באדר א' התשע"א (16.02.2011).

שרה ליפשיץ
מזכירה ראשית



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

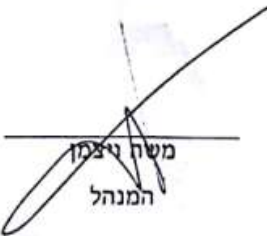
מר מרדכי ברנס מ.ע. 053334132

בעל/ת רישיון לעסוק כמתווך ביבוא אישי

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

בתוקף עד: 20.4.2023




משה יזמן
המנהל





מדינת ישראל
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
המפקח על התעבורה



רשיון להפעלת משרד להסעות ברכב סיור אשכול

מספר תיק : 4141

בתוקף סמכותי לפי סעיף 5 לצו הפיקוח על מצרכים ושרותים (הסעות סיור, הסעות מיוחדות והשכרת רכב) התשמ"ה - 1985

הנני נותן בזה רשיון להפעלה של משרד להסעות ברכב סיור אשכול ל:

צורי היעלים

ח.פ. 570058974

יואב שחם 3

מזכרת בתיה 99999

רשיון זה בתוקף עד תאריך : 31/03/2020

תנאים

1. לא יסיע אדם ולא יתיר לאחר להסיע נוסעים ברכב סיור שניתן עליו רשיון אלא להסעת סיור בלבד ובהתאם לתנאי הרישיון.
2. לא יעביר אדם לאחר בכל דרך מדרכי העברה את הבעלות או את החזקה על רכב סיור שניתן עליו רשיון להסעת סיור, אלא באישור מראש ובכתב מאת המפקח על התעבורה.
3. לא יופעל רכב סיור אלא במסגרת משרד ההסעות הנ"ל ובהתאם לתנאי רשיון זה.
4. השימוש בכלי הרכב להסעת סיור בלבד ובהתאם לתנאי הרישיון. כל שימוש אחר יביא לביטול הרישיון.

חתימה המפקח על התעבורה - הרשות

רשיון זה יוצג במקום בולט במשרד ההסעות ובכל אחד מהסניפים המאושרים

עת/5 אישור רישום רכב סיור במיסים מלאים



מדינת ישראל
מינהל יבשה



טופס רישום רכב סיור (אשכול) – מיסוי מלא

חלק א'

אל: ענף סיור ותיור
משרד התחבורה

שם התאגיד: **צורי היעלים** תיק 4141

אנו מבקשים לרשום את הרכב אשר פרטיו יצוינו להלן כרכב סיור שיופעל במסגרת חברתנו :

מס' שילדה **2c3ccerg5hh597040** מס' רישוי _____ שנת יצור 2017 תוצר **CHRISLER**

רכב ביבוא אישי - הרכב ירשם ע"ש **חיים חזן** ת.ז. **012087078**

כתובת פרטית: **המחנכת 17 ירושלים** מס' רישיון הדרכה **1176**

מצ"ב המסמכים כדלקמן :

- צילום רישיון מורה דרך
- צילום רישיון נהיגה
- צילום הזמנה מהיבואן

צורי היעלים
57-005897-4

חותמת וחתומת תאגיד _____

תאריך: 13.2.18

מדינת ישראל

חלק ב'

אל: יבואן הרכב

משרד התחבורה

משרד ראשי

תאריך: 13.2.18

תיק מס' _____

הנדון: אישור רישום רכב סיור מיסוי מלא.

הריני להודיעכם כי הרכב הרשום בחלק א' שבטופס אושר על ידינו כרכב סיור.

הרכב ישמש להסעת סיור במסגרת החברה הנ"ל

רישום הרכב והפעלתו מותנים ברישיון הסעה מאת המפקח על התעבורה.

בברכה, ענף
סיור ותיור

עת/6 רישיון יבוא שבו אין כל אזהרה לגבי ההגבלה שמטיל המשיב

מדינת ישראל
משרד התחבורה
גף יבוא

רישיון יבוא רכב מס: 3-34060

שם היבואן:
מען היבואן
מס היבואן:
פרט מכס: 8703000000
תאור הטובין: רכב מוארך M1 קרייזלר קנדה CHRISLER300
מס שלדה: 2C3C
דרגת זיהום אוויר: 15
תאריך הייצור: אפריל 2017
תאריך עליה בחול: 08.05.2017
הרישיון בתוקף מ: 26.08.2018 ועד: 17.10.2018

תנאי הרישיון:

1. רישום הרכב מותנה בעמידתו בכל תקנות התעבורה והוראות משרדנו לרבות מד מהירות מטרי ומד מרחק מטרי, פנסי חזית לפי התקנות והנהלים.
 2. על הרכב חלה הגבלת העברת בעלות למשך 12 חודשים.
 3. רישום הרכב בהתאם לתקנת תעבורה 282 (א) החל מיום 1.4.08 ובלבד שטרם חלפו 24 חודשים מיום יצור הרכב.
 4. רישום הרכב מותנה בקיום מערכת בקרת יציבות ESP ברכב החל מה- 1.1.2010.
 5. רישום הרכב מותנה בבדיקתו במכון המורשה לביצוע בדיקה עפי תקנה 309 לתקנות התעבורה והצגת תעודה חיובית על כשירות הרכב.
 6. רישום הרכב מותנה בהצגת מסמך מקורי רשמי המפרט את פרטי הרכב מאת היצרן.
 7. מכירת הרכב למורה דרך בלבד או יצוא הרכב מהארץ או גריטתו.
- תנאים כללים:
1. אין רישיון זה ניתן להעברה לאחר.
 2. אין בעל רישיון זה פטור מלמלא אחר דרישות כל דין אחר בנוגע ליבוא הטובין.
 3. רישיון זה בטל מעיקרו וניתן להחריים את הטובין אם לא יובאו בהתאם לתנאי הרישיון.
 4. הרשות המוסמכת רשאית בכל עת לבטל את הרישיון.
 5. אי עמידה בכל פרטי רישיון זה מהווה עבירה על הדין החל על הייבוא, ויחולו לגביה הוראות החוק והנהלים בדבר אי עמידה בחוקיות הייבוא.
- תנאים נוספים:
ציון ירוק 286

תאריך הוצאת הרישיון: 26.08.2018
שם הרשות המוסמכת: סימה ראובן

עת/7 רישיון להסעת סיור



מדינת ישראל
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
המפקח על התעבורה



רישיון להסעת סיור ברכב סיור (אשכול)

בתוקף סמכותי לפי סעיף 5 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעות סיור, הסעות מיוחדות והשכרת רכב) התשמ"ה – 1985 (להלן - הצו) ותקנות 1-385 – 386 לתקנות התעבורה תשכ"א – 1961 (להלן - התקנות).

ניתן בזאת רישיון להסעת סיור ברכב סיור (אשכול) מס רישוי 201 - 23 - 907

על שם הבעלים ששמו נקוב ברישיון הרכב, בלבד. מספר מורה דרך: 1176

לבצע הסעות סיור ברכב סיור במסגרת משרד ההסעות:

צורי היעלים

יואב שחם 3

מזכרת בתיה 99999

רישיון זה בתוקף עד תאריך: 31/12/2019

תנאים

1. הנהג ברכב חייב להיות בעל רישיון נהיגה מסוג מונית/אוטובוס ובעל תעודת מורה דרך מוסמך בתוקף.
2. לא יסיע אדם ולא יתיר לאחר להסיע נוסעים ברכב סיור שניתן עליו אלא רישיון להסעת סיור בלבד ובהתאם לתנאי הרישיון.
3. לא יעביר אדם בכל דרך מדרכי העברה את הבעלות או את החזקה על רכב סיור שניתן עליו רישיון להסעת סיור, אלא באישור מראש ובכתב מאת המפקח על התעבורה.
4. רישיון זה יהיה תקף רק כשהוא צמוד לרישיון הרכב. בעל הרישיון יציגו למפקח או לשוטרי על פי דרישתם.
5. בהתאם לסעיף 8 למצו ובהתאם לתקנה 394 לתקנות התעבורה רשאית הרשות לבטל את הרישיון בכל עת אם הפר בעליו או הנהג ברכב תנאי מתנאי הרישיון, הצו או תקנות התעבורה ועל בעל הרישיון להחזירו לרשות תוך שבועיים מיום קבלת ההודעה.

חתימה המפקח על התעבורה - הרשות

עת/8 בקשה לשנות נוהל יבוא אישי רכב ע"י מורה. מטעם העותר.

אגודת אשכול אגודה שיתופית לבעלי רכב אשכול ומדברי k9@013.net

משרד לשם 16 מבושרת ציון כתובת לדואר ת.ד. 171 בית זית 9081500

טל' 1800-2000-32 נייז 050-9009700 פקס 03-5423554 סימוכין 19-104

18 דצמבר 2019

כ' כסלו תש"פ



לכבוד

מר אבנר פלור – סמנכ"ל תנועה

משרד התחבורה

באמצעות דוא"ל

שלום רב

**הנדון: בקשה לתיקון נוהל 01/12 ליבוא אישי של רכב סיור ע"י מורה דרך.
הודעה על מיצוי הליכים**

I רקע ותיקון

1. בהמשך לפנייתי לאגף הרכב בנדון במכתבי מתאריך 14/4/2019 המציב, שטרם נענתה עד היום.
2. בהמשך לבג"ץ 7006/07 הח"מ ואחרים נגד משרד התחבורה שהוציא צו על תנאי נגד משרד התחבורה והורה לכם לאפשר למורה דרך יבוא אישי של כל רכב וכפי שהיה בעבר. להזכירך אדוני היה נציג משרד התחבורה בבג"ץ בתפקידך כמנהל אגף הרכב.
3. בהמשך לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשמ"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי") בכלל ובפרט סעיף 2 הגדרות המגדיר "עוסק" ו"עוסק מורשה" – כהגדרתם בחוק מס ערך מוסף, התשל"ו-1975 " " .
4. בהמשך לחוק מס ערך מוסף, תשל"ו-1975, המגדיר את המושג עוסק בחוק הרישוי כני"ל, ואשר מגדיר את המושג ציוד – הכולל רכב בכלל ובעניינינו רכב סיור ביבוא אישי, "נכס ששימש, משמש או נועד לשמש לעוסק בעסקיו" דהיינו בחוק מעיימ אין כל מגבלה להפעיל את הרכב ע"י אחר. והמגדיר עסקה (1) "מכירת נכס או מתן שירות ע"י עוסק במהלך עסקו... " הגדרה שאינה מגבילה את העיסוק ברכב רק בנהיגה הפיזית שלו אלא גם מתן שירות של העברה לאחר לצורך עבודה ובמיוחד כאשר מדובר בהוראות הניתנות ממשרד ההסעות שבו הוא רשום.
5. בהמשך לפס"ד בעת"מ 18-01-65005-01 מתאריך 7/3/2019 שבו התחייב משרד התחבורה לפרסם נוהל ייעודי לרכב שיוצר בשלבים (להלן "לימוזינה").
6. בהמשך לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעות סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשמי"ה-1985 וע"פ הוראות המפקח על התעבורה ורישיון להסעת סיור המחייב הפעלת הרכב באמצעות משרד הסעות וע"פ הנחיותיו בלבד.
7. בהמשך לנוהל מנכ"ל משרד התיירות המתיר העברת רכב אשכול למורה דרך לצורך הסעת סיור, ע"פ סעיפים 3.1, 3.2, 4.1, 4.2 .
8. בהמשך לסעיף 29 להחלטתך מתאריך "אינני יכול להתעלם מן העובדה כי יבוא הרכב נשוא ההחלטה זו נעשה באופן תרמיתי, תוך הצגת מצג שווא לרשויות המוסמכות הרלוונטיות, לפיו הרכב מיובא ביבוא אישי על ידי המבקש במסגרת עיסוקו כמורה דרך, לצורך שימוש העסקי-עצמי ולכן עומד בדרישות החוק, אולם בפועל התברר כי הרכב משמש חברת הסעות, ולא את המבקש עצמו." דהיינו אדוני, המשמש כמנהל ע"פ חוק הרישוי, הגדיר העברת השימוש לאחר כמעשה תרמיתי לא חוקי!

II הליקויים בנוהל והטיעונים לבקשת התיקון

9. בטהל חסר יבוא אישי של רכב מסוג אוטובוס ציבורי זעיר לסיור M2, המותר ביבוא אישי ע"י מורה דרך ע"פ סעיף 33 (א) "אוטובוס זעיר" לחוק הרישוי.
10. בטהל חסר התייחסות ללימוזינה מסוג M2 של 8 נוסעים ועד 5 טון, העומדת בפועל בקריטריונים של אוטובוס ציבורי זעיר לסיור ולכן מותרת ביבוא ע"פ סעיף 33 (א) לחוק הרישוי .
11. בטהל חסר התייחסות ליבוא אישי של רכב מדברי הן ע"י מורה דרך והן ע"י כל עוסק אחר. ואין התייחסות לרכב מדברי מסוג M2 .

12. בסעיף ב. 2. כתוב "הרכב מיועד לשימוש של המייבא בלבד..." כמו גם הפרשנות של אדוני בהחלטה המ"ל ובעת"מ 19-09-3633 שמורה דרך שעשה יבוא אישי של רכב סיור אינו רשאי להעביר את הרכב להפעלה ע"י מורה דרך אחר, זו פרשנות מוטעית מהסיבות הנוספות הבאות:
- בישיבת ועדת הכלכלה בתאריך 25.1.2019 פרוטוקול 144 ועדת הכלכלה הסכימה לשנות את הצעת החוק ע"פ בקשתי ובניגוד לדעתך אדוני, וזאת משום שהצעתו של אדוני הייתה מנוגדת לאינטרס הציבורי.
 - חוק הרישוי בסעיף הגדרות מגדיר עוסק ע"פ חוק מע"מ, וחוק מע"מ בסעיף ציוד, הכולל גם רכב, לא מגביל העברתו לאחר.
 - אין כל סיבה למנוע ממורה דרך, ע"פ עיסוקו, להעביר את הרכב סיור שלו לאחר תמורת תשלום לכל מטרה חוקית! הרי זו עסקה ע"פ חוק מע"מ. מניעת העיסוק הזה של העברת רכב לאחר תמורת תשלום היא מבחינת פגיעה בחופש העיסוק.
 - העברת רכב סיור לצורך עבודה תוך קבלת תשלום מוגדרת כעסקה ע"פ חוק מע"מ ולכן היא משמשת לעיסוק עצמי של עוסק כדין!
 - ההגבלה נועדה לתכלית לא ראויה המנוגדת לאינטרס הציבורי, שכן כל ייעודה לאנוס את מורה הדרך שעיסוקו העברת רכב סיור לאחר לרכוש את הרכב מיבואן מסחרי. שכן אם ארכוש את הרכב מיבואן מסחרי אוכל להעביר לאחר, אבל אם ארכוש בעצמי ואעשה יבוא אישי לא אוכל להעביר לאחר. זו התכלית היחידה להגבלה הזו, תכלית לא ראויה מכל הבחינות ולכן פסולה מן היסוד.
 - ההגבלה מנוגדת לחופש העיסוק, שכן זכותו של כל אדם לעסוק בכל אשר יחפוץ כולל העברת רכב שברשותו לשימוש ע"י אחר, כמובן במגבלות המותר לרכב סיור.
 - ההגבלה מנוגדת לרישיון להסעות סיור שעל פיו ניתן לבצע הסעות סיור במסגרת משרד ההסעות שבו הוא רשום. ומשרד ההסעות יכול להציב תנאים לגבי הפעלת הרכב כמו לדוגמה אם הוא נדרש לעבוד כמה משמרות ביום או במידה ובעל הרכב חולה והוא אינו יכול לבצע את העבודה בעצמו ונדרש למצוא מחליף שיעבוד עם הרכב לעבודה המתוכננת, או אם לבעל הרכב יש רכב סיור אחר והוא עסוק בעבודה אחרת.

III בקשה לתיקון הליקויים

13. לאור האמור לעיל אני מבקש לשנות את הטחל עבור מורה דרך המייבא רכב ביבוא אישי כמפורט:
- להוסיף את האפשרות של יבוא אישי של רכב נוסעים מסוג M2 שהוא אוטובוס ציבורי זעיר לסיור.
 - להוסיף את האפשרות של יבוא אישי של רכב מסוג M2 אשר יוצר בשלבים שיש בו 8 מקומות לנוסעים ועד 5 טון ולכן עומד בהגדרת אוטובוס זעיר ציבורי לסיור שמותר ביבוא אישי ע"פ סעיף 33 (א) לחוק הרישוי.
 - להוסיף את האפשרות של יבוא אישי של רכב מדברי מסוג M1 ורכב מדברי מסוג M2.
 - למחוק את המילים בסעיף ב. 2. "לשימוש של המייבא בלבד"
14. בכל הכבוד אני מבקש להזכיר לאדוני כי הוא נדרש להשיב על בקשתי זו תוך 30 ימים.
15. לצערי ומניסיוני הרב אני חייב לציין כי מכתבי זה משמש כמיצוי הליכים לפנייה בעתירה מנהלית, ע"פ זכותי, לבית המשפט המנהלי בירושלים וע"פ סמכותו.



מוטי בר-נס, יו"ר

העתקים : לשכה משפטית – משרד התחבורה
גבי עינת סגל - מנהלת אגף הרכב
מר איציק סרור – הרשות המוסמכת ליבוא
גבי כרמית אפלמן – מנהלת תחום יבוא
אגודת אשכול – חברים
מבקר המדינה

מדינת ישראל



הנהלת האגף
טל': 03-5657105/9
פקס: 03-5657105
ב' בשבט תש"פ
28 בינואר 2020
סימוכין: 4000-0401-2020-009374

לכבוד
מר מוטי בר-נס
ת.ד. 171
בית זית

א.נ.

בדוא"ל: K9@013.NET

הנדון: בקשתך לתיקון הוראת נוהל 01/12 יבוא אישי של רכב סויר על ידי מורה דרך
סימוכין: מכתבך בעניין שבנדון מיום 18.12.19

הריני לאשר קבלת מכתבך שבסימוכין, ולהשיבך כדלקמן:

1. **לטענתך להעדר התייחסות לרכב מסוג אוטובוס זעיר לסיור מסוג M2** בהוראת הנוהל, אשיב כי הואיל ורכב סויר מוגדר בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סויר, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), התשמ"ה – 1985 (להלן- צו הפיקוח) כ"רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד שבעה אנשים מלבד הנהג ואשר צוין ברשיון הרכב כרכב סויר", והואיל והוראת הנוהל מבארת את הליך קבלת רישיון יבוא לרכב המיועד להירשם ברישיונו כרכב סויר הרי שאין מקום לכלול בהוראת הנוהל רכב שאינו ממלא אחר הגדרת רכב סויר כאמור.
2. בהקשר זה תובאנה להלן ההגדרות הרלוונטיות מתקנות התעבורה, התשכ"א – 1961 (להלן: "תקנות התעבורה"):
"אוטובוס זעיר" – אוטובוס שנתקיימו בו כל אלה:
 - (1) הוא מיועד לפי מבנהו להסעת עד תשעה עשר נוסעים בנוסף לנהג;
 - (2) מותקן בו מרכב תקני;
 - (3) משקלו הכולל המותר אינו עולה על 5,000 ק"ג;
 - (4) הוא מצוין ברשיון הרכב כאוטובוס זעיר, או כאוטובוס זעיר ממוגן, לפי העניין;"אוטובוס" – רכב מנועי שמיועד להסעת 8 אנשים או יותר, נוסף על הנהג, ושצוין ברשיון הרכב כאוטובוס.
יוצא אפוא, כי אוטובוס זעיר, המיועד להסיע עד 19 נוסעים מלבד הנהג, או אוטובוס באשר הוא המיועד להסיע 8 נוסעים ויותר מלבד הנהג - אינם יכול להיות "רכב סויר" המוגבל לעד 7 נוסעים מלבד הנהג, בהגדרתו בצו הפיקוח.

רחוב המלאכה 8, תל – אביב, ת.ד. 57031, מיקוד 61570
לשירותכם: מרכז מידע "טלאול" *5678

מדינת ישראל



3. יודגש ויובהר כי אין באמור כדי למנוע ייבוא אישי של רכב מסוג: אוטובוס זעיר, אולם על מייבא הרכב לדעת כי בהתאם להסבר לעיל, לא ניתן לרשום אוטובוס זעיר כ-"רכב סיור".
4. **לטענתך להעדר התייחסות לרכב לימוזינה מסוג M2 של 8 נוסעים ועד 5 טון** בהוראת הנוהל, אשיב כי סעיף 33(א) לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו – 2016 (להלן: "החוק") מונה את סוגי הרכבים אותם ניתן לייבא ביבוא אישי, כאשר בפסקת משנה (2), מפרט החוק באופן ספציפי וברור, כי ניתן לייבא: "רכב נוסעים מסוג M2 המיועד לאדם עם מוגבלות פיסית הזקוק לרכב נסוג זה בשל מוגבלותו, או רכב מהסוג האמור שהוא אוטובוס זעיר כמשמעותו לפי פקודת התעבורה". כלומר, החוק מגביל מפורשות את סוגי הרכבים מסוג M2, שניתן לייבא ביבוא אישי.
5. בהקשר זה, יובהר כי לימוזינה מסוג M2 אינה עומדת בפועל בקריטריונים של אוטובוס זעיר, וגם אילו הייתה עומדת בפועל בקריטריונים כאמור, היא אינה "אוטובוס זעיר" כמשמעותו בתקנות התעבורה ומשכך לא ניתן לייבא אותה ביבוא אישי; בנוסף יצוין, כי ככל ומייבא ביבוא אישי יבקש לייבא רכב לימוזינה העונה לקריטריונים של רכב מסוג M1, הרי שאין לכך כל מניעה בדיון.
6. **לטענתך להעדר התייחסות לייבוא אישי של רכב מדברי**, אשיב כי בכל הקשור לרכב מדברי, בשונה מרכב סיור, אין דרישות ייחודיות הנדרשות לביאור והבהרה, ומשכך לא ראינו מקום לפרט ולבאר בייבוא אישי של רכב מדברי.
7. ייעוד השימוש ברכב המיובא לישראל ביבוא אישי מוסדר תחת סעיף 33(ב)(1) לחוק בזאת הלשון: "הרכב מיועד לשימוש האישי או המשפחתי, ואם הוא עוסק- הרכב מיועד לשימוש העסקי-עצמי".
ראה לנכון המחוקק לקבוע כי ככל ומדובר בייבוא אישי של עוסק, הרי שהרכב מיועד לשימוש העצמי של אותו עוסק. כלומר, עוסק המייבא רכב ביבוא אישי, רשאי לעשות ברכב שימוש עסקי מכל הסוג, ובלבד שיהיה בשימוש עצמי שלו, והוא אינו רשאי להעביר את הרכב לשימוש העסקי של אדם או עוסק אחר. יובהר כי בקשתך למחיקת המילים: "לשימוש של המייבא בלבד", תהיה הוראה הנוגדת הלכה למעשה, את האמור בסעיף 33(ב)(1) לחוק.
8. לאור כל האמור לעיל, אין בידי להיענות לבקשותיך לתיקון הוראת הנוהל כמפורט בסעיף 13 במכתבך.

בברכה,

מהנדסת עינת סגל
מנהלת אגף בכיר רכב

העתיקים:

מהנדס אבנר פלור – סמנכ"ל בכיר תנועה
מהנדס דורון קוגמן – מנהל אגף א' הנדסה ותקינה
איציק סרור – מנהל אגף א' שירותי תחזוקה
ע"ד ספיר דדון – הלשכה המשפטית
מהנדס ג'מיל אבו חלא – ראש תחום תקינה
כרמית אפלמן – ראש תחום יבוא

רחוב המלאכה 8, תל – אביב, תד. 57031, מיקוד 61570
לשירותכם: מרכז מידע "טלאול" *5678

פתח דבר

במרחב הציבורי קיימים מפגעים, עוולות, מחדלים ובירוקרטיה מיותרת. אינני מאשים אף אחד במפגעים אלו, אך חובתנו לתקנם כדי שלנו ולדורות הבאים יהיו חיים טובים יותר. זה תפקידו של כל משרת ציבור ממנכ"ל משרדי הממשלה ועד אחרון הפקידים לטפל בכל מפגע שמובא בפניו, ולא להתעלם מהפניה ולהתעמר בפונה ובכך אולי לחסוך זמן וטרחה בטווח הקצר.

אישית ועוד מבית ספר יסודי מעולם לא הסטתי מבטי ממפגע שנגלה בפניי. בגיל 10 בחוף הים בבת-ים הצלתי אדם בוגר מטביעה בים תוך סיכון חיי שלי, ובהמשך הצלתי עוד חיים רבים מטביעה (אולי בזכות משמניי אני צף טוב מאוד ויש לי עור של פיל). אני אוסף גללים של כלבים בעת שאני מוציא את כלבי לטיול וגאה שהשכונה שלי במבשרת ציון היא הכי נקייה בישראל. אם אני רואה בכביש שחסר שילוט הכוונה, או בור, אני פונה למי שצריך. רכב תקוע בכביש המהווה סכנה לעצמו ולאחרים אני גורר.

תמיד חשתי סיפוק עצום שאני יכול לעזור לאנשים בעת צרה. טיפלתי בתלונות רבות שנמסרו בידי על ידי אחרים ובמיוחד עבור יותר מאלף חברי אגודת אשכול שאני משמש עבורם כיו"ר משנת 2009. אני משתדל לטפל בכל מפגע גם אם זה יאלץ אותי להשקיע משאבים משלי וגם אם זה "ייסבך" אותי עם אחרים כולל פקידים רמי מעלה כמו מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה שהטיל עליי עיצום כספי בסך 50,000 ₪ באופן לא חוקי על שירות שגביתי עבורו 250 ₪. האבסורד הוא שהוכחתי כי האשם אינו חוקי – תיקון ריקול לרכב ביבוא אישי אשר על פי מר אבנר פלור יש לתקנו בחו"ל בעלות של עשרות אלפי שקלים ותוך פגיעה צרכנית אסורה. רק תודות למאמציי נפסק הנוהל הנפסד שהונהג ע"י מר אבנר פלור כי יש לתקן ריקול בחו"ל בעלות של עשרות אלפי שקלים לצרכן, והיום ניתן לתקן ריקול לרכב ביבוא אישי בישראל ללא כל עלות וכפי שהותר ליבואנים המסחריים מקום המדינה.

החלטתי להקדיש את חיי כדי למגר התנהלות נפסדת של פקידים בכירים במשרד התחבורה ובראשם מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה שסירב לאשר לי רישיון יבוא אישי לרכב לצורך עיסוקי כמורה דרך המסיע תיירים ברכב אשכול רק כדי לעזור למונופולין יבואני הרכב לחזק את מעמדם "ולדאוג" שמחירי הרכב בישראל יהיו יקרים. עתרתי נגדו לבג"ץ 7006/07 **וראיתי איך מר אבנר פלור מנהל אנף הרכב החדש הוכיח חוסר מקצועיות משוע והעדפת אינטרסים זרים של בעלי ההון – יבואני הרכב, על פני האינטרס הציבורי.** לצערי פגשתי עוד פקידים בכירים ברמה כזו שפשוט לא מבינים ולא ראויים לתפקידים כמו גבי אהובה זקן סמנכ"ל משרד התיירות ועוד ועוד. למדתי שהפתרון היחיד לפקידים הבכירים האלה שמתייחסים אליי כחגב הוא לגרור אותם לבית המשפט, מגנם היחיד של החלשים!

אני מודה למערכת בתי המשפט האמיצה שמגנה על האזרח הקטן מפני עוולות השלטון, תוך שהיא מקשיבה בסבלנות לכל הסיפורים שלי, אני מודה לוועדות הכלכלה והכספים וחברי הכנסת שעזרו לי בהתמודדות מול פקידים סורחים וערליי לב, למשרד מבקר המדינה שבהחלט מתאמץ לעשות את מדינת ישראל למקום טוב יותר, ולחבריי שתומכים בי.

12 מאי 2020, בוטל הצורך בבחינה של העמדה הטכנית לרישום רכב סיוור המדוגם בארץ. בחינה שהיוותה סוד כמוס ומעולם לא פורסמה, בחינה שאף אחד לא הבין מה מהותה, והבוחר בני בעמדה בחולון התעמר בכל מי שהגיע אליו במשך ימים. לציין שבשאר העמדות הפרוצדורה הייתה לוקחת זמן קצר ביותר עד שעה. תודה לגבי קטי מורלי מאגף הרישוי שהקימה נוהל ברור ומסודר תוך יומיים. הנוהל החדש יחסוך שעות עבודה רבות בשנה.

5/2020 משבר הקורונה - **תלונה נגד המוסד לביטוח לאומי בגין שמבקש אישור ממורה דרך שאין לו רכב אשכול כדי לקבל זכאות לדמי אבטלה במשבר הקורונה.** " מבחינת לך תוכיח שאין לך אחות..." (ביטוי עממי המבטא מורת רוח בלתי מבוססת, מקור הביטוח ספרו של שלום עליכם "בינתיים אני משליך החוצה את אחותך המשומדת. ואם תאמר שאין לך אחות! לך והצטדק!")

5/2020 בהכנה עתירה מנהלית נגד משרד התחבורה לגבי רכב ביבוא אישי שיובא ע"י עוסק אבל מר אבנר פלור לא מתיר להפעילו באמצעות אחר וזאת תוך אפליה בהתייחס לרכב שיובא ע"י יבואן מסחרי ותוך פגיעה בחופש העיסוק וזכות הקניין של עוסק בכלל ומורה דרך בפרט.

4. 4/200 מע"מ ירושלים שילם 26,000 ₪ לחברה סיגל א. לאחר שסירב לתת חוזר מע"מ עבור רכישת רכב מדברי, מקרים דומים היו גם עם מע"מ אשדוד ותל אביב – כולם טופלו ע"י הח"מ ושילמו.
5. ת.צ. 20-04-34127 תובענה ייצוגית ברנס נ' משרד התחבורה שלא נאשר אבוזר בטיחותי לצורך השבת מס למייבא רכב בייבוא אישי (10 מיליון ₪) תוך **עבירה על צו תעריף המכס ואפליה אסורה לטובת היבואנים המסחריים** שמאפשר להם אישור השבת המס בעצמם (כמיליארד ₪). כבוד השופט אביגדור דורות החליט כי על משרד התחבורה להשיב עד 15.6.20.
6. 4.2020 תקופת הקורונה כאשר משרד הרישוי היה סגור – התאפשר שינוי ייעוד רישיון רכב ספור / מדברי לפרטי באמצעות האינטרנט כדי לאפשר לחברים בעלי רכב שאינו עובד למכור ולממש נכסים לצורך קיומם במשבר קורונה בעת שאין עבודה, תודה לפקידים במשרד התחבורה שנתנו לי שירות.
7. 19.4.2020 בוטל הנוהל המחייב בדיקה טכנית בעמדה מס' 1 לרכב אשכול / מדברי לצורך שינוי ייעוד לפרטי, בכך **נחסכו אלפי שעות עבודה בשנה למשק בגין בירוקרטיה לא נדרשת** תודה לגב' קטי מורלי שעבדה לתוך הלילה כדי להקים נוהל חדש תוך יום אחד. דבר טוב שיצא ממשבר הקורונה.
8. עת"מ 2081-02-20 נ' משרד התחבורה **הפוגע בחופש העיסוק של מתווך בייבוא אישי** ומטיל עליו אחריות בניגוד לחוק בעת שהוא רק משדר בקשה לרישיון יבוא. בפני כבוד השופט א' דראל. ותוך התעלמות מחו"ד של עו"ד דוד טמיר מלשכת יועמ"ש משרד התחבורה שנתן חו"ד הוגנת. – משרד התחבורה הצהיר כי לא חיבים להשתמש בהסכם לפי הפורמט שלהם. עניין האחריות עדיין לא נפתר, ממתין למקרה נוסף.
9. 1/2020 **משרד התיירות הוציא קול קורא המאפשר לכל ארגון לעשות השתלמויות והפסיק את מונופולין הידע שלק לידיו באופן לא חוקי.** בהמשך לעת"מ 19-10-51294 ובהמשך לשינוי הצעת חוק שירותי תיירות של הח"מ בוועדת הכלכלה של הכנסת. תודה לחבר הכנסת ויו"ר הוועדה איתן כבל. **אבל משרד התיירות כמו משרתי ציבור רבים אחרים מסרב בפועל לתקן את הליקוי באמצעות נהלים שמאיינים את החלטה החדשה,** לכן ובלי ת ברירה תוגש עתירה חדשה בקרוב – בשלב מוצי הליכים.
10. 11/19 עת"מ 19-06-14428 נגד משרד התחבורה בגין נוהל שיוס מר אבנר פלור האוסר תיקון ריקול לרכב בייבוא אישי או תייר בישראל, וחייב תיקון רק בחו"ל. מעבר לעובדה שזו אפליה בהשוואה ליבואנים מסחריים שלהם התירו לתקן בישראל, זו פגיעה צרכנית לא חוקית. **נוהל 2/12 יבוא אישי תוקן (עדכון 20) בוטלה החובה לתקן ריקול בחו"ל בעלות של עד עשרות אלפי שקלים, וניתנה אפשרות לתקן בישראל ללא עלות ולקבל רישיון יבוא רכב אישי עם ריקול,** התאפשר תיקון ריקול בישראל גם לתייר וגם לרכב שנמצא בטרנזיט בישראל. משרד התחבורה החל לפעול ע"פ כללים בינלאומיים המחייבים תיקון ריקול בכל מקום בעולם היכן שהתגלה הריקול. **חיסכון של עד עשרות אלפי שקלים למייבא רכב בייבוא אישי שנפתח לו ריקול לאחר רכישת הרכב בחו"ל.**
11. 11/19 עת"מ 18-01-65005 משרד התחבורה הקים מחדש נוהל 01/12 שהוקם תודות לצו על תנאי בג"ץ 7006/07 שבוטל באופן לא חוקי **המאפשר יבוא אישי של רכב ספור – אשכול ע"י מורה דרך.**
12. 4/19 **משרד התחבורה אפשר תשלום אגרות עבור רכב בייבוא איש באינטרנט** והופסקה השיטה העות'מאנית שהייתה נהוגה שצריך לקחת טופס אגרה רק ממשרד התחבורה ולשלם בדואר. **נחסכו אלפי שעות עבודה ונסיעות מיותרות למשק שבאחת מהן נפצע החבר אורי ש. בתאונת דרכים.**
13. 2/19 בוטל הצורך להציג רישיונות הסעה מקוריים בעת מבחן רישוי שנתי ולהסתפק בצילום, הנתונים הוכנסו למערכת המחשב בשקיפות למכוני הרישוי – **חיסכון של אלפי שעות עבודה בשנה למשק.** תודה לגב' קטי מורלי.
14. 1/19 תלונה נ' אגף הרכב בגין מתן רישיון יבוא ליבואנים מסחריים של לימוזינות כרכב פרטי, ובכך לעקוף את התקינה הישראלית. העבירה הופסקה אך עד היום לא התקבלה תשובה מדוע אגף הרכב עבר על החוק. הוגשה תלונה למשרת ישראל. **שנתיים מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה ומנהלת אגף הרכב גב' עינת סגל נותנים גיבוי לעובדים שעברו על החוק!**
15. 11/18 ביטול הפסקת רישום רכב מדברי במשרד הרישוי. **התאפשר עיסוקם של מאות עובדים חדשים בעוסקים עצמאיים ושכירים בתחום,** תודה לגב' קטי מורלי שטיפלה בעניין.
16. 1/18 ביטול החלטת ועדת אתיקה של משרד התיירות לשלול רישיון מורה דרך של חבר בן 81 בעל רכב אשכול עת"מ 17-10-38031 ברנס ואח' נ' משרד התיירות. ביטול החלטה שניתנה פה אחד של ועדה הכוללת את הסמנכ"לית האובה זקן, משקיף סמנכ"ל חדש - מר פיני שני, הממונה על הכשרה מקצועית, מנהלי אגפים יועמ"ש עו"ד אליהו ליפשיץ ועוד, בגין אי חוקיות ואפליה מוחמת גיל. **הוכח כי סמנכ"לית המשרד לתפעול, תקינה ואיכות השירות גב' אהובה זקן ויתר העובדים הבכירים של משרד התיירות בוועדת האתיקה של מורי דרך אינם מבינים דבר לגבי אתיקה מקצועית של מורי דרך וחוקי יסוד של מדינת ישראל**

17. **עת"מ 1318-12-18** ברנס נ' משרד התיירות פס"ד מתאריך 6/6/2019 - משרד התיירות הסכים לבחון מחדש את הוראות הבטיחות. זה לא סביר שהגורם המסמך מורי דרך לא יכשיר ולא יפרסם הוראות בטיחות לטיולים. בפס"ד התחייב לטפל בנהלי בטיחות בעומס חום ובשיטפונות. **משרד התיירות גורם לביזוי בית המשפט ועד היום לא הקים נוהל הוראות בטיחות כנדרש.**
18. 5.2018 שינוי החלטת המפקח על התעבורה ומנהלת תחום תיאום באגף הרישוי שסירבו לתת רישיון הסעה מיוחד לרכב מדברי לעולה חדש וגם לנכה צה"ל שקיבלו הטבת מס לרכישת רכב, בדרישה לרישיון למוניית. הדרישה בוטלה וכנהוג בענף רכב מדברי, מדובר בכאלפיים כלי רכב. תודות לפעילותו של הח"מ **התאפשר שילוב של עולים חדשים ובעלי נכויות בענף רכב מדברי** ללא רישיון נהיגה למוניית.
19. 11/2017 מתן רישיון רכב זמני לרכב ביבוא אישי שמעוכב בגלל "התלבטויות" של תחום תקינה.
20. 11.2017 **תלונה נגד שר התיירות בנין שימוש בלימוזינה לא חוקית להסעת התייר ה 3 מיליון**, ללא רישיון הסעה בשכר. הוגשה נגדי תביעה על לשון הרע ע"י בעל הלימוזינה אשר הוסרה בגין "אמת דיברתי". משרד התחבורה ביצע ביקורת לכל הלימוזינות. משרד התחבורה והמשטרה כלל לא טרחו לבדוק וטעט כי אין עניין לציבור ששר התיירות מסיע ברכב שאין לו אישור הסעות ואין לו ביטוח!!!
21. 25.1.2016 ט"ו בשבט תשע"ו **שינה במו ידיו את סעיף יבוא אישי ע"י עוסק בהצעת חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב בוועדת הכלכלה של הכנסת למרות התנגדות נחרצת של מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה שהוכיח כי הוא לא כשיר מבחינה מקצועית ומבחינה הנאמנות שלו לאינטרס הציבורי** פרוטוקול מס' 144.
- א. סעיף 33 (ב) (1) **כך שעוסק יוכל לעשות יבוא אישי של כל רכב**, ולא ע"פ ההצעה של מר אבנר פלור שדרשו לאפשר "רק רכב שאינו מיובא ע"י היבואן" רכב שאין לא אחריות אין לו שירותי אחזקה, אין לו חלקי חילוף בישראל. מה שמוכיח את הטענה כי מר אבנר פלור אינו ראוי מבחינה מקצועית וכי הוא פועל כגיס חמישי לטובת האינטרסים של יבואני הרכב. וזאת למרות האירועים לאחר בג"ץ 7006/07 ולמרות שנאלץ לתקן בפעם השנייה צו יבוא חופשי (תיקון) התשע"ו-2015 ולמחוק את המילים **"ודגם הרכב לא מיובא ע"י יבואן"** כדי לאפשר יבוא של כל רכב.
- ב. הוסיף במו ידיו את האפשרות בסיפא של סעיף 33. (א) (2) לייבא באופן אישי ע"י עוסק רכב מסוג M2 אם כי בפועל החוק מדבר כיום על אוטובוס זעיר בלבד. פרוטוקול מס' 197 של ועדת הכלכלה של הכנסת מתאריך 4/2/2014. גם עניין זה בניגוד לדעתו של סמנכ"ל משרד התחבורה אבל בתמיכתו של שר התחבורה מר ישראל כץ.
22. **ביטול הפגיעה והאפליה של משרד התחבורה ברישום רכב משומש לרכב ביבוא אישי חדש** בהשוואה ליבואן מסחרי, בניגוד לדעתה של מנהלת תחום תיאום אגף הרישוי.
23. **כל רכב יכול להיחשב כרכב תפעולי** תיקון הפרשנות של משרד התחבורה לגבי תקנה 95 בהקשר לרכב תפעולי, בניגוד לדעתם של מנהלת תחום תיאום אגף הרישוי ודעתו של מנהל תחום קציני בטיחות.
24. **עע"מ 3087/17 נ. משרד התחבורה** בגין החלטת מנהל אגף הרכב לפסול תקינה אמריקאית לגבי גובה מעבר באוטובוס ציבורי זעיר לסיור, **הפסד צורב**; בהמשך ל **עת"מ 9327-12-11**, **עע"מ 6780-12-11 ועת"מ 19994-09-16**. בג"ץ החליט לא להתערב ופסק לי 10,000 ₪ הוצאות בגין שסירבתי למשוך את העתירה. **תודה לכל החברים שתומכים בי בהוצאותיי**, ואני אוהב את בית המשפט למרות שפסק נגדי.
25. **בג"ץ 3089/17 נגד משרד התיירות** בגין התקנת נוהל רכב אשכול באופן לא חוקי ולאחר שמשרד התיירות כבר שינה את הנוהל בלחצו של העותר כבר 6 פעמים. בזכות האפשרות להשתמש בשירות יועץ מס ולא רק רואה חשבון חסד העותר אלפי שקלים בשנה לחבריו. הבג"ץ המליץ למשוך את העתירה ללא הוצאות, אבל הסכים כי עניין הייצוג בוועדת רכב אשכול אינו תקין, והסכים כי אגודה יכולה לרכוש על שמה רכב בהטבת מס אבל לא על שמו של מורה דרך. נפתח משרד הסעות שיכול לרשום רכב בהטבת מס למורי דרך.
26. **ביטול השינויים בגן לאומי מצדה שחייבה את כל המטיילים להיכנס לחנות אהבה**, וכעת המטיילים יכולים לבחור אם להיכנס או לא להיכנס לחנות וללכת בדרך הנוחה והקצרה.
27. **תיקון צו הפיקוח על מצרכים ושירותים** (הסעות סיור, הסעות מיוחדות והשכרת רכב) התשע"ז-2016 בגין הפליה, ומתן אישור ל-4 מורי דרך שבבעלותם רכב מדברי פרטי להתאגד ולקבל רישיון משרד להסעות רכב מדברי. ללא צורך כי התאגיד יהיה בעלים של 4 כלי רכב וכפי שהיה בעבר. תודות לכך מאות רבות של בעלי רכב מדברי חסכו כ-2,000 ₪ דמי רישום בשנה. תודה לעו"ד דנה עסיס-שנער, עובדת ציבור מסורה שעשתה הכל כדי לא להגיע לבית משפט. חבל שהיא לא עובדת יותר באגף הרכב.

28. 2015 חברת הפניקס שילמה למורה דרך בגין גניבת רכבו בבית לחם לאחר שסירבה בטענה כי היה מושכר. הח"מ הוכיח כי רכב אשכול אינו יכול להיחשב רכב פרטי המיועד להשכרה, וכי יש אישור ע"י המפקח על התעבורה להעביר רכב אשכול ממורה דרך אחד לשני לצרכי עבודה בהסעות סויר.
29. **עת"מ 15-01-10609 נגד מר יוסי נורי יו"ר ועדת רכב אשכול - בגין אי מתן מענה- רישום תאגיד רכב מדברי** – שונה צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעות סויר, הסעות מיוחדות והשכרת רכב) התשמ"ה 1985 כך שניתן יהיה לרשום תאגיד רכב מדברי ע"י 4 מורי דרך שבבעלות כל אחד מהם בנפרד רכב מדברי גם ללא הדרישה שהתאגיד יהיה בעלים של 4 כלי רכב.
30. **בג"ץ 8158/15 נגד משטרת ישראל בגין אי מתן זכות מעבר למורי דרך המצוידים ברכב 4X4 בעת סופות שלג.** בג"ץ פסק שלמרות שמובנת לנו טרזונית העותר אין מתפקידו להתערב, אין צו להוצאות.
31. 4/2014 תחום תקינה ביטל את הצורך בכיסא למדריך ברכב אשכול, שכן ברכב אשכול הנהג הינו מורה דרך בעצמו. עלות רכב נמוכה יותר ופחות בירוקרטריה לא נדרשת.
32. 2/2014 משרד התחבורה ביטל הוראות רישום לרכב מדברי כדי להפחית רגולציה. נחסכו אלפי שעות עבודה למשק.
33. 1/2014 בעקבות תלונה, משרד התיירות נתן תקציב בסך 25,000 ₪ לתיקון התאורה בבונקר של מוצב צה"ל בתצפית הר בנטל שהינו אתר תיירות פופולארי ברמת הגולן. עד היום האתר לא מטופל כנדרש.
34. **בג"ץ 5973/13 נגד משרד התחבורה, משרד התיירות ורשות המיסים** בגין ביטול הקריטריונים למתן הטבת מס לרכב סויר אשכול והצפת הענף בכלי רכב לא נדרשים. **תודות לבג"ץ** רשות המיסים תקנה את צו תעריף המכס, משרד התיירות הקים נוהל למתן הטבת מס לרכב אשכול ולמשרד התחבורה אין יותר כל נגיעה למתן הטבת המס.
35. **עת"מ 12-12-34948 נגד משרד התיירות והתחבורה בגין הרפורמה ברכב אשכול ועוד** – לצערנו משרד התחבורה הצליח לעוור את עיני השופט ע"י ביטול הפיקוח על רכב אשכול והטלת האשמה על רשות המיסים בגין פרשנות חדשה לשיטת צו תעריף המכס מספטמבר 2009. פרשנות שלא התבצעה במשך 3 שנים והייתה תרגיל התחמקות נוסף של משרד התיירות והתחבורה מתפקידם. **מבקר המדינה, ובעקבות תלונות של מוטי בר – נס ביקר בחריפות את ביטול הפיקוח בדוח 65. ג. עמוד 1243-1235 פורסם 2015.**
36. **עת"מ 11-12-9327 ו - ע"מ 12-6780 התבטלה וצומצמה התקינה לגבי רכב מדברי ורכב סויר מדברי.** ובכך נחסכו כספים ואמצעים רבים לחברים אך גם ממשרד התחבורה שהשקיע משאבים בבירוקרטריה מוגזמת. **ושונו נהלים במשרדי הרישוי כדי להקל על תהליך הרישוי.** כבוד בית המשפט פסק נגד בטענה שאינו מוכן להתערב בהחלטת משרד התחבורה.
37. **עת"מ 12-07-11412** בגין אי מסירת מידע ועוד. משרד התחבורה והתיירות שפעלו בסתר וכנגבים בחושך והקימו רפורמה בענף רכב אשכול ללא שיתוף מורי דרך בעלי רכב אשכול – רק תודות לעתירה נחשף המידע שהוסתר
38. **עת"מ 12-02-12895 התאפשר למורי דרך להתאגד באגודות שיתופיות לקבלת רישיון למשרד להסעת סויר לצורך רישום רכב סויר,** וזאת ללא צורך בחניונים ורישיון עסק. כיום קיימות עשרות אגודות שיתופיות המאפשרות לעוסקים בענף הסויר להתאגד ולהיות הבעלים של המשרדים בעצמם ולא להיות תלויים במשרדים מסחריים שעשו רווחים על חשבונם ונרפאה הפגיעה בחופש העיסוק. תודות לכך חסכו מורי דרך בעלי רכב סויר אשכול כאלפיים שקלים דמי רישום בשנה.
39. **עת"מ 12-12-9966 תוקנה תקנת התעבורה 579 והתנק פטור מקצין בטיחות לתאגידי סויר ומדברי שרשומים בהם עד 19 כלי רכב** ומורי דרך בעלי רכב אשכול ורכב מדברי רבים חסכו זמן, ואלפי שקלים בשנה.
40. 2012 החברה לפיתוח מזרח ירושלים גזמה עצים שהסתירו את קשת רובינסון מהתיירים שלא נכנסו לגן הארכיאולוגי. וזאת בניגוד לדעתה כי המתחם בבעלותם וכדי לראות חייבים לשלם כרטיס ולהיכנס לאתר.
41. 2012 אושרה כניסה של רכבי אשכול לנמל חיפה ולא רק של סוכני אוניות "איום בעתירה" נגד הנמל עשה זאת. בשנת 2013 בוטל התשלום עבור איסוף תיירים מנמל חיפה.
42. 2011 בוטל הצורך באלונקה מתקפלת ומיכל מים ברכב אשכול – לאחר "איום בעתירה". ברכב קטן של 6 מקומות פקידים מנותקים מהמציאות חייבו רכב סויר באלונקה! מה בדיוק הם ביקשו שאתחיל להיות אמבולנס ולפנות פצועים בעת שאני מדריך תיירים?!

43. בהמשך לתלונה למשרד התחבורה נגד חברת כלמוביל יבואן יונדאי ומרצדס שמשתמש בכוחו המונופוליסטי כדי למכור רק מרצדס מיניואן ויאנו בעל הילוכים אוטומטיים, ולא מיניואן יונדאי בעל הילוכים אוטומטיים. בעקבות התלונה כלמוביל החל לייבא ולמכור יונדאי עם הילוכים אוטומטיים לבעלי רכב אשכול.
44. יוניון מוטורס הפסיקה מנהג נפסד תוך שימוש בכוחה המונופוליסטי לאנוס מורי דרך לרכוש רק דגמים מפוארים – הוגשה תלונה למשרד התחבורה.
45. מחלקת השתלמויות מורי דרך של משרד התיירות שינתה מסלול של השתלמות מורי דרך במצוק ההעתיקים ליד מצוקי דרגות בעקבות תלונה של מוטי בר – נס למשטרת ישראל **בגין הכוונה של ההשתלמות להיכנס לשטח אש של צה"ל ללא תיאום שטחי אש ובעת שכוחות צה"ל התאמנו במקום.**
46. עיריית ירושלים הוסיפה שלטים בכניסה לירושלים לכוון את הנוסעים לכיוון ים המלח, שלטים שלא היו קיימים בעבר והקשו על תיירים וישראלים למצוא את הדרך לים המלח בכניסה לירושלים. טופל בעזרת בעזרת משרד ראש הממשלה
47. 2010 המעריך יצחק לוי הסכים כי יש להבחין בעת הורדת ערך לרכב אשכול בין בבעלות מורה דרך פרטי לבין בבעלות תאגיד.
48. 2010 נמל אשדוד הסכים לאפשר לרכבי אשכול להיכנס לתוך הנמל לאסוף תיירים, תודות לטיוטת עתירה וישיבה עם קב"ט הנמל להסדרת הכניסה לנמל אשדוד.
49. מחלקת השתלמויות מורי דרך של משרד התיירות שינתה מסלול של השתלמות מורי דרך במצוק ההעתיקים ליד מצוקי דרגות בעקבות תלונה של מוטי בר – נס למשטרת ישראל בגין הכוונה של ההשתלמות להיכנס לשטח אש של צה"ל ללא תיאום שטחי אש ובעת שכוחות צה"ל התאמנו במקום.
50. עיריית ירושלים הוסיפה שלטים בכניסה לירושלים לכוון את הנוסעים לכיוון ים המלח, שלטים שלא היו קיימים בעבר והקשו על תיירים וישראלים למצוא את הדרך לים המלח בכניסה לירושלים. טופל בעזרת בעזרת משרד ראש הממשלה
51. 2009 המעריך יצחק לוי הסכים כי יש להבחין בעת הורדת ערך לרכב אשכול בין בבעלות מורה דרך פרטי לבין בבעלות תאגיד.
52. הקמת אגודת אשכול בשנת 2009 ומאז משמש כיו"ר
53. **בג"ץ 7006/07** - בעניין יבוא אישי של רכב למורה דרך, כבוד הבג"ץ הוציא צו על תנאי לטובת מורי הדרך. משרדי התחבורה והכלכלה **תיקנו את צו היבוא החופשי המאפשר למורה דרך יבוא אישי של רכב שאינו מיובא ע"י היבואן** והתאפשר יבוא לימוזינות. אך כיוון שמשרד התחבורה בראשות מנהל אגף הרכב מר אבנר פלור פעלו בניגוד לצו, **באמצעות בקשה ע"פ פקודת ביזיון בית המשפט תוקן הצו** כך שמורי דרך יוכל לייבא באופן אישי **כל רכב**. בהמשך ויחד עם שר התחבורה, וועדת הכלכלה של הכנסת הקים את סעיף 33 להצעת חוק רישוי שירותי רכב כך שיתאפשר יבוא אישי של כל סוגי הרכב כולל אוטובוס זעיר לצרכי כלל העוסקים בארץ וזאת למרות התנגדותו המתמשכת של הסמנכ"ל מר אבנר פלור ושל הנהלת המכס שמשחקים לידיהם של מונופולין בפועל של יבואני הרכב.
54. **בג"צים 3677/02, 9529-04, 2980/06** - נגד אלוף פקמ"ז שסגר את מרבית שטחו של מדבר יהודה לטיולים בתחילה בגלל ולכאורה בעיות ביטחוניות ואח"כ לטובת שטחי אש. תודות לעתירות אלו **הוציא אלוף פיקוד המרכז נוהל המאפשר טיורים - טיולים באזור מדבר יהודה כשצה"ל לא מתאמן - בעיקר בשבתות וחגים**, וצומצמה מפת שטחי אש של הבוקע הצפוני – נבי מוסא במדבר יהודה. לצערי המצב כיום לא מאפשר פעילות יומיומית במדבר יהודה כמו גם בגלל שנגרם נזק בלתי הפיך לענף התיירות והביקוש לטיולים במדבר יהודה ירד באופן דרסטי. **אבל בזכות הבג"צים יש אפשרות לטייל.**