



צ'בר"י צמותת הצלי רכב ישראל"י 580729242

מ"יסקימ: רנ"י ט"ל 052-488-4848 מ"י 050-9009700 כר-נס 03-5423554 טלפון: 1800.2000.32

2024
29 פברואר
כ"י אדר א' תשפ"ד
חוק הרישוי 102-24

לכבוד

גב' לנה גרשקוביץ
מוביל מדיניות הרגולציה המשרדי (דמות סודית ששמה לא מפורסם, למה?)
מנהל / מ"מ מינהל תנועה (עוד דמות סודית ששמה לא פורסם)
משרד התחבורה
רח' בנק ישראל 5
ירושלים

שלום רב

הנדון: הערות לחוק הרישוי תיקון מס' 12, המהווה פגיעה חמורה ביבוא רכב ע"י עוסק!

1. בהמשך לתזכיר חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי") תיקון מס' 12 התשפ"ד-2024 (להלן "התיקון") המהווה פגיעה חמורה ביבוא רכב ע"י עוסק.

2. אנא אל תשקרו לציבור! אל תכתבו "הגברת התחרות ... הגנת הצרכנים !!! התיקון פוגע ביבוא רכב ע"י עוסק! לטובת היבואנים הישירים !!!

3. הגיע הזמן שתפסיקו את המדיניות שהוביל מר אבנר פלור במשך 15 שנים לפגוע בתחרות בענף הרכב. אתם פוגעים ומבזים את הישגיו של השר ישראל כץ שיזם את חוק הרישוי ועזר לעוסקים לייבא כל רכב, למרות התנגדות נחרצת של מר אבנר פלור ועו"ד חוה ראובני שפעלו כדי לצמצם את היבוא ע"י עוסק למספר דגמים זעום " רכב שאינו מיובא ע"י יבואן " ללא נציג יצרן שייתן אחריות, שירותי אחזקה ותיקוני ריקול!!! ורק תודות להתערבותי ולתמיכתו של השר ישראל כץ וח"כ דוד ביטן בבקשתי לאפשר יבוא של כל רכב, סעיף 33(ב)(1) לחוק הרישוי הותקן כמות שהוא. ראה פרוטוקול 144 ועדת הכלכלה של הכנסת מ- 24/1/2016.

4. מדוע מוביל מדיניות הרגולציה, ומנהל מנהלת תנועה החדש מסתתרים תחת מעטה של אנונימיות? מדוע לא שיתפו את הציבור בהכנת התיקון?

5. מרבית התיקונים המוצעים בהתייחס ליבוא אישי, פוגעים באופן חמור ביבוא אישי ע"י עוסק! אמנם יש שני דברים טובים בתיקון

א. הוספת רכב מסוג M2 ו N2 עד 5,500 ק"ג ליבוא האישי.

ב. מתן אפשרות לייבוא כלי רכב מסוג T + O בגיל עד שנתיים.

6. עיקר הביקורת שלי בתיקון המוצע היא לגבי רכב מסוג O – גרורים ובמיוחד קרוואנים + רכב מסוג T - טרקטורים שנמצאים כיום בסעיף 31 לחוק הרישוי, והעברתו לסעיף 33 פוגע באופן חמור ביותר בעוסקים! וכמפורט:

א. צמצום מספר היחידות שמותרות ביבוא מ-ללא הגבלה בסעיף 31, דהיינו ניתן לייבא כמה יחידות שהעוסק מבקש, ל- רק יחידה אחת בסעיף 33.

ב. משך הזמן של קבלת רישיונות יבוא כיבואן מזדמן של יומיים שלושה למשך זמן ארוך ומתיש של היבוא האישי שמטופלים תוך 21 ימי עבודה באיטיות משועת ותוך רגולציה גדולה. ובמיוחד מתן תצהיר שגוזל זמן וכסף.

7. אנא אל תעבירו כלי רכב מסוג O + T מסעיף 31 לסעיף 33, המצב כיום הוא מצב מיטבי לגבי יבוא ע"י עוסק. ואם מעבירים הרי צריך להחיל את אותם תנאים שהיו בעבר, דהיינו כמות של 6 כלי רכב כאלה בשנה לפחות, שיפור וקיצור משך הזמן למתן רישיונות היבוא.

8. ראוי שבסיכום דוח RIA תפורט משמעות התיקונים בשפה ברורה למקבלי החלטות, למחוקקים וגם לאזרח הקטן.
9. **אנא אם אתם רוצים לשפר את היבוא המקביל שכולל יבואן עקיף, זעיר אישי ומזדמן ולהגביר את התחרות, חובתכם לפנות לנוגעים בדבר ולבקש משוב מראש, ולא "להפיל" עלינו תיקונים שנכתבו ע"י פקידי שמונתקים מהשטח ומהציבור, וכל מה שהם עושים זה לפגוע ולמנוע תחרות בענף הרכב ולהגביר את כוחם של מונופולין יבואני הרכב הישירים.**
10. **להלן הצעה לתיקונים נוספים בחוק הרישוי / תקנות / נוהל יבוא אישי.** וזאת בהיבט של מי שמטפל במספר מצומצם של יבוא כלי רכב, כמתווך רכב ביבוא אישי, וכעוסק בתחום ההסעות, כמובן שסדר העדיפות שלי נוגע קודם כל ליבוא האישי ואני לא בקיא בתחום היבוא המסחרי.
- א. **לאפשר יבוא אישי של 3 כלי רכב ב-3 שנים.** בפועל זה לא משנה את המצב הקיים שניתן ליבוא רכב אחד בכל שנה, אבל זה מעודד את התחרות ומאפשר:
1. לייבא שני כלי רכב יחדיו ובכך להוזיל עלויות קניה והובלה. עיקר כלי הרכב המיובא ע"י עוסק הם לצורכי הסעות בשכר, כמוני, ואני מפעיל יותר מרכב אחד.
 2. נותן אפשרות יבוא רכב נוסף באופן מידי כאשר יש תאונה או תקלה ברכב הראשון וצריך להחליפו. בענף ההסעות זה לא מקרה יוצא דופן.
 3. הזמן שלוקח לאשר רישיון יבוא – עד כחודשיים במקרה הרע, כמו גם טיפול במכירת הרכב הישן ובמיוחד רכבי הסעות שנדרשים לשינוי ייעוד, תהליך שאורך לפחות חודש, ומונע הטיפול ביבוא הרכב הבא במשך חודשים רבים.
- ב. **להסתפק בהצהרה בטופס הבקשה המקוון וליתר את התצהיר** שגורם בזבוז זמן וכסף.
- ג. **להפסיק את השימוש במכס לגבי תקופת בעלות על רכב ביבוא אישי ולהסתפק בהצהרה בטופס מקוון.** הייתי עד לעשרות רבות של מקרים של רכבים ביבוא אישי שעברו את השנה אבל עדיין היו "נעולים" ע"י המכס שהתעמר בהם עד שהואיל לשחרר את הרכבים למכירה.
- ד. **לבטל את הצורך בתצהיר חתום ע"י עורך דין, אלא להסתפק בהצהרה ע"י המייבא** כנ"ל בעת השידור המקוון של בקשה לרישיון יבוא. מדובר על יום מבזבז ועל עלות שיכולה להגיע ל- 500 ₪.
- ה. **לאפשר יבוא של רכב עד גיל 30 חודשים,** דהיינו, שנתיים וחצי ורצוי בגיל 3 שנים. והסיבה העיקרית לכך היא העובדה שתהליכי הרישוי בעיקר לגבי רכבי הסעות ובהמשך תהליך מכירת הרכב ביבוא אישי יכולה לקחת כמה חודשים. רק תהליך קבלת רישיון יבוא לוקח לפחות 3-4 שבועות ואם יש טעויות, וזה קורה הרבה, הרי התהליך יכול להימשך כחודשיים, ואני מדבר רק על רישיון יבוא, השילוח יכול לקחת במקרה הטוב חודש ועד 3 חודשים! ואח"כ שחרור מהנמל, ותהליך הרישוי, ובמיוחד לגבי כלי רכב המיועדים להסעות כמו מונית, אוטובוס, סיור ומדברי התהליך יכול להימשך כחודשיים נוספים לפחות! **רצוי בגיל 3 שנים שיגביר את הכדאיות ויצעיר את הרכב בישראל.** כיום אין כדאיות לייבא "רכב זול". יבוא רכב בגיל 3 שנים ישפר את הכדאיות גם לכלי רכב זולים.
- ו. **לאפשר הוצאת רישיון יבוא גם לאחר שהרכב כבר שולח לישראל, ובכך לצמצם את הזמן שהרכב מוקפא ומנוע להגיע לישראל, זה עולה כסף למייבא שהרכב מוקפא!** הרי זה לא יגרם כל נזק, שכן רכב שלא יקבל רישיון יבוא לא יכול להיות משוחרר מהמכס וצריך לשלחו בחזרה לחו"ל. המצב כיום שהמכס גובה עוד 5% מערך הרכב בגלל העניין הזה, והשמיים לא נופלים רק המייבא נפגע!!
- ז. **לצמצם את משך הזמן לקבלת רישיון יבוא לרכב ביבוא אישי ל- 5 ימי עבודה** ולא 21 ימי עבודה המצב כיום. מדוע ביבוא מזדמן אני מקבל רישיון יבוא תוך יום יומיים בלבד? וביבוא אישי זה לוקח שבועות!
- ח. **הגיע הזמן להחליף את הממונה על מתן רישיון יבוא רכב אישי גב' סימה ראובן שעושה הכל באופן איטי להחריד ומסבכת את החיים לכל מי שנופל לידה ורק מקשה על היבוא כמו למשל בעבר היא סירבה לאשר תיקון ריקול בישראל וציוותה על משלוח הרכב לחו"ל לתיקון בעלויות גבוהות, עד שהח"מ טיפל בתיקון הנוהל והיום ניתן לתקן ריקול בישראל ללא כל עלות.**

ט. תוקף רישיון יבוא יהא עד המקסימום החוקי האפשרי ולא עד 31/12 בכל שנה . המצב כיום הוא בלתי נסבל! רישיון יבוא שהוגשו לפני 31 בדצמבר מתוקפים רק עד 31/12 וזאת למרות שמדובר בבקשה שהמייבא עומד בתנאים חודשים רבים אחרי 31/12 . ואז צריך לבקש הארכה וכל המערכת מבזבזת זמנה לחינם!

י. לתת שירות טלפוני של קבלת מידע לצורך יבוא אישי - 8:00-12:00 . זה אולי יפגע בי כמי שמתפרנס ממתן שירות שכזה, אבל זה יעזור לציבור. גב' סימה ראובן יכולה לשמש באופן מיטבי בתפקיד זה.

יא. לחייב יצרן , שלא מוכר ישירות כלי רכב בישראל, ואשר מייצא לישראל יותר מאלפיים או שלושת אלפים כלי רכב בשנה, שיהיו לו לפחות 3 נציגים בארץ.

יב. להכריז על כל היבואנים הישירים כמונופולין בפועל של יבוא רכב חלקי חילוף ומתן שירותי אחזקה לרכב מיצרן. כיום כל יבואן ישיר הינו מונופולין של יבוא רכב מיצרן, ולעיתים להרבה יותר מיצרן אחד.

יג. להכניס לחוק הגדרה של יבוא מקביל (מושג שגם מבקר המדינה משתמש בו) הכולל יבואן עקיף, יבואן זעיר, יבואן מזדמן, מייבא רכב ביבוא אישי. כיום אין הגדרה המפרידה בין היבואנים הישירים המהווים מונופולין בפועל של יבוא רכב וחלקי חילוף מיצרן לבין שאר היבואנים.

יד. להורות לוועדה המייעצת ומוביל מדיניות הרגולציה כולל מינהל תנועה לשתף את הציבור בתוכניות והחלטות ולא להפיל עלינו תיקונים כרעם ביום בהיר וכמובן שיהיו נגישים לציבור.

1. הוועדה המייעצת כלל לא פעלה ! הוועדה נועדה לטפל בנושא יבוא רכב באופן שוטף ולא נועדה לשמש קישוט בלבד.

2. לפרסם את שמות כל בעלי התפקידים ואמצעי הקשר אליהם של מוביל מדיניות הרגולציה, נציגי הציבור בוועדה, ולא להטיל חיסיון על כך. בשביל מה נקבעו נציגי ציבור, אם אי אפשר ליצור קשר איתם. ושלא יסתתר אחרי גב' לנה

11. מכתבי זה משמש גם כמיצוי הליכים עתירה לבג"ץ בגין הפרת אמונים וכשל מקצועי חמור של מנהל תנועה, והמוביל מדיניות הרגולציה שמשקרים במצח נחושה בדוח סיכום השפעת הרגולציה.

רוב התיקונים המוצעים לגבי יבוא רכב ע"י עוסק מצמצמים ופוגעים ביבוא רכב ע"י עוסק.

12. כולי תקווה שאתם מבינים כי אני מדבר מדם ליבי וכי יש לי ולכל עם ישראל אכזבה מרה מהכשל המתמשך של הממונה על התחרות בענף הרכב מר אבנר פלור להגביר את התחרות ולהזיל את יבוא הרכב חלקי החילוף ושירותי האחזקה.

מוטי בר-נס מייסד

בתקווה שתתחילו לשתף ולשמוע גם את הציבור

העתקים:

גב' מיירי רגב שרת התחבורה
מר אורי מקלב סגן שרת התחבורה
מר משה בן זקן – מנכ"ל
עו"ד יעל כהן – יועמ"שית
יועמ"ש ועדת הכלכלה של הכנסת
פרקליטות המדינה – ממונה מחלקת נזיקין
מבקר המדינה
רשות התחרות
יבואנים מקבילים
חברים