

בבית המשפט העליון בירושלים ע ע " מ

- מערער 1
- מערער 2
- מערער 3
- מרכזי 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
- יהודה מתניה עטר ת.ז. 300882800
אבני נזר 7 מודיעין עילית 7191900 נייד 054-6514888
- רן אוזן ת.ז. 060648631
רח' עד עד 31 עומר 8496601 נייד 054-8753110

העותרים , באמצעות עותר 1

נ ג ד

מדינת ישראל - משרד התחבורה
המשיבה, באמצעות פרקליטות המדינה

ערעור מנהלי על פס"ד בעתירה מנהלית 25243-12-22

הגשה מחדש

חלק ראשון

1. מתכבד מערער 1 להגיש ערעור מנהלי זה מחדש, לאחר שנדחה ב 8.5.2023, ונערך מחדש ע"פ ההנחיות המפורטות של מזכיר בית המשפט, בשמו ובשם מערערים 2+3.
2. הערעור המנהלי מוגש על פסק דין בית המשפט לעניינים מינהליים בירושלים שכותרתו **עתירה מנהלית נגד מדינת ישראל – משרד התחבורה** (להלן "העתירה")
בגין החלטתה הלא חוקית והלא הוגנת, לחייב באגרת אב טיפוס כל בקשה לרישיון יבוא גרור, ולא רק את הגרור הפרטני המהווה את "אב הטיפוס". דהיינו, המשיבה הפכה את אגרת אב הטיפוס לאגרת יבוא כללית ללא סמכות.
ובגין שהמשיבה מסתירה ומונעת מהציבור שימוש בהוראות רישום המופקות על ידה על בסיס בדיקת אב טיפוס בתחבולה אסורה! וזאת תוך פגיעה חמורה בציבור בניגוד: למינהל התקין, לחובתה ע"פ תפקידה, לחוק חופש המידע, ולהערות מבקר המדינה שנמסרו בידה במרץ השנה.
3. פסק הדין ניתן ללא נוכחות הצדדים בתאריך 23.3.2023 מצ"ב נספח-1 (להלן "פסק הדין או פס"ד") ע"י כבוד השופטת תמר בר-אשר, והגיע לעותרים בתאריך 26.3.2023.
פסק הדין ניתן לאחר שבית משפט קמא בירר עם המשיבה את סמכותו העניינית לדון בעתירה, כמו גם לאחר שעשה בירור לגבי טענת השיהוי, ואפשר לעותרים להגיש את טענותיהם בתשובה המוגבלת ל 2 עמודים מצ"ב נספח-2.
- פסק הדין ניתן מבלי שנערך דיון פרונטאלי ובהיעדר הצדדים, והגיע לידיעת המערערים באמצעות הודעה בדוא"ל והפניה לנט המשפט ביום ראשון 26.3.2023.
4. העתירה מס' 25243-12-22 הוגשה ב- 11.12.2023 מצ"ב נספח-3, (להלן "העתירה").
5. לעתירה הוגשה תשובה מאת המשיבה ב- 15.3.2023 מצ"ב נספח-4, (להלן "התשובה").
6. העתירה הוגשה נגד מכתב תשובה מטעם המשיבה - הלשכה המשפטית מ- 30.11.2022 מצ"ב נספח-5, שניתן בהמשך לתלונות ומיצוי הליכים והוגדר בעתירה כהחלטה של רשות כהגדרתה בחוק בתי משפט לעניינים מנהליים, תש"ס-2002 (להלן "חוק בתי משפט מנהליים") (להלן "ההחלטה").
7. המותב המוסמך לדון בערעור ע"פ סעיף 12. (א) לחוק בתי המשפט מנהליים – בית המשפט העליון, ובשלושה ע"פ סעיף 26 לחוק בתי המשפט, תשמ"ד-1984.
8. סכום אגרת בית משפט 3,216 על פי סעיף 27. לתוספת תקנות בתי משפט (אגרות).
9. סכום הערובה 30,000 ₪ ע"פ סעיף 22 לתוספת השלישית תקנות סדר הדין האזרחי, התשע"ט-2018 (להלן "תקנות סדר הדין").
10. המועד האחרון להגשת הערעור ע"פ סעיף 137 (א) לתקנות סדר הדין – "שישים ימים מיום שהומצאה". " דהיינו עד לתאריך 25.5.2023 ערב שבועות הבא עלינו לטובה.

חלק שני – גוף הערעור

11. הסעד שהתקבל בעקבות הגשת העתירה – בעקבות פרשנותה החדשה של המשיבה לסעיף 1 (1) לתקנות רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (ייבוא רכב ושיווק, תיווך ביבוא אישי ואגרת, תשע"ז-2016 (להלן "התקנה"), האומרת כי התקנה מכוונת לתשלום אגרה לכל יבואן שמייבא לראשונה גרור מדגם, וגם אם אינו הגרור הפרטני המהווה את אב הטיפוס (להלן "הפרשנות"). הסכימה המשיבה להשיב אגרות אב טיפוס נוספות, מעבר לאגרה הראשונה ששולמה ע"י יבואן לדגם, (להלן "האגרות הנוספות"), בעת שידור בקשה לרישיון יבוא ליבוא גרור (להלן "הבקשה").
12. עד ל- 26/10/2022 המשיכה מחלקת תקינה לגבות אגרות אב טיפוס, בניגוד לפרשנות שהיא בעצמה נתנה ב- 8/8/2022, וסביר להניח שהיא עושה כן עד היום, וכמפורט :
- א. 3 אגרות נוספות, ששולמו ע"י מערער 1 עבור מערער 3 בתאריך 26/10/2022 בסך 2,328 ₪, עבור בקשות שבוטלו בגין שלא שולמה אגרת אב טיפוס, מצ"ב נספח-6.
- ב. אגרה נוספת אחת ששילם מערער 2 ב- 4.9.2022 בסך 776 ₪.
13. עד היום האגרות הנוספות לא הושבו למערערים ובוודאי לא לאחרים. ועד היום המשיבה לא הטמיעה את הפרשנות בנוהל, שבו מתבקש כל יבואן לשלם אגרה עבור כל גרור כמו אגרת יבוא כללית. ואין ספק כי יבואנים רבים משלמים אגרות בניגוד לחוק ולפרשנות.
14. הסעד שהתבקש ולא ניתן בהחלטה עליה מערערים, כי המשיבה :-
- א. תפסיק לגבות אגרת אב טיפוס מכל גרור כאגרת יבוא כללית, אלא רק מהגרור הפרטני המהווה את אב הטיפוס, וע"פ לשון התקנה. 'ובהפחתת' הסעד החלקי שניתן לכאורה, תבטל את גביית אגרת אב הטיפוס עבור הגרור הראשון שמייבא כל יבואן מדגם שאינו אב טיפוס, וכפי שהיה בעבר.
- ב. תשיב לכל היבואנים המזדמנים את האגרות הלא חוקיות שגבתה, הן את האגרות הנוספות והן את האגרה הראשונה שנאלצו לשלם לגרור שאינו אב טיפוס לדגם.
- ג. תפטור מייבא גרור ביבוא מזדמן מאגרת אב טיפוס במקביל לפטור שהיא נתנה לביצוע בדיקת אב טיפוס והוראת רישום, כי אין לה יותר הוצאות 'תקינה' לכסות.
- ד. תפרסם הוראות רישום באתר האינטרנט ע"פ שם היצרן ושם הדגם, ותאפשר לכל יבואן לאתרן בחיפוש פשוט בגוגל, ובכך תמנע את הבירוקרטיה הלא נדרשת של בדיקת אב טיפוס והקמת הוראת רישום שכבר נעשו ע"י יבואן אחר.
15. עיקרי ההחלטות שעליה מערערים -
- א. דחיית העתירה על הסף מחמת האיחור בהגשתה, (להלן "השיהוי").
- ב. האמירה בפקס הדין, שאמנם אינה מהווה פסק דין, אך מתייחסת לעניינה של העתירה - כי "נראה כי בכל מקרה היה מקום לדחיית העתירה לגופה".

16. עניינה של העתירה – הינו סעיף 3.1.1.4 לגוף הוראות נוהל T-02-2022 (להלן "הנוהל") שהוקם ב-16.6.2022, ופורסם חודש אח"כ, שקבע כי יבואן מזדמן ישלם אגרת אב טיפוס בעת שידור בקשה לרישיון יבוא, ליבוא גרור (להלן "הבקשה") עבור כל גרור, כאגרת יבוא כללית, ולא רק עבור הגרור הפרטני המהווה את "אב הטיפוס" כהגדרתו בסעיף 2 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי")

" אב טיפוס " דגם בסיס ליצור רכב או מוצר תעבורה "

בפרשנות המשיבה, הצטמצמה במזער, לגביית אגרת אב טיפוס לכל יבואן המייבא גרור ראשון מדגם, גם שאינו אב טיפוס, תוך סטייה חריגה מאוד מהמשמעות הברורה של לשון התקנה, שאין בה כל בסיס למילים הנוספות והמומצאות בפרשנות. להלן התקנה :-

1 אגרות בעד בקשות לרישיון יבוא רכב, לכל אב טיפוס של דגם הרכב

(1) בעד בקשה לרישיון רכב ליבוא גרור או נתמך עד 3.5 טון.

דהיינו, ע"פ הפרשנות המשיבה גובה אגרות אב טיפוס רבות, שמספרן כמספר היבואנים המייבאים דגם, למרות שהאב טיפוס הינו גרור פרטני אחד בדגם כהגדרתו בחוק הרישוי.

הפרשנות באה לידי ביטוי בהודעת דוא"ל "התייחסות לתלונה נגד מחלקת תקינה" שנתנה רע"ן תחזוקה גב' רוזיטל שילאון מטעם מחלקת תקינה מ-8.8.2022, שלא ע"פ כללי המינהל התקין, (להלן "המענה") מצ"ב נספח-7. לתלונה ששלח מערער 1 ב-20.7.2023 סימוכין 22-030 למנהלת אגף הרכב נגד מחלקת תקינה מצ"ב נספח-8.

בתאריך 21.10.2022 ועוד, מחלקת תקינה שלא הטמיעה את הפרשנות עד היום, ביטלה בקשות נוספות ששידר מערער 1, מעבר לבקשה הראשונה לדגם, ליבוא גרור מגורים סגור (להלן "קרוואן") עד שישולמו אגרות אב טיפוס לכל גרור. לדוגמה, 3 בקשות ששודרו ע"י מערער 1 עבור מערער 3 מספר 212221 + 212223 + 212228, שצוין בהן כי אגרת אב טיפוס שולמה ע"י היבואן בבקשה אחרת בוטלו ושולמו בכפיה בתאריך 26/10/2022 ראה נספח 6, וכך קרה גם למערער 2, וזאת גם בניגוד לפרשנות.

ובהמשך במכתב תשובה מתאריך 30.11.2022 שנתנה המשיבה באמצעות הלשכה המשפטית לתלונות שהתלונן מערער 1 נגד מנהלת אגף הרכב, מכתב שבעתירה הוגדר כהחלטה ראה נספח 5.

17. רקע ועובדות נדרשות -

א. 'בדיקת אב טיפוס לגרור' בדיקת 'תקינה' שעושה מעבדת רכב, בחצר היבואן ולא במתקן או מכשור מיוחד, באמצעות טכנאי המצויד במד אורך, במשקל ובמצלמה ואורכת כשעה וחצי, ותרגום מסמך COC. המעבדה ממענת את תוצאות הבדיקה והתרגום ליבואן במסמך בן כ-12 עמודים, ועלותה כ-6,000 ₪.

הבדיקה לא משמשת בדיקת תקינות הכוללת בדיקת שלדה בלמים ועוד, שנעשית אח"כ ע"י מכון רישוי בעלות של 60 ₪ בלבד. תודות למאמצי מערער 1, יבואן מזדמן פטור היום מבדיקת אב טיפוס, והוא מחויב בבדיקה פרטנית בלבד.

ב. **COC** קיצור של **Certificate Of Conformity** מסמך תקינה אירופאי פרטני. בגרור כולל שני עמודים, הכוללים סיווג ונתונים מספריים של מידות ומשקלים.

ג. **'הוראת רישום לגרור', מהווה את תכלית התשלום של אגרת אב טיפוס** הינו מסמך 'תקינה' בן 2 עמודים שמוציאה מחלקת תקינה, המבוסס על מסמך בדיקת אב הטיפוס ו-COC. עמוד אחד כולל סיווג, נתונים מספריים מידות ומשקלים ועמוד אחד – שרטוט. והכל לצורכי רישום ורישוי בישראל.

בעבר רק היבואן הראשון היה מחויב לעשות בדיקת אב טיפוס ולשלם אגרת אב טיפוס. ובניגוד לטענות המשיבה, כל יבואן אחר יכול היה להשתמש בהוראת הרישום לכל צורך ע"פ המספר שלה, כולל הגשת בקשה ורישוי במשרד הרישוי, ולא נדרש לתשלום אגרת אב טיפוס. להלן שתי דוגמאות :

1) בקשת רישיון יבוא מס' 198946 מתאריך 12/5/22 שהגיש מערער 1, הוראת רישום 22-7075 .

2) בקשת רישיון יבוא מס' 197151 מתאריך 17/4/22 שהגיש מערער 1, הוראת רישום 22-7065

ד. **תכלית אגרת אב הטיפוס, כיסוי הוצאות הקמת הוראת רישום,** כיום 816 ש"ח.

ה. **יבואן מזדמן** יבואן שמייבא גרור לצורך שימוש אישי פרטי או כעוסק לצורך עסקי עצמי ע"פ סעיף 31 (א)7 לחוק הרישוי, **באופן דומה ליבוא אישי. תודות לנוהל החדש פטור מבדיקת אב טיפוס והוראת רישום, מחויב רק בבדיקה פרטנית.**

ו. **אגרת יבוא אישי לרכב,** אגרת כללית ליבוא אישי של רכב ע"פ סעיף 33(ב) (1) לחוק הרישוי לשימוש אישי פרטי או כעוסק לצורך עסקי עצמי, **כיום 272 ₪. תכלית ה כיסוי הוצאות תחום יבוא ותחום תקינה בעת בדיקת בקשות ליבוא אישי של רכב.** הבדיקה ליבוא גרור קטנה באופן משמעותי! **ולכן לא ניתן לטעון כי אגרת אב טיפוס שכינם 816 ₪ נועדה לכסות הוצאות מחלקת תקינה לבדיקת בקשה.**

ז. **פרסום הוראות רישום פרטניות ככלליות** רק תודות למאמצי מערער 1 מנהלת אגף הרכב בתאריך 9.11.2021 הסכימה לפרסום הוראות רישום שנעשו באופן פרטני ככלליות מצ"ב מכתבה סימוכין 4000-0401-2021-021555 נספח-9 .

ח. **בדיקה פרטנית של מעבדת רכב לצורך רישום ראשוני – בעבר,** היבואן הזעיר היה מעביר את **הוראת הרישום** למעבדת הרכב כדי להכין עותק זהה של בדיקת מעבדת הרכב, אבל ממוענת למשרד הרישוי, בעלות של כ- 1,000 ש"ח. **כיום ותודות לנוהל יבואן מזדמן לצורך רישוי, פטור מהוראת רישום ובדיקת אב טיפוס** כבעבר, אך נדרש לשלם אגרת אב טיפוס ולבצע בדיקה פרטנית שעלותה כ- 3,000 ₪ .

ט. השתלשלות האירועים -

- 1) ביוני 2022 החל משרד הרישוי לדרוש 'אגרת יבוא' לצורך הוצאת רישיון רכב. ולכן פנה מערער 1 בבירור למנהלת תחום יבוא.
- 2) מנהלת תחום יבוא גב' כרמית אפלמן ענתה באופן שלא משתמע לשני פנים, "אין אגרת יבוא לנגרר. יתכן כי מדובר באגרת תקינה.", מצ"ב נספח-10.
- 3) בבירור טלפוני עם מחלקת תקינה נדרש מערער 1 לשלם אגרת אב טיפוס לכל גרור, כמו אגרת יבוא כללית, וזאת ע"פ הנוהל החדש!
- 4) בתאריך 20.7.2022, ולאחר קבלת הנוהל המחייב תשלום אגרת אב טיפוס עבור כל גרור, פנה בתלונה סימוכין 22-030 למנהלת אגף הרכב נגד מחלקת תקינה " הנדון: תלונה נגד דרישת מחלקת תקינה לתשלום אגרת אב טיפוס לקרוואן ביבוא אישי הפטור מבדיקות אב טיפוס ומהקמת הוראת רישום בעת הגשת בקשת רישיון יבוא. " ראה נספח 8.
- 5) ב- 27.7.2022 פנה מערער 1 בתלונה נוספת ושונה סימוכין 22-031 למנהלת אגף הרכב נגד מחלקת תקינה " הנדון: תלונה נגד מחלקת תקינה בגין אי הטמעת הוראות נוהל T-022-2022 "רישום ראשוני של גרור " בעת מתן רישיון יבוא לגרורים 2407221212 בתאריך 24.7.2022, בדרישה להקמת הוראת רישום. " וזאת בניגוד לנוהל הפוטר זאת, מצ"ב נספח-11. דרישה לא חוקית שהמשיבה דורשת עד היום ברישיון היבוא, אך לא אוכפת זאת.
- 6) ב- 8.8.2022 קיבל מערער 1 הודעה בדוא"ל בהקשר לתלונתו מ 27.7.2022 מאת רע"ן תחזוקה גב' רוויטל שלאון מטעם מחלקת תקינה ראה נספח 7 (להלן "המענה"). העתירה וערעור זה מעולם לא היו מופנים כלפי המענה. מכיוון שהמענה לא יכול להוות "החלטה של רשות" ע"פ סעיף 2 חוק בתי משפט מנהליים. ובכל מקרה על מערער 1 היה לפעול כנדרש למיצוי הליכים. ולכן המועד 8.8.2022 לא יכול להיחשב כבסיס לשיהוי.
- 7) ב- 9.8.2022 למחרת קבלת המענה, הגיש מערער 1 תלונה נגד מנהלת אגף הרכב ומנהל תחום תקינה סימוכין 22-032 אל יועמ"ש המשיבה עו"ד דוד טמיר בגין גבית יתר לא חוקית של אגרת אב טיפוס. לא צורף לעתירה.
- 8) ב- 14.9.2022 ומכיוון שלא נענה לתלונה מ 9.8.2022 פנה בתזכורת ליועמ"ש המשיבה סימוכין 22-036 שבה הודיע כי מדובר במסמך מיצוי הליכים.
- 9) ב 20.9.2022 פנה מערער 1 בתלונה סימוכין 22-046 אל נציב תלונות הציבור.
- 10) בתאריך 26.10.22, בניגוד לפרשנות, בוטלו ע"י מחלקת תקינה 3 בקשות לייבוא גרורים זהים מדגם, ששולמה אגרת אחת בטענה כי יש לשלם אגרה עבור כל הגרורים, ראה נספח 6 התשלום. והטענה כי המערערים יכולים היו לבקש השבת האגרות ממחלקת תקינה אינה אמת ! ומבחינת לעג לרש.

11) בתאריך 30.11.2022 קיבל מערער 1 בדוא"ל מכתב תשובה הממוען על שמו ראה נספח 5, המתייחס לתלונותיו נגד מנהלת אגף הרכב, ולא נגד מחלקת תקינה. התשובה ניתנה כרגיל באיחור ע"פ סעיף 2(ג) לחוק לתיקון סדרי המינהל (החלטות והנמקות), תשי"ט-1958 (להלן "חוק ההנמקות"). תשובה אשר סיימה את מיצוי ההליכים, וסיכמה את התייחסות המשיבה למחדל שבעניינה של העתירה, והוגדרה כ"החלטה", ונגדה הוגשה העתירה.

18. סיכום הטענות ונימוקי ההתנגדות להחלטה לעניין השיהוי -

טעה בית משפט קמא שקיבל את טענת השיהוי של המשיבה בסעיף 3 לתשובתה לעת"מ, מסיבות רבות, בטענה כי העותר היה צריך להגיש את עתירתו על המענה, דהיינו עד אוקטובר 2022, בעוד שהעתירה הוגשה בדצמבר 2022. כך שבכל מקרה מדובר על שיהוי זעיר ביותר של כחודשיים ימים בלבד שיהוי שהמשיבה עושה כמעט בכל תשובה שהיא צריכה לתת בניגוד למועד בחוק ההנמקות, ולכן רק למען ההגינות לא הייתה צריכה לבקש פסילה על הסף בגין השיהוי. מערער 1 ומניסיון של 70 עתירות רואה דרך קבע איך הפרקליטות והמשיבה לא נאמנות לחובתן לאינטרס הציבורי ! ותמיד מנסות להשתמש בכוחן העדיף נגד בלתי מיוצגים כדי לחסום דרכם לבקש צדק באמצעים טכניים ולא ע"י חיפוש פיתרון צודק והגון לבעיה ולמחדל שהובא בפניהם.

19. חלק בסיסי מעניינה של העתירה הינו האירוע מתאריך 26/10/2022 (להלן "האירוע") שבו המשיבה, בניגוד לדין ובניגוד לפרשנות ביטלה 3 בקשות ואילצה את מערער 1 לשלם 3 אגרות נוספות ראה נספח 6. ובית משפט קמא טעה כאשר התעלם לחלוטין מהאירוע שהיווה חלק עיקרי מהמחדל שבגינה הוגשה העתירה. מועד האירוע פוסל את טענת השיהוי ! ולכן ורק בגין עניין זה ע"פ סעיף 3(ב) לתקנות בתי משפט לעניינים מינהליים (סדרי דין) תשס"א-2000, לטענת השיהוי אין כל בסיס.

20. טעה בית משפט קמא שלא בחן את שלושת הרכיבים הנדרשים להוכחת טענת השיהוי בהגשת עתירה מנהלית ראה עע"מ 5834/16 לינוי השוק נ' עיריית גבעת שמואל, לפני כבוד השופטים ס' ג'ובראן, ד' ברק-ארז ומ' מזוז פסקה 21 [פורסם בנבו] (15.8.2016): שיהוי סובייקטיבי – במסגרתו נבחן אם קיים לעותר טעם סביר המצדיק את האיחור בהגשת העתירה, על רקע התנהגותו בפועל; שיהוי אובייקטיבי – הבוחן האם האיחור בהגשת העתירה יצר אפשרות פגיעה באינטרסים ראויים להגנה של הרשות המנהלית וצדדי ג', או לשינוי מצבם לרעה; חומרת הפגיעה בשלטון החוק – משמע, בחינת השאלה האם דחיית העתירה על הסף מחמת השיהוי בהגשתה מביאה לפגיעה בשלטון החוק מבובנו הרחב, קרי, פגיעה באינטרס הציבורי שבקיום הדין על ידי רשויות השלטון.

א. לעניין הפגיעה בשלטון החוק ובאינטרס הציבורי. הפגיעה בשלטון החוק נמשכת עד היום ! הן בגביית אגרה לא חוקית, העניין שבמחלוקת, אבל גם בגין שהנוהל לא תוקן עד היום, וגם בגין שהמשיבה לא השיבה אגרות שנגבו שלא כדין שאינן במחלקות וע"פ הפרשנות. ובהמשך לפס"ד הנ"ל בעע"מ 5834/16

על ביהמ"ש לבחון בכל מקרה ומקרה מהי חומרת הפגיעה באינטרס הציבורי בהגנה על שלטון החוק, בהתאם לנסיבותיו תוך שקילת הגורמים שנמנו בפסיקה אותם יש לקחת בחשבון בעת שקילת אינטרס השמירה על שלטון החוק. אזכורים נוספים יש לעניין השיהוי. ראה בג"ץ 170/87 דוד אסולין ואחי נ' ראש עיריית קריית גת ומועצת עיריית קריית גת לפני כבוד השופטים א' ברק, ש' נתניהו, א' וינגורד

(2) שיהוי בהגשת עתירה אינו חייב להכשיל עתירה שעילתה אי חוקיות ברורה של פעולת הרשות (685 ו).

(3) בנסיבות דן, שיהוי אם חל בהגשת העתירה כנגד הטלתה וגבייתה של הארנונה, החורגת מסמכותה של הרשות, אינו צריך לשמש שיקול לדחיית העתירה, בהעדר סיבות מיוחדות במיין (685 ז).

ד. (1) אין להפנות עותר, הקובל בעילה מבוססת של פעולה בלתי חוקית של הרשות, לתביעת פיצויים או לתביעה פרטית אחרת, שכן חשיבותה של העתירה דווקא בשמירה על הסדר הציבורי, על המינהל התקין ועל שמירת שלטון החוק; הפניית העותרים, בנסיבות דן, לתביעה פרטית לא תפתור את בעיית הפגיעה בתושבי העיר (687 ו-ז).

(2) בנסיבות דן, לא איחורם של העותרים הוא שגרם לכך שמשיבים יגבו מעל למותר ויוציאו את סכומי הגבייה, באופן שחזרה מן המצב שאליו נקלעו תפגע באינטרסים שלהם ושל התושבים (691 ז). ה. (1) בהכריעו בטענת שיהוי על בג"צ לקחת בחשבון שלושה שיקולים:

האינטרס של העותר בביטול הפעולה, האינטרס של המשיב בקיומה והאינטרס של הציבור בשלטון החוק. על בית המשפט לאזן בין אינטרסים אלה, תוך מתן משקל ראוי לכל אחד מהם (694 ו).

(2) איזון האינטרסים מותנה מעניין לענין, והאינטרס בדבר שלטון החוק אינו גובר תמיד על שאר האינטרסים. הוא מהווה אחד הגורמים שיש לקחתם בחשבון (694 ו-ז).

(3) חוקיות המיסוי הינה בסיס לכל משטר תקין, ואין זה ראוי לאפשר לרשות שלטונית לגבות מס ללא הרשאה בחוק אך בשל טענת שיפוי (695 ב).

(4) בנסיבות דן, אין מדובר בפעולה שלטונית מוגבלת, שעניינה העותר בלבד, אלא בפעולה שלטונית המשפיעה על הציבור והעומדת בסתירה גלויה להוראות החוק, בלא כל צורך בבחינה ובבדיקה שהזמן עשוי היה לפגוע ביעילותן (695 ב).

ב. הסעדים שהתבקשו בעתירה כלל לא נידונו וכמפורט :

(1) הנוהל לא תוקן, ועד היום יש בנוהל דרישה לשלם אגרה עבור כל גרור. ואין ספק שיש יבואנים רבים שמשלמים אגרת אב טיפוס בניגוד לפרשנות ולתקנה.

2) עד היום, ברישיון יבוא נדרשים להקים הוראת רישום, למרות הפטור בנוהל.

3) האגרות שנגבו שלא כדין, גם ע"פ הפרשנות.

4) מדוע שהמשיבה לא תפטור יבואן מזדמן מאגרת אב טיפוס וזאת לאור הנוהל החדש שמבטל את הדרישה לבדיקת אב טיפוס ואין למשיבה הוצאות. זה לא צודק ולא הגיוני להשתמש בסמכות כאשר לאגרה כבר אין תכלית.

5) המשיבה עדיין לא מפרסמת הוראות רישום באופן נגיש לצרכי הציבור, וכל היבואנים ישירים, שאין להם פטור כמו יבואנים זעירים, שמייבאים גרורים לא יודעים שמישהו אחר עשה בדיקת אב טיפוס לדגם, והם נאלצים לעשות בדיקת אב טיפוס לגרור זהה, למרות שכבר הוקמה הוראת רישום.

ג. בהתייחס לשיהוי הסובייקטיבי,

1) גם אם המועד ייחשב ע"פ המענה מ 8.8.2022, הרי מערער 1 פעל ע"פ כללי המשפט המנהלי כדי לעמוד בחובתו למיצוי הליכים.

2) יש לזכור כי גם במקרה הגרוע, מדובר בשיהוי קצר וזניח. ובהתייחס למנהגה של המשיבה להשהות את תשובותיה חודשים רבים, יש בטענת השיהוי בענייננו משום הפליה לא הוגנת כנגד המערערים.

3) מערער 1 הוכיח כי לא נח על שמריו ולא ויתר על זכויותיו ופנה שוב ושוב למשיבה, ואף פנה לנציב תלונות הציבור כדי לקבל תשובה.

4) ערעור על מענה שנתנה סמכות נמוכה אצל המשיבה בפני רשות ממונה מהווה חלק מהנהלים של המשיבה! לדוגמה, בתאריך 9/11/2021 החליטה מנהלת אגף הרכב להיעתר לבקשת עותר 1 לפרסום הוראות רישום פרטניות ככלליות ראה נספח 9, וזאת לאחר שמחלקת תקינה סירבה לבקשת עותר 1 בטענות סרק. אסור לעתור נגד עניין שניתן למצוא עבורו תרופה אחרת!

ד. בהתייחס לשיהוי האובייקטיבי - לא נגרם כל נזק למשיבה או לצדדים אחרים בגין השיהוי. ובכל מקרה זה לא נטען בתשובה. כאמור מדובר בשיהוי של כחודשיים, לכאורה, בהגשת העתירה שלא גרם נזק לאיש. הנזק נגרם רק למערערים וליבואנים שעד היום לא קיבלו החזר אגרות שנגבו בניגוד לדין!

21. הטיעון העיקרי של המערערים לעניין טענת השיהוי היה כי העתירה נעשתה נגד התשובה שנתנה עו"ד ספיר זדון מהלשכה המשפטית של המשיבה מתאריך 30/11/2022 למערער 1. התשובה מוענה במישרין למערער 1, ומתייחסת לרצף התלונות שהגיש מערער 1 נגד מחלקת תקינה ואח"כ נגד מנהלת אגף הרכב.

22. המענה מטעם מחלקת תקינה, ראה נספח 7, לתלונה מ- 27.7.2022 לא יכול להיחשב כהחלטה כהגדרתה בסעיף 2 לחוק בתי משפט מינהליים, מהסיבות הבאות:

א. המענה לא נעשה כנדרש ע"פ המינהל התקין והדין, אלא כמענה חברי לא מחייב.

ב. המענה התייחס לתלונה מ 27.7.22 וענייננו בתלונה מ 20.7.22. לא צורף כל מסמך כנאמר בו. ולא צוין סמכות ערעור וכנדרש ע"פ סעיף 5 לחוק ההנמקות.

- ג. התלונה הייתה מופנית נגד מחלקת תקינה למנהלת אגף הרכב, ואין הנילון יכול לתת מענה בשם הסמכות שאליו הופנתה התלונה כנגדו. במיוחד כאשר הוא ממשיך במחדל שבגינו הוגשה התלונה נגדו.
- ד. המענה היה מבחינת הצגת עמדתה של מחלקת תקינה, כנילון בתלונה.
- ה. במענה אין נימוקים מפורטים וכנדרש ע"פ המינהל תקין " החובה לנמק נוצרה כדי שהאזרח הנוגע בדבר יוכל לשקוד על זכויותיו ולהשיג על סירוב מצד הרשות בדרכים הפתוחות בפניו, ... חובת ההנמקה היא תריס בפני השורירות, וזו האחרונה עלולה לדבוק לא רק בהחלטה של פרט המפעיל סמכויות, אלא גם בזו של חבר אנשים העושה כן. " מתוך הנחיה 3.1004 של היועמ"ש לממשלה.
- ו. במענה אין פירוט של החיקוק הרלוונטי, אלא הפניה כללית לחוק הרישוי הכולל 253 סעיפים ויותר מאלף תתי סעיפים.
- ז. לרע"ן תחזוקה גבי רוויטל שילאון, החתומה על המענה, שמערער 1 מכיר ומוקיר כמשרתת ציבור יעילה אמפטית ועוזרת מאוד, בתפקידה היא מזכירה שאין לה סמכות משפטית, וניתן לערער על החלטתה למנהלת אגף הרכב הממונה עליה.
- ח. למחלקת תקינה באגף הרכב אין מעמד משפטי עצמאי סופי, המונע ערעור על החלטותיה מעשיה או מחדליה בפני הממונים עליה - מנהלת אגף הרכב או למשיבה, זה חלק מנהלי המשיבה. ע"פ הדין, וגם ע"פ נהלי המשיבה עצמה, לא רק שאין מניעה לכך, אלא זו חובה במסגרת חובת הבירור ומיצוי הליכים.
- " ניתן ליישם לגביה אמות מידה מנהליות ולהצדיק הטלת חובה לעריכת פנייה מוקדמת בהתבסס על הדרישה למיצוי הליכים על פי כללי המשפט המנהלי. המשנה לנשיאה הוסיף כי בנסיבות מסוימות ניתן לראות בהיעדר פנייה מוקדמת אי קיום חובת ההגינות המוטלת על הפרט כלפי הרשות המנהלית, וכי הדרישה לפנייה מוקדמת נובעת גם מחובת תום הלב המוטלת בחוק על מבקש האישור ובא כוחו והיא חלה במישור היחסים שבינם ובין הנתבע. עוד ציין המשנה לנשיאה כי לפנייה מוקדמת יתרונות רבים וכי היא תעודד הגשת בקשות לאישור רק לאחר שבוצעה בדיקה הולמת של התשתית העובדתית והמשפטית, תמנע הגשת תביעות סרק, תחסוך במשאבים ובזמן שיפוטי וכן תחסוך בעלויות לפונה ולרשות כאחד. " ראה עמ' 7 דנמ 5519/15 יוסף אחמד יונס נ' מי הגליל בבית המשפט העליון שופטים כבוד הנשיאה א' חיות, כבוד המשנה לנשיאה ח' מלצר, כבוד השופט נ' הנדל, כבוד השופט ע' פוגלמן, כבוד השופט י' עמית, כבוד השופט נ' סולברג, כבוד השופטת ד/ ברק-ארז. פורסם בנבו.
23. מחלוקת משפטית עם מחלקת תקינה אי אפשר לברר עם מחלקת תקינה! ראה הערה בסוף הנוהל - " בכל מקום וישנה סתירה בין הוראת נוהל זו לתקנות התעבורה, המופיע בתקנות התעבורה הוא הקובע. " (להלן "ההערה בנוהל"), אלא רק לממונים עליה – מנהלת אגף הרכב או ללשכה המשפטית.

24. **כל האמור לעיל פוסל את המענה מטעם מחלקת תקינה מלהיות תשובה ע"פ חוק ההנמקות או/ו החלטה של רשות ע"פ סעיף 2 לחוק בתי משפט מנהליים שניתנה כדין,** ולכן המשיבה כלל אינה יכולה להתלות במועד המענה לטענת השיהוי, וחובתה הייתה להשלים את המענה כדין. רק המכתב מ- 30.11.2022 שנתנה עו"ד דדון ספיר מהלשכה המשפטית יכול להיות מסמך החלטה סופי שכנגדו ניתן להגיש עתירה מנהלית.
25. **חובת מיצוי הליכים.** בכל מקרה ובעת קבלת המענה, מוטלת על העותר המגיש עתירה חובה למצות הליכים, ולכן הגיש תלונה נגד מנהלת אגף הרכב ב 9/8/2022 ותזכורת ב 14/9/2022, לא צורפו לעתירה, ולכן וע"פ סעיף 134 (ב)2 לתקנות סדר הדין, לא צורפו לערעור. רק ההחלטה מ 30/11/2022 יכולה להיחשב כסיום הליך מיצוי ההליכים.
26. **לביית משפט קמא לא הייתה סמכות מקומית לדון בעתירה,** אם מתייחסים למענה של מחלקת תקינה שמושבה בתל אביב כהחלטה של הרשות המותקפת בעתירה, ולא החלטה של משרד התחבורה ע"י הלשכה המשפטית – המשיבה, שמקום מושבם בירושלים שכנגדה הוגשה העתירה. וזאת ע"פ סעיף 2(א) לתקנות בתי משפט לעניינים מינהליים (סדר דין), תשס"א-2002. כאמור לעיל בית משפט קמא עשה בירור בעניין הסמכות, וקיבל תשובה נחרצת מהמשיבה המכשירה את סמכותו.
27. **ובהתייחס לעניינה של העתירה שבגינה לא ניתן פסק דין אלא רק התייחסות.**
- א. **טעה בית משפט קמא כאשר לא התייחס ללשון החוק הברורה שאינה משתמעת לשני פנים.** אגרת אב טיפוס מיועדת ע"פ לשונה לתשלום "**לכל אב טיפוס**" שיש רק פרט אחד ממנו בכל דגם, מונח שהוגדר בחיקוק – משמעו כהגדרתו... "ראה סעיף 2 לחוק הפרשנות, תשמ"א-1981, ולא 'לכל גרור' ע"פ הנוהל או לגרור אחד מדגם ע"פ הפרשנות, דהיינו אגרות רבות כמספר הגרורים או כמספר היבואנים. **הפרשנות אינה נכונה מכיוון שכללי הלשון וההיגיון אינם יכולים לסבול אותה!** " **... אין הפרשן, בתור שכזה, רשאי ליצור טקסט חדש**..." "ראה פרק ראשון עמ' 97 אהרון ברק פרשנות במשפט – פרשנות החקיקה (תשנ"ג)
- הפרשנות ותוספת המילים מהווה חריגה מהותית ובלתי נסבלת מהמשמעות הברורה של לשון התקנה, ומנסה לשנות אותה ללא היכר, בניגוד לחוק.
- ב. טעה בית משפט קמא כאשר **כלל לא בחן את תכליתה של האגרה המיועדת לכיסוי הוצאות 'תקינה' חדשה של אב טיפוס שמסתכמת בהוצאת "הוראת רישום"** וזאת ע"פ חובתו הבסיסית.
- " **בפרשנות חוזה כבפר שנות כל מסמך אחר ואף בפרשנות דבר חקיקה,** צריכה לשון הטקסט להתפרש על-פי תכליתו. תכלית הטקסט נלמדת מכל מקור אמין, ומתגבשת על-פי שיקול-דעתו של הפרשן, באשר למשקלן היחסי של התכליות העולות מהמקורות השונים. "
- ע"א 4628-93 מדינת ישראל נ' אפרופים שיכון ויזום (1991) בע"מ עמ' 297 פסקי דין כרך מט חלק שני פורסם בנבו
- בהקמת הוראת רישום לאב טיפוס נדרש מאמץ מיוחד! אבל **זה מאמץ חד פעמי שלא נדרש יותר בכל גרור נוסף.** בבקשה לרישיון יבוא המאמץ קטן בהרבה.

לשם השוואה – גובה האגרה , המשקף את היקף ההוצאות, באגרת יבוא לבקשה ליבוא אישי לרכב ע"פ סעיף 33(ב) לחוק הרישוי הדומה מאוד ליבוא קרוואנים כיבואן מזדמן ע"פ סעיף 31 (א)(7) היבוא אישי, **כיום הינה בסך 272 ₪, אשר מכסה גם את הוצאות מחלקת תקינה וגם מחלקת יבוא**. אגרת אב טיפוס שמחירה פי שלוש, כיום בסך 816 ₪ משקפת מאמץ גדול בהרבה. ולא צריך להיות מומחה או בעל ידע טכני, כדי להבין את ההבדלים בין אגרת יבוא לאגרת תקינת אב טיפוס.

ג. טעה בית משפט קמא כאשר קבע בסיפא של עמוד 7 בפס"ד " ... **אם הפרשנות כרוכה בפרשנות משמעותו של מונח טכני, כי אז יש לתת משקל ראוי למומחיותה של הרשות ולניסיונה** ... " **עניינה של העתירה הינו פרשנות לתקנה ולא פרשנות לעניין טכני** - " **בית המשפט הוא המוסמך לפרש באופן מחייב כל חוק, לרבות חוק המקנה סמכות לרשות מינהלית. לפיכך הפירוש שניתן על ידי הרשות המינהלית אינו מחייב את בית המשפט** ... " ראה עמ' 223 פרק 8 מקורות הסמכות, יצחק זמיר, הסמכות המנהלית, כרך א' המינהל הציבורי (מהדורה שנייה). ועם כל הכבוד למומחיותה של המשיבה. הפטור מהוראת רישום שנאלצה מנהל אגף הרכב לתת לבקשת מערער 1 היה תיקון מחדל בן שנים הנובע מטעות תהומית של המחשבה כי למחלקת תקינה יש "מומחיות" לעניין הצורך והתכלית בתקינה המיותרת שרק פגעה ומיררה את חייהם של היבואנים והוסיפה ליוקר המחייה ללא כל צורך. מה שטוב בגרמניה צרפת ואיטליה טוב גם בישראל ! **מחלקת תקינה הסתירה הוראות רישום בטענות כזב, ועד היום היא עושה זאת!** ורק תודות ליוזמתו של מערער 1 שכל מומחיותו הינה ידיעת קרוא וכתוב של השפה העברית, נאלצה המשיבה בתחילה לפרסם הוראות רישום פרטניות ככלליות ואח"כ לבטלן בכלל. שכן מדובר על תרגום מסמך תקינה אירופאי – COC ותו לא!

ד. טעה בית משפט קמא בסעיף 12 לפסק הדין בהתייחסותו לעניין 'חוסר השוויון' של תשלום אגרת אב טיפוס רק ע"י היבואן הראשון " ... יש בה כדי לפגוע בשוויון.", **ולכן, ולכאורה, ניתן 'להעניש' את כל היבואנים, עשרות ואולי מאות ויותר, בתשלום אגרה שהם לא נדרשים לשלמה**. זה חוסר צדק משווע שבשם השוויון מענישים עשרות או מאות או יותר יבואנים בתשלום אגרה שאינם נדרשים לשלם ע"פ החוק.

ה. טעה בית משפט קמא כאשר קבע לכאורה בפסק הדין סעיף 8 כי " ... לא ניתן לקבל את טענות העותר כי ההחלטה הנתקפת היא מכתב הלשכה המשפטית מיום 30.11.2022, אשר נשלח במענה לפנייתו מיום 20.9.2022 אל נציב תלונות הציבור. " **העתירה מכוונת נגד החלטה של רשות כפי שהיא מוגדרת בסעיף 2 לחוק בתי משפט מנהליים** "החלטה של רשות במילוי תפקיד ציבורי על פי דין, לרבות העדר החלטה וכן מעשה או מחדל." העתירה תוקפת את מעשיה והחלטותיה של המשיבה במכלול נרחב של מעשים בעניינה של העתירה שהינו גביית יתר של אגרת אב טיפוס בניגוד לדין. וגם אם המסמך המוגדר כהחלטה ניתן רק למבקר המדינה ללא כל קשר למערערים, היה ניתן לתקוף את המחדל של מעשי

המשיבה. המחדל לא מצומצם למסמך החלטה אלא למעשי המשיבה המבוארים במסמך ההחלטה, מה עוד שהמסמך נעשה על שמו של מערער 1 ולכן אי אפשר לומר כי למסמך ההחלטה אין כל קשר למערער 1, ראה סעיף 1 לעתירה.

" מוגשת בזאת עתירה מנהלית נגד המשיבה בגין החלטתה הלא חוקית והלא הוגנת להשתמש בסמכותה באופן שרירותי להטיל אגרת אב טיפוס, כיום בסך 766 ₪ (להלן "האגרה") על כל בקשה לרישיון יבוא גרור עד 3.5 טון, המיובא לישראל לשימוש אישי פרטי או עסקי עצמי ביבוא מסחרי מזדמן ע"פ סעיף 31 (א)(7) לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי"), ולא רק על בקשת רישיון יבוא עבור הגרור הפרטני המשמש כדגם בסיס לצורך בדיקת אב טיפוס והקמת הוראת רישום, וכפי שהיה בעבר עד 16/5/2022 .

סיכום :

28. **די במבט חטוף כדי לראות שמסמך המענה אינו יכול לשמש כבסיס להגשת עתירה מינהלית ! למערער 1 יש ניסיון של הגשת 70 עתירות, והוא יודע שכל בית משפט היה פוסל על הסף עתירה שמוגשת נגד הודעת דוא"ל שנכתבה בסגנון חברי לא מחייב, וללא הליך מיצוי הליכים כנדרש.**
29. טעה בית משפט קמא בטענת השיהוי מסיבות רבות שפורטו לעיל, אך העיקרי שבהם היא העובדה שהמחדל שבגיניו הוגשה העתירה מתמשך עד היום, וכי **אסור לאפשר למשיבה גביית אגרה ללא סמכות ופגיעה בשלטון החוק.**
30. טעה בית משפט קמא באמירה כי בכל מקרה היה מקום לדחיית העתירה, בעוד הוא **לא עשה את הבדיקות הנדרשות, ולא פעל ע"פ תפקידו לפרש את החוק בעצמו, אלא נתלה על "מומחיות" המשיבה** לפרש את החוק באופן שגוי. "מומחיות" בפירוש החוק מצויה בידי בית המשפט ולא בידי אף גורם אחר, ובוודאי לא המשיבה שהוכיחה את אוזלת ידה במחדלים רבים שהיא עושה נגד היבוא האישי.
31. ואם המשיבה רוצה לכסות הוצאותיה באגרת יבוא כללית, שתתקין, ע"פ תפקידה וסמכותה, תקנה שתכליתה כיסוי הוצאות בקשת רישיון יבוא ליבוא גרור, במחיר מתאים. ושלא תשכח להטילה גם על היבואנים הישירים המייבאים מאות או אלפי גרורים שהמשיבה פטרה אותם מאגרת יבוא, ולא רק על האזרח הקטן שמנסה לשרוד את יוקר המחיה שנגרם בגין מחדלי המשיבה.
32. **התקינה והבירוקרטיה המוגזמת היא אם כל חטאת ליוקר המחיה ולקשיי החיים של האזרח הקטן בישראל, ולמשיבה אשם נרחב בכך.**
- מערער 1 שהינו מורה דרך המסיע תיירים ברכבו למד על בשרו עת המשיבה סירבה לתת לו רישיון יבוא אישי לרכב לעיסוקו, ולכן עתר עם חבריו לבג"ץ 7006/07 נגד המשיבה ואיגוד יבואני הרכב. הבג"ץ נתן צו על תנאי נגד המשיבה!

המשיבה "במומחיותה" הצליחה לאיין את הצו באמצעות המילים "... ודגם הרכב לא מיובא לא מיובא לארץ ע"י יבואן." בצו יבוא חופשי (תיקון) 2011, משמע, פגיעה צרכנית חמורה - **מספר אפסי של דגמי הרכב המותרים ביבוא, ללא אחריות יצרן וללא שירותי תחזוקה.** רק תודות למאמצי המערער נאלצה המשיבה לתקן המחדל בצו יבוא חופשי (תיקון), התשע"ו-2015 **"... המילים ודגם הרכב לא מיובא לארץ ע"י יבואן ... יימחקו"**.

עוד לא יבשה הדיו על תיקון הצו החופשי הנ"ל **והמשיבה "במומחיותה" הכניסה את אותה פגיעה צרכנית חמורה בהצעת חוק הרישוי!** ושוב ורק תודות למאמצי מערער 1 שהתעמת עם המשיבה בוועדת הכלכלה של הכנסת, ראה פרוטוקול 144 משיבת ועדת הכלכלה ט"ו בשבט, התשע"ו 25 ינואר 2016 שעה 09:30, תוקן סעיף 33 לחוק, כך **שעוסק יכול לייבא כל רכב! ובוטלה הפגיעה הצרכנית החמורה שהמשיבה "במומחיותה" הטילה על עוסקים המייבאים רכב ביבוא אישי.**

33. בינואר 2017 הצליח מערער 1 לייבא ביבוא אישי רכב אשכול במחיר 200 אלף ₪ במקום 400 אלף ₪ המחיר אצל היבואן בישראל. מאז טיפל ביבוא של כ- 200 כלי רכב וכ- 100 גרורים בעיסוק חדש שרכש בגלל הניסיון הנ"ל, והוא בקיא בחיקוק ובעיסוק.

34. **מערער 1 החליט להקדיש את חייו כדי להילחם במחדלי המשיבה, והצליח לתת מרפא למחדלים רבים** מצ"ב נספח-12 רשימה. מבקש את סליחת בית המשפט הנכבד שידו אינה משגת מייצג מקצועי, ומבקש להתחשב בו כמי שמייצג את חבריו ואת האינטרס הציבורי, והכל מתוך משאביו האישיים המוגבלים.

35. הסעד המבוקש מבית משפט נכבד זה לאור כל אמור לעיל

- א. לפסול את החלטת בית משפט קמא לפסול את העתירה על הסף בטענת השיהוי.
- ב. לפסול את פרשנות המשיבה שהינה סטיה חמורה וללא כל בסיס בלשון התקנה ותכליתה. ולפרש את התקנה כפשוטה, דהיינו, **יש לשלם אגרת אב טיפוס רק עבור הגרור שהינו אב טיפוס, גרור אחד בלבד לדגם, ולא עבור כל גרור אחר.**
- ג. להשיב את כל אגרות אב טיפוס שנגבו שלא כדין מהמערערים ומאחרים לאלתר.
- ד. להורות למשיבה לפרסם הוראות רישום באתר שלה ע"פ תפקידה, ולא להסתירן.

ולראיה באנו על החתום, היום 21 מאי 2023, ל' אייר תשפ"ג



רון אוזון מערער 3



יהודה עטר – מערער 2



מרדכי ברנס – מערער 1

תוכן עניינים - עמוד 15

מס' עמוד	פירוט העניין
1-2	1. חלק ראשון
3-14	2. חלק שני
15	3. תוכן עניינים ורשימת נספחים

רשימת נספחים עמוד 15

16-24	25243-12-22 בעת"מ אשר בר-אשר	23.3.23	פסק דין של כבוד השופטת תמר בר-אשר	נספח 1
25-28	(הוגבלה לשני עמודים)	20.3.2023	תגובת העותרים לטענת השיהוי	נספח 2
29-48	מ' משרד התחבורה	11.12.22	עתירה מנהלית 25243-12-22 מ. ברנס ואח' נ' משרד התחבורה	נספח 3
49-58		15.3.23	כתב תשובה לעתירה מנהלית אגרת אב טיפוס	נספח 4
59-62	"ההחלטה"	30.11.2022	תשובת המשיבה לתלונות נגד תחום תקינה ואגף הרכב	נספח 5
62-63		26.10.22	אגרות ששולמו שהמשיבה אילצה לשלם על בקשות שבוטלו	נספח 6
64-66	"המענה"	8.8.2022	מענה של גב' רוויטל שלאון מטעם מחלקת תקינה	נספח 7
67-68		20.7.2022	תלונה למנהלת אגף הרכב נגד מחלקת תקינה בעניין תשלום אגרות	נספח 8
69-71		9.11.2021	החלטת מנהלת אגף הרכב הוראות רישום פרטניות יפורסמו בכלליות	נספח 9
72-73	תקינה	22.6.2022	תשובת מנהלת תחום יבוא " אין אגרת יבוא לנגרר. יתכן ומדובר באגרת תקינה	נספח 10
74-75		27.7.2022	תלונה למנהלת אגף הרכב נגד מחלקת תקינה בנושא הוראות רישום	נספח 11
76-82		11.11.2022	רשימת נושאים שטופלו או מטופלים ע"י מוטי בר-נס	נספח 12

נספח – 1

פסק דין עת"מ 25243-12-22

כבוד השופטת תמר בר-אשר

עמ' 17



בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

עת"מ 25243-12-22 ברנס ואח' נ' מדינת ישראל – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

23.3.2023

לפני כבוד השופטת תמר בר-אשר

העותרים
 1. מרדכי ברנס
 2. יהודה מתניה עטר
 3. רן אוזן

נגד

משיבים מדינת ישראל – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

העותרים באמצעות העותר 1.
 בא-כוח המשיבה : עו"ד מגיד בוטרוס (פרקליטות מחוז ירושלים (אזרחי))

פסק דין

1 העתירה הנדונה הוגשה ביום 13.12.2022 בעניין החלטת ראש ענף שירותי תחזוקה במשרד
 2 התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן גם – **ראש הענף**) מיום 8.8.2022, אשר ניתנה במענה לפניותיו
 3 של העותר 1 (להלן גם – **העותר**) בנושא סמכותה של המשיבה לגבות אגרה עבור בקשות לרישיונות
 4 ייבוא של גרורים בהתאם להוראות תקנות רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (ייבוא רכב
 5 ושיווקו, תיווך בייבוא אישי ואגרות), התשע"ז-2016 (להלן – **תקנות ייבוא רכב או התקנות**).
 6
 7 בכתב התשובה מטעם המשיבה (מיום 14.3.2023), התבקש סילוק העתירה על הסף מחמת איחור
 8 בהגשתה וביום 20.3.2023 הוגשה תגובת העותרים לבקשה זו.
 9

10 לאחר עיון בעתירה ובכתב התשובה, נמצא כי דין העתירה סילוק על הסף מחמת איחור בהגשתה.
 11 כמו כן ובבחינת למעלה מהדרוש, נראה כי בכל מקרה, היה מקום לדחיית העתירה לגופה.
 12

הוראות החקיקה העומדות בבסיס המחלוקת בין הצדדים ותמצית המחלוקת

13
 14
 15 2. סעיף 238(א) בחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 (להלן – **חוק**
 16 **רישוי רכב או החוק**) מסמיך את שר התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – **שר התחבורה**), בהסכמת
 17 שר האוצר ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לקבוע אגרות לעניינים המנויים בסעיף זה. בכלל זה,
 18 על-פי סעיף 238(א)(1), לקבוע "**אגרות בעד בקשות למתן רישיון, תעודה או אישור לפי חוק זה או**
 19 **חידושם, השתתפות בבחינה, השגה על תוצאות בחינה וקבלת העתק מקור או עותק של רישיון,**
 20 **תעודה או אישור כאמור**".
 21

22 בהתאם לסמכות זו התקין שר התחבורה את תקנות ייבוא רכב, שבהן נקבע בתקנה 12(א) כי סכומי
 23 האגרות בעד הרישיונות המנויים בתוספת השלישית של התקנות, הם בהתאם למפורט בתוספת זו.



בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

עת"מ 25243-12-22 ברנס ואח' נ' מדינת ישראל – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

1 כאמור בתקנה זו: "בעד בקשה למתן רישיון מהרישיונות המנויים בתוספת השלישית, קבלת
2 העתק מקור או עותק של רישיון ובעד השתתפות בבחינה עיונית לקבלת רישיון לתיווך בייבוא
3 אישי, ישולמו האגרות כמפורט בתוספת השלישית".

4
5 פרט 1 בתוספת השלישית של התקנות קובע את סכומי ה"אגרות בעד בקשות לרישיון ייבוא רכב,
6 לכל אב-טיפוס של דגם רכב". לפרט 1 ישנם שבעה פרטי משנה ובין השאר, נקבע בפרט 1(1), הנוגע
7 לעתירה הנדונה, כי האגרה "בעד בקשה לרישיון ייבוא רכב לייבוא גרור או נתמך עד 3.5 טון", היא
8 בסך 816 ₪. במועד הרלוונטי לעתירה היה זה בסך 776 ₪ (שאר פרטי המשנה של פרט 1 עוסקים
9 בבקשות רישיון ייבוא כלי רכב מסוגים אחרים וסכומי האגרה בעניינן משתנים בהתאם).

10
11 "אב-טיפוס" על-פי הגדרתו בסעיף 1 בחוק רישוי רכב, הוא "דגם בסיס לייצור רכב או מוצר
12 תעבורה".

13
14 3. בהתאם להוראות האמורות, עמדת המשיבה היא כי כל יבואן המייבא רכב, יידרש לשלם
15 את האגרה הקבועה בתוספת השלישית רק בפעם הראשונה שבה יבקש לייבא את אותו דגם רכב,
16 כלומר את אותו "אב טיפוס" של אותו דגם רכב. זאת בתמצית, מאחר שלכל יבואן ניתן רישיון
17 ייבוא נפרד ולכן כל יבואן נדרש לשלם כאמור.

18
19 מנגד טעונים העותרים, כי את האגרה נדרש לשלם רק היבואן הראשון שייבא את אב הטיפוס של
20 אותו דגם רכב. לאחר ששילם זאת, כל היבואנים אשר יבקשו לייבא אחריו את אותו דגם, יופטרו
21 מתשלום האגרה.

22
23 את מחלוקת הצדדים נמחיש בדוגמה הבאה: ראובן הגיש בקשות לרישיון ייבוא כלי רכב, כלהלן:
24 אחד מדגם א', שני כלי רכב מדגם ב' ושלושה כלי רכב מדגם ג'. לאחר מכן הגיע שמעון והגיש בקשות
25 לרישיון ייבוא לשני כלי רכב מדגם א', שנים מדגם ב' ושניים מדגם ג'.

26
27 על-פי עמדת המדינה, ראובן ישלם אגרה אחת עבור הבקשה לרישיון ייבוא שיגיש לכל אחד משלושת
28 הדגמים ובסך הכול ישלם שלוש אגרות. בדומה, אף שמעון ישלם אגרה אחת עבור הבקשה לרישיון
29 ייבוא שיגיש לכל אחד משלושת הדגמים, כך שאף הוא ישלם בסך הכול שלוש אגרות. לעומת זאת,
30 העותרים טוענים כי רק ראובן ישלם אגרה עבור הבקשות לרישיון ייבוא רכב, אגרה אחת לכל דגם.
31 אך לפי טענתם, שמעון, שהגיש את הבקשות אחרי ראובן, כבר לא יידרש לשלם כל אגרה, מאחר
32 שכבר שולמה אגרה עבור הבקשה לרישיון ייבוא של כלי הרכב מהדגמים שהוא מבקש לייבא.

עיקרי העובדות הדרושות

34
35
36 4. על-פי הנטען בעתירה, העותר 1 (ברנס) הוא מיופה כוחם של העותר 2 (עטר) ושל העותר 3
37 (אוזן) בכל הנוגע להגשת בקשות לרישיונות ייבוא והוא אף משמש כיועץ בעניין הייבוא.



בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

עת"מ 22-12-25243 ברנס ואח' נ' מדינת ישראל – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

1

2

העותר 2 הגיש שלוש בקשות לייבוא מסחרי של כלי רכב, כלהלן:

מספר בקשה	תוצר	כינוי מסחרי	סוג [TIPE]
208720	הובי גרמני 195 HOBBY	MAXIA	27EG
208726	הובי גרמני 195 HOBBY	EXCELENT	24EG
208728	הובי גרמני 195 HOBBY	EXCELENT	24EG

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

בקשה מספר 208726 ובקשה מספר 208728 הן עבור אותו דגם ואותו יצרן (אותו אב טיפוס) ולכן היה על העותר 2 לשלם רק שתי אגרות, אחת עבור בקשה מספר 208720 והשנייה עבור בקשה מספר 208726. בקשה מספר 208728 פטורה מתשלום אגרה, בהיותה עבור אותו אב טיפוס אשר לגביו כבר שולמה אגרה במסגרת בקשה 208726.

בפועל שילם העותר 2 שלוש אגרות ייבוא עבור כל אחת משלוש הבקשות, אולם המשיבה אינה חולקת על כך שגביית שלוש אגרות נעשתה בשגגה וכי הוא זכאי להחזר אגרה אחת. לשם כך הוסבר, כי עליו להגיש בקשה מתאימה באמצעות טופס מקוון המצוי באתר המרשתת של המשיבה.

העותר 3 הגיש ארבע בקשות לייבוא מסחרי של כלי רכב, כלהלן:

מספר בקשה	תוצר	כינוי מסחרי	סוג [TIPE]
212840	הובי גרמני 195 HOBBY	MAXIA	27EG
212845	הובי גרמני 195 HOBBY	MAXIA	27EG
212853	הובי גרמני 195 HOBBY	MAXIA	27EG
212855	הובי גרמני 195 HOBBY	MAXIA	27EG

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

כל ארבע הבקשות הן עבור אותו דגם ואותו יצרן (אותו אב טיפוס) ולכן היה על העותר 3 לשלם רק אגרה אחת עבור הבקשה הראשונה. שלוש הבקשות הנוספות פטורות מאגרה, בהיותן עבור אותו אב טיפוס אשר לגביו כבר שולמה אגרה במסגרת בקשה 212840 (הבקשה הראשונה).

בפועל שילם העותר 3 ארבע אגרות ייבוא עבור כל אחת מארבע הבקשות, אולם המשיבה אינה חולקת על כך שגביית ארבע אגרות נעשתה בשגגה וכי הוא זכאי להחזר שלוש אגרות. לשם כך הוסבר, כי בדומה לעותר 2, אף על העותר 3 להגיש בקשה כאמור, באמצעות טופס מקוון.

5. העותר שלח אל המשיבה שתי תלונות, ביום 20.7.2022 וביום 27.7.2022, אשר בהן התלונן על תשלום אגרה עבור כל בקשת ייבוא של כלי רכב. תשובתה של ראש הענף נשלחה אל העותר באמצעות דוא"ל ביום 8.8.2022 ובה הוסבר, בין השאר, כי "כל יבואן מכל סוג, כאשר הוא מייבא דגם רכב / נגרר חדש (אב טיפוס) מחויב בתשלום אגרת ייבוא". כן הוסבר השוני במצב הנוכחי לעומת המצב שקדם לו ובעניין הבקשה לביטול האגרה נאמר, כי אינה בסמכות מחלקת תקינה.



בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

עת"מ 25243-12-22 ברנס ואח' נ' מדינת ישראל – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

1 ביום 20.9.2022 הפנה העותר תלונה אל נציב תלונות הציבור במשרד מבקר המדינה (להלן – **נציב**
2 **תלונות הציבור**), שעניינה "מרמה והפרת אמונים, בגלל גביית יתר לא חוקית של אגרת יבוא כללית
3 **לגרור... במסווה של אגרת אב טיפוס**". בעקבות תלונה זו, נשלח אל העותר ביום 30.11.2022 מכתב
4 מפורט מהלשכה המשפטית במשרד התחבורה (להלן – **מכתב הלשכה המשפטית**), אשר כאמור בו,
5 נשלח במענה לתלונה שהפנה העותר אל נציב תלונות הציבור.

6
7 6. העתירה הנדונה הוגשה כאמור, ביום 13.12.2022. תחילה נבחנה שאלת הסמכות העניינית
8 (ראו את ההחלטה מיום 16.12.2022 ואת תגובת המשיבה מיום 23.1.2023), וביום 14.3.2023 הוגש
9 כתב התשובה מטעם המשיבה, אשר במסגרתו וכאמור, התבקש סילוק העתירה על הסף מחמת
10 האיחור בהגשתה. כן נאמר בכתב התשובה, כי מאחר שהמשיבה אינה חולקת על כך שמחמת טעות
11 נגבו מהעותרים 2 ו-3 אגרות עודפות, נעשתה פנייה אל העותר 1 מתוך ניסיון להסדיר את החזרי
12 האגרות ובכך לייתר את הצורך בהכרעה בעתירה, אך הוא סירב לכך. זאת כנטען, בשל רצונו
13 בהכרעה עקרונית בעניין הפרשנות הנכונה בנושא אופן גביית האגרות הנדונות.

14
15 בהתאם להחלטה מיום 15.3.2022 התבקשו העותרים להודיע אם הם עומדים על עתירתם. כמו כן
16 הובהר, כי עתירתם אינה נתמכת בתצהירים וכי אם הם עומדים על עתירתם, עליהם לצרף
17 תצהירים. ביום 19.3.2023 הודיעו העותר כי העותרים עומדים על בירור העתירה וכן ביקש להגיב
18 לטענה בעניין האיחור בהגשתה ובעניין טענתם כי בכתב התשובה התעלמה המשיבה מהעובדות
19 הנטענות בעתירה. בהתאם להחלטה ממועד זה העותרים הורשו להגיב רק לנושא השיהוי (האיחור
20 בהגשת העתירה). תגובתם זו הוגשה ביום 20.3.2023 ועל-פי האמורה בה, בינתיים הוסדר נושא
21 ההחזר הכספי לעותרים 2 ו-3 בשל תשלום האגרות העודפות.

22
23 **דחיית העתירה מחמת איחור בהגשתה**

24
25 7. טענת העותרת שעל-פיה יש לדחות את העתירה על הסף מחמת איחור בהגשתה, נשענת על
26 כך שהחלטה הנתקפת בעתירה, היא החלטת ראש הענף מיום 8.8.2022, אשר נשלחה אל העותר
27 באמצעות דוא"ל במענה לשתי פניותיו (מיום 20.7.2022 ומיום 27.7.2022) ואילו העתירה הוגשה רק
28 ביום 13.12.2022. כן נטען, כי מכתב הלשכה המשפטית מיום 30.11.2022 אינו בגדר החלטה נוספת,
29 מאחר שנשלח במענה לתלונה שהפנה העותר אל נציב תלונות הציבור וכי בכל מקרה, אין בפניה
30 נוספת אל הרשות כדי לשנות את התקופה אשר במהלכה ניתן להגיש את העתירה.

31
32 בתגובת העותר 1 בשמם של העותרים 2 ו-3 (מיום 20.3.2023) נטען כי ההחלטה הנתקפת בעתירה
33 היא מכתב הלשכה המשפטית מיום 30.11.2022, אשר נשלח במענה לפניית העותר 1 מיום 20.9.2022
34 אל נציב תלונות הציבור. לטענתו, מכתב זה הוא בגדר החלטה אשר ניתנה במסגרת ערעור על
35 החלטת ראש הענף מיום 8.8.2022 ובמענה לפניית העותר, אשר הייתה בגדר מיצוי הליכים. לטענת
36 העותר, המשיבה מנסה לחמוק ממילוי תפקידה וכי אלמלא טענה כי העתירה הוגשה באיחור, הייתה
37 טוענת כי העותר מגיש עתירות רבות או כל טענה דומה אשר תמנע את בירור העתירה לגופה.



בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

עת"מ 22-12-25243 ברנס ואח' נ' מדינת ישראל – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

1 לטענתו, אף אין די בכך שהעותרים 2 ו-3 יכולים היו לבקש את החזר האגרה העודפת. הם הגישו
2 בקשות כפי שהונחו והאגרה העודפת הושבה להם, אך אין די בתיקונה של אותה תקלה, מאחר שאף
3 העותר 1 זכאי לפיצוי בשל העבודה המיותרת לנוכח טעותה של המשיבה בגביית האגרות. מכל
4 מקום, לטענתו, כבר נפסק כי אם הרשות נוהגת שלא כחוק, לא ניתן לטעון כי חל שיהוי בהגשת
5 העתירה ולשיטתו, אף דרושה הכרעה עקרונית בעניין הפרשנות הנכונה של הוראות התקנות בעניין
6 גביית האגרות הנדונות.

7
8 תחילה יובהר, כי בהיבט העובדתי נכונה טענתה של המשיבה כי ההחלטה הנתקפת בעתירה
9 היא החלטת ראש הענף מיום 8.8.2022. כפי שיוסבר עתה, לא ניתן לקבל את טענות העותר כי
10 ההחלטה הנתקפת היא מכתב הלשכה המשפטית מיום 30.11.2022, אשר נשלח אליו במענה לפנייתו
11 מיום 20.9.2022 אל נציב תלונות הציבור.

12
13 **ראשית**, במכתב הלשכה המשפטית נאמר באופן ברור ומפורש כי הוא נכתב במענה לתלונה שהפנה
14 העותר אל נציב תלונות הציבור. אף הודגש במכתב זה כי המענה לפניית העותר ניתן לו עוד ביום
15 8.8.2022 במכתבה של ראש הענף. אמנם במכתב הלשכה המשפטית הובא הסבר נרחב בעניין
16 פרשנותן של הוראות החקיקה הרלוונטיות, אולם כאמור, הדבר נעשה במענה לתלונה אשר הופנתה
17 אל נציב תלונות הציבור. בנסיבות אלו, ספק רב אם ניתן לראות במכתב משום "**החלטה של רשות**",
18 כמשמעה בסעיף 15(1) בחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, התש"ס-2000.

19
20 **שנית**, בניגוד לטענת העותר, לא ניתן לראות במכתב הלשכה המשפטית משום החלטה בערעור
21 שהגישו העותרים על החלטת ראש הענף מיום 8.8.2023. כך מהטעם הפשוט, שלא הוגש כל ערעור,
22 אלא דובר בפנייה אל גורם אחר, נציב תלונות הציבור, אשר זכותה למענה הלשכה המשפטית. כמו
23 כן, בהיעדר הוראת חיקוק מפורשת המקנה זכות ערעור, ממילא אין כל זכות ערעור, לא ניתן להגיש
24 ערעור ואף לא ניתן לראות בפניה האמורה משום ערעור. אמנם ניתן לשוב ולפנות אל הרשות כדי
25 שתעיין מחדש בהחלטתה ובנסיבות מסוימות הרשות אף רשאית לשנותה, אך אין בכך משום ערעור.
26 כפי שנקבע לעניין זה, "**בהיעדר הוראה בחוק או בתקנות, אין סמכות לגוף כלשהו לדון בערעור על**
27 **החלטה של הרשות המוסמכת על-פי החוק... ולבטל או לשנות את ההחלטה. אולם אין בכך כדי**
28 **למנוע בעד הוועדה... היא עצמה, לשוב ולדון בהחלטתה. מבחינה עיונית אין זה ערעור. זאת השגה.**
29 **רשות מוסמכת רשאית בדרך-כלל לדון בהשגה על החלטה שקיבלה ובדרך-כלל היא אף רשאית,**
30 **בכפוף לסייגים, לשנות את ההחלטה"** (בג"ץ 7505/98 קורינאלדי נ' לשכת עורכי-הדין בישראל,
31 פ"ד נג(1) 153 (1999), כבוד השופט י' זמיר, פסקה 3). מכל מקום וכאמור, בנסיבות הנדונות אין
32 זכות ערעור ואף לא הייתה פניה אל הגורם שהחליט לראשונה, אלא הייתה זו פניה אל גורם אחר.

33
34 **שלישית**, פניית העותר אל נציב תלונות הציבור אף לא יכולה להיחשב למיצוי הליכים קודם פניית
35 העותרים בעתירה המוגשת אל בית המשפט. כך מאחר שמיצוי הליכים יכול להיעשות רק באמצעות
36 פניה אל הגורם הרלוונטי להחלטה, מה שאין כן לגבי הפניית תלונה אל נציב תלונות הציבור.



בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

עת"מ 22-12-25243 ברנס ואח' נ' מדינת ישראל – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

1
2 9. לנוכח המסקנה העובדתית האמורה, מאליה עולה המסקנה כי העתירה הנדונה הוגשה
3 באיחור רב.

4
5 תקנה 3(ב) בתקנות בתי משפט לעניינים מנהליים (סדרי דין), התשס"א-2000 (להלן – **תקנות סדרי**
6 **הדין**) מורה כי אם לא נקבע מועד בדין להגשת עתירה מינהלית, כי אז יש להגישה ללא שיהוי ובכל
7 מקרה, לא יאוחר מארבעים וחמישה יום מהיום שנודע לעותר על החלטה. הגשתה באיחור מעבר
8 לפרק זמן זה, מחייבת הגשת בקשת ארכה ובמסגרתה נדרש המבקש להראות כי ישנה הצדקה
9 לארכה המבוקשת (תקנה 3(ג) בתקנות אלו). אם עתירה הוגשה באיחור, בלי שהתבקשה רשות
10 להגשתה באיחור וממילא רשות זו לא ניתנה, ניתן לדחותה על הסף (שם, תקנה 4).

11
12 אין צורך להידרש אל טענותיהם של העותרים בסוגיית השיהוי, מאחר שבכל מקרה אין רלוונטיות
13 לעתירות מינהליות, אשר בעניינן יש לפעול על-פי הוראות תקנות סדרי הדין. זאת בשונה מהמצב
14 שהיה בעבר בעניין הגשת עתירות לבג"ץ אשר לגביהן, כלשונו של כבוד השופט מ' חשין, "**לא שלטה**
15 **במועדי עתירות לבג"ץ אלא מלכת השיהוי בלבד**" (עע"מ 1981/02 קיסר - הנדסה ופתוח בע"מ נ'
16 **מדינת ישראל - משרד הבטחון** (24.3.2002)). לעומת זאת, בעניין עתירות מינהליות נקבע, לאמור:
17 "**לנושא המועדים נודעת חשיבות ממעלה ראשונה לעניין הגשתן של עתירות מינהליות...**
18 **משהותקנו תקנות סדרי הדין; ומשנקבע מועד ספציפי ומיוחד להגשתה של עתירה לבית-**
19 **משפט; זו הדרך בה שומה עלינו ללכת ואלה מועדים הוטל עלינו לכבדם. אכן, רשאי הוא בית-**
20 **משפט להאריך את התקופה להגשתה של עתירה, ואולם – כלשונה של תקנה 3(ג) לתקנות סדרי**
21 **הדין – כך יעשה בית-משפט 'אם ראה הצדקה לכך'**" (שם).

22
23 10. עוד יש להוסיף, כי כאמור, מכתב הלשכה המשפטית אינו בגדר החלטה אשר בעניינה
24 הוגשה העתירה. אולם אפילו ניתן היה לראות בכך משום פניה חוזרת אל המשיבה – למרות העובדה
25 שכלל לא דובר בפניה אל המשיבה – לא היה בכך כדי להועיל לעותרים. שכן, אין בעובדה שהעותרים
26 לא השלימו עם החלטת המשיבה ולכן שבו ופנו אליה פעם נוספת, כדי לשנות מאיחור המשמעותי
27 שחל בהגשת העתירה. לא אחת נקבע, כי "**עותר אינו יכול להתגבר על טענת שיהוי בכך שהוא**
28 **מתעקש, אינו מוכן לראות בסירוב שהוא מקבל סוף פסוק, וממשיך להתכתב עם הרשויות. דבר**
29 **זה נכון הוא במקום שהפניות הן חד צדדיות. אך דבר זה נכון גם במקום שהרשויות באדיבותן**
30 **משיבות לפונה שוב ושוב, כי אין בידן לשנות החלטתן**" (בג"ץ 410/78 מילס ישראל בע"מ נ' שר
31 **האוצר**, פ"ד לג(1) 271 (1979), כבוד השופט (כתוארו אז) א' ברק). הכלל הוא אפוא, כי "**המשך**
32 **ההתכתבות אחר קבלת עמדת המשיבה אינו מצדיק את השיהוי בהגשת העתירה**" (בג"ץ 515/15
33 **פורום יצרני חשמל פרטי מגז טבעי נ' הרשות לשירותים ציבוריים חשמל** (9.7.2015), כבוד השופט
34 מ' מזוז, פסקה 7. ראו גם: בג"ץ 7266/15 **ביקלס נ' שר הכלכלה** (3.4.2016), כבוד השופט ד' ברק-
35 ארז, פסקה 14).

36



בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

עת"מ 22-12-25243 ברנס ואח' נ' מדינת ישראל – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

1 11. נמצא אם כן כי העתירה הוגשה למעלה מארבעה חודשים לאחר מתן ההחלטה. בנסיבות
2 אלו ומאחר שהעתירה הוגשה באיחור, יש לדחותה על הסף.

3

4

למעלה מהדרוש: דחיית העתירה אף לגופה

5

6 12. למעלה מהדרוש נוסף, כי נראה שבכל מקרה לא ניתן היה לקבל את הפרשנות שמציעים
7 העותרים להוראות תקנות ייבוא רכב, בכל הנוגע לתשלום האגרות עבור בקשות לרישיון ייבוא רכב.
8 בשונה מפרשנותה של המשיבה, דומה כי פרשנותם של העותרים אינה מתיישבת עם לשון התקנות,
9 ספק אם היא מתיישבת עם ההיגיון ומכל מקום, יש בה כדי לפגוע בשוויון. דומה אם כן, כי בכל
10 מקרה היה מקום לדחיית העתירה לגופה.

11

12 תקנה 12(א) בתקנות ייבוא רכב קובעת כי אגרה בעד בקשה לרישיון ייבוא רכב בהתאם לאמור
13 בתוספת השלישית של התקנות, תשולם בהתאם לתוספת זו ובסכומים הנקובים בה. פרט 1 בתוספת
14 השלישית קובע כי יש לשלם "אגרות בעד בקשות לרישיון ייבוא רכב, לכל אב-טיפוס של דגם
15 רכב", כמפורט שם. כלומר, פרט זה מונה את סכומי האגרות שיש לשלם "בעד בקשה לרישיון ייבוא
16 רכב", בסכומים הקבועים שם בהתאם לסוגי כלי הרכב.

17

18 על-פי פשוטו של מקרא, המשמעות היא כי לגבי בקשה "לכל אב-טיפוס של דגם רכב", שמבקש
19 היבואן המסוים, עליו לשלם את סכום האגרה הנקוב שם. אם הוא חוזר ומבקש בקשה לרישיון
20 ייבוא לאותו אב-טיפוס של דגם רכב, הוא לא יידרש לשלם אגרה פעם נוספת, אך אם יבקש בקשה
21 לרישיון יבוא לרכב שאינו מאותו אב טיפוס של דגם רכב, הוא יידרש לשלם אגרה בהתאם לסוג
22 הרכב שביקש. מדובר בבקשות אישיות שמגיש כל יבואן ולפיכך הוראות אלו חלות לגבי כל יבואן.

23

24 הפרשנות שמציע העותר, כי האגרה תיגבה רק מהיבואן הראשון שייבא את אב הטיפוס של אותו
25 דגם רכב ואילו היבואנים האחרים, אשר יבואו אחריו ויבקשו רישיון לאותו אב טיפוס יופטרו
26 מתשלום האגרה, משוללת היגיון. פרשנות זו תפגע בשוויון ותטיל את תשלום האגרה על היבואן
27 הראשון, בעוד שאלו שיבואו אחריו "ייהנו" מכך שהם לא היו הראשונים לבקש את רישיון הייבוא
28 בעניין אותו אב-טיפוס.

29

30 לכך יש להוסיף כי אפילו אמרנו כי משקלן של שתי הפרשנויות זהה – ולא אמרנו זאת – עדיין היה
31 מקום להעדיף את פרשנותה של המשיבה. כטענתה, אם נדרשת פרשנות של דבר חקיקה ובמיוחד
32 אם הפרשנות כרוכה בפרשנות משמעותו של מונח טכני, כי אז יש לתת משקל ראוי למומחיותה של
33 הרשות ולניסיונה. זאת בהיותה הגורם האמון על הפעלת אותן דבר חקיקה ומאחר שהייתה שותפה
34 לגיבושו וליישומו בפועל. כאמור בעניין זה: "בעניין זה יש אף משקל להנחיה פרשנית של הרשות
35 המוסמכת. זאת משום מיומנותה וניסיונה המעשי בהפעלת החוק, ובעיקר בשל חובתה לפעול על-
36 פי הנחיותיה, הנגזרת מחובתן של רשויות מינהליות לפעול בשוויוניות. אכן, בית-המשפט הוא
37 המופקד על פרשנותו המחייבת של החוק. עם זאת, הפירוש שניתן לחוק על-ידי הרשות המופקדת



בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

עת"מ 22-12-25243 ברנס ואח' נ' מדינת ישראל – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

1 על ביצועו עשוי להיות שיקול רלוונטי בעת שבית-המשפט קובע את פירושו של החוק... משקלה
2 של פרשנות הרשות עולה כאשר מדובר בפירוש מונח טכני בחוק, שהרשות, כמופקדת על ביצועו,
3 התמחתה בו" (ע"א 2512/93 איתורית שירותי תקשורת בע"מ נ' מדינת ישראל, פ"ד נא(3) 252
4 (1997), כבוד השופטת ד' דורנר, פסקה 9).

5
6 13. לבסוף, בתשובתו לטענת האיחור בהגשת העתירה טען העותר, כי לשיטתו אף הוא זכאי
7 לפיצוי על העבודה שנדרשה ממנו לשם הגשת בקשות הייבוא של העותרים 2-3 ואשר התבררו
8 כמיותרות, לאחר שנמצא כי חלק מהאגרות שנגבו מהעותרים 2 ו-3, נגבו באון שגוי. בעניין זה נזכיר,
9 כי אין בטענת העותר כי הוא זכאי לפיצוי כדי להצדיק את אי מחיקת העתירה. כך מאחר שבמסגרת
10 עתירה מינהלית בכל מקרה לא ניתן לעתור לסעד כספי (ראו בין השאר: רע"א 6590/05 עיריית
11 אשדוד נ' צרפתי (18.9.2005), כבוד השופט א' גרוניס, פסקאות 3-4; רע"א 3993/05 ש.א.ב חברה
12 להשקעות ופיתוח בע"מ נ' עיריית באר שבע (25.5.2006), כבוד השופט א' רובינשטיין, פסקה טז;
13 בר"מ 8689/16 עיריית רמת השרון נ' הכפר הירוק (26.9.2017), כבוד השופט ע' פוגלמן, פסקה 11).

סיכום ותוצאה

14 14. העתירה נדחית על הסף מחמת האיחור בהגשתה.

15
16
17
18
19 למעלה מהדרוש וכאמור, נראה כי בכל מקרה היה מקום לדחיית העתירה אף לגופה.

20
21 מאחר שהגשת העתירה הובילה לכך שנמצא כי מחמת טעות נדרשו העותרים 2 ו-3 לשלם אגרות
22 מעבר לנדרש, לא נמצא מקום לחייב את העותרים לשאת בהוצאות המשיבה. אילו לאחר הסדרת
23 החזר האגרות העודפות היו העותרים נסוגים מעתירתם, היה מקום לשקול לחייב את המשיבה
24 לשאת בהוצאותיהם, אך משלא הסכימו לכך וזאת למרות הגשת עתירתם באיחור באופן המצדיק
25 את דחייתה על הסף, לא נמצא מקום לחיוב המשיבה לשאת בהוצאות העותרים.

26
27
28
29 ניתן היום, א' בניסן התשפ"ג, 23 במרץ 2023, בהיעדר הצדדים.

תמר בר-אשר, שופטת

30

נספח – 2

תגובת העותרים
לטענת השיהוי

עמ' 26

ע ת " מ 25243-12-22

**בבית המשפט המחוזי בירושלים
בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים
בפני כבוד השופטת תמר בר-אשר**

עותר 1

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

עותר 2

יהודה מתניה עטר ת.ז. 300882800
אבני נזר 7 מודיעין עילית 7191900 נייד 054-6514888

עותר 3

רן אוזן ת.ז. 060648631
רח' עד עד 31 עומר 8496601 נייד 054-8753110

העותרים

באמצעות עותר 1

נ ג ד

מדינת ישראל - משרד התחבורה

המשיבה,

באמצעות פרקליטות המדינה מחוז ירושלים

עתירה מינהלית נגד המשיבה בעניין גביית אגרת אבטיפוס שלא כדין

תגובת העותרים לטענת השיהוי

תגובת העותרים לטענת השיהוי

1. בהמשך להחלטת בית המשפט הנכבד מהיום 20/3/2023, בהתייחס לטענת השיהוי בתשובת המשיבה מתאריך 15/3/2023 (להלן "התשובה").

2. העתירה תוקפת את החלטתה של המשיבה מתאריך 30/11/2022 באמצעות עו"ד ספיר דדון מהלשכה המשפטית ראה נספח 7 לעתירה. והמשיבה מודעת לכך היטב " **העתירה מנוסחת כעתירה התוקפת את המענה שנשלח לעותר 1 ביום 30.11.22** ... " ראה סעיף 2 לתשובה. החלטה שניתנה בסיום הליך מיצוי הליכים כנדרש, שכלל ערעור על תשובתה של גב' רויטל שילאין מתאריך 8/8/2022, ערעור שנעשה ע"פ המינהל התקין והדין. והעותרים הגישו את עתירתם פחות משבועיים אח"כ! **לכן אין כל מקום לטעון את טענה השיהוי !**

3. לציין כי המשיבה תמיד מחפשת טיעונים טכניים כדי לטאטא בעיות מתחת לשטיח במקום לטפל בהם כנדרש ע"פ תפקידה. אם לא הייתה טענת שיהוי, הייתה טענה שהעותר מגיש יותר מידי עתירות, או טענה של "טרם זמנה" ובכך היא מוכיחה את חוסר ההגינות שבה היא פועלת וההתעלמות מהאינטרס הציבורי שעותר 1 מנסה לייצג בכל עתירותיו נגד המשיבה .

4. ובנוסף ולאחר הודאת המשיבה כי טעתה כאשר הכריחה את עותרים 2 ו- 3 לשלם אגרת אב טיפוס בעת בקשות לרישיון יבוא רכב שלא כדין, גם לפי פרשנות המשיבה לסעיף 1 לתוספת השלישית של תקנות רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (ייבוא רכב ושיווק, תיווך בייבוא אישי ואגרות), תשע"ז-2016, " **אגרות בעד בקשות לרישיון ייבוא רכב, לכל אב-טיפוס של דגם רכב** : " , (להלן "החוק"). האמור בסעיף 13 לתשובה כי מדובר בשגגה אין כל קשר לאמת. שכן בעת הגשת הבקשות לראשונה עותר 1 שפעל ע"פ עיסוקו וכמיופה כוח של עותרים 2 + 3 , הגיש את הבקשות ללא צירוף אגרת אב טיפוס ולא "התנדב" לשלם את האגרות, והמשיבה באמצעות מהנדס תחום תקינה **ביטלה את הבקשות ודרשה ברחל ביתך הקטנה אגרת אב טיפוס עבור כל בקשה**, והמהנדס עשה זאת גם באמצעות שיחת טלפון שבו הסביר כי זה החוק, ולא עזרו לעותר 1 כל טיעוניו שזה לא כתוב בחוק.

ואח"כ כאשר עותר 1 כתב בבקשות " **אגרה שולמה במחאה** " מהנדס תחום תקינה התקשר בשנית לעותר והזהיר אותו כי אם ירשום " **אגרה שולמה במחאה** " הבקשה תבוטל רק בגלל שרשם זאת, וגם אם יצרף את האגרה. **ולכן האמור בסעיף 12 לתשובה כי "היה באפשרותם של העותרים להגיש בקשות להחזר אגרה באתר של המשיבה ... אין בה כל שמץ של הגיון!**

5. המצב כרגע הוא כי עותרים 2+3 הגישו בקשות להחזר אגרות ע"פ פרשנות המשיבה, ולכאורה, ניתנה תרופה לעוולה זו. בעניין זה המשיבה, שלא בתוך עמה היא יושבת, כלל לא ראתה כי גם עותר 1 נפגע כאשר היה צריך לעמוד פעמיים להגשת הבקשות! **ועותר 1 מבקש פיצוי בעניין הטעות הזו שעשתה המשיבה וגרמה לו לעבודה מיותרת**, כמו גם נפגע כבודו וחירותו כאשר מהנדס תחום תקינה "איים" עליו שלא יעז לרשום בבקשות "אגרה שולמה במחאה", וגם על כך עותר 1 דורש פיצוי באמצעות התנצלות.

6. ובתווה שהאגרות יוחזרו, **נותר עיקר עניינה של העתירה לא מטופל**. - המחלוקת לגבי פרשנות המשיבה לחוק האם מדובר על תשלום אחד "... **לכל אב טיפוס של דגם רכב**", דהיינו, לא משנה מי היבואן, וכפי שהיה בעבר, וע"פ לשון החוק, או ע"פ הפרשנות המומצאת של המשיבה שהוסיפה לחוק, כפרשנות, את המילים "**לכל יבואן**".

7. העוולה העיקרית שהעתירה תוקפת - חוסר סמכות של המשיבה לגבות אגרה כנ"ל, מובנת היטב למשיבה ראה סעיף 4 לתשובה, ולכן **זה עניין שלא ניתן לטעון לגביו את טענת השיהוי**.

לא ניתן לטעון לשיהוי לגבי עניין שבו הרשות ממשיכה לפעול שלא כחוק. ראה פרשת דוד אסולין בג"ץ 170/87, שבו נקבע כי כאשר מדובר בחריגה מסמכות אין מקום לדחות עתירה מחמת שיהוי בלבד. שכן אינטרס שלטון החוק אינו יכול להכיר במצב שבו הרשות תמשיך לפעול שלא כחוק בטיעון טכני של שיהוי. ראה סעיף ג.3) "שיהוי בהגשת עתירה אינו חייב להכשיל עתירה שעילתה אי חוקיות ברורה של פעולת הרשות (1685)".



ולראיה באתי על החתום היום 20 מרץ 2023 כ"ז אדר תשפ"ג

מרדכי בר-נס - עותר 1, בשם העותרים.

נספח – 3

עת"מ 25243-12-22

כתב העתירה

עמ' 30

בבית המשפט המחוזי בירושלים ע"ת "מ" 25243-12-22
בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים בפני כבוד השופטת תמר בר אשר

מרכזי 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

עותר 1

יהודה מתניה עטר ת.ז. 300882800
עותר 2 אבני נזר 7 מודיעין עילית 7191900 נייד 054-6514888

רן אוזן ת.ז. 060648631
עותר 3 רח' עד עד 31 עומר 8496601 נייד 054-8753110

העותרים

באמצעות עותר 1

נגד

מדינת ישראל - משרד התחבורה

המשיבה,

באמצעות פרקליטות המדינה מחוז ירושלים

עתירה מנהלית נגד המשיבה

בגין החלטתה הלא חוקית והלא הוגנת, לחייב באגרת אב טיפוס כל בקשה לרישיון יבוא גרור, ולא רק את הגרור הפרטני המהווה את "אב הטיפוס". דהיינו, המשיבה הפכה את אגרת אב הטיפוס לאגרת יבוא כללית ללא סמכות.

ובגין שהמשיבה מסתירה ומונעת מהציבור שימוש בהוראות רישום המופקות על ידה על בסיס בדיקות אב טיפוס בתחבולה אסורה! וזאת תוך פגיעה חמורה בציבור בניגוד: למינהל התקין, לחובתה ע"פ תפקידה, לחוק חופש המידע, ולהערות מבקר המדינה שנמסרו בידיה לה במרץ השנה.

תוכן עניינים ורשימת נספחים בעמוד 19

I עניינה של העתירה

1. **מוגשת בזאת עתירה מנהלית נגד המשיבה** בגין החלטתה הלא חוקית והלא הוגנת להשתמש בסמכותה באופן שרירותי **להטיל אגרת אב טיפוס**, כיום בסך 766 ₪, (להלן "האגרה"), **על כל בקשה לרישיון יבוא גרור עד 3.5 טון**, המיובא לישראל לשימוש אישי פרטי או עסקי עצמי ביבוא מסחרי מזדמן ע"פ סעיף 31 (א) (7) לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי"), **ולא רק על בקשת רישיון יבוא עבור הגרור הפרטני המשמש כדגם בסיס לצורך בדיקת אב טיפוס והקמת הוראת רישום**, וכפי שהיה בעבר עד 15/6/2022.
2. דהיינו, **ובניגוד לעבר**, בעת שמייבאים גרור מדגם בסיס שכבר נעשתה עליו בדיקת אב טיפוס, והמשיבה כבר הוציאה עבורו הוראת רישום, מצ"ב **נספח 1** דוגמה של הוראת רישום 22-7121 (להלן "הוראת הרישום"), לדגם בסיס 24EG-C-R33D16013, ובעת שעותר 1 שידר בקשת רישיון יבוא ל-2 גרורים מדגם בסיס זהה להוראת הרישום עבור עותר 2. וגם עבור גרורים חדשים זהים שלא נעשתה בדיקת אב טיפוס, כדוגמת 4 הגרורים מדגם בסיס זהה U75F20013 שייבא עותר 3, המשיבה דורשת אגרה לא רק עבור אב הטיפוס אלא גם על כל 3 הגרורים הזהים האחרים שייבא עותר 3. וגם עבור כל הגרורים ביבוא מזדמן שהמשיבה פטרה מבדיקת אב טיפוס.
3. בפועל המשיבה **הפכה את האגרה שע"פ חוק הרישוי מוטלת רק על הגרור הפרטני המשמש כדגם הבסיס לצורך בדיקת אב טיפוס והקמת הוראת רישום ע"פ "התקינה הישראלית", לאגרת יבוא כללית המוטלת על כל גרור המיובא לישראל**, וזאת ללא סמכות ובניגוד לחוק הרישוי.
4. וגם אם ראוי להטיל אגרת יבוא כללית לגרור, הרי בהשוואה לאגרת יבוא אישי לרכב בעלות של 253 ₪, ומכיוון שיבוא רכב מורכב הרבה יותר מגרור, המחיר שהמשיבה דורשת של פי 3 כדי לשלם אגרת יבוא כללית לגרור – 756 ש"ח, ופי 12 מבדיקת התקינות שעושה מכון רישוי, שעליו נופלת כל האחריות לאישור בטיחות הגרור בישראל בעלות של 68 ₪, אינו פרופורציונאלי ואינו הוגן.
5. בנוסף **המשיבה "מסתירה" את הוראות הרישום** המהוות אסמכתא כי נעשתה בדיקת אב טיפוס, וזאת בניגוד לחובתה ע"פ תפקידה ולסעיף 6 (א) לחוק חופש המידע, **באמצעות תחבולה!**
6. העוולה שעושה המשיבה ביבוא גרורים היא עושה גם ביבוא כל כלי הרכב, ולמרות שגם גרורים מוגדרים ככלי רכב ע"פ סעיף 271 לתקנות התעבורה (בקיצור ת"ת) ומסווגים ככלי רכב מסוג "O". החליטו העותרים בשלב ראשון להתמקד ביבוא גרורים בלבד וזאת, הן בגלל משאביהם המוגבלים, הן לצורך מיקוד העוולה בפני בית המשפט הנכבד, והן מפני שיבוא גרורים שונה במקצת מיבוא רכב, אך בעיקר לאור הסכמתה של מנהלת אגף הרכב **לתת פטור לגרורים המיובאים ביבוא מזדמן מבדיקת אב טיפוס והוצאת הוראת רישום** (להלן "הפטור").

7. הפטור, שניתן לכל היבואנים המזדמנים, כהגדרתם בחוק הרישוי, (בפועל מדובר על מסלול "יבוא אישי לגרורים" המקביל לסעיף 33 לחוק הרישוי לכלי רכב שאינם גרורים) מעוגן בהוראות נוהל 02-2022 "רישום ראשוני של גרור O1, O2, עד 3.5 טון מסוג קרוואן מגורים או גרור סוסים או גרור רוכלות בייבוא מזדמן לשימוש עסקי אישי במעבדה מוסמכת לרכב" (להלן "הנוהל"). הפטור הוחל מתאריך 15/6/2022 וניתן תודות למאמצי העותר שהוכיח כי **בדיקת אב טיפוס והקמת הוראות רישום לגרורים אין בהם כל תוחלת, מיותרים ונעשית שלא לצורך.**

8. אך למרות הפטור, המשיבה לא רק שלא פטרה את המייבאים מתשלום האגרה, **אלא החליטה להרחיב את חובת תשלום האגרה כאגרת יבוא כללית על יבוא כל גרור, ולא רק על אב הטיפוס. וזאת בניגוד למה שהיה בעבר ועד החלת הפטור**, ובניגוד לחוק ולהגיונות הבסיסית שאסור לחייב על שירות שכלל לא ניתן, ואסור לחייב על אותו שירות עד עשרות פעמים ויותר. ובוודאי לא במחיר מופקע של פי 3 מאגרת יבוא אישי, שעלותה 253 ₪, ופי 12! מבדיקת מכון רישוי, שעלותה 68 ₪, שבפועל **עושים באופן בלעדי את כל בדיקות התקינות והבטיחות לגרורים בישראל.**

9. לציין כי **מנהל תחום תקינה, מהנדס ג'מיל אבו חלא** מסרב לשתף פעולה עם עותר 1, לא עונה לפנייתו, התנגד נחרצות למדיניות החדשה של מנהלת אגף הרכב ולהוצאת הנוהל, ועשה כל מאמץ לדחות את הקמת והחלת הנוהל, לכן יהיה אך סביר להניח כי היוזמה להטיל את האגרה באופן לא חוקי כאגרת יבוא כללית מונעת משיקולים זרים שמהנדס ג'מיל אבו חלא אישית יזם, ולכאורה הוא גם האחראי האישי להסתרת הוראות הרישום מידיעת הציבור בתחבולה אסורה.

II סמכותו של בית המשפט הנכבד

10. סמכותו של בית המשפט הנכבד לדון בעתירה זו הינה על פי

א. סעיף 1(5) לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, תש"ס-2000 " **עתירה נגד החלטה של רשות ...** "

ב. ועל פי סעיף 14(א) בתוספת הראשונה – "החלטה של רשות לפי חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 "

III הצדדים לעתירה

11. **המשיבה** ממונה על כל הרגולציה בנושא רכב ותחבורה בישראל, והיא אשר אחראית ומנפיקה את כל רישיונות היבוא לרכב בכלל וגרורים בפרט, וזאת ע"פ תפקידה, המינהל התקין, חוק הרישוי, תקנות התעבורה (בקיצור ת"ת), חוקי מדינת ישראל וערכיה .

עותר – 1 הינו מורה דרך משנת 1994, אשר בשנת 2006 ביקש לעשות יבוא אישי לרכב להסעת תיירים (להלן "רכב אשכולי") לצורך עיסוקו כמורה דרך, ונתקל בהתנהלות מחפירה ולא חוקית של המשיבה באמצעות מנהל אגף הרכב דאז, והמנהל כהגדרתו בחוק הרישוי כיום, **מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה**, אשר סירב לתת לעותר רישיון יבוא אישי לרכב אשכול לשימוש עסקי עצמי, להסעת תיירים, והכל משיקולים זרים שפועלים רק לטובת מונופולין בפועל של יבואני הרכב הישירים. לפיכך עתר יחד עם חברים נגד המשיבה לבית המשפט המנהלי בירושלים בעת"מ 630/07, עתירה אשר נדחתה מחוסר סמכות (בזמנו), ולכן נאלץ להעביר את העתירה לבג"ץ 7006/07 שהוציא צו על תנאי נגד המשיבה מצ"ב **נספח 2**. במהלך הבג"ץ והאירועים אח"כ נוכח העותר כי **המשיבה והמנהל פועלים נגד היבוא האישי והאינטרס הציבורי באופן בוטה אסור ומוטה לטובת יבואני הרכב הישירים**. **המשיבה זרשה מבית המשפט הנכבד לצרף את יבואני הרכב כמשיבים לעתירה בגין הפגיעה שהם עשויים להיפגע בעקבות הגברת התחרות בענף הרכב, וזאת בניגוד ברור לאינטרס הציבורי ותפקידה**.

הבגידה של המשיבה בכלל ושל המנהל בפרט באינטרס הציבורי לטובת האינטרסים של יבואני הרכב גרמה לעותר 1 להחליט להקדיש את חייו כדי להילחם בעוולות המשיבה והמנהל אשר לא רק שאינם קשובים לצרכי הציבור, אלא ממש פועלים נגדו, ומתנהגים כאילו הם אדוני הארץ שיכולים להעדיף 10 משפחות השולטות בענף הרכב ולא כמשרתי הציבור - תפקידם. מצ"ב **נספח 3** רשימת נושאים שטיפל בהם העותר, בעיקר מול המשיבה. **חלק ניכר מהנושאים שטיפל בהם הכוללים תיקון ושינוי - סעיף 33 לחוק הרישוי, תקנות, צווים ונהלים הצליח רק בזכות עזרתה של מערכת בתי המשפט במהלך כ- 65 עתירות לבג"ץ ולבית המשפט המנהלי**.

א. במהלך בג"ץ 7006/07 והאירועים אח"כ התמחה העותר בנושא יבוא אישי של רכב ע"י עוסק, קיבל רישיון מתווך ביבוא אישי מטעם המשיבה לאחר עמידה בבחינה, וכיום עוסק גם כיועץ יבוא ורישוי כלי רכב וגרורי, ומייצג בעלי רכב מול המשיבה בנושאים שונים.

ב. עותר 1 שימש עבור עותרים 2 ו- 3 כמיופה כוח לצורך שידור בקשות רישיונות היבוא, וכיועץ ליבוא ע"פ עיסוקו. **לציין כי עותר 1 אינו עוסק בסחר ברכב או גרורים (לא יודע להיות סוחר), הוא נותן שירות רק כדי לצלוח את הבירוקרטיה המסובכת להפליא שיוזמת המשיבה בניגוד לכל הגיון ובניגוד לתפקידה**. גובה עבור שירותיו 1,500 ₪ לקרוואן הראשון ו- 1,000 ₪ לכל קרוואן נוסף. עותר 1 ליווה את עותרים 2 ו- 3, כמו גם את כל הלקוחות שלו משלב מסירת מידע לגבי נהלי היבוא לישראל וליווי עד קבלת רישיון רכב קבוע, ומידע נוסף בנושא - איתור הקרוואן בחו"ל, תוך חיסכון ניכר של עשרות אלפי שקלים, תחשיב הכדאיות, דרישות משרד התחבורה והמכס למסמכים, שילוח, עמילות מכס, משיכת הקרוואן מהנמל, ביטוח, הוצאת רישיון רכב זמני, בדיקת תקינות ורישוי. מדובר על מתן שירות ייעוץ במהלך של כחודשיים ימים לפחות בתהליך מסובך, רווי בירוקרטיה ובעלות לא מבוטלת של זמן וכסף למייבא.

ג. **הצליח לשכנע את מנהלת אגף הרכב לפרסם הוראות רישום פרטניות ככלליות ולפטור מבדיקת אב טיפוס יבוא מזדמן של גרורים תוך צמצום ניכר בבירוקרטיה וחסכון של אלפי שקלים וזמן רב למייבאים**.

ד. רק תודות למאמצי העותר הותקן סעיף 33 לחוק הרישוי בכנסת באופן המאפשר יבוא אישי של **כל רכב ע"י עוסק**, ולמרות התנגדותו העיקשת של המנהל שרצה לפגוע ביבוא האישי, לצמצם אותו מאוד באמצעות התקנת ההגבלה בחוק הרישוי " **רק רכב שאינו מיובא ע"י יבואן** " ובכך לצמצם מאוד את היבוא האישי למספר דגמים זעיר, למנוע מתן אחריות לרכב ע"י יבואן ישיר, למנוע שירותי אחזקה באמצעות מוסכים מורשים, למנוע הספקה זמינה של חלקי חילוף, ולפגוע בטיחות בכך שלא יהיה מי שייתן שירות תיקוני "ריקול".

ה. העותר משמש משנת 2009 כיו"ר אגודת אשכול אגודה המשמשת כאיגוד מקצועי למורי הדרך בעלי רכב אשכול ובעלי רכב מדברי. ורק תודות למאמצי העותר התאפשר לבודדים בעלי רכב מדברים ואשכול לקבל רישיון למשרד הסעות הנדרש להפעלת כלי רכב אלה, ובכך להתנתק מהחובה להיות רשום בתאגידים מסחריים שעשקו ופגעו בכל מי שהיה רשום אצלם בדרכים רבות, כמו למשל החובה לפרסם את מספר הטלפון של התאגיד המסחרי על הרכב, תאגיד שמתחרה על העבודה, וכעת מספר הטלפון על הרכב הוא של בעל הרכב ומשמש אותו לפרסום.

ו. פעל מול רשם האגודות השיתופיות כך שיאפשר רישום אגודות שיתופיות גם ללא פעילות כספית, ורק לצורך רישוי משרדי הסעות ורישום כלי רכב. הקים 55 אגודות שיתופיות לצורך רישום רכב אשכול ומדברי ללא עלויות כספיות. קיבל 53 רישיונות מהמשיבה למשרדי הסעות ומשמש כמנהל וכמייצג ל-53 משרדי ההסעות רכב אשכול ומדברי האלה.

ז. יזם תיקון תקנה 579 כך שיושוו התנאים בין תחנת מוניות למשרד הסעות רכב / מדברי אשכול ויבוטל הצורך בקצין בטיחות. וייפסק הנוהל הנפסד שקצין בטיחות לא היה בודק את כלי הרכב אבל מקבל תשלום עבור מתן אישורי בדיקה.

ח. בהמשך ללחצה של עת"מ 1176-01-22 המשיבה הקצתה לו דרך התקשרות ייחודית למשרד הרישוי באמצעות דוא"ל לפקידת רישוי ראשית גבי לירון ביטון שנותנת לו שירות טוב במיוחד.

ט. לאחרונה ייסד העותר את עמותת עבר"י – עמותת בעלי רכב בישראל, כדי לשמש לפה ל-4 מיליון בעלי רכב פרטי בישראל אשר המשיבה לא משתפת אותם ומתעלמת מהם בהחלטותיה. **מפרסם באופן נגיש לציבור הוראות רישום שמוציאה המשיבה באופן לא נגיש באתר שלו.**

13. **עותר – 2** קיבל שירותי ייעוץ ומינה את עותר 1 כמיופה כוח שלו בהגשת בקשת רישיון יבוא של 2 גרורים זהים. אך למרות ששני הגרורים הם מדגם בסיס זהה - נאלץ לשלם 2 אגרות אב טיפוס.

14. **עותר – 3** קיבל שירותי ייעוץ ומינה את עותר 1 כמיופה כוח שלו בהגשת בקשת רישיון יבוא של 4 גרורים זהים. אך למרות שארבעת הגרורים הם מדגם בסיס זהה - נאלץ לשלם 4 אגרות אב טיפוס.

15. המשיבה באמצעות המנהל ומנהל תחום תקינה, ולמרות תפקידם לשמש כנאמני הציבור, עושים כל מאמץ כדי לפגוע ביבוא האישי, הן באמצעות בירוקרטיה מסובכת שאין כמותה בעולם, והן בהשטת עלויות נוספות כמו בעניינה של עתירה זו תשלום אגרת אב טיפוס לכל גרור ולא רק לדגם הבסיס שעלו עושים את בדיקת אב הטיפוס, ובכך פוגעים בתחרות בענף הרכב, ומעצימים את השימוש שעושים יבואני הרכב הישירים בכוחם המונופוליסטי. עובדה זו ידועה לכל ובוודאי לעוסקים בענף ועוד מימי דנא. המשיבה היא אחד הגורמים העיקריים ליוקר המחיה בישראל! ובמרץ השנה גם מבקר המדינה פרסם דוח מיוחד הרלוונטי מאוד לענייננו " התחרותיות בענף הרכב ", ואלה עיקריו ראה עמ' 572 :

א. מומלץ כי משרד התחבורה יפעל להשלמת הליך התקנת ותיקון התקנות מתוקף חוק רישוי שירותי רכב.

ב. מומלץ כי משרד התחבורה ורשות התחרות יבחנו דרכים נוספות לקידום רפורמת היבוא המקביל של כלי רכב ולקידום התחרות בענף.

ג. מומלץ כי משרד התחבורה ורשות שוק ההון יבחנו אם האסדרה הקיימת בנוגע לקביעת קוד דגם לכלי רכב המיובאים ביבוא אישי, נותנת מענה כולל לסוגיית קביעת שווי הרכב באופן שלא משית על המייבאים רכב ביבוא אישי עלויות נוספות, שיש בו כדי לפגוע בקידום התחרות בענף.

ד. מומלץ כי משרד התחבורה ורשות המיסים יפעלו לבחינת דרכים שיאפשרו ליבואנים המקבילים שאינם מחזיקים תעודת מקור, לקבל את הפטור מתשלום המכס, אם הרכב המיובא יוצר במדינות שיש לממשלה הסכמי סחר עימן, ומומלץ לבחון דרכים לקבלת המידע באופן מקוון. עוד מומלץ כי משרד התחבורה יבחן את נחיצות הרישום של רכבים חדשים המיובאים ביבוא אישי כרכבים משומשים וישלים פיקוח על תחום מחירוני הרכב והסדרתו כדי לקדם הסרת חסמים בענף בכלל וביבוא האישי בפרט.

ה. מומלץ כי רשות התחרות תשקול לבצע מפעם לפעם בדיקה מעמיקה ועדכנית של התחרות בענף. כמו כן, מומלץ כי הרשות תבחן את האפשרות להרחיב את הביצוע של בדיקות נוספות בהתאם למקובל במדינות שונות, כגון הרחבת השימוש בניתוחים כלכליים מתקדמים, לרבות ניתוחים סטטיסטיים ומודלים אקונומטריים לבחינת השפעתם של מיזוגים אופקיים של יבואנים גם בענף הרכב ולבחינת רמת התחרותיות בענף.

16. פגיעה עיקרית שגורמת המשיבה לתחרות בענף הרכב וביוקר המחיה הישראלית שאין לה אח ורע בעולם. רכב שיוצר ע"פ התקנים המחמירים ביותר, שראוי ותקין לשועי עולם בארה"ב - בווינגטון, ניו יורק, לוס אנג'לס או מונטריאול בקנדה, או באירופה - בברלין, פריס, רומא, ציריך, מדריד, ואמשטרדם לא טוב בעיני המנהל והמשיבה! והם ממציאים הוראות ונהלים שרק "מסבכים את החיים" של האזרח הקטן ורק מוסיפים ליוקר המחיה בישראל.

17. דוחות אינספור נכתבו על התקינה הישראלית המיותרת, שרק פוגעת ביוקר המחיה ואינה תורמת דבר לבטיחות או להגנה על הצרכן, והאחרון שבהם בהקשר לרכב " דוח הוועדה הציבורית להגברת התחרותיות בענף הרכב " בראשות פרופסור זליכה מפברואר 2012, דוח שהיווה את הבסיס להתקנת חוק הרישוי, והמשיבה התחייבה לאמץ את מסקנותיו. אין ספק שהמלצה 13 מעידה כאלף עדים על חוסר התוחלת בתקינה הישראלית :

"... שרי הממשלה לא יהיו מוסמכים להגביל אפשרויות היבוא העולות מהתקינה האירופית והאמריקאית ולא יוכלו לאמץ תקנות ישראליות המגבילות או מוסיפות תנאים על האמור בתקינה האירופאית והאמריקאית ללא אישור מפורש של מליאת הממשלה...". אבל המנהל, ולמרות שהיה שותף מלא לדוח הזה, רואה עצמו מעל למליאת הממשלה, ופועל בניגוד לדוח ועושה ככל יכולתו כדי להמציא תקינה ישראלית ייחודית כדי לפגוע ביבוא רכב שאינו ע"י יבואן ישיר.

18. עותר 1 למד על בשרו את התנהלותו הסוררת והבלתי מקצועית של המנהל, בלשון המעטה, במהלך בג"ץ 7006/07 העותר נגד המשיבה ואיגוד יבואני הרכב. העותר ראה איך המנהל עושה כל מאמץ כדי למנוע את היבוא האישי ע"י עוסק, וגם לאחר שיצא צו על תנאי מבית המשפט העליון נגד המשיבה המנהל המשיך בשלו ותיקן את צו היבוא החופשי באופן הפוגע בעותר ובכל מורי הדרך וצמצם את היבוא האישי מאוד **רק לרכב מדגם שאינו מיובא ע"י יבואן**, דהיינו, **מספר זעיר של דגמי כלי רכב, שאין בארץ נציג יצרן שייטון אחריות, אין מוסכים ושירותי אחזקה, אין חלקי חילוף זמינים ואין מי שיטפל בתיקוני "ריקול"**. עניין המעיד על כשל ערכי ומקצועי חמור ביותר של המנהל! ומי שנהנה מהכשל הזה הם רק יבואני הרכב הישירים, המהווים בפועל מונופולין של יבוא רכב מיצרן! רק תודות למאמצי העותר המנהל נאלץ לתקן את צו היבוא החופשי תיקון 2015 "המילים "ודגם הרכב לא מיובא לארץ על ידי יבואן ... יימחקו".

וממש באותם רגעים שהמנהל נאלץ ביד אחת למחוק את המילים "ודגם הרכב אינו מיובא ע"י יבואן" מצו היבוא החופשי כנ"ל, ביד שנייה הכניס את אותה ההגבלה בחוק הרישוי! **"רק רכב שאינו מיובא ע"י יבואן"** דהיינו, וכנ"ל, **מותר לייבא רק מספר זעיר של סוגי כלי רכב, שאין בארץ מי שייטון אחריות ואין נציג ליצרן, אין מוסכים ושירותי אחזקה, אין חלקי חילוף זמינים ואין מי שיטפל בתיקוני ריקול**. רק תודות למאמצי העותר בוועדת הכלכלה שונה חוק הרישוי כך שביבוא אישי ניתן לייבא **כל רכב** והמילים **"רק רכב שאינו מיובא ע"י יבואן"** נמחקו מסעיף 33 לחוק הרישוי. עניין המעיד על הפרת האמונים של המנהל לציבור, ועל המדיניות הלא חוקית של המשיבה המכוונת לפגוע ביבוא האישי ובתחרות בענף הרכב, או במקרה שלנו ביבוא מזדמן.

19. עותר 1 החליט להקדיש את חייו לפעול נגד העוולות של המשיבה בכלל ושל המנהל בפרט, פעל במסגרת הנחיות דוח זליכה אצל מנהלת אגף הרכב וטען כי **התקינה הישראלית על גרורים ביבוא מסחרי מזדמן לצורך שימוש אישי ועסקי עצמי הינה בירוקרטיה מיותרת שאין בה כל תוחלת ורק פוגעת באזרחי ישראל**. ובנוסף מחלקת תקינה מסתירה מהציבור הוראות רישום שהיא הנפיקה ליבואנים מזדמנים אחרים **בטענה המגוחכת כי מדובר במידע פרטי האסור בפרסום. מדובר על מחיקת 5 ספרות אחרונות במספר שלדת אב הטיפוס וכך במאמץ אפסי (מחיקת 5 ספרות) הופכת כל הוראת רישום פרטית להוראת רישום כללית לטובת כלל הציבור**.

20. רק תודות למאמצי עותר 1, מנהלת אגף הרכב הסכימה לפרסם הוראות רישום פרטניות ככלליות מצ"ב מכתבה מתאריך 9/11/2021 מסומן **נספח 4**. ובכך הצליח עותר 1 לחסוך למיבאי גרורים ביבוא מזדמן זמן רב, בירוקרטיה מפרכת, הכוללת מהנדס רכב ובדיקת אב טיפוס באמצעות מעבדת רכב, וסכום של אלפי שקלים לכל גרור, וזאת באמצעות פרסום נגיש של הוראות רישום שנעשו ע"י מיבא אחר. עניין המוכיח את חוסר המקצועיות והבנת האינטרס הציבורי של מנהל תחום תקינה – מהנדס ג'מיל אבו חלא שהתנגד בתוקף לעניין.

21. עותר 1 היה עד לעשרות בדיקות אב טיפוס של מעבדות הרכב, ונוכח כי זו בדיקה "פרימיטיבית" שנעשית ע"י טכנאי המצויד במד אורך ומשקל בלבד. לציין כי בדיקת התקינות נעשית באמצעות מכון רישוי במחיר 68 ₪. וכל בדיקת האב טיפוס המצטמצמת לכדי תרגום תעודת התקינה האירופית כולל שירותי מהנדס הינה בעלות של כחמשת אלפי שקלים הנזרקים לפח.

22. רק תודות למאמצי עותר 1, הסכימה מנהלת אגף הרכב לתת פטור מבדיקת אב טיפוס לגרור ביבוא מזדמן (להלן "הפטור"), ומנהל תחום תקינה שהתנגד למהלך, נאלץ להקים הוראת הנוהל T-02-2022 **"בדיקה לרישום ראשוני של כלי רכב ביבוא אישי ויבוא זעיר במכון רישוי מורשה"** (להלן "הנוהל"), **המייתר את בדיקת אב הטיפוס והוראת הרישום ליבוא מזדמן בגרורים.**

23. מנהל תחום תקינה עשה כל מאמץ כדי לא להקים את הנוהל ואח"כ לא ליישם את הנוהל, בין השאר דרש לבדוק כריות אוויר בגרורים, כריות אוויר שכלל לא קיימות בגרורים, עניין המעיד על אופן ההתנהלות שלו. אך מתאריך 15/6/2022 הנוהל מיושם והפטור הוחל לגבי יבוא אישי פרטי / עסקי עצמי ביבוא מזדמן של גרורים.

24. עותר 1 פנה בתלונות למנהלת אגף הרכב בתאריכים 27/7/2022 ו 20/7/2022, וזאת לאחר שפניותיו למנהל תחום תקינה, וכהרגלו, לא נתן מענה. בתאריך 8/8/2022 התקבלה תשובה כללית ללא אזכור החיקוק הרלוונטי כמתחייב ע"פ כללי האזכור ותפקידה של המשיבה, מרע"ן שירותי תחזוקה מצ"ב **נספח 5** שעיקרה - **" האגרה הנגבית במעמד בקשת הייבוא במערכת מסלול הינה אגרה בעד ייבוא מכוח חוק הרישוי ולא בעד רישום הרכב / הנגרר. להלן נוסח האגרה - " אגרה בעד בקשה לרישיון יבוא רכב לייבוא אב טיפוס של דגם גרור או נתמך עד 3.5 טון - 776 ₪ . כלומר כל יבואן מכל סוג, כאשר הוא מייבא דגם רכב / נגרר חדש (אב טיפוס) חוייב בתשלום אגרת ייבוא "...."**

דהיינו המשיבה מודה בפה מלא כי היא גובה את אגרת אב הטיפוס כאגרת יבוא כללית מכל יבואן וזאת למרות ש **" אין אגרת יבוא לנגרר "** ראה מענה של מנהלת תחום יבוא מצ"ב **נספח 6** ולמרות שבחוק כתוב באופן ברור כי מדובר באב טיפוס שהינו גרור פרטני אחד שהוקם באמצעות דגם בסיס פרטני אחד, ולא על כל יבואן ובוודאי שלא על כל גרור כפי שאוכפת את החוק מחלקת תקינה.

25. כיוון שתשובת אגף הרכב נתלתה בפרשנות משפטית לחוק הרישוי, פנה עותר 1 בתלונה נגד מנהלת אגף הרכב ליועמ"ש של משרד התחבורה עו"ד דוד טמיר ורק באיחור רב, וכפי שגם מסכימה עו"ד דדון ספיר, יועמ"שית המשיבה, מהלשכה המשפטית, קיבל העותר את החלטת המשיבה מצ"ב **נספח 7** (להלן "ההחלטה").

26. **עתירה זו היא נגד ההחלטה ונגד הפרשנות הלא חוקית של המשיבה המטילה אגרת יבוא כללית על כל גרור במסווה של אגרת אב טיפוס, וזאת בניגוד לחוק הקובע את האגרה רק לגרור הפרטני המהווה את דגם הבסיס שעליו מבצעים את בדיקת אב טיפוס ומוציאים את הוראת הרישום.**

III עובדות נדרשות

27. " "אב טיפוס" – דגם-בסיס ליצור רכב או מוצר תעבורה " סעיף 1 לחוק הרישוי. הפשט, הברור לכל, הינו כי הגרור הפרטני המהווה את דגם הבסיס לבדיקת "אב הטיפוס" הינו גרור פרטני אחד, ולא כל הגרורים הזהים לו שמייצר היצרן מאותו דגם בסיס שיכולים להגיע לאלפי יחידות ויותר .

28. תקנות רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (ייבוא רכב ושיווקו, תיווך ביבוא אישי ואגרות), תשע"ז-2016 בסעיף 1 לתוספת השלישית קובעות " אגרות בעד בקשות לרישיון ייבוא רכב, לכל אב טיפוס של דגם רכב: " (להלן "התקנות").

29. הפרשנות לתקנות ברורה כשמש בצהריים ! יש לשלם אגרה "...לכל אב טיפוס של דגם רכב..." דהיינו, רק לרכב אחד המהווה את אב הטיפוס- דגם הבסיס , ולא לכל רכב מדגם אב טיפוס זה ! ואין כל מקום לקבוע כי יש שוני באב הטיפוס אם מיובא ע"י יבואן אחר.

30. כל בדיקת אב טיפוס שנעשית לדגם בסיס זהה, זהות! ואין זה משנה מי היבואן.

31. איך קובעים את דגם הבסיס לצורך בדיקת אב טיפוס ? עניינה של עתירה זו מתייחס לגרור אירופאי, המהווה את הרוב המכריע של הגרורים המיובאים לישראל, שם דגם הבסיס נקבע ע"פ מסמך תקינה אירופי פרטני לכל גרור - "Certificate of Conformity" ובקיצור COC. ה-COC מופק בהסתמך על אישור כללי הניתן ליצרן הגרור מהאיחוד האירופי, במסמך מפורט בן מאות עמודים המכונה WVTa. השיוך של ה-COC ל WVTa מופיע בסעיף 0.11 ל-COC. מספר ה WVTa נדרש לרישום ע"י המשיבה בטופס בקשת רישיון היבוא.

- א. לצורך קביעת שם דגם הבסיס המשיבה מסתמכת על סעיף 0.2 של ה-COC הכולל - TYP דגם ובהתנהלותה כבית שמאי גם את תתי הדגם - VERSION + VARIANT.
- ב. בהוראת הרישום שם הדגם המקוצר ראה בסעיף א. הינו 24EG ללא תתי הדגם.
- ג. לפיכך שם הדגם ע"פ בית שמאי הכולל את תתי הדגם הינו 24EG-C-R33D16013.
- ד. בנוסף מציינת המשיבה בהוראת הרישום גם את ה "כינוי המסחרי" 545KMF .

32. תחום תקינה בעת שמקבל את תוצאות בדיקת אב טיפוס שנעשית ע"י אחת מ – 5 מעבדות הרכב המורשות, אסמכתא ניתן לראות בהערות בסעיף ו' 1 של הוראת הרישום. מעבדת הרכב שביצעה את הבדיקה הינה "מעבדת HIT מעבדה לרכב בע"מ" ותעודת בדיקת אב טיפוס מתאריך 6/4/2022 מס CN22001794*00, שעל בסיסה מכין מהנדס עמירם אבן חיים, הממונה על התחום כיום, הוראת רישום המבוססת על בדיקת אב טיפוס, שכאמור עיקרה תרגום מסמך ה-COC כנ"ל. בהזדמנות זו מודה עותר 1 למהנדס עמירם אבן חיים על השירות הטוב שהוא נותן בעבודתו, ובמיוחד שבסבלנות רבה הצליח ללמד את עותר 1 איך מכינים בקשות לרישיון יבוא, איך רושמים יצרן חדש במערכת מסלול ועוד ועוד.

33. אין ספק שבהוצאת הוראת הרישום משקיעה המשיבה משאבים ולכן זה רק סביר שמי שנוקק להוראת רישום חדשה יחויב באגרת אב טיפוס. אבל במקרה שהמשיבה לא מוציאה הוראת רישום ואין צורך בבדיקת אב טיפוס, מכיוון שאין בזה כל צורך, והמשיבה כלל לא משקיעה כל מאמץ, מדוע שהמשיבה תדרוש תשלום אגרה ? ובמיוחד כאשר החוק אינו מתיר לה לעשות כן.

34. מצ"ב 2 מסמכי COC לגרורים תוצר HOBBY עם מספרי שלדה עוקבים WHB24R33D1N05809 (להלן "גרור 810") **נספח 9** שני הגרורים הם מדגם זהה, (להלן "הגרורים הזהים"), גרורים שיובאו ע"י עותר 2 .

35. ע"פ מסמכי ה COC הדגם של שני הגרורים האלה הינו **24EG-C-R33D16013** כינוי מסחרי KMF545, הדגם זהה לדגם אב הטיפוס בהוראת הרישום ראה נספח 1 ולכן המשיבה לא נזקקת לעוד בדיקת אב טיפוס ולהתקנת הוראת רישום נוספת לאותו אב טיפוס.

36. למרות שהגרורים זהים ולמרות שנעשתה בדיקת אב טיפוס לגרור זהה מתוצר HOBBY דגם 24EG-C-R33D16013 כינוי מסחרי 545KMF , ומחלקת תקינה הוציאה את הוראת הרישום בתאריך 14/4/2022, המשיבה חייבה את עותר 2 לשלם שתי אגרות אב טיפוס, מצ"ב **נספח 10** אישור תשלום 385940780 אגרה לגרור 809 ואישור תשלום 172427590 - **נספח 11** אישור תשלום אגרה לגרור 810 בתאריך 4/9/2022, וזאת בניגוד גמור לחוק ולתקנות, ובניגוד לפרשנות של המשיבה עצמה שאין מחייבים את אותו יבואן יותר מאגרת אב טיפוס אחת לגבי גרורים זהים.

37. דוגמה שנייה לחיוב הלא חוקי של האגרה היא לגבי עותר 3 שהגיש 4 בקשות לרישיון יבוא באמצעות עותר 1 לייבא 4 גרורים זהים כמפורט .

- א. מסי שלדה WHB27U75F1FN34080 (להלן "גרור 34080") בקשת רישיון יבוא 212208 .
- ב. מסי שלדה WHB27U75F1FN35500 (להלן "גרור 35500") בקשת רישיון יבוא 212221
- ג. מסי שלדה WHB27U75F1FN35501 (להלן "גרור 35501") בקשת רישיון יבוא 212223
- ד. מסי שלדה WHB27U75F1FN35502 (להלן "גרור 35502") בקשת רישיון יבוא 212228

ארבעת הגרורים הנ"ל הינם מדגם זהה גם ע"פ בית שמאי, דהיינו זהים ב TYPE ב VARIANT וב VERSION. מצ"ב 4 הדפים הראשונים שבהם מפורט הדגם סעיף 0.2 במסמכי ה COC של הגרורים הנ"ל **מצ"ב נספח 12** . דגם הבסיס הזהה הינו U75F20013 והכינוי המסחרי 660WQM. אך מחלקת תקינה פסלה את הבקשות לרישיונות היבוא, בגין שלא שולמה אגרת אב טיפוס לכל אחד מהגרורים הזהים. עותר 3 שילם בתחילה רק אגרת אב טיפוס אחת מצ"ב **נספח 13** וזאת כדי לספק את דרישת המשיבה לתשלום אגרה למרות שלא נדרש ביצוע בדיקת אב טיפוס, ולא נדרש להקים הוראת רישום, אבל אח"כ נאלץ לשלם עוד 3 אגרות למרות שמדובר על דגם בסיס זהה מצ"ב **נספח 14** . ועותר 1 נאלץ לשדר את הבקשות לרישיון יבוא בשנית

- א. בקשה 212840 לגרור 34080
- ב. בקשה 212845 לגרור 35500
- ג. בקשה 212853 לגרור 35501
- ד. בקשה 212855 לגרור 35502

38. עותר 1 ציין בבקשות רישיון היבוא "שולם במחאה" מצ"ב **נספח 15** דוגמת בקשה לרישיון יבוא מס 212855 לגרור 35502, ראה שורה אחרונה. ומצ"ב רישיון היבוא 3110220350 שניתן לבקשה זו **נספח 16**, לציין כי למרות שיש התניה להנפקת הוראת רישום – ראה פרטי האישור, הרי הפטור ע"פ הנוהל פוטר מכך. בתגובה קיבל שיחת טלפון ממחלקת תקינה שבה נאמר לו ברחל ביתך הקטנה שאם הוא ימשיך לרשום את המילים **שולם במחאה** הרי הבקשות שלו לרישיונות יבוא ייפסלו רק בגין שרשם "שולם במחאה". מה שמעיד על השימוש השרירותי שעושה המשיבה בסמכותה.
39. למרות שדגם הבסיס של כל 4 הגרורים שייבא עותר 3 זהים, ולמרות הפטור, הרי ברישיונות היבוא נדרשה הוראת רישום מצ"ב 3 רישיונות היבוא הנוספים לגרורים הנ"ל מצ"ב **נספח 17**.
40. **ע"פ חוק הרישוי אין כל חובת תשלום של אגרת יבוא לגרור**, " **אין אגרת יבוא לגרור** " ראה נספח 5 תשובת מנהלת תחום יבוא. ולכן הטלת אגרת יבוא במסווה של אגרת אב טיפוס נעשית בחוסר סמכות ואינה חוקית. **אגרת אב טיפוס אינה אגרת יבוא !**
41. המשיבה גם פועלת בחוסר הגינות שכן מנהלת אגף הרכב ע"פ סמכותה, ותודות למאמצי העותר נתנה את הפטור, מכיוון שבדיקת אב טיפוס לגרור אין בה כל תוחלת, מיותר ושלא לצורך, בפועל וכאמור מדובר על תרגום של ה COC ע"י מעבדת רכב ואח"כ רישום הנתונים המתורגמים בהוראת רישום ע"י מחלקת תקינה. ולכן בעת שיש פטור מאב טיפוס הדרישה של מנהל מחלקת תקינה לתשלום אגרת אב טיפוס אפילו רק לגרור אחד המהווה את דגם הבסיס, אינה הוגנת.
42. בנוסף המשיבה "מסתירה" את הוראות הרישום, אשר משמשות אסמכתא כי נעשתה בדיקת אב טיפוס לדגם הבסיס, וזאת באמצעות "תחבולה" פשוטה מאוד. במקום לשמור את כל הוראות הרישום כנדרש ע"פ הכללים המקצועיים וע"פ הנהלים של המשיבה עצמה, באתר האינטרנט של המשיבה, באמצעות שם היצרן ודגם הבסיס, הרי בחלק ניכר של הגרורים היא שומרת את הוראת הרישום ע"פ מדינת הייצור ומספר הוראת הרישום בלבד, ושם היצרן ושם דגם הבסיס כלל לא מפורסם. מצ"ב רשימה אקראית של הוראות רישום כפי שמופיעות באתר משרד התחבורה
- א. הוראה מספר 22-7219 יצרן: ישראל, במקום "א.מ למשאיות (ישראל).
 - ב. הוראה 22-718 יצרן: ישראל, במקום – תוצר חורה בע"מ (ישראל).
 - ג. הוראת 22-717 יצרן: פולין, במקום CHEVAL LIBERTE .
 - ד. הוראה 22-714 יצרן גרמניה, במקום HUMBER .
 - ה. הוראה 22-713 יצרן: גרמניה, במקום HUMBER .
 - ו. הוראה 22-7211 יצרן גרמניה, במקום STEMA .
43. עותר 1 עושה ככל יכולתו לעזור לאזרח הקטן ומפרסם הוראות רישום באתר שלו באופן נגיש לציבור חינם. אבל למרות בקשותיו, המשיבה מסרבת לעדכן את עותר 1 בכל פעם שהיא מוציאה הוראת רישום, כך שיוכל לפרסמן בזמן באתר שלו באופן נגיש חינם למען כלל הציבור. כל ההשקעה שנדרשת המשיבה לעשות הוא משלוח מייל אחד לעותר 1. עוד עניין המעיד על אטימות ליבה וחוסר הבנתה של המשיבה לחובתה לאינטרס הציבורי שזה כל ייעודה.

V הטיעונים לעתירה

44. סעיף 1 לתוספת השלישית לתקנות קובע כי יש לשלם " אגרות בעד בקשות לרישיון ייבוא רכב, לכל אב טיפוס של דגם רכב : " (להלן "התקנות"). לכל אב טיפוס ולא לכל רכב מאותו דגם ! לכל אב טיפוס, ללא כל קשר מי היבואן שייבא אותו ! לכן כאשר המשיבה גובה את האגרה בעת יבוא כל גרור ולא רק הגרור המשמש כאב טיפוס, ובמיוחד לגבי יבואן שמייבא כמה גרורים זהים, היא פועלת בחוסר סמכות ובניגוד לחוק. ומבלי שנדרש, הסיבה לכך היא העובדה כי בעת שעושים פעם אחת בדיקת אב טיפוס לדגם הבסיס ומקימים הוראת רישום, לא נדרשת כל השקעה נוספת. וקל וחומר במקרה שניתן פטור מבדיקת אב טיפוס.

45. פרשנות המשיבה מנוגדת לתקנות ומוטעית מהיסוד (להלן "הפרשנות") וכמפורט :

א. בתשובתה של רע"ן שירותי תחזוקה ראה נספח 5 " כלומר, כל יבואן מכל סוג, כאשר הוא מייבא דגם רכב חדש (אב טיפוס) מחוייב בתשלום אגרת יבוא. " דהיינו, כל יבואן המייבא בפעם הראשונה דגם מסוים הוא נדרש לשלם אגרה, וגם אם כבר נערכה בדיקת אב טיפוס לדגם הבסיס וגם אם קיימת הוראת רישום, וגם אם יבואן אחר מייבא את אותו דגם בסיס. זו פרשנות המנוגדת לתקנות שקובעות באופן שלא משתמע לשני פנים תשלום האגרה לכל אב טיפוס ולא לכל רכב מאותו דגם ולא לכל יבואן המייבא אב טיפוס !

ב. בסעיף 6 להחלטה, טוענת היועמ"שית באופן דומה לתשובתה של רע"ן שירותי תחזוקה " יובהר ויודגש כי האגרות שנקבעו בתוספת השלישית לתקנות, הן בעד בקשת יבוא לדגם הרכב, בפעם הראשונה שיבואן ספציפי מבקש לייבא את אותו דגם רכב. כך למשל, במקרה שבו שלושה יבואנים שונים, מבקשים לייבא את אותו דגם רכב, על כל אחד מהם להגיש בקשה לרישיון יבוא הרכב, וכל אחד מהם יידרש לשלם האגרה פעם אחת. " דהיינו, הקריטריונים לקביעת אב טיפוס, ע"פ הפרשנות, כוללים גם את זהות היבואן שמייבא אותו, ולא רק ע"פ דגם הבסיס. הקריטריון הנוסף של זהות היבואן הינו קריטריון לא סביר וכלל לא מופיע בלשון החוק ולכן לא חוקי! ולכן מתבקש בית המשפט לפסול את הפרשנות המנוגדת לחוק שקובע באופן שלא משתמע לשני פנים תשלום אגרה לכל אב טיפוס בלבד ! ולא לכל רכב מאותו דגם המיובא ע"י יבואן ע"פ הפרשנות.

ג. מחלקת תקינה מחמירה אף מבית שמאי ומהפרשנות ודורשת אגרה על כל גרור כמו אגרת יבוא כללית, וגם אם יבואו כמה גרורים זהים מאותו דגם בסיס ע"י אותו יבואן, שע"פ הפרשנות על היבואן לשלם רק אגרת אב טיפוס לגרור אחד בלבד, וכפי שקרה עם עותרים 2 ו- 3, וגם אם כבר הוציאה מיידה הוראת רישום המוכיחה כי נעשתה בדיקת אב טיפוס לדגם הבסיס. את מחלקת תקינה החוק והפרשנות לא מעניינים, הם דורשים תשלום אגרת אב טיפוס לכל גרור כמו אגרת יבוא כללית, ואם לא מצרפים אישור על תשלום אגרה הם מבטלים את בקשת רישיון היבוא בניגוד לדין.

46. מ 15/6/2022 המשיבה הפסיקה לכבד התאמה להוראות רישום וכפי שהיה בעבר במשך שנים.
47. הפרשנות כי דגם הבסיס אינו נקבע ע"פ אמות מידה טכניים ע"פ הפשט של הוראת החוק בתקנות מהו "אב טיפוס" – דגם-בסיס ליצור רכב או מוצר תעבורה " סעיף 1 לחוק הרישוי. אלא גם זהותו של היבואן מהווה שיקול לקביעת דגם הבסיס, ולפי הדוגמה לעיל שנתנה היועמ"שית בסעיף 6 להחלטה כי אם 3 יבואנים שונים ייבאו את אותו דגם הבסיס זהה, הרי זהותם של 3 יבואנים שונים הופכת את דגם הבסיס ל – 3 דגמים שונים! הפרשנות כי זהות היבואן משפיעה על דגם הבסיס באופן כלשהו, מביאה אותנו לידי תוצאה בלתי מתקבלת על הדעת, שזהות היבואן הינה מרכיב בדגם הבסיס, זו פרשנות שאין לה כל קשר לאמור בתקנות ובמציאות ואינה סבירה בעליל.
48. הפרשנות אינה נכונה מכיוון שכללי הלשון וההיגיון אינם יכולים לסבול אותה! "... אין הפרשן, בתור שכזה, רשאי ליצור טקסט חדש ... " ראה פרק ראשון עמ' 97 אהרון ברק פרשנות במשפט - פרשנות החקיקה (תשנ"ג) .
49. לזהות מייבא הדגם אין כל רלוונטיות לקביעת דגם או אב טיפוס, וגם אם אלף מייבאים שונים, מייבאים אב טיפוס זהה הרי דגם הבסיס לא משתנה אפילו בפסיק! ! והמשיבה יכולה לבדוק את הוראות הרישום שמוציא תחום תקינה שבהן מוגדר מהו דגם! שם הדגם כפי שנרשם בסעיף א להוראות הרישום, לא כולל את שם היבואן שייבא את הדגם, שכן לזהות המייבא אין לו כל קשר או השפעה על אב הטיפוס.
50. העותרים מתנגדים התנגדות מוחלטת לפרשנות. אך גם אם לרגע נבחן מה עושה מחלקת תקינה, הרי היא אף מחמירה מהפרשנות באופן שרירותי אף יותר וכופה תשלום של האגרה לכל גרור וגם אם מדובר באותו יבואן שייבא שניים או יותר גרורים מאותו דגם בסיס וכפי שקרה כמפורט :
- א. עותר 2 שייבא 2 גרורים זהים נאלץ לשלם 2 אגרות אב טיפוס.
ב. עותר 3 נאלץ לשלם עבור 4 גרורים זהים 4 אגרות אב טיפוס.
- דהיינו, מחלקת תקינה פועלת באופן מחמיר יותר מהפרשנות של המשיבה, והיא מחייבת תשלום אגרה על כל גרור וגם אם מדובר בכמה גרורים שייבא אותו יבואן עצמו. מה שמדגיש את השימוש השרירותי שעושה מנהל תחום תקינה בסמכותו בניגוד לכל דין ובניגוד לפרשנות.
51. " אין אגרת יבוא לנגרר " ראה נספח 5 מענה מנהלת תחום יבוא. אין בחוק הרישוי או בתקנות כל הוראה המחייבת יבואן לשלם אגרת יבוא כללית עבור יבוא גרור. ולמשיבה אין כל סמכות להמיר את אגרת אב הטיפוס באגרת יבוא כללית! אלה שני עניינים שונים לגמרי!
52. למשיבה אין כל סמכות לגבות אגרה שאין לה ביסוס בחוק. וגם אם פעלה כנדרש ע"פ תפקידה, ורק בלחצו של עותר 1, ונתנה פטור מבדיקת אב טיפוס מסיבות אובייקטיביות, הרי הפטור אינו מקנה לה סמכות לגבות אגרת אב טיפוס באופן לא חוקי כאגרת יבוא כללית.

53. ראה פסק דין ע"א 546/04 עיריית ירושלים המערערת והמשיבה שכנגד נגד שירותי בריאות כללית המשיבה והמערערת שכנגד, פרסם בנבו, – בימ"ש הכיר בעילת השבה מחוסר סמכות, היורדת לשורש הסמכות, ובגינה פסק כי המערערת תשיב למשיבה השבה מלאה של הכספים ששילמה המשיבה בגין אגרת פינוי אשפה. עילת התובענה נולדה במועד תשלום כספי האגרה, שכן אלו היו בטלים מחוסר סמכות. עשיית עושר ולא במשפט ... פעולת הגבייה של אגרת פינוי האשפה הייתה בחוסר סמכות ומהווה "התעשרות שלא על-פי זכות שבדין" ... גבייה בחוסר סמכות פוגעת בשלטון החוק ... " עמוד 3 . לציין שבעניין זה נערך דיון נוסף דנ"א 7398/09 אשר גם בו נדחו הטענות של עיריית ירושלים והיא נדרשה להשיב את כל האגרות ששולמו בחוסר סמכות. **עניינה של עתירה זו זהה לעניין הנ"ל זה של גביית אגרה בחוסר סמכות.**
54. המשיבה גם עושה אפליה אסורה כאשר ליבואנים ישירים שמייבאים מאות ואלפי גרורים וכלי רכב היא לא מחייבת על כל גרור אלא רק על אב טיפוס, ויבואן מזדמן היא מחייבת אגרה על כל גרור.
55. המשיבה עושה אפליה אסורה כאשר ליבואנים זעירים היא כן מאפשרת התבססות על הוראת רישום קיימת בעת שהם מגישים בקשת רישיון יבוא לכלי רכב שאינם גרורים. דהיינו, אם קיימת הוראת רישום היבואן הזעיר לא צריך לשלם אגרת אב טיפוס אבל יבואן מזדמן מחויב באגרה לכל גרור.
56. מעבר ללשון החוק הרי המשיבה חייבת לפעול ע"פ חובת ההגינות! חוסר ההגינות של המשיבה זועק לשמיים כאשר היא דורשת אגרה על שירות שהיא כלל לא נותנת. איך המשיבה יכולה להסביר שמנהל תחום תקינה אונס את המייבאים לשלם אגרת אב טיפוס בעוד הוא לא משקיע כל משאב על בדיקת האב הטיפוס, והוא לא מוציא הוראת רישום, הרי זה ממש עשיית עושר ולא במשפט.
57. וגם אם המשיבה חושבת כי היא זכאית לגבות אגרת "יבוא אישי", ולמרות שיבוא גרורים נעשה למטרות יבוא אישי פרטי או עסקי עצמי אך לא נכנס לגדרותיו של סעיף 33 לחוק הרישוי לעניין יבוא אישי, אלא כיבוא מסחרי מזדמן ע"פ סעיף 31 (א)(7) לחוק הרישוי, והיבוא בצינור זה אינו כרוך בתשלום באגרת יבוא כללית כמו יבוא אישי רכב, ראה נספח 6 תשובת מנהלת תחום יבוא " **אין אגרת יבוא לנגרר** ". הרי **סכום האגרה יקר ואינו סביר**! האגרה על מייבא גרור גבוהה פי 3 מאגרת יבוא אישי לרכב העומדת כיום על 253 ₪ בלבד. ויש לזכור כי התהליך של יבוא כלי רכב ביבוא אישי יקר "ומסובך" פי כמה מגרור. וגם יקר פי 12 מבדיקת תקינות במכון רישוי שעלותה רק 68 ₪, למרות שזו הבדיקה היחידה לבטיחות ותקינות לגרור. ולכן סכום אגרת יבוא כללית לגרור כאשר תצא חייבת להיות קטנה בהרבה מ 253 ₪ פחות ממחצית.
58. המשיבה מוסיפה חטא על פשע כשהיא מסתירה את הוראות הרישום שתחום תקינה הקים הן עבור יבואנים מסחריים שאינם היבואנים הישירים, והן עבור יבואנים מזדמנים.
59. המשיבה דורשת באופן לא חוקי את האגרה ביבוא כל גרור כאילו מדובר באגרת יבוא כללית או בשימוש בפטנט / זכות יוצרים, ולמשיבה אין כל זכות יוצרים על הוראות הרישום שכן זו נעשתה באופן מוחלט על בסיס תרגום בלבד של תעודת התקינה COC האירופית ותו לא!

60. בסעיף 11 למכתב טועה היועמ"שית כי "האגרה שיובאה בעבר ונגבית גם כיום היא בקשה לרישיון יבוא לדגם הרכב. והיא נגבית מכל יבואן בנפרד, בין שיובא אב טיפוס לדגם המבוקש על ידי יבואן אחר ובין שלא...". כדי להוכיח את טענתה צריך לתת דוגמה פרטנית של יבואן ששילם אגרת אב טיפוס למרות שהייתה ברשותו הוראת רישום כללית. טועה היועמ"שית כמפורט:

א. בעבר, מייבאים שהציגו הוראת רישום קיימת לא נדרשו לשלם אגרת אב טיפוס. הוראת הרישום מהווה הוכחה כי בוצעה בדיקת אב טיפוס.

ב. בעבר מייבאים שייבאו יותר מגרור אחד מדגם בסיס זהה לא נאלצו לשלם אגרת אב טיפוס לכל גרור פרטני אלא רק לגרור אחד ששימש כדגם הבסיס.

ג. **רק לגבי גרורים שלא נעשתה הוראת רישום, נדרש תשלום האגרה.** וגם במקרים שהמשיבה הצליחה "בתחבולה" להסתיר את הוראות הרישום.

ד. בנוסף המשיבה גבתה אגרת אב טיפוס לגרורים שכבר הוצאה עבורם דגם הבסיס שלהם הוראת רישום, אבל הייתה זו הוראת רישום פרטנית ולא כללית שהוסתרה מעיני הציבור באופן מוחלט. ולכן עותר 1 נכנס לעובי הקורה ודרש ממנהלת אגף הרכב לפרסם את הוראות הרישום הפרטניות ככלליות, ומנהלת אגף הרכב נאלצה להסכים לבקשה זו ראה נספח 4. ולאחר פרסום הוראות הרישום הפרטניות ככלליות מי שייבא מאותו דגם בסיס שכבר הייתה הוראת רישום לא נדרש לשלם אגרת אב טיפוס. **אם טענה זו של היועמ"שית נכונה, בשביל מה טרח עותר 1 לפרסם את הוראות הרישום הפרטניות ככלליות?!** הרי עותר 1 עשה זאת כדי למנוע את בדיקה נוספת וגם תשלום אגרה נוספת לגבי גרורים שכבר נעשתה בדיקת אב טיפוס. **לציין שגם מעבדות הרכב היו שותפים לדבר עבירה,** והן מעולם לא טרחו להודיע למייבאים כי קיימת הוראת רישום לדגם שהם מייבאים, ושמחו לגבות מחיר מלא עבור בדיקת אב טיפוס נוספת למרות שכבר ביצעו בדיקה שכזו בעבר. ובל נשכח כי ההבדל בין הוראת רישום פרטנית לכללית היא מחיקת 5 ספרות אחרונות ממספר השלדה, ואז באופן פלאי הוראת הרישום הופכת להוראת רישום כללית המותרת בפרסום. ורק תודות למאמצי עותר 1 גם הוראות הרישום הפרטניות פורסמו ככלליות לידיעת ושימוש כלל הציבור. וכך יכולים היו המייבאים להציג הוראות רישום אלה בפני מעבדת הרכב כדי לעשות בדיקת תקינות ואח"כ מבחן רישוי ולבסוף הוצגו בפני משרד הרישוי לרישום **ללא כל מעורבות של מחלקת התקינה. לכן האמור בסעיף 11 להחלטה חוטא לאמת ואינו נכון.**

61. לציין כי בעניין זה ואחרים עותר 1 זכה לקיתונות של רותחין מצד המשיבה - המנהל מר אבנר פלור שטוען כי העותר הוא גורם שלילי, והטיל עליו עיצום לא חוקי בסך 50,000 למרות שהעותר שינה את הנוהל שבגיניו הוטל העיצום "נוהל תיקון ריקול לרכב ביבוא אישי" שיבואנים ישירים יכלו לתקן בארץ ומייבאי רכב ביבוא אישי היו צריכים להשיט את הרכב לחו"ל כדי לתקנו בעלויות ניכרות, והעיצום עצמו בוטל בבית המשפט. ומנהל מחלקת תקינה מהנדס ג'מיל אבו חלא מסרב לענות לפנייתו של עותר 1 באופן האסור על משרת ציבור וזאת בגלל שעותר 1 מעז לפעול לטובת הציבור ומבקר אותו על הבירוקרטיה המיותרת ואת בזבוז המשאבים זמן וכסף שהוא גורם לכל עם ישראל. ומהנדס ליאור סוויד מתחום תקינה שצעק על עותר 1 בטלפון וטען שהוא רק גורם לנזקים ובזבוז זמן למשיבה ולא תורם דבר! ושבת המשפט לא יעזור לו.

VIII סיכום

62. המשיבה פועלת בניגוד לתפקידה והאינטרס הציבורי ביבוא אישי ויבוא מזדמן ! בפועל המשיבה מעדיפה את האינטרסים של היבואנים הישירים ופוגעת בתחרות בענף הרכב, ראה דוח מבקר המדינה ממרץ השנה.

63. התקינה הישראלית שלא מכבדת את התקינה האירופאית והאמריקאית, "וממציאה לנו פטנטים ייחודיים לישראל" היא אם כל חטאת ליוקר המחייה בישראל !!! בכל יום שעותר 1 נתקל בבירוקרטיה הישראלית שמתיימרת להגן על הצרכן ולהוריד מחירים ועושה בדיוק את ההיפך הוא אינו יכול להפסיק לחשוב על שיר הפטנטים של חיים חפר שכמו תפור למחלקת תקינה במשרד התחבורה, והביצוע הנהדר בזמנו של בומבה צור ואח"כ של אורי זוהר

לא מדינה נידחת, לא משק מפוקפק, הארץ מתפתחת, בצעדי ענק.
זה עסק יסודי! מספיק עם סנטימנטים! הראש היהודי ממציא לנו פטנטים!
למן התנאים ועד הדווקאים, עוד לא היה מן דור כזה של ממצאים!

קחו למשל - המצאה יוצאת מן הכלל, כמו: השמן, השמן, השמן המזוקק,
הוא על ידי מעבדה נבדק, ויש בו אי בי סי ודי, השמן שמן זית יהודי.

כן הפרוצס הוא מדויק, השמן המזוקק, אל קיבתך יורד חלק, השמן המזוקק
באופן כימי הוא מופק, השמן המזוקק, אמא אמא תני לי רק, שמן שמן שמן מזוקק!
אכן זה פטנט חכם, פטנט הפוקח עיניים, כי אפשר לרמות רק בני אדם, אך לא את בני המעיים!

לא מדינה נידחת...

קחו למשל - המצאה יוצאת מן הכלל, כמו: זלמן תנור לבית, לחורף וגם לקיץ
מיכל כפול ופלסטי, שומר על צבע הנפט, הפתיל שהוא אלסטי, אחורה מתכופף
לכל עקרת בית קל לה, לא תאמין, לא תאמין. כי השסתום שלו למעלה, לא תאמין, לא תאמין.
סובב את הכפתור תחילה, הנפט מרטיב את הפתילה, תדליק עם גפרור, תס... תס... תס...
זה בוער זה בוער זה בוער, כי זלמן זה זלמן מה יש לדבר, כי זלמן תמיד הוא הטוב ביותר.

לא מדינה נידחת...

קחו למשל, המצאה יוצאת מן הכלל, כמו: תריס זז, תריס רץ, תריס עף, תריס בום, זה גדול זה עצום
זה נפתח עם סיבוב הידית ימינה, זה נוסע על גלגל ונוסע על שינה
התריס הזה נותן שלושה מינים של צלליות, התריס הזה שובר קרניים אולטרה סגוליות
תפסיק לשבור את הקרניים, תריס כזה קנית באושר זכית, תריס זז, תריס רץ, תריס עף, תריס בום
זה גדול זה עצום

64. זה לא סביר באופן קיצוני שהמשיבה לא מאמצת את התקינה האירופית כמות שהיא, ובמקום "להמציא פטנטים" לא נדרשים ולעשות בדיקות אב טיפוס לא נדרשות כדי להקים הוראות רישום, פשוט לתרגם את מסמכי התקינה האירופאים כמות שהם. מי שבפועל מטמיע את מסמכי התקינה האירופאיים במערכת הרישוי של המשיבה הם מעבדות הרכב ובמחיר יקר מאוד של אלפי שקלים, למרות שמדובר רק בתרגום בלבד! ומי שעושה בפועל באופן בלעדי את בדיקת התקינות והבטיחות באמצעות מכשור מתקדם ומדויק הם מכוני הרישוי המסתפקים במחיר של 68 ₪ בלבד.

65. **בענייננו המשיבה פועלת ללא סמכות ובניגוד לסעיף 1 לתוספת השלישית לתקנות - "אגרות בעד בקשות לרישיון ייבוא רכב, לכל אב טיפוס של דגם רכב":** לשון החוק ברורה **יש לשלם אגרה לכל אב טיפוס של דגם ורכב**, ולא לפי הפרשנות **לכל רכב**.

66. גרורים המיובאים ביבוא מזדמן ע"פ סעיף 31 (א) (7) **פטורים מאגרת יבוא**, עניין שנאמר בפה מלא ע"י מנהלת תחום יבוא גב' כרמית אפלמן האמונה היטב על חוק הרישוי **"אין אגרת יבוא לנגרר"** ראה נספח 5 מנה מנהלת תחום יבוא.

67. **המשיבה עושה אפליה לא חוקית** כאשר היא מאפשרת ליבואנים ישירים לשלם אגרת אב טיפוס רק לגרור הפרטני המהווה את דגם הבסיס, בעוד היא דורשת מיבואנים מזדמנים לשלם עבור כל גרור.

68. **המשיבה פועלת בחוסר הגינות משווע כשהיא מחייבת אגרת אב טיפוס גם במקרה שיש פטור מבדיקת אב טיפוס.** פטור שניתן ע"י מנהלת אגף הרכב וע"פ סמכותה בסעיף 269 לת"ת. פטור שניתן בהתבסס על העובדה כי בדיקת אב טיפוס לגרור והוראות הרישום הם בפועל תרגום של תעודת התקינה האירופית COC ותו לא. ועם כל הכבוד למחלקת תקינה לא מדובר כאן בהמצאת הגלגל אלא תרגום בלבד, והוכחה מרכזית לטענה זו היא העובדה שמי שמבצע את בדיקת התקינות לגרור הן לא מעבדות הרכב או מחלקת תקינה אלא מכוני הרישוי! וכל האחריות של בדיקת הגרור מבחינה בטיחותית שנופלת על מכוני הרישוי מתבצעת באמצעות בדיקה שעלותה 68 ₪ בלבד בעוד שהוצאת הוראת רישום מתוך מסמך בדיקת אב טיפוס, שאין לזה כל קשר ולא בודקת את הבטיחות, והינן רק תרגום מסמך ה-COC, מבקשת המשיבה 766 ש"י יותר מפי עשר!

69. **המשיבה מסתירה מהציבור הוראות רישום שהיא מפרסמת באתר האינטרנט שלה באמצעות תחבולה המנוגדת לחוק חופש המידע וגם לנהלים שלה עצמה.** בכך שהיא שומרת ומפרסמת את הוראות הרישום באופן לא נגיש ע"י מספר סתמי, שלציבור אין כל יכולת לאתר, שכן אין למספר הזה כל קשר לדגם שייבא, וע"פ ארץ הייצור הכוללת מספר רב מאוד של הוראות רישום שכדי למצוא את הוראת הרישום הפרטנית זה כמו לחפש מחט בערמת שחת. במקום לפרט את שם יצרן הגרור ושם הדגם כנדרש. או לפחות להעביר עותק של הוראות הרישום לעותר 1 שהוא יפרסם אותם חנם לציבור. בכך המשיבה מוכיחה את השימוש השרירותי והלא חוקי שהיא עושה בסמכותה.

VIII הסעד המבוקש

70. להוציא צו על תנאי נגד המשיבה המורה לה לבוא וליתן טעם מדוע לא

א. תבטל את החלטתה לגבות אגרת אב טיפוס מכל גרור, כמו אגרת יבוא כללית, ולא רק מדגם הבסיס המשמש כאב טיפוס.

ב. תשיב לכל המייבאים את האגרה הלא חוקית שגבתה.

ג. תפטור מייבא גרור ביבוא מזדמן מאגרת אב טיפוס במקביל לפטור שהיא נתנה לביצוע בדיקת אב טיפוס, וזאת ע"פ סמכותה ולאור העבודה כי בדיקת אב טיפוס נעשית ללא תכלית ראויה.

ד. תפרסם הוראות רישום ע"פ שם היצרן ושם הדגם ע"פ הקריטריונים שהיא קבעה לגבי מהו דגם דהיינו, שם הדגם יכלול את כל הפרמטרים המפורטים במסמך התקינה COC

TYPE (1)

VARIANTE (2)

VERSION (3)

וכך כל מייבא יוכל לאתר בחיפוש פשוט בגוגל את הוראות הרישום המתאימה וכי נערכה בדיקת אב טיפוס, ואין צורך להשקיע משאבים בבדיקה נוספת. לחילופין, ולפחות עד שתתארגן לשלוח לעותר 1 עותק מכל הוראת רישום שהוציאה מידה בשנים 2021 ו- 2022 כדי שעותר 1 יוכל לפרסמן באתר שלו לשימוש הציבור.

ולראיה באנו על החתום, היום 11/12/2022 י"ז כסלו תשפ"ג

רן אוזן עותר - 3

יהודה עטר - עותר 2

מרדכי ברנס - עותר 1

תוכן עניינים - עמוד 19

מס' עמוד	פירוט העניין	
1	דף פתיחה	.1
2-3	I עניינה של העתירה	.2
3	II סמכותו של בית המשפט וזכות העמידה של העותר	.3
3-5	III הצדדים לעתירה	.4
6-8	IV רקע	.5
9-11	V עובדות נדרשות	.6
12-15	VI הטיעונים לעתירה	.7
16-17	VII סיכום	.8
18	VII הסעד המבוקש	.9
19	תוכן עניינים ורשימת נספחים	.10

רשימת נספחים עמוד 19

20-21	הוראת רישום 22-7121 לדגם בסיס 24EG-C-R33D16013	1 נספח
22	צו על תנאי נגד משרד התחבורה בג"ץ 7006/07	2 נספח
23-28	רשימת נושאים שטיפול ומטפל עותר 1	3 נספח
29-30	אישור מנהלת אגף הרכב לפרסם הוראות רישום פרטניות ככלליות	4 נספח
31	מענה רע"ן שירותי תחזוקה מתאריך 8/8/2022	5 נספח
32	<u>אין אגרת יבוא לגרור</u> (גרור) מענה של מנהלת תחום יבוא	6 נספח
33-34	מענה עוד ספיר דדון לשכה משפטית – <u>ההחלטה</u> .	7 נספח
35-37	COC מדגם זהה להוראת הרישום לגרור 809 שייבא עותר 2	8 נספח
38-40	COC מדגם זהה להוראת הרישום לגרור 810 שייבא עותר 2	9 נספח
41	אישור תשלום אגרה לגרור 809	10 נספח
42	אישור תשלום אגרה לגרור 810	11 נספח
43-46	דף ראשון COC 4 ל-4 גרורים מדגם בסיס זהה 24EG-C-U75F20013 שייבא עותר 3	12 נספח
47	אישור תשלום אגרה גרור ראשון שייבא עותר 3	13 נספח
48	אישור תשלום אגרה של 3 גרורים זהים שייבא עותר 3.	14 נספח
49-53	בקשת רישיון יבוא לגרור 502	15 נספח
54	רישיון יבוא לגרור 502	16 נספח
55-57	רישיונות יבוא של 3 גרורים נוספים הכוללים דרישה להוראות רישום למרות שפטורים	17 נספח

נספח – 4

כתב התשובה
לעת"מ 25243-12-22

עמ' 50

תאריך החתימה על המסמך: 14 מרץ 2023

עת"מ 25243-12-22

בית משפט המחוזי ירושלים

לפני כב' השופטת תמר בר אשר

- העותרים**
1. **מרדכי ברנס, ת"ז 053334132**
 מרח' לשם 16, מבשרת ציון
 מען למשלוח דואר: ת.ד. 171, בית זית 90815
 טלפון: 02-5332718; פקס: 03-5423554; טלפון נייד: 050-9009700
 דוא"ל: k9@013.net
 2. **יהודה מתניה עטר, ת"ז 300882800**
 מרח' אבני נזר 7 מודיעין עילית 7191900; נייד: 054-6514888
 3. **רן אוזן, ת"ז 060648631**
 מרח' עד עד 31 עומר 8496601; נייד: 054-8753110

- נ ג ד -

המשיבה
מדינת ישראל - משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
 ע"י מגיד פרקליטות מחוז ירושלים - אזרחי
 מרח' מח"ל 7, ירושלים 9149301 ת"ד 49333
 טל': 02-6468053 פקס: 073-3920000
 כתובת דוא"ל: ez-jer@justice.gov.il

המועד האחרון להגשת כתב תשובה: 14.03.2023

כתב תשובה

בהתאם להחלטות בית המשפט הנכבד מיום 23.01.2023 ומיום 28.02.2023 מתכבדת המשיבה להגיש כתב תשובה מטעמה ובה תטען כי דינה של העתירה לדחייה על הסך וכן לגופה והכל כמפורט בהרחבה בהמשך. יצוין, כי כתב תשובה זה אושר על ידי הגורם הרלוונטי במשיבה. עם זאת, בשל קשיים טכניים לא היה ניתן להחתים הגורם הרלוונטי על תצהיר לתמיכת בתושבת המשיבה 1. על כן מתבקש בית המשפט הנכבד לאפשר למשיבה להגיש תצהיר חתום לתמיכה בעובדות כתב התשובה עד ליום 21.03.2023.

א. פתח הדבר

1. עניינה של העתירה נוגע לסמכותה של המשיבה לגבות אגרה בגין בקשות לרישיונות ייבוא של גרורים, בהתאם לתקנות רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (ייבוא רכב ושיווקו, תיווך בייבוא אישי ואגרות), התשע"ו-2016 (להלן: "התקנות").
2. העתירה מנוסחת כעתירה התוקפת את המענה שנשלח לעותר 1 ביום 30.11.22, בו מפורטת העמדה העומדת ביסוד החלטה שניתנה כבר ביום 08.08.2022, בדבר סמכותה החוקית לגבות אגרות ביחס

- לכל יבואן בעד בקשות רישיונות לייבוא דגם רכב.
3. המשיבה תטען כי דין העתירה סילוק על הסף מחמת שיהוי. ככל שהעותרים סבורים שנפל פגם בעמדת המשיבה בעניינם, היה עליהם לעתור נגד ההחלטה מיום 08.08.2022 במועד. אין בפניה נוספת אל הרשות כדי להאריך את המועד להגשת עתירה. מבלי לפגוע באמור, ממילא אין ממש בטענות העותרים ודין העתירה להידחות גם לגופה.
4. לשיטת העותרים, המשיבה מוסמכת לגבות אגרה ביחס לכל אב טיפוס של רכב רק פעם אחת, ולאחר שגבתה אגרה כאמור לא תוכל לגבות אגרה ממבקשים נוספים אחרים שיגישו בקשה לגבי אותו אב טיפוס. עוד טוענים העותרים, כי המשיבה גובה אגרה בסכום גבוה, ונוהגת באפליה כלפי יבואנים שונים.
5. העותר 1 מייצג את העותרים 2 ו-3, שהגישו בקשות רישיונות לייבוא גרורים (עותר 2 ייבא שלושה גרורים; ועותר 3 ייבא 4 גרורים).
6. בגין הבקשות לרישיונות הייבוא, חויבו העותרים באגרה.
7. העותרים טוענים, כי הגרורים אותם ייבאו הם מדגמים זהים, שכבר שולמה אגרה ביחס לאב הטיפוס של אותם דגמים, ומשכך אין צורך בבדיקה נוספת של כל דגם, בהוצאת תעודת רישום ביחס לכל דגם ובאגרה בגין כל דגם, וכי די בגביית האגרה בגין אב הטיפוס של אותו דגם פעם אחת, על ידי מבקש אחד, כדי לפטור כל מבקש עתידי מתשלום האגרה.
8. כפי שיפורט בהרחבה בהמשך דינה של העתירה בנוגע לפרשנות המוצעת על ידי העותרים להידחות לגופה. שכן בהתאם להוראות החוק, האגרות שנקבעו בתוספת השלישית לתקנות, הן בעד **בקשת ייבוא לדגם הרכב, בפעם הראשונה בה יבואן ספציפי מבקש לייבא את אותו דגם רכב**, כלומר את ה"אב טיפוס" של אותו דגם רכב.
9. **במילים אחרות - כל יבואן מכל סוג, כאשר הוא מייבא דגם רכב/נגרר חדש (אב טיפוס) מחויב בתשלום אגרת ייבוא. האגרה היא בעד המבקש, תשלום בעת שהוא מגיש בקשת ייבוא לרכב הראשון כאב טיפוס, במידה ואותו היבואן מייבא מספר רכבים נוספים מאותו דגם של האב טיפוס (הראשון) הוא לא נדרש לשלם אגרה נוספת.**
10. בענייניו של העותר 2, נעשתה בחינה נוספת לעניין האגרות ששולמו על ידו ונמצא כי הוגשו מטעמו 3 בקשות, 2 מהם לייבוא גרורים מאותו ייצרן וסוג (כלומר אותו אב טיפוס) על כן העותר 2 זכאי להחזר אגרה בגין הבקשה המאוחרת לאותו אב טיפוס.
11. ביחס לעותר 3 נעשתה בחינה נוספת לעניין האגרות ששולמו על ידו ונמצא כי הוגשו מטעמו 4 בקשות לייבוא גרורים מאותו ייצרן וסוג (כלומר אותו אב טיפוס) על כן העותר 3 זכאי להחזר אגרה בגין 3 הבקשות הנוספות שהוגשו.
12. יובהר, כי היה באפשרותם של העותרים להגיש בקשות להחזר אגרה באתר של המשיבה (באמצעות טופס מקוון), וסכומי האגרות שנגבו מהם בשגגה היו מוחזרים להם. (לשם הנוחות ראו קישור לשם הגשת בקשות החזר https://www.gov.il/he/service/request_credit_card_refund)

13. עוד יובהר, כי העותרים לא פנו למחלקת תקינה במשיבה, בבקשה לקבלת החזר עבור האגרות שנגבו בשגגה כאמור לעיל, ולמעשה מעלים עניין זה לראשונה בעתירה זו. לו היו פונים למשיבה, מובן כי המשיבה הייתה עורכת בדיקה ומחזירה את האגרות שנגבו בשגגה.

14. אלא שיובהר כבר עתה, כי עניינה של עתירה זו אינו נוגע למקרים הפרטניים של העותרים, לקבלת החזר עבור אגרות שנגבו מהם בשגגה, אלא ביחס לעניין העקרוני של פרשנות החוק ויישומו על ידי המשיבה, בכל הנוגע לגביית אגרות בעד בקשות לרישיון ייבוא אב טיפוס של גרורים על ידי מספר מבקשים שונים.

ב. התשתית המשפטית

15. סעיף 238 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשע"ו-2016 (להלן: "החוק") קובע כדלקמן:

238. (א) השר, בהסכמת שר האוצר ובאישור הוועדה, רשאי לקבוע –

(1) אגרות בעד בקשות למתן רישיון, תעודה או אישור לפי חוק זה או חידושם, השתתפות בבחינה, השגה על תוצאות בחינה וקבלת העתק מקור או עותק של רישיון, תעודה או אישור כאמור;

(2) אגרה מופחתת או פטור מתשלום אגרה למבקש רישיון המחזיק ברישיון מסוג אחר לפי חוק זה;

(3) דרכי העדכון של אגרות שנקבעו לפי סעיף קטן זה, מועדי העדכון ומועדי תשלום האגרות.

(ב) לעניין חוק זה, יראו רישיון, תעודה או אישור כתקפים מיום תשלום האגרה בעדם, ולא יהיה בתשלום האגרה כדי לתת להם תוקף במועד שקדם ליום התשלום.

16. בהתאם לסעיף זה בסמכות שר התחבורה לקבוע אגרות בעד בקשות למתן או חידוש של רישיון, תעודה או אישור שניתנו לפי החוק.

17. יש לציין, כי "אב טיפוס" – מוגדר בסעיף 2 לחוק – "דגם בסיס לייצור רכב או מוצר תעבורה".

18. בהתאם לכך, הותקנו תקנות רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (ייבוא רכב ושיווקו, תיווך בייבוא אישי ואגרות), התשע"ז-2016 (להלן: "התקנות"), בתקנה 12 נקבע כדלקמן:

12 (א) בעד בקשה למתן רישיון מהרישיונות המנויים בתוספת השלישית, קבלת העתק מקור או עותק של רישיון ובעד השתתפות בבחינה עיונית לקבלת רישיון לתיווך בייבוא אישי, ישולמו האגרות כמפורט בתוספת השלישית.

19. בהתאם לתקנה זו נקבעה חובת תשלום אגרה בעד הרישיונות המנויים בתוספת השלישית לתקנות.

20. בהתאם לקבוע בתוספת השלישית, אגרות בעד בקשות לרישיון יבוא רכב, לכל אב טיפוס של דגם רכב, תשלום אגרה בסכומים הנקובים שם, בהתאם לסוג הרכב ומשקלו. כך למשל, לפי פרט (1) לתוספת השלישית, בעד בקשה לרישיון ייבוא רכב לייבוא אב טיפוס של דגם גרור או נתמך עד 3.5 טון, תשלום אגרה בסך של 816 ₪, נכון לסכום האגרה המעודכן לעת הזו. (בזמנים הרלוונטיים

לעתירה סכום האגרה עמד על 776 ₪).

21. יצוין, כי האגרות שנקבעו בתוספת השלישית לתקנות, הן בעד **בקשת ייבוא לדגם הרכב, בפעם הראשונה שיבואן ספציפי מבקש לייבא את אותו דגם רכב**, כלומר את ה"אב טיפוס" של אותו דגם רכב ולא כפי שהעותר מנסה לטעון. ברי כי לכל יבואן מופקת רישיון יבוא נפרד, ולכן כל יבואן נדרש לשלם את האגרה כאמור.

22. כאמור, כל יבואן מכל סוג, כאשר הוא מייבא דגם רכב/נגרר חדש (אב טיפוס) מחויב בתשלום אגרת ייבוא. האגרה היא בעד המבקש, תשלום בעת שהוא מגיש בקשת ייבוא לרכב הראשון כאב טיפוס, במידה והיבואן מייבא מספר רכבים נוספים מאותו דגם של האב טיפוס (הראשון) לא נדרש לשלם אגרה נוספת.

ג. תשתית עובדתית רלוונטית

23. כעולה מהעתירה, העותר שימש כמיופה כוחם של העותרים 2 ו-3 לצורך שידור בקשות רישיונות הייבוא וכיועץ ליבוא.

24. העתירה דנא בפועל עוסקת למעשה בבקשותיו של העותר 2 מר יהודה עטר (להלן: "העותר 2") ובבקשותיו של העותר 3 מר רן אוזן (להלן: "העותר 3") ליבוא מסחרי של כלי רכב.

25. בעניינו של העותר 2 הוגשו 3 בקשות ליבוא מסחרי של כלי רכב בהתאם לפירוט הבא:

מספר בקשה	תוצר	כינוי מסחרי	סוג TYPE
208720	הובי גרמניה - HOBBY 195	MAXIA	27EG
208726	הובי גרמניה – HOBBY 195	EXCELENT	24EG
208728	הובי גרמניה – HOBBY 195	EXCELENT	24EG

26. מבדיקה עולה כי עבור שלוש הבקשות שילם העותר 2 - 3 אגרות ייבוא – בעניינו בקשות 208726 ו-208728, מדובר בבקשות לאותו דגם ויצרן (אותו אב טיפוס) ועל כן העותר 2 זכאי להחזר אגרה עבור בקשה מספר 208728.

מצ"ב בקשה מס' 208720 שהוגשה מטעם העותר 2 ומסומנת כנספח 1.

מצ"ב בקשה מס' 208726 שהוגשה מטעם העותר 2 ומסומנת כנספח 2.

מצ"ב בקשה מס' 208728 שהוגשה מטעם העותר 2 ומסומנת כנספח 3.

27. העותר 3, הגיש 4 בקשות ליבוא מסחרי של כלי רכב בהתאם לפירוט הבא :

מספר בקשה	תוצר	כינוי מסחרי	סוג TYPE
212840	הובי גרמניה - HOBBY 195	MAXIA	27EG
212845	הובי גרמניה – HOBBY 195	MAXIA	27EG
212853	הובי גרמניה – HOBBY 195	MAXIA	27EG
212855	הובי גרמניה – HOBBY 195	MAXIA	27EG

28. עבור ארבע הבקשות שילם העותר 3 - 4 אגרות ייבוא – בעניינו של העותר 3, מדובר בבקשות לאותו דגם ויצרן (אותו אב טיפוס) על כן העותר זכאי להחזר של 3 אגרות.

מצ"ב בקשה מס' 212840 שהוגשה מטעם העותר 3 ומסומנות כנספח 4.

מצ"ב בקשה מס' 212845 שהוגשה מטעם העותר 3 ומסומנות כנספח 5.

מצ"ב בקשה מס' 212853 שהוגשה מטעם העותר 3 ומסומנות כנספח 6.

מצ"ב בקשה מס' 212855 שהוגשה מטעם העותר 3 ומסומנות כנספח 7.

29. יצוין כי במשרדי המשיבים התקבלו תלונותיו של העותר 1 מר ברנס הנושאת תאריכים 20.07.2022 ו-27.07.2022 ובהן הוא מלין על תשלום אגרת אב טיפוס בגין כל בקשת ייבוא עבור כל יבואן.

מצ"ב תלונותיו של מר ברנס הנושאות התאריכים 20.07.2022 ו-27.07.2022 ומסומנות כנספח 8.

30. ביום 08.08.2022 נשלח מענה מטעם המשיבה ובו הוסבר כי כל יבואן מכל סוג כאשר הוא מייבא דגם רכב/נגרר חדש (אב טיפוס) מחויבת בתשלום אגרת ייבוא.

מצ"ב מכתב המענה מיום 08.08.2022 ומסומן כנספח 9.

31. בהמשך ביום 20.09.2022 הוגשה תלונה נוספת באותו עניין מטעם העותר 1 לנציב תלונות הציבור במשרד מבקר המדינה הנושאת תאריך 20.09.2022.

מצ"ב מכתב התלונה הנושא תאריך 20.09.2022 ומסומן כנספח 10.

ביום 30.11.2022 נשלח מענה מפורט לתלונות מטעם הלשכה המשפטית במשיבה ובו התייחסה לדרך בה גובים את האגרות.

מצ"ב המענה מיום 30.11.2022 ומסומן כנספח 11.

32. ביום 13.12.2022 הוגשה העתירה דנא.

33. למען גילוי נאות, ובמסגרת הטיפול בעתירה ולאחר בדיקת הבקשות שהוגשו על ידי העותרים 2 ו- 3-

ולאחר שנמצא כי נגבתה בהן אגרה מעבר לנדרש, פנה הח"מ טלפונית לעותר 1 והודיע לו על ההחזרים שמגיעים לעותרים 2 ו-3 וזאת על מנת לייתר את ההליך דנא. עם זאת, העותר 1 מסר כי הוא עומד על הסעד העקרוני והוא פרשנות החוק לגבי גביית האגרה כפי שהיא מוצעת על ידו.

ד. עמדת המשיבה

34. בעבר, עד חודש יוני 2022, יבואן שייבא רכב לפי סעיף 31(א)(7) לחוק, היה נדרש להגיש בקשת רישיון יבוא, לפנות למעבדה מוסמכת לרכב על מנת לבצע בדיקת אב טיפוס לפי תקן ישראלי (ולשלם למעבדה אלפי שקלים); לשלם את האגרה בעד בקשה לרישיון יבוא רכב לייבוא אב טיפוס של דגם גרור או נתמך עד 3.5 טון; לקבל הוראת רישום; לעבור בדיקה פרטנית במעבדה מוסמכת לצורך זיהוי ורישום ראשוני של הנגרר; לבצע מבחן רישוי שנתי ורק לאחר מכן לקבל רישיון קבוע אצל פקידת רישוי. בתהליך זה, השלב שבו הייתה נגבית אגרת רישיון הייבוא בסדר הכרונולוגי, היה מיד לאחר בדיקת אב הטיפוס של הרכב, ולפני הנפקת הוראת הרישום, ולא בשלב בקשת רישיון הייבוא על ידי היבואן, כפי שנדרש בחוק.

35. על מנת ליעל את התהליך, לצמצם את הבירוקרטיה ולהקל על היבואנים – גם כלכלית וגם ביורוקרטית – ביום 15.6.22 פורסמה הוראת נוהל מס' T-02-2022 המפורסמת לעיון הציבור באתר האינטרנט של המשיבה, במסגרתה **בוטל הצורך בבדיקת אב טיפוס במעבדה מוסמכת לרכב וכן בוטלה הדרישה לקבלת הוראת רישום**. בתהליך החדש נחסכו ליבואן אלפי שקלים אותם היה משלם למעבדה בתהליך הישן בעבור בדיקת האב טיפוס.

מצ"ב הנוהל ומסומן כנספח 12.

36. כלומר, תהליך העבודה החדש שנקבע בנוהל מצריך מהיבואן לקבל רישיון יבוא של גרורים –> לשלם את האגרה בעד בקשת רישיון היבוא –> לבצע בדיקה פרטנית במעבדה לצורך זיהוי ורישום ראשוני (בדיקת תקינה) –> לבצע מבחן רישוי שנתי במכון רישוי (בדיקת תקינות) –> להשלים את הרישום ולהדפיס רישיון קבוע. כלומר, **הוחלט לאפשר בקשת ייבוא תוך ויתור על הוראת רישום ובדיקת אב טיפוס במעבדה**.

37. כתוצאה משינוי תהליך העבודה כמתואר לעיל, והואיל ובוטלה הדרישה לבדיקת אב טיפוס וקבלת הוראת רישום עבור דגם רכב המיובא לפי סעיף 31(א)(7) לחוק, גביית אגרת רישיון היבוא לרכב, **נעשית בשלב בקשת רישיון הייבוא, בהתאם למהות האגרה. ברי כי בקשת רישיון מוגשת עבור מבקש מסוים**.

38. יובהר, כי האגרה שנגבתה בעבר ונגבית גם כיום, היא אגרה בעד בקשה לרישיון יבוא למבקש מסוים לדגם הרכב והיא נגבית מכל יבואן בנפרד, בין שיובא אב טיפוס לדגם המבוקש על ידי יבואן אחר ובין שלא. יוצא אפוא, כי האגרה נקבעה לצורך קבלת רישיון יבוא ליבואן הספציפי לדגם הרכב ולא לצורך רישום הרכב. בהתאמה לכך, יש לגבות אותה בשלב יבוא הרכב ולא בשלב הרישום, כפי שנעשה בעבר.

39. יובהר, כי סכום האגרה הנגבית בעד בקשת הייבוא חושב על בסיס המשאבים הנדרשים לטפל בכל בקשת ייבוא. ומשכך, האגרה נגבית בהתאם לכל יבואן ולא ביחס לכל דגם.

40. הפרשנות המתבקשת על ידי העותר, לפיה האגרה תיגבה רק מהיבואן הראשון שייבא את אב הטיפוס של אותו דגם רכב לארץ, והיבואנים שיגיעו אחריו וייבאו את אותו דגם, לא יצטרכו לשלם אגרה,

איננה פרשנות סבירה הן מקום בו הבקשה היא להנפקת רישיון ליבואן ספציפי, והן מאחר ופרשנות זו מהווה למעשה פגיעה בשוויון בין היבואנים השונים.

41. יובהר, כי הנוהל החדש כאמור מקל על היבואנים, הן ביורוקרטית והן כלכלית; כמו כן, פרשנות המשיבה לגביית האגרה באופן המתואר לעיל הינה פרשנות סבירה ומתבקשת הנלמדת מלשון התקנות: "אגרות בעד בקשות לרישיון ייבוא רכב, לכל אב טיפוס של דגם רכב". כלומר, בעת הגשת בקשת רישיון הייבוא- שמוגשת עבור מבקש מסוים - עבור כל דגם ראשון של כל יבואן.

42. כאמור, החלטת המשיבים עולה מלשון התקנות, סבירה, תואמת את מטרת החוק והתקנות, ונובעת משיקולים ענייניים.

43. יוצא אפוא, כי החלטת הרשות מצויה במתחם הסבירות. לא למותר לציין, כי בית המשפט הוא הפרשן של הדין, אולם יש להעניק משקל ראוי למומחיות ולניסיון של הרשות אשר מפרשת דבר החקיקה שעליו היא אמונה; ושהיא הייתה שותפה בגיבושו, ויישומו הלכה למעשה. ראו: בג"ץ 142/89 תנועת לאו"ר - לב אחד ורוח חדשה נ' יושב-ראש הכנסת, פ"ד מד(3) 529, 550-551 (1990); ע"א 2512/93 איתורית שירותי תקשורת בע"מ נ' מדינת ישראל פ"ד נא(3), 252, 261-262 (1997).

44. מהאמור עולה כי נימוקי הרשות, כפי שהובא במענה לתלונת העותר, עומדים במבחן הסבירות, ונובעים משיקולים ענייניים - ומשכך לא מקימים עילה להתערבות שיפוטית.

התייחסות לטענות נוספות של העותר

45. בניגוד לנטען בסעיף 33 לעתירה, תבהיר המשיבה כי הטיפול בבקשת רישיון ייבוא הינה עבודה המצריכה מגורמי המקצוע זמן ומשאבים, שכן תהליך הבדיקה כולל מספר שלבים: בדיקת פרטי היבואן, בדיקת פרטי הטובין ובדיקת פרטי הספק; כמו כן, קיים נספח טכני שכולל את הפרטים הטכניים של הנגרר - היבואן מצרף את מסמכי היצרן, ומחלקת התקינה בודקת כי הרכב עומד בדרישות חובה ישראליות ובתקנות התעבורה.

46. עוד יובהר, כי כאשר מדובר באותו יבואן, שבכוונתו לייבא את אותו הדגם שייבא בעבר, אותו יבואן לא יצטרך לשלם על בקשת רישיון ייבוא נוספת, אלא יצרף לבקשת רישיון הייבוא החדשה, את רישיון הייבוא הקודם שקיבל לאותו דגם.

47. באשר לנטען בסעיף 40 לעתירה, תטען המשיבה כי ההסבר שניתן לעותר, הינו אותו הסבר בדיוק שניתן לו במכתב המענה לתלונתו. כלומר, האגרה נגבית בעבור הייבוא ולא בעבור הרישום, בדיוק בהתאם ללשון התקנה.

48. אשר לטענת העותר בסעיף 42 לעתירה:

- **ראשית**, בנוהל החדש וכפי שפורט לעיל, אין יותר דרישה להוראות רישום ביחס לגרורים.
- **שנית**, גם כאשר הייתה דרישה להוראת רישום, המשיבה לא הסתירה כל מידע בעניין זה ופרסמה הוראות רישום כלליות ביחס ליבואנים מסחריים, שאינן חושפות נתונים אישיים מזהים. הוראת רישום פרטנית, בשונה מהוראת רישום כללית, כוללת נתונים מזהים אישיים שהמשיבה אינה רשאית לפרסם באתר האינטרנט של המשרד, ובכלל זאת: פרטי הגורם שהוציא את הוראת הרישום, שלבי התהליך - לרבות שינויי מבנה שנעשו ברכב,

מסמכי הייבוא שהומצאו על ידי המייבא, ולעיתים אף מספר שלדה ומספר רישוי של הרכב מושא הוראת הרישום הפרטנית. לאור זאת, מנהלת האגף השיבה למר בר-נס (נספח 4), כי לא ניתן לפרסם הוראות רישום פרטניות.

49. בניגוד לטענות העותרים בעתירה (ראו למשל סעיף 45ג), המשיבה אינה מחמירה בפרשנותה; מדובר בפרשנות סבירה. כמו כן, וכפי שהובהר לעיל, המשיבה אף הקלה עם היבואנים בניסוח הנוהל החדש, הן בירוקרטית והן כלכלית, כפי שהובהר לעיל.

50. בניגוד לנטען בסעיף 54 בעתירה, ביחס לאפליה הנטענת, העותרים שוגים בכך שטוענים שהמשיבה גובה אגרה על כל גרור וגרור ביחס ליבואן מזדמן. המשיבה לא גובה אגרה בגין כל גרור, אלא בגין אב טיפוס של כל גרור לגבי בקשה של יבואן ספציפי (כלומר הדגם הראשון שמייבא היבואן הספציפי לארץ).

51. בניגוד לנאמר בסעיף 64 הנוהל החדש מסתמך על תעודת COC המעידה על עמידת הנגרר בתקינה אירופאית ללא דרישה נוספת של בדיקת אב טיפוס בארץ.

52. בניגוד לאמור בסעיף 68 לעתירה, יובהר, כי תקנה 269 תקנות התעבורה, תשכ"א-1961, אינה נותנת פטור מבדיקת אב טיפוס או מגביית אגרה והיא נועדה לתכליות אחרות. בנוסף מכוני הרישוי אינם בודקים תקינה אלא תקינות. את דרישות התקינה בודקת מחלקת התקינה בשלב הגשת הבקשה לרישוי ייבוא גרור כפי שצוין בסעיף 45 לעיל.

ה. לסיכום

53. מכל הטעמים המפורטים לעיל מתבקש בית המשפט הנכבד לדחות את העתירה על הסף מחמת השיהוי שדבק ובה ולדחותה לגופה.

54. ביחס לבקשות היבוא הפרטניות שהוגשו על ידי העותרים 2 ו-3 יצוין, כי הם זכאים לקבלת החזרים בהתאם למפורט בסעיפים 10-12 לכתב תשובה זה ובכפוף להגשת בקשה להחזר אגרה.

55. יצוין, כי לעתירה לא מצורפים תצהירים מטעם העותרים, לאור האמור מתבקש בית המשפט להורות לעותרים לצרף תצהירים לעתירתם.

מגד בוטרוס, עו"ד
פרקליטות מחוז ירושלים (אזרחי)



תוכן עניינים

מס' עמ'	שם הנספח	מס'
11	בקשה מס' 208720 שהוגשה מטעם העותר 2	1
30	בקשה מס' 208726 שהוגשה מטעם העותר 2	2
49	בקשה מס' 208728 שהוגשה מטעם העותר 2	3
68	בקשה מס' 212840 שהוגשה מטעם העותר 3	4
94	בקשה מס' 212845 שהוגשה מטעם העותר 3	5
121	בקשה מס' 212853 שהוגשה מטעם העותר 3	6
148	בקשה מס' 212855 שהוגשה מטעם העותר 3	7
175	תלונותיו של מר ברנס הנושאות התאריכים 20.07.2022 ו- 27.07.2022	8
178	מכתב המענה מיום 08.08.2022	9
180	מכתב התלונה הנושא תאריך 20.09.2022	10
194	המענה מיום 30.11.2022	11
197	הנוהל	12

נספח – 5

כתב תשובה של המשיבה
לתלונות מערער 1
מתאריך 30.11.2022
"ההחלטה"

עמ' 60



לשכה משפטית

תאריך: ו' כסלו תשפ"ג
30 נובמבר 2022

לכבוד
מר מוטי בר-נס
בדוא"ל: K9@013.NET

א.נ.,

הנדון: תלונה כנגד גביית אגרת יבוא כללית לגרור סגור למגורים לשימוש אישי, במסווה של אגרת אב

טיפוס

סימוכין: מכתב בעניין שבנדון מיום 20.9.2022

מכתב שבסימוכין הועבר להתייחסותי והריני להשיבך כדלקמן:

1. התנצלותי על העיכוב במענה, שנבע מחילופי כוח אדם בלשכתנו.
2. בפתח הדברים, אבקש להצר על הדברים שנכתבו בפנייתך שבסמך. הטלת דופי תוך ייחוס עבירות פליליות של מרמה והפרת אמונים, רק משום ביצוע עבודתם כעובדי ציבור באופן שאינו לרוחך, אין לה מקום, ובזהירות היתרה ייאמר כי דבריך עולים לכדי לשון הרע של ממש.
3. כפי שיפורט להלן, המענה מיום 8.8.22, לתלונתך בגין גביה שלא כדין של אגרה בעד רישיון יבוא רכב, לכל אב טיפוס של דגם רכב, ניתנה בסמכות, ומתבססת על הוראות הדין ככתבן וכלשונן, וממילא אין בסמכות מנהלת אגף הרכב, מנהל תחום תקינה ו/או מי מטעמם לפטור מתשלום אגרות שנקבעו בדין. הכל כפי שיפורט להלן.
4. לפי סעיף 238 לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו – 2016 (להלן: "החוק"), בסמכות שרת התחבורה לקבוע אגרות בעד בקשות למתן או חידוש של רישיון, תעודה או אישור שניתנו לפי החוק. בהתאמה לאמור, הותקנה תקנה 12 לתקנות רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (ייבוא רכב ושיווק, תיווך בייבוא אישי ואגרות), התשע"ז – 2016 (להלן: "התקנות"), במסגרתה נקבעה חובת תשלום אגרה בעד הרישיונות המנויים בתוספת השלישית לתקנות.
5. בהתאם לקבוע בתוספת השלישית, אגרות בעד בקשות לרישיון יבוא רכב, לכל אב טיפוס של דגם רכב, תשולם אגרה בסכומים הנקובים שם, בהתאם לסוג הרכב ומשקלו. כך למשל, לפי פרט (1) לתוספת השלישית, בעד בקשה לרישיון יבוא רכב לייבוא אב טיפוס של דגם גרור או נתמך עד 3.5 טון, תשולם אגרה בסך של 776 ₪, נכון לסכום האגרה המעודכן בעת הזו.
6. יובהר ויודגש כי האגרות שנקבעו בתוספת השלישית לתקנות, הן בעד בקשת יבוא לדגם הרכב, בפעם הראשונה שיבואן ספציפי מבקש לייבא את אותו דגם רכב. כך למשל, במקרה שבו שלושה יבואנים שונים, מבקשים לייבא את אותו דגם רכב, על כל אחד מהם להגיש בקשה לרישיון יבוא הרכב, וכל אחד מהם יידרש לשלם את האגרה פעם אחת. המצב המתואר לעיל אינו שונה גם כאשר הייבוא נעשה לפי סעיף 31(א)(7) לחוק, כפי שיפורט להלן.
7. בעבר, עד חודש יוני 2022, יבואן שייבא רכב לפי סעיף 31(א)(7) לחוק, היה נדרש, להגיש בקשת רישיון יבוא, לפנות למעבדה מוסמכת לרכב על מנת לבצע בדיקת אב טיפוס, לשלם את האגרה בעד בקשה לרישיון יבוא רכב לייבוא אב טיפוס של דגם גרור או נתמך עד 3.5 טון, לקבל הוראת רישום, לעבור בדיקה פרטנית במעבדה מוסמכת לצורך זיהוי ורישום ראשוני של הנגרר, לבצע מבחן רישוי שנתי ורק לאחר מכן לקבל רישיון קבוע אצל פקידת רישוי. בתהליך המתואר לעיל, השלב שבו הייתה נגיבת אגרת רישיון היבוא, בסדר הכרונולוגי, היה

רח' בנק ישראל 5, בנין גינרי (A) ת"ד 867 ירושלים טלפון: 02-6663300 פקס: 02-6663314

- מיד לאחר בדיקת אב טיפוס של הרכב, ולפני הנפקת הוראת הרישום ולא בשלב בקשת רישיון היבוא על ידי היבואן, כפי שנדרש.
8. על מנת לייעל את התהליך, לצמצם את הבירוקרטיה ולהקל על היבואנים, ביום 15.6.22 פורסמה הוראת נוהל מס' T-02-2022, המפורסמת לעיון הציבור באתר האינטרנט של משרדנו, במסגרתה בוטל הצורך בבדיקת אב טיפוס במעבדה מוסמכת לרכב, כן בוטלה הדרישה לקבלת הוראת רישום.
9. אם כן, תהליך העבודה החדש שנקבע, מצריך מהיבואן, לקבל רישיון יבוא, לשלם את האגרה בעד בקשת רישיון היבוא, לבצע בדיקה פרטנית במעבדה לצורך זיהוי ורישום ראשוני, לבצע מבחן רישוי שנתי ולהשלים את הרישום והדפסת רישיון קבוע. כלומר, הוחלט לאפשר בקשת יבוא תוך ויתור על הוראת רישום ובדיקת אב טיפוס במעבדה.
10. כתוצאה משינוי תהליך העבודה כמתואר לעיל, והואיל ובוטלה הדרישה לבדיקת אב טיפוס וקבלת הוראת רישום עבור דגם רכב המיובא לפי סעיף 31(א)(7) לחוק, גביית אגרת רישיון היבוא לרכב, נעשית בשלב בקשת רישיון היבוא, בהתאם למהות האגרה.
11. יובהר ויודגש כי האגרה שנגבתה בעבר ונגבית גם כיום, היא אגרה בעד בקשה לרישיון יבוא לדגם הרכב. והיא נגבית מכל יבואן בנפרד, בין שיובא אב טיפוס לדגם המבוקש על ידי יבואן אחר ובין שלא. יוצא אפוא, כי האגרה נקבעה לצורך קבלת רישיון יבוא ולא לצורך רישום הרכב. בהתאמה לכך, יש לגבות אותה בשלב ייבוא הרכב, ולא בשלב הרישום, כפי שנעשה בעבר.
12. בהקשר זה יצוין, כי סכום האגרה הנגבית כאמור, תוכלל על בסיס המשאבים הנדרשים לצורך טיפול בבקשה לרישיון יבוא, ואין כל שוני בכך, בין אם הרכב נדרש לאישור אב טיפוס אם לאו.
13. בנסיבות אלה, הרי שוודאי שהאגרה שנקבעה בתוספת השלישית לתקנות, המהווה כאמור אגרה בעד בקשה לרישיון יבוא הרכב – בדין נגבית היא.
14. נוכח כל האמור לעיל, הריני להשיבך כי לא נפל כל פגם בהתנהלות מנהלת אגף הרכב, מנהל תחום תקינה ו/או מי מטעמם, הפועלים מכוח סמכותם ובהתאם להוראות החוק והתקנות כאמור, והתשובה שניתנה לך בעניין בעבר- בעינה עומדת.


ברוך
ספיר דדון, ע"ד

מנהלת מחלקה בכירה (ייעוץ משפטי)
 לשכת היועצת המשפטית

העתקים:
 היועצת המשפטית
 מנהלת אגף רכב בכיר
 ראש תחום תקינה
 ראש תחום יבוא

נספח – 6

אישור תשלום 3 אגרות
שהמשיבה אילצה לשלם
לאחר שביטלה בקשות

עמ' 63

Moti Barnes

מאת: EGovPayments@ecom.gov.il
נשלח: יום רביעי' 26 אוקטובר 2022 17:36
אל: k9@013.net
נושא: שרות התשלומים הממשלתי - משרד התחבורה - מספר אישור תשלום: 145995214
קבצים מצורפים: Order_145995214_MerkavaTransportation_22.htm

מדינת ישראל
משרד התחבורה

משרד התחבורה

התשלום בוצע בהצלחה

שלום רב

מספר אישור תשלום: 145995214

תאריך התשלום: 26/10/2022 17:36:01

שם לקוח: רן אוזן

פרטים לעסקה

אגרות תקינה

1

אגרות בעד רישיון ליבוא רכב לייבוא אב טיפוס

* שם האגרה: בעד בקשה לרישיון ייבוא רכב לייבוא אב טיפוס של דגם גרור או נתמך עד 3.5 טון
מחיר: ₪ 2,328.00
כמות: 3

סה"כ שולם: ₪ 2,328.00

פרטי תשלום

מספר שובר: 15008264

סוג העסקה: תשלום רגיל VISA

שיטת התשלום: VISA

ארבע ספרות אחרונות: 9741

מספר אישור מחברת האשראי/בנק: 0166470

דוא"ל: k9@013.net

ח.פ. חברה / מ.ז. של משלם: 053334132

שם חברה / שם פרטי ומשפחה של משלם: מוטי בר-נוס

כתובת: לשם 16 מבשרת ציון

טלפון נייד: 0509009700

טלפון נוסף: 025332781

כתובת דוא"ל: k9@013.net

2

נספח – 7

מענה לתלונה של מערער 1
נגד מחלקת תקינה
מטעם מחלקת תקינה

עמ' 65

Moti Barnes

אל: ריטל שיליאן

נושא: רישום ראשוני של גורו.. " בעת מתן רישיון יבוא לגוררים , " T-02-2022 התייחסות לתלונה נגד מחלקת תקינה בגין אי הטמעת הוראת נוהל: RE: 27.7.2022 מתאריך " הוראת רישום" מתאריך 27.7.2022 בדרישה להקמת " הוראת רישום"

From: <shilianr@mot.gov.il> ריטל שיליאן

Sent: Monday, August 8, 2022 12:25 PM

To: Moti Barnes <k7@013.net>

Cc: קוגמן | דורון קוגמן <kugmand@mot.gov.il>; אבו חלא <abukhallaj@mot.gov.il>; ספיר דודן <dadonsa@mot.gov.il>; רמית אפלמן <apelmanc@mot.gov.il>

Subject: רישום ראשוני של גורו.. " בעת מתן רישיון יבוא לגוררים , בדרישה להקמת " הוראת רישום" מתאריך " T-02-2022 התייחסות לתלונה נגד מחלקת תקינה בגין אי הטמעת הוראת נוהל: 27.7.2022

שלום מוטי,

בהמשך לפנייתך המצ"ב להלן התייחסות מחלקת תקינה :

מחלקת תקינה עובדת על פי הנוהל באופן מלא.

האגרה הנגבית במעמד בקשת הייבוא במערכת מסלול הינה אגרה בעד ייבוא מכוח חוק הרישוי ולא בעד רישום הרכב/הנגרר. להלן נוסח האגרה -

"אגרה בעד **בקשה לרישיון ייבוא רכב לייבוא אב טיפוס** של דגם גורו או נתמך עד 3.5 טון - 776 שח"

לומר, כל יבואן מכל סוג, כאשר הוא מייבא דגם רכב/נגרר חדש (אב טיפוס) מחויב בתשלום אגרת ייבא.

אכן בעבר לפני הנוהל האגרה נגבתה במעמד הוראת הרישום למרות שמדובר באגרת ייבוא.

לאור האמור, אין באפשרותנו לבטל את האגרה ואף הני"ל לא בסמכות מחלקת תקינה אלא בחקיקה ראשית.

לגבי תלונתך על מהדס ליאור סויד, הרינו להשיבך כי מהדס ליאור סויד מוערך מאד נותן שירות הולם לאזרח, עם זאת מצופה מהאזרח להקשיב בסבלנות ולפעול בהתאם להנחיות.

בברכה,

רויטל שיליאן

ראש ענף שירותי החזקה



powered by admail

נספח – 8

תלונה של מערער 1
נגד מחלקת תקינה
אל מנהלת אגף הרכב
בעניין אגרת אב טיפוס
מתאריך 20.7.2022

עמ' 68



צ'בר"י צמותת בצ'י רכב ישראליים 580729242

לפ"מ 16 משרת צ'יון, 9077512 פקס: 03-5423554 06' 5253656 077-1800-2000-32

מייסדי: רון' די'לה 052-488-4848, מ'ס' בר-נס 050-900-9-700 k9@013.net

20 יולי 2022

כ"א תמוז תשפ"ב

סימוכין 22-030

לכבוד

מהנדסת עינת סגל – מנהלת אגף הרכב

משרד התחבורה

רח' המלאכה 8

תל אביב

שלום רב

הנדון: תלונה נגד דרישת מחלקת תקינה לתשלום אגרת אב טיפוס לקרוואן ביבוא אישי הפטור מבדיקות אב טיפוס ומהקמת הוראת רישום בעת הגשת בקשת רישיון יבוא.

1. ראשית אני שוב מבקש להודות לגבירתי שנעתרת לבקשותיי לצמצם את הבירוקרטיה המוגזמת בנושא יבוא גרורים בכלל וגרור סגור למגורים (להלן "קרוואן") בפרט. ופעלת כדי לשנות את המצב לגבי יבוא אישי וביטלת את הדרישה לבדיקת אבטיפוס והקמת הוראת רישום. עניין המהווה חיסכון אדיר במשאבים.

2. אני מבקש גם להודות שוב למהנדס ג'מיל אבו חלא על מאמציו לכתוב נוהל חדש.

אבל !

3. **פתאום צצה לה דרישה לתשלום אגרה בסך 776 ₪ עבור "בקשה לרישיון יבוא אב טיפוס..."**

4. אנא זה לא סביר שלאור ההחלטה לבטל את הדרישה לאב טיפוס מחלקת תקינה ממשיכה לדרוש תשלום אגרת אב טיפוס בשלב הגשת בקשת רישיון יבוא.

5. בפועל מדובר כאן באגרה לבקשת רישיון יבוא, ולא באגרת אב טיפוס ולכן איני מבין הכיכד הסמכות בעניין היא בתחום תקינה ולא בתחום יבוא.

6. להזכיר לגבירתי כי מדובר רק על קרוואנים ביבוא אישי, ובהשוואה לאגרת יבוא רכב ביבוא אישי הינה בסך 259 ₪ בלבד ! וזאת למרות שרכב שוויו הרבה יותר, והפעולות הנדרשות לקבלת רישיון יבוא דומות להפליא.

7. חוסר ההגינות נובע גם מהעובדה שבעוד שבעבר הוסכם כי יהיה פרסום של הוראות רישום לאב טיפוס, וכל המייבאים יוכלו להשתמש בהוראת הרישום וכך "אגרת האב טיפוס" נפלה רק על הקרוואן הראשון שיובא מדגם, וכל האחרים היו פטורים מתשלום האגרה, כעת כל קרוואן נדרש לתשלום עבור אב טיפוס. לדעתי זה לא הוגן, וזה לא חוקי!

8. זה לא סביר לחייב מייבא קרוואן ביבוא אישי באגרת אב טיפוס למרות שניתן פטור מבדיקת אב טיפוס, ומחלקת תקינה לא מקימה הוראת רישום.

9. יהיה סביר לחייב אגרת בקשת רישיון יבוא בדומה ליבוא אישי ובמחצית המחיר ולא פי שלוש !

לטיפולך המסור אודה

מוטי בר-נס מייסד

העתקים –

לשכה משפטית, עו"ד ספיר דדון – רפרנט אגף הרכב

מבקר המדינה, הרשות לתחרות

גב' מיכל פרנק – מנכ"לית

מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה, מהנדס דורון קוגמן – מנהל אגף א' תקינה והנדסה

מהנדס ג'מיל אבו חלא, מהנדס עמירם אבן חיים, מהנדס ליאור שוויד

גב' כרמית אפלבוים – מנהלת תחום יבוא

חברים

נספח – 9

החלטת מנהלת אגף הרכב
הוראות רישום פרטניות
יפורסמו ככלליות

עמ' 70



הנהלת האגף

טל': 03-5657105/9
 פקס: 03-5657105
 ה' בכסלו תשפ"ב
 09 בנובמבר 2021
 סימוכין: 4000-0401-2021-021555

לכבוד
 מר מוטי בר-נס

בדוא"ל: K9@013.NET

א.נ.,

הנדון: בקשה לפרסום הוראת רישום רכב פרטנית באתר משרד התחבורה

סימוכין: מכתבך בעניין שבנדון מיום 15.8.2021

הריני לאשר קבלת מכתבך שבסימוכין, ולהשיבך כדלקמן:

1. בפתח התייחסותי אקדים תודה להערכה המובאת במכתבך, לעבודה המקצועית והמסורה ולשירות הציבורי המצוין שהנך מקבל מעובדי תחום התקינה באגף הרכב במשרדנו. בורכנו בעובדים מצוינים שמתן שירות לאזרחים הוא בראש מעייניהם, העושים לילות כימים בשירות הציבורי.

כעת אתייחס לדבריך לפי סדר הופעתם במכתבך שבסימוכין.

2. לבקשתך לעניין פרסום הוראות רישום פרטניות, אשיב כי, כפי שצינת אף אתה בפנייתך שבסימוכין, הוראת רישום פרטנית, כוללת, בשונה מהוראת רישום כללית, נתונים מזהים אישיים שאיננו רשאים לפרסם באתר האינטרנט של משרדנו, ובכלל זאת, את פרטי הגורם שהוציא את הוראת הרישום, שלבי התהליך- לרבות שינויי מבנה שנעשו ברכב נשוא הוראת הרישום הפרטנית, מסמכי הייבוא שהומצאו על ידי המייבא, ולעיתים אף מספר שלדה ומספר רישוי של הרכב נשוא הוראת הרישום הפרטנית, ומשכך, אין בידינו להיענות לבקשתך לפרסום הוראות רישום פרטניות באופן גורף.

3. עם זאת, וכדי לסייע בידי מי שמייבא גרורים בייבוא מזדמן לפי סעיף 31(7) לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב התשע"ו - 2016, מחלקת התקינה, החלה להפיק הוראות רישום כלליות לכל דגם נגרר המיובא לישראל, וזאת כדי שנוכל לפרסמו ללא פרטים אישיים כאמור, ובכך לאפשר למי שירצה לייבא דגם שכבר ניתנה לו הוראת רישום כללית, להסתמך על הוראת רישום שניתנה כאמור.



4. עם זאת, יובהר ויודגש כי מחלקת התקינה במשרדנו תנפיק הוראת רישום כללית בייבוא ממזמן כפי שפורט לעיל, זאת בכפוף להמצאת מלוא המסמכים הנדרשים על ידי היבואן המזדמן.
5. לטענתך לעניין האפשרות לייבוא אישי של קרוואן עד 24 חודשים ממועד ייצורו, אשיב כי, במסגרת תיקון החקיקה המקודם על ידי משרדנו בימים אלה, ישנה כוונה להגדיר רכב מסוג O1 ו-O2 כרכב שניתן לייבא בייבוא אישי לפי סעיף 33(ב) לחוק, ובכך לאפשר ייבוא של רכבים מהסוג האמור במסגרת של 24 חודשים ממועד ייצורם.
6. **לבקשתך לצמצום דגמי המשנה**, אשיב כי בקשתך נרשמה בפניי, והיא תועלה כהצעה לתיקון חקיקה בפני הגורמים הרלוונטיים.

בברכה,

מהנדסת עינת סגל
מנהלת אגף בכיר רכב

העתק:

סמנכ"ל בכיר תנועה
מנהל אגף תקינה והנדסה א'
ראש תחום תקינה
הלשכה המשפטית

=====

רחוב המלאכה 8, תל – אביב, ת.ד. 57031, מיקוד 61570

לשירותכם: מרכז מידע "טלאול" *5678 ; אתר המשרד <https://go.gov.il/mot>

נספח – 10

” אין אגרת יבוא לגרור ”
הודעת מנהלת תחום יבוא
מתאריך 22.6.2023

עמ' 73

Moti Barnes

מאת: <apelmanc@mot.gov.il> כרמית אפלמן
נשלח: יום רביעי 22 יוני 2022 09:53
אל: 'Moti Barnes'
נושא: אגרת יבוא לקרוואן RE:

אין אגרת יבוא לנגור. יתכן ומדובר באגרת תקינה

From: Moti Barnes <k7@013.net>
Sent: Wednesday, June 22, 2022 9:36 AM
To: <apelmanc@mot.gov.il>כרמית אפלמן
Subject: אגרת יבוא לקרוואן

כרמית שלום
במשדד הרישוי ביקשו אגרת יבוא לגורר מגורים
אנא שלחי לי לינק
עד עכשיו לא שילמתי בגלל ששילמנו אבטיפוס
לידיעתך ביטלתי כעת את אב טיפוס
תודה מוטי בר-נס

נספח – 11

תלונה נגד תחום תקינה
אל מנהלת אגף הרכב
בעניין הוראת רישום
מתאריך 27.7.2022

עמ' 75



צהר"י - רשות תחבורה ישראלית 580729242

16 מפתח 3'יון, 9077512 פקס: 03-5423554 06' 5253656-077 1800-2000-32

מיוסדים: רון' אילנה 052-488-4848, מ' אר-נס 050-900-9-700, K9@O13.net

27 יולי 2022

כ"א תמוז תשפ"ב

סימוכין 22-031

לכבוד

מהנדסת עינת סגל – מנהלת אגף הרכב

משרד התחבורה

רח' המלאכה 8

תל אביב

שלום רב

הנדון: תלונה נגד מחלקת תקינה בגין אי הטמעת הוראות נוהל T-02-2022 - "רישום ראשוני של גרור...", בעת מתן רישיון יבוא לגרורים, בדרישה להקמת "הוראת רישום".

1. אני מבקש להודות שוב לגבירתי שנעתרה לבקשותיי לצמצם את הבירוקרטיה המוגזמת בנושא יבוא אישי / מזדמן של גרורים בכלל וגרור סגור למגורים (להלן "קרוואן") בפרט, וכנדרש ע"פ חוק הרישוי. וזימה את נוהל T-02-2022 "רישום ראשוני של גרור O1, O2, עד 3.5 טון מסוג קרוואן מגורים או ... " (להלן "הנוהל").
 2. הנוהל מבטל את הצורך באב טיפוס ואת הצורך בהוראת רישום, ראה סעיף 1 לנוהל - **"... במסגרת בדיקה פרטנית ללא הוראת רישום ממחלקת תקינה."**
 3. עושה רושם כי יש גורמים במחלקת תקינה, הפועלים בניגוד להוראות הנוהל. וממשיכים בדרישות ובירוקרטיה שלא רק שהם מיותרים ונעשים ללא כל צורך, אלא הם פוגעים באינטרס הציבורי, וגורמים, לכאורה במזיד, הן להגברת יוקר המחייה בישראל, והן לפגיעה בתחרות בענף הרכב!
 4. תלונתי זו מתייחסת לרישיון יבוא מספר 2407221212 מספר בקשה 204917, לקרוואן מתוצר HOBBY, לאחר שבקשה 204284 בוטלה בגין אי צירוף אגרת אב טיפוס. בהערות הגורם המאשר, נדרש בין השאר, **"... ולהנפקת הוראת רישום"**. **עניין המתעלם ומבטל את הוראות הנוהל!**
 5. **אנא זה לא סביר שלמרות ההוראות הברורות בסעיף 1 לנוהל "ללא הוראת רישום ממחלקת תקינה" ... מחלקת תקינה מתעלמת מהוראות הנוהל, ודורשת התקנת הוראת רישום.**
 6. ובנוסף ולמרות שאין צורך באב טיפוס מחלקת תקינה דורשת תשלום אגרת אב טיפוס, מצ"ב מכתבי שטרם נענה!
 7. **אנא אני מבקש את התערבותה של גבירתי שתורה למחלקת תקינה כי תבטל את הדרישה ברישיון יבוא לגרורים ביבוא מזדמן מהתקנת הוראת רישום, מכיוון שזה בניגוד לנוהל, כמו גם תבטל את הדרישה לתשלום עבור בדיקת אב טיפוס, למרות שבדיקת אב טיפוס לא נדרשת בנוהל.**
 8. **בהזדמנות זו אני מבקש גם להתלונן נגד מהנדס ליאור סוויד שניסה להעליב אותי בטלפון, בעת שהייתי בשיחת טלפון עם מהנדס עמירם אבן חיים, בעניין פטור מאגרת אב טיפוס. מהנדס ליאור סוויד היה בחדרו של מהנדס עמירם אבן חיים, הצטרף ביוזמתו לשיחה, שהייתה על רמקול, וטען נגדי שאני מתערב בעניינים לא לי, שכל מטרתו בחיים היא להיות איש מדון וריב, שכל מעשיו נועדו לזרוע הרס ללא כל מטרה, ושאיני תורם מאומה לאינטרס הציבורי! וכי זה ברור שיש לשלם אגרת אב טיפוס, גם אם אין צורך בהקמת אב טיפוס.**
- זו בדיוק ההתייחסות שכנגדה אני מלין מזה שנים רבות נגד מחלקת תקינה! אני נתקל בחומה בצורה של עיוורון ואי הבנת האינטרס הציבורי! עניין שבא לידי ביטוי באי הטמעת הנוהל הן בדרישה להוראת רישום והן בדרישה לתשלום אגרת אב טיפוס למרות שזה לא נדרש בנוהל.**

לטיפולך המסור אודה

מוטי בר-נס מייסד

העתקים -

לשכה משפטית, עו"ד ספיר דדון - רפרנט אגף הרכב

מבקר המדינה, הרשות לתחרות

גב' מיכל פרנק - מנכ"לית, גב' כרמית אפלבוים - מנהלת תחום יבוא

מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה, מהנדס דורון קוגמן - מנהל אגף א' תקינה והנדסה

מהנדס ג'מיל אבו חלא, מהנדס עמירם אבן חיים, מהנדס ליאור שויד

חברים

נספח – 12

רשימת נושאים שטופלו
ע"י מוטי בר-נס

עמ' 77



עקר"י **אמות הצלי רכב ישראליות**

מוטי בר-נס, מייסד, 050-900-9-700 k9@013.net

לשם 16 מבשרת ציון 9077512 **פקס: 03-5423554** טלפון: 1800.2000.32

רשימת נושאים שטופלו או מטופלים ע"י מוטי בר-נס, בעיקר נגד משרד התחבורה,
בעיקר בעזרת מערכת בתי המשפט. מעודכן ל - 11/11/2022

ר ק ע

בשנת 2006 סרבה מנהלת אגף הרכב בזמנו - חווה בן ארי להנפיק לי רישיון יבוא אישי לרכב אשכול להסעת תיירים עבור עיסוקי כמורה דרך. לאחר מיצוי הליכים עתרתי יחד עם חבריי עיזאת אבו רביעה ויוסי יערי, אני שימשתי כמייצג, לבית המשפט המנהלי בירושלים עת"מ 630/07 נגד משרד התחבורה אך זו נדחתה ע"י בית המשפט הנכבד בגין חוסר סמכות (בזמנו), ולכן עתרתי לבג"ץ 7006/07.

כבוד הבג"ץ בתאריך 16/2/2011 הוציא צו על תנאי נגד משרד התחבורה המאפשר יבוא חריג של כלי רכב לצורך הפעלתם כרכב אשכול להסעת תיירים. לציין שבמשך כל ההליך כ- 4 שנים מר אבנר פלור, מנהל אגף הרכב בזמנו הביע התנגדות נמרצת נגד מתן אפשרות יבוא ע"י עוסק בכלל וע"י מורה דרך בפרט בטיעוני שווא. מר אבנר פלור, שבינתיים קודם לתפקיד סמנכ"ל תנועה "המנהל" כהגדרתו בחוק הרישוי, פעל בערמומיות נגד הצו ובתרגיל עוקץ הצליח להוציא מידו תיקון צו היבוא החופשי 2011 באופן פוגעני ביותר נגד מורי הדרך ואפשר יבוא אישי של רכבי תיירות לעיסוקם כמורי דרך **רק כלי רכב שאינם מיובאים ע"י יבואן ישיר**, שמשמעו

- א. רק מספר מצומצם מאוד של דגמי כלי רכב, שאינם מיובאים ע"י יבואן.
- ב. ללא נציג יצרן שייתן אחריות יצרן.
- ג. ללא מוסכים שייתנו שירותי אחזקה.
- ד. ללא חלקי חילוף במלאי בישראל.
- ה. מפגע בטיחותי חמור בגין שאין נציג יצרן שיודיע ויתקן "תיקוני ריקול".

המנהל פגע פגיעה חמורה במורי הדרך ובגד באינטרס הציבורי, והכל לטובת יבואני הרכב שהם מונופולין בפועל של יבוא רכב מיצרן שמנצלים את כוחם כדי לעשוק את הציבור. רק תודות למאמצי כולל "איומים" בבג"ץ נוסף, נאלץ מר אבנר פלור "המנהל" לתקן את צו היבוא החופשי 2015 **"והמילים "רק רכב שאינו מיובא ע"י יבואן" יימחקו"**.

בינתיים שר התחבורה דאז, מר ישראל כץ, ותודות לדוח ועדת זליכה הצליח בשנת 2016 להביא לוועדת הכלכלה של הכנסת להביא לאישור את הצעת החוק - חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשמ"ו-2016 (להלן "חוק רישוי") חוק שלא הצליח להעביר בכנסת הקודמת. מר אבנר פלור בחוצפתו הרבה וממש באותם רגעים שנאלץ למחוק את המילים **"רק רכב שאינו מיובא ע"י יבואן"** מצו היבוא החופשי, הכניס את אותם מילים ממש **"רק רכב שאינו מיובא ע"י יבואן"** לתוך הצעת חוק הרישוי. אחרי ימי דיונים רבים הצלחתי לחשוף בפני כל את הפגיעה החמורה שניסה לעשות מר אבנר פלור לאינטרס הציבורי והמילים **"רק רכב שאינו מיובא ע"י יבואן"** נמחקו מסעיף 33 לחוק הרישוי ובמקום התאפשר יבוא אישי של **כל רכב** ע"י עוסק.

תודות לבג"ץ ולחוק הרישוי, הצלחתי בתחילת שנת 2017 לעשות יבוא אישי לרכב מסוג לנדורבר דיסקברי 4, ובמקום לשלם 400 אלף ₪ ליבואן עבור רכב אשכול בהטבת מס (ללא הטבת מס מחיר הרכב אצל היבואן 600 אלף ₪) שילמתי רק 200 אלף שח לרכב בן שנה. החיסכון הדרמטי באמצעות הליך יבוא אישי, וההתנהלות של המנהל ומשרד התחבורה הנ"ל גרמו לי להפוך ללוחם במלחמת קודש נגד השחיתות והבירוקרטיה של משרד התחבורה בכלל ומר אבנר פלור בפרט!

בנוסף ברצוני לציין שמחלקת בג"צים בפרקליטות המדינה ביקשה לבטל את העתירה על הסף בטענה שלא הוספתי את יבואני הרכב כמשיבים לעתירה ובכך הוכיחו כי גם היא נגועה בעיוורון קולוסאלי לאינטרס הציבורי. וכי מחלקת בג"צים פועלת לטובת בעלי ההון ולא לטובת האזרח הקטן. היבואנים הישירים אשר יוצגו ע"י משרד עורכי דין צדוק את צדוק, הוכיחו לי איך הם מנצלים את כוחם כאשר נציג המשרד אמר לי כי אם לא אמשך את העתירה הנכדים שלי יצטרכו לשלם את הוצאות המשפט. הצחיקו אותי לא מצאו להם על מי לאיים! מי שבגיל 18 כטנקיסט בסיני לא פחד לתקוף עם כוח קטן מאות טנקים של האויב, בוודאי לא פחד ממשרד עורכי דין של בעלי הון או משרתי ציבור מושחתים שבוגדים בתפקידם. אני מניח שיש כאלה מי שלא מאמינים לי, אבל אם תקראו את דוח מבקר המדינה ממרץ 2022 תיווכחו שאמת דיברתי.

רשימת נושאים שטופלו ע"י מוטי בר-נס

1. 10/2022 עולה חדש יכול לעסוק בהסעה מיוחדת ברכב מדברי גם כאשר הרכב נרכש בפטור ממס, ולהתפרנס בכבוד! הצלחתי לשכנע את המפקח על התעבורה שאין שום חוק האוסר זאת.
2. 10/2022 "מצפה רמון סיור" קיבלתי רישיון למשרד ההסעות ה- 53 שהקמתי לטובת כלל הציבור המתפרנס מהסעות ברכב מדברי או סיור. הפסקתי את העושק שעשו לנו התאגידים המסחריים.
3. 8/2022 נמל חיפה ביטל את החלטתו למנוע כניסה של רכב אשכול לאסוף תיירים מאוניות הקרוז אלא רק באמצעות סוכן האונייה ולא עצמאית כמו שהיה בעבר. לצייין כי סוכן האונייה מתחרה איתנו על שירות הסעת סיור. נמל חיפה שינה את החלטתו רק לאחר "איום" בעתירה מנהלית. בשנת 2010 היה מקרה דומה בנמל אשדוד, וגם שם "איום" בעתירה מנהלית שינה את ההחלטה ורכבי אשכול ומדברי בבעלות פרטית רשאים להיכנס לנמל לאסוף תיירים.
4. 15/6/2022 רק תודות למאמציי הוחל נוהל T-02-2022 המבטל את הצורך בבדיקת אב טיפוס והקמת הוראת רישום לגוררים המיובאים ביבוא מזדמן (יבוא אישי) והצלחתי לחסוך אלפי שקלים לכל מייבא גרור, בעיקר גרור למגורים - קרוואן ומנעתי בירוקרטיה מייגעת של כחודש ימים. הצלחתי לשכנע את מנהלת אגף הרכב עינת סגל שאין צורך בתקינה הישראלית שלא רק שלא תורמת דבר, אלא ממש פוגעת באזרחי מדינת ישראל. מנהל תחום תקינה מהנדס גימיל אבו חלא התנגד בכל תוקף לעניין וניסה למנוע את ההחלטה. הטיל אגרת אב טיפוס על כל יבוא הגוררים, ולא רק לדגם הבסיסי. בקרוב תוגש עתירה מינהלית.
5. עת"מ 14168-07-22 הפסדתי בעניין ביטול אישור הנת"ץ לרכב אשכול, ובקשה לקבלת רישיון למונית במקום, למרות שכבוד השופט הביע סימפטיה לבעיה הרי הוא המליץ לי למשוך את העתירה, ולמרות התנגדות המשיבה הוחזרו לי דמי האגרה. אני כבר מכין עתירה חדשה בגין אפליה לעומת מוניות שלהם לא בוטל אישור הנסיעה בנת"ץ למרות שהמפקח על התעבורה טען כי יבטלו גם להם ורק אוטובוסים ייסעו בנת"ץ.
6. עת"מ 1176-01-22 הפסדתי למה אין שירות טלפוני במשרדי הרישוי? כבוד השופט אלי אברבנל פסק נגדי וגם הטיל עליי הוצאות. לכאורה, כבוד השופט לא אוהב אותי בגלל עניין אחר, ראה בהמשך. למה הפקידים במשרד הרישוי לא מסוגלים לתת שירות בטלפון? למה מקורבים כן מקבלים שירות בטלפון?! למה אנחנו צריכים לבזבז יום עבודה ולהגיע למשרדי הרישוי עניין של כ-3 שעות בממוצע. הפסד למשק ולמשרד הרישוי של מאות מיליוני שקלים! למה הפקידים שנותנים שירות לא נושאים שילוט עם השם שלהם כפי שמחייב התקשי"ר? הפסדתי בעת"מ וערערתי לעליון עע"מ 6378/22. מקווה שבעליון יבינו שאם משרד התחבורה עושה אפליה ונותן שירות טלפוני רק "למקורבים" למה שלא ייתנו שירות טלפוני לכל עם ישראל. לי אישית משרד התחבורה הקצה פקידה בכירה שנותנת לי שירות במייל.
7. 12/2021 ייסדתי את עמותת עבר"י כדי של 4 מיליון בעלי רכב פרטי בישראל יהיה נציג מול משרד התחבורה, ושמשד התחבורה יואיל לשתף את הציבור בקידום חיקוק, תוכניות והחלטות. בפועל משרד התחבורה פועל ללא שיתוף הציבור, ואפילו מונע ממנו את הקשר לנציגי הציבור בוועדת היבוא.
8. עת"מ 35898-07-21 רישיון רכב זמני לרכב ביבוא אישי קוצץ מ-3 חודשים ל-48 שעות! כבוד השופט אלכסנדר רון "איים עלי" שאם לא אמשוך את העתירה, לא רק שהוא יפסוק נגדי אלא הוא גם טייל עליי הוצאות. המצב הנוכחי פשוט פוגע בכל המייבאים.
9. 11/2021 מנהלת אגף הרכב הסכימה לפרסם הוראות רישום רכב פרטניות (מתייחס בעיקר לגרור סגור למגורים - קרוואן) באתר משרד התחבורה כהוראות רישום כלליות וכי כל הציבור יכול להשתמש בהם. בעבר, הוראות רישום פרטניות היו מוסתרות מהציבור, ומייבאי רכב היו צריכים להשקיע כסף וזמן כדי להקים הוראות רישום שכבר קיימת במערכת כהוראת רישום "פרטנית" זהה. וזאת רק תודות "לאיום" בהגשת עתירה, איום שפועל בלא מעט פעמים. העותר משתמש "באיום" הזה רק לאחר שפונה מספר פעמים וכנדרש, ורק אחרי שנוכח כי מנהלת אגף הרכב מתעלמת מפניותיו.
10. 06/2021 בוטל האיסור על הפעלת רכב ביבוא אישי ע"י עוסק / מורה דרך באמצעות נהג אחר שאינו המייבא - נוהל 01/12 עדכון מס' 2. למרות פס"ד של כבוד השופט אברבנל בעת"מ 62441-05-20 שקבע כי פרשנות משרד התחבורה תואמת את המדיניות שלה - "לצמצם את היבוא האישי" והטיל עליי הוצאות. השינוי בוצע באופן מידי ע"י היועמ"ש עו"ד דוד טמיר ולאחר ש"איימתי" בבג"ץ נגד המדיניות הלא חוקית של משרד התחבורה שהוצגה בדיון - "לצמצם את היבוא אישי". למרות שאין ואסור שתהיה מדיניות כזו, שכן היא פוגעת בזכויות יסוד מוגנות, ועושה אפליה אסורה לטובת יבואני הרכב המסחריים, כבוד השופט האמין "לסיפורים" של המשיבה והעובדה כי בפועל הנוהל שונה וכל אחד יכול לנהוג ברכב שיובא ביבוא אישי מעיד כי כבוד השופט טעה.

11. **04/2021 תוקן נוהל 03/13 עדכון מס' 7 מערכות בטיחות בכלי רכב, סעיף 4.4 ב. כד שמספיק לצרף אישור של מוסד מורשה לבקשה לרישום אביזרי בטיחות ברכב, ולא כפי שהיה בעבר אישור יצרן או יבואן ישיר.** התיקון נעשה רק תודות ללחצה של ת.צ. 34127-04-20 ברנס נ' משרד התחבורה. לצערנו התיקון לא אפקטיבי ומנהלת אגף הרכב מסרבת לתקן שוב את הנוהל. אני צריך להגיש עתירה בעניין אבל משרד התחבורה הצליח להתיש אותי בעניין.
12. **12/2020 נסגרו כל עמדות מס' 1 של משרד התחבורה עקב התנהלות מושחתת ולא חוקית.** גם תודות (לא לוקח את כל הקרדיט לעצמי) לתלונות הרבות של העותר למשטרה, ללהב 433, למבקר המדינה נגד השחיתות שיש בעמדות מס' 1. תלונות שהניבו מעצר של בוחן ממשרד הרישוי בחולון. **כיום הנושאים מטופלים ע"י מכוני הרישוי הפרטיים באופן מיטבי.** לא צריך לעמוד בתור מ-2 בבוקר ולא צריך לשחד אף אחד.
13. **7/2020 - מע"מ טבריה הסכים להחזיר מע"מ - מס תשומות** למורה דרך עבור רכב סויר ביבוא אישי תוך שימוש בהצהרת יבוא כמסמך אחר לחשבונית מס רגילה.
14. **6/2020 מע"מ ירושלים, ומע"מ אשדוד** השיבו לבעלי רכב מדברי את מס התשומות - מע"מ על רכישת רכב מדברי. עניין שטרם בא לידי פתרון לגבי כל משרדי מע"מ - פתח תקווה, תל אביב אילת ורחובות. מע"מ מסרב למסור מידע. עתרתי ע"פ חוק חופש המידע נגד רשות המיסים 46902-11-21 נדחתה, השופט פסק נגדי אך החזיר לי את האגרה. **העניין יידון ב 19/2/2023 ע"מ 22-10-25670.**
15. **5/2020 - המפקח על התעבורה שינה את החלטתו** כך שמורה דרך חדש יוכל לרכוש רכב אשכול ישן בהטבת מס, בניגוד לפרשנותו.
16. **5/2020 לא חייבים להשתמש בפורמט הסכם מתווך ביבוא אישי - עת"מ 2081-02-20** נ' משרד התחבורה **הפוגע בחופש העיסוק של מתווך ביבוא אישי** ומטיל עליו אחריות בניגוד לחוק בעת שהוא רק משדר בקשה לרישיון יבוא. בפני כבוד השופט א' דראל.
17. **4-2020 אגף הרישוי ביטל את הנוהל המחייב בדיקה טכנית בעמדה מס' 1 לרכב אשכול / מדברי לצורך שינוי ייעוד לפרטי, בכך נחסכו מאות שעות עבודה בשנה למשק בגין בירוקרטיה לא נדרשת.**
18. **1/2020 ביטול מונופול הידע של משרד התיירות - כל מוסד רשאי לבצע השתלמויות מורי דרך.** בהמשך לעת"מ 51294-10-19 ובהמשך להסבריי בדיון לגבי תיקון הצעת חוק שירותי תיירות בוועדת הכלכלה של הכנסת.
19. **11/2019 תיקון ריקול לרכב ביבוא אישי ניתן לבצע בישראל.** נוהל יבוא אישי עדכון 20 בהמשך לעת"מ 14428-06-19 נגד משרד התחבורה בגין נוהל שיזם מר אבנר פלור האוסר תיקון ריקול לרכב ביבוא אישי או תייר בישראל, וחייב תיקון רק בחו"ל. מעבר לעובדה שזו אפליה בהשוואה ליבואנים מסחריים שלהם התייר 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 ביבוא אישי שנפתח לו ריקול לאחר רכישת הרכב בחו"ל.**
20. **6/2019 משרד התיירות הסכים לבחון מחדש הוראות הבטיחות של מורי דרך עת"מ 1318-12-18** ברנס נ' משרד התיירות. 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.**
21. **4/2019 משרד התחבורה אפשר תשלום אגרות עבור רכב ביבוא 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 ונותר נכה לכל חייו.**
22. **2/2019 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.

23. 1/2019 הופסקה העבירה על החוק של העבריינים באגף הרכב כולל לכאורה. מהנדסת עינת סגל מנהלת אגף הרכב שלא טיפלה בתלונה שלי בעניין, מהנדס חיים רביד, ומהנדס ג'מיל אבו חלא שהיו שותפים לאישור רישיונות יבוא ליבואן לימוזינות מסחרי לייבא לימוזינות כרכב פרטי מבלי לעמוד בדרישות התקינה הישראלית. עד היום אגף הרכב - מנהלת אגף הרכב עינת סגל ומנהל תחום תקינה מהנדס ג'מיל אבו חלא מסתירים את העברייני שנתן אישורי תקינה בניגוד לחוק. בפועל המהנדס האחראי היה חיים רביד ולכן אני מרשה לעצמי להצביע עליו!
24. 11/2018 ביטול הפסקת רישום רכב מדברי במשרד הרישוי. התאפשר עיסוקם של מאות עובדים חדשים כעוסקים עצמאיים ושכירים בתחום, תודה לגבי קטי מורלי שטיפלה בעניין.
25. 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 למונית. 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 למונית.
26. 1/2018 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 אהובה 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 מחמת 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.
27. 11/2017 אגף הרכב הסכים לאשר מתן רישיון רכב זמני לרכב ביבוא אישי שמעוכב בגלל "התלבטויות" של תחום תקינה.
28. 11.2017 תלונה נגד שר התיירות בגין 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 וטענו כי אין עניין לציבור ששר התיירות מסיע ברכב שאין לו אישור הסעות ואין לו ביטוח!!!
29. 11/2017 ביטול הפגיעה והאפליה של משרד התחבורה ברישום רכב משומש לרכב ביבוא אישי חדש בהשוואה ליבואן מסחרי, בניגוד לדעתה של מנהלת תחום תיאום אגף הרישוי.
30. 1/2017 אגף הרישוי הסכים להשיב הפרש אגרת רישוי רכב לרכב מדברי ששינה ייעוד מפרטי למדברי, מדובר בסכום של עד 4,000 ₪ לרכב מדברי עם מנוע בנזין ועד 2,000 ₪ לרכב מדברי עם מנוע דיזל.
31. בג"ץ 3089/17 נגד משרד התיירות תוקן נוהל רכב אשכול והתאפשר שימוש בשירות יועץ מס ולא רק רואה חשבון חסך 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.
32. 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.

33. **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.
34. **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.
35. **11/2016 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 ש"ד 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. העניין היחידי שנעשה תוך שיתוף פעולה נדיר עם הלשכה המשפטית, ללא איומים בעתירות ורק תודות לדרך הפעולה והאופי המיוחד של עו"ד דנה עסיס שנהר שהטמיעה באופן נדיר את חובתה ע"פ תפקידה וע"פ האתיקה המקצועית המחייבת אותה.
36. 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 סיור.
37. **10/2015** תוקן צו יבוא חופשי והתאפשר יבוא אישי של כל רכב ע"י מורה דרך, ולא ע"פ התיקון הקודם שהגביל את היבוא האישי רק לרכב שאינו מיובא ע"י יבואן, דהיינו, ללא אחריות יצרן וללא שירותי אחזקה. עניין המעיד על כשל חמור של מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה שהינו אחראי על העניין באופן אישי.
38. **עת"מ 15-01-10609** נגד **מר יוסי נזרי יו"ר ועדת רכב אשכול** - בגין אי מתן מענה- רישום תאגיד רכב מדברי – שונה צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעות סיור, 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.
39. 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.
40. 2/2014 משרד התחבורה ביטל הוראות רישום לרכב מדברי הפחית רגולציה. נחסכו אלפי שעות עבודה למשק.
41. 1/2014 בעקבות תלונה, משרד התיירות נתן תקציב בסך 25,000 ש"ד לתיקון התאורה בבונקר של מוצב צה"ל בתצפית הר בנטל שהינו אתר תיירות פופולארי ברמת הגולן. עד היום האתר לא מטופל כנדרש.
42. **בג"ץ 5973/13** נגד משרד התחבורה, משרד התיירות ורשות המיסים בגין ביטול הקריטריונים למתן הטבת מס לרכב אשכול והצפת הענף בכלי רכב. 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.
43. **עת"מ 11-12-9327 ו- עע"מ 12-6780 התבטלה וצומצמה התקינה לגבי רכב מדברי ורכב סיור 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 נמנע מלהתערב בהחלטה.
44. **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
45. **עת"מ 12-02-12895 התאפשר למורי דרך להתאגד באגודות שיתופיות לקבלת רישיון למשרד להסעת סיור לצורך רישום רכב סיור**, וזאת ללא צורך בחניונים ורישיון עסק. כיום קיימות עשרות אגודות שיתופיות המאפשרות לעוסקים בענף הסיור 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 סיור אשכול כאלפיים שקלים דמי רישום בשנה.
46. **עת"מ 12-12-9966 תוקנה תקנת התעבורה 579 והוענק פטור מקצין בטיחות לתאגידי סיור ומדברי שרשומים בהם עד 19 כלי רכב** ומורי דרך בעלי רכב אשכול ורכב מדברי רבים חסכו זמן, ואלפי שקלים בשנה.
47. 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.

48. 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.
49. 2011 בוטל הצורך באלונקה מתקפלת ומיכל מים ברכב אשכול – לאחר "איום בעתירה". ברכב קטן של 6 מקומות פקידים מנותקים מהמציאות חייבו רכב סיור באלונקה! מה בדיוק הם ביקשו שאתחיל להיות אמבולנס ולפנות פצועים בעת שאני מדריך תיירים!:
50. בהמשך לתלונה למשרד התחבורה נגד חברת כלמוביל יואן 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.
51. יוניון מוטורס הפסיקה מנהג נפסד תוך שימוש בכוחה המונופוליסטי לאנוס מורי דרך לרכוש רק דגמים מפוארים, כעת יכולים לרכוש כל רכב, בעקבות תלונה למשרד התחבורה.
52. 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 **ביגין הכוונה של ההשתלמות להיכנס לשטח אש של צה"ל ללא תיאום שטחי אש ובעת שכוחות צה"ל התאמנו במקום.**
53. עיריית ירושלים הוסיפה שלטים בכניסה לירושלים לכוון את הנוסעים לכוון ים המלח, שלטים שלא היו קיימים בעבר והקשו על תיירים וישראלים למצוא את הדרך לים המלח בכניסה לירושלים. טופל בעזרת משרד ראש הממשלה
54. 2010 המערך יצחק לוי הסכים כי יש להבחין בעת הורדת ערך לרכב אשכול בין בבעלות מורה דרך פרטי לבין בבעלות תאגיד.
55. 2010 נמל אשדוד הסכים לאפשר לרכבי אשכול להיכנס לתוך הנמל לאסוף תיירים, תודות לטיוטת עתירה ושיבה עם קב"ט הנמל להסדרת הכניסה לנמל אשדוד.
56. עיריית ירושלים הוסיפה שלטים בכניסה לירושלים לכוון את הנוסעים לכוון ים המלח, שלטים שלא היו קיימים בעבר והקשו על תיירים וישראלים למצוא את הדרך לים המלח בכניסה לירושלים. טופל בעזרת בעזרת משרד ראש הממשלה
57. הקמת אגודת אשכול בשנת 2009 ומאז משמש כיו"ר
58. **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 תיקון 2011 המאפשר למורה דרך יבוא אישי של רכב שאינו מיובא ע"י היבואן והתאפשר יבוא לימוזינות.**
59. **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 סיורים - טיולים באזור מדבר יהודה כשצה"ל לא מתאמן - בעיקר בסופי שבוע ובחגים, וצומצמה מפת שטחי אש של הבוקע הצפוני - נבי מוסא במדבר יהודה. לצערי המצב כיום לא מאפשר פעילות יומיومية במדבר יהודה כמו גם בגלל שנגרם נזק בלתי הפיך לענף התיירות והביקוש לטיולים במדבר יהודה ירד באופן דרסטי. אבל בזכות "לחץ" הבג"צים ניתנה אפשרות לטייל באמצעות נוהל שפורסם.**